

# Liner Terms





**GEO LOGISTICS ARGENTINA S.R.L.**

## **LINER TERMS (ESPAÑOL)**

### **Estado General:**

Liner Terms es una expresión muy ambigua y puede ser interpretada en una variedad de formas en diferentes puertos del mundo y por diferentes armadores/ agentes. Personalmente preferimos definir claramente la extensión de la responsabilidad cuando se cotice sobre esta base.

### **Términos de línea o de muelle:**

En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.

### **Full Liner Terms:**

Este término es algo más vago en función de las diferentes prácticas de puertos. Sin embargo, generalmente implica que el valor de flete provisto incluye tanto el manipuleo de puerto como el de a bordo, trincado/ destrincado, material de relleno e impermeabilizado, asegurado/ desasegurado y todos los costos de presentar/ recibir la carga por parte del vapor; con los embarcadores/ recibidores solamente encargándose del costo de descargar/ cargar el transporte, juntamente con los gastos usuales de puerto, tasas, impuestos, etc.

Frecuentemente los términos son variados en los diversos destinos del viaje v.g. FILO (Free In/ Liner Out), LIFO (Liner In Free Out) o FIFO (Free In/ Free Out) etc.

Para estar absolutamente seguro de todos los cargos a pagar, es siempre aconsejable de pedir que los términos clara y concisamente indiquen que está / no está incluido en su contrato particular- en términos comunes.

### **Liner Terms Hook:**

Dado que este es un punto conceptual en términos de chartering, es mejor descripto como el embarcador/ receptor acordando para el despacho/ recibo de la carga hacia/ desde directamente bajo el gancho del vapor y el vapor pagando por el trabajo de almacenar la carga en sus bodegas, así como el trincado y aseguramiento de la carga a bordo y provisión de material de relleno e impermeabilizado, y descargar nuevamente al costado de vapor.

Los aspectos de manipuleo en puerto continúan siendo la responsabilidad del embarcador/ receptor, sin embargo hay algunos armadores que pueden incorporar estos costos en sus tarifas de LTHH. Una vez mas, es fundamental preguntar a los armadores que se definan claramente en este aspecto.

Los gastos de puerto / tasas/ impuestos pueden ser un tema de discusión pero son usualmente considerados como a cargo de los embarcadores/ receptores y puede también haber otras tasas estatutarias en las cargas o fletes que pudieran aplicarse.

Muchos embarcadores/ receptores no están al tanto de estos costos adicionales y no los incluyen en sus costeos y consecuentemente pueden quedar con gastos considerables no esperados al momento de la finalización de un proyecto.

### **F.I. (Free In) / Libre dentro:**

Implica que los gastos correspondientes a la operación de carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la mercadería. Sí están incluidos los gastos de estiba y descarga.

**Av. Belgrano 624 – Piso 7**  
**(C1092AAT) – Ciudad Autónoma De Buenos Aires – Argentina**  
**Tel./Fax: +54-11-5252-2332 / 5252-2334**  
**E-mail: [info@geologistics.com.ar](mailto:info@geologistics.com.ar) | Web: [www.geologistics.com.ar](http://www.geologistics.com.ar)**



**GEO LOGISTICS ARGENTINA S.R.L.**

**F.I.O. (Free In and Out) / Libre dentro y fuera:**

También para cargas a granel implica que el flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga y descarga, sí los de estiba.

**F.I.L.O. (Free In, Liner Out):**

Los gastos de carga son por cuenta de la mercadería y los gastos de descarga por cuenta del armador o transportista.

**F.I.S.L.O. (Free In and Stowed, Liner Out):**

El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga en condiciones de línea, es decir por cuenta del armador.

**F.I.O.S. (Free In and Out and Stowed) / Libre dentro y fuera, libre de estiba:**

El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga y estiba.

Es sumamente importante recordar que la referencia de "free" o "libre" es vista desde el punto de vista del armador, no el embarcador. Algunos embarcadores malinterpretan cuando leen la palabra "free" ya que incorrectamente creen esta cláusula se refiere a ellos.

Las tarifas de fletes cotizadas en base FIOS específicamente excluyen todos los aspectos relacionados al manipuleo de la carga. El vapor es solamente responsable por los gastos que surgen de su llamada a puerto como ser remolques, prácticos, balizamiento, etc.

Otra consideración muy importante cuando se reserva una carga bajo los términos FIOS es que el vapor no tiene ninguna responsabilidad por la velocidad de carga o descarga.

Usualmente la tarifa acordada incluye un periodo "libre" de tiempo fijo para operaciones de carga/ descarga, después del cual se incurre en una demora diaria.

Obviamente esto es de máxima importancia en donde la congestión de puertos y la performance del manipuleo es incierta.

Hay muchos puertos en el exterior que caben en esta categoría y particularmente en donde las tarifas de demora de vapores pueden variar en forma significativa, dependiendo del tamaño y tipo de vapor nominado para implementar el proyecto particular.

**F.I.O.S.T. (Free In and Out and Stowed and Trimmed) / Libre dentro, libre de estiba, trimado y puesto fuera del buque:**

Idem FIO, pero excluye el gasto de paleo del grano por cuenta del transportista, quedando a cargo de la mercadería.

**F.I.O.S.T. Lashed Secured:**

Además de lo indicado en FIOST, el gasto de trabar y asegurar la carga (trincar) debe correr por cuenta de la mercadería.

**L.I.F.O. (Liner In, Free Out):**

Los gastos de carga son por cuenta del armador o transportista y los gastos de descarga por cuenta de la mercadería.



# GEO LOGISTICS ARGENTINA S.R.L.

## LINER TERMS (ENGLISH)

### General statement:

Liner Terms is a very ambiguous statement and can be interpreted in a variety of ways in different parts of the world and by different ship owners/agents.

Personally, we would prefer to clearly define the extent of responsibility when quoting on this basis.

### Liner terms or berth terms:

In terms of line or pier, it implies that the operations of cargo, stuffing, unstuffing and discharge are quoted within the freight rate. Operation costs previous to the loading hook are excluded, as well as upon discharge.

### Full Liner Terms (L.I.L.O. / Liner In, Liner Out):

This is somewhat a vaguer term given different port practices. However, it generally implies that the freight amount provided includes both shore based and on-board stevedoring, lashing/unlashing, dunnage materials, securing/unsecuring and all costs of presenting to/receiving the cargo from the ship's side; with the shippers/receivers just bearing the cost of discharging from/reloading to the transport, along with the usual port charges/levies/taxes etc. Frequently the terms are varied at different ends of the voyage i.e. FILO (Free In/Liner Out), LIFO (Liner In Free Out) or FIFO (Free In/Free Out), etc.

To be absolutely sure of all liabilities, it is always advisable to request that terms clearly and concisely indicate what is/isn't included in your particular contract - in layman's terms.

### Liner Terms Hook:

Given that this is a notional point in chartering terms, this is best described as the shipper/receiver arranging for delivery/receival of cargo to/from directly under ships hook and the ship paying for the labour to stow the cargo in the vessels cargo holds, as well as on-board lashing & securing and provision of dunnage materials, and to discharge again over the ship's side.

Shore based stevedoring aspects remain the responsibility of the shipper/receiver. However, there are some owners that may incorporate these costs into their LTHH rate. Once again, ask owners to clearly define this aspect.

Wharfage charges/dues/taxes can be a contentious issue but are usually considered to be for the shippers/receivers account and there may also be many other statutory levies on cargo or freight that may apply.

Many shippers/receivers are unaware of these additional costs and do not include them into their costing and consequently may be left with an unexpected considerable expense at the completion of a project.

### F.I. / Free in:

It implies that the corresponding costs of loading operations are not included in the freight and will be absorbed by the cargo. Stevedoring and discharge costs are included.

### F.I.O. / Free in and out:

Also for bulk cargo, it implies that the freight rate does not include loading and discharge costs, although it includes stevedoring costs.

### F.I.L.O. / Free in, Liner out:

Loading charges are absorbed by the cargo and discharge costs by the carrier.



**GEO LOGISTICS ARGENTINA S.R.L.**

**F.I.S.L.O. / Free In and Stowed, Liner out:**

The freight rate does not include loading and stevedoring operations. Discharge is made on carrier's conditions, this means on carrier's account.

**F.I.O.S. / Free In, Out and Stowed:**

The freight rate does not include the costs of loading, discharge and stevedoring operations. It is most important to remember that the "free" reference is viewed from the ship owners point of view - not the shipper's. Some shippers get caught out when they read the word "free" as they incorrectly believe that it refers to them.

Freight rates quoted on a FIOS basis specifically exclude all aspects relating to cargo handling operations. The ship is only responsible for expenses arising as a result of the ship calling into the port, i.e. tugs, pilots and light dues etc.

Another very important consideration when booking cargo on FIOS terms is that the ship does not bear any responsibility for the speed of loading or discharging.

Usually the rate agreed includes a fixed "free" period of time for loading/discharging operations, after which time a daily demurrage is incurred. Obviously this is of paramount importance where port congestion or stevedoring performance is uncertain.

There are many overseas ports which fall into this category and particularly where vessel demurrage rates can vary significantly, depending on the size and type of ship nominated to undertake the particular project.

**F.I.O.S.T. / Free in and out and stowed and trimmed:**

The same as FIO, but it excludes the carrier's absorption of grain shovelling, which must be paid by the cargo.

**F.I.O.S.T. LS / Free in and out and stowed and trimmed, Lashed Secured:**

In addition to what it is stated in FIOST, the expense of trimming and lashing cargo must be on cargo's account..

**L.I.F.O. / Liner in, free out:**

Loading charges are on carrier's account and discharge costs are on cargo's account.