

CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

NỘI DUNG CHƯƠNG

I- Khái quát chung

II- Kỹ thuật tổ chức VTĐPT

III- VTĐPT trong ASEAN và VN

KHÁI QUÁT CHUNG

1. Khái niệm vận tải đa phương thức
2. Sự ra đời và phát triển
3. Đặc điểm của vận tải đa phương thức
4. Các hình thức VTĐPT
5. Hiệu quả của VTĐPT

1. Khái niệm

- Định nghĩa của LHQ (CƯ 1980): 'là việc chuyên chở hàng hóa bằng ít nhất hai phương tiện 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'

1. Khái niệm

- Luật Việt Nam - Nghị định 87/2009/NĐ-CP: Vận tải đa phương thức 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

2. Sự ra đời và phát triển của VTĐPT

- ❑ Lịch sử ra đời, phát triển
- ❑ Nguyên nhân ra đời

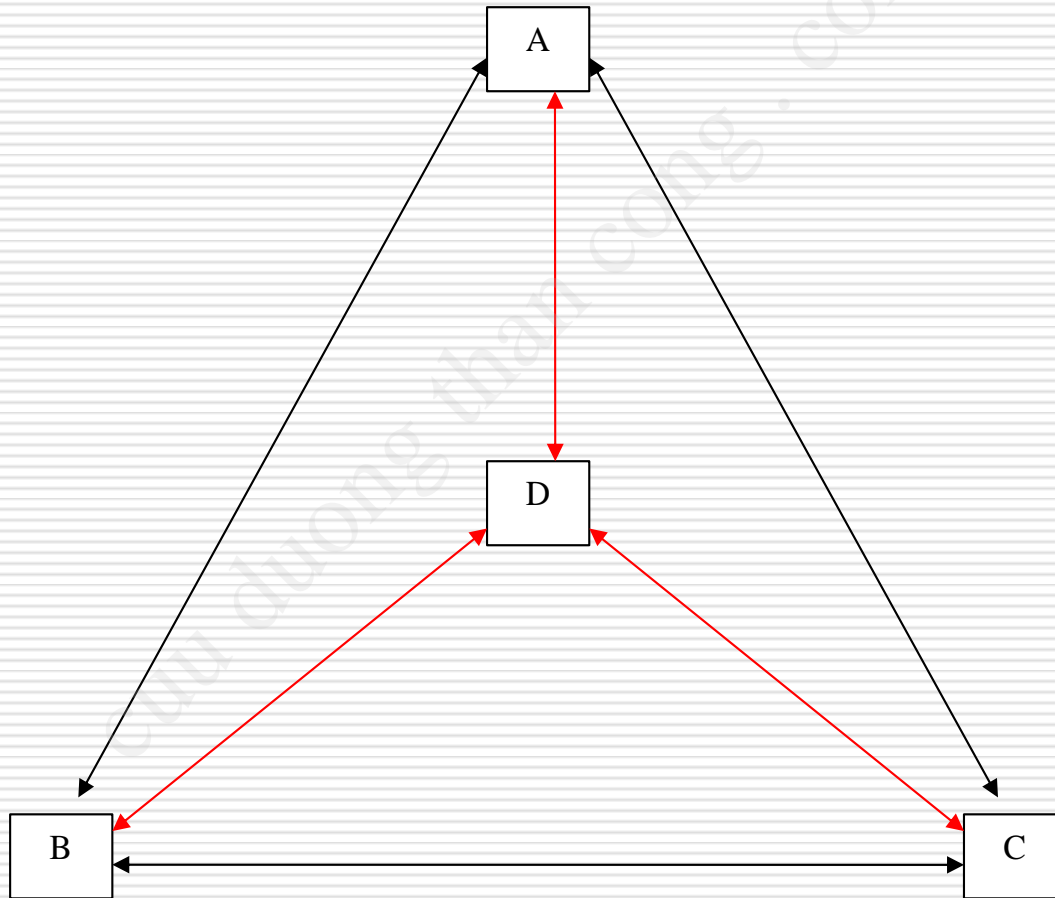
Lịch sử ra đời, phát triển

- ❑ VTĐPT không mới, là sự kết hợp các phương thức VT
- ❑ 1928: Công ty Seatrain
- ❑ 1956: Sealand Service chở 58 container NY-Houston
- ❑ 1966: NewYork - Amsterdam

Nguyên nhân ra đời

- ❑ Yêu cầu của thương mại quốc tế
- ❑ Sự phát triển của kỹ thuật vận tải, IT
 - Container, tăng vận tốc, năng lực.
- ❑ Cách mạng container – tiền đề VTĐPT
 - Giải phóng container tại các cảng
- ❑ Yêu cầu hoàn thiện hệ thống logistics
 - CN sản xuất đã đạt năng suất cao => giảm chi phí logistics (vận tải, marketing, phân phối, quản lý)
 - Giải pháp VTĐPT thông qua hệ thống Hub

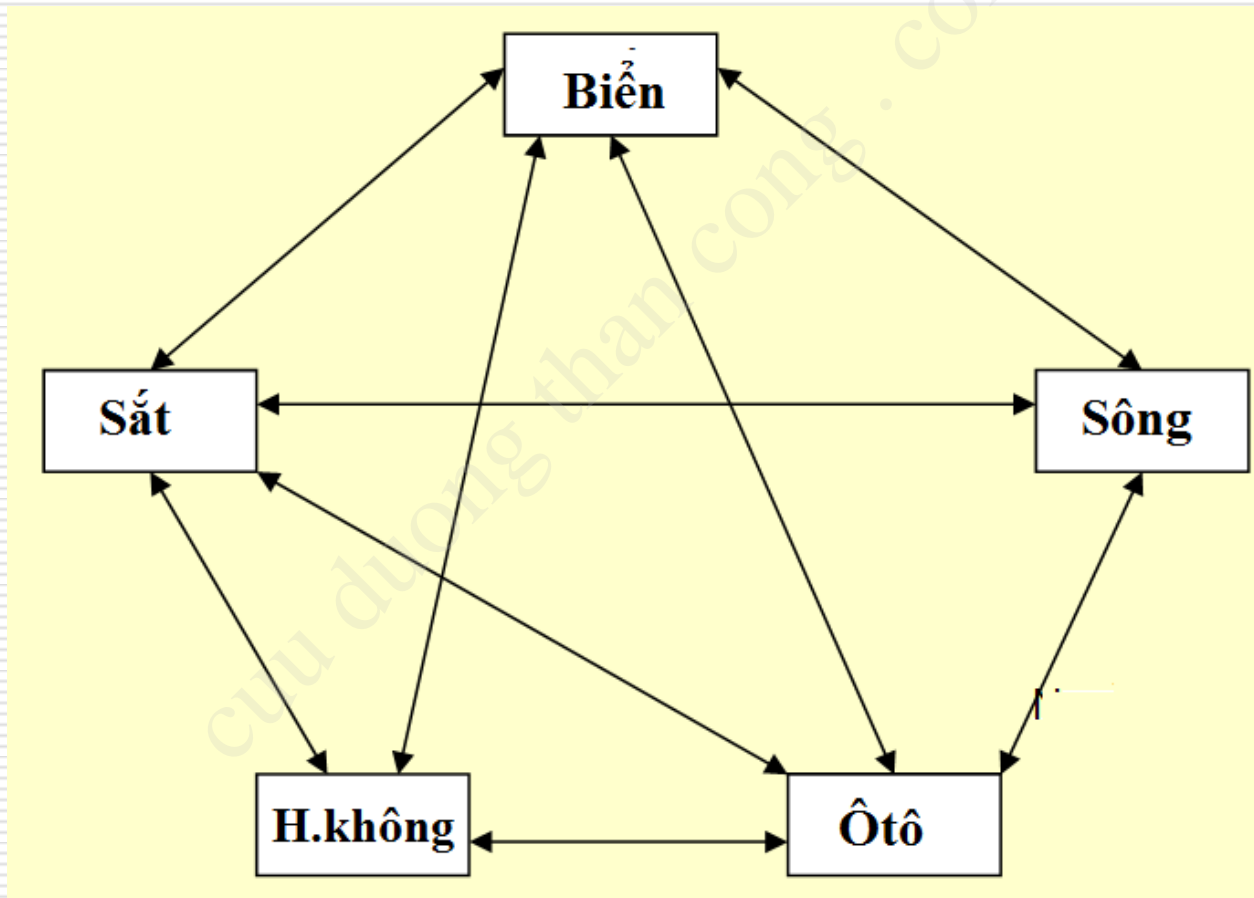
Giảm chi phí logistics



3. Đặc điểm của VTĐPT

- ❑ Ít nhất hai phương thức VT khác nhau
- ❑ Dựa trên một chứng từ VTĐPT
- ❑ Một người chịu trách nhiệm với hàng hóa
- ❑ Nơi nhận hàng để chở, nơi giao hàng ở những nước khác nhau
- ❑ Hàng hóa thường được chuyên chở trong container, pallet..

4. Các hình thức của VTĐPT

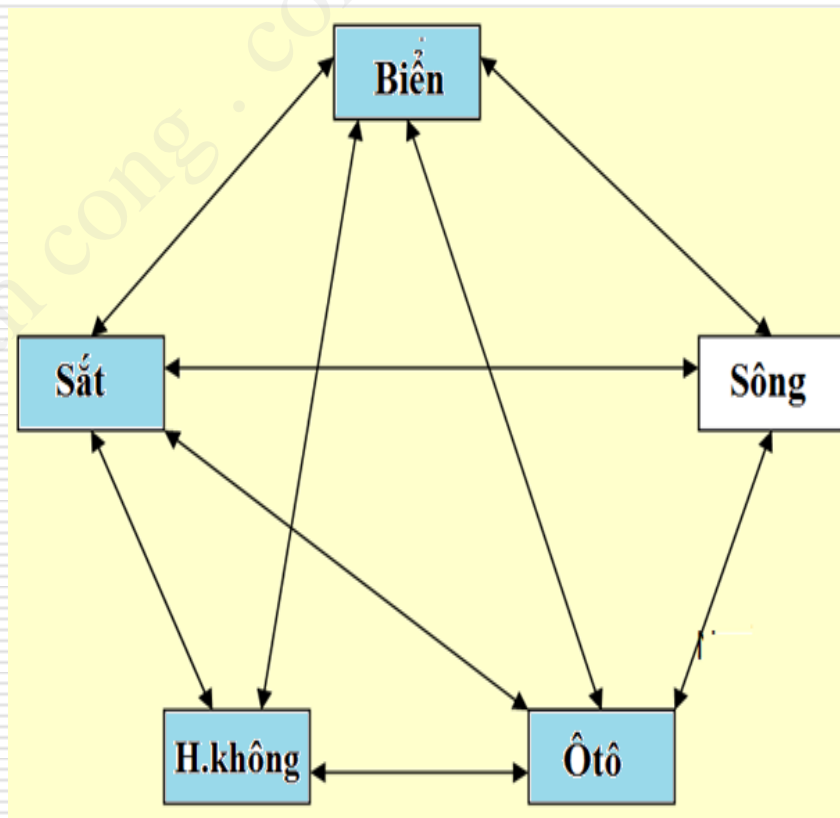


4. Các hình thức của VTĐPT

- a. Các mô hình kết hợp với VT hàng không
- b. Vận tải đường sắt – Vận tải ô tô
- c. Vận tải đường biển – sông/ ô tô/sắt
- d. Mô hình cầu lục địa

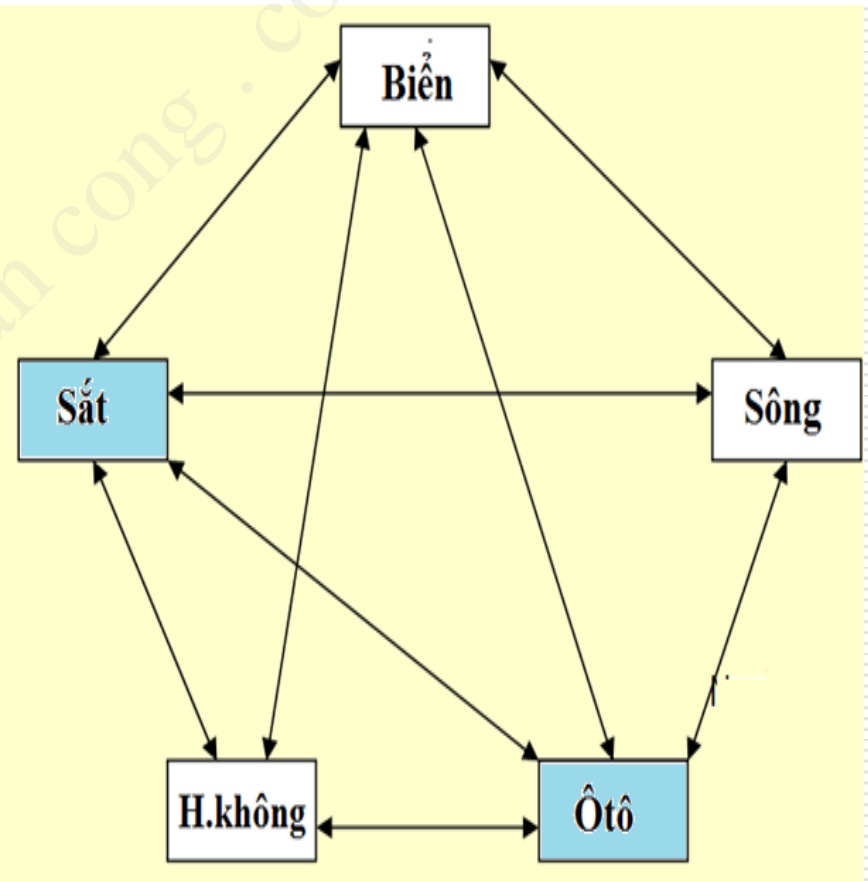
a. Mô hình VTĐPT kết hợp Hàng không

- ❑ Hàng không – biển: tốc độ nhanh của VTHK + cước phí rẻ của VT biển
- ❑ Hàng không – sắt: các nước phát triển
- ❑ Hàng không – Ôtô: dịch vụ pickup and deliver



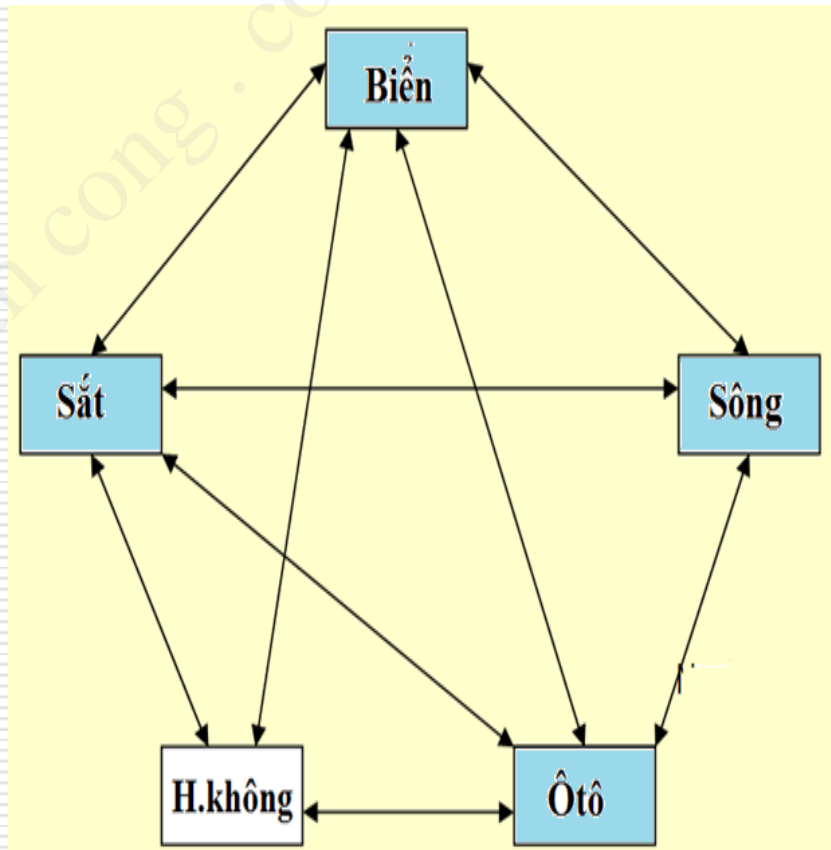
b. Mô hình Vận tải đường sắt – ô tô

- ❑ Xe romooc – sắt – xe romooc
- ❑ 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



c. Mô hình Vận tải đường biển – sông/sắt/ôtô

- ❑ 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

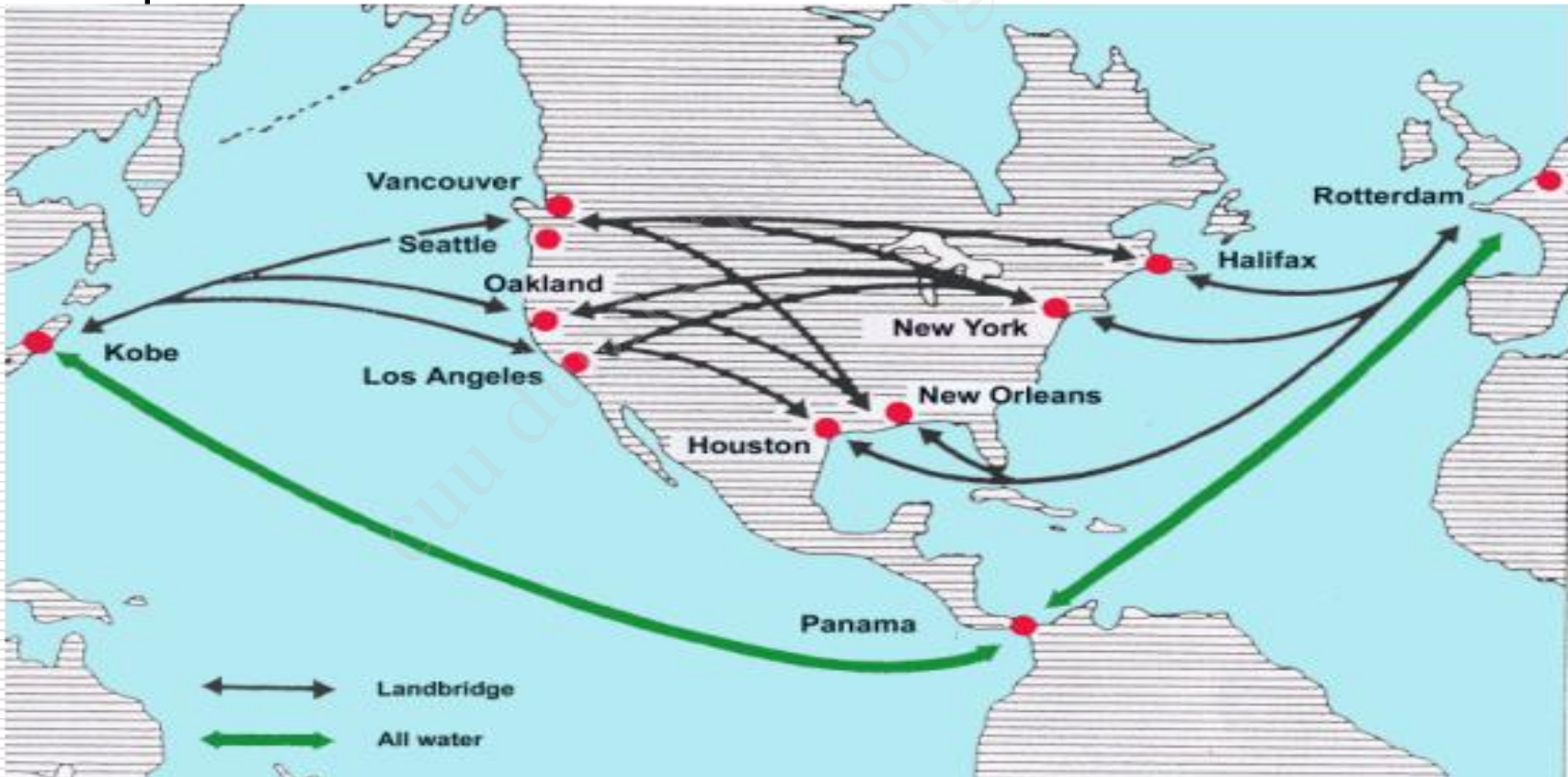


d. Mô hình Cầu lục địa (landbridge)

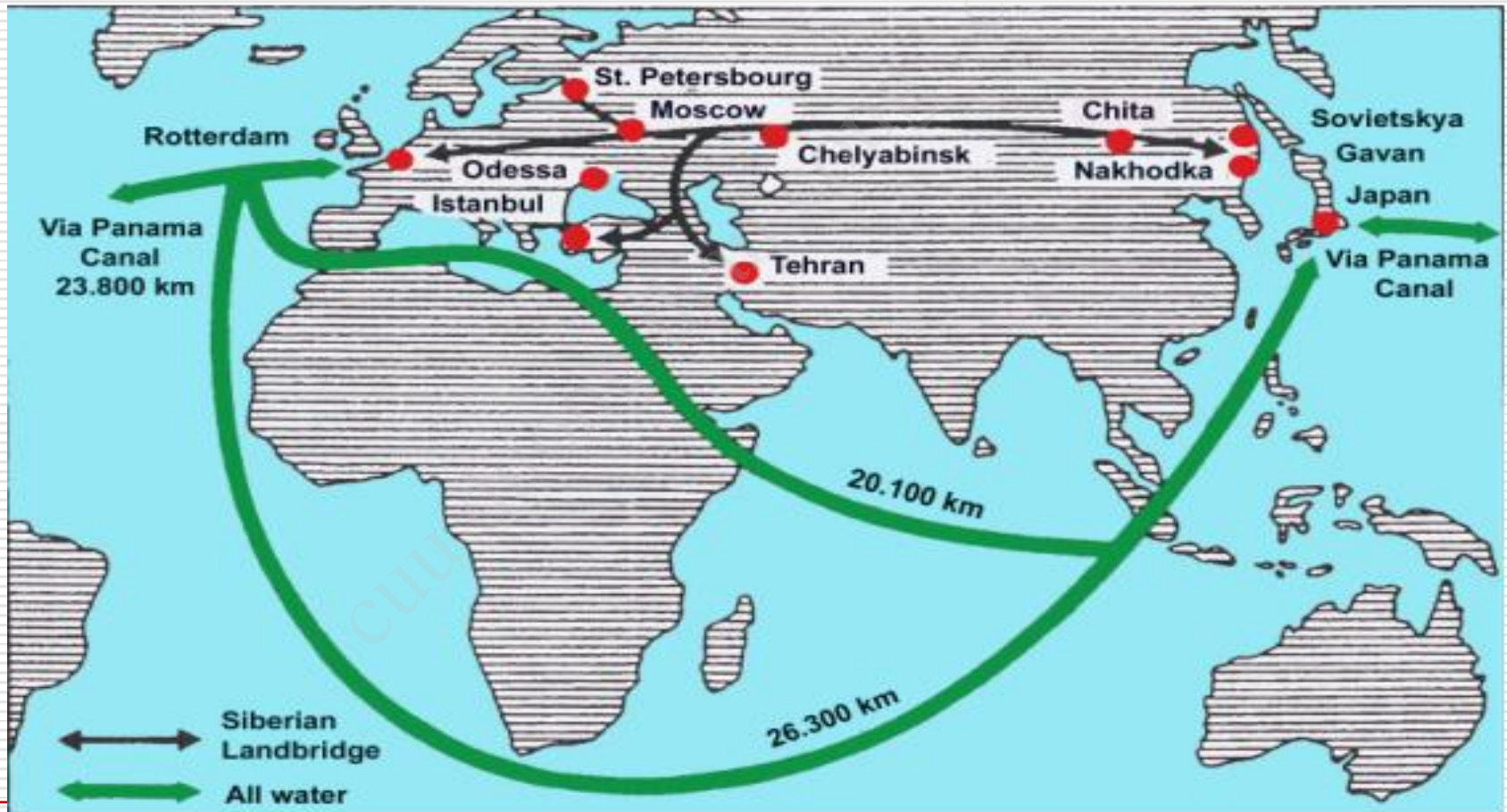
- ❑ Hàng hóa vận chuyển bằng đường biển vượt qua các đại dương đến các cảng ở một lục địa nào đó cần phải chuyển qua chặng đường bộ để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác
 - ❑ Tác dụng: rút ngắn quãng đường, giảm thời gian
 - ❑ Hai tuyến cầu lục địa lớn trên thế giới
-

Mô hình cầu lục địa – xuyên Mỹ

- Singapore-NY: 36 ngày qua kênh Panama-19 ngày qua Seattle-NY

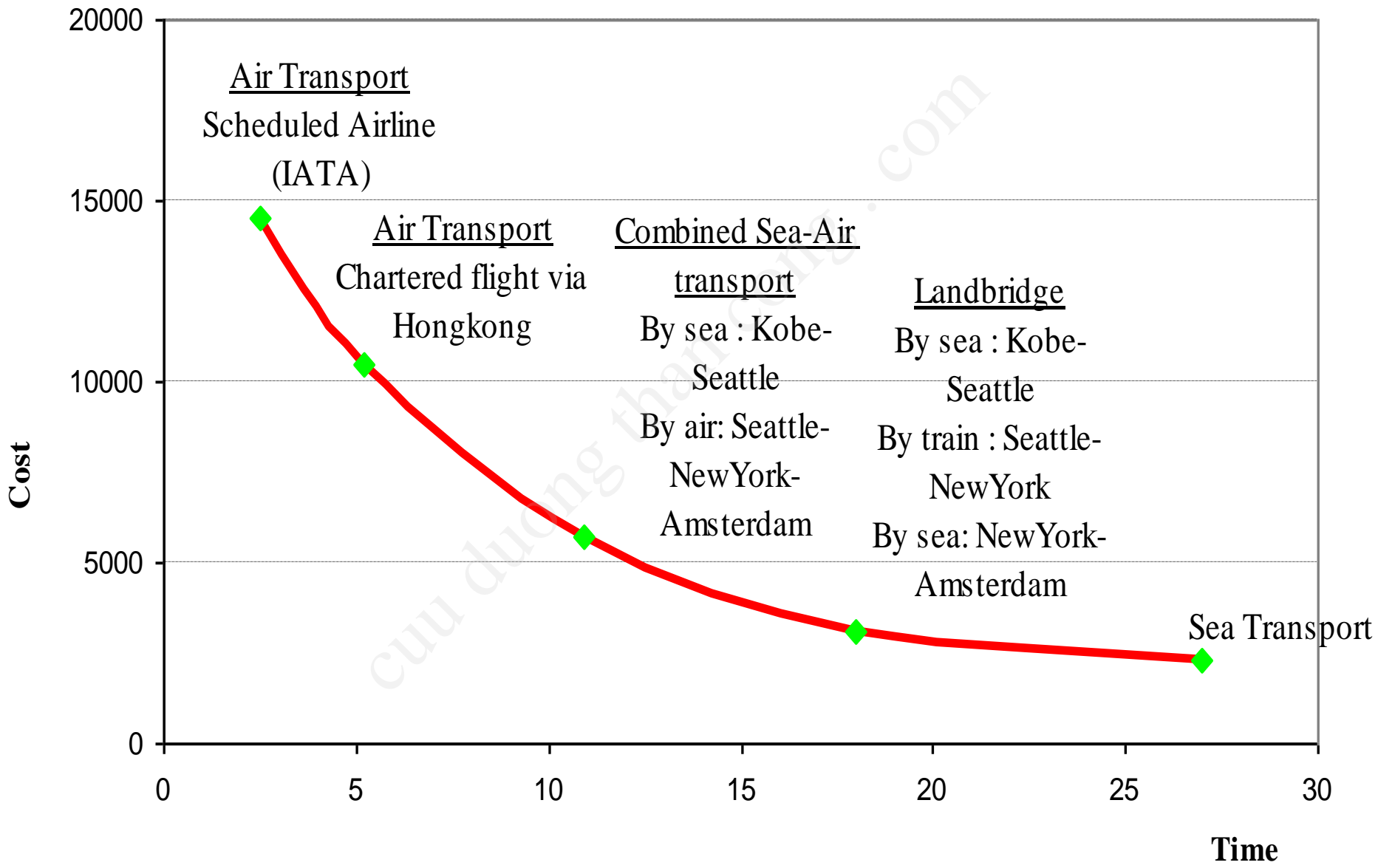


Mô hình cầu lục địa – xuyên Siberia



5. Hiệu quả của VTĐPT

- ❑ Đầu mỗi duy nhất – MTO
- ❑ Đơn giản hóa chứng từ và thủ tục
- ❑ Giảm thời gian giao hàng
- ❑ Giảm chi phí



II. Kỹ thuật tổ chức chuyên chở 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
6. VTĐPT trong Incoterms và UCP

1. Cơ sở pháp lý

- a. Các Công ước về hải quan
- b. Luật lệ về Vận tải ĐPT
- c. Luật lệ của các phương thức vận tải khác

1. Cơ sở pháp lý

a. Các Công ước về hải quan

- CƯ liên quan tới quá cảnh của những nước không có biển
- CƯ HQ liên quan tới vận chuyển hàng hóa quốc tế theo hệ thống TIR
- CƯ HQ về vận chuyển hàng hóa quốc tế (chưa có hiệu lực)

1. Cơ sở pháp lý

b. Luật lệ về VTĐPT

- ❑ CƯ LHQ về MT quốc tế 1980, chưa đủ số nước phê chuẩn (10)
- ❑ Quy tắc về chứng từ MT của UNCTAD/ICC 1992 được các nước áp dụng tùy ý

1. Cơ sở pháp lý

c. Luật lệ của các phương thức vận tải khác

- ❑ Các Quy tắc điều chỉnh BL và chuyên chở đường biển
- ❑ CƯ CMR, điều 2: áp dụng cho bộ-biển, bộ-sắt
- ❑ CƯ CIM/COTIF, điều 1
- ❑ CƯ Vacxava, điều 31

2. Người kinh doanh VTĐPT

- a. Khái niệm
- b. Phân loại
- c. Tiêu chuẩn trở thành MTO

2. Người kinh doanh VTĐPT - MTO

a. Khái niệm

- Công ước LHQ 1980: là một người tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt mình kí một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là **một bên chính** chứ không phải là một đại lí 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

b. Phân loại

- Người kinh doanh VTĐPT có tàu (VO-MTO (vessel operator MTO)):
 - Sở hữu tàu biển, mở rộng hoạt động door to door chứ không giới hạn port to port, thông thường chỉ có tàu biển chứ không có các tiện VT khác
- Người kinh doanh VTĐPT không có tàu (NVO –MTO (Non vessel operating MTO))
 - Người chuyên chở của các phương tiện VT khác (thường là ô tô, hiêm khi mбай hoặc tàu hoả) hoặc dịch vụ khác cũng tham gia kinh doanh dịch vụ *cửa-cửa*
 - MTO làm các dịch vụ như giao nhận, đại lý,... và mở rộng hoạt động

2. Người kinh doanh VTĐPT - MTO

c. Tiêu chuẩn trở thành MTO

- Khả năng tài chính: đủ đảm bảo bồi thường khi có tổn thất (BH TN)
- Trình độ chuyên môn: kiến thức tối thiểu về chuyên ngành
- Hệ thống đại lý và chi nhánh trên thế giới

3. Trách nhiệm của MTO

Có hai chế độ trách nhiệm

- ❑ Network liability system (chế độ TN từng chặng): hành trình VT có nhiều chặng, mỗi chặng đường có một quy định nhất định của loại hình chuyên chở đó
 - ❑ Uniform liability system (chế độ TN thống nhất): chỉ áp dụng một chế độ TN trong suốt hành trình
- ⇒ CƯ và Bản Quy tắc áp dụng chế độ TN thống nhất

3. Trách nhiệm của MTO

a. Cơ sở Trách nhiệm

- ❑ Thiệt hại do mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng khi hàng hóa nằm trong sự kiểm soát của MTO, trừ phi anh ta chứng minh rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng... hạn chế hậu quả của nó (nguyên tắc suy đoán lỗi)
- ❑ Chậm giao hàng: 90 ngày liên tục kể từ ngày cuối cùng của thời hạn thoả thuận cho việc giao hàng
- ❑ Theo Bản Quy tắc, một số trường hợp miễn trách: sơ suất hoặc hành vi hoặc lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu trong điều khiển và quản trị tàu; do cháy trừ khi anh ta có lỗi thực sự hoặc cố ý

3. Trách nhiệm của MTO

b. Thời hạn trách nhiệm

Thời hạn trách nhiệm của MTO là từ khi nhận hàng để chở cho đến khi giao hàng cho người nhận.

3. Trách nhiệm của MTO

C. Giới hạn trách nhiệm

Theo CƯ LHQ 1980:

- ❑ 920 SDR/kiện hoặc đơn vị hàng hóa; 2,75 SDR/kg; nếu không có hành trình VTB hoặc thủy: 8,33 SDR/kg
- ❑ đối với hàng container: khi container, pallet hoặc công cụ VT tương tự dùng để chứa các kiện hàng và số kiện được kê khai trên B/L thì số kiện này được coi là kiện hoặc đơn vị hàng hóa; nếu không kê khai thì cả container, pallet, công cụ VT tương tự chỉ được coi là 1 kiện hoặc đơn vị hàng hóa

3. Trách nhiệm của MTO

C. Giới hạn trách nhiệm

Theo CƯ LHQ 1980:

- ❑ trường hợp bản thân công cụ bị VT bị hư hỏng hoặc mất mát nếu không thuộc sở hữu hoặc do MTO cấp, sẽ được coi là 1 kiện hoặc đơn vị chuyên chở
- ❑ chậm giao hàng: 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng tiền cước HĐ
- ❑ nếu thiệt hại xảy ra tại một chặng nào đó, tại đó có quy định phải áp dụng luật quốc gia hoặc CƯ quốc tế mà có một giới hạn TN cao hơn trong CƯ thì phải áp dụng luật quốc gia hoặc CƯ quốc tế đó

3. Trách nhiệm của MTO

c. Giới hạn trách nhiệm

Theo Bản Quy tắc UNCTAD/ICC 1992

- ❑ 666,67 SDR/kiện hoặc đơn vị hàng hóa
- ❑ 2 SDR/kg
- ❑ 8,33 SDR/kg khi không có hành trình VTB hoặc thủy

4. Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO

a. Theo CƯ LHQ 1980:

«Trừ phi người nhận hàng gửi thông báo về mất mát, hư hỏng bằng văn bản nêu rõ tính chất chung của mất mát, hư hỏng đó, cho MTO *không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng*, việc giao hàng là bằng chứng hiển nhiên của việc MTO đã giao hàng như mô tả trong chứng từ VTĐPT»

4. Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO

a. Theo CƯ LHQ 1980 :

- nếu tổn thất không rõ rệt thì thông báo tổn thất phải gửi đến cho MTO trong vòng 6 ngày liên tục sau ngày hàng được giao cho người nhận
- nếu khi giao hàng cho người nhận hàng, tình trạng hàng hóa đã được các bên (hoặc đại diện) cùng kiểm tra hoặc giám định ở nơi giao hàng, thì không cần gửi thông báo bằng văn bản nữa.

4. Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO

a. Theo CƯ LHQ 1980 :

- thiệt hại đối với chậm giao hàng sẽ được bồi thường nếu có thông báo bằng văn bản trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng được giao
- thời hiệu tố tụng: 2 năm

4. Thông báo tổn thất, khiếu nại MTO

b. Theo Bản Quy tắc của ICC

- Nếu là tổn thất không rõ rệt, thì thời hạn thông báo tổn thất là 6 ngày.
- Thời hiệu tố tụng là 9 tháng sau ngày giao hàng hoặc đóng nhẽ ra hàng phải được giao.

5. Chứng từ VTĐPT

- a. Khái niệm
- b. Hình thức
- c. Nội dung
- d. Phân loại

5. Chứng từ VTĐPT

a. Khái niệm

- Theo Quy tắc của UNCTAD/ICC, chứng từ VTĐPT là chứng từ chứng minh cho một hợp đồng VTĐPT 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 VTĐPT là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng VTĐPT, cho việc nhận hàng để chở của người kinh doanh VTĐPT và cam kết của anh ta giao hàng theo đúng những điều khoản của hợp đồng.
- Theo Nghị định 87/2009/NĐ-CP, Chứng từ VTĐPT là văn bản do người kinh doanh VTĐPT phát hành, là bằng chứng của hợp đồng VTĐPT, xác nhận người kinh doanh VTĐPT đã nhận hàng để vận chuyển và cam kết giao hàng đó theo đúng những điều khoản của hợp đồng đã ký kết.

5. Chứng từ VTĐPT

b. Hình thức của Chứng từ VTĐPT

- Chứng từ VTĐPT có thể lưu thông được hoặc không, theo yêu cầu của người gửi hàng
- Chứng từ VTĐPT cũng được phát hành thành một bộ gồm các bản gốc và bản copy. Trên chứng từ phải ghi rõ có mấy bản gốc trong một bộ và trên các bản copy phải ghi rõ là không lưu thông được (not negotiable copy)

5. Chứng từ VTĐPT

c. Nội dung của chứng từ VTĐPT

- Thông tin về bản thân chứng từ VTĐPT
 - Thông tin về các bên liên quan
 - Thông tin về hàng hóa
 - Thông tin về hành trình vận tải đa phương thức
 - Thông tin về cước phí
 - Chữ ký của MTO hoặc người được MTO ủy quyền
 - Điều khoản nói về việc áp dụng công ước.
-

5. Chứng từ VTĐPT

d. Các loại chứng từ VTĐPT

- FBL (FIATA);
- COMBIDOC (BIMCO, VO-MTO sử dụng);
- MULTIDOC (UN);
- B/L for combined transport or port to port shipment (người chuyên chở đường biển)

6. VTĐPT trong Incoterms, UCP

Giáo trình

III. VTĐPT tại ASEAN và VN
