GIAO NHẬN VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG

ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

- **Khái quát về vận tải hàng không**
- **Tổ chức vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không**
- **Vận đơn hàng không (Airwaybill-AWB)**
- **Cước hàng không**
- **Giao nhận hàng hoá XNK chuyên chở bằng dường hàng không**

KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Ra đời sau những phương thức vận tải khác, song đến nay vận tải hàng không đóng vai trò rất quan trọng trong vận tải quốc tế.

1. Đặc điểm của vận tải hàng không

- Các tuyến đường vận tải hàng không hầu hết là các đường thẳng nối hai điểm vận tải với nhau.

- Tốc độ của vận tải hàng không cao, tốc độ khai thác lớn, thời gian vận chuyển nhanh.

- Vận tải hàng không an toàn hơn so với các phương tiện vận tải khác.

- Vận tải hàng không luôn đòi hỏi sử dụng công nghệ cao.

- Vận tải hàng không cung cấp các dịch vụ tiêu chuẩn hơn hẳn so với các phương thức vận tải khác.

- Vận tải hàng không đơn giản hoá về về chứng từ thủ tục so với các phương thức vận tải khác.

**** Bên cạnh ưu điểm trên, vận tải hàng không cũng có những hạn chế sau:***

- Cước vận tải hàg không cao.

-Vận tải hàng không không phù hợp với vận chuyển hàng hoá kồng kềnh, hàng hoá có khối lượng lớn hoặc có giá trị thấp.

- Vận tải hàng không đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như đào tạo nhân lực phục vụ.

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

a. Cảng hàng không (air port)

Cảng hàng không là nơi đỗ cũng như cất hạ cánh của máy bay, là nơi cung cấp các điều kiện vật chất kỹ thuật và các dịch vụ cần thiết liên quan tới vận chuyển hàng hoá và hành khách.

Cảng hàng không có các khu vực làm hàng xuất, hàng nhập và hàng chuyển tải.

b. Máy bay.

Máy bay là công cụ chuyên chở của vận tải hàng không. Máy bay có nhiều loại. Loại chuyên chở hành khách cũng có thể nhận chuyên chở hàng dưới boong. Loại chuyên chở hàng và loại chở kết hợp cả khách cả hàng.

c. Trang thiết bị xếp dỡ và làm hàng.

Trang thiết bị xếp dỡ và làm hàng ở cảng hàng không cũng đa dạng và phong phú. Có các trang thiết bị xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá trong sân bay. có trang thiết bị xếp dỡ hàng hoá theo đơn vị. Ngoài ra còn có các trang thiết bị riêng lẻ như pallet máy bay, container máy bay, container đa phương thức...

3. Hàng hoá thường vận chuyển bằng đường hàng không

- Các lô hàng nhỏ

- Hàng hoá đòi hỏi giao ngay, an toàn và chính xác

- Hàng hoá có giá trị cao

- Hàng hoá có cự ly vận chuyển dài

TỔ CHỨC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

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

1.1.Các điều ước quốc tế về vận tải hàng không

* Công ước Vác-sa-va 1929

Vận tải hàng không quốc tế được điều chỉnh chủ yếu bởi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế được ký tại Vác-sa-va ngày 12/10/1929 gọi tắt là Công ước Vác-sa-va 1929.

* Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va. Nghị định thư này ký tại Hague 28/91955, nên gọi tắt là Nghị định thư Hague 1955.

* Công ước bổ sung cho công ước Vác-sa-va được ký kết tại Guadalazala ngày 18/9/1961, nên gọi tắt là Công ước Guadalazala 1961.

* Hiệp định liên quan tới giới hạn của Công ước Vac-sa-va và nghị định thư Hague. Hiệp định này được thông qua tại Montreal 13/5/1966, nên gọi tắt là Hiệp định Montreal 1966.

* Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va 12/10/1929 được sửa đổi bởi nghị định thư Hague 28/9/1995.

Nghị định này ký tại thành phố Guatemala 8/3/1971, nên gọi tắt là Nghị định thư Guatemala 1971.

* Nghị định thư bổ sung 1

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 1929. Nghị định thư này được kết tại Montreal ngày 25 tháng 9 năm 1975 nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal 1975 số 1.

* Nghị định thư bổ sung số 2

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 1929 đã được sửa đỏi bằng Nghị định thư Hague 1955. Nghị định thư này được ký kết tại Montreal ngày 25/9/1975, nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal 1975, bản số 2.

* Nghị định thư bổ sung thứ 3

Nghị định thư sửa dổi công ước Vac-sa-va 12/10/1929 đã được sửa đổi bởi các nghị định thư tại Hague ngày 28/9/1955 và tại thành phố Guatemala ngày 8/3/1971. Nghị định thư này được ký kết tại Montreal 25/9/1975, nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal năm 1975, bản số 3.

*Nghị định thư bổ sung số 4

Nghị định thư sửa đổi công ước Warsaw 12/10/1929 đã được sửa đổi bởi nghị định thư Hague ngày 28/9/1955. Nghị định thư này ký kết tại Montreal, nên goil tắt là Nghị định thư Montreal năm 1975, bản số 4.

nại người chuyên chở... Các công ước, hiệp định, nghị định thư... chủ yếu sửa đổi bổ sung giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở hàng không đối với tai nạn về hành khách, thiệt hại về hàng hoá, hành lý và thời hạn thông báo tổn thất, khiếu

1.2. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

a. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo công ước Vác-sa-va 1929

Khi nói tới trách nhiệm của người chuyên chở hàng không , công ước Vác-sa-va 1929 đề cập tới 3 nội dung : thời hạn trách nhiệm , cơ sở trách nhiệm , giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở .

* Thời hạn trách nhiệm

Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định trách nhiệm của người chuyên chở về mặt thời gian và không gian đối với hàng hoá .

Theo công ước Vác-sa-va, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển bằng máy bay . Vận chuyển bằng máy bay bao gồm giai đoạn mà hàng hoá nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không ở cảng hàng không, ở trong máy bay, hoặc ở bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không .

Vận chuyển bằng máy bay không mở rộng tới bất kỳ việc vận chuyển nào bằng đường bộ , đường biển hoặc đường sông tiến hành ngoài cảng hàng không. Tuy nhiên , nếu việc vận chuyển như vậy xảy ra trong khi thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng máy bay nhằm mục đích lấy hàng , giao hoặc chuyển tải hàng thì thiệt hại được coi là kết quả của sự kiện xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng máy bay .

* Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Theo công ước Vac-sa-va 1929 , người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá trong quá trình vận chuyển hàng không .

Người chuyên chở cũng phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra do chậm trong quá trình vận chuyênr hàng hoá bằng máy bay .

Tuy nhiên , người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng được những biện pháp như vậy trong khả năng của mình .

Người chuyên chở cũng không phải chịu trách nhiệm bồi thường nếu anh ta chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc hoa tiêu , chỉ huy hoặc vận hành máy bay hoặc trong mọi phương tiện khác mà anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhưng thiệt hại vẫn xảy ra .

Như vậy theo công ước Vác-sa-va , người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm bồi thường trong hai trường hợp sau : hàng hoá bị mất mát hư hại và hàng hoá bị giao chậm trong thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở .

Nhưng, theo công ước thì người chuyên chở được hưởng miễn trách nhiệm không phải bồi thường khi tổn thất của hàng hoá là do lỗi trong việc hoa tiêu , chỉ huy vận hành máy bay hoặc trong trường hợp người chuyên chở hay người thay mặt họ cố gắng hết sức trong khả năng có thể nhưng tổn thất về hàng hoá vẫn xảy ra .

* Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định số tiền lớn nhất mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hoá trong trường hợp tính chất và trị giá không được kê khai trên vận đơn hàng không.

Theo công ước Vác-sa-va 1929, trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở một khoản 250 Frăng/kg trừ phi người gửi hàng đã có tờ kê khai đặc biệt trị giá ở nơi giao hàng, vào lúc hàng hoá được giao cho người chuyên chở và một khoản phí bổ sung nếu người chuyên chở yêu cầu.

Trong trường hợp trị giá hàng hoá đã được kê khai trên vận đơn thì giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là trị giá kê khai trên vận đơn . Nếu trị giá hàng hoá mà người gửi hàng kê khai trên vận đơn lớn hơn giá trị thực tế của hàng hoá lúc giao hàng thì người chuyên chở chỉ phải bồi thường tới giá trị của hàng hoá lúc giao hàng nếu họ chứng minh được như vậy .

Đồng Frăng nói ở đây là đồng Frăng Pháp có hàm lượng vàng là 65,5 mg vàng, độ tinh khiết 900/1000 . Khoản tiền này có thể đổi ra bất kỳ đồng tiền quốc gia nào theo số tròn . Trong trường hợp người chuyên chở cố ý gây tổn thất cho hàng hoá thì họ không được hưởng giới hạn trách nhiệm nói trên.

b. Những sửa đổi , bổ sung Công ước Vác-sa-va về trách nhiệm của người chuyên chở

Theo nghị định thư Hague 1955 thì người chuyên chở không được miễn trách đối với những tổn thất về hàng hoá do lỗi trong việc hoa tiêu , chỉ huy và điều hành máy bay. Nhưng theo Hague thì người chuyên chở được miễn tránh nhiệm khi mất mát, hư hại hàng hoá là do kết quả của nội tỳ , ẩn tỳ và phẩm chất của hàng hoá chuyên chở (Mục XII , nghị định thư Hague).

Công ước Guadalazara 1961 đã đề cập đến trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng và ngươì chuyên chở thực sự mà Công ước Vác-sa-va chưa đề cập tới .

Theo Công ước Guadalazara thì người chuyên chở theo hợp đồng là người ký một hợp đồng vận chuyển được điều chỉnh bẵng Công ước Vac-sa-va 1929 với người gửi hàng hay với người thay mặt người gửi hàng (mục I , khoản b). Người chuyên chở thực sự là một người khác, không phải là người chuyên chở theo hợp đồng, thực hiện toàn bộ hay một phần hợp đồng vận chuyển (mục I khoản c). Công ước Guadalazara quy định rằng, cả người chuyên chở thực sự và người chuyên chở theo hợp đồng đều phải chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng. Nhưng khi bao gồm cả vận chuyển kế tiếp thì người chuyên chở theo hợp đồng có trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình vận tải, người chuyên chở thực sự chỉ có trách nhiệm đối với phần thực hiện của anh ta Khi khiếu nại , người nhận hàng có thể lựa chọn khiếu nại từng người chuyên chở thực sự hoặc khiếu nại người chuyên chở theo hợp đồng .

Nghị định thư Guatemala 1971 đã quy dịnh chi tiết hơn cách tính trọng lượng hàng hoá để xét bồi thường. Theo nghị định thư Guatemala, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hại hoặc giao chậm một phần thì trọng lượng được xem xét để tính số tiền mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện bị tổn thất.

Nhưng nếu phần hàng hoá bị mất mát, hư hại hay giao chậm lại ảnh hưởng đến giá trị của kiện khác ghi trong cùng một vận đơn hàng không thì toàn bộ trọng lượng của một kiện hay nhiều kiện khác ấy cùng dược xem xét và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở (mục VIII, khoản 2b). Điều này không được quy định trong Công ước Vác-sa-va cũng như nghị định thư và công ước trước nghị định thư Guatemala.

Các nghị định thư Montreal 1975, số 1,2,3,4 quy định một số điểm khác sau đây:

- Giới hạn trách nhiệm được thể hiện bằng đồng SDR chứ không phải đồng Frăng như công ước Vác-sa-va 1929. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo nghị định thư số 1 đối với hàng hoá là 17SDR/kg.

- Với những nước không phải thành viên của Quỹ tiền tệ quốc tế thì có thể đổi đồng SDR ra tiền tệ quốc gia khi bồi thường. Néu luật quốc gia không cho phép như vậy thì có thể sử dụng giới hạn trách nhiệm là 250 Făng vàng/kg như đã nói ở trên.

- Tăng thêm những miễn trách sau đây cho người chuyên chở hàng không khi hàng hoá mất mát, hư hại do:

+ Thiếu xót trong đóng gói hàng hoá do người chuyên chở, người phục vụ hay người đại lý của họ thực hiện.

+ Hành động chiến tranh hoặc xung đột vũ trang.

+ Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan đến xuất nhập khẩu quá cảnh.

2. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

2.1. Khiếu nại

Khiếu nại là việc làm cần thiết và quan trọng của người đi nhận hàng khi hàng hoá bị tổn thất và giao chậm trong quá trình vận chuyển. Khiếu nại mở đường cho việc kiện tụng sau này.

Muốn khiếu nại có hiệu quả thì việc khiếu nại phải tiến hành đúng thủ tục và thời hạn. Điều 26, công ước Vác-sa-va quy định như sau ? Việc nhận hàng mà không có khiếu nại gì của người nhận hàng là bằng chứng đầu tiên rằng hàng hoá và hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển.

Trong trường hợp thiệt hại, người được quyền nhận hàng phải khiếu nại người vận chuyển ngay lập tức sau khi đã phát hiện ra thiệt hại và chậm nhất là 7 ngày sau ngày nhận hàng.

Trường hợp chậm chễ đơn khiếu nại phải chậm nhất trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng.

Trường hợp chậm chễ, đơn khiếu nại phải làm chậm nhất trong vòng 14 ngày kể từ ngày hàng hoá lẽ ra phải đặt dưới quyền định đoạt của người nhận hàng.

Mỗi đơn khiếu nại phải được lập thành văn bản đúng với chứng từ vận chuyển hoặc bằng thông báo riêng gửi trong thời gian nói trên.

Không khiếu nại vào trong thời gian nói trên thì không việc khởi kiện nào được coi là hợp pháp chống lại người vận chuyển trừ khi họ gian lận.

Theo nghị định thư Hague 1955, thời gian khiếu nại người chuyên chở về tổn thất hàng hoá và giao chậm theo Công ước Vac-sa-va 1929 là 7 ngày và 14 ngày được nâng lên là 14 đến 21 ngày kể từ ngày nhận hàng.

2.2. Thời hạn khiếu nại người chuyên chở hàng không

Theo công ước Vac-sa-va, quyền đòi thiệt hại bị huỷ bỏ, nếu việc khởi kiện không được thực hiện trong vòng 2 năm kể từ ngày máy bay đến địa điểm đến hoặc kể từ ngày lẽ ra máy bay phải đến hoặc kể tù ngày vận chuyển chấm dứt (điều 29, khoản 1, công ước Vac-xa-va 1929).

2.3. Đối tượng khiếu nại

Hành trình hàng không có thể có nhiều người chuyên chở khác nhau, trong trường hợp này, người nhận hàng, người gửi hàng có khiếu nại những người chuyên chở sau đây:

+ Người chuyên chở đầu tiên

+ Người chuyên chở cuối cùng

+ Người chuyên chở mà đoạn chuyển chở của họ hàng hoá bị tổn thất

2.4. Nơi kiện

Do tính quốc tế của vận tải hàng không, người đi kiện và bị kiện có thể ở những nước khác nhau. Vì vậy khi đi kiện phải xác định nơi kiện phù hợp.

Theo công ước Vac-sa-va 1929 thì tuỳ sự lựa chon của nguyên đơn, thì việc khởi kiện có thể được tiến hành tại:

+ Toà án của một trong các bên ký công ước, hoặc

+ Toà án, nơi ở cố định của người vận chuyển, hoặc

+ Nơi có trụ sở kinh doanh chính của người vận chuyển, hoặc

+ Nơi người vận chuyển có trụ sở mà hợp đồng được ký, hoặc toà án có thẩm quyền tại nơi hàng đến.

Những vấn đề về thủ tục tố tụng do toà án thụ lý vụ kiện điều chỉnh.

VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (AIRWAYBILL- AWB)

1. Khái niệm và chức năng của vận đơn hàng không

Vận đơn hàng không (Airwaybill-AWB) là chức từ vận chuyển hàng hoá và bằng chức 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 ngày 4 tháng 1 năm 1992).

Vận đơn hàng không bao gồm một số chức năng như sau:

+ Là bằng chức của một hợp đòng vận tải đã được ký kết giữa người chuyên chở và người gửi hàng

+ Là bằng chứng của việc người chuyên chở hàng không đã nhận hàng

+ Là giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

+ Là chứng từ kê khai hải quan của hàng hoá

+ Là hướng dẫn cho nhân viên hàng không trong quá trình phục vụ chuyên chở hàng hoá

Không giống như vận tải đường biển, trong vận tải hàng không, người ta không sử dụng vận đơn có thể giao dịch dược, hay nói cách khác vận đơn hàng không không phải lầ chứng từ sở hữa hàng hoá như vận đơn đường biển thông thường. Nguyên nhân của điều này là do tốc độ vận tải hàng không rất cao, hành trình của máy bay thường kết thúc và hàng hoá được giao ngay ở nơi đến một khoảng thời gian dài trước khi có thể gửi chứng từ hàng không từ người xuất khẩu qua ngân hàng của họ tới ngân hàng của người xuất khẩu để rồi ngân hàng của người nhập khẩu gửi cho người nhập khẩu. Vì những lý do trên mà vận đơn hàng không thường không có chức năng sở hữu hàng hoá. Vận đơn hàng không có thể do hãng hàng không phát hành, cũng có thể do người khác không phải do hãng hàng không ban hành.

2. Phân loại vận đơn

**** Căn cứ vào người phát hành, vận đơn được chia làm hai loại:***

- Vận đơn của hãng hàng không (Airline airway bill):

Vận đơn này do hãng hàng không phát hành, trên vận đơn có ghi biểu tượng và mã nhận dạng của người chuyên chở (issuing carrier indentification).

- Vận đơn trung lập (Neutral airway bill):

Loại vận đơn này do người khác chứ không phải do người chuyên chở phát hành hành, trên vận đơn không có biểu tượng và mã nhận dạng của người chuyên chở. Vận đơn này thường do đại lý của người chuyên chở hay người giao nhận phát hành.

****. Căn cứ vào việc gom hàng, vận đơn được chia làm hai loại:***

- Vận đơn chủ (Master Airway bill-MAWB):

Là vận đơn do người chuyên chở hàng không cấp cho người gom hàng có vận đơn nhận hàng ở sân bay đích. Vận đơn này dùng điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở hàng không và người gom hàng và làm chứng từ giao nhận hàng giữa người chuyên chở và người gom hàng.

- Vận đơn của người gom hàng (House airway bill-HAWB):

Là vận đơn do người gom hàng cấp cho các chủ hàng lẻ khi nhận hàng từ họ để các chủ hàng lẻ có vận đơn đi nhận hàng ở nơi đến. Vận đơn này dùng để điều chỉnh mối quan hệ giữa người gom hàng và các chủ hàng lẻ và dùng để nhận hàng hoá giữa người gom hàng với các chủ hàng lẻ.

Nhìn chung, chúng ta có thể hình dung quá trình gom hàng trong lĩnh vực hàng không như sau:

Tại sân bay đích, người gom hàng dùng vận đơn chủ để nhận hàng từ người chuyên chở hàng không, sau đó chia lẻ hàng, giao cho từng người chủ hàng lẻ và thu hồi vận đơn gom hàng mà chính mình phát hành khi nhận hàng ở đầu đi.

- Nội dung của vận đơn hàng không

Vận đơn hàng không được in theo mẫu tiêu chuẩn của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA (IATA standard form). Một bộ vận đơn bao gồm nhiều bản, trong đó bao gồm 3 bản gốc (các bản chính) và các bản phụ.

Mỗi bản vận đơn bao gồm 2 mặt, nội dung của mặt trước của các mặt vận đơn giống hệt nhau nếu không kể đến màu sắc và những ghi chú ở phía dưới khác nhau, ví dụ bản gốc số 1 thì ghi chú ở phía dưới là “bản gốc số 1 dành cho người chuyên chở phát hành vận đơn”, còn bản số 4 thì lại ghi là “bản số 4, dùng làm biên lai giao hàng”.

Mặt sau của bản vận đơn khác nhau, ở những bản phụ mặt sau để trống, ở các bản gốc là các quy định có liên quan đến vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không.

a. Nội dung mặt trước vận đơn

Mặt trước của vận đơn bao gồm các cột mục để trống để người lập vận đơn điền những thông tin cần thiết khi lập vận đơn. Theo mẫu tiêu chuẩn của IATA, những cột mục đó là:

+ Số vận đơn **(AWB number)**

+ Sân bay xuất phát **(Airport of departure)**

+ Tên và địa chỉ của người phát hành vận đơn (**issuing carrier’s name and address**)

+ Tham chiếu tới các bản gốc (**Reference to originals**)

+ Tham chiếu tới các điều kiện của hợp đồng (**Reference to conditions of contract**)

+ Người chủ hàng (**Shipper**)

+ Người nhận hàng (**Consignee**)

+ Đại lý của người chuyên chở (**Issuing carrier's agent**)

+ Tuyến đường (**Routine**)

+ Thông tin thanh toán (**Accounting information**)

+ Tiền tệ (**Currency**)

+ Mã thanh toán cước (**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 (**Handing information**)

+ Số kiện (**Number of pieces**)

+ Các chi phí khác (**Other charges**)

+ Cước và chi phí trả trước (**Prepaid**)

+ Cước và chi phí trả sau (**Collect**)

+ Ô ký xác nhận của người gửi hàng (**Shipper of certification box**)

+ Ô dành cho người chuyên chở (**Carrier of excution box**)

+ Ô chỉ dành cho người chuyên chở ở nơi đến (**For carrier of use only at destination**)

+ Cước trả sau bằng đồng tiền ở nơi đến, chỉ dùng cho người chuyên chở (**Collect charges in destination currency, for carrier of use only**).

b. Nội dung mặt sau vận đơn

Trong bộ vận đơn gồm nhiều bản, chỉ có ba bản gốc và một số bản copy có những quy định về vận chuyển ở mặt sau.

Mặt hai của vận đơn hàng không bao gồm hai nội dung chính:

Thông báo liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở

Tại mục này, người chuyên chở thông báo số tiền lớn nhất mà họ phải bồi thường trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất trong quá trình chuyên chở, tức là thông báo giới hạn trách nhiệm của mình. Giới han trách nhiêm của người chuyên chở được quy định ở đây là giới hạn

được quy định trong các công ước, quy tắc quốc tế hoặc luật quốc gia về hàng không dân dụng.

**** Các điều kiện hợp đồng***

Nội dung này bao gồm nhiều điều khoản khác nhau liên quan đến vận chuyển lô hàng được ghi ở mặt trước. Các nội dung đó thường là:

+ Các định nghĩa, như định nghĩa về người chuyên chở, định nghĩa về công ước Vac-sa-va 1929, định nghĩa về vận chuyển, điểm dừng thoả thuận...

+ Thời hạn trách nhiệm chuyên chở của người chuyên chở hàng không

+ Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

+ Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

+ Cước phí của hàng hoá chuyên chở

+ Trọng lượng tính cước của hàng hoá chuyên chở

+Thời hạn thông báo tổn thất

+ Thời hạn khiếu nại người chuyên chở

+ Luật áp dụng.

Những quy định này thường phù hợp với quy định của các công ước quốc tế về hàng không như Công ước Vac-sa-va 1929 và các nghị định thư sửa đổi công ước như Nghị định thư Hague 1955, Nghị định thư Montreal...

3. Lập và phân phối vận đơn hàng không

a. Trách nhiệm lập vận đơn

Công ước Vac-sa-va 1929, điều 5 và điều 6 quy định như sau:ở mỗi người chuyên chở có quyền yêu cầu người gửi hàng lập và giao cho mình một chứng từ gọi là giấy gửi hàng hàng không (đến Nghị định thư Hague 1955 đổi tên là vận đơn hàng không), mỗi người gửi hàng có quyền yêu cầu người chuyên chở chấp nhận chứng từ này.

Người gửi hàng phải lập giấy gửi hàng hàng không thành 3 bản gốc và trao cùng với hàng hoá. Bản thứ nhất ghi dành cho người chuyên chở và do người gửi hàng ký. Bản thứ hai dành cho người nhận hàng do người gửi hàng cùng người chuyên chở cùng ký và gửi kèm cùng hàng hoá. Bản thứ ba do người chuyên chở ký và người chuyên chở giao cho người nhận hàng sau khi nhận hàng để chở.

Người chuyên chở sẽ ký vào vận đơn vào lúc nhận hàng. Chữ ký của người chuyên chở có thể đóng dấu, chữ ký của người gửi hàng có thể ký hoặc đóng dấu.

Theo yêu cầu của người gửi hàng, nếu người chuyên chở lập giấy gửi hàng thì người vận chuyển được coi là làm như vậy để thay thế cho người gửi hàng. Trừ phi có chứng cứ ngược lại.

Như vậy theo công ước Vac-sa-va 1929 thì người gửi hàng có trách nhiệm lập vận đơn.

Người gửi hàng phải có trách nhiệm về sự chính xác của các chi tiết và những tuyên bố có liên quan tới hàng hoá mà anh ta đã ghi trên vận đơn.

Người gửi hàng phải có trách nhiệm đối với tất cả những thiệt hại mà người chuyên chở hay bất kỳ người nào khác phải chịu do những tuyên bố có liên quan đến hàng hoá được ghi trên vận đơn không chính xác, không hoàn chỉnh, không đúng quy tắc dù vận đơn được người gửi hàng hay bất kỳ người nào thay mặt người gửi hàng, kể cả người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở được người gửi hàng uỷ quyền lập vận đơn.

Mặt khác, người gửi hàng đã ký vận đơn thì người gửi hàng đã xác nhận rằng anh ta đồng ý với những điều kiện của hợp đồng vận chuyển được ghi ở mặt sau của vận đơn.

b. Phân phối vận đơn

Khi phát hành vận đơn cho một lô hàng, người ta phát hành vận đơn gồm nhiều bản khác nhau. Bộ vận đơn có thể gồm từ 8 đến 14 bản, thông thường là 9 bản, trong đó bao giờ cũng gồm ba bản gốc, hay còn gọi là các bản chính (orginal), còn lại là các bản phụ (copy), được đánh số từ 4 đến 14. Vận đơn được phân phối như sau:

Bản gốc số 3 dành cho người gửi hàng, dùng để làm bằng chứng của việc người chuyên chở đã nhận hàng để chở và làm bằng chứng của hợp đồng chuyên chở. Bản này có chữ ký của cả người chuyên chở và người gửi hàng.

Bản số 9, dành đại lý, bản này được người đại lý hay người chuyên chở phát hành giữ lại.

Bản gốc số 1, dành cho người chuyên chở, màu xanh lá cây, được người chuyên chở phát hành vận đơn giữ lại nhằm mục đích thanh toán và để dùng làm bằng chứng của hợp đồng vận chuyển. Bản này có chữ ký của người gửi hàng.

Bản gốc số 2, dành cho người nhận hàg, màu hồng, được gửi cùng lô hàng tới nơi đến cuối cùng và giao cho người nhận khi giao hàng.

Bản số 4, là biên lai giao hàng, có sẵn ở nơi đến cuối cùng. Bản này có chữ ký của người nhận hàng và được người chuyên chở cuối cùng giữ lại để làm biên lai giao hàng và làm bằng chứng là người chuyên chở đã hoàn thành hợp đồng chuyên chở.

Bản số 5, dành cho sân bay đến, có sẵn ở sân bay đến.

Bản số 6, dành cho người chuyên chở thứ 3, dùng khi hàng được chuyên chở tại sân bay thứ 3.

Bản số 7, dành cho người chuyên chở thứ 2, dùng khi hàng được chuyển tải tại sân bay thứ 2.

Bản số 8, dành cho người chuyên chở thứ 1, được bộ phận chuyển hàng hoá của người chuyên chở đầu tiên giữ lại khi làm hàng.

Bản số 10 đến 14, là những bản chỉ dùng cho chuyên chở khi cần thiết.

CƯỚC HÀNG KHÔNG

1. Khái niệm

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

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

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

2. Cơ sở tính cước

Hàng hoá chuyên chở có thể phải chịu cước theo trọng lượng nhỏ và nặng, theo thể tích hay dung tích chiếm chỗ trên máy bay đối với hàng hoá nhẹ và cồnh kềnh, theo trị giá đối với những loại hàng hoá có giá trị cao trên một đơn vị thể tích hay trọng lượng.

Tuy nhiên cước hàng hoá không được nhỏ hơn cước tối thiểu.

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 (TACT rules**), mỗi năm 2 cuốn:

- Cước **TACT**, gồm 2 cuốn, 2 tháng ban hành một cuốn: gồm cước toàn thế giới, trừ Bắc Mỹ và cước Bắc Mỹ gồm cước đi, đến và cước nội địa Mỹ và Canada.

3. Các loại cước

**** Cước hàng bách hoá (GCR- general cargo rate)***

Là cước áp dụng cho hàng bách hoá thông thường vận chuyển giữa hai điểm. Cước này được giảm nếu khối lượng hàng hoá gửi tăng lên.

Cước hàng bách hoá được chia làm hai loại:

- Đối với hàng bách hoá từ 45 kg trở xuóng thì áp dụng cước hàng bách hoá thông thường (**GCR-N: normal general cargo rate**)

- Đối với những lô hàng từ 45 kg trở lên thì áp dụng cước bách hoá theo số lượng (**GCR-Q: quanlity general cargo rate**).

Thông thường, cước hàng bách hoá được chia thành các mức khác nhau: từ 45 kg trở xuống; 45 kg đến 100 kg; 100 kg đến 250 kg; 250 kg dến 500 kg; 500 kg đến 1000 kg; 1000 đến 2000 kg...

Cước hàng bách hoá được coi là cước cơ bản, dùng làm cơ sở để tính cước cho những mặt hàng không có cước riêng.

**** Cước tối thiểu (M-minimum rate)***

Là cước mà thấp hơn thế thì các hãng hàng không coi là không kinh tế đối với việc vận chuyển một lô hàng, thậm chí một kiện rất nhỏ. Trong thực tế, cước tính cho một lô hàng thường bằng hay lớn hơn mức cước tối thiểu. Cước tối thiểu phụ thuộc vào các quy định của IATA.

**** Cước hàng đặc biệt (SCR-specific cargo rate)***

Thường thấp hơn cước hàng bách hoá và áp dụng cho hàng hoá đặc biệt trên những đường bay nhất định. Mục đích chính của cước đặc biệt là để chào cho người gửi hàng giá cạnh tranh, nhằm tiết kiệm cho người gửi hàng bằng đường hàng không và cho phép sử dụng tối ưu khả năng chuyên chở của hãng hàng không.

Trọng lượng hàng tối thiểu để áp dụng cước đặc biệt là 100 kg, có nước áp dụng trọng lượng tối thiểu dưới 100 kg. Theo IATA, những loại hàng hoá áp dụng cước đặc biệt được chia thành 9 nhóm lớn là:

- Nhóm 1: Súc sản và rau quả, ký hiệu 0001-0999

- Nhóm 2: Động vật sống và động vật phi súc sản, hoa quả, 2000-2999

- Nhóm 3: Kim loại và các loại sản phẩm kim loại trừ máy móc, xe vận tải và sản phẩm điện tử, 3000-3999

- Nhóm 4: Máy móc, xe vận tải và sản phẩm điện tử, 4000-4999

- Nhóm 5: Các khoáng vật phi kim loại và sản pảhm của chúng, 5000-5999

- Nhóm 6: Hoá chất và các sản phẩm hoá chất, 6000-6999

- Nhóm 7: Các sản phẩm gỗ, cao su, sậy, giấy, 7000-7999

- Nhóm 8: Các dụng cụ, thiết bị chính xác, nghiên cứu khoa học, 8000-8999

Các nhóm lớn lại được chia thành các nhóm nhỏ hơn.

**** Cước phân loại hàng (class rate)***

Được áp dụng đối với những loại hàng hoá không có cước riêng, nó thường được tính theo phần trăm tăng hoặc giảm trên cước hàng hoá bách hoá, áp dụng đối với những loại hàng hoá nhất định trong những khu vực nhất định. Các loại hàng hoá chính áp dụng loại cước này:

- Động vật sống: giá cước đối với động vật sống được tính bằng 150% so với cước hàng hoá thông thường.

Thức ăn và bao gói cũng được chia vào khối lượng tính cước của lô hàng.

- Hàng trị giá cao như vàng bạc, đồ trang sức được tính bằng 200% cước hàng bách hoá thông thường.

- Sách báo, tạp chí, thiết bị và sách báo cho người mù được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

- Hành lý được gửi như hàng hoá (baggage shipped as cargo): Cước được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

- Hài cốt (human remains) và giác mạc loại nước (dehydrated corneas): được miễn phí ở hầu hết các khu vực trên thế giới...

**** Cước tính cho mọi loại hàng (FAK-freight all kinds)***

Là cước tính như nhau cho mọi loại hàng xếp trong container, nếu nó chiếm trọng lượng hay thể tích như nhau.
Cước này có ưa điểm là đơn giản khi tính, nhưng lại không công bằng, loại hàng có giá trị thấp cũng bị tính cước như hàng có giá trị cao, ví dụ: cước tính cho một tấn cát cũng như tính cho một tấn vàng.

**** Cước ULD (ULD rate)***

Là cước tính cho hàng hoá chuyên chở trong các ULD được thiết kế theo tiêu chuẩn của IATA. Thông thường, cước này thấp hơn cước hàng rời và khi tính cước không phân biệt số lượng, chủng loại hàng hoá mà chỉ căn cứ vào số lượng, chủng loại ULD. Số ULD càng lớn thì cước càng giảm.

*** Cước hàng chậm**

Cước này áp dụng cho những lô hàng không cần chở gấp và có thể chờ cho đến khi có chỗ xếp hàng trên máy bay. Cước hàng chậm thấp hơn cước hàng không thông thường do các hãng hàng không khuyến khích gửi hàng chậm để họ chủ động hơn cho việc sắp xếp chuyên chở.

**** Cước hàng thống nhất (unifined cargo rate)***

Cước này được áp dụng khi hàng hoá được chuyên chở qua nhiều chặng khác nhau. Người chuyên chở chỉ áp dụng một loại giá cước cho tất cả các chặng. Cước này có thể thấp hơn tổng số tiền cước mà chủ hàng phải trả cho tất cả những người chuyên chở riêng biệt, nếu người chủ hàng tự thuê nhiều người chuyên chở khác nhau, không thông qua một người chuyên chở duy nhất.

**** Cước hàng gửi nhanh (priority rate)***

Cước này được gọi là cước ưu tiên, áp dụng cho những lô hàng được yêu cầu gửi gấp trong vòng 3 tiếng kể từ khi giao hàng cho người chuyên chở.
Cước gửi nhanh thường bằng 130% đến 140% cước hàng bách hoá thông thường.

**** Cước hàng nhóm (group rate)***

Cước này áp dụng đối với khách hàng có hàng gửi thường xuyên trong các container hay pallet, thường là đại lý hay người giao nhận hàng không.

Tại hội nghị Athens năm 1969, IATA cho phép các hãng hàng không thuộc IATA được giảm cước tối đa là 30% so với cước hàng bách hoá thông thường cho đại lý và người giao nhận hàng không. Điều này cho phép các hãng hàng không được giảm cước nhưng tránh sự cạnh tranh không lành mạnh do giảm cước quá mức cho phép.

GIAO NHẬN HÀNG HÓA XNK CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường hàng không đã được quốc tế hoá về những quy định thủ tục, trình tự, chứng từ do tính chất quốc tế của vận tải hàng không.

1. Giao hàng xuất khẩu

Sau khi ký hợp đồng ngoại thương, người xuất khẩu tiến hành chuẩn bị hàng hoá và lập một số một số chứng từ cần thiết về hàng hoá để giao hàng cho hãng hàng không.

Thông thường, họ uỷ thác cho người giao nhận hay đại lý hàng không bằng một hợp đồng uỷ thác giao nhận.

Người giao nhận hay đại lý này phải được hãng vận chuyển chỉ định và cho phép khai thác hàng hoá.

Quy trình giao hàng xuất khẩu như sau:

- Người xuất khẩu giao hàng cho người giao nhận kèm với thư chỉ dẫn của người gửi hàng để người giao

nhận giao hàng cho hãng vận chuyển và lập vận đơn.

Thư chỉ dẫn của người gửi hàng được in sẵn thành mẫu và bao gồm những nội dung chính sau:

Tên và địa chỉ của người gửi hàng; Nơi hàng đến và tuyến đường vận chuyển; Số kiện; Trọng lượng; Kích thước của hàng; Đặc điểm và số lượng hàng hoá; Giá trị hàng; Phương pháp thanh toán cước phí; Ký mã hiệu hàng hoá; Có hay không mua bảo hiểm cho hàng hoá; Liệt kê các chứng từ gửi kèm.

- Người giao nhận sẽ cấp cho người xuát khẩu giấy chứng nhận đã nhận hàng của người giao nhận (FCR-forwarder's certificate of receipt). Đây là sự thừa nhận chính thức của người giao

nhận là họ đã nhận hàng.
FCR gồm những nội dung chính sau:

Tên, địa chỉ của người uỷ thác; Tên, địa chỉ của người nhận hàng; Ký mã hiệu và số hiệu hàng hoá; Số lượng kiện và cách đóng gói; Tên hàng; Trọng lượng cả bì; Thể tích; Nơi và ngày phát hành giấy chứng nhận.

- Người giao nhận sẽ cấp giấy chứng nhận vận chuyển của người giao nhận (FTC-forwarder's certifficate of transport), nếu người giao nhận có trách nhiệm giao hàng tại đích.

Nội dung chính của FTC gồm:

Tên địa chỉ của người uỷ thác; tên và địa chỉ của người nhận hàng; Địa chỉ thông báo; Phương tiện vận chuyển; Từ/qua; Nơi hàng đến; Tên hàng; Ký mã và số hiệu hàng hoá; Trọng lượng cả bì; Thể tích; Bảo hiểm;

Cước phí và kinh phí trả cho; Nơi và ngày phát hành chứng từ.

- Người giao nhận sẽ cấp biên lai kho hàng cho người xuất khẩu (**FWR-forwarder's warehouse receip**t) nếu hàng được lưu tại kho của người giao nhận trước khi gửi cho hãng hàng không.

FWR gồm những nội dung chính sau:

Tên và người cung cấp hàng; Tên người gửi vào kho; Tên thủ kho; Tên kho; Phương tiện vận tải; Tên hàng;

Trọng lượng cả bì; Tình trạng bên ngoài của hàng hoá khi nhận và ai nhận; Mã và số hiệu hàng hoá; Số hiệu và bao bì.

Bảo hiểm; Nơi và ngày phát hành FWR.

Trên cơ sở uỷ thác của người xuất khẩu, người giao nhận tiến hành tập hợp và lập chứng từ sau đây để chuẩn bị giao hàng cho hãng hàng không.

+ Giấy phép xuất nhập khẩu:

Giấy phép xuất nhập khẩu do cơ quan quản lý xuất nhập khẩu của một nước cấp, ở Việt Nam là Bộ Thương mại.

Giấy phép xuất nhập khẩu của Việt Nam có hai loại chính: Loại một là giấy phép mẹ, tức loại giấy phép cấp cho doanh nghiệp được phép xuất hay nhập một khối lượng hay trị giá hàng trong một năm. Loại 2 là giấy phép con, được cấp cho từng chuyến hàng một, giấy phép con còn gọi là giấy phép chuyến, loại 2 được sử dụng phổ biến hơn.

Giấy phép xuất nhập khẩu gồm những nội dung chủ yếu sau:

Tên, địa chỉ của người xuất nhập; Số giấy phép; Ngày cấp;Thời hạn hiệu lực; Cơ sở cấp giấy phép; Loại hình kinh doanh; Cửa khẩu nhập; Hợp đồng số;

Ngày; Dạng hợp đồng; Chi tiết về vận tải; Điều kiện và địa chỉ giao hàng; Thời hạn giao hàng; Phương thức thanh toán; Đồng tiền thanh toán; Tên hàng, chủng loại bao kiện, tên và đặc điểm hàng hoá; Ký mã hiệu hàng hoá;

Số lượng hàng hoá; Đơn giá; Trị giá; Người và ngày xin cấp giấy phép; Xác nhận của hải quan; Cơ quan duyệt cấp giấy phép ký tên, đóng dấu.

+ Bản kê chi tiết hàng hoá:

Đây là bản khai chi tiết về hàng hoá của người gửi hàng, nhiều khi người ta dùng phiếu đóng gói thay bản kê khai chi tiết.

Nội dung chính của bản khai chi tiết:

Tên và địa chỉ của người gửi hàng; Tên hàng; Ký mã hiệu của hàng; Số kiện hàng; Trọng lượng toàn bộ;

Trọng lượng tịnh; Kích thước của hàng hoá; Ô tả hàng hoá; Chữ ký của người lập.

+ Bản lược khai hàng hoá:

Là một bản kê khai tóm tắt về hàng hoá chuyên chở. Lược khai hàng hoá do người giao nhận lập khi hàng có nhiều lô hàng lẻ gửi chung một vận đơn (trường hợp gom hàng).

Lược khai hàng hoá bao gồm những nội dung chính sau:

Tên, địa chỉ người gửi; Tên, địa chỉ người nhận; Số thứ tự của vận đơn; Tên hàng; Ký mã hiệu; Trọng lượng;

Số kiện hàng của từng vận đơn; Nơi đi; Nơi đến.

+ Giấy chứng nhận xuất xứ:

Là chứng từ ghi nơi sản xuất của hàng hoá do người xuất khẩu kê khai, ký và được cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu xác nhận (ở Việt Nam là phòng thương mại và công nghiệp).

Giấy chứng nhận xuất xứ bao gồm chững nội dung chủ yếu sau:

Tên và địa chỉ của người gửi hàng; Tên và địa chỉ của người nhận hàng; Phương tiện và tuyến vận tải; Mục đích sử dụng chính thức; Số thứ tự của lô hàng; Mã và số hiệu bao bì; Tên hàng và mô tả hàng hoá; Số lượng hàng hoá; Trọng lượng hàng hoá; Số và ngày của hoá đơn thương mại; Cam đoan của người xuất khẩu về hàng hoá;

Chứng nhận của cơ quan có thẩm quyền.

+ Tờ khai hàng hoá XNK (khai hải quan)

Là một văn bản do chủ hàng, chủ phương tiện khai báo, xuất trình cho cơ quan hải quan trước khi hàng hoặc phương tiện xuất hoặc nhập qua lãnh thổ quốc gia.

+ Vận đơn hàng không, hoá đơn thương mại (xem phần chứng từ hàng không)...

Sau khi làm song thủ tục với hãng hàng không, sân bay và thanh toán các chi phí, người giao nhận sẽ gửi chứng từ kèm theo hàng hóa gồm:

- Các bản còn lại của MAWB và HAWB
- Hoá đơn thương mại
- Bản kê khai chi tiết hàng hoá
- Giấy chứng nhận xuất xứ
- Phiếu đóng gói
- Lược khai hàng hoá

Và các chứng từ cần thiết khác theo yêu cầu của nước nhập khẩu.

Người giao nhận sẽ giao lại bản gốc số 3 cho người gửi hàng (MWAB hoặc HAWB) cùng thông báo thuế và thu tiền cước cùng các khoản chi phí cần thiết có liên quan.

2. Nhận hàng nhập khẩu

Theo sự uỷ thác của người giao nhận nước ngoài hay người nhập khẩu, người đại lý hay người giao nhận hàng không sẽ tiến hành giao nhận hàng hoá bằng chứng từ được gửi từ nước xuất khẩu và những chứng từ do nước nhập khẩu cung cấp.

- Nếu chỉ có trách nhiệm giao hàng cho người nhập khẩu tại kho hay trạm giao nhận hàng hoá của sân bay thì sau khi nhận được thông báo đã đến của hãng vận chuyển cấp vận đơn (theo quy định của công ước Vac-sa-va thì người chuyên chở có trách nhiệm thông báo ngay cho người nhận hàng, người giao nhận, đại lý ở nước nhập khẩu khi hàng hoá được vận chuyển để họ đi nhận hàng) thì:

+ Người giao nhận trực tiếp lên sân bay nhận bộ hồ sơ gửi kèm theo hàng hoá (đã trình bày ở phần giao hàng xuất khẩu)

+ Sau khi thu hồi bản vận dơn gốc số 2, người giao nhận cùng người nhập khẩu làm các thủ tục nhận hàng ở sân bay.

+ Nếu người giao nhận là đại lý gom hàng thì phải nhận lô hàng nguyên bằng vận dơn chủ sau đó chia hàng và giao cho các chủ hàng lẻ và thu hồi lại vận đơn gom hàng.

- Nếu người giao nhận có trách nhiệm giao hàng đến dích, thì ngoài việc thu hồi các bản số 2 của vận đơn chủ hoặc vận đơn gom hàng, người giao nhận còn phải yêu cầu người nhập khẩu cung cấp các chứng từ sau:

+ Giấy phép nhập khẩu

+ Bản kê khai chi tiết hàng hoá

+ Hợp đồng mua bán ngoại thương

+ Chứng từ xuất xứ

+ Hoá đơn thương mại

+ Lược khai hàng nếu gửi hàng theo HAWB

+ Tờ khai hàng nhập khẩu

+ Giấy chứng nhận phẩm chất

Và các giấy tờ cần thiết khác.

Người giao nhận tiến hành nhận hàng từ hãng vận chuyển, thanh toán mọi khoản cước thu sau, làm thủ tục và nộp lệ phí với cảng hàng không, thông quan cho hàng hoá.

Giao hàng cho người nhập khẩu tại kho của người nhập khẩu cùng giấy tờ hải quan và thông báo thuế.

Người nhập khẩu nhận hàng và thanh toán các chi phí mà người giao nhận đã nộp cùng phí giao nhận cho người giao nhận.