

HIỆP HỘI BẢO HIỂM VIỆT NAM

**HỆ THỐNG THUẬT NGỮ
DÙNG TRONG HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ**

(ban hành kèm theo Quyết định 009/QĐ-HHBH/2013)

Hà Nội, tháng 7 năm 2013

HIỆP HỘI BẢO HIỂM VIỆT NAM

**HỆ THỐNG THUẬT NGỮ
DÙNG TRONG HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ**

(ban hành kèm theo Quyết định 009/QĐ-HHBH/2013)

Hà Nội, tháng 7 năm 2013

HỆ THỐNG THUẬT NGỮ PHI NHÂN THỌ

I. ĐỊNH NGHĨA ÁP DỤNG CHUNG:

1. **Doanh nghiệp bảo hiểm hoặc Công ty Bảo hiểm:** là doanh nghiệp được thành lập, tổ chức và hoạt động theo quy định của Luật Kinh doanh bảo hiểm và các quy định khác của pháp luật có liên quan để kinh doanh bảo hiểm, tái bảo hiểm

(khoản 5, điều 3, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

2. **Hợp đồng bảo hiểm** Hợp đồng bảo hiểm là sự thoả thuận giữa các bên, theo đó bên mua bảo hiểm phải đóng phí bảo hiểm, còn bên bảo hiểm phải trả một khoản tiền bảo hiểm cho bên được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

(điều 567 Bộ Luật dân sự)

3. **Hợp đồng bảo hiểm trùng:** Hợp đồng bảo hiểm trùng là trường hợp bên mua bảo hiểm giao kết hợp đồng bảo hiểm với hai doanh nghiệp bảo hiểm trở lên để bảo hiểm cho cùng một đối tượng, với cùng điều kiện và sự kiện bảo hiểm.

(khoản 1, điều 44, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

4. **Đối tượng của hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự:** là trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ ba theo quy định của pháp luật. Trong trường hợp bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba theo thoả thuận hoặc theo quy định của pháp luật thì bên bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm cho bên mua bảo hiểm hoặc cho người thứ ba theo yêu cầu của bên mua bảo hiểm đối với thiệt hại mà bên mua bảo hiểm đã gây ra cho người thứ ba theo mức bảo hiểm đã thoả thuận hoặc theo quy định của pháp luật.

Trong trường hợp bên mua bảo hiểm đã bồi thường thiệt hại cho người thứ ba thì có quyền yêu cầu bên bảo hiểm phải hoàn trả khoản tiền mà mình đã trả cho người thứ ba, nhưng không vượt quá mức trả bảo hiểm mà các bên đã thoả thuận hoặc pháp luật đã quy định.

5. **Bên mua bảo hiểm:** là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng bảo hiểm với doanh nghiệp bảo hiểm và đóng phí bảo hiểm. Bên mua bảo hiểm có thể đồng thời là người được bảo hiểm hoặc người thụ hưởng.

(khoản 6, điều 3, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

6. **Người được bảo hiểm:** là tổ chức, cá nhân có tài sản, trách nhiệm dân sự, tính mạng được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm. Người được bảo hiểm có thể đồng thời là người thụ hưởng.

(khoản 7, điều 3, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

7. **Người thụ hưởng** là tổ chức, cá nhân được bên mua bảo hiểm chỉ định để nhận tiền bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm con người.

(khoản 8, điều 3, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

8. **Đại lý bảo hiểm:** là tổ chức, cá nhân được doanh nghiệp bảo hiểm uỷ quyền trên cơ sở hợp đồng đại lý bảo hiểm để thực hiện hoạt động đại lý bảo hiểm theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

(điều 84, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

9. **Các bên thứ ba nghĩa là:** Tất cả mọi người không phải là hai bên trong hợp đồng bảo hiểm. Bên thứ ba trong bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự chủ xe cơ giới là người bị thiệt hại về thân thể, tính mạng, tài sản do xe cơ giới gây ra, trừ những người sau: Lái xe, phụ xe trên chính chiếc xe đó; Người trên xe và hành khách trên chính chiếc xe đó; Chủ sở hữu xe trừ trường hợp chủ sở hữu đã giao cho tổ chức, cá nhân khác chiếm hữu, sử dụng chiếc xe đó.

10. **Ngày có hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm:** Là ngày

+ hợp đồng bảo hiểm đã được giao kết giữa doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm, chi nhánh nước ngoài và bên mua bảo hiểm đã đóng đủ phí bảo hiểm

+ Có bằng chứng về việc hợp đồng bảo hiểm đã được giao kết và bên mua bảo hiểm đã đóng đủ phí bảo hiểm.

+ Hợp đồng bảo hiểm đã được giao kết và doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm, chi nhánh nước ngoài có thoả thuận cho bên mua bảo hiểm nợ phí bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm.

Đối với các hợp đồng bảo hiểm không có thoả thuận thời hạn đóng phí bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm sẽ không phát sinh trách nhiệm bảo hiểm

11. **Thời hạn bảo hiểm nghĩa là:** Thời hạn tính từ ngày chấp nhận bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm cho đến ngày hợp đồng bảo hiểm hết hạn được nêu trong hợp đồng/Phụ lục hợp đồng, hoặc một ngày sớm hơn do hợp đồng bảo hiểm bị hủy bỏ, nếu có.

12. **Phí bảo hiểm:** là khoản tiền mà bên mua bảo hiểm phải đóng cho doanh nghiệp bảo hiểm theo thời hạn và phương thức do các bên thoả thuận trong hợp đồng bảo hiểm.

(khoản 11 điều 3 Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000)

13. **Số tiền bảo hiểm**

- đối với bảo hiểm trách nhiệm là số tiền bảo hiểm được bên mua bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm thoả thuận trong hợp đồng bảo hiểm;

- đối với bảo hiểm con người là số tiền bảo hiểm được bên mua bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm thoả thuận trong hợp đồng bảo hiểm;

- đối với bảo hiểm tài sản có thể là số tiền bảo hiểm dưới giá trị, hoặc có thể là giá thị trường của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm và/hoặc tại thời điểm xét bồi thường, cộng chi phí vận chuyển, thuế hải quan, phí bảo hiểm và lãi hợp lý.

14. Bảo hiểm trên giá trị là việc người được bảo hiểm đã mua bảo hiểm cao hơn giá thị trường tính bằng tiền hay chi phí thay thế hay giá trị phục hồi của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm và/hoặc tại thời điểm xét bồi thường.

(Giá trị phục hồi Reinstatement value được áp dụng cho bảo hiểm thiết bị điện tử, thân tàu biển. Theo điều khoản này, những bộ phận hư hại được thay thế theo giá trị phục hồi, có nghĩa là mới thay cũ, không tính đến khấu hao của bộ phận bị thay thế)

15. Bảo hiểm dưới giá trị là trường hợp bảo hiểm trong đó số tiền bảo hiểm thấp hơn giá thị trường của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm và/hoặc tại thời điểm xét bồi thường.

16. Chủ hợp đồng bảo hiểm là cá nhân hoặc tổ chức mà doanh nghiệp bảo hiểm ký Hợp đồng bảo hiểm.

17. Ngày tái tục bảo hiểm Là ngày có hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm kế tiếp.

18. Thời gian chờ Có nghĩa là thời gian mà các quyền lợi bảo hiểm có liên quan không được chi trả bảo hiểm mặc dù sự kiện bảo hiểm xảy ra, thường áp dụng cho bảo hiểm ốm đau, thai sản.

19. Dự phòng nghiệp vụ bảo hiểm: là khoản tiền mà doanh nghiệp bảo hiểm phải trích lập nhằm mục đích thanh toán cho những trách nhiệm bảo hiểm đã được xác định trước và phát sinh từ các hợp đồng bảo hiểm đã giao kết.

(Khoản 1 Điều 96, Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000).

20. Biên khả năng thanh toán: là phần chênh lệch giữa giá trị tài sản và các khoản nợ phải trả của doanh nghiệp bảo hiểm.

(Khoản 3 điều 77 Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000).

21. Phạm vi lãnh thổ Đơn bảo hiểm này cung cấp bảo hiểm trong trường hợp bị tai nạn/ ốm đau và những chi phí y tế liên quan phát sinh trong lãnh thổ Việt Nam ngoại trừ có những quy định khác trong Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc phụ lục.

22. Mạng lưới giải quyết bảo lãnh viện phí Là nơi mà người được bảo hiểm sẽ được bảo lãnh thanh toán các chi phí phát sinh thuộc phạm vi bảo hiểm. Người được bảo hiểm phải tự chi trả cho những chi phí vượt quá Mức trách nhiệm đã tham gia trong đơn bảo hiểm tại thời điểm điều trị.

23. Bảng tóm tắt hợp đồng bảo hiểm Bảng tóm tắt hợp đồng bảo hiểm cung cấp các thông tin chi tiết của chủ hợp đồng và Người được bảo hiểm, tóm tắt về quyền lợi bảo hiểm

24. Người phụ thuộc Là vợ/chồng, bố mẹ hoặc bố mẹ chồng hay vợ theo luật pháp dưới 66 tuổi kể từ ngày bắt đầu bảo hiểm của đơn bảo hiểm. Con của Người được bảo hiểm có độ tuổi từ 12 tháng tuổi đến 18 tuổi hoặc tối đa 23 tuổi nếu đang theo học các khóa học dài hạn và chưa kết hôn, kể từ ngày có hiệu lực bảo hiểm hoặc ngày tái tục bảo hiểm tiếp theo.

Tất cả những người phụ thuộc phải có tên trong Danh sách người được bảo hiểm.

II. CÁC THUẬT NGỮ VỀ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM CHÁY NỔ VÀ MỌI RỦI RO ĐẶC BIỆT

1. **Cháy:** Cháy là phản ứng hóa học có tỏa nhiệt và phát ra ánh sáng.

(khoản 3, điều 4 Thông tư 220/2010/TT-BTC)

2. **Hỏa hoạn:** Là cháy không kiểm soát được ngoài nguồn lửa chuyên dùng và gây thiệt hại cho tài sản và người xung quanh.

3. **Đơn vị rủi ro:** Là nhóm tài sản tách biệt khỏi nhóm tài sản khác với khoảng cách không cho phép lửa từ nhóm này lan sang nhóm khác, tuy nhiên khoảng cách gần nhất không dưới 12 mét.

4. **Tổn thất toàn bộ thực tế:** Tài sản được bảo hiểm bị phá hủy hoàn toàn hoặc hư hỏng nghiêm trọng đến mức không thể phục hồi lại trạng thái ban đầu.

5. **Tổn thất toàn bộ ước tính:** Tài sản được bảo hiểm bị phá hủy hoặc hư hỏng đến mức nếu sửa chữa, phục hồi thì chi phí sửa chữa, phục hồi hoặc lớn hơn số tiền bảo hiểm.

III. CÁC THUẬT NGỮ VỀ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM TÀI SẢN

1. Bảo hiểm bán hàng không cố định

Bảo hiểm cho một người bán hàng theo hợp đồng trả góp hoặc hợp đồng bán hàng có điều kiện, khi tài sản bị tổn thất hoặc phá hủy. Ví dụ: Một máy thu hình được bán theo phương thức trả góp, nhưng đã bị người mua hàng làm hỏng. Người mua hàng sẽ được bồi thường tổn thất đó.

2. Bảo hiểm bằng phát minh, sáng chế

Bảo hiểm tổn thất đối với người được bảo hiểm do việc vi phạm việc phát minh sáng chế của Người được bảo hiểm bị vi phạm hoặc bảo hiểm khiếu nại chống lại Người được bảo hiểm do việc Người được bảo hiểm vi phạm bằng phát minh, sáng chế của người khác.

3. Bảo hiểm cải tạo và nâng cấp nhà

Những công việc sửa chữa phần diện tích thuê của người thuê nhà để phù hợp với những nhu cầu riêng của mình. Trong trường hợp người thuê nhà không bảo hiểm phần kết cấu ngôi nhà, có thể bảo hiểm tối đa 10% của giá trị tài sản bên trong kết cấu nhà đối với những thiệt hại hay phá hủy của phần cải tạo và nâng cấp do người thuê nhà thực hiện. Ví dụ, theo đơn bảo hiểm chủ nhà, nếu các tài sản bên trong một căn hộ được bảo hiểm với giá trị 250 triệu đồng thì phần tử xây trong bếp của người thuê nhà sẽ được bảo hiểm 25 triệu đồng (10% x 250 triệu đồng).

4. Bảo hiểm các bộ sưu tập tem và tiền kim loại

Bảo hiểm mọi rủi ro bộ sưu tập tem và tiền kim loại ở bất kỳ nơi nào, loại trừ hao mòn tự nhiên, chiến tranh, thảm họa hạt nhân và biến mất bí ẩn. Thông thường, mỗi hạng mục đều ghi rõ ràng và định giá cụ thể trong đơn bảo hiểm. Loại bảo hiểm này có tầm quan trọng đặc biệt đối với người được bảo hiểm có bộ sưu tập tem và tiền kim loại quý hiếm. Các đơn bảo hiểm tài sản tiêu chuẩn như đơn bảo hiểm chủ hộ gia đình có giới hạn bảo hiểm tương đối thấp đối với các hạng mục đặc biệt như bộ sưu tập tem và tiền kim loại.

5. Bảo hiểm rò rỉ hệ thống tự động phun nước chống cháy sprinkler

Bảo hiểm thiệt hại tài sản do hệ thống tự động phun nước chống cháy rò rỉ. Có thể mua loại bảo hiểm này thông qua điều khoản bảo hiểm bổ sung của *Đơn bảo hiểm cháy tiêu chuẩn*, chủ yếu loại trừ các tổn thất do cháy, sét đánh, gió bão, động đất, nổ, nứt vỡ nồi hơi, bạo loạn, xung đột dân sự và lệnh của nhà chức trách.

6. Bảo hiểm trách nhiệm pháp lý do rò rỉ hệ thống tự động phun nước chống cháy sprinkler

Bảo hiểm trách nhiệm đối với những thiệt hại tài sản của người khác do hệ thống tự động phun nước chống cháy rò rỉ. Có thể mua loại bảo hiểm này dưới hình thức điều khoản bảo hiểm bổ sung của đơn bảo hiểm trách nhiệm chung hỗn hợp theo mẫu mở rộng (CGL)

7. Bảo hiểm các công trình đã hoàn thành

Bảo hiểm trách nhiệm của nhà thầu đối với những thiệt hại về người hoặc tài sản gây ra cho bên thứ ba do hậu quả từ những công trình do nhà thầu đã hoàn thành. Nhà thầu phải cẩn thận hợp lý trong việc bảo đảm công trình an toàn và tránh mọi rủi ro một cách hợp lý.

8. Bảo hiểm các khoản phải thu

Loại bảo hiểm những thiệt hại trong trường hợp các số liệu về hoạt động kinh doanh bị phá hủy, do rủi ro được bảo hiểm gây ra và doanh nghiệp không thể thu hồi lại số tiền nợ đọng. Loại đơn bảo hiểm này bảo hiểm những khoản nợ khó đòi, các chi phí phục hồi lại số liệu và chi phí thu nợ, nhưng không bảo hiểm thiệt hại vật chất của những phương tiện lưu trữ dữ liệu như giấy, đĩa vi tính hay băng từ.

9. Bảo hiểm các phương tiện trợ giúp giao thông

Bảo hiểm các đối tượng (trừ các xe có động cơ) được sử dụng trong việc chuyên chở tài sản, bao gồm bảo hiểm cầu; bảo hiểm cầu đang trong quá trình xây dựng; bảo hiểm bến tàu, cầu tàu, cảng; thiết bị truyền thanh và truyền hình; các đường dây truyền thanh truyền hình; các đường ống; bảo hiểm các đèn hiệu giao thông; bảo hiểm đường hầm.

10. Bảo hiểm căn hộ tập thể

Bảo hiểm tài sản cá nhân của người được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm chủ gia đình mẫu. Rủi ro được bảo hiểm là tài sản được bảo hiểm bị tổn thất hay mất khả năng sử dụng do cháy hoặc/và sét đánh, do phá hoại và/hoặc quây phá, do bão và/hoặc mưa đá, do nổ, đình công và/hoặc bạo động dân sự, do xe cộ, máy bay đâm va hoặc rơi vào, do khói, do sức nặng của băng tuyết, do núi lửa phun, do cố tình tạo ra dòng điện, do hệ thống ống nước bị đóng băng, do hỏng hệ thống lò sưởi, điều hòa nhiệt độ hoặc hệ thống cứu hỏa, hoặc thiết bị trong nhà bị gãy, nứt, cháy, dẫn nở quá mức, hệ thống hơi nước hoặc nước nóng, hệ thống điều hòa nhiệt độ hoặc hệ thống chữa cháy tự động bị trục trặc.

11. Bảo hiểm cây trồng

Loại hình bảo hiểm cây trồng trong trường hợp xảy ra tổn thất hoặc hư hại do các rủi ro được bảo hiểm gây ra, bao gồm mưa đá, cháy và sét đánh. Loại hình bảo hiểm này không bảo hiểm rủi ro chiến tranh và hạt nhân.

12. Bảo hiểm cầu

Bảo hiểm cầu đề phòng trường hợp cầu bị hư hại hay bị phá hủy. Bảo hiểm này được thực hiện trên cơ sở mọi rủi ro và tuân theo những điểm loại trừ như chiến tranh, hao mòn tự nhiên, khuyết tật ngầm và thiệt hại do tác động của hạt nhân. Các cơ quan chính quyền địa phương và nhà nước mua loại hình bảo hiểm này nhằm hạn chế rủi ro phải tăng thuế tức thời, để xây dựng lại các cầu bị thiệt hại hay bị phá hủy.

13. Bảo hiểm cầu đang xây dựng

Bảo hiểm các rủi ro cháy, sét, bị vật thể khác đâm vào, lũ lụt, bão, nước đóng băng, nổ và động đất trong quá trình xây cầu, loại bảo hiểm này rất quan trọng vì những thiệt hại về nhân công và nguyên vật liệu có thể làm cho nhà thầu bị phá sản.

14. Bảo hiểm tài sản về trộm cắp tài sản cá nhân

Bảo hiểm mọi rủi ro đối với trường hợp tài sản cá nhân bị trộm cắp hay bị mất một cách bí hiểm; nhà cửa và tài sản bị thiệt hại vì trộm cắp, nội thất cũng như những tài sản khác của người được bảo hiểm bị phá hoại hay quấy phá khi những tài sản đó không ở nơi được bảo hiểm. Những tài sản đặc biệt dễ bị mất trộm như tiền, chứng khoán, tranh, bộ sưu tập tiền xu và đồ trang sức có các giới hạn trách nhiệm riêng.

15. Bảo hiểm cầu tàu, ụ tàu và đà tàu

Bảo hiểm những công trình kê trên trong trường hợp bị thiệt hại hoặc phá hủy do tàu đâm va hoặc do sóng lớn gây ra. Loại trừ cháy, sét, gió bão, động đất và nổ, vì các hiểm họa này được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm cháy tiêu chuẩn và các đơn bảo hiểm tài sản thương mại khác.

16. Bảo hiểm thiết bị của thầy thuốc và bác sỹ phẫu thuật

Bảo hiểm những thiết bị của các thầy thuốc hoặc bác sỹ phẫu thuật thường mang từ địa điểm này đến địa điểm khác. Loại bảo hiểm này thường được thực hiện trên cơ sở mọi rủi ro bao gồm cả các sản phẩm được cung ứng và sách báo khoa học sử dụng trong việc hành nghề y tế.

17. Bảo hiểm đường hầm

Loại hình bảo hiểm đường hầm trong trường hợp bị hư hại hoặc phá hủy. Đơn bảo hiểm của loại hình bảo hiểm này được thiết kế trên cơ sở bảo hiểm mọi rủi ro, loại trừ các rủi ro chiến tranh, hư hỏng và hao mòn tự nhiên, khuyết tật và thiệt hại do năng lượng hạt nhân. Loại bảo hiểm này rất quan trọng đối với các ngành nghề có các tuyến đường hầm dưới lòng đất nối giữa các điểm khác nhau.

18. Bảo hiểm chìa khóa trao tay

Bảo hiểm những sơ xuất và sai sót của nhà thầu và kiến trúc sư, phạm vi bảo hiểm cũng tương tự như đơn bảo hiểm trách nhiệm chung cho các nghề nghiệp này.

IV. CÁC THUẬT NGỮ VỀ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM CON NGƯỜI

1. Officers protective Marine Insurance – Bảo hiểm bảo vệ người đi biển

Loại hình bảo hiểm trên cơ sở mọi rủi ro đối với tài sản cá nhân của thủy thủ và hành khách trên tàu biển. Bảo hiểm hàng hóa không bảo hiểm tài sản cá nhân của thủy thủ và hành khách, vì thế cần phải mua bảo hiểm này.

2. Kidnap Insurance – Bảo hiểm bắt cóc

Là bảo hiểm trong trường hợp một người lao động bị bắt cóc ở cơ sở kinh doanh của một doanh nghiệp được bảo hiểm và bị ép buộc quay trở lại để giúp đỡ kẻ tội phạm trong một vụ trộm.

3. Hospital Confinement Indemnity Insurance – Bảo hiểm bồi thường chi phí nằm viện.

Đơn bảo hiểm chi trả một khoản tiền ấn định cho mỗi ngày nằm viện của người được bảo hiểm. Phương thức thanh toán này hoàn toàn khác với những loại bảo hiểm chi phí y tế khác bởi hoàn toàn cho người được bảo hiểm trên cơ sở những chi phí thực tế phát sinh.

4. Medigap Insurance (Medicare Supplementary Insurance) – Bảo hiểm bổ sung chương trình chăm sóc y tế

Đơn bảo hiểm được thiết kế để đóng vai trò bổ sung cho Chương trình chăm sóc y tế. Việc bổ sung này được thực hiện dưới hình thức các quyền lợi bổ sung cho Chương trình chăm sóc y tế. Các quyền lợi bổ sung được thực hiện dưới hình thức thanh toán các chi phí y tế đã phát sinh, nhưng loại trừ các mức khấu trừ của Chương trình chăm sóc y tế bằng việc giới hạn về các chi phí y tế được duyệt, giới hạn về thời gian và loại dịch vụ chăm sóc trong các cơ sở chăm sóc, và giới hạn vì các yêu cầu phân chia chi phí khác nhau.

5. Comprehensive Medicare Medical Supplement – Bảo hiểm bổ sung y tế toàn diện

Đơn bảo hiểm được thiết kế để bảo hiểm mức miễn thường và số tiền đồng bảo hiểm mà người được chăm sóc y tế phải chịu. Một số đơn bảo hiểm loại này bảo hiểm cả viện phí và chi phí hộ lý tại nhà với số tiền khá lớn hoặc không giới hạn số tiền trả cho mỗi thời hạn sinh đẻ sau khi khoản trợ cấp chăm sóc sức khỏe đã hết.

6. Accidental Death Insurance – Bảo hiểm chết vì tai nạn

Bảo hiểm chết vì tai nạn, thường được kết hợp với bảo hiểm thương tật toàn bộ vĩnh viễn. Trong trường hợp chết vì tai nạn, người thụ hưởng của người được bảo hiểm sẽ được nhận tiền bảo hiểm. Trường hợp thương tổn thân thể vì tai nạn (như mất một chi), Người được bảo hiểm sẽ được nhận số tiền bảo hiểm theo quy định.

7. Dental Expense Insurance – Bảo hiểm chi phí chữa răng

Loại hình bảo hiểm thường áp dụng theo hình thức của chương trình bảo hiểm sức khỏe toàn diện, trong đó yêu cầu tự bảo hiểm từ 70% đến 80% và quy định giới hạn số tiền bảo hiểm hàng năm cho mỗi người. Trong nhiều trường hợp, không áp dụng mức miễn thường đối với các đợt kiểm tra phòng bệnh răng miệng hàng năm. Việc phẫu thuật chỉnh hình thường được bảo hiểm riêng

8. Family Coverage – Bảo hiểm gia đình

Là loại hình bảo hiểm nhằm đảm bảo cho Người được bảo hiểm chi đích danh hoặc những người phụ thuộc đủ điều kiện của Người được bảo hiểm.

9. Surgical Expense Insurance – Bảo hiểm chi phí phẫu thuật

Lợi ích của đơn bảo hiểm nhằm thanh toán chi phí phẫu thuật.

10. Medical Payments Insurance - Bảo hiểm chi phí y tế

Một điều khoản trong đơn bảo hiểm trách nhiệm và phần bảo hiểm trách nhiệm của các đơn bảo hiểm trọn gói như đơn bảo hiểm trách nhiệm dân sự mô tô, đơn bảo hiểm này bồi thường chi phí y tế không cần xét đến lỗi. Người được bảo hiểm không được thừa nhận trách nhiệm đối với thương tật gây ra cho bên khác và cũng không được yêu cầu bên bị thương từ bỏ quyền kiện người được bảo hiểm..

11. Tai nạn

Là bất kỳ sự kiện bất ngờ hay không lường trước, gây ra bởi một lực từ bên ngoài, mạnh và có thể nhìn thấy được xảy ra trong thời hạn bảo hiểm là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến thương tật thân thể hoặc chết cho Người được bảo hiểm và xảy ra ngoài sự kiểm soát của Người được bảo hiểm.

12. Thương tật thân thể

Thương tật thân thể gây ra trực tiếp bởi tai nạn trong thời hạn bảo hiểm dẫn đến Người được bảo hiểm bị thương tật.

13. Thương tật toàn bộ tạm thời

Là tình trạng mà Người được bảo hiểm bị thương tật không thể thực hiện được bất kỳ công việc nào của mình, nhưng tình trạng thương tật đó không phải là vĩnh viễn.

14. Thương tật bộ phận tạm thời

Là tình trạng mà Người được bảo hiểm bị thương tật không thể thực hiện được một vài nhiệm vụ liên quan đến công việc của mình trong một thời gian nhất định.

15. Thương tật toàn bộ vĩnh viễn

Là thương tật làm cho Người được bảo hiểm bị cản trở hoàn toàn khi tham gia vào công việc của người đó hay bị mất hoàn toàn khả năng lao động trong bất kỳ loại lao động nào và kéo dài 52 tuần liên tục và không hy vọng vào sự tiến triển của thương tật đó.

16. Thương tật bộ phận vĩnh viễn

Là thương tật làm cho một hay nhiều bộ phận cơ thể của Người được bảo hiểm không có khả năng phục hồi chức năng hoạt động bình thường

17. Ốm đau

Là tình trạng cơ thể có dấu hiệu của một bệnh lý khác với tình trạng sức khỏe bình thường.

18. Bệnh / thương tật có sẵn

Là bệnh hoặc thương tật có từ trước ngày bắt đầu được nhận bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm và là bệnh/thương tật mà người được bảo hiểm:

a. đã phải điều trị trong vòng 3 năm gần đây

b. triệu chứng bệnh / thương tật đã xuất hiện hoặc đã xảy ra trước ngày ký hợp đồng mà Người được bảo hiểm đã biết hoặc ý thức được cho dù Người được bảo

hiểm có thực sự khám, điều trị hay không.

19. Bệnh đặc biệt

Là những bệnh ung thư và u các loại, huyết áp, tim mạch, loét dạ dày, viêm đa khớp mãn tính, loét ruột, viêm gan các loại, viêm màng trong dạ con, trĩ, sỏi trong các hệ thống tiết niệu và đường mật, đục thủy tinh thể, viêm xoang, Parkinson, bệnh đái tháo đường, bệnh liên quan đến hệ thống tái tạo máu như lọc máu, thay máu, chạy thận nhân tạo.

20. Tàn tật toàn bộ vĩnh viễn do ốm đau bệnh tật

Là một sự biến đổi hoàn toàn về thể chất và tinh thần của Người được bảo hiểm làm cho người đó không thể thực hiện được bất kỳ các nhu cầu cá nhân, xã hội hay công việc, hoặc đáp ứng những yêu cầu của Luật pháp hay Quy định nào.

21. Dịch vụ xe cứu thương

Là việc sử dụng xe cứu thương của bệnh viện hoặc phòng khám trong trường hợp Người được bảo hiểm trong tình trạng ốm đau/tai nạn nguy kịch ảnh hưởng đến tính mạng buộc phải đưa người bệnh đến Bệnh viện/phòng khám gần nhất hoặc từ bệnh viện này đến bệnh viện khác (không phải là dịch vụ vận chuyển bằng đường hàng không)

22. Điều trị cấp cứu

Là việc điều trị khẩn cấp tại cơ sở y tế trong vòng 24h sau khi có tai nạn hoặc triệu chứng ốm đau/bệnh tật có thể nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe cần thiết phải điều trị khẩn cấp tại phòng cấp cứu, có phát sinh chi phí giường bệnh và hồ sơ có dấu xác nhận cấp cứu của cơ sở y tế.

Trường hợp điều trị tại phòng cấp cứu chỉ vì lý do ngoài giờ phục vụ của phòng khám/ bệnh viện thì được coi là điều trị ngoại trú.

23. Bệnh viện

Là một cơ sở khám và điều trị bệnh hợp pháp được nhà nước công nhận và:

- có khả năng và phương tiện chẩn đoán bệnh, điều trị và phẫu thuật.
- có điều kiện thuận lợi cho việc điều trị nội trú và có hệ thống theo dõi sức khỏe hàng ngày cho các bệnh nhân điều trị nội trú.
- không phải là nơi để an dưỡng phục hồi sức khỏe hoặc là một nơi đặc biệt chỉ có mục đích duy nhất là phục vụ cho người già hoặc giúp đỡ cai nghiện rượu, thuốc phiện, ma túy hoặc để điều trị rối loạn tâm thần, điều trị bệnh phong.

24. Nằm viện

Là việc bệnh nhân cần thiết nằm tại bệnh viện ít nhất là 24 giờ để điều trị cho đến khi ra viện kể cả việc sinh đẻ hoặc điều trị trong thời gian thai kỳ. Trong trường hợp bệnh viện không cấp được Giấy nhập viện hoặc xuất viện, hồ sơ y tế hoặc hóa đơn thanh toán thể hiện rõ thời gian điều trị sẽ được coi như chứng từ thay thế. Đơn vị ngày nằm

viện được tính bằng 24h hoặc theo đơn vị giường nằm trong Giấy ra/ xuất viện hoặc trong chứng từ viện phí chi tiết.

25. Phòng và Giường điều trị

Các chi phí tiền giường nằm điều trị trong một phòng đơn (không bao gồm phòng VIP) và các khoản chi phí liên quan khác, bao gồm cả phòng chăm sóc đặc biệt và các chi phí chăm sóc y tế cần thiết khác do một y tá có bằng cấp chăm sóc.

26. Phẫu thuật

Là một phương pháp khoa học để điều trị thương tật hoặc bệnh tật được thực hiện bởi những phẫu thuật viên có bằng cấp thông qua những ca mổ bằng tay với các dụng cụ y tế hoặc bằng thiết bị y tế trong bệnh viện bao gồm nhưng không giới hạn bởi mổ nội soi, mổ bằng tia laser...

27. Cây ghép nội tạng

Là việc phẫu thuật để cấy ghép tim, phổi, gan, tuyến tụy, thận hoặc tủy xương cho Người được bảo hiểm tiến hành tại một bệnh viện bởi một bác sĩ có trình độ phẫu thuật. Các chi phí mua cơ quan cấy ghép và toàn bộ các chi phí phát sinh cho người hiến bộ phận cơ thể không được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm này.

28. Điều trị nội trú

Là việc một Người được bảo hiểm nhập viện phát sinh các chi phí như chi phí trước khi nằm viện, chi phí nằm viện, chi phí điều trị trong ngày, chi phí phẫu thuật (bao gồm phẫu thuật trong ngày), chi phí sau khi xuất viện, chi phí y tá chăm sóc tại nhà hoặc các quyền lợi khác (nếu có) theo các giới hạn quy định trong Bảng tóm tắt hợp đồng bảo hiểm.

29. Chi phí điều trị trước khi nhập viện

Là các chi phí khám, kiểm tra, siêu âm, chụp chiếu, xét nghiệm cơ bản và tiền thuốc theo chỉ định của bác sĩ, liên quan trực tiếp đến bệnh/thương tật cần phải nhập viện và cần theo dõi, được thực hiện trong vòng 30 ngày trước khi nhập viện.

30. Bác sĩ

Một bác sĩ được cấp giấy phép hành nghề hợp pháp, được luật pháp nước sở tại công nhận và bác sĩ đó đang điều trị, hành nghề trong phạm vi Giấy phép được cấp và trong phạm vi chuyên ngành đào tạo của mình, loại trừ những bác sĩ chính là Người được bảo hiểm, hay vợ (chồng) hoặc người thân của Người được bảo hiểm. Một bác sĩ có thể là một bác sĩ chuyên khoa hay cố vấn y tế.

31. Thuốc kê theo đơn của bác sĩ

Là những thuốc, được phẩm được bán và sử dụng theo đơn của Bác sĩ và theo quy định của pháp luật, không bao gồm thực phẩm chức năng, dược mỹ phẩm và các loại vitamin trừ trường hợp các loại vitamin có chỉ định của bác sĩ và chi phí cho các loại vitamin này không lớn hơn chi phí thuốc điều trị

32. Chi phí y tế hợp lý

Các chi phí y tế phát sinh cần thiết cho việc điều trị y tế của Người được bảo hiểm trong trường hợp ốm đau, bệnh tật, tai nạn.

33. Điều trị sau khi xuất viện

Các chi phí điều trị ngay sau khi xuất viện theo chỉ định của bác sĩ và theo yêu cầu trực tiếp của bệnh viện nhưng tối đa không vượt quá 30 ngày và liên quan trực tiếp đến việc điều trị nội trú trước đó. Những chi phí này bao gồm phí khám, kiểm tra, siêu âm, chụp chiếu, xét nghiệm cơ bản và tiền thuốc.

34. Chăm sóc y tế tại nhà

Là các dịch vụ chăm sóc y tế của một y tá được cấp giấy phép hành nghề hợp pháp được thực hiện tại nhà của Người được bảo hiểm và ngay sau khi ra viện (thời gian nằm viện tối thiểu là 7 ngày). Dịch vụ này phải được thực hiện theo chỉ định của bác sĩ điều trị vì những lý do đặc thù của ngành y.

35. Điều trị trong ngày

Người được bảo hiểm được nhập viện để điều trị có phát sinh chi phí giường bệnh nhưng không lưu lại bệnh viện qua đêm

36. Điều trị y tế

Là việc phẫu thuật, điều trị hoặc chữa trị theo yêu cầu với mục đích duy nhất là chữa trị hoặc làm giảm nhẹ tình trạng bệnh tật.

37. Điều trị phục hồi chức năng

Không phải là phương pháp điều trị y tế thông thường, là phương pháp điều trị nhằm mục đích khôi phục lại tình trạng bình thường và/hay chức năng sau tổn thương cấp tính hoặc do bệnh kể từ khi người bệnh được bác sĩ chỉ định chuyển sang điều trị tại chuyên khoa phục hồi chức năng, giới hạn điều trị cho mục này là không quá 10% số tiền bảo hiểm/người/năm

38. Các bộ phận/ thiết bị y tế hỗ trợ điều trị

Là tất cả các bộ phận hay các thiết bị được đặt/cấy/trồng vào bất cứ một bộ phận nào của cơ thể để hỗ trợ cho chức năng hoạt động của bộ phận đó, hay các dụng cụ y tế dùng để hỗ trợ cho việc điều trị hoặc phẫu thuật, bao gồm nhưng không giới hạn ở đĩa đệm, nẹp, vis, trong phẫu thuật kết xương, máy hỗ trợ tim, dao cắt trĩ theo phương pháp mổ Longo, stent trong phẫu thuật nong động mạch, các dụng cụ hỗ trợ chức năng vận động như nạng, xe đẩy, thiết bị trợ thính, kính thuốc và các dụng cụ chỉnh hình mang tính chất thẩm mỹ khác...

39. Bộ phận giả:

Là các vật được làm giả để thay thế cho các bộ phận của cơ thể bao gồm nhưng không giới hạn ở răng giả, chân tay giả, thùy tinh thể giả

40. Chăm sóc thai sản

Là chi phí y tế liên quan đến quá trình sinh nở và sảy thai hoặc phá thai theo chỉ định của bác sỹ hoặc thủ thuật mở thông buồng trứng nhưng không liên quan đến việc điều trị vô sinh và bất cứ biến chứng nào phát sinh từ quá trình mang thai của Người được bảo hiểm đối với sinh thường hoặc sinh mổ.

41. Chăm sóc trẻ mới sinh

Là các chi phí y tế cần thiết cho việc điều trị nội trú cho trẻ sơ sinh liên quan đến những triệu chứng xuất hiện khi sinh hoặc có biểu hiện trong vòng 7 ngày sau khi sinh với điều kiện người mẹ vẫn nằm viện.

42. Biến chứng thai sản

Điều trị y tế phát sinh trong khoảng thời gian mang thai hoặc sinh nở và các thủ thuật của sản khoa (loại trừ mổ đẻ theo yêu cầu).

43. Điều trị Ngoại trú

Là việc điều trị y tế tại một cơ sở y tế, có giấy phép hoạt động hợp lệ (đăng ký với Sở y tế tỉnh/thành phố và Cục thuế), nhưng không nhập viện điều trị và không phát sinh chi phí giường bệnh như nội trú hoặc điều trị trong ngày.

44. Lần khám/điều trị

Mọi chi phí y tế khám, xét nghiệm, chẩn đoán hình ảnh và thuốc điều trị có chẩn đoán bệnh của bác sỹ phát sinh trong một lần Người được bảo hiểm đến một cơ sở y tế tại một thời điểm nhất định không quá 24 tiếng được coi là chi phí của một lần khám, không phụ thuộc vào số bệnh hay số bác sỹ mà Người được bảo hiểm khám và điều trị trong cùng lần đó.

45. Chi phí được thanh toán

Những chi phí y tế cần thiết phát sinh để điều trị cho Người được bảo hiểm trong trường hợp thương tật, ốm đau, hay bệnh tật trong thời hạn bảo hiểm nhưng không vượt quá giới hạn tối đa mức trách nhiệm quy định trong đơn bảo hiểm.

46. Người phụ thuộc

Là vợ/chồng, bố mẹ hoặc bố mẹ chồng hay vợ theo luật pháp dưới 66 tuổi kể từ ngày bắt đầu bảo hiểm của đơn bảo hiểm. Con của Người được bảo hiểm có độ tuổi từ 12 tháng tuổi đến 18 tuổi hoặc 23 tuổi nếu đang theo học các khóa học dài hạn và chưa kết hôn, kể từ ngày có hiệu lực bảo hiểm hoặc ngày tái tục bảo hiểm tiếp theo.

Tất cả những người phụ thuộc phải có tên trong Danh sách người được bảo hiểm.

47. Mạng lưới giải quyết bảo lãnh viện phí

Là nơi mà người được bảo hiểm sẽ được bảo lãnh thanh toán các chi phí phát sinh thuộc phạm vi bảo hiểm. Người được bảo hiểm phải tự chi trả cho những chi phí vượt quá Mức trách nhiệm đã tham gia trong đơn bảo hiểm tại thời điểm điều trị.

48. Bệnh bất ngờ:

Là ốm đau hoặc bệnh bất ngờ, không đoán biết trước, bộc phát và có nguồn gốc sau ngày hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực. Đồng thời, do ốm đau hoặc bệnh đó, người được bảo hiểm hay người đại diện của người được bảo hiểm cần phải yêu cầu được điều trị y tế.

49. Thuốc chỉ định

Là các loại thuốc điều trị bệnh và phải được sự chỉ định của bác sĩ trước khi sử dụng. Thuốc chỉ định không bao gồm các loại thuốc được mua khi không có toa thuốc của bác sĩ.

V. CÁC THUẬT NGỮ VỀ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI

1. Hàng hóa đặc biệt

Các loại hàng hóa sau đây chỉ được bảo hiểm với điều kiện chủ xe có hợp đồng thỏa thuận riêng với doanh nghiệp bảo hiểm:

- Vàng, bạc, đá quý (dạng nguyên thủy hoặc đã tinh chế).
- Đồ cổ, tranh nghệ thuật quý hiếm.
- Tiền, các loại ấn chỉ, hoá đơn có giá trị như tiền.
- Thi hài, hài cốt.
- Súc vật, gia cầm.

2. Chuyển quyền sở hữu xe:

Trong thời hạn bảo hiểm, nếu có sự chuyển quyền sở hữu xe, thì quyền lợi bảo hiểm vẫn có hiệu lực với Chủ xe mới. Trường hợp Chủ xe cũ không chuyển quyền lợi bảo hiểm cho Chủ xe mới và có yêu cầu hoàn phí thì doanh nghiệp bảo hiểm sẽ hoàn phí cho Chủ xe cũ và làm thủ tục bảo hiểm cho Chủ xe mới, nếu được yêu cầu.

3. Mức miễn thường có khấu trừ

Mức miễn thường có khấu trừ là số tiền được ấn định trên Hợp đồng/Giấy chứng nhận bảo hiểm mà người được bảo hiểm phải tự gánh chịu trong mỗi và mọi vụ tổn thất bộ phận của xe tham gia bảo hiểm vật chất xe tại doanh nghiệp bảo hiểm.

Hợp đồng bảo hiểm không bồi thường các khoản miễn thường được kê khai trong Hợp đồng/Giấy chứng nhận bảo hiểm đối với mỗi tổn thất sau khi đã áp dụng tất cả các điều kiện, điều khoản của hợp đồng này bao gồm cả điều kiện luật tỷ lệ/khấu hao/chế tài.

4. Lái xe khi có chất kích thích:

Là thuật ngữ dùng để chỉ tình trạng 1 người lái xe khi bị ảnh hưởng của đồ uống có cồn, chất kích thích nên không thể lái xe an toàn được. Nếu tình trạng này xảy ra, công ty bảo hiểm có thể ngừng bảo hiểm cho người đã mua đơn bảo hiểm xe cơ giới cá nhân.

5. Bảo hiểm đội xe

Nhiều xe cơ giới được bảo hiểm theo 1 đơn bảo hiểm chung

6. Công ty giám định

Được nhắc tới trong hợp đồng bảo hiểm, là một công ty có khả năng đánh giá được mức độ thiệt hại, nguyên nhân dẫn đến tai nạn/tổn thất của đối tượng bảo hiểm và có thể kết luận được phạm vi bảo hiểm cũng như giá trị bồi thường, kết luận của công ty giám định là cơ sở để người bảo hiểm và người được bảo hiểm tuân theo

7. Bảo hiểm xe ô tô và xe máy chuyên dùng

Trên cơ sở các điều kiện, điều khoản, các điểm loại trừ, các điều khoản bổ sung đính kèm (nếu có) của Quy tắc bảo hiểm tự nguyện xe cơ giới và sau khi Người được bảo hiểm đã đóng khoản phí bảo hiểm bổ sung; doanh nghiệp bảo hiểm đồng ý mở rộng bồi thường cho những hư hỏng hay tổn thất phát sinh trực tiếp từ quá trình vận hành các thiết bị chuyên dùng trên xe cơ giới gây ra cho chính chiếc xe đó.

Tuy nhiên, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ không bồi thường cho các trường hợp sau :

- Xe cơ giới chuyên dùng không bảo đảm an toàn kỹ thuật theo quy định của pháp luật.
- Người điều khiển thiết bị chuyên dùng không có Giấy phép/Chứng chỉ ...điều khiển thiết bị chuyên dùng phù hợp theo quy định của pháp luật.
- Người điều khiển thiết bị chuyên dùng cố tình vi phạm các quy định, quy trình vận hành thiết bị chuyên dùng.

8. Bảo hiểm thiệt hại động cơ do hiện tượng thủy kích

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng khi xe cơ giới có tham gia bảo hiểm thiệt hại vật chất xe bị thiệt hại động cơ xe do đi vào đường ngập nước và hoặc vì có nước lọt vào trong động cơ gây ra hiện tượng thủy kích làm hư hỏng động cơ xe thì được doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường.

9. Bảo hiểm ngoài phạm vi lãnh thổ Việt Nam

Điều kiện tham gia bảo hiểm: Xe tham gia bảo hiểm phải có giấy phép được lưu thông qua các nước tương ứng với yêu cầu bảo hiểm.

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng khi xe cơ giới tham gia bảo hiểm thiệt hại vật chất xe bị thiệt hại vật chất thuộc phạm vi bảo hiểm khi đang lưu thông trên lãnh thổ của một quốc gia ngoài lãnh thổ Việt Nam (được ghi trên Hợp đồng hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm), doanh nghiệp bảo hiểm sẽ trả tiền bồi thường thiệt hại vật chất của xe cơ giới.
Loại trừ: Mất toàn bộ xe ngoài lãnh thổ Việt Nam

10. Bảo hiểm vật chất xe đối với xe tạm nhập, tái xuất

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng đối với xe tạm nhập tái xuất, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ trả bồi thường thiệt hại vật chất xe như sau:

- Khi xe bị thiệt hại bộ phận: doanh nghiệp bảo hiểm trả tiền bồi thường trên cơ sở xe tham gia bảo hiểm đúng giá trị với số tiền bảo hiểm tương đương với xe cùng loại đã tính các loại thuế.
- Khi xe bị thiệt hại toàn bộ hay toàn bộ ước tính: doanh nghiệp bảo hiểm trả cho Chủ xe số tiền bằng giá trị tham gia bảo hiểm (giá chưa tính các loại thuế) của chiếc xe đó tại thời điểm xe bị thiệt hại.

11. Bảo hiểm thuê xe trong thời gian sửa chữa

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng khi xe cơ giới có tham gia bảo hiểm thiệt hại vật chất xe bị thiệt hại vật chất thuộc phạm vi bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ đồng ý trả chi phí thuê xe nếu Chủ xe thuê xe khác để sử dụng trong thời gian xe của Chủ xe đang được sửa chữa (không bao gồm thời gian xe bị giam giữ tại cơ quan Công an).

12. Bảo hiểm lựa chọn cơ sở sửa chữa

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng khi xe cơ giới có tham gia bảo hiểm thiệt hại vật chất xe bị thiệt hại vật chất thuộc phạm vi bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm đồng ý để Chủ xe được chọn cơ sở sửa chữa, bao gồm cơ sở được ủy quyền của hãng đã sản xuất ra chiếc xe đó trên lãnh thổ Việt Nam.

13. Bảo hiểm mới thay cũ

Doanh nghiệp bảo hiểm thỏa thuận rằng khi bộ phận của xe cơ giới được bảo hiểm bị hư hỏng thuộc phạm vi bảo hiểm cần phải được thay mới, doanh nghiệp bảo hiểm sẽ trả bồi thường toàn bộ giá trị thực tế của bộ phận thay thế đó mà không tính tỷ lệ khấu hao.

14. Giải quyết hậu quả tai nạn

Nếu tại thời điểm xảy ra tai nạn, số người ngồi trên xe lớn hơn số người ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm thì tiền bảo hiểm được trả sẽ giảm theo tỷ lệ giữa số người được bảo hiểm và số người ngồi trên xe.

- Trường hợp bị tai nạn thuộc phạm vi bảo hiểm, trong vòng một năm kể từ ngày xảy ra tai nạn, Người được bảo hiểm bị chết do hậu quả của tai nạn đó: doanh nghiệp bảo hiểm sẽ trả phần chênh lệch giữa Số tiền bảo hiểm ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm với số tiền bảo hiểm đã trả trước đó.

- Trường hợp hậu quả của tai nạn thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm bị trầm trọng hơn do bệnh tật hoặc sự tàn tật có sẵn của Người được bảo hiểm hoặc điều trị thương tật thân thể không kịp thời và không theo chỉ dẫn của cơ sở y tế thì doanh nghiệp bảo hiểm chỉ trả tiền bảo hiểm như đối với loại thương tật tương tự ở người có sức khỏe bình thường được điều trị một cách hợp lý.

15. Giám định tai nạn

Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được Doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền thực hiện giám định tai nạn với sự chứng kiến của Chủ xe cơ giới, bên thứ ba hoặc người đại diện hợp pháp của các bên có liên quan để xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại do tai nạn gây ra. Chi phí giám định tổn thất do Doanh nghiệp bảo hiểm chịu.

Trường hợp Chủ xe không thống nhất về nguyên nhân và mức độ thiệt hại do Doanh nghiệp bảo hiểm xác định, hai bên sẽ thỏa thuận chọn giám định viên độc lập. Trường hợp Doanh nghiệp bảo hiểm và Chủ xe không thỏa thuận được việc chọn giám định viên độc lập thì một trong hai bên được yêu cầu cơ quan chức năng đang thụ lý hồ sơ hoặc Tòa án nơi xảy ra tổn thất hoặc nơi cư trú của Chủ xe chỉ định giám định viên độc lập. Kết luận của giám định viên độc lập có giá trị bắt buộc đối với hai bên.

VI. CÁC THUẬT NGỮ VỀ BẢO HIỂM HÀNG HẢI

1. **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.
2. **Sự khước từ**: Là việc từ chối thực hiện một hành động. Thí dụ: Khước từ việc thừa kiện, truy cứu, chuyển hành trình, việc giao nhận hàng vì những lý do nào đó.

3. **Sự từ bỏ:** Là việc từ bỏ một tài sản được bảo hiểm trong trường hợp tài sản bị tổn thất coi như toàn bộ ước tính. Nếu tài sản bị tổn thất vẫn duy trì tình trạng đó kéo dài nhiều ngày sẽ không tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hoặc chi phí cứu chữa tài sản này lớn hơn giá trị thu hồi tài sản sau khi cứu chữa thì người chủ tài sản tuyên bố tổn thất toàn bộ ước tính và thông báo từ bỏ tài sản. Chủ tài sản phải làm thông báo từ bỏ tài sản (Notice of abandonment) và thực hiện việc chuyển quyền sở hữu tài sản ấy cho người bảo hiểm, để được người này xem xét từ chối hoặc chấp nhận bồi thường toàn bộ lô hàng. Khiếm khuyết điều này, trừ khi chứng minh được là tổn thất toàn bộ thực tế, tổn thất sẽ được coi là tổn thất bộ phận mà thôi (M.I.A, điều 62(2)). Việc từ bỏ này là điều kiện tiên quyết (Condition precedent) để khiếu nại đòi bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính. Điều này giúp người bảo hiểm có thể tiến hành bảo vệ quyền lợi của mình. Trong trường hợp này người bảo hiểm thường khước từ chấp nhận thông báo cho đến khi có đầy đủ dữ liệu. Khi người bảo hiểm chấp nhận từ bỏ thì phải trả tổng thất toàn bộ và tiếp nhận tài sản tổn thất. Tuy nhiên người bảo hiểm không bị ràng buộc phải tiếp nhận tài sản này, nếu trách nhiệm tiếp nhận vượt quá giá trị tài sản bán cứu vớt. Trong trường hợp này tài sản vẫn thuộc chủ tài sản. 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 .
4. **Thế quyền:** Khi đã bồi thường tổn thất, người bảo hiểm có quyền đặt mình vào địa vị của người được bảo hiểm đối với tài sản trong phạm vi số tiền đã bồi thường để đòi lại người thứ ba có lỗi gây tổn thất cho tài sản này với số tiền tối đa đã bồi thường cho người được bảo hiểm. Người bảo hiểm cũng có quyền từ bỏ quyền thế quyền của mình trong trường hợp xét thấy có thể có những trách nhiệm nặng nề ràng buộc vào quyền lợi ấy. Lúc này quyền về tài sản hoàn toàn là của người được bảo hiểm. Về thời hạn chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm của người bảo hiểm theo bộ luật hàng hải Việt năm 2005 (Điều 253) quy định như sau: “Trong thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày nhận được tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người được bảo hiểm biết là chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ; sau thời hạn này, người bảo hiểm mất quyền từ chối “.
5. **Vận đơn:** là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hoá dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. (Điều 73(2) bộ luật hàng hải Việt nam 2005). Văn bản này phải được xuất trình khi khiếu nại đòi bồi thường tổn thất.
6. **Vận đơn đã nhận hàng:** Vận đơn gốc đã được trao cho người chuyên chở tại cảng dỡ và hàng đã được nhận xong.
7. **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... Chiếm, bắt giữ, kiểm chế hay cầm giữ phát

sinh từ những sự kiện nêu trên và những hậu quả của những sự kiện đó hoặc bất kỳ những mưu toan nào vì thế mà có. Mìn, thủy lôi, bom từ bất kỳ nơi nào hoặc những vũ khí chiến tranh bất kỳ nào khác. 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.

8. **Người chuyên chở đích thực:** Thuật ngữ được dùng trong nghiệp vụ gom hàng vận chuyển 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 đứng ra ký kết hợp đồng vận tải, sau đó lại phải thuê người chuyên chở đích thực chở hàng thay.
9. **Tổn thất toàn bộ thực tế:** là tổn thất do tàu biển, hàng hoá bị phá huỷ, hư hỏng toàn bộ mà không phục hồi được hoặc tàu biển mất tích cùng hàng hoá; trong trường hợp này, người được bảo hiểm có thể đòi người bảo hiểm bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm mà không phải tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm (khoản 2 điều 254 BLHH)

Một tổn thất toàn bộ thực tế có thể xảy ra trong ba trường hợp: (1) Khi đối tượng bị phá huỷ hoàn toàn, bị hư hại đến mức không thể sử dụng theo mục đích ban đầu; (2) Khi đối tượng bị tổn hại đến mức không còn được coi là vật phẩm được bảo hiểm; (3) Khi người được bảo hiểm bị mất/tức đoạt không thể lấy lại đối tượng được bảo hiểm. Thí dụ: vàng bị chìm dưới biển sâu, tàu mất tích.

10. **Tổn thất toàn bộ ước tính:** là tổn thất do tàu biển, hàng hoá bị hư hỏng mà xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi vượt quá giá trị của tàu biển sau khi sửa chữa hoặc vượt quá giá thị trường của hàng hoá đó tại cảng trả hàng; trong trường hợp này, người được bảo hiểm phải gửi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm đến người bảo hiểm trước khi yêu cầu trả tiền bảo hiểm. (khoản 1 điều 254 BLHH)

Một tổn thất toàn bộ ước tính khi đối tượng bảo hiểm: (1) Không thể lấy lại hay thu hồi; (2) Chi phí cứu vớt, tu chỉnh hay thu hồi vượt giá trị cứu vớt, thu hồi.

Khi xảy ra tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm phải tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm và đòi bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính. Tuyên bố phải đưa ra không chậm trễ để người bảo hiểm có cơ hội giám thiểu hay ngăn ngừa tổn thất.

Mọi biện pháp do Người bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm thi hành với mục đích cứu vớt, bảo quản hoặc phục hồi lại đối tượng bảo hiểm đều không được coi như từ chối hoặc chấp nhận việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm hoặc phương hại đến các quyền hạn của đôi bên. (Điều khoản giảm nhẹ tổn thất - MINIMISING LOSSES - ICC A,B,C).

11. **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.

- 12. 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, về đồng tiền trả cước mất giá, về lòng hàng (Lighterage)... thêm vào số tiền cước gốc, theo quy định của chủ tàu.
- 13. 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 "tàu già" (Tàu có nhiều năm tuổi).
- 14. 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.
- 15. 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 qui 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. 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 tốt thất tài sản do thiên tai gây ra.
- 16. 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. 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.
- 17. 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.
- 18. 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.
- 19. Cước vận chuyển (Freight):** là tiền công trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.
- 20. Cước trả khi nhận đúng và đủ hàng tại nơi đến:** Cước trả lúc giao hàng tại nơi đến. Trường hợp hàng giao bị tổn hại do lỗi của người chuyên chở, chủ hàng có quyền kiện người chuyên chở trừ khi họ được bảo vệ bởi hợp đồng chuyên chở. Tuy nhiên chủ hàng không có quyền từ khước trả thủy cước trừ khi hàng hóa mất

phẩm dạng (lost their specie). Cước trả ở nơi đến đôi khi được gọi là thùy cước sau (collect freight).

21. **Cước trả trước:** Cước phải trả toàn bộ hay một phần vào lúc hàng được bốc lên tàu. Khi cước được trả trước mà hàng hóa bị mất trong chuyên hành trình thì người gửi hàng không đòi lại được tiền cước này. Do đó cước trả trước được coi là một phần của trị giá hàng hóa mà chủ hàng có thể mua cho mình.
22. **Cước phải trả ở cảng đi hay cảng đến dù "Tàu hoặc hàng tổn thất hay không tổn thất":** Đối với những hàng hóa dễ hư hỏng như thịt đông lạnh hay hoa quả, thường người chuyên chở áp dụng loại thùy cước này ghi trên vận đơn. Về phương diện bảo hiểm, cước nay được coi như cước trả trước và chủ hàng có thể gộp vào giá trị hàng hóa để mua bảo hiểm.
23. **Cước khoán:** Đây là số tiền thỏa thuận để sử dụng tàu chuyên chở hàng cho một hành trình nhất định. Chỉ cần giao một phần quan trọng (a substantial part) hàng hóa tại cảng đến là người chuyên chở có quyền nhận toàn bộ số tiền khoán. Tuy nhiên nếu hàng hóa tổn thất toàn bộ thì người chuyên chở không được nhận tiền cước khoán này. Do đó đây là rủi ro của cả người chuyên chở và chủ hàng. Để nhận được tiền cước không nhất thiết người chuyên chở phải giao hàng bằng con tàu gốc. Họ có thể chuyển tải miễn sao hàng đến nơi đúng quy định.
24. **Cước dự kiến:** Trong bảo hiểm thân tàu, người bảo hiểm cho phép chủ tàu có thể mua bảo hiểm tổn thất cước trong trường hợp tàu đang chạy trống và không đang cho thuê. Cước dự kiến phải ước tính hợp lý trên cơ sở vào lúc bảo hiểm.
25. **Cước chuyển trả về:** Nếu vì lý do nào mà hàng hóa không giao được tại nơi đến mà phải mang trả về, chủ tàu có quyền đòi cước chuyên về, trừ khi việc không giao được là do bất cẩn của người chuyên chở.
26. **Cước chết:** Hợp đồng chuyên chở có thể quy định trên cơ sở cước chết. Khi người thuê không chất đầy đủ hàng (Full and complete cargo) chủ tàu có quyền thu thùy cước chết, song không có quyền lưu giữ (lieu exists) hàng hóa trừ khi có thỏa thuận rõ ràng.
27. **Cước theo tỷ lệ đoạn đường:** Một vài luật hàng hải nước ngoài như Anh, Đức có thể cho phép (trừ những trường hợp đặc biệt) chủ tàu thu thùy cước theo đoạn đường mình đã thực hiện trong trường hợp không thể thực hiện hết hành trình quy định.
28. **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 và chủ tàu thường quy định trong điều khoản thanh toán: 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.

- 29. Việc thuê tàu:** Người thuê tàu / chủ hàng có nhu cầu chuyên chở đàm phán và ký kết với người chở thuê / chủ tàu một hợp đồng thuê tàu 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 chuyến hoặc định hạn , vận đơn đường biển và đơn lưu khoang .
- 30. Hợp đồng đại lý:** Là một hợp đồng trong đó người ủy thác ủy nhiệm cho người đại lý thay mặt mình để thực hiện một số công việc được chỉ định **đối với từng chuyến tàu hoặc trong một thời hạn cụ thể** và bằng dịch vụ đó người đại lý nhận được một số tiền thù lao gọi là hoa hồng đại lý . Trong vận tải biển, hợp đồng đại lý được ký kết phổ biến giữa chủ tàu và đại lý chủ tàu , 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.
- 31. Đại lý phí:** Là số tiền thù lao mà chủ tàu trả cho đại lý tàu biển 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 dù rằng đôi khi chủ tàu cũng chấp nhận cho đại lý được hưởng hoa hồng trên tổng số tiền cước thu được.
- 32. 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.
- 33. 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). Bảo hiểm mọi rủi ro hàng hóa, còn bảo hiểm tổn thất chung và chi phí cứu hộ được điều chỉnh hoặc xác định theo hợp đồng chuyên chở và/hoặc theo luật pháp và tập quán đang chi phối, đã chỉ ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc phòng tránh tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào. Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường Người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản “Đảm va đôi bên cùng có lỗi” trong hợp đồng

chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Tuy nhiên, bảo hiểm này không bảo hiểm cho các rủi ro loại trừ quy định trong điều khoản loại trừ bảo hiểm.

Từ 01/01/1982, Hiệp hội bảo hiểm London (Anh) đã thay đổi điều kiện bảo hiểm A.R. thành Điều kiện bảo hiểm hàng hóa A (Institute Cargo Clauses A) với nội dung bảo hiểm không thay đổi về cơ bản.

- 34. Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển:** là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển không phải dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể mà chỉ căn cứ vào chủng loại, số lượng, kích thước hoặc trọng lượng của hàng hoá để vận chuyển (Điều 71(1) Bộ luật hàng hải Việt nam 2005).

Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được giao kết theo hình thức do các bên thoả thuận.

- 35. Hợp đồng vận chuyển theo chuyến:** là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hoá theo chuyến (Điều 71(2) Bộ luật hàng hải Việt nam 2005).

Hợp đồng vận chuyển theo chuyến được chia hai loại: (1) Hợp đồng thuê theo hành trình (Voyage charters); (2) Hợp đồng thuê theo thời gian (Time charters).

Hợp đồng vận chuyển theo chuyến phải được giao kết bằng văn bản.

- 36. Toàn bộ thời gian bốc dỡ tiết kiệm được ở 2 đầu:** Thuật ngữ được dùng trong hợp đồng thuê chuyến có quy định thưởng phạt theo cách “ngày đầu 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 để hưởng “tiền thưởng” (Despatch money). Nhưng nếu ngày đầu bến (lay days) vượt quá thời gian cho phép thì người thuê tàu chịu tiền phạt lưu trì (demurrage). 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 $\frac{1}{2}$ 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.

- 37. Phạt lưu trì:** Trong hợp đồng thuê chuyến là số tiền người thuê tàu phải bồi thường về những thiệt hại do sử dụng bốc dỡ hàng hóa quá số ngày đầu cho phép theo quy định của hợp đồng.

Điều kiện để tính ngày đầu bắt đầu bao gồm: (1) Tàu đã tới nơi bốc hàng; (2) Tàu đã sẵn sàng và trong điều kiện thích hợp để bốc hàng; (3) Phải thông báo tàu đã sẵn sàng cho người gửi hàng.

- 38. Ngày đậu:** Thông thường ngày đậu có thể được ấn định: (1) bằng số ngày; (2) ấn định theo tình huống (as being dependent on circumstances). Ngày ấn định là số ngày được quy định cụ thể hay quy định một cách nào đó có thể quy ra số ngày cụ thể. Thí dụ: “Tàu phải bốc với nhịp độ 300 tấn mỗi ngày với thời tiết thuận tiện”. Ấn định theo tình huống không quy định cụ thể số ngày mà quy định theo tình huống tại nơi bốc, dỡ hàng như: (1) Bốc khẩn trương theo tập quán ở cảng; (2) Với tất cả khẩn trương thông thường . . .
- 39. Toàn phần:** Thuật ngữ đặt sau chữ 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 chuyến đi (Nhiên liệu, nước, thực phẩm, vật liệu chèn lót, phụ tùng dự trữ), trọng lượng thuyền viên và hành lý.
- 40. 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: Tàu không luôn luôn nổi nhưng chạm đáy an toàn (not always afloat but safely aground). (Xem: arrived ship).
- 41. Thuế neo tàu:** Số tiền mà cảng quy định các tàu neo đậu trong hoặc ngoài khu vực cảng phải giao nộp.
- 42. 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.
- 43. 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.
- 44. 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.

45. Tôn thất chung: Tôn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hoá, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung.” (Điều 213(1) Luật hàng hải Việt nam 2005)

Các nguyên tắc xác định tôn thất chung theo Quy tắc York-Antwerp 1974:

- ✓ Hành động tôn thất chung phải là hành động tự giác và định ý của thuyền trưởng hoặc tập thể thuyền viên trên tàu;
- ✓ Hành vi phải được thực hiện phải hợp lý;
- ✓ Tôn thất phải là những bất thường về bản chất;
- ✓ Nguy cơ đe dọa toàn bộ hành trình phải nghiêm trọng và thực tế;
- ✓ Mục đích của hành động tôn thất chung là vì an toàn chung;
- ✓ Hành trình phải được cứu vãn;
- ✓ Tôn thất phải là hậu quả trực tiếp của hành vi tôn thất chung.

46. 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.

47. Bản cam kết đóng góp tổn thất chung/Trái phiếu tổn thất: Khi xảy ra trường hợp tổn thất chung, thuyền trưởng (Người chuyên chở) gửi cho các chủ hàng trong chuyến đi biển 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. Trong nhiều trường hợp thuyền trưởng yêu cầu người bảo hiểm cùng ký để có đảm bảo. 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).

48. Ký quỹ tổn thất chung: Khi có hành vi tổn thất chung, thuyền trưởng báo ngay cho chủ tàu hoặc đại lý tàu để chuẩn bị thực hiện việc dỡ hàng. Để làm được việc này, tàu tham khảo lý toán viên của mình để tính một tỷ lệ ước định của các giá trị chịu rủi ro (values at risk) mà chủ tàu phải đòi để các chủ hàng ký nhận tổn thất chung. Số ước tính này thường cao hơn số đóng góp thực tế sau này. Để đảm bảo

cho sự đóng góp này, chủ tàu có quyền lưu giữ hàng hóa cho đến khi chủ hàng đã đóng đủ phần ký nhận tổn thất chung.

49. **Giấy chứng nhận ký quỹ:** Khi đã đóng ký nhận tổn thất chung, người nhận hàng được giao giấy chứng nhận ký quỹ tổn thất chung. Nội dung của giấy này bao gồm: (1) Tên tàu; (2) Loại tai nạn; (3) Ký mã hiệu và số lượng hàng đã đóng ký quỹ; (4) Trị giá tạm đóng, tỷ lệ tính và tên người lý toán viên phụ trách.
50. **Giấy bảo lãnh của người bảo hiểm:** Đôi khi (trong trường hợp tin tưởng lẫn nhau) chủ tàu miễn cho chủ hàng đóng ký quỹ, thay vào đó chấp nhận giấy bảo lãnh của người bảo hiểm. Trong trường hợp này, 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. Thông thường người bảo hiểm ghi chú chi đảm bảo đến giới hạn số tiền chính đáng được đơn bảo hiểm bồi thường. Song ghi chú này không được chủ tàu chấp nhận. Do đó người bảo hiểm yêu cầu người được bảo hiểm một thư đảm bảo lại (a counter-guarantee) để cấp cho chủ tàu một đảm bảo không giới hạn.
51. **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.
52. **Cước chuyển về:** Dùng để chi tiền cước mà người thuê tàu phải trả cho chuyên chở hàng trở về cảng gởi 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.
53. **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 xá 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.
54. **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).
55. **Phí dẫn tàu:** Chi phí bỏ ra để mua và chất xếp vật dẫn tàu khi tàu phải chạy dẫn (Ballast trip).
56. **Phụ phí tàu chạy dẫn:** Trong thuê tàu chuyến hoặc thuê định hạn, đôi khi chủ tàu phải điều con tàu từ một địa điểm cách xa đến cảng gởi 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).

- 57. Sở giao dịch thuê tàu Ban-tích:** Là một tổ chức giao dịch thuê tàu chuyên 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.
- 58. Hành vi ác ý gây hại/Bạo hành:** 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. Nếu hành vi này là sự cố ý của chủ tàu thì không gọi là hành vi bạo hành vì nó không được bảo hiểm. Nhưng nếu thuyền trưởng có một phần vốn sở hữu tàu thì cũng có thể coi là hành vi bạo hành đối với các cộng đồng sở hữu khác, nhưng chỉ trong phạm vi phần của người này trên chiếc tàu mà thôi. Hành vi bạo hành thuộc hiểm họa được bảo hiểm (The insured perils).
- 59. Cước gốc:** 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 dằn (Ballast trip), phụ phí cảng bốc/dỡ ứ đọng,...
- 60. Người xuất trình vận đơn:** 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).
- 61. Hợp đồng chở hàng tại bến:** 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 không. - 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 charter" và "Port charter" hiện nay ít được sử dụng.

62. **Cước suất tàu chợ:** Dùng để chỉ loại cước áp dụng riêng biệt cho chuyên chở bằng tàu chợ và thường được tập hợp thành biểu cước tàu chợ (Liner Freight Tariff). Cước suất tàu chợ 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.
63. **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).
64. **Danh sách đen (sổ đen):** Là bảng kê ghi tên những con tàu bị cấm hoạt động kinh doanh tại các cảng của nước công bố danh sách này.
65. **Công hội hàng hải quốc tế và vùng Ban-Tích.:** 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.
66. **Phong tỏa:** 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.
67. **Chặn giữ hay kiểm chế:** Chặn giữ là một sự giam hãm tạm thời và sẽ được giải phóng. Nó khác với bắt giữ (capture) là sự cưỡng đoạt. Cấm vận (Embargoes) thường là nguyên nhân tôn thất do chặn bắt, kiểm chế và giam hãm. Rủi ro kiểm chế chặn giữ thuộc hiểm họa được bảo hiểm (The insured perils).
68. **Cặp mạn (Mạn kê mạn):** 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. Trường hợp tàu được sử dụng vào hoạt động kinh doanh cần phải bốc hay dỡ hàng hóa ngoài biển từ một tàu khác hay sang một tàu khác (không phải là phương tiện cảng hay sông) nếu có tổn thất hay tổn hại của tàu hay có trách nhiệm với mọi tàu khác phát sinh từ công tác bốc hay dỡ như vậy, kể cả trong lúc đang tới gần, áp mạn và rời tàu, đều không được bảo hiểm này bồi thường, trừ khi có báo trước cho người bảo hiểm là tàu được sử dụng vào các hoạt động như vậy và đã thỏa thuận về những điều kiện bảo hiểm

sửa đổi và nộp phí bảo hiểm thêm theo yêu cầu của người bảo hiểm (Khoản 1.4 - ITC 95).

69. **Giấy cam kết:** 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.
70. **Kho ngoại quan:** 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.
71. **Hàng lưu kho ngoại quan:** 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.
72. **Giấy phép xuất kho ngoại quan:** 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.
73. **Cả hai đầu bến:** 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.
74. **Phí điều chỉnh giá nhiên liệu:** 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 cho tàu tăng giá bất thường vào một thời điểm nào đó.
75. **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).
76. **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 nhiên 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 đôi thêm sẽ được thỏa thuận chia đều cho 2 bên theo tỷ lệ 50/50.
77. **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 đâu 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).

- 78. 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.
- 79. 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.
- 80. Ngày bốc và dỡ hàng tính gộp:** 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 cảng dỡ. Thí dụ: Thời gian được phép, 10 ngày bốc và dỡ hàng tính gộp:(Time allowed, 10 days all purposes).
- 81. 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 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 không nếu tàu không đầy hàng.
- 82. Ngày bốc/dỡ chậm:** 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.
- 83. Cước không:** Là khoản tiền cước của số lượng hàng mà người thuê tàu tuy đã thỏa 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 không 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).
- 84. 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 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.

- 85. 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).
- 86. Hợp đồng bảo hiểm để ngõ:** Là loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa có ghi 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) thỏa thuận. Hợp đồng bảo hiểm để ngõ có nhiều nét giống hợp đồng bảo hiểm bao (Open cover), nhưng trong hợp đồng bảo hiểm để ngõ, 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.
- 87. 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).
- 88. 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.
- 89. 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: 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.

- 90. 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.
- 91. 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.
- 92. Tồn thất chung:** Là tổn thất do hành động tồn 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 Tồn 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. Tồn 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 ngâm 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 đất, 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,...) Tồn 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.
- 93. 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...

- 94. 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).
- 95. 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).
- 96. 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 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 m³ (đơn vị đo dung tích đăng ký cũ: 1RT = 100 cubic feet).
- 97. Vận đơn gộp chung hàng (vận đơn người chuyên chở thực):** Là vận đơn do người chuyên chở 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.
- 98. 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.
- 99. Quy tắc Hague Visby:** Là quy tắc Hague được bổ sung và sửa đổi bởi nghị định thư 1968 (Protocol 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.
- 100. 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 chở thuê phát triển mạnh tán thành và áp dụng.

101. Cảng phí: Số tiền mà chủ tàu phải nộp cho quản lý cảng về sử dụng cảng trong việc kinh doanh.

102. 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).

103. 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.

104. 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 tảng 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.

105. 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...

106. Giá trị bảo hiểm: 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.

107. Rủi ro được bảo hiểm: 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 trong bảo hiểm hàng hóa đường biển được chia làm 2 loại: 1. Hiểm họa biển cả (Perils of the Sea). bao gồm: a) Thiên tai (Act of God),. b) Rủi ro chính (Main Risks): Tổn thất có thể quy hợp lý cho và c) Tổn thất hoặc hư hại gây ra cho đối tượng bảo hiểm do: Hy sinh tổn thất chung; Ném hàng xuống biển hoặc hàng bị nước cuốn khỏi tàu . . . 2. Những rủi ro khác (Extraneous Risks): Tổn thất do nước mưa, nước ngọt (R.F.W.D); Trộm, cắp hoặc không giao hàng (T.P.N.D); . . Ngoài ra người tham gia bảo hiểm có thể được bảo hiểm thêm các. 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 xấu hổ 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.

108. Số tiền bảo hiểm:

- Khi giao kết hợp đồng bảo hiểm, người được bảo hiểm phải kê khai số tiền cần bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm.
- Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm, kể cả các chi phí khác thuộc phạm vi bảo hiểm.
- Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần tiền vượt quá giá trị bảo hiểm không được thừa nhận.

109. Vận tải đa phương thức hay vận tải hỗn hợp: 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 combined 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 chuyên. 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 thất hàng hóa hoặc giao hàng chậm trễ. Vận tải đa phương thức có ưu điểm góp phần tăng nhanh tốc độ vận chuyên, rút ngắn thời gian và chi phí chuyên tải, giảm bớt thủ tục giấy tờ nhưng có nhược điểm: tổ chức vận chuyên 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 "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 Bantac 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.

- 110. Giấy chứng nhận quốc tế mức chuyên chở (Giấy chứng quốc tế tải trọng):** 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).
- 111. Vứt hàng xuống biển:** Là hành động cố ý ném bỏ hàng, thiết bị tàu 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.
- 112. Liên doanh chuyên chở:** 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-xooc-xiômk (Consortiums).
- 113. Sóng đáy tàu:** Là cấu trúc thấp nhất làm chỗ dựa cho khung xương của con tàu .

- 114. Hải lý / giờ (phút):** Là đơn vị đo tốc độ của tàu thuyền. Hải lý / giờ quốc tế (International nautical knot) bằng 1.852 m/giờ.
- 115. Nhân hiệu hàng nguy hiểm:** 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 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 dụng biện pháp thích hợp.
- 116. Dây buộc, dây chằng.:** Dùng để giữ hàng hóa hoặc container không di dịch khi tàu chạy.
- 117. 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 Hagues 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, với điều kiện người được bảo hiểm phải dẫn chứng đã thi hành nghĩa vụ một cách cẩn thận, hợp lý.
- 118. 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.
- 119. 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. Ví dụ: - Bốc / dỡ theo mức nhanh thường lệ của cảng (With customary quick despatch) - 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. Ví 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 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 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, sóng to, động đất... thì thời gian ấy sẽ không được tính vào thời gian 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, ngày lễ cho dù có sử dụng (Cargo to be loaded at a rate of 2500MT and discharged at a rate of 2100 MT per weather working day, Sundays holidays excluded even if used).

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. Trong sự, đối tượng thuê mướn có thể là nhà phố, đất đai, công cụ, thiết bị vận tải kể cả container,...

Chiều dài toàn phần (của tàu): Khoảng cách từ điểm đầu mũi đến điểm cuối phía sau lái tàu.

- 122. Hàng gửi 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 gửi đi. Cách gửi này gọi là cách gửi hàng lẻ container.
- 123. 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.
- 124. 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.
- 125. 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.
- 126. Hàng nhẹ:** Loại hàng có tỷ trọng thấp (Density), mỗi tấn trọng lượng chiếm trên 50 foot khối hay 1,415 m³, 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, 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.

127. Lượng rẽ nước tàu rỗng: 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).

128. Tàu chở xà lan: 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 xà lan hàng hóa lên xuống tàu và chở đi. Các xà 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.

129. Tàu chợ (Tàu định tuyến): 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 chở, sẽ đưa hàng ra dọc mạn tàu giao cho người chuyên chở, sau đó nhận vận đơn do thuyền trưởng ký phát.

130. Giới hạn bồi thường: 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.

131. Biểu cước tàu chợ: 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 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.

132. Điều kiện bốc dỡ tàu chợ: 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.

133. Công ty đăng kiểm tàu biển Lloyd's: 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 dầu và tàu quặng 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.

134. Liên đoàn bảo hiểm Lloyd's: 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 Lloyd's Coffee 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 lãnh nghề phục vụ đắc lực tại hầu khắp các cảng khẩu quan trọng trên thế giới.

135. Thuê bao (con tàu): Khác với cách thuê chuyến 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 cách thuê chuyến 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.

136. 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.

137. 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. Để đòi được tàu, chủ hàng phải chứng minh đây là lỗi thiếu mẫn cán của chủ tàu để tình trạng tàu không đủ khả năng đi biển. Để bảo vệ mình, chủ tàu phải chứng minh đã thi hành nghĩa vụ một cách mẫn cán, hợp lý.

- 138. 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 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: Con tàu đã nói sẽ đến cảng xếp hàng... hoặc địa điểm gần đây 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 be always afloat...).
- 139. 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.
- 140. 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 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 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,...) .
- 141. 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 m³ khi con tàu đạt đến mớn 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,...) .
- 142. 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 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.

143. Không cứu được, không chi trả: 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.

144. Người vận tải (Chuyên chở) công cộng không tàu: 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 Người vận tải công cộng không tàu.

145. Không giao hàng: 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 Không giao hàng.

146. Thời gian bốc dỡ không bù trừ: 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.

147. Không luôn luôn nổi nhưng chạm đáy an toàn: Tại một bên 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 bên 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 bên 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.

148. Thông báo sẵn sàng bốc / dỡ: Khi con tàu được thuê đến cảng giao hoặc nhận hàng, chủ tàu phải thông báo bằng văn bản hoặc Telex cảng 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 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. Thí dụ: Hợp đồng thuê tàu mẫu Gencon quy định. 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.

149. Điều khoản đình thuê: 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 lẽ ra phải có để thay thế bộ phận hư hỏng, tàu không hoạt động do lỗi lầm, 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). Thí 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 cơn 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.

150. Chào giá, Đơn chào giá: Trong thuê tàu chuyến, 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 (Ships 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 - Từ chối đơn chào giá và chào lại. Chào giá của chủ tàu có 2 dạng: Chào giá cố định (Firm offer) và chào giá có điều kiện (Offer subject to...).

151. Người vận tải (chuyên chở) nối tiếp: 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.

152. Giám định tiếp nhận thuê. Giám định chấm dứt thuê: 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 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.

153. Hợp đồng bảo hiểm bao (mở sãn): 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 chuyến vận chuyên 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 chuyến 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.

154. Cước suất mở: Là loại cước mà người gửi hàng hoặc người giao nhận thương lượng với hãng tàu để vận chuyên 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.

155. 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 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.

- 156. 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.
- 157. Tàu xếp hàng quá tải:** Chi con tàu đã xếp hàng vượt quá mớn nước an toàn cho phép có thể dẫn đến sự cố, tai họa không lường được.
- 158. 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: 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. Điều khoản giao hàng qua mạn tàu có nội dung quy định tương tự như: Điều khoản dưới móc cầu (Under tackle or souspalan) được sử dụng phổ biến trong ngành hàng hải của Pháp.
- 159. Điều khoản đứng đầu (Vận đơn):** Gọi là 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 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.

- 160. 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.
- 161. 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.
- 162. 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.
- 163. 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.
- 164. 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).
- 165. Tồn thất riêng:** Là một tồn 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 tồn thất chung vì nó chỉ liên quan đến lợi ích riêng của người được bảo hiểm ấy. Tồn thất riêng có thể là tồn thất bộ phận hoặc toàn bộ.
- 166. Điều khoản tiền phạt hay điều khoản bồi thường:** Thường được áp dụng trong thuê tàu chuyến, điều khoản này quy định nếu chủ tàu không thực hiện hợp đồng thuê tàu đã ký kết gây nên tồn 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.
- 167. 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.
- 168. 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 phân tử khiêu khích.

- 169. Hàng dễ hỏng:** Chỉ các loại hàng dễ thiu 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,...
- 170. 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 mướn 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.
- 171. 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.
- 172. 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).
- 173. 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.
- 174. 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 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).
- 175. 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.
- 176. Giao ngay lập tức:** 1. Theo hợp đồng mua bán 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, 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).

177. 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.

178. Bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu: Là một loại hình bảo hiểm riêng biệt do 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. - Đồ 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 bị thiếu hụt, hư hỏng, 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 (Ships wreck removal) - Chi phí, phí tồn trữ 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 trục 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.

179. Cước suất: Là số tiền cước chuyên chở phải trả cho 1 đơn vị hàng hóa: tấn, m³ hoặc container.

180. 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.

181. Vận đơn nhận hàng trước để chờ : Là chứng từ mà người chuyên chở ký phát cho người thuê tàu hay người gửi hàng xác nhận mình đã nhận hàng, chờ tàu đến sẽ bốc xếp và vận chuyển. Vận đơn nhận hàng trước để chờ 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 chờ 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 Vận đơn nhận hàng trước thành Vận đơn hàng đã xếp (On board B/L).

182. 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.

183. 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 (Ships 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)...

184. 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.

185. Thời gian bốc dỡ bù trừ: Dùng để chi 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 thưởng phạt bốc/dỡ nhanh chóng sẽ chỉ được thực hiện sau khi chờ xong hàng ở cảng dỡ và toàn bộ thời gian làm hàng ở 2 đầu cảng đã được tổng kết chính xác. Thí 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.

186. 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.

187. 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.

188. 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.

189. 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 tròn, cấu trúc kiên cố và kín hơi có khả năng chịu áp suất lớn và nhiệt độ rất thấp dưới âm độ.

190. 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.

- 191. 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).
- 192. 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 chờ đi hoặc về công việc tàu dỡ container hàng lên bờ tại cảng đích để giao trả cho người nhận hàng.
- 193. 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 chợ. - Incoterms: Điều kiện thương mại quốc tế.
- 194. 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.
- 195. 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 hoá 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.
- 196. Cảng thủy triều:** Là cảng có mực nước biến 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.
- 197. Vận đơn chuyển tải:** 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).
- 198. Hàng quá cảnh:** Chỉ hàng chuyên chở từ nước gửi đến nước đến, dọc đường phải đi qua nước thứ ba.
- 199. Thời gian trung chuyển :** Là thời gian được dùng để chuyển đổi hàng hóa/container từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác.
- 200. Vận chuyển hàng rời:** 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,...
- 201. Băng chuyên:** Là loại công cụ bốc dỡ sử dụng chuyển động liên tục của các băng chuyên 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.

202. Cầu di động: 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.

203. Việc thuê chuyển định hạn: Là cách thuê tàu phối hợp thuê chuyển 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: 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 chuyển định hạn, chủ tàu thường yêu cầu thêm quy định sau: 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.

204. 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.

205. Tiền giảm cước sử dụng trọn container: Khi chủ hàng có 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.

206. 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.

207. 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.

208. Thuê (tàu) chuyên: Là cách thuê trọn con tàu hay một phần lớn trọng tải của con tàu chạy rộng để chở hàng, lấy chuyến vận chuyển làm cơ sở thuê và trả cước. Chủ hàng thuê chuyên 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 chuyến (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 chuyến 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 chuyến: - Thuê chuyến đơn hay thuê chuyến một (Single voyage) - Thuê chuyến khứ hồi hay thuê chuyến đi lẫn chuyến về (Round voyage) - Thuê chuyến liên tiếp (Consecutive voyages): Đi liên tiếp hay về liên tiếp. Tóm lại, thuê chuyến 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).

209. 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.

210. Sự bảo đảm: Thuật ngữ thường được dùng trong các hợp đồng bảo hiểm để chỉ một điều kiện phải được hoàn thành chính xác cho dù nó có mật thiết hay không đến một tai nạn rủi ro nào đó mà nếu người được bảo hiểm vi phạm điều kiện đó thì người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm nữa bắt đầu từ lúc ấy. Sự bảo đảm có thể được biểu thị rõ rệt bằng cách ghi chép trong hợp đồng hoặc được hiểu ngầm là một điều tất nhiên. Thí dụ: trong hợp đồng bảo hiểm chuyên, tuy không ghi rõ thành văn bản nhưng con tàu thực hiện chuyến đi phải được hiểu có sự bảo đảm ngầm là tính năng hàng hải (Sea-worthiness).

VII. CÁC THUẬT NGỮ VỀ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM KỸ THUẬT

Hiện tại chưa có