

Chương 5: Chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng vận tải đa phương thức

- I. Khái quát chung về vận tải đa phương thức
- II. Hiệu quả của vận tải đa phương thức
- III. Tổ chức chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng vận tải đa phương thức
- IV. Vận tải đa phương thức với Incoterms và UCP

1. Khái niệm

- ✓ **Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC:** Là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một hợp đồng VTĐPT:
- từ một địa điểm - nơi nhận trách nhiệm đối với hàng ở một nước,
 - đến một địa điểm chỉ định giao hàng ở một nước khác.

I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC – VTĐPT –

1. Khái niệm
2. Đặc điểm
3. Các hình thức VTĐPT
4. Sự ra đời và phát triển của VTĐPT

1. Khái niệm

✓ **Luật Việt Nam - Nghị định 87/2009/NĐ-CP:**

- VTĐPT là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức.
- VTĐPT nội địa: thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.
- VTĐPT quốc tế: từ nơi người kinh doanh VTĐPT tiếp nhận hàng hóa ở Việt Nam đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác và ngược lại.

1. Khái niệm

- ✓ **Định nghĩa của LHQ (CU' LHQ 1980):** là việc chuyên chở hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức VT, trên cơ sở một hợp đồng VT:
- từ một nơi nằm tại một nước tại đó người kinh doanh VT đa phương thức (MTO) nhận trách nhiệm về hàng hóa,
 - cho tới khi giao hàng cho người nhận tại một điểm ở nước khác.

2. Đặc điểm

- (1) Có ít nhất 2 phương thức vận tải khác nhau tham gia vận chuyển
- (2) Dựa trên cơ sở 1 hợp đồng đơn nhất thể hiện trên 1 chứng từ đơn nhất
- (3) Người kinh doanh VTĐPT – MTO (Multimodal Transport Operator):
 - Hành động như một chủ ủy thác
 - Không phải đại lý hay người thay mặt chủ hàng/ những người chuyên chở tham gia vào VTĐPT

2. Đặc điểm

(4) Chỉ có 1 người chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trước chủ hàng, đó là MTO: MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, trên bất cứ phương tiện vận tải nào, theo 1 trong 2 chế độ trách nhiệm (do thỏa thuận của hai bên):

- Chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System): 1 cơ sở trách nhiệm, 1 thời hạn trách nhiệm, 1 giới hạn trách nhiệm cho tất cả các PTVT tham gia vận chuyển → áp dụng phổ biến
- Chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System): áp dụng các chế độ trách nhiệm tương ứng của mỗi phương thức vận tải tham gia vận chuyển

7

3.1. Mô hình VTĐPT kết hợp Hàng không

- Hàng không – biển:
 - tốc độ nhanh của VTHK + cước phí rẻ của VT biển
 - phổ biến chặng Viễn Đông – Châu Âu
- Hàng không – sắt: phổ biến ở các nước phát triển
- Hàng không – Ôtô:
 - yếu tố cơ động linh hoạt của ô tô – khoảng cách vận chuyển lớn của máy bay
 - Còn gọi là dịch vụ giao nhận (pickup and deliver)

2. Đặc điểm

(5) Người gửi hàng phải trả cho MTO tiền cước chở suốt trên tất cả các PTVT khác nhau tham gia vận chuyển bằng một giá cước đơn nhất

(6) Hàng hóa thường được chứa trong các công cụ vận tải (container, pallet) được tiêu chuẩn hóa trên toàn thế giới

- Rút ngắn thời gian và giảm chi phí giao nhận, chuyển tải
- Tạo ra phương thức vận tải đi suốt, phương thức vận tải từ cửa đến cửa (door to door)

8

3.2. Mô hình Vận tải đường sắt – ô tô

- Xe rơ-mooc – sắt – xe rơ-mooc
- Kết hợp an toàn của đường sắt + linh hoạt đường bộ
- Phù hợp phát triển bền vững trong tương lai
- Áp dụng nhiều Châu Âu, Mỹ

3. Các hình thức của VTĐPT

- 3.1. Các mô hình kết hợp với VT hàng không
- 3.2. Vận tải đường sắt – Vận tải ô tô
- 3.3. Vận tải đường biển – sông/ ô tô/sắt
- 3.4. Mô hình cầu lục địa

3.3. Mô hình Vận tải đường biển – sông/sắt/ô tô

- Phổ biến trong buôn bán quốc tế
- Hàng hóa được chuyên chở bằng đường thủy nội địa/sắt/ô tô – biển - thủy nội địa/sắt/ô tô
- Không gấp rút về thời gian
- Mô hình đường biển – sắt → xe lửa biển (searain): phổ biến ở Mỹ

3.4. Mô hình Cầu lục địa (landbridge)

- Hàng hóa vận chuyển bằng đường biển vượt qua các đại dương đến các cảng ở một lục địa nào đó cần phải chuyển qua chặng đường bộ để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác → hàng vận chuyển giữa hai vùng biển qua một lục địa (cầu đất liền nối 2 vùng biển)
- Tác dụng: rút ngắn quãng đường, giảm thời gian
- 2 cầu lục địa quan trọng:
 - Châu Á/ Viễn Đông đi qua Liên Xô cũ (đường sắt xuyên Siberia) đến Châu Âu/ Trung Đông (13000 km thay vì 21000 km nếu đi qua kênh đào Suez)
 - Châu Âu đi qua cầu lục địa Mỹ sang vùng biển Viễn Đông

4.1. Nguyên nhân ra đời của VTĐPT

- Để tối ưu hóa quá trình sản xuất vật chất: phải có phương thức quản lý hiệu quả → logistics (hệ thống phân phối vật chất xã hội): là nghệ thuật quản lý toàn bộ quá trình sản xuất vật chất qua các khâu lưu kho, sản xuất, phân phối tới tay người tiêu dùng để giảm thiểu các chi phí phát sinh trong quá trình vận động của nguyên vật liệu cũng như hàng hóa.

16

4. Sự ra đời và phát triển của VTĐPT (đọc thêm GT)

- 4.1. Nguyên nhân ra đời của VTĐPT
- 4.2. Quá trình phát triển của VTĐPT

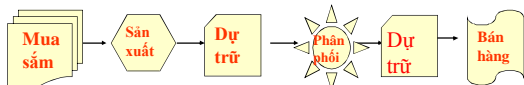
4.1. Nguyên nhân ra đời của VTĐPT

- Logistics gồm các yếu tố cơ bản: vận tải (chiếm hơn 30% chi phí logistics), marketing, quản trị và phân phối
- Giảm chi phí logistics: giảm chi phí vận tải → giảm các chi phí cấu thành (cước phí, chi phí xếp dỡ hàng hóa, chi phí giao nhận tại các đầu mối giao thông vận tải...) → vận chuyển hàng chứa trong các dụng cụ vận tải → vận tải đa phương thức ra đời

17

4.1. Nguyên nhân ra đời của VTĐPT

- (1) Yêu cầu tối ưu và hoàn thiện hệ thống cung ứng vật chất (logistics) của các đơn vị sản xuất kinh doanh trong xã hội:
- Đầu thế kỷ XX: áp dụng các thành tựu KHKT vào trong sản xuất → năng suất lao động tăng cao
- Quá trình sản xuất vật chất của xã hội:



15

4.1. Nguyên nhân ra đời của VTĐPT

- (2) Do yêu cầu và điều kiện mà cuộc Cách mạng container đặt ra, đặc biệt trong ngành vận tải biển:
 - ✓ Container ra đời → năng suất xếp dỡ tăng → giải quyết tình trạng ùn tắc tàu tại cảng
 - ✓ Container ùn tắc tại cảng → vận tải đa phương thức ra đời giúp giải quyết tình trạng ùn tắc container tại cảng
- (3) Do yêu cầu ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành vận tải → tạo điều kiện thuận lợi cho việc phối hợp hoạt động của những người chuyên chở đơn lẻ về hoạt động của một người duy nhất, đó là MTO

18

II. Hiệu quả của VTĐPT (đọc thêm GT)

- ✓ Hiệu quả kinh tế:
 - Tạo ra đầu mối duy nhất trong vận chuyển
 - Rút ngắn thời gian vận chuyển, giao hàng
 - Sử dụng hiệu quả các phương tiện vận chuyển, trang thiết bị xếp dỡ, giảm chi phí vận chuyển (giảm chi phí lưu kho, lưu bãi tại các điểm chuyển tải)
 - Đơn giản hóa chứng từ thủ tục
 - Đơn giản hóa thủ tục hải quan và quá cảnh theo các Công ước quốc tế, các Hiệp định song phương và đa phương giữa các nước về VTĐPT
 - Đảm bảo an toàn cho hàng

19

1. Cơ sở pháp lý của VTĐPT

✓ Trên phạm vi quốc tế:

- Công ước của Liên Hiệp Quốc về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980) – CƯ LHQ1980: thông qua tại Hội nghị Geneve với 84 nước tham gia ký kết. Đến nay chưa có hiệu lực vì chưa đủ 30 nước tham gia ký kết phê chuẩn.
- Quy tắc của Ủy ban của LHQ về Thương mại và phát triển (UNCTAD) và Phòng thương mại quốc tế (ICC) về chứng từ vận tải đa phương thức (Rules for Multimodal Transport Documents). Đã có hiệu lực từ 01/01/1992 → quy phạm tùy ý

II. Hiệu quả của VTĐPT (đọc thêm GT)

- ✓ Lợi ích xã hội:
 - Tiết kiệm chi phí vận tải
 - Tạo ra dịch vụ mới (dịch vụ gom hàng, dịch vụ vận chuyển từ cửa đến cửa...)
 - Tạo thêm việc làm cho lực lượng lao động dư thừa của xã hội

→ Nhược điểm của VTĐPT là gì???

20

1. Cơ sở pháp lý của VTĐPT

- ✓ Trên phạm vi khu vực: Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT có hiệu lực từ tháng 11/2005.

✓ Trên phạm vi quốc gia:

- Bộ luật HHVN 2005: VTĐPT có chặng đường biên
- Nghị định 125/2003/NĐ-CP ngày 29/10/2003 về Vận tải đa phương thức quốc tế hiệu lực từ 1/1/2004
- Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 thay thế NĐ 125/2003/NĐ-CP, hiệu lực từ 25/12/2009
- Nghị định 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 sửa đổi bổ sung một số điều của NĐ 87/2009/NĐ-CP

III. Tổ chức chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng VTĐPT

1. Cơ sở pháp lý của VTĐPT
2. Người kinh doanh VTĐPT (MTO)
3. Trách nhiệm của MTO
4. Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO
5. Chứng từ trong VTĐPT

2. Người kinh doanh VTĐPT - MTO

✓ Khái niệm:

- Công ước LHQ 1980: là một người tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt mình ký một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là **một bên chính** chứ không phải là một đại lý hay là người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng
- Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC: là bất cứ một người nào ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và **chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như một người chuyên chở**
- Nghị định 87/2009/NĐ-CP: là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

2. Người kinh doanh VTĐPT - MTO

✓ Phân loại:

- **MTO có tàu** (Vessel Operating MTO) VO-MTO: Sở hữu tàu biển, mở rộng hoạt động vận chuyển từ cửa tới cửa (door to door) chứ không giới hạn chỉ vận chuyển từ cảng tới cảng (port to port), thông thường chỉ có tàu biển chứ không có các tiện VT khác
- **MTO không tàu** (Non Vessel Operating MTO) NVO-MTO:
 - Chủ sở hữu một phương tiện vận tải khác không phải tàu biển
 - Người kinh doanh dịch vụ vận tải công cộng không có tàu (NVOCC – Non Vessel Operating Common Carrier)
 - Người giao nhận (Freight Forwarder): không có phương tiện vận tải nào → người chuyển chở theo hợp đồng

3.1. Cơ sở trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

✓ CƯ LHQ 1980:

- **Trách nhiệm:** thiệt hại do mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng khi hàng hóa nằm trong sự kiểm soát của MTO
 - + Chậm giao hàng: hàng không được giao trong thời hạn thỏa thuận/ khoảng thời gian hợp lý
 - + Mất hàng: hàng không được giao sau 90 ngày liên tục kể từ ngày đáng lẽ hàng phải được giao
 - **Miễn trách:** MTO CMR anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp trong khả năng có thể để ngăn ngừa và hạn chế hậu quả của sự cố
- Nguyên tắc suy đoán lỗi

3. Trách nhiệm của MTO

Có hai chế độ trách nhiệm:

- (1) **Chế độ trách nhiệm từng chặng** (Network liability system):
Tồn thất chặng nào thì áp dụng chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải trên chặng đó.
- VT đường bộ: CƯ về hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường bộ quốc tế CMR 1956
 - VT đường sắt: CƯ quốc tế về vận tải hàng hóa bằng đường sắt CIM 1961, CƯ về vận tải đường sắt quốc tế COTIF 1980
 - VT đường biển: Hague, Hague Visby, Hamburg
 - VT hàng không: hệ thống CƯ Vacxava, CƯ Montreal
- Nếu không xác định chặng gây tổn thất: hai bên của HĐVTĐPT thỏa thuận cụ thể áp dụng chế độ trách nhiệm nào

3.1. Cơ sở trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

✓ Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC:

- Tương tự như CƯ LHQ 1980
- Bổ sung 2 miễn trách cho chặng vận tải biển/ thủy nội địa:
 - (1) Lỗi hàng vận
 - (2) Cháy do nguyên nhân khách quan

3. Trách nhiệm của MTO

Có hai chế độ trách nhiệm:

- (2) **Chế độ trách nhiệm thống nhất** (Uniform liability system):
- áp dụng một chế độ trách nhiệm trong suốt hành trình (chung cho tất cả các chặng vận tải)
 - Được quy định trong CƯ LHQ 1980, Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC và NĐ 87/2009/NĐ-CP
- Đối tượng nghiên cứu: chế độ trách nhiệm thống nhất theo CƯ LHQ 1980, Bản Quy tắc và NĐ 87

3.1. Cơ sở trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

✓ Nghị định 87/2009/NĐ-CP:

- Tương tự như CƯ LHQ 1980, bổ sung các miễn trách sau:
 - (1) Nguyên nhân bất khả kháng
 - (2) Lỗi của chủ hàng
 - (3) Lỗi đóng gói, bao bì, ký mã hiệu của hàng
 - (4) Tổn thất trong quá trình xếp dỡ, giao nhận mà chủ hàng thực hiện
 - (5) Ân tỷ, nội tỷ của hàng
 - (6) Đỉnh công, bể xường, đình chi hoặc hạn chế lao động
 - (7) Lỗi hàng vận và cháy do nguyên nhân khách quan trong chặng vận tải biển/ thủy nội địa

3.2. Thời hạn trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

- Quy định giống nhau đối với cả 3 nguồn luật: kể từ khi nhận hàng ở nơi đi cho đến khi giao xong hàng ở nơi đến
- MTO nhận hàng từ:
 - + người gửi hàng/ người thay mặt người gửi hàng
 - + một cơ quan có thẩm quyền/ bên thứ ba khác
- MTO được coi là đã giao hàng khi:
 - + giao cho người nhận hoặc đặt hàng dưới sự định đoạt của người nhận
 - + giao cho một cơ quan có thẩm quyền/ bên thứ ba khác

3.3. Giới hạn trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

- ✓ **Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC và ND 87/2009/ND-CP:**
- Có kê khai giá trị hàng: giống CU' LHQ 1980
- Không kê khai giá trị hàng:
 - + Nếu hành trình có chặng vận tải biển/ thủy nội địa: giống NĐT SDR 1979:
 - 666,67 SDR/ 1 kiện hoặc 1 đơn vị
 - 2 SDR/ 1kg hàng hóa cả bì, tùy cách tính nào cao hơn
 - + Nếu hành trình không có chặng vận tải biển/ thủy nội địa: giống CU' LHQ 1980: 8,33 SDR/1kg hàng hóa cả bì
- Hàng đóng trong công cụ vận tải, chậm giao: giống CU' LHQ 1980

3.3. Giới hạn trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

- ✓ **CU' LHQ 1980:**
- Có kê khai giá trị hàng:
 - + bồi thường theo GTKK
 - + bồi thường theo GTTT (nếu GTKK > GTTT)
- Không kê khai giá trị hàng:
 - + Nếu hành trình có chặng vận tải biển/ thủy nội địa:
 - 920 SDR/ 1 kiện hoặc 1 đơn vị
 - 2,75 SDR/ 1kg hàng hóa cả bì
 - tùy cách tính nào cao hơn
 - + Nếu hành trình không có chặng vận tải biển/ thủy nội địa:
 - 8,33 SDR/ 1kg hàng hóa cả bì

4. Thông báo tổn thất và khiếu nại MTO

✓ Thông báo tổn thất:

- Tổn thất rõ rệt: không muộn hơn 1 ngày làm việc sau ngày giao hàng
- Tổn thất không rõ rệt: trong 6 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng
- Chậm giao: trong 60 ngày liên tục kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được giao

3.3. Giới hạn trách nhiệm của MTO theo chế độ TN thống nhất

- ✓ **CU' LHQ 1980:**
- Hàng đóng trong công cụ vận tải dùng để chứa hàng (container, pallet, trailer...):
 - + không kê khai số lượng kiện/bao/gói...
 - Đơn vị bồi thường = 1 công cụ vận tải (có chứa hàng)
 - + có kê khai số lượng kiện/bao/gói...
 - Đơn vị bồi thường = 1 kiện/bao/gói
- + vỏ container không do MTO cung cấp:
 - 1 vỏ container = 1 đơn vị bồi thường
- Chậm giao hàng: 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng tiền cước của cả lô hàng

4. Thông báo tổn thất và khiếu nại MTO

✓ **Khiếu nại MTO:**

- CU' LHQ 1980: 6 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc đáng lẽ phải giao
- Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC: 9 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc đáng lẽ phải giao
- ND 87/2009/ND-CP: 90 ngày kể từ ngày giao hàng hoặc đáng lẽ phải giao
- ✓ **Thời hiệu tố tụng: 2 năm**

5. Chứng từ VTĐPT

✓ **Khái niệm:** Là chứng từ chứng minh cho:

- Một hợp đồng VTĐPT
- Việc đã nhận hàng để chở của MTO
- Cam kết của MTO về việc giao hàng phù hợp với các điều kiện và điều khoản của hợp đồng

✓ **Phát hành chứng từ VTĐPT:**

- Do MTO hoặc người được MTO ủy quyền ký phát
- Khi MTO nhận hàng để chở từ người gửi hàng
- Gồm các bản gốc (ghi rõ số lượng bản gốc trên mặt trước của chứng từ) và các bản sao (ghi rõ không lưu thông được – not negotiable)

5. Chứng từ VTĐPT

✓ Các chứng từ VTĐPT thường dùng:

- **FBL (FIATA combined transport bill of lading):**

- Do FIATA ban hành, được các cty giao nhận sử dụng khi đóng vai trò MTO.
- Lưu thông được, được ngân hàng chấp nhận thanh toán, có thể dùng trong VT biển
- Chứng từ vận tải liên hợp - COMBIDOC (*Combined B/L-Combined Transport document*)
- Do BIMCO soạn thảo, được ICC thông qua
- Chủ yếu được MTO có tàu (VO-MTO) sử dụng

5. Chứng từ VTĐPT

✓ **Hình thức:** có thể dưới dạng lưu thông hoặc không lưu thông (tùy theo yêu cầu của người gửi hàng)

- Chứng từ VTĐPT lưu thông được: phát hành theo lệnh (to order of) hoặc vô danh (to bearer)
- Chứng từ VTĐPT không lưu thông được: phát hành đích danh

5. Chứng từ VTĐPT

✓ Các chứng từ VTĐPT thường dùng:

- **Chứng từ VTĐPT – MULTIDOC (Multimodal Transport Document):**

- Do UNCTAD phát hành theo CU LHQ 1980
- Ít được sử dụng (do CU chưa có hiệu lực)

- **Chứng từ vận tải lưỡng dụng (B/L for combined transport shipment or port to port):**

→ dùng cho cả VT liên hợp và VT biển

5. Chứng từ VTĐPT

✓ **Nội dung của chứng từ VTĐPT:**

- Mặt trước: các hộp để trống tương ứng với các thông tin:
 - Thông tin về bản thân chứng từ VTĐPT
 - Thông tin về các bên liên quan (tên, địa chỉ)
 - Thông tin về hàng hóa
 - Thông tin về hành trình vận tải đa phương thức, các phương thức vận tải tham gia
 - Thông tin về cước phí
 - Chữ ký của MTO hoặc người được MTO ủy quyền
- Mặt sau: điều kiện chuyên chở/ điều khoản của hợp đồng được in sẵn → cơ sở giải quyết tranh chấp giữa người cầm chứng từ và MTO

IV. VTĐPT đối với Incoterms và UCP

✓ **VTĐPT đối với Incoterms:**

- Các điều kiện thương mại quốc tế truyền thống của Incoterms như FOB, CIF, CFR... đã không còn phù hợp với VTĐPT (sử dụng rộng rãi container)
- Thay thế bằng các đk FCA, CIP, CPT hoặc sử dụng các đk khác như EXW, FAS, DAT, DAP, DDP

IV. VTĐPT đối với Incoterms và UCP

✓ **VTĐPT đối với UCP – Điều lệ và Thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits):**

- Chuyển tải là hợp lệ ngay cả khi L/C không cho phép
- Các ngân hàng phải chấp nhận chứng từ VTĐPT:
 - + Dù tên gọi thế nào miễn là chứng từ duy nhất được cấp cho hành trình có ít nhất 2 phương thức vận tải tham gia
 - + nếu thỏa mãn các điều kiện về chứng từ VTĐPT của UCP

IV. VTĐPT đối với Incoterms và UCP

Điều kiện về chứng từ VTĐPT của UCP:

- (1) Ghi tên người vận tải, đã được ký hoặc xác nhận bằng cách khác
- (2) Ghi hàng hóa đã được gửi đi, đã nhận để chở, hoặc đã xếp lên tàu → NH phải chấp nhận cả VĐ nhận để xếp
- (3) Ghi rõ nơi nhận hàng/ nơi giao hàng (có thể khác với cảng xếp/ dỡ)
- (4) Là một chứng từ vận tải gốc duy nhất hoặc cả bộ gốc đã phát hành (nếu phát hành nhiều bản gốc)
- (5) Ghi các điều khoản, điều kiện vận chuyển
- (6) Đáp ứng những quy định khác của L/C