



VẬN TẢI VÀ GIAO NHẬN TRONG NGOẠI THƯƠNG



Giảng viên:

Lê Minh Trâm

Bộ môn Vận tải và Bảo hiểm

Khoa Kinh tế và Kinh doanh quốc tế

Email:

tramftu@yahoo.com

Tel:

0926032007

VẬN TẢI VÀ GIAO NHẬN TRONG NGOẠI THƯƠNG

Chương 1: Khái quát về vận tải quốc tế

Chương 2: Vận tải đường biển

Chương 3: Vận tải hàng không

Chương 4: Vận tải đa phương thức

Chương 5: Vận tải container

→ Tự học: vận tải ô tô, vận tải đường sắt và giao nhận hàng hóa.

CHƯƠNG III: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

I. KHAI QUÁT VỮ VỌN TẠI HÀNG KHÔNG

II. CÁCH PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

III. TỔ CHỨC CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG



I. KHỐI QUÉT VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

1. Vị trí của vận tải hàng không
2. Đặc điểm của vận tải hàng không
3. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không
→ SGK
4. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam
→ SGK



1. Vị trí của vận tải hàng không

- Chiếm vị trí số một trong chuyên chở các mặt hàng:

+ hàng nhạy cảm với thời gian (hàng mau hỏng nhanh h-, hàng có tính chất thời vụ)

+ hàng đặc biệt (thi hài ng- ời chết, động vật sống...)

+ hàng quý hiếm, có giá trị cao

→ Hàng vận chuyển bằng đ- ường hàng không chỉ chiếm 1% về mặt khối l- ượng nh- ng chiếm 20% về mặt giá trị của tổng l- ượng hàng XNK trong th- ơng mại quốc tế.



1. Vị trí của vận tải hàng không

- Có vị trí đặc biệt quan trọng trong giao l- u văn hóa, kinh tế giữa các quốc gia, các dân tộc khác nhau trên thế giới
- Là ph- ơng tiện chính trong du lịch quốc tế
- Là một mắt xích quan trọng trong việc liên kết các ph- ơng thức vận tải với nhau nhằm mục đích tạo ra một ph- ơng thức vận tải thống nhất → vận tải đa ph- ơng thức.



2. Đặc điểm của vận tải hàng không

2.1. Ưu điểm

- Tuyến đ-ờng trong vận tải hàng không là ngắn nhất.
- Máy bay là ph-ơng tiện vận tải có vận tốc lớn nhất.
 - Với quãng đ-ờng 500 km:
 - + tàu biển: 27h
 - + ô tô: 10h
 - + tàu hỏa: 8,3h
 - + máy bay: 1h



2. Đặc điểm của vận tải hàng không

2.1. Ưu điểm

- Là một phương thức vận tải an toàn nhất do:
 - + thời gian vận chuyển nhanh nên xác suất xảy ra rủi ro là thấp nhất
 - + tuyến đường bay thẳng trên không trung, ít phụ thuộc vào địa hình và các yếu tố địa lý
 - + đối tượng chuyên chở chủ yếu là người và hàng quý hiếm, có giá trị cao
- Đòi hỏi sử dụng công nghệ cao
- Cung cấp dịch vụ có tiêu chuẩn và chất lượng cao hơn hẳn
- Chứng từ và thủ tục đơn giản, dễ thực hiện



2. Đặc điểm của vận tải hàng không

2.2. Nhược điểm

- Chi phí cao nhất: hàng gửi Nhật → Amsterdam:
 - + máy bay: 5,5 USD/1kg hàng
 - + tàu biển: 0,7 USD/1kg hàng
- Không phải là một phương thức vận tải phổ thông



2. Đặc điểm của vận tải hàng không

2.2. Nhược điểm

- Đòi hỏi vốn đầu tư lớn về cơ sở vật chất cũng như nguồn nhân lực phục vụ cho ngành
 - + giá trị máy bay cao
 - + chi phí đầu tư xây dựng sân bay lớn
 - + chi phí đầu tư các trang thiết bị lớn
 - + chi phí đào tạo nguồn nhân lực lớn
- Khi tai nạn hàng không xảy ra thường gây tổn thất lớn, ảnh hưởng nghiêm trọng tới đời sống kinh tế xã hội của một vùng



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

(tự đọc)

- Máy bay
- Cảng hàng không (sân bay)
 - + là nơi đậu đỗ của máy bay
 - + là nơi phục vụ máy bay cất hạ cánh
- Các trang thiết bị phục vụ cho vận tải hàng không:
 - các trang thiết bị xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa trong khu vực sân bay



4. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam

(tự đọc)

- Thế giới:

+ ICAO — Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế do Liên Hiệp Quốc lập ra vào năm 1941 → Việt Nam trở thành thành viên từ 1980

+ IATA — Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế → hiệp hội của các hãng hàng không trên thế giới → Vietnam Airlines trở thành thành viên từ 1/1/2007

- Việt Nam: Vietnam Airlines, Jestar Pacific, VASCO, FSC, Vietjet Air, Indochina Airlines, Air Mekong



4. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam

(tự đọc)

- + Vietnam Airlines
- + Jestar Pacific đ- ợc chuyển đổi từ Pacific Airlines
- Hai hãng này chiếm > 90% thị phần vận tải hàng không Việt Nam
- + Công ty bay dịch vụ hàng không VASCO (Vietnam Air Services Co): khai thác định tuyến từ tpHCM đi Tuy Hòa, Chu Lai, Côn Đảo, Cà Mau và ng- ợc lại
- + Tổng công ty bay dịch vụ Việt Nam FSC: trực thuộc Bộ quốc phòng → bay phục vụ khai thác dầu khí và bay tìm kiếm cứu nạn
- + Vietjet Air, Indochina Airlines, Air Mekong: các hãng hàng không t- nhân



II. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

1. Nguồn luật quốc tế điều chỉnh vận tải hàng không
2. Cơ sở pháp lý điều chỉnh hoạt động vận tải hàng không tại Việt Nam
3. Nội dung cơ bản của các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không

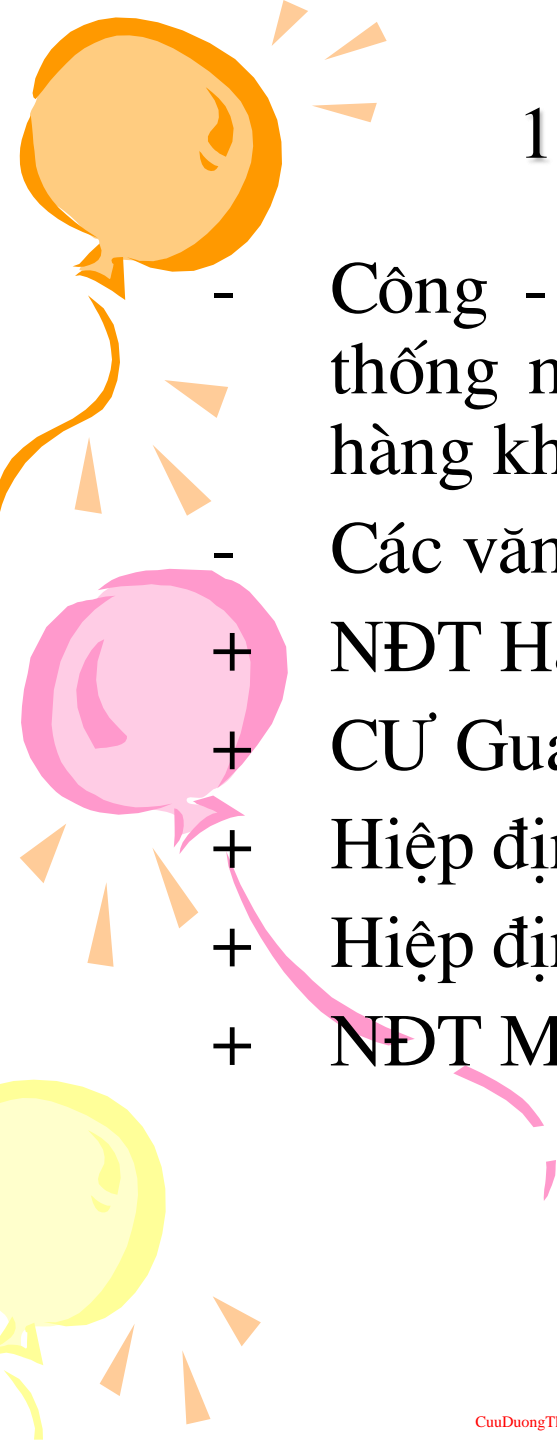


II. CẤU SỞ PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

1. Nguồn luật quốc tế điều chỉnh vận tải hàng không

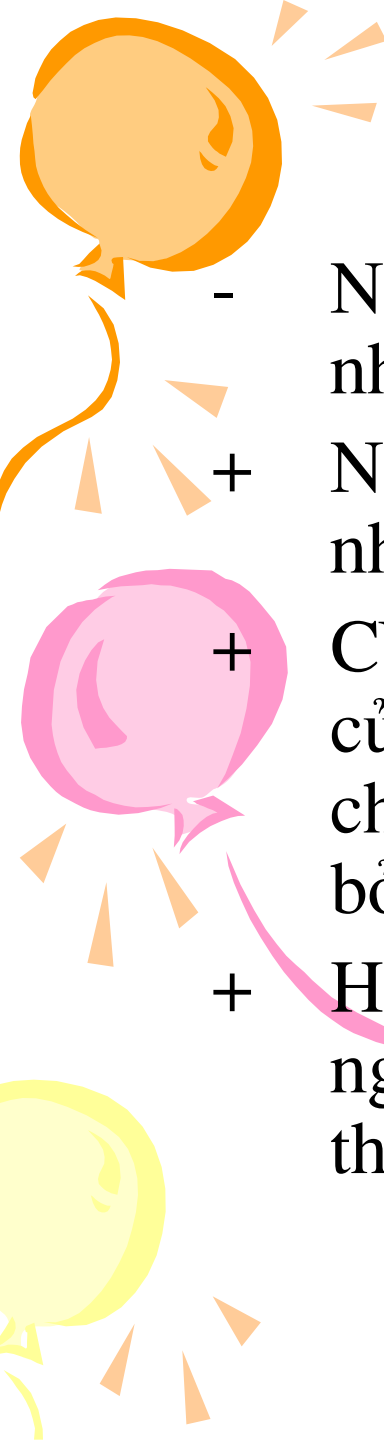
1.1. Hệ thống công - ước Vacxava 1929

1.2. Công - ước Montreal 1999



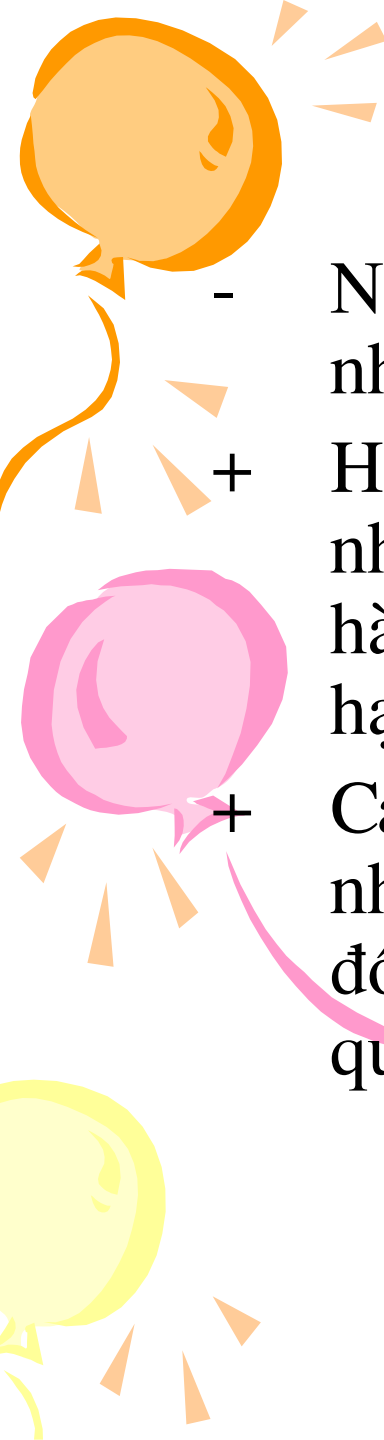
1.1. Hệ thống công - ớc Vacxava 1929

- Công - ớc Vacxava 1929 (Công - ớc quốc tế để thống nhất một số quy tắc liên quan đến vận tải hàng không quốc tế)
- Các văn bản sửa đổi bổ sung CƯ Vacxava 1929:
 - + NĐT Hague 1955
 - + CƯ Guadalajara 1961
 - + Hiệp định Montreal 1966
 - + Hiệp định Guatemala 1971
 - + NĐT Montreal 1975 (bản số 1,2,3,4)



1.1. Hệ thống công - ớc Vacxava 1929

- Nội dung sửa đổi cơ bản CU Vacxava 1929: trách nhiệm của ng- ời chuyên chở hàng không
- + NĐT Hague 1955: loại bỏ miễn trách lỗi hàng vận nh- ng lại bổ sung thêm miễn trách nội tỳ
- + CU Guadalajara 1961: quy định thêm trách nhiệm của ng- ời chuyên chở tổn thất và ng- ời chuyên chở theo hợp đồng nếu hàng hóa đ- ợc vận chuyển bởi nhiều ng- ời chuyên chở khác nhau
- + HĐ Montreal 1966: quy định trách nhiệm của ng- ời chuyên chở đối với hành trình có một điểm thuộc Mỹ



1.1. Hệ thống công - ớc Vacxava 1929

- Nội dung sửa đổi cơ bản CU Vacxava 1929: trách nhiệm của ng- ời chuyên chở hàng không
- + HĐ Guatemala 1971: chỉ nâng giới hạn trách nhiệm của ng- ời chuyên chở hàng không đối với hành khách, t- trang và hành lý xách tay, còn giới hạn trách nhiệm đối với hàng hóa không đổi .
- + Các NĐT Montreal 1975: quy đổi giới hạn trách nhiệm của ng- ời chuyên chở từ đồng Fr Vàng ra đồng SDR (quyền rút vốn đặc biệt của Quỹ tiền tệ quốc tế IMF)



1.2. Công - ớc Montreal 1999

- Công - ớc thống nhất những quy tắc về vận tải hàng không quốc tế, ký kết 28/05/1999, tại Montreal
- Có hiệu lực khi đủ 30 n- ớc tham gia ký kết phê chuẩn: 28/06/2004
- Nội dung phù hợp với sự phát triển của VTHK quốc tế hiện nay và đảm bảo hơn lợi ích cho ng- ời sử dụng dịch vụ



II. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

2. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không tại Việt Nam
 - Luật HKDD 1991
 - Sửa đổi năm 1995
 - Sửa đổi năm 2006 → có hiệu lực 1/1/2007
 - Điều kiện vận chuyển hàng hóa quốc tế của Vietnam Airlines → 27/10/1993



II. CẤU SỞ PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

3. Nội dung cơ bản của các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không




3.1. Thời hạn trách nhiệm

3.2. Cơ sở trách nhiệm

3.3. Giới hạn trách nhiệm

3.4. Khiếu nại, kiện tụng

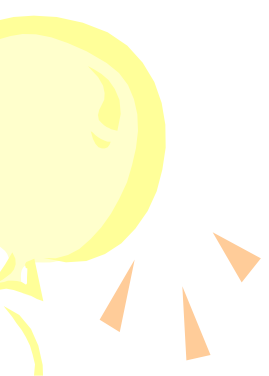


3.1. Thời hạn trách nhiệm

- Là thời hạn mà ng-ời chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất của hàng hóa: kéo dài từ sân bay đi → sân bay đến



3.2. Cơ sở trách nhiệm

- Ng-ời chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm đối với:
 - + tổn thất, thiệt hại xảy đến với hàng hóa
 - + chậm giao → sau 7 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải giao hoặc ng-ời chuyên chở tuyên bố mất hàng
- 

3.2. Cơ sở trách nhiệm

Miễn trách:

+ CMR đã áp dụng mọi biện pháp ngăn ngừa để phòng hạn chế tổn thất trong khả năng có thể

+ lỗi hàng vận → bị bãi bỏ theo Hague 1955

+ nội tỳ của vỏ máy bay, các trang thiết bị trên máy bay → đ- ợc bổ sung theo Hague 1955

→ Bộ luật HKDD Việt Nam 2006 (điều 164):

+ bản chất tự nhiên của hàng (nội tỳ của hàng)

+ do khuyết tật vốn có của hàng (ẩn tỳ của hàng)

+ do hành động bất giữ, c- ỡng chế

+ do xung đột vũ trang

+ do lỗi của ng- ời gửi hay ng- ời áp tải hàng

3.3. Giới hạn trách nhiệm

- Giới hạn trách nhiệm (GHTN) là khoản tiền bồi th- ờng lớn nhất mà ng- ời chuyên chở phải trả cho chủ hàng trong tr- ờng hợp hàng hóa bị tổn thất thuộc trách nhiệm của ng- ời chuyên chở
- Có 2 tr- ờng hợp:
 - + Có kê khai giá trị hàng trên vận đơn hàng không:
 - $GHTN = \text{giá trị kê khai (GTKK)}$
 - $GHTN = \text{giá trị thực tế (GTTT)}: GTKK > GTTT$
 - + Không kê khai giá trị hàng trên vận đơn:
 - GHTN đ- ợc quy định trong các nguồn luật vận tải hàng không

GHTN của HHK đối với hàng hoá

STT	Điều ước	Hàng hoá/ hành lý ký gửi (1 kg)
1	CƯ Vacxava 1929	250 Fr Vàng
2	NĐT 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	NĐT Montreal 1975 No1	17 SDR
7	NĐT Montreal 1975 No2	17 SDR
8	NĐT Montreal 1975 No3	17 SDR
9	NĐT Montreal 1975 No4	-
10	CƯ Montreal 1999	17 SDR

Giới hạn trách nhiệm của HHK đối với HK

STT	Điều ước	Hành khách (1 người)
1	CƯ Vacxava 1929	125.000 Fr Vàng
2	NĐT Hague 1955	250.000 Fr Vàng (~ 20.000 USD)
3	CƯ 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	CƯ 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	CƯ 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	CƯ Vacxava 1929	5.000 Fr Vàng
2	NĐT Hague 1955	5.000 Fr Vàng
3	CƯ 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	CƯ 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	CƯ Montreal 1999	1.000 SDR

3.4. Khiếu nại, kiện tụng

a. Thời hạn khiếu nại:

+ CƯ Vacxava 1929:

→ hàng bị tổn thất: trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng

→ chậm giao hàng: trong vòng 14 ngày kể từ ngày đáng lẽ phải giao hoặc kể từ ngày nhận đ- ợc thông báo hàng bị mất

+ NĐT Hague 1955:

→ hàng bị tổn thất: trong vòng 14 ngày

→ chậm giao hàng: trong vòng 21 ngày

+ các văn bản khác: không quy định

+ Luật Việt Nam: giống Hague 1955

3.4. Khiếu nại, kiện tụng

b. Bộ hồ sơ khiếu nại:

- 1) Đơn khiếu nại = văn bản
- 2) Chứng từ vận tải: vận đơn hàng không
- 3) Chứng từ liên quan đến tổn thất của hàng (biên bản giám định tổn thất, th- thông báo tổn thất, giấy chứng nhận hàng thiếu)
- 4) Chứng từ liên quan đến hàng (hợp đồng mua bán, hóa đơn th- ơng mại, phiếu đóng gói, bản kê khai chi tiết hàng hóa, giấy chứng nhận số l- ợng, trọng l- ợng, phẩm chất...)
- 5) Biên bản kết toán số tiền bồi th- ờng

3.4. Khiếu nại, kiện tụng

c. Kiện ng- ời chuyên chở hàng không

- Thời điểm phát sinh quyền khởi kiện: sau 30 ngày kể từ khi gửi bộ hồ sơ khiếu nại mà HHK không chấp nhận hoặc im lặng

• Thời hạn khởi kiện:

+ CƯ Vacxava 1929: 1 năm kể từ:

- ngày máy bay đến địa điểm đến;
- hoặc ngày lễ ra máy bay phải đến;
- hoặc ngày chấm dứt hành trình vận chuyển;

→ tùy thuộc thời điểm nào muộn nhất

+ NĐT Hague 1955: 2 năm

+ Luật Việt Nam: 2 năm

3.4. Khiếu nại, kiện tụng

c. Kiện ng- ời chuyên chở hàng không

- Địa điểm khởi kiện:

+ tòa án nơi ng- ời chuyên chở có trụ sở kinh doanh

+ tòa án nơi ng- ời chuyên chở trú ngụ

+ tòa án nơi hàng đến

+ tòa án của một trong các n- ớc thành viên của CƯ

→ CƯ Montreal 1999 mở rộng thêm:

+ tòa án nơi chủ hàng trú ngụ hoặc có trụ sở kinh doanh



III. TỜ CHỖ CHUYỂN CHỖ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- Giao nhận hàng hóa bằng đường hàng không
→ SGK
- Các chứng từ trong chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không
- C- ốc hàng không



2. Các chứng từ trong chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không

2.1. Vận đơn hàng không



2.2. Các chứng từ khác

2.1. Vận đơn hàng không

- a. Khái niệm
- b. Chức năng
- c. Phân loại
- d. Nội dung
- e. Lập và phân phối vận đơn



a. Khái niệm

- CƯ Vacxava 1929:

VĐHK là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết hợp đồng, việc nhận hàng và các điều khoản vận chuyển.

- Luật HKDD Việt Nam 2006:

VĐHK là chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đ- ờng hàng không và là chứng từ của việc giao kết hợp đồng, việc đã tiếp nhận hàng hóa và các điều khoản của hợp đồng

a. Khái niệm

Kết luận:

- + là chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không
- + do người chuyên chở phát hành khi nhận hàng
- + điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở với người gửi hàng, người nhận hàng

b. Chức năng

- Là bằng chứng của hợp đồng vận tải hàng không
- Là biên lai nhận hàng để chở của hãng hàng không
- Là hóa đơn thanh toán c- ớc phí vận tải hàng không khi trên vận đơn thể hiện rõ c- ớc phí đã trả (prepaid)
- Là giấy chứng nhận bảo hiểm khi hàng hóa vận chuyển đ- ợc mua bảo hiểm tại hãng hàng không
- Là chứng từ khai báo hải quan
- Là bản h- ớng dẫn đối với nhân viên hàng không



c. Phân loại

c1. Căn cứ vào ng- ời phát hành AWB

- Vận đơn của hãng hàng không — Airline AWB:
 - + Do các hãng hàng không phát hành
 - + Nhận dạng bằng biểu t- ượng (logo) và mã nhận dạng của HHK in trên vận đơn
- Vận đơn trung lập — Neutral AWB
 - + Do đại lý của HHK hoặc ng- ời gom hàng phát hành
 - + Không có biểu t- ượng hay mã nhận dạng của HHK

c. Phân loại

c2. Căn cứ vào dịch vụ gom hàng

→ Gom hàng là việc tập hợp những lô hàng lẻ từ nhiều ng-ời gửi cùng một nơi đi, thành những lô hàng nguyên để gửi và giao cho ng-ời nhận ở cùng một nơi đến.

→ Ng-ời gom hàng là ng-ời kinh doanh dịch vụ gom hàng:

- + nhận hàng lẻ từ các chủ gửi hàng lẻ
- + tập hợp lại thành lô hàng nguyên gửi cho HHK
- + giao hàng lẻ cho các chủ nhận hàng lẻ

→ đọc thêm SGK (trang 264 -278)



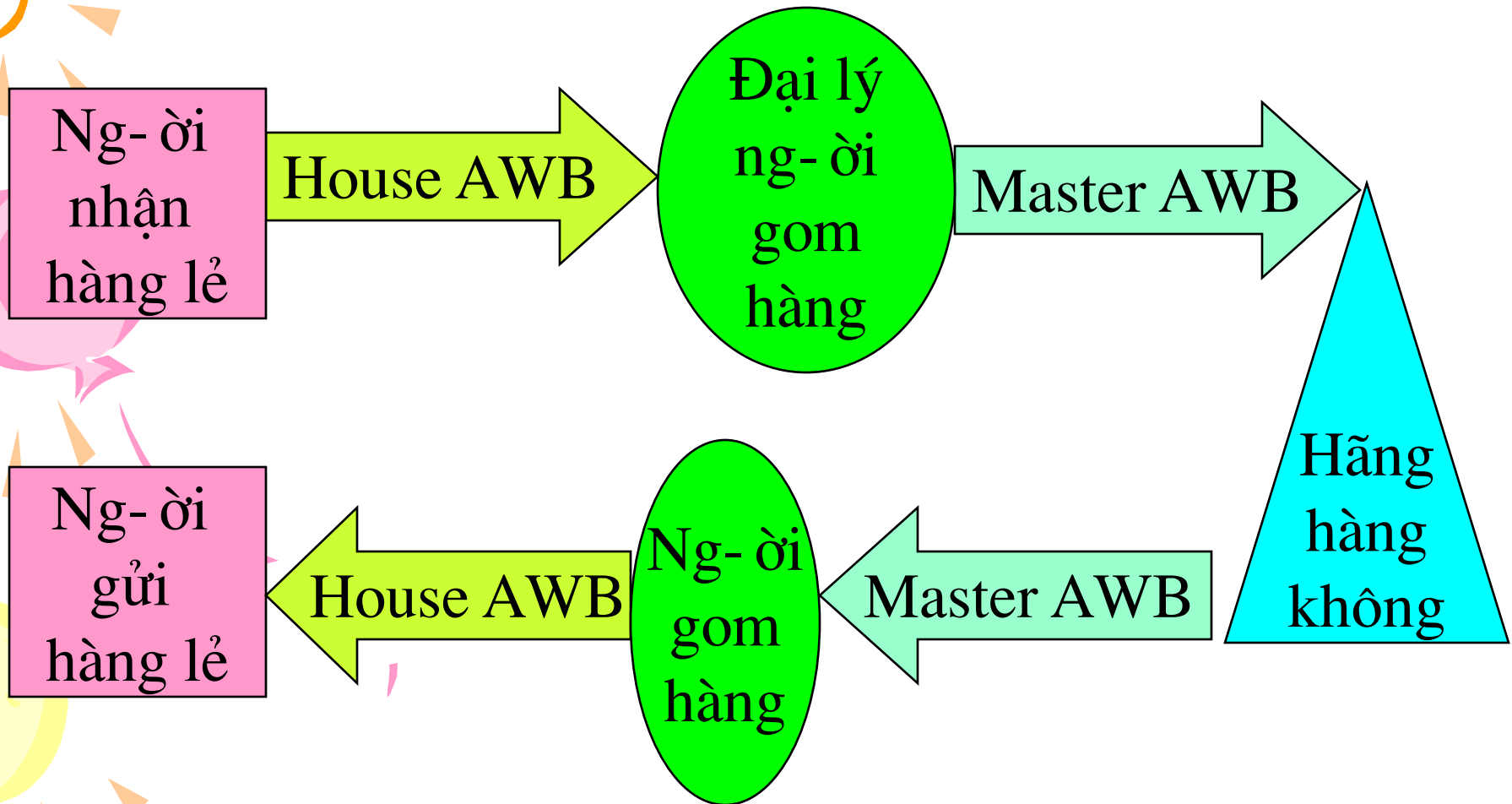
c. Phân loại

c2. Căn cứ vào dịch vụ gom hàng

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

c. Phân loại

c2. Căn cứ vào dịch vụ gom hàng





d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Trách nhiệm lập vận đơn hàng không: người gửi hàng
- Phân phối vận đơn hàng không:
 - Thông lệ lập theo mẫu IATA 1/1/1984
 - Một bộ vận đơn hàng không: gồm 9 — 12 bản
 - + 3 bản gốc (original): đánh số 1,2,3 → có 2 mặt
 - + các bản sao (copy): đánh số từ 4-12 → chỉ có mặt trước
 - + nội dung giống hệt nhau, ngoại trừ màu sắc và ghi chú phía dưới



d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản gốc 1 (original 1) — dành cho ng- ời chuyên chở (for issuing carrier):
- + màu xanh lá cây,
- + do ng- ời chuyên chở giữ
- + dùng để làm hóa đơn thu c- ớc phí và bằng chứng của hợp đồng vận tải
- + do ng- ời gửi hàng hoặc đại lý hàng không ký



d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản gốc 2 (original 2)— dành cho ng- ời nhận hàng (for issuing consignee):
- + màu hồng
- + đ- ợc gửi theo hàng và giao cho ng- ời nhận ở sân bay đến
- + do ng- ời gửi hàng và hãng hàng không cùng ký tên hoặc do đại lý hàng không thay mặt cả hai bên ký tên

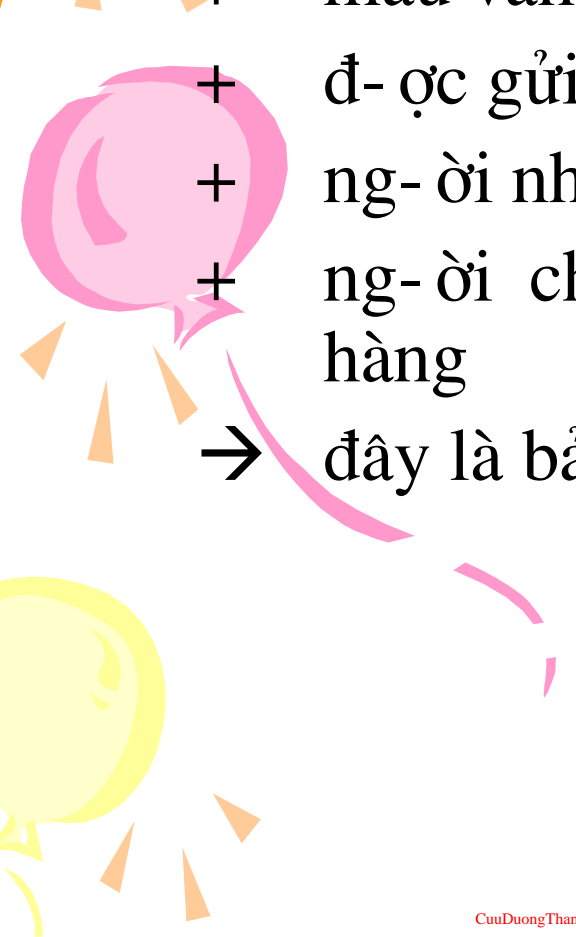


d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản gốc 3 (original 3) — dành cho ng-ời gửi hàng (for issuing shipper):
- + màu xanh da trời
- + do ng-ời chuyên chở ký và giao cho ng-ời gửi hàng
- + dùng làm bằng chứng của việc ng-ời chuyên chở đã nhận hàng và bằng chứng của hợp đồng vận tải



d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản sao 4 (copy 4) — xác nhận đã giao hàng (delivery receipt):
 - + màu vàng
 - + đ- ợc gửi theo hàng đến sân bay đích
 - + ng- ời nhận hàng ký vào sau khi nhận hàng
 - + ng- ời chuyên chở giữ lại làm biên lai đã giao hàng
 - đây là bản sao quan trọng nhất
- 



d. Lập và phân phối vận đơn hàng không

- Bản sao 5 (copy 5): dành cho sân bay đến để họ thông báo cho ng- ời nhận hàng là hàng đã đến
 - Bản sao 6,7,8: dành cho những ng- ời chuyên chở hàng không khác nếu có chuyển tải dọc đ- ờng
 - Bản sao 9: dành cho đại lý của ng- ời chuyên chở hàng không
 - Bản sao 10,11,12: dành cho ng- ời chuyên chở hàng không khi cần thiết
- Tất cả các bản trên đều có màu trắng

e. Nội dung

Gồm hai mặt:

- Mặt tr- ớc: gồm các ô, cột, mục để trống để ng- ời lập vận đơn điền vào những thông tin cần thiết
- Mặt sau: in sẵn các điều khoản chuyên chở do hãng hàng không phát hành, chủ hàng không đ- ợc quyền sửa đổi, bổ sung

Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

- **Số của vận đơn (AWB number):**
 - + in sẵn trên vận đơn hoặc đ- ọc cung cấp sau
 - + tác dụng: đặc định cho lô hàng nhận chở
 - + th- ờng đ- ọc ghi ở cả góc trên và góc d- ới bên phải, cũng có thể ở cả góc trên bên trái
 - + Gồm hai bộ phận:
 - mã nhận dạng của HHK (Airline's code number): do IATA ban hành → phân biệt các HHK
 - Số seri (serial number): gồm 8 chữ số, chia làm hai phần, mỗi phần 4 chữ số ngăn cách nhau bằng khoảng trống

VD: 738 2016 6473



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(1) Ng-ời gửi hàng (shipper):

→ điền tên, địa chỉ và số tài khoản

(2) Ng-ời nhận hàng (consignee):

→ điền tên, địa chỉ và số tài khoản



(1a) Ng-ời phát hành AWB:

→ th- ờng in sẵn tên ng- ời phát hành AWB

→ Thể hiện rõ là House AWB hay Master AWB

→ in sẵn “not negotiable” hoặc “non negotiable”
(không chuyển nh- ợng đ- ợc)



Nội dung mặt tr- ớc vận đơn hàng không

(1a) Tham chiếu tới các bản gốc (Reference to originals): đ- ợc in sẵn với nội dung: bản 1,2,3 đều là bản gốc và có giá trị nh- nhau

(2a) Tham chiếu tới các điều kiện của hợp đồng (Reference to conditions of contract): đ- ợc in sẵn, nhấn mạnh rằng coi nh- ng- ời gửi hàng đã đọc kỹ những điều khoản về trách nhiệm cũng nh- giới hạn trách nhiệm của ng- ời chuyên chở. Ng- ời gửi hàng có thể nhận đ- ợc bồi th- ờng cao hơn nếu kê khai giá trị của hàng hóa



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(3a) Đại lý của người chuyên chở phát hành AWB (issuing carrier agent):

- điền tên, địa chỉ
- Mã số của đại lý (Agent's IATA code): do IATA cấp
- Tài khoản đại lý



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(3) Tuyến đường chuyên chở (Routing):

- Sân bay xuất phát (airport of departure): ghi mã hiệu của sân bay xuất phát (do IATA quy định, gồm 3 chữ cái in hoa), đ-ợc coi là địa chỉ của ng-ời chuyên chở thứ nhất nếu có chuyển tải
- To: ghi mã hiệu sân bay đến hoặc điểm chuyển tải thứ nhất
- By first carrier (bởi ng-ời chuyên chở thứ nhất): ghi tên ng-ời chuyên chở thứ nhất



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(3) Tuyến đường chuyên chở (Routing):

- Các ô “to” và “by” tiếp theo: dành cho các điểm chuyển tải tiếp theo và ng- ời chuyên chở tiếp theo

(4) Sân bay đến (airport of destination):

- Ghi tên sân bay đến hoặc ng- ời chuyên chở cuối cùng hoặc tên thành phố
- Chuyến bay/ Ngày (Flight/ date): số hiệu chuyến bay, thông tin ngày đến, ngày đi → chỉ dành cho ng- ời chuyên chở ghi



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

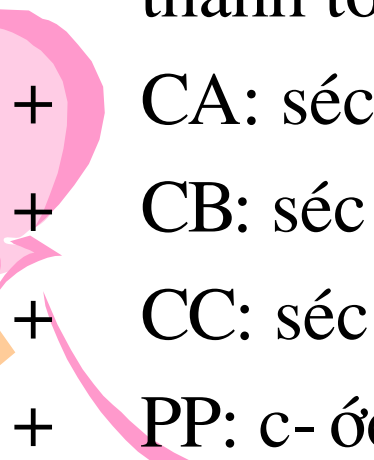

(5a) Thông tin thanh toán:

- chỉ ghi nếu ng-ời chuyên chở yêu cầu
- Tiền tệ thanh toán (Currency): ghi mã tiền tệ (theo tiêu chuẩn ISO) của đồng tiền thanh toán c-ớc phí và các chi phí khác



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(5a) Thông tin thanh toán:

- Mã thanh toán c-ớc (Charges Code): chỉ sử dụng cho ng-ời chuyên chở → cho thấy ph-ơng thức thanh toán:
 - + CA: séc trả sau từng phần
 - + CB: séc trả tr-ớc từng phần
 - + CC: séc trả sau toàn bộ
 - + PP: c-ớc trả toàn bộ bằng tiền mặt
- 
- 



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(5a) Thông tin thanh toán:

- C-ớc phí: gồm có c-ớc phí đ-ợc tính theo trọng l-ợng hoặc theo giá trị (Weight Charges/ Valuation Charges — WT/VAL) và các chi phí khác (OTHER)
- Nếu trả tr-ớc: điền dấu X vào mục PPD (prepaid)
- Nếu trả sau: điền dấu X vào mục COLL (collect)



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(5b) Giá trị kê khai vận chuyển (Declared value for Carriage):

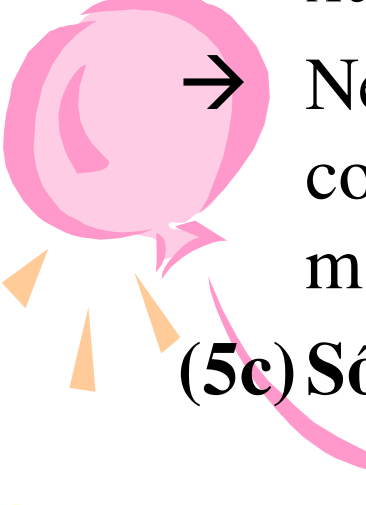
- Nếu kê khai thì giá trị này đ-ợc coi là giới hạn trách nhiệm
- Nếu không kê khai: ghi NVD (no value to declared)



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(5) Giá trị khai báo hải quan (Declared value for Customs)

→ Nếu kê khai thì giá trị này đ- ợc dùng để tính thuế xuất nhập khẩu



→ Nếu không phải nộp thuế: ghi NCV (No commercial value): hàng không có giá trị th- ơng mại

(5c) Số tiền bảo hiểm (Amount of Insurance)



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(6) Thông tin làm hàng (Handling information)

→ Các thông tin liên quan đến bốc dỡ, chất xếp, chuyển tải hàng hóa

(7) → (10) Các thông tin để tính c_{ước} hàng hóa:

(7) Số kiện hàng gửi (Number of pieces)

(8) Trọng l_{ợng} cả bì (Gross Weight)

(8a) Đơn vị tính trọng l_{ợng} (kg/lb) và loại c_{ước}

- Đơn vị tính trọng l- ợng: kg → K; pound → L



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

- Loại c- ớc (Rate class):

M-c- ớc tối thiểu (Minimum Charge)

Q-c- ớc tính theo số l- ợng (Quantity Rate)

R-c- ớc phân loại hàng

C-c- ớc cho hàng hóa đặc biệt

N-c- ớc thông th- ờng

K-c- ớc tính cho khối l- ợng (kg)

W-c- ớc tính theo trọng l- ợng

U-c- ớc tính cho ULD

E-c- ớc bổ sung ULD



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(9) Trọng l-ợng để tính c-ớc phí (Chargeable Weight):

(9a) Mức c-ớc (Rate/charge)

(9b) Tổng tiền c-ớc (Total) = 9 x 9a

(9c) Các chi phí khác (other charges)

→ Chi phí xếp dỡ hàng, chi phí làm hàng



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(9d) C-ớc và các chi phí trả tr-ớc (Prepaid):

- C-ớc trọng l-ợng trả tr-ớc (prepaid weight charge)
- C-ớc giá trị trả tr-ớc (prepaid valuation charge)
- Thuế trả tr-ớc (prepaid tax)
- Tổng chi phí trả tr-ớc nếu trả cho đại lý của ng-ời chuyên chở (Total other Charges Due Agent)
- Tổng chi phí trả tr-ớc nếu trả cho ng-ời chuyên chở (Total other Charges Due Carrier)
- Tổng tiền c-ớc và chi phí trả tr-ớc (Total Prepaid)



Nội dung mặt tr-ớc vận đơn hàng không

(9e) C^hức và các chi phí trả sau (Collect):

→ T- ơng tự ô 9d

(10) Mô tả hàng hóa (Nature and quantity of Goods)

(11) Xác nhận của ng^hời gửi hàng


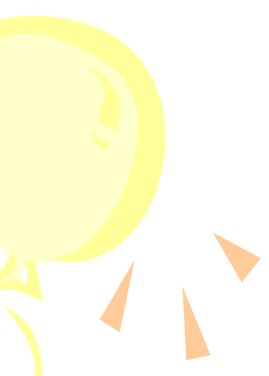
(12) → (15) Xác nhận của ng^hời chuyên chở

→ Ngày, giờ, địa điểm và ký tên

(16) Chỉ dành cho ng^hời chuyên chở ở nơi đến (For carrier^s use only at destination)



Nội dung mặt sau của vận đơn hàng không

- Các định nghĩa (về ng-ời chuyên chở, về vận chuyển, về điểm dừng thỏa thuận)
 - Trách nhiệm của ng-ời chuyên chở hàng không
 - C- ớc phí
 - Trọng l- ọng tính c- ớc
 - Thời hạn thông báo tổn thất
 - Thời hạn khiếu nại ng-ời chuyên chở
 - Luật áp dụng
- 
- 

2.2. Các chứng từ khác

- Hóa đơn th- ơng mại
 - Bản kê khai chi tiết hàng hóa
 - Giấy chứng nhận xuất xứ
 - Tờ khai hàng hóa xuất nhập khẩu
- Tất cả các chứng từ đó cùng với AWB tạo thành bộ chứng từ gửi hàng bằng đ- ờng hàng không



3. C-ước hàng không

3.1. Khái niệm

→ Là số tiền phải trả cho hãng hàng không về việc vận chuyển một lô hàng hoặc các chi phí liên quan khác

3. C-ước hàng không

3.2. Cơ sở tính c- ước

- Trọng lượng hàng gửi (hàng nặng)
 - Thể tích hàng gửi (hàng nhẹ, công kênh)
 - Giá trị hàng gửi (hàng quý hiếm, có giá trị cao)
- C- ước > mức c- ước tối thiểu M trong mọi trường hợp



3. C-ước hàng không

3.2. Cơ sở tính c-ước

→ Biểu c-ước thống nhất của IATA (The Air Cargo Tariff — TACT): gồm 3 cuốn

+ Quy tắc TACT

+ C-ước TACT dành cho toàn thế giới trừ Mỹ và Canada

+ C-ước TACT chỉ dành cho Mỹ và Canada



3. C-ức hàng không

3.3. Phân loại c-ức hàng không

- C-ức hàng bách hóa thông th-ờng (GRC — General Cargo etc):

+ $\leq 45\text{kg} \rightarrow \text{GRC}$

+ $> 45\text{kg} \rightarrow$ áp dụng mức c-ức hàng bách hóa theo số l-ợng hàng gửi (Quantity GRC — Q.GRC): 45 -100 kg; 100 -250 kg; 250 -500kg; 500-1000kg; 1000-2000kg.

3. C-ớc hàng không

3.3. Phân loại c- ớc hàng không

- C- ớc tối thiểu (Minimum rate — M): nếu c- ớc < M thì không kinh tế cho việc vận chuyển
- C- ớc hàng đặc biệt (SRC): $SRC < GRC$
- C- ớc phân loại hàng (Commodity Classe Rate)
→ áp dụng cho những loại hàng không đề cập đến trong biểu c- ớc



3. C-ước hàng không

3.3. Phân loại c-ước hàng không

- C-ước tính chung cho mọi loại hàng (FAK)
- C-ước hàng chậm < GRC
- C-ước hàng nhanh (c-ước - u tiên): 130-140% GRC
- C-ước theo nhóm (Group rate)
- C-ước thuê bao (Charter Rate)