

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## I. Khái quát chung về vận tải hàng không

### 1. Quá trình phát triển và vị trí của vận tải hàng không

- Vận tải hàng không là gì???

Vận tải hàng không sự di chuyển của máy bay trong không trung, hay cụ thể hơn đó là hình thức vận chuyển hành khách, hàng hóa, hành lý, bưu kiện từ một địa điểm này đến một địa điểm khác bằng máy bay.

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 2. Vai trò của VTHK

- VTHK đóng vai trò quan trọng trong việc thiết lập và mở mang nhiều vùng kinh tế khác nhau, tạo bước phát triển chung cho kinh tế thế giới
- VTHK có vị trí số một đối với các mặt hàng mau hỏng, súc vật sống, thư từ, hàng khẩn cấp,...
- VTHK có vị trí quan trọng trong việc giao lưu giữa các nước, là cầu nối giữa nền văn hóa các nước
- VTHK là mắt xích quan trọng để liên kết các phương thức vận tải

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 3. Đặc điểm của vận tải hàng không

- Tuyến đường trong vận tải hàng không là không trung và hầu như là đường thẳng
- Tốc độ cao, thời gian vận tải ngắn
- VTHK là an toàn nhất
- VTHK luôn đòi hỏi sử dụng công nghệ cao
- VTHK cung cấp các dịch vụ có tiêu chuẩn cao hơn hẳn so với các phương thức vận tải khác



## CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- \* **Các loại hàng hóa được vận chuyển trong VTHK:**
  - Thư bưu kiện (airmail): thư từ, bưu phẩm, đồ kỷ niệm...
  - Hàng chuyển phát nhanh (express): chứng từ, tài liệu, sách báo, tạp chí, hàng cứu trợ khẩn cấp...
  - Hàng hóa thông thường (airfreight): bao gồm các loại hàng hóa khác như: hàng có giá trị cao ( $> 1000$  USD/kg), tiền, séc, thẻ tín dụng, hàng dễ hư hỏng (hoa quả tươi,...), hàng nhạy cảm với thị trường (hàng mốt, hàng thời trang,...), động vật sống (live animals),...

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯỜNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## \* Những hạn chế của Vận tải hàng không:

- Giá cước cao
- VTHK bị hạn chế đối với việc chuyên chở HH khối lượng lớn, hàng cồng kềnh
- VTHK đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật cho máy bay, sân bay, đào tạo nhân lực,...

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

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

### 1. Cảng hàng không (Airport)

- Theo Luật hàng không dân dụng Việt Nam 2006 (điều 23, chương 3): cảng hàng không là một tổ hợp công trình bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho máy bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.
- Theo *Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)*: Cảng HK là toàn bộ mặt đất, mặt nước được sử dụng để máy bay tiến hành cất cánh, hạ cánh, và di chuyển.





# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 2. Máy bay (aircraft, airplane)

Máy bay là cơ sở vật chất chủ yếu của vận tải hàng không

\* Căn cứ vào đối tượng chuyên chở:

Máy bay gồm 3 loại chủ yếu:

- Máy bay chở khách (passenger aircraft) ➔
- Máy bay chở hàng (all cargo aircraft) ➔
- Máy bay hỗn hợp (Mixed/Combination aircraft)

\* Căn cứ vào những nước sản xuất máy bay chủ yếu: *Máy bay do Mỹ, Nga, Pháp... Trên thế giới, máy bay Mỹ chiếm 64%, riêng Boeing chiếm khoảng 62%; Pháp, Nga chiếm 34%*

\* Căn cứ vào động cơ: động cơ piston, tu bin cánh quạt, tua bin phản lực,...

\* Căn cứ vào số ghế: Máy bay 30,50,...350 ghế



# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 3. Các thiết bị xếp dỡ vận chuyển hàng hóa

### 3.1. Các thiết bị xếp dỡ HH tại sân bay

Các thiết bị xếp dỡ tại sân bay gồm hai loại chính là các thiết bị xếp dỡ HH lên xuống máy bay và các thiết bị vận chuyển HH từ và tới máy bay.

- 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)

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 3.2. Các đơn vị xếp hàng theo đơn vị ULD (unit load device)

ULD gồm các loại chính sau:

- Pallet máy bay (aircraft pallet) ➔
- Igloo: gồm 2 loại
  - Pallet máy bay tôle nhôm đơn  
ngang (pallet aircraft net) ➔
- Container máy bay (aircraft container) ➔ ➔

ULD gồm 2 loại: ULD có chứng chỉ và ULD không có chứng chỉ

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## III. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế

### 1. Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)

ICAO—International Civil Aviation Organization-1947

#### *Mục đích của ICAO*

- Bảo đảm phát triển VTHK quốc tế an toàn
- Khuyến khích chế tạo vì mục đích hòa bình
- Khuyến khích sự phát triển các đường hàng không, cảng hàng không
- Đáp ứng các nhu cầu của mọi người về VTHK an toàn
- Tránh sự lãng phí tiền do cạnh tranh không hợp lý
- Tránh sự phân biệt đối xử;
- Đẩy mạnh sự phát triển chung của ngành hàng không quốc tế

Thành viên của ICAO hiện nay bao gồm gần 190 quốc gia

*Việt Nam là thành viên chính thức của ICAO năm 1980*

*Trụ sở chính Montréal*

*Các văn phòng tại: Paris, Dakar, Cairo, Bangkok, Lima và Mexico*



# **CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

## **2. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế - IATA**

**IATA—International Air Transport Association-1945-Habana**

***Mục đích của IATA là:***

- Đẩy mạnh phát triển VTHK trên thế giới đều đặn, an toàn và hiệu quả
- Đẩy mạnh phát triển thương mại bằng đường hàng không và nghiên cứu những vấn đề liên quan đến thương mại hàng không;
- Cung cấp các phương tiện để phối hợp giữa các doanh nghiệp VTHK tham gia trực tiếp hay gián tiếp cung cấp dịch vụ VTHK;
- Hợp tác chặt chẽ 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***

***Trụ sở chính là tại Montreal (Canada)***

***Các văn phòng: New York, Geneve, London, Bangkok, Singapore...***

# **CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

## **3. Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận – FIATA**

**FIATA - Fédération Internationale des Associations de  
Transitaires et Assimilés – 1926 tại Vienne (Áo)**

Thành viên của FIATA có 2 loại:

- + thành viên chính thức (ordnaty member): Hiệp hội giao nhận QG
- + thành viên hợp tác (associated member): các cty giao nhận riêng lẻ

Phụ trách về VTHK của FIATA là Viện VTHK

Hiện nay, FIATA đại diện cho hơn 35.000 cty giao nhận ở trên 130 QG

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

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

### *Mục đích của AAPA*

- Cung cấp nguồn phân tích có chất lượng cao và có cơ sở thông tin hỗ trợ cho các thành viên
- Tạo điều kiện gặp gỡ cho các thành viên trao đổi thông tin, quan điểm về các vấn đề cùng quan tâm
- Tạo ra một khuôn khổ cho các thành viên cùng thảo luận các biện pháp giảm nhẹ ảnh hưởng xấu gây thiệt hại của cạnh tranh không lành mạnh, giải quyết tác động xấu của các quy định khó trong ngành và của các Chính phủ
- AAPA có 19 hãng hàng không là thành viên chính thức
- *VNA là thành viên của AAPA từ tháng 11/1997*



# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 5. SkyTeam-Liên minh hàng không toàn cầu

- Là liên minh các hãng hàng không lớn thứ hai thế giới, sau Star Alliance.
- SkyTeam được thành lập ngày 22/06/2000 bởi các công ty hàng không Aero Mexico, Air France, Delta Air Lines và Korean Air.
- SkyTeam hiện có 11 hội viên toàn phần, 3 hội viên cộng tác với khoảng 2.513 máy bay.

2000: Aero México, Air France, Delta Air Lines, Korean Air (hội viên sáng lập)

2001: CSA Czech Airlines, Alitalia

2004: Continental Airlines (USA), KLM Royal Dutch Airlines, Northwest Airlines (USA)

2006: Aeroflot (Russia)

2007: China Southern

2007: Air Europa (Spain), Copa Airlines (Panama), Kenya Airways (hội viên cộng tác)

2010: Vietnam Airlines (Việt Nam) (10/6/2010) – là hãng HK đầu tiên của Đông Nam Á

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## IV. Cơ sở pháp lý của VTHK và trách nhiệm của người chuyên chở HK

### 1. Cơ sở pháp lý của VTHK

a) CƯ Vacsava 1929, đây là CƯ gốc về VTHK

Hiện nay, có 130 quốc gia đã phê chuẩn. Việt Nam tham gia CƯ Vacsava 11/10/1982

b) NĐT Hague 1955, được ký ngày 28/09/1955 tại Hague (Hà Lan)

c) CƯ Guadalajara 1961, được ký kết tại Guadalajara (Mexico) ngày 18/09/1961

d) Hiệp định Montreal 1966 được thông qua tại Montreal ngày 13/05/1966

e) NĐT Guatemala 1971, được ký kết tại Guatemala ngày 08/03/1971

## CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- f) Các NĐT sửa đổi Công ước Vacsava số 1, 2, 3, 4 ký kết 25/09/1975
- g) CU Montreal về thống nhất một số các quy tắc liên quan đến vận chuyển hàng không quốc tế năm 1999



## CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- h) Ngoài ra còn có 1 số các CU quốc tế về HK dân dụng:
- CU Paris 1919; CU Habana 1928;
  - CU Rome năm 1933 (quy định giới hạn TN của người khai thác HK đối với người thứ ba);
  - CU Rome 1952 bổ sung cho CU Rome 1933;
  - CU Chicago 1944; CU Tokyo 1963 (tội phạm và các hành vi khác gây ra trên máy bay);
  - CU Hague 1970 (về chống không tặc);
  - CU Montréal 1971 (về phá hoại máy bay và sân bay).

## CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- i) Chuyên chở HH bằng đường HK Việt Nam thực hiện trên cơ sở quy định của:
- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành ngày 26/12/1991, sửa đổi, bổ sung năm 1995 và 2006
  - Điều lệ vận chuyển HH quốc tế của Hãng HKQG Việt Nam ban hành ngày 27/10/1993.

# CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 2. Trách nhiệm của người chuyên chở HK đối với HH theo CU Vacsava 1929

### 2.1. Thời hạn trách nhiệm:

Theo công ước Vacsava 1929, người chuyên chở phải chịu TN đối với hàng hóa trong quá trình “*vận chuyển bằng máy bay*”

**“*Vận chuyển bằng máy bay*” là gì?**

Vận chuyển bằng máy bay bao gồm giai đoạn mà hàng hóa nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không ở trong cảng hàng không, ở trong máy bay, hoặc bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không.



## 2. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK ĐỐI VỚI HH THEO CƯ VACSAVA 1929

### 2.2. Cơ sở trách nhiệm:

#### a) Trách nhiệm:

Theo CƯ Vacsava 1929, người chuyên chở phải chịu TN về thiệt hại trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng HH và về thiệt hại xảy ra do chậm trễ trong quá trình vận chuyển hàng hóa bằng máy bay.

#### b) Miễn trách:

- Người chuyên chở không phải chịu TN nếu c/m được rằng họ và đại lý của họ đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng được những biện pháp đó trong khả năng của mình.
- Người chuyên chở cũng không phải chịu TN bồi thường nếu họ chứng minh được rằng, thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy móc, hoặc trong mọi phương diện khác mà họ và đại lý của họ đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết, nhưng thiệt hại vẫn xảy ra.

## 2. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK ĐỐI VỚI HH THEO CƯ VACSAVA 1929

### 2.3. Giới hạn trách nhiệm

- Theo CƯ Vacsava 1929, TN của người chuyên chở được giới hạn là 250 Fr (tương đương với 17 SDR hay 20 USD) cho mỗi kg hàng hóa bị mất
- Đối với hành lý xách tay thì giới hạn TN là 5.000 Fr (tương đương 332 SDR) cho một hành khách (theo CƯ Vac-sa-va và NĐT Hague), 1.000 SDR/hành khách (theo NĐT bổ sung Montréal)

## 2. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK ĐỐI VỚI HH THEO CƯ VACSAVA 1929

### 2.3. Giới hạn trách nhiệm

- Đối với những thiệt hại do chết chóc hoặc thương tật của hành khách

Theo NĐT Hague, người chuyên chở không bồi thường vượt quá 250.000 Fr vàng (1 Fr = 65,5 mg vàng có độ nguyên chất 900/1000) (16.600 SDR hoặc 20.000 USD), cho một hành khách chết hoặc bị thương.

NĐT Montréal đã nâng mức giới hạn TN đối với chết chóc, thương tật của hành khách lên 100.000 SDR/người và 4.150 SDR đối với hành lý của hành khách.



### 3. NHỮNG SỬA ĐỔI BỔ SUNG CƯ VACSAVA

- NĐT Hague 1955: đối với người chuyên chở
  - + xóa bỏ miễn trách khi HH bị tổn thất do lỗi trong việc hoa tiêu chỉ huy và điều khiển máy bay
  - + hưởng thêm 1 miễn trách khi mất mát do nội tỳ, ẩn tỳ và phẩm chất của hàng hóa chuyên chở (Mục XII, NĐT Hague)
  - + GHTN: nếu HH ko được kê khai trên B/L: 250 fr/kg, đối với hành khách tăng gấp đôi 250.000 fr/người
- CƯ Guadalazara 1961: đề cập tới trách nhiệm của người chuyên chở theo HĐ và người chuyên chở thực tế
  - + người chuyên chở theo HĐ (Contracting Carrier)
  - + người chuyên chở thực tế (Actual Carrier)

### 3. NHỮNG SỬA ĐỔI BỔ SUNG CƯ VACSAVA

- NĐT Montreal 1975 số 1,2,3,4:
- + GHTN được thể hiện bằng đồng SDR (special drawing right), đối với HH là 250 fr vàng/kg ~ 17 SDR/kg
- + Tăng thêm miễn trách cho người chuyên chở khi HH bị mất mát, hư hại:
  - Thiếu sót trong đóng gói HH do người chuyên chở hoặc đại lý của họ thực hiện
  - Hành động chiến tranh và xung đột vũ trang
  - Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan tới xuất nhập cảnh và quá cảnh

### 3. NHỮNG SỬA ĐỔI BỔ SUNG CƯ VACSAVA

- NĐT Guatemala 1971: quy định chi tiết hơn cách tính trọng lượng HH để xét bồi thường
- + Nếu HH bị mất mát, hư hại hoặc giao chậm một phần, thì trọng lượng để xác định số tiền mà người chuyên chở phải bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện hàng bị tổn thất
- + Nếu HH bị mất mát, hư hại hay giao chậm ảnh hưởng tới giá trị của các kiện hàng khác thì toàn bộ trọng lượng của các kiện hàng ấy cũng xem xét và tính GHTN của người chuyên chở (mục VIII, khoản 2b).



# 4. LUẬT HK VIỆT NAM

## 1. Thời hạn trách nhiệm

- Người vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho hành khách do tai nạn xảy ra trong máy bay và khi lên hoặc rời máy bay.
- Người vận chuyển phải bồi thường thiệt hại của hàng hoá, hành lý ký gửi từ thời điểm giao cho người vận chuyển đến thời điểm người vận chuyển trả cho người nhận hàng;
- Đối với vận chuyển hàng hoá, thì không bao gồm việc vận chuyển bằng các phương thức khác thực hiện ngoài cảng hàng không

# 4. LUẬT HK VIỆT NAM

## 2. Cơ sở trách nhiệm

- Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về thương tật, chết chóc của hành khách; về mất mát, hư hỏng, chậm giao hàng hóa

- Người vận chuyển được miễn trách nhiệm:

+ Đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách, người vận chuyển cũng được miễn 1 phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường tương ứng với mức độ lỗi của khách; với những thiệt hại do lỗi về sức khỏe của hành khách, người chuyên chở cũng ko phải bồi thường

+ Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường đối với hàng hoá, hành lý ký gửi trong các trường hợp sau:

- ☐ Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật của HH, hành lý ký gửi
- ☐ Do quyết định của tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa, hành lý ký gửi
- ☐ Do chiến tranh hoặc xung đột vũ trang
- ☐ Do lỗi của người gửi, người nhận hoặc do lỗi của người áp tải đi kèm

# 4. LUẬT HK VIỆT NAM

## 3. Giới hạn trách nhiệm

- Theo Điều lệ vận chuyển hàng hóa quốc tế của Vietnam Airlines năm 1993, quy định giới hạn trách nhiệm là 20 USD/kg, nhưng không vượt quá giá trị của HH tại nơi đến.

- Theo Luật Hàng không dân dụng Việt nam 2006:

+ Đối với vận chuyển hành khách, mức giới hạn trách nhiệm do vận chuyển chậm là 4150 đơn vị tính toán / hành khách;

+ Đối với hàng hoá là 17 đơn vị tính toán / kg; Đối với hành lý, bao gồm cả hành lý ký gửi và hành lý xách tay là 1000 đơn vị tính toán / hành khách; trường hợp có kê khai giá trị tại địa điểm đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế;

+ Đơn vị tính toán được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt (SDR). Đơn vị tính toán được chuyển đổi sang VND theo tỷ giá chính thức do NHNN Việt Nam công bố tại thời điểm thanh toán.



## 4. KHIẾU NẠI CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK

### 4.1. Thời hạn thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở

Đ26 (CU Vacsava) quy định:

Việc nhận hàng mà không có khiếu nại gì của người nhận hàng là bằng chứng đầu tiên rằng HH và hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển

- Theo CU Vacsava:

+ Đối với HH bị tổn thất, thiệt hại thì thời hạn khiếu nại là chậm nhất trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng (NĐT Hague 1955 là 14 ngày)

+ Đối với hàng giao chậm là 14 ngày (NĐT Hague 1955 là 21 ngày)

## 4. KHIẾU NẠI CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK

### 4.1. Thời hạn thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở

- Thời hạn khởi kiện:

Theo CƯ Vacsava, trong vòng 2 năm kể từ ngày máy bay đến địa điểm đến / kể từ ngày lẽ ra máy bay phải đến / kể từ ngày việc vận chuyển chấm dứt

(Đ29, khoản1, CƯ Vacsava)

- Nơi kiện:

Theo CƯ Vacsava 1929 thì việc khởi kiện có thể tiến hành tại:

- + 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 CƯ

## 4. KHIẾU NẠI CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HK

### 4.1. Thời hạn thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở

- Bộ hồ sơ khiếu nại gồm:
  - + Đơn thư khiếu nại
  - + AWB
  - + Các chứng từ liên quan tới HH (hóa đơn TM, giấy chứng nhận,...)
  - + Các chứng từ có liên quan tới tổn thất
  - + Biên bản kết toán bồi thường
- Người đi kiện: người nhận hàng hoặc người gửi hàng
- Người bị kiện: người chuyên chở đầu tiên/người chuyên chở cuối cùng..



# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1. Vận đơn hàng không (Airway bill - AWB)

### 1.1. Khái niệm:

- Luật HK dân dụng Việt Nam 1992: AWB là chứng từ vận chuyển HH và bằng chứng của việc ký kết hợp đồng và vận chuyển HH bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận HH để vận chuyển
- AWB: là một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không do người gửi hàng lập và được ký bởi người chuyên chở hoặc đại diện của họ xác nhận việc nhận hàng để chở bằng máy bay.

# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1.2. Chức năng: 6 chức năng

- AWB là một bằng chứng của một hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường hàng không ký kết giữa người gửi hàng và người chuyên chở;
- Là bằng chứng về việc nhận hàng để chở của hãng hàng không;
- 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).

# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1.3. Phân loại

- Căn cứ vào người phát hành (2loại):
  - + *Vận đơn của hãng HK (Airline AWB)*: là vận đơn do hãng HK phát hành
  - + *Vận đơn trung lập (Neutral AWB)*: là loại vận đơn tiêu biểu (Standardized Neutral AWB Form) do IATA phát hành năm 1986
- Căn cứ vào việc gom hàng (2loại):
  - + *Vận đơn chủ (Master AWB)*: là loại vận đơn mà hãng HK cấp cho người gom hàng
  - + *Vận đơn của người gom hàng (House AWB)*: là vận đơn người gom hàng cấp cho người gửi hàng lẻ để người gửi hàng đi nhận hàng ở cảng đến



# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1.4. *Phát hành và phân phối AWB*

Theo CU Vacsava 1929, người gửi hàng có trách nhiệm lập vận đơn.

Người gửi hàng phải lập vận đơn thành 3 bản gốc:

- bản thứ 1 cho người chuyên chở và do người gửi hàng ký
- bản thứ 2 cho người nhận hàng và do cả người chuyên chở và người gửi hàng ký.
- bản thứ 3 do người chuyên chở ký và người chuyên chở sẽ giao cho người nhận hàng.

AWB được phát hành theo bộ. 1 bộ AWB gồm 3 bản gốc (Original) và từ 6 đến 11 bản sao (đánh số từ copy 4, copy 5... copy 11).

Các bản gốc khác bản sao ở chỗ: các bản gốc được in theo các màu khác nhau và in cả hai mặt, còn các bản sao được in trên nền trắng, mặt sau để trống.

# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1.4. *Phát hành và phân phối AWB*

Các bản gốc và bản sao phân phối như sau:

Bản gốc 1 (Original 1), màu xanh lá cây - cho người chuyên chở;

Bản gốc 2 (Original 2), màu hồng - gửi cùng hàng hóa đến nơi đến cho người nhận;

Bản gốc 3 (Original 3), màu xanh da trời - cho người gửi hàng;

Bản copy 4, màu vàng - làm biên lai giao hàng ở nơi đến;

Bản copy 5 - cho sân bay đến;

Bản copy 6 - cho người chuyên chở thứ 3;

Bản copy 7 - cho người chuyên chở thứ 2;

Bản copy 8 - cho người chuyên chở thứ 1;

Bản copy 9 - cho đại lý;

Bản copy 10 và 11 - phụ thêm cho người chuyên chở;

Bản copy 12 - cho Hải quan.

# V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

## 1.5. Nội dung AWB

Theo mẫu của IATA, *mặt trước* gồm:

- Số vận đơn (*AWB number*),
- Sân bay xuất phát (*Airport of departure*)
- Tên và địa chỉ người phát hành vận đơn (*Issuing carrier's name and address*)
- Tham chiếu tới các bản gốc (*Reference to originals*)
- Tham chiếu tới các đk HĐ (*Reference to conditions of contract*)
- Người gửi hàng (*Shipper*)
- Người nhận hàng (*Consignee*)
- Đại lý của người chuyên chở (*Issuing carrier's agent*)



## V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

### *Mặt trước:*

- Tuyến đường (*Routing*)
- Tiền tệ (*Currency*)
- Mã thanh toán (*Charges codes*)
- Cước phí và chi phí (*Charges*)
- Giá trị kê khai vận chuyển (*Declare value for carriage*)
- Giá trị khai báo hải quan (*Declare value for customs*)
- Số tiền bảo hiểm (*Amount of insurance*)
- Thông tin làm hàng (*Handling information*)
- Số kiện (*Number of pieces*)

## V. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

*Nội dung của mặt sau:*

- 1 bộ vận đơn HK có nhiều bản, nhưng chỉ có **3 bản gốc** có những quy định ở mặt sau:
- *Thông báo liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở:*  
quy định giới hạn trách nhiệm và nguồn luật điều chỉnh
  - *Các điều kiện của hợp đồng:* gồm các nội dung:
    - + Các định nghĩa
    - + Thời hạn TN, giới hạn TN, cơ sở TN
    - + Thời hạn thông báo tổn thất, thời hạn khiếu nại
    - + Luật áp dụng

## VI. CƯỚC PHÍ HÀNG KHÔNG

### 1. Khái niệm

*Cước (charge) là số tiền phải trả cho việc vận chuyển lô hàng và các dịch vụ có liên quan đến vận chuyển.*

Mức cước hay giá cước là số tiền mà người vận chuyển thu trên một đơn vị khối lượng hàng vận chuyển.

Mức cước áp dụng là mức cước công bố trong biểu cước hàng hóa có hiệu lực vào ngày phát hành vận đơn.



# VI. CƯỚC PHÍ HÀNG KHÔNG

## 2. Cơ sở tính cước

Cước phí trong vận tải hàng không được quy định trong các biểu cước thống nhất. IATA đã có quy định về quy tắc, thể lệ tính cước và cho ấn hành trong biểu cước hàng không, viết tắt là TACT (*The air cargo Tariff*), gồm 3 cuốn:

- Quy tắc TACT, mỗi năm 2 cuốn
- Cước TACT, gồm 2 cuốn, 2 tháng ban hành 1 cuốn

***Lưu ý: Cước hàng hóa không được nhỏ hơn cước tối thiểu***

## VI. CƯỚC PHÍ HÀNG KHÔNG

### 3. Các loại cước

- Cước hàng bách hóa (*GCR-General cargo rates*)
- Cước tối thiểu (*M-Minimum Charges/Rates*)
- Cước hàng đặc biệt (*SCR-Specific Commodity Rates*)
- Cước phân loại hàng (*Class rates*)
- Cước tính cho mọi loại hàng (*FAK-Freight all kinds*)
- Cước ULD (*ULD rates*)
- Cước hàng chậm, cước hàng gửi nhanh, cước theo nhóm,...

# VII. GIAO NHẬN HH BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## 1. Giao hàng hóa xuất khẩu

- a) Lưu cước (ký Booking Note) với hãng hàng không hoặc với người giao nhận (Forwarder)
- b) Vận chuyển, đóng hàng và giao hàng cho người chuyên chở:
- c) Lập AWB:
- d) Thông báo cho người nhận về việc gửi hàng
- e) Lập bộ chứng từ thanh toán và thanh toán các khoản cần thiết.



# **VII. GIAO NHẬN HH BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

## **2. Nhận hàng hóa nhập khẩu**

- a) Nhận các giấy tờ, chứng từ
- b) Nhận hàng tại sân bay
- c) Làm thủ tục hải quan
- d) Thanh toán các khoản và đưa hàng ra khỏi sân bay



GOOD  
BYE

G  
O  
O  
D  
  
L  
U  
C  
K  
  
T  
O  
  
Y  
O  
U  
  
A  
L  
L