

**CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ ĐỂ THỐNG NHẤT MỘT SỐ QUY TẮC VỀ VẬN  
ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN, KÝ TẠI BRUSSELS NGÀY 25/8/1924.**

**Điều 1:**

Trong công ước này, những từ sau được dùng theo nghĩa trình bày dưới đây:

- a. "*Người chuyên chở*" gồm người chủ tàu hoặc người thuê tàu ký kết một hợp đồng vận tải với người gửi hàng.
- b. "*Hợp đồng vận tải*" chỉ áp dụng cho những hợp đồng vận tải được thể hiện bằng một vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu tương tự trong chừng mực chứng từ đó liên quan đến chuyên chở hàng hoá bằng đường biển; nó cũng dùng cho vận đơn hay chứng từ tương tự như đã nói trên được phát hành theo một hợp đồng thuê tàu kể từ khi vận đơn ấy điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người cầm vận đơn.
- c. "*Hàng hoá*" gồm của cải, đồ vật, hàng hoá, vật phẩm bất kỳ loại nào, trừ súc vật sống và hàng hoá theo hợp đồng vận tải được khai là chở trên boong và thực tế được chuyên chở trên boong.
- d. "*Tàu*" dùng để chỉ bất kỳ loại tàu nào dùng vào việc chuyên chở hàng hoá bằng đường biển.
- e. "*Chuyên chở hàng hoá*" bao gồm khoảng thời gian từ lúc xếp hàng xuống tàu đến lúc dỡ hàng ấy khỏi tàu.

**Điều 2:**

Trừ những quy định của **Điều 6**, theo mỗi hợp đồng vận tải hàng hoá bằng đường biển, người chuyên chở chịu trách nhiệm như quy định dưới đây liên quan đến việc xếp, chuyển dịch, lưu kho, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ hàng.

**Điều 3:**

1. Trước và lúc bắt đầu hành trình, người chuyên chở phải có sự cẩn mẫn đáng kể:
  - a. Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển.
  - b. Biển chế, trang bị và cung ứng thiết bị cho tàu.
  - c. Làm cho các hầm, phòng lạnh và phòng phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của con tàu dùng vào công việc chuyên chở hàng hoá, thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá.
2. Trừ những quy định của **Điều 4**, người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, chuyển dịch, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá được chuyên chở.
3. Sau khi nhận trách nhiệm về hàng hoá, người chuyên chở hoặc thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở sẽ, theo yêu cầu của người gửi hàng, cấp cho họ một vận đơn đường biển, trong đó, ngoài những chi tiết khác, có ghi:
  - a. Những ký mã hiệu chính cần thiết để nhận biết hàng hoá như tài liệu bằng văn bản do người gửi hàng cung cấp trước lúc bắt đầu xếp hàng, với điều kiện là những ký mã hiệu này phải được in và thể hiện rõ ràng bằng một cách nào khác lên trên hàng hoá không đóng bao bì hoặc lên trên những hòm kiện chứa hàng hoá đó để cho những ký mã hiệu đó trong điều kiện bình thường vẫn đọc được cho đến khi kết thúc hành trình.
  - b. Số kiện, số chiếc hoặc số lượng hay trọng lượng tùy từng trường hợp, như người gửi hàng đã cung cấp bằng văn bản.
  - c. Trạng thái và điều kiện bên ngoài của hàng hoá:

Tuy nhiên người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở không buộc phải kê hay ghi trên vận đơn những ký mã hiệu, số hiệu, số lượng hay trọng lượng mà họ có cơ sở hợp lý để nghi ngờ là không thể hiện đúng hàng hoá thực tế được tiếp nhận hoặc họ đã không có phương pháp hợp lý để kiểm tra.
4. Một vận đơn như vậy là bằng chứng hiển nhiên về việc người chuyên chở đã nhận những hàng hoá mô tả trong vận đơn phù hợp với đoạn 3 (điểm a, b, c).
5. Người gửi hàng được coi như đã đảm bảo cho người chuyên chở, vào lúc xếp hàng, sự chính xác của mã hiệu, số hiệu, số lượng và trọng lượng do họ cung cấp và người gửi hàng sẽ bồi thường cho người chuyên chở về mọi mất mát, hư hỏng và chi phí phát sinh từ sự không chính xác

của các chi tiết đó. Quyền của người chuyên chở đối với những khoản bồi thường như vậy tuyệt nhiên không hạn chế trách nhiệm của anh ta theo hợp đồng vận tải đối với bất kỳ người nào khác ngoài người gửi hàng.

6. Trừ khi có thông báo bằng văn bản về những mất mát hay hư hỏng đó gửi cho người chuyên chở hay đại lý người chuyên chở tại cảng dỡ hàng trước hoặc vào lúc trao hàng cho người có quyền nhận hàng theo hợp đồng vận tải, việc trao hàng như vậy là bằng chứng hiển nhiên của việc giao hàng của người chuyên chở như mô tả trên vận đơn đường biển.

Nếu mất mát và hư hỏng là không rõ rệt thì thông báo phải gửi trong vòng 3 ngày kể từ ngày giao hàng.

Thông báo bằng văn bản không cần gửi nữa nếu tình trạng hàng hoá, trong lúc nhận hàng, đã được giám định và kiểm tra đối tịch.

Trong mọi trường hợp, người chuyên chở và tàu sẽ không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng nếu việc kiện cáo không được đưa ra trong vòng một năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày đáng lẽ phải giao hàng.

Trường hợp có mất mát, hư hại thực sự hay cảm thấy có mất mát hư hại, người chuyên chở và người nhận hàng sẽ tạo mọi điều kiện cho nhau để kiểm tra và kiểm đếm hàng hoá.

7. Sau khi hàng đã được xếp xuống tàu, vận đơn do người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở cấp phát cho người gửi hàng, nếu người gửi hàng yêu cầu, sẽ là "vận đơn đã xếp hàng", với điều kiện là trước đó, nếu người gửi hàng đã nhận một chứng từ có giá trị sở hữu về hàng hoá thì họ phải hoàn lại chứng từ đó để đổi lấy "vận đơn đã xếp hàng". Tuy sự lựa chọn của người chuyên chở, trên vận đơn đó, người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở có thể ghi tên tàu hoặc những tàu đã xếp những hàng hoá đó và ngày hoặc những ngày đã xếp hàng tại cảng xếp hàng và khi đã ghi như thế, nếu có đủ nội dung ghi trong mục 3, **Điều 3** thì nhằm mục đích của Điều này, vận đơn đó sẽ được coi như "vận đơn đã xếp hàng".

8. Bất cứ điều khoản giao ước hay thoả thuận nào trong một hợp đồng vận tải làm giảm nhẹ trách nhiệm của người chuyên chở hay tàu về mất mát, hư hỏng của hàng hoá hoặc liên quan đến hàng hoá do sơ suất, lỗi lầm hay không làm tròn nghĩa vụ quy định trong Điều này hoặc làm giảm bớt trách nhiệm so với quy định của Công ước này đều vô giá trị và không có hiệu lực. Việc dành lợi ích về bảo hiểm cho người chuyên chở hoặc một điều khoản tương tự sẽ được coi như một điều khoản giảm nhẹ trách nhiệm cho người chuyên chở.

#### **Điều 4:**

1. Người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên trừ khi tình trạng đó là do thiếu sự cần mẫn thích đáng của người chuyên chở trong việc làm cho tàu có đủ khả năng đi biển và đảm bảo cho tàu được biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp và làm cho các hầm tàu, phòng lạnh và phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng, thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá phù hợp với những quy định của **Điều 3** đoạn 1. Một khi có mất mát hay hư hỏng hàng hoá do tàu không đủ khả năng đi biển thì người chuyên chở hay bất cứ người nào khác muốn được miễn trách nhiệm theo quy định của điều này có nhiệm vụ chứng minh đã có sự cần mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát hư hỏng hàng hoá phát sinh và gây ra bởi:

a. Hành vi, sơ suất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.

**b. Cháy, trừ khi do lỗi lầm thực sự hay hành động cố ý của người chuyên chở gây ra.**

c. Những tai hoạ, nguy hiểm hoặc tai nạn trên biển hay sông nước.

d. Thiên tai.

e. Hành động chiến tranh.

f. Hành động thù địch.

g. Bắt giữ hay kiểm chế của vua chúa, chính quyền hay nhân dân hoặc bị tịch thu theo pháp luật.

h. Hạn chế vì kiểm dịch.

i. Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng hay chủ hàng, của đại lý hay đại diện của họ.

gì.

j. Đình công hay bế xưởng, đình chỉ hay cản trở lao động bộ phận hay toàn bộ không kể vì lý do gì.

k. Bạo động và nổi loạn.

l. Cứu hay mưu toan cứu sinh mệnh và tài sản trên biển.

m. Hao hụt thể tích hay trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hư hỏng nào khác xảy ra do nội tỳ, phẩm chất hay khuyết tật của hàng hoá.

n. Bao bì không đầy đủ.

o. Thiếu sót hay sự không chính xác về ký mã hiệu.

p. Những ẩn tỳ không phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn thích đáng

q. Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở cũng như không phải do sơ suất hay lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở, nhưng người muốn được hưởng quyền miễn trách nhiệm này phải chứng minh không phải lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở hoặc sơ suất, lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở đã góp phần vào mất mát hay hư hỏng đó.

3. Người gửi hàng sẽ không chịu trách nhiệm về những mất mát hay thiệt hại gây ra cho người chuyên chở hay tàu do bất kỳ nguyên nhân nào nếu không phải do hành vi, lỗi lầm hay sơ suất của người gửi hàng, của đại lý hay người làm công của họ gây nên.

4. Bất kỳ sự đi chệch đường nào để cứu trợ hay mưu toan cứu trợ sinh mệnh hoặc tài sản trên biển hoặc bất kỳ một sự đi chệch đường hợp lý nào khác sẽ không coi là vi phạm Công ước này hay hợp đồng vận tải và người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào xảy ra từ việc đó.

5. Trong bất kỳ trường hợp nào, người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về những mất mát hay hư hỏng của hàng hoá vượt qua số tiền 100 bảng Anh một kiện hay một đơn vị hoặc một số tiền tương đương bằng ngoại tệ khác, trừ khi người gửi hàng đã khai tính chất và trị giá hàng hoá trước khi xếp hàng xuống tàu và lời khai đó có ghi vào vận đơn.

Lời khai, nếu có ghi vào vận đơn, sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không có tính chất ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, có thể thoả thuận với nhau một số tiền tối đa, khác với số tiền ghi trong đoạn này miễn là số tiền tối đa đã thoả thuận này không được thấp hơn con số nói trên.

Trong bất kỳ trường hợp nào người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng hàng hoá nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất hoặc giá trị hàng hoá đó trên vận đơn.

6. Hàng hoá có tính chất dễ cháy, dễ nổ hay nguy hiểm mà nếu biết tính chất và đặc điểm của nó, người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở sẽ không nhận chở, có thể được người chuyên chở đưa lên bờ, vào bất kỳ lúc nào, trước khi đến cảng dỡ hàng, ở bất kỳ nơi nào hoặc tiêu huỷ hay để làm mất tác hại mà không phải bồi thường gì cả và người gửi hàng sẽ chịu trách nhiệm về mọi tổn hại và chi phí do hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của việc gửi hàng hoá ấy. Nếu người chuyên chở đã biết tính chất của những hàng hoá ấy và đã đồng ý cho xếp xuống tàu và sau đó những hàng hoá ấy trở thành mối nguy hiểm cho tàu hay cho hàng hoá chở trên tàu, thì cũng tương tự như trên hàng hoá đó có thể được người chuyên chở đưa lên bờ hoặc tiêu huỷ hoặc làm mất tác hại, và người chuyên chở không chịu trách nhiệm gì trừ trường hợp tổn thất chung, nếu có.

#### **Điều 5:**

Người chuyên chở được tự do từ bỏ toàn bộ hay một phần những quyền hạn và miễn trách hoặc tăng thêm trách nhiệm và nghĩa vụ của mình như Công ước này đã quy định miễn là việc từ bỏ hay tăng thêm đó có ghi trên vận đơn cấp cho người gửi hàng.

Những quy định trong Công ước này không áp dụng cho các hợp đồng thuê tàu nhưng nếu những vận đơn được cấp phát trong trường hợp một chiếc tàu chở hàng theo một hợp đồng thuê tàu thì những vận đơn này vẫn phải theo những điều khoản của Công ước nào. Trong những Quy tắc này, không có quy định nào được coi là cấm đưa vào vận đơn bất kỳ một điều khoản hợp pháp nào về tổn thất chung.

#### **Điều 6:**

Mặc dù có những quy định như trên, những người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, sẽ, đối với những hàng hoá riêng biệt, vẫn có quyền tự do

cùng nhau ký kết bất kỳ hợp đồng nào với bất kỳ điều kiện nào về trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá đó và về quyền hạn và miễn trách của người chuyên chở về những hàng hoá đó hoặc liên quan đến nghĩa vụ cung cấp tàu có khả năng đi biển miễn là quy định đó không trái với trật tự công cộng hoặc liên quan đến sự chăm sóc hoặc cần mẫn của đại lý hay những người làm công của người chuyên chở trong việc xếp, chuyển dịch, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá chuyên chở bằng đường biển miễn là trong trường hợp này không được cấp phát một vận đơn nào và những điều kiện đã thoả thuận phải được ghi vào một biên lai và biên lai này là một chứng từ không lưu thông được và có ghi rõ như thế.

Một hợp đồng ký kết như thế sẽ có đủ hiệu lực pháp lý.

Tuy nhiên phải hiểu rằng điều khoản này không được áp dụng đối với những lô hàng hoá mua bán thông thường mà chỉ áp dụng đối với những lô hàng khác mà tính chất và điều kiện của tài sản cũng như hoàn cảnh và điều kiện, điều khoản chuyên chở chứng tỏ sự cần thiết phải có một sự thoả thuận đặc biệt.

#### **Điều 7:**

Không có quy định nào trong Công ước này ngăn cản người chuyên chở hoặc người gửi hàng đưa vào hợp đồng các quy định, điều kiện, điều khoản bảo lưu hoặc miễn trách có liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở hay tàu đối với mất mát hay hư hỏng của hàng hoá hoặc có liên quan tới việc coi giữ, chăm sóc và chuyển dịch hàng hoá trước khi xếp lên tàu và sau khi dỡ hàng hoá khỏi tàu.

#### **Điều 8:**

Những quy định trong Công ước này không ảnh hưởng đến quyền hạn, nghĩa vụ của người chuyên chở theo bất kỳ luật lệ hiện hành nào có liên quan đến giới hạn trách nhiệm của các chủ tàu biển.

#### **Điều 9:**

Đơn vị tiền tệ nói trong Công ước này là tính theo giá trị vàng. Những nước thành viên của Công ước không dùng đồng bảng Anh làm đơn vị tiền tệ dành cho mình quyền quy đổi những số tiền bằng bảng Anh nói trên sang thứ tiền nước mình theo số tròn.

Những luật lệ quốc gia có thể dành cho người mắc nợ quyền trả nợ bằng tiền tệ nước mình theo tỷ giá hối đoái vào ngày tàu đến cảng dỡ hàng đó.

#### **Điều 10:**

Những quy định trong Công ước này sẽ áp dụng cho mọi vận đơn phát hành tại bất kỳ nước nào là thành viên của Công ước.

#### **Điều 11:**

Sau một thời gian không quá 2 năm kể từ ngày ký kết Công ước, Chính phủ nước Bỉ sẽ liên hệ với các chính phủ các bên ký kết đã tự tuyên bố sẵn sàng phê chuẩn Công ước nhằm quyết định là Công ước có hiệu lực hay không. Các văn bản phê chuẩn sẽ được lưu giữ tại Brussels vào ngày do các Chính phủ nói trên thoả thuận ấn định. Văn bản gửi lưu giữ đầu tiên được ghi vào một biên bản có chữ ký của các đại diện các quốc gia tham gia và Bộ trưởng Bộ Ngoại giao nước Bỉ.

Việc gửi các văn bản phê chuẩn tiếp sau được thực hiện bằng cách gửi văn bản thông báo tới Chính phủ nước Bỉ, kèm theo văn bản phê chuẩn.

Bản sao có chứng nhận hợp thức của biên bản về việc gửi lưu giữ văn bản phê chuẩn đầu tiên, của văn bản thông báo nói trong đoạn trên cũng như của văn bản phê chuẩn gửi kèm, sẽ được Chính phủ nước Bỉ gửi ngay qua đường ngoại giao tới các quốc gia đã ký công ước này hoặc đã tham gia Công ước này. Trong các trường hợp nêu ở đoạn trên, Chính phủ Bỉ cũng đồng thời sẽ báo cho các nước đó biết ngày đã nhận được văn bản thông báo.

#### **Điều 12:**

Các quốc gia không ký kết Công ước có thể tham gia Công ước dù có cử đại diện dự Hội nghị quốc tế Brussels hay không.

Một quốc gia muốn tham gia Công ước sẽ gửi thông báo bằng văn bản về ý định của mình cho Chính phủ Bỉ, gửi cho Chính phủ này chứng từ xin tham gia, chứng từ này sẽ được lưu giữ trong văn khố lưu trữ của Chính phủ nước Bỉ.

Chính phủ Bỉ sẽ gửi ngay đến tất cả các quốc gia đã ký hoặc tham gia Công ước một bản sao có chứng nhận hợp thức của văn bản thông báo và biên bản tham gia, ghi rõ ngày Chính phủ nước Bỉ công nhận văn bản thông báo.

#### **Điều 13:**

Các bên ký kết Công ước, vào lúc ký kết, phê chuẩn hay tham gia có thể tuyên bố rằng việc họ chấp nhận Công ước này không bao gồm một số hoặc tất cả các lãnh địa tự trị, hay thuộc địa, sở hữu địa hải quan, đất bảo hộ của họ hoặc lãnh thổ thuộc chủ quyền và kiểm soát của họ và sau đó họ có thể thay mặt bất cứ lãnh địa tự trị, thuộc địa... hay lãnh thổ của họ để xin tham gia riêng vào Công ước. Họ cũng có thể tuyên bố bãi ước riêng rẽ theo những quy định của Công ước đối với các lãnh địa tự trị, thuộc địa... nói trên.

#### **Điều 14:**

Công ước sẽ có hiệu lực, trong trường hợp các quốc gia đã tham gia đã tham gia vào đợt đầu gửi lưu giữ văn bản phê chuẩn, sau một năm sau ngày ký biên bản ghi nhớ việc gửi lưu giữ này. Đối với các quốc gia phê chuẩn tiếp sau hoặc tuyên bố tham gia và cả trong những trường hợp Công ước có hiệu lực sau đó theo Điều 13 thì Công ước sẽ có hiệu lực sau 6 tháng kể từ khi các văn bản thông báo quy định ở đoạn 2 **Điều 11** và đoạn 2 **Điều 12** được Chính phủ nước Bỉ tiếp nhận.

#### **Điều 15:**

Trường hợp một trong các quốc gia ký kết muốn bãi miễn Công ước này, việc bãi ước sẽ được thông báo bằng văn bản cho Chính phủ nước Bỉ. Chính phủ này sẽ gửi ngay một bản sao của thông báo đó có chứng nhận hợp thức cho các quốc gia khác báo cả ngày đã nhận được thông báo.

Việc tuyên bố bãi ước chỉ thực hiện đối với quốc gia đưa ra thông báo và chỉ có hiệu lực sau thời hạn một năm kể từ khi thông báo gửi tới Chính phủ nước Bỉ.

#### **Điều 16:**

Bất cứ một quốc gia ký kết nào cũng có quyền yêu cầu triệu tập một hội nghị mới nhằm xem xét việc bổ sung cho Công ước.

Một quốc gia muốn thực thi quyền hạn đó phải thông báo ý định cho các quốc gia khác thông qua Chính phủ nước Bỉ, Chính phủ này sẽ thu xếp việc triệu tập hội nghị.

Làm tại Brussels, một bản duy nhất vào ngày 25 tháng 8 năm 1924.