

# CÔNG ƯỚC CỦA LIÊN HỢP QUỐC VỀ CHUYÊN CHỞ HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN 1978

## Lời mở đầu

Các quốc gia tham gia Công ước này.

Thừa nhận sự mong muốn ấn định bằng sự thoả thuận, một số quy tắc liên quan tới chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

Đã quyết định ký kết một Công ước nhằm mục đích đó và đã thoả thuận về Công ước này như sau:

## PHẦN I: QUY ĐỊNH CHUNG

### Điều 1: Các định nghĩa

Trong Công ước này:

1. "Người chuyên chở" là bất kỳ người nào, tự mình hoặc trên danh nghĩa của mình một hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết với người gửi hàng.
2. "Người chuyên chở thực tế" là bất kỳ người nào được người chuyên chở ủy thác thực hiện việc chuyên chở hàng hoá hoặc một phần việc chuyên chở đó và bao gồm bất kỳ người nào khác được giao phó thực hiện việc chuyên chở đó.
3. "Người gửi hàng" là bất kỳ người nào tự ký hay được người khác đứng tên hoặc thay mặt ký một hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển với người chuyên chở, hoặc là bất kỳ người nào mà chính người đó giao hoặc được người khác đứng tên hay thay mặt giao hàng cho người chuyên chở liên quan đến hợp đồng chuyên chở đường biển.
4. "Người nhận hàng" là người có quyền nhận hàng.
5. "Hàng hoá" gồm cả súc vật sống, nếu hàng hóa được đóng trong container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự, hoặc khi hàng hóa được bao gói thì "hàng hóa" bao gồm cả công cụ vận tải hoặc bao gói đó nếu chúng được người gửi hàng cung cấp.
6. "Hợp đồng chuyên chở bằng đường biển" là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận chuyên chở hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước. Tuy nhiên, một hợp đồng bao gồm chuyên chở bằng đường biển và cả phương tiện khác thì hợp đồng đó chỉ được coi là hợp đồng chuyên chở bằng đường biển theo nghĩa trong Công ước này, nếu nó liên quan đến vận tải đường biển.
7. "Vận đơn đường biển" là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng chuyên chở bằng đường biển và cho việc người chuyên chở đã nhận hàng để chở hoặc xếp hàng xuống tàu và bằng vận đơn này người chuyên chở cam kết sẽ giao hàng khi xuất trình nó. Một điều khoản trong chứng từ này quy định rằng lô hàng phải được giao theo lệnh của người được ghi đích danh, hoặc giao theo lệnh hoặc giao cho người nắm giữ vận đơn chính là sự cam kết đó.
8. "Văn bản", ngoài những cái khác, bao gồm cả điện tín và Telex.

### Điều 2: Phạm vi áp dụng

1. Những quy định trong Công ước này được áp dụng cho mọi hợp đồng chuyên chở bằng đường biển giữa hai nước, nếu:
  - a. Cảng bốc hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc
  - b. Cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc
  - c. Một trong các cảng dỡ lựa chọn, quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, là cảng dỡ hàng thực tế và cảng đó nằm trong một nước tham gia Công ước, hoặc

d. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được phát hành tại một nước tham gia Công ước, hoặc

e. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định rằng những điều khoản của Công ước này hoặc luật lệ của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước này là luật điều chỉnh hợp đồng.

2. Những quy định của Công ước này được áp dụng không phụ thuộc vào quốc tịch của tàu, của người chuyên chở, người chuyên chở thực tế, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc bất kỳ người nào khác có liên quan.

3. Những quy định của Công ước này không áp dụng cho hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên khi một vận đơn được cấp theo một hợp đồng thuê tàu, thì những quy định của Công ước này sẽ được áp dụng cho vận đơn đó nếu vận đơn có điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở với người cầm vận đơn không phải là người thuê tàu.

4. Nếu một hợp đồng quy định sẽ chuyên chở hàng hóa làm nhiều chuyến trong một thời kỳ thỏa thuận thì những quy định của Công ước này sẽ áp dụng cho từng chuyến. Tuy nhiên, khi một lô hàng được chuyên chở theo một hợp đồng thuê tàu thì những quy định trong mục 3 Điều này sẽ được áp dụng.

### **Điều 3: Giải thích Công ước**

Khi giải thích và áp dụng các điều khoản của Công ước này phải xét đến tính chất quốc tế của nó và sự cần thiết phải tăng cường sự đồng nhất.

## **PHẦN II: TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ**

### **Điều 4: Thời hạn trách nhiệm**

1. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa, theo Công ước này, bao gồm khoảng thời gian mà người chuyên chở đã chịu trách nhiệm về hàng hóa ở cảng xếp hàng, trong quá trình chuyên chở và ở cảng dỡ hàng.

2. Theo Mục 1 của Điều này, người chuyên chở được coi là đã chịu trách nhiệm về hàng hóa:

a. Kể từ khi người chuyên chở đã nhận hàng từ:

i. Người gửi hàng hoặc người làm thay người gửi hàng hoặc

ii. Một cơ quan hoặc người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định ở cảng xếp hàng, hàng hoá phải được trao cho họ để gửi đi.

b. Cho đến khi người chuyên chở đã giao hàng:

i. Bằng cách chuyển giao hàng cho người nhận, hoặc

ii. Trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người chuyên chở, bằng cách đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng, phù hợp với hợp đồng hoặc luật lệ hay tập quán buôn bán mặt hàng đó tại cảng dỡ, hoặc

iii. Bằng cách chuyển giao cho một cơ quan hoặc cho một người thứ ba khác mà, theo luật lệ hoặc quy định áp dụng ở cảng dỡ, hàng hóa phải được chuyển giao cho họ.

3. Trong Mục 1 và 2 của Điều này, khi nói đến người chuyên chở hoặc người nhận hàng, thì ngoài người chuyên chở và người nhận hàng ra, còn có nghĩa là nói đến cả người làm công hay đại lý của họ.

### **Điều 5: Cơ sở trách nhiệm**

1. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng cũng như do việc chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra trong khi hàng hóa đang thuộc trách nhiệm của người chuyên chở theo quy định của **Điều 4**, trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng bản thân mình, những người làm công hoặc người đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của nó.

2. Được coi là chậm giao hàng, khi hàng không được giao ở cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có sự thỏa thuận như vậy thì trong thời gian hợp lý có thể đòi hỏi ở một người chuyên chở cần mẫn, có xét đến hoàn cảnh của sự việc.

3. Người có quyền khiếu nại về việc mất hàng có thể coi là hàng hóa đã bị mất nếu hàng đó không được giao, theo quy định của **Điều 4**, trong vòng 60 ngày liên tục tiếp sau ngày hết hạn giao hàng nói trong Mục 2 của Điều này.

4. a. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về:

(i). Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do cháy gây ra, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng cháy xảy ra là do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở;

(ii.) Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà người khiếu nại chứng minh được là do lỗi hoặc do sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở gây ra trong khi thi hành mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để dập tắt lửa và để tránh, hạn chế hậu quả của cháy.

b. Trong trường hợp cháy trên tàu ảnh hưởng đến hàng hóa, nếu người khiếu nại hoặc người chuyên chở yêu cầu thì phải tiến hành giám định theo đúng thực tiễn hàng hải để xác định nguyên nhân và tình hình của vụ cháy và một bản sao biên bản giám định phải được chuyển cho người chuyên chở và người khiếu nại theo yêu cầu của họ.

5. Đối với súc vật sống, người chuyên chở không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do bất kỳ rủi ro đặc biệt nào vốn có trong loại chuyên chở này. Nếu người chuyên chở đã chứng minh được rằng mình đã làm đúng mọi chỉ dẫn đặc biệt của người gửi hàng liên quan đến súc vật và chứng minh được rằng trong hoàn cảnh đó, sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng có thể đã do những rủi ro nói trên thì việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng được suy đoán là do nguyên nhân đó gây ra trừ phi có bằng chứng là toàn bộ hoặc một phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công đại lý hoặc người chuyên chở.

6. Trừ trường hợp tổn thất chung, người chuyên chở không chịu trách nhiệm khi mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do thi hành những biện pháp nhằm cứu sinh mạng hay những biện pháp hợp lý nhằm cứu tài sản trên biển.

7. Khi lỗi lầm hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở cùng với một nguyên nhân khác gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng thì người chuyên chở chỉ chịu trách nhiệm trong phạm vi việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc do sơ suất đó, với điều kiện là người chuyên chở chứng minh được phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng không do lỗi hoặc do sơ suất đó gây nên.

#### **Điều 6: Giới hạn trách nhiệm**

1. a. Trách nhiệm của người chuyên chở về thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bằng số tiền tương đương 835 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc đơn vị chuyên chở khác hoặc tương đương 2,5 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát hoặc bị hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.

b. Trách nhiệm của người chuyên chở về việc chậm giao hàng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bởi số tiền tương đương 2,5 lần tiền cước phải trả cho số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước phải trả theo quy định của hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

c. Trong mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của người chuyên chở theo tiểu mục (a) và (b) của mục này không được vượt quá giới hạn trách nhiệm được xác định theo tiểu mục (a) của điều này đối với trường hợp tổn thất toàn bộ hàng hóa mà người chuyên chở có trách nhiệm.

2. Để tính toán số tiền nào lớn hơn theo Mục 1 (a) của Điều này, những quy tắc sau đây được áp dụng:

a. Nếu container, pallet hay công cụ vận tải tương tự dùng để đóng hàng thì những kiện hoặc những đơn vị chuyên chở khác liệt kê trong vận đơn, nếu vận đơn được ký phát, hoặc trong bất cứ chứng từ nào làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, và được đóng trong công cụ vận tải đó, nếu được coi là những kiện hoặc những đơn vị chở hàng. Ngoài cách nói trên, những hàng hoá chứa trong công cụ vận tải đó chỉ được coi là một đơn vị chuyên chở.

b. Trong những trường hợp mà bản thân công cụ vận tải bị mất hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó được coi là một đơn vị chuyên chở riêng biệt nếu nó không do người chuyên chở sở hữu, hoặc cung cấp.

3. Đơn vị tính toán là đơn vị tính toán nói ở **Điều 26**.

4. Người chuyên chở và người gửi hàng có thể thỏa thuận quy định những giới hạn trách nhiệm vượt quá các giới hạn quy định của mục 1.

#### **Điều 7: Áp dụng đối với các vụ khiếu nại không thuộc hợp đồng**

1. Những miễn trách và giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này được áp dụng cho những vụ kiện người chuyên chở hoặc mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa được vận chuyển theo hợp đồng vận tải đường biển, cũng như về việc chậm giao hàng, dù vụ kiện đó dựa vào hợp đồng, ngoài hợp đồng hoặc dựa vào cơ sở khác.

2. Nếu một vụ kiện như vậy nhằm vào một người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở thì người làm công hay đại lý đó sẽ được quyền hưởng những miễn trách và giới hạn trách nhiệm mà người chuyên chở có quyền viện dẫn theo Công ước này nếu người làm công, nhân viên hoặc đại lý đó chứng minh được rằng anh ta đã hành động trong phạm vi công việc được giao.

3. Trừ những quy định của **Điều 8**, tổng số tiền bồi thường từ người chuyên chở và từ bất kỳ những người nào được nói đến ở Mục 2 của Điều này sẽ không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm được quy định trong Công ước này.

#### **Điều 8: Mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm**

1. Người chuyên chở không được quyền hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong **Điều 6** nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do hành động thiếu sót của người chuyên chở được thực hiện một cách cố ý hoặc nhằm gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng hoặc thực hiện một cách thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng đó có thể xảy ra.

2. Mặc dù có những quy định của Mục 2 **Điều 7**, một người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở không có quyền hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong **Điều 6** nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do hành động thiếu sót của người làm công hoặc đại lý được tiến hành một cách cố ý hoặc nhằm gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng, hoặc chậm giao hàng một cách thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng đó có thể xảy ra.

#### **Điều 9: Hàng trên boong**

1. Người chuyên chở chỉ có quyền chuyên chở trên boong nếu được sự thỏa thuận của người gửi hàng hoặc theo đúng tập quán của mặt hàng có liên quan hoặc do đòi hỏi của những quy tắc pháp luật hoặc thể lệ hiện hành.

2. Nếu người chuyên chở và người gửi hàng đã thỏa thuận rằng hàng sẽ hoặc có thể chở trên boong, thì người chuyên chở phải ghi điều này vào vận đơn hoặc vào chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển. Nếu trên vận đơn không có điều ghi chú đó, người chuyên chở đó có quyền chứng minh rằng đã có sự thỏa thuận về việc chở hàng trên boong, tuy nhiên người chuyên chở không có quyền viện dẫn thỏa thuận đó đối với người thứ ba, kể cả người nhận hàng, người đã có được vận đơn một cách thiện ý.

3. Khi hàng hóa được chở trên boong trái với những quy định ở Mục 1 Điều này viện dẫn về sự thỏa thuận chở hàng trên boong thì mặc dù có những quy định của Mục 1 **Điều 5** người chuyên chở vẫn chịu trách nhiệm đối với mất mát hư hỏng của hàng hóa cũng như đối với việc chậm giao hàng chỉ do việc chở hàng trên boong gây nên và mức độ trách nhiệm của người chuyên chở phải được xác định theo những quy định của **Điều 6** hoặc **Điều 8** của Công ước này, tùy trường hợp cụ thể.

4. Việc chở hàng trên boong trái với sự thỏa thuận rõ ràng là hàng phải chở trong hầm tàu được coi là một hành vi hoặc thiếu sót của người chuyên chở theo ý nghĩa của **Điều 8**.

#### **Điều 10: Trách nhiệm của người chuyên chở và người chuyên chở thực tế**

1. Khi người chuyên chở hay một phần chuyên chở được giao cho người chuyên chở thực tế đảm nhiệm, dù việc ủy thác đó có phù hợp với quyền tự do trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển hay không thì người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình chuyên chở theo đúng quy định của Công ước này. Đối với phần chuyên chở do người chuyên chở thực tế tiến hành, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những hành vi và thiếu sót của người chuyên chở thực tế và của người làm công và đại lý của người chuyên chở thực tế chỉ khi những người này hoạt động trong phạm vi công việc được giao.

2. Tất cả các quy định của Công ước này điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở cũng được áp dụng đối với trách nhiệm của người chuyên chở thực tế trong quãng đường chuyên chở do người này thực hiện. Những quy định của Mục 2 và 3 **Điều 7** và Mục 2 **Điều 8** sẽ áp dụng, nếu có việc kiện người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở thực tế .

3. Bất kỳ thỏa thuận đặc biệt nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận những nhiệm vụ không được đặt ra trong Công ước hoặc từ bỏ những quyền được hưởng theo Công ước này chỉ có hiệu lực đối với người chuyên chở thực tế nếu được người chuyên chở thực tế đồng ý rõ ràng bằng văn bản. Dù người chuyên chở thực tế có đồng ý như vậy hay không, người chuyên chở vẫn bị ràng buộc bởi những nghĩa vụ hoặc bởi những sự từ bỏ phát sinh từ sự thỏa thuận đặc biệt đó.

4. Trong trường hợp và trong chừng mực mà cả người chuyên chở và người chuyên chở thực tế cùng chịu trách nhiệm thì trách nhiệm của họ là liên đới và riêng biệt.

5. Tổng số tiền bồi thường mà người chuyên chở, người chuyên chở thực tế và những người làm công và đại lý của họ phải chịu không được vượt quá những giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này.

6. Không một quy định nào trong Điều này làm phương hại đến quyền truy đòi có thể có giữa người chuyên chở và người chuyên chở thực tế.

#### **Điều 11: Chuyên chở đi suốt**

1. Mặc dù có những quy định của Mục 1 **Điều 10**, khi một hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định rõ ràng một bộ phận cụ thể của việc chuyên chở theo hợp đồng đó được thực hiện bởi một người cụ thể khác, không phải là người chuyên chở, thì hợp đồng cũng có thể quy định rằng người chuyên chở không chịu trách nhiệm về sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà nguyên nhân là một sự kiện xảy ra trong khi hàng hóa thuộc trách nhiệm của người chuyên chở thực tế trong bộ phận chuyên chở đó. Tuy nhiên bất kỳ quy định nào hạn chế hoặc loại trừ trách nhiệm đó đều vô hiệu, nếu không thể kiện được người chuyên chở thực tế tại một Tòa án có thẩm quyền theo Mục 1 và 2 **Điều 21**. Người chuyên chở có trách nhiệm chứng minh rằng mọi sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do sự kiện đó gây ra.

2. Người chuyên chở thực tế chịu trách nhiệm theo đúng những quy định ở Mục 2 **Điều 10** về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do một sự kiện xảy ra trong khi hàng hóa không thuộc trách nhiệm của mình.

### **PHẦN III: TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG**

#### **Điều 12: Quy tắc chung**

Người gửi hàng không chịu trách nhiệm về thiệt hại của người chuyên chở hoặc của người chuyên chở thực tế, cũng như những hư hỏng của tàu, trừ khi thiệt hại hoặc hư hỏng đó do lỗi hoặc do sơ suất của người gửi hàng, những người làm công hoặc đại lý của người gửi hàng gây ra. Những người làm công hoặc đại lý của người gửi hàng cũng không chịu trách nhiệm về thiệt hại hoặc hư hỏng đó, trừ phi thiệt hại hoặc hư hỏng đó do lỗi hoặc do sơ suất của họ gây ra.

#### **Điều 13: Những quy tắc đặc biệt liên quan đến hàng nguy hiểm**

1. Người gửi hàng phải ghi ký hiệu hoặc dán nhãn hiệu một cách thích hợp để làm rõ đó là hàng nguy hiểm.

2. Khi người gửi hàng chuyển giao hàng nguy hiểm cho người chuyên chở hoặc cho một người chuyên chở thực tế, tùy trường hợp cụ thể, người gửi hàng phải thông báo cho người này về tính chất nguy hiểm của hàng hóa và nếu cần, về những biện pháp phòng ngừa phải thi hành. Nếu người gửi hàng không làm như vậy và người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế không bằng cách khác biết được tính chất nguy hiểm của hàng hóa, thì:

a. Người gửi hàng chịu trách nhiệm đối với người chuyên chở và bất kỳ đối với người chuyên chở thực tế nào về thiệt hại do người gửi hàng đó gây nên, và

b. Hàng hóa có thể, vào bất kỳ lúc nào được dỡ xuống, phá hủy hoặc làm vô hại, tùy hoàn cảnh đòi hỏi, mà không phải trả tiền bồi thường.

3. Bất kỳ người nào, trong quá trình chuyên chở, đã nhận trách nhiệm về hàng hóa mà đã biết tính chất nguy hiểm của nó thì không được viện dẫn những quy định ở Mục 2 Điều này.



4. Trong các trường hợp mà những quy định ở tiểu mục 2 (b) của Điều này không áp dụng hoặc không viện dẫn được, nếu hàng nguy hiểm trở nên một mối nguy hiểm thực sự đối với sinh mạng hoặc tài sản thì hàng hóa đó có thể được dỡ xuống, phá hủy hoặc làm vô hại, tùy hoàn cảnh đòi hỏi, mà không phải trả tiền bồi thường, trừ trường hợp có nghĩa vụ đóng góp vào tổn thất chung hoặc khi người chuyên chở phải chịu trách nhiệm theo những quy định của **Điều 5**.

## **PHẦN IV: CHỨNG TỪ VẬN TẢI**

### **Điều 14: Phát hành vận đơn**

1. Khi người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế nhận hàng để chở, người chuyên chở phải phát hành một vận đơn cho người gửi hàng theo yêu cầu của người này.
2. Vận đơn có thể do một người được chuyên chở ủy quyền ký phát. Một vận đơn do Thuyền trưởng tàu chở hàng ký được coi là đã ký thay mặt người chuyên chở.
3. Chữ ký trên vận đơn có thể được ký bằng tay, in chữ ký tay, đục lỗ, đóng dấu, ký hiệu tượng trưng hoặc bằng các phương tiện cơ khí hoặc điện tử khác, nếu các cách ký này không trái với luật của nước này với luật của nước mà tại đó vận đơn được phát hành.

### **Điều 15: Nội dung của vận đơn**

1. Vận đơn phải bao gồm, ngoài các chi tiết khác, những chi tiết sau đây:
  - a. Tính chất chung của hàng hóa, những ký hiệu chủ yếu cần thiết cho việc nhận biết hàng hóa, một ghi chú rõ ràng về tính chất cơ bản của hàng hóa, nếu cần, số kiện khác số chiếc và trọng lượng hàng hoặc số lượng hàng được thể hiện bằng cách khác, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp;
  - b. Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;
  - c. Tên và địa điểm kinh doanh chính của người chuyên chở;
  - d. Tên người gửi hàng;
  - e. Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng chỉ định;
  - f. Cảng xếp hàng theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển và ngày hàng được trao cho người chuyên chở tại cảng xếp hàng;
  - g. Cảng dỡ hàng theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển;
  - h. Số bản gốc của vận đơn, nếu có hơn một bản;
  - i. Nơi cấp phát vận đơn;
  - j. Chữ ký của người chuyên chở hoặc của người thay mặt người chuyên chở;
  - k. Tiền cước trong phạm vi mà người nhận hàng phải trả hoặc chỉ dẫn khác nói lên tiền cước cho người nhận trả;
  - l. Điều ghi chú nói đến trong Mục 3 **Điều 23**;
  - m. Điều ghi chú, nếu có áp dụng là hàng hóa sẽ hoặc có thể được chở trên boong;
  - n. Ngày hoặc thời hạn giao hàng tại cảng dỡ hàng, nếu điều này được các bên thỏa thuận rõ ràng và
  - o. Sự tăng thêm giới hạn trách nhiệm mà các bên thỏa thuận theo Mục 4 **Điều 6**.
2. Sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu, người chuyên chở phải cấp cho người gửi hàng một vận đơn "đã xếp hàng" nếu người gửi hàng yêu cầu. Vận đơn này, ngoài những chi tiết theo yêu cầu của Mục 1 Điều này, phải ghi rằng hàng hóa đã ở trên một hoặc những chiếc tàu chỉ định và phải ghi ngày hoặc những ngày xếp hàng. Nếu người chuyên chở đã cấp trước đó cho người gửi hàng một vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu khác về bất kỳ hàng hóa nào trong số hàng hóa đó thì, theo yêu cầu của người chuyên chở, người gửi hàng phải giao lại chứng từ đó cho người chuyên chở để đổi lấy vận đơn "đã xếp hàng". Để đáp ứng yêu cầu của người gửi hàng muốn có một vận đơn "hàng đã xếp", người chuyên chở có thể bổ sung vào bất kỳ chứng từ nào đã cấp phát trước đó, miễn là sau khi được bổ sung, chứng từ đó có đầy đủ thông tin mà một vận đơn "đã xếp hàng" phải có.

3. Việc vận đơn thiếu một hoặc nhiều chi tiết nói trong Điều này không ảnh hưởng đến tính hợp pháp của chứng từ với tư cách là một vận đơn, miễn là chứng từ đó đáp ứng được những yêu cầu nêu trong Mục 7 Điều 1

#### **Điều 16: Vận đơn- Những bảo lưu và hiệu lực chứng cứ**

1. Nếu vận đơn có những chi tiết về tính chất chung, những ký hiệu chủ yếu, số kiện hoặc số chiếc, trọng lượng hoặc số lượng hàng hóa, mà người chuyên chở hoặc người khác cấp vận đơn thay mặt người chuyên chở, biết hoặc có cơ sở hợp lý nghi ngờ là không mô tả đúng hàng hóa thực tế đã nhận hoặc đã xếp xuống tàu, trong trường hợp đã cấp một vận đơn "đã xếp hàng", hoặc nếu không có phương tiện hợp lý để kiểm tra những chi tiết đó, thì người chuyên chở hoặc người khác đó phải ghi vào vận đơn một điều khoản bảo lưu những điều không chính xác đó, những cơ sở của sự nghi ngờ nói trên hoặc việc thiếu phương tiện hợp lý để kiểm tra.

2. Nếu người chuyên chở hoặc người khác cấp vận đơn thay cho người chuyên chở, không ghi vào vận đơn tình trạng bên ngoài của hàng hóa thì coi như người đó đã ghi vào vận đơn rằng hàng hóa có tình trạng bên ngoài tốt.

3. Trừ những chi tiết đã được ghi bảo lưu trong phạm vi mà Mục 1 Điều này cho phép thì:

a. Vận đơn là bằng chứng hiển nhiên của người chuyên chở đã nhận hàng hoặc trong trường hợp vận đơn "đã xếp hàng" được cấp, của việc đã xếp hàng xuống tàu như mô tả trong vận đơn.

b. Chứng minh ngược lại của người chuyên chở không được chấp nhận, nếu vận đơn đã được chuyển cho một người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động một cách có thiện ý, tin cậy vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn đó.

4. Một vận đơn, như quy định ở Mục 1 Tiểu mục (k) Điều 15, không ghi hoặc không chỉ rõ rằng bằng cách khác rằng tiền cước do người nhận hàng đã trả hoặc không ghi tiền phạt xếp hàng chậm ở cảng bốc hàng do người nhận hàng trả thì vận đơn đó là bằng chứng hiển nhiên là người nhận hàng không phải trả tiền cước hoặc tiền phạt xếp hàng chậm đó. Tuy nhiên chứng minh ngược lại của người chuyên chở không được chấp nhận, khi vận đơn đã được chuyển cho người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động một cách có thiện ý dựa vào việc không có những điều kiện ghi như vậy trong vận đơn.

#### **Điều 17: Bảo đảm của người gửi hàng**

1. Người gửi hàng được coi là đã đảm bảo với người chuyên chở về tính chính xác của những chi tiết liên quan đến tính chất chung của hàng hóa, ký hiệu, số hiệu, số lượng và trọng lượng của những hàng hóa đó như người gửi hàng đã cung cấp để ghi vào vận đơn. Người gửi hàng phải bồi thường cho người chuyên chở thiệt hại do những điểm không chính xác trong các chi tiết đó gây ra. Người gửi hàng vẫn chịu trách nhiệm cả trong trường hợp vận đơn đã được chuyển nhượng. Quyền của người chuyên chở về việc đòi bồi thường đó không hề hạn chế trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, đối với bất kỳ ai không phải là người gửi hàng.

2. Bất kỳ thư bảo đảm hoặc thỏa thuận nào theo đó người gửi hàng nhận bồi thường cho người chuyên chở thiệt hại do người chuyên chở hoặc người thay mặt người chuyên chở phát hành vận đơn không có bảo lưu về những chi tiết được người gửi hàng cung cấp để ghi vào vận đơn hoặc tình trạng bên ngoài của hàng hóa đều vô giá trị và không có hiệu lực đối với bất kỳ người thứ ba nào, kể cả đối với người nhận hàng, đã được chuyển giao vận đơn.

3. Thư bảo đảm hoặc thỏa thuận như vậy có hiệu lực đối với người gửi hàng trừ khi người chuyên chở hoặc người thay mặt người chuyên chở có ý định, bằng cách xóa bỏ điều bảo lưu nói ở Mục 2 Điều này, lừa gạt một người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động dựa vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn. trong trường hợp này, nếu điều bảo lưu bị xóa bỏ có liên quan đến những chi tiết được người gửi hàng cung cấp để ghi vào vận đơn thì người chuyên chở không có quyền đòi người gửi hàng bồi thường theo Mục 1 Điều này.

4. Trong trường hợp cố ý man trá như nói ở Mục 3 Điều này, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm mà không được hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này, về thiệt hại của người thứ ba, kể cả người nhận hàng, bởi vì người này đã hành động dựa vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn.

#### **Điều 18: Các chứng từ không phải vận đơn**

Khi một người chuyên chở phát hành một chứng từ không phải vận đơn để làm bằng chứng cho việc nhận hàng để chở, thì chứng từ đó là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết hợp đồng

chuyên chở bằng đường biển và của việc người chuyên chở nhận hàng hóa như mô tả trong chứng từ đó.

## **PHẦN V: KHIẾU NẠI VÀ KIẾN TỤNG**

### **Điều 19: Thông báo về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng**

1. Trừ khi có thông báo về mất mát hư hỏng nói rõ tính chất chung của mất mát hoặc hư hỏng do người nhận hàng gửi cho người chuyên chở bằng văn bản không muộn hơn ngày làm việc sau ngày hàng được giao cho người nhận hàng, việc giao hàng đó là bằng chứng hiển nhiên của việc người chuyên chở đã giao hàng hóa đúng như được mô tả trong chứng từ vận tải, hoặc đã giao hàng trong trạng thái tốt, nếu không có chứng từ vận tải đó.

2. Trong trường hợp mất mát hoặc hư hỏng khó thấy, thì những quy định trong Mục 1 Điều này được áp dụng tương ứng nếu không có thông báo bằng văn bản trong vòng 15 ngày liên tục tính từ ngày hàng được chuyển giao cho người nhận.

3. Nếu tình trạng hàng hóa vào lúc chuyển giao cho người nhận đã được kiểm tra hoặc giám định đối tịch giữa các bên, thì không cần phải có thông báo bằng văn bản về mất mát hoặc hư hỏng đã được xác định trong quá trình kiểm tra hoặc giám định đó.

4. Trong trường hợp có mất mát hoặc hư hỏng thực sự hoặc suy đoán, người chuyên chở và người nhận hàng phải dành cho nhau mọi điều kiện thuận tiện hợp lý để kiểm tra và kiểm đếm hàng hóa.

5. Thiệt hại do chậm giao hàng gây nên sẽ không được bồi thường nếu không có một thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày sau ngày hàng hóa được chuyển giao cho người nhận hàng.

6. Nếu hàng hóa do một người chuyên chở thực tế giao, thì mọi thông báo gửi cho người chuyên chở thực tế theo quy định của Điều này cũng có hiệu lực như người chuyên chở và mọi thông báo gửi cho người chuyên chở cũng có hiệu lực như gửi cho người chuyên chở thực tế.

7. Nếu trong vòng 90 ngày liên tục, tính từ ngày xảy ra mất mát, hư hỏng hoặc ngày giao hàng nói trong Mục 2 **Điều 4**, tùy theo ngày nào xảy ra sau, mà người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế không gửi cho người gửi hàng, bằng văn bản, thông báo mất mát hoặc hư hỏng, xác định tính chất chung của mất mát và hư hỏng đó thì đó là bằng chứng hiển nhiên về việc người chuyên chở và người chuyên chở thực tế không hề bị mất mát hoặc hư hỏng nào do lỗi hoặc sơ suất của người gửi, nhân viên hoặc đại lý của người này gây ra.

8. Nhằm mục đích của Điều này, thông báo gửi cho một người thay mặt người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế kể cả Thuyền trưởng và sĩ quan phụ trách tàu, hoặc gửi cho một người thay mặt gửi hàng thì cũng coi như là đã trao cho người chuyên chở, người chuyên chở thực tế hoặc người gửi hàng.

### **Điều 20: Thời hiệu tố tụng**

1. Việc kiện tụng liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này đều hết hiệu lực, nếu trong thời hạn 2 năm không tiến hành các thủ tục đưa ra Tòa hoặc ra trọng tài.

2. Thời hiệu tố tụng bắt đầu tính từ ngày người chuyên chở đã giao toàn bộ hay một phần hàng hóa hoặc trong trường hợp không giao hàng, thì tính từ ngày cuối cùng mà hàng hóa đáng lẽ phải được giao.

3. Ngày khởi đầu của kỳ hạn thời hiệu không tính vào thời hiệu tố tụng.

4. Người bị kiện có thể vào bất kỳ lúc nào của thời hiệu tố tụng, kéo dài thời hạn đó bằng một bản tuyên bố gửi cho người đi kiện. Kỳ hạn này có thể lại được kéo dài bằng một hoặc nhiều bản tuyên bố khác.

5. Người chịu trách nhiệm bồi thường có thể kiện truy đòi bồi thường ngay cả sau khi hết kỳ hạn thời hiệu tố tụng quy định trong các mục trên, nếu đi kiện trong thời hạn được phép theo luật của nước mà tại đó vụ kiện được tiến hành. Tuy nhiên, thời hạn được phép này không thể là ít hơn 90 ngày tính từ ngày đi kiện truy đòi bồi thường đã thanh toán tiền bồi thường hoặc đã nhận thông báo về việc mình bị kiện.

### **Điều 21: Thẩm quyền xét xử**



1. Trong những vụ kiện liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa theo Công ước này, bên nguyên có thể, theo sự lựa chọn của mình, phát đơn kiện tại một Tòa án mà luật pháp của nước có Tòa án này công nhận là có thẩm quyền và trong phạm vi quyền hạn xét xử của Tòa án đó có một trong các địa điểm sau:

- a. Nơi kinh doanh chính của bên bị hoặc nơi cư trú thường xuyên của bên bị, nếu bên bị không có trụ sở kinh doanh chính, hoặc
- b. Nơi ký kết hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hoặc đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc
- c. Cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng, hoặc
- d. Bất kỳ một địa điểm bổ sung nào được hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định cho mục đích trên.

2. a. Mặc dù có những quy định nêu trên của Điều này, vẫn có thể đi kiện tại những Tòa án ở bất kỳ một cảng hoặc một nơi nào hoặc một nước tham gia Công ước mà tại đó tàu chở hàng hoặc một tàu nào khác của cùng một chủ tàu đã bị bắt giữ theo các quy tắc được áp dụng của luật nước đó và của luật quốc tế. Tuy nhiên trong trường hợp ấy, theo yêu cầu của bên bị, bên nguyên phải chuyển vụ kiện tùy theo sự lựa chọn của mình đến một trong những nơi có thẩm quyền xét xử quy định trong Mục 1 Điều này để giải quyết, nhưng trước đó bên bị phải nộp một khoản tiền bảo đảm đủ để trả mọi khoản tiền mà sau đó Tòa án có thể xử cho bên nguyên được hưởng.

b. Tòa án tại cảng hoặc tại nơi tiến hành bắt giữ sẽ quyết định khoản tiền bảo đảm này có đủ hay đến mức nào mới đủ.

3. Không một vụ kiện nào liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này có thể tiến hành tại một nơi không được quy định trong mục 1 hoặc 2 của Điều này. Những quy định trong mục này không gây cản trở gì đối với thẩm quyền của các Tòa án của các nước tham gia Công ước về những biện pháp tạm thời hoặc những biện pháp bảo vệ.

4. a. Khi một vụ kiện đã được đưa ra trước một Tòa án có thẩm quyền theo Mục 1 hoặc 2 của Điều này hoặc khi Tòa án đó đã ra phán quyết, thì hai bên không thể kiện lại nhau nữa vì những lý do như cũ, trừ phi phán quyết của Tòa án nơi vụ kiện đầu tiên được tiến hành không thể thi hành được tại nước mà thủ tục kiện mới được đưa ra.

b. Để thực hiện Điều này, việc định ra những biện pháp nhằm thực hiện một phán quyết không được coi là khởi đầu một vụ kiện mới.

c. Để thực hiện Điều này, việc chuyển một vụ kiện đến một Tòa án khác trong cùng một nước, hoặc đến một Tòa án của một nước khác, theo như Tiểu mục 2 (a) Điều này, không được coi là việc bắt đầu một vụ kiện mới.

5. Mặc dù có những quy định ở các mục trên đây, sau khi có tranh chấp phát sinh từ hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, sự thỏa thuận giữa các bên về chỉ định địa điểm mà bên khiếu nại đưa đơn kiện sẽ có hiệu lực.

## **Điều 22: Trọng tài**

1. Tùy thuộc vào những quy định của Điều này, các bên có thể thỏa thuận bằng văn bản quy định rằng mọi tranh chấp có thể phát sinh liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này, sẽ được đưa ra Trọng tài xét xử.

2. Khi một hợp đồng thuê tàu có một điều khoản quy định rằng những tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu đó được đưa ra Trọng tài xét xử và trong vận đơn phát hành theo hợp đồng thuê tàu đó không có ghi chú đặc biệt xác định rằng quy định nói trên sẽ ràng buộc người cầm giữ vận đơn, thì người chuyên chở không thể viện dẫn quy định đó đối với người cầm giữ vận đơn đã nhận được vận đơn một cách có thiện ý.

3. Việc xét xử của Trọng tài, tùy theo sự lựa chọn của bên nguyên có thể tiến hành tại một trong những địa điểm sau:

- a. Một địa điểm trong một nước, mà trên lãnh thổ của nước đó có;
  - i. Nơi kinh doanh chính của bên bị hoặc nơi cư trú thường xuyên của bên bị, nếu bên bị không có nơi kinh doanh chính, hoặc

ii. Nơi ký hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hoặc đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc

b. Bất kỳ một địa điểm nào được điều khoản trọng tài hoặc thỏa thuận chỉ định cho mục đích trên.

4. Trọng tài viên hoặc Tòa án trọng tài sẽ áp dụng những quy tắc của Công ước này.

5. Những quy định của Mục 3 và 4 Điều này được coi là bộ phận của mọi điều khoản trọng tài hoặc thỏa thuận trọng tài và bất kỳ điều kiện nào trong điều khoản trọng tài này hoặc thỏa thuận trọng tài trái với quy định đó đều vô hiệu.

6. Không một quy định nào của Điều này ảnh hưởng đến hiệu lực của một thỏa thuận giữa hai bên về trọng tài, sau khi có khiếu nại phát sinh từ hợp đồng chuyên chở bằng đường biển.

## PHẦN VI: QUY ĐỊNH BỔ SUNG

### Điều 23: Những quy định về hợp đồng

1. Mọi quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, trong một vận đơn hoặc trong một chứng từ khác chứng minh cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển đều vô hiệu trong chừng mực điều khoản đó trực tiếp hoặc gián tiếp trái với những quy định của Công ước này. Sự vô hiệu của một điều khoản như vậy không ảnh hưởng đến hiệu lực của các điều khoản khác của hợp đồng hoặc của chứng từ có điều khoản ấy. Một điều khoản nhượng quyền lợi bảo hiểm hàng hóa cho người chuyên chở hoặc bất kỳ điều khoản nào tương tự đều vô hiệu.

2. Mặc dù có những quy định tại Điểm 1 Điều này, một người chuyên chở có thể tăng trách nhiệm và nghĩa vụ của mình so với trách nhiệm và nghĩa vụ quy định trong Công ước này.

3. Khi một vận đơn hoặc bất kỳ chứng từ nào khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được phát hành thì vận đơn hoặc chứng từ ấy phải có một điều nói rõ là việc chuyên chở phụ thuộc vào các quy định của Công ước này, và Công ước này sẽ làm vô hiệu mọi quy định trái với Công ước và gây thiệt hại cho người gửi hàng hoặc người nhận hàng.

4. Khi người khiếu nại về hàng hóa bị thiệt hại, do một điều khoản vô hiệu theo quy định của Điều này hoặc do không ghi điều tuyên bố nói trong mục 3 Điều này, thì người chuyên chở phải trả cho người khiếu nại về hàng hóa theo đúng quy định của Công ước này tiền bồi thường tới mức độ cần thiết để đền bù cho mọi mất mát, hư hỏng của hàng hóa cũng như cho việc chậm giao hàng. Ngoài ra người chuyên chở còn phải bồi hoàn những chi phí mà người khiếu nại về hàng hóa đã chi ra nhằm thực hiện quyền của mình, với điều kiện là những chi phí phát sinh trong vụ kiện có viện dẫn quy định nêu trên phải được ấn định đúng theo luật của nước mà tại đó vụ kiện được đưa ra.

### Điều 24: Tổn thất chung

1. Không một quy định nào của Công ước này ngăn cản việc áp dụng những quy định của hợp đồng chuyên chở bằng đường biển hoặc luật quốc gia liên quan đến tính toán, phân bổ tổn thất chung.

2. Ngoại trừ **Điều 20**, những quy định của Công ước này liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở về những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa cũng quyết định cả vấn đề là người nhận hàng có thể từ chối đóng góp tổn thất chung hay không và quyết định về trách nhiệm của người chuyên chở phải bồi hoàn cho người nhận hàng về khoản đóng góp đó hoặc về chi phí cứu nạn mà người nhận hàng đã trả.

### Điều 25: Các công ước khác

1. Công ước này không làm thay đổi những quyền lợi và nghĩa vụ của người chuyên chở, người chuyên chở thực tế và những người làm công, đại lý của họ đã được quy định trong các Công ước quốc tế hoặc trong luật quốc gia liên quan đến giới hạn trách nhiệm của các chủ tàu biển.

2. Những quy định của **Điều 21** và **22** của Công ước này không ngăn cản việc áp dụng những quy định bắt buộc của các Công ước nhiều bên khác đang có hiệu lực vào ngày Công ước này được ký kết có liên quan đến những vấn đề được đề cập đến trong các điều nói trên, với điều kiện là tranh chấp phát sinh hoàn toàn chỉ liên quan đến các bên có trụ sở chính tại các nước tham gia Công ước khác đó. Tuy vậy, mục này không ảnh hưởng đến việc áp dụng Mục 4 **Điều 22** của Công ước này.

3. Theo các quy định của Công ước này, không một trách nhiệm nào phát sinh đối với hư hại do tai nạn hạt nhân gây ra nếu người điều hành cơ sở hạt nhân phải chịu trách nhiệm về thiệt hại đó:

a. Hoặc theo Công ước Paris ngày 29/7/1960 về trách nhiệm người thứ ba trong lĩnh vực năng lượng hạt nhân đã được sửa đổi theo Nghị định thư bổ sung ngày 28/1/1964 hoặc theo Công ước Viên ngày 21/5/1963 về trách nhiệm dân sự đối với hư hại hạt nhân.

b. Hoặc theo luật quốc gia điều chỉnh trách nhiệm về những hư hại đó với điều kiện là đối với những người có thể bị thiệt hại, luật đó cũng có lợi về mọi phương diện như Công ước Paris hoặc Công ước Viên.

4. Theo những quy định của Công ước này, không một trách nhiệm nào phát sinh đối với mọi mất mát hoặc hư hại, hoặc chậm giao hành lý mà người chuyên chở chịu trách nhiệm theo một Công ước quốc tế hoặc luật quốc gia liên quan đến chuyên chở hành khách và hành lý bằng đường biển.

5. Không một quy định nào trong Công ước này ngăn cản một nước ký kết áp dụng bất kỳ Công ước quốc tế nào khác đã có hiệu lực vào ngày ký kết Công ước này và được áp dụng bắt buộc đối với các hợp đồng chuyên chở hàng hóa lúc đầu bằng phương thức vận tải khác ngoài phương thức chuyên chở bằng đường biển. Quy định này cũng áp dụng đối với mọi sửa chữa và sửa đổi sau này của Công ước quốc tế đó.

#### **Điều 26: Đơn vị tính toán**

1. Đơn vị tính toán nói ở **Điều 6** của Công ước này là Quyền Rút Vốn Đặc Biệt do Quỹ Tiền tệ Quốc tế xác định. Những số tiền nói trên ở **Điều 6** được chuyển đổi ra đồng tiền quốc gia của một nước theo giá trị của đồng tiền đó vào ngày phán quyết hoặc vào một ngày được các bên thỏa thuận. Giá trị biểu thị bằng Quyền Rút Vốn Đặc Biệt của đồng tiền quốc gia của một nước ký kết là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế được tính theo phương pháp mà Quỹ tiền tệ Quốc tế áp dụng vào ngày liên quan đối với những nghiệp vụ và giao dịch của Quỹ. Giá trị biểu thị bằng Quyền Rút Vốn Đặc Biệt của đồng tiền quốc gia của một nước ký kết không phải là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế được tính theo phương pháp do nước đó quy định.

2. Tuy nhiên các nước không phải là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế mà luật pháp của những nước đó không cho phép áp dụng những quy định của Mục 1 Điều này, có thể vào lúc ký hoặc phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập hoặc bất cứ lúc nào sau đó, tuyên bố rằng những giới hạn trách nhiệm nêu trong Công ước này được áp dụng trên lãnh thổ nước mình bằng 12.500 đơn vị tiền tệ đối với mỗi kiện hay đơn vị chuyên chở khác, hoặc 37,5 đơn vị tiền tệ đối với mỗi kilôgam trong lượng cả bì của hàng hóa.

3. Đơn vị tiền tệ nói ở Mục 2 Điều này tương ứng với 66,5 miligram vàng có độ nguyên chất 900 phần nghìn. Việc tính đổi những số tiền nói ở Mục 2 ra tiền quốc gia phải được tiến hành theo đúng luật pháp của nước liên quan.

4. Cách tính nêu trong câu cuối cùng ở Mục 1 và việc tính đổi ở Mục 3 Điều này phải được tiến hành bằng cách nào để biểu thị được sát nhất bằng đồng tiền quốc gia của nước ký kết cùng giá trị thực tế của những số tiền nói ở **Điều 6**, ở đó đã được biểu thị bằng đơn vị tính toán. Vào lúc ký hoặc vào lúc phê chuẩn văn bản phê chuẩn, chấp nhận thông qua hoặc gia nhập hoặc khi sử dụng quyền lựa chọn nói ở Mục 2 Điều này, và mỗi khi có sự thay đổi trong phương pháp tính toán hoặc trong kết quả tính đổi, các nước tham gia Công ước này phải tùy trường hợp, thông báo ngay cho người lưu giữ Công ước về phương pháp tính toán của mình theo đúng quy định của Mục 1 Điều này hoặc về những kết quả của việc tính đổi theo đúng quy định của Mục 3 Điều này.

### **PHẦN VII: CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG**

#### **Điều 27: Người lưu giữ**

Tổng thư ký liên hiệp quốc được chỉ định là người lưu giữ Công ước này.

#### **Điều 28: Ký kết, phê chuẩn, chấp nhận, thông qua, gia nhập Công ước**

1. Công ước này được để cho các nước ký kết tại trụ sở Liên hiệp quốc tại New York cho đến ngày 30/4/1979.

2. Công ước phải được các nước ký kết phê chuẩn, chấp nhận hoặc thông qua.

3. Sau ngày 30/4/1979, Công ước này sẽ được để cho các nước không phải là nước ký Công ước gia nhập.

4. Các văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua và gia nhập được lưu trữ tại Tổng thư ký Liên hiệp quốc.

#### **Điều 29: Bảo lưu**

Không cho phép một bảo lưu nào đối với Công ước này.

#### **Điều 30: Ngày có hiệu lực**

1. Công ước này sẽ có hiệu lực vào ngày đầu của tháng sau khi hết thời hạn một năm kể từ ngày văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập thứ 20 được lưu giữ.
2. Đối với bất kỳ nước nào trở thành nước thành viên của Công ước này sau ngày trao văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập thứ 20, thì Công ước này sẽ có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng sau khi hết thời hạn 1 năm kể từ ngày lưu giữ văn bản thích hợp nhân danh nước đó.
3. Mỗi nước ký kết sẽ áp dụng các Điều quy định của Công ước này đối với các hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được ký kết từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với nước đó.

#### **Điều 31: Bãi bỏ các Công ước khác**

1. Khi trở thành thành viên của Công ước này, bất kỳ nước nào là thành viên của Công ước Quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn ký tại Brussels ngày 25/8/1924 (Công ước 1924) phải thông báo cho Chính phủ Bỉ, người lưu giữ Công ước 1924, biết là mình đã bãi bỏ Công ước đó với lời tuyên bố rằng việc bãi bỏ đó có hiệu lực từ ngày mà Công ước này có hiệu lực đối với mình.
2. Khi Công ước này có hiệu lực như nói ở Mục 1 **Điều 30**, người lưu giữ Công ước này phải thông báo cho Chính phủ Bỉ, người lưu giữ Công ước 1924 về ngày có hiệu lực đó cũng như về tên các nước ký kết mà đối với họ Công ước này có hiệu lực.
3. Các quy định của các Mục 1 và 2 Điều này cũng được áp dụng một cách tương ứng đối với các nước tham gia Nghị định thư ký ngày 23/2/1968 nhằm sửa đổi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn ký tại Brussels ngày 25/8/1924.
4. Mặc dù có những quy định của **Điều 2** Công ước này nhưng nhằm phục vụ Mục 1 Điều này, một nước thành viên có thể, khi xét thấy cần thiết, hoãn việc bãi bỏ Công ước 1924 và Công ước 1924 được sửa đổi bằng Nghị định thư 1968 trong một thời hạn tối đa là 5 năm kể từ ngày có hiệu lực của Công ước này. Trong trường hợp này, nước đó phải thông báo ý định nói trên cho Chính phủ Bỉ. Trong thời kỳ quá độ này, nước đó phải áp dụng Công ước này đối với các nước ký kết.

#### **Điều 32: Sửa chữa và sửa đổi**

1. Theo yêu cầu của ít nhất một phần ba số nước thành viên Công ước này, người lưu giữ phải triệu tập một hội nghị những nước thành viên để sửa chữa hoặc sửa đổi Công ước này.
2. Mọi văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập gửi lưu giữ sau khi một sửa đổi của Công ước này có hiệu lực, được coi là áp dụng đối với Công ước đã được sửa đổi như vậy.

#### **Điều 33: Sửa đổi các số tiền giới hạn và đơn vị tính toán hoặc đơn vị tiền tệ**

1. Mặc dù có những quy định của **Điều 32**, người lưu giữ sẽ triệu tập theo đúng Mục 2 Điều này, một hội nghị chỉ nhằm mục đích sửa đổi các số tiền nói ở **Điều 6** và Mục 2 **Điều 26** hoặc để thay một trong hai hoặc cả hai đơn vị được xác định ở Mục 1 và 3 **Điều 26** bằng những đơn vị khác. Chỉ tiến hành sửa đổi các số tiền khi giá trị thực tế của chúng được thay đổi đáng kể.
2. Khi có yêu cầu của ít nhất là một phần tư số nước tham gia Công ước này thì người lưu giữ phải triệu tập một hội nghị sửa đổi.
3. Mọi quyết định của Hội nghị phải được thông qua với đa số 2/3 các nước tham gia hội nghị. Điều sửa đổi phải được người lưu giữ thông báo cho tất cả các nước thành viên để chấp nhận hoặc cho tất cả các nước ký Công ước để biết.
4. Mọi sửa đổi được thông qua sẽ có hiệu lực vào ngày đầu của tháng tiếp sau khi hết thời hạn một năm kể từ khi sửa đổi đó được 2/3 các nước thành viên chấp nhận. Việc chấp nhận phải được thực hiện bằng cách trao một văn bản chính thức về việc đó cho người lưu giữ.
5. Sau khi sửa đổi có hiệu lực, nước ký kết đã chấp nhận sửa đổi đó có quyền áp dụng các Công ước đã được sửa đổi như vậy trong quan hệ của mình với những nước ký kết, trong vòng 6

tháng sau khi sửa đổi đó được thông qua, không thông báo cho người lưu giữ biết rằng họ không bị ràng buộc bởi sửa đổi đó .

6. Mọi văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập được lưu giữ sau khi được sửa đổi của Công ước này có hiệu lực được coi là áp dụng đối với Công ước đã được sửa đổi.

#### **Điều 34: Bãi bỏ Công ước**

1. Bất kỳ nước ký kết nào đều có thể bãi bỏ Công ước này bằng bất kỳ lúc nào bằng cách thông báo bằng văn bản cho người lưu giữ.

2. Việc bãi ước có hiệu lực vào ngày đầu của tháng tiếp sau khi hết thời hạn 1 năm kể từ ngày lưu giữ nhận được thông báo. Nếu một thời hạn dài hơn được ghi trong thông báo, thì việc bãi ước sẽ bắt đầu có hiệu lực từ lúc kết thúc thời hạn này kể từ ngày người lưu giữ nhận được thông báo.

Làm tại Hamburg, ngày 31 tháng 3 năm 1978 thành một bản gốc duy nhất, bằng các thứ tiếng Ả Rập, Trung Quốc, Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha và đều có giá trị như nhau. Để chứng tỏ những điều trên, những người đại diện toàn quyền ký tên dưới đây, được các chính phủ nước mình ủy quyền, đã ký Công ước này.

#### **CÔNG ƯỚC LIÊN HIỆP QUỐC VỀ CHUYÊN CHỜ HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN 1978 (Hamburg)**

<b>Quốc gia</b>	<b>Ký kết</b>	<b>Phê chuẩn, tham gia (a), kế thừa (d)</b>	<b>Ngày có hiệu lực thi hành</b>
Áo	30/04/1979	29/7/1993	01/8/1994
Barbados		02/02/1981 a	1/11/1992
Botswana		16/02/1988 a	1/11/1992
Brazil	31/03/1978		
Burkina Faso		14/8/1989 a	1//1/1992
Burundi		4/9/1998 a	1/10/1999
Cameroon		21/10/1993 a	1/11/1994
Chilê	31/3/1978	09/7/1982	1/11/1992
Cộng hoà Séc a	2/6/1993	23/6/1995 d	1/7/1996
Cộng hoà Dân Chủ Công Gô	19/4/1979		



Đan Mạch	18/4/1979		
Ecuador	31/3/1978		
Ai Cập	31/3/1978	23/4/1979	1/11/1992
Phần Lan	18/4/1979		
Pháp	18/4/1979		
Gambia		07/2/1996 a	1/3/1997
Georgia		21/3/1996 a	01/04/1997
Đức	31/3/1978		
Ghana	31/3/1978		
Guinea		23/1/1991 a	1/11/1992
Holy See	31/3/1978		
Hung-ga-ri	23/4/1979	5/7/1984	1/11/1992
Kenya		31/7/1989 a	1/11/1992
Lebanon		4/4/1983 a	1/11/1992
Lesotho		26/10/1989 a	1/11/1992
Madagascar	31/3/1978		
Malawi		18/3/1991 a	1/11/1992

Mêhicô	31/3/1978		
Morocco		12/6/1981 a	1/11/1992
Nigeria		7/11/1988 a	1/11/1992
Na-uy	18/4/1979		
Pakistan	8/3/1979		
Panama	31/3/1978		
Phi-lip-pin	14/6/1978		
Bồ Đào Nha	31/3/1978		
Rumani		7/1/1982 a	1/11/1992
Saint Vincent and the Grenadines		12/9/2000 a	1/10/2001
Senegal	31/3/1978	17/3/1986	1/11/1992
Sierra Leone	15/8/1978	7/10/1988	1/11/1992
Sing-ga-po	31/3/1978		
Slovakia a		28/5/1993 d	
Thụy Điển	18/4/1979		
Tunisia		15/09/1980 a	1/11/1992
Uganda		6/7/1979 a	1/11/1992

United Republic of Tanzania		24/7/1979 a	1/11/1992
Hợp chủng quốc Hoa Kỳ	30/4/1979		
Venezuela	31/3/1978		
Zambia		7/10/1991 a	1/11/1992

a/ Công ước được Tiệp Khắc (Séc và Slovakia) cũ ký vào ngày 6 tháng 3 năm 1979. 1/ Slovakia và Cộng Hoà Séc đã lần lượt gửi văn kiện kế thừa việc ký kết vào ngày 28 tháng 5 năm 1993 và ngày 2 tháng 06 năm 1993, Cộng hoà Séc đã gửi chính thức văn kiện phê chuẩn của mình vào ngày 23 tháng 6 năm 1995. Cộng hoà Séc, ngay sau khi phê chuẩn, đã rút bỏ việc tuyên bố được đưa ra ở Chú thích 1/, mà trước đó Cộng hoà Séc và Slovakia cũ trước đây đưa ra.

*Các tuyên bố và bảo lưu*

1/ Ngay khi ký công ước này, Séc và Slovakia cũ đã tuyên bố theo Điều 26 về công thức chuyển đổi số tiền nợ như đã ghi ở đoạn 2 của Điều này sang tiền tệ Séc và khoản giới hạn nợ được áp dụng tại lãnh thổ của Séc và Slovakia như được thể hiện bằng đồng Séc Slovakia.