

**NHỮNG LƯU Ý KHI PHÁT HÀNH VÀ SỬ DỤNG VẬN ĐƠN CÓ
GHI CHÚ “CƯỚC PHÍ ĐÃ TRẢ”
SOME NOTES WHILE ISSUING AND USING BILL OF LADING
MARKED “FREIGHT PREPAID”**

TS. DƯƠNG VĂN BẢO

Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt:

Vận đơn đường biển (B/L) ghi chú cước phí đã thanh toán, điều này nghĩa là người thuê tàu đã thanh toán toàn bộ cước phí vận chuyển của lô hàng được chuyên chở. Thực tế, nhiều hợp đồng vận chuyển, mặc dù người thuê chưa thanh toán hết tiền cước phí song do áp lực của cạnh tranh và theo yêu cầu của người thuê tàu, người chuyên chở vẫn ghi chú đầy đủ cước phí đã thanh toán lên vận đơn để cho người xuất khẩu thanh toán. Điều này đặt người vận chuyển vào tình huống rủi ro khi vận chuyển hàng đến cảng dỡ, người vận chuyển không được cầm giữ hàng nếu tiền cước chưa được thanh toán hết. Bài viết sau đề xuất giải pháp thu hồi được hết tiền cước đối với vận đơn đã ghi chú “cước phí đã thanh toán”.

Abstract:

An ocean bill of lading marked freight prepaid means that the freight of the shipment was paid by the charterer. In practice, in some affreight contracts, the freight has often not been paid fully enough, but because of competitive pressure and charterer's requirements, the carrier has to issue the ocean bill of lading with the mark “freight prepaid” in order help the exporter to get payment easier. In this case the carrier is at the risk of not being paid the freight at the destination port and the carrier loses the right of lien on cargo. The article hereunder proposes a solution to collect freight and charge to the ocean bill of lading marked “freight prepaid”

1. Đặt vấn đề

Trong mua bán quốc tế thanh toán bằng L/C hiện nay, các ngân hàng thường chỉ chấp nhận vận đơn đường biển với ghi chú cước phí đã thanh toán. Vận đơn cước đã trả nghĩa là người thuê tàu đã thanh toán toàn bộ tiền cước tại cảng bốc hàng và do vậy, người chuyên chở không được quyền cầm giữ hàng vì bất kỳ lý do nào liên quan đến tiền cước[1]. Thực tế nhiều trường hợp, người thuê tàu chưa thanh toán hết tiền cước nhưng để tạo điều kiện cho người xuất khẩu thanh toán tiền hàng, người chuyên chở vẫn cấp vận đơn có ghi chú cước phí đã trả. Khi hàng đến cảng đích, nếu khoản tiền cước còn nợ chưa được thanh toán thì giải pháp nào cho người vận chuyển để thu hồi phần tiền cước còn nợ? Bài viết dưới đây đề xuất giải pháp nhằm ràng buộc trách nhiệm các bên liên quan bảo vệ lợi ích hợp pháp của người chuyên chở trong những trường hợp như trên.

2. Những vấn đề cần lưu ý khi phát hành và sử dụng vận đơn có ghi chú cước đã trả

Vận đơn đường biển là chứng từ vận tải do người chuyên chở cấp cho người gửi hàng sau khi người chuyên chở đã nhận trách nhiệm về mình một lượng hàng hoá nhất định với tình trạng, ký mã hiệu đã được khai báo trước. Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm trông coi, bảo quản và vận chuyển hàng hoá đến cảng đích và giao lại hàng cho người xuất trình vận đơn hợp lệ được chỉ định[6].

Trên thực tế, hiện nay có nhiều phương thức vận chuyển khác nhau mỗi phương thức đều có một loại vận đơn với những tên gọi khác nhau như: vận đơn vận tải đường biển (ocean B/L), vận đơn vận tải đa phương thức (multimodal transport B/L), vận đơn vận chuyển hỗn hợp (combined transport B/L), vận đơn của người giao nhận vận chuyển hàng hoá (House B/L). Cho dù với tên gọi như thế nào đi chăng nữa thì B/L, theo quan điểm của các nhà làm luật, đều bao gồm ba chức năng chính; nó là bằng chứng của một hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, cho phép người nắm giữ vận đơn hợp lệ có quyền khiếu nại đối với người chuyên chở khi quyền lợi của người nhận hàng bị vi phạm. Vận đơn là biên lai của người vận chuyển xác nhận họ đã nhận một lượng hàng hoá nhất định được mô tả rõ ràng bởi người gửi hàng vào một thời điểm nhất định và thời điểm này, nếu không có quy định nào khác, đó chính là thời điểm phát sinh trách

nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hoá đã được nhận lên tàu. Một trong những chức năng quan trọng của vận đơn là chức năng lưu thông, cho phép người nắm giữ vận đơn hợp lệ có thể mua, bán, cầm cố thế chấp vận đơn[1]. Các ngân hàng thường vận dụng chức năng này nhằm phục vụ cho việc thanh toán trong ngoại thương.

Nhằm phục vụ cho mục đích thanh toán và bảo vệ quyền lợi của mình, các ngân hàng trong thanh toán quốc tế thường quy định trên vận đơn phải có những ghi chú bắt buộc trong đó có ghi chú về tình trạng thanh toán cước phí[2]. Có hai dạng ghi chú về thanh toán cước phí; cước phí trả trước (prepaid) và cước phí nhờ thu (collect).

Cước phí nhờ thu là loại cước được thanh toán khi tàu đến cảng đích theo hợp đồng thuê tàu, người có quyền lợi đối với hàng hoá phải thanh toán toàn bộ cước phí và các chi phí khác liên quan đến hàng hoá, nếu có (payable at destination port). Loại cước phí này thường được sử dụng trong các hợp đồng xuất khẩu thuộc nhóm E và nhóm F[3]. Theo điều kiện giao hàng thuộc nhóm này nghĩa vụ vận chuyển thuộc về người mua hàng, người nhập khẩu [7]. Nếu hàng hoá nhập khẩu được thanh toán bằng L/C ngân hàng phát hành L/C là người khống chế hàng hoá để đòi tiền người nhập khẩu. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thanh toán cước phí đồng thời giảm bớt khó khăn về mặt tài chính cho người nhập khẩu trong việc thanh toán cước, các ngân hàng, trước đây, thường chấp nhận một vận đơn cho phép cước trả sau và người chuyên chở thường uỷ thác việc đòi tiền cước cho ngân hàng. Trong trường hợp này, ngân hàng sẽ khống chế hàng hoá thông qua chứng từ do ngân hàng nắm giữ. Người mua chỉ có thể nhận được hàng sau khi người mua thanh toán tiền hàng cùng cước phí vận chuyển [2]. Bằng cách thu cước này, người chuyên chở phần lớn phụ thuộc vào ngân hàng. Do vậy, người chuyên chở thường gặp một số rủi ro như: việc thu cước bị chậm và thường bị ngân hàng chiếm dụng vốn. Hơn nữa, trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất hoặc bị người mua từ chối thanh toán thì ngân hàng cũng sẽ không đòi được tiền hàng và tiền cước, mặc dù số hàng hàng hoá mà ngân hàng cầm giữ sẽ được thanh lý nhưng việc thanh toán cho ngân hàng sẽ được ưu tiên trước người chuyên chở[4]. Do người vận chuyển uỷ thác nhờ ngân hàng thu hộ cước nên nếu người mua chỉ trả tiền hàng mà không thanh toán cước thì ngân hàng cũng được quyền giữ hàng của người nhập khẩu. Chính vì những rủi ro như vậy nên các ngân hàng hiện nay chỉ chấp nhận vận đơn trên đó ghi cước phí đã thanh toán. Điều này được quy định rõ ràng trong “Các quy tắc thống nhất và thực hành trong thanh toán tín dụng chứng từ” (UCP 500) do Phòng thương mại quốc tế phát hành[8]. UCP 600 kế thừa hầu hết các quy định của UCP 500, nên dù không đề cập tới các điều kiện quy định về thanh toán cước phí nhưng trên thực tiễn thì các ngân hàng cũng chỉ chấp nhận vận đơn trên đó có ghi chú cước phí đã trả[9].

Dạng ghi chú thứ hai thường gặp trên vận đơn là cước đã trả (freight prepaid). Đây là loại cước phí đã được thanh toán ngay sau khi hợp đồng vận chuyển được ký kết hoặc sau khi người chuyên chở nhận hàng để vận chuyển, trước khi phát hành vận đơn cho người gửi hàng. Loại cước này thường được áp dụng khi điều kiện giao hàng thuộc nhóm C và D. Trong các điều kiện giao hàng này, người bán có nghĩa vụ thuê tàu và thanh toán tất cả các chi phí, trong đó có tiền cước vận chuyển, liên quan đến hàng hoá cho đến khi hàng đến cảng đích theo yêu cầu của người mua [7]. Áp dụng cách thanh toán cước này, ngân hàng chỉ liên quan thuần túy đến hàng hoá và người vận chuyển được thu cước trước nên rất an toàn. Thực tế điều này không phải bao giờ người vận chuyển cũng thu được đầy đủ tiền cước vận chuyển của người thuê tàu trước khi phát hành vận đơn. Điều này thường xảy ra tại những thị trường có sự cạnh tranh khốc liệt giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận tải hoặc trong trường hợp người thuê có những khó khăn về tài chính nên cước phí sẽ được trả trước một phần, phần còn lại sẽ được thanh toán trong quá trình vận chuyển hoặc cho đến khi hàng đến cảng đích. Nhưng để thanh toán được tại ngân hàng thì các ngân hàng chỉ chấp nhận vận đơn mà trên đó có ghi chú cước phí đã trả [8]. Do vậy, mặc dù chưa thu đủ tiền cước nhưng người chuyên chở vẫn bị người thuê thuyết phục xác nhận cước đã trả trên vận đơn. Điều này cũng đồng nghĩa với việc người chuyên chở sẽ gặp rủi ro đối với phần cước còn lại của mình khi hàng đến cảng đích mà người thuê chưa thanh toán hết tiền cước thì người chuyên chở cũng không được cầm giữ hàng để buộc người có nghĩa vụ phải thanh toán nốt phần cước còn lại vì trong trường hợp này nghĩa vụ thuê tàu thuộc về người bán và bằng chứng về việc thanh toán cước đã được ghi chú cụ thể trên vận đơn rồi.

Để có thể thu hồi được khoản cước phí còn bị nợ, về nguyên tắc, khoản nợ đó phải được bảo đảm bằng tài sản hoặc bảo lãnh của một tổ chức tín dụng có uy tín. Các hãng tàu ràng buộc trách nhiệm của người có nghĩa vụ thanh toán cước với phần cước chưa trả như thế nào?

Nhằm bảo đảm thu được khoản nợ này, người chuyên chở cần ràng buộc trách nhiệm của người có nghĩa vụ thanh toán cước đối với phần cước còn lại chưa thu. Có thể có nhiều giải pháp khác nhau nhưng giải pháp ràng buộc trách nhiệm của người có nghĩa vụ bằng hàng hoá được vận chuyển trên tàu là giải pháp có hiệu quả nhất. Theo giải pháp này thì người vận chuyển phải dành được quyền tuyệt đối trong việc thu cước phí bất kể trên vận đơn có ghi chú cước đã trả hay sẽ trả tại cảng đích [5]. Điều này trong các mẫu hợp đồng thuê tàu thường thấy điều khoản về cước cho rằng; cước phí là khoản thu nhập hợp lệ của người vận chuyển bất kể hàng hoá còn hay mất hay bị hư hại không giao được, và sẽ không được trả lại hay khấu trừ nếu người vận chuyển đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình của mình theo hợp đồng thuê tàu cho dù trên vận đơn có ghi cước trả trước hay trả sau đi chăng nữa, và điều khoản này phải được cụ thể hoá bằng các điều kiện và điều khoản ghi trên mặt sau của vận đơn [6].

Như vậy, người chuyên chở đã dành cho mình một quyền tuyệt đối được quyền cầm giữ hàng đối với phần cước chưa thanh toán, và người vận chuyển được quyền bán số tài sản đó để bù đắp cho các khoản cước và chi phí hợp lệ khác. Trường hợp hợp đồng nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP người xuất khẩu có nghĩa vụ thuê tàu và thanh toán toàn bộ tiền cước cho đến khi hàng đến cảng đích. Tuy nhiên, vì một lý do nào đó mà người bán nợ tiền cước và để người bán có thể thanh toán được tại các ngân hàng thì người chuyên chở vẫn có thể cấp vận đơn có ghi chú cước đã trả nhưng toàn bộ rủi ro với hàng hoá người mua lại phải gánh chịu. Để tránh cho người mua phải chịu những rủi ro không đáng có, thông thường tại các hợp đồng mua bán, hai bên cần ràng buộc trách nhiệm của người bán: “ngoài trách nhiệm gánh chịu toàn bộ những chi phí và phí tổn liên quan đến hàng hoá cho đến khi hàng hoá đến cảng đích theo quy định của Incoterms, thì người bán cũng phải chịu trách nhiệm đối với tất cả các tranh chấp phát sinh có liên quan đến việc giao hàng, tranh chấp này được giải quyết thông qua hợp đồng mua bán”[7]. Như vậy quyền lợi của người mua cũng như người vận chuyển mới được đảm bảo. Trường hợp người bán từ chối thanh toán phần còn lại của cước phí còn nợ, người vận chuyển được quyền cầm giữ hàng của người mua, người mua có thể khiếu nại người bán buộc người bán phải thanh toán phần còn lại của cước phí, nếu không, ngân hàng, theo yêu cầu của người mua, sẽ khấu trừ một phần tiền hàng để thanh toán cho người chuyên chở. Như vậy, việc thanh toán cước phí vận tải không chỉ được ràng buộc trong các hợp đồng thuê tàu mà trách nhiệm của người bán đối với hàng hoá còn phải được ràng buộc trong cả các hợp đồng mua bán, đặc biệt trong hợp đồng bán hàng theo điều kiện giao hàng CIF/CIP, qua đó người mua mới có thể khiếu nại đối với người bán trong trường hợp hàng bị cầm giữ.

3. Kết luận

Vận đơn ghi chú cước phí đã thanh toán hoặc sẽ được thanh toán là một thực tế khá phổ biến trong thương mại quốc tế hiện nay. Các doanh nghiệp cần hiểu và nắm chắc được điều này để đưa ra các giải pháp nhằm ràng buộc chặt chẽ nghĩa vụ, trách nhiệm các bên liên quan để bảo vệ lợi ích hợp pháp của mình. Tuy nhiên, các giải pháp cho dù có chặt chẽ và phức tạp đến đâu chăng nữa, có lẽ cũng không bằng việc tôn trọng quyền và lợi ích hợp pháp của nhau để hạn chế những tranh chấp, tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế như hiện nay.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Bộ luật hàng hải Việt Nam (2005), Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội
- [2]. PGS. TS. Nguyễn Văn Tiến (2008), *Cẩm nang thanh toán quốc tế bằng L/C*. Nxb Thống kê. Hà Nội
- [3]. GS. Đinh Xuân Trình (2006), *Giáo trình thanh toán quốc tế*. Nxb Giáo dục, Hà Nội.
- [4]. J.Bes (1998), *Chartering and shipping terms*, Barker Howard Ltd., London. .
- [5]. Martin Stopford (1991), *Carriage of Goods by Sea*, London.
- [6]. Arne Sandervarn, Lars Gorton, Rolf Ihre (1995), *Shipbroking and Chartering Practice*, Lloy's of London Press. London
- [7]. UNCTAD/ICC (2000), *Incoterms 2000*, UN.
- [8]. UNCTAD/ICC (1993), *UCP Revision 500*. ICC.
- [9]. UNCTAD/ICC (2007), *UCP Revision 600*. ICC.

Người phản biện: PGS.TS. Phạm Văn Cương