

Xử lý tình trạng hàng hóa đến trước chứng từ đến sau trong giao nhận hàng hóa

Vận tải đường biển đóng vai trò hết sức quan trọng trong buôn bán quốc tế. Hiện nay, hơn 80% về khối lượng, 50% về giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) trên thế giới do vận tải đường biển đảm nhận, góp phần tăng trưởng lượng hàng hóa giao thương, mở rộng thị trường, đa dạng hàng hóa XNK giữa các quốc gia.

Trong vận tải đường biển, vận đơn đường biển (Bill of Lading- B/L) là chứng từ trung tâm, đóng vai trò là biên lai nhận hàng của người chuyên chở, bằng chứng của hợp đồng vận chuyển, xác nhận quyền sở hữu hàng hóa. Với những chức năng đó, B/L là chứng từ không thể thiếu được trong các hoạt động: Thanh toán, giao nhận, bảo hiểm, khiếu nại đòi bồi thường... Tuy nhiên, trong quá trình sử dụng B/L đã phát sinh nhiều vấn đề, đặc biệt trong lĩnh vực giao nhận khi hàng hóa đến trước, chứng từ đến sau. Trong khuôn khổ bài viết, tác giả đề cập đến những trường hợp có thể khắc phục được trong giao nhận khi hàng hóa đến trước, chứng từ đến sau, nhằm giúp doanh nghiệp XNK có sự lựa chọn hợp lý để hoạt động kinh doanh hạn chế được những rủi ro và đạt được hiệu quả kinh doanh cao nhất.

TS. NGUYỄN THỊ CẨM THÙY

Học viện Ngân hàng





Quá trình giao nhận hàng hóa trên cơ sở B/L (Bill of Lading) được thể hiện bằng Sơ đồ 1.

Sơ đồ 1 cho thấy quá trình luân chuyển B/L là khép kín, người chuyên chở khi nhận hàng thì cấp B/L cho người gửi hàng và khi giao hàng cho người nhận hàng thì thu hồi B/L, và B/L trong quá trình lưu chuyển phải là B/L gốc.

Như vậy trên thực tế, khi sử dụng B/L sẽ phát sinh trở ngại sau đây: (1) Lưu chuyển B/L gốc thực hiện qua đường bưu điện khả năng mất mát có thể xảy ra; (2) thanh toán bằng L/C chứng từ xuất trình qua ngân hàng thanh toán mất nhiều thời gian, trong khi đó với những tuyến đường vận chuyển ngắn nhiều khi hàng đã về đến cảng nhưng bộ chứng từ, trong đó có B/L chưa về đến tay người nhận, do đó người nhận chưa thể nhận được hàng, hàng phải lưu kho, lưu bãi, tăng chi phí gây tổn kém cho bên mua và bên bán, làm chậm quá trình luân chuyển vốn.

Để khắc phục điều này, trên thực tế các nhà kinh doanh XNK có thể sử dụng một trong các cách như bảo lãnh nhận hàng, ký hậu vận đơn, sử dụng giấy gửi hàng đường biển, sử dụng B/L xuất trình ở cảng đi. Các trường hợp giải quyết cụ thể như sau:

1. Bảo lãnh nhận hàng

Theo tập quán thanh toán L/C, nhằm phòng ngừa rủi ro cho mình, ngân hàng phát hành khi mở L/C thường quy định người thụ hưởng phải xuất trình

trọn bộ B/L gốc qua ngân hàng (Full set B/L), điều này gây khó khăn cho người nhập khẩu muốn nhận được hàng hóa sớm nhưng chứng từ đến chậm hơn hàng hóa. Nhằm bắt được thực tế này, ngân hàng phát hành L/C cung ứng dịch vụ bảo lãnh nhận hàng để giúp người nhập khẩu nhận được hàng hóa bằng bảo lãnh của ngân hàng thay vì chờ chứng từ đến.

Để được ngân hàng phát hành bảo lãnh nhận hàng, người nhập khẩu cần phải thỏa mãn một số điều kiện: (1) Chỉ áp dụng trong phương thức tín dụng chứng từ (theo lý thuyết thì có thể áp dụng trong thanh toán nhờ thu nhưng rất hiếm khi xảy ra), theo đó, chỉ ngân hàng phát hành có quyền phát hành bảo lãnh nhận hàng; (2) Trong L/C cần phải quy định trọn bộ B/L được xuất trình thông qua ngân hàng; (3) Người nhập khẩu ngoài các thủ tục về giấy tờ (Đơn yêu cầu bảo lãnh) thì người nhập khẩu phải làm thủ tục thanh toán hoặc cam kết thanh toán cho ngân hàng. Đối với ngân hàng khi quyết định phát hành bảo lãnh nhận hàng, họ sẽ phải đối mặt với rủi ro có thể xảy ra, đó là, ngân hàng là người chịu trách nhiệm trước người chuyên chở về việc nhận hàng của người nhập khẩu và trách nhiệm này chỉ kết thúc khi ngân hàng hoàn trả được đầy đủ trọn bộ B/L gốc cho người chuyên chở trong thời gian quy định, đồng thời họ phải có trách nhiệm thanh toán cho người hưởng với bộ chứng từ xuất trình cho dù chứng từ

không hoàn hảo. Trên thực tế đã có trường hợp xảy ra là ngân hàng phát hành bảo lãnh nhận hàng cho người nhập khẩu và thanh toán cho người xuất khẩu nhưng không thu hồi đủ trọn bộ B/L gốc, và đã có một người khác nắm giữ B/L gốc xuất trình đòi hàng hóa từ người chuyên chở, trường hợp này ngân hàng hoàn toàn phải chịu trách nhiệm.

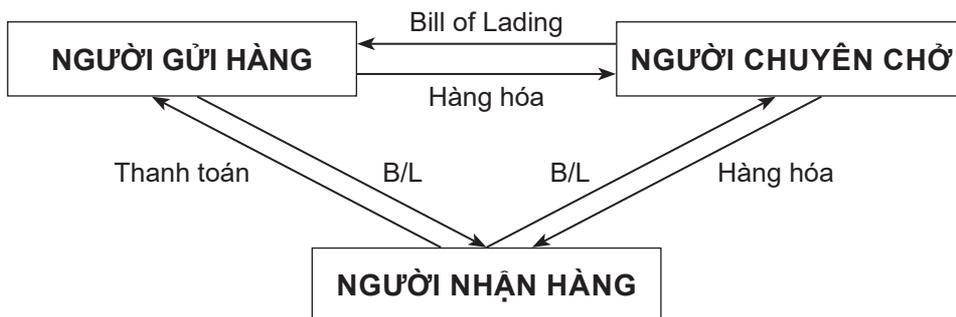
Để phòng ngừa rủi ro trên, ngân hàng cần lưu ý chỉ phát hành bảo lãnh nhận hàng khi B/L được ký phát theo lệnh của chính ngân hàng và người nhập khẩu phải làm thủ tục thanh toán đầy đủ cho toàn bộ lô hàng.

2. Ký hậu vận đơn

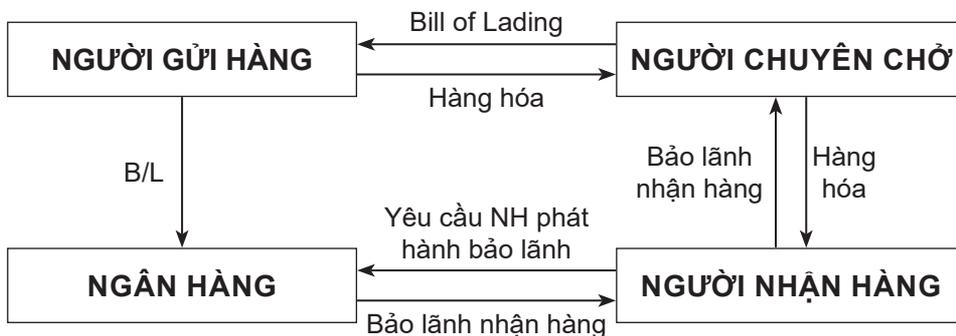
Để khắc phục được rủi ro cho ngân hàng trong việc phát hành bảo lãnh nhận hàng cũng như giúp cho người nhập khẩu nhận được hàng hóa sớm thì ký hậu B/L là một cách thức tối ưu. Tuy nhiên, để áp dụng được cách thức này thì ngay tại thời điểm mở L/C, ngân hàng phát hành cần có sự tư vấn cho khách hàng thay vì quy định xuất trình trọn bộ B/L gốc qua ngân hàng thì chỉ xuất trình 2/3 bản gốc, còn một bản gốc được người xuất khẩu gửi trực tiếp cho người nhập khẩu với yêu cầu B/L được lập theo lệnh của ngân hàng phát hành (B/L is made out to the order of Issuing Bank). Với B/L được chuyển trực tiếp đến cho mình, người nhập khẩu chỉ có thể làm thủ tục nhận hàng khi được ngân hàng ký hậu B/L theo đúng quy định. Tùy thuộc vào mối quan



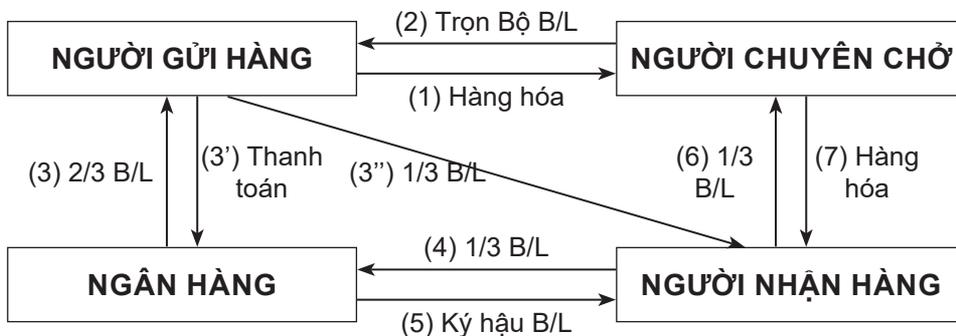
Sơ đồ 1. Giao nhận hàng hóa bằng B/L



Sơ đồ 2. Giao nhận hàng hóa sử dụng Bảo lãnh ngân hàng



Sơ đồ 3. Ký hậu B/L trong giao nhận hàng hóa



hệ giữa ngân hàng và người nhập khẩu, mà ngân hàng phát hành sẽ quyết định ký hậu B/L với tỷ lệ thanh toán cụ thể, nếu người nhập khẩu được sử dụng hạn mức, họ có thể nhận hàng trước khi thanh toán, còn nếu không có thể phải thanh toán ngay toàn bộ giá trị lô hàng.

3. Sử dụng Giấy gửi hàng đường biển- Seaway Bill

* Tính pháp lý

Việc sử dụng Seaway Bill được quy định trong tập quán

quốc tế, Điều 21 UCP 600 về Non-negotiable Seaway Bill. Ở Việt Nam, việc áp dụng Seaway Bill hiện còn rất mới mẻ, mặc dù đã có cơ sở pháp lý để áp dụng Seaway Bill. Mục C-Điều 80 Bộ luật Hàng Hải Việt Nam quy định: “Người vận chuyển và người giao nhận hàng có thể thỏa thuận việc thay thế B/L bằng giấy gửi hàng hoặc chứng từ vận chuyển hàng hoá tương đương và thỏa thuận về nội dung, giá trị của các chứng

từ này theo tập quán hàng hải quốc tế”.

* Cách sử dụng

Trong giao nhận hàng hóa, người chuyên chở có thể không cấp B/L cho người gửi hàng mà thay bằng một chứng từ vận tải khác, đó là Seaway Bill (Giấy gửi hàng đường biển). So với B/L thì Seaway Bill chỉ có 2 chức năng, không có chức năng lưu thông, vì vậy trên bề mặt của nó thường in chữ Non-negotiable. Chính vì vậy việc nhận hàng khi sử dụng Seaway Bill là căn cứ vào xác nhận người có tên trên Seaway Bill là người nhận hàng.

Nhìn vào Sơ đồ 4 cho thấy, thay vì cấp B/L thì khi nhận hàng hóa, người chuyên chở cấp Seaway Bill cho người gửi hàng và trên Seaway Bill

ghi đích danh người nhận hàng ở ô Consignee. Vì Seaway Bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hóa nên người gửi hàng chỉ cần gửi bản sao Seaway Bill cho người nhận qua Fax hoặc một phương tiện truyền tin điện tử khác, người nhận hàng muốn nhận được lô hàng từ người chuyên chở thì họ phải xuất trình các giấy tờ theo quy định của pháp luật để chứng minh mình là người nhận hàng có tên trên Seaway



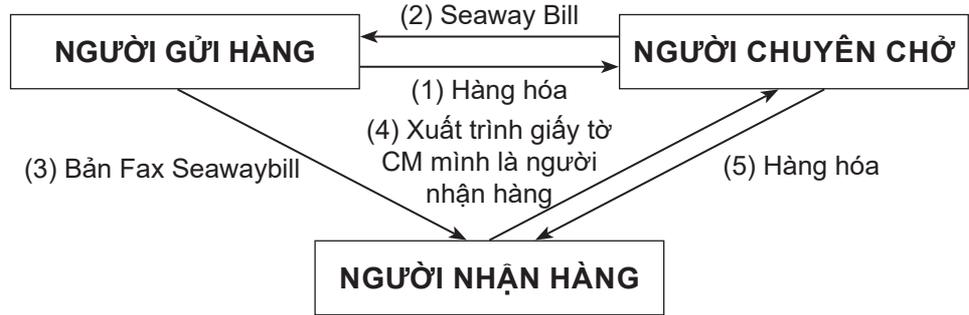
Bill. Như vậy, khi sử dụng Seaway Bill đã khắc phục được tình trạng bắt buộc phải có chứng từ gốc, giảm được thời gian lưu chuyển chứng từ vì sử dụng được phương tiện truyền tin điện tử. Tuy nhiên, sử dụng Seaway Bill chỉ thích hợp khi tuyến đường vận chuyển ngắn, hàng hóa không chuyển nhượng trong quá trình vận chuyển.

Ngoài những điểm chính nêu trên, sử dụng Seaway Bill còn có một số ưu và nhược điểm sau:

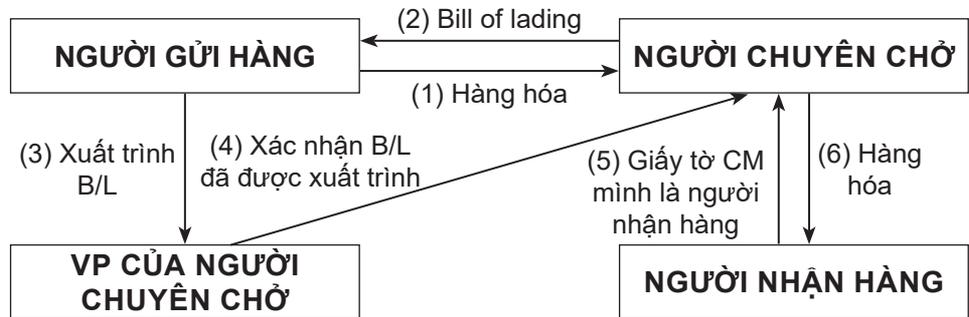
(i) Seaway Bill chủ yếu được sử dụng trong trường hợp khi người mua và người bán hàng có mối quan hệ rất tốt (công ty mẹ- công ty con, có hợp đồng mua bán hàng lâu dài,...) vì trong trường hợp lô hàng được sử dụng Seaway Bill thì người nhận hàng chỉ cần xuất trình bản copy (bản sao) Seaway Bill cũng có thể nhận được hàng mà không cần phải xuất trình bản gốc như đối với trường hợp lô hàng dùng B/L. Điều này sẽ rất rủi ro cho người bán hàng nếu như sử dụng Seaway Bill khi bán hàng cho một khách hàng mới; (ii) Sự tiện lợi khi sử dụng Seaway Bill trong vận tải cũng giảm được chi phí cho các bên: Phí surrendered B/L, telex release, chi phí gửi chứng từ (B/L gốc) cho người mua hàng.

Tuy nhiên, khi lô hàng sử dụng Seaway Bill sẽ có

Sơ đồ 4. Giao nhận hàng hóa sử dụng Seaway Bill



Sơ đồ 5. Giao nhận hàng hóa sử dụng Surrendered B/L



những bất lợi trong việc kinh doanh như không thể chuyển nhượng lô hàng theo hình thức ký hậu chuyển nhượng (B/L endorsement).

4. Sử dụng Surrendered Bill of Lading

Bên cạnh các cách nêu trên thì ở thị trường vận chuyển một số nước Bắc Âu còn sử dụng Surrendered B/L (B/L xuất trình ở cảng đi) để khắc phục tình trạng quãng đường vận chuyển ngắn, không kịp thời gian chuẩn bị chứng từ, hay người xuất khẩu và nhập khẩu muốn quá trình giao nhận hàng hóa thuận lợi tại cảng đến không cần xuất trình B/L gốc.

*** Tính pháp lý**

Cho đến nay, giá trị pháp lý của Surrendered B/L vẫn còn là một vấn đề gây tranh cãi. Vấn đề này được ghi nhận trong cuộc phỏng vấn của ICC

Insight (ấn phẩm phát hành bởi Phòng Thương mại Quốc tế) với chuyên gia Dan Taylor “Dan Taylor: New thoughts on those problem bill of lading clauses” được đăng tải trên *Documentary Credits Insight. Volume 10 No.3 July- Sept 2004*. Nội dung xoay quanh việc tại thời điểm đó, trên B/L xuất hiện một số điều khoản gây tranh cãi như sau:

“(i) Concern the release of goods without necessarily requiring surrender of an original B/L; and or

(ii) Where the B/L is non-negotiable, indicate that the carrier may deliver goods to the named consignee upon reasonable proof of identity without surrender of an original B/L; and or

(iii) Permit delivery of

xem tiếp trang 44



thức TTDA với các phương thức tài trợ truyền thống, cũng như từ việc phân biệt sự khác nhau cơ bản giữa mô hình PPP theo hình thức BOT, BTO, BT và mô hình PPP đang được thí điểm theo Quyết định 71 cho thấy, phương thức TTDA tại các TCTD và mô hình PPP theo Quyết định 71 của Thủ tướng Chính phủ có một đặc điểm giống nhau là bắt buộc nhà đầu tư phải thành lập DNDA để thực hiện các DAĐT của nhà đầu tư. DNDA này đóng vai trò là người vay chứ không phải các nhà đầu tư góp vốn vào DAĐT đóng vai trò là người vay trong phương thức TTDA.

Do đó, nếu việc Chính phủ Việt Nam khuyến khích, ưu đãi và hỗ trợ các DAĐT theo mô hình PPP hay theo hình thức BOT, BTO và BT trong thời gian tới thông qua các công cụ và chính sách tài chính, hỗ trợ dịch vụ công, hỗ trợ một phần chi phí chuẩn bị đầu tư và một phần chi phí đầu tư xây dựng, chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư... với mục đích làm tăng tính khả thi của các DAĐT sẽ tạo điều kiện thuận lợi rất nhiều cho việc các TCTD ở Việt Nam mạnh dạn tham gia vào các khoản TTDA cho các dự án có nhu cầu vay vốn từ các TCTD trên cơ sở chia sẻ lợi ích và rủi ro từ các DAĐT được tài trợ. Mặt khác, một khi các TCTD ở Việt Nam đã nhận thấy được hết những cơ hội mang lại tiềm năng lợi nhuận hấp dẫn cũng như là những rủi ro mà họ có thể gánh chịu khi tham gia tài trợ cho các DAĐT theo mô

hình PPP, họ sẽ có sự chuẩn bị về mặt định hướng chiến lược kinh doanh, chính sách nhân sự, chính sách huy động vốn, chính sách quản lý rủi ro để làm tăng tính khả thi về nguồn vốn đầu tư cho các DAĐT, qua đó cũng sẽ góp phần thúc đẩy việc thực hiện các DAĐT theo mô hình PPP có sử dụng nguồn vốn vay từ các TCTD ngày một nhiều hơn. ■

Tài liệu tham khảo

1. Benjamin C. Esty (2004), *Modern project finance*, John Wiley & Sons, Inc;
2. Chính phủ (2009), *Nghị định 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 về đầu tư theo hình thức BOT, BTO và BT*;
3. Chính phủ (2010), *Quyết định 71/2010/QĐ-TTg ngày 9/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP*;
4. Văn Chính (2013), *Hoàn thiện quy định đầu tư theo hình thức PPP*, <http://baodientu.chinhphu.vn/Home/Hoan-thien-quy-dinh-dau-tu-theo-hinh-thuc-PPP/20133/163764.vgp>;
5. *Credit Analysis, Fundamentals of Project finance*, A DC Gardner workbook.

tiếp theo trang 33

goods against a B/L the carrier reasonably believes to be genuine, and the like.”¹

¹ (i) Giao hàng không cần yêu cầu xuất trình bản gốc surrender B/L; và/hoặc

(ii) Trong trường hợp vận đơn không chuyên nhượng chỉ ra rằng người chuyên chở có thể giao hàng cho người nhận hàng có tên trên vận đơn với các chứng nhận hợp lý mà không

Cách hiểu về Surrender B/L vẫn chưa được thống nhất ở những năm sau đó. Tuy nhiên, trong Official Opinion R758/TA675rev-2009-2011, ICC đã cho rằng với những B/L xuất hiện chứa đựng điều khoản tương tự trên, theo Điều 20(a) (v), chúng được xem là điều khoản chuyên chở, và do đó, các ngân hàng sẽ không xem xét nó khi kiểm tra B/L. Vì thế, hiện nay Surrender B/L không được áp dụng trong phương thức thanh toán tín dụng chứng từ mà ở các phương thức thanh toán khác.

* Cách sử dụng

Nhìn vào Sơ đồ 5 cho thấy, người gửi hàng sau khi giao hàng cho người chuyên chở và nhận bộ B/L gốc, thay vì chuyển bộ B/L đó cho người nhận hàng thì chủ hàng chuyển bộ B/L gốc tại bất kỳ văn phòng nào của hãng tàu ngoài cảng đến (thường là cảng xếp hàng) và thanh toán mọi chi phí liên quan. Văn phòng của hãng tàu tại nơi nhận B/L gốc sẽ gửi văn bản xác nhận (bằng FAX hoặc email) việc xuất trình này cùng với chi tiết lô hàng cho văn phòng của hãng tàu tại cảng đến. Xác nhận này phải thể hiện rõ bộ vận đơn có số, ngày, tháng đã được “xuất trình” (surrendered) rồi và yêu cầu công ty, đại lý của họ giao

xem tiếp trang 62

cần phải xuất trình bản gốc surrender B/L; và/hoặc

(iii) Cho phép giao hàng đổi lại xuất trình B/L nếu người chuyên chở tin tưởng một cách hợp lý tính chân thực của vận đơn, và những trường hợp tương tự.