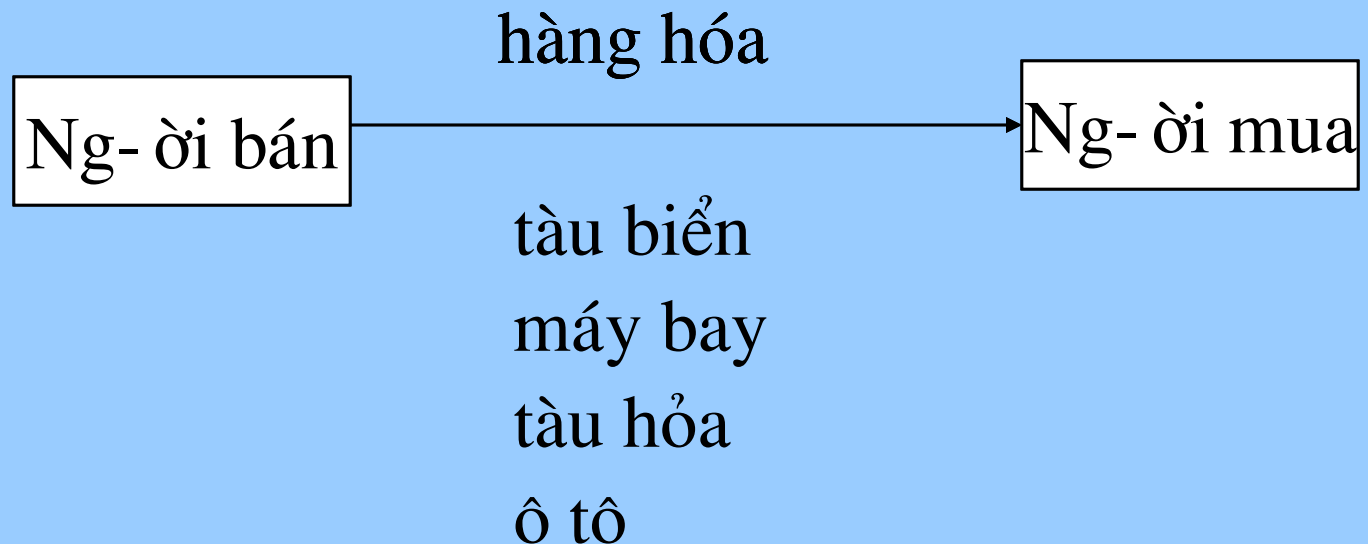


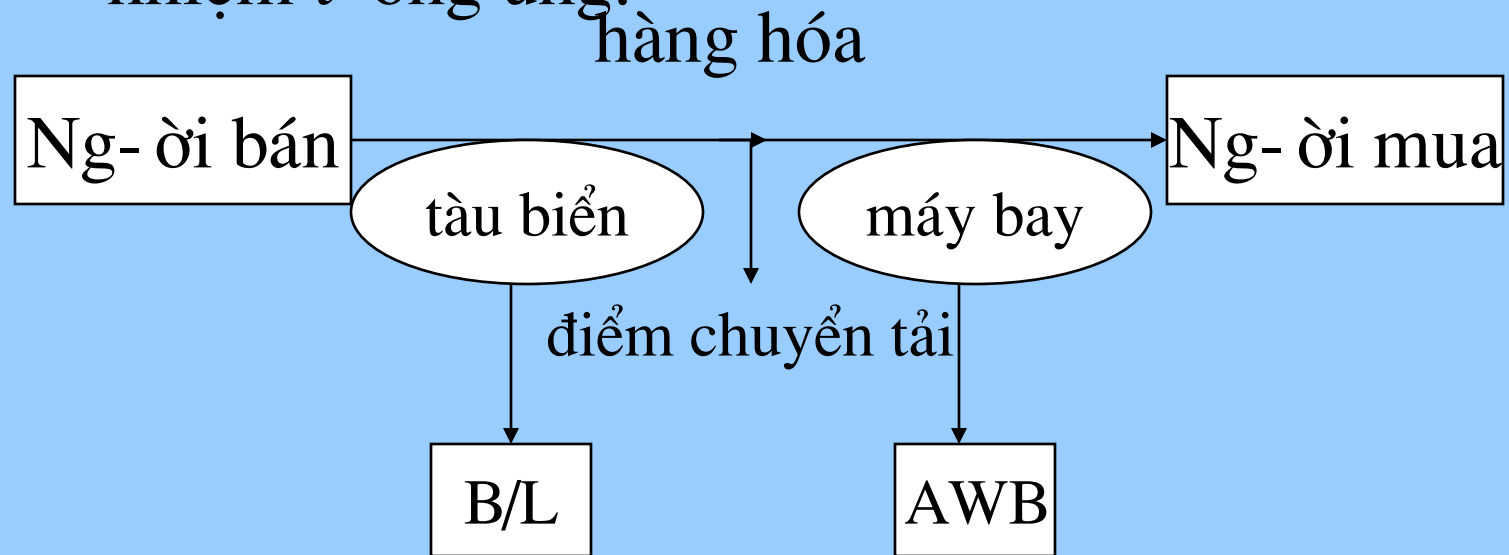
CHƯƠNG 4: CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI CÁC PHƯƠNG THỨC

- Vận tải đơn phương thức : là việc vận chuyển hàng hoá bằng một phương thức vận tải duy nhất.



CHƯƠNG 4: CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI 2A PHƯƠNG THỨC

- Vận tải đứt đoạn (vận tải nhiều chặng): là việc vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau mà mỗi phương thức lại sử dụng một chứng từ vận tải và chế độ trách nhiệm tương ứng.



CHƯƠNG 4: CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

→ Hạn chế của vận tải đứt đoạn:

- Các chủ hàng không có trình độ, khả năng, kinh nghiệm để thực hiện l-u c- ớc trên tất cả các ph- ơng thức vận tải khác nhau
- Chủ hàng cũng không thể theo sát hành trình của hàng để thực hiện việc chuyển tải
- Sử dụng nhiều chứng từ khác nhau → gây khó khăn phức tạp trong quản lý các chứng từ đó
- Tốn kém thời gian và chi phí vận tải

→ Ra đời vận tải đa ph- ơng thức

CHƯƠNG 4: CHUYỂN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

I. Khái quát về vận tải đa phương thức

II. Tổ chức chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu
chuyên chở bằng vận tải đa phương thức

I. *Khái quát về vận tải đa phương thức*

1. Khái niệm

2. Đặc điểm

3. Sự ra đời và phát triển

3.1. Nguyên nhân ra đời VTDPT

3.2. Sự phát triển của VTDPT (SGK)

4. Các hình thức tổ chức

5. Hiệu quả của VTDPT

1. Khái niệm

- Vận tải đa phương thức (VTĐPT) — Multimodal Transport → vận tải liên hợp — Combined Transport)
- **NĐ 87/2009/NĐ-CP về VTĐPT:**
- + VTĐPT: là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng VTĐPT.

1. Khái niệm

- **NĐ 87/2009/NĐ-CP về VTĐPT:**
- + VTĐPT nội địa: là VTĐPT đ- ợc thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.
- + VTĐPT quốc tế: là VTĐPT từ nơi ng- ời kinh doanh VTĐPT tiếp nhận hàng hóa ở Việt Nam đến một địa điểm đ- ợc chỉ định giao trả hàng ở n- ớc khác và ng- ợc lại.

1. Khái niệm

- CƯ 1980 của Liên Hợp Quốc:

VTĐPT quốc tế: là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận khác nhau, trên cơ sở một hợp đồng VTĐPT từ một điểm ở một nước, nơi khởi kinh doanh VTĐPT nhận hàng đến một điểm đích chỉ định để giao hàng ở nước khác.

1. Khái niệm

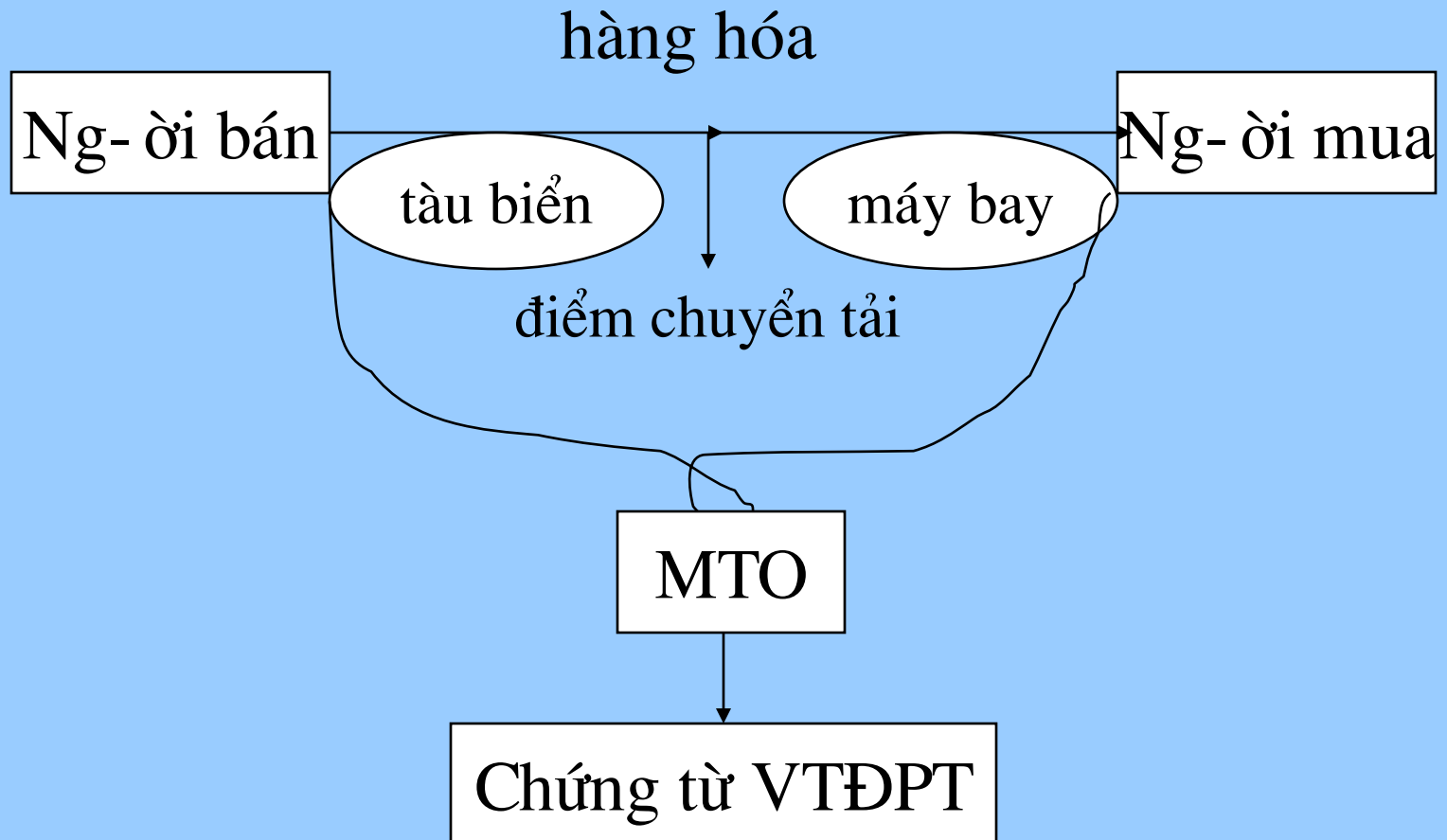
- Bản Quy tắc của UNTACD/ICC:

VTĐPT là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai ph- ơng 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 n- ớc đến một địa điểm đ- ợc chỉ định giao hàng ở một n- ớc khác

2. Đặc điểm

- (1) Có ít nhất 2 ph-ơng thức vận tải khác nhau tham gia vận chuyển.
- (2) Dựa trên cơ sở một hợp đồng đơn nhất thể hiện trên một chứng từ đơn nhất.
- (3) Ng-ời kinh doanh VTĐPT — MTO (Multimodal Transport Operator) hành động nh- một chủ ủy thác chứ không phải đại lý hoặc ng-ời thay mặt chủ hàng hoặc những ng-ời chuyên chở tham gia vào VTĐPT.

CHƯƠNG 4: CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI VÀ PHƯƠNG THỨC



2. *Đặc điểm*

- (4) Chỉ có một ng-ời chịu trách nhiệm đối với hàng hóa tr-ớc chủ hàng, đó là MTO: MTO chịu trách nhiệm đối với hàng trong suốt quá trình vận chuyển, trên bất cứ ph-ơng thức vận tải nào, bất cứ lúc nào, kể cả chậm giao hàng ở nơi đến.
- theo 1 trong 2 chế độ trách nhiệm (tùy thỏa thuận giữa MTO và chủ hàng trong chứng từ VTĐPT):

2. *Đặc điểm*

- + Chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System): MTO chỉ có 1 cơ sở trách nhiệm, 1 thời hạn trách nhiệm, 1 giới hạn trách nhiệm trên tất cả các chặng → th- ờng đ- ọc sử dụng hơn
- + Chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System): MTO chịu trách nhiệm theo các chế độ trách nhiệm t- ơng ứng của từng ph- ơng thức vận tải trên mỗi chặng

2. Đặc điểm

- (5) Ng-ời gửi hàng phải trả cho ng-ời kinh doanh VTĐPT tiền c-ớc chở suốt trên tất cả các ph-ơng thức vận tải khác nhau bằng một giá c-ớc đơn nhất
- (6) Hàng hóa th-ờng đ-ợc chứa trong các dụng cụ vận tải nh- container hay các khay hàng (pallet) đ-ợc tiêu chuẩn hóa trên toàn thế giới
- tạo ra ph-ơng thức vận tải đi suốt, cung cấp dịch vụ từ cửa đến cửa (door to door transport)

3.1. Sự ra đời VTĐPT

- Năm 1928, Seatrain (công ty vận tải biển của Mỹ): vận chuyển những toa xe lửa chứa hàng trên tàu biển → ng- ời đầu tiên kết hợp 2 ph- ơng thức vận tải
 - Năm 1956, Sealand Service vận chuyển hàng hóa đ- ọc chứa trong các dụng cụ vận tải: các thùng rơ-mooc → khay hàng (pallet) → container => giảm tối đa thời gian và chi phí giao nhận, chuyển tải, vận chuyển hàng hóa
- ng- ời hoàn thiện VTĐPT

3.1. Sự ra đời VTĐPT

→ Nguyên nhân ra đời VTĐPT:

- (1) Do yêu cầu tối - u và hoàn thiện hệ thống phân phối vật chất của các đơn vị sản xuất kinh doanh trong xã hội
- + Đầu TK 20: áp dụng các thành tựu khoa học kỹ thuật vào sản xuất → năng suất lao động tăng nhanh
- + Quy trình sản xuất xã hội bao gồm: mua nguyên vật liệu → l- u kho → sản xuất → l- u kho → phân phối

3.1. *Sự ra đời VTĐPT*

→ Tối - u hóa quy trình sản xuất vật chất: phải có ph- ơng 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 l- u kho, sản xuất, phân phối tới tay ng- ời tiêu dùng để giảm thiểu các chi phí phát sinh trong quá trình vận động của nguyên vật liệu cũng nh- hàng hóa

3.1. Sự ra đời VTĐPT

- + Logistics gồm 4 yếu tố: vận tải, marketing, quản trị và phân phối → chi phí vận tải chiếm hơn 30% chi phí logistics
- + Giảm chi phí vận tải → giảm các chi phí cấu thành (c- ớc phí, chi phí xếp hàng, dỡ hàng, san hàng, sắp đặt hàng...) → vận chuyển hàng hóa chứa trong các dụng cụ vận tải → vận tải đa ph- ơng thức

3.1. Sự ra đời VTĐPT

→ Nguyên nhân ra đời VTĐPT:

- (2) Do nhu cầu của cuộc cách mạng container hóa, đặc biệt trong vận tải biển
 - + container ra đời → năng suất xếp dỡ tăng
→ giải quyết tình trạng ùn tắc tàu tại cảng
 - + chủ hàng không có đủ năng lực giải phóng container → ùn tắc container tại cảng → VTĐPT ra đời giúp giải phóng container nhanh chóng

3.1. Sự ra đời VTĐPT

→ Nguyên nhân ra đời VTĐPT:

(3) Nguyên nhân khác: do yêu cầu ứng dụng công nghệ thông tin trong vận tải
→ tạo điều kiện thuận lợi cho việc phối hợp hoạt động của những ng-ời vận tải đơn lẻ về hoạt động đơn nhất của một ng-ời duy nhất, đó là MTO.

3.2. Sự phát triển của VTĐPT

đọc SGK

4. Các hình thức tổ chức

4.1. Mô hình vận tải đ-ờng biển và vận tải hàng không (Sea - Air)

- Nhanh hơn đ-ờng biển, rẻ hơn đ-ờng không (kết hợp yếu tố kinh tế của tàu biển với yếu tố tốc độ của máy bay)
- Thích hợp với hàng có giá trị cao hay hàng thời trang
- Phổ biến: từ vùng biển Viễn Đông sang Châu Âu

4. *Các hình thức tổ chức*

4.2. Mô hình vận tải đ- ờng ô tô và vận tải hàng không (Road - Air)

- Kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô với độ dài vận chuyển của máy bay
- Còn gọi là dịch vụ nhặt và giao (pick up and delivery)
- Phổ biến ở Mỹ, Châu Âu, úc

4. Các hình thức tổ chức

4.3. Mô hình vận tải đ-ờng sắt và vận tải đ-ờng ô tô (Rail — Road → Piggy back)

→ Kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô với l-ợng hàng vận chuyển lớn, cự ly dài của tàu hỏa

→ Hạn chế nh-ợc điểm của đ-ờng sắt: chỉ chạy trên những tuyến nhất định

→ Phổ biến: Châu Mỹ, Châu Âu

4. *Các hình thức tổ chức*

4.4. Mô hình vận tải đ-ờng biển và vận tải đ-ờng sắt → xe lửa biển (Seatrain)

→ Các toa tàu nối nhau thành một đoàn tàu trên tàu biển

→ Chỉ có Mỹ áp dụng

4. *Các hình thức tổ chức*

4.5. Mô hình kết hợp mọi ph- ơng thức vận tải

→ th- ờng đ- ợc áp dụng khi ng- ời mua và ng- ời bán ở 2 quốc gia thuộc 2 lục địa lớn

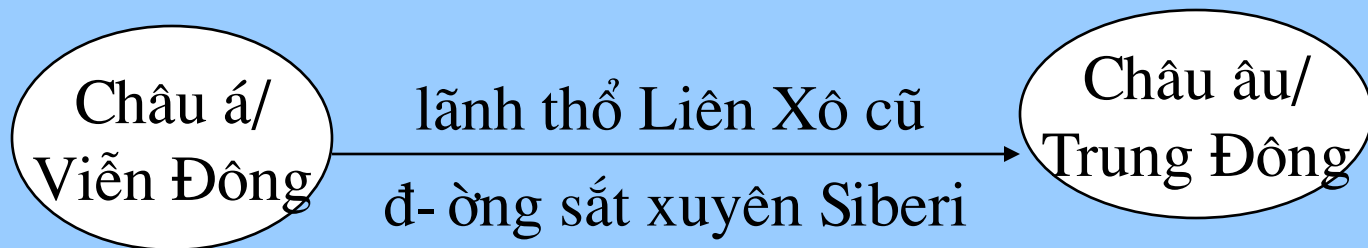
4. Các hình thức tổ chức

4.6. Mô hình cầu lục địa (LandBrige)

→ Hàng vận chuyển giữa hai vùng biển qua một lục địa (cầu đất liền nối 2 vùng biển)

→ 2 cầu lục địa quan trọng:

+ cầu lục địa Siberi:



+ cầu lục địa Mỹ:



4. *Các hình thức tổ chức*

4.7. Mô hình cầu Mini (MiniBrige)

- Container vận chuyển bằng đ-ờng biển tới thành phố cảng thứ nhất → đ-a lên tàu hỏa → thành phố cảng thứ hai
- Phổ biến: Mỹ và Viễn Đông, Châu Âu và úc

4. Các hình thức tổ chức

4.8. Mô hình cầu Micro (MicroBrige)

→ Container vận chuyển bằng đ-òng biển
tới thành phố cảng thứ nhất → đ-a lên
tàu hỏa → các trung tâm th-ơng mại
hoặc trung tâm công nghiệp



5. *Hiệu quả của VTĐPT*

- Hiệu quả kinh tế:
 - + tạo ra đầu mối duy nhất trọng vận chuyển
 - + tăng nhanh thời gian giao hàng
 - + giảm thiểu chi phí vận tải (do giảm chi phí l- u kho, l- u 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 Hiệp định, các công - ước quốc tế hoặc khu vực, đa ph- ơng và song ph- ơng.
 - + đảm bảo an toàn hơn cho hàng

5. *Hiệu quả của VTĐPT*

- Lợi ích xã hội:
 - + tiết kiệm chi phí
 - + tạo ra dịch vụ mới (dịch vụ gom hàng)
 - + giải quyết công ăn việc làm cho ng- ời lao động
- (?) VTĐPT có nh- ợc điểm gì?

II. Tổ chức chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế

1. Cơ sở pháp lý
2. Ng- ời kinh doanh VTĐPT - MTO
3. Thông báo tổn thất và khiếu nại MTO
4. Chứng từ VTĐPT

1. Cơ sở pháp lý

1.1. Quốc tế

1.2. Khu vực

1.3. Việt Nam

1. Cơ sở pháp lý

1.1. Quốc tế

- CƯ 1980 của Liên Hiệp Quốc về vận tải đa phương thức (United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980): thông qua tại hội nghị Geneve 24/9/1980, 84 nước tham gia → có hiệu lực vì có đủ 30 nước thành viên phê chuẩn

1. *Cơ sở pháp lý*

1.1. Quốc tế

- Bản quy tắc UNTACD (Hội nghị của LHQ về th- ơng mại và phát triển) / ICC (Phòng th- ơng mại quốc tế) về chứng từ vận tải đa ph- ơng thức (UNTACD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) → có hiệu lực từ 1/1/1992
- áp dụng phổ biến

1. Cơ sở pháp lý

1.2. Khu vực

→ Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức ký năm 1999, hiệu lực từ 11/2005

1. *Cơ sở pháp lý*

1.3. Quốc gia

- Bộ luật HH 2005: VTĐPT có chặng đ-ờng biển
- Luật đ-ờng bộ: VTĐPT có chặng đ-ờng bộ
- NĐ 125/2003/NĐ-CP ban hành ngày 29/10/2003, có hiệu lực 1/1/2004 → VTĐPT quốc tế
- NĐ 87/2009/NĐ-CP ban hành ngày 17/10/2009 → thay thế cho NĐ 125/2003, có hiệu lực từ 25/12/2009

2.1. *Khái niệm*

- CƯ 1980 UNC: MTO là bất kỳ ng-ời nào tự mình hoặc thông qua ng-ời khác ký kết một HĐVTĐPT và hoạt động nh- là một bên chính chứ không phải là đại lý hoặc ng-ời thay mặt ng-ời gửi hàng hoặc những ng-ời chuyên chở tham gia vào VTĐPT và chịu trách nhiệm thực hiện HĐVTĐPT

2.1. *Khái niệm*

- Tên gọi: Ng-ời kinh doanh VTĐPT — MTO (Multimodal Transport Operator) hoặc ng-ời kinh doanh vận tải liên hợp - CTO (Combined Transport Operator)
- Bản Quy tắc của UNTACD/ICC: MTO là bất kỳ ng-ời nào ký kết một HĐVTĐPT và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó nh- một ng-ời chuyên chở

2.1. *Khái niệm*

- CƯ 1980 UNC: MTO là bất kỳ ng-ời nào tự mình hoặc thông qua ng-ời khác ký kết một HĐVTĐPT và hoạt động nh- là một bên chính chứ không phải là đại lý hoặc ng-ời thay mặt ng-ời gửi hàng hoặc những ng-ời chuyên chở tham gia vào VTĐPT và chịu trách nhiệm thực hiện HĐVTĐPT

2.1. *Khái niệm*

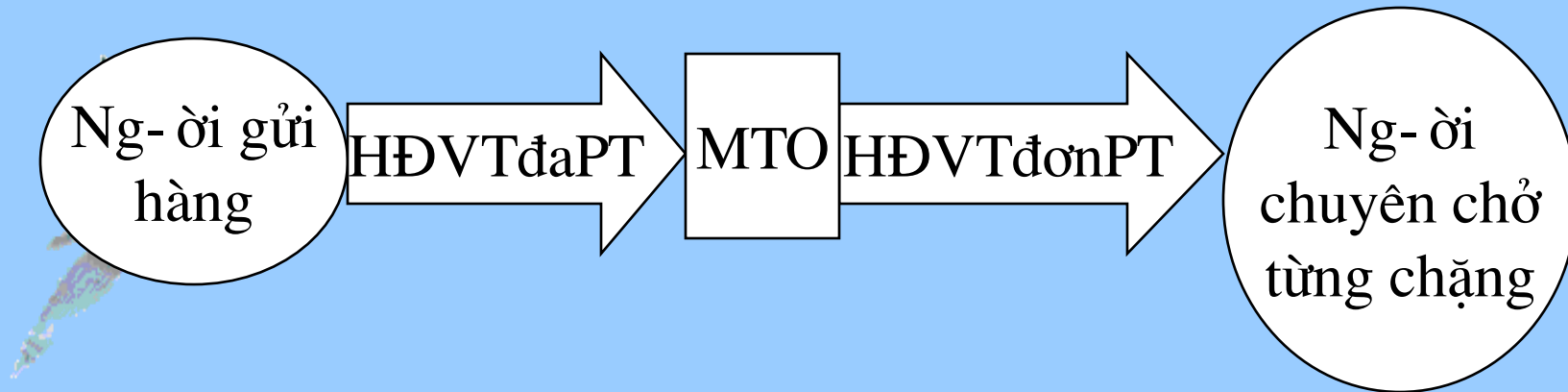
- **NĐ 87/2009/NĐ-CP:** MTO là doanh nghiệp hay hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện HĐVTĐPT
- Điều kiện kinh doanh VTĐPT tại Việt Nam:
 - + có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh VTĐPT
 - + có giấy phép kinh doanh VTĐPT (Bộ Giao thông vận tải cấp, có giá trị 5 năm)
 - + duy trì tổng tài sản tối thiểu: 80.000SDR
 - + tham gia bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp VTĐPT

2.2. *Các loại MTO*

- a. Căn cứ vào việc có ph- ơng tiện vận tải
 - MTO có ph- ơng tiện vận tải → MTO tham gia vào một chặng vận tải → ng- ời chuyên chở thực tế
 - MTO không có bất kỳ ph- ơng tiện vận tải nào → không tham gia vào việc vận chuyển → ng- ời chuyên chở theo hợp đồng

2.2. Các loại MTO

- a. Căn cứ vào việc có ph- ơng tiện vận tải
→ Quy trình gửi hàng:



2.2. *Các loại MTO*

- a. Căn cứ vào việc có tàu biển
 - MTO có tàu (Vessel Operating MTO — VOMTO)
 - Là các tổ chức khai thác và sở hữu tàu biển, mở rộng phạm vi kinh doanh sang các ph- ơng thức vận tải khác
 - 2 dạng VOMTO:
 - + các hãng tàu lớn
 - + các đơn vị sản xuất kinh doanh có đội tàu riêng

2.2. *Các loại MTO*

a. Căn cứ vào việc có tàu biển

- MTO không tàu (Non Vessel Operating MTO — NVOMTO)

→ Là các tổ chức không khai thác và sở hữu tàu biển

→ 3 dạng NVOMTO:

+ chủ sở hữu một ph- ơng tiện vận tải không phải tàu biển

+ ng- ời kinh doanh vận tải công cộng không có tàu NVOCC (NVO Common Carrier) → kinh doanh vận chuyển trên các tuyến nhất định

+ ng- ời chuyên chở theo hợp đồng (không có ph- ơng tiện vận tải nào) → ng- ời giao nhận (Freight Forwarder)

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

- Chế độ trách nhiệm của MTO:
 - chế độ trách nhiệm thống nhất: là chế độ trách nhiệm đ- ợc quy định trong:
 - + CƯ 1980 UNC
 - + Bản quy tắc UNTACD/ICC
 - + NĐ 87/2009/NĐ-CP
- tùy thuộc nguồn luật nào đ- ợc quy định trên chứng từ VTĐPT
- áp dụng đối với tất cả các chặng vận tải

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

- Chế độ trách nhiệm của MTO:
- chế độ trách nhiệm từng chặng:
 - + hàng bị tổn thất ở chặng nào → áp dụng chế độ trách nhiệm của PTVT ở chặng đó theo nguồn luật điều chỉnh đ- ợc quy định trên chứng từ VTĐPT
 - + không xác định đ- ợc hàng bị tổn thất ở chặng nào → chứng từ VTĐPT phải quy định rõ áp dụng chế độ trách nhiệm của chặng nào

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

- Chế độ trách nhiệm hiện hành của các PTVT theo các nguồn luật quốc tế:
- VT đ- ờng biển: Hague 1924, Hague Visby 1968, Hamburg 1978 (CU Rotterdam 23/09/2009, ch- a có hiệu lực vì mới có 15 n- ớc phê chuẩn)
- VT hàng không: CU Vacxava 1929 và các văn bản sửa đổi bổ sung, CU Montreal 1999

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

- Chế độ trách nhiệm hiện hành của các PTVT theo các nguồn luật quốc tế:
- VT đ- ờng sắt: CƯQT về vận tải hàng hóa bằng đ- ờng sắt CIM 1961 và CƯ về vận tải đ- ờng sắt quốc tế COTIF 1980
- VT đ- ờng ô tô: CƯ về hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đ- ờng bộ quốc tế CMR 1956

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

a. Thời hạn trách nhiệm

- Kể từ khi nhận hàng ở nơi đi cho đến khi giao xong hàng ở nơi đến
- Nhận hàng từ:
 - + ng- ời gửi hàng hoặc ng- ời thay mặt ng- ời gửi hàng
 - + cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ 3

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

a. Thời hạn trách nhiệm

- Giao hàng khi:

+ đã giao cho ng- ời nhận

+ đặt hàng d- ới sự định đoạt của ng- ời nhận

+ đã giao cho 1 cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba

→ Các nguồn luật quy định giống nhau

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

b. Cơ sở trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ MTO phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất, mất mát hoặc chậm giao

+ chậm giao: hàng không đ- ợc giao trong thời hạn thỏa thuận, nếu không thỏa thuận thì là khoảng thời gian hợp lý mà một MTO cần mãin có thể giao, có tính đến hoàn cảnh sự việc

+ hàng không đ- ợc giao sau 90 ngày (tính cả ngày lễ và ngày nghỉ) → hàng đã mất

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

b. Cơ sở trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ MTO đ- ợc miễn trách nếu chứng minh đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhằm ngăn ngừa, hạn chế và phòng tránh tổn thất.

→ nguyên tắc suy đoán lỗi

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

b. Cơ sở trách nhiệm

- Bản quy tắc của UNTACD/ICC”

→ Bổ sung 2 miễn trách trong tr-ờng hợp hành trình có chặng vận chuyển đ-ờng biển:

(1) lỗi hàng vận

(2) cháy do nguyên nhân khách quan

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

b. Cơ sở trách nhiệm

- NĐ 87/2009/NĐ-CP của Việt Nam:

→ bổ sung thêm các miễn trách sau:

(1) nguyên nhân bất khả kháng

(2) lỗi của chủ hàng

(3) lỗi đóng gói, bao bì, ký mã hiệu

(4) việc giao nhận, xếp dỡ do chủ hàng làm

(5) ẩn tỳ, nội tỳ của hàng

(6) đình công, bế x-ông, đình chỉ hoặc hạn chế lao động

(7) hành trình có đ-ờng biển/nội thủy → lỗi hàng vận và cháy do nguyên nhân khách quan

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

c. Giới hạn trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ có kê khai giá trị hàng:

→ $GHTN = \text{giá trị kê khai (GTKK)}$

→ $GNTN = \text{giá trị thực tế (GTTT)}$ nếu $GTKK > GTTT$

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

c. Giới hạn trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ không kê khai giá trị hàng:

→ $GHTN = 920 \text{ SDR/1 kiện hay 1 đơn vị}$

$\left\{ \begin{array}{l} 2,75 \text{ SDR/ 1 kg} \end{array} \right.$

(tùy cách tính nào cao hơn do chủ hàng chọn)

→ $GHTN = 8,33 \text{ SDR/1 kg}$ nếu hành trình không bao gồm đ- ờng biển hoặc nội thủy

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

c. Giới hạn trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ hàng đóng trong container:

→ có kê khai số kiện: đơn vị tính bồi th- ờng = 1 kiện

→ không kê khai số kiện: đơn vị tính bồi th- ờng = 1 container

→ vỏ container không thuộc MTO: 1 vỏ container = 1 đơn vị bồi th- ờng

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

c. Giới hạn trách nhiệm

- CƯ 1980 UNC:

+ thiệt hại do chậm giao hàng (không phải là mất mát hay hỏng của hàng): 2,5 lần tiền c-ớc của số hàng chậm giao không v-ợt quá tổng tiền c-ớc của cả lô hàng

2.3. *Trách nhiệm của MTO*

c. Giới hạn trách nhiệm

- Bản quy tắc của UNTACD/ICC:

+ có kê khai giá trị → giống CU 1980

+ không kê khai giá trị → giống NĐT SDR 1979 trong vận tải đ- ờng biển

$$\text{GHNT} = \begin{cases} 666,7 \text{ SDR/1 kiện hay 1 đơn vị} \\ 2 \text{ SDR/1kg} \end{cases}$$

+ hành trình không bao gồm đ- ờng biển hoặc nội thủy, hàng đóng trong container, chậm giao → giống CU 1980

- NĐ 87/2009/NĐ-CP: giống UNTACD/ICC

3. *Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO*

3.1. Thông báo tổn thất

3.2. Khiếu nại MTO

3.1. 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 vòng 6 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng
- **Chậm giao hàng:** trong 60 ngày liên tục kể từ ngày hàng đáng lẽ phải giao

3.2. *Khiếu nại MTO*

→ SGK

→ Thời hiệu khiếu nại:

- CƯ 1980 UNC: 6 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc ngày đáng lẽ phải giao
- Bản quy tắc UNTACD/ICC: 9 tháng
- NĐ 87/2009 của VN: 90 ngày

4. Chứng từ vận tải đa phương thức

4.1. Khái niệm

4.2. Các loại chứng từ VTĐPT

4.3. Nội dung

4.4. Các mẫu chứng từ VTĐPT thường gặp (SGK)

4.1. *Khái niệm*

- là bằng chứng chứng minh người kinh doanh VTDPT đã nhận hàng để chở và cam kết sẽ giao hàng đúng với các điều khoản quy định của HD.

4.2. *Các loại chứng từ VTĐPT*

① Chứng từ VTĐPT lưu thông: PH theo lệnh (to order of) hoặc vô danh (to bearer)

- Chứng từ theo lệnh → kí hậu
- Chứng từ vô danh → trao tay

Các bản sao/copy: Non-negotiable copy

② Chứng từ VTĐPT không lưu thông: PH đích danh

4.3. *Nội dung*

Mặt 1

1. Tên, địa chỉ MTO
2. Số chứng từ
3. Tên địa chỉ người gửi hàng
4. Cước phí
5. Tên địa chỉ người nhận hàng
6. Số bản gốc của chứng từ PH
7. Thông tin về hàng hoá
8. Các PTVT tham gia
9. Thông tin về hành trình VTĐPT
10. Ngày, nơi PH chứng từ VTĐPT
11. MTO kí tên đóng dấu

4.3. *Nội dung*

Mặt 2

in sẵn điều kiện chuyên chở/điều khoản HĐ chuyên chở → cơ sở giải quyết tranh chấp giữa người cầm chứng từ và người PH chứng từ.