

Cách viết Hợp đồng Xuất Nhập Khẩu bằng Tiếng Anh

Rất nhiều người gặp khó khăn trong việc viết một bản hợp đồng xuất nhập khẩu bằng tiếng Anh và không ít người băn khoăn làm thế nào để có thể viết được một bản hợp đồng xuất khẩu hay nhập khẩu bằng Tiếng Anh theo đúng quy chuẩn của quốc tế? Trong bài viết này, sẽ hướng dẫn các bạn cách viết một bản hợp đồng xuất-nhập khẩu hoàn chỉnh.

I. COMMODITY (Sản phẩm)

Có thể là:

- Commercial name, normal name and Scientific name
- Commodity name together with local production
- Commodity name together with name of manufacturer
- Commodity name together with specifications of goods
- Commodity name together with the use of goods
- Commodity name together with the code of

goods For example: Commodity:

- Name of products: UREA FERTILIZER
- Origin: Indonesia

II. QUALITY (Chất lượng)

Bao gồm:

- Samples
- Standards
- Specification of goods
- Trademarks
- Technical Documentations
- Cargo density
- The status of goods
- The description of

goods... For example: Quality

- Specification: Nitrogen 46% min
- Moisture 0.5% max
- Biuret 1.0% max

- Color white

III. QUANTITY (Số lượng)

- Đơn vị tính số lượng
- Phương pháp quy định số lượng
- Phương pháp quy định trọng lượng
- Địa điểm xác định số lượng

IV. PRICE (Giá sản phẩm)

- Đồng tiền tính giá
- Xác định mức giá
- Phương pháp quy định giá
- Giảm giá

For example:

Price

- Unit price: USD 120/ MT CIF Cat Lai port, HCMC, Vietnam, Incoterms 2000
- Total amount: USD 18,000
- Say: United State Dollars eighteen thousand only

V. SHIPMENT / DELIVERY (Vận chuyển)

- Time of Delivery
- The place of delivery
- Delivery notification
- Other regulations

VI. PAYMENT (Thanh toán)

- Currency of payment
- Time of payment
- Methods of payment
- Payment documents

Tips: Giấy tờ cần cho thanh toán bao gồm

- Hối phiếu (Bill of Exchange)
- Hoá đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- Chứng thư bảo hiểm (Insurance Policy/Insurance Certificate)
- Giấy chứng nhận chất lượng (Certificate of quality)

- Giấy chứng nhận số lượng, trọng lượng
- Phiếu đóng gói hàng hoá (Packing

List) For example: Payment

- By irrevocable letter of credit with 120 days nuisance from B/L the full amount of the contract value.
- L/C beneficiary: N. company.
- L/C advising bank: Shinhan bank, Seoul, Korea.
- Bank of opening L/C: Vietcombank.
- Time of opening L/C: not latter than Oct.15, 2005.
- Payment documents:
 1. 3/3 clean on board B/L marked “freight prepaid”, original.
 2. Commercial invoice
 3. Packing list
 4. Certificate of original Issued by Indonesia Chamber of commerce.
 5. Sucofindo’ s certificate of quantity and quality.

VII. PACKING (Đóng gói)

- The method of provide packing
- Packaging price
- Quality packaging

requirements For example: Packing

50 kgs net in new white double polypropylene woven bag with good quality. Export standard method of packing is applied. Tare weight of empty bag is about 240 grams each. 2% of total bag as empty bags to be supplies free of charge

VIII. WARRANTY (Bảo hành)

Warranty: Seller 's deadline to ensure the quality of goods, is considered as the deadline for buyers to detect the goods’ defects

- Time of warranty
- Warranty’s content
- The rights and obligations of related parties

IX. CLAIM (Kháng nghị)

- Time of claim

- Claim documents
- How to deal with complaints

For example: In case upon taking the delivery, the Goods are not in strict conformity with conditions stipulated in the contract in terms of quality, quantity and packing, the Buyer shall submit his claim together with sufficient evidence of copy of the contract, Survey Report, Certificate of Quality, Certificate of Quantity, Packing List with certification of the authorized inspection company agreed by the two parties within 30 days upon the ship's arrival

Upon receiving the claim, the Seller shall in a timely manner solve it and reply in writing within 30 days, after such receipt. In case of the Seller's fault, the Seller shall deliver the replacements not later than 30 days after the official conclusion.

X. ĐIỀU KHOẢN MIỄN TRÁCH/ BẤT KHẢ KHÁNG (FORCE MAJEURE)

- Các sự kiện tạo nên bất khả kháng
- Thủ tục ghi nhận sự kiện
- Hệ quả của bất khả kháng

XI. ĐIỀU KHOẢN TRONG TÀI (ARBITRATION)

- Địa điểm trọng tài
- Trình tự tiến hành trọng tài
- Luật dùng để xét xử
- Chấp hành tài quyết

In the even of any disputes and differences in opinion arising during implementation of this contract between the parties which can not be settled amicably, such dispute shall be settled by the Vietnam International Arbitration Center (VIAC), at the Chamber of Commerce and Industry of Vietnam. Arbitration fees shall be borned by losing party.

XII. INSURANCE (Bảo hiểm)

- Người mua bảo hiểm
- Điều kiện bảo hiểm
- Loại chứng thư bảo hiểm

XIII. Other terms and conditions (Các điều khoản và điều kiện khác)

- Any amendments or modifications to the contract shall be made by fax or in writing with the confirmation of the two parties

- The contract is made in English in 4 equal copies, 2 copies for each party
- The contract comes into force upon the date of signature and shall be valid until 10th April, 2005

Trên đây là mẫu chung cho cả hợp đồng xuất khẩu và nhập khẩu. Hy vọng bài viết sẽ mang lại nguồn kiến thức hữu ích dành cho bạn, đồng thời hỗ trợ bạn nhiều hơn trong công việc.

PHẦN 2

GIẢI THÍCH 1 SỐ THUẬT NGỮ TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH XUẤT – NHẬP – KHẨU

Một lĩnh vực mà đòi hỏi về tiếng Anh chuyên ngành rất cao, đó là lĩnh vực xuất nhập khẩu! Bài viết dưới đây, mong sẽ giúp ích được những bạn đang làm nghề XNK hay có quan tâm tới lĩnh vực XNK có thể biết thêm nhiều khái niệm, từ vựng hay dùng. Theo kinh nghiệm thường mỗi chuyên ngành chỉ có khoảng vài trăm thuật ngữ, vì vậy nếu với vốn tiếng Anh thông dụng, chúng ta dễ dàng hiểu được những nội dung cơ bản của các chứng từ Xuất nhập khẩu như:

B/L, packing list, Commercial invoice, Sale contract, L/C, C/O, CA, CQ...

CÁC THUẬT NGỮ THƯỜNG DÙNG TRONG LĨNH VỰC XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG TIẾNG ANH.

1. Agency Agreement - 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 và bằng dịch vụ đó người đại lý nhận được một số tiền thù lao gọi là hoa hồng đại lý.
2. Agency Fees - 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.
3. Giấy Báo Gởi Hàng - Notice of Departure: Sau khi giao hàng xuống tàu chở đi, người gửi hàng / người bán hàng thông báo cho người nhận hàng / người mua hàng biết tình hình hàng hóa đã được gửi đi và những chi tiết có liên quan. Trong mua bán xuất nhập khẩu, thông báo kịp thời việc gửi hàng là trách nhiệm của người bán hàng.
4. All in Rate - Cước toàn bộ: Là tổng số tiền bao gồm: Cước thuê tàu, các loại phụ phí và phí bất thường khác mà người thuê phải trả cho người chuyên chở.
5. All Risks (A.R.) - Bảo hiểm mọi rủi ro: Là điều kiện bảo hiểm rộng nhất và theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về mọi rủi ro gây ra mất mát, hư hỏng cho hàng hóa được bảo hiểm (thiên tai, tai nạn của biển, rủi ro phụ khác...) nhưng loại trừ các trường hợp: Chiến tranh, đình công, khủng bố, khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành động ác ý của người được bảo hiểm, tàu không đủ khả năng hàng hải, mất mát hư hỏng do chậm trễ, thiếu sót về bao bì đóng gói hàng, hao hụt tự nhiên của hàng, hư hỏng, mất

mát hoặc chi phí do thiếu khả năng thanh toán của người chủ tàu, người thuê tàu hoặc người điều hành chuyên chở.

6. Antedated Bill of Lading - Vận đơn ký lùi ngày cấp: Việc ký lùi ngày cấp vận đơn 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.

7. As Agent only - Chỉ nhân danh đại lý: Thuật ngữ này được ghi chú dưới chữ ký để chứng minh người ký tên trong chứng từ (Thí dụ: Vận đơn đường biển, vận đơn hàng không, hợp đồng thuê tàu...) chữ ký tên với tư cách pháp nhân là người được người khác ủy nhiệm để thực hiện hoặc xác nhận một việc hay một số việc gì đó và chỉ chịu trách nhiệm giới hạn trong phạm vi ủy nhiệm ấy.

8. Assurer (Insurer) - Người bảo hiểm: Là người nhận bảo hiểm lợi ích của khách hàng (Người được bảo hiểm) theo những quy tắc, điều kiện bảo hiểm quy định, có quyền thu phí bảo hiểm đồng thời chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất do những rủi ro được bảo hiểm gây ra cho đối tượng bảo hiểm.

9. Assured - (Insured) - Người được bảo hiểm: Thuật ngữ được dùng để chỉ người có lợi ích của mình để được bảo hiểm (Hàng hóa, tàu biển, tài sản khác...) chứ không phải bản thân người này được bảo hiểm (Trừ bảo hiểm nhân thọ).

10. Bill of Lading (Ocean Bill of Loading) B/L - Vận đơn (Vận tải đơn) đường biển: Chứng từ vận tải đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ (Thuyền trưởng, đại lý vận tải) ký phát cho người thuê tàu (Người gửi hàng) làm bằng chứng cho việc người chuyên chở đã nhận hàng và đảm trách việc vận chuyển từ cảng gửi đến cảng đích quy định để giao cho người nhận hàng.

11. Bonded Warehouse or Bonded Store - 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.

12. CFS Warehouse (Container Freight Station) – Kho hàng lẻ: Là nơi thu gom hàng lẻ, được tập trung lại để đóng hàng vào Container, xuất khẩu bằng đường biển hoặc khai thác container nhập khẩu vào kho này để khách hàng nhận hàng sau khi hoàn tất thủ tục hải quan.

13. Bulk Cargo - Hàng rời: Dùng để chỉ những loại hàng không đóng bao, được chuyên chở dưới dạng rời còn gọi là chở xá (Carriage in bulk) như: Than đá, quặng, ngũ cốc, dầu mỏ, phân bón, ximăng v.v.

14. Bulker Adjustment Factor (BAF) - Hệ số điều chỉnh giá nhiên liệu: Tỷ lệ phần trăm mà chủ tàu công bố làm cơ sở tính phí điều chỉnh giá nhiên liệu, khi nhiên liệu sử dụng cho tàu tăng giá bất thường vào một thời điểm nào đó. Tiền phụ thu này được gọi là phụ thu nhiên liệu

15. Carrier:

15.1 Người chuyên chở – Người vận tải: Là một bên ký kết một hợp đồng chuyên chở với một người gửi hàng. Họ có thể là người chủ tàu (Owner of vessel) hoặc là người thuê tàu (Charterer). Họ có thể là người chuyên chở công cộng (Common carrier), kinh doanh dịch vụ chở thuê cho mọi chủ hàng hoặc là người thầu chuyên chở (Contracting carrier) trong vận chuyển đi suốt và vận tải đa phương thức.

15.2 Tàu vận chuyển Là bất kỳ loại tàu nào dùng vào việc chuyên chở hàng đường biển. Thí dụ: Tàu chở hàng bách hóa (General cargo carrier), tàu chở hàng rời (Bulk carrier), tàu chở dầu (Oil carrier), tàu chở hàng hạt rời (Grain carrier), tàu chở khí dầu hóa lỏng (Liquid petroleum gas carrier), tàu chở súc vật sống (Cattle carrier), v.v.

16. Clean on board Bill of Lading - Vận đơn sạch, hàng đã xuống tàu: Vận đơn đường biển được đại diện người chuyên chở hoặc thuyền trưởng ký phát cho người gửi hàng với thuật ngữ: “sạch, hàng đã xuống tàu” (Clean, on board or shipped”, có nghĩa là người chuyên chở xác nhận hàng đã được xếp xuống tàu trong tình trạng bên ngoài tốt. Trong mua bán hàng xuất nhập khẩu, người mua luôn luôn yêu cầu quy định rõ trong hợp đồng ngoại thương và thư tín dụng người bán phải xuất trình “Vận đơn sạch, hàng đã xuống tàu”, trong đó không có ghi chú xấu nào về hàng đã giao thì mới được xem là một trong những chứng từ có giá trị thanh toán.

17. Closing date or Closing time - Ngày hết hạn nhận chở (hàng): Trong chuyên chở bằng tàu chợ hoặc tàu container, hãng tàu công bố ngày chấm dứt việc nhận chở hàng cho từng chuyến đi cụ thể. Nếu quá kỳ hạn nhận chở, người thuê tàu có thể gửi hàng vào chuyến đi kế tiếp

18. Collective Bill of Lading - Vận đơn chung: Là vận đơn cấp chung cho nhiều lô hàng nhỏ được chở trên tàu, cùng một chuyến đi và thuộc nhiều người nhận hàng khác nhau. Loại vận đơn này có nhiều điểm tương tự với vận đơn gom hàng.

19. Combined transport or multimodal transport - Vận tải phối hợp hay vận tải đa phương thức: Là hình thức vận tải dây chuyền suốt từ nơi gửi hàng đến đích cuối cùng, có ít nhất 2 phương thức vận tải tham gia. Việc chuyển tải/chuyển phương thức, lưu kho dọc

đường, thực hiện thủ tục hành chính/hải quan đều do một người chuyên chở ký hợp đồng vận tải đảm trách thay cho chủ hàng. Đặc điểm của cách vận tải đa phương thức là: - Toàn bộ dây chuyền vận tải đa phương thức do một người chuyên chở duy nhất đảm trách trên danh nghĩa một bên đương sự ký hợp đồng điều hành vận chuyển chứ không phải là đại lý vận tải nhận ủy thác ăn hoa hồng (Combined transport operation =CTO). - Người kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức thường là các tổ chức giao nhận, không sở hữu công cụ vận tải nên họ phải ký hợp đồng vận tải phụ (Subcontract of transport), thuê những người có công cụ vận tải (Người chuyên chở thực sự) để vận chuyển hàng. - Giá cước vận tải đa phương thức được 2 bên thỏa thuận thống nhất cho toàn tuyến vận chuyển bao gồm trong đó mọi chi phí khác có liên quan (Lệ phí hành chính, thủ tục phí hải quan, phí lưu kho, phí chỉnh sửa hàng,v.v.), mà không phải tính riêng cho từng chặng chuyên chở. - Chứng từ vận tải đa phương thức cho toàn bộ quá trình vận chuyển do người CTO ký phát theo yêu cầu người gửi hàng, có chức năng và giá trị giao dịch như một vận đơn tàu chợ (Combined transport document = COMBIDOC). - Chế độ trách nhiệm của người CTO do 2 bên thỏa thuận hoặc theo chế độ thống nhất trách nhiệm (Uniform liability system) hoặc theo chế độ trách nhiệm riêng từng chặng (Servered liability system). - Vận tải đa phương thức là một cách vận chuyển khoa học, tiên tiến, giúp giảm đơn hóa thủ tục, chứng từ, thúc đẩy hợp lý hóa và nâng cao hiệu quả các yếu tố liên kết: sản xuất – lưu thông – phân phối của nền kinh tế ở giai đoạn phát triển cao.

20. Commission - Hoa hồng: Là số tiền thù lao mà người ủy thác trả cho đại lý hoặc môi giới trung gian về những dịch vụ của họ đã làm. Hoa hồng môi giới thuê tàu là số tiền thù lao trả cho môi giới về dịch vụ thuê tàu, được tính bằng một tỷ lệ nhất định của tổng số tiền cước chuyên chở (Kể cả tiền cước không và tiền phạt bốc dỡ chậm nếu có).

21. Consignee - Người nhận hàng (Cargo receiver): Là người có tên ghi tại mục “Người nhận hàng” của vận đơn đường biển. Tùy theo cách ghi tên tại mục “Người nhận hàng” mà vận đơn ấy được xếp vào loại vận đơn chỉ định đích danh (straight bill of lading) hoặc vận đơn theo lệnh (To order bill of lading). Theo tập quán quốc tế, nếu tại mục này không ghi tên người nhận hàng mà chỉ ghi “Theo lệnh” (To order) thì vận đơn ấy thuộc loại vận đơn theo lệnh người gửi hàng.

22. Consignor (Shipper) - Người gửi hàng: Là người giao hàng xuống tàu tại cảng xếp hàng. Chủ hàng có thể tự mình làm người gửi hàng nhưng cũng có thể ủy thác người khác mà thường là đại lý giao nhận hàng (Forwarding agent) đảm nhận thay việc giao hàng.

23. Consolidation or Groupage - Việc gom hàng: Trong chuyên chở bằng container, khi một lô hàng không đủ số lượng để thuê trọn container thì chủ hàng có thể gửi lẻ bằng cách ký hợp đồng vận tải hàng lẻ với người gom hàng (Consolidation) để chở đi. Người gom hàng sẽ tập hợp, chỉnh đốn và sắp xếp hợp lý cho lô hàng lẻ thành những lô hàng đủ số lượng để sử dụng cách vận chuyển trọn container (Full container load). Dịch vụ gom hàng lẻ thành lô hàng trọn container đa phần do những người, công ty giao nhận đứng ra kinh doanh nhưng đôi khi cũng do các hãng tàu container đứng ra kinh doanh dưới dạng vận chuyển hàng lẻ (Less than container loading service) bên cạnh dạng vận chuyển hàng trọn container (Full container loading service). Nếu người gom hàng là người giao nhận thì sau khi ký hợp đồng chở hàng lẻ, họ trở thành người chuyên chở công cộng không có tàu NVOCC (Non vessel operating common carrier). Họ có trách nhiệm một mặt ký vận đơn người giao nhận (House Bill of Lading) cho chủ hàng, mặt khác họ trực tiếp thuê hãng tàu container để gửi trọn container chứa đầy hàng lẻ đến cảng đích. Hãng tàu container là người chuyên chở thực (Actual carrier) sẽ ký phát cho họ vận đơn người chuyên chở thực (Master Bill of Lading).

24. Container: Thùng chứa hàng đặc biệt dùng làm bao bì chuyên chở hàng hóa, có đặc điểm: - Cấu tạo dạng hình hộp bằng vật liệu bền chắc (Thép, hợp kim nhôm hoặc nhựa cứng gia cố sợi thủy tinh). - Có thiết bị chuyên dùng (Cửa, góc lắp ghép,...) thuận lợi cho đóng hàng vào, rút hàng ra và chuyên chở bằng nhiều phương thức vận tải đi suốt không phải mở đóng container và tái chất xếp hàng ở dọc đường. - Có trọng tải và thể tích khá lớn (1m³ trở lên) thích hợp với các loại hàng bách hóa và một số hàng đặc biệt khác (Hàng lỏng, hàng đông lạnh, súc vật sống, v.v.). - Có thông số kỹ thuật được tiêu chuẩn hóa thống nhất do tổ chức tiêu chuẩn đo lường quốc tế ISO (International Standard Organization) nên thuận tiện cho việc chuyển đổi, sử dụng rộng rãi container: 20', 40', 45'. Trong đó container 20' được chọn làm đơn vị tiêu chuẩn (TEU). Tùy yêu cầu chuyên chở của mỗi loại hàng mà cấu trúc container gồm nhiều loại:

1. Container bách hóa hay container hàng khô đa dụng (General cargo container or dry cargo container): chở bách hóa hoặc hàng khác tương tự, trong điều kiện bình thường.

2. Container bảo ôn (Thermal container): có thiết kế máy phát lạnh hoặc máy thông gió, dùng để chở loại hàng cần vận chuyển trong điều kiện nhiệt độ thích hợp. Gồm có:

container lạnh (Refrigerated or reefer container) dùng chở hàng tươi sống như thịt, cá, v.v. Container cách nhiệt (Insulated container) dùng để chở rau quả, dược phẩm; Container thông gió (Ventilated container) dùng chở rau quả, thực phẩm chỉ cần được bảo quản ở môi trường không khí thoáng đãng, trên khoảng cách vận chuyển ngắn.

3. Container chuyên dùng (Special container): dùng chở hàng khô rời (Dry bulk container), hàng lỏng (Tank container), ô-tô (Car container), súc vật sống (Pen or livestock container), hàng siêu trọng hình dáng phức tạp (Platform container)..

25. Container Ship - Tàu container: Loại tàu chuyên dùng chở container, có đặc điểm: - Chỉ có một boong (Single deck) - Có mạn kép hoặc mạn đơn hình gợn sóng, mép boong dày, chắc, đà ngang boong có kích thước rộng làm tăng tính ổn định của tàu. - Trong thân tàu, các hầm có thiết kế khung dẫn hướng theo chiều thẳng đứng đảm bảo container không bị xô dịch khi có sóng gió trên biển. - Mặt boong có thiết kế cơ cấu chằng buộc container xếp trên boong. - Đại bộ phận tàu container không trang bị cầu bốc hàng mà chủ yếu dựa vào công cụ bốc dỡ trên bờ. - Tùy theo cách bốc dỡ container, tàu container được chia thành loại: • Tàu container bốc dỡ qua mạn (Lift-on/lift-off container ship) = LO/LO ship. • Tàu container bốc dỡ theo cầu dẫn (Roll-on/roll-off container ship) = RO/RO ship. • Tàu chở sà lan (Lighter – carrier or lighter aboard ship) = LASH. • Tàu container hoạt động theo kiểu tàu chợ, kinh doanh chở thuê container đều đặn với tốc độ cao trên một tuyến vận chuyển cố định, theo một lịch trình được công bố trước và được sự hỗ trợ của các tàu container con (phụ) tiếp vận, phân phối container đến các điểm ngoài luồng (Feeder ship).

26. Container Yard - Nơi tiếp nhận và lưu trữ container: Là bộ phận quan trọng của khu cảng container. Diện tích bãi rộng thoáng, nền bãi chắc chắn để chất xếp được 5 - 6 tầng container. Bãi có thể bố trí phân chia thành: khu vực

container chuẩn bị bốc xuống tàu, khu vực tiếp nhận container từ tàu, khu vực dành chứa container rỗng v.v. Trong chuyên chở container, người ta thường dùng ngắn gọn thuật ngữ: “Bãi container – Container yard) để chỉ phạm vi vận chuyển và trách nhiệm của người chuyên chở là từ bãi container gửi hàng đến bãi container hàng đến (CY – CY).

27. Currency Adjustment Charges (CAC) - Currency Adjustment Factor - Phụ phí điều chỉnh tiền cước – Hệ số điều chỉnh tiền cước: Trong kinh doanh chở thuê bằng tàu chợ hoặc tàu container, khi giá trị đồng tiền dùng thanh toán cước bị giảm sút nặng ảnh hưởng đến thu nhập của mình, người chuyên chở sẽ áp dụng việc thu thêm phụ phí điều chỉnh tiền cước theo hệ số điều chỉnh tương ứng (Currency Adjustment Factor).

28. Customs Clearance - Việc thông quan: Là việc hoàn thành các thủ tục do Hải quan quy định để được cấp phép cho hàng nhập vào hoặc xuất ra của một nước

29. Delivery Order- Lệnh giao hàng: Chứng từ mà người chuyên chở hoặc đại diện người chuyên chở ký cấp cho chủ hàng để làm bằng chứng đến nhận hàng tại bãi container hay kho cảng. Muốn nhận được lệnh giao hàng, người nhận hàng phải xuất trình vận đơn đường biển hợp lệ cho người chuyên chở hoặc đại diện của họ.

30. Demurrage - Bốc / dỡ chậm: Tiền phạt bốc / dỡ chậm (Demurrage charge). Khi người thuê tàu không hoàn thành việc bốc / dỡ hàng đúng theo thời gian bốc / dỡ quy định trong hợp đồng thuê tàu đã ký, thì chủ tàu có quyền đòi đền bù về những khoản thời gian vượt quá hạn thỏa thuận, trừ khi nguyên nhân gây ra bốc / dỡ chậm nằm ngoài phạm vi kiểm soát của người thuê tàu và đã được nêu rõ trong hợp đồng thuê tàu.

31. Detention Clause - Điều khoản lưu giữ tàu: Trong hợp đồng thuê tàu chuyên, thời gian phạt bốc / dỡ chậm thường được quy định bằng một số ngày nhất định. Nếu vượt quá số ngày ấy mà vẫn chưa hoàn thành việc bốc / dỡ hàng và người gửi hoặc nhận hàng tiếp tục lưu giữ tàu để bốc / dỡ hàng thì họ phải đền bù tổn thất cho chủ tàu vì đã lưu giữ tàu (Damage for detention) tùy theo quy định của hợp đồng.

32. Direct Bill of Lading - Vận đơn chở thẳng: Là loại vận đơn đường biển cấp cho lô hàng được chở thẳng từ cảng gửi hàng đến cảng đích.

33. Door to Door - từ cửa tới cửa: Thuật ngữ dùng để chỉ cách chuyên chở đưa hàng từ cửa của công trình này của người gửi đến cửa của công trình kia của người nhận (kho hàng, xí nghiệp) và thường phải sử dụng kết hợp 2 hoặc nhiều phương thức vận tải.

34. Description of Goods – Mô tả chi tiết hàng hóa: Là sự liệt kê những thông tin chi tiết của hàng hóa như thỏa thuận trong hợp đồng giữa người mua và người bán.

35. Measurement - đơn vị đo lường: về trọng lượng (tính theo kg hoặc lbs) và thể tích (tính theo CBM).

36. Endorsement - Ký hậu: - Việc ký hậu Vận đơn, ngân phiếu hoặc hợp đồng bảo hiểm được ký hậu (Endorsed), có nghĩa là người nhận hàng có tên ghi trên vận đơn theo lệnh (to order B/L), người chủ ngân phiếu hoặc người được bảo hiểm có tên trong hợp đồng bảo hiểm thực hiện quyền làm chủ sở hữu tài sản hoặc quyền lợi của mình bằng cách ký

tên trên trang sau của chứng từ hữu quan để xác nhận việc chuyển nhượng cho một người nào khác gọi là người thụ hưởng (Endorsee). - Có 2 loại ký hậu phổ biến: • Ký hậu để trống (Blank or general endorsement): trên chứng từ không ghi tên người được ký hậu, ai có được chứng từ ký hậu này, thì người ấy có quyền thụ hưởng tài sản hoặc quyền lợi được chuyển nhượng. • Ký hậu ghi danh (full endorsement): trên chứng từ có ghi tên người được ký hậu và người này là người thụ hưởng tài sản hoặc quyền lợi được chuyển nhượng.

37. Freight (Ocean freight):

1. Cước chuyên chở (Cước vận chuyển đường biển).

2. Hàng (hóa) chuyên chở (Cargo). Là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở về công vận chuyển đưa hàng đến đích và sẵn sàng giao cho người nhận. Thông thường cước chuyên chở được xây dựng trên cơ sở các yếu tố: - Hàng chuyên chở: Số khối lượng, chủng loại, đặc tính, giá trị kinh tế, cách đóng gói, hệ số chất xếp, v.v.

- Tuyến chuyên chở: khoảng cách vận chuyển, tình hình cảng bốc/dỡ, điều kiện thời tiết khí hậu. - Con tàu: Kích cỡ trọng tải/ dung tích, khấu hao, bảo hiểm, duy tu sửa chữa, tiêu hao nhiên liệu, thời gian chạy tàu và đỗ ở cảng, quản lý khai thác... - Sự cố khác: khủng hoảng và cạnh tranh kinh tế, phong tỏa, cấm vận, chiến tranh... * Căn cứ vào các yếu tố này mà cước chuyên chở được cấu thành bởi: - Các loại phí cố định: Phí khấu hao, duy tu sửa chữa và bảo hiểm con tàu, lương bổng và bảo hiểm xã hội của thuyền viên, phí quản lý hành chính v.v. - Các loại phí biến động: Phí tiêu hao nhiên liệu và vật liệu, phí bốc dỡ làm hàng, cảng phí và thuế v.v.

38. Full container load (FCL) - Chở trọn container: Dùng để chỉ hàng được chở đầy một container và người chuyên chở sẽ thu cước theo đơn vị container.

39. Feeder – Tàu con: Là tàu chuyên gom container từ những cảng có lượng container ít, tập trung ở cảng trung chuyển & cung cấp cho tàu mẹ (mother vessel) để chở đến cảng đích theo chặn đường dài hơn.

40. Letter of Indemnity - Giấy bảo đảm / Giấy bảo lãnh: Là văn bản của một người thứ ba (Người ngoài cuộc) đứng ngoài quan hệ của một hợp đồng mà cam kết bồi thường cho một bên ký kết về rủi ro tổn thất có thể xảy ra cho bên đó. Giấy bảo đảm, bảo lãnh thường cần đến trong các trường hợp sau đây: - Cam kết để nhận vận đơn sạch (hoàn hảo): Khi giao hàng xuất khẩu, đôi lúc xảy ra tình trạng thiếu sót bên ngoài hàng hóa mà thuyền trưởng có thể ghi chú vào vận đơn làm cho vận đơn có thể trở thành không sạch và không được ngân hàng chấp nhận thanh toán, người gửi hàng buộc phải thương lượng với thuyền trưởng và làm giấy bảo đảm, cam kết bồi thường tổn thất của người chuyên chở nếu người nhận hàng khiếu nại hàng không đúng như ghi trên vận đơn. Tuy nhiên, việc làm giấy bảo đảm này không được các tòa án quốc tế công nhận rộng rãi là hợp pháp, việc cam kết có thể gây hậu quả nặng nề nên người gửi hàng cần cân nhắc kỹ. - Bảo lãnh để nhận hàng: Vì vận đơn cần xuất trình cho tàu để nhận hàng nhưng không đến kịp lúc tàu đến giao hàng, người nhận bị buộc phải yêu cầu ngân hàng hỗ trợ làm giấy bảo lãnh để có thể nhận được hàng từ người chuyên chở (Banker's indemnity). - Bảo đảm đóng góp tổn thất chung: theo quy tắc York-Antwerp 1990, chủ hàng có tài sản trong chuyến tàu gặp tổn thất chung phải ký cam kết đóng góp tổn thất chung (Average bond) và ứng tiền đóng vào tài khoản chung để làm quỹ xử lý tổn thất chung, thì mới được nhận hàng của mình còn trên tàu. Nhưng nếu hàng hóa đã được bảo hiểm, chủ hàng sẽ yêu cầu công ty bảo hiểm đứng ra làm thư bảo lãnh (Letter of indemnity or letter of guarantee) gửi cho người chuyên chở để có thể nhanh chóng mang hàng về.

41. Liner - 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. 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.

42. Negotiable Bill of Lading and non-negotiable Bill of Lading - Vận đơn lưu thông và vận đơn không lưu thông: Vận đơn lưu thông là chứng từ vận tải hợp pháp, cho phép chủ hàng có tên trong vận đơn thực hiện việc chuyển quyền sở hữu hàng hóa ghi trong vận

đơn cho một người nào khác bằng cách trao tay hay ký hậu (Endorsement). Vận đơn gốc (Original) sạch-hàng đã xếp lên tàu (Clean on board) có ghi chữ “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,...)

43. Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) - 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”.

44. Non Delivery - 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), 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”. 45. On – Carrier-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 đến đích giao hàng cuối cùng thường nằm sâu trong nội địa bằng ô tô tải, tàu hỏa hoặc sà lan. 46. Place of Receipt - Nơi nhận hàng từ người gửi hàng:

47. Port of Loading – Cảng xếp hàng tại nước xuất khẩu: 48. Port of Discharge – Cảng dỡ hàng: có thể là cảng trung chuyển, có thể là cảng đích.
49. Place of Delivery – Nơi giao hàng tại cảng đích ở nước nhập khẩu.
50. Final Destination – Nơi giao hàng cuối cùng tại nước nhập khẩu.
51. Sea – Waybill - Giấy gửi hàng đường biển: Là chứng từ vận tải đường biển mà người chuyên chở lập và ký phát cho chủ hàng, xác nhận đã nhận và vận chuyển số hàng đã ghi trong ấy. Giấy gửi hàng được dùng trong quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu, có tác dụng như một biên lai giao nhận hàng và một hợp đồng vận tải đã được ký kết. Nó không được coi là bằng chứng xác nhận quyền sở hữu hàng hóa và do đó không được các ngân hàng chấp nhận là một chứng từ thanh toán ngoại thương. Đó là điểm khác biệt giữa giấy gửi hàng và vận đơn đường biển
52. Shipping Marks – nhãn mác của nhà Sản xuất ghi trên bao bì xuất khẩu: Là ký hiệu về nhãn mác liên quan đến lô hàng xuất khẩu, các thông tin này do nhà sản xuất cung cấp và in trên bao bì. Mục đích tránh nhầm lẫn với các lô hàng khác trong quá trình vận chuyển.
53. Shipped or on board Bill of Lading - Vận đơn hàng đã xếp xuống tàu: Là loại vận đơn chỉ được người chuyên chở hoặc đại diện của họ ký phát cho người gửi hàng sau khi hàng đã được xếp xuống tàu. (Xem: Bill of Lading).
54. Through Bill of Lading - Vận đơn chở suốt: Là loại vận đơn cấp cho lô hàng được chở từ cảng gửi hàng đến cảng đích mà dọc đường hàng được chuyển tải từ tàu này sang tàu khác hoặc trung chuyển từ phương thức vận tải này sang phương tiện của phương thức vận tải khác. Tùy theo thỏa thuận của hợp đồng mà người cấp vận đơn chở suốt có thể chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển hay là chỉ chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong cung đoạn vận chuyển do mình thực hiện mà thôi.
55. Straight Bill of Lading - Vận đơn đích danh: Là vận đơn ghi đích danh tên người nhận hàng mà không kèm theo chữ “Theo lệnh”. Như vậy, chỉ có người này mới có quyền nhận hàng đã nêu trong vận đơn. Vận đơn đích danh là loại vận đơn không thể chuyển nhượng bằng cách ký hậu (Non-endorsed bill of lading) (Xem: Bill of lading)
56. Stevedore - Công nhân bốc dỡ hàng: Tại các cảng, công nhân bốc dỡ được phân công việc bốc dỡ theo đội hoặc nhóm (Team): Nhóm làm việc tại thềm bến (Apron team), nhóm làm việc tại miệng hầm (Hatch team) và nhóm làm việc trong hầm hàng (Hold team).
57. TEU (Twenty feet equivalent unit) - Đơn vị container bằng 20 foot: Là đơn vị container cỡ 20' (foot) được dùng làm tiêu chuẩn đo lường sức chứa container của con tàu và tính cước chuyên chở. 58. Transit Time - 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.

59. Weight Constraint – trọng lượng qui đổi giữa khối lượng và trọng lượng:
60. Các phụ phí khác - Local charge: - All In: giá đã bao gồm tất cả các phụ phí khác liên quan đến cước - MLB (Mini Land Bridge): giá bao gồm cho container vận chuyển giữa các cảng chính, sau đó được chuyển vào cảng phụ hoặc ICD bằng đường bộ (cảng cuối cùng khách yêu cầu) bởi xe tải hay tàu hỏa, V.v. (cho tuyến hàng đi Mỹ). - DDC (Destination Delivery Charge): Phụ phí giao hàng tại cảng đến. - WRS (War Risk Surcharge): phụ phí chiến tranh. - PCS (Panama Channel Surcharge): Phụ phí qua kênh đào Panama. - CAF (Currency Adjustment Factor): Phụ phí biến động tỷ giá ngoại tệ. - BAF (Bulker Adjustment Factor): phụ phí xăng dầu (cho tuyến Châu Âu). - EBS (Emergency Bunker Surcharge): phụ phí xăng dầu (cho tuyến Châu Á). - GRI (General Rate Increase): phụ phí của cước vận chuyển (chỉ xảy ra vào mùa hàng cao điểm). - PSS (Peak Season Surcharge): phụ phí của cước vận chuyển vào mùa hàng cao điểm.