

Thuật ngữ giao nhận vận tải

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

A (Back to top)

Abatement Sự giảm giá (Hàng hóa, cước phí,...)	Sự giảm giá (Hàng hóa, cước phí,...)
Accept except Chấp nhận nhưng loại trừ	Thuật ngữ được người thuê tàu hoặc đại lý thuê tàu sử dụng trong giao dịch để chỉ mình chấp nhận một số điều khoản hoặc chi tiết nào đó nhưng không chấp nhận các phần khác bị loại trừ sẽ được gạt bỏ hoặc sửa đổi theo yêu cầu.
Accomplished bill of lading Vận đơn đã nhận hàng	Vận đơn gốc đã được trao cho người chuyên chở (Surrendered) tại cảng dỡ và hàng đã được nhận xong.
Abandonment Sự khước từ:	Là việc từ chối thực hiện một hành động. (abandonment of action). Thí dụ: Khước từ việc thừa kiện, truy cứu, chuyển hành trình, việc giao nhận hàng vì những lý do nào đó. 2. Sự từ bỏ: Là việc từ bỏ một tài sản được bảo hiểm (Abandonment of insured property) trong trường hợp tài sản bị tổn thất coi như toàn bộ ước tính (constructive total loss). Chủ tài sản phải làm văn bản từ bỏ tài sản và thực hiện việc chuyển quyền sở hữu tài sản ấy cho người (công ty) bảo hiểm, để được người này xem xét từ chối hoặc chấp nhận bồi thường toàn bộ lô hàng. Ví dụ: Tàu bị đắm ở biển sâu, trục vớt khó khăn và tổn kém nên chủ tàu tuyên bố từ bỏ tàu, chuyển quyền sở hữu con tàu cho người (công ty) bảo hiểm xem xét từ chối hoặc chấp nhận bồi thường theo giá trị bảo hiểm của tàu. Nếu người bảo hiểm từ chối bồi thường tổn thất toàn bộ với lý do chính đáng, thì họ sẽ bồi thường tổn thất bộ phận (Partial loss).
Aboard 1. Trên, lên (Tàu, xe lửa, máy bay)	1. Trên, lên (Tàu, xe lửa, máy bay) - Xà lan chở trên tàu (Lighters aboard ship) - Xếp hàng lên tàu (To get aboard) 2. Với Giới từ dùng trong thuật ngữ: Va đụng với một tàu khác (to fall aboard of a ship). A.B.S Chữ viết tắt của: American Bureau of Shipping. (Xem: American Bureau of shipping)
Accomplished bill of lading Vận đơn đã nhận hàng	Vận đơn gốc đã được trao cho người chuyên chở (Surrendered) tại cảng dỡ và hàng đã được nhận xong.
Act of war Hành động chiến tranh	Bao gồm chiến tranh giữa các quốc gia, nội chiến, khởi nghĩa, nổi loạn, hành động thù địch như tiêu diệt, phá hoại, bắt giữ, tịch thu và các hành động chiến tranh khác tương tự... Trong nghiệp vụ bảo hiểm, rủi ro tổn thất do hành động chiến tranh được bảo hiểm theo điều kiện đặc biệt, có giới hạn, theo điều khoản bảo hiểm chiến tranh (war risk insurance clause)
Actual carrier or effective carrier Người chuyên chở đích thực	Thuật ngữ được dùng trong nghiệp vụ gom hàng vận chuyển (Consolidation) để chỉ người chuyên chở có tàu đảm trách việc chở hàng thực sự, khác với người chuyên chở danh nghĩa theo hợp đồng vận tải nhưng không có tàu (NVOCC) đứng ra ký kết hợp đồng vận tải, sau đó lại phải thuê người chuyên chở đích thực chở hàng thay. (Xem: Consolidation or groupage)
Actual total loss Tổn thất toàn bộ thực tế	Thuật ngữ dùng trong nghiệp vụ bảo hiểm, chỉ lô hàng được bảo hiểm bị hoàn toàn tổn thất về số lượng hoặc về phẩm chất. (Xem: Total loss)
Addendum Phụ lục	Bản ghi những điều bổ sung vào một văn bản pháp luật chủ yếu (hiệp định, hợp đồng, thỏa thuận...), làm thành một bộ phận không tách rời của văn bản ấy. (Xem: Rider)
Additional charges Phụ phí	Là khoản tiền phải trả thêm vào số tiền gốc theo một quy định nào đó. Thí dụ: Trong chuyên chở hàng bằng tàu chợ hay tàu container, có trường hợp người thuê tàu phải trả phụ phí về nhiên liệu tăng giá (Bunker adjustment charges), về đồng tiền trả cước mất giá (Currency adjustment charges), về lỏng hàng (Lighterage)... thêm vào số tiền cước gốc, theo quy định của chủ tàu.
Additional Premium Phụ phí bảo hiểm	Là khoản tiền mà người bảo hiểm phải trả thêm trong trường hợp hàng được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm gốc B hoặc C mà muốn mở rộng thêm một số rủi ro phụ như: rủi ro trộm cắp và / hoặc không giao hàng, thấm ướt nước mưa, nước ngọt, rách vỡ, dây bẩn do dầu mỡ, hành vi ác ý hay phá hoại... Ngoài ra, một số công ty bảo hiểm quy định người được bảo hiểm phải trả

	thêm phụ phí khi sử dụng "tàu già" (Tàu có nhiều năm tuổi).
A ddress commission Hoa hồng người thuê tàu	Là khoản tiền tính trên phần trăm tổng số cước phí được chủ tàu / người chuyên chở trích thưởng cho người thuê tàu chuyển hoặc thuê tàu hạn định nhằm khuyến khích người này phát triển quan hệ giao dịch giữa đôi bên, Về thực chất, hoa hồng người thuê tàu là số tiền giảm cước mà chủ tàu / người chuyên chở dành cho người thuê tàu
Abandonment Sự khước từ	Abandonment 1. Sự khước từ: Là việc từ chối thực hiện một hành động. (abandonment of action). Thí dụ: Khước từ việc thừa kiện, truy cứu, chuyển hành trình, việc giao nhận hàng vì những lý do nào đó. 2. Sự từ bỏ: Là việc từ bỏ một tài sản được bảo hiểm (Abandonment of insured property) trong trường hợp tài sản bị tổn thất coi như toàn bộ ước tính (constructive total loss). Chủ tài sản phải làm văn bản từ bỏ tài sản và thực hiện việc chuyển quyền sở hữu tài sản ấy cho người (công ty) bảo hiểm, để được người này xem xét từ chối hoặc chấp nhận bồi thường toàn bộ lô hàng. Ví dụ: Tàu bị đắm ở biển sâu, trục vớt khó khăn và tốn kém nên chủ tàu tuyên bố từ bỏ tàu, chuyển quyền sở hữu con tàu cho người (công ty) bảo hiểm xem xét từ chối hoặc chấp nhận bồi thường theo giá trị bảo hiểm của tàu. Nếu người bảo hiểm từ chối bồi thường tổn thất toàn bộ với lý do chính đáng, thì họ sẽ bồi thường tổn thất bộ phận (Partial loss).
Accept except... Chấp nhận nhưng loại trừ	Thuật ngữ được người thuê tàu hoặc đại lý thuê tàu sử dụng trong giao dịch để chỉ mình chấp nhận một số điều khoản hoặc chi tiết nào đó nhưng không chấp nhận các phần khác bị loại trừ sẽ được gạt bỏ hoặc sửa đổi tùy theo yêu cầu.
Accomplished bill of lading Vận đơn đã nhận hàng	Vận đơn gốc đã được trao cho người chuyên chở (Surrendered) tại cảng dỡ và hàng đã được nhận xong.
Act of God or natural calamity Thiên tai	Tai họa bất ngờ do thiên tai gây ra, ngoài kiểm soát của con người như: động đất, sét đánh, núi lửa phun, lũ lụt, bão tố, lốc, sóng thần Thiên tai là sức mạnh khó phòng chống được nên tập quán quốc tế xét trường hợp xảy ra thiên tai gây tổn thất tài sản, sinh mệnh hoặc cản trở, thủ tiêu nghĩa vụ của một bên đương sự được quy định bởi một hợp đồng hay cam kết nào đó, thì đương sự ấy được miễn giảm trách nhiệm do trường hợp bất khả kháng (force majeure). Tuy nhiên, trong nghiệp vụ bảo hiểm, thiên tai là một loại rủi ro được bảo hiểm và người được bảo hiểm sẽ được bồi thường tổn thất tài sản do thiên tai gây ra.
Act of state or Act of prince Hành vi nhà cầm quyền	Bao gồm các mệnh lệnh, chỉ thị về đình chỉ, cấm đoán, ngăn trở mua bán, chuyên chở, hợp tác, đầu tư, gây tổn thất tài sản hoặc cản trở, thủ tiêu nghĩa vụ của một bên đương sự được quy định bởi một hợp đồng hay cam kết nào đó, thì bên đương sự ấy được miễn giảm trách nhiệm do trường hợp bất khả kháng (force majeure). Trong nghiệp vụ bảo hiểm, rủi ro gây tổn thất do hành vi nhà cầm quyền là loại rủi ro bị loại trừ, không được bảo hiểm (excluded risk).
Act of war Hành động chiến tranh	Bao gồm chiến tranh giữa các quốc gia, nội chiến, khởi nghĩa, nổi loạn, hành động thù địch như tiêu diệt, phá hoại, bắt giữ, tịch thu và các hành động chiến tranh khác tương tự Trong nghiệp vụ bảo hiểm, rủi ro tổn thất do hành động chiến tranh được bảo hiểm theo điều kiện đặc biệt, có giới hạn, theo điều khoản bảo hiểm chiến tranh (war risk insurance clause).
Actual carrier or effective carrier Người chuyên chở đích thực	Thuật ngữ được dùng trong nghiệp vụ gom hàng vận chuyển (Consolidation) để chỉ người chuyên chở có tàu đảm trách việc chở hàng thực sự, khác với người chuyên chở danh nghĩa theo hợp đồng vận tải nhưng không có tàu (NVOCC) đứng ra ký kết hợp đồng vận tải, sau đó lại phải thuê người chuyên chở đích thực chở hàng thay. (Xem: Consolidation or groupage)
Actual total loss Tổn thất toàn bộ thực tế	Thuật ngữ dùng trong nghiệp vụ bảo hiểm, chỉ lô hàng được bảo hiểm bị hoàn toàn tổn thất về số lượng hoặc về phẩm chất. (Xem: Total loss)
Addendum Phụ lục	Bản ghi những điều bổ sung vào một văn bản pháp luật chủ yếu (hiệp định, hợp đồng, thỏa thuận), làm thành một bộ phận không tách rời của văn bản ấy. (Xem: Rider)
Additional charges Phụ phí	Là khoản tiền phải trả thêm vào số tiền gốc theo một quy định nào đó. Thí dụ: Trong chuyên chở hàng bằng tàu chợ hay tàu container, có trường hợp

	người thuê tàu phải trả phụ phí về nhiên liệu tăng giá (Bunker adjustment charges), về đồng tiền trả cước mất giá (Currency adjustment charges), về lỏng hàng (Lighterage) thêm vào số tiền cước gốc, theo quy định của chủ tàu.
Additional Premium Phụ phí bảo hiểm	Là khoản tiền mà người bảo hiểm phải trả thêm trong trường hợp hàng được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm gốc B hoặc C mà muốn mở rộng thêm một số rủi ro phụ như: rủi ro trộm cắp và / hoặc không giao hàng, thấm ướt nước mưa, nước ngọt, rách vỡ, dây bần do dầu mỡ, hành vi ác ý hay phá hoại Ngoài ra, một số công ty bảo hiểm quy định người được bảo hiểm phải trả thêm phụ phí khi sử dụng ì tàu già (Tàu có nhiều năm tuổi).
Address commission Hoa hồng người thuê tàu	Là khoản tiền tính trên phần trăm tổng số cước phí được chủ tàu / người chuyên chở trích thưởng cho người thuê tàu chuyển hoặc thuê tàu hạn định nhằm khuyến khích người này phát triển quan hệ giao dịch giữa đôi bên, Về thực chất, hoa hồng người thuê tàu là số tiền giảm cước mà chủ tàu / người chuyên chở dành cho người thuê tàu. Nhưng cũng có một số chủ tàu / người chuyên chở không chấp nhận cho người thuê tàu hưởng hoa hồng bằng cách ghi vào hợp đồng thuê tàu câu ì miễn hoa hồng người thuê tàu (Free of Address Commission).
Ad - hoc Arbitration committee Hội đồng trọng tài vụ việc	Được lập ra nhằm xét xử một vụ tranh chấp nào đó và sẽ chấm dứt tồn tại sau khi xét xử.
Adjustment of Average Tính toán tổn thất / Bảng tính tổn thất	(Xem: General average)
Ad - valorem freight Cước theo giá trị	Là loại cước do người chuyên chở (chủ tàu) đặt ra và thu phí đối với loại hàng có giá trị cao như vàng bạc, đá quý, tác phẩm nghệ thuật danh tiếng
Advance freight Cước trả trước	Là một phần tiền của tổng số cước phí chuyên chở mà chủ tàu và người thuê tàu thỏa thuận phải trả trước khi tàu chở hàng đến giao tại cảng đích
Advance on freight Tiền tạm ứng trên cước	Là số tiền mà người gửi hàng tạm ứng cho Thuyền trưởng để trả các chi phí tại cảng (không phải là cước trả trước) và sau đó sẽ được khấu trừ khi thanh toán cước. Cước trả trước thường chiếm khoảng 1/3 tổng số cước phí và tùy thỏa thuận mà người thuê tàu có thể được hưởng một lãi suất định trên số tiền đã trả trước (khoảng 3%). Cước trả trước không phải là tiền vay nợ của chủ tàu (Loan) và chủ tàu thường quy định trong điều khoản thanh toán: ì Cước trả trước phần trăm khi ký phát vận đơn, không khấu trừ và không thoái hoàn cho dù tàu và / hoặc hàng hóa bị mất hay không mất . (The freight to be paid in on signing Bills of Lading, discountless and non returnable, ship and / or cargo lost or not lost).
Affreightment (Chartering) Việc thuê tàu	Người thuê tàu / chủ hàng (Affreighter / Cargo Owner) có nhu cầu chuyên chở đàm phán và ký kết với người chở thuê / chủ tàu (Carrier / Ship's owner) một hợp đồng thuê tàu (contract of affreightment) mà theo đó người chở thuê cam kết vận chuyển hàng hoặc cung cấp một phần hay toàn bộ con tàu cho người thuê sử dụng để chở hàng và người thuê phải trả số tiền cước nhất định đã được thỏa thuận trước. Hợp đồng thuê tàu bao gồm các điều khoản quy định quyền lợi, nghĩa vụ của người thuê và người cho thuê; là hợp đồng thuê chuyển hoặc định hạn (Voyage or time Charter-Party), vận đơn đường biển (Bill of Lading) và đơn lưu khoang (Booking note).
Agency Agreement Hợp đồng đại lý	Là một hợp đồng trong đó người ủy thác (Principal) ủy nhiệm cho người đại lý (Agent) thay mặt mình để thực hiện một số công việc được chỉ định và bằng dịch vụ đó người đại lý nhận được một số tiền thù lao gọi là hoa hồng đại lý (Agency commission). Trong vận tải biển, hợp đồng đại lý được ký kết phổ biến giữa chủ tàu và đại lý chủ tàu (shipowner's agent), còn ở các trường hợp khác chủ tàu thường chỉ định đại lý tạm thời bằng điện báo hay Telex với nội dung ủy thác ngắn gọn. Các điều khoản chủ yếu trong hợp đồng đại lý chủ tàu gồm có: - Chỉ định đại lý và khu vực đại lý. - Phạm vi công việc đại lý (thu xếp thủ tục tàu ra vào cảng, tiến hành bốc dỡ và giao nhận hàng, kiểm tra thu nộp cước, thanh toán các loại phí theo chỉ thị của chủ tàu) - Quyền và trách nhiệm của 2 bên. - Hoa hồng đại lý - Xử lý tranh chấp - Điều kiện hiệu

	lực và kết thúc hợp đồng
Agency fees Đại lý phí	Là số tiền thù lao mà chủ tàu trả cho đại lý tàu biển (Ship-agent) về những dịch vụ đã làm trong lúc tàu hoạt động tại cảng: Làm thủ tục ra vào cảng, liên hệ các nơi và theo dõi bốc dỡ hàng, tính toán thưởng phạt bốc dỡ, lo liệu vật phẩm cung ứng, thu xếp thuyền viên đi bờ. Đại lý phí được tính nhiều hay ít căn cứ vào nội dung yêu cầu của chủ tàu, kết quả phục vụ của đại lý, cỡ tàu to nhỏ và tính chất, khối lượng hàng bốc dỡ. Đôi khi, để giản tiện công việc, chủ tàu yêu cầu đại lý phí được tính chung vào tổng số tiền hoa hồng ghi trong hợp đồng thuê tàu mà chủ tàu sẽ chi trả. Riêng trong chuyên chở tàu chợ, ngoài đại lý phí theo lệ thường, chủ tàu chợ đôi khi còn trích một phần tiền cước làm hoa hồng về hàng hóa xuất nhập khẩu. Điều này không phải là thông lệ trong chuyên chở hàng bằng tàu chuyên dùng dù rằng đôi khi chủ tàu cũng chấp nhận cho đại lý được hưởng hoa hồng trên tổng số tiền cước thu được.
Advice of shipment of Advice of despatch Giấy báo gửi hàng	hàng / người mua hàng biết tình hình hàng hóa đã được gửi đi và những chi tiết có liên quan. Trong mua bán xuất nhập khẩu, thông báo kịp thời việc gửi hàng là trách nhiệm của người bán hàng.
All in rate Cước toàn bộ	Là tổng số tiền bao gồm: Cước thuê tàu, các loại phụ phí và phí bất thường khác mà người thuê phải trả cho người chuyên chở. Thí dụ: tàu chợ thường áp dụng thu cước toàn bộ khi chở thuê.
All risks (A.R.) Bảo hiểm mọi rủi ro	Là điều kiện bảo hiểm rộng nhất và theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về mọi rủi ro gây ra mất mát, hư hỏng cho hàng hóa được bảo hiểm (thiên tai, tai nạn của biển, rủi ro phụ khác) nhưng loại trừ các trường hợp: Chiến tranh, đình công, khủng bố, khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành động ác ý của người được bảo hiểm, tàu không đủ khả năng hàng hải, mất mát hư hỏng do chậm trễ, thiếu sót về bao bì đóng gói hàng, hao hụt tự nhiên của hàng, hư hỏng, mất mát hoặc chi phí do thiếu khả năng thanh toán của người chủ tàu, người thuê tàu hoặc người điều hành chuyên chở. Từ 01/01/1982, Hiệp hội bảo hiểm London (Anh) đã thay đổi điều kiện bảo hiểm A.R. thành ì Điều kiện bảo hiểm hàng hóa A (Institute Cargo Clauses A) với nội dung bảo hiểm không thay đổi về cơ bản.
All time saved both ends Toàn bộ thời gian bốc dỡ tiết kiệm được ở 2 đầu	Thuật ngữ được dùng trong hợp đồng thuê chuyên có quy định thưởng phạt theo cách bù trừ (Reversible laydays). Có nghĩa là: Hợp đồng thuê tàu quy định cho người thuê tàu được tính gộp toàn bộ thời gian bốc dỡ tiết kiệm được ở 2 đầu cảng bốc dỡ nhanh (Despatch money). Cách tính này có lợi cho người thuê tàu hơn là cách tính thưởng phạt riêng rẽ ở mỗi đầu cảng (Separate laydays). Thí dụ: Một hợp đồng thuê tàu quy định thời gian bốc dỡ theo cách bù trừ gồm 10 ngày làm việc tốt trời không kể Chủ nhật và ngày lễ dù có làm, tiền phạt bốc dỡ chậm là 5000 USD cho cả tàu/ngày, tiền thưởng bốc dỡ nhanh bằng ½ tiền phạt. Thực tế, người thuê tàu đã dùng 4 ngày bốc hàng tại cảng gửi và 3 ngày dỡ hàng tại cảng đến. Như vậy toàn bộ thời gian tiết kiệm ở 2 đầu cảng là 3 ngày và nhận được tiền thưởng bốc dỡ nhanh là: 2,500 USD x 3 = 7.500 USD (Xem: Laydays)
All told Toàn phần	Thuật ngữ đặt sau chữ ì Trọng tải tàu để chỉ trọng tải toàn phần của con tàu (Deadweight all told), bao gồm: Trọng lượng hàng hóa, trọng lượng vật phẩm cung ứng cho chuyên đi (Nhiên liệu, nước, thực phẩm, vật liệu chèn lót, phụ tùng dự trữ), trọng lượng thuyền viên và hành lý.
Always accessible Luôn luôn tiếp cận được	(Xem: reachable on arrival)
Always safely afloat Luôn luôn nổi an toàn	Thuật ngữ có nghĩa là đáy tàu không bao giờ chạm đất khi ra vào hoặc đỗ tại cầu cảng, bảo đảm an toàn cho tàu. Chủ tàu đưa thuật ngữ này vào hợp đồng thuê tàu, nhằm đặt trách nhiệm cho người thuê tàu chọn cảng nước sâu bảo đảm tàu không chạm đáy lúc ra vào cũng như lúc làm hàng tại cảng. Tuy nhiên, ở một số cảng mà độ sâu cầu cảng có phần bị hạn chế hoặc ảnh hưởng của thủy triều nhưng đất đáy là bùn nhão, người thuê tàu có thể yêu cầu chủ tàu chấp thuận: ì Tàu không luôn luôn nổi nhưng chạm đáy an toàn (not always afloat but safely aground). (Xem: arrived ship)
American Bureau of shipping (A.B.S) Tổ chức đăng kiểm tàu Hoa Kỳ	Có chức năng đăng kiểm và cấp giấy chứng nhận đăng kiểm cho các tàu biển hoạt động kinh doanh, phù hợp với quy chế, điều kiện do A.B.S của Hoa Kỳ quy định.

Anchorage dues Thuế neo tàu	Số tiền mà cảng quy định các tàu neo đậu trong hoặc ngoài khu vực cảng phải giao nộp.
Antedated bill of lading Vận đơn ký lùi ngày cấp	Việc ký lùi ngày cấp vận đơn (Antedating) thông thường do người gửi hàng yêu cầu để đáp ứng phù hợp với thời gian giao hàng đã được quy định trong hợp đồng mua bán hoặc thời hạn hiệu lực của thư tín dụng. Nó bị các trọng tài và tòa án quốc tế lên án là thiếu trung thực, gian dối và do đó có thể gây hậu quả tai hại cho người xuất khẩu giao hàng cũng như người chuyên chở đã ký lùi ngày vận đơn.
Arbitration Sự phân xử của trọng tài	Là phương thức giải quyết tranh chấp bằng cách đưa vấn đề tranh chấp ra trước trọng tài viên (Arbitrator) xét xử và phán quyết, khi 2 bên đương sự không thể giải quyết bằng thương lượng nhưng lại không muốn đưa vấn đề ra tòa án. Phán quyết của trọng tài (Arbitration award) có hiệu lực pháp lý như phán quyết của tòa án. Thông thường, mỗi bên đương sự cử 1 trọng tài viên của mình để xem xét và nhất trí thì các bên đương sự phải chỉ định thêm trọng tài viên thứ 3 hoặc chỉ định một trọng tài viên quyết định (Umpire). Trọng tài viên quyết định là người có quyền ra quyết định cuối cùng về các vấn đề mà các trọng tài viên kia chưa nhất trí.
Arbitrator or arbiter Trọng tài viên, Người phân xử	Xem: arbitration)
Arrest or seizure Việc bắt giữ - Việc sai áp	Khi chủ tàu hoặc chủ hàng vi phạm luật lệ, tập quán địa phương hoặc gây tổn hại đến quyền lợi của địa phương thì căn cứ theo sự khởi tố hoặc vụ kiện mà chính quyền sở tại sẽ ra lệnh bắt giữ, sai áp tàu hoặc hàng hóa tạm thời để chờ đợi xét xử theo pháp luật. Thí dụ: Tàu X va đụng và làm hỏng cầu cảng, sẽ bị chính quyền sở tại bắt giữ tại cảng chờ xét xử. Tuy nhiên, nếu chủ tàu có yêu cầu và sẵn sàng nộp tiền bảo chứng (bail) cho việc bồi thường thì tàu có thể được thả ra và tiếp tục kinh doanh.
Arrived ship Tàu đã đến (cảng)	Theo hợp đồng thuê tàu, con tàu được gọi là Tàu đã đến khi đáp ứng đủ 3 điều kiện sau: 1. Tàu phải thực sự đã vào cầu, bến của cảng bốc dỡ hàng có tên trong hợp đồng. 2. Tàu phải thực sự đã sẵn sàng về mọi mặt để bốc, dỡ hàng. 3. Thông báo sẵn sàng bốc, dỡ thích hợp bằng văn bản phải được trao cho người gửi hay người nhận hàng. Trong hợp đồng thuê chuyên chở có quy định thường phạt bốc dỡ, thuật ngữ trên đây liên quan mật thiết đến việc tính thời gian bốc dỡ hàng và tính thưởng phạt bốc dỡ. Vì vậy, người thuê nên nêu cụ thể tên cầu bến của cảng mà tàu phải đến, vào cầu bến để bốc dỡ hàng, tránh nêu chung chung tên cảng đến vì vùng cảng khá rộng lớn, tàu đến cảng nhưng chưa vào cầu đã có quyền trao thông báo sẵn sàng bốc dỡ và bắt đầu tính thời gian bốc dỡ. Thường thì chủ tàu không thích cách quy định cụ thể này vì họ lo ngại gặp rắc rối khi tàu vào cầu (Thí dụ: do cảng bị ùn tắc) và họ chưa có quyền trao thông báo sẵn sàng bốc dỡ mà phải neo đậu chờ cầu. Do đó, họ yêu cầu hợp đồng quy định tàu đã đến là cho dù tàu đã vào cầu hay chưa (Whether in berth or not), là cho dù đã vào cảng hay chưa (Whether in port or not), là Cho dù đã kiểm dịch hay chưa (Whether in free pratique or not) và là Cho dù đã xong thủ tục hải quan hay chưa (Whether in customs clearance or not). Hợp đồng thuê tàu chở ngũ cốc Baltimore, mẫu C có những quy định tương tự như sau: là Nếu khi đến cảng dỡ hàng, tàu không vào được vì ùn tàu thì tàu vẫn có quyền trao thông báo sẵn sàng để bốc dỡ ngay lúc tàu còn neo đậu tại một địa điểm ngoài cảng do cảng chỉ định và bắt đầu tính thời gian bốc dỡ cho dù tàu vào cầu hay chưa, vào cảng hay chưa, đã kiểm dịch hay chưa, đã xong thủ tục hải quan hay chưa. Thời gian tàu rời nơi neo đậu để vào cầu sẽ không tính vào thời gian bốc dỡ (If on arrival at port of discharge, vessel is unable to enter a port due to congestion, vessel to be allowed to tender notice of readiness upon arrival off the port at the place appointe by the Harbour Master and time to commence as per charter whether vessel in berth or not, whether in port or not, whether entered at Customs or not. Time used in shifting from anchorage to berth not count as laytime). Những quy định nói trên trong hợp đồng thuê tàu đặt người thuê ở thế bất lợi. Người thuê tàu cần xem xét kỹ thực trạng của Cảng đến, tình hình địa phương, yêu cầu chuyên chở để đấu tranh để đạt đến những thỏa thuận công bằng hợp lý.

As agent only Chỉ nhân danh đại lý	Thuật ngữ này được ghi chú dưới chữ ký để chứng minh người ký tên trong chứng từ (Thí dụ: Vận đơn đường biển, vận đơn hàng không, hợp đồng thuê tàu) chữ ký tên với tư cách pháp nhân là người được người khác ủy nhiệm để thực hiện hoặc xác nhận một việc hay một số việc gì đó và chỉ chịu trách nhiệm giới hạn trong phạm vi ủy nhiệm ấy.
Assortment Việc phân loại, xếp hạng hàng hóa	
Assurer (Insurer) Người bảo hiểm	Là người nhận bảo hiểm lợi ích của khách hàng (Người được bảo hiểm) theo những quy tắc, điều kiện bảo hiểm quy định, có quyền thu phí bảo hiểm đồng thời chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất do những rủi ro được bảo hiểm gây ra cho đối tượng bảo hiểm (Subject matter insured).
Assured (Insured) Người được bảo hiểm	Thuật ngữ được dùng để chỉ người có lợi ích của mình để được bảo hiểm (Hàng hóa, tàu biển, tài sản khác) chứ không phải bản thân người này được bảo hiểm (Trừ bảo hiểm nhân thọ).
At and from... Tại và từ	Thuật ngữ được sử dụng trong hợp đồng bảo hiểm chuyển (Insurance voyage policy): ì Tại và từ một cảng quy định . Có nghĩa là ì Bảo hiểm có hiệu lực từ khi tàu đến tại cảng quy định và trong suốt chuyến đi tiếp theo . Nhưng nếu khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết mà tàu chưa đến cảng quy định thì hợp đồng bảo hiểm sẽ có hiệu lực khi nào tàu đến tại cảng ấy. Cần phân biệt với thuật ngữ ì Từ (From) một cảng nào đó có nghĩa là bảo hiểm chỉ có hiệu lực khi tàu bắt đầu chuyến đi từ cảng ấy.
Attorney Người được ủy quyền	Người đại diện toàn quyền Là người được một người khác (Người ủy quyền) chỉ định để hành động thay cho người này giải quyết, xử lý một việc nào đó. Thí dụ: Một luật sư được thân chủ ủy quyền ra trước tòa để bênh vực quyền lợi trong một vụ kiện (aitorney - at - law); một đại lý vận tải được chủ tàu ủy nhiệm thanh lý những phí vật của tàu sau tai nạn đắm tàu. Việc ủy quyền phải được viết thành văn bản gọi là ủy quyền (Warrant or power of attorney) hoặc thư ủy quyền (Letter of attorney).
Australian Grain Charter (Australi) Hợp đồng thuê chở ngũ cốc Úc	Loại hợp đồng thuê tàu chuyển chở ngũ cốc do Phòng vận tải Vương quốc Anh (Chamber of shipping of the United Kingdom) và Hiệp hội những người gửi hàng Úc (Australian Grain shipperí s association) soạn thảo và áp dụng trong chuyên chở ngũ cốc từ Úc.
Autonomous port Cảng tự quản	Loại cảng ở Pháp được xây dựng và quản lý bởi một Hội đồng quản trị gồm đại diện của chính quyền sở tại, công nhân cảng, người giao nhận
Average Tổn thất	Là thiệt hại (damage) của tàu và / hoặc hàng hóa trong một chuyến đi cũng như những phí tổn đặc biệt (extraordinary expenses) xảy ra liên quan đến một sự cố hàng hải. Theo thói quen, chữ "average" cũng được dùng để chỉ "tổn thất riêng" (Particular average). (Xem: General average và Particular average)
Average adjuster Chuyên viên tính tổn thất (Lý toán viên tổn thất)	Là những chuyên gia có kinh nghiệm được tin cậy ủy thác công việc tính toán các mất mát, thiệt hại và các phí tổn của những bên có quyền lợi trong chuyến đi biển và phân định thuộc tổn thất riêng hay tổn thất chung. Việc tính toán tổn thất và phân chia đóng góp của các bên trong trường hợp tổn thất chung và trong trường hợp 2 tàu đụng nhau là những công việc khá tế nhị và phức tạp nên người ta thường ủy thác cho những chuyên viên tính tổn thất trung thực và giàu kinh nghiệm đứng ra giải quyết.
Average bond Bản cam kết	Bản cam kết đóng góp tổn thất chung Khi xảy ra trường hợp tổn thất chung, thuyền trưởng (Người chuyên chở) gửi cho các chủ hàng trong chuyến đi biển chung bản cam kết đóng góp tổn thất chung, yêu cầu ký tên xác nhận cam kết đóng góp tổn thất chung theo tỷ lệ tương ứng do các chuyên viên tính tổn thất sẽ xác định sau. Chỉ khi nào chủ hàng đồng ý cam kết hoặc đại diện cho chủ hàng (Công ty bảo hiểm) đồng ý ký cam kết thì hàng hóa mới được dỡ và giao cho người nhận hàng. Cùng với việc ký cam kết, chủ hàng sẽ phải tạm ứng một số tiền ký quỹ tương đương với phần phải đóng góp (General average deposit), trừ khi người chuyên chở chấp nhận khác đi. (Xem: Average và General Average).
Average guarantee Giấy bảo lãnh đóng góp tổn thất chung	Do công ty bảo hiểm lập, xác nhận sự bảo đảm của mình với chủ tàu sẽ đứng ra chi trả phần tiền đóng góp và / hoặc tiền cứu hộ do chuyên viên tính tổn thất, phân bổ cho hàng hóa được bảo hiểm có liên quan đến tổn thất chung.

	Nếu không có giấy bảo lãnh của Công ty bảo hiểm thì chủ hàng phải tự ký bản cam kết đóng góp tổn thất chung và rút tiền ký quỹ thì mới được tàu cho nhận hàng.
Average Statement Bản phân bổ tổn thất chung	Là bản trình bày chi tiết phần đóng góp tổn thất chung của mỗi bên có quyền lợi trên tàu tương ứng theo tỷ lệ giá trị của tài sản ấy. Bản phân bổ tổn thất chung do những chuyên viên tính tổn thất chung lập ra và phân phát cho tất cả các bên trong chuyến đi chung, ngay sau khi họ đã hoàn thành công việc tính toán.

(Back to top)

Back freight or home freight Cước chuyển về	Dùng để chỉ tiền cước mà người thuê tàu phải trả cho chuyên chở hàng trở về cảng gửi hoặc một cảng thuận tiện nào khác mà vì một trở ngại nguy hiểm nào đó làm cho con tàu không thể đến được cảng đích để giao hàng.
Bagging plant Thiết bị đóng bao	Được đặt tại cảng dỡ hàng để đóng bao hàng rời được vận chuyển đến. Cách làm này có lợi: hàng rời được chở xô trên tàu có hiệu quả kinh tế hơn được chở đóng bao và hàng rời được đóng bao tại cảng dỡ sẽ dễ dàng, thuận tiện chuyển tải vào nội địa.
Back freight or home freight Cước chuyển về	Dùng để chỉ tiền cước mà người thuê tàu phải trả cho chuyên chở hàng trở về cảng gửi hoặc một cảng thuận tiện nào khác mà vì một trở ngại nguy hiểm nào đó làm cho con tàu không thể đến được cảng đích để giao hàng.
Ballast Vật dẫn tàu	Gồm các vật liệu nặng như: nước biển, cát, đá, phế liệu, kim loại, dùng làm vật liệu dẫn tàu để giữ gìn hay tăng thêm độ ổn định khi tàu chạy trên biển đồng thời giữ cho bánh lái, chân vịt của tàu hoạt động bình thường, trong trường hợp tàu chở đến mức trọng tải thích hợp hoặc khi tàu phải chạy không hàng tức chạy dẫn (Ballast trip).
Ballastage Phí dẫn tàu	Chi phí bỏ ra để mua và chất xếp vật dẫn tàu khi tàu phải chạy dẫn (Ballast trip).
Ballast bonus Phụ phí tàu chạy dẫn	Trong thuê tàu chuyển hoặc thuê định hạn, đôi khi chủ tàu phải điều con tàu từ một địa điểm cách xa đến cảng gửi hàng hoặc cảng giao hàng và con tàu bị buộc phải chạy dẫn trên cự ly vận chuyển ấy. Do đó, chủ tàu có thể đề nghị và được người thuê chấp nhận trả phụ phí tàu chạy dẫn để khuyến khích ý đồ chở thuê của chủ tàu (Ballast trip).
Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)	Công hội Hàng hải Quốc tế và vùng Bantic
Baltic Mercantile & Shipping Exchange (Baltic) Sở giao dịch thuê tàu Ban-tích	Là một tổ chức giao dịch thuê tàu chuyển và tàu định hạn vào loại lớn của thế giới, có lịch sử lâu đời, trụ sở đặt tại London (Vương quốc Anh). Hằng ngày làm việc vào buổi trưa, các đại diện chủ tàu và các môi giới thuê tàu đại diện cho người thuê cùng nhau tiếp xúc và đàm phán ký kết hợp đồng thuê tàu (kể cả mua bán tàu). Giao dịch thuê tàu chủ yếu trên tuyến Nam Mỹ - châu Âu (chở ngũ cốc), Bắc Mỹ - châu Âu (chở than), Nam Á - châu Âu (Chở đường và sản phẩm vùng nhiệt đới). Giá cước thuê tàu tại Sở giao dịch thuê tàu Ban - tích ảnh hưởng rộng đến giá cước vận chuyển ở những khu vực khác.
Baltime Mã hiệu của mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu định hạn "Baltime".	Mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu định hạn "Baltime" do tổ chức "Công hội hàng hải quốc tế và vùng Ban - tích" (BIMCO) soạn thảo, nhiều lần được bổ sung, sửa chữa và được phòng hàng hải của Vương quốc Anh chấp nhận, thực hiện.
Baltimore Form C	Tên viết ngắn gọn của mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển chở hàng hạt từ Hoa Kỳ (Approved Baltimore Berth Grain Charter Party).
Bare boat charter or Demise charter (BARECON) Thuê tàu trần	Tàu trần (Bare ship or bare boat) được trang bị đầy đủ, bảo đảm tính năng hàng hải nhưng không có biên chế thuyền bộ (Crew). Trong thời hạn thuê tàu trần, chủ tàu tạm giao con tàu cho người thuê quản trị và khai thác. Tiền cước thuê tàu trần (hire) được trả theo tấn trọng tải mớn nước mùa hè của tàu (Summer DWT) cho mỗi tháng niên lịch (Calendar month) và thường được quy định trả trước. Khi giao tàu cho người thuê (on delivery of the ship), tàu phải được kiểm tra kỹ để xác định tình trạng và điều kiện so với các quy định

	<p>của hợp đồng. Phí kiểm tra trả cho các giám định viên (Surveyor) khi giao tàu sẽ do người thuê chịu và khi trả tàu sẽ do chủ tàu chịu. Người thuê tự đảm trách việc thuê thuyền viên, có quyền chỉ định thuyền trưởng và máy trưởng nhưng phải được sự đồng ý của chủ tàu. Nếu chủ tàu có lý do chính đáng không bằng lòng việc làm của họ thì chủ tàu có quyền yêu cầu thay thế bằng người khác. Người thuê có quyền quản trị và khai thác con tàu chở hàng trong khu vực hoạt động được quy định trong hợp đồng. Người thuê phải giữ gìn, chăm sóc, duy tu sửa chữa tàu theo định kỳ kỹ thuật, bảo đảm tình trạng phẩm chất con tàu lúc hoàn trả như lúc tiếp nhận, trừ những hao mòn tự nhiên (Fair wear and tear excepted). Nếu không có thỏa thuận đặc biệt nào khác, hợp đồng thuê tàu trần thường quy định: - Chủ tàu đảm trách và trả phí: Khấu hao tàu (Depreciation), bảo hiểm thân tàu (Hull insurance), kiểm tra (Survey), kể cả hoa hồng cho môi giới thuê tàu trần nếu có (Brokerage). - Người thuê tàu đảm trách và trả phí: Lương và phụ cấp thuyền viên (Crew's wages and subvention), lương thực, thực phẩm (Provision), duy tu sửa chữa (Maintenance and repairs), cung ứng vật phẩm, thiết bị cho tàu (Stores, supplies and equipments), nhiên liệu dầu nhờn (Fuel and lubricating oil,...), nước ngọt, cảng phí (Port charges), đại lý phí (Agency fees), phí bốc dỡ hàng (Stevedoring charges), phí quét hầm (Cleaning of holds), phí chèn lót (Dunnage), phí dẫn tàu (Ballastage), phí hành chính văn phòng (Overhead charges), hoa hồng môi giới thuê tàu (Brokerage), nếu có. Chủ tàu áp dụng cách cho thuê tàu trần khi có khó khăn thuê mượn thuyền viên, có ý định tránh phiền phức khi xảy ra sự cố hoặc khi xảy ra chiến tranh. Người thuê tàu sử dụng cách thuê tàu trần mục đích chỉ để khai thác trong một thời gian nhất định (Tốt hơn là bỏ vốn mua lấy tàu) hoặc để bổ sung sức chở cho đội tàu nhà khi có nhu cầu đột xuất. Về thực chất, thuê tàu trần là một biến tướng của thuê tàu định hạn, với các điều khoản tương tự nhau nhưng có điểm khác là con tàu được thuê không có biên chế thuyền viên.</p>
<p>Barratry Hành vi ác ý gây hại</p>	<p>Là hành vi phi pháp, cố ý của thuyền trưởng hoặc thủy thủ gây tổn hại cho chủ tàu hoặc người thuê tàu và tất nhiên là không có sự tham gia đồng lõa từ phía chủ tàu. Như vậy, hành vi sơ suất (Negligence) của thuyền trưởng hoặc thuyền viên không phải là hành vi ác ý gây hại vì nó không có sự chủ tâm, cố ý gây thiệt hại (Wilfully committed) cho chủ tàu/người thuê tàu. Thí dụ: Cố tình vi phạm quy tắc giao thông, buôn lậu hàng hóa, cố ý đánh đắm tàu (Wilful sinking) là những hành vi ác ý gây hại.</p>
<p>Basic freight - Basic rate of freight Cước gốc</p>	<p>Dùng để chỉ số tiền cước chính mà người thuê phải trả cho người vận chuyển về lô hàng chuyên chở theo như đã thỏa thuận trong hợp đồng vận tải. Ngoài cước gốc ra, người vận chuyển có thể tùy đặc tính lô hàng và điều kiện chuyên chở mà quy định, thu thêm một số phụ phí khác. Thí dụ: phụ phí chở hàng nguy hiểm, độc hại, phụ phí chạy dẫn (Ballast trip), phụ phí cảng bốc/dỡ ứ đọng,...</p>
<p>Bay plan Sơ đồ ô xếp Container trên tàu</p>	<p>Có ý nghĩa như sơ đồ chất xếp hàng trên tàu phổ thông (Stowage plan), nhằm mục đích giúp chất xếp container khoa học, hợp lý, an toàn và tiện lợi cho bốc, dỡ Container</p>
<p>Bearer (of a bill of lading) Người xuất trình vận đơn</p>	<p>Là người có vận đơn trong tay, xuất trình với tàu để đổi lấy việc nhận hàng. Vận đơn này có tên là vận đơn xuất trình (to Bearer bill of lading).</p>
<p>Berth Charter or Berth Charter Party Hợp đồng chở hàng tại bến</p>	<p>Khi một hợp đồng thuê tàu quy định chủ tàu nhận chở thuê hàng tại một bến (dọc ke cảng) được nêu tên cụ thể (on the berth...), thì được gọi là "Hợp đồng chở hàng tại bến". Đặc điểm của cách thuê này là: - Tên và tính chất hàng không cần biết trước chính xác miễn là hàng hợp pháp nhưng số lượng hàng đã báo phải đảm bảo đầy đủ, nếu không chủ hàng phải trả cước khổng. - Chủ tàu đảm trách và chịu phí bốc dỡ hàng, phí kiểm kiện, phí chất xếp kể cảng phí,... Cách thuê này hàm ý: Con tàu được coi là "Tàu đến" (Arrived ship) khi nó đã thực sự cập bến được chỉ định, đã hoàn thành thủ tục vào cảng và sẵn sàng nhận hàng, thông báo sẵn sàng đã được trao cho người thuê hoặc người gửi hàng. Việc nêu rõ tên bến của cảng nào sẽ tránh được hiểu lầm của 2 bên thuê và cho thuê có thể dẫn đến tranh chấp vì nếu 2 bên chỉ nêu tên cảng mà không nêu cụ thể tên bến, thì nó là "Hợp đồng thuê tàu chở hàng tại cảng"... (Port charter) và có hàm ý: con tàu được coi là "Tàu đến" khi nó đã nằm ở bất cứ nơi nào trong phạm vi cảng được chỉ định. Những thuật ngữ "Berth</p>

	charter" và "Port charter" hiện nay ít được sử dụng.
Berth note or booking note Đơn lưu khoang	Văn bản của người thuê tàu gửi cho hãng tàu (Người chuyên chở) yêu cầu dành chỗ trên tàu để vận chuyển hàng hóa. Đơn lưu khoang thường được các hãng tàu chơ in sẵn thành mẫu đơn để người thuê điền vào các khoản mục: - Tên hãng tàu, tên tàu. - Tên người thuê và địa chỉ. - Tên hàng, trọng lượng/thể tích, tính chất. - Địa điểm, thời gian bốc hàng và địa điểm dỡ hàng. - Tiền cước và cách trả. Nếu người chuyên chở và người thuê đồng ý ký xác nhận vào đơn lưu khoang thì nó trở thành văn bản thỏa thuận sơ bộ có tính ràng buộc pháp lý cho đến khi hàng bốc xong xuống tàu, vận đơn đường biển được thuyền trưởng ký phát sẽ thay thế cho đơn lưu khoang, có chức năng là hợp đồng vận tải biển điều chỉnh nghĩa vụ và quyền lợi của đôi bên.
Berth terms or Liner terms Điều khoản bốc dỡ tại bến cảng hay điều khoản bốc dỡ tàu chơ.	Điều khoản này được áp dụng trong chuyên chở bằng tàu chơ hoặc tàu chuyển, có nghĩa là: Chủ tàu đảm trách bốc dỡ hàng tại cảng và chịu phí kể cả rủi ro xảy ra cho hàng hóa trong quá trình bốc dỡ. Thuật ngữ Berth terms được dùng đồng nghĩa với Liner terms, vì trong chuyên chở tàu chơ, chủ tàu đảm trách và chịu chi phí bốc dỡ tại các bến cảng làm hàng (trên thực tế, chi phí bốc dỡ này đã được tính gộp vào cước suất tàu chơ). Tuy nhiên, trong một số trường hợp, chủ tàu lại căn cứ theo mức bốc dỡ thông thường của bến cảng địa phương mà quy định thời hạn tối đa bao nhiêu ngày cho việc bốc dỡ hàng. Nếu số ngày bốc dỡ vượt quá thời hạn ấy thì người thuê phải chịu phạt về chậm trễ, do lỗi của mình hoặc đại lý của mình và phải trả phí lưu tàu (Detention), căn cứ theo tấn đăng ký tịnh của tàu và tiền phạt đã được thỏa thuận. Ví dụ: Hợp đồng thuê tàu chơ ngũ cốc Ban-ti-mo mẫu C (The Baltimore Berth grain Charter Party - Form C) quy định bốc hàng như sau: "Tàu bốc hàng theo điều kiện tàu đảm trách bốc dỡ, căn cứ vào năng suất bốc dỡ thông thường của cầu bến và nếu tàu bị lưu giữ quá 5 ngày (Trừ Chủ nhật và ngày lễ) do lỗi của người thuê hay đại lý của họ, thì người thuê phải chịu phạt chậm cho mỗi tấn đăng ký tính bằng,..."
Berth rates or Liner rates Cước suất tàu chơ	Dùng để chỉ loại cước áp dụng riêng biệt cho chuyên chở bằng tàu chơ và thường được tập hợp thành biểu cước tàu chơ (Liner Freight Tariff). Cước suất tàu chơ được tính dựa trên cơ sở: trọng lượng (Weight), thể tích (Measurement) hoặc giá trị (Value) của mặt hàng chuyên chở mà người chuyên chở tùy ý chọn và áp dụng sao cho có lợi nhất cho mình.
Bill of Health Giấy chứng sức khỏe	Là giấy chứng nhận tình trạng sức khỏe của thuyền viên trên tàu do cơ quan y tế có thẩm quyền tại cảng địa phương cấp theo mẫu đã định. Đôi khi, tùy theo quy định riêng, giấy này còn phải được cơ quan lãnh sự nước có cảng đến của con tàu thị thực mới có giá trị để làm thủ tục được giao dịch tự do (Free pratique).
Bill of Lading (Ocean Bill of Loading) B/L Vận đơn (Vận tải đơn) đường biển	Chứng từ vận tải đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ (Thuyền trưởng, đại lý vận tải) ký phát cho người thuê tàu (Người gửi hàng) làm bằng chứng cho việc người chuyên chở đã nhận hàng và đảm trách việc vận chuyển từ cảng gửi đến cảng đích quy định để giao cho người nhận hàng. Có nhiều loại vận đơn đường biển nhưng xét về cách chuyên chở có 2 loại: 1. Vận đơn tàu chơ (Liner B/L), với 3 chức năng: - Biên lai giao nhận hàng giữa người chuyên chở và người nhận hàng. - Bằng chứng xác nhận quyền sở hữu hàng của người có tên trong vận đơn. - Bằng chứng xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký giữa người chuyên chở và người thuê tàu. Vận đơn tàu chơ được sử dụng trong cách vận chuyển hàng bằng tàu chơ phổ thông (Conventional Liner) và cả trong cách vận chuyển bằng Container (Container Liner). 2. Vận đơn tàu chuyển (Charter Party B/L), với 2 chức năng: - Biên lai giao nhận hàng giữa người chuyên chở và người gửi, người nhận hàng. - Bằng chứng xác nhận quyền sở hữu hàng của người có tên trong vận đơn. Vận đơn tàu chuyển không có giá trị pháp lý của một hợp đồng vận tải vì hợp đồng thuê tàu chuyển chính là hợp đồng vận tải còn vận đơn tàu chuyển chỉ là một văn kiện bổ sung cho hợp đồng. Các điều khoản vận đơn nói chung được xây dựng trên cơ sở pháp lý của Công ước quốc tế Brúcxen (Còn gọi là quy tắc Hagues) 1924 hoặc quy tắc Hagues Visby 1977, đã được nhiều quốc gia phê duyệt và chấp nhận áp dụng. Ngoài một số chi tiết được sửa chữa, bổ sung quy tắc Hagues Visby vẫn dựa trên cơ sở pháp lý của quy tắc Hagues. Vận đơn của 1 lô hàng chuyên chở được lập thành 1 bộ 3 bản chính giá trị giao dịch như nhau và một số bản phụ không giao dịch được. Khi người nhận hàng sử dụng một trong 3 bản chính để nhận hàng thì hai bản còn lại sẽ mặc

	<p>nhiên mất hiệu lực. Nội dung của vận đơn gồm 2 phần chủ yếu: - Phần một ở trang đầu gồm các tiêu đề chứa trống để người gửi hàng cung cấp và điền các thông tin về: Các bên đương sự (Người chuyên chở, người gửi, người nhận hàng); Chuyển vận chuyển (tên tàu, cảng gửi, cảng đích,...); mô tả hàng chuyên chở (tên, số lượng, tính chất, bao bì, ký mã hiệu hàng,...), cước phí và cách thanh toán. Phần dưới của trang, có ghi nơi, ngày ký phát và chữ ký của người ký phát vận đơn. Trên vận đơn, còn ghi chú: Ý kiến của thuyền trưởng về tình trạng bên ngoài của hàng hóa. Phần sau ở trang 2 chứa đựng các điều khoản được in sẵn do người chuyên chở lập ra về cơ sở pháp lý, trách nhiệm người chuyên chở, tàu chạy chệch đường, bốc dỡ hàng, quy định hàng đặc biệt (súc vật sống, hàng nguy hiểm, hàng trên boong), tổn thất chung, tàu đụng nhau, chiến tranh và đình công,... Mỗi vận đơn được đánh số thứ tự, ghi rõ nơi và ngày phát cùng chữ ký của người ký phát. Vận đơn có tác dụng quan trọng chẳng những đối với hoạt động của ngành vận tải đường biển mà còn là một chứng từ không thể thiếu trong mua bán, giao nhận và thanh toán ngoại thương, trong nghiệp vụ bảo hiểm, nghiệp vụ ngân hàng.</p>
<p>BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference) Công hội hàng hải quốc tế và vùng Ban-Tích.</p>	<p>Là một tổ chức hàng hải thành lập lâu đời, có uy tín lớn. Hội viên gồm các chủ tàu và các tổ chức môi giới hàng hải thuộc nhiều quốc gia châu Âu, Bắc Phi, Trung Cận Đông, Canada,... Tiền thân của BIMCO là Công hội hàng hải Ban Tích và Biển Trắng, thành lập năm 1905, trụ sở tại: Copenhagen (Đan Mạch). BIMCO xây dựng quy chế hoạt động, cung cấp thông tin phục vụ lợi ích của các thành viên và soạn thảo các loại chứng từ vận tải quốc tế, các mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu, các quy tắc và thực hành giao dịch, qua đó BIMCO đã và đang đóng góp đáng kể cho sự phát triển hàng hải quốc tế. Thí dụ: BIMCO đã soạn thảo mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu định hạn (Balttime), mẫu chuẩn hợp đồng thuê chuyên chở than (Baltcon)... rất được hoan nghênh và sử dụng phổ biến.</p>
<p>Black list Danh sách đen (sổ đen)</p>	<p>Là bảng kê ghi tên những con tàu bị cấm hoạt động kinh doanh tại các cảng của nước công bố danh sách này.</p>
<p>Blokade Phong tỏa</p>	<p>Là biện pháp quân sự ngăn chặn của nước tham chiến không cho tàu bè xuất nhập vào vùng biển và cảng khẩu của kẻ thù. Tàu và hàng hóa của các nước trung lập đi vào khu vực bị phong tỏa sẽ bị bắt giữ và tịch thu.</p>
<p>Board and board Cặp mạn (Mạn kề mạn)</p>	<p>Dùng để chỉ hai con tàu cặp mạn nhau để chuyển hàng từ tàu này sang tàu kia, khi cần thực hiện việc chuyển tải.</p>
<p>Bond Giấy cam kết</p>	<p>Là giấy bảo đảm do người chủ kho ngoại quan lập và gửi cho hải quan cam kết khi nào người gửi hàng vào kho hoàn thành thủ tục hải quan và nộp thuế thì mới cấp phiếu xuất kho.</p>
<p>Bonded cargo or bonded goods Hàng lưu kho ngoại quan</p>	<p>Chỉ hàng hóa tạm thời được gửi vào kho ngoại quan (Bonded warehouse) hoặc để chờ làm thủ tục thông quan hoặc để chờ nộp thuế (nếu có) rồi mới xuất kho chở vào nội địa hoặc tái xuất.</p>
<p>Bonded warehouse or bonded store Kho ngoại quan</p>	<p>Là kho của hải quan hoặc của tư nhân đặt dưới sự giám sát của hải quan và được dùng để tạm chứa hàng chưa làm thủ tục hải quan và nộp thuế (nếu có). Tại các kho này, chủ hàng có thể sửa chữa, đóng gói là phân chia lại hàng hóa dưới sự giám sát của hải quan.</p>
<p>Bond note Giấy phép xuất kho ngoại quan.</p>	<p>Khi chủ hàng hoàn thành thủ tục xuất nhập khẩu và nộp thuế (nếu có), hải quan sẽ cấp một chứng từ gọi là giấy phép xuất kho ngoại quan cho phép hàng được rời để chuyển tiếp vào nội địa hoặc tái xuất đi nước ngoài.</p>
<p>Booking Việc lưu khoang</p>	<p>Thuê tàu chợ để vận chuyển hàng gọi là lưu khoang. Chủ hàng tiếp xúc với hãng tàu đại lý, đại diện của hãng tàu hoặc thuyền trưởng và lập đơn lưu khoang (Booking note) giữ chỗ trên tàu để vận chuyển hàng. Việc lưu khoang chỉ áp dụng trong thuê tàu chợ là những con tàu hoạt động chở thuê đều đặn trên một tuyến vận chuyển cố định và theo một lịch trình chạy tàu đã định trước. Hàng chuyên chở chủ yếu là hàng khô có bao bì, số lượng không hạn chế, không bắt buộc người thuê phải gửi hàng đầy tàu như thuê chuyên. Bốc/dỡ và chi phí bốc/dỡ hàng do chủ tàu đảm trách. Cước tàu chợ do chủ tàu lập thành biểu cước trong đó quy định cước suất cho từng mặt hàng hay nhóm hàng (Liner freight rates). Vận đơn đường biển do thuyền trưởng thay mặt hãng tàu ký phát cho người thuê, có chức năng là một hợp đồng vận tải đường biển điều chỉnh mối quan hệ pháp lý giữa đôi bên (Liner B/L).</p>

<p>Both ends Cả hai đầu bến</p>	<p>Thuật ngữ thường được dùng trong đàm phán thuê tàu để chỉ chủ tàu và người thuê cùng nhau thỏa thuận mức bốc dỡ, chi phí bốc dỡ hoặc chi định đại lý...được áp dụng chung cho cả hai đầu bến bao gồm cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng.</p>
<p>Both to blame collision Clause Điều khoản 2 tàu đâm va cùng có lỗi</p>	<p>Quy tắc chung của Công ước Brúcxen 1910 được đa số quốc gia áp dụng xử lý 2 tàu đâm va cùng có lỗi có nội dung như sau: Khi hai tàu đâm va và 2 bên cùng có lỗi do hành động bất cẩn hoặc lỗi lầm trong việc chạy tàu và quản trị tàu, gây tổn thất tàu và hàng hóa, thì bên này phải đền bù cho bên kia tương ứng với mức độ phạm lỗi của mình. Nhưng luật pháp của Hoa Kỳ về tàu đâm va nhau lại quy định khác: Khi xảy ra đâm va do lỗi của cả 2 tàu, thì tổng số tổn thất về tàu và hàng hóa sẽ được phân chia đều cho mỗi tàu cùng gánh chịu một nửa (50%) bất kể mức độ lỗi lầm nhiều ít thế nào. Vì thế, để bảo vệ lợi ích của mình, các chủ tàu đưa vào vận đơn ì Điều khoản 2 tàu đâm va cùng có lỗi với nội dung như sau đây: Nếu vụ tàu đâm va có liên quan đến phán quyết của luật pháp Hoa Kỳ thì điều khoản 2 tàu đâm va cùng có lỗi sẽ áp dụng theo dưới đây: ì Nếu tàu chở hàng A đâm va tàu không hàng B do hậu quả sơ suất của tàu B và do hành vi sơ suất hoặc lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người phục vụ trong việc chạy tàu và quản trị tàu chở hàng A, thì chủ hàng trên tàu A sẽ bồi thường cho người chuyên chở (Tàu A) mọi mất mát hoặc trách nhiệm đối với tàu không hàng B đến mức mất mát hoặc trách nhiệm này tương ứng với mất mát hoặc hư hỏng mà chủ hàng được tàu không hàng B đã hoặc sẽ bồi thường và nó đã được đối chiếu, giảm trừ hoặc trích giữ như là một phần khiếu nại của tàu B đối với tàu A. Quy định vừa được đề cập cũng sẽ áp dụng tại nơi nào đó mà chủ tàu, người điều hành hoặc người quản lý tàu hay phương tiện nào khác mà phạm lỗi lầm trong một vụ tàu đâm va .</p>
<p>Box rate Cước suất container</p>	<p>Trong vận chuyển hàng bằng container, các hãng tàu lấy container làm đơn vị tính và thu cước (khác với tàu hàng thông thường mà tấn trọng lượng hoặc mét khối được lấy làm đơn vị tính cước).</p>
<p>Breakdown Clause or off-hire Clause Điều khoản tàu hỏng hay điều khoản đình thuê</p>	<p>1. Trong một số hợp đồng thuê tàu định hạn, điều khoản này quy định: ì Trong trường hợp tàu phải ngừng hoạt động quá 48 tiếng đồng hồ vì lý do hỏng máy, tàu vào ụ khô, thiêu hụt vật phẩm dự trữ, mắc cạn, hun sấy khử trùng...thì người thuê sẽ miễn trả cước sau 48 tiếng đồng hồ ấy cho đến khi nào con tàu bắt đầu hoạt động toàn bộ bình thường trở lại... 2. Trong một số hợp đồng thuê tàu định hạn khác, thời gian đình thuê và người thuê được miễn trả cước bắt đầu tính ngay từ khi con tàu phải ngừng hoạt động. Thí dụ: Hợp đồng mẫu Baltime quy định: A. Trong trường hợp tàu vào ụ khô hay tiến hành các biện pháp cần thiết khác để duy trì hoạt động hữu hiệu của tàu, tàu thiếu hụt nhân công hoặc vật phẩm dự trữ thuộc phía chủ tàu đâm va, tàu hỏng máy hay hư vỏ hay gặp tai nạn khác cản trở hoặc ngăn chặn hoạt động của con tàu mà thời gian kéo dài quá 24 tiếng đồng hồ liên tục, thì người thuê được miễn trả cước suốt thời gian con tàu mất khả năng đáp ứng ngay đòi hỏi của dịch vụ. Tiền cước nếu đã trả trước cũng sẽ được điều chỉnh lại tương ứng. B. Trong trường hợp vì thời tiết bất buộ mà tàu vào cảng hoặc đến nơi neo đậu, tàu hoạt động tại các cảng mớn nước nông, tại các con sông hoặc các cảng có cồn, cát, hoặc tàu hứng chịu một tai nạn xảy ra đối với hàng chuyên chở, thì bất cứ tình hình chậm trễ nào và/hoặc bất cứ chi phí nào do đó phát sinh đều sẽ thuộc về người thuê gánh chịu, cho dù tình hình chậm trễ và/hoặc chi phí ấy có nguyên nhân trong sự sơ suất của những người giúp việc cho chủ tàu. Điều này cho thấy những quy định của điều khoản đình thuê trong các hợp đồng thuê tàu định hạn tồn tại nhiều khác biệt phức tạp về cách quy nguyên nhân và giải quyết hậu quả. Vì vậy, người thuê và chủ tàu cần thương lượng để có sự thỏa thuận thống nhất. Tại điều khoản này, chủ tàu có thể chấp nhận trả các phụ phí do tình hình ngừng hoạt động của tàu gây ra. Thí dụ: phí đặc biệt về cung cấp nhiên liệu, nước ngọt, ...cho tàu.</p>
<p>Broken Stowage Khoảng trống chất xếp</p>	<p>Là khoảng không gian hoặc khe hở trong hầm hàng do cấu trúc con tàu, do bao bì hàng hóa hoặc do sử dụng vật liệu chèn lót ngăn cách hàng hóa...tạo ra và gây hậu quả làm giảm bớt dung tích chứa hàng của tàu.</p>
<p>Brokerage Hoa hồng môi giới</p>	<p>Số tiền thù lao được tính theo một tỷ lệ nhất định của tổng số cước phí mà chủ tàu trả cho người môi giới về vai trò trung gian trong đàm phán ký kết hợp đồng thuê tàu giữa chủ tàu và chủ hàng.</p>

Bulk cargo Hàng rời	Dùng để chỉ những loại hàng không đóng bao, được chuyên chở dưới dạng rời còn gọi là chở xá (Carriage in bulk) như: Than đá, quặng, ngũ cốc, dầu mỏ, phân bón, ximăng,...
Bulker or Bulk ship (Bulk carrier) Tàu chở hàng khô rời	Là loại tàu chở hàng khô không đóng bao (Hàng rời), cấu trúc một boong (Single deck), có sức chở lớn từ một vạn đến vài vạn tấn trọng tải, tốc độ trung bình khoảng 14-15 hải lý/giờ, trang thiết bị làm hàng phù hợp với đặc tính của từng loại hàng. Các loại tàu chở hàng rời phổ biến gồm có: Tàu chở than (Coal carrier), chở quặng (Ore carrier), chở ngũ cốc (Cereal carrier), chở xi măng (Cement carrier), chở phân bón (Fertilizer), tàu chở hàng rời-dầu hỗn hợp (Bulk-Oil Carrier), tàu chở hàng rời-quặng hỗn hợp (Bulk-Ore Carrier),...
Bunker adjustment charges (BAC)	Số tiền phụ thu mà người thuê phải trả thêm cho chủ tàu ngoài cước suất gốc được công bố của hãng tàu chợ hay hãng tàu Container, khi nhiên liệu sử dụng điều chỉnh giá nhiên liệu cho tàu tăng giá bất thường vào một thời điểm nào đó. liệ
Bulker adjustment factor (BAF) Hệ số điều chỉnh giá nhiên liệu.	Tỷ lệ phần trăm mà chủ tàu công bố làm cơ sở tính phí điều chỉnh giá nhiên liệu, khi nhiên liệu sử dụng cho tàu tăng giá bất thường vào một thời điểm nào đó. Tiền phụ thu này được gọi là phụ thu nhiên liệu (Bunker surcharge).
Bunker Clause Điều khoản nhiên liệu	Điều khoản này trong hợp đồng thuê định hạn quy định người thuê sẽ chấp nhận và chi trả số nhiên liệu còn sót trong bồn chứa của tàu tại cảng giao tàu và chủ tàu sẽ chấp nhận và chi trả số nhiên liệu còn sót trong bồn chứa tại cảng hoàn trả tàu theo mức giá nhiên liệu tại các nơi ấy. Mức tối đa và tối thiểu của số lượng nguyên liệu này do hai bên quy định. Ngoài ra, cũng có trường hợp chủ tàu thương lượng với người thuê để nhận được một số lượng nhiên liệu tại cảng hoàn trả tàu lớn hơn số lượng nhiên liệu quy định trong hợp đồng khi giá nhiên liệu mua dọc đường rẻ hơn giá nhiên liệu tại cảng hoàn trả tàu. Lợi ích thu được từ chênh lệch giá nhiên liệu chở dôi thêm sẽ được thỏa thuận chia đều cho 2 bên theo tỷ lệ 50/50.
c (Back to top)	
Car carrier Tàu chở ô tô	Là loại tàu chuyên dùng được đóng và trang bị riêng để chở ô tô xếp trần lên tàu : cầu dẫn để đưa xe lên xuống tàu và nhiều tầng để chất xếp xe thuận lợi.
Cargo capacity or cargo carrying capacity. Trọng tải hàng hóa(Sức chở hàng)	Thuật ngữ thường được dùng trong hợp đồng thuê để chỉ số tấn hàng hóa mà tàu có thể chở an toàn đến dấu chuyên chở mùa hè(Summer loadline mark). Sức chở hàng của một con tàu tùy thuộc một phần vào tính chất của từng loại hàng mà đặc biệt là hệ số chất xếp của nó (Stowage factor).
Cabotage or coasting trade Hàng hải ven bờ	Là hoạt động vận chuyển của các con tàu giữa các cảng ven bờ của cùng một nước. Nói chung, tàu nước ngoài không được tham gia vận tải ven bờ trừ khi có sự cho phép của nước sở tại.
Cancelling date or cancelling day Hạn (ngày) hủy hợp đồng	Trong hợp đồng thuê tàu chuyển hoặc thuê tàu định hạn, điều khoản hủy hợp đồng (Cancellation Clause) quy định người thuê tàu có quyền hủy hợp đồng nếu con tàu được thuê chuyển không đến cảng bốc hàng hoặc con tàu được thuê định hạn không đến địa điểm giao tàu đúng kỳ hạn quy định, cho dù bất cứ nguyên nhân nào ngoài sự kiểm soát của chủ tàu và cho dù thuyền trưởng đã tích cực cố gắng để khắc phục chậm trễ. Theo mẫu chuẩn hợp đồng thuê chuyển Gencon thì trong trường hợp trên, người thuê tàu phải kịp thời thông báo cho chủ tàu việc hủy hợp đồng chậm nhất 48 tiếng đồng hồ trước khi tàu đến cảng bốc hàng. Theo mẫu chuẩn hợp đồng thuê định hạn Baltime, người thuê phải thông báo hủy bỏ hợp đồng trong vòng 48 tiếng đồng hồ sau khi đã được chủ tàu cho biết tàu sẽ không đến kịp kỳ hạn tại địa điểm giao tàu. Nghĩa vụ của chủ tàu và thuyền trưởng là đưa tàu đến cảng hoặc địa điểm quy định đúng kỳ hạn. Nếu cố tình hoặc chệnh mảng, gây ra chậm trễ thì đó là một vi phạm hợp đồng dẫn đến người thuê có quyền hủy hợp đồng hoặc tiếp tục thuê tùy theo sự cân nhắc, tính toán. Mặt khác, chủ tàu có thể phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất cho người thuê ở một mức độ nào tùy quy định của hợp đồng, mặc dù cũng ít khi người thuê đòi bồi thường vì tàu không đến đúng hạn.
Cargo capacity or cargo carrying	Thuật ngữ thường được dùng trong hợp đồng thuê để chỉ số tấn hàng hóa mà tàu có thể chở an toàn đến dấu chuyên chở mùa hè (Summer loadline mark). Sức chở hàng của một con tàu tùy thuộc một phần vào tính chất của từng loại hàng mà đặc

capacity Trọng tải hàng hóa (Sức chở hàng)	biệt là hệ số chất xếp của nó (Stowage factor).
Cargo plan or stowage plan Sơ đồ xếp hàng	Là sơ đồ bố trí hàng hóa trên một con tàu, có tác dụng giúp nắm được vị trí, tạo thuận lợi cho việc làm hàng, giao nhận hàng an toàn, nhanh chóng, tránh nhầm lẫn. Sơ đồ là một hình vẽ mặt cắt dọc của con tàu, trên đó từng lô hàng được xếp chung tại một nơi chứa trong hầm, có đánh dấu theo vận đơn hoặc tô bằng màu khác nhau để tiện theo dõi.
Cargo superintendent Người áp tải hàng Carrier	Do chủ tàu hoặc người thuê tàu phân công đi theo chăm sóc, bảo quản và giao nhận đối với một loại hàng cá biệt (súc vật sống, hàng có giá trị cao,...) trong suốt quá trình vận chuyển. 1. Người chuyên chở Người vận tải Là một bên ký kết một hợp đồng chuyên chở với một người gửi hàng. Họ có thể là người chủ tàu (Owner of vessel) hoặc là người thuê tàu (Charterer). Họ có thể là người chuyên chở công cộng (Common carrier), kinh doanh dịch vụ chở thuê cho mọi chủ hàng hoặc là người thầu chuyên chở (Contracting carrier) trong vận chuyển đi suốt và vận tải đa phương thức. 2. Tàu vận chuyển Là bất kỳ loại tàu nào dùng vào việc chuyên chở hàng đường biển. Thí dụ: Tàu chở hàng bách hóa (General cargo carrier), tàu chở hàng rời (Bulk carrier), tàu chở dầu (Oil carrier), tàu chở hàng hạt rời (Grain carrier), tàu chở khí dầu hóa lỏng (Liquid petroleum gas carrier), tàu chở súc vật sống (Cattle carrier),...
Cell guide Cấu trúc định hướng chất xếp	Dùng để giữ chặt container đúng với vị trí trong ô tàu container (cell) để bảo đảm an toàn.
Chartering broker Môi giới thuê tàu	Người kinh doanh dịch vụ hàng hải làm môi giới trung gian theo ủy thác của chủ hàng để tìm thuê tàu hoặc theo ủy thác của chủ tàu để tìm hàng chở thuê. Họ có thể ký kết hợp đồng thuê tàu theo ủy quyền của chủ hàng hoặc chủ tàu và hưởng hoa hồng môi giới theo tỷ lệ phần trăm của tổng số tiền cước vận chuyển (Brokerage commission).
Charter - Party Standard Mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu	Là những hợp đồng thuê tàu được các tổ chức hàng hải quốc tế, các chủ tàu hoặc các tổ chức giao nhận quốc tế soạn thảo làm mẫu chuẩn cho đàm phán và ký kết hợp đồng thuê tàu. Nội dung của hợp đồng bao gồm nhiều điều khoản khá đầy đủ về điều kiện pháp lý, điều kiện vận chuyển, điều kiện cước phí và một số điều kiện khác. Mỗi mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu được dùng cho một loại hàng hoặc một mặt hàng nào đó và có mã số gọi riêng (Code name). Có thể chia mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu làm 2 loại: 1. Loại được sử dụng phổ biến và chính thức được một số tổ chức hàng hải quốc tế hoặc quốc gia thừa nhận: - Hợp đồng chở bách hóa thông nhất, mã số ì Gencon . - Hợp đồng chở ngũ cốc Úc, mã số ì Auswheat . - Hợp đồng chở than biển Đông, mã số ì Centrocon . - Hợp đồng thuê định hạn, mã số ì Baltime ... 2. Loại mang tính riêng biệt (Private form), ít được phổ biến và sử dụng trong trường hợp cá biệt: - Hợp đồng chở quặng sắt Na Uy (Iron Ore Charter Party from Narvik). - Hợp đồng chở phốt phát Ai Cập (Egyptian Phosphate Charter). - Hợp đồng chở than Nam Phi (South African Coal Charter). Đối với loại hợp đồng này, người thuê cần cẩn thận khi sử dụng vì thông thường nó chưa phải là một mẫu chuẩn hoàn chỉnh và được quốc tế rộng rãi thừa nhận. Khi sử dụng các mẫu chuẩn hợp đồng thuê tàu, cần chú ý đến ngày tháng soạn thảo vì nó đã trải qua nhiều lần sửa chữa, bổ sung. Mặt khác, tuy hợp đồng được gọi là mẫu chuẩn nhưng không mang tính bắt buộc mà tùy người thuê và chủ tàu thương lượng và thỏa thuận, có thể giữ lại, hủy bỏ hoặc sửa đổi bổ sung. Điều này thường không tránh khỏi trong việc lập và ký kết hợp đồng, thậm chí còn thêm một phụ bản với nhiều điểm bổ sung phù hợp yêu cầu thực tế của chuyên chở.
Change of voyage Thay đổi hành trình	Chỉ con tàu sau khi bắt đầu hành trình lại thay đổi cảng đích (Cảng dỡ hàng) mà hợp đồng thuê chuyến trước kia đã quy định. Trừ khi hợp đồng bảo hiểm có quy định khác còn thì người bảo hiểm sẽ được miễn trách đối với mọi tổn thất của tàu/hàng xảy ra kể từ lúc con tàu rời khỏi hành trình cũ mà hợp đồng trước kia đã quy định.
Charterer Người thuê tàu	Là người hoặc công ty thuê tàu của chủ tàu để chở hàng chuyển giữa các cảng (Voyage charterer) hoặc để tự kinh doanh chuyên chở trong một thời gian nhất định (Time charterer).

D (Back to top)

<p>Damages for detention Tiền phạt lưu giữ tàu</p>	<p>Trong một số hợp đồng có qui định thời gian phạt bốc/dỡ chậm (Dumurrage layday), người ta còn qui định thêm: "Nếu người thuê tàu lưu giữ tàu vượt quá thời gian bốc/dỡ chậm thì họ phải chịu phạt về việc lưu giữ tàu tại cảng bốc dỡ với số tiền cao hơn số tiền phạt bốc dỡ chậm". Thí dụ: "Thời gian áp dụng tiền phạt bốc dỡ chậm là 10 ngày với mức phí 5.000USD/tàu/ngày và thời gian sau 10 ngày sẽ áp dụng tiền phạt lưu tàu với mức phí 7.000 USD/tàu/ngày".</p>
<p>Days all purposes Ngày bốc và dỡ hàng tính gộp</p>	<p>Thuật ngữ được dùng trong hợp đồng thuê tàu chuyển để chỉ: Ngày bốc và dỡ hàng được tính gộp chung ở cả hai đầu cảng bốc và dỡ. Thí dụ: Thời gian được phép, 10 ngày bốc và dỡ hàng tính gộp:(Time allowed, 10 days all purposes).</p>
<p>Deadfreight Cước khống</p>	<p>Là khoản tiền cước của số lượng hàng mà người thuê tàu tuy đã thoả thuận giao xuống tàu để gửi đi theo qui định của hợp đồng thuê tàu nhưng lại do nhiều nguyên nhân trên thực tế hàng không gửi đi được, khiến cho khả năng chuyên chở của con tàu không được tận dụng, trọng tải và dung tích tàu dành cho số hàng bị bỏ trống.</p>
<p>Deadweight charter Thuê bao trọng tải</p>	<p>Là cách thuê tàu chở hàng khô rời trên cơ sở tiền cước được trả theo tấn trọng tải của con tàu (còn gọi là thuê bao cả tàu). Mục đích của người thuê bao trọng tải tàu là tạo thế chủ động trong việc chọn lựa chủng loại và số lượng hàng chuyên chở phù hợp với khả năng vận chuyển của con tàu được thuê. Người thuê bao sẽ không trả cước khống nếu tàu không đầy hàng</p>
<p>Damages for detention Tiền phạt lưu giữ tàu</p>	<p>Trong một số hợp đồng có quy định thời gian phạt bốc/dỡ chậm (Durmurrage layday), người ta còn quy định thêm: ì Nếu như người thuê tàu lưu giữ tàu vượt quá thời gian bốc/dỡ chậm thì họ phải chịu phạt về việc lưu giữ tàu tại cảng bốc/dỡ với số tiền cao hơn tiền phạt bốc dỡ chậm . Thí dụ: ì ...thời gian áp dụng tiền phạt bốc dỡ chậm là 10 ngày với mức phí 5.000 USD/ tàu/ ngày và thời gian sau 10 ngày sẽ áp dụng tiền phạt lưu tàu với mức phí 7.000 USD/ tàu/ ngày .</p>
<p>Dangerous goods Hàng hóa nguy hiểm</p>	<p>Gồm các loại hàng có đặc tính lý hóa dễ gây cháy, nổ, ăn mòn, nhiễm độc, phóng xạ, ...đe dọa sinh mệnh con người và tài sản trong quá trình bảo quản và vận chuyển. Vì lẽ đó, căn cứ vào nhóm, loại hàng nguy hiểm và cách chuyên chở mà người ta đề xuất áp dụng những quy tắc vận chuyển thích hợp riêng biệt: - Quy tắc vận chuyển hàng nguy hiểm đường biển (IMDG Code) - Quy tắc vận chuyển hàng nguy hiểm đường bộ và đường sắt (ADR/RID) - Quy tắc vận chuyển hàng nguy hiểm đường hàng không (DGR). Các quy tắc này đòi hỏi chủ hàng người gửi hàng và người chuyên chở chủ tàu sự tuân thủ nghiêm ngặt trong các vấn đề bao bì đóng gói, ghi nhãn hiệu, cách bốc dỡ, chất xếp, vận chuyển và biện pháp xử lý thích đáng.</p>
<p>Days on demurrage. (Demurrage days) Ngày bốc / dỡ chậm</p>	<p>Là ngày vượt quá số lượng ngày được phép dùng cho bốc / dỡ hàng theo quy định của hợp đồng thuê tàu. Số ngày bốc / dỡ chậm được tính theo số ngày bình thường (Running days) nghĩa là bao gồm ngày làm việc, ngày Chủ nhật và ngày lễ, bất luận thời tiết tốt hoặc xấu. Trong một số hợp đồng thuê tàu, ngày bốc / dỡ chậm được giới hạn cụ thể. Thí dụ: 10 ngày. Nếu ngày bốc / dỡ chậm vượt quá số lượng ấy và theo yêu cầu của chủ hàng, tàu vẫn ở tại cảng tiếp tục làm hàng, thì người thuê phải đền bù cho chủ tàu những tổn thất do tàu bị lưu giữ.</p>
<p>Deadfreight Cước khống</p>	<p>Là khoản tiền cước của số lượng hàng mà người thuê tàu tuy đã thoả thuận giao xuống tàu để gửi đi theo quy định của hợp đồng thuê tàu nhưng lại do nhiều nguyên nhân trên thực tế hàng không gửi đi được, khiến cho khả năng chuyên chở của con tàu không được tận dụng, trọng tải và dung tích tàu dành cho số hàng bị bỏ trống. Cần lưu ý: Cước khống là tiền cước của lô hàng không thực sự gửi đi do đó phải trừ đi phí bốc / dỡ hàng không được tính vào nếu hợp đồng thuê tàu đã ký trước khi quy định tiền cước và phí bốc / dỡ tính gộp, theo điều kiện bốc / dỡ tàu chợ (liner terms).</p>
<p>Deadweight Trọng tải của tàu</p>	<p>Là sức chở của con tàu được đo bằng tấn mét hệ (Metric ton = 1.000 kg), tấn Anh (British ton = 1016 kg) hoặc tấn Mỹ (US ton = 907,2 kg). Có hai loại trọng tải của tàu: - Trọng tải toàn phần (Gross deadweight or deadweight all told) bao gồm: Trọng lượng hàng hóa, trọng lượng hành khách và hành lý (nếu có), trọng lượng vật phẩm cung ứng cho chuyến đi: nhiên liệu, dầu mỡ, nước ngọt, thực phẩm, vật liệu phụ tùng dự trữ, trọng lượng thuyền viên và hành trang (D.W.T = DW.a.t). - Trọng tải tịnh (Cargo deadweight or cargo</p>

	deadweight capacity): Là trọng lượng toàn bộ hàng hóa mà con tàu chở được (D.V.C.C.). Theo công ước quốc tế về dấu chuyên chở (International Convention on Loadline) trọng tải tàu được ghi trong Giấy chứng nhận trọng tải là trọng tải toàn phần và trọng tải tịnh của con tàu khi mớn nước của tàu đặt dấu chuyên chở nước biển mùa hè làm tiêu chuẩn.
Deadweight charter Thuê bao trọng tải	Là cách thuê tàu chở hàng khô rời trên cơ sở tiền cước được trả theo tấn trọng tải của con tàu (còn gọi là thuê bao cả tàu). Mục đích của người thuê bao trọng tải tàu là tạo thể chủ động trong việc chọn lựa chủng loại và số lượng hàng chuyên chở phù hợp với khả năng vận chuyển của con tàu được thuê. Người thuê bao sẽ không trả cước khổng nếu tàu không đầy hàng.

E (Back to top)

Escalation clause Điều khoản tăng giá hay giá cả leo thang	Mục đích của điều khoản này nhằm bảo vệ lợi ích của đương sự (Chủ tàu hay chủ hàng) tránh khỏi việc gánh chịu hậu quả của giá cả tăng lên làm nảy sinh những thiệt hại bất ngờ. Điều khoản qui định cho phép đương sự được thu phụ phí để bù đắp tổn thất hoặc qui định cho phép đương sự được quyền từ chối thanh toán những chi phí đột xuất xét ra không thuộc trách nhiệm của mình.
Endorsement	1. Việc ký hậu Vận đơn, ngân phiếu hoặc hợp đồng bảo hiểm được ký hậu (Endorsed), có nghĩa là người nhận hàng có tên ghi trên vận đơn theo lệnh (to order B/L), người chủ ngân phiếu hoặc người được bảo hiểm có tên trong hợp đồng bảo hiểm thực hiện quyền làm chủ sở hữu tài sản hoặc quyền lợi của mình bằng cách ký tên trên trang sau của chứng từ hữu quan để xác nhận việc chuyển nhượng cho một người nào khác gọi là người thụ hưởng (Endorsee). Có 2 loại ký hậu phổ biến: - Ký hậu để trống (Blank or general endorsement): trên chứng từ không ghi tên người được ký hậu, ai có được chứng từ ký hậu này, thì người ấy có quyền thụ hưởng tài sản hoặc quyền lợi được chuyển nhượng. - Ký hậu ghi danh (full endorsement): trên chứng từ có ghi tên người được ký hậu và người này là người thụ hưởng tài sản hoặc quyền lợi được chuyển nhượng. 2. Giấy bảo hiểm bổ sung. Sau khi cấp đơn bảo hiểm chính thức mà người được bảo hiểm yêu cầu sửa đổi, bổ sung một số chi tiết trong đơn bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ căn cứ yêu cầu ấy để cung cấp 1 giấy bảo hiểm bổ sung có giá trị pháp lý đầy đủ kèm theo đơn bảo hiểm.
Even if used (E.i.u.) Cho dù được sử dụng	Thuật ngữ dùng trong thuê tàu chuyển, có nghĩa là: những ngày được trừ ra không tính vào thời gian bốc dỡ hàng nếu được sử dụng vào bốc dỡ hàng cũng không tính vào thời gian bốc dỡ.
Exceptions clause Điều khoản miễn trừ	Thường được đưa vào hợp đồng thuê tàu chuyển hoặc vận đơn tàu chợ quy định cho tàu chở hàng được miễn trách nhiệm đối với hư hỏng hàng do những nguyên nhân được nêu ra như: thiên tai bất khả kháng, sơ suất điều khiển tàu của thuyền trưởng,...
Excess landing Giao vượt số lượng	Chỉ hàng hóa được giao lên bờ vượt quá số lượng đã ghi trong bản lược khai của tàu (ship's manifest).
Ex - quay Giao tại cầu cảng	Là một điều kiện mua bán quốc tế, theo đó người bán giao hàng cho người mua tại cầu cảng đến được quy định trong hợp đồng.
Ex - Ship Giao tại tàu (Cảng đến quy định)	Là một điều kiện mua bán quốc tế, theo đó người bán giao hàng cho người mua trên tàu tại cảng đến được quy định trong hợp đồng.
Ex - Works Giao tại xưởng	Là một điều kiện mua bán quốc tế, theo đó người bán giao hàng cho người mua tại xưởng sản xuất của mình.

F (Back to top)

Far Eastern Freight Conference (FEFC) Hiệp hội vận tải Viễn đông	Hiệp hội thành lập từ cuối thế kỷ 19, bao gồm nhiều hãng tàu chợ liên kết kinh doanh chở thuê hàng hoá từ Châu Âu đi Viễn đông Châu Á và ngược lại. Ban thư ký hiệp hội đóng tại London và các phân ban đóng tại một số cảng Hamburg, Rotterdam, Antwerp.... Các thành viên chủ chốt gồm có các hãng tàu : Peninsular & Orient Steam Navigation Company (P&O) của Anh, Nedlloyd của Hà Lan, Maersk của Bỉ, Nippon Yusen Kaisa (NYK) của Nhật, Compagnien Générale Maritime của Pháp (CGM), Nepture Orient Line (NOL) của Singapore, American President Lines của Hoa Kỳ, Swedish East Asiatic Co.,Ltd của Thụy Điển, Lloyd Triestino Societa Anonima di Navigazione của
--	---

	Ý,...
Feeder vessel or feeder ship Tàu Container tiếp vận	Loại tàu container cỡ nhỏ, có sức chứa khoảng vài trăm container 20' (TEU), hoạt động trên tuyến vận chuyển nhanh (Feeder service), phục vụ việc tập trung hoặc phân phối container hàng hóa giữa các cảng nhánh (feeder ports) và các cảng bốc/dỡ trung tâm (hub ports) của các con tàu container cỡ lớn chuyên hoạt động đường dài. Thông thường các hãng tàu container này thu cước vận chuyển suốt (through rate) trong đó bao gồm cả cước vận chuyển nhanh.
FIATA (Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés) Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận	Là một tổ chức quốc tế rộng rãi, lớn mạnh và có uy tín gồm các hiệp hội giao nhận với nhiều nước là thành viên hoạt động trên lĩnh vực giao nhận hàng quốc tế. Được thành lập tại Viên năm 1926 và có trụ sở tại Zurich (Thụy Sĩ). Hiện nay, FIATA bao gồm 35.000 thành viên của trên 130 quốc gia, trong đó có 1 Hiệp hội giao nhận Việt Nam (VIFFAS) được thành lập từ 18/5/1994. FIATA là một tổ chức phi chính phủ nhưng được nhiều tổ chức kinh tế quốc tế kể cả các tổ chức kinh tế của Liên Hiệp quốc (UNC TAD, IATA, IMO,...) xem như một tư vấn giao nhận, vận tải quốc tế. FIATA đã soạn thảo nhiều văn kiện giá trị như: Điều lệ giao nhận, vận đơn,... được thừa nhận và sử dụng rộng rãi.
Final sailing Chuyến rời cảng cuối cùng	Một con tàu được coi như đã thực hiện chuyển rời cảng cuối cùng khi nó đã nhận xong hàng và rời cảng bốc hàng, thực hiện chuyến vận chuyển cuối cùng theo quy định của một hợp đồng thuê tàu.
Fast as can Nhanh có thể được	Thuật ngữ được dùng trong trường hợp giao nhận hàng không có định mức bốc dỡ, chỉ quy định chung chung bốc/dỡ nhanh đến mức mà tàu có thể giao hoặc nhận được. Thí dụ: tàu đảm trách bốc/dỡ hàng nhanh đến mức mà tàu có thể nhận hoặc giao được (Liner terms as fast as the vessel can receive or deliver).
Firm order	1. Đơn đặt thuê tàu cố định (Không thay đổi) 2. Đơn đặt mua hàng cố định Trong nghiệp vụ thuê tàu, khi người thuê tàu đưa ra một đơn đặt thuê tàu cố định, điều đó có nghĩa là người thuê có yêu cầu chẵn chẵn về thuê chở hàng và đã chuẩn bị sẵn sàng để đi vào thương lượng cụ thể, dứt khoát (Firm negotiations) với người chở thuê (Chủ tàu) để ký kết hợp đồng thuê tàu. Thông thường, để chủ động trong tìm thuê tàu, người thuê quy định rõ thời hạn mà người nhận đơn đặt thuê phải trả lời. Nếu quá hạn quy định, đơn đặt thuê sẽ không còn hiệu lực. Thí dụ: Firm order with days' notice (đơn đặt thuê cố định trong...ngày)
First refusal Quyền ưu tiên	Thông thường trong đàm phán ký kết hợp đồng thuê tàu, chủ tàu và người thuê đều cố gắng giành quyền ưu tiên về quyết định hoặc chọn lựa một giải pháp nào đó có lợi cho mình. Thí dụ: Khối lượng lô hàng chuyên chở từ cảng X đến cảng Y là 10,000 tấn mét-hệ bột mì đóng bao có cộng thêm hoặc trừ đi 10% tùy theo chọn lựa của chủ tàu (10,000 metric tons flour in bags with 10% more or less at owner's option). Như vậy, chủ tàu có quyền ưu tiên quyết định khối lượng hàng nhận chở phù hợp với thoả thuận nói trên. Tuy nhiên, cũng có những trường hợp người thuê cho chủ tàu được hưởng quyền ưu tiên về chuyên chở hàng của mình trên một tuyến đường nào đó nhằm khuyến khích, động viên sự tích cực hợp tác của chủ tàu. Thí dụ: 1 Người thuê dành quyền ưu tiên cho chủ tàu về chuyên chở toàn bộ số gạo của mình đi từ Việt Nam đến các cảng Đông Phi châu trong năm 199... (Charterer to give Owner's first refusal on all shipments of rice from Vietnam to East Coasts of Africa during 199...)
Flat rate Cước suất đồng loạt	Khi chủ hàng có yêu cầu chở hàng đến một vùng cảng (Range of ports) bao gồm một số cảng nằm trong phạm vi được xác định bởi 2 cảng đầu và cuối và một trong các cảng ấy sẽ được chọn làm cảng dỡ hàng, thì người thuê tàu và người chuyên chở có thể thoả thuận quy định cước suất đồng loạt, không thay đổi khi hàng được dỡ tại bất cứ cảng nào trong vùng cảng đó, bất kể cự ly vận chuyển xa hay gần. Ngoài ra, cước suất đồng loạt cũng có thể được áp dụng đối với một số loại hàng chuyên chở tương tự mà chủ hàng thuê chở chấp thuận khẳng định tên mặt hàng cụ thể sẽ được vận chuyển.
Floating policy Hợp đồng bảo hiểm để ngỏ	Là loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa có các điều khoản bảo hiểm chung chưa xác định tên tàu và các chi tiết khác. Phần khai báo tên tàu và các chi tiết khác sẽ được thực hiện sau, bằng cách nào tùy hai bên (Người bảo hiểm và người được bảo hiểm) thoả thuận. Hợp đồng bảo hiểm để ngỏ có nhiều nét

	giống hợp đồng bảo hiểm bao (Open cover), nhưng trong hợp đồng bảo hiểm để ngỏ, phí bảo hiểm phải được trả ngay khi ký kết và một khi số tiền bảo hiểm được khai báo vượt mức quy định của hợp đồng đã ký thì hai bên phải ký tiếp một hợp đồng bảo hiểm khác.
Forwarding agent (Forwarder) Đại lý giao nhận	Là người (công ty) nhận ủy thác của một người khác (chủ hàng, người chuyên chở, người giao nhận khác...) để theo chỉ dẫn của người này mà làm thay các phần việc liên quan đến giao nhận hàng chuyên chở trong hay ngoài nước: Giao hàng xuất khẩu, nhận hàng nhập khẩu, lưu kho hàng hóa, làm thủ tục hải quan, thu trả tiền hàng hay cước phí... Đại lý giao nhận được hưởng hoa hồng đại lý cao thấp tùy theo mức độ dịch vụ giao nhận được ủy thác (Forwarding agent's commission)
Franchise Mức miễn giảm	Là tỷ lệ miễn trách nhiệm bồi thường cho người bảo hiểm trong một vụ tổn thất hàng hóa. Có hai loại miễn giảm: - Miễn giảm có trừ (Deductible franchise): Người bảo hiểm chỉ bồi thường phần tổn thất vượt quá tỷ lệ miễn giảm quy định trong hợp đồng bảo hiểm. Thí dụ: Miễn giảm có trừ 3% (Free from 3%) . Có nghĩa là: Tổn thất dưới 3% thì không bồi thường và nếu tổn thất trên 3% thì chỉ bồi thường phần vượt quá 3% của số tiền bảo hiểm. - Miễn giảm không trừ (Non-deductible franchise): Người bảo hiểm không bồi thường nếu tổn thất thấp hơn mức miễn giảm quy định; nhưng nếu tổn thất vượt quá mức miễn giảm quy định thì người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ tổn thất. Thí dụ: Mức miễn giảm không trừ quy định 3% (Warranted free from particular average under 3%), nay tổn thất là 5%, vượt quá mức giảm quy định là 3%, thì người bảo hiểm sẽ đền trọn tổn thất là 5% của toàn bộ số tiền bảo hiểm.
Free alongside ship (FAS) Giao dọc mạn tàu	Là điều kiện mua bán quốc tế, theo đó người bán có trách nhiệm và chịu chi phí cho đến khi hàng được đặt dọc mạn tàu tại cảng xếp hàng quy định trong hợp đồng.
Free despatch Miễn thưởng bốc / dỡ nhanh	Dùng trong hợp đồng vận tải chuyển để chỉ người chuyên chở (Chủ tàu) không phải chi trả tiền thưởng bốc / dỡ nhanh cho chủ hàng, cho dù người này đã rút ngắn được thời gian bốc / dỡ hàng sớm hơn quy định của hợp đồng.
Free in and out (FIO) (to the ship) Miễn phí bốc và dỡ	Thuật ngữ thuê tàu hàng hải dùng để chỉ: Người chuyên chở (Chủ tàu) không có trách nhiệm trả phí bốc / dỡ hàng (loading and dis-charging charges). Phí bốc / dỡ hàng do người thuê tàu gánh chịu và như vậy họ cũng phải tự đảm trách việc bốc / dỡ hàng.
Free in and out, stowed and trimmed (FIOST) Miễn phí bốc và dỡ, chất xếp và san cào hàng	Thuật ngữ thuê tàu dùng để chỉ: Người chuyên chở (Chủ tàu) không có trách nhiệm trả phí bốc / dỡ, kể cả việc chất xếp và san cào hàng trong hầm tàu và như vậy cũng không chịu trách nhiệm bốc / dỡ, làm hàng... Trách nhiệm bốc / dỡ, chất xếp và san cào hàng tại hầm tàu cùng các chi phí phát sinh thuộc về người thuê tàu gánh chịu.
Free in and out and free taxes Miễn phí bốc và dỡ và miễn nộp thuế	Theo quy định này, người chuyên chở (Chủ tàu) không đảm trách việc bốc dỡ, việc chi trả phí bốc dỡ và cũng không gánh chịu việc nộp các loại thuế liên quan do chính quyền địa phương đặt ra. Việc bốc dỡ hàng, chi trả phí làm hàng và nộp thuế tại địa phương sẽ do người thuê tàu chịu trách nhiệm.
Free on board (FOB)	Là điều kiện mua bán quốc tế, theo đó, người bán có trách nhiệm và chịu chi phí cho đến khi hàng được giao lên tàu tại cảng xếp hàng quy định trong hợp đồng.
Free Pratique Miễn dịch Giấy chứng miễn dịch	Theo tập quán hàng hải quốc tế, bất cứ tàu buôn nào muốn được vào cảng và cập bến, đều phải chịu thủ tục kiểm tra vệ sinh đối với thuyền viên, hành khách và hàng hóa thuộc loại động thực vật, thực vật nếu có. Việc kiểm tra này do tổ chức y tế, vệ sinh nước sở tại thực hiện. Nếu con tàu đáp ứng đầy đủ điều kiện y tế vệ sinh thì sẽ được coi là miễn dịch (To be in free pratique) và sẽ nhận được một giấy chứng miễn dịch cho phép tàu được cập cảng và làm hàng. Ngược lại, nếu tàu không đáp ứng đầy đủ điều kiện y tế vệ sinh của nước sở tại thì sẽ bị từ chối vào cảng hoặc sẽ bị lưu giữ tại một vị trí riêng biệt ngoài khu cảng để xử lý dịch bệnh trước khi được phép vào cầu cảng làm hàng.
Free time Thời gian nhận hàng	Là thời hạn mà người chuyên chở quy định cho chủ hàng sử dụng vào việc nhận hàng và hoàn trả container tại cảng dỡ. Thời gian nhận hàng được tính

	từ ngày tàu thông báo container chứa hàng đã đến cảng dỡ. Thí dụ: ì Thời gian nhận hàng trong vòng 7 ngày... Nếu vượt thời gian quy định, chủ hàng phải chịu phạt phí lưu giữ container quá hạn.
Fridays and holidays excluded (FHGX) Thứ sáu và ngày lễ bị loại trừ	Là cách quy định thời gian bốc dỡ hàng không bao gồm thứ sáu trong tuần và ngày lễ, vì đó là những ngày nghỉ việc của nước sở tại. Quy định này được áp dụng chủ yếu với một số nước Á-Rập quy định ngày nghỉ việc trong tuần là ngày thứ sáu theo đạo Hồi, khác với đa số các nước khác trên thế giới thường quy định thời gian bốc dỡ không bao gồm Chủ nhật và ngày lễ (Sundays and holidays excluded).
Freight (Ocean freight)	<p>I. Cước chuyên chở (Cước vận chuyển đường biển) II. Hàng (hóa) chuyên chở (Cargo) 1. Là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở về công vận chuyển đưa hàng đến đích và sẵn sàng giao cho người nhận. Thông thường cước chuyên chở được xây dựng trên cơ sở các yếu tố: - Hàng chuyên chở: Số khối lượng, chủng loại, đặc tính, giá trị kinh tế, cách đóng gói, hệ số chất xếp... - Tuyến chuyên chở: khoảng cách vận chuyển, tình hình cảng bốc/dỡ, điều kiện thời tiết khí hậu... - Con tàu: Kích cỡ trọng tải/ dung tích, khẩu hao, bảo hiểm, duy tu sửa chữa, tiêu hao nhiên liệu, thời gian chạy tàu và đỗ ở cảng, quản lý khai thác... - Sự cố khác: khủng hoảng và cạnh tranh kinh tế, phong tỏa, cấm vận, chiến tranh... * Căn cứ vào các yếu tố này mà cước chuyên chở được cấu thành bởi: - Các loại phí cố định: Phí khấu hoa, duy tu sửa chữa và bảo hiểm con tàu, lương bổng và bảo hiểm xã hội của thuyền viên, phí quản lý hành chính... - Các loại phí biến động: Phí tiêu hao nhiên liệu và vật liệu, phí bốc dỡ làm hàng, cảng phí và thuế... * Cước chuyên chở được tính toán bằng 2 cách: - Dựa vào hàng chuyên chở: Lấy đơn vị trọng lượng hàng (Weight) hoặc đơn vị thể tích hàng (Measurement) làm đơn vị tính cước (Freight unit) - Dựa vào con tàu: Lấy đơn vị trọng tải hoặc dung tích của con tàu làm đơn vị tính cước (Lumpsum Freight) Tùy phương thức và đặc điểm kinh doanh của con tàu mà cước chuyên chở có thể phân thành 3 loại: - Biểu cước tàu chợ (Liner bound freight tariff) - Cước tàu chạy rong hay cước mở (Tramp freight or open freight): Gồm cước chuyên và cước định hạn. - Cước riêng biệt: Gồm biểu cước chuyên chở container (container freight tariff), cước chuyên chở dầu (tanker freight), cước chuyên chở hàng đông lạnh (reefer freight)... * Cước chuyên chở có thể: - Được trả trước tại cảng bốc hàng (Freight prepaid or freight paid at port of loading) - Được trả sau tại cảng dỡ hàng (Freight payable at port of destination or freight to collect) - Một phần cước được trả tại cảng bốc hàng và phần còn lại được trả tại cảng dỡ hàng (...% payable at port of loading and ...% payable at port of discharging) Do quy định trong vận đơn tàu chợ hoặc do thỏa thuận giữa người thuê tàu và người chuyên chở. 2. Hàng chuyên chở: Do khác biệt về đóng gói, được chi thành: - Hàng có bao bì (Package freight) - Hàng rời (Bulk freight) Ngoài ra tùy tính chất đặc điểm, hàng được chia ra nhiều loại để áp dụng suất cước riêng biệt. - Hàng chóng hỏng (Perishable freight) - Hàng quá khổ (Large size freight) - Hàng dài (Long freight) Freight conference or shipping conference Hiệp hội vận tải biển (Công hội hàng hải) Tổ chức liên kết giữa những hãng tàu dựa trên cơ sở một thỏa ước được ký kết (Conference Agreement) về cùng nhau kinh doanh chở thuê hàng hóa trên một tuyến hay khu vực hàng hải theo những điều kiện vận chuyển thống nhất nhằm mục đích hạn chế cạnh tranh nội bộ bảo vệ lợi ích của các thành viên, giữ vững thế độc quyền và chống lại sự cạnh tranh từ bên ngoài. Mức độ liên kết do thỏa ước quy định cao thấp, linh hoạt hay chặt chẽ tùy theo thỏa thuận giữa các thành viên hiệp hội. a. Hiệp hội quy định biểu cước, giảm cước và điều kiện vận chuyển thống nhất (Freight conference) b. Loại hiệp hội có tính hợp tác cao hơn dựa trên cơ sở thỏa ước hợp doanh (Pool agreement) quy định, mức phân chia hàng vận chuyển hoặc phân chia lợi nhuận căn cứ theo đóng góp (tàu, vốn) của mỗi thành viên. * Hoạt động tập trung của hiệp hội nhằm vào các vấn đề: - Quy định biểu cước, giảm cước thống nhất bắt buộc mỗi thành viên cùng thực hiện. - Xây dựng điều khoản và điều kiện vận chuyển được lồng vào nội dung vận đơn. - Đặt kế hoạch khai thác kinh doanh: Phân chia số lượng chuyên đi, số lượng hàng hóa chuyên chở và cước thu nhập. - Kiểm tra giám sát việc tuân thủ quy chế, quy định của hiệp hội. - Áp dụng biện pháp đối phó cạnh tranh của các hãng tàu ngoài hiệp hội (Outsiders) Do tính đặc thù của ngành vận tải biển, các hiệp hội hàng hải ra đời vào cuối thế kỷ 19 và phát triển cho đến nay có trên 200 tổ chức bao gồm các hiệp hội tàu chợ truyền thống (Liner</p>

	freight conferences), các hiệp hội tàu container, các công-xoọc-xiôm (Consortium) và các ì pun hàng hải (Shipping pools). Số lượng này thường xuyên biến động bởi việc giải thể, sáp nhập hoặc thành lập các hiệp hội mới. * Những hiệp hội vận tải biển đứng hàng đầu của thế giới ngày nay gồm có: - Hiệp hội Châu Âu Viễn Đông (Far-Eastern Freight Conference) - Hiệp hội Viễn Đông Đông Phi Châu (Far East/East Africa Freight Conference) - Hiệp hội lục địa Châu Âu Cận Đông (Continent/Near-East Conference) - Hiệp hội Á/Bắc Mỹ (Asia/North America Rate Agreement) - Công-xoọc-xiôm Mitsui-OSK line (bao gồm Kline, Safmarine, NYK Line, Nedlloyd Line) - Hiệp hội Tân hoàn cầu (New Global Alliance): Gồm các hãng tàu Hapag Lloyd, NOL, NYK, P&O, và OOCL... Freight in full of all port charges, pilotage, consulages light due, trimming, lighterage at discharging port Cước toàn bộ gồm cả cảng phí, phí hoa tiêu, phí lãnh sự, phí san cào, phí chiếu sáng tại cảng dỡ hàng Theo quy định này, người thuê phải trả đầy đủ tiền cước cho người chuyên chở, trong đó bao gồm cả cảng phí, phí hoa tiêu, phí lãnh sự, phí ánh sáng, phí san cào, phí lỏng hàng tại cảng dỡ.
Freight rate Cước suất	Là số tiền cước mà tàu chợ thu theo đơn vị hàng chuyên chở (tấn hay mét khối)
Freighter (Cargo ship) Tàu (chở) hàng	Dùng để chở hàng, khác với loại tàu (chở) khách (passenger ship)
Freight payable at destination or freight to collect Cước trả tại đích đến hoặc cước trả sau	Thuật ngữ dùng để chỉ người thuê tàu trả cước tại đích đến của hàng hóa, có nghĩa là trả cước sau khi tàu hoàn thành chuyến vận chuyển. Để được rõ ràng, chính xác hơn, trong hợp đồng vận tải đôi khi người ta còn ghi thêm: Cước trả trước khi dỡ hàng (Before breaking bulk) hoặc sau khi dỡ hàng (After dis-charging) tại cảng đích.
Freight index Chỉ số cước	Trong nghiên cứu tình hình thị trường thuê tàu, người ta thường lấy mức cước tại một khu vực hoặc tuyến chuyên chở vào một thời điểm nào đó làm chỉ số cước gốc và xuất phát từ đó mà tìm ra và so sánh sự biến động tăng giảm của giá cước trong một khoảng thời gian cần xem xét, để làm cơ sở góp phần dự đoán xu hướng phát triển của giá cước trong những năm tới. Thí dụ: - Chỉ số cước tàu chợ (Liner freight index) - Chỉ số cước tàu chạy rông (Tramp freight index) - Chỉ số cước tàu container (Container freight index)
Freight note Thông báo cước	Là chứng từ do người chuyên chở hoặc đại lý, đại diện người chuyên chở gửi đến chủ hàng hoặc đại lý của họ, thông báo về số tiền cước chuyên chở phải trả trước khi được trao vận đơn tại cảng bốc hoặc cảng dỡ hàng.
Freight payable on in-taken quantity Cước trả theo khối lượng hàng xếp xuống tàu	Trong chuyên chở hàng có khối lượng lớn bằng tàu chuyên, người ta có thể lấy khối lượng xếp xuống tàu tại cảng gửi hoặc lấy khối lượng hàng dỡ lên bờ tại cảng đến làm cơ sở để tính cước, tùy chủ tàu và người thuê thỏa thuận. Nhưng trên thực tế, chủ tàu thường yêu cầu người thuê trả cước theo khối lượng hàng xếp xuống tàu tại cảng gửi.
Freight ton (freight unit) Tấn cước	Là đơn vị đo lường phổ biến của một mặt hàng chuyên chở (Thông thường là tấn hay mét khối) được dùng làm cơ sở để tính cước. Cần lưu ý vì còn có những sai biệt về đơn vị đo lường ở một số nước do tập quán sử dụng lâu đời để lại cho nên phải quy định rõ, cụ thể đơn vị đo lường trong hợp đồng để tránh hiểu lầm, gây tranh chấp.
Frustration Mất tác dụng	Hợp đồng thuê tàu mất tác dụng khi nó không còn đạt được mục đích kinh tế mong muốn do con tàu gặp phải một sự cố bất ngờ ngoài sự kiểm soát và ngoài trách nhiệm của các bên đương sự làm hỏng kế hoạch dự tính. Thí dụ: Tàu bị bão gây hư hỏng nặng mà nếu sửa chữa để có thể tiếp tục hành trình theo hợp đồng thì phải kéo dài thời gian, tăng thêm nhiều phí tổn và hai bên đương sự sẽ không đạt được mục đích kinh tế. Do đó, hợp đồng thuê tàu được đặt trong tình trạng mất tác dụng nghĩa là không tồn tại nữa và không bên nào chịu trách nhiệm về việc không thực hiện hợp đồng này.
Full and complete cargo Hàng đầy đủ và trọn vẹn	Chỉ khối lượng hàng đầy đủ và trọn vẹn cho sức chở bằng tấn hoặc mét khối của con tàu.
Full container load (FCL)	Dùng để chỉ hàng được chở đầy một container và người chuyên chở sẽ thu cước theo đơn vị container (CBR hoặc FAK).

Chở trọn container	
G (Back to top)	
General average Tổn thất chung	Là tổn thất do ì hành động tổn thất chung gây ra cho tàu và hàng hóa trong một chuyến đi trên biển, nhằm bảo vệ lợi ích của tất cả các bên (Chủ tàu, chủ hàng). Do đó mỗi bên phải cùng nhau gánh chịu Tổn thất chung khác với tổn thất riêng (Particular average) là loại tổn thất chỉ liên quan đến lợi ích riêng của chủ tài sản nào đó (Chủ tàu hay chủ hàng) trong chuyến đi chung trên biển và người này phải tự mình gánh chịu mà không đòi hỏi được các chủ tài sản khác cùng đóng góp. Tổn thất chung bao gồm: 1. Hy sinh tổn thất chung (General average sacrifices): Là những thiệt hại vật chất của: - Tàu: Do dập tắt đám cháy trên tàu, chặt bỏ thiết bị vật dụng bị đổ nát, động cơ tàu bị hỏng do chạy máy quá giới hạn cho phép để vượt cạn,... - Hàng: Vứt bỏ hàng để làm nhẹ tàu, hàng ngấm ướt do dập đám cháy trên tàu, hư hỏng khi phải dỡ hàng tại cảng lánh nạn... 2. Chi phí tổn thất chung (General average expenditures) Bao gồm các chi phí cứu hộ (Phí lai dắt, phí sang mạn hàng,...), chi phí tại cảng lánh nạn (Phí vào và rời cảng, phí dỡ hàng, phí sửa chữa tàu, chi phí lương bổng thuyền viên trong thời gian tàu lưu tại cảng lánh nạn,...) và các chi phí khác có liên quan (Phí giám định, phí tính toán phân chia đóng góp tổn thất chung,...) Tổn thất chung là một sự cố hàng hải thường xảy ra và cách giải quyết khá phức tạp đòi hỏi tính chính xác và có thời gian. Vì thế, trước đây rất lâu người ta đã cố gắng soạn thảo và áp dụng thống nhất các văn bản luật pháp về tổn thất chung như: Quy tắc York-Antwerp 1924, quy tắc York-Antwerp 1950 Hiện nay các nước thống nhất sử dụng quy tắc York-Antwerp 1994 (York-Antwerp Rules 1994) mà nội dung gồm 7 quy tắc từ A đến G và 22 điều khoản nhằm diễn giải rõ ràng các trường hợp tổn thất chung, các hy sinh và chi phí tổn thất, cách tính toán đóng góp tổn thất chung và thủ tục tiến hành.
General average act. Hành động tổn thất chung	Theo diễn giải của Quy tắc A York-Antwerp 1994 được quốc tế công nhận phổ biến: Được coi là hành động tổn thất chung chỉ khi nào hành động ấy có chủ định (Intentionally) và hợp lý (Reasonably) vì sự an toàn chung (Common safety) khi gặp hiểm họa, đã gây ra những hy sinh và phí tổn bất thường nhằm bảo vệ tài sản thoát khỏi hiểm họa trong một chuyến đi chung trên biển. Thí dụ: - Vứt bỏ hàng để làm nhẹ tàu. - Tự nguyện đưa tàu vào cạn để tránh tai nạn. - Bơm nước vào hầm hàng để dập tắt lửa - Đưa tàu vào cảng lánh nạn để cứu chữa...
General average clause Điều khoản tổn thất chung	Điều khoản trong hợp đồng thuê tàu hoặc vận đơn quy định nơi và quy tắc xử lý tổn thất chung (thường áp dụng quy tắc York-Antwerp)
General average deposit Tiền ký quỹ tổn thất chung	Khi xảy ra trường hợp tổn thất chung, chủ tàu có quyền yêu cầu người nhận hàng đóng một số tiền ký quỹ nào đó trước khi nhận hàng, làm cơ sở bảo đảm việc chi trả phần phải đóng góp tổn thất chung (general average contribution). Tiền ký quỹ được đưa vào tài khoản liên doanh của chủ tàu và chủ hàng. Người đóng tiền ký quỹ sẽ nhận được biên nhận làm bằng chứng (deposit receipt) Số tiền ký quỹ kể cả tiền lãi của nó sẽ do những chuyên viên tính tổn thất chung (average adjuster) sử dụng để chi trả tổn thất chung và/hoặc tổn thất riêng, và/hoặc các phí khác. Nếu số tiền ký quỹ vượt quá mức đóng góp thì số dư thừa sẽ được hoàn trả cho người nộp. Cũng có một số trường hợp, chủ tàu chấp nhận người nhận hàng (hoặc công ty bảo hiểm lô hàng) làm giấy bảo đảm chi trả mà không phải nộp tiền ký quỹ (Letter of guarantee)
General cargo Hàng bách hóa	Là các loại hàng thông thường, được đóng thành đơn vị: thùng, kiện, hòm, bó, sọt, bình, vại để bốc xếp, vận chuyển được an toàn và tiện lợi. Còn được viết tắt là Generals Cách bốc dỡ và công cụ bốc dỡ hàng bách hóa rất khác biệt với cách bốc dỡ và công cụ bốc dỡ hàng rời là loại hàng không bao bì được chở trần (Bulk cargo) Khoang chứa hàng bách hóa thường chiếm nhiều dung tích hơn khoang chứa hàng rời vì nó bao gồm cả bao bì hàng hóa và khoảng trống chất xếp (Broken stowage)
General purpose container	Container đa dụng, dùng để chở hàng bách hóa.

Gross charter or gross terms or liner terms Thuê tàu theo điều kiện rộng hay thuê theo điều kiện tàu chỢ	Theo cách thuê này, người thuê tàu chỉ phải trả tiền cước chuyên chở mà không phải gánh chịu thêm loại phí nào khác có liên quan. Chủ tàu sẽ phải gánh chịu ngoài phí khai thác con tàu ra, các loại phí bốc dỡ hàng, phí kiểm kiện, cảng phí... Các điều kiện thuê này được áp dụng phổ biến trong thuê tàu chỢ nên còn được gọi là Thuê theo điều kiện tàu chỢ Ngược lại với cách thuê theo điều kiện rộng là cách thuê theo điều kiện hẹp (Net charter), quy định người thuê phải gánh chịu phí bốc / dỡ và chất xếp hàng (Free in and out and free stowed to the ship) nhưng không bao gồm cảng phí. Các thuật ngữ Gross charter và Net charter chỉ thường được sử dụng ở Hoa Kỳ.
Gross Tonnage (GT) Dung tích (dung tải) toàn phần	Theo Điều 7 của công ước về dung tải (Tonnage) 1969 và có hiệu lực từ 1982, dung tích toàn phần áp dụng cho các tàu biển có chiều dài bằng hoặc hơn 24m thay thế cho dung tích đăng ký toàn phần (Gross Register Tonnage) trước kia và bao gồm toàn bộ không gian khép kín của tàu, được đo theo một công thức quy định: - Dung tích toàn bộ các hầm chứa hàng hoặc buồng chứa hành khách nếu có. - Dung tích buồng máy - Dung tích toàn bộ các kho chứa nhiên liệu, nước ngọt và thực phẩm. - Dung tích buồng ăn, buồng ngủ của lạc bộ thuyền viên. - Dung tích buồng hải đồ và điện báo thông tin, nhưng không bao gồm dung tích buồng lái, buồng vệ sinh và lối đi lại, dung tích đáy đôi. Đơn vị đo dung tích tàu là m ³ (đơn vị đo dung tích đăng ký cũ: 1RT = 100 cubic feet)
Gross weight Trọng lượng (hàng) cả bì	Là tổng trọng lượng hàng chuyên chở (Cargo gross weight) bao gồm trọng lượng tịnh của hàng hóa (Cargo net weight) và trọng lượng của bao bì (Cargo package weight)
Groupage Bill of lading (Master bill of lading) Vận đơn gộp chỢn hàng (vận đơn người chuyên chỢ thực)	Là vận đơn do người chuyên chỢ thực cấp cho người giao nhận kiêm người gom hàng đã thuê trọn container để gửi hàng lẻ của nhiều chủ hàng đến cùng một cảng đích. Mỗi chủ hàng lẻ được nhận riêng một vận đơn gom hàng (House bill of lading) để làm bằng chứng giao nhận hàng.
(Back to top)	
Hague Rules Quy tắc Hague	Là quy tắc luật pháp chi phối vận chuyển hàng đường biển, quy định quyền lợi và trách nhiệm của chủ tàu, chủ hàng dựa trên công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc luật pháp liên quan đến vận đơn (The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bill of lading), được ký kết tại Brussels, ngày 25/8/1924. Quy tắc đã được hơn 60 quốc gia phê chuẩn và áp dụng.
Hague - Vixby Rules Quy tắc Hague Vixby 1928)	Là quy tắc Hague được bổ sung và sửa đổi bởi nghị định thư 1968 (Protocol Quy tắc Hague Vixby 1928) Về cơ bản, điều khoản về quyền lợi và trách nhiệm của chủ tàu, chủ hàng trong quy tắc Hague Vixby không có gì thay đổi so với quy tắc Hague.
Hamburg Rules Quy tắc Hamburg	Là quy tắc luật pháp chi phối hợp đồng vận tải đường biển, dựa trên công ước Hamburg (Hamburg Convention) ký kết ngày 31/3/1978 tại Hamburg và có hiệu lực từ 1/1/1992 Quy tắc này là kết quả đấu tranh của nhóm 77 nước đang phát triển nhằm mục đích thay thế quy tắc Hague và có nhiều tiến bộ, công bằng hơn khi quy định quyền lợi và trách nhiệm của chủ tàu, chủ hàng. Tuy nhiên, hiện nay quy tắc Hamburg vẫn chưa được 1 số nước có đội tàu chỢ thuê phát triển mạnh tán thành và áp dụng.
Harbour dues Cảng phí	Số tiền mà chủ tàu phải nộp cho quản lý cảng về sử dụng cảng trong việc kinh doanh.
Hague Rules Quy tắc Hague	Là quy tắc luật pháp chi phối vận chuyển hàng đường biển, quy định quyền lợi và trách nhiệm của chủ tàu, chủ hàng dựa trên công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc luật pháp liên quan đến vận đơn (The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bill of lading), được ký kết tại Brussels, ngày 25/8/1924. Quy tắc đã được hơn 60 quốc gia phê chuẩn và áp dụng.
Head Charter or Head Charter - Party Hợp đồng gốc	Là hợp đồng thuê tàu đầu tiên được ký kết giữa chủ tàu và người thuê. Thuật ngữ được dùng để phân biệt với hợp đồng thuê tàu thứ cấp được ký kết giữa người thuê tàu và người thứ ba, khi cho thuê lại tàu (sublet)
Heavy lift Hàng nặng quá cỡ	Chỉ loại hàng mà trọng lượng vượt quá mức nâng thông thường do tàu quy định và bị buộc phải sử dụng thiết bị nâng hàng riêng để bốc, dỡ (heavy lift)

	crane or heavy lift derrick)
Hire money or Hire Tiền thuê tàu định hạn.	Được tính trên cơ sở bao nhiêu tiền/ngày cho cả tàu hoặc tấn trọng tải/tháng tùy thỏa thuận và thường được trả trước theo định kỳ tháng hoặc quý
Hold (Cargo hold) Hầm hàng, Khoang hàng	Là nơi chất xếp, chứa và bảo quản hàng hóa của con tàu trong quá trình vận chuyển. Tùy tính chất hàng chuyên chở mà hầm hàng được cấu tạo và trang bị thích hợp thành các loại: Hầm hàng khô (Dry cargo hold); hầm hàng rời (Bulk cargo hold); hầm mát, lạnh và đông sâu (Chilled, cold and deep-freeze hold), hầm cách nhiệt (Insulated hold), hầm quặng (Ore hold),... Điều kiện hầm hàng về trang thiết bị, về vệ sinh, về thông gió, ...tốt, xấu là một trong những nhân tố ảnh hưởng lớn đến gìn giữ phẩm chất hàng hóa trong quá trình vận chuyển.
Hold cleaning Dọn vệ sinh hầm hàng	Việc làm sạch hầm hàng là nhiệm vụ của tàu trước khi nhận xếp và chở lô hàng mới.
Hull insurance Bảo hiểm thân tàu	Bảo hiểm thân tàu bao gồm các đối tượng: Vỏ tàu, máy tàu và trang thiết bị của tàu Theo điều kiện của Hiệp hội bảo hiểm London, các rủi ro chính được bảo hiểm là: - Tai nạn lúc bốc / dỡ hàng và tiếp nhiên liệu. - Thiên tai gây ra như: Động đất, núi lửa phun, gió lốc, sét đánh,... - Tàu mắc cạn, bị lật hoặc bị đắm, mất tích. - Tàu đâm va tàu khác hoặc đâm va vật thể cố định (Trang thiết bị cầu cảng... kể cả tầng băng) - Nổ trên tàu, nổ nồi hơi, gãy trục máy hoặc do khuyết tật ngầm của vỏ hay máy tàu. - Hư hỏng do sơ suất bất cẩn của thuyền trưởng, sĩ quan, thuyền viên, hoa tiêu hay thợ sửa chữa tàu mà những người này không phải là người được bảo hiểm. - Đóng góp hi sinh và chi phí tổn thất chung. - Chi phí hợp lý và cần thiết nhằm cứu chữa tàu và hạn chế tổn thất. Nhưng cần lưu ý: Các tổn thất nói trên không có nguyên nhân do sự thiếu cẩn mẫn của người được bảo hiểm, chủ tàu hoặc người quản trị tàu. Các trường hợp mà người bảo hiểm được miễn trách bồi thường gồm có: - Tàu không đủ tính năng hàng hải. - Hàng động ác ý hoặc sơ suất bất cẩn của người được bảo hiểm - Rủi ro chiến tranh. - Rủi ro đình công. Tuy nhiên, tùy theo yêu cầu của mình mà người được bảo hiểm có thể sửa đổi hoặc bổ sung một vài điều kiện của Hiệp hội bảo hiểm London, với sự thỏa thuận của người bảo hiểm Hợp đồng bảo hiểm thân tàu có thể được ký theo thời hạn 12 tháng hoặc theo chuyến nếu thời hạn dưới 3 tháng.
Husband (Ship's husband) Người chăm nom tàu	Là người thay mặt chủ tàu chăm nom quản lý con tàu (ví như người chồng của ì cô tàu)
<i>(Back to top)</i>	
ICC (International Chamber of Commerce) Phòng thương mại quốc tế	Là một tổ chức thương mại quốc tế phi chính phủ, thành lập từ năm 1919, tồn tại và phát triển qua nhiều giai đoạn lịch sử cho đến nay. Trụ sở đóng tại Paris (Pháp). Mục tiêu của Phòng Thương Mại Quốc Tế là phục vụ và thúc đẩy sự giao lưu hàng hóa, dịch vụ, tư bản giữa các nước trên cơ sở cạnh tranh công bằng, góp phần xây dựng trật tự kinh tế quốc tế. Phạm vi hoạt động của nó bao gồm nhiều lĩnh vực quan trọng như: Ngoại thương, du lịch, thanh toán quốc tế, vấn đề cạnh tranh, bảo vệ quyền lợi cho người tiêu dùng, quyền sở hữu công nghiệp, vấn đề trọng tài giải quyết tranh chấp...
Ice Clause Điều khoản đóng băng	Được ghi trong vận đơn hoặc hợp đồng thuê tàu, quy định người thuê và chủ tàu cùng nhau thỏa thuận giải pháp xử lý trường hợp tàu đến đến không vào được vì cảng đóng băng: thuyền trưởng có quyền điều tàu đến 1 cảng an toàn khác để dỡ hàng hoặc người thuê chọn cách lưu giữ tàu để đợi băng tan hay phá băng và chấp nhận chịu phạt dỡ chậm hàng hoặc lưu tàu nếu điều đó xảy ra.
Idle ship (Laid-up-ship) Tàu nằm không	Chỉ con tàu không có việc làm, phải nằm chờ trong khoảng thời gian nào đó.
IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) Quy tắc quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm đường biển	Do tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đề xuất áp dụng vào năm 1965 nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm đường biển. Nội dung của quy tắc bao gồm: Việc phân loại hàng nguy hiểm, cách đóng gói, quy định về nhãn hiệu, cách bốc dỡ, chất xếp và biện pháp xử lý trong quá trình vận chuyển. Chủ hàng có bốn phận đóng gói, dán nhãn và khai báo đầy đủ, chính xác bằng văn bản tình hình hàng hóa, còn người chuyên chở có bốn phận thực hiện đúng đắn, thích đáng các quy tắc vận chuyển nói trên. Theo IMDG Code, hàng nguy hiểm được phân thành 9 nhóm: - Nhóm 1: gồm các

	<p>chất nổ - Nhóm 2: gồm các chất khí (Khí nén, khí hóa lỏng) có thể gây cháy nổ, độc hại, ăn mòn... - Nhóm 3: chất lỏng dễ cháy - Nhóm 4.1: chất rắn dễ cháy - Nhóm 4.2: chất dễ bị bốc cháy - Nhóm 4.3: chất khi tiếp xúc nước có thể bốc khí cháy. - Nhóm 5.1: chất ô-xy hóa - Nhóm 5.2: chất peroxide hữu cơ - Nhóm 6: chất độc hại gây tổn thương hoặc tử vong khi tiếp xúc qua đường tiêu hóa hoặc hô hấp hoặc gây nhiễm qua da. - Nhóm 7: chất phóng xạ - Nhóm 8: chất ăn mòn - Nhóm 9: các chất nguy hiểm khác không thuộc các nhóm trên. Mỗi nhóm được chia thành nhiều loại hàng và mỗi loại hàng đều có nhãn hiệu với màu sắc biểu thị tính chất nguy hiểm, đòi hỏi yêu cầu riêng biệt về bốc dỡ, chất xếp, vận chuyển.</p>
Immediate rebate Giảm cước ngay	Chỉ việc giảm cước được thực hiện ngay khi gửi hàng do Hiệp hội vận tải ưu đãi chủ hàng, trên cơ sở hai bên đã ký một hợp đồng trung thực xác nhận chủ hàng sẽ ủy thác toàn bộ khối lượng hàng của mình cho các thành viên của Hiệp hội chuyên chở.
In Bulk Chở rời	Chỉ trạng thái những lô hàng chuyên chở không có bao bì, không được đóng thành chiếc, hòm, kiện, bao..như: Hạt ngũ cốc, quặng, than, phân bón, dầu mỏ...
In case Đóng bao	Chỉ trạng thái hàng hóa được chứa đựng trong bao bì thành kiện, hòm, thùng, hộp, ...trong quá trình bảo quản hoặc vận chuyển. Hàng đóng bao chủ yếu là hàng bách hóa (general cargo) như: Đồ dùng gia đình, máy móc và linh kiện, phương tiện vận tải, hàng dệt may, thực phẩm...
Independent line or Non-confermce line or outsider Hãng tàu độc lập hay hãng tàu ngoài Hiệp hội vận tải	Là những hãng tàu không tham gia Hiệp hội vận tải, đứng ra kinh doanh độc lập. Cạnh tranh giữa hãng tàu độc lập với các hãng tàu thuộc Hiệp hội vận tải thường xuyên xảy ra để giành ưu thế kinh doanh trên cùng tuyến đường vận chuyển.
Inducement cargo Lượng hàng tối thiểu	Là khối lượng hàng ít nhất do hãng tàu chợ quy định để con tàu chấp nhận ghé lấy hoặc trả hàng tại cảng nhằm bảo đảm lợi ích kinh doanh của mình.
Indicative seal Dấu phong	Dùng để niêm phong cửa container chứa hàng, chứng tỏ có bị vi phạm mở ra hay không
Incentive Tiền thưởng khuyến khích	Trong vận chuyển hàng bằng cotnainer, chủ tàu (Người chuyên chở) thường trích từ thu nhập cước phí một khoản tiền nhỏ (trên dưới 1%) để thưởng cho chủ hàng (Người gửi hàng) nhằm khuyến khích người này tiếp tục giao dịch với hãng tàu sau này. Tiền thưởng khuyến khích có thể được xem như tiền hoa hồng đại lý thuê tàu mà người chuyên chở trả cho người môi giới trong các giao dịch thuê tàu phổ thông (Thuê chuyển, định hạn hay tàu chợ)
Insitute clauses Điều kiện bảo hiểm của Hiệp hội bảo hiểm London	Là những điều kiện bảo hiểm do ì Ủy ban kỹ thuật và điều khoản của Hiệp hội những công ty bảo hiểm London (Technical and Clauses Committee of the Institute of London underwriters) soạn thảo, có sự tán thành của Liên đoàn bảo hiểm Lloyd's. Điều kiện bảo hiểm hàng chuyên chở (Institute Cargo Clauses) ban hành ngày 01/01/1963 gồm có: Điều kiện miễn bảo hiểm tổn thất riêng FPA (Free from particular average), điều kiện có bảo hiểm tổn thất W.A (With particular average), điều kiện bảo hiểm chiến tranh (War risks), điều kiện bảo hiểm đình công (Strikes). Bắt đầu từ 01/01/1982, Hiệp hội bảo hiểm London sửa chữa và bổ sung, ban hành điều kiện bảo hiểm mới gồm có: Điều kiện bảo hiểm C (Institute Cargo Clauses C) thay thế cho điều kiện FPA, điều kiện bảo hiểm B (Institue Cargo Clauses B) thay thế cho điều kiện W.A, điều kiện bảo hiểm A (Institute Cargo Clauses A) thay thế cho điều kiện A.R và các điều kiện chiến tranh (Institute War Clauses Cargo), điều kiện đình công (Institute Strikes Clauses Cargo). Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa này được áp dụng rộng rãi tại Anh và được nhiều nước khác trên thế giới tham khảo và vận dụng. Instituter Cargo Clauses (A) Điều kiện bảo hiểm hàng hóa (A) của Hiệp hội Anh. A.Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về 1. Mọi rủi ro mất mát hay hư hại của đối tượng được bảo hiểm trừ các trường hợp miễn trừ. 2.Chi phí tổn thất chung và cứu hộ được tính toán và các định phù hợp với hợp đồng thuê tàu và/hoặc luật lệ điều chỉnh. 3. Mở rộng việc bồi thường cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản ì Hai tàu đụng nhau cùng có lỗi của hợp đồng thuê tàu. B. Các trường hợp loại trừ của điều kiện bảo hiểm (A) gồm có: 1. Tổn thất hoặc phí tổn có thể quy cho cách hành xử xấu cố ý của người được bảo hiểm; rò cháy

	<p>thông thường, hao hụt thông thường và hoa mòn thông thường của đối tượng được bảo hiểm tổn thất do bao bì thiếu sót, hoặc không thích hợp tổn thất và phí tổn do khuyết tật vốn có của đối tượng được bảo hiểm tổn thất hoặc phí tổn gần nhất do chậm trễ cho dù chậm trễ ấy bắt nguồn từ một rủi ro được bảo hiểm tổn thất hoặc phí tổn do không còn khả năng trả nợ hoặc thiếu hụt tài chính của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người điều hành tổn thất và phí tổn do vũ khí nguyên tử hoặc phóng xạ. 2. Tổn thất hoặc phí tổn do tàu không đủ tính năng hàng hải, không thích hợp cho vận chuyển container an toàn. 3. Tổn thất hoặc phí tổn gây ra bởi nội chiến, chiến tranh cách mạng, nổi dậy hoặc bạo hành quần chúng hoặc hành động thù địch bởi hoặc do 1 thế lực tham chiến bắt giữ, tịch thu, câu lưu hoặc câu thúc hoặc hậu quả của mưu đồ ấy (Trừ cướp biển) do mìn, thủy lôi hoặc vũ khí khác trôi giạt. 4. Tổn thất hoặc phí tổn do: Đình công, bế xưởng của công nhân bạo động, bạo loạn của quần chúng hành động của kẻ khủng bố hoặc người nào bắt nguồn từ động cơ chính trị.</p>
<p>Institute Cargo Clauses (B) Điều kiện bảo hiểm hàng hóa(B) của Hiệp hội Anh</p>	<p>A. Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về: 1. Mất mát hoặc hư hại được quy hợp lý cho: Cháy hoặc nổ tàu hay phương tiện bị mắc cạn, lật úp hoặc đắm tàu hỏa trật đường ray, ô tô bị lật đắm va tàu khác hoặc vật thể bên ngoài trừ nước dờ hàng tại cảng gặp nạn động đất, núi lửa phun hoặc sét đánh. 2. Mất mát hoặc hư hại của đối tượng bảo hiểm do hy sinh tổn thất chung vớt (hàng) xuống biển hoặc nước biển cuốn hàng xâm nhập của nước biển, nước sông vào hầm hàng hoặc nơi chứa hàng. 3. Tổn thất toàn bộ của nguyên kiện rơi mất khi bốc hoặc dỡ hàng. 4. Chi phí tổn thất chung và cứu hộ được tính toán và xác định phù hợp với hợp đồng thuê tàu và / hoặc luật lệ điều chỉnh. 5. Mở rộng bồi thường cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản ì Hai tàu đụng nhau cùng có lỗi của hợp đồng thuê tàu. B. Các trường hợp loại trừ (Exclusion) của điều kiện bảo hiểm (B) gồm có: 1. Tổn thất hoặc phí tổn có thể quy cho cách hành xử xấu cố ý của người được bảo hiểm rò chảy thông thường, hao hụt thông thường, hao mòn thông thường của đối tượng được bảo hiểm tổn thất do bao bì thiếu sót hoặc không thích hợp tổn thất hoặc phí tổn gần nhất do chậm trễ cho dù chậm trễ ấy bắt nguồn từ rủi ro được bảo hiểm tổn thất hoặc phí tổn do không còn khả năng trả nợ hoặc thiếu hụt tài chính của chủ tàu, người thuê, người điều hành tổn thất và phí tổn do vũ khí nguyên tử hoặc phóng xạ. 2. Tổn thất hoặc phí tổn do tàu không đủ tính năng hàng hải, không thích hợp cho vận chuyển container an toàn. 3. Tổn thất hoặc phí tổn gây ra bởi nội chiến, chiến tranh cách mạng, nổi dậy hoặc bạo loạn quần chúng hoặc hành động thù địch bởi hoặc do 1 thế lực tham chiến bắt giữ, tịch thu, câu lưu hoặc câu thúc hoặc những hậu quả của mưu đồ ấy. 4. Tổn thất hoặc phí tổn do: đình công hoặc bế xưởng của công nhân bạo động, bạo loạn quần chúng hành động của kẻ khủng bố hoặc người nào bắt nguồn từ động cơ chính trị.</p>
<p>Institute Cargo Clauses (C) Điều kiện bảo hiểm hàng hóa (C) của Hiệp hội Anh</p>	<p>A. Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về: 1. Mất mát hoặc hư hại được quy hợp lý cho: Cháy hoặc nổ tàu hay phương tiện vận tải bị mắc cạn, lật úp hoặc đắm phương tiện vận tải trên bộ bị lật đổ hoặc trật ray đắm va tàu khác hoặc vật thể bên ngoài trừ nước dờ hàng tại cảng gặp nạn. 2. Mất mát hoặc hư hại của đối tượng bảo hiểm gây ra do hy sinh tổn thất chung vớt hàng xuống biển. 3. Chi phí tổn thất chung và cứu hộ được tính toán, xác định phù hợp với hợp đồng thuê tàu và luật lệ điều chỉnh 4. Mở rộng bồi thường cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản ì Hai tàu đụng nhau cùng có lỗi của hợp đồng thuê tàu. B. Các trường hợp loại trừ (Exclusions) của điều kiện bảo hiểm (C) gồm có: 1. Tổn thất hoặc phí tổn có thể quy cho cách hành xử xấu, cố ý của người được bảo hiểm rò chảy thông thường, hao hụt thông thường, hao mòn thông thường của đối tượng được bảo hiểm tổn thất do bao bì thiếu sót hoặc không thích hợp tổn thất hoặc phí tổn do khuyết tật vốn có của đối tượng được bảo hiểm tổn thất hoặc phí tổn gần nhất do chậm trễ ấy bắt nguồn từ 1 rủi ro được bảo hiểm tổn thất hoặc phí tổn do không còn khả năng trả nợ hoặc thiếu hụt tài chính của chủ tàu, người điều hành tổn thất do vũ khí nguyên tử và phóng xạ. 2. Tổn thất hoặc phí tổn do tàu không đủ tính năng hàng hải, không thích hợp cho vận chuyển container an toàn. 3. Tổn thất hoặc phí tổn gây ra bởi nội chiến, chiến tranh cách mạng, nổi dậy hoặc bạo loạn quần chúng hoặc hành động thù địch bởi hoặc do 1 thế lực tham chiến bắt giữ,</p>

	<p>tích thu, câu lưu hoặc câu thúc hoặc những hậu quả của mưu đồ ấy. 4. Tổn thất hoặc phí tổn do: đình công hoặc bể vỡ của công nhân bạo động, bạo loạn quần chúng hành động của kẻ khủng bố hoặc người nào bắt nguồn từ động cơ chính trị.</p>
<p>Institute Warranties Điều kiện cam kết của Hiệp hội bảo hiểm Anh</p>	<p>Nghĩa vụ do Hiệp hội những người bảo hiểm London đặt ra cho người được bảo hiểm cam kết không đưa tàu được bảo hiểm đến một số vùng biển bị loại trừ, được coi là có nhiều rủi ro tai nạn hàng hải. Ranh giới địa dư của vùng biển này (Institute warranty limits) được xác định theo kinh độ, vĩ độ trên bản đồ.</p>
<p>Insurable value Giá trị bảo hiểm</p>	<p>Là giá trị tài sản được ghi trong hợp đồng bảo hiểm (Đơn bảo hiểm hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm). Giá trị bảo hiểm một lô hàng CIF thông thường bao gồm: * C (Cost): Giá hàng tại cảng gửi * I (Insurance premium): Phí bảo hiểm * F (Freight): Cước chuyên chở Nhưng tùy theo yêu cầu của người được bảo hiểm, giá trị bảo hiểm có thể tăng thêm 10% lãi suất dự thu và trở thành: CIF + 10% CIF</p>
<p>Insured risks Rủi ro được bảo hiểm</p>	<p>Là những rủi ro được người bảo hiểm chấp nhận bảo hiểm theo những điều kiện quy định và chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất do các rủi ro được bảo hiểm gây ra: * Rủi ro được bảo hiểm được chia làm 2 loại: 1. Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện thông thường, bao gồm: Thiên tai (Act of God), tai nạn (hiểm họa) của biển (Perils of the sea) và rủi ro phụ, khách quan (Extraneous risks). 2. Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện đặc biệt, bao gồm: Chiến tranh (War risks) và đình công (Strikes riots & civil commotions). Loại này chỉ được bảo hiểm đi kèm với các điều kiện bảo hiểm thông thường chứ không được nhận bảo hiểm riêng một mình. Ngoài hai loại rủi ro được bảo hiểm nói trên, còn có loại rủi ro bị loại trừ hoàn toàn, không được nhận bảo hiểm (Excluded risks), bao gồm: hành xử xất cổ ý hoặc sai lầm của người được bảo hiểm (Willfu misconduct or default of the insured) rò chảy, hao hụt hoặc hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm (Ordinary leakage, loss of weight or wear & tear of the subject-matter insured) khuyết tật vốn có của đối tượng bảo hiểm (Inherent vice) bao bì thiếu sót hoặc không thích hợp (Improper packing) chậm trễ hoặc mất thị trường (Delay or loss of market) tàu không đủ tính năng hàng hải (Unseaworthiness) vi phạm luật lệ xuất nhập khẩu hoặc vận tải không có khả năng trả nợ của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người điều hành.</p>
<p>Insured amount Số tiền bảo hiểm</p>	<p>Người được bảo hiểm, bảo hiểm tài sản của mình bằng một số tiền nhất định mà không nhất thiết căn cứ theo giá trị thực tế của nó. Số tiền bảo hiểm thường thấp hơn giá trị tài sản được bảo hiểm và khi xảy ra tổn thất, số tiền bồi thường sẽ tính tương ứng với tỷ lệ của số tiền bảo hiểm với giá trị tài sản bảo hiểm.</p>
<p>International Maritime Organization (IMO) Tổ chức hàng hải quốc tế</p>	<p>Ngày 06/3/1948, ì Tổ chức tư vấn hàng hải liên chính phủ IMCO (International Governmental Maritime Consultative Organization), là tiền thân của tổ chức hàng hải quốc tế IMO được thành lập tại Geneva với mục đích trước tiên là xây dựng ì Công ước bảo đảm an toàn sinh mệnh người trên biển cả và sau đó từng bước mở rộng đến các lĩnh vực hoạt động hàng hải khác... Ngày 22/5/1982 tổ chức IMCO đổi thành tổ chức IMO hiện nay, bao gồm hơn 155 nước thành viên (Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên thứ 126 từ ngày 12/6/1984) và 2 quan sát viên là Hongkong và Macao. Cơ cấu tổ chức của IMO gồm có: Ban tư vấn (Consultative committee), Ban an toàn hàng hải (Maritime Safety Committee), Ban pháp luật (Legal Committee), Ban bảo vệ môi trường (Marine Environment Protection Committee) ...Hoạt động của các Ban này đã góp phần không nhỏ vào bảo đảm an toàn và phát triển ngành hàng hải thế giới.</p>
<p>Intermodal transport or combined transport or multimodal transport Vận tải đa phương thức hay vận tải hỗn hợp</p>	<p>Là cách vận chuyển hàng hóa mà trong quá trình đi suốt có sự tham gia phối hợp từ 2 phương thức vận tải trở lên. Thí dụ: Phối hợp giữa đường biển hàng không đường ô tô,...Chủ hàng (Người gửi hàng) và người vận tải đa phương thức MTO hay CTO (Multimodal or combinded transport operator) thỏa thuận cùng nhau ký kết một hợp đồng vận tải quy định các điều kiện chuyên chở và một giá cước chung cho toàn tuyến vận chuyển. Người vận tải đa phương thức đảm trách vận chuyển đi suốt kể cả việc chuyển tải dọc đường, ký kết các hợp đồng vận tải phụ (Subcontract of carriage) với các chủ phương tiện vận tải trên từng cung đường và chịu trách nhiệm bồi thường tổn</p>

	<p>thất hàng hóa hoặc giao hàng chậm trễ. Vận tải đa phương thức có ưu điểm góp phần tăng nhanh tốc độ vận chuyển, rút ngắn thời gian và chi phí chuyển tải, giảm bớt thủ tục giấy tờ nhưng có nhược điểm: tổ chức vận chuyển khá phức tạp, quy tắc luật pháp quốc tế về vận tải đa phương thức chưa áp dụng thống nhất. Tháng 8/1950 công ước quốc tế về vận tải đa phương thức do IMO và UNCTAD soạn thảo tuy đã được 83 nước thành viên Liên hiệp quốc thông qua nhưng đến nay chưa có hiệu lực vì số lượng quốc gia phê duyệt chưa đủ theo thủ tục. Do đó, người ta tạm thời sử dụng bản ì Quy tắc thống nhất về chứng từ vận tải liên hợp (Uniform Rules for a combined transport document) do Phòng Thương Mại Quốc Tế soạn thảo (Văn kiện 481 công bố ngày 01/01/1992) và được UNCTAD tán thành làm cơ sở luật pháp cho việc lập 2 loại chứng từ vận tải liên hợp : COMBIDOC do tổ chức hàng hải quốc tế và Bantic soạn thảo và vận đơn hỗn hợp FBL (FIATA Bill of Lading) do Hiệp hội giao nhận quốc tế FIATA soạn thảo. Hai loại chứng từ này giống nhau về các điều khoản cơ bản nhưng cũng có một vài quy định chi tiết khác nhau cần lưu ý khi sử dụng.</p>
<p>Internatinal Load Line Certificate Giấy chứng nhận quốc tế mức chuyên chở (Giấy chứng quốc tế tải trọng)</p>	<p>Do tổ chức quản lý hàng hải hoặc tổ chức xếp hạng tàu, được ủy quyền cấp phát cho tàu hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế. Giấy chứng nhận ghi các chi tiết về mức chuyên chở và mạn khô của con tàu theo như quy định của Công ước quốc tế về mức chuyên chở tàu biển (Internatinal Con-vention on Load Line).</p>
<p>International Tonnage Certificate Giấy chứng quốc tế trọng tải (tàu)</p>	<p>Do tổ chức quản lý hàng hải quốc gia hoặc tổ chức xếp hạng tàu được ủy quyền cấp phát cho tàu hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế, phù hợp với Công ước quốc tế quy định về trọng tải, kích thước tàu biển (International Convention of Tonnage Mea-surement of ships). Giấy chứng có ghi dung tích, trọng tải toàn phần và cấu trúc các khoang hầm của con tàu.</p>
<p>Itinerary (Sailing list) Lịch tàu chạy</p>	<p>Là bản thông báo về thời gian và chuyển đi cụ thể ghé qua các cảng làm hàng của các con tàu hoạt động chuyên chở theo định tuyến (tàu chợ, tàu container).</p>
<p>J (Back to top)</p>	
<p>Jettison Vứt hàng xuống biển</p>	<p>Là hành động cố ý ném bỏ hàng khỏi tàu để tránh một hiểm họa thực tế đang đe dọa sinh mệnh và tài sản trên tàu Quy tắc 2 của York-Antwerp 1994 nêu rõ: Tổn thất cho tàu và/hoặc hàng do việc vứt hàng xuống biển vì an toàn chung kể cả tổn thất do nước biển tràn vào khi mở hầm hàng để vứt hàng xuống biển cũng được nhận là tổn thất chung. Tuy nhiên, hàng bị vứt xuống biển và được nhận là hy sinh tổn thất chung phải là hàng được chất xếp đúng quy định kỹ thuật trong hầm hàng. Nếu là hàng xếp trên boong thì hàng này cũng phải phù hợp với tập quán thương mại cho phép xếp trên boong mới được nhận là hy sinh tổn thất chung Riêng hàng bị vứt xuống biển do nguyên nhân khuyết tật vốn có của bản thân hàng hoặc do thiếu sót của chủ hàng, người gửi hàng (Biến đổi phẩm chất đe dọa đến an toàn chung) sẽ không được nhận là hy sinh tổn thất chung</p>
<p>Joint service Liên doanh chuyên chở</p>	<p>Là việc liên kết cùng nhau kinh doanh chở thuê trên một tuyến đường cụ thể nào đó của 2 hoặc nhiều hãng tàu bằng cách mỗi bên góp một số tàu vào hoạt động nhưng không chung vốn tàu như tổ chức Cong-xoọc-xiômk (Consortiums).</p>
<p>K (Back to top)</p>	
<p>Keel Sống đáy tàu</p>	<p>Là cấu trúc thấp nhất làm chỗ dựa cho khung xương của con tàu</p>
<p>Knot (Kn) Hải lý / giờ (phút)</p>	<p>Là đơn vị đo tốc độ của tàu thuyền. Hải lý / giờ quốc tế (International nautical knot) bằng 1.852 m/giờ.</p>
<p>L (Back to top)</p>	
<p>Labels of dangerous goods Nhãn hiệu hàng nguy hiểm</p>	<p>Được dùng trong vận chuyển hàng hóa để biểu thị tính chất nguy hiểm của nó bằng hình vẽ và những ký hiệu đặc biệt. Theo ì Quy tắc vận chuyển hàng nguy hiểm (IMDG Code) thì chủ hàng (Người gửi hàng) có trách nhiệm dán nhãn hiệu hàng nguy hiểm chính xác và đúng mẫu quy định tại một hoặc hai nơi dễ nhìn thấy nhất trên kiện hàng hoặc container nhằm thông tin cảnh báo việc vận chuyển, bảo quản và bốc dỡ hàng phải hết sức thận trọng và áp</p>

	dụng biện pháp thích hợp.
Lashings Dây buộc, dây chằng.	Dùng để giữ hàng hóa hoặc container không di dịch khi tàu chạy.
Latent defect Khuyết tật ẩn dấu (ẩn tì)	Chỉ khuyết điểm hoặc thiếu sót của tàu mà người ta không phát hiện được mặc dù có sự kiểm tra xem xét cẩn thận, thích đáng (Due diligence). Theo quy tắc Hague 1924 khi tàu không đủ tính năng hàng hải do khuyết tật ẩn dấu gây ra thì người chuyên chở sẽ được miễn trách nhiệm bồi thường tổn thất.
Lay/can (laydays/cancelling date) Ngày tàu đến cảng bốc hàng/ngày hủy hợp đồng	Chỉ tàu phải đến cảng để sẵn sàng nhận hàng đúng ngày quy định để nhận hàng (Laydays not to commence before...) và người thuê tàu phải có hàng sẵn sàng để giao vào lúc ấy. Nếu tàu đến sớm hơn thì người thuê tàu không chịu trách nhiệm về việc hàng hóa chưa sẵn sàng. Nếu vì bất cứ lý do nào mà tàu đến chậm hơn ngày hủy hợp đồng (Cancelling date) thì người thuê có quyền đơn phương hủy hợp đồng mà không chịu bất cứ trách nhiệm nào. Trong trường hợp thuê tàu, người ta thường tách việc tàu đến cảng bốc hàng và việc hủy hợp đồng thành hai điều khoản riêng biệt (Loading, discharging clause and cancelling clause) nhằm làm rõ hơn trách nhiệm của chủ tàu phải đưa tàu đến cảng nhận hàng đúng thời gian quy định và quyền của người thuê tàu hủy hợp đồng vận tải đã ký nếu tàu không đến cảng bốc đúng ngày quy định. Từ Laydays, ngoài cách hiểu như trên, còn có nghĩa là: những ngày được dành cho bốc/dỡ hàng hay thời gian bốc/dỡ hàng (laytime) như dưới đây.
Laydays or laytime Số ngày bốc/dỡ hàng hay thời gian bốc/dỡ hàng	Là số ngày hoặc thời gian mà hợp đồng thuê tàu qui định cho người thuê tàu được sử dụng để bốc và dỡ hàng tại cảng khẩu có liên quan (Time allowed for loading and discharging). Tùy theo thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê, thời gian bốc và dỡ hàng có thể có hai cách quy định: 1. Quy định chung chung, không dứt khoát. Thí dụ: - Bốc / dỡ theo mức nhanh thường lệ của cảng (With customary quick despatch = CQD) - Bốc / dỡ nhanh theo khả năng tàu tiếp nhận và giao hàng (As fast as the ship can receive and deliver). Cách quy định này không kèm theo quy định thưởng phạt bốc / dỡ nhanh, chậm. 2. Quy định rõ, dứt khoát thời gian bốc dỡ bằng một số ngày hay mức bốc / dỡ bằng bao nhiêu tấn cho một ngày. Thí dụ: - Thời gian cho bốc hàng là 10 ngày... (10 running days for loading). - Mức bốc hàng cho cả tàu / ngày là 800 MT (Loading at a rate of 800 metric-tons per day and ship). - Mức bốc hàng cho mỗi máng / ngày là 100 MT (Loading at a rate of 100 metric-tons per day and hatch). Cách quy định này thường kèm theo quy định thưởng phạt bốc, dỡ nhanh, chậm. Ngày bốc / dỡ hàng tùy theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu mà có thể được quy định tính toán bằng: a. Ngày niên lịch (Calendar days) hay ngày liên tục (Consecutive or running days): Dài 24 tiếng đồng hồ bắt đầu từ 0 giờ nửa đêm này đến 24 giờ nửa đêm sau, không phân biệt ngày làm việc, ngày nghỉ hay ngày lễ. Cách tính này có lợi cho chủ tàu vì nó rút ngắn thời gian bốc / dỡ hàng của tàu tại cảng bốc / dỡ. b. Ngày làm việc (Working days) do nhà chức trách địa phương hoặc tập quán cảng bốc / dỡ quy định loại trừ những ngày nghỉ và ngày lễ (Non-working days and holidays excluded). Thông thường, phần lớn các cảng trên thế giới quy định ngày làm việc dài 24 tiếng đồng hồ bắt đầu từ 0 giờ nửa đêm này đến 24 giờ nửa đêm sau bất kể công việc bốc dỡ hàng có sử dụng hết hoặc không hết thời gian. Nhưng cũng có 1 số cảng quy định ngày làm việc không dài 24 giờ, thí dụ: Ở các nước Trung Mỹ, ngày làm việc của các cảng khẩu dài 8 tiếng đồng hồ từ thứ hai đến thứ sáu và chỉ dài 4 tiếng đồng hồ vào thứ bảy vì ngày nghỉ cuối tuần bắt đầu từ 11 giờ trưa ngày thứ bảy. Do đó quy định rõ ì ngày làm việc 24 tiếng đồng hồ là để có sự nhìn nhận thống nhất, tránh hiểu lầm. Hơn nữa, người ta có thể thỏa thuận thêm: đó là ì Ngày làm việc 24 tiếng liên tục (Working days of 24 consecutive hours). Như vậy, có nghĩa là ngày bốc dỡ là ngày làm việc 24 giờ, và bốc/dỡ được tiến hành liên tục cả ngày lẫn đêm. c. Thời tiết tốt xấu cũng ảnh hưởng đến thời gian bốc/dỡ. Do đó, người ta quy định: Ngày thời tiết tốt cho làm hàng (Weather permitting days) mới được tính vào thời gian bốc dỡ. Thời tiết xấu gây trở ngại cho bốc/dỡ như: Mưa, bão, gió to, sóng to, động đất... thì thời gian ấy sẽ không được tính vào số ngày bốc / dỡ. Trong hợp đồng thuê tàu, cần có những quy định chính xác, rõ ràng về thời gian bốc / dỡ hàng vì nó có liên quan mật thiết đến lợi ích của chủ tàu và người thuê. Thí dụ: - Hàng được bốc và dỡ trong vòng 20 ngày làm

	việc thời tiết tốt (cho phép), không kể Chủ nhật, ngày lễ ở hai đầu trừ khi có sử dụng (Cargo to be loaded and discharged in 20 weather working days both ends, Sundays holidays excluded unless used). - Hàng được bốc theo mức 2500 MT và dỡ theo mức 2100 MT cho mỗi ngày làm việc thời tiết tốt không kể chủ nhật và ngày lễ cho dù có sử dụng (Cargo to be loaded at a rate of 2100MT and discharged at a rate of 2100 MT per weather working day, Sundays holidays excepted even if used).
Lease contract or Lease Hợp đồng thuê mướn	Hợp đồng thuê mướn là văn bản pháp lý được ký giữa người cho thuê (Lessor) và người thuê (Lessee). Hợp đồng thuê mướn chứa đựng những điều khoản thông thường của một hợp đồng kinh tế quy định nghĩa vụ và trách nhiệm của 2 bên đương sự, đối tượng thuê mướn có thể là nhà phố, đất đai, công cụ sản xuất, công cụ vận tải kể cả container,...
Length over all (L.O.A) Chiều dài toàn phần (của tàu)	Khoảng cách từ điểm đầu mũi đến điểm cuối phía sau lái tàu.
Less than a container load (LCL) Hàng gởi lẻ container	Là lô hàng không đủ số hoặc trọng lượng để thuê trọn một container nên phải kết hợp cùng những lô hàng lẻ khác đóng chung vào một container gởi đi. Cách gởi này gọi là cách gởi hàng lẻ container.
Letter of indemnity Giấy bảo đảm Giấy bảo lãnh	Là văn bản của một người thứ ba (Người ngoài cuộc) đứng ngoài quan hệ của một hợp đồng mà cam kết bồi thường cho một bên ký kết về rủi ro tổn thất có thể xảy ra cho bên đó. Giấy bảo đảm, bảo lãnh thường cần đến trong các trường hợp sau đây: - Cam kết để nhận vận đơn sạch (hoàn hảo): Khi giao hàng xuất khẩu, đôi lúc xảy ra tình trạng thiếu sót bên ngoài hàng hóa mà thuyền trưởng có thể ghi chú vào vận đơn làm cho vận đơn có thể trở thành không sạch và không được ngân hàng chấp nhận thanh toán, người gửi hàng buộc phải thương lượng với thuyền trưởng và làm giấy bảo đảm, cam kết bồi thường tổn thất của người chuyên chở nếu người nhận hàng khiếu nại hàng không đúng như ghi trên vận đơn. Tuy nhiên, việc làm giấy bảo đảm này không được các tòa án quốc tế công nhận rộng rãi là hợp pháp, việc cam kết có thể gây hậu quả nặng nề nên người gửi hàng cần cân nhắc kỹ. - Bảo lãnh để nhận hàng: Vì vận đơn cần xuất trình cho tàu để nhận hàng nhưng không đến kịp lúc tàu đến giao hàng, người nhận bị buộc phải yêu cầu ngân hàng hỗ trợ làm giấy bảo lãnh để có thể nhận được hàng từ người chuyên chở (Banker's indemnity). - Bảo đảm đóng góp tổn thất chung: theo quy tắc York-Antwerp 1990, chủ hàng có tài sản trong chuyến tàu gặp tổn thất chung phải ký cam kết đóng góp tổn thất chung (Average bond) và ứng tiền đóng vào tài khoản chung để làm quỹ xử lý tổn thất chung, thì mới được nhận hàng của mình còn trên tàu. Nhưng nếu hàng hóa đã được bảo hiểm, chủ hàng sẽ yêu cầu công ty bảo hiểm đứng ra làm thư bảo lãnh (Letter of indemnity or letter of guarantee) gửi cho người chuyên chở để có thể nhanh chóng mang hàng về.
Letter of reservation Thư dự kháng	Là văn bản của người nhận hàng gửi cho thuyền trưởng thông báo mình bảo lưu, giữ quyền khiếu kiện hàng bị tổn thất đối với người chuyên chở khi phát hiện hàng hóa có dấu hiệu bị hư hại nhưng chưa rõ ràng (Damages non-apparent) nên không thể lập ngay giấy chứng nhận hàng hư hại hoặc biên bản giám định hàng hư hỏng tại hiện trường. Theo điều khoản 3 của Công ước Bruc-xen 1924 về vận đơn đường biển, thư dự kháng về hàng hư hại chưa rõ ràng (Bao bì xộc xệch, bị vấy bẩn, hướng chất xếp bị đảo lộn so với nhãn hiệu chỉ dẫn,...) phải được lập và trao cho thuyền trưởng hoặc đại diện người chuyên chở trong vòng 3 ngày kể từ ngày nhận hàng, trước khi mang hàng về. Nếu không, người chuyên chở sẽ từ chối xem xét bồi thường hàng bị tổn thất.
Lift on / lift off container ship (LO-LO container ship) Tàu container bốc dỡ qua mạn	Là loại tàu container thông thường, sử dụng loại cầu trang bị trên tàu hoặc cầu bờ để bốc hoặc dỡ hàng qua mạn tàu.
Light cargo Hàng nhẹ	Loại hàng có tỷ trọng thấp (Density), mỗi tấn trọng lượng chiếm trên 50 foot khối hay 1,415 m ³ , vì thế tuy con tàu đã có dung tích chứa đầy hàng nhẹ nhưng trọng tải an toàn tối đa của nó vẫn chưa sử dụng hết. Thí dụ: Bông xô,

	<p>hạt nhựa, lông vũ,... Do đó, để tận dụng dung tích và trọng tải của con tàu nhằm đạt được hiệu quả kinh tế cao nhất, người ta phải kết hợp khéo léo việc chất xếp hàng nhẹ cùng với hàng nặng (Heavy cargo) trong điều kiện cho phép.</p>
<p>Light displacement Lượng rẽ nước tàu rỗng</p>	<p>Là trọng lượng bản thân con tàu khi chưa chở hàng, lấy mức nước biển mùa hè thấp nhất (Light draft) làm tiêu chuẩn. Lượng rẽ nước tàu rỗng bao gồm: - Trọng lượng thân vỏ tàu. - Trọng lượng máy tàu. - Trọng lượng trang thiết bị và phụ tùng của tàu. - Trọng lượng nồi hơi - Trọng lượng nhiên liệu sót trong máy tàu và ống dẫn. - Trọng lượng nước sót trong nồi hơi và ống dẫn. - Trọng lượng nước la-canh sót trong ba-lat (Ballast).</p>
<p>Lighterage</p>	<p>1. Việc lỏng hàng. 2. Phí lỏng hàng. Là cách bốc hoặc dỡ hàng khi tàu không cập trực tiếp cầu bến, phải neo đậu ngoài cầu cảng và dùng sà lan (Lighter) để chuyển hàng hóa lên xuống tàu. Lỏng hàng xảy ra khi mức nước không cho phép tàu cập cầu an toàn hoặc khi cầu bến bị ùn tắc hoặc khi trên tàu có loại hàng đặc biệt mà tổ chức quản lý cảng buộc tàu phải bốc hoặc dỡ ngoài cầu cảng. Lỏng hàng sẽ làm tăng thêm chi phí bốc hoặc dỡ hàng (Phí lỏng hàng), cao hơn phí bốc/dỡ thông thường khi tàu bốc/dỡ trực tiếp tại cầu. Nói chung, trong nhiều hợp đồng thuê tàu hay vận đơn đường biển chủ tàu thường quy định nếu xảy ra lỏng hàng thì người thuê tàu (Chủ hàng) phải gánh chịu phí lỏng hàng kể cả những rủi ro do việc lỏng hàng gây ra.</p>
<p>Lighter aboard ship (Lash) or lighter carrier Tàu chở sà lan</p>	<p>Là loại tàu được thiết kế đặc biệt, có trọng tải và dung tích lớn (20000 - 30000 DWT) được trang bị cầu chuyên dùng có sức nâng khỏe để đưa sà lan hàng hóa lên xuống tàu và chở đi. Các sà lan này có sức chứa hàng khá lớn, miệng hầm được đậy kín và không trang bị động cơ tự hành mà phải dựa vào tàu kéo lai dắt vào bến để bốc hoặc dỡ lên bờ.</p>
<p>Limitation of liability Giới hạn bồi thường</p>	<p>Dùng để chỉ số tiền tối đa mà người chuyên chở phải bồi thường cho người thuê tàu/ người chủ vận đơn về tổn thất hàng mà mình gánh chịu trách nhiệm căn cứ theo hợp đồng vận tải, tính trên cơ sở đơn vị đóng gói, đơn vị tấn,...Mức bồi thường được ấn định do 2 bên thỏa thuận trong hợp đồng hoặc theo quy tắc của Luật pháp có liên quan.</p>
<p>Liner Tàu chợ (Tàu định tuyến)</p>	<p>Là loại tàu có từ 2 boong trở lên, kinh doanh chở thuê hàng hóa trên một tuyến vận chuyển cố định, ghé qua những cảng bốc/ dỡ hàng theo một lịch trình chạy tàu đều đặn được công bố trước. Tàu được trang bị tốt và tốc độ khá cao. Hàng chuyên chở chủ yếu là bách hóa đóng kiện, có số lượng nhiều ít không bắt buộc. Cước vận chuyển được xây dựng, tập hợp thành biểu suất cước phí hay biểu cước (Liner freight tariff) theo từng loại và mặt hàng, tương đối ổn định so với cước thuê chuyến (voyage charter freight rate) và chịu sự khống chế hoặc ảnh hưởng của các hội vận tải tàu chợ hoặc Công-xọc-xiôm. Vận đơn tàu chợ là bằng chứng của hợp đồng vận tải đã được ký kết giữa người chuyên chở và người thuê tàu đồng thời là biên lai giao nhận hàng hóa và là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa của người nhận hàng có tên trong vận đơn. Thủ tục thuê tàu chợ đơn giản, ngắn gọn, người thuê nghiên cứu lịch trình chạy tàu, làm giấy lưu chỗ (Booking note) và nếu được nhận chỗ, sẽ đưa hàng ra dọc mạn tàu giao cho người chuyên chở, sau đó nhận vận đơn do thuyền trưởng ký phát.</p>
<p>Liner freight tariff Biểu cước tàu chợ</p>	<p>Là bản liệt kê theo thứ tự A, B, C...hoặc theo đặc tính hàng hóa, các loại cước suất tàu chợ do hãng tàu đơn phương ấn định để thu cước đối với từng loại hoặc mặt hàng chuyên chở. Cước suất tàu chợ (Liner freight rate) được tính trên cơ sở giá thành vận tải thực tế và phần lãi dự kiến được thu vào. Giá thành vận tải tàu chợ là tổng chi phí mà người vận tải phải bỏ ra để vận chuyển hàng hóa và bao gồm: - Các loại phí khấu hao, duy tu sửa chữa và bảo hiểm tàu. - Lương bổng và bảo hiểm xã hội của thuyền viên. - Phí cung ứng vật phẩm (Nhiên liệu, thực phẩm, dự trữ, vật tư, phụ tùng...) - Phí bốc và dỡ hàng (Theo điều kiện bốc/ dỡ tàu chợ) - Cảng phí, phí qua kênh đào quốc tế... - Phí quản lý, hành chánh. Ngoài ra để quyết định cụ thể cước suất cho từng loại hoặc mặt hàng, người vận tải còn phải xem xét đến hệ số chất xếp hàng, cự ly vận chuyển và cả tình hình thị trường vận tải, đồng thời quyết định thu thêm các loại phụ phí (Surcharges) có liên quan đến giá thành và thu nhập như: Phụ phí về giá dầu tăng (BAC= Banker adjustment charges), phụ phí đồng tiền thanh toán mất giá (CAC= Currency adjustment charges), phụ phí về cảng ùn tàu (Port congestion surcharges), trong những trường hợp có</p>

	<p>biến động. Tuy nhiên, ngược lại, hãng tàu chợ cũng thực hiện chính sách giảm cước (Rebate) nhằm thu hút khách hàng, nâng cao năng lực cạnh tranh của mình.</p>
<p>Liner terms of berth terms Điều kiện bốc dỡ tàu chợ</p>	<p>Liner freight conference (Shipping conference) Hiệp hội vận tải tàu chợ (Công hội hàng hải) Là hình thức liên kết hợp tác của các hãng tàu chợ cùng kinh doanh trong một khu vực hay trên một tuyến đường vận tải, ra đời vào đầu thế kỷ 19 và phát triển mạnh trong thế kỷ 20. Mục đích thành lập Hiệp hội vận tải tàu chợ là bằng cách chế định, áp dụng những chính sách và biểu cước thống nhất trong khu vực, Hiệp hội sẽ gạt bỏ sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các thành viên, bảo vệ lợi ích Hiệp hội chống sự xâm nhập kinh doanh của các hãng tàu ngoài Hiệp hội (Outsiders) Hiện nay, trên các tuyến hàng hải trọng yếu của thế giới có trên 400 Hiệp hội vận tải tàu chợ hoạt động, số lượng này thường biến động bởi nhiều nguyên nhân gây ra sự tan rã của một số Hiệp hội này và sự ra đời của một số Hiệp hội khác. Những Hiệp hội vận tải tàu chợ nổi tiếng gồm có: "Hiệp hội vận tải tàu chợ Viễn Đông" (Far East Freight Conference), "Hiệp hội vận tải tàu chợ Biển Đỏ" (Continent Red Sea Liner Conference), "Hiệp hội vận tải tàu chợ xuyên Đại Tây Dương" (Transatlantic Freight Conference), "Hiệp hội vận tải tàu chợ xuyên Thái Bình Dương" đi phía Tây (Transpacific Westbound Freight Conference),... Vào thế kỷ 20, ngành vận tải biển phát triển mạnh thêm, một số Hiệp hội liên kết nhau thành những "Siêu Hiệp hội" (Super-shipping conferences) hoặc thành các "Pun" (Pools), các Công-xọc-xiôm vận tải (consortiums) cùng nhau phân chia khối lượng hàng vận chuyển và ăn chia cước thu nhập theo đồng vốn đóng góp kinh doanh của mỗi thành viên.</p>
<p>Lloyd's register of shipping Công ty đăng kiểm tàu biển Lloyd's</p>	<p>Là tổ chức đăng kiểm và xếp hạng tàu biển của nước Anh, thành lập chính thức năm 1760, xuất phát từ yêu cầu nghiệp vụ ngành vận tải biển mà nơi tập trung các thông tin lúc đầu là quán cà phê của Edward Lloyd (London). Tổ chức Lloyd's nhận đăng kiểm và xếp hạng các loại tàu biển có dung tích từ 100 BRT trở lên cho các hãng tàu Anh và ngoại quốc. Việc giám định kiểm soát bắt đầu từ khi con tàu được thiết kế theo đồ án cho đến lúc nó được hạ thủy và chạy thử. Lloyd's sẽ căn cứ vào kết quả giám định, đối chiếu với Quy tắc và tiêu chuẩn kỹ thuật của Lloyd's (Lloyd's Rules and Regulations) mà xếp hạng và cấp giấy chứng hạng thứ của tàu (Certificate of ship's class). Sau đó, tên và đặc điểm con tàu sẽ được ghi vào sổ danh bạ (Register book of shipping) của Lloyd's được phát hành hàng năm. Lloyd's cấp hạng thứ cao nhất là 100 A1 cho các loại tàu biển phổ thông, tàu đầu và tàu chuyên chuyên dùng được đóng phù hợp với Quy tắc và tiêu chuẩn kỹ thuật của Lloyd's. Dãy số 100 dùng để chỉ thân, vỏ và máy tàu (Máy chính, máy phụ, nồi hơi, các thiết bị quan trọng, hệ thống bơm, hệ thống điện) đáp ứng đúng yêu cầu kỹ thuật của Lloyd's. Số 1 dùng để chỉ thiết bị neo, dây cáp, ống neo trong điều kiện hoạt động tốt. Đối với các con tàu mà trang thiết bị chưa hoàn toàn phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật quy định mà Lloyd's xét có thể chấp nhận được thì cấp hạng thứ 100A và thay thế số 1 ở sau bằng một vạch ngang. Đối với các con tàu kém về chất lượng và thiếu về trang bị, sau khi kiểm tra giám định lại (4 năm/ lần) thì sẽ bị loại khỏi sổ danh bạ đăng kiểm. Từ tháng 7/ 1949, "Quy tắc và tiêu chuẩn kỹ thuật của Lloyd's" được sửa đổi. Ký hiệu 100A được cấp cho các tàu hàng thông thường và tàu khách đạt yêu cầu. Ký hiệu 100A1 với dấu thập đen phân biệt dùng để chỉ các con tàu được đóng dưới sự kiểm soát, giám định đặc biệt của Lloyd's. Ký hiệu LMC (Lloyd's Machinery Certificate) với dấu thập đỏ phân biệt dùng để chỉ máy tàu được chế tạo dưới sự giám định đặc biệt của Lloyd's.</p>
<p>Lloyd's Underwriters Association Liên đoàn bảo hiểm Lloyd's</p>	<p>Tên gọi chung của các công ty bảo hiểm Anh, xuất phát từ tên một chủ quán cà phê Edward Lloyd tại London vào cuối thế kỷ 18. Quán cà phê Lloyd's là nơi gặp gỡ, thông báo và trao đổi các thông tin, trao đổi nghiệp vụ thuê tàu và bảo hiểm hàng hải. Năm 1727, Liên đoàn bảo hiểm Lloyd's chính thức thành lập, kinh doanh nghiệp vụ bảo hiểm tại nước Anh và trên toàn thế giới. Liên đoàn bảo hiểm Lloyd's có ảnh hưởng lớn đến thị trường bảo hiểm toàn thế giới về quy định các quy tắc, điều kiện bảo hiểm và số lượng doanh thu. Lloyd's có một mạng lưới đại lý bảo hiểm lành nghề phục vụ đắc lực tại hầu khắp các cảng khẩu quan trọng trên thế giới.</p>
<p>Lumpsum charter Thuê bao (con tàu)</p>	<p>Khác với cách thuê chuyển thông thường mà tiền cước phí được trả căn cứ theo khối lượng hoặc trọng lượng thực tế của hàng chuyên chở, thuê bao là</p>

	cách thuê chuyển mà tiền cước phí được tính và trả căn cứ theo trọng tải hoặc dung tích của con tàu đã được thuê (Lumpsum freight). Người thuê bao con tàu có quyền chất xếp và vận chuyển một số lượng hàng hóa tùy theo yêu cầu cụ thể của mình miễn là không vượt quá mức trọng tải an toàn của con tàu và không phải chịu phạt cước khổng nếu hàng chuyên chở không đầy tàu. Trong cách thuê bao, người thuê tự mình phải gánh chịu phí bốc hoặc dỡ hàng.
N (Back to top)	
Natural wastage Hao hụt tự nhiên	Là hao phí, thiếu hụt không thể tránh khỏi với một số hàng hóa chuyên chở do đặc tính của nó hoặc do cách chuyên chở. Thí dụ: Chuyên chở dầu phải chịu hao phí tất nhiên vì dầu bốc hơi hoặc chuyên chở các loại hàng rời phải chịu hao phí tất nhiên vì rơi vãi và không thể dọn sạch hết hàng trong hầm tàu. Vì lẽ đó, người bảo hiểm quy định mức miễn giảm (Franchise) thích hợp với tỷ lệ hao hụt tự nhiên để tránh trách nhiệm bồi thường.
Nautical error Lỗi hàng vận	Chỉ những lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ hoặc người phục vụ cho người chuyên chở có hành vi chệnh mảng, sai sót, không hoàn thành bổn phận trong việc điều khiển, chạy tàu. Thí dụ: Say rượu nên lái tàu vào cạn, tự ý ghé vào cảng ngoài luồng,... Điều 4 của Công ước Brúc-xen 1924 quy định người chuyên chở được miễn trách nhiệm đối với lỗi hàng vận (Nautical error) hoặc lỗi về quản trị tàu (error in management of the ship). Quy định này có lợi cho chủ tàu vì không phải trong trường hợp nào người ta cũng có thể phân biệt rõ lỗi hàng vận với lỗi thương mại về quản lý và làm hàng (Commercial error in management and handling of the cargo) mà chủ tàu thường viện cớ tổn thất hàng là do lỗi hàng vận gây ra để được hưởng miễn trách. Do đó, chủ hàng bị thiệt vì không đòi được tàu bồi thường tổn thất hàng.
Near clause Điều khoản đến gần	Trách nhiệm của người chuyên chở là đưa tàu đến địa điểm bốc dỡ hàng đúng quy định trong hợp đồng. Nhưng đôi khi do những trở ngại bất ngờ ngoài sự kiểm soát của tàu (Bến đậu hư hỏng bởi bão tố, đường vào cảng bị cạn vì đất cát dồn đến, cảng bị phong tỏa,...) làm cho con tàu không đến nơi một cách an toàn. Để đề phòng trường hợp ấy, một số hợp đồng quy định ì Điều khoản đến gần cho phép người chuyên chở được đưa tàu đến một địa điểm gần đó để giao nhận hàng coi như vẫn hoàn thành nghĩa vụ hợp đồng. Thí dụ: Hợp đồng mẫu Gencon quy định: ì Con tàu đã nói sẽ đến cảng xếp hàng... hoặc địa điểm gần đấy mà con tàu có thể cập bến an toàn và luôn luôn đậu nổi... (The said vessel shall proceed to the loading port... or so near thereto as she may safely get and he always afloat...).
Negligence clause (Inchmaree clause) Điều khoản sơ suất	Điều khoản quy định những hư hỏng của máy móc trong tàu do sự sơ suất, bất cẩn (Negligence) của thuyền viên gây nên không được coi là tai nạn hàng hải (Maritime perils) và do đó sẽ không được bảo hiểm bồi thường. Điều khoản này còn được gọi là điều khoản Inchmaree (Inchmaree clause) do một vụ kiện đã được tòa án xét xử con tàu có tên Inchmaree theo điều khoản quy định trên.
Negotiable Bill of Lading and non-negotiable Bill of Lading Vận đơn lưu thông và vận đơn không lưu thông	Vận đơn lưu thông là chứng từ vận tải hợp pháp, cho phép chủ hàng có tên trong vận đơn thực hiện việc chuyển quyền sở hữu hàng hóa ghi trong vận đơn cho một người nào khác bằng cách trao tay hay ký hậu (Endorsement). Vận đơn gốc (Original) sạch-hàng đã xếp lên tàu (Clean on board) có ghi chữ ì Lưu thông (Negotiable) có nghĩa là vận đơn có thể được chuyển nhượng cho người khác và vẫn được các ngân hàng thương mại chấp nhận thanh toán. Ngược lại, các bản vận đơn có ghi chữ ì Không lưu thông (Non-negotiable) là những bản phụ của vận đơn gốc (Copies) không được chuyển nhượng cho người khác và sẽ không được các ngân hàng thương mại chấp nhận thanh toán. Chúng chỉ được dùng làm bằng chứng trong các nghiệp vụ liên quan cần đến (Cảng, quản lý xuất nhập khẩu, thống kê,...)
Net capacity Dung tích tịnh	Dung tích tịnh của con tàu còn được gọi là dung tải tịnh của con tàu (Net Tonnage) là sức chứa hàng của nó tính bằng m ³ khi con tàu đạt đến môn nước biển mùa hè. Như vậy, dung tích tịnh của con tàu không bao gồm các khoang khác dùng ngoài mục đích chứa hàng (Buồng máy, nơi sinh hoạt thuyền viên, kho thực phẩm, hầm chứa nhiên liệu,...)
Net charter Thuê tàu trả thực cước	Con tàu được thuê theo điều kiện trả thực cước nghĩa là sau khi con tàu được giao cho người thuê tại cảng bốc hàng đầu tiên, thì từ đó người thuê phải tự

	<p>mình gánh chịu phí bốc / dỡ hàng và các loại phí khác tại cảng bốc hàng đầu tiên, các cảng bốc hàng kế tiếp và cảng dỡ hàng. Sau khi dỡ xong hàng, tàu được hoàn trả cho chủ tàu thì từ đó phí rời cảng và các phí khác sẽ do chủ tàu gánh chịu. Như vậy, tiền cước thuê tàu theo điều kiện này được tính dựa trên phí vận chuyển đơn thuần. Hiện nay, điều kiện thuê tàu này ít được dùng và hầu như nó chỉ được sử dụng ở Hoa Kỳ.</p>
<p>New Jason clause (Amended Jason clause) Điều khoản Jason mới (Điều khoản Jason được sửa đổi)</p>	<p>Khi tổn thất chung xảy ra và được xử theo án lệ nước Mỹ, chủ tàu không được phép thu nhận phần tỷ lệ đóng góp tổn thất chung của chủ hàng nếu nguyên nhân xảy ra tổn thất chung ấy do bất cẩn trong việc chạy tàu hoặc sai lầm trong việc quản trị con tàu. Do đó, để tránh hậu quả bất lợi nói trên, chủ tàu đặt ra điều khoản Jason mới có nội dung quy định như sau: ì Chủ hàng hoặc người gửi, người nhận hàng có bổn phận đóng góp tổn thất chung bất kể hiểm họa, tai nạn xảy ra trước hoặc sau hành trình của con tàu, bất kể nguyên nhân xảy ra tổn thất chung như thế nào bao gồm cả nguyên nhân bất cẩn của tàu mà tàu được hưởng miễn trách căn cứ theo luật pháp, hợp đồng hoặc cách nào khác. Họ sẽ trả phí cứu hộ và những chi phí đặc biệt phát sinh đối với hàng hóa. Phí cứu hộ sẽ được trả toàn bộ đầy đủ cho dù tàu cứu hộ thuộc sở hữu chủ tàu hay sở hữu của người ngoài. Số tiền ký quỹ đóng góp tổn thất chung do người chuyên chở hoặc đại lý của họ dự kiến coi như đầy đủ sẽ được chủ hàng, người gửi hoặc người nhận hàng giao nộp trước khi nhận hàng .</p>
<p>No cure no pay Không cứu được, không chi trả</p>	<p>Thuật ngữ dùng trong hợp đồng cứu hộ (Salvage Agreement), có nghĩa là: tiền cứu hộ chỉ được chi trả khi tài sản được cứu phù hợp với hợp đồng.</p>
<p>Non vessel operating common carrier (NVOCC) Người vận tải (Chuyên chở) công cộng không tàu</p>	<p>Trong vận chuyển hàng bằng container, đại bộ phận các hãng tàu chỉ chở thuê trọn container (FCL/FCL) mà không nhận chở thuê hàng lẻ (Không đủ trọng tải, thể tích container). Để đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng lẻ, một số người kinh doanh dịch vụ vận tải mà phần lớn là những Công ty giao nhận hàng đứng ra làm người chở thuê hàng lẻ. Họ tập hợp hàng hóa từ nhiều chủ hàng, sắp xếp và phân loại cho đủ trọn một hay nhiều container rồi sau đó họ thuê hãng tàu container là những người vận tải thực sự để chở hàng đến đích giao cho người nhận, bởi vì bản thân họ không có tàu. Thu nhập của họ là khoản tiền chênh lệch giữa tiền cước nhận được từ các chủ hàng lẻ và tiền cước mà họ phải trả cho hãng tàu container. Họ được gọi là ì Người vận tải công cộng không tàu .</p>
<p>Non delivery Không giao hàng</p>	<p>Thuật ngữ dùng để chỉ người chuyên chở không có hàng để giao cho người nhận tại cảng đến mà lẽ ra đó là nghĩa vụ của mình. Tàu không giao hàng có thể do nhiều nguyên nhân gây ra như: Thiên tai (Bão làm đắm tàu và hàng...), hàng bị trộm cắp, bị mất tung tích, bị tịch thu, bị phá hoại,... Tùy theo quy định của hợp đồng thuê tàu hoặc vận đơn và nguyên nhân không giao hàng mà xác định trách nhiệm người chuyên chở đối với ì Không giao hàng .</p>
<p>Non reversible layday Thời gian bốc dỡ không bù trừ</p>	<p>Dùng để chỉ thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê về cách tính thời gian làm hàng của tàu tại cảng bốc và cảng dỡ hàng không gộp chung làm một mà tách riêng thành thời gian bốc hàng (Loading time) và thời gian dỡ hàng (Discharging time). Như vậy, việc thưởng / phạt bốc dỡ nhanh, chậm cũng do đó được tính riêng lẻ mà không được tính gộp thời gian bốc và thời gian dỡ hàng để được bù trừ cho nhau.</p>
<p>Norgrain (North American Grain Charter - Party)</p>	<p>Hợp đồng thuê chuyên chở hàng hạt từ Hoa Kỳ và Canada, do Hiệp hội môi giới và đại lý tàu Hoa Kỳ soạn thảo (Association of Ship Brokers and Agents-USA)</p>
<p>Not always afloat but safe aground Không luôn luôn nổi nhưng chạm đáy an toàn</p>	<p>Tại một bến cảng mà người thuê tàu biết trước là có độ sâu ít nhiều hạn chế đối với mớn nước của con tàu được thuê nhưng đáy bến là bùn mềm thì người thuê tàu yêu cầu chủ tàu chấp nhận ghi vào hợp đồng thuật ngữ trên, có nghĩa là: tàu không luôn luôn đậu nổi tại bến cảng, mà cho phép tàu có lúc chạm đáy trong điều kiện tàu và hàng vẫn được bảo đảm an toàn. Bằng quy định này, người thuê tránh được sự phản đối và khiếu nại của người chuyên chở và vẫn được phép xuống hàng đầy tàu dù đáy tàu vẫn chạm nhẹ trên đất bùn.</p>
<p>Notice of readiness Thông báo sẵn sàng bốc / dỡ</p>	<p>Khi con tàu được thuê đến cảng giao hoặc nhận hàng, chủ tàu phải thông báo bằng văn bản hoặc Telex càng sớm càng tốt cho người thuê (Người gửi hoặc nhận hàng) biết tàu đã đến cảng và sẵn sàng để bốc dỡ hàng. Tàu được coi là</p>

	<p>đã sẵn sàng bốc dỡ hàng khi có đủ các điều kiện sau: - Tàu đã đến đúng địa điểm bốc dỡ quy định trong hợp đồng hoặc đã đến gần nơi ấy mà tàu có thể tiếp cận được một cách an toàn. - Tàu đã hoàn thành các thủ tục pháp lý cần thiết (Thủ tục vào cảng, thủ tục an ninh, hải quan, y tế, kiểm dịch). - Tàu đã chuẩn bị đủ mọi mặt để giao nhận hàng (Hầm hàng, công cụ bốc dỡ, ánh sáng,...) tùy theo quy định của hợp đồng thuê tàu. Đối với tàu chở ngũ cốc rời, hợp đồng thuê tàu đôi khi còn quy định chủ tàu phải xuất trình kèm theo thông báo sẵn sàng bốc dỡ giấy giám định xác nhận các hầm hàng của tàu đủ điều kiện tiếp nhận, bảo quản ngũ cốc rời. Khi người thuê tàu (Người gửi hoặc người nhận hàng) ghi ngày giờ chấp nhận thông báo sẵn sàng bốc dỡ được trao vào ngày làm việc địa phương thì sau đó, thời gian bốc dỡ hàng bắt đầu được tính theo quy định của hợp đồng. Ví dụ: Hợp đồng thuê tàu mẫu Gencon quy định ỉ Thời gian bốc dỡ hàng bắt đầu tính từ 13 giờ nếu thông báo sẵn sàng bốc dỡ được trao và chấp nhận trước 12 giờ cùng ngày và bắt đầu tính từ 6 giờ ngày hôm sau nếu thông báo sẵn sàng bốc dỡ được trao và chấp nhận vào giờ làm việc buổi chiều của ngày hôm trước .</p>
<p>O (Back to top)</p>	
<p>Off-hire clause or suspension of hire Clause Điều khoản đình thuê</p>	<p>Theo thông lệ và quy định của hợp đồng thuê tàu định hạn, người thuê tàu có nghĩa vụ trả cước trong suốt thời gian từ khi nhận đến khi trả tàu. Nhưng trong hợp đồng thường có ghi thêm điều khoản đình thuê nghĩa là người thuê tàu có quyền đình thuê một cách hợp lý và không trả cước trong thời gian mà con tàu mất khả năng hoạt động kinh doanh vì những nguyên nhân đã được hai bên thỏa thuận như: Tàu mắc cạn; bị cháy; vỡ máy hoặc thiết bị hư hỏng, tàu thiếu phụ tùng dự bị bị lẽ ra phải có để thay thế bộ phận hư hỏng, tàu không hoạt động do lỗi lằm, sơ suất của thuyền viên; tàu vào ụ để bảo dưỡng định kỳ kỹ thuật,... Ở một số hợp đồng thuê định hạn, người ta quy định cách tính thời gian đình thuê bắt đầu từ khi con tàu mất khả năng hoạt động cho đến khi nó trở lại hoạt động tại nơi mà trước khi nó đã ngừng hoạt động vì sự cố nào đó (Put back clause). Luật pháp của một số nước lại quy định thời gian đình thuê chỉ được tính nếu nó vượt quá khoảng thời gian miễn tính (Threshold rule). Ví dụ: Hợp đồng thuê định hạn Baltime quy định thời gian đình thuê chỉ được tính nếu tàu ngừng hoạt động quá 24 tiếng đồng hồ và khi tính thời gian đình thuê sẽ tính toàn bộ, không có khấu trừ. Hợp đồng cũng quy định nếu tàu ngừng hoạt động do thời tiết xấu (Bão tố, sương mù), động đất, băng hoặc cồn cát phong tỏa, đình công bãi công của thuyền viên hoặc công nhân bốc dỡ trên bờ... thì thời gian ấy không được tính vào đình thuê. Điều khoản đình thuê khá phức tạp, lý do và cách tính thời gian đình thuê còn nhiều điểm chưa thống nhất nên người thuê tàu cần đàm phán và thỏa thuận cụ thể với chủ tàu.</p>
<p>Offer Chào giá Đơn chào giá</p>	<p>Trong thuê tàu chuyển, việc chào giá cho thuê do chủ tàu phát ra cho người thuê. Nội dung đơn chào giá gồm có: - Tên địa chỉ hãng tàu. - Tên và đặc điểm con tàu. - Khối lượng và tính chất loại hàng. - Cảng bến bốc / dỡ. - Cước phí và điều kiện thanh toán. - Các điều khoản khác (Mẫu hợp đồng thuê tàu, hoa hồng đại lý, chỉ định đại lý tàu,..) Nếu là thuê tàu định hạn, hãng tàu phải mô tả đầy đủ và chính xác con tàu (Ship's description). Nội dung gồm có: - Tên và địa chỉ hãng tàu. - Tên tàu, năm đóng, quốc tịch và nơi đăng ký. - Trọng tải và dung tích. - Số lượng và kích thước hầm hàng. - Trang bị bốc dỡ và bảo vệ hàng. - Tốc độ và mức tiêu hao nhiên liệu. - Cước phí và điều kiện thanh toán. - Các điều khoản khác (Mẫu hợp đồng, kỳ hạn cho thuê,...) Người thuê nghiên cứu đơn chào giá và trả lời bằng nhiều cách: - Chấp nhận thuê hoàn toàn theo đơn chào giá (Clean accept). - Từ chối hoàn toàn không mặc cả (Charterer's decline owner's offer without counter). - Từ chối đơn chào giá và chào lại (Charterer's decline owner's offer and counter offer as follows...) Chào giá của chủ tàu có 2 dạng: Chào giá cố định (Firm offer) và chào giá có điều kiện (Offer subject to...)</p>
<p>On - Carrier Người vận tải (chuyên chở) nối tiếp</p>	<p>Là người hoặc công ty ký hợp đồng đảm trách chuyên chở hàng nối tiếp từ cảng hoặc nơi bốc dỡ của tàu biển (tàu biển viễn dương) đến đích giao hàng cuối cùng thường nằm sâu trong nội địa bằng ô tô tải, tàu hỏa hoặc sà lan.</p>
<p>On hire survey - Off hire survey Giám định tiếp nhận</p>	<p>Trong thuê tàu định hạn, khi kỳ hạn thuê chấm dứt, người thuê phải hoàn trả cho chủ tàu con tàu trong tình trạng tốt (In good order and condition) như khi nó đã được giao cho người thuê sử dụng từ ban đầu, trừ những hao mòn tự</p>

thuê Giám định chấm dứt thuê	nhiên thông thường (Ordinary wear and tear excepted). Do đó, để bảo vệ lợi ích công bằng cho 2 bên, hợp đồng thuê tàu định hạn quy định lúc giao tàu cho người thuê và lúc người thuê hoàn trả cho chủ tàu, con tàu phải được giám định kỹ lưỡng về mọi mặt và biên bản giám định được xác định làm cơ sở cho việc tiếp nhận và giao trả tàu.
Once on demurrage, always on demurrage. ì Một khi bắt đầu thời gian bị phạt bốc/dỡ chậm, thời gian bốc/dỡ chậm trễ sẽ được tính liên tục .	Khi đã xảy ra chậm trễ bốc/dỡ hàng so với quy định của hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu, người gửi hoặc người nhận hàng sẽ không còn được áp dụng điều kiện ì Chủ nhật, ngày lễ và ngày thời tiết xấu được loại trừ, không tính vào thời gian bốc/dỡ . Thời gian bốc/dỡ chậm được tính bắt đầu từ ngày hết hạn bốc/dỡ xong hàng trong thực tế, trong đó gồm các ngày Chủ nhật, ngày lễ và ngày thời tiết xấu và chỉ trừ đi thời gian bốc/dỡ bị ngắt quãng do lỗi của phía tàu như: Chênh mảng làm việc của thuyền viên, cần cầu tàu bị hỏng, tàu không thể cung cấp năng lượng cho bốc/dỡ,... Open conference Hiệp hội vận tải ì mở Chỉ hiệp hội vận tải tàu chợ quy chế thoả, không đòi hỏi bỏ phiếu để kết nạp thành viên mới.
Open cover Hợp đồng bảo hiểm bao (mở sẵn)	Là một loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa được 2 bên người bảo hiểm và người được bảo hiểm ký kết trước khi thực hiện các chuyển vận chuyển hàng. Nội dung hợp đồng bao gồm các điều khoản xác định: Tình hình hàng hóa, loại tàu chở hàng, cách tính giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối đa cho mỗi chuyến đi, điều kiện bảo hiểm, phí suất bảo hiểm, thời hạn hiệu lực và các chi tiết khác đã được 2 bên nhất trí thỏa thuận. (Khối lượng hàng cụ thể cho từng chuyến chuyên chở chưa được xác định). Người được bảo hiểm sẽ thông báo kịp thời cho người bảo hiểm các chi tiết thiết yếu về chuyển gửi hàng và yêu cầu người này ký phát bảo hiểm đơn hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm nếu cần. Thông báo này sẽ không được trao chậm hơn lúc bắt đầu dỡ hàng từ tàu tại cảng đích đã được nêu trong hợp đồng.
Open rate Cước suất ì mở	Là loại cước mà người gửi hàng hoặc người giao nhận thương lượng với hãng tàu để vận chuyển 1 mặt hàng nào đó khối lượng ít hơn khối lượng tối thiểu mà hãng tàu quy định để nhận chở đối với mặt hàng ấy. Cước suất mở thấp hơn cước suất được công bố trên biển cước và thường được áp dụng đối với một mặt hàng đi thẳng từ cảng gửi tới cảng đích.
Outport or Outside port Cảng ngoài luồng	Tàu chợ hoạt động theo tuyến cố định và theo lịch trình chạy tàu được công bố trước, ghi rõ tên các cảng chính mà tàu ghé qua để giao hoặc nhận hàng (Main ports of call). Ngoài ra tàu có thể công bố một số cảng phụ gọi là ì Cảng ngoài luồng dọc tuyến đi mà tàu có thể ghé bất thường nếu chủ hàng yêu cầu với số lượng hàng hóa đủ để trang trải chi phí vào ra cảng và có lãi.
Outsider Hãng tàu ngoài hiệp hội vận tải	Là những công ty kinh doanh chở thuê độc lập, không tham gia và do đó cũng không bị ràng buộc bởi quy chế của hiệp hội vận tải mà tự mình đặt ra các điều kiện chở thuê và cước phí. Hãng tàu ngoài hiệp hội là đối tượng cạnh tranh của các thành viên hiệp hội vận tải cùng kinh doanh chở thuê chung tuyến đường.
Overloaded ship Tàu xếp hàng quá tải	Chỉ con tàu đã xếp hàng vượt quá mớn nước an toàn cho phép có thể dẫn đến sự cố, tai họa không lường được.
Overside delivery clause or under tackle clause Điều khoản giao hàng qua mạn tàu hay dưới móc cầu	Điều khoản này cho phép người nhận hàng có thể nhận loại hàng đóng kiện dưới móc cầu trên bờ hoặc trên sà lan. Nếu người nhận nó ý định sử dụng sà lan của mình để nhận hàng qua mạn tàu thì phải thông báo cho chủ tàu 48 tiếng đồng hồ trước khi tàu đến và khi nhận hàng phải làm hàng liên tục không kể ngày đêm, Chủ nhật, ngày lễ theo khả năng bốc/dỡ nhanh nhất của con tàu. Nội dung của điều khoản này quy định: ì Người nhận hàng có thể chọn cách dỡ hàng bằng sà lan của mình nhưng không được vì nó gây chậm trễ cho tàu. Các sà lan nhận hàng sang mạn phải làm việc liên tục ngày đêm kể cả Chủ nhật và ngày lễ. Thông báo về quyết định dùng sà lan dỡ hàng sang mạn phải được trao 48 tiếng đồng hồ trước khi tàu đến. Nếu không có thông báo, tàu có quyền từ chối dỡ hàng bằng sà lan và có quyền giao hàng trực tiếp lên bờ hoặc bằng công cụ vận tải nào khác mà mọi chi phí do đó phát sinh sẽ do người nhận hàng gánh chịu . ì Điều khoản giao hàng qua mạn tàu có nội dung quy định tương tự như ì Điều khoản dưới móc cầu (Under tackle or souspalan) được sử dụng phổ biến trong ngành hàng hải của Pháp.

P (Back to top)	
Paramount clause Điều khoản đứng đầu (Vận đơn)	Gọi là ì Điều khoản đứng đầu vì tính chất ý nghĩa rất quan trọng về pháp lý của nó. Điều khoản này dẫn chiếu luật pháp nào sẽ là luật áp dụng trong thương vụ vận tải này và sẽ chi phối mối quan hệ quyền lợi và nghĩa vụ giữa người chuyên chở và người thuê tàu. Trong vận chuyển hàng bằng tàu chợ, vận đơn tàu chợ là bằng chứng của hợp đồng chuyên chở, điều khoản đứng đầu của vận đơn dẫn chiếu luật áp dụng là quy tắc Hague (Hague Rules) thuộc công ước Brúc-xen 1924 (Brussels Convention 1924) hoặc là quy tắc Hague-Visby, dựa trên cơ sở công ước Brúc-xen được bổ sung, sửa chữa bằng nghị định thư 1968 (Protocol 1968). Đại đa số nước đã ký kết hoặc phê duyệt Công ước Brúc-xen và nghị định thư 1968 áp dụng một trong hai quy tắc này làm cơ sở luật pháp điều chỉnh vận đơn tàu chợ của nước mình. Tuy nhiên vẫn còn một số ít nước trên thế giới chưa tham gia và phê duyệt các Công ước và nghị định thư nói trên. Điều khoản đứng đầu trong vận đơn tàu chợ của họ dẫn chiếu luật hàng hải quốc gia của mình làm luật cơ sở cho việc điều chỉnh vận đơn. Ngoài ra, cũng cần lưu ý trong việc chở hàng bằng tàu chuyên, người chuyên chở ký phát vận đơn trên đó có ì Điều khoản đứng đầu dẫn chiếu đến việc áp dụng quy tắc Hague hoặc quy tắc Hague-Visby, được luật pháp nước gửi hàng hoặc nước nhận hàng cho phép áp dụng thì vận đơn này là một văn bản pháp lý bổ sung cho hợp đồng thuê tàu và không được trái với điều khoản của hợp đồng thuê tàu đã được ký kết.
Parcel List Bản khai gói chở kèm	Là bản kê những gói nhỏ chở trên tàu, trọng lượng, kích thước và giá trị kinh tế không đáng kể và không có vận đơn. Thí dụ: Gói hàng mẫu, túi chứng từ, bưu phẩm vật... (Không bao gồm đồ trang sức, vàng bạc, đá quý, máy ảnh). Khi trên tàu có gói chở kèm, tàu phải lập bản khai gói chở kèm nộp theo bản lược khai hàng hóa để xuất trình cho hải quan kiểm tra khi ra, vào cảng khẩu.
Parcel receipt Phiếu nhận gói chở kèm	Là chứng từ mà thuyền trưởng ký phát cho các chủ hàng có gói gửi theo tàu. Trên phiếu gửi có ghi: Người gửi hàng, dấu hiệu số kiện, trọng lượng, giá trị, tên tàu, cảng đến, tên và địa chỉ người nhận hàng,... Phiếu nhận gói chở kèm không có chức năng tác dụng của một vận đơn nên không có giá trị giao dịch và không được ký hậu.
Packing list or Packing note Phiếu đóng gói	Là bản kê chi tiết hàng hóa đóng chung trong một kiện hoặc một container hàng, do chủ hàng (Người gửi hàng) lập. Nội dung bao gồm: Tên hàng, số lượng, trọng lượng tịnh và trọng lượng cả bì, kích cỡ,... Phiếu đóng gói được đặt trong kiện hoặc container hàng để người nhận hàng tiện kiểm tra hàng hóa.
Part Cargo Phần hàng	Chỉ một lô hàng có khối lượng đáng kể nhưng không đủ để chiếm trọn dung tích và trọng tải của con tàu chuyển được thuê. Được gọi là một phần hàng trong tổng số hàng được chở trên tàu trong chuyến vận chuyển.
Partial delivery or partial shipment Giao hàng từng phần	Trong hợp đồng mua bán xuất nhập khẩu, quy định giao hàng từng phần có nghĩa là hàng hóa thuộc hợp đồng mua bán không phải giao toàn bộ trong một chuyến chuyên chở mà được giao bằng nhiều chuyến chuyên chở do người bán quyết định (Partial shipment allowed), hoặc do 2 bên thỏa thuận theo định kỳ (Shipment by instalment).
Particular Average (P.A) Tổn thất riêng	Là một tổn thất bộ phận của một đối tượng bảo hiểm (Insured subject matter) do một rủi ro được bảo hiểm gây ra (Insured risks) và lại không phải là tổn thất chung vì nó chỉ liên quan đến lợi ích riêng của người được bảo hiểm ấy.
Penalty clause or Indemnity clause Điều khoản tiền phạt hay điều khoản bồi thường	Thường được áp dụng trong thuê tàu chuyển, điều khoản này quy định nếu chủ tàu không thực hiện hợp đồng thuê tàu đã ký kết gây nên tổn thất có chứng cứ cho người thuê thì phải chịu phạt tiền hay bồi thường một số tiền không vượt quá số tiền cước phí dự tính thu được.
Performance Clause Điều khoản hiệu suất	Trong hợp đồng thuê tàu định hạn, điều khoản hiệu suất nêu rõ: nếu tàu chạy không đạt được tốc độ quy định hoặc tàu tiêu hao nhiên liệu vượt quá định mức, thì người thuê có quyền khiếu nại giảm giá cước để bù đắp thiệt hại về thời gian bị mất và phí vượt trội về nhiên liệu.
Perils of the sea Hiểm họa của biển Tai nạn của biển	Là tai nạn bất ngờ. Bao gồm các loại tai nạn: Cháy (Fire), nổ (Explosion), đâm va (Collision), lật đổ (sizing), đắm (Sinking), mắc cạn (Stranding), phiêu dạt (Wrecking), mất tích (Missing),... được người bảo hiểm chấp nhận bảo hiểm

	và chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất. Tai nạn của biển khác với tai nạn trên biển (Perils on the sea) xảy ra trong tình hình hoạt động bình thường trên biển. Thí dụ: tàu bị bắt vì buôn lậu hàng hóa, tàu bị đánh chìm do sự phá hoại của một phần tử khiêu khích.
Perishable Goods Hàng dễ hỏng	Chỉ các loại hàng dễ thối, biến chất trong quá trình vận chuyển nhiều ngày trên biển và đòi hỏi có biện pháp bảo quản thích đáng như: thông gió, làm lạnh, ướp đông,... Thí dụ: thực phẩm, rau quả, thịt cá,...
Pick up Charge Phụ phí nhận container	Là số tiền mà người cho thuê trả cho người thuê khi người này nhận container tại một địa điểm mà tại đó nhu cầu thuê mượn container nghèo nàn và ít ỏi, nhằm mục đích khuyến khích người thuê. Phụ phí này thường được áp dụng linh hoạt tùy tính chất địa điểm nhận container và ý đồ của người cho thuê.
Pier to house Từ cầu cảng đến nhà xưởng	Dùng để chỉ loại chuyên chở của hãng tàu container nhận hàng từ người gửi tại cầu cảng nước xuất khẩu và vận chuyển hàng đến tận cơ sở (xí nghiệp, kho...) tại nước nhập khẩu để giao cho người nhận.
Pilotage	1. Hoa tiêu: việc dẫn đường đưa tàu ra, vào cảng do hoa tiêu viên cảng sở tại đảm nhiệm. 2. Phí hoa tiêu, còn gọi là pilotage dues: phí trả cho công việc dẫn đường ra, vào cảng.
Port dues or Harbour due Cảng phí	Là số tiền mà tàu biển phải trả cho mỗi lần ra vào cảng. Cảng phí bao gồm: Phí trọng tải (Tonnage dues), phí cầu tàu (Pier dues), phí thả neo (Anchorage dues), phí buộc dây (Mooring dues), thuế bến (Wharfage), thuế quan (Customs dues) và đôi khi còn có phí ánh sáng đèn pha (Light dues).
Port of registry or Port of registration Cảng đăng ký	Là nơi con tàu nộp hồ sơ tàu để xin đăng ký với cơ quan quản lý hàng hải cho phép con tàu hoạt động hợp pháp. Cơ quan đăng ký (Ở Việt Nam là cơ quan Đăng kiểm) sẽ kiểm tra chu đáo con tàu và nếu xét đủ tiêu chuẩn để hoạt động trong phạm vi, lĩnh vực nào đó thì sẽ ghi vào sổ đăng bạ, cấp giấy chứng nhận đăng ký (Certificate of Registry) và giấy chứng nhận quyền sở hữu (Certificate of Ownership), là những chứng từ không thể thiếu trong bộ chứng từ hoàn chỉnh của tàu
Pro-forma charter Bản dự thảo hợp đồng thuê tàu	Để tiện lợi cho đàm phán ký kết hợp đồng, chủ tàu và người thuê tàu thường sử dụng các hợp đồng thuê tàu tiêu chuẩn (mẫu) như: Gencon, Nuvoy, Grainvoy,... làm căn cứ thương lượng. Đó là các loại hợp đồng do các tổ chức hàng hải soạn thảo được nhiều người biết đến và sử dụng rộng rãi. Tuy nhiên vì các điều khoản trong các hợp đồng này hoàn toàn có thể được bổ sung, sửa chữa cho phù hợp với yêu cầu vận chuyển thực tế nên đôi khi một trong hai bên đương sự thuê và cho thuê tàu soạn thảo và chuyển cho đối tác tham khảo ì bản dự thảo hợp đồng thuê tàu làm cơ sở cho đàm phán thương lượng. Thí dụ: bản dự thảo hợp đồng Gencon 1994 (Gencon-Proforma 1994)
Promotional Rate Cước suất khuyến mãi	Chỉ loại cước suất thấp hơn cước suất thông thường do một hãng tàu hay một Hiệp hội vận tải nào đó áp dụng nhân nhượng cho người gửi (chủ hàng) để tạo thuận lợi cho xuất khẩu vào một thị trường mới.
Prompt delivery or spot delivery Giao ngay lập tức	1. Theo hợp đồng mua bán ì Giao ngay lập tức có nghĩa là người bán phải giao hàng ngay cho người mua theo yêu cầu khẩn cấp của người này (Có hay không có quy định cụ thể một số ngày sau khi ký kết hợp đồng). 2. Theo hợp đồng thuê tàu định hạn, ì Giao ngay lập tức có nghĩa là chủ tàu phải giao tàu ngay cho người thuê sử dụng theo yêu cầu khẩn cấp của người này (Có hay không có quy định cụ thể ngày phải giao tàu).
Protecting Agent Đại lý giám hộ	Là người hoặc công ty được chủ tàu chỉ định để bảo vệ lợi ích của mình và giám sát việc làm của đại lý tàu khi con tàu của người chủ tàu đang ở cảng.
Protection & Indemnity (P&I) Bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu	Là một loại hình bảo hiểm riêng biệt do ì Hội tương hỗ của các chủ tàu đảm trách (Shipowners mutual protection and indemnity association) nhằm bảo vệ quyền lợi của các chủ tàu hội viên đối với những rủi ro thuộc trách nhiệm chủ tàu không được các loại bảo hiểm thông thường chấp nhận bảo hiểm như bảo hiểm thân tàu (Hull insurance), bảo hiểm hàng hóa (Cargo insurance) và bảo hiểm cước (Freight insurance). Hội tương hỗ của các chủ tàu là một tổ chức pháp nhân được thành lập dưới dạng công ty. Cơ quan lãnh đạo là Hội đồng giám đốc do các chủ tàu là hội viên bầu ra theo nhiệm kỳ. Dưới Hội đồng giám đốc có các nhóm chuyên viên có chức năng tự giúp xử lý những công việc hàng ngày. Hội định ra quy chế, quy tắc hoạt động trong đó có phần trọng yếu nhất là điều kiện bảo trợ đối với rủi ro của các con tàu của hội viên (Điều kiện bảo hiểm riêng biệt). Cơ sở tài chính của hội dựa vào phí đóng góp hàng

năm của các chủ tàu hội viên (Contribution or call) tùy theo số lượng tấn tàu của từng hội viên và cũng tùy theo tình hình mà hội có thể yêu cầu đóng góp thêm (Supplementary Call) hoặc đóng góp khẩn cấp (Catastrophe Call). Các khoản tiền đóng góp được coi như một loại phí bảo hiểm dùng lập quỹ dự trữ để bù đắp cho các hội viên khi xảy ra rủi ro gây tổn thất nằm trong quy định của Hội. Vào cuối năm tài chính, Hội sẽ hạch toán và nếu tiền quỹ không sử dụng hết thì phần còn lại sẽ được hoàn trả cho các hội viên trước khi thu tiền đóng góp năm mới. Hiện nay, có nhiều Hội tương hỗ của các chủ tàu được thành lập nhưng được biết tiếng hơn hết là Hội của các nước Anh, Na Uy, Hoa Kỳ. Quy chế hoạt động của mỗi hội tuy có khác nhau nhưng các quy tắc và thể lệ bảo trợ (bảo hiểm) về cơ bản giống nhau như sau: 1. Đối với các rủi ro đâm va (Collision) a. Đâm va vào tàu khác: Hội chịu trách nhiệm bồi thường: - 1/4 tổn thất và phí tổn của bất kỳ tàu nào khác, mà theo tập quán quốc tế 3/4 tổn thất và phí tổn đó đã được Bảo hiểm thân tàu (Hull insurance) bồi thường. Tỷ lệ này có thể thay đổi tùy yêu cầu của chủ tàu hội viên và chấp thuận của hội, theo cách xử lý trách nhiệm chéo hay trách nhiệm 50/50 về 2 tàu đâm va. - Tổn thất hàng, bất động sản hay vật dụng cá nhân, sinh mệnh, thương tật thuyền viên, phí cứu hộ và cứu chữa tài sản, phí đóng góp tổn thất chung có liên quan. b. Đâm va vật thể nổi hoặc cố định. - Tổn thất các vật thể như: Cầu cảng, ụ tàu, phao, đập chắn sóng,.. c. Hội cũng chấp nhận bồi thường trách nhiệm của chủ tàu hội viên điều khiển tàu không đúng cách gây hậu quả làm cho 2 tàu khác đâm va nhau hoặc làm cho 1 tàu nào khác phải mắc cạn. 2. Đối với thuyền viên. Hội chấp thuận gánh chịu: - Phí bệnh viện, phí điều trị, phí cấp cứu, phí mai táng khi thuyền viên ốm đau hoặc chết, tiền thương tật do bất cẩn trong lao động gây ra, mà chủ tàu hội viên có trách nhiệm theo luật hay hợp đồng lao động. - Phí hồi hương (Repatriation) và các phí khác có liên quan do ốm đau hoặc tàu đắm. - Đỡ dùng cá nhân bị tổn hại, mất mát. - Hội cũng nhận bồi thường tiền thương tật, phí điều trị, phí mai táng với bất kỳ người nào khác do lỗi bất cẩn của chủ tàu hội viên gây ra và có trách nhiệm. 3. Đối với rủi ro ô nhiễm (Pollution): Do thoát thải của dầu mỡ hoặc khí độc khi tàu được bảo hiểm gặp nạn hoặc hư hỏng thiết bị (Bồn chứa, ống dẫn). - Trách nhiệm đối với tổn thất, tổn hại, làm bẩn. - Tiền phạt gây ô nhiễm do luật định hay quyết định của nhà cầm quyền (Công ước quốc tế về ô nhiễm MARPOL 1973-1978). - Phí áp dụng biện pháp hợp lý để tránh, hạn chế và cứu chữa tổn thất, tổn hại. Điều kiện bảo hiểm này được kèm quy định giới hạn mức bồi thường của hội (Khoảng 300 triệu 500 triệu USD) do hậu quả ô nhiễm đôi khi rất nghiêm trọng và mức bồi thường rất lớn. 4. Đối với tổn thất hàng hóa. Hội nhận bồi thường: - Hàng hóa hư bị thiếu hụt, bị hàng, mất mát kể cả các loại tài sản khác không thuộc về tàu (Nhưng loại trừ tài sản có giá trị cao như vàng bạc, đá quý,...) mà nguyên nhân gây tổn thất do: hành động bất cẩn hoặc lỗi lầm thuyền viên hay người làm việc cho chủ tàu hội viên trong công việc bốc dỡ, chất xếp, vận chuyển và chăm sóc hàng không đúng quy cách hoặc do tàu được bảo hiểm không đủ khả năng đi biển gây nên. - Phí bổ sung bốc dỡ ngoài phí bốc dỡ thông thường mà chủ tàu hội viên phải gánh chịu khi xử lý hàng bị tổn thất mà không đòi được người nào khác bồi thường. - Các tổn thất hàng hóa được chuyên chở bằng phương tiện vận tải khác ngoài con tàu được bảo hiểm hoặc được lưu kho bãi hay xử lý ngoài kho bãi của cảng bốc dỡ nhưng chủ tàu hội viên vẫn phải chịu trách nhiệm căn cứ theo vận đơn đi suốt hoặc hợp đồng vận chuyển đã được hội chấp thuận. - Phần tỷ lệ hàng hóa tổn thất trong tổn thất chung hoặc cứu hộ phân bổ cho bên khác nhưng chủ tàu không thu được do vi phạm hợp đồng chuyên chở. - Vì sự cố gây tổn thất hàng xảy ra thường xuyên và nguyên nhân khá phức tạp nên hội phải xác định rõ trường hợp hội được miễn trách đồng thời đòi hỏi chủ tàu hội viên có trách nhiệm đầy đủ cứu chữa hàng và thực hiện tốt các quy tắc, thủ tục khiếu nại thì mới được hội chấp thuận bồi thường. 5. Đối với di dời xác tàu (Ship's wreck removal) - Chi phí, phí tổn trực vớt, di dời hoặc phá hủy xác tàu được bảo hiểm kể cả việc đánh dấu và báo hiệu ánh sáng tại nơi ấy mà chủ tàu hội viên phải thực hiện theo luật định, theo lệnh tòa án hoặc theo một điều khoản của hợp đồng bồi thường đã được hội chấp thuận. - Các chi phí phát sinh khác do kết quả của trực vớt, di dời, phá hủy xác tàu, mà chủ tàu hội viên chịu trách nhiệm. 6. Đối với rủi ro phạt vạ: do nhà đương cục, tòa án hoặc trọng tài thuộc các trường hợp: - Thiếu sót trong chấp hành quy tắc an toàn kỹ thuật hay quy định của bất kỳ

	nước nào liên quan đến con tàu được bảo hiểm. - Giao thiếu hoặc thừa hàng hóa so với số liệu của chứng từ hoặc chở lậu hàng hóa. - Vi phạm thể lệ hải quan, quy định nhập cảnh. - Gây ô nhiễm dầu, thoát thải khí độc. - Các hành động bất cẩn, lỗi lầm của thuyền viên hay đại lý tàu. Ngoài các rủi ro được hội gánh chịu nêu trên, chủ tàu hội viên có thể yêu cầu hội bảo hiểm thêm về cước phí, tiền phạt bốc dỡ và bảo vệ (Freight, demurrage & defence) là loại bảo hiểm không nằm trong diện P & I.
R (Back to top)	
Rate of freight or Freight rate Cước suất	Là số tiền cước chuyên chở phải trả cho 1 đơn vị hàng hóa: tấn, m3 hoặc container.
Readdressing Việc chuyển đổi địa chỉ	Trong việc gửi hàng, có những trường hợp cá biệt mà người thuê phải sửa đổi địa chỉ người nhận hàng khác với địa chỉ đã ghi trên vận đơn trước kia. Như vậy, người thuê phải kịp thời thông báo cho tàu và được tàu chấp nhận. Việc chuyển đổi địa chỉ chỉ nên thực hiện trong tình thế bắt buộc và người thuê yêu cầu chuyển đổi địa chỉ thường phải chịu thêm phụ phí.
Rebate or Freight abatement Giảm cước	Trong thuê tàu chợ hoặc thuê tàu vận chuyển container, chủ tàu thực hiện việc giảm cước công khai hay bí mật nhằm khuyến khích người thuê tàu gắn bó chuyên chở hàng hóa với mình đồng thời sử dụng việc giảm cước như một lợi khí cạnh tranh với các chủ tàu khác. Tất nhiên khi chủ tàu là thành viên của một hiệp hội vận tải nào đó thì việc giảm cước của họ sẽ tuân thủ sự quản lý và chỉ đạo thống nhất của tổ chức này. Có 2 cách giảm cước: - Giảm cước ngay (Immediate rebate): Chủ tàu trả ngay số tiền cước được giảm giá vào lúc người thuê thanh toán cước chở hàng (~ 9-10% trên giá cước). - Giảm cước định kỳ hay hồi khấu (deferred rebate) : Chủ tàu căn cứ vào hợp đồng giảm cước (Rebate contract) với khách thuê quen mà thực hiện chi trả tiền giảm cước theo định kỳ 3 hoặc 6 tháng / lần tùy thỏa thuận. Trong vận chuyển hàng bằng container, chủ tàu giảm cước bằng cách thường khuyến khích cho khách hàng (Incentive) tức là khấu trừ một tỷ lệ phần trăm (~1-2,5%) trên tiền cước phải trả. Đối với khách hàng có khối lượng hàng lớn, chủ tàu thực hiện chiết khấu căn cứ theo hợp đồng định kỳ - số lượng (Time volume contract). Ví dụ : ì Trong định kỳ 6 tháng, chủ hàng xếp được 200 TEU đầu tiên sẽ trả số tiền cước là...., nếu xếp vượt quá số lượng nói trên sẽ được giảm giá và trả cước thấp hơn là... .
Received for shipment bill of lading (Custody bill of lading) Vận đơn nhận hàng trước để chở	Là chứng từ mà người chuyên chở ký phát cho người thuê tàu hay người gửi hàng xác nhận mình đã nhận hàng, chở tàu đến sẽ bốc xếp và vận chuyển. Vận đơn nhận hàng trước để chở có chức năng như một biên nhận hàng hóa làm bằng chứng cho nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở bắt đầu từ ngày nhận cho đến ngày giao trả hàng tại nơi đến. Nhưng theo thông lệ quốc tế, vận đơn nhận hàng trước để chở không được người nhập khẩu và ngân hàng chấp nhận là 1 trong bộ chứng từ thanh toán trong mua bán quốc tế với lý do là hàng chưa thực xếp xuống tàu, trừ khi có một thỏa thuận nào khác giữa người mua và người bán. Do đó, sau khi hàng đã thực tế được xếp xuống tàu người gửi hàng phải yêu cầu đổi ì Vận đơn nhận hàng trước thành ì Vận đơn hàng đã xếp (On board B/L).
Reefer ship or refrigerated ship: Tàu đông lạnh	Là tàu được trang bị hệ thống máy làm lạnh, dùng để chở các loại hàng dễ hỏng như: rau, quả, thịt, cá. Register - Danh bạ đăng ký (tàu) - Cơ quan đăng ký (đăng kiểm) tàu.
Register - ton (RT) Tấn đăng ký	Là đơn vị đo lường dung tích tàu. Một tấn đăng ký có 100 feet khối (Cubic feet) và bằng 2,83m ³ .
Registry of shipping Việc đăng kiểm (đăng ký) tàu	Theo thông lệ quốc tế, và luật pháp mỗi quốc gia có tàu đều quy định bất cứ phương tiện và công cụ vận tải nào gồm tàu hàng, tàu khách, container đều phải được kiểm tra chặt chẽ và đăng ký ghi tên vào sổ đăng bạ (Register book) của cơ quan đăng kiểm nhà nước thì mới được cấp phép hoạt động kinh doanh. Giấy chứng nhận đăng ký (Ship's certificate of registry) là một chứng từ quan trọng cấp cho tàu, xác nhận tên, quốc tịch, năm đóng, cảng đăng ký, kích thước, trọng tải, chủ sở hữu của con tàu,... nó minh chứng luật pháp chi phối luật pháp con tàu tại nơi nó đăng ký. Ở Việt Nam, việc đăng tàu do Công ty đăng kiểm tàu Việt Nam (VIRES) đảm trách. VIRES là một Công ty quốc doanh đảm trách việc đăng kiểm tàu đồng thời kiêm luôn việc xếp thứ hạng

	tàu (Ship's Classification). Ở nhiều nước khác việc đăng kiểm tàu do chính quyền quản lý còn việc xếp hạng tàu là do các tổ chức xếp hạng tàu tư nhân (Classification Societies). Những Công ty xếp hạng tàu nổi tiếng thế giới gồm có: Công ty Lloyd của Anh (Lloyd's Register of Shipping), Công ty BV của Pháp (Bureau Veritas), Công ty ABS của Mỹ (American Bureau of Shipping), Công ty NK của Nhật (Nippon Kaiji Kentei Kyok)...
Revenue - Ton (Freight ton) Tấn - Tính cước	Là đơn vị hàng hóa mà người chuyên chở chọn làm cơ sở để tính và thu cước. Trong kinh doanh chở thuê bằng tàu chợ, chủ tàu thường chủ động quy định 3 cách tính cước: - Cước theo trọng lượng hàng (Freight by cargo weight) - Cước theo thể tích hàng (Freight by measurement) - Cước theo giá trị hàng (Freight ad valorem) Và tự dành cho mình quyền chọn lựa và áp dụng cách tính cước nào có lợi nhất.
Reverible layday Thời gian bốc dỡ bù trừ	Dùng để chỉ thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê về cách tính thời gian bốc và dỡ hàng ở 2 đầu cảng làm hàng được tính gộp làm 1 và được bù trừ lẫn nhau. Như vậy, việc tính toán thường phạt bốc/dỡ nhanh chóng sẽ chỉ được thực hiện sau khi chở xong hàng ở cảng dỡ và toàn bộ thời gian làm hàng ở 2 đầu cảng đã được tổng kết chính xác. Ví dụ: Chủ tàu và người thuê thỏa thuận thời gian bốc dỡ bù trừ cho 1 lô phân bón đóng bao 10.000 tấn, năng suất bốc và dỡ hàng là 1.000 tấn/ngày. Khi thực tế tiến hành bốc hàng, người thuê chỉ thực hiện được mức bốc phân bón 900 tấn/ngày, thấp hơn mức quy định là 100 tấn. Sau đó, người thuê cố gắng tìm cách nâng mức dỡ hàng tại cảng dỡ lên 1.100 tấn. Như vậy, đã rút ngắn thời gian dỡ hàng bù vào thời gian bốc hàng chậm trễ trước kia, bảo đảm thực hiện bốc và dỡ hàng đúng thời gian quy định, tránh được bị phạt bốc dỡ chậm.
Rider Phần phụ lục	Là văn bản đính kèm với hợp đồng thuê tàu để bổ sung những điều khoản hoặc quy định đã được 2 bên chủ tàu và người thuê thỏa thuận, mà riêng bản thân hợp đồng thuê tàu không thể bao quát và đề cập đầy đủ các chi tiết cần thiết.
Rolling cargo Hàng chuyên chở có bánh lăn	Là các loại hàng như ô tô, máy kéo, xe nâng...tiện lợi cho việc đưa hàng xuống tàu Ro-Ro bằng cầu dẫn.
(Back to top)	
Tallying Việc kiểm đếm hàng (kiểm đếm)	Việc giao nhận hàng tại cảng giữa người chuyên chở và chủ hàng đòi hỏi phải tiến hành chặt chẽ, chính xác bằng cách: Kiểm tra và cân đếm số lượng hàng thực tế được bốc xuống tàu hoặc dỡ lên bờ. Việc kiểm đếm có thể tiến hành tại cầu cảng (Dock tally) hoặc tại miệng hầm tàu (Hatch tally) do nhân viên kiểm kiện (Tallyman or tally clerk) đại diện cho 2 bên giao và nhận cùng ghi chép và đối chiếu. Thông thường, ở các cảng khẩu trọng yếu, hàng hóa đi đến với khối lượng lớn, có nhiều công ty kiểm đếm (Tally company) làm dịch vụ kiểm đếm thuê cho tàu và chủ hàng.
Tanker (tankship) Tàu chở hàng lỏng(Tàu dầu)	Là loại tàu có cấu trúc 1 boong, có khoang hàng đặc biệt gồm các bồn chứa có vách ngăn trong tư thế đứng hoặc nằm, dùng để chứa dầu mỡ, dầu thực vật và khí hoá lỏng. Công cụ bốc dỡ gồm một hệ thống máy bơm và ống dẫn. Thiết bị phòng chống cháy được bố trí đầy đủ và nghiêm ngặt trên các tàu chở dầu mỡ và khí hóa lỏng. Có nhiều cỡ tàu: Loại nhỏ trọng tải vài nghìn tấn dùng để chở dầu thực vật hoặc phân phối sản phẩm dầu mỡ giữa các cảng gần nhau và loại lớn hoặc cực lớn trọng tải vài chục ngàn tấn cho đến 400/500 nghìn tấn dùng để chở sản phẩm dầu và dầu thô trên tuyến đường dài (Ultra large crude oil carrier = ULCC). Tùy tính chất hàng chuyên chở mà có thể phân chia: - Tàu chở dầu (Oil tanker) gồm: Tàu chở dầu mỡ thô (Crude oil tanker), sản phẩm dầu mỡ được chế luyện (Product oil tanker) và dầu hay chất lỏng nguồn gốc thực vật như dầu hương liệu, mật mía, rượu... (Vegetable oil tanker). - Tàu chở khí hoá lỏng (Liquefied gas tanker) như: Metan, butan,... được chứa trong bầu hoặc ống ống tròn, cấu trúc kiên cố và kín hơi có khả năng chịu áp suất lớn và nhiệt độ rất thấp dưới âm độ.
Tare Trọng lượng của bao bì	Là trọng lượng của công cụ chứa hàng chuyên chở như: Hòm, kiện, sọt, container,... Trong chuyên chở hàng có bao bì thông thường, người vận tải sẽ thu cước phí theo tổng trọng lượng hàng hóa bao gồm trong đó là trọng lượng bao bì. Nhưng trong chuyên chở hàng bằng container, người vận tải sẽ thu cước theo trọng lượng tịnh của hàng hóa, có nghĩa là trừ đi trọng lượng của

	container.
Tariff	<p>1. Biểu thuế (Hải quan) Là loại thuế đánh vào hàng hóa xuất / nhập khẩu và quá cảnh do hải quan thu, nộp vào ngân quỹ quốc gia. Một nước có thể đặt ra nhiều loại biểu thuế tùy theo đường lối chính sách đối ngoại của mình: - Biểu thuế phổ thông (General tariff): Áp dụng mức thuế suất bình thường đối với hàng hóa xuất nhập khẩu và quá cảnh của nước ngoài. - Biểu thuế ưu đãi (Preferential tariff): Áp dụng mức thuế suất thấp đối với một số nước được hưởng chế độ ưu đãi. - Biểu thuế tối huệ quốc (Most favoured nation tariff): Dành riêng áp dụng đối với các nước được hưởng chế độ tối huệ quốc trong quan hệ kinh tế đối ngoại. - Biểu thuế bảo hộ (Protection or protective tariff): Áp dụng thuế suất cao đối với những mặt hàng nhập khẩu nhằm bảo vệ các loại hàng này sản xuất trong nước chống xâm nhập cạnh tranh từ bên ngoài. Thuế suất được tính theo đơn vị trọng lượng / thể tích (Specific tariff) hoặc theo giá trị hàng (Advalorem tariff). 2. Biểu cước tàu chở (Liner freight tariff) Là bảng kê tổng hợp các cước suất do các Hiệp hội vận tải tàu chở hoặc những công ty kinh doanh tàu chở quy định, áp dụng vào việc thu cước hàng hóa chở thuê. (Xem: Liner freight tariff). 3. Biểu cước tàu container (Container freight tariff) Là bảng kê tổng hợp các cước suất do các hiệp hội/Công-xoọc-xiôm (consortiums) (vận tải tàu container quy định áp dụng vào việc thu cước hàng hóa chở thuê. (Xem: Container freight tariff).</p>
Terminal chassis Khung gầm	Là thiết bị hỗ trợ bốc dỡ chuyên dùng làm giá đỡ để chất xếp và vận chuyển container giữa tàu-cảng và trong bãi chứa nhờ vào động lực của máy kéo (tractor)
Terminal handling charge Phí làm hàng (tại bến cảng container)	Là số tiền mà chủ hàng phải chi cho hãng tàu về công việc tàu tiếp nhận và chất xếp container hàng xuống tàu tại cảng gửi (cảng bốc hàng) để chở đi hoặc về công việc tàu dỡ container hàng lên bờ tại cảng đích để giao trả cho người nhận hàng.
Terms of a contract Điều kiện (điều khoản) hợp đồng	Là những điều kiện mà 2 bên đương sự trao đổi nhau để thoả thuận, đi đến ký kết hợp đồng mua bán hoặc hợp đồng vận tải (Expressterms); Thí dụ: - Delivery terms: Điều kiện giao hàng. - Liner terms: Điều kiện vận chuyển tàu chở. - Incoterms: Điều kiện thương mại quốc tế.
TEU (Twenty feet equivalent unit) Đơn vị container bằng 20 foot	Là đơn vị container cỡ 20' (foot) được dùng làm tiêu chuẩn đo lường sức chứa container của con tàu và tính cước chuyên chở.
Through Bill of Lading Vận đơn chở suốt	Là loại vận đơn cấp cho lô hàng được chở từ cảng gửi hàng đến cảng đích mà dọc đường hàng được chuyển tải từ tàu này sang tàu khác hoặc trung chuyển từ phương thức vận tải này sang phương tiện của phương thức vận tải khác. Tùy theo thỏa thuận của hợp đồng mà người cấp vận đơn chở suốt có thể chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển hay là chỉ chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong cung đoạn vận chuyển do mình thực hiện mà thôi.
Tidal port Cảng thủy triều	Là cảng có mực nước biển động do chịu ảnh hưởng của thủy triều lên xuống. Tại những cảng thủy triều có biên độ lớn, việc ra vào và làm hàng của tàu có thể bị trở ngại nên cần có sự dự tính thích hợp.
Time - Charter Thuê (tàu) định hạn	<p>1. Là cách thuê trọn con tàu: - Lấy thời hạn thuê làm cơ sở (định hạn). - Tàu được giao cho người thuê sử dụng cho đến lúc kết thúc thời hạn sẽ được hoàn trả cho chủ tàu. - Cước định hạn được tính theo tấn trọng tải/tháng của con tàu và thông thường được trả trước, bất kể lượng hàng được chở như thế nào.</p> <p>2. Có 2 cách thuê định hạn: - Thuê định hạn phổ thông: chủ tàu giao tàu có đủ biên chế thuyền viên cho người thuê sử dụng trong thời hạn thuê. - Thuê tàu trần (bare-boat charter or charter per demise): chủ tàu giao tàu không có thuyền bộ (crew) cho người thuê sử dụng trong thời gian thuê. 3. Hợp đồng thuê định hạn phổ thông thường dựa vào mẫu chuẩn ì Baltime do ì Hiệp hội hàng hải Bantic và quốc tế soạn thảo và được bổ sung sửa chữa nhiều lần. - Hợp đồng quy định trách nhiệm của chủ tàu: Có sự khẩn trương đúng mức làm cho con tàu đủ tính năng hàng hải và duy trì hoạt động có tính năng hàng hải trong suốt thời hạn thuê; cung cấp và chi trả mọi tư liệu sinh hoạt, lương bổng, tiền thưởng và phí bảo hiểm xã hội khác cho toàn bộ thuyền bộ, sĩ quan và thuyền trưởng; chi trả phí bảo hiểm thân tàu và phí duy tu sửa chữa kỹ thuật theo định kỳ. - Hợp đồng quy định trách nhiệm người thuê: Tự mình</p>

	<p>điều động khai thác con tàu trong phạm vi hoạt động và giới hạn hàng được chở, chi trả mọi chi phí khai thác con tàu, gồm có: Nhiên liệu nước nổi hơi, cảng phí, phí hoa tiêu, phí qua kênh đào, thuế cước, phí làm hàng bốc dỡ, tiền thưởng làm việc ngoài giờ. - Hợp đồng còn quy định những điều khoản trọng yếu như: Điều khoản về giao và hoàn trả tàu, điều khoản đình thuê, điều khoản cước phí, điều khoản tổ tụng và những điều khoản khác về tổn thất chung, ký phát vận đơn, tàu đưng nhau,... Trong thuê tàu định hạn, người thuê cần phải nắm vững tính chất, đặc điểm kinh tế-kỹ thuật của con tàu để có phương án thuê và sử dụng có hiệu quả phù hợp với yêu cầu chuyên chở của mình. (Xem: Phụ lục số 16)</p>
<p>Time Sheet or Layday Statement Bảng tính thời gian thưởng phạt bốc/dỡ (hàng)</p>	<p>Là bảng tính thời gian sử dụng vào việc bốc hoặc dỡ hàng để tính thưởng phạt trong đó có chữ ký xác nhận của thuyền trưởng và người thuê tàu hay đại diện của họ. Nội dung chi tiết gồm có: - Tên cảng, tên tàu. - Ngày giờ tàu đến. - Ngày giờ trao thông báo sẵn sàng bốc /dỡ. - Ngày giờ bắt đầu bốc dỡ. - Khối lượng hàng bốc dỡ từng ngày. - Thời gian gián đoạn và nguyên nhân. - Ngày giờ bốc/dỡ. - Thời gian được phép sử dụng cho bốc/dỡ. - Kết quả thưởng/ phạt Bảng tính thời gian thưởng phạt bốc /dỡ là cơ sở để tính thưởng phạt bốc /dỡ theo quy định của hợp đồng. Thông thường, nếu có điểm nào trong bảng tính chưa đồng ý thì thuyền trưởng hoặc người thuê có thể ghi ì Có kháng nghị (Under protest) để tiếp tục giải quyết sau.</p>
<p>Tonnage</p>	<p>1. Thuật ngữ được dùng để chỉ: - Dung tích (Sức chứa) của 1 con tàu, được đo bằng thể tích: m³ hoặc cubic feet (Registered Tonnage). Còn được gọi là dung tích của tàu. - Trọng tải (Sức chở) của 1 con tàu, được đo bằng trọng lượng: Tấn hoặc cân Anh (Deadweight tonnage). 2. Là một tập hợp dung tích hoặc trọng tải của một đơn vị nào đó. Thí dụ: - National Tonnage (Số lượng đội tàu quốc gia) - Coastal Tonnage (Số lượng đội tàu cận duyên) - Charter Tonnage (Số lượng đội tàu thuê mướn).</p>
<p>Tonnage Certificate (Certificate of Tonnage) Giấy chứng nhận dung tải</p>	<p>cấp phát: Tên và loại tàu, quốc tịch, chủ sở hữu, cảng đăng ký, kích thước, dung tích, trọng tải,... Tàu buôn hoạt động trên các tuyến đường quốc tế phải có giấy chứng nhận dung tải quốc tế (International Tonnage Certificate), phù hợp với quy tắc của công ước về chế độ thống nhất đo dung tải tàu ký kết tại Oslo ngày 10/6/1947 và được bổ sung bởi Công ước quốc tế về đo dung tích trọng tải của tàu được ký ngày 23/1/1969 và có hiệu lực từ 18/7/1982 (The International Convention of the Tonnage Measurement of ship) Giấy chứng nhận dung tải tàu được dùng làm cơ sở để tính thuế cảng và các chi phí có liên quan, ngoại trừ thuế kênh đào Suez và Panama được tính theo số đo dung tải tàu theo quy tắc riêng của các con kênh này (Suez canal Tonnage & Panama canal Tonnage).</p>
<p>Total loss Tổn thất toàn bộ</p>	<p>Chỉ lô hàng bị hư hỏng hoặc mất mát toàn bộ về số, khối lượng hoặc phẩm chất. Có 2 loại tổn thất toàn bộ: - Tổn thất toàn bộ thực sự: Lô hàng được bảo hiểm không tồn tại hoặc thực sự mất hết phẩm chất (Actual total loss) Thí dụ: Lô hàng 3.000 hộp áo sơ-mi bị mất sạch, chưa rõ nguyên nhân. - Tổn thất toàn bộ ước tính: Lô hàng được bảo hiểm tuy chưa bị tổn thất hoàn toàn nhưng số lượng còn sót không đáng kể hoặc phẩm chất lô hàng bị suy giảm nghiêm trọng đến mức giá trị sử dụng còn sót không đáng kể (Constructive total loss). Nếu phải bỏ công và chi phí để cứu chữa, tái chế, đóng gói và tiếp chuyển sẽ ngang bằng hoặc vượt quá giá trị bảo hiểm của lô hàng. Trong trường hợp này, người được bảo hiểm có thể thực hiện quyền từ bỏ lô hàng, yêu cầu người bảo hiểm bồi thường toàn bộ lô hàng và nếu được người bảo hiểm chấp nhận thì sau khi nhận đủ số tiền bồi thường, người được bảo hiểm sẽ làm thủ tục chuyển giao quyền chi phối và xử lý hàng hóa (kể cả việc khiếu nại người có lỗi gây tổn thất) cho người bảo hiểm. Nhưng cũng có trường hợp hiểm hoi, người bảo hiểm từ chối bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính mà chỉ bồi thường bộ phận số hàng đã bị tổn thất thực sự. Như vậy, chủ hàng sẽ giữ nguyên quyền chi phối số hàng còn lại mà không chuyển giao cho người bảo hiểm. Thí dụ: Lô bột mì 5200 tấn do bão biển làm ướt hàng, mất phẩm chất hoàn toàn 5100 tấn. Còn lại 100 tấn cũng bị thiệt hại bộ phận do rách vỡ, dây bẩn. Người được bảo hiểm đã đề nghị và được hãng bảo hiểm chấp nhận bồi thường coi như tổn thất toàn bộ. (Xem: Subrogation).</p>
<p>Towage</p>	<p>1. Việc lai dắt B: (kéo, đẩy) tàu hoặc sà lan bằng sức mạnh của tàu lai dắt hoặc tàu kéo (towboat or tugboat) 2. Phí lai dắt tàu: Còn được gọi là towage due hoặc tug boat charges. Trade usage (Commercial usage) Tập quán mua</p>

	<p>bán - Tập quán thương mại Là những lệ thói, quán lệ được áp dụng lâu đời trong mua bán, có tính ổn định, hợp pháp và được giải thích thống nhất. Tác dụng của tập quán mua bán là giải thích, bổ sung và hướng dẫn thực hiện các điều khoản có liên quan của hợp đồng mua bán mà các điều khoản đó chưa quy định hoặc quy định chưa cụ thể.</p>
<p>Tramp Tàu chạy rong</p>	<p>Là loại tàu làm dịch vụ chở thuê (Tramping service) cơ động tùy theo yêu cầu chủ hàng mà không có tuyến cố định, không có lịch trình chạy tàu cố định (Sailing schedule) như tàu chợ. Thường được sử dụng trong vận chuyển hàng khối lượng lớn, không bao bì (hàng rời) như: Ngũ cốc, than, quặng, phân bón, tàu đa phần có cấu trúc một boong (Single deck), trọng tải lớn và thân tàu bố trí nhiều hầm hàng.</p>
<p>Tramp-Liner</p>	<p>Là loại tàu có cấu trúc thích hợp cho phép tùy tình hình thị trường thuê tàu mà kinh doanh theo cách chạy rong hoặc theo cách tàu chợ. Chất lượng loại tàu nào cao hơn loại tàu chạy rong thông thường, có cấu trúc 2 boong (Tween deck).</p>
<p>Transshipment Bill of Lading Vận đơn chuyển tải</p>	<p>Là loại vận đơn do người chuyên chở hoặc đại diện của họ ký phát cho chủ hàng hay người gửi hàng trong trường hợp hàng được vận chuyển từ cảng gửi đến cảng cuối phải trải qua một đôi lần chuyển tải dọc đường (Transshipment) từ tàu này sang tàu khác. Vận đơn chuyển tải thuộc loại: Vận đơn chuyển suốt (Through Bill of Lading).</p>
<p>Transit goods (Goods in transit) Hàng quá cảnh</p>	<p>Chỉ hàng chuyên chở từ nước gửi đến nước đến, dọc đường phải đi qua nước thứ ba.</p>
<p>Transit time Thời gian trung chuyển</p>	<p>Là thời gian được dùng để chuyển đổi hàng hóa/container từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác.</p>
<p>Transport in bulk Vận chuyển hàng rời</p>	<p>Hàng rời là loại hàng không có bao bì, được chở xô với khối lượng lớn (in mass), chiếm hầu như toàn bộ dung tích trọng tải của tàu chở hàng rời trong chuyến đi. Thí dụ: Than, quặng các loại, ngũ cốc, phân bón, ximăng,...</p>
<p>Trasporter oe Conveyor Băng chuyền</p>	<p>Là loại công cụ bốc dỡ sử dụng chuyển động liên tục của các băng chuyền bằng cao su hay nhựa dẻo để vận chuyển một số loại hàng thích hợp, trên một hướng cố định và trong một khoảng cách giới hạn. Thí dụ: - Băng chuyền cho bốc dỡ than, quặng, phân bón,... hoặc các kiện hàng có trọng lượng và hình dáng thích hợp (Túi xách, các-tông, bao gói,...) - Băng chuyền đóng rút hàng và vào container.</p>
<p>Transtainer or Trasfer crane Cầu di động</p>	<p>Loại cầu cấu trúc dạng khung với 4 chân để gắn vào bánh kim loại lăn trên ray hoặc bánh lăn cao su, bên trên trang bị một xe tời điện (Trolley) để thao tác nâng lên, hạ xuống và dịch chuyển các loại hàng bốc dỡ có trọng lượng lớn. Thường được sử dụng phổ biến trong vận chuyển, xếp tầng các container tại bãi chứa.</p>
<p>Trip-time chartering Việc thuê chuyến định hạn</p>	<p>Là cách thuê tàu phối hợp thuê chuyến và thuê định hạn nghĩa là con tàu được thuê cho 1 chuyến vận chuyển và kết thúc trong thời hạn quy định. Thí dụ: ì thuê 1 chuyến định hạn với 2 cảng bốc hàng tại Nhật và 2 cảng bốc hàng tại Việt Nam. Hoàn trả tại trạm hoa tiêu cảng dỡ sau cùng. Thời hạn thuê tổng cộng 25 ngày . Khi cho thuê chuyến định hạn, chủ tàu thường yêu cầu thêm quy định sau: ì Nếu người thuê không hoàn trả đúng thời hạn thì phải trả cước phụ trội nếu giá cước thị trường tăng cao vào thời điểm ấy . Vì vậy, người thuê cần cân nhắc và xem xét các điều khoản nào cần bổ sung và sửa đổi cho thích hợp yêu cầu chuyên chở.</p>

(Back to top)

Unclean bill of lading (Xem: Bill of lading)

Vận đơn không sạch (không hợp cách)

Uncontainerable cargo

Hàng không xếp được vào container (do quá khổ)

Underwriter or Insurer

Người bảo hiểm - Công ty bảo hiểm Là người đứng ra kinh doanh nghiệp vụ bảo hiểm, có quyền thu phí bảo hiểm đồng thời có trách nhiệm bồi thường tổn thất của các đối tượng được bảo hiểm, tùy theo điều kiện bảo hiểm đã được quy định theo luật bảo hiểm hoặc quy chế bảo hiểm.

Unloading or Discharging	Việc dỡ hàng từ tàu lên bờ
Unitization Đơn vị hóa	Chỉ việc gộp các kiện hàng lẻ thành một đơn vị có kích cỡ thống nhất để nâng cao hiệu quả bốc dỡ và vận chuyển. Quá trình đơn vị hóa các kiện hàng lẻ dẫn đến sự ra đời cách vận chuyển bằng pallet và cách vận chuyển container.
Unstuffing or Devanning	Việc rút hàng (Dỡ hàng) ra khỏi container (Xem: Stuffing)
Utilisation allowance (FCL allowance) Tiền giảm cước sử dụng trọn container	Khi chủ hàng có 1 lô hàng lẻ, không đủ dung tích hoặc tải trọng của container nhưng vẫn chịu thiệt thuê trọn 1 container để chở, thì hãng tàu có thể ưu đãi giảm giá cước cho thuê trọn container tùy theo mức độ sử dụng (utilization). Số tiền ấy được gọi là tiền giảm cước sử dụng trọn container.
V (Back to top)	
Ventilation Việc thông gió, thông hơi	Thông gió, thông hơi hầm hàng, container hàng là biện pháp quan trọng để bảo vệ phẩm chất hàng trong quá trình vận chuyển dài ngày trên biển, qua những vùng địa lý có nhiệt độ và độ ẩm khác nhau. Mục đích thông gió, thông hơi là làm giảm nhiệt độ, phòng tránh hàng bị hấp hơi, ẩm ướt, ngăn ngừa tự bốc cháy, thải bỏ mùi hôi và khí độc do đặc tính của hàng hoá. Người ta thực hiện thông gió, thông hơi tự nhiên bằng cách lấy gió trời hoặc thông gió, thông hơi bằng quạt máy.
Ventilated container Container thông gió	(Xem: Ventilation).
Vessel sharing agreement Bản thỏa thuận chia phần tàu chạy chung lịch trình	Khi 2 hãng vận tải kinh doanh chuyên chở có chung 1 lịch trình (Common schedule), 2 bên sẽ ký thỏa thuận phân chia số tàu mỗi bên tham gia vận chuyển nhằm tránh sự dư thừa trọng tải có thể đưa đến sự cạnh tranh gay gắt.
Voyage charter or Trip charter Thuê (tàu) chuyển	Là cách thuê trọn con tàu hay một phần lớn trọng tải của con tàu chạy rông để chở hàng, lấy chuyển vận chuyển làm cơ sở thuê và trả cước. Chủ hàng thuê chuyển nhằm mục đích chở lô hàng lớn thường được chở rời như: Than, các loại quặng, hạt ngũ cốc, dầu mỏ,... Chủ hàng và chủ tàu thường thỏa thuận chọn một hợp đồng thuê tàu tiêu chuẩn được sử dụng phổ biến trên thị trường thuê tàu quốc tế làm cơ sở để tiện lợi, rút ngắn đàm phán và ký kết hợp đồng thuê chuyển (Voyage charter-party standard). Hợp đồng này chứa đựng các điều khoản trọng yếu về: 1- Tình hình con tàu được thuê. 2- Tình hình hàng chuyên chở. 3- Cảng bốc/dỡ hàng và cảng chuyển tải nếu có. 4- Định mức bốc/dỡ và thưởng phạt. 5- Cước phí và thanh toán. 6- Nghĩa vụ, quyền lợi và trường hợp miễn trách nhiệm của các bên. 7- Các quy định linh tinh khác như: Cấp vận đơn, giải quyết tranh chấp, tố tụng,... Nói chung, trong thuê chuyển chủ tàu có nghĩa vụ cung cấp cho con tàu có tính năng hàng hải và khả năng làm hàng, điều tàu đến cảng gởi hàng đúng thời hạn, thực hiện việc bốc xếp, san cào hàng theo quy định của hợp đồng, giữ gìn, bảo quản, vận chuyển và giao trả hàng đầy đủ và an toàn cho người nhận tại cảng đến. Còn người thuê có nghĩa vụ giao hàng xuống tàu tại cảng gởi và nhận hàng tại cảng đến đúng theo quy định trong hợp đồng, trả cước phí chuyên chở và chấp hành thưởng phạt bốc/dỡ nếu có. Người thuê có thể tùy theo yêu cầu vận chuyển mà có 3 cách thuê chuyển: - Thuê chuyển đơn hay thuê chuyển một (Single voyage) - Thuê chuyển khứ hồi hay thuê chuyển đi lẫn chuyển về (Round voyage) - Thuê chuyển liên tiếp (Consecutive voyages): Đi liên tiếp hay về liên tiếp. Tóm lại, thuê chuyển có ưu điểm là giá cước thường thấp hơn giá cước tàu chợ, nhưng nó cũng có nhược điểm là thường xuyên biến động, việc đàm phán thuê khá phức tạp và tốn phí nhiều thời gian để 2 bên thỏa thuận đi đến ký kết hợp đồng. (Xem: Charter-Party).
W (Back to top)	
War clause Điều khoản chiến tranh	Vận đơn hoặc hợp đồng thuê tàu có ghi điều khoản chiến tranh với nội dung ít nhiều khác nhau tùy theo mỗi chủ thể nhưng thường có chung quy định: Cho phép thuyền trưởng rộng quyền đối phó khi có chiến tranh gây nguy hiểm cho tàu, hàng hoặc thuyền viên.
Warehousing	Lưu kho việc gửi hàng vào kho (warehouse) (xem:Storage)
Warranted free	Thuật ngữ thường được sử dụng trong các văn kiện ngành bảo hiểm, có giá trị

BREAK-BULK VESSEL	A vessel designed to handle large or oversized cargo; generally cargo unsuitable for container stowage.
BULK CARGO	Loose cargo that is loaded directly into a ship's hold.
BULK CARRIER	There are two types of bulk carriers, the dry-bulk carrier and the liquid-bulk carrier, better known as a tanker. Bulk cargo is a shipment such as oil, grain, or one which is not packaged, bundled, bottled, or otherwise packed and is loaded without counting or marking.

C (Back to top)

CAD (CASH AGAINST DOCUMENTS)	A method of payment for goods in which documents transferring title are given to the buyer upon payment of cash to an intermediary acting for the seller.
CAF (CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR)	A surcharge on freight charges by a carrier to offset foreign currency fluctuations.
CARGO INSURANCE	Insurance to protect the financial interest of the owner of the cargo in the event of a loss during transportation.
CARNET	A customs document permitting the holder to carry or send merchandise temporarily into certain foreign countries without paying duties or posting bonds. All of the goods traveling under a Carnet must be returned to the origin country to avoid penalties.
CARRIER	Any person who, through a contract of carriage, undertakes to perform or procure the performance of carriage by rail, road, sea, air, inland waterway, or by a combination of modes.
CERTIFICATE OF MANUFACTURE	A document used under a letter of credit containing an affidavit that goods have been manufactured and are being held for the account and risk of the buyer.
CERTIFICATE OF ORIGIN	A document containing an affidavit to prove the origin of imported goods. It is used for customs or foreign exchange purposes or both. Certificates of Origin are commonly certified by an official organization in the country of origin such as a consular office or a chamber of commerce.
CFS (CONTAINER FREIGHT STATION)	The term CFS at loading port means the location designated by carriers for the receiving of cargo to be loaded into containers by the carrier. At discharge or destination ports, the term CFS means the bonded location designated by carriers for devanning of containerized cargo.
CFS CHARGE	(Container Freight Station Charge) - The charge assessed for services performed at the origin or destination for loading or unloading of cargo into/from containers at a CFS.
CFS RECEIVING SERVICES	The service performed at the loading port in receiving and packing cargo into containers from CFS to CY or shipside.
CFS/CFS (PIER TO PIER)	The term CFS/CFS refers to cargo delivered at origin in less-than-containerload quantities to a container freight station (CFS) to be loaded into containers and to be unloaded from the container at destination CFS.
CHARGEABLE WEIGHT	Rate for airfreight goods where dimensional weight factor exceeds the actual weight of the cargo.
CHARTER	Originally meant a flight where a shipper contracted hire of an aircraft from an air carrier, but has usually come to mean any non-scheduled commercial service.
CHASSIS	A rectangular steel frame, supported by springs and wheeled axles constructed to accept mounting of containers for over-the-road transport.
CIA (CASH IN ADVANCE)	A method of payment for goods whereby the buyer pays the seller prior to shipping the goods.
CLASSIFICATION	A term for the determination of the correct tariff number in a Customs tariff for admissibility and duty purposes.
COMBINATION VESSELS	A type of ship that accommodates both container and break-bulk cargo. It can be either self-sustaining or non-self sustaining. Also known as a Container/Break-bulk Vessel.
COMMERCIAL INVOICE	Receipt for a transaction and or goods purchased (invoice) indicating the sender or seller and the receiver or purchaser. A commercial invoice should

	contain an itemized list of the merchandise with the complete description of goods with their unit value and extended total value. Depending on the Customs requirements of the destination country, there may be additional requirements, statement or clauses that must appear as well.
CONFERENCE	A group of vessel operators joined together for the purpose of establishing freight rates.
CONFIRMED LETTER OF CREDIT	(See Letter of Credit, Confirmed)
CONSIGNEE	The individual or company to whom a seller or shipper sends merchandise and who, upon presentation of necessary documents, is recognized as the merchandise owner for the purpose of declaring and paying customs duties.
CONSIGNOR	A term used to describe any person who consigns goods to himself or to another party in a bill of lading or equivalent document. A consignor might be the owner of the goods, or a freight forwarder who consigns goods on behalf of his principal.
CONSOLIDATED SHIPMENT	A method of shipping whereby an agent (freight forwarder or consolidator) combines individual consignments from various shippers into one shipment made to a destination agent, for the benefit of preferential rates. (Also called "groupage") The consolidation is then de-consolidated by the destination agent into its original component consignments and made available to consignees. Consolidation provides shippers access to better rates than would be otherwise attainable.
CONSOLIDATOR	Special forms signed by the consular office of a country to which cargo is destined.
CONSULAR INVOICE	A document required by some countries describing a shipment of goods and showing information such as the consignor, consignee, and value of the shipment. Certified by a consular official, a consular invoice is used by the country's customs officials to verify the value, quantity, and nature of the shipment.

D *(Back to top)*

DATE DRAFT	A draft that matures in a specified number of days after issuance without regard to date of acceptance.
DDC	Destination Delivery Charge.
DDP (DELIVERED DUTY PAID)	Also known as "free domicile" or "free house."
DDU (DELIVERED DUTY UNPAID)	This reflects the emergence of "door-to-door" intermodal or courier contracts or carriage where only the destination customs duty and taxes (if any) are paid by consignee.
DEAD FREIGHT	Freight charges paid by the charterer of a vessel for the contracted space which is left partially unoccupied.
DECK CARGO	Cargo carried on deck rather than stowed under deck. On-deck carriage is required for certain commodities, such as explosives.
DEMURRAGE	A penalty for exceeding free time allowed for loading or unloading at a pier or freight terminal. Also a charge for undue detention of transportation equipment or carriers in port while loading or unloading.
DENSITY	Weight units per unit of volume
DIM WEIGHT (DIMENSIONAL WEIGHT)	An airfreight term used to describe the results of computing the chargeable weight from the cubic measurement of a shipment.
DRAFT	An unconditional order in writing from one person (the Drawer) to another (the Drawee), directing the drawee to pay a specified amount to a named drawer on presentation or on a fixed date.
DRAWEE	The individual or firm on whom a draft is drawn and who owes the stated amount to the drawer.

E *(Back to top)*

	<p>1. American Conditions (FPAAC) - The underwriter does not assume responsibility for partial losses unless caused by sinking, stranding, burning, or colliding with another vessel.</p> <p>2. English Conditions (FPAEC) - The underwriter assumes responsibility for partial losses if the vessel is sunk, stranded, burned, on fire, or in collision, even though such an event did not actually cause the damage suffered by the goods.</p>
FREE OUT (FO)	The cost of unloading a vessel is borne by the charterer.
FREE PORT	A port which is a Foreign Trade Zone open to all traders on equal terms, or more specifically a port where merchandise may be stored duty-free pending re-export or sale within that country.
FREE TRADE ZONE	(See Foreign Trade Zone)
FREIGHT FORWARDER	(See Forwarder)

G (Back to top)	
GATT	(General Agreement on Tariffs and Trade) - A multilateral treaty intended to help reduce trade barriers and promote tariff concessions.
GROSS WEIGHT (GR WT./GW)	The full weight of a shipment, including containers and packaging materials
H (Back to top)	
HARMONIZED CODE	An internationally accepted and uniform description system for classifying goods for customs, statistical, and other purposes.
HARMONIZED SYSTEM (HS)	A key provision of the international trade bill, effective January 1, 1989, that established international uniformity for classifying goods moving in international trade under a single commodity code.
HI (OR HIGH) CUBE	Any container exceeding 102 inches in height.
HOUSE AIR WAYBILL	An air waybill issued by an airfreight consolidator. (See also Air Waybill)

I (Back to top)	
IATA	International Air Transport Association.
ICAO	(International Civil Aviation Organization) - A specialized agency of the United Nations headquartered in Montreal. It promotes general development of civil aviation such as aircraft design and operation, safety procedures, and contractual agreements.
ICC (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE)	A non-governmental organization serving as a policy advocate on world business.
IGLOO	A contoured structural container designed for use in main-deck carriage on narrow body aircraft.
IMPORT LICENSE	A certificate issued by countries exercising import controls that permits importation of the articles stated in the license and often authorizes and/or releases the funds in payment of the importation.
IN-BOND	A term used to describe cargo that has not been cleared by Customs to enter the commerce of a country.
INCOTERMS	The set of international standards for the uniform interpretation of common contract clauses in international trade. INCOTERMS 2000, formulated in concert with many international entities, comprises the latest revisions and should now be used exclusively.
INDUCEMENT	When steamship lines publish in their schedules the name of a port and the words "by inducement" in parentheses, this means the vessel will call at the port if there is a sufficient amount of profitable cargo available and booked.
INLAND CARRIER	A transportation line which hauls export or import cargo between ports and inland points.
INSPECTION CERTIFICATE	A document certifying that merchandise was in good condition, or in accordance with certain specifications immediately prior to shipment.

INTEGRATED CARRIER	A forwarder that uses its own aircraft, whether owned or leased, rather than scheduled airlines.
INTERLINE	A mutual agreement between airlines to link their route network
INTERMODAL	This refers to the capacity to go from ship to train to truck or the like. The term generally refers to containerized shipping or the capacity to handle containers across different modes of transport.
ISO 9000	A series of voluntary international quality standards.

J <i>(Back to top)</i>	
JOINT VENTURE	A term of business partnership involving joint management and the sharing of risks and profits between enterprises sometimes based in different countries.
JUST IN TIME (JIT)	The principle of production and inventory control in which goods arrive when needed for production or use.

K <i>(Back to top)</i>	
KNOT, NAUTICAL	The unit of speed equivalent to one nautical mile: 6,080.20 feet per hour or 1.85 kilometers per hour.

L <i>(Back to top)</i>	
L&D	Loss and Damage.
L/C	(See Letter of Credit)
LCL	Less than Container Load; Less than Car load.
LEGAL WEIGHT	The weight of the goods plus any immediate wrappings or packagings that are sold along with the goods, e.g., the weight of a tin can as well as its contents. (See also Gross Weight)
LESS THAN TRUCKLOAD (LTL)	Rates applicable when the quantity of freight is less than the volume or truckload minimum weight.
LETTER OF CREDIT (L/C)	A document issued by a bank per instructions by a buyer of goods authorizing the seller to draw a specified sum of money under specified terms. Issued as revocable or irrevocable.
LETTER OF CREDIT, CONFIRMED	A letter of credit containing a guarantee on the part of both the issuing and advising banks of payment to the seller, provided the seller's documentation is in order and the terms of the letter of credit are met.
LIGHTER	An open or covered barge equipped with a crane and towed by a tugboat. Used mostly in harbors and inland waterways.
LINER	The word "liner" is derived from the term "line traffic," which denotes operation along definite routes on the basis of definite, fixed schedules. A liner thus is a vessel that engages in this kind of transportation, which usually involves the haulage of general cargo as distinct from bulk cargo.
LO/LO (LIFT-ON/LIFT-OFF)	Denotes the method by which cargo is loaded onto and discharged from an ocean vessel, which in this case is by the use of a crane.
LOAD FACTOR	Capacity used as against capacity available and expressed as a percentage.
LOGISTICS MANAGEMENT	The efficient and cost-effective management of the physical movement of goods from supply points to final sale and the associated transfer and holding of such goods at various intermediate storage points.
LTL	(See Less than Truckload)

M <i>(Back to top)</i>	
M/T OR METRIC TON	1000 Kilos
MANIFEST	A list of the goods being transported by a carrier.
MEASUREMENT TON	The measurement ton (also known as the cargo ton or freight ton) is a space measurement, usually 40 cubic feet or one cubic meter. Cargo is assessed a certain rate for every 40 cubic feet or one cubic meter it occupies.
MERCOSUR	A trade alliance between Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay, with Chile

	and Bolivia as associate members.
N <i>(Back to top)</i>	
NAFTA	(North American Free Trade Agreement) - A free trade agreement comprising the U.S.A., Canada, and Mexico.
NATIONAL CARRIER	A flag carrier owned or controlled by the state
NET TERMS	Free of charters' commission.
NET WEIGHT (ACTUAL NET WEIGHT)	The weight of the goods alone without any immediate wrappings; e.g., the weight of the contents of a tin can without the weight of the can.
NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER	(NVOCC) - In the United States, a term for an FMC-licensed cargo consolidator of shipments in ocean trade, generally arranging for or performing consolidation and containerization functions. In trade lanes that do not include the U.S.A., NVOCC's operate under different rules and governmental licensing may not be a requirement.
NOS	Not Otherwise Specified.
NT	Net Tons.
NVOCC	(See Non-Vessel-Operating Common Carrier
O <i>(Back to top)</i>	
O/R	Owner's Risk.
OD	Outside Diameter.
OPEN ACCOUNT	A trade arrangement in which goods are shipped to a foreign buyer without guarantee of payment such as a note, L/C, or other formal written evidence of indebtedness.
OPEN POLICY	A cargo insurance policy that is an open contract; e.g., it provides protection for all shipments in transit within a specified geographic trade area for a limited period of time. It is referred to as "open" because it does not require reporting of individual shipments. Summary or grouped reporting requirements vary with different policies.
P <i>(Back to top)</i>	
PA	(See Particular Average)
PART CHARTER	Where part of an airline's scheduled flight is sold as if it were a charter in its own right. Often incorrectly used as a synonym for split charter
PART LOAD CHARTER	Where a part of an aircraft's load is discharged at one destination and a part of it at another. This is distinct from a split charter where a number of consignments are carried to the same destination. Inbound, part loads are treated as single entity charters under the regulations in most countries.
PARTICULAR AVERAGE (PA)	Partial loss or damage to goods.
PERILS OF THE SEA	Fortuitous accidents or casualties peculiar to transportation on navigable water, such as sinking, collision of vessel, striking a submerged object, or encountering heavy weather or other unusual forces of nature.
PERISHABLES	Any cargo that loses considerable value if it is delayed in transportation. This usually refers to fresh fruit and vegetables.
PHYTOSANITARY INSPECTION CERTIFICATE	A certificate issued by an exporting countries' Department of Agriculture indicating that a shipment has been inspected and is free of harmful pests and plant diseases.
PILFERAGE	As used in marine insurance policies, the term denotes petty thievery-the taking of small parts of a shipment-as opposed to the theft of a whole shipment or large unit. Many ordinary marine insurance policies do not cover against pilferage, and when this coverage is desired it must be added to the policy.
PORT MARKS	An identifying set of letters, numbers, or geometric symbols followed by the name of the port of destination that are placed on export shipments. Foreign government requirements may be exceedingly strict in the matter of port

	marks.
PORT OF DISCHARGE	A port where a vessel is off-loaded and cargo discharged
PORT OF ENTRY	A port at which foreign goods are admitted into the receiving country.
PORT OF LOADING	A port where cargo is loaded aboard the vessel, lashed, and stowed.
PREPAID FREIGHT	Generally speaking, freight charges both in ocean and air transport may be either prepaid in the currency of the country of export or they may be billed collect for payment by the consignee in his local currency. On shipments to some countries, however, freight charges must be prepaid because of foreign exchange regulations of the country of import or rules of steamship companies or airlines.
PRIMA FACIE	A Latin term frequently encountered in foreign trade that means "on first appearance." When a steamship company issues a clean bill of lading, it acknowledges that the goods were received "in apparent good order and condition" and this is said by the courts to constitute prima facie evidence of the conditions of the containers; that is, if nothing to the contrary appears, it must be inferred that the cargo was in good condition when received by the carrier.
PROOF OF DELIVERY (POD)	The delivery receipt copy of a freight bill indicating the name of the person who signed for a package with the date and time of delivery.

R *(Back to top)*

REEFER	A refrigerated container, trailer or railcar for transporting perishables.
RO/RO (ROLL-ON/ROLL-OFF) VESSEL	A ship designed to accommodate cargo that is rolled on and rolled off. Many Ro/Ro vessels can also accommodate containers and/or break-bulk cargo.
ROUTE	An established passage, from the point of departure to the terminating station.

S *(Back to top)*

SHIP'S MANIFEST	An instrument in writing containing a list of the shipments constituting the ship's cargo.
SHIPMENT	Freight tendered to a carrier by one consignor at one place at one time for delivery to one consignee at one place on one bill of lading.
SHIPPER	Term used to describe an exporter (usually the seller).
SHORT-SHIPPED	Cargo manifested but not loaded.
SIGHT DRAFT	A draft payable upon presentation to the drawee. (Compare with Date Draft and Time Draft.)
STEAMSHIP AGENT	A duly appointed and authorized representative in a specified territory acting on behalf of a steamship line or lines and attending to all matters relating to the vessels owned by his principals
STEAMSHIP LINE	A company usually having the following departments: vessel operations, container operations, tariff department, booking, outbound rates, inward rates, and sales. The company can maintain its own in-country offices to handle regional sales, operations, or other matters, or appoint steamship agents to represent them doing the same. Some lines have liner offices in several regions and appointed agents in others
STOWAGE	The lading of cargo in a vessel in such a manner as to provide the utmost safety and efficiency for the ship and the goods it carries.
STRIKES, RIOTS AND CIVIL COMMOTION'S	An insurance clause referring to loss or damage directly caused by strikers, locked-out workmen, persons' participation in labor disturbances, and riots of various kinds. The ordinary marine insurance policy does not cover this risk. Coverage against it can be added only by endorsement.
SUE & LABOR CAUSE	A provision in marine insurance obligating the assured to do things necessary after a loss to prevent further loss and to act in the best interests of the insurer.

T *(Back to top)*

TARE WEIGHT	The weight of packing and containers without the goods to be shipped.
-------------	---

TARIFF	A general term for any listing of rates or charges. The tariffs most frequently encountered in foreign trade are: tariffs of international transportation companies operating on sea, land, and in the air; tariffs of international cable, radio, and telephone companies; and the customs tariffs of the various countries that list goods that are duty free and those subject to import duty, giving the rate of duty in each case. There are various classes of customs duties.
TEMPERATURE CONTROLLED CARGO	Any cargo requiring carriage under controlled temperature.
TEU	A twenty-foot equivalent unit (6.1m). A standard unit for counting containers of various lengths and for describing container ship or terminal capacity. A standard 40' container (FEU) equals 2 TEUs.
THC (TERMINAL HANDLING CHARGE)	A charge for handling services performed at terminals.
TIME DRAFT	A draft that matures in a certain number of days, either from acceptance or the date of the draft.
TON	Freight rates for liner cargo generally are quoted on the basis of a certain rate per ton, depending on the nature of the commodity. This ton, however, may be a weight ton or a measurement ton.
TON-DEADWEIGHT	The carrying capacity of the ship in terms of the weight in tons of the cargo, fuel, provisions, and passengers which a vessel can carry.
TRACKING	A system of recording movement intervals of shipments from origin to destination.
TRANSSHIPMENT	The transfer of a shipment from one carrier to another in international trade, most frequently from one ship to another. Because the unloading and reloading of delicate merchandise may cause damage, transshipments are avoided whenever possible.

V *(Back to top)*

VALUATION CHARGES	Additional transportation charges assessed shippers who declare a value of goods higher than the value of carriers' limits of liability.
VOLUME WEIGHT	An international airfreight term used to describe the results of computing the chargeable weight from the cubic measurement of a shipment.

W *(Back to top)*

W/M	Weight and/or Measurement
WAR RISK	The possible aggressive actions against a ship and its cargo by a belligerent government. This risk can be insured by a marine policy with a risk clause.
WAR RISK INSURANCE	Insurance issued by marine underwriters against war-like operations specifically described in the policy. In former times, war risk insurance was taken out only in times of war, but currently many exporters cover most of their shipments with war risk insurance as a protection against losses from derelict torpedoes and floating mines placed during former wars, and also as a safeguard against unforeseen warlike developments. In the U.S.A., war risk insurance is written in a separate policy from the ordinary marine insurance; it is desirable to take out both policies with the same underwriter in order to avoid the ill effects of a possible dispute between underwriters as to the cause (marine peril or war peril) of a given loss.
WAREHOUSE RECEIPT	A receipt of commodities deposited in a warehouse identifying the commodities deposited. It is non-negotiable if permitting delivery only to a specified person or firm, but it is negotiable if made out to the order of a person or firm or to a bearer. Endorsement (without endorsement if made out to bearer) and delivery of a negotiable warehouse receipt serves to transfer the property covered by the receipt. Warehouse receipts are common documents in international banking.
WAREHOUSE-TO-WAREHOUSE	A clause in marine insurance policy whereby the underwriter agrees to cover the goods while in transit between the initial point of shipment and the point of destination with certain limitations, and also subject to the law of insurable

	interest. The warehouse-to-warehouse clause was once extremely important, but marine extension clauses now often override its provisions.
WEIGHT	<ul style="list-style-type: none"> • Gross - The weight of the goods including packing, wrappers, or containers, both internal and external. The total weight as shipped. • Net - The weight of the goods themselves without the inclusion of any wrapper. • Tare - The weight of the packaging or container. • Weight/Measurement Ton - In many cases, a rate is shown per weight/measurement ton, carrier's option. This means that the rate will be assessed on either a weight ton or measurement ton basis, whichever will yield the carrier the greater revenue. • Weight Ton - Metric measure equals 1000 Kilograms; in English measure a short ton is 2000 pounds, a long ton is 2240 pounds.
WEIGHT LOAD FACTOR	Payload achieved as against available capacity, expressed as a percentage. Cargo is frequently limited by volume rather than weight; load factors of 100 percent are rarely achieved.
WITH AVERAGE (WA)	A marine insurance term meaning that shipment is protected for partial damage whenever the damage exceeds a stated percentage.
WITH PARTICULAR AVERAGE (WPA)	An insurance term meaning that partial loss or damage of goods is insured. The damage generally must be caused by sea water, and many terms specify a minimum percentage of damage before payment. It may be extended to cover loss by theft, pilferage, leakage and breakage, or other perils depending on the nature of the cargo.

Please take note that we endeavor to report accurate information and as such we obtain same from sources which we believe are reliable; however, we cannot guarantee its accuracy. Any reliance you may place on the accuracy of this information or the validity of our opinion is at the reader's own risk. All information is given in good faith, but without guarantee.

International Freight Forwarding, Chartering, Shipping Agency,
Logistics, Warehousing and Inland Transportation