

Đề Cương Môn Luật Vận Tải Biển

Mục Lục

Câu 1: Nội thủy? Chế độ pháp lý? Phân định vùng nội thủy? Liên hệ luật biển VN 2012	3
Câu 2: Khái niệm, cách xác định lãnh hải? Chế độ pháp lý. Liên hệ luật biển VN 2012	3
Câu 3: Chế độ pháp lý của vùng tiếp giáp. Liên hệ luật biển VN 2012.....	5
Câu 4: Khái niệm chế độ pháp lý thềm lục địa. Liên hệ luật biển VN 2012..	5
Câu 5: Khái niệm, chế độ pháp lý của vùng đặc quyền kinh tế. Liên hệ luật biển VN 2012	6
Câu 6: Khái niệm, chế độ pháp lý và các quyền ở công hải.....	7
Câu 7: Định nghĩa tàu biển là gì, những quy định đối với tàu biển VN	8
Câu 8: Địa vị pháp lý, quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng.....	9
Câu 9: Khái niệm cảng biển, các loại cảng biển.....	9
Câu 10: Khái niệm và Nhiệm vụ, quyền hạn của cảng vụ hàng hải.....	10
Câu 11: Khái niệm hợp đồng vận chuyển, các loại hợp đồng vận chuyển	11
Câu 12: Khái niệm người vận chuyển, người thuê vận chuyển? Phân biệt người vận chuyển và chủ tàu, người thuê vận chuyển và chủ hàng.	11
Câu 13: Trách nhiệm và miễn trách nhiệm của người vận chuyển	12
Câu 14: Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với tổn thất hàng hóa.	14
Câu 15: Khái niệm hợp đồng thuê tàu, các loại hình thức thuê tàu.....	15
Câu 16: Trách nhiệm nghĩa vụ các bên trong hợp đồng cho thuê tàu định hạn, tàu trần.	15
Câu 17: Các trường hợp chấm dứt hợp đồng vận chuyển đối với người thuê vận chuyển, người vận chuyển, chấm dứt hợp đồng ko phải bồi thường. Hợp đồng đương nhiên chấm dứt.	17
Câu 18: Khái niệm, các loại chứng từ vận chuyển đường biển.....	18

Câu 19: Khái niệm, phân loại các vận đơn (B/L) theo luật hàng hải VN. Nội dung của B/L	18
Câu 20: Quy định cách giải quyết khi tàu đến cảng ko có người nhận hàng, có nhiều người xuất trình BL gốc để nhận hàng.	19
Câu 21: Nội dung dịch vụ đại lý tàu biển.....	19
Câu 22: Môi giới hàng hải? Sự khác nhau giữa Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải?.....	20
Câu 23: Khái niệm, quyền và điều kiện để được hưởng tiền công cứu hộ. Các trường hợp ko được hưởng tiền công cứu hộ.....	20
Câu 24: Nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ.....	22
Câu 25: Nguyên tắc xác định giá trị bảo hiểm của các đối tượng bảo hiểm	22
Câu 26: Rủi ro trong bảo hiểm hàng hải, các nguyên nhân gây ra rủi ro...	23
Câu 27: Khái niệm tổn thất, phân loại tổn thất trong bảo hiểm hàng hải ...	23
Câu 28: Khái niệm tổn thất chung, tổn thất riêng. Sự khác nhau giữa chúng.....	24
Câu 29: Cách tính tiền bồi thường tổn thất trong bảo hiểm hàng hải	24
Câu 30: Các nguyên tắc bồi thường tổn thất trong bảo hiểm hàng hải.	25
Câu 31: Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa	25
Câu 32: Khái niệm hoa tiêu và chế độ hoa tiêu hàng hải VN	26
Câu 33: Các loại tàu biển phải đăng ký. Điều kiện đăng ký tàu biển ở VN	27

Câu 1: Nội thủy? Chế độ pháp lý? Phân định vùng nội thủy? Liên hệ luật biển VN 2012

Khái niệm: Nội thủy là vùng biển ở phía trong đường cơ sở để đo lãnh hải và giáp với bờ biển

Nội thủy bao gồm: vùng nước thuộc những cang ở biển, những vùng làm nơi tàu thuyền đậu để vào cảng, những vùng nước lịch sử, vịnh lịch sử

Chế độ pháp lý: Nội thủy được coi là 1 bộ phận của đất liền vì vậy nước ven biển có chủ quyền đầy đủ toàn vẹn và tuyệt đối. Vì nội thủy thuộc chủ quyền của nước ven biển nên nước ven biển có quyền: Lập pháp, hành pháp, tư pháp, cưỡng chế trong nội thủy cũng như trên đất liền. Tàu thuyền nước ngoài muốn ra vào nội thủy phải xin phép nước ven biển. Nước ven biển có quyền ko chấp nhận sự xin phép đó. Trong nội thủy tàu thuyền nước ngoài ko đc phép qua lại như trong lãnh hải

Phân định: Các nước có bờ biển đối diện hoặc tiếp giáp nhau nếu ko có sự thỏa thuận giữa các nước hữu quan thì áp dụng phương pháp cách đều trừ khi có những hoàn cảnh đặc biệt như vùng nước lịch sử thì phương pháp phân định sẽ khác đi

Liên hệ với luật biển VN 2012: Nội thủy là vùng nước tiếp giáp với bờ biển, ở phía trong đường cơ sở và là bộ phận lãnh thổ của VN

Nhà nước thực hiện chủ quyền hoàn toàn ,tuyệt đối và đầy đủ với nội thủy như trên lãnh thổ đất liền

Câu 2: Khái niệm, cách xác định lãnh hải? Chế độ pháp lý. Liên hệ luật biển VN 2012

Khái niệm: Phía ngoài nội thủy là lãnh hải, ranh giới phía trong là đường cơ sở, ranh giới phía ngoài được xác định theo chiều rộng quy định

Cách xác định: Giới hạn của lãnh hải đc xác định bằng đường cơ sở (phía trong) và theo chiều rộng đã được quy định (phía ngoài)

- Đường cơ sở đc vạch từ đường ngắn dòng thấp nhất và cũng có thể là đường gãy khúc nối liền những điểm thích hợp trong những trường hợp bờ biển có nhiều lồi lõm hoặc có những đảo nằm dọc ven bờ
- + Đường cơ sở thông thường: là đường ngắn nước dòng triều thấp nhất dọc theo bờ biển, áp dụng cho bờ biển bằng phẳng không có đảo ven bờ
- + Đường cơ sở thẳng: là đường gồm những đoạn thẳng nối liền những điểm nhô ra nhất của bờ biển và những điểm nhô ra nhất của các đảo ven bờ, áp dụng với bờ biển lồi lõm, quanh co, khúc khuỷu hoặc có nhiều đảo ven bờ

- Chiều rộng lãnh hải: trước đây có nhiều cách xác định: lấy quãng đường tàu thuyền đi thuận gió một ngày đêm(khoảng 60 hải lý); quãng đường tàu thuyền đi trong điều kiện bình thường trong 2 ngày(khoảng 100 hải lý); theo tầm tên bắn, theo tầm xa đại bác.
- Theo luật biển 1982: “ Chiều rộng ãnh hải của 1 quốc gia ko vượt quá 12 hải lý kể từ đường cơ sở vạch theo đúng công ước”
- Trong thực tế hiện nay , hầu hết các quốc gia quy định chiều rộng 12 hải lý, 1 số nước tư bản , đế quốc quy định chiều rộng là 3 hải lý, 1 số nước Mỹ la tinh, Châu phi vẫn giữ 200 hải lý
- Như vậy: ranh giới phía ngoài của lãnh hải là một đường mà mỗi điểm trên đường đó gần nhất với đường cơ sở một khoảng cách bằng chiều rộng lãnh hải

Chế độ pháp lý: Quốc gia ven biển có chủ quyền là vùng trời phía trên lãnh hải, vùng biển và trong lòng đất bên dưới biển. Tuy nhiên chủ quyền quốc gia ven biển trong lãnh hải ko đầy đủ như trong nội thủy

Trong lãnh hải , tàu thuyền nước ngoài có quyền qua lại vô hại, việc qua lại có thể là từ lãnh hải vào nội thủy, hoặc từ nội thủy ra lãnh hải hoặc đi qua lãnh hải mà ko qua nội thủy. Việc qua lại phải trong tư thế đang đi, trừ trường hợp hợp hòng hóc máy móc hoặc các trường hợp bất khả kháng khác.

Qua lại vô hại là không xâm phạm đến hòa bình trật tự an ninh của nước ven biển

Tàu thuyền nước ngoài phải tuân thủ luật pháp quốc gia ven biển, luật pháp và tập quán quốc tế. theo tập quán quốc tế, tàu thuyền nước ngoài không phải xin phép hoặc thông báo trước cho nước ven biển, không phải đóng thuế trừ những lệ phí về dịch vụ giúp cho việc qua lại của tàu thuyền

Liên hệ luật biển VN 2012: Lãnh hải là vùng biển có chiều rộng 12 hải lý tính từ đường cơ sở ra phía biển. Ranh giới ngoài của lãnh hải là biên giới quốc gia trên biển của VN

1. Nhà nước thực hiện chủ quyền đầy đủ và toàn vẹn đối với lãnh hải và vùng trời , đáy biển và lòng đất dưới đáy biển phù hợp với công ước của liên hợp quốc về luật biển năm 1982
2. Tàu thuyền của tất cả các quốc gia được hưởng quyền đi qua ko gây hại trong lãnh hải VN. Đối với tàu quân sự nước ngoài khi thực hiện quyền đi qua ko gây hại trong lãnh hải VN, thông báo trc cho cơ quan có thẩm quyền của VN
3. Việc đi qua ko gây hại của tàu thuyền nước ngoài phải được thực hiện trên cơ sở tôn trọng hòa bình, độc lập, chủ quyền ,pháp luật VN mà

điều ước quốc tế mà nước công hòa xã hội chủ nghĩa VN là thành viên

4. Các phương tiện bay nước ngoài ko được vào vùng trời ở trên lãnh hải VN, trừ trường hợp được sự đồng ý của chính phủ VN hoặc thực hiện theo điều ước quốc tế mà cộng hòa xã hội chủ nghĩa VN là thành viên
5. Nhà nước có quyền với mọi loại hiện vật khảo cổ, lịch sử trong lãnh hải VN

Câu 3: Chế độ pháp lý của vùng tiếp giáp. Liên hệ luật biển VN 2012

Chế độ pháp lý :

Công ước 1958 quy định: ở vùng tiếp giáp nước ven biển có quyền thực hiện việc kiểm soát nhằm:

- Ngăn ngừa các hành vi phạm pháp về hải quan, thuế, y tế và nhập cư trên lãnh thổ hoặc lãnh hải của họ
- Trừng trị các hành vi phạm pháp đó khi chúng xảy ra trên lãnh thổ hay trong lãnh hải của họ

Như vậy nước ven biển chỉ có thể can thiệp (ngăn ngừa và trừng trị) khi hành vi phạm pháp đó có khả năng hay đã xảy ra trong nội thủy hay trong lãnh hải của nước ven biển.

Vùng tiếp giáp là một vùng biển đặt dưới quyền tài phán của nước ven biển, tuy quyền tài phán đó còn có phần hạn chế trong 1 số lĩnh vực

Phân định vùng tiếp giáp: Khi các nước có bờ biển tiếp giáp hoặc đối diện nhau thì dùng phương pháp cách đều

Liên hệ luật biển VN 2012: Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải VN, chiều rộng 12 hải lý tính từ ranh giới ngoài của lãnh hải

Nhà nước thực hiện chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và các quyền khác quy định tại điều 16 của luật này đối với vùng tiếp giáp lãnh hải

Nhà nước thực hiện kiểm soát trong vùng tiếp giáp lãnh hải nhằm ngăn ngừa và trừng trị hành vi vi phạm pháp luật, hải quan, thuế, y tế, xuất nhập cảnh xảy ra trên lãnh thổ hoặc trong lãnh hải VN

Câu 4: Khái niệm chế độ pháp lý thềm lục địa. Liên hệ luật biển VN 2012

Khái niệm: Theo công ước 1982 thềm lục địa của 1 quốc gia ven biển bao gồm những vùng đáy và lòng đất dưới đáy biển ngoài lãnh hải, kéo dài tự nhiên của đất liền của quốc gia đó đến mép ngoài của rìa lục địa hoặc đến 200 hải lý tính từ đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải khi mép ngoài của rìa lục địa ko kéo ra đến chiều rộng đó.

Chế độ pháp lý: Công ước 1958 quy định: Nước ven biển thực hiện quyền chủ quyền ở thềm lục địa nhằm thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên ở đó. Nếu nước ven biển không thăm dò, không khai thác thì nước ngoài cũng không được tiến hành những hoạt động đó, trừ khi nước ven biển cho phép, nhưng nước ven biển không được gây trở ngại cho các nước khác trong các hoạt động về hàng hải, đánh cá, nghiên cứu khoa học,... vì cột nước trên thềm lục địa được coi là công hải

Công ước 1982 quy định: Vì thềm lục địa là vùng biển ngầm kéo dài tự nhiên của đất liền và khẳng định lại quyền chủ quyền có tính chất riêng biệt đối với tài nguyên thiên nhiên ở đó. Quyền chủ quyền được coi là trọn vẹn, không chia sẻ với bất cứ nước nào khác. Nhưng các nước phải chấp nhận đóng góp tài chính khi tiến hành khai thác tài nguyên ở khu vực thềm lục địa ngoài 200 hải lý.

Phân định thềm lục địa: các nước có bờ biển tiếp giáp, đối diện việc phân định thềm lục địa bằng phương pháp thỏa thuận hoặc đường trung tuyến.

Liên hệ luật biển 2012: Thềm lục địa là vùng đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền, các đảo và quần đảo của Việt Nam cho đến mép ngoài của rìa lục địa.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này cách đường cơ sở chưa đủ 200 hải lý thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài đến 200 hải lý tính từ đường cơ sở.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này vượt quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài không quá 350 hải lý tính từ đường cơ sở hoặc không quá 100 hải lý tính từ đường đẳng sâu 2.500 mét (m).

Câu 5: Khái niệm, chế độ pháp lý của vùng đặc quyền kinh tế. Liên hệ luật biển VN 2012

Khái niệm: Vùng đặc quyền kinh tế là vùng ngoài lãnh hải và vùng tiếp giáp với lãnh hải được xác định rộng không quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải

Chế độ pháp lý:

- Quyền của nước ven biển trong vùng đặc quyền kinh tế:

Quyền chủ quyền nhằm mục đích thăm dò, khai thác, bảo tồn và quản lý các tài nguyên thiên nhiên, sinh vật hoặc không sinh vật của vùng nước bên trên đáy biển, của đáy biển, lòng đất dưới đáy biển cũng như những hoạt động khác nhằm thăm dò khai thác vùng này vì mục đích kinh tế như sản xuất năng lượng từ nước, dòng nước và gió...

Trong vùng đặc quyền kinh tế nước ven biển có **quyền tài phán** về nghiên cứu khoa học, bảo vệ môi trường biển...

- Quyền của nước ngoài trong vùng đặc quyền kinh tế
Quyền tự do hàng hải
Quyền tự do bay
Quyền về nghiên cứu khoa học thuần túy nhưng phải xin phép nước ven biển

Liên hệ luật biển VN 2012:

Vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, hợp với lãnh hải thành một vùng biển có chiều rộng 200 hải lý tính từ đường cơ sở.

1. Trong vùng đặc quyền kinh tế, Nhà nước thực hiện:

- a) Quyền chủ quyền về việc thăm dò, khai thác, quản lý và bảo tồn tài nguyên thuộc vùng nước bên trên đáy biển, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển; về các hoạt động khác nhằm thăm dò, khai thác vùng này vì mục đích kinh tế;
- b) Quyền tài phán quốc gia về lắp đặt và sử dụng đảo nhân tạo, thiết bị và công trình trên biển; nghiên cứu khoa học biển, bảo vệ và gìn giữ môi trường biển;
- c) Các quyền và nghĩa vụ khác phù hợp với pháp luật quốc tế.

2. Nhà nước tôn trọng quyền tự do hàng hải, hàng không; quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp của các quốc gia khác trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam theo quy định của Luật này và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, không làm phương hại đến quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia trên biển của Việt Nam. Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

3. Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt các thiết bị và công trình trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam trên cơ sở các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, hợp đồng được ký kết theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc được phép của Chính phủ Việt Nam.

4. Các quyền có liên quan đến đáy biển và lòng đất dưới đáy biển được thực hiện theo quy định tại Điều 17 và Điều 18 của Luật này.

Câu 6: Khái niệm, chế độ pháp lý và các quyền ở công hải.

Khái niệm: Công hải là tất cả những vùng biển ko nằm trong vùng đặc quyền kinh tế, lãnh hải hay nội thủy của 1 quốc gia cũng như ko nằm trong vùng nước quần đảo của quốc gia quần đảo.

Chế độ pháp lý:

- Quan điểm 1: Công hải ko của riêng ai, do vậy ai là người đến trước thì có quyền khai thác. Quan điểm này phù hợp với những nước có đội tàu thuyền mạnh, phát triển, tuy nhiên nó gây ra tình trạng ô nhiễm môi trường biển, kiệt quệ về tài nguyên thiên nhiên.

- Quan điểm 2: Công hải là di sản chung của toàn thế giới, vì vậy tất cả các nước đều phải bảo vệ tài nguyên thiên nhiên của công hải

Các quyền tự do ở công hải:

- Theo công ước 1958: Có 4 quyền tự do
 - o Tự do hàng hải: Tất cả các nước dù có hay ko có biển đều có quyền thành lập đội tàu mang cờ quốc tịch quốc gia mình, hành động bình đẳng trên quốc gia mình. Các nước có biển cho các nước ko có biển thuê cảng, quá cảnh.
 - o Tự do hàng ko: Máy bay của bất kì 1 quốc gia nào cũng có quyền hoạt động tự do trên bầu trời công hải
 - o Tự do đánh bắt cá: Tàu đánh cá của bất kì quốc gia nào cũng có quyền đánh bắt cá nhưng phải tuân theo 1 số quy định về đánh bắt cá để duy trì và bảo vệ các loại cá, sinh vật biển
 - o Tự do đặt đường cáp, ống dẫn ngầm dưới biển.
- Theo công ước 1982: 4 quyền tự do trên vẫn đc duy trì nhưng bổ sung 2 quyền:
 - o Tự do xây dựng các đảo nhân tạo và những thiết bị khác được pháp luật quốc tế cho phép
 - o Tự do nghiên cứu khoa học: Các quốc gia khi đang thực hiện quyền tự do trên ko được gây trở ngại cho các quốc gia khác cùng hưởng quyền tự do đó. Trng các quyền tự do trên thì tự do hàng hải và tự do bay là ko bị hạn chế còn tự khác có bị hạn chế phần nào

Câu 7: Định nghĩa tàu biển là gì, những quy định đối với tàu biển VN

Khái niệm: Tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển

Những quy định đối với tàu biển VN: Tàu biển VN ko bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá.

- Tàu biển VN là tàu biển đã được đăng ký trong sổ đăng ký tàu biển quốc gia VN hoặc từ khi được cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự của VN ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch VN
- Tàu biển VN có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch VN
- Chỉ có tàu biển VN mới được mang cờ quốc tịch VN
- Chủ tàu là người sở hữu tàu biển. Doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý, khai thác tàu biển, các quy định của bộ luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan như đối với chủ tàu.

Câu 8: Địa vị pháp lý, quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng

Địa vị pháp lý: Thuyền trưởng là người có quyền chỉ huy cao nhất trên tàu biển, chỉ huy tàu theo chế độ thủ trưởng. Mọi người có mặt trên tàu phải chấp hành mệnh lệnh của thuyền trưởng

Thuyền trưởng chịu sự chỉ đạo của chủ tàu hoặc người thuê tàu, người khai thác tàu.

Nghĩa vụ:

- Tổ chức quản lý, khai thác tàu biển theo quy định của pháp luật
- Chăm sóc chu đáo để tàu biển có đủ các điều kiện an toàn hàng hải cần thiết
- Chăm sóc chu đáo để hàng hóa trên tàu biển ko bị hư hỏng, mất mát...
- Quan tâm thích đáng để hàng hóa được bốc lên tàu biển, sắp xếp, bảo quản, dỡ khỏi tàu 1 cách hợp lý
- Thuyền trưởng phải là người cuối cùng rời tàu biển sau khi đã tìm mọi cách cứu nhật ký hàng hải, hải đồ và tài liệu khác trên tàu biển
- Trực tiếp điều khiển tàu biển ra vào cảng, kênh đào, luồng hàng hải và khi tàu hoạt động trong vùng nước cảng biển hoặc khi xảy ra các tình huống đặc biệt khó khăn, nguy hiểm...

Quyền:

- Đại diện cho chủ tàu và những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa khi giải quyết những công việc trong điều khiển, quản trị tàu và hàng hóa được vận chuyển trên tàu biển.
- Nhân danh chủ tàu và người có lợi ích liên quan đến hàng hóa thực hiện các hành vi pháp lý trong phạm vi công việc trong điều khiển, quản trị tàu và hàng hóa vận chuyển trên tàu biển.
- Áp dụng các hình thức khen thưởng hoặc biện pháp kỉ luật đối với thuyền viên thuộc quyền, có quyền từ chối tiếp nhận hoặc buộc phải rời khỏi tàu biển những thuyền viên ko đủ trình độ chuyên môn theo chức danh hoặc có hành vi vi phạm pháp luật
- Nhân danh chủ tàu vay tín dụng hoặc vay tiền mặt trong trường hợp cần thiết nhưng chỉ trong giới hạn đủ để sửa chữa tàu biển, bổ sung thuyền viên, cung ứng cho tàu hoặc vì nhu cầu khác để có thể tiếp tục chuyến đi

Câu 9: Khái niệm cảng biển, các loại cảng biển

Khái niệm: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu ra , vào hoạt động để xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác

Vùng đất cảng là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị

Cùng nước cảng là cùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tà, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác

Các loại cảng biển:

- Theo **quy mô và ý nghĩa** cảng biển được phân thành:
 - Cảng biển loại 1: Là cảng biển đặc biệt quan trọng , có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế- xã hội của cả nước hoặc liên vùng
 - Cảng biển loại 2: là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương
 - Cảng biển loại 3 : là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp
- Theo **tính chất**:
 - Cảng mở: là cảng được mở ra cho tàu biển nước ngoài ra vào hoạt động thương mại nhưng phải xin phép nước có cảng.
 - Cảng đóng: là cảng có tầm quan trọng về an ninh, quốc phòng, do đó nước có cảng ko cho tàu biển nước ngoài ra vào hoạt động thương mại

Câu 10: Khái niệm và Nhiệm vụ, quyền hạn của cảng vụ hàng hải

Khái niệm: Cảng vụ hàng hải là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển.

Nhiệm vụ:

1. Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý, kiểm tra, giám sát luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải, kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển và khu vực quản lý
2. Cấp phép, giám sát tàu biển ra, vào và hoạt động tại cảng biển, ko cho phép tàu biển vào cảng khi ko có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường
3. Thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan nhà nước có thẩm quyền
4. Tạm giữ tàu biển theo quy định trong 1 số trường hợp
5. Tổ chức tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển, huy động người và các phương tiện cần thiết để thực hiện tìm kiếm , cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường.

6. Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên: thu, quản lý, sử dụng các loại phí, lệ phí cảng biển theo quy định của pháp luật
7. Tổ chức thực hiện thanh tra hàng hải, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý
8. Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển
9. Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải theo thẩm quyền

Câu 11: Khái niệm hợp đồng vận chuyển, các loại hợp đồng vận chuyển

Khái niệm: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng được ký kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng

Các loại hợp đồng vận chuyển:

- Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển: là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được ký kết với điều kiện người vận chuyển không phải dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc 1 phần tàu cụ thể mà chỉ căn cứ vào chủng loại, số lượng, kích thước hoặc trọng lượng của hàng hóa để vận chuyển
Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ được ký kết theo hình thức do các bên thỏa thuận
- Hợp đồng vận chuyển theo chuyến: là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được ký kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển, nguyên tàu hoặc 1 phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hóa theo chuyến
Hợp đồng vận chuyển theo chuyến được ký kết bằng văn bản.

Câu 12: Khái niệm người vận chuyển, người thuê vận chuyển? Phân biệt người vận chuyển và chủ tàu, người thuê vận chuyển và chủ hàng.

- Người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người thuê vận chuyển
- Người thuê vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa với người vận chuyển.

Người vận chuyển	Chủ tàu
<ul style="list-style-type: none"> - Người vận chuyển có thể là chủ tàu hay người thuê tàu định hạn, họ là bên ký hợp đồng vận tải với chủ tàu - Thực hiện ký kết hợp đồng với 	<ul style="list-style-type: none"> - Là người sở hữu con tàu về mặt pháp lý nắm giữ giấy đăng ký tàu và là người có quyền định đoạt con tàu - Chủ tàu không trực tiếp tham gia ký

<p>chủ hàng chịu trách nhiệm vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng, đảm bảo thực hiện đúng cam kết trong hợp đồng</p> <ul style="list-style-type: none"> - Người vận chuyển có thể là người tự ký kết hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng với chủ tàu , thanh toán tiền cước thuê tàu cho chủ tàu 	<p>kết hợp đồng vận chuyển với người thuê vận chuyển mà chỉ ký kết hợp đồng cho thuê tàu với người thuê tàu và chịu trách nhiệm trc pháp luật theo từng quyết định cụ thể trong hợp đồng và bộ luật hàng hải VN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chủ tàu chuyển giao quyền sử dụng con tàu cho người thuê tàu trong 1 thời gian nhất định với mục đích sử dụng đã thỏa thuận rõ trong hợp đồng và nhận tiền thuê tàu do người thuê tàu trả
--	---

Người thuê vận chuyển	Chủ hàng
<ul style="list-style-type: none"> - Người thuê vận chuyển là người có phương tiện để vận chuyển hàng hay ký kết hợp đồng với đại lý hoặc người môi giới của mình - Có thể là chủ hàng , đại lý, ủy thác, bên gom hàng - Người thuê vận chuyển bị ràng buộc trách nhiệm thông qua hợp đồng vận chuyển với người vận chuyển còn chủ hàng thì ko - Nếu người thuê vận chuyển là chủ hàng thì chỉ ký hợp đồng với bên người vận chuyển. Nếu người thuê vận chuyển ko phải chủ hàng thì ký kết hợp đồng với chủ hàng , người vận chuyển 	<ul style="list-style-type: none"> - Là người sở hữu hàng hóa hợp pháp trước pháp luật . Người gửi hàng có thể là chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác - Có hàng yêu cầu thuê vận chuyển theo 1 hợp đồng nhất định có thể với người thuê vận chuyển hoặc có thể với vận chuyển - Chủ hàng bị ràng buộc trách nhiệm thông qua hợp đồng đó

Câu 13: Trách nhiệm và miễn trách nhiệm của người vận chuyển

Trách nhiệm:

- Người vận chuyển phải sẵn sàng để trước khi và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, đc cung ứng đầy đủ trang bị và vật phẩm dự trữ, các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa
- Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc xếp hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển

- Người vận chuyển phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết trước về nơi xếp hàng lên tàu biển, thời điểm mà tàu sẵn sàng nhận hàng và thời hạn tập kết hàng hóa. Việc thông báo này ko áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi.

Miễn trách:

- Người vận chuyển ko phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu biển ko đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các trách nhiệm theo quy định ở trên. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ 1 cách miễn cưỡng.
- Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong các trường hợp sau
 1. Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu
 2. Hỏa hoạn ko do người vận chuyển gây ra
 3. Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động
 4. Thiên tai
 5. Chiến tranh
 6. Hành động xâm phạm trật tự và an toàn và công cộng mà bản thân người vận chuyển ko gây ra
 7. Hành động bắt giữ của người dân hoặc cưỡng chế của tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác
 8. Hạn chế về phòng dịch
 9. Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ
 10. Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc 1 phần công việc
 11. Bạo động hoặc gây rối
 12. Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển
 13. Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hóa xảy ra do chất lượng khuyết tật ẩn tàng hoặc khuyết tật khác của hàng hóa
 14. Hàng hóa ko được đóng gói đúng quy cách
 15. Hàng hóa ko đc đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc ko phù hợp
 16. Khuyết tật ẩn tàng của tàu biển mà người vận chuyển ko có lỗi hoặc ko có ý gây ra tổn thất hoặc ko phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra
 17. Bất kì nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển k có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra

- Miễn trách với chậm trả hàng trong các trường hợp:
 - o Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người gửi hàng
 - o Nguyên nhân bất khả kháng
 - o Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa
 - o Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu

Câu 14: Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với tổn thất hàng hóa.

- Trường hợp chủng loại, giá trị hàng hóa không được người gửi hàng, người giao hàng khai báo trước khi xếp hàng hoặc không được ghi rõ vào vận đơn, giấy gửi hàng vận chuyển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 2 SDR cho mỗi kg trọng lượng cả bì của số hàng hóa đã bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị hàng hóa.

Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán tiền bồi thường.

- Khi container hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hóa thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ vận chuyển được coi là một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa quy định. Trong trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa.

Trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi xếp hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận thì người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây:

- Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị khai báo.
- Đối với hàng hóa bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa

Giá trị còn lại của hàng hóa được xác định trên cơ sở giá trị trường tại thời điểm và địa điểm dỡ hàng hoặc dỡ ra phải dỡ hàng, nếu không xác định được thì căn cứ vào giá trị trường tại thời điểm và địa điểm xếp hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng.

- Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn bằng số tiền 2,5 lần tiền cước của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số cước phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Câu 15: Khái niệm hợp đồng thuê tàu, các loại hình thức thuê tàu

Khái niệm: Hợp đồng thuê tàu là hợp đồng được giao kết giữa chủ tàu và người thuê tàu, theo đó chủ tàu giao quyền sử dụng tàu biển của mình cho người thuê tàu trong 1 thời gian nhất định với mục đích cụ thể được thỏa thuận trong hợp đồng và nhận tiền thuê tàu do người thuê tàu trả.

Các loại hợp đồng thuê tàu : Có 2 loại HĐ thuê tàu là : HĐ thuê tàu định hạn và HĐ thuê tàu trần. HĐ thuê tàu phải được ký kết bằng văn bản.

1. Thuê tàu định hạn : Hợp đồng thuê tàu, theo đó chủ tàu cung cấp 1 tàu cụ thể với thuyền bộ cho người thuê tàu (Điều 43)
Nội dung:
 - Tên chủ tàu, tên người thuê tàu
 - Tên, quốc tịch , cấp tàu , trọng tải, công suất máy, dung tích, tốc độ và mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu
 - Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng, thời hạn hợp đồng
 - Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu
 - Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán
 - Các nội dung liên quan
2. Thuê tàu trần là HĐ thuê tàu, theo đó chủ tàu cung cấp cho người thuê tàu 1 tàu cụ thể không bao gồm thuyền bộ (Điều 152)
Nội dung:
 - Tên chủ tàu, tên người thuê tàu
 - Tên, quốc tịch, cấp tàu, trọng tải và công suất máy của tàu
 - Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng tàu và thời gian thuê tàu
 - Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu
 - Kiểm tra , bảo dưỡng và sửa chữa tàu
 - Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán
 - Bảo hiểm tàu
 - Thời gian, điều kiện chấm dứt hợp đồng thuê tàu
 - Các nội dung liên quan khác

Câu 16: Trách nhiệm nghĩa vụ các bên trong hợp đồng cho thuê tàu định hạn, tàu trần.

Thuê tàu định hạn:

Nghĩa vụ chủ tàu:

- Chủ tàu có nghĩa vụ giao tàu biển cho người thuê tàu đúng địa điểm, thời điểm với trạng thái an toàn kỹ thuật cần thiết, có đủ dự trữ phù hợp với mục đích sử dụng đã thỏa thuận trong hợp đồng và duy trì như vậy trong suốt thời gian thuê tàu

- Chủ tàu có nghĩa vụ cung cấp thuyền bộ có năng lực phù hợp với mục đích sử dụng tàu đã thỏa thuận trong hợp đồng, trả lương và bảo đảm các quyền lợi hợp pháp khác cho thuyền viên trong thời gian cho thuê

Nghĩa vụ người thuê tàu:

- Người thuê tàu có nghĩa vụ sử dụng tàu đúng mục đích đã thỏa thuận trong hợp đồng và phải quan tâm thích đáng các quyền lợi của chủ tàu
- Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo đảm tàu chỉ được sử dụng để vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý hợp pháp
- Sau khi hết hạn cho thuê tàu, người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu cho chủ tàu đúng địa điểm, thời điểm và trạng thái kỹ thuật đã thỏa thuận trong hợp đồng, trừ những hao mòn tự nhiên của tàu

Thuê tàu trần:

Nghĩa vụ chủ tàu:

- Chủ tàu phải miễn cán trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình để giao tàu đủ khả năng đi biển và các giấy tờ của tàu cho người thuê tàu trần tại các địa điểm và thời gian được thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu
- Trong thời gian cho thuê tàu trần, chủ tàu không thể chấp tàu nếu không có sự đồng ý bằng văn bản của người thuê tàu, làm trái thì sẽ phải bồi thường cho người thuê tàu
- Trường hợp tàu bị bắt giữ vì các tranh chấp liên quan đến quyền sở hữu hoặc các khoản nợ của chủ tàu, chủ tàu phải đảm bảo lợi ích của người thuê tàu không bị ảnh hưởng và phải bồi thường thiệt hại cho người thuê tàu.

Nghĩa vụ của người thuê tàu trần:

- Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu trong thời gian thuê tàu trần.
- Người thuê tàu có nghĩa vụ sửa chữa các hư hỏng của tàu trong thời gian thuê tàu và phải thông báo cho chủ tàu biết. Chủ tàu chịu trách nhiệm trả tiền sửa chữa, nếu các tổn thất phát sinh ngoài phạm vi chịu trách nhiệm của người thuê tàu
- Trong thời gian thuê tàu trần, người thuê tàu phải chịu chi phí bảo hiểm cho tàu với giá trị và cách thức đã được thỏa thuận trong hợp đồng
- Trong thời gian thuê tàu trần, nếu việc sử dụng, khai thác tàu của người thuê tàu gây ra thiệt hại cho chủ tàu thì người thuê tàu có nghĩa vụ khắc phục hoặc bồi thường thiệt hại đó
- Sau khi hết hạn cho thuê tàu, người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu đúng địa điểm, thời điểm và trạng thái kỹ thuật đã thỏa thuận trong hợp đồng, trừ những hao mòn tự nhiên của tàu.

Câu 17: Các trường hợp chấm dứt hợp đồng vận chuyển đối với người thuê vận chuyển, người vận chuyển, chấm dứt hợp đồng ko phải bồi thường. Hợp đồng đương nhiên chấm dứt.

Các trường hợp đối với người thuê vận chuyển:

- Người vận chuyển ko đưa tàu biển đến nơi xếp hàng đúng thời điểm thỏa thuận, chậm trễ trong việc xếp hàng hoặc bắt đầu chuyến đi, trong trường hợp này, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu bồi thường các tổn thất phát sinh
- Khi hàng đã xếp xong mà vẫn chuyên bắt đầu chuyến đi hoặc khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu dỡ hàng và phải trả đủ tiền cước vận chuyển, chi phí liên quan cho người vận chuyển

Các trường hợp chấm dứt hợp đồng của người vận chuyển:

- Người vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trước khi bắt đầu chuyến đi, nếu số hàng hóa đã xếp lên tàu chưa đủ theo hợp đồng và tổng giá trị của số hàng hóa đó ko đủ để đảm bảo cho tiền cước vận chuyển và các chi phí liên quan mà người vận chuyển phải chi cho hàng hóa, trừ trường hợp người thuê vận chuyển đã trả đủ cước vận chuyển hoặc có sự đảm bảo cần thiết
- Người thuê vận chuyển phải trả các chi phí liên quan đến việc dỡ hàng và 1 nửa tiền cước vận chuyển đã thỏa thuận

Chấm dứt hợp đồng ko phải bồi thường

- Chiến tranh đe dọa sự an toàn của tàu biển hoặc hàng hóa, cảng nhận hàng hoặc cảng trả hàng đc công bố bị phong tỏa
- Tàu biển bị bắt giữ hoặc tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà ko do lỗi của các bên tham gia hợp đồng
- Tàu biển bị nhà nước trưng dụng
- Có lệnh cấm vận chuyển hàng hóa ra khỏi cảng nhận hàng hoặc vào cảng trả hàng

Hợp đồng đương nhiên chấm dứt:

- Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng bị chìm đắm, mất tích, bị cưỡng đoạt
- Hàng hóa ghi trong hợp đồng bị mất
- Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng được coi là hư hỏng ko thể sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là ko kinh tế

Câu 18: Khái niệm, các loại chứng từ vận chuyển đường biển

Chứng từ vận chuyển bao gồm: Vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển và chứng từ vận chuyển khác

- Vận đơn suốt đường biển là vận đơn ghi rõ việc vận chuyển hàng hóa được ít nhất hai người vận chuyển bằng đường biển thực hiện
- Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hóa được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển. Giấy gửi hàng đường biển ko được chuyển nhượng
- Chứng từ vận chuyển khác là chứng từ do người vận chuyển và người thuê vận chuyển thỏa thuận về nội dung, giá trị

Câu 19: Khái niệm, phân loại các vận đơn (B/L) theo luật hàng hải VN.

Nội dung của B/L

Khái niệm: Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng, bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhật hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Phân loại:

- **Vận đơn đích danh:** là vận đơn mà trên đó ghi rõ tên người nhận hàng. Vận đơn đích danh ko được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp
- **Vận đơn theo lệnh:** là vận đơn trên đó ghi tên người giao hàng hoặc tên những người do người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng. Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp
- **Vận đơn vô danh:** là vận đơn ko ghi tên người nhận hàng hoặc người phát lệnh trả hàng. Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách người vận chuyển trao vận đơn vô danh đó cho người được chuyển nhượng. Người xuất trình vận đơn vô danh là người nhận hàng hợp pháp

Nội dung:

- Tên và trụ sở chính của người vận chuyển
- Tên người gửi hàng
- Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo tên hoặc vận đơn vô danh
- Tên tàu biển
- Mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng, đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết

- Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa
- Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi xếp hàng lên tàu biển và đc đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì
- Cước vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển: phương thức thanh toán
- Nơi bốc hàng và cảng bốc hàng
- Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng
- Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng
- Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn
- Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển

Câu 20: Quy định cách giải quyết khi tàu đến cảng ko có người nhận hàng, có nhiều người xuất trình BL gốc để nhận hàng.

- Khi tàu đến cảng trả hàng, người nhận hàng ko đến nhận, từ chối nhận hàng hoặc trì hoãn việc nhận hàng thì người vận chuyển có quyền dỡ hàng và gửi vào nơi an toàn, thích hợp và thông báo cho người gửi hàng biết. Mọi chi phí và tổn thất phát sinh do người nhận hàng chịu trách nhiệm
- Người vận chuyển có quyền thực hiện quy định như trường hợp nêu trên, nếu có nhiều người cùng xuất trình vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng
- Việc bồi thường tổn thất do lưu tàu để giữ hàng và gửi hàng như đã nêu ở trên được giải quyết tương tự trường hợp lưu tàu để bốc hàng
- Trong thời hạn 60 ngày, kể từ ngày tàu đến cảng trả hàng, nếu ko có người nhận số hàng gửi hoặc người nhận hàng ko thanh toán hết các khoản nợ hoặc ko đưa ra bảo đảm cần thiết thì người vận chuyển có quyền bán đấu giá số hàng đó để trừ nợ. Người vận chuyển có quyền thông báo cho người gửi hàng biết về những trường hợp quy định nêu trên và dự định bán hàng để trừ nợ theo quy định nêu trên.

Câu 21: Nội dung dịch vụ đại lý tàu biển

Đại lý tàu biển là dịch vụ mà người đại lý tàu biển nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng bao gồm:

- Thực hiện các thủ tục để tàu biển vào, rời cảng
- Ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng xếp dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng thuê thuyền viên
- Ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương
- Cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm cho tàu biển

- Trình kháng nghị hàng hải
- Thông tin liên lạc với chủ tàu hoặc người khai thác tàu
- Dịch vụ liên quan đến thuyền viên
- Thu, chi các khoản tiền liên quan đến hoạt động khai thác tàu
- Giải quyết tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hoặc về tai nạn hàng hóa và dịch vụ khác liên quan đến tàu biển

Câu 22: Môi giới hàng hải? Sự khác nhau giữa Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải?

Môi giới hàng hải là dịch vụ làm trung gian cho các bên liên quan trong việc giao dịch, đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng mua bán tàu biển, hợp đồng lai dắt tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên và các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải theo hợp đồng môi giới hàng hải

Người môi giới hàng hải là người thực hiện dịch vụ môi giới hàng hải

Sự khác nhau giữa đại lý tàu biển và môi giới hàng hải

	Đại lý tàu biển	Môi giới hàng hải
Khái niệm	Người đại tàu biển là người được ủy thác chỉ định làm đại diện để tiến hành dịch vụ đại lý tàu biển theo ủy thác tại cảng biển	Đã nêu ở trên
Vai trò	Nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu để tiến hành các dịch vụ tàu biển hoạt động tại cảng biển	Chỉ là trung gian giữa các bên
Doanh thu	Là phí đại lý	Tiền hoa hồng môi giới
Trách nhiệm	Khi có lỗi xảy ra đại lý sẽ phải chịu trách nhiệm	Không phải chịu trách nhiệm
Cách thức	Trực tiếp tiến hành các hoạt động dịch vụ liên quan đến tàu biển	Chỉ trung gian giữa các bên liên quan để giao dịch, đàm phán, ký kết các hợp đồng

Câu 23: Khái niệm, quyền và điều kiện để được hưởng tiền công cứu hộ. Các trường hợp ko được hưởng tiền công cứu hộ

Khái niệm cứu hộ hàng hải: Cứu hộ hàng hải là hành động cứu tàu biển hoặc các tài sản trên tàu thoát khỏi nguy hiểm hoặc hành động cứu trợ tàu biển đang bị nguy hiểm trên cơ sở hợp đồng cứu hộ hàng hải

Quyền để được hưởng tiền công cứu hộ:

- Mọi hành động cứu hộ hàng hải mang lại kết quả có ích đều được hưởng tiền công cứu hộ hợp lý
- Tiền công cứu hộ bao gồm tiền trả công cứu hộ, chi phí cứu hộ, chi phí vận chuyển, bảo quản tàu biển hoặc tài sản được cứu hộ và tiền thuê công cứu hộ
- Tiền công cứu hộ được trả cả trong trường hợp người cứu hộ có hành động trực tiếp hoặc gián tiếp giúp người được cứu hộ bảo vệ các quyền lợi liên quan đến tiền cước, tiền công vận chuyển hành khách, cứu hộ tàu biển thuộc cùng 1 chủ
- Hành động cứu hộ trái với chỉ định rõ ràng và hợp lý của thuyền trưởng tàu biển được cứu thì ko được trả tiền công cứu hộ

Điều kiện được hưởng tiền công cứu hộ:

- Tàu được cứu đang bị nguy hiểm thực sự đe dọa
- Hành động cứu hộ phải có kết quả có ích
- Phải có tài sản được cứu
- Việc cấp cứu không phải nhiệm vụ trực tiếp của người cứu hộ
- Được sự đồng ý của chủ tài sản được cứu
- Người đi cứu phải thực hiện theo các chỉ dẫn hợp lý của người được cứu

Trường hợp không được tiền công cứu hộ:

- Thuyền viên của tàu được cứu
- Hoa tiêu lai dắt trên biển ko được hưởng tiền công cứu hộ của tàu, của người đang phục vụ trừ khi có sự giúp đỡ đặc biệt vượt quá phạm vi trách nhiệm trong hợp đồng
- Cứu người bị nạn trên biển không kèm theo tài sản nhưng khi tiến hành cứu hộ tàu, hàng mà cứu được thì người cứu được thưởng 1 khoản hợp lý trong tiền công cứu hộ tài sản
- Người có lỗi gây tai nạn cứu người bị nạn
- Tiền công cứu hộ bị cắt giảm hoặc không được công nhận nếu người cứu hộ có hành động trộm cắp, lừa đảo, gian lận khi thực hiện hợp đồng cứu hộ
- Hành động cứu hộ trái với sự chỉ dẫn rõ ràng và hợp lý của thuyền trưởng tàu được cứu
- Cứu hộ ko có kết quả hữu ích

Câu 24: Nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ

- Tiền công cứu hộ được thỏa thuận trong hợp đồng nhưng phải hợp lý và ko được vượt quá giá trị của tàu biển hoặc tài sản được cứu hộ
- Trong trường hợp tiền công cứu hộ ko được thỏa thuận trong hợp đồng hoặc ko hợp lý thì tiền công cứu hộ được xác định trên cơ sở:
 - o Giá trị của tàu biển và tài sản đc cứu:
 - o Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại ô nhiễm môi trường
 - o Hiệu quả cứu hộ của người cứu hộ
 - o Tính chất và mức độ nguy hiểm của tai nạn
 - o Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc cứu hộ tàu biển, người và tài sản trên tàu biển
 - o Thời gian, chi phí và các tổn thất liên quan của người cứu hộ
 - o Rủi ro về trách nhiệm và rủi ro khác đối với người cứu hộ hoặc thiết bị cứu hộ
 - o Tính kịp thời của hoạt động cứu hộ do người cứu hộ thực hiện
 - o Tính sẵn sàng, năng lực của tàu và các thiết bị khác sử dụng trong việc cứu hộ
- Tiền công cứu hộ có thể bị giảm hoặc ko đc công nhận, nếu người cứu hộ đã tự gây ra tình trạng phải cứu hộ hoặc có hành động trộm cắp, lừa đảo, gian lận khi thực hiện hợp đồng cứu hộ
- Người cứu tính mạng đc hưởng 1 khoản tiền thưởng hợp lý trong tiền công cứu hộ hoặc tiền công đặc biệt, nếu hành động đó liên quan đến cùng 1 tai nạn làm phát sinh hành động cứu hộ tài sản
- Người được cứu tính mạng ko có nghĩa vụ trả bất cứ khoản tiền nào cho người đã cứu mình

Câu 25: Nguyên tắc xác định giá trị bảo hiểm của các đối tượng bảo hiểm

- Giá trị bảo hiểm của tàu biển là tổng giá trị của tàu biển vào thời điểm bắt đầu bảo hiểm. Giá trị này còn bao gồm giá trị của máy móc, trang thiết bị, phụ tùng dự trữ của tàu cộng với toàn bộ phí bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm của tàu biển còn có thể bao gồm cả tiền lương ứng trước cho thuyền bộ và chi phí chuẩn bị chuyến đi được thỏa thuận trong hợp đồng
- Giá trị bảo hiểm của hàng hóa là giá trị hàng hóa ghi trên hóa đơn ở nơi xếp hàng hoặc giá thị trường ở nơi và thời điểm xếp hàng cộng với phí bảo hiểm, tiền cước vận chuyển và có thể cả tiền lãi ước tính
- Giá trị bảo hiểm tiền cước vận chuyển là tổng số tiền cước vận chuyển cộng với phí bảo hiểm. Trường hợp thuê vận chuyển mua bảo hiểm cho tiền cước vận chuyển thì tiền cước này được tính gộp vào giá trị bảo hiểm của hàng hóa.

- Giá trị bảo hiểm của đối tượng bảo hiểm khác, trừ trách nhiệm dân sự, là giá trị của đối tượng bảo hiểm ở nơi và thời điểm bắt đầu bảo hiểm cộng với phí bảo hiểm

Câu 26: Rủi ro trong bảo hiểm hàng hải, các nguyên nhân gây ra rủi ro.

Khái niệm: Rủi ro hàng hải là những rủi ro liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trưng thu, trưng mua, hành vi bất hợp pháp và các rủi ro tương tự hoặc những rủi ro khác được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.

Nguyên nhân:

- Thiên tai: là những hiện tượng do thiên nhiên gây ra như biển động, bão, lốc, sét đánh,... và những tai nạn tự nhiên khác mà con người không chi phối được
- Tai nạn bất ngờ ngoài biển: như mắc cạn, đắm, đâm va, mất tích, lật đổ, đâm phải đá ngầm, bị phá hỏng, cháy nổ,...
- Tai nạn bất ngờ và các nguyên nhân khách quan bên ngoài khác: là những tổn thất do tác động ngẫu nhiên bên ngoài không phải là tai nạn bất ngờ ngoài biển như hàng vỡ, thiếu hụt, rò chảy, mất trộm, mất cắp,... Rủi ro do các hiện tượng xã hội như chiến tranh, đình công, bạo động, nổi loạn...
- Rủi ro do bản chất của đối tượng bảo hiểm như nội tỳ, ẩn tỳ.

Câu 27: Khái niệm tổn thất, phân loại tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

Khái niệm: Tổn thất là tất cả những hư hỏng, mất mát, thiệt hại của đối tượng bảo hiểm do rủi ro gây ra

Phân loại:

+ Căn cứ vào mức độ tổn thất:

- Tổn thất bộ phận: là những tổn thất chỉ xảy ra hư hỏng, mất mát 1 phần đối tượng bảo hiểm theo 1 đơn bảo hiểm hoặc 1 giấy chứng nhận bảo hiểm
- Tổn thất toàn bộ: là tất cả đối tượng bảo hiểm theo 1 đơn bảo hiểm hay 1 giấy chứng nhận bảo hiểm đều bị tổn thất. Tổn thất toàn bộ có 2 loại:
 - o Tổn thất toàn bộ thực tế
 - o Tổn thất toàn bộ ước tính

+ Căn cứ vào trách nhiệm:

- Tổn thất chung: là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện 1 cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung

- **Tổn thất riêng:** là mọi tổn thất về tàu, hàng hóa , hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách ko được tính vào tổn thất chung theo quy định, hay nói cách khác tổn thất riêng là những thiệt hại mất mát do rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên gây ra.

Câu 28: Khái niệm tổn thất chung, tổn thất riêng. Sự khác nhau giữa chúng.

- **Tổn thất chung:** là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện 1 cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung
- **Tổn thất riêng:** là mọi tổn thất về tàu, hàng hóa , hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách ko được tính vào tổn thất chung theo quy định, hay nói cách khác tổn thất riêng là những thiệt hại mất mát do rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên gây ra.

Sự khác nhau	Tổn thất chung	Tổn thất riêng
Tính chất tổn thất	Là một sự hi sinh và chi phí bất thường	Có tính chất ngẫu nhiên
Nguyên nhân	Là hành động tổn thất chung cố ý, cố ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung	Do thiên tai, tai nạn bất ngờ gây nên.
Mục đích	Vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu,hàng hóa, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung	Tổn thất quyền lợi bên nào bên đó chịu. Tính chất ngẫu nhiên nên không có mục đích gì
Mức độ tổn thất	Không có tổn thất toàn bộ	Có tổn thất toàn bộ
Xảy ra	Chỉ xảy ra trên biển	Có thể xảy ra bất kỳ nơi đâu
Bảo hiểm	Được bồi thường miễn là có mua bảo hiểm. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tổn thất trong hành động gây ra tổn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu ghé vào ngay sau khi xảy ra tổn thất chung	Được bồi thường hay không phụ thuộc vào điều kiện mua bảo hiểm.Thường công ty bảo hiểm sẽ bồi thường % giá trị tổn thất riêng

Câu 29: Cách tính tiền bồi thường tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

- **Bồi thường tổn thất chung:**

- Khi số tiền bảo hiểm lớn hơn hoặc bằng giá trị tài sản tham gia tổn thất chung: thì người bảo hiểm bồi thường cho người được bảo hiểm đủ số tiền giam gia đóng góp tổn thất chung
- Khi số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị tài sản tham gia tổn thất chung, thì người bảo hiểm bồi thường tổn thất chung theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị tài sản tham gia tổn thất chung.
Số tiền đóng góp tổn thất chung được xác định theo nguyên tắc phân bổ theo công thức: $A_i = B/V \cdot v_i$ (đ,usd)
B: là tổng giá trị tổn thất chung
V: là tổng giá trị phải đóng góp tổn thất chung
 v_i : là số tiền đóng góp của từng quyền lợi

- Bồi thường tổn thất riêng: tùy theo từng loại tổn thất mà có cách tính bồi thường khác nhau
- Bồi thường tổn thất toàn bộ:
 - Nếu là tổn thất toàn bộ thực tế thì người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm mà ko phải tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm
 - Nếu tổn thất toàn bộ ước tính thì người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm, nếu người nhận được bảo hiểm có gửi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm và được chấp nhận, còn nếu ko có tuyên bố hoặc có tuyên bố nhưng ko được chấp nhận thì người bảo hiểm chỉ bồi thường theo mức độ thực tế tổn thất
 - Trường hợp tàu mất tích là tàu biển được bảo hiểm có thời hạn, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường nếu đã nhận đc tin cuối cùng về tàu trước khi kết thúc thời hạn bảo hiểm
- Bồi thường tổn thất bộ phận: khi có tổn thất bộ phận thì người bảo hiểm bồi thường theo mức chênh lệch giữa giá trị thực tế tổn thất và mức khấu trừ. Mức khấu trừ thì tùy theo quy định của từng loại bảo hiểm với từng trường hợp cụ thể.

Câu 30: Các nguyên tắc bồi thường tổn thất trong bảo hiểm hàng hải.

- Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường trong phạm vi số tiền bảo hiểm
- Bồi thường bằng tiền ko bằng hiện vật, nộp phí bảo hiểm bằng loại tiền nào thì bồi thường bằng loại tiền đó
- Khi trả tiền bồi thường, người bảo hiểm có thể khấu trừ các khoản tiền mà người được bảo hiểm đã thu được khi giải quyết số tài sản còn lại hay đã giải quyết với người thứ 3.

Câu 31: Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa

+ Điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng. Theo điều kiện này, người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất của hàng hóa sau:

- Tổn thất toàn bộ do thiên tai và tai nạn bất ngờ ngoài biển

- Tổn thất bộ phận do tai nạn bất ngờ ngoài biển
- Tổn thất bộ phận do thiên tai nhưng chỉ giới hạn trong phạm vi tàu hay phương tiện vận chuyển bị mắc cạn, đâm phải đá ngầm, bị đắm, bị thiêu hủy trên đường vận chuyển
- Mất nguyên 1 hay nhiều kiện hàng tổng khi xếp, dỡ hoặc chuyển tải
- Tổn thất toàn bộ hay bộ phận trong khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn

+ Điều kiện bảo hiểm có tổn thất riêng: Theo điều kiện này , ngoài những rủi ro , tổn thất như trong điều kiện FPA, người bảo hiểm còn bồi thường thêm tổn thất bộ phận vì thiên tai

+ Điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro: Theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường mọi tổn thất, hư hỏng của hàng hóa do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, tai nạn bất ngờ khác và các nguyên nhân khách quan khác gây ra.

Ngoài những rủi ro, tổn thất đc bồi thường như đã nêu ở trên, cho dù hàng hóa đc bảo hiểm theo điều kiện nào thì người bảo hiểm còn chịu trách nhiệm về những tổn thất, chi phí và trách nhiệm sau:

- Hy sinh, đóng góp tổn thất chung và chi phí cứu nạn: khi có hy sinh hoặc đóng góp tổn thất chung thì người bảo hiểm sẽ bồi hoàn lại cho người đc bảo hiểm
- Chi phí hợp lý mà người đc bảo hiểm hoặc đại lý của họ đã chi ra trong việc cứu vớt, tránh, làm giảm tổn thất đối với hàng hóa
- Chi phí dỡ hàng, lưu kho, vận chuyển hàng hóa hoặc những chi phí liên quan khác phải trả tại cảng dọc đường, cảng lánh nạn khi xảy ra thiên tai và tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- Chi phí giám định và xác định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm
- Phần trách nhiệm mà người đc bảo hiểm phải gánh chịu theo điều khoản "hai tàu đâm nhau cùng có lỗi"

Câu 32: Khái niệm hoa tiêu và chế độ hoa tiêu hàng hải VN

Khái niệm: Hoa tiêu hàng hải là người có vấn cho thuyền trưởng điều khiển tàu phù hợp với điều kiện hàng hải ở khu vực dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải

Chế độ hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam:

- Việc sử dụng hoa tiêu hàng hải ở VN nhằm đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện chủ quyền và quyền tài phán quốc gia
- Tàu biển VN và tàu biển nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của VN phải sử dụng hoa tiêu hàng hải VN dẫn tàu và trả hoa tiêu phí. Trong vùng hoa tiêu ko bắt buộc, nếu thấy cần thiết để đảm bảo an toàn thì thuyền trưởng có thể yêu cầu hoa tiêu hàng hải VN dẫn tàu

- Tàu biển VN có thể đc xin miễn hoa tiêu hàng hải nếu thuyền trưởng có bằng cấp hoa tiêu tương ứng và tự đảm nhận việc dẫn tàu an toàn

Câu 33: Các loại tàu biển phải đăng ký. Điều kiện đăng ký tàu biển ở VN

Các loại tàu biển phải đăng ký:

- Tàu biển có động cơ với công suất máy chính từ 75kw trở lên
- Tàu biển ko có động cơ, nhưng có tổng dung tích từ 50GT trở lên hoặc có trọng tải 100 tấn trở lên hoặc có chiều dài đường nước thiết kế từ 20m trở lên
- Tàu biển nhỏ hơn các loại tàu biển quy định nêu trên nhưng hoạt động tuyến nước ngoài

Điều kiện đăng ký tàu biển VN:

- Giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu biển
- Giấy chứng nhận dung tích, giấy chứng nhận cấp tàu biển
- Tên gọi riêng đc cơ quan đăng ký tàu biển VN chấp thuận
- Giấy chứng nhận tạm ngừng đăng ký hoặc xóa đăng ký, nếu tàu biển đã đc đăng ký ở nước ngoài
- Chủ tàu có trụ sở, chi nhánh hoặc văn phòng đại diện tại VN
- Tàu biển nước ngoài đã qua sử dụng lần đầu tiên đăng ký hoặc đăng ký lại tại VN phải có tuổi tàu phù hợp với từng loại tàu biển theo quy định của chính phủ
- Đã nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com