

INCOTERMS 2010 VÀ PHÍ XẾP, ĐỠ TRONG HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU CHUYỂN

● TRẦN NGUYỄN HỢP CHÂU

TÓM TẮT:

Giảm thiểu chi phí vận tải, hạ giá thành sản phẩm để tối đa hóa lợi nhuận là mục tiêu mà mọi doanh nghiệp hướng tới. Bài viết này đã phân tích nghĩa vụ xếp, dỡ hàng hóa giữa người mua và người bán theo các điều kiện cơ sở giao hàng Incoterms 2010. Đồng thời, bài viết cũng đề cập đến trách nhiệm xếp, dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển (Charter Party - C/P). Trách nhiệm xếp, dỡ hàng hóa được quy định trong 2 hợp đồng độc lập với nhau, nên cần có sự kết hợp khi ký kết 2 hợp đồng này. Vì vậy, bài viết đã đưa ra một số lưu ý về việc áp dụng điều kiện xếp dỡ hàng hóa cần phối hợp tới các điều kiện cơ sở giao hàng của Incoterms 2010 sao cho người mua hoặc người bán không phải trả 2 lần cho 1 khoản phí xếp, dỡ.

Từ khóa: Phí xếp, dỡ, hợp đồng thuê tàu chuyển, Incoterms 2010.

1. Đặt vấn đề

Chi phí xếp, dỡ hàng hóa là một bộ phận của chi phí vận tải và chiếm một tỷ trọng khá lớn trong tổng chi phí xuất, nhập khẩu hàng hóa. Chi phí xếp, dỡ của hàng hóa được thỏa thuận giữa người chuyên chở và người gửi hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển, đồng thời chi phí này cũng được phân chia giữa người mua và người bán theo các điều kiện cơ sở giao hàng (Incoterms). Incoterms ra đời lần đầu tiên và năm 1936, cho đến nay đã được sửa đổi nhiều lần và lần sửa đổi gần đây nhất là năm 2010. Khi áp dụng Incoterms 2010 trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế và khi sử dụng điều khoản chi phí xếp, dỡ trong C/P, cần có sự phối hợp chặt chẽ để tránh tình trạng người mua hoặc người bán phải trả 2 lần cho 1 khoản phí.

Nhằm mục đích giúp cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tối thiểu chi phí để tối đa hóa lợi nhuận, tác giả bài viết đưa ra các lưu ý đối với các doanh

nh nghiệp khi đàm phán và ký kết hợp đồng thuê tàu chuyển.

2. Quy định chi phí xếp, dỡ hàng hóa trong C/P và các lưu ý khi sử dụng Incoterms 2010

Incoterms 2010 đã chính thức có hiệu lực kể từ ngày 01/01/2011 và đã được đồng ý của các nhà kinh doanh xuất nhập khẩu, các nhà vận tải, giao nhận trên thế giới, trong đó có Việt Nam đồng ý nhiệt chào đón. Đây là kết quả của sự nỗ lực hết mình của Ủy ban Luật và Tập quán Thương mại của ICC (International Chamber of Commerce) với các thành viên đến từ nhiều nước trên thế giới và hoạt động trong tất cả lĩnh vực thương mại. Nhờ đó, Incoterms 2010 kỳ vọng sẽ đáp ứng được tối đa nhu cầu của các doanh nghiệp.

Incoterms (viết tắt của thuật ngữ International Commerce Terms - Các điều kiện thương mại quốc tế) là một tập quán thương mại quốc tế được công nhận và sử dụng rộng rãi trên toàn thế giới, nhằm

mục đích mô tả các nghĩa vụ, chi phí và rủi ro trong quá trình hàng hóa được giao từ người bán sang người mua. Do vậy, việc dẫn chiếu Incoterms trong hợp đồng mua bán hàng hóa sẽ phân định rõ ràng các nghĩa vụ tương ứng của các bên và làm giảm nguy cơ rắc rối về mặt pháp lý. Incoterms được ban hành lần đầu tiên vào năm 1936. Kể từ khi ra đời đến nay, Incoterms đã trải qua 7 lần sửa đổi vào các năm 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 và bản sửa đổi gần đây nhất là vào năm 2010 và chính thức có hiệu lực từ ngày 01/01/2011

Incoterms 2010 được chia thành 2 nhóm. Nhóm các điều kiện áp dụng cho một hoặc nhiều phương thức vận tải, gồm các điều kiện sau EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP và DDP. Nhóm các điều kiện chỉ áp dụng cho chuyên chở hàng hóa bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa, gồm các điều kiện FOB, FAS, CFR, CIF. Song song đó, Incoterms phân chia trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người mua và người bán trong việc giao nhận hàng hóa bao gồm cả chi phí xếp và dỡ hàng thì hợp đồng thuê tàu chuyển (Charter of party) cũng đưa ra những thỏa thuận một cách rõ ràng về chi phí xếp, dỡ hàng hóa giữa người thuê tàu và nhà vận chuyển. Để tránh phải trả một khoản phí 2 lần, người ký hợp đồng thuê tàu chuyển cần chú ý đến các quy định về chi phí xếp, dỡ khi tiến hành ký hợp đồng thuê tàu chuyển.

Trong hợp đồng thuê tàu chuyển chi phí xếp dỡ hàng hóa thường được quy định như sau:

1-Điều kiện tàu chơ (**Liner Terms**): Theo cách quy định này, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí về việc vận chuyển, xếp hàng lên tàu (loading), sắp xếp hàng hóa trong tàu (**Stowage**), chèn lót (**Dunnage**), ngăn cách (**Separation**) và dỡ hàng (**Discharging**).

2 -Điều kiện miễn xếp hàng FI (**Free in**): Theo cách quy định này người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng phải chịu trách nhiệm và chi phí dỡ hàng ở cảng dỡ hàng.

3-Điều kiện miễn dỡ hàng FO (**Free out**) Theo cách quy định này người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng họ được miễn trách nhiệm và chi phí dỡ hàng khỏi tàu ở cảng dỡ hàng.

4-Điều kiện miễn xếp dỡ hàng FIO (**Free in and out**): Theo cách quy định này người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng

lên tàu và dỡ hàng khỏi tàu. Điều kiện FIO không nói rõ người vận chuyển có được miễn phí sắp xếp hàng (**Stowage**), san cào hàng (**Trimming**) trong hầm tàu hay không, vì vậy tốt nhất cần ghi rõ FIOST (**Free in and out, stowed and trimmed**): miễn chi phí và trách nhiệm xếp, dỡ hàng cũng như sắp xếp và san cào hàng.

Như vậy, nếu có chi phí sắp xếp hàng hóa (**Stowage**) đối với hàng đóng bao và chi phí cào san trải hàng (**Trimming**) đối với hàng rời thì trong hợp đồng thuê tàu phải nói rõ do ai chịu. Người vận chuyển hay người thuê tàu? Nếu miễn cho người vận chuyển thì thêm chữ **S** và **T** sau các thuật ngữ **FI, FO, FIO** để thành **FIS** hay **FOS** hay **FIOST**.

Trong số các điều kiện của Incoterms 2010, các điều kiện sau thường hay được sử dụng trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển: FCA, FAS, FOB, CFR, CPT, CIF, CIP, DAT. Cụ thể chi phí xếp, dỡ hàng hóa trong các điều kiện của Incoterms 2010 được phân định như sau:

* Đối với điều kiện FCA (**Free Carrier**): Người bán giao hàng cho người chuyên chở do người mua chỉ định tại cơ sở của người bán hoặc tại một địa điểm chi định khác. Mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao cho người chuyên chở. Khi chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển, người bán nên sử dụng điều kiện FCA và việc giao hàng sẽ được thực hiện tại bãi container (CY). Do vậy, người mua sẽ chịu chi phí xếp, dỡ hàng cũng như cước phí vận tải. Trong trường hợp này người mua khi ký hợp đồng thuê tàu chuyển nên chọn điều kiện tàu chơ (**Liner Terms**). Theo điều kiện này người chuyên chở sẽ chịu cước phí vận chuyển, phí xếp và dỡ hàng và người mua đã tránh được việc trả các khoản phí đó 2 lần.

*Đối với điều kiện FAS (**Free alongside ship**): Người bán giao hàng khi hàng hóa được đặt dọc mạn con tàu do người mua chỉ định (có thể đặt trên cầu cảng hoặc trên xa lan) tại cảng giao hàng chỉ định. Mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được đặt dọc mạn tàu. Lúc này, tất cả các phí xếp, dỡ hay sắp đặt hàng hóa ở trên tàu hoàn toàn thuộc về người mua nên khi người mua ký hợp đồng thuê tàu chuyển nên thỏa thuận sử dụng điều kiện tàu chơ (**Liner Terms**).

*Đối với điều kiện FOB (**Free on Board**): Người bán giao hàng lên con tàu do người mua chỉ định tại

cảng xếp hàng chỉ định. Mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên tàu. Như vậy, theo điều kiện FOB, người bán phải trả phí xếp hàng nhưng người mua lại là người đi thuê tàu và trả tiền cước vận chuyển cho người chuyên chở. Chính vì vậy trong hợp đồng thuê tàu người mua nên thỏa thuận với người vận chuyển sử dụng điều kiện FI (Free in)-miễn phí xếp hàng lên tàu cho người vận chuyển. Nếu hợp đồng mua bán sử dụng FOB Stowed (FOB đã xếp hàng) thì trong hợp đồng thuê tàu nên sử dụng FIS. Còn chi phí dỡ hàng ở cảng đến, để tiết kiệm ngoại tệ có thể sử dụng nhân công trong nước thực hiện việc dỡ hàng. Khi đó, người mua là người thuê tàu nên sử dụng điều kiện FIO (Free in and out).

*Đối với điều kiện CFR (Cost and Freight). Người bán phải ký hợp đồng và trả các chi phí và cước phí cần thiết để đưa hàng hóa đến cảng đúng nơi quy định. Tuy nhiên, mọi rủi ro về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên tàu. Điều kiện này có 2 điểm tối hạn vì rủi ro di chuyển và chi phí được phân chia ở 2 nơi khác nhau. Theo điều kiện CFR, người bán là người thuê tàu nhưng phí dỡ hàng ở cảng đến lại do người mua chịu nên khi người bán ký hợp đồng vận chuyển với người chuyên chở nên thỏa thuận sử dụng điều kiện FO. Lúc này, người chuyên chở được miễn phí dỡ hàng và phí đó là do người mua phải chịu.

Đối với điều kiện CPT (Carriage Paid To): Người bán phải ký hợp đồng và trả chi phí vận tải cần thiết để đưa hàng hóa tới nơi đến quy định. Tuy nhiên, rủi ro được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi giao hàng cho người vận chuyển ở nơi đi. Tương tự như CFR, điều kiện CPT cũng có 2 điểm tối hạn vì điểm phân chia rủi ro và chi phí là khác nhau, nhưng trong chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển, điều kiện CPT sẽ hợp lý hơn so với điều kiện CFR. Với điều kiện CPT người mua là người chịu chi phí dỡ hàng nên khi người bán ký hợp đồng vận chuyển thì nên sử dụng điều kiện FO.

* Đối với điều kiện CIF (Cost Insurance and Freight): Người bán phải ký hợp đồng vận tải và bảo hiểm để đưa hàng hóa đến cảng đúng nơi quy định. Tuy nhiên, rủi ro về mất mát hay hư hỏng hàng hóa sẽ được di chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên tàu.

Như vậy, phí dỡ hàng sẽ do người mua chịu và việc người bán ký hợp đồng vận chuyển với điều kiện về phí xếp dỡ FO là phù hợp nhất. Trong trường hợp, hợp đồng mua bán sử dụng điều kiện CIF landed, nghĩa là người bán phải trả phí dỡ hàng ở cảng đến thì có thể sử dụng điều kiện FIO.

*Đối với điều kiện CIP (Carriage and Insurance Paid to): Người bán phải trả chi phí vận tải và ký hợp đồng bảo hiểm cần thiết để đưa hàng hóa đến nơi quy định, còn rủi ro sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi người bán giao hàng cho người vận chuyển. Do đó, người mua phải chịu phí dỡ hàng nên trong hợp đồng vận chuyển do người bán ký với người chuyên chở nên sử dụng điều kiện FO. Tương tự như CPT, điều kiện CIP phù hợp với chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển.

*Đối với điều kiện DAT (Delivered at Terminal): Người bán giao hàng cho người mua sau khi đã dỡ hàng ra khỏi phương tiện vận tải, đặt hàng dưới sự định đoạt của người mua tại một bến chỉ định, tại cảng hoặc tại nơi đến chỉ định. Với điều kiện này người bán phải chịu cả phí xếp và dỡ hàng nên khi ký hợp đồng vận chuyển với người chuyên chở, người bán nên sử dụng điều kiện FIOS (T).

Cần lưu ý các thuật ngữ trên là thuật ngữ hàng hải về thuê tàu quy định về trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển trong việc xếp dỡ hàng hóa chứ không phải giữa người bán và người mua, đây không phải thuật ngữ thương mại, vì vậy nên tránh việc lắp ghép tùy tiện với các điều kiện thương mại trong Incoterms như kiểu CIF FO hay FOB FI v.v... rất dễ hiểu nhầm, gây ra tranh chấp. Ví dụ: nếu người mua CIF một lô hàng rồi muốn mình không chịu phí dỡ hàng tại cảng đích thì phải thỏa thuận với người bán một cách rõ ràng rằng "người mua được miễn mọi chi phí dỡ hàng kể cả phí lồng hàng ở cảng đích: **"The buyer shall be free of all the cost of goods discharging at the destination port including lighterage if any"**. Trên cơ sở đó, người bán khi thuê tàu sẽ thỏa thuận với người vận chuyển một cách phù hợp với hợp đồng mua bán.

Mặc dù chi phí xếp dỡ được quy định ở 2 văn bản khác nhau nhưng lại có sự liên quan mật thiết đến nhau. Vì vậy, người thuê tàu cần đặc biệt chú ý thỏa thuận các điều kiện về chi phí xếp, dỡ phù hợp với các điều kiện cơ sở giao hàng để đảm bảo quyền lợi cho các bên có liên quan ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. *Incoterms 2010.*

2. PGS.TS. Nguyễn Như Tiến, *Bàn về chi phí xếp dỡ hàng hóa trong Incoterms 2000 và hợp đồng thuê tàu chuyển.* Tạp chí Kinh tế đối ngoại số 9 (tháng 12/2004).

Ngày nhận bài: 14/6/2019

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 24/6/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 4/7/2019

Thông tin tác giả:

TS. TRẦN NGUYỄN HỢP CHÂU

Khoa Kinh doanh quốc tế - Học viện Ngân hàng

INCOTERMS 2010 - LOADING AND UNLOADING FEE OF THE VOYAGE CHARTER

● Ph.D **TRAN NGUYEN HOP CHAU**

Faculty of International Business - Banking Academy

ABSTRACT:

Minimizing transportation costs, lowering production costs to maximize profits is the purpose of all businesses. This article analyzes the obligation to load and unload the goods between buyers and sellers according to Incoterms 2010. The article also mentions the responsibility of loading, unloading goods in Charter Party (C / P). As the obligation to load and unload the goods are specified in two independent contracts, it is necessary to combine these two contracts when they are signed. This article focuses on a few notes on that the cargo handling conditions should be coordinated with the delivery conditions of Incoterms 2010 so that the buyer or the seller does not have to pay twice for loading and unloading fee.

Keywords: Load and unload the goods, contracts, Incoterms 2010.