

ĐỀ CƯƠNG ÔN TẬP MÔN GIAO NHẬN VẬN TẢI QUỐC TẾ**Mục Lục****Chương 1:**

1. Chức năng thương mại của người giao nhận (7 Chức năng)
2. Địa vị pháp lý của người giao nhận.

Chương 2:

1. Phân loại hàng hóa theo phương pháp đóng gói.
2. Khái niệm và phân loại bao bì.
3. Kỹ thuật xếp hàng trong cont.
4. Các phương pháp chèn lót bảo vệ hàng.

Chương 4

1. Khái niệm, đặc điểm của hình thức thuê tàu chuyến. Các loại hình thức thuê tàu chuyến.
2. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyến.
3. Khái niệm, đặc điểm thuê tàu định tuyến. Trình tự nghiệp vụ thuê tàu định tuyến.
4. So sánh cơ sở trách nhiệm, thời hạn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm, thời hạn thông báo tổn thất giữa Hague Visby 1968 và Hamburg 1978.
5. Seaway bill, Shipping note, Cargo List, Cargo Manifest, Delivery Order, COR, LOR, ROROC.
6. Trình bày cách quy định các điều khoản sau trong hợp đồng thuê tàu chuyến: điều khoản về hàng hóa, điều khoản về nơi bốc dỡ hàng, điều khoản cước phí thuê tàu, điều khoản chi phí bốc dỡ, điều khoản thời gian dỡ làm hàng, điều khoản thưởng/phạt giải phóng tàu.

Chương 5:

1. Các loại giá cước hàng không: Cước hàng bách hóa, Cước tối thiểu, Cước đặc biệt, Cước theo bậc hàng, cước cho tất cả các loại hàng, cước hàng cont, cước hàng chậm, cước hàng gửi nhanh, cước hàng nhóm, cước đi suốt.
2. Bài tập về cước hàng không.
3. Các chức năng của vận đơn hàng không.
4. Phân loại vận đơn hàng không.

Chương 1:

Câu 1: Chức năng thương mại của người giao nhận:

- **Môi giới khai thuê hải quan.**

Đây là chức năng truyền thống của người giao nhận là thực hiện các dịch vụ khai báo hải quan ở phạm vi trong nước theo ủy quyền của khách hàng. Những hoạt động giao nhận chủ yếu là khai báo hải quan đối với hàng nhập khẩu như là môi giới hải quan. Sau này, khi hoạt động thương mại cũng như hình thức gửi hàng bằng cont phát triển, người giao nhận đảm nhiệm thêm thông báo lịch tàu chạy và đăng ký lưu khoang đối với người vận tải quốc tế theo yêu cầu của khách hàng. Để thực hiện nghiệp vụ này, người giao nhận phải có giấy phép do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.
- **Người giao nhận là đại lý.**

Người giao nhận có thể vừa là đại lý của chủ hàng vừa là địa lý của người chuyên chở. Khi một người đại lý hành động như một đại lý cho công ty vận tải liner thì đại lý đó thường độc quyền, nó sẽ đăng ký tất cả hàng hóa với hãng tàu mà họ địa diện trừ khi có yêu cầu cụ thể của người gửi. Người giao nhận nhận uỷ thác từ chủ hàng hoặc từ người chuyên chở để thực hiện các công việc khác nhau để lo những công việc giao nhận hàng hoá XNK, làm việc để bảo vệ lợi ích của chủ hàng, làm trung gian giữa người gửi hàng với người vận tải, người vận tải với người nhận hàng, người bán với người mua. Họ không chịu trách nhiệm vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm tìm bên thứ 3 để thực hiện công việc này.
- **Chuyển tiếp hàng hóa.**

Khi hàng hoá phải chuyển tải hoặc quá cảnh qua nước thứ ba, người giao nhận sẽ lo liệu thủ tục quá cảnh hoặc tổ chức chuyển tải hàng hoá từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác hoặc giao hàng đến tay người nhận. Các công việc cần làm như thu xếp phương tiện để tiếp tục vận chuyển; thu xếp và ký kết hợp đồng với các công ty xếp dỡ, lo liệu các thủ tục cần thiết khác để đưa hàng về nơi nhận cuối cùng.
- **Lưu kho, bảo quản hàng hóa.**

Trong trường hợp phải lưu kho hàng hoá trước khi xuất khẩu hoặc sau khi nhập khẩu, người giao nhận sẽ lo liệu việc đó bằng phương tiện của mình hoặc thuê người khác và phân phối hàng hoá nếu cần.
- **Các dịch vụ gắn liền với dịch vụ vận tải.**

- Thu xếp mua bảo hiểm cho hàng với chi phí khách hàng chịu.
- Trợ giúp KH lập hoặc lấy các chứng từ cần thiết cho xuất khẩu như Bill, CO và các chứng từ liên quan phục vụ cho việc thanh toán.
- Thu xếp việc đòi tiền và/ hoặc thanh toán các chi phí lúc giao hàng và giúp KH các vấn đề khác như lập biên bản giám định hàng hóa khi hàng hóa bị tổn thất và thiệt hại trong quá trình giao nhận hàng.
- Tư vấn cho KH những vấn đề về vận tải và phân phối, vấn đề liên quan đến thị trường, chính sách pháp luật nước sở tại.

- **Gom hàng, thông báo biểu cước.**

Người giao nhận tiến hành tập hợp các lô hàng nhỏ lẻ nằm rải rác tại nhiều nơi khác nhau tập trung tại một địa điểm thuận lợi nhất để tổ chức sắp xếp, phân loại hàng và ghép các lô hàng nhỏ có cùng điểm đích đến tạo thành lô hàng lớn hơn, tận dụng tối đa năng lực vận chuyển của phương tiện vận tải. Người giao nhận sẽ ký hợp đồng với người vận chuyển để đưa hàng tới cảng biển và vận chuyển theo yêu cầu của KH.

Người giao nhận sẽ đưa ra giá cước riêng cho mỗi dạng phương tiện vận chuyển, thường là biểu cước đã thiết lập.

- **Là người chuyên chở:**

Ngày nay, trong nhiều trường hợp, người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở, tức là người giao nhận trực tiếp ký hợp đồng vận tải với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hoá từ một nơi này đến một nơi khác.

Câu 2: Địa vị pháp lý của người giao nhận:

Hợp đồng ủy thác:

Chương 2:

Câu 1: Phân loại hàng hóa theo phương pháp đóng gói:

- *Hàng đóng bao (bale):*
 - Hàng hóa đóng bao tạo điều kiện tốt nhất cho quá trình vận chuyển và xếp dỡ, bảo vệ hàng hóa an toàn trong quá trình vận chuyển. Tùy loại hàng và phương tiện vận chuyển để lựa chọn trọng lượng đóng bao.
 - Các loại hàng rời mà tự bản thân nó có thể chống lại ngoại lực tác động thì thường được đóng bao
- *Hàng hòm/kiện (case):*
 - Một số hàng hóa dễ hỏng, dễ biến dạng dưới tác động của ngoại lực thường đóng trong thùng gỗ hay hộp carton. Kích thước của chúng sẽ phụ thuộc vào từng loại hàng.
- *Hàng không bao bì (bulk cargo):*
 - Là loại hàng không sử dụng bao bì trong quá trình vận chuyển, bảo quản thường là hàng rời & hàng lỏng. Hàng rời thường là hàng khô, khi đổ đóng sẽ tràn theo một góc nghiêng tự nhiên. Góc nghiêng này sẽ phụ thuộc vào từng loại hàng.
- *Hàng lỏng (liquid):*
 - Là hàng không có hình dạng cụ thể, hình dạng phụ thuộc vào bao bì chứa nó. Hàng lỏng gồm: dầu thô, dầu thành phẩm, xăng, một số sản phẩm khác và khí hóa lỏng (gồm khí dầu mỏ hóa lỏng LPG và khí đốt tự nhiên hóa lỏng LNG)
- *Hàng thùng (drum cargo):*
 - Hàng hóa được đóng trong thùng gồm các loại hàng lỏng, hàng ăn mòn, hàng độc hại bảo quản trong điều kiện kín, nhiên liệu.. Thùng chứa hàng thường bằng kim loại, gỗ hay nhựa tổng hợp.
- *Hàng container:*
 - Cont là đối tượng vận chuyển nên được coi là một loại hàng hóa trừ khi nó được cấp bởi người chuyên chở thì nó là phương tiện vận tải.
 - Hàng hóa đóng trong cont và cont là loại bao bì đặc biệt có tiêu chuẩn và đồng bộ hóa cao. Hàng vận chuyển bằng cont an toàn hơn, năng suất bốc xếp, vận chuyển cao hơn, hạ giá thành trên một đơn vị hàng vận chuyển trên cont.

Câu 2: Khái niệm và phân loại bao bì:

Khái niệm: Bao bì là:

- sản phẩm công nghiệp đặc biệt,
- dùng để chứa đựng, bảo quản hàng hóa
- tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản và lưu thông.

Phân loại:

1. Theo công dụng bao bì:

- Bao bì trong: dùng để đóng gói sơ bộ và trực tiếp đối với hàng hóa. Công dụng: bảo quản hàng, duy trì chất lượng trong suốt thời gian tiêu thụ. Nó thường tiếp xúc trực tiếp hàng là bộ phận không thể tách khỏi hàng và giá của nó được tính luôn vào giá hàng.
- Bao bì ngoài: công dụng: phục vụ cho việc vận chuyển hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Nó phải chứa được nhiều hàng và thuận tiện cho quá trình vận chuyển, bốc xếp. bao bì thông tin quảng cáo cho sản phẩm. giá trị này được tính vào một phần hoặc toàn bộ giá hàng.

2. Theo số lần sử dụng

- Bao bì sử dụng một lần: là bao bì gắn liền với sản phẩm và được tiêu thụ khi tiêu dùng sản phẩm. Giá trị bao bì được tính 1 lần vào hàng hóa.
- Bao bì sử dụng nhiều lần: bao bì tham gia nhiều vòng quay của sản phẩm thường là bao bì ngoài. Thường chứa nhiều loại hàng, chắc chắn nên giá cao hơn bao bì dùng 1 lần. Giá của nó sẽ giảm theo chu kỳ sử dụng.

3. Theo mức độ chuyên môn hóa

- Bao bì chuyên dụng: bao bì chỉ dùng chứa 1 hay 1 số sản phẩm: bình oxy, bình ga..
- Bao bì thông dụng: có thể chứa nhiều loại hàng khác nhau và có thể dùng nhiều lần.

Câu 3: Kỹ thuật xếp hàng trong cont:**Trước khi đóng hàng vào cont cần chú ý:**

- Lựa chọn cont phù hợp.
- Kiểm tra cont trước khi chất xếp hàng

Lập sơ đồ xếp hàng vào cont

- Xác định hệ số chất xếp của hàng để lựa chọn loại cont cho phù hợp.
- Hệ số chất xếp theo lý thuyết của cont như sau:

- ◆ cont 20' = 1,54 m³ /MT
- ◆ cont 40' = 2,53 m³ /MT

Nguyên tắc khi xếp hàng vào cont:

1. Không xếp chung những hàng ky nhau.
2. Không xếp hàng có mùi với hàng dễ nhiễm mùi.
3. Không xếp hàng ẩm ướt với hàng ky ẩm, hàng ky bụi với hàng dễ bay bụi, hàng có yêu cầu sạch với hàng dễ vấy bẩn với nhau...
4. Xếp hàng nặng xuống dưới, từ trong ra ngoài.

Nguyên tắc khi xếp hàng vào cont:

1. Tránh bịt cửa thông gió.
2. các vật liệu chèn lót phải đảm bảo hợp vệ sinh.
3. Nếu 1 cont chứa nhiều loại hàng: xếp đến đâu ghi đến đó.

Câu 4: Các phương pháp chèn lót, bảo vệ hàng:

1. Để tránh hàng bị chèn ép vào nhau và vào thành cont dùng các thanh gỗ, ván gỗ, cao bản để cách ly, chèn lót cho chắc chắn.
2. Để tránh xô dịch hay lăn trượt dùng dây xích hoặc dây thép chằng buộc, dùng nệm hình tam giác để chèn và cố định hàng.
3. Để tránh va đập giữa hàng- hàng, hàng- cont dùng tấm đệm như mút, gỗ, vải, túi khí... để chèn giữa các kiện hàng tạo cho lô hàng được chắc chắn, giảm rủi ro với hàng.
4. Với cont lạnh, tuyệt đối không dùng đinh, casc cột chống bằng sắt nhọn. các cột chống hoặc gỗ thanh phải được đặt và chống theo quy cách. Các khe hở giữa hàng- vách, kiện- kiện đảm bảo cho việc thông gió, đưa không khí lạnh tới tất cả các vị trí trong cont
5. Với hàng là thiết bị lớn dễ lăn (trượt) cần kết hợp giữa việc chằng buộc bằng dây cáp, dây xích kết hợp với dùng tấm nệm để cố định hàng.
6. Trường hợp hàng chưa đầy cont cần chèn cho chắc ở giữa cont hay bằng các thanh chắn ngay tại cửa cont để tránh hàng tràn ra cửa mất ổn định cho cont trong quá trình vận chuyển.
7. Các công cụ và thiết bị khác được sử dụng hoặc kết hợp với nhau để chằng buộc hàng. Việc chèn lót và chằng hàng nên tận dụng tối đa các thiết bị hoặc vật liệu có sẵn trong cont và để kiểm.

Chương 4:

Câu 1: Khái niệm, đặc điểm của hình thức thuê tàu chuyến. các loại hình thức thuê tàu chuyến.

Khái niệm hình thức thuê tàu chuyến: Thuê tàu chuyến là việc chủ tàu hay người chuyên chở cho thuê toàn bộ hay một phần con tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác với mức cước và các điều kiện của HĐ vận chuyển do hai bên thỏa thuận.”

Đặc điểm:

- Tàu chuyến hoạt động trên các tuyến theo yêu cầu của người thuê nên lượng hàng vận chuyển cho từng chuyến thường lớn, tính chất hàng thường đồng nhất và xuất hiện không thường xuyên.
- Tàu thường là tàu tổng hợp có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn thuận tiện cho việc bốc hàng.
- Mọi quan hệ giữa người thuê và người chuyên chở được điều chỉnh bằng hợp đồng. các điều kiện và điều khoản của hợp đồng được hai bên thỏa thuận trước mỗi chuyến đi cụ thể và nó sẽ hết hiệu lực khi người chuyên chở hoàn thành chuyến đi.
- Cước vận chuyển của mỗi chuyến đi sẽ do hai bên thỏa thuận và sẽ phụ thuộc vào thị trường vận tải tại mỗi thời điểm khác nhau tại các khu vực thị trường khác nhau. Cước này có thể cao hay thấp tùy thuộc vào sự thoat thuận hai bên trong giá cước có chi phí xếp dỡ chưa.

Các loại hình thức thuê tàu chuyến:

1. Thuê chuyến một (single trip): hợp đồng được thỏa thuận để vận chuyển hàng từ cảng bốc hàng đến cảng dỡ hàng. Sau khi hoàn thành nghĩa vụ giao hàng và con tàu được giải phóng để thực hiện các hợp đồng trên tuyến khác. Nó thường sử dụng để vận chuyển lô hàng một chiều từ nước xuất đến nước nhập.
2. Thuê chuyến một khứ hồi (round trip): hợp đồng được thỏa thuận để vận chuyển hàng từ cảng bốc hàng đến cảng dỡ hàng. Sau khi hoàn thành nghĩa vụ giao hàng, con tàu sẽ quay trở lại cảng bốc hàng. Hình thức này thường sử dụng khi có sự kết hợp chặt chẽ về hàng hóa vận chuyển hai chiều giữa xuất- nhập khẩu.
3. Thuê chuyến một liên tục (Consecutive voyage).
4. Thuê liên tục khứ hồi: hình thức này tương tự thuê chuyến khứ hồi tuy nhiên được thực hiện liên tục nhiều chuyến cho đến khi hợp đồng vận chuyển được hoàn thành.

5. Thuê khoán: người thuê sẽ tiến hành trả một khoản tiền cước cho người vận chuyển hoặc chủ tàu để sử dụng con tàu vận chuyển một lượng hàng nhất định phù hợp với khả năng vận chuyển của con tàu. Người thuê không cần xem xét và tính toán đến khối lượng hàng thực chất xếp lên tàu. Người thuê toàn quyền sử dụng con tàu để vận chuyển trong tuyến đi cụ thể với điều kiện đảm bảo an toàn cho con tàu.
6. Thuê bao

Câu 2: Trình tự các bước thuê tàu định tuyến:

Bước 1: lựa chọn con tàu thích hợp trên tuyến vận chuyển phù hợp

Cơ sở để lựa chọn con tàu thích hợp là khối lượng, tính chất hàng, kiểu bao bì đóng gói, tuyến đường vận chuyển, cảng và các thiết bị bốc, xếp...

Lựa chọn con tàu phù hợp với hàng hóa mà nó chuyên chở.

Để sử dụng hết dung tích cũng như trọng tải của tàu phải tính đến kết cấu cũng như khả năng vận chuyển của con tàu, một trong những tiêu chí là hệ số chất xếp hàng của tàu hay theo thiết kế.

Hệ số chất xếp hàng của tàu biểu thị bao nhiêu cm³ hay f³ không gian của tàu chứa được 1T hàng

Nó biểu thị quan hệ giữa khối lượng hàng hóa lớn nhất mà tàu có thể chuyên chở so với dung tích chứa hàng của tàu.

Con tàu được lựa chọn phải đảm bảo về mặt an toàn:

An toàn về mặt hành hải: con tàu phải được vận hành tới cảng đích an toàn.

An toàn về mặt chính trị- xã hội: người thuê phải đảm bảo quốc gia mà con tàu đến không có thù địch với quốc gia treo cờ. Bên cạnh đó, cần xét đến những bất ổn, chiến tranh, đình công.

Bước 2: tính toán các chi phí để xác định lợi nhuận của người xuất khẩu

Trong hợp đồng mua bán ngoại thương, người mua sẽ phải thuê tàu theo điều kiện giao hàng nhóm C & D, người bán phải thuê tàu theo điều kiện giao hàng nhóm E & F. Tùy nghĩa vụ các bên đã được thỏa thuận trong hợp đồng mà tính toán các chi phí, hiệu quả của việc giao dịch để quyết định.

Bước 3: đàm phán để thỏa thuận các điều kiện của hợp đồng

Người thuê liên hệ hoặc trực tiếp đàm phán về các điều kiện, điều khoản của hợp đồng thuê tàu. Hiện nay, các hợp đồng thuê tàu đã được tiêu chuẩn hóa với các điều kiện, điều khoản có sẵn. trong quá trình đàm phán, người thuê tàu có thể bỏ một số điều kiện không phù hợp, bổ sung phụ lục các điều kiện phù hợp với tính chất hàng và các điều kiện vận chuyển khác.

Bước 4: ký kết hợp đồng thuê tàu

Cần lưu ý nếu người thuê không có hiểu biết về tàu và các điều kiện thuê tàu thì nên ủy thác cho người môi giới thuê tàu. Họ sẽ tiến hành nghiên cứu, tìm hiểu kỹ con tàu và đảm bảo con tàu phù hợp với hàng hóa chuyên chở. Sau khi đã đàm phán về các điều kiện hợp đồng, người môi giới sẽ thông báo cho người thuê tàu biết, người thuê có thể tham khảo ý kiến của họ trước khi ký hợp đồng.

Bước 5: thực hiện hợp đồng:

Sau khi ký kết hợp đồng, người thuê tàu sẽ thường xuyên liên lạc với người chuyên chở hoặc đại lý của họ để biết thời gian dự kiến tàu đến. chuẩn bị chu đáo hàng hóa. Đóng gói và ký mã hiệu đầy đủ. Liên hệ với cảng và ký hợp đồng bốc xếp hàng, thanh toán cước phí bốc xếp nếu nó chưa tính trong cước phí thuê tàu.

Giao nhận hàng với tàu. Người thuê làm nhiệm vụ kiểm đếm hay ủy quyền cho cảng hoặc người t3. Sau khi hoàn thành việc giao hàng, người thuê phải lấy được biên lai thuyền phó để đổi lấy vận đơn hoàn hảo đã chất xếp hàng lên tàu.

Bước 6: theo dõi tình hình thực hiện hợp đồng, giải quyết kịp thời các vướng mắc, tranh chấp nếu có, đồng thời thông báo cho người mua biết về kết quả của việc giao hàng.

Câu 3: Khái niệm, đặc điểm thuê tàu định tuyến, trình tự nghiệp vụ thuê tàu định tuyến:

Khái niệm **thuê tàu định tuyến**: Thuê tàu định tuyến là một dạng hợp đồng vận chuyển, theo đó người thuê có thể đăng ký sử dụng một phần hoặc toàn bộ dung tích tàu để chuyên chở một lượng hàng hóa nhất định theo các điều kiện do người chuyên chở đã đặt ra từ trước.

Đặc điểm:

- Thường được khai thác trên các tuyến cố định, giữa các cảng xác định, các điều kiện của hợp đồng vận chuyển, lịch tàu chạy được ấn định và công bố trước bởi người vận chuyển.
- Tàu định tuyến có tốc độ khá cao, hàng hóa an toàn hơn so với tàu chuyển. giá cước bao gồm cả chi phí bốc dỡ hàng nên cao hơn thuê chuyển.

- Thường chở hàng bách hóa, khối lượng nhỏ, tần suất xuất hiện đều đặn, thường xuyên, thích hợp lượng hàng xuất- nhập ổn định.
- Giải phóng tàu nhanh hay chậm không có ý nghĩa như thuê tàu chuyển nhưng chủ hàng phải chuẩn bị chu đáo để tàu khởi hành đúng lịch trình. Quá thời hạn, người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm kể cả khi cước phí đã thanh toán.

Thích hợp vận chuyển hàng trong cont.

Trình tự nghiệp vụ:

Bước 1: Nghiên cứu lịch tàu chạy: lịch tàu chạy đã được công bố sẵn, người thuê lựa chọn tuyến, người chuyên chở phù hợp nhất với chi phí hợp lý nhất.

Bước 2: đăng ký lưu khoang:

Đăng ký lưu khoang với các hãng hoặc người giao nhận để đăng ký số lượng, ngày giao. Nó không có ràng buộc pháp lý giữa người thuê và người vận chuyển mà là chứng từ kê khai hàng hóa người thuê đăng ký để vận chuyển, là cơ sở người vận chuyển sắp xếp hàng.

Bước 3: lưu cước:

Khi đến thời hạn, khi đã chắc chắn về số lượng lẫn ngày giao hàng, người thuê thanh toán cước vận chuyển, khi đó hợp đồng vận chuyển có tính pháp lý giữa người thuê và vận chuyển được hình thành thông qua booking note.

Bước 4: giao hàng cho người vận chuyển:

Sau khi hợp đồng hình thành, người thuê căn cứ vào ngày dự kiến giao hàng và thường xuyên liên lạc với người vận chuyển để biết chính xác ngày và nơi giao. Trước khi giao hàng, người gửi phải chắc chắn đã hoàn tất thủ tục thông quan, hàng hóa được đóng gói và kẻ mã hiệu phù hợp.

Nếu hàng được gửi bằng cont trong thuê tàu chợ thì có thể gửi theo 2 cách:

- ✓ *TH gửi hàng FCL:*
- + Thuê vỏ và đóng hàng vào cont
- + Làm thủ tục thông quan và vận chuyển hàng tới bãi cảng và giao cho người vận chuyển.

✓ TH gửi hàng LCL:

- + Đưa hàng đến kho CFS hay ICD giao cho người vận chuyển hoặc giao nhận
- + Cung cấp các chứng từ cần thiết cho người vận chuyển/ giao nhận làm thủ tục thông quan.
- + Lấy biên lai nhận hàng của người giao nhận hay thuyền phó để đổi vận đơn gốc.

Bước 5: lấy vận đơn hoàn hảo đã chất xếp hàng lên tàu và chứng từ vận tải khác theo yêu cầu của hợp đồng mua bán.

Bước 6: theo dõi tình hình thực hiện hợp đồng và giải quyết vướng mắc, tranh chấp nếu có, đồng thời thông báo cho người mua về kết quả của việc giao hàng.

Câu 4: So sánh cơ sở trách nhiệm, thời hạn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm, thời hạn thông báo tổn thất giữa hague Visby 1968 và Hamburg 1978.

	Hague Visby 1968	Hamburg 1978
Thời hạn TN	Người chuyên chở chịu trách nhiệm với hàng hóa từ khi hàng hóa được xếp lên tàu tại cảng đi cho đến khi hàng được dỡ ra khỏi tàu tại cảng đến. (hay từ móc cầu tới móc cầu)	Người chuyên chở nhận trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi nhận hàng để chở ở cảng xếp hàng cho đến khi giao xong hàng ở cảng dỡ hàng. (hay Từ khi nhận đến khi giao (port to port)).
Cơ sở TN	Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở.	_ Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng khi hàng còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở.
TN chính	_ Cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển .	Quy định trách nhiệm của người chuyên chở dựa trên nguyên tắc “

	<p>_ Người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận xếp, dịch chuyên, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và chở những hàng hóa được chuyên chở.</p> <p>_ Sau khi nhận hàng từ người gửi hàng tại cảng xếp hàng quy định phải phát hành B/L cho người gửi hàng</p>	<p>được coi là có lỗi” .</p>
<p>Giới hạn TN</p>	<p>10000 Franc vàng/kiện, hoặc 30 Franc vàng/ kg hàng hóa cả bì.</p> <p>Đơn vị hàng hóa là đơn vị tính cước. Nêu trong Bill ghi rõ đơn vị tính cước theo bao kiện,.. thì nó là đơn vị tính cước. Nếu không kê khai thì cả cont được tính là 1 đơn vị bồi thường.</p>	<p>_ Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2,5 SDR/kg hàng hóa cả bì .</p> <p>_ Đối với các nước thành viên JMF hoặc những nước luật lệ không cho phép sử dụng đồng SDR thì có thể tuyên bố giới hạn TN theo đơn vị tiền tệ: 12500mu/kiện, đơn vị hoặc 37,5mu/kg hàng hóa (mu: đơn vị tiền tệ).</p> <p>_ Với chậm giao hàng: với 2,5 lần tiền cước của số hàng chậm giao nhưng không vượt quá tổng tiền cước của toàn bộ hợp đồng vận chuyển đường biển.</p>

		<p>Đối với hàng chuyên chở trong Container: quy định giống NDT Visby 1968, bổ sung thêm: nếu bản thân vỏ Container hoặc công cụ vận tải tương tự bị mất mát, hư hại thì container đó được tính là một đơn vị hàng hóa để bồi thường nếu không thuộc sở hữu của người chuyên chở hoặc không do người chuyên chở cung cấp.</p>
<p>Thông báo tổn thất</p>	<p>_ COR phải được gửi cho người chuyên chở hoặc đại lý của họ trước hoặc vào lúc giao hàng.</p> <p>_ LOR phải được gửi đến cho người chuyên chở trong vòng 3 ngày kể từ ngày lô hàng cuối cùng được giao.</p>	<p>_ Tổn thất rõ rệt: CoR phải được lập không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận</p> <p>_ Tổn thất không rõ rệt: Phải thông báo trong vòng 15 ngày liên tục sau ngày giao hàng hoặc ngày mà lễ ra hàng đã được giao.</p> <p>_ Chậm giao hàng: Người nhận hàng phải thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày kể từ ngày nhận hàng hoặc ngày mà lễ ra hàng phải được giao cho người nhận tại cảng đích.</p>

Thời hạn KN	1 năm và các bên có thể thỏa thuận kéo dài thêm kể từ ngày giao hàng.	2 năm kể từ ngày giao hàng hoặc ngày mà lẽ ra hàng phải được giao cho người nhận tại cảng đích.
-------------	---	---

Câu 5: Seaway bill, Shipping note, Cargo list, Cargo Manifest, DO, COR, LOR, ROROC

Seaway bill:

1. Là chứng từ do người chuyên chở ký phát cho một người nhận hàng có tên cụ thể.
2. Người nhận chỉ cần đưa ra chứng chỉ hợp thức là nhận được hàng, không cần xuất seaway bill gốc.
3. Chức năng:
 - Là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển
 - Là giấy chứng nhận của người chuyên chở về việc nhận một lượng hàng nhất định như mô tả trong giấy gửi hàng và cam kết giao cho người nào xuất trình được giấy gửi hàng hay chứng từ hợp thức phù hợp với tên người được ghi trong giấy gửi hàng.
4. Lưu ý: giấy gửi hàng chỉ có 1 bản, mặt trước giống vận đơn mặt sau trống, giống vận đơn đích danh tuy nhiên không có chức năng chứng từ sở hữu hàng hóa.

Shipping note:

1. Là văn bản ghi chi tiết về hàng hóa do chủ hàng gửi cho người chuyên chở hay đại lý của họ đề nghị lưu kho hàng xếp lên tàu, kèm chỉ dẫn về bốc xếp hàng, bảo quản và vận chuyển đến địa điểm đích.
2. Là thông tin cần thiết để lập vận đơn
3. Là cam kết của chủ hàng với người chuyên chở
4. Là cơ sở pháp lý điều chỉnh tính chính xác, trung thực của người gửi
5. Nếu người vận chuyển sau khi nhận hàng, ký vào chứng từ này thì sẽ có giá trị như biên lai thuyền phó mà người gửi hàng dùng nó để đổi lấy vận đơn.

Cargo list:

1. Phiếu đăng ký gửi hàng do người gửi hàng lập trên cơ sở các thông tin về hàng: số lượng, kích thước, điều kiện...
2. Được thông báo trước cho người chuyên chở một thời gian hợp lý
3. Là căn cứ ràng buộc trách nhiệm của người chuyên chở với người gửi về tính chính xác, trung thực về hàng hóa.
4. Nó có thể chi tiết hàng hóa trong kiện để tạo điều kiện cho việc kiểm tra.

5. Căn cứ vào đây, người chuyên chở sẽ bố trí sắp xếp hàng trên tàu hiệu quả và an toàn nhất qua đó lập sơ đồ xếp hàng.

Cargo manifest:

1. Bảng kê khai hàng hóa là bản kê khai hàng hóa xếp trên tàu
2. Là văn bản phải nộp cho cơ quan hải quan khi tàu nhập cảnh và trước khi tàu xuất cảnh.
3. Bản lược khai bổ sung thêm cước phí thành bản lược khai cước phí- cơ quan thuế kiểm tra và thu thuế theo luật
4. Được lập trên vận đơn.

DO

1. Khi hàng đến cảng đích người chuyên chở hay đại lý sẽ cấp cho người nhận hàng lệnh giao hàng để người nhận hàng nhận hàng từ tàu.
2. Để nhận được DO, người nhận hàng phải xuất trình BL gốc (nếu BL đến chậm phải viết giấy cam kết bồi thường cho người vận chuyển nếu không xuất trình hay chứng minh được chứng từ sở hữu hợp pháp và thường phải có bảo lãnh).

COR- biên bản đổ vỡ:

1. Lập giữa người nhận và người đại diện cho người nhận phản ánh tình trạng hàng hóa có bề mặt không tổng tình trạng hoàn hảo: rách, vỡ, thủng...
2. Sẽ có giá trị khi có chữ ký của người chuyên chở hay đại diện người chuyên chở và phải lập khi phát hiện hàng hư hại nhưng chưa dỡ ra khỏi tàu.
3. Làm cơ sở cho người nhận hàng khiếu nại người chuyên chở.
4. COR thường dùng với hàng bách hóa, bao kiện.

ROROC – BIÊN BẢN KẾT TOÁN HÀNG HÓA GIAO NHẬN VỚI TÀU

1. Sau khi hoàn thành boocsh nagfm một biên bản được ký kết giữa người giao nhận và tàu nhằm xác định lượng hàng được xếp dỡ.
2. Trên ROROC ghi rõ đầy đủ lượng hàng thừa thiếu, hư hại.. và các biên bản chứng minh về tổn thất hư hại đó.

Câu 6: Trình bày các quy định về điều khoản sau trong hợp đồng thuê tàu chuyến: điều khoản hàng hóa, nơi bốc hàng, cước phí thuê tàu, chi phí bốc dỡ, thời gian dỡ làm hàng, thưởng/ phạt giải phóng hàng.

Điều khoản hàng hóa:

❖ *Tên hàng:*

1. Ghi rõ tên hàng hóa chuyên chở.

2. Nếu chủ hàng muốn chuyên chở hai loại hàng hóa trên cùng một chuyến tàu thì phải ghi “và/ hoặc tên hàng hóa thay thế”: “1000 MT of rice and/or maize”.
3. Nếu vào lúc ký hợp đồng thuê tàu chưa xác định được tên hàng thì có thể quy định chung “giao một mặt hàng hợp pháp”: “rubber and/or any lawful goods”.

❖ **Bao bì hàng hóa:** quy định loại bao bì cụ thể, ghi rõ ký mã hiệu.

❖ **Số lượng hàng hóa:** tùy theo từng mặt hàng có thể quy định chở theo trọng lượng hoặc thể tích, nên quy định kèm theo một tỷ lệ dung sai:

1. Khoảng (about).
2. Số lượng tối đa, tối thiểu (max, min).
3. Ghi chính xác số lượng + dung sai: 10 000 MT more or less 5% at Master's/Chaterer's/Owner's option

Nơi bốc hàng:

❖ **Các cách quy định:**

- Quy định cụ thể cảng nào, cầu cảng số mấy.

=> Nếu xếp dỡ tại nhiều cảng, cầu thì phải quy định thứ tự xếp dỡ và chi phí chuyển cầu (shifting expense).

- Quy định chung chung: “one safe berth, Haiphong Port)

Cước phí thuê tàu:

❖ **Khái niệm cước phí thuê tàu:**

“Là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho việc vận chuyển hàng hóa hoặc những dịch vụ có liên quan đến việc vận chuyển.”

❖ **Mức cước:**

“Là số tiền cước tính trên một đơn vị tính cước.”

❖ **Thời gian thanh toán:**

1. Tiền cước trả trước: Freight Prepaid/ Freight payable at Loading port
2. Tiền cước trả sau: Freight to Collect
 - Trả khi bắt đầu dỡ hàng (Freight payable on commencement of discharge)
 - Trả đồng thời với việc dỡ hàng (Freight payable concurrent with discharge)
 - Trả khi dỡ hàng xong (Freight payable on completion of discharge)
 - Trả khi hàng hóa được giao thực sự và đúng đắn (freight payable on actual and proper completion of discharge)
 - **Lưu ý:** Đối với tàu chở dầu thì người chuyên chở phải giao hàng xong mới được thanh toán tiền cước

❖ **Đơn vị tính cước:**

1. Hàng nặng: MT, long ton, short ton
2. Hàng nhẹ, cồng kênh: m³, cubic feet, tấn thể tích (measurement ton) = 40c.ft

❖ **Số lượng hàng hóa tính cước:**

1. Theo số lượng hàng hóa thực xếp lên tàu tại cảng đi (On taken quantity)
2. Theo số lượng hàng thực giao tại cảng đến (Delivery Quantity)

Chi phí bốc dỡ:

1. Điều kiện tàu chở (Liner terms/Gross terms/Berth terms)
2. Điều kiện miễn chi phí xếp hàng cho người chuyên chở (FI, FI STOWAGE , FI, FIST).
3. Điều kiện miễn chi phí dỡ hàng cho người chuyên chở (FO, FOS, FOT, FOST).
4. Điều kiện miễn chi phí xếp dỡ cho người chuyên chở (FIO, FIOS, FIOT, FIOST).

Thời gian dỡ làm hàng:❖ **Khái niệm:**

“Thời gian dỡ làm hàng là một khoảng thời gian do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu cho phép con tàu dỡ để làm hàng mà chủ hàng không phải trả thêm bất kỳ khoản tiền nào khác ngoài tiền cước đã thỏa thuận”.

❖ **Laytime: các cách quy định:**

1. Quy định một số ngày cụ thể.

VD:

- 5 days for loading, 6 days for discharge.
 - Cargo to be loaded in 7 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays and holidays excepted.
 - Cargo to be loaded and discharged in 8 weather working days, Sundays and holidays excepted, unless used.
2. Quy định xếp dỡ theo tập quán.
 - With customary despatch.
 - As fast as the vessel can receive and deliver.
 - In reasonable time.
 - Liner terms with customary quick despatch
 3. Quy định mức xếp dỡ theo số lượng hàng hóa được bốc/dỡ.

- Time for loading at a rate of 1000 MT per day.
- Time for loading at a rate of 1000 MT per day and per hatch.
- Cargo to be discharged at a rate of not less than 100 MT per day.

Đơn vị tính thời gian xếp dỡ:

- **Ngày làm việc (Working Days):** là những ngày làm việc chính thức mà chính phủ quy định tại các nước hay các cảng biển liên quan.
- **Ngày làm việc thời tiết tốt (Weather Working Days):** ngày làm việc mà trong thời gian đó công việc không bị gián đoạn do thời tiết gây ra.
- **Ngày công lịch (Calendar day):** thời hạn 24h liên tục từ 0h đến 24h.
- **Ngày thường/ngày (Conventional day/days):** thời hạn 24h liên tục từ thời điểm bất kì được xác định.
- **Ngày liên tục (Running/Consecutive days):** những ngày kế tiếp liên tục, không có gián đoạn.
- **Ngày lễ (holidays):** gồm ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế.

Ví dụ:

- 7 WWD, S.H. EX, U.U (Cargo to be loaded in 7 weather working days, Sundays and holidays excepted, unless used).
- 7 WWD, S.H. EX, E.U (Cargo to be loaded in 7 weather working days, Sundays and holidays excepted, even if used).

Thời điểm bắt đầu tính laytime:

- ❖ Mốc tính thời gian xếp dỡ.
- ❖ Trước khi chấp nhận NOR, chủ hàng phải kiểm tra tính sẵn sàng của tàu:
 - ✓ Tàu đã cập vào vùng thương mại của cảng hay chưa.
 - ✓ Tàu đã làm xong các thủ tục vào cảng hay chưa.
 - ✓ Các trang thiết bị xếp dỡ, các hầm quày hàng đã sẵn sàng xếp hay dỡ hàng hóa chưa.

Tránh để người chuyên chở ghi trên hợp đồng "W, W, W, W".

- ✓ WIPON: Whether in Port or not.
- ✓ WIBON: Whether in Berth or not.
- ✓ WIFON: Whether in Free Pratique or not.
- ✓ WICON: Whether in Custom Cleared or

Điều khoản thưởng/ phạt giải phóng tàu:

Thưởng:

- *Thời gian thưởng:*
 - Tính cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (for all time saved)
 - Chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (all working time saved)
- *Tổng tiền thưởng* = mức thưởng X thời gian thưởng
- **Tiền thưởng xếp dỡ nhanh (Despatch money):** là khoản tiền người chuyên chở phải trả cho người thuê tàu về việc người thuê tàu xếp dỡ hàng hóa nhanh hơn so với thời gian quy định trong hợp đồng
- *Mức thưởng* = $\frac{1}{2}$ mức phạt:
- Thưởng cho toàn tàu trong 1 ngày
- Thưởng cho 1 đơn vị trọng tải/dung tích

Phạt:

- *Thời gian phạt:* một khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt (once on demurrage, always on demurrage).
- *Tổng tiền phạt* = mức phạt X thời gian phạt

Cách tính thưởng phạt:

- Tính bù trừ: thời gian thưởng – thời gian phạt
- Tính riêng: tiền thưởng riêng, tiền phạt riêng

Chương 5:

Câu 1: Các loại giá cước hàng không: cước hàng bách hóa, cước tối thiểu, cước đặc biệt, cước theo bậc hàng, cước cho tất cả các loại hàng, cước hàng cont, cước hàng nhóm, cước đi suốt.

- *Cước hàng bách hóa thông thường (GCR – General Cargo Rate):* là cước đối với mặt hàng không có yêu cầu về điều kiện bảo quản đặc biệt như chất cháy nổ, hàng nguy hiểm.
- Các mức cước đối với hàng bách hóa thông thường:
 - +Mức min : đây là mức cước nhỏ nhất
 - + Mức -45, Mức +45, Mức +100, Mức +500, Mức +1000.
- *Cước tối thiểu (Minimum rate – M):*

Đây là mức cước áp dụng tối thiểu để bù đắp chi phí của hãng hàng không. Mức này áp dụng với các lô hàng đặc biệt có khối lượng thấp.
- *Cước hàng đặc biệt (SCR) :*

Đây là cước áp dụng đặc biệt cho hàng hóa dễ cháy nổ, nguy hiểm, về cách tính cũng tương tự cước hàng không, tuy nhiên mức cước thường cao hơn.
- *Cước theo bậc hàng (Commodity Classification Rate)*

VD: động vật sống= 150% GCR

hàng giá trị cao (vàng, bạc, đá quý...)= 200% GCR

sách báo, tạp chí= 50% GCR
- *Cước cho tất cả các loại hàng (Freight All Kind- FAK):* là cước tính cho hàng hóa đóng trong cont ULD không xét tới giá trị mặt hàng, ưu tiên hay không.
- *Cước hàng container hay ULD:* là cước phí tính cho hàng hóa được chuyên chở trong mỗi ULD hay 1 cont . Loại này không phân biệt chủng loại hàng hóa có giá trị cao hay thấp.
- *Cước hàng chậm (Stale rate):* là loại cước áp dụng không gửi cùng hành khách trong cùng một chuyến bay. Hàng được vận chuyển khi hãng hàng không sắp xếp được chuyến bay phù hợp. cước vận chuyển thường thấp hơn cước phí gửi nhanh, cước gửi hàng theo nhóm . có nơi tính cước trên cơ sở 7000 cm³ thay vì 6000. IATA cho phép các thành viên được giảm tối đa 30% cước với hàng bách hóa thông thường cho đại lý và người giao nhận hãng hàng không.
- *Cước hàng nhanh (Priority rate):* là cước ưu tiên, dùng cho lô hàng cần được gửi gấp trong vòng 3h kể từ khi giao hàng cho người chuyên chở. Nó thường bằng 130-140% cước hàng bách hóa thông thường.
- *Cước hàng nhóm (Group rate):* áp dụng với khách hàng gửi hàng thường xuyên trong cont hay pallet. Thường là đại lý hay người giao nhận hãng hàng không.

- *Cước đi suốt (Unified cargo rate): (cước hàng thống nhất UCR) áp dụng khi hàng được chuyên chở qua nhiều chặng khác nhau. Chỉ áp dụng một cước cho tất cả các chặng. cước này có thể thấp hơn tổng số tiền cước mà chủ hàng phải trả cho các người chuyên chở riêng biệt nếu người chuyên chở tự thuê nhiều người chuyên chở khác nhau không qua 1 người chuyên chở duy nhất.*

Câu 2: Bài tập về cước hàng không:

Cơ sở tính cước:

$$Mm = (W \times 6000/366/166) \text{ chia cho } V \text{ (cm}^3/\text{ cu.in)}$$

Trong đó: W: trọng lượng lô hàng; V: thể tích lô hàng

Kết luận:

$m < 1$: hàng nhẹ, cước tính theo dung tích toàn bộ.

$m > 1$: hàng nặng, cước tính theo trọng lượng toàn bộ của lô hàng.

❖ **Ví dụ 1:**

Một lô hàng có trọng lượng 300 kg, thể tích 1.908.900 cm³ , giá cước công bố là USD 60 W/V. Tính cước mà người gửi hàng phải nộp biết rằng đơn vị tính cước theo trọng lượng là kg, theo thể tích là 6000 cm³ hoặc 366 In³

Giải: W: trọng lượng hàng

V: thể tích hàng

$$m = (W \times 6000)/V = (300 \times 6000) / 1.908.900 = 0,943 < 1$$

Kết luận:

hàng nhẹ, cước tính theo dung tích toàn bộ.

Số đơn vị tính cước là: 1.908.900/6000= 318,15

Làm tròn lên 0.5 gần nhất, số đơn vị tính cước thực tế là 318.5

Số tiền cước phải trả là 318.5x60 (USD)

❖ **Ví dụ 2:**

Một lô hàng có trọng lượng 770 kg, thể tích 257.200 cu.In , giá cước công bố là USD 70 W/V. Tính cước mà người gửi hàng phải nộp biết rằng đơn vị tính cước theo trọng lượng là kg, theo thể tích là 6000 cm³ hoặc 366 In³.

$$m = (W \times 366)/V = 1,09 > 1$$

Kết luận:

hàng nặng, cước tính theo trọng lượng.

Số đơn vị tính cước là: 770

Số tiền cước phải trả là 770×70 (USD)

❖ **Ví dụ 3:**

Một lô hàng đồ chơi có trọng lượng 2,6 kg, thể tích 18.000 cm^3 , giá cước công bố là USD 30 W/V. Tính cước mà người gửi hàng phải nộp biết rằng đơn vị tính cước theo trọng lượng là kg, theo thể tích là 6000 cm^3 hoặc 366 ln^3 và giả sử mức cước tối thiểu đối với hãng hàng không này là 120 USD/ lô hàng.

$$Mm = (W \times 6000)/V = (2,6 \times 6000)/18000 = 0,87 < 1$$

Kết luận:

hàng nhẹ, cước tính theo thể tích.

Số đơn vị tính cước là: $18000/6000=3$

Số tiền cước phải trả là $3 \times 30 = 90$ (USD) $< 120 =$ cước tối thiểu

Vậy số tiền cước thực trả cho lô hàng là 120 USD

Câu 3: Các chức năng của vận đơn hàng không:

1. Là bằng chứng của một HĐ VT bằng đường HK
2. Là bằng chứng về việc nhận hàng để chở của hãng HK
3. Là hoá đơn thanh toán cước phí (Freight Bill)
4. Là GCN bảo hiểm (Insurance Certificate)
5. Là chứng từ kê khai hải quan cho hàng hoá (Customs Declaration)
6. Là bản hướng dẫn đối với nhân viên HK (the guide to the air staff).

Câu 4: Phân loại vận đơn hàng không:

Căn cứ vào người phát hành:

✓ ***Vận đơn của hãng hàng không:***

- Do hãng hàng không phát hành.
- Nhận dạng bằng mã biểu tượng logo và mã nhận dạng của hãng hàng không trên vận đơn.

✓ ***Vận đơn trung lập:***

- Do đại lý của hãng hàng không hoặc người gom hàng phát hành
- Không có biểu tượng hay mã nhận dạng.

Căn cứ vào người gom hàng:

(Gom hàng: là việc tập hợp nhiều lô hàng nhỏ lẻ từ nhiều người gửi từ cùng một nơi đi thành những lô hàng nguyên để gửi vào giao cho người nhận cùng nơi đến.

Người gom hàng là người kinh doanh dịch vụ gom hàng:

- Nhận hàng lẻ từ các chủ hàng lẻ
- Tập hợp lại lô hàng nguyên để gửi cho hãng hàng không
- Giao hàng lẻ cho các chủ hàng lẻ)
- ✓ *Vận đơn của người gom hàng:* do người gom hàng phát hành cho các chủ hàng lẻ để chủ hàng lẻ xuất trình cho đại lý của người gom hàng tại sân bay đến để nhận hàng.
- ✓ *Vận đơn chủ:* do hãng hàng không phát hành cho người gom hàng để đại lý của người gom hàng xuất trình cho hãng hàng không đến ở sân bay đến để nhận hàng.

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