

Chương 3: Chuyển chở hàng hóa ngoại thương bằng đường hàng không

- I. Khái quát về vận tải hàng không
- II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không
- III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế
- IV. Chứng từ vận tải hàng không
- V. Cước phí hàng không
- VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

1

I. Khái quát về vận tải hàng không

1. Khái niệm vận tải hàng không
2. Vai trò của vận tải hàng không
3. Đặc điểm của vận tải hàng không
4. Hạn chế của vận tải hàng không
5. Các loại hàng được vận chuyển trong vận tải hàng không

2

I. Khái quát về vận tải hàng không

1. Khái niệm vận tải hàng không (VTHK)

- VTHK theo nghĩa rộng là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác việc chuyên chở bằng máy bay một cách có hiệu quả
- Theo nghĩa hẹp: VTHK là sự di chuyển của máy bay trong không trung nhằm thực hiện việc vận chuyển hành khách, hàng hóa, hành lý, bưu kiện.

3

I. Khái quát về vận tải hàng không

2. Vai trò của vận tải hàng không

- có vị trí quan trọng trong việc giao lưu kinh tế - văn hóa giữa các dân tộc, các quốc gia trên thế giới; góp phần quan trọng trong việc mở mang nhiều vùng kinh tế
- Là phương thức vận tải chủ yếu trong du lịch quốc tế
- Chiếm vị trí số một trong chuyên chở các mặt hàng:
 - + hàng nhạy cảm với thời gian (màu hồng, nhanh hư,...)
 - + hàng có tính chất thời vụ, đòi hỏi phải giao ngay để đáp ứng nhu cầu và thời cơ thị trường
 - + thư từ, hàng cứu trợ khẩn cấp, hàng đặc biệt (động vật sống, thi hài người chết...)
 - + hàng có giá trị cao, quý hiếm → 1% khối lượng, 20% giá trị
- Là mắt xích quan trọng để liên kết các phương thức vận tải, góp phần phát triển VTĐPT

4

I. Khái quát về vận tải hàng không

3. Đặc điểm của vận tải hàng không

- Tuyến đường tự nhiên, đường bay thẳng
- Tốc độ cao, thời gian vận tải nhanh nhất
- Là phương thức vận tải an toàn nhất:
 - + thời gian nhanh → xác suất xảy ra rủi ro thấp
 - + tuyến đường bay thẳng trên không trung, ít phụ thuộc yếu tố địa hình và địa lý
 - + đối tượng chuyên chở (người, hàng quý hiếm, giá trị cao)
- Luôn đòi hỏi sử dụng công nghệ cao
- Cung cấp các dịch vụ có tiêu chuẩn cao hơn hẳn
- Chứng từ, thủ tục đơn giản, dễ thực hiện, thống nhất cao trên phạm vi quốc tế

5

I. Khái quát về vận tải hàng không

4. Hạn chế của Vận tải hàng không

- Giá cước cao
- Không phải phương thức vận tải phổ thông, không phù hợp trong chuyên chở hàng khối lượng lớn, hàng cồng kềnh, giá trị nhỏ
- Đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho ngành
- Tai nạn hàng không khi đã xảy ra thường gây tổn thất lớn và mang tính chất hủy diệt

6

I. Khái quát về vận tải hàng không

5. Các loại hàng được vận chuyển trong vận tải hàng không:

- Thư bưu kiện (airmail)
- Hàng chuyển phát nhanh (express)
- Hàng hóa thông thường (airfreight):
 - bao gồm các loại hàng hóa khác như:
 - + hàng quý hiếm, có giá trị cao
 - + hàng nhạy cảm với thời gian
 - + hàng có tính chất thời vụ
 - + hàng đặc biệt (động vật sống, thi hài người chết...)

7

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

1. Cảng hàng không (Airport)
2. Máy bay (aircraft, airplane)
3. Đơn vị xếp hàng trên máy bay – ULD (Unit Load Device)
4. Thiết bị xếp dỡ, vận chuyển trong khu vực cảng hàng không

8

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

1. Cảng hàng không (Airport)

- Khái niệm cảng hàng không (Đ47.1 Luật HKDD 2006): là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không.
- Phân loại cảng hàng không:
 - Cảng hàng không quốc tế: phục vụ vận chuyển quốc tế và nội địa;
 - Cảng hàng không nội địa: chỉ phục vụ vận chuyển nội địa.
- Khái niệm sân bay (Đ47.2 Luật HKDD 2006): là khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.

9

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

2. Máy bay (aircraft, airplane)

- Khái niệm (Đ13.1 Luật HKDD 2006): là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí
- Phân loại căn cứ vào đối tượng chuyên chở:
 - Máy bay chở khách (passenger aircraft)
 - Máy bay chở hàng (all cargo aircraft - freighters)
 - Máy bay hỗn hợp (Mixed/Combination aircraft)
- Phân loại căn cứ vào nước sản xuất: Mỹ, Anh, Pháp, Hà Lan, Nga, Italia,...
- Phân loại căn cứ vào số ghế hành khách:
 - Loại nhỏ: 50 – 100 ghế
 - Loại trung bình: 100 – 200 ghế
 - Loại lớn: trên 200 ghế

10

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

3. Đơn vị xếp hàng trên máy bay – ULD (unit load device)

- ✓ Khái niệm: ULD là một thuật ngữ chỉ các thiết bị dùng để chất hàng trên máy bay, phù hợp với kích thước và cấu tạo khoang máy bay. Nó cho phép đóng gói một lượng lớn hàng hóa khác nhau vào một đơn vị duy nhất.
- ✓ Lợi ích của ULD:
 - Khai thác tối đa thể tích chứa hàng trong hầm hàng
 - Thuận lợi cho việc xếp dỡ, kiểm soát hàng hóa
 - Góp phần bảo vệ an toàn cho hàng hóa

11

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

3. Đơn vị xếp hàng trên máy bay – ULD (unit load device)

- ✓ ULD gồm 2 loại chính sau:
 - Pallet máy bay (aircraft pallet) – khay hàng (mâm): khay hàng bằng nhôm, có thể có hoặc không có lưới phủ lên hàng hóa để cố định
 - Container máy bay (aircraft container): các thùng chứa hàng bằng nhôm hoặc vật liệu tổng hợp, có hình dạng cố định
- ✓ Kích thước ULD: thường được thiết kế với kích thước chuẩn (tiêu chuẩn IATA), phù hợp với hệ thống khóa móc được chế tạo trên khoang chất hàng của các loại máy bay khai thác thương mại thân rộng.

12

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

3. Đơn vị xếp hàng trên máy bay – ULD (unit load device)

✓ Mã số nhận dạng ULD: gồm phần số, phần chữ.

Ví dụ: VRA16036VN

→ Dãy chữ cái đầu: ký hiệu loại container/ pallet (VRA là ký hiệu của pallet xếp 2 tầng ô tô theo tiêu chuẩn IATA)

→ Dãy số tiếp theo (16036): số container/ pallet được vận chuyển

→ Dãy chữ cái cuối: ký hiệu tên gọi của hàng không theo IATA

13

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

4. Các thiết bị xếp dỡ vận chuyển hàng hóa trong khu vực cảng hàng không

- xe vận chuyển container/pallet trong sân bay (container/pallet transporter)
- xe nâng (forklift truck)
- thiết bị nâng container/pallet (high loader)
- băng chuyền hàng rời (self propelled conveyor)
- giá đỡ (Dolly)

14

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

1. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế
2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế
3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không quốc tế
4. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

15


III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

1. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế
 - Tổ chức hàng không dân dụng thế giới – ICAO
 - Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế - IATA
 - Hiệp hội các hãng hàng không Châu Á – Thái Bình Dương – APPA
 - Liên minh hàng không ngôi sao – Star Alliance
 - Liên minh hàng không toàn cầu – Sky Team
 - Liên minh hàng không One World

16


Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
ICAO – International Civil Aviation Organization-1947

- Do Liên Hiệp Quốc lập ra năm 1947
- Trụ sở chính: Montreal
- Các văn phòng tại: Paris, Dakar, Cairo, Bangkok, Lima và Mexico
- Mục đích ra đời:
 - Thiết lập các nguyên tắc chung trong VTHKQT
 - Đề ra các tiêu chuẩn kỹ thuật chung trong ngành công nghiệp VTHK
 - Thúc đẩy hàng không dân dụng quốc tế phát triển
- Hiện nay có gần 190 quốc gia thành viên
- Việt Nam là thành viên chính thức của ICAO ngày 2/4/1980




Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế
IATA – International Air Transport Association

- Thành lập năm 1945
- Trụ sở chính: Montreal
- Văn phòng: New York, Geneva, London, Bangkok, Singapore...
- Mục đích ra đời:
 - Đẩy mạnh vận chuyển hàng không an toàn, thường xuyên, kinh tế.
 - Khuyến khích thương mại hàng không và nghiên cứu các vấn đề có liên quan đến thương mại hàng không.
 - Thống nhất các quy định, luật lệ, thể lệ quốc tế về vận chuyển hàng không.
 - Hợp tác với ICAO và các tổ chức quốc tế khác.
- Thành viên của IATA là các hãng hàng không đăng ký ở các nước thành viên ICAO (hiện nay có khoảng 270 thành viên). Hãng HKQG Việt Nam (VNA) là thành viên chính thức của IATA từ 5/11/2006



Hiệp hội các hãng hàng không châu Á – Thái Bình Dương
AAPA - Association of Asia Pacific Airlines-1965 Manila

- Thành lập năm 1965 tại Manila



ASSOCIATION OF ASIA PACIFIC AIRLINES

- AAPA có 19 hãng hàng không là thành viên chính thức

- *VNA là thành viên của AAPA từ tháng 11/1997*

19

Liên minh hàng không ngôi sao - Star Alliance

(Star Alliance members)



(Partner airlines)



- Là liên minh các hãng hàng không lớn nhất thế giới, thành lập ngày 14.5.1997

- Hiện có 23 hội viên toàn phần, 6 hội viên cộng tác với khoảng 4.350 máy bay

20

Liên minh hàng không toàn cầu – Sky Team




- Là liên minh các hãng hàng không lớn thứ hai thế giới, sau Star Alliance, thành lập ngày 22/06/2000.

- SkyTeam hiện có 12 hội viên toàn phần, 3 hội viên cộng tác với khoảng 2.513 máy bay.

- Vietnam Airlines (Việt Nam) (10/6/2010)

21

oneworld




BESTRONG ORGANIZATION

- Liên minh các hãng hàng không lớn thứ ba thế giới, được thành lập ngày 1/2/1999

- Hiện có 11 hội viên toàn phần với khoảng 2350 máy bay

22

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế

2.1. Hệ thống Công ước Vacsava

- CƯ Vacsava 1929 – CƯ quốc tế để thống nhất một số quy tắc liên quan đến VTHK quốc tế → đây là CƯ gốc. Hiện nay, có 130 quốc gia đã phê chuẩn. Việt Nam tham gia CƯ Vacsava 11/10/1982

- Các văn bản sửa đổi bổ sung CƯ Vacsava 1929:

NDT Hague 1955, ký ngày 28/09/1955 tại Hague (Hà Lan)

CƯ Guadalajara 1961, ký ngày 18/9/1961 tại Guadalajara (Mexico)

HD Montreal 1966 được thông qua tại Montreal ngày 13/05/1966

NDT Guatemala 1971, ký ngày 8/3/1971 tại Guatemala

4 NDT Montreal 1975 (các bản số 1,2,3,4), ký 25/09/1975

23

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế

2.1. Hệ thống Công ước Vacsava

- Nội dung sửa đổi cơ bản CƯ Vacsava 1929: trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

+ NDT Hague 1955: loại bỏ miễn trách lỗi hàng vận, bổ sung thêm miễn trách nội tử

+ CƯ Guadalajara 1961: quy định thêm TN của người CC thực tế và người CC theo hợp đồng nếu HH được vận chuyển bởi nhiều người CC khác nhau

+ HD Montreal 1966: quy định TN của người CC đối với hành trình có một điểm thuộc Mỹ

+ HD Guatemala 1971: nâng GHTN đối với hành khách, tư trang và hành lý xách tay, GHTN đối với hàng hóa không đổi

+ NDT Montreal 1975: quy đổi đồng tiền tính GHTN từ đồng Fr Vàng sang đồng SDR

24

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế

2.2. Công ước Montreal 1999

- CƯ thống nhất những quy tắc về VTHK quốc tế, ký 28/5/1999, tại Montreal
- Có hiệu lực khi đủ 30 nước tham gia ký kết phê chuẩn: ngày 28/6/2004
- Nội dung phù hợp với sự phát triển của VTHK quốc tế hiện nay và đảm bảo lợi ích hơn cho người sử dụng dịch vụ

25

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế

2.3. Các CƯ quốc tế về HK dân dụng:

CƯ Paris 1919; CƯ Habana 1928; CƯ Rome năm 1933 (quy định giới hạn TN của người khai thác HK đối với người thứ ba);

CƯ Rome 1952 bổ sung cho CƯ Rome 1933; CƯ Chicago 1944; CƯ Tokyo 1963 (tội phạm và các hành vi khác gây ra trên máy bay);

CƯ Hague 1970 (về chống không tặc);

CƯ Montréal 1971 (về phá hoại máy bay và sân bay).

26

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

3. Trách nhiệm của người chuyên chở HK đối với HH theo CƯ Vacsava 1929

3.1. Thời hạn trách nhiệm

- Thời hạn trách nhiệm: người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển bằng máy bay (trong cảng hàng không, trong máy bay, hoặc bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không) => "từ sân bay đến sân bay"

27

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

3. Trách nhiệm của người chuyên chở HK đối với HH theo CƯ Vacsava 1929

3.2. Cơ sở trách nhiệm

- ✓ Trách nhiệm: người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng và chậm giao hàng xảy ra trong quá trình VTHK (sau 7 ngày kể từ ngày đáng lẽ hàng phải được giao)
- ✓ Miễn trách: nếu người chuyên chở chứng minh được:
 - Anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng các biện pháp cần thiết hợp lý để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng những biện pháp phòng tránh như vậy
 - Thiệt hại do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay → lỗi hàng vận bị bãi bỏ trong Hague 1955
 - Thiệt hại do nội tử của vỏ máy bay hay các trang thiết bị trên máy bay → bỏ sung trong Hague 1955

28

III. Chuyên chở hàng hóa bằng vận tải hàng không quốc tế

3. Trách nhiệm của người chuyên chở HK đối với HH theo hệ thống CƯ Vacsava 1929

3.3. Giới hạn trách nhiệm

- Hàng có kê khai giá trị: bồi thường giá trị kê khai hoặc giá trị thực tế (nếu GTKK > GTTT)
- Hàng không kê khai giá trị: bồi thường theo GHTN được quy định trong nguồn luật điều chỉnh vận đơn hàng không

Chú ý:

- **Đ25:** Người cc sẽ ko được áp dụng GHTN nếu thiệt hại là do lỗi cố ý của người cc và đại lý của họ
- **Đ2:** CƯ này ko áp dụng với việc vận chuyển về bưu điện

29

GHTN của HHK đối với hàng hoá

STT	Điều ước	Hàng hoá/ hành lý ký gửi (1 kg)
1	CƯ Vacsava 1929	250 Fr Vàng
2	NDT Hague 1955	250 Fr Vàng (~ 20 USD)
3	CƯ Guadalajara 1961	-
4	HĐ Montreal 1966 (áp dụng với hành trình có điểm thuộc Mỹ)	20 USD/ 1kg; hoặc 9,07 USD/ 1 pound
5	CƯ Guatemala 1971	250 Fr Vàng
6	NDT Montreal 1975 No1	17 SDR
7	NDT Montreal 1975 No2	17 SDR
8	NDT Montreal 1975 No3	17 SDR
9	NDT Montreal 1975 No4	-
10	CƯ Montreal 1999	17 SDR

30

Giới hạn trách nhiệm của HHK đối với HK		
STT	Điều ước	Hành khách (1 người)
1	CÚ Vacxava 1929	125.000 Fr Vàng
2	NĐT Hague 1955	250.000 Fr Vàng (~ 20.000 USD)
3	CÚ Guadalajara 1961	-
4	HĐ Montreal 1966 (áp dụng với hành trình có điểm thuộc Mỹ)	75.000 USD có án phí dân sự; hoặc 58.000 USD không án phí dân sự
5	CÚ Guatemala 1971	1.500.000 Fr Vàng
6	NĐT Montreal 1975 No1	8.300 SDR
7	NĐT Montreal 1975 No2	16.600 SDR
8	NĐT Montreal 1975 No3	100.000 SDR và 4150 SDR/ chậm trễ
9	NĐT Montreal 1975 No4	-
10	CÚ Montreal 1999	100.000 SDR và 4150 SDR/ chậm trễ

GHTN của HHK đối với tư trang và hành lý xách tay		
STT	Điều ước	Tư trang/ hành lý xách tay (1 người)
1	CÚ Vacxava 1929	5.000 Fr Vàng
2	NĐT Hague 1955	5.000 Fr Vàng
3	CÚ Guadalajara 1961	-
4	HĐ Montreal 1966 (áp dụng với hành trình có điểm thuộc Mỹ)	400 USD hoặc 500 USD hành trình có điểm thuộc Mỹ
5	CÚ Guatemala 1971	15.000 Fr Vàng
6	NĐT Montreal 1975 No1	332 SDR
7	NĐT Montreal 1975 No2	332 SDR
8	NĐT Montreal 1975 No3	1.000 SDR
9	NĐT Montreal 1975 No4	-
10	CÚ Montreal 1999	1.000 SDR

4. Khiếu nại người chuyên chở HK

- **Thời hạn thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở**
 - Theo CÚ Vacxava (Đ26):
 - + Hành lý: 3 ngày kể từ ngày nhận
 - + Hàng hóa bị tổn thất: 7 ngày kể từ ngày nhận
 - + Chậm giao hoặc mất hàng: 14 ngày kể từ ngày đáng lẽ phải giao hoặc từ ngày nhận được thông báo mất hàng của ncc
 - Theo NĐT Hague 1955 (Đ15):
 - + Hành lý: 7 ngày kể từ ngày nhận
 - + Hàng hóa bị tổn thất: 14 ngày kể từ ngày nhận
 - + Chậm giao hoặc mất hàng: 21 ngày kể từ ngày đáng lẽ phải giao hoặc từ ngày nhận được thông báo mất hàng của ncc

33

4. Khiếu nại của người chuyên chở HK

- **Bộ hồ sơ khiếu nại gồm:**
 - + Đơn thư khiếu nại
 - + Chứng từ vận tải hàng không (vận đơn hàng không)
 - + Các chứng từ liên quan tới HH (hợp đồng mua bán hoặc hóa đơn TM, phiếu kê chi tiết hàng hóa, giấy chứng nhận xuất xứ,...)
 - + Các chứng từ có liên quan tới tổn thất (biên bản giám định tổn thất, thông báo tổn thất, giấy chứng nhận hàng thiếu...)
 - + Biên bản kết toán bồi thường

34

4. Khiếu nại của người chuyên chở HK

- Thời điểm phát sinh quyền khởi kiện: sau 30 ngày kể từ khi gói hành lý bị hư hỏng hoặc mất hàng
- Thời hạn khởi kiện: trong vòng 2 năm kể từ:
 - ngày máy bay rời khỏi sân bay;
 - hoặc ngày lý ra máy bay phải rời sân bay;
 - hoặc ngày chậm trễ hành trình vận chuyển;
 → từ y thuộc thời điểm nào muộn nhất
- Nơi kiện (theo CÚ Vacxava 1929):
 - + tòa án ở nơi ở/ nơi có trụ sở chính của người chuyên chở
 - + tòa án nơi người vận chuyển có trụ sở mà HĐ được ký/ tòa án có thẩm quyền tại nơi hàng đến
 - + tòa án thuộc lãnh thổ của 1 trong các bên tham gia CÚ

35

5. Khiếu nại của người chuyên chở HK

- Theo CÚ Vacxava 1929 thì việc khởi kiện có thể tiến hành tại:
- + tòa án ở nơi ở cố định/ nơi có trụ sở chính của người chuyên chở
 - + tòa án nơi người vận chuyển có trụ sở mà HĐ được ký
 - + tòa án có thẩm quyền tại nơi hàng đến
 - + tòa án thuộc lãnh thổ của 1 trong các bên tham gia CÚ

36

IV. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG – VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (AIRWAY BILL – AWB)

1. *Khái niệm:*

Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hoá và bằng chứng của việc ký kết hợp đồng và vận chuyển hàng hoá bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hoá để vận chuyển

→ Luật Hàng Không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 của Quốc hội - Ban hành ngày 12-07-2006

37

IV. Chứng từ vận tải hàng không

2. Chức năng: 6 chức năng

- Là bằng chứng của một hợp đồng vận tải đã được ký kết
- Là bằng chứng của việc người chuyên chở đã nhận hàng
- Là hóa đơn thanh toán cước phí (Freight bill);
- Là giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance certificate);
- Là chứng từ kê khai hải quan cho HH (Customs Declaration);
- Là bản hướng dẫn đối với nhân viên hàng không (the guide to the air staff).

38

IV. Chứng từ vận tải hàng không

3. Phân loại

3.1. Căn cứ vào người phát hành (2loại):

- Vận đơn của hãng HK (Airline AWB)
 - + do các HHK phát hành
 - + nhận dạng bằng biểu tượng (logo) và mã nhận dạng của HHK in trên AWB
- Vận đơn trung lập (Neutral AWB) do IATA phát hành 1986
 - + do đại lý của HHK hoặc người gom hàng phát hành
 - + không có logo hay mã nhận dạng của HHK

39

IV. Chứng từ vận tải hàng không

3. Phân loại

3.2. Căn cứ vào việc gom hàng (2loai):

→ Gom hàng là gì?

- + *Vận đơn của người gom hàng (House AWB)*: do người gom hàng phát hành cho người gửi hàng lẻ để người nhận hàng lẻ xuất trình cho đại lý của người gom hàng ở sân bay đến để nhận hàng
- + *Vận đơn chủ (Master AWB)*: do hãng hàng không phát hành cho người gom hàng để người gom hàng xuất trình cho HHK ở sân bay đến để nhận hàng

40

IV. Chứng từ vận tải hàng không

4. Nội dung của vận đơn hàng không:

Gồm 2 mắt:

- ✓ **Mặt trước:** bao gồm các hộp thông tin chi tiết để trống để khi lập, người lập vận đơn sẽ điền các thông tin tương ứng vào đó.
- ✓ **Mặt sau:** in sẵn các điều kiện của hợp đồng mà người gửi hàng phải chấp nhận, không có quyền sửa đổi bổ sung

41

933		0419 3814						- SAMPLE -		933-0419 3814	
Shipper's Name and Address ABC CO LTD 3-2-1, TOKYO Japan				Shipper's Account Number				No Booking Air Waybill (An Consignment note)		Member of International Air Transport Association NCA 日本貨物航空	
								Nippon Cargo Airlines			
								This document Reg. ID 3-0-0 Kanan-gumi (Shinjuku), TOKYO 160-0032, JAPAN			
Consignee's Name and Address ABC CO LTD 3210 LOS ANGELS US				Consignee's Account Number				Item 1, 2 and 3 of this Air Waybill are original and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted to be transported under order and conditions as stated in item 4 of this document SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY AIR OR OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIES WITHOUT SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY CONCERNING CARRIER'S LIAISON OFFICE AND LIABILITY SHIPPER may incur a suit without limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if it is checked.			
Issuing Carrier's Agent's Name and City								Accounting Information N/A NCA SPACE			
Agent's IATA Code				Account No.				Accounting Information N/A NCA SPACE			
Airport of Departure (Addr of First Carrier) and requested Routing NARITA								Reference Number		Optional Shipping Information	
to / by First Carrier Counting and Destination / to by to by								Currency PER kg / yw / lb		Declared Value for Carriage Declared Value for Customs	
LAX KZ 104 / 07NOV2000								USD 1000.00			
Airport of Destination LOS ANGELES								Requested Flight/Via		Amount of Insurance	
										REMARKS: If carrier offers insurance and such insurance is required in accordance with conditions on invoice having been taken account to be insured in Figure in Box marked amount of insurance.	
<p>(Handling Information) This consorting information or where was registered from the United States Association with the Export Administration Regulations. Shipment complying to USA has prohibited."</p>											
Airline AWB											

Mặt trước

1. Số vận đơn (AWB number):
→ Tác dụng đặc định cho lô hàng vận chuyển, gồm 2 bộ phận:
 - Mã nhận dạng của HHK (Airline's code number): do IATA quy định (VNA: 738; Air France: 057) → phân biệt các HHK
 - Số seri (seri number): gồm 8 chữ số, chia 2 phần 4 chữ số ngăn cách nhau bằng khoảng trốngVD: 738 – 9221 6342
2. Sân bay xuất phát (airport of departure):
→ Ghi rõ tên hoặc mã hiệu của sân bay do IATA quy định, gồm 3 chữ cái viết hoa (CDG: sân bay Charles De Gaulle, HAN: sân bay Nội Bài)

43

Mặt trước

3. Sân bay đến (airport of destination)
→ Ghi rõ tên hoặc mã hiệu của sân bay theo IATA
4. Tên và địa chỉ người chuyên chở (issuing carriers name and address) → thường in sẵn sau tên của vận đơn
5. Tham chiếu tới các bản gốc (reference to originals):
Trên AWB in sẵn nội dung: bản số 1,2,3 đều là các bản gốc và có giá trị như nhau
6. Tham chiếu tới các điều kiện HD (reference to conditions of contract): in sẵn trên AWB nhấn mạnh rằng người gửi hàng đã đọc kỹ những điều khoản về TN cũng như GHTN của người chuyên chở và người gửi hàng có thể nhận được bồi thường cao hơn nếu KKGH hàng hóa.

44

Mặt trước

7. Người gửi hàng (shipper):
 - Tên và địa chỉ (Shipper's name and address)
 - Số tài khoản (Shipper's account number)
8. Người nhận hàng (consignee):
 - Tên và địa chỉ (Consignee's name and address)
 - Số tài khoản (Consignee's account number)
9. Đại lý của người chuyên chở (issuing carrier's agent): tên, địa chỉ, mã số đại lý do IATA cấp, số tài khoản

45

Mặt trước

10. Thông tin thanh toán (accounting information) → ghi theo yêu cầu của người chuyên chở
 - Đồng tiền thanh toán (currency): ghi mã tiền tệ ISO
 - Loại cước (Rate class): ghi ký hiệu của loại cước (M – cước tối thiểu, Q – cước tính theo số lượng, N – cước thông thường...)
 - WT/VAL: cước phí được tính theo trọng lượng tính cước hay theo giá trị → tích vào PPD (prepaid) nếu trả trước hoặc vào COLL (collect) nếu trả sau
 - Các chi phí khác (other): tích vào PPD hoặc COLL

46

Mặt trước

11. Giá trị khai báo vận chuyển (declared value for carriage)
 - Nếu kê khai, được coi là GHTN bồi thường
 - Không kê khai, ghi NVD (No value to declare)
12. Giá trị kê khai hải quan (declared value for customs)
 - Nếu kê khai: giá trị này dùng để tính thuế xuất nhập khẩu
 - Không kê khai: nếu không phải nộp thuế → ghi NCV (No commercial value): hàng không có giá trị thương mại
13. Số tiền bảo hiểm (Amount of Insurance)
14. Thông tin làm hàng (handling information)

47

Mặt trước

15. Các thông tin về hàng hóa
 - số kiện (number of pieces)
 - Trọng lượng cả bì (gross weight)
 - Trọng lượng tính cước (chargeable weight)
 - Đặc điểm và số lượng hàng hóa (nature and quantity of goods)
16. Xác nhận của người gửi hàng
→ người gửi hàng hoặc đại lý ký xác nhận những thông tin kê khai là đúng và chấp nhận các điều kiện mặt sau
17. Xác nhận của người chuyên chở hàng không
→ ký, ghi rõ thời gian, địa điểm phát hành AWB

48

Mặt sau

- 1 bộ vận đơn HK có nhiều bản, nhưng chỉ có **3 bản gốc** có những quy định ở mặt sau:
- + Các định nghĩa (về người chuyên chở, về vận chuyển, về điểm dừng thỏa thuận)
 - + Trách nhiệm của người chuyên chở: Thời hạn TN, giới hạn TN, cơ sở TN
 - + Cước phí, trọng lượng tính cước
 - + Thời hạn thông báo tổn thất, thời hạn khiếu nại
 - + Luật áp dụng

49

IV. Chứng từ vận tải hàng không

4. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- ✓ Trách nhiệm lập AWB:
- ✓ Người phát hành AWB:
- ✓ Mẫu AWB của IATA 1/1/1984
- ✓ Một bộ AWB: 9/12/14 bản (được đánh STT)
 - + 3 bản gốc (original): số 1,2,3 và có 2 mặt
 - + các bản sao (copy): chỉ có mặt trước, nội dung giống nhau, ngoại trừ các ghi chú phía dưới, có thể có màu sắc khác nhau

50

4. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản gốc 1 (original 1) – dành cho người chuyên chở (for issuing carrier):
 - + màu xanh lá cây, do ncc giữ
 - + dùng làm hóa đơn thu cước phí
 - + dùng làm bằng chứng của HDVT
 - + người gửi hàng hoặc đại lý hk ký
- Bản gốc 2 (original 2) – dành cho người nhận hàng (for consignee)
 - + màu hồng, được gửi theo hàng
 - + được giao cho người nhận ở sân bay đến
 - + do người gửi hàng và hhk cùng ký hoặc do đại lý hk thay mặt cả hai bên ký

51

4. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản gốc 3 (original 3) – dành cho người gửi hàng (for shipper):
 - + màu xanh da trời
 - + do ncc ký và giao cho người gửi hàng
 - + dùng làm bằng chứng việc ncc đã nhận hàng
 - + dùng làm bằng chứng của HDVT
 - Bản sao 4 (copy 4) – xác nhận đã giao hàng (delivery receipt)
 - + màu vàng, được gửi theo hàng đến sb đích
 - + người nhận hàng ký sau khi đã nhận hàng xong
 - + ncc cuối cùng giữ lại để làm biên lai giao hàng
- bản sao quan trọng nhất

52

4. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản sao 5 – dành cho sb đích để thông báo cho người nhận hàng về việc hàng đã đến
 - Bản sao 6,7,8 – dành cho những ncc hàng không khác nếu hàng có chuyển tải dọc đường
 - Bản sao 9 – dành cho đại lý của ncc phát hành giữ lại
 - Bản sao 10,11: dành cho ncc hàng không khi cần thiết
 - Bản sao 12: dành cho hải quan
- Các bản sao thường có màu trắng

53

V. Cước phí hàng không

1. Khái niệm
2. Cơ sở tính cước
3. Các loại cước phí hàng không

54

V. Cước phí hàng không

1. Khái niệm

- ✓ Cước hàng không là số tiền mà chủ hàng phải trả cho người chuyên chở hàng không về việc vận chuyển lô hàng và các dịch vụ liên quan.
- ✓ Các yếu tố ảnh hưởng đến cước hàng không:
 - Khối lượng hoặc thể tích hàng chiếm chỗ trên máy bay
 - Loại hàng và trị giá
 - Cạnh tranh giữa các hãng hàng không
 - Chi phí vận tải (loại, chất lượng của máy bay, giá nhiên liệu...)
 - Các yếu tố chính trị, xã hội: chiến tranh, đình công, thời tiết...

55

V. Cước phí hàng không

2. Cơ sở tính cước

- ✓ Cước hàng không = mức cước x trọng lượng tính cước → không được nhỏ hơn cước tối thiểu (Minimum rate - M)
- ✓ Mức cước áp dụng là mức cước công bố trong biểu cước vận tải hàng không thống nhất - TACT (The Air Cargo Tariff) của IATA có hiệu lực tại thời điểm phát hành vận đơn.
- ✓ Biểu cước vận tải hàng không TACT gồm 3 cuốn:
 - Quy tắc TACT (TACT Rules): phát hành 2 lần/ năm
 - Cước TACT dành cho toàn thế giới trừ Bắc Mỹ: 2 tháng/ lần
 - Cước TACT chỉ dành cho Bắc Mỹ: 2 tháng/ lần phát hành

56

V. Cước phí hàng không

2. Cơ sở tính cước

- ✓ Trọng lượng tính cước – chargeable weight (X)
 - Trọng lượng thực tế (gross weight) của hàng gửi (a)
 - Trọng lượng quy đổi từ thể tích hàng (b) theo tỷ lệ:

$$1 \text{ m}^3 = 167 \text{ kg}$$

- $X = a$ nếu $a > b$ hoặc $X = b$ nếu $b < a$

- Ví dụ:

10 thùng hàng: 350 kg/thùng → $a = 3500 \text{ kg}$

Kích thước 1 thùng: 120 x 100 x 80 dm → $b =$

→ Số đơn vị tính cước = ?

Lưu ý: cước sẽ tính theo giá trị hàng nếu giá trị hàng cao, quý hiếm

57

V. Cước phí hàng không

3. Các loại cước hàng không

- Cước tối thiểu (*M-Minimum Charges/Rates*): Nếu cước < M thì không kinh tế cho vận chuyển → mức cước thấp nhất
- Cước hàng bách hóa (*GCR-General cargo rates*): là cước bình thường áp dụng cho các hàng bách hóa thông thường vận chuyển giữa hai sân bay mà giữa hai sân bay đó không áp dụng một loại cước đặc biệt nào. Gồm hai loại:
 - GCR- N (normal): áp dụng cho hàng hóa có khối lượng < 45kg
 - GCR- Q (quantity): áp dụng cho hàng hóa có khối lượng từ 45kg trở lên, gồm nhiều bậc cước với các mức cước khác nhau (45kg, 45-100kg, 100-250kg, 250-500kg, 500-1000kg, trên 1000kg). Bậc cước càng cao (số lượng hàng gửi càng nhiều) thì mức cước càng rẻ

58

V. Cước phí hàng không

3. Các loại cước hàng không

- Cước hàng đặc biệt (*SCR-Specific Commodity Rates*): áp dụng cho một số loại hàng đặc biệt trên những chặng đường bay nhất định, $SCR < GRC$
- Cước phân loại hàng (*Class rates*): áp dụng cho những loại hàng không được đề cập đến trong biểu cước, thường tính bằng % của GRC
 - Súc vật sống: 150% GRC
 - Hàng giá trị cao: 200% GRC
 - Sách, báo, tạp chí, tài liệu: 50% GRC
 - Thi hải, hải cốt, bình đựng tro hải cốt: 125% GRC

59

V. Cước phí hàng không

3. Các loại cước hàng không

- Cước tính cho mọi loại hàng (*FAK-Freight all kinds*): là loại cước tính chung cho mọi loại hàng đóng trong container
- Cước ULD (*ULD rates*): là loại cước tính chung cho mọi loại hàng hóa đóng trong các ULD tiêu chuẩn của VTHK
- Cước hàng chậm (*DPR - Deferred Payment Rate*): áp dụng đối với những lô hàng mà thời gian xếp hàng lên máy bay chưa xác định, $DPR < GRC$ vì phải đi sau do không đòi hỏi vận chuyển ngay, có thể chờ đến khi có chỗ trên máy bay.

60

V. Cước phí hàng không

3. Các loại cước hàng không

- Cước hàng gửi nhanh (cước ưu tiên) : áp dụng cho những lô hàng được gửi gấp trong vòng 3h kể từ khi giao hàng cho người chuyên chở (thường bằng 130-140% GCR)
- Cước thống nhất (Unified Cargo Rate): áp dụng khi hàng hóa được chuyên chở qua nhiều chặng khác nhau, người chuyên chở chỉ áp dụng một loại cước duy nhất cho tất cả các chặng
- Cước theo nhóm (Group Rate): áp dụng với những khách hàng có hàng gửi thường xuyên trong các container hoặc pallet, thường là người giao nhận hoặc đại lý hàng không
- Cước thuê bao máy bay (Charter Rate): cước thuê bao một phần hoặc toàn bộ máy bay để chở hàng (căn cứ trọng tải hoặc dung tích chứa hàng của máy bay)

61

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

1. Các tổ chức vận tải hàng không Việt Nam
2. Cơ sở vật chất kỹ thuật của hàng không Việt Nam
3. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không Việt Nam
4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam
5. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không Việt Nam

62

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

1. Các tổ chức vận tải hàng không Việt Nam

- Hãng hàng không quốc gia Việt Nam - Vietnam Airlines
- Công ty bay dịch vụ hàng không – VASCO: hiện chỉ khai thác các tuyến ngắn trên thị trường đồng bằng sông Cửu Long và các hải đảo phía nam của Việt Nam
- Hãng hàng không Jetstar Pacific Airlines: hãng hàng không giá rẻ đầu tiên của Việt Nam (VNA chiếm 40% vốn pháp định)
- Công ty cổ phần hàng không Vietjet – Vietjet Air: hãng hàng không tư nhân đầu tiên của Việt Nam thành lập năm 2007

63

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

2. Cơ sở vật chất kỹ thuật của hàng không Việt Nam

Việt Nam hiện có 21 sân bay

Stt	Tên cảng HK	Tỉnh, thành phố
1	Điện Biên	Điện Biên
2	Nà Sản	Sơn La
3	Nội Bài	Hà Nội
4	Cát Bi	Hải Phòng
5	Vinh	Nghệ An
6	Đồng Hới	Quảng Bình
7	Phước Bài	Thừa Thiên – Huế
8	Chu Lai	Quảng Ngãi
9	Đà Nẵng	Đà Nẵng
10	Phù Cát	Bình Định
11	Tuy Hòa	Phước Yên
12	Cam Ranh	Khánh Hòa

64

13	Pleiku	Gia Lai
14	Buôn Ma Thuột	Đắk Lắk
15	Liên Khương	Lâm Đồng
16	Tân Sơn Nhất	Tp. HCM
17	Côn Sơn	Bà Rịa – Vũng Tàu
18	Cần Thơ	Cần Thơ
19	Phước Quốc	Kiên Giang
20	Rạch Giá	Kiên Giang
21	Cà Mau	Cà Mau

65

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

3. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không Việt Nam

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam: thông qua 26/12/1991, có hiệu lực 1/1992, được sửa đổi bổ sung ngày 20/4/1995.
- Luật hàng không dân dụng Việt nam thông qua 29/06/2006, có hiệu lực thi hành từ 01/01/2007
- Điều lệ vận chuyển hàng hoá quốc tế do hãng hàng không quốc gia ban hành 27/10/1993

66

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.1. Thời hạn trách nhiệm

- Theo điều 25 Luật HKDD 1991: Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không là thời gian người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá, hành lý ký gửi hoặc hành khách trong quá trình chuyên chở bằng máy bay.
- Theo điều 161 Luật HKDD 2006: từ khi nhận hàng đến khi giao hàng
- Đối với hành khách: trong tàu bay, trong quá trình nhân viên hàng không đưa hành khách lên xuống máy bay.

67

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.2. Cơ sở trách nhiệm

Trách nhiệm:

- Đối với hàng hoá, hành lý ký gửi:
 - + Chịu trách nhiệm đối với mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá, hành lý ký gửi trong quá trình chuyên chở hàng hoá.
 - + Chịu trách nhiệm đối với tổn thất thiệt hại do chậm giao
- Đối với hành khách: có trách nhiệm bồi thường thiệt hại nếu hành khách chết, bị thương trong tàu bay, trong thời gian hành khách lên tàu bay hoặc rời tàu bay.

68

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.2. Cơ sở trách nhiệm

Miễn trách:

- Do bản chất tự nhiên, khuyết tật vốn có (nội ti, ẩn ti của hàng hoá)
- Do hành động bất giữ, cưỡng chế của cơ quan Nhà nước/toà án
- Do xung đột vũ trang hay chiến tranh
- Do lỗi của người gửi hàng, người nhận hàng, người áp tải hàng

69

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.3. Giới hạn trách nhiệm :

- Nếu hàng hoá có kê khai giá trị trên vận đơn (Declared value): bồi thường theo giá trị kê khai
- Nếu người chuyên chở chứng minh được rằng giá trị thực tế nhỏ hơn giá trị kê khai: bồi thường theo giá trị thiệt hại thực tế
- Nếu không xác định được giá trị thiệt hại thực tế: sử dụng giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển
- Nếu hàng hoá không kê khai giá trị trên vận đơn (Non declared value): sử dụng giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

70

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.3. Giới hạn trách nhiệm :

4.3.1. Luật HK DD VN 1992

- Hàng hoá và hành lý ký gửi: 20 USD/kg hay 9,07 USD/pound. Hàng hỏng bao bì: 100 USD/bao bì
- Hàng hoá bị thất lạc: sau 14 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được giao → bồi thường như tổn thất toàn bộ nếu khách hàng yêu cầu
- Hành lý xách tay: 400 USD/hành khách.
- Người vận chuyển hàng không phải hoàn lại người gửi hàng cước phí, phụ phí vận chuyển số hàng hoá và hành lý ký gửi bị thiệt hại.

71

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

4. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam

4.3. Giới hạn trách nhiệm :

4.3.2. Luật HK DD VN 2006

- Đối với hành khách:
 - + 100.000 SDR/khách nếu tổn thất toàn bộ
 - + 4.150 SDR/khách nếu vận chuyển chậm
- Đối với hành lý (ký gửi và xách tay): 1000 SDR/hành khách
- Đối với hàng hoá: 17 SDR/kg.
- SDR đổi sang VND theo tỷ giá chính thức của NHNNVN

72

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

5. Khiếu nại, kiện tụng người chuyên chở hàng không Việt Nam

5.1. Thời hạn khiếu nại

- Hàng hoá thiếu hụt, hư hỏng: 14 ngày kể từ ngày nhận hàng
- Hàng hoá mất/ chậm giao: 21 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được giao
- Hành lý mất mát, hư hỏng, thiếu hụt: 7 ngày kể từ ngày nhận hành lý.

73

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

5. Khiếu nại, kiện tụng người chuyên chở hàng không Việt Nam

5.2. Bộ hồ sơ khiếu nại

- Đơn thư khiếu nại.
- Chứng từ liên quan đến hàng hoá: Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Phiếu đóng gói (Packing list), GCN phẩm chất, số lượng, trọng lượng, xuất xứ...
- Chứng từ liên quan đến hành trình: AWB và/hoặc chứng từ vận tải.
- Chứng từ có liên quan đến tổn thất
- Biên bản kết toán đòi bồi thường

74

VI. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam

5. Khiếu nại, kiện tụng người chuyên chở hàng không Việt Nam

5.3. Thời hạn khởi kiện:

→ 1 năm kể từ ngày hàng được vận chuyển tới sân bay đến hoặc kể từ ngày hàng đáng lẽ được vận chuyển tới sân bay đến hoặc kể từ ngày việc vận chuyển bị đình trệ.

75