

## **Chương 4. Chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng đường hàng không**

**Câu 51:** Vị trí và đặc điểm của vận tải hàng không.

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.

Vận tải hàng không có vị trí số một trong việc vận chuyển:

- Hàng đòi hỏi phải giao ngay để đáp ứng nhu cầu và thời cơ thị trường
- Hàng mau hỏng
- Hàng cứu trợ khẩn cấp
- Hàng giá trị cao, quý hiếm

- Vận tải hàng không có vị trí quan trọng trong việc giao lưu kinh tế- văn hóa giữa các dân tộc, quốc gia trên thế giới

- Vận tải hàng không là một mắt xích quan trọng trong việc liên kết các phương thức vận tải khác nhau thành một phương thức vận tải đi suốt

### 2.1. Ưu điểm

- Các tuyến đường là tuyến đường tự nhiên, ngắn nhất
- Ít phụ thuộc vào điều kiện địa hình và hoàn cảnh địa lý
- Khả năng thông qua cao
- Tốc độ nhanh, tính cơ động cao, khả năng khai thác lớn, thời gian vận chuyển nhanh
- Là phương thức vận tải an toàn nhất
- Luôn sử dụng công nghệ cao
- Cung cấp dịch vụ có chất lượng cao hơn hẳn các phương thức vận tải khác.
- Đơn giản hoá về chứng từ và thủ tục

### 2.2. Nhược điểm

- Cước vận tải hàng không cao nhất
- Không phù hợp với việc vận chuyển hàng hoá khối lượng lớn, giá trị nhỏ, hàng cồng kềnh, siêu trường siêu trọng
- Đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như đào tạo nguồn nhân lực
- Phụ thuộc nhiều vào điều kiện thời tiết

. 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

### 3. Đối tượng vận chuyển bằng đường HK

- Thư, bưu kiện (Airmail): thư, bưu phẩm, bưu kiện

- Hàng chuyên phát nhanh (Express): chứng từ (documents), sách báo tạp chí, hàng cứu trợ khẩn cấp (emergency)
- Hàng hoá thông thường (air freight): là những hàng hoá thích hợp với việc vận chuyển bằng máy bay, trừ thư từ, bưu kiện, bưu phẩm và hàng chuyên phát nhanh, gồm:
  - Hàng hóa có giá trị cao: từ 1000\$/kg, vàng, bạch kim, đá quý và các sản phẩm của chúng, tiền, séc du lịch, thẻ tín dụng, chứng từ có giá, kim cương và trang sức bằng kim cương...
  - Hàng dễ hư hỏng do thời gian
  - Hàng nhạy cảm với thị trường
  - Súc vật sống

**Câu 52:** Trình bày 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.

### 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

### 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)*

#### 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
  - Lưới pallet máy bay (là một bộ phận tạo thành đơn vị hàng hóa) (pallet aircraft net) →
  - Container máy bay (aircraft container) → →
- ULD gồm 2 loại: ULD có chứng chỉ và ULD không có chứng chỉ

**Câu 53:** Giới thiệu về các tổ chức vận tải hàng không dân dụng quốc tế và Việt Nam.

### 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*

### 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: NewYork, Geneve, London, Bangkok, Singapore,..*

### 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 hiện cho hơn 35.000 cty giao nhận ở trên 130 QG

#### 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
  - 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

**Câu 54:** Trình bày cơ sở pháp lý điều chỉnh vận tải hàng không trên thế giới và Việt Nam.

#### 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

f) Các NĐT sửa đổi Công ước Vacsava số 1, 2, 3, 4 ký kết 25/09/1975

g) CƯ Montreal về thống nhất một số các quy tắc liên quan đến vận chuyển hàng không quốc tế năm 1999

h) Ngoài ra còn có 1 số các CƯ quốc tế về HK dân dụng:

CƯ Paris 1919; CƯ 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).

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.

**Câu 55:** Vận đơn hàng không là gì? Nêu các loại vận đơn hàng không và trường hợp sử dụng chúng. Trình bày cách lập và phân phối vận đơn hàng không.

- 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.

#### *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

#### *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. 1bộ 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.

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.

### **Câu 56:** Các chức năng của AWB

- 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).

### **Câu 57:** Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không.

Theo Công ước Vacsava 1929

- 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”
- Cơ sở 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
  - 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

Giới hạn trách nhiệm

- Hàng có kê khai giá trị: bồi thường theo giá trị kê khai
- Hàng không kê khai giá trị:
  - Hàng hóa: 250Fr vàng/kg hoặc tương đương 1kg kể cả phụ phí

- Hành lý ký gửi: bồi thường như hàng hóa
- Hàng lý xách tay và tư trang: 5000Fr vàng/hành khách
- Hành khách: 125 000Fr vàng/hành khách

NĐT Hague 1955:

- Xóa bỏ miễn trách của người chuyên chở đối với những tổn thất do lỗi của hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay
- Người chuyên chở được miễn trách đối với ẩn tỳ, nội tỳ hoặc bản chất tự nhiên của hàng hóa
- Giới hạn trách nhiệm đối với hành khách: 250 000Fr vàng/ hành khách

● Công ước Guadalajara 1961:

- Người chuyên chở theo hợp đồng (Contracting carrier)
- Người chuyên chở thực tế (actual carrier)

● NĐT Guatemala 1971:

- Nếu hàng hóa bị hư hại một phần thì trọng lượng để xét bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện
- Nếu số hàng này lại ảnh hưởng đến số hàng khác thì trọng lượng để xét bồi thường bao gồm cả trọng lượng của số hàng khác đó nếu các loại hàng này được ghi trên cùng một vận đơn

NĐT Montreal số 1, 2, 3, 4:

- Bản số 1, 2:
  - Hàng hóa: 17 SDR hoặc 250 Fr vàng/kg
  - Hành lý: 332 SDR hoặc 5000 Fr vàng/ hành khách
- Bản số 3:
  - Hàng hóa: 17 SDR hoặc 250 Fr vàng/kg
  - Hành lý: 1000 SDR hoặc 15 000 Fr vàng/ hành khách
- Tăng thêm miễn trách cho người chuyên chở:
  - Thiệt hại do chất lượng hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa
  - Khuyết điểm về bao bì do một người không phải là người chuyên chở hoặc đại lý của họ gây ra cũng như do thiếu sót của người gửi, người nhận hoặc đại lý của họ
  - Chiến tranh hoặc xung đột vũ trang
  - Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan tới XNK hoặc quá cảnh

**Câu 58:** Cước hàng không là gì? Các loại cước hàng không

4.1. Khái niệm

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

4.2. Cơ sở tính cước

- Theo trọng lượng
- Theo thể tích hoặc dung tích chiếm chỗ trên máy bay
- Theo giá trị

⇒ Tổng số tiền cước = mức cước X số đơn vị hàng hóa chịu cước (không được nhỏ hơn mức cước tối thiểu)

⇒ Cước phí trong VTHK được quy định trong các biểu cước thống nhất của IATA:

⇒ Quy tắc TACT (The Air Cargo Tariff Rules): gồm các nguyên tắc cước

⇒ Cước TACT: 2 cuốn

Cước toàn thế giới (trừ Bắc Mỹ)

Cước Bắc Mỹ

#### 4.3. Các loại cước

- Cước hàng bách hóa (General Cargo Rate- GCR): 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 mức cước khác nhau (45kg, 45-100kg, 100-250kg, 250-500kg, 500-1000kg, trên 1000kg)
- Cước tối thiểu (minimum rate): là mức cước mà nếu thấp hơn thế thì hãng hàng không không coi là kinh tế đối với việc vận chuyển lô hàng đó.

Cước hàng đặc biệt (Special Commodity Rate- SCR): áp dụng cho một số loại hàng đặc biệt trên những chặng đường bay nhất định

- Cước phân loại hàng (Class Rate/ Commodity Classification Rate): áp dụng cho những loại hàng hóa không có cước riêng, thường tính bằng % của GCR (súc vật sống: 150% GCR, hàng giá trị cao: 200%GCR, sách, báo, tạp chí, hành lý gửi theo hàng, hải cẩu: 50% GCR)
- Cước tính cho mọi loại hàng (Freight All Kind\_ FAK): cước tính như nhau cho mọi loại hàng xếp trong container nếu chiếm trọng lượng hoặc thể tích như nhau
- Cước ULD (ULD rate): cước tính cho các loại hàng hóa đóng trong các ULD theo tiêu chuẩn của VTHK)
- Cước hàng chậm
- Cước hàng nhanh: 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: 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: cước thuê bao một phần hoặc toàn bộ máy bay để chở hàng

**Câu 59:** Trình bày vấn đề khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không theo các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không.

*Thời hạn khiếu nại:*

*Theo công ước Vacsava 1929*



- Đối với hư hỏng mất mát của hàng hoá: trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng (NĐT Hague 14 ngày)
- Đối với chậm giao: trong vòng 14 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được đặt dưới sự định đoạt của người nhận hàng (NĐT Hague 21 ngày)

#### *Theo NĐT Hague 1955*

- Đối với hư hỏng mất mát của hàng hoá: trong vòng 14 ngày kể từ ngày nhận hàng
- Đối với chậm giao: trong vòng 21 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được đặt dưới sự định đoạt của người nhận hàng
- 6. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

#### Bộ hồ sơ khiếu nại

- Đơn thư khiếu nại
- AWB
- Các chứng từ liên quan tới hàng hoá Các chứng từ có liên quan tới tổn thất
- Biên bản kết toán tiền đòi bồi thường (gồm tiền đòi bồi thường tổn thất và các chi phí khác có liên quan)
- 6. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

#### 6.2. Kiện tụng

- Người đi kiện: chủ hàng (chủ gửi hoặc chủ nhận)
- Người bị kiện:
  - Người chuyên chở đầu tiên
  - Người chuyên chở cuối cùng
  - Người chuyên chở mà ở đoạn chuyên chở của họ hàng hoá bị tổn thất
    - Thời gian khởi kiện: trong vòng 2 năm kể từ ngày máy bay đến điểm đến/kể từ ngày lễ ra máy bay phải đến điểm đến/kể từ ngày việc vận chuyển chấm dứt.
- 6. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

#### Nơi kiện

- Toà án nơi ở cố định của người chuyên chở
- Toà án nơi người chuyên chở có trụ sở kinh doanh chính
- Toà án nơi người chuyên chở có trụ sở mà HĐ chuyên chở được ký kết
- Toà án có thẩm quyền tại nơi hàng đến
- Toà án thuộc lãnh thổ của một trong các bên kí công ước

## Việt Nam

- IV. Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt nam

### 1. Các tổ chức vận tải hàng không Việt nam

- Hãng HK quốc gia (Vietnam Airlines)
- Hãng HK cổ phần Pacific Airlines (Vietnam Airlines chiếm 40% vốn pháp định)
- Công ty bay dịch vụ Việt Nam VASCO
- Tổng công ty bay dịch vụ Việt Nam SFC thuộc Bộ Quốc phòng

VN có hơn 30 hãng HK quốc gia và khu

vực khác nhau hoạt động

- 2. 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
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

### 3.1. 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.

- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

### 3.2. 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.
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

#### Miễn trách:

- Do bản chất tự nhiên, khuyết tật vốn có (nội tì, ẩn tì của hàng hoá)
  - Do hành động bắt 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
  - 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam
- ### 3.3. Giới hạn trách nhiệm : khoản tiền lớn nhất người chuyên chở phải bồi thường cho chủ hàng trên 1 kg hàng hoá bị mất mát, hư hỏng.
- 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 thực tế
  - Nếu hàng hoá không kê khai giá trị trên vận đơn (Non declared value): sử dụng giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển
  - Nếu không xác định được giá trị thiệt hại thực tế: sử dụng giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển
- Mức bồi thường thiệt hại không vượt quá giới hạn trách nhiệm dân sự
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

### 3.3. Giới hạn trách nhiệm

#### 3.3.1. 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.
- 1 điểm đi/đến/dừng thuộc Mỹ: 1.250USD/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.
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

### 3.3.2. 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
- Áp dụng thêm quy định của NĐT Guatemala năm 1971 về tính trọng lượng hàng hóa bồi thường.
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

### 3.4. Khiếu nại và kiện tụng

#### 3.4.1. Thời hạn khiếu nại

- Hàng hoá thiếu hụt, hư hỏng: 14 ngày kể từ ngày nhận hàng
- Hàng hoá mất: 21 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải trả.
- Hàng 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.
- 3. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt nam

#### 3.4.2. Bộ hồ sơ khiếu nại

- Đơn thư khiếu nại.
- Chứng từ liên quan đến hàng hoá: Commercial Invoice, 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 tiền đòi bồi thường

3.4.3. 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.