

GIAO NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Khái quát về vận tải đa phương thức

Cơ sở vật chất kỹ thuật trong vận tải đa phương thức quốc tế

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

KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1. Khái niệm

Vận tải đa phương thức (Multimodal transport) quốc tế hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined transport) là phương thức vận tải hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trở lên, trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ một điểm ở một nước tới một điểm chỉ định ở một nước khác để giao hàng.

2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức quốc tế

* Vận tải đa phương thức quốc tế dựa trên một hợp đồng đơn nhất và được thể hiện trên một chứng từ đơn nhất (Multimodal transport document) hoặc một vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal transport Bill of Lading) hay vận đơn vận tải liên hợp (Combined transport Bill of Lading).

* Người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO) hành động như người chủ ủy thác chứ không phải như đại lý của người gửi hàng hay đại lý của người chuyên chở tham gia vào vận tải đa phương thức.

* Người kinh doanh vận tải đa phương thức là người phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong một quá trình vận chuyển từ khi nhận hàng để chuyên chở cho tới khi giao xong hàng cho người nhận kể cả việc chậm giao hàng ở nơi đến.

Như vậy, MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo một chế độ trách nhiệm (Regime of Liability) nhất định.

Chế độ trách nhiệm của MTO có thể là chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System) hoặc chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System) tùy theo sự thoả thuận của hai bên.

* Trong vận tải đa phương thức quốc tế, nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng thường ở những nước khác nhau và hàng hóa thường được vận chuyển bằng những dụng cụ vận tải như container, palet, trailer....

3. Các hình thức vận tải đa phương thức trên thế giới

3.1. Mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (Sea/air)

Mô hình này là sự kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải biển và sự ưu việt về tốc độ của vận tải hàng không, áp dụng trong việc chuyên chở những hàng hoá có giá trị cao như đồ điện, điện tử và những hàng hoá có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi, giày dép. Hàng hoá sau khi được vận chuyển bằng đường biển tới cảng chuyển tải để chuyển tới người nhận ở sâu trong đất liền một cách nhanh chóng nếu vận chuyển bằng phương tiện vận tải khác thì sẽ không đảm bảo được tính thời vụ hoặc làm giảm giá trị của hàng hoá, do đó vận tải hàng không là thích hợp nhất.

3.2. Mô hình vận tải ô tô - vận tải hàng không (Road - Air)

Mô hình này sử dụng để phối hợp cả ưu thế của vận tải ô tô và vận tải hàng không. Người ta sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng hàng không hoặc từ các cảng hàng không chở đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác. Hoạt động của vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải theo cách thức này có tính

linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom, tập trung hàng về đầu mối là sân bay phục vụ cho các tuyến bay đường dài xuyên qua Thái bình dương, Đại tây dương hoặc liên lục địa như từ Châu Âu sang Châu Mỹ...

3.3. Mô hình vận tải đường sắt - vận tải ô tô (Rail - Road)

Đây là sự kết hợp giữa tính an toàn và tốc độ của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô đang được sử dụng nhiều ở châu Mỹ và Châu Âu. Theo phương pháp này người ta đóng gói hàng trong các trailer được kéo đến nhà ga bằng các xe kéo gọi là tractor. Tại ga các trailer được kéo lên các toa xe và chở đến ga đến. Khi đến đích người ta lại sử dụng các tractor để kéo các trailer xuống và chở đến các địa điểm để giao cho người nhận.

3.4. Mô hình vận tải đường sắt-đường bộ-vận tải nội thủy - vận tải đường biển (Rail /Road/Inland waterway/sea)

Đây là mô hình vận tải phổ biến nhất để chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu. Hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt, đường bộ hoặc đường nội thủy đến cảng biển của nước xuất khẩu sau đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu rồi từ đó vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng đường bộ, đường sắt hoặc vận tải nội thủy. Mô hình này thích hợp với các loại hàng hoá chở bằng container trên các tuyến vận chuyển mà không yêu cầu gấp rút lắm về thời gian vận chuyển.

3.5. Mô hình cầu lục địa (Land Bridge)

Theo mô hình này hàng hoá được 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 trên đất liền để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác. Trong cách tổ chức vận tải này, chặng vận tải trên đất liền được ví như chiếc cầu nối liền hai vùng biển hay hai đại dương.

CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

1. Các phương thức vận tải trong vận tải đa phương thức

1.1. Vận tải container trong vận tải đa phương thức.

Có thể nói việc ra đời của vận tải container là một cuộc cách mạng trong vận tải quốc tế, là chiếc cầu nối để kết nối các phương thức vận tải thành một quần thể thống nhất phục vụ cho việc vận chuyển hàng hoá trong container. Quá trình vận chuyển hàng hoá từ kho người gửi hàng đến kho cảng xuất hàng sau đó vận chuyển đến ga cảng nhận và đến kho người nhận hàng thường có sự tham gia của vận tải ô tô, đường sắt, đường sông, đường biển, hàng không.

Sự tham gia của các dạng vận tải trong quá trình vận chuyển hàng hoá bằng container tạo nên những mối quan hệ và tác động lẫn nhau giữa chúng, đặc biệt ở đầu mối vận tải (hàng hoá được chuyển từ dạng vận tải này sang dạng vận tải khác). Việc phối hợp chặt chẽ của các phương thức vận tải có một ý nghĩa quan trọng. Để đạt hiệu quả kinh tế cao cũng như đáp ứng được yêu cầu của người gửi hàng, người nhận hàng trong quá trình vận chuyển container với sự tham gia của nhiều phương thức phải phối hợp sử dụng hợp lý các phương tiện kỹ thuật ở các điểm xếp dỡ, tổ chức hợp lý các luồng ô tô, toa tàu, đảm bảo hệ thống thông tin thông suốt để quản lý toàn bộ quá trình vận chuyển một cách thống nhất.

1.2. Vận tải đường bộ trong vận tải đa phương thức.

Để đảm bảo an toàn và chất lượng trong vận chuyển hàng của hệ thống vận tải đa phương thức trên đường bộ, các tuyến đường phải đủ tiêu chuẩn kỹ thuật. Tiêu chuẩn H.30 nghĩa là cầu đủ khả năng cho phép ô tô chở hàng có tải trọng 35 tấn.

Tiêu chuẩn đường cấp 3 là mặt đường được trải nhựa hoặc bê tông nhựa có thể chịu được trọng tải của các loại xe từ 20 tấn trở xuống.

Trên các tuyến đường bộ, để đảm bảo an toàn cho xe cộ đi lại khi chờ hàng thì khoảng không từ mặt cầu, mặt đường tới vật cản thấp nhất (thanh ngang cầu chạy dưới đáy hầm cầu vượt đường bộ, cổng cầu hãm, các loại đường ống, máng dẫn nước) phải đủ tiêu chuẩn độ cao từ 4,5m trở lên. Những tiêu chuẩn của cơ sở hạ tầng đường bộ còn phải chú ý đến cả bán kính cong và độ dốc của đường. Đối với các tuyến miền núi, bán kính cong tối thiểu phải đảm bảo là 25m, còn ở đồng bằng bán kính cong của đường phải đảm bảo tối thiểu là 130m, độ dốc khoảng 6-7%. Như vậy cơ sở hạ tầng của vận tải đường bộ phải đảm bảo những tiêu chuẩn quy định mới đem lại hiệu quả cho vận tải đa phương thức.

1.3. Vận tải đường sắt trong vận tải đa phương thức.

Cơ sở hạ tầng của vận tải đường sắt liên quan đến yêu cầu của vận tải đa phương thức là các công trình đường sắt như: đường ray, nhà ga, thiết bị, bãi chứa hàng.

- Các tuyến đường sắt: thường xây dựng theo các khổ khác nhau: loại khổ hẹp 1m và loại khổ rộng 1,435 m. Loại khổ đường nào cũng thích ứng được trong vận tải đa phương thức .

- Thiết bị vận chuyển là các toa xe đường sắt cần phải đảm bảo tiêu chuẩn tải trọng trục tối đa. Sức chở của toa xe phụ thuộc vào trục của nó, mặt khác tác động tới nền đường cũng ảnh hưởng ở mức độ khác nhau tùy theo số lượng trục toa xe.

- Trong các đối tượng thuộc cơ sở hạ tầng của vận tải đường sắt còn có các ga phân loại và chứa hàng, các bãi chứa container đường sắt nội địa. Các bãi chứa hàng cần phải trang bị đầy đủ phương tiện và bố trí khu vực chuyển tải thích hợp để khi xếp các container lên toa xe hoặc khi dỡ xuống nhanh chóng, thuận tiện với thời gian tối thiểu. Toàn bộ diện tích bãi phải được tính toán đủ về sức chịu tải, xác định số container có thể chất được, phân chia bãi chứa container.

Như vậy, trong vận tải đa phương thức thì những yêu cầu tiêu chuẩn hoá quan trọng nhất là sử dụng các toa xe chuyên dụng, các thiết bị phục vụ thích hợp trên các ga và bãi chứa hàng.

1.4. Vận tải biển trong vận tải đa phương thức.

Cảng biển là một cầu nối giao thông, nơi tập trung, nơi giao lưu của tất cả các phương tiện vận tải: đường sắt, đường sông, đường bộ, đường biển và cả đường không. Trong vận tải đa phương thức, các cảng biển, đặc biệt là các bến container giữ vai trò quan trọng. Từ các bến container, hàng được chuyển từ phương tiện vận tải biển sang các phương tiện khác hoặc lưu lại. Các bến cảng container khác hẳn các bến khác ở chỗ: hàng lưu kho lưu bãi tại cảng rất ít mà chủ yếu được chuyển đi khỏi bến càng nhanh càng tốt, tới những trạm chứa container hoặc tới các cảng nội địa

2. Các đầu mối chuyển tiếp và thông tin trong vận tải đa phương thức

2.1. Cảng nội địa (Inland Clearance Depart - ICD)

Cảng nội địa được xem như là một yếu tố của cơ sở hạ tầng trong hệ thống vận tải đa phương thức. Cảng nội địa được đặt ở một vị trí cách xa cảng biển, ở sâu trong đất liền, với chức năng:

- Làm thủ tục hải quan (các container khi nhập cảng được chuyển ngay tới cảng nội địa để làm thủ tục)
- Nơi chuyển tiếp các container sang các phương tiện khác, nơi để gom hàng lẻ vào container.
- Nơi để hoàn chỉnh thủ tục chờ xuất cảng

Với những chức năng đó, các cảng container nội địa cần được trang bị những thiết bị chuyên dùng phục vụ cho việc đóng và dỡ hàng khỏi container

2.2. Bến container.

Xây dựng bến container chuyên dụng đòi hỏi phải đảm bảo đúng yêu cầu về kỹ thuật, công nghệ và tổ chức.

Một trong những yêu cầu quan trọng để xây dựng bến container chuyên dụng là cần một diện tích đủ lớn để làm nơi hoạt động của các cần trục trên bờ, làm các bãi bảo quản container, làm đường đi lại cho các phương tiện đường sắt, ô tô, nơi đỗ của các xe nâng chuyển, nơi làm xưởng phục vụ, nơi làm nhà cửa của cơ quan quản lý và hành chính. Tùy theo điều kiện thực tế về lưu lượng container cần thiết dỡ thông qua bến cảng, cũng như những điều kiện riêng của mỗi địa phương mà thiết kế diện tích bến cảng container cho phù hợp.

Độ sâu của bến cầu tàu đối với cảng container cỡ lớn phải đảm bảo cho tàu container có sức chở lớn (trên 2.000 TEU) vào làm hàng. Khả năng tiếp nhận tàu cũng như khả năng thông quan ở các bến cảng container phải tính toán để không xảy ra tình trạng tàu phải chờ xếp dỡ.

Trên bến cảng container chuyên dụng thường được trang bị các thiết bị bốc xếp, nâng chuyển có năng suất xếp dỡ cao. Tổ hợp cơ giới hoá xếp dỡ container trên các bến container chuyên dụng được thiết kế đồng bộ đảm bảo quá trình làm hàng cho tàu, bốc xếp, bảo quản và phân loại trên cơ sở một sơ đồ hợp lý.

2.3. Thiết lập hệ thống truyền thông dữ liệu (Electronic Data Interchange - EDI)

Hệ thống EDI là phương tiện phục vụ cho việc xử lý, lưu trữ dữ liệu và liên lạc. Trong vận tải đa phương thức, việc truyền thông tin dữ liệu là rất cần thiết. Do đó, mỗi nước cần phải thiết lập một hệ thống EDI để khai thác và cập nhật tới tất cả các đại lý trong nước có liên quan, mà còn có thể nối mạng với các nước trong khu vực, cũng như với mạng của hệ thống thông tin toàn cầu GII (Global International Infrastructure).

Khái niệm về EDI hiện nay đang được giới thiệu cho tất cả các nước phát triển, nơi đã thiết lập những mạng EDI lớn để nối giữa các công ty, các bộ phận kiểm toán hoặc những bộ phận có liên quan (hải quan, giao nhận, hãng hàng không, nhà khai thác vận tải container, các chủ tàu).

Hệ thống EDI đang được đề cập đến ở các nước đang phát triển. Nhu cầu tất yếu để đảm bảo cho hoạt động của vận tải đa phương thức đạt hiệu quả là phải thiết lập được hệ thống truyền tin dữ liệu ở mỗi nước và nối mạng với nước khác. Đây là những yếu tố không thể thiếu được trong việc phát triển cơ sở hạ tầng của vận tải đa phương thức.

3. Thủ tục hải quan trong vận tải đa phương thức

Công ước của LHQ về vận tải đa phương thức có một phụ lục gồm 6 điều nói về thủ tục hải quan.

Điều 2 của phụ lục này quy định: "Hàng hoá trong vận tải đa phương thức quốc tế nói chung không phải kiểm tra hải quan trừ trường hợp phải thực hiện những quy tắc, điều lệ bắt buộc. Để thực hiện điều này, các cơ quan hải quan thông thường tự hạn chế ở mức kiểm tra niêm phong hải quan và các biện pháp niêm phong khác tại các điểm xuất nhập khẩu. Trên thế giới đã có nhiều nỗ lực để đơn giản hoá và tiêu chuẩn hoá các thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện cho buôn bán phát triển. Từ năm 1921 đã có công ước về tự do quá cảnh Barcelona. Đến năm 1923 lại có một công ước quốc tế về đơn giản hoá thủ tục hải quan và các thủ tục khác. Hiệp ước chung về thuế quan và buôn bán (GATT) 1974 cũng có những điều khoản tiên bộ về hướng này. Năm 1950, hội đồng hợp tác hải quan đã được thành lập dưới sự bảo trợ của LHQ, nhằm phối hợp hành động trong công tác hải quan của các nước trên thế giới.

TỔ CHỨC CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA BẰNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

1. Nguồn luật điều chỉnh vận tải đa phương thức.

Việc chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế cũng phải được thực hiện trên cơ sở những quy phạm pháp luật quốc tế. Quy phạm pháp luật quốc tế điều chỉnh mối quan hệ trong vận tải đa phương thức hiện nay bao gồm:

- Công ước của LHQ về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế, 1980 (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980). Công ước này được thông qua tại hội nghị của LHQ ngày 24-5-1980 tại Geneva gồm 84 nước tham gia. Cho đến nay, công ước này vẫn chưa có hiệu lực do chưa đủ số nước cần thiết để phê chuẩn, gia nhập.

- Quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), số phát hành 48, đã có hiệu lực từ 01-01-1992. Bản quy tắc là một quy phạm pháp luật tùy ý nên khi sử dụng các bên phải dẫn chiếu vào hợp đồng .

Các văn bản pháp lý trên quy định những vấn đề cơ bản trong vận tải đa phương thức như: định nghĩa về vận tải đa phương thức, người kinh doanh vận tải đa phương thức, người chuyên chở, người gửi hàng, người nhận hàng, việc giao, nhận hàng, chứng từ vận tải đa phương thức, trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa, trách nhiệm của người gửi hàng, khiếu nại và kiện tụng

2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức.

Trong phương thức vận tải đa phương thức chỉ có một người duy nhất chịu trách nhiệm về hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở, đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (**Multimodal Transport Operator - MTO**)

2.1. Định nghĩa

Theo Công ước của Liên hợp quốc, **MTO** "là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt cho mình, ký một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một người uỷ thác chứ không phải là một người đại lý hoặc người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia công việc vận tải đa phương thức và đảm nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng".

Quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của Hội nghị Liên hợp quốc về buôn bán và phát triển/Phòng thương mại quốc tế định nghĩa như sau:

"**MTO** là bất kỳ một hợp đồng vận tải đa phương thức và nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như là một người chuyên chở".

"Người chuyên chở là người thực sự thực hiện hoặc cam kết thực hiện việc chuyên chở hoặc một phần chuyên chở, dù người này với người kinh doanh vận tải đa phương thức có là một hay không".

2. 2. Các loại MTO

- **MTO có tàu (Vessel Operating MTOs)** bao gồm các chủ tàu biển, kinh doanh khai thác tàu biển nhưng mở rộng kinh doanh cả dịch vụ vận tải đa phương thức. Các chủ tàu này thường không sở hữu và khai thác các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt và đường hàng không mà phải ký hợp đồng để chuyên chở trên các chặng đó nhằm hoàn thành hợp đồng vận tải đa phương thức.

- **MTO không có tàu (Non Vessel Operating MTOs)** gồm có:

+ Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển như ô tô, máy bay, tàu hoả. Họ cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, do đó phải đi thuê các loại phương tiện vận tải nào họ không có.

+ Những người kinh doanh dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, kho hàng.

+ Những người chuyên chở công cộng không có tàu, những người này không kinh doanh tàu biển nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức thường xuyên, kể cả việc gom hàng trên những tuyến đường nhất định, phổ biến ở Mỹ.

+ Người giao nhận (**Freight Forwarder**). Hiện nay người giao nhận có xu thế không chỉ làm đại lý mà còn cung cấp dịch vụ vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Phương thức này thích hợp với các nước đang phát triển như Việt nam vì không đòi hỏi tập trung một lượng lớn vốn đầu tư, hơn nữa có thể tập trung khả năng để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

3. Chứng từ vận tải đa phương thức.

3.1. Định nghĩa

Theo Quy tắc của UNCTAD/ICC, chứng từ vận tải đa phương thức là chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương thức và có thể được thay thế bởi một thư truyền dữ liệu điện tử, như luật pháp áp dụng cho phép và có hình thức có thể lưu thông hoặc không thể lưu thông, có ghi rõ tên người nhận.

Theo Công ước của LHQ, chứng từ vận tải đa phương thức là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng vận tải đa phương thức, cho việc nhận hàng để chở của người kinh doanh vận tải đa phương thức và cam kết của anh ta giao hàng theo đúng những điều khoản của hợp đồng.

3.2. Hình thức của chứng từ vận tải đa phương thức

Khi **MTO** nhận trách nhiệm về hàng hoá, anh ta hoặc người được uỷ quyền sẽ cấp một chứng từ vận tải đa phương thức tùy theo người gửi hàng lựa chọn ở dạng lưu thông được hay không lưu thông được.

- Chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được khi:

+ Nó được lập theo lệnh hay cho người cầm chứng từ

- + Nếu lập theo lệnh, nó sẽ chuyển nhượng được bằng ký hậu
- + Nếu lập cho người cầm chứng từ, nó chuyển nhượng được mà không cần ký hậu
- + Nếu cấp một bộ nhiều bản gốc phải ghi rõ số bản gốc trong bộ
- + Nếu cấp các bản sao, mỗi bản sao sẽ ghi "không lưu thông được"
- Chứng từ vận tải đa phương thức được cấp theo hình thức không lưu thông được khi nó ghi rõ tên người nhận hàng

3.3. Nội dung của chứng từ vận tải đa phương thức

Chứng từ vận tải đa phương thức nhìn chung có những nội dung cơ bản sau:

- Tính chất chung của hàng hoá, ký mã hiệu cần thiết để nhận dạng hàng hoá, một sự kê khai rõ ràng cả số bì, số lượng, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp.
- Tình trạng bên ngoài của hàng hoá
- Tên và địa điểm kinh doanh chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức
- Tên người gửi hàng
- Tên người nhận hàng nếu được người gửi hàng chỉ định
- Địa điểm và ngày mà người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để chở
- Địa điểm giao hàng
- Ngày hay thời hạn giao hàng ở địa điểm giao nếu được thoả thuận rõ ràng giữa các bên
- Nói rõ chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được hay không lưu thông được
- Nơi và ngày cấp chứng từ vận tải đa phương thức

- Chữ ký của **MTO** hoặc người được anh ta uỷ quyền
- Tiền cược cho mỗi phương thức vận tải, nếu có thoả thuận rõ ràng giữa các bên hoặc tiền cược kể cả loại tiền ở mức người nhận hàng phải trả hoặc chỉ dẫn nào khác nói lên tiền cược do người nhận phải trả
- Hình thức dự kiến các phương thức vận tải và các địa điểm chuyên tải nếu đã biết khi cấp chứng từ vận tải đa phương thức.
- Điều nói về việc áp dụng công ước.
- Bất cứ chi tiết nào khác mà các bên có thể thoả thuận với nhau và ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức nếu không trái với luật pháp của nước nơi chứng từ vận tải đa phương thức được cấp.

3.4 . Các loại chứng từ vận tải đa phương thức.

Công ước của liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế ngày 5/10/1980 cho đến nay vẫn chưa có hiệu lực, cho nên chưa có mẫu chứng từ vận tải đa phương thức mang tính chất quốc tế để các nước áp dụng. Song dựa vào bản quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC nhiều tổ chức quốc tế về vận tải, giao nhận cũng đã soạn thảo một số mẫu chứng từ để sử dụng trong kinh doanh.

Sau đây là một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp :

a - Vận đơn FIATA (FIATA Negotiable Multimodal transport Bill Lading - FB/L)

Đây là loại vận đơn đi suốt do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận soạn thảo để cho các hội viên của Liên đoàn sử dụng trong kinh doanh vận tải đa phương thức.

Vận đơn FIATA hiện nay đang được sử dụng rộng rãi. **FB/L** là chứng từ có thể lưu thông và được các ngân hàng chấp nhận thanh toán. **FB/L** có thể dùng trong vận tải đường biển.

b - Chứng từ vận tải liên hợp (**COMBIDOC-Combined transport document**)
COMBIDOC do BIMCO soạn thảo để cho người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển sử dụng (**VO.MTO**).

Chứng từ này đã được phòng thương mại quốc tế chấp nhận, thông qua.

c - Chứng từ vận tải đa phương thức (**MULTIDOC - Multimodal transport document**)

MULTIDOC do Hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển soạn thảo trên cơ sở công ước của LHQ về vận tải đa phương thức. Do công ước chưa có hiệu lực nên chứng từ này ít được sử dụng.

d - Chứng từ vừa dùng cho vận tải liên hợp vừa dùng cho vận tải đường biển (**Bill of Lading for Combined transport Shipment or port to port Shipment**)

Đây là loại chứng từ do các hãng tàu phát hành để mở rộng kinh doanh sang các phương thức vận tải khác nếu khách hàng cần.

4 . Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Trách nhiệm của MTO như quy định của công ước và bản quy tắc gọi là chế độ trách nhiệm áp dụng cho nhiều phương thức vận tải khác nhau trong một hành trình vận tải đa phương thức, tức là trong hành trình vận tải đa phương thức đó chỉ có một cơ sở trách nhiệm, một thời hạn trách nhiệm, một giới hạn trách nhiệm.

Ngược lại, nếu trong một hành trình vận tải đa phương thức, trách nhiệm của MTO lại dựa trên cơ sở nhiều chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải tham gia chuyên chở thì gọi là chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System).

4.1 Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility)

Cả công ước và bản Quy tắc đều quy định: trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa bao gồm khoảng thời gian từ khi MTO đã nhận hàng để chở cho đến khi giao xong hàng. Trong đó, Công ước quy định rõ hơn:

- **MTO** đã nhận hàng để chở từ lúc anh ta nhận hàng từ:

+ Người gửi hàng hay người thay mặt người gửi hàng, hoặc

+ Một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng tại nơi nhận hàng, hàng hóa phải được gửi để vận chuyển.

- **MTO** giao hàng xong bằng cách:

+ Trao hàng cho người nhận hàng hoặc

+ Đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hay luật lệ hoặc tập quán của ngành kinh doanh riêng biệt ở nơi giao hàng, trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc

+ Giao hàng đó cho một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng ở nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho người đó.

4.2 Cơ sở trách nhiệm (Basic of Liability)

MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc phạm vi trách nhiệm của **MTO**, trừ phi **MTO** chứng minh được rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để ngăn chặn sự cố xảy ra và hậu quả của nó.

Chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá không được giao trong thời hạn đã thoả thuận. Nếu không thoả thuận thời gian như vậy thì trong một thời gian hợp lý mà

một **MTO** cần mẫn có thể giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc. Nếu hàng hoá không được giao trong một thời gian 90 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn thoả thuận hoặc trong một thời gian hợp lý nói trên thì có thể coi như hàng hoá đã mất.

4.3. Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability)

Theo công ước về vận tải đa phương thức thì giới hạn trách nhiệm của MTO là 920 SDR cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc 2,75 SDR cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất tùy theo cách tính nào cao hơn. Để tính toán số tiền nào cao hơn sẽ áp dụng các quy tắc sau đây:

- Khi container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự được sử dụng để đóng gói hàng hoá thì các kiện hoặc các đơn vị chuyên chở có kê khai vào chứng từ vận tải đa phương thức và được đóng gói vào công cụ vận tải đó được coi là kiện hoặc đơn vị. Nếu những kiện và đơn vị không được liệt kê vào vận tải đa phương thức thì tất cả hàng hoá trong công cụ vận tải đó được coi là một kiện hoặc một đơn vị chuyên chở.
- Trong trường hợp bản thân các công cụ vận tải đó bị mất mát hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó, nếu không thuộc sở hữu hoặc không do MTO cung cấp, được coi là một đơn vị chuyên chở.

Nếu hành trình vận tải đa phương thức không bao gồm vận tải đường biển hoặc đường thuỷ nội địa thì trách nhiệm của MTO không vượt quá 8,33 SDR cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất hoặc hư hỏng. Đối với việc chậm giao hàng thì thời hạn trách nhiệm của MTO sẽ là một số tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

Trong trường hợp mất mát, hư hỏng của hàng hoá xảy ra trên một chặng đường nào đó của vận tải đa phương thức mà trên chặng đường đó lại bắt buộc áp dụng một công ước quốc tế hoặc luật quốc gia có quy định một giới hạn trách nhiệm cao

hơn giới hạn trách nhiệm này thì sẽ áp dụng giới hạn trách nhiệm của công ước quốc tế hoặc luật quốc gia bắt buộc đó. MTO sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nếu người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra là do hành vi hoặc lỗi làm cố ý của MTO để gây ra tổn thất.

Với tư cách của một người chuyên chở, MTO còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người làm công hoặc đại lý của mình, khi người làm công hoặc đại lý đó hành động trong phạm vi công việc được giao. MTO còn chịu trách nhiệm về hành vi và lỗi lầm của bất kỳ người nào khác mà MTO sử dụng dịch vụ như thể hành vi và lỗi lầm đó là của mình

Theo bản quy tắc, trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá có thấp hơn chút ít so với công ước. Bản quy tắc đã miễn trách nhiệm cho MTO, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do những sơ suất, hành vi, lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu (khi hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa) hoặc do cháy, trừ trường hợp người chuyên chở có lỗi thực sự hoặc cố ý.

Giới hạn trách nhiệm của MTO theo bản quy tắc cũng thấp hơn: 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hoặc 2 SDR cho mỗi kg hàng hoá bị mất hay hư hỏng.

Tóm lại, vận tải đa phương thức là phương thức vận tải đang được phát triển mạnh trên thế giới có tác dụng thúc đẩy sự phát triển buôn bán quốc tế, đáp ứng được yêu cầu của phương thức giao hàng "từ kho người bán đến kho của người mua".

Ở Việt nam hàng hoá được vận chuyển theo hình thức Vận tải đa phương thức là các loại hàng được đóng trong container, chủ yếu là những mặt hàng như quần áo may sẵn, hàng nông sản, hàng đông lạnh và một số mặt hàng tiêu dùng khác, còn hàng hoá nhập khẩu là các nguyên liệu gia công như: vải, sợi, len, dạ... hay các máy móc thiết bị...