

HIỆP ĐỊNH KHUNG ASEAN VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Thành viên của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN),

Sau khi đã công nhận:

vận tải đa phương thức quốc tế là một hình thức tạo thuận lợi cho việc mở rộng thương mại quốc tế giữa các thành viên ASEAN cũng như giữa một nước thành viên và các nước thứ ba;

b. nhu cầu kích thích sự phát triển các dịch vụ vận tải đa phương thức suôn sẻ, kinh tế và hiệu quả đáp ứng yêu cầu của thương mại quốc tế;

c. mong muốn thông qua một vài qui định liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa dưới các hợp đồng vận tải đa phương thức quốc tế, bao gồm các điều khoản liên quan đến trách nhiệm của các nhà khai thác vận tải đa phương thức;

d. nhu cầu tạo ra sự cân bằng về lợi ích giữa người sử dụng và nhà cung cấp các dịch vụ vận tải quốc tế; và

e. nhu cầu rằng Hiệp định này không được ảnh hưởng đến luật pháp quốc gia liên quan đến các qui định và việc kiểm soát hoạt động vận tải đa phương thức.

Và cũng công nhận rằng khoản 3, Điều 1 của Hiệp định khung về nâng cao hợp tác kinh tế ASEAN ký ngày 28 tháng 1 năm 1992 tại Singapore, rằng, để thực hiện các thỏa thuận kinh tế, hai nước thành viên hoặc nhiều hơn có thể tiến hành trước nếu các nước thành viên còn lại không sẵn sàng thực hiện các thỏa thuận này;

Và công nhận sự phát triển nhanh chóng của dịch vụ hậu cần vận tải hợp nhất trong ASEAN, như được kêu gọi trong khuôn khổ Hiệp định khung ASEAN về hợp nhất các ngành ưu tiên kỹ tại Viêng Chăn, Lào ngày 29 tháng 11 năm 2004;

Đã thống nhất ký kết một Hiệp định như sau:

CHƯƠNG I

CÁC ĐỊNH NGHĨA

ĐIỀU 1

Theo Hiệp định này:

“Hãng vận chuyển” là tổ chức thực hiện hoặc cam kết thực hiện việc chuyên chở, hoặc một phần của công việc chuyên chở, không nhất thiết tổ chức đó là nhà khai thác vận tải đa phương thức hay không.

“Cơ quan thẩm quyền quốc gia” là cơ quan được chỉ định bởi mỗi nước thành viên.

“Người nhận hàng” là người có quyền tiếp nhận hàng hóa từ nhà khai thác vận tải đa phương thức.

“Người giao hàng” là người ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức với nhà khai thác vận tải đa phương thức.

“Giao, “Được giao” hoặc “Việc giao” là

Chuyển giao hàng cho người nhận, hoặc

b. Giao hàng hóa theo yêu cầu của người nhận phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc luật pháp áp dụng tại điểm giao hàng, hoặc

c. Chuyển giao hàng hóa đến một nhà chức trách hoặc đối tác thứ ba khác mà, theo luật pháp hoặc quy định áp dụng tại điểm giao hàng, hàng hóa phải được chuyển đến.

“Hàng hóa” là bất kỳ tài sản nào, cũng như các công-ten-nơ, tấm nâng hàng hoặc các mặt hàng tương tự dùng cho chuyên chở hoặc đóng bao bì không được cung cấp bởi nhà khai thác vận tải đa phương thức, bất kể tài sản đó được vận chuyển trên boong hay dưới boong.

“Vận chuyển đa phương thức quốc tế” là việc vận chuyển hàng hóa bởi ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng đa phương thức từ một địa điểm trong một nước tại đó hàng hóa được đảm nhiệm bởi nhà khai thác vận tải đa phương thức đến một địa điểm được chỉ định giao hàng tại một quốc gia khác. Các hoạt động nhận và giao hàng được tiến hành theo hợp đồng vận tải đơn phương thức không được xem là hình thức vận tải đa phương thức quốc tế.

“Nước thành viên” là một trong các quốc gia ASEAN.

“Hợp đồng vận tải đa phương thức” là hợp đồng theo đó nhà khai thác vận tải đa phương thức cam kết thực hiện các hoạt động của vận tải đa phương thức quốc tế.

“Vận đơn vận tải đa phương thức” là tài liệu làm chứng từ cho hợp đồng vận tải đa phương thức, các hoạt động đảm trách và giao hàng của nhà khai thác vận tải đa phương thức theo các điều khoản của hợp đồng.

“Nhà khai thác vận tải đa phương thức” là bất kỳ cá nhân nào, đích thân hoặc thông qua một người khác, tiến hành ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức và là người đóng vai trò như một chủ thể, không phải là đại lý của người giao hàng hoặc các hãng vận tải tham gia vào các hoạt động vận tải đa phương thức, và đảm nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng.

“Giấy chứng nhận đăng ký” là giấy tờ do cơ quan thẩm quyền quốc gia ban hành xác nhận rằng nhà khai thác vận tải đa phương thức có tên trong danh sách đăng ký các nhà khai thác vận tải đa phương thức và được phép hoạt động.

“Quyền rút vốn đặc biệt (SDR)” là đơn vị kế toán được qui định bởi Quỹ Tiền Tệ Quốc Tế.

CHƯƠNG II

PHẠM VI ÁP DỤNG

ĐIỀU 2

Hiệp định này áp dụng đối với:

Tất cả các nhà khai thác vận tải đa phương thức theo danh sách đăng ký của mỗi cơ quan thẩm quyền quốc gia; và

b. Tất cả hợp đồng vận tải đa phương thức cho mục đích giải quyết các khiếu nại dân sự, nếu:

Địa điểm nhà khai thác vận tải đa phương thức đảm nhận trách nhiệm đối với hàng hóa như được nêu trong hợp đồng vận tải đa phương thức phải nằm trong một nước thành viên, hoặc

(ii) Địa điểm để nhà khai thác vận tải đa phương thức giao hàng như được nêu trong hợp đồng vận tải đa phương thức nằm trong một nước thành viên.

ĐIỀU 3

Theo Hiệp định này và các qui định được thông qua cho mục đích thực hiện Nghị định này, bất cứ khi nào một trong các thuật ngữ dưới đây: “Vận tải đa phương thức”,

“Nhà khai thác vận tải đa phương thức”, “Hợp đồng vận tải đa phương thức” hoặc “Hồ sơ vận tải đa phương thức”, xét về bản chất sẽ được hiểu là “Quốc Tế”.

CHƯƠNG III

HỒ SƠ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

ĐIỀU 4

1. Khi hàng hóa được đảm trách bởi nhà khai thác vận tải đa phương thức, nhà khai thác này sẽ phát hành vận đơn vận tải đa phương thức dưới hình thức có thể chuyển nhượng hoặc không thể chuyển nhượng, tùy lựa chọn của người giao hàng.

2. Vận đơn vận tải đa phương thức này sẽ được ký bởi nhà khai thác vận tải đa phương thức hoặc bởi một người được nhà khai thác ủy quyền.

3. Chữ ký trên vận đơn vận tải đa phương thức này có thể ở dạng viết tay, bản in, đục lỗ, đóng

dấu, các biểu tượng, hoặc dưới bất kỳ hình thức cơ học hoặc điện tử khác miễn là không trái với luật pháp của quốc gia nơi vận đơn được ban hành.

ĐIỀU 5

1. Vận đơn vận tải đa phương thức chứa những thông tin chi tiết dưới đây:

Bản chất chung của hàng hóa; các dấu hiệu cần thiết để nhận dạng hàng hóa; bảng kê khai, nếu áp dụng, về tính chất nguy hiểm hoặc dễ hư hỏng của hàng hóa; số lượng kiện hàng hoặc món hàng; và trọng lượng thô của hàng hóa, tất cả các chi tiết như được cung cấp bởi người giao hàng;

b. Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;

c. Tên và trụ sở kinh doanh của nhà khai thác vận tải đa phương thức;

d. Tên của người giao hàng;

e. Người nhận hàng;

f. Địa điểm và ngày tháng đảm nhận hàng hóa bởi nhà khai thác vận tải;

g. Địa điểm giao hàng;

h. Ngày hoặc thời gian giao hàng tại điểm giao hàng, nếu được thỏa thuận giữa các bên;

Lời xác nhận vận đơn vận tải đa phương thức là loại giấy tờ có thể chuyển nhượng hay không chuyển nhượng;

j. Địa điểm và ngày tháng ban hành vận đơn vận tải đa phương thức;

k. Chữ ký của nhà khai thác hoặc người được ủy quyền bởi nhà khai thác;

l. Giá cước cho mỗi phương thức vận tải, nếu được thỏa thuận rõ ràng giữa các bên, hoặc cước vận chuyển, bao gồm tiền tệ, trong phạm vi người nhận hàng phải trả;

m. Tuyến đường vận chuyển dự tính, các phương thức vận tải và địa điểm trung chuyển nếu đã biết trước tại thời điểm vận đơn vận tải đa phương thức được ban hành;

n. Bất kỳ thông tin cụ thể nào khác mà các bên có thể đưa vào vận đơn vận tải đa phương thức miễn là chúng không trái với pháp luật của quốc gia nơi vận đơn được ban hành.

2. Việc thiếu sót một hoặc nhiều chi tiết trong vận đơn vận tải đa phương thức được dẫn chiếu trong khoản 1, Điều này không ảnh hưởng đến tính chất pháp lý của vận đơn.

ĐIỀU 6

1. Vận đơn vận tải đa phương thức phải là bằng chứng hiển nhiên về việc đảm trách hàng hóa của nhà khai thác vận tải đa phương thức như được mô tả trong vận đơn trừ khi có sự chỉ định ngược lại, như “Việc chất tải, đếm kiện và đóng công-ten-nơ do người gửi hàng tự lo” hoặc một sự thể hiện tương tự, được thể hiện bằng bản in hoặc được in chồng lên vận đơn.

2. Chứng cứ ngược lại sẽ không được chấp nhận khi vận đơn vận tải đa phương thức đã được chuyển giao, hoặc thông báo trao đổi dữ liệu bằng điện tử tương đương đã được chuyển đến và xác nhận bởi người nhận hàng.

CHƯƠNG IV

TRÁCH NHIỆM CỦA NHÀ KHAI THÁC VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

ĐIỀU 7

Khoảng thời gian mà nhà khai thác vận tải đa phương thức chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo các điều khoản của Hiệp định này bắt đầu từ lúc tiếp nhận hàng hóa cho đến lúc giao hàng.

ĐIỀU 8

Nhà khai thác vận tải đa phương thức sẽ chịu trách nhiệm cho những hành vi và thiếu sót của

người làm công hoặc đại lý của mình khi họ hành xử trong khuôn khổ hợp đồng lao động, hoặc đối với bất kỳ người nào khác mà nhà khai thác vận tải sử dụng để thực hiện hợp đồng, như thể những hành vi và thiếu sót đó là của chính nhà khai thác.

ĐIỀU 9

Nhà khai thác vận tải đa phương thức cam kết thực hiện tất cả các hoạt động cần thiết để đảm bảo tiến độ giao hàng:

Khi vận đơn vận tải đa phương thức được phát hành dưới hình thức có thể chuyển nhượng cho người nộp bản gốc của vận đơn, hoặc

b. khi vận đơn được phát hành dưới hình thức có thể chuyển nhượng "theo lệnh" của người nộp bản gốc của vận đơn đã được xác nhận hợp lệ, hoặc

c. khi vận đơn vận tải đa phương thức được phát hành dưới hình thức có thể chuyển nhượng theo lệnh của đích danh một người nào đó dựa trên chứng cứ về nhân dạng và việc nộp vận đơn gốc; nếu vận đơn đó được chuyển "theo lệnh" hoặc để trống, các điều khoản của (b) trên đây được áp dụng, hoặc

d. khi vận đơn vận tải đa phương thức được phát hành dưới hình thức không thể chuyển nhượng cho người được gọi đích danh là người nhận hàng trong vận đơn dựa trên bằng chứng về nhân dạng của người đó, hoặc

e. khi không có vận đơn nào được phát hành như được chỉ dẫn bởi người giao hàng hoặc bởi một người nào đó có được ủy quyền bởi người giao hàng hoặc người nhận hàng theo hợp đồng vận tải đa phương thức để đưa ra những chỉ dẫn đó.

ĐIỀU 10

1. Nhà khai thác vận tải đa phương thức chịu trách nhiệm đối với những tổn thất do tổn thất hoặc hư hại gây ra cho hàng hóa cũng như sự tổn thất do trì hoãn trong quá trình giao hàng, nếu sự việc đó xảy ra trong thời hạn nhà khai thác đang chịu trách nhiệm đối với hàng hóa như được qui định tại Điều 7, trừ khi nhà khai thác chứng minh rằng họ, người làm công hoặc đại lý hoặc bất kỳ người nào khác được dẫn chiếu tại Điều 8 đã thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết nhằm né tránh sự cố cũng như hậu quả của nó.

2. Tuy nhiên, nhà khai thác vận tải đa phương thức không chịu trách nhiệm cho những mất theo sau sự trì hoãn trong quá trình giao hàng trừ khi người giao hàng đã đưa ra tuyên bố về lợi ích trong việc giao hàng đúng hạn vốn đã được chấp thuận bởi nhà khai thác vận tải đa phương thức.

ĐIỀU 11

1. Việc trì hoãn trong quá trình giao hàng xảy ra khi hàng hóa không được giao trong khoảng thời gian được thỏa thuận rõ ràng hoặc, trong khoảng thời gian được yêu cầu một cách hợp lý đối với một nhà khai thác vận tải biển nếu không có sự thỏa thuận đó, xem xét đến những tình huống của trường hợp.

2. Nếu hàng hóa không được giao trong vòng 90 ngày liên tiếp sau ngày giao hàng được xác định theo điều khoản trên đây, bất cứ người nào có quyền khiếu nại hàng hóa đều có thể xem hàng hóa đó đã bị mất nếu không có chứng cứ ngược lại.

ĐIỀU 12

Bất kể những điều khoản của Điều 10, nhà khai thác vận tải đa phương thức sẽ không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn trong quá trình giao hàng đối với hàng hóa được vận chuyển nếu nhà khai thác chứng minh được rằng sự kiện vốn gây ra tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn đó trong quá trình vận chuyển là một trong những tình huống dưới đây:

trường hợp bất khả kháng

b. Hành vi hoặc sự lơ đãng của người giao hàng, người nhận hàng hoặc đại diện hoặc đại lý của họ;

- c. đóng kiện, đánh dấu hoặc kiểm đếm hàng hóa không đầy đủ hoặc bị lỗi;
- d. Xử lý, chất hàng, xuống hàng, sắp xếp hàng được tiến hành bởi người giao hàng, người nhận hàng hoặc đại diện hoặc đại lý của họ;
- e. lỗi cố hữu hoặc tiềm ẩn trong hàng hóa;
- f. Đình công, đóng cửa công ty để gây áp lực nhân công, dừng hoặc hạn chế lao động vì bất kỳ lý do gì, dẫu là một phần hay toàn bộ;
- g. Đối với hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển hay trên đất liền, khi những tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn trong quá trình vận chuyển được gây ra bởi:
 - (i), hành vi, lơ đãng hoặc lỗi của thuyền trưởng, thuyền buôn, hoa tiêu hoặc người làm công của hãng vận tải trong quá trình vận hành hoặc quản lý tàu thuyền, hoặc
 - (ii) hỏa hoạn trừ khi được gây ra bởi lỗi thực sự của hãng vận tải.

Tuy nhiên, phải đảm bảo rằng bất cứ khi nào sự tổn thất hoặc hư hỏng xảy ra do tình trạng không đủ điều kiện ra khơi của tàu hàng, nhà khai thác vận tải có thể chứng minh rằng hoạt động thẩm tra đã được tiến hành để đảm bảo cho tàu có khả năng ra khơi lúc khởi đầu của chuyến hành trình.

ĐIỀU 13

1. Việc đánh giá bồi thường cho những tổn thất hoặc hư hỏng hàng hóa phải được thực hiện qua việc tham khảo giá trị của những hàng hóa đó tại địa điểm và thời gian chúng được giao cho người nhận hoặc tại địa điểm và thời gian chúng được giao theo hợp đồng vận tải đa phương thức.
2. Giá trị của hàng hóa được xác định theo giá hoán đổi hàng hóa hiện hành hoặc, giá thị trường hiện hành, hoặc tham khảo giá trị thông thường của hàng hóa cùng loại và chất lượng.

CHƯƠNG V

GỚI HẠN TRÁCH NHIỆM CỦA NHÀ KHAI THÁC VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

ĐIỀU 14

Trừ khi bản chất và giá trị của hàng hóa đã được kê khai trước khi chúng thuộc trách nhiệm quản lý của nhà khai thác vận tải đa phương thức và được đưa vào vận đơn vận tải, nhà khai thác trong mọi trường hợp sẽ không chịu trách nhiệm trước bất kỳ tổn thất hoặc hư hỏng gây ra cho hàng hóa với số tiền vượt quá mức tương đương 666.67 SDR cho mỗi kiện hàng hoặc đơn vị hàng hóa, hoặc 2 SDR mỗi kg trọng lượng thô của hàng hóa tổn thất hoặc hư hỏng, bất kể mức nào cao hơn.

ĐIỀU 15

Trường hợp một công-ten-nơ, một tấm pallet hoặc một vật dụng vận chuyển tương tự được chất lên nhiều hơn một kiện hàng hoặc đơn vị hàng hóa, những kiện hàng hoặc các đơn vị hàng vận chuyển khác được liệt kê trong vận đơn vận tải được đóng vào vật dụng vận chuyển đó sẽ được coi là các kiện hàng hoặc đơn vị hàng vận chuyển. Ngoài những điều nói trên, vật dụng vận chuyển này sẽ được coi là kiện hàng hoặc đơn vị hàng hóa.

ĐIỀU 16

Bất kể những quy định tại Điều 14 và 15, nếu việc vận tải không bao gồm vận chuyển hàng hóa bằng đường biển hoặc trên đất liền, trách nhiệm của nhà khai thác vận tải chỉ giới hạn trong khoản tiền không vượt quá 8.33 SDR cho mỗi kg trọng lượng thô hàng hóa tổn thất hoặc hư hỏng.

ĐIỀU 17

Khi việc tổn thất hoặc hư hỏng xảy đến với hàng hóa trong một giai đoạn cụ thể của quá trình vận tải đa phương thức, theo đó, công ước quốc tế hoặc luật áp dụng sẽ quy định một mức hạn

chế trách nhiệm khác nếu một hợp đồng tách riêng được ký cho giai đoạn vận chuyển này, vậy thì mức trách nhiệm của nhà khai thác vận tải đối với những tổn thất hoặc hư hỏng này sẽ được xác định trên cơ sở tham khảo các điều khoản của công ước hoặc luật áp dụng trên.

ĐIỀU 18

Nếu nhà khai thác vận tải chịu trách nhiệm đối với tổn thất theo sau sự trì hoãn trong quá trình giao hàng, hoặc sự tổn thất hoặc hư hỏng đến từ hậu quả đó chứ không phải hư hỏng hoặc tổn thất đối với hàng hóa, trách nhiệm của nhà khai thác vận tải chỉ giới hạn ở mức tiền không vượt quá mức tương đương của cước phí trong hợp đồng vận tải đa phương thức.

ĐIỀU 19

Trách nhiệm gộp lại của nhà khai thác vận tải không vượt quá mức trách nhiệm đối với tổng giá trị tổn thất của hàng hóa.

ĐIỀU 20

Nhà khai thác vận tải không được hưởng ưu đãi về trách nhiệm nếu chứng minh cho thấy rằng việc tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn trong quá trình giao hàng được gây ra từ hành vi hoặc thiếu sót cá nhân của nhà khai thác vận tải được tiến hành với ý định gây ra sự tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn đó hoặc vẫn liệu lĩnh thực hiện khi biết rằng hậu quả có thể xảy ra.

CHƯƠNG VI

TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GIAO HÀNG

ĐIỀU 21

1. Người giao hàng phải đảm bảo với nhà khai thác vận tải tính chính xác, tại thời điểm hàng hóa được nhà khai thác vận tải tiếp nhận, của tất cả các thông tin chi tiết liên quan đến bản chất chung của hàng hóa, các dấu hiệu, số lượng, trọng lượng, khối lượng... và, cả đặc tính nguy hiểm của hàng hóa nếu áp dụng, mà mình hoặc đại diện của mình cung cấp được kẹp vào vận đơn vận tải.

2. Người giao hàng phải đóng dấu hoặc dán nhãn hàng hóa nguy hiểm theo các công ước quốc tế hoặc bất kỳ qui định quốc gia nào có thể áp dụng.

3. Trường hợp người giao hàng bàn giao hàng hóa nguy hiểm đến nhà khai thác vận tải hoặc bất kỳ người nào đóng vai trò thay thế cho nhà khai thác, người giao hàng phải thông báo cho họ về tính chất nguy hiểm của hàng hóa và, nếu cần thiết, các biện pháp để phòng cần phải thực hiện. Nếu người giao hàng không làm điều này và nhà khai thác vận tải không biết gì về tính chất nguy hiểm đó:

Người giao hàng phải chịu trách nhiệm trước nhà khai thác vận tải về những tổn thất xảy ra trong quá trình vận chuyển hàng hóa đó; và

b. Hàng hóa có thể, bất cứ lúc nào, được dỡ xuống, phá hủy hoặc xử lý, tùy trường hợp yêu cầu, mà không phải trả bồi thường.

4. Các điều khoản của khoản 3, Điều này không được viện đến bởi bất cứ người nào nếu trong quá trình vận tải đa phương thức người đó đã nhận trách nhiệm đối với hàng hóa và biết rõ về tính chất nguy hiểm của chúng.

5. Nếu, trong trường hợp khoản 3(b) của Điều này không áp dụng hoặc không thể viện tới, hàng hóa nguy hiểm trở thành mối nguy hiểm thật sự cho tính mạng hoặc tài sản, chúng có thể được dỡ xuống, phá hủy hoặc xử lý, tùy tình huống yêu cầu, mà không phải bồi thường trừ khi có nghĩa vụ đóng góp vào tổn thất chung, hoặc trường hợp nhà khai thác vận tải đa phương thức có trách nhiệm theo Điều 10 và 11.

6. Người giao hàng phải bồi thường cho nhà khai thác vận tải về những tổn thất xảy ra từ việc cung cấp không đầy đủ và thiếu chính xác các thông tin chi tiết được dẫn trong các khoản trên.

7. Người giao hàng vẫn phải chịu trách nhiệm ngay cả khi vận đơn vận tải đã được mình chuyển

đi.

8. Quyền của nhà khai thác vận tải đối với việc đền bù trên trong mọi trường hợp sẽ không hạn chế trách nhiệm của mình theo hợp đồng vận tải đa phương thức đối với bất kỳ người nào ngoại trừ người giao hàng.

CHƯƠNG VII

THÔNG BÁO, KHIẾU NẠI VÀ HÀNH ĐỘNG

ĐIỀU 22

1. Trừ khi người nhận hàng gửi thông báo bằng văn bản về những tổn thất hoặc hư hỏng xảy ra cho hàng hóa, có nêu rõ bản chất chung của những tổn thất hoặc hư hỏng đó, đến nhà khai thác vận tải khi hàng hóa đã được bàn giao, việc bàn giao này là bằng chứng hiển nhiên về việc nhà khai thác đã giao hàng như được ghi trong vận đơn vận tải.

2. Trường hợp sự tổn thất hoặc hư hỏng không rõ ràng, vẫn áp dụng hiệu lực như trên nếu không có văn bản thông báo được gửi đi trong vòng sáu ngày liên tiếp sau ngày hàng hóa được bàn giao cho người nhận.

ĐIỀU 23

Trừ khi có những thỏa thuận khác, bất kỳ hành động nào liên quan đến vận tải đa phương thức theo Hiệp định này đều bị khống chế về thời gian trừ khi các thủ tục tòa án hoặc trọng tài được tiến hành trong khoảng thời gian chín tháng sau ngày giao hàng hoặc, nếu chúng không được bàn giao sau ngày mà lẽ ra phải được bàn giao hoặc sau ngày theo đó, căn cứ Điều 11, khoản 2, việc không giao hàng sẽ cho người nhận hàng quyền thừa nhận rằng hàng hóa đã mất.

ĐIỀU 24

1. Các điều khoản trong Hiệp định này áp dụng đối với tất cả các khiếu nại đối với nhà khai thác vận tải liên quan đến thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức, bất kể đó là khiếu nại vi phạm hợp đồng hoặc vi phạm ngoài hợp đồng.

2. Tương tự, các điều khoản trên được áp dụng bất cứ khi nào các khiếu nại liên quan đến việc thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức được tiến hành đối với bất kỳ người làm công, đại lý hoặc cá nhân khác mà dịch vụ của họ được nhà khai thác vận tải sử dụng để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức, bất kể đó là những khiếu nại trong hay ngoài hợp đồng, và trách nhiệm gộp lại của nhà khai thác vận tải và những người làm công, đại lý hoặc cá nhân khác sẽ không vượt quá hạn mức như được qui định tại Điều 14 đến 19.

3. Bất kể qui định của khoản 2, một người làm công hoặc đại lý của nhà khai thác vận tải hoặc cá nhân khác mà dịch vụ của họ được nhà khai thác sử dụng để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức không được hưởng hạn chế trách nhiệm nếu được chứng minh rằng sự tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn trong quá trình giao hàng xuất phát từ hành vi hoặc thiếu sót cá nhân của người làm công, đại lý hoặc cá nhân khác được tiến hành với ý định gây ra tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn đó hoặc thực hiện một cách bất cẩn khi biết rõ rằng tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn đó có thể xảy ra.

CHƯƠNG VIII

THẨM QUYỀN

ĐIỀU 25

1. Trong tố tụng tư pháp liên quan đến vận tải đa phương thức quốc tế theo Hiệp định này, nguyên đơn, tùy theo lựa chọn của mình, có thể khởi kiện tại một tòa án mà, theo pháp luật của nước nơi tòa án tọa lạc, có đủ thẩm quyền và quyền hạn xét xử tại một trong những địa điểm dưới đây:

Trụ sở kinh doanh chính hoặc nơi cư trú của bị đơn; hoặc

b. Địa điểm nơi hợp đồng vận tải đa phương thức được lập với điều kiện bị đơn có trụ sở kinh

doanh, chi nhánh hoặc đại lý thông qua đó hợp đồng được lập; hoặc

c. Địa điểm tiếp nhận trách nhiệm vận chuyển đa phương thức hoặc địa điểm giao hàng; hoặc

d. Bất kỳ địa điểm nào được chỉ định cho mục đích này trong hợp đồng vận tải đa phương thức và được ghi trong vận đơn vận tải.

2. Bất kể những điều khoản của khoản 1, Điều này, một thỏa thuận về phân xử trọng tài được lập bởi các bên sau khi phát sinh khiếu kiện, chỉ định địa điểm nơi nguyên đơn có thể tiến hành khởi kiện, sẽ có hiệu lực.

ĐIỀU 26

1. Theo qui định của Điều này, các bên có thể thống nhất bằng văn bản rằng bất kỳ tranh chấp nào có thể phát sinh liên quan đến vận tải đa phương thức quốc tế theo Hiệp định này phải được chuyển đến trọng tài phân xử.

2. Các thủ tục tố tụng trọng tài, theo sự lựa chọn của nguyên đơn, được tiến hành tại một trong các địa điểm sau:

Địa điểm tại một quốc gia trong lãnh thổ của nó;

Trụ sở kinh doanh chính hoặc nơi cư trú của bị đơn; hoặc

(ii) Địa điểm nơi hợp đồng vận tải đa phương thức được lập với điều kiện bị đơn có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hoặc đại lý thông qua đó hợp đồng được lập; hoặc

(iii) Địa điểm tiếp nhận trách nhiệm vận chuyển đa phương thức hoặc địa điểm giao hàng: Hoặc

b. Bất kỳ địa điểm nào khác được chỉ định cho mục đích đó trong điều khoản hoặc thỏa thuận phân xử trọng tài.

3. Trọng tài hoặc tòa án trọng tài sẽ áp dụng các điều khoản của Hiệp định này.

4. Các qui định của khoản 2 và 3 của Điều này được coi là một phần của mỗi điều khoản hoặc thỏa thuận phân xử trọng tài và bất kỳ một điều nào trong điều khoản hoặc thỏa thuận đó vốn không phù hợp sẽ được coi là vô hiệu.

5. Không qui định nào trong Điều này làm ảnh hưởng đến tính hiệu lực của thỏa thuận về phân xử trọng tài được lập bởi các bên sau khi khiếu kiện liên quan đến vận tải đa phương thức phát sinh.

ĐIỀU 27

1. Bất kỳ yêu cầu nào trong vận đơn vận tải cũng trở nên vô hiệu và không còn hiệu lực nếu trực tiếp hay gián tiếp đi chệch khỏi các điều khoản của Hiệp định này và, cụ thể hơn nếu các yêu cầu được lập ra gây phương hại đến người giao hàng hoặc người nhận hàng. Điều này không ảnh hưởng đến các yêu cầu khác được ghi trong vận đơn.

2. Bất kể những qui định của khoản 1, Điều này, nhà khai thác vận tải đa phương thức có thể, với sự đồng ý của người giao hàng, gia tăng trách nhiệm và nghĩa vụ của mình theo các điều khoản của Hiệp định này.

ĐIỀU 28

Các điều khoản của Hiệp định này không ngăn cản việc áp dụng các qui định về điều chỉnh khoản tổn thất chung được nêu trong hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc trong luật pháp quốc gia liên quan trong chừng mực có thể áp dụng.

CHƯƠNG IX

CÁC NHÀ KHAI THÁC VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

ĐIỀU 29

Một nhà khai thác vận tải đa phương thức của bất kỳ quốc gia thành viên nào cũng phải đăng ký với cơ quan thẩm quyền quốc gia của nước mình. Cơ quan thẩm quyền quốc gia phải duy trì

danh sách đăng ký của các nhà khai thác vận tải đa phương thức đã được đăng ký hợp lệ.

ĐIỀU 30

1. Để được đưa tên vào danh sách trên, tổ chức liên quan cần nộp hồ sơ đăng ký cho cơ quan thẩm quyền quốc gia tương ứng và cam kết thực hiện mọi yêu cầu như được qui định trong luật quốc gia. Tổ chức đăng ký gia nhập tối thiểu:

Phải có tư cách pháp nhân theo qui định của nước thành viên nơi mà mình đăng ký;

b. Phải có cơ sở tại nước thành viên nơi mình đăng ký;

c. Phải có hợp đồng bảo hiểm, có sự bảo đảm từ hội bảo vệ và bồi thường, hoặc có phương án tài chính thay thế để trang trải nghĩa vụ thanh toán đối với những tổn thất, hư hỏng hoặc trì hoãn trong quá trình giao hàng theo hợp đồng vận tải đa phương thức cũng như những rủi ro hợp đồng; và

d. Phải duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc cung cấp một sự bảo đảm tương đương.

2. Các nước thành viên phải đảm bảo tính minh bạch của luật pháp, các qui định và thủ tục hành chính tương ứng của mình liên quan đến việc đăng ký.

3. Tất cả các nước thành viên phải đệ trình danh sách đăng ký các nhà khai thác vận tải đa phương thức và thông báo về những thay đổi liên quan lên Tổng thư ký ASEAN không trễ hơn sáu tháng sau khi Hiệp định có hiệu lực. Tổng thư ký ASEAN sẽ ngay lập tức chuyển thông báo này đến các nước thành viên.

ĐIỀU 31

Cơ quan thẩm quyền quốc gia phải ban hành giấy chứng nhận đăng ký tương ứng hoặc từ chối ban hành với một quyết định kèm theo trong khoảng thời gian không quá 60 ngày dương lịch kể từ ngày việc hoàn tất các yêu cầu được nêu tại Điều 30 đã được chứng minh.

ĐIỀU 32

1. Đăng ký do cơ quan thẩm quyền quốc gia của bất kỳ nước thành viên nào cấp sẽ cho phép nhà khai thác vận tải đa phương thức được hoạt động trong bất kỳ nước thành viên nào miễn là các yêu cầu theo khoản 4 (b) của Điều này được đáp ứng.

2. Trong thời gian tạm thời, khi khoản 1 của Điều này không thể áp dụng được, bất kỳ nước thành viên nào cũng có thể, trên cơ sở tương hỗ, cho phép các nhà khai thác vận tải đã được cấp đăng ký hợp lệ bởi cơ quan thẩm quyền quốc gia của bất kỳ nước thành viên khác được hoạt động trong lãnh thổ của mình.

3. Các nước thành viên phải thông báo Tổng thư ký ASEAN không trễ hơn sáu tháng kể từ thời điểm Hiệp định này được ký nếu họ không thể thực hiện khoản 1 của Điều này. Những nước thành viên này cũng thông báo rõ lý do liên quan cho Tổng thư ký ASEAN để gửi đến các nước thành viên khác.

4. Đối với các nước thành viên mà luật pháp và qui định của họ cho phép hoạt động như được nêu tại khoản 1 của Điều này:

Việc cho phép hoạt động sẽ tiếp tục có hiệu lực cho đến khi nào có một thông báo chính thức bằng văn bản của cơ quan thẩm quyền quốc gia gửi cho nhà khai thác vận tải về việc đình chỉ hoặc tạm dừng đăng ký.

b. một khai thác vận tải được đăng ký tại một nước thành viên muốn hoạt động tại các nước thành viên khác, nhà khai thác đó phải nộp một bản sao giấy chứng nhận đăng ký được phát hành hợp lệ bởi cơ quan thẩm quyền quốc gia của mình cho cơ quan thẩm quyền quốc gia của nước thành viên kia nơi nhà khai thác có đại diện hợp pháp như hợp đồng thành lập đại lý hoặc văn phòng chi nhánh tại nước thành viên mà nhà khai thác muốn hoạt động.

5. Các nước thành viên đã gửi thông báo cho Tổng thư ký ASEAN theo khoản 3 của Điều này

phải thông báo về việc thực hiện khoản 1, Điều này khi được áp dụng. Việc cho phép tạm thời trên tinh thần hỗ tương theo khoản 2 và 4 của Điều này sẽ tự động rút lại ba tháng sau khi đã thông báo cho Tổng thư ký ASEAN.

6. Các qui định của Điều này không làm ảnh hưởng đến luật pháp và qui định của các nước thành viên về quyền hoạt động vận tải đơn phương thức dành cho cho công dân của họ.

CHƯƠNG X

CÁC ĐIỀU KHOẢN KHÁC

ĐIỀU 33

1. Các nước thành viên phải nỗ lực tổ chức và qui định bên trong lãnh thổ của mình tất cả các vấn đề cần thiết để thúc đẩy hiệu quả việc vận chuyển hàng hóa qua các phương thức vận tải khác nhau hoặc bởi các nhà khai thác vận tải đa phương thức theo Hiệp định này.
2. Các điều khoản của Hiệp định này trong mọi trường hợp sẽ không đưa vào bất kỳ một hạn chế nào về trang thiết bị mà các nước đã cấp hoặc có thể cấp lẫn nhau trên cơ sở các thỏa thuận hoặc hiệp ước song phương hoặc đa phương.
3. Không qui định nào trong Hiệp định này được coi là hạn chế hoặc làm giảm đi quyền và nghĩa vụ của một nhà khai thác vận tải đa phương thức, hãng vận tải, người nhận hàng, người giao hàng hoặc bất kỳ nước thành viên nào được qui định theo luật nội địa được ban hành bởi bất kỳ nước thành viên hoặc luật pháp quốc tế thông qua các thỏa thuận song phương, khu vực hoặc đa phương hiện hành hoặc tương lai được ký kết bởi bất kỳ nước thành viên nào nhằm bảo vệ sức khỏe con người, an toàn cộng đồng và môi trường miễn là không nước thành viên nào bị ràng buộc bởi bất kỳ thỏa thuận hoặc hợp đồng mà mình không phải là bên tham gia.

ĐIỀU 34

Các cơ quan thẩm quyền quốc gia được chỉ định bởi các nước thành viên phải chịu trách nhiệm thực hiện Hiệp định này trong lãnh thổ tương ứng của mình.

ĐIỀU 35

Không gây ảnh hưởng đến các qui định của Điều 34 và những quyền khác được trao theo Hiệp định này, các cơ quan thẩm quyền quốc gia của các nước thành viên sẽ chịu trách nhiệm phối hợp tất cả các mặt về vận tải đa phương thức với người sử dụng, nhà khai thác, các nhà chức trách và các cơ quan quốc gia và quốc tế.

CHƯƠNG XI

CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

ĐIỀU 36

Hiệp định này hoặc bất kỳ hành động nào được tiến hành theo đó sẽ không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của các nước thành viên theo công ước quốc tế hiện hành và tương lai áp dụng vào hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc bất kỳ bộ phận nào của nó cũng như luật quốc gia liên quan để thực hiện những công ước đó.

ĐIỀU 37

Các điều khoản của Nghị định thư ASEAN về Cơ Chế Giải Quyết Tranh Chấp ký tại Viêng Chăn, Lào ngày 29 tháng 11 năm 2004 áp dụng vào việc trao đổi và giải quyết tranh chấp theo Hiệp định này trừ khi tranh chấp đó liên quan đến việc áp dụng Điều 36.

ĐIỀU 38

Bất kỳ sửa đổi nào đối với các điều khoản của Hiệp định này đều trở nên có hiệu lực nếu được sự thống nhất của tất cả các nước thành viên.

ĐIỀU 39

Hiệp định này phụ thuộc vào việc phê chuẩn hoặc chấp thuận bởi các nước thành viên.

ĐIỀU 40

Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận được đệ trình lên Tổng thư ký ASEAN để gửi đến tất cả các nước thành viên.

ĐIỀU 41

1. Các nước thành viên được tạo mọi sự linh hoạt trong việc thực hiện Hiệp định này. Hai nước thành viên hoặc nhiều hơn có thể tiến hành thực hiện trước nếu các nước thành viên khác chưa sẵn sàng.

2. Hiệp định này đi vào hiệu lực vào ngày thứ 30 sau khi Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận thứ hai được đệ trình và chỉ có hiệu lực đối với các nước thành viên đã phê chuẩn hoặc chấp thuận Hiệp định này mà thôi. Đối với mỗi nước thành viên đã phê chuẩn hoặc chấp thuận Hiệp định này sau khi đệ trình Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận thứ hai, Hiệp định này có hiệu lực vào ngày thứ ba mươi sau khi Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận được đệ trình.

ĐIỀU 42

Không có qui định riêng nào được lập bổ sung cho Hiệp định này vào thời điểm ký kết, phê chuẩn hoặc chấp thuận.

ĐỂ LÀM BẰNG, những người tham gia dưới đây, được sự ủy quyền hợp thức của chính phủ tương ứng, đã ký vào Hiệp Định Khung ASEAN về Vận Tải Đa Phương Thức.

ĐƯỢC LÀM TẠI Viêng Chăn, Lào, ngày 17 tháng 11 năm 2005, thành một bản gốc duy nhất bằng tiếng Anh.

Thay mặt chính phủ Brunei Darussalam:

DATO PADUKA YUSOFF ABD HAMID

Thứ trưởng thông tin

Thay mặt Vương Quốc Cambodia:

SUNCHANTHOL

Bộ trưởng công trình công cộng và giao thông

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Indonesia:

WENDY ARITENANG

Tổng thư ký – Bộ trưởng giao thông vận tải

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Dân Chủ Nhân Dân Lào:

BOUATHONG VONGLOKHAM

Bộ Trưởng Truyền Thông, Vận Tải, Bưu Chính và Xây Dựng

Thay mặt chính phủ Malaysia:

DATO' SRI CHANKONGCHOY

Bộ Trưởng Giao Thông

Thay mặt chính phủ Liên Bang Myanmar:

MAJOR GENERAL THEIN SWE

Bộ Trưởng Giao Thông

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Philippines:

RICARDO E. ALFONSO

Thứ Trưởng Vận Tải Đường Bộ

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Singapore:

YEO CHEOW TONG

Bộ Trưởng Giao Thông

Thay mặt chính phủ Vương Quốc Thái Lan:

MAHIDOL CHANTRANGKURN

Thứ Trưởng Giao Thông

Thay mặt chính phủ Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam:

ĐÀO ĐÌNH BÌNH

Bộ Trưởng Bộ Giao Thông