

## HÀNG THỪA SO VỚI VẬN ĐƠN - GIẢI QUYẾT NHƯ THẾ NÀO?

Ngô Khắc Lễ (\*)

Trường hợp hàng bị thiếu về số lượng so với số lượng ghi trên vận đơn (bill of lading) khi dỡ hàng xảy ra phổ biến hơn nhiều so với tình trạng hàng thừa. Chính vì vậy, khi xảy ra thừa hàng, đôi khi nhiều cơ quan quản lý và doanh nghiệp cảm thấy lúng túng vì chưa biết xử lý ra sao cho nhanh chóng mà vẫn đúng luật, giảm thiệt hại cho doanh nghiệp do phải chờ đợi các thủ tục hành chính, nhất là với những lô hàng nhập khẩu mà công ty nước ngoài (người bán hàng) xuất hiện để trực tiếp cùng giải quyết vụ việc thì cách xử lý còn thể hiện trình độ và uy tín “quốc gia”. Dưới đây là một vụ việc xảy ra gần đây để bạn đọc tham khảo.

### Sự việc

Một tàu biển chở lúa mì (dùng làm thức ăn chăn nuôi - feed wheat) và khô đậu tương (soyabean meal) từ một cảng Bắc Mỹ đến Việt Nam và dỡ hàng tại hai cảng. Tại cảng thứ nhất, các chủ hàng (người nhận hàng theo vận đơn) nhận đủ hàng đối với cả hai loại hàng. Tại cảng thứ hai, có 01 chủ hàng lúa mì (xếp riêng một hầm hàng) và hơn 30 chủ hàng khô đậu tương với tổng số lượng của cả hai loại hàng là gần 40.000 tấn. Khi dỡ hàng, lô lúa mì thừa gần 900 tấn (bằng khoảng 80% số lượng hàng ghi trên vận đơn) và 01 chủ hàng khô đậu tương bị thiếu hàng.

Cảng (kho hàng) gửi thông báo đến tất cả các chủ hàng rằng tàu đã kết thúc dỡ hàng lúa mì và đã thừa so với vận đơn là gần 900 tấn và dự kiến hàng khô đậu tương sẽ bị thiếu khoảng 1000 tấn và đề nghị các chủ hàng và các đơn vị vận tải được ủy thác có phương án nhận hàng cho hợp lý; đã có 1 số chủ hàng lấy đủ lượng theo bảng phân chia và hàng giữ tại kho cảng là 2% để phân chia khi kết thúc làm hàng, nhưng do tàu chở 2 loại hàng và dỡ ở các cảng khác nhau dẫn đến tình trạng hàng hóa dỡ trong các hầm có sự chênh lệch giữa hàng lúa mì và hàng khô đậu tương. Cảng xin thông báo tới các chủ hàng đã lấy đủ lượng hàng theo bảng phân chia nếu kết thúc tàu thiếu do với dự kiến thì đề nghị các chủ hàng có phương án trả lại hàng cho cảng để cảng phân chia lại cho các chủ còn thiếu hàng.

Chủ hàng của lô lúa mì cho biết cơ quan hải quan yêu cầu doanh nghiệp xuất trình vận đơn đường biển hoặc giấy tờ tương đương, chứng thư kiểm dịch từ cảng bốc hàng (loading port) cho số hàng thừa. Chủ hàng đã liên hệ với người bán nhưng họ báo ngay là không thể có vận đơn và chứng thư kiểm dịch vì hàng thừa phát sinh sau khi dỡ hàng nên không thể có những giấy tờ này. Chủ hàng cũng đề nghị cơ quan hải quan hướng dẫn để hoàn thiện bộ hồ sơ nhập khẩu và thực hiện nghĩa vụ thuế với Nhà nước theo đúng quy định của pháp luật hiện hành.

### Vấn đề phát sinh

1. Cảng cho rằng cần phải giữ lại số hàng thừa để bù trừ cho các chủ hàng bị thiếu.
2. Cơ quan hải quan yêu cầu đóng thuế nhập khẩu cho số hàng thừa và phải có đủ hồ sơ nhập khẩu, trong đó có phiếu đóng gói (packing list), hóa đơn, vận đơn cho số hàng thừa và còn yêu cầu thêm chứng thư kiểm dịch và chất lượng ở cảng đi. Hải quan giám sát ký lùi ngày giám sát (cho hàng thừa), coi như hàng còn trong cảng, ngày hóa đơn sau ngày

thông quan; kết toán giữa tàu và cảng, kết toán giữa cảng và doanh nghiệp, hợp đồng thuê kho cho số hàng thừa.

3. Chủ hàng của lô hàng thừa yêu cầu người bán xếp vận đơn cho số hàng thừa theo yêu cầu của hải quan nhưng không được chấp nhận.

4. Người bán khiếu nại cảng vì giao hàng thừa cho người nhận hàng.

5. Người bán (lô hàng thừa) yêu cầu người mua trả ngay tiền hàng cho số hàng thừa.

6. Vận đơn của lô hàng thừa là vận đơn đích danh (straight bill of lading) - tên chủ hàng được ghi tại phần “người nhận hàng”. Ai là chủ sở hữu của số hàng thừa?

7. Có thể cấp lại vận đơn được không?

### **Bình luận**

Về phần 1, số hàng thừa và hàng thiếu thuộc các vận đơn khác nhau và thuộc các chủ hàng khác nhau. Khoản 2 Điều 148 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (dưới đây gọi là Bộ luật) nêu: “*Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển”. Vì vậy, cảng không có quyền giữ lại số hàng thừa để bù cho chủ hàng của lô hàng bị thiếu vì các lô hàng thuộc “sở hữu hàng hóa” khác nhau nếu không có sự đồng ý của các chủ hàng này.*

Về phần 2, Cơ quan hải quan yêu cầu (1) đóng thuế nhập khẩu cho số hàng thừa, (2) hóa đơn, (3) kết toán giữa tàu và cảng và (4) kết toán giữa cảng và doanh nghiệp là đúng với quy định của pháp luật vì hàng thuộc danh mục phải chịu thuế nhập khẩu; có hóa đơn để xác định trị giá hàng hóa làm cơ sở tính thuế; kết toán giữa tàu và cảng, kết toán giữa cảng và doanh nghiệp để biết số lượng hàng thừa. Nhưng yêu cầu (5) phiếu đóng gói (packing list), (6) vận đơn cho số hàng thừa; (7) chứng thư kiểm dịch, (8) chứng thư chất lượng ở cảng đi và (9) hợp đồng thuê kho cho số hàng thừa là không có cơ sở và không cần thiết vì khi bốc hàng, nếu biết là có hàng thừa thì đã điều chỉnh số lượng thừa này tại phiếu đóng gói, vận đơn, chứng thư kiểm dịch và chứng thư chất lượng. Cả hai lô hàng đều có chứng thư kiểm dịch và chất lượng nhưng tại cảng bốc, không thể biết là đã có bao gồm bao nhiêu tấn hàng thừa, hàng thiếu vì trọng lượng hàng của cả tàu được kiểm dịch; giám định theo mớn nước và bao gồm hai loại hàng khác nhau nên không thể làm chứng thư kiểm dịch cho số hàng thừa. Không cần phải có hợp đồng thuê kho mà chỉ cần có phiếu nhập kho (xác nhận đã nhận hàng của kho, có địa điểm kho) là đủ chứng minh hàng ở trong kho. Về việc hải quan giám sát ký lùì ngày, đây là nghiệp vụ nội bộ của hải quan (nếu có).

Về phần 3, Người mua không thể yêu cầu người bán xếp vận đơn cho số hàng thừa vì vận đơn đã hoàn thành “sứ mệnh lịch sử” của mình khi tàu dỡ xong hàng. Người bán (người giao hàng) không còn quyền định đoạt hàng hóa theo khoản 1 Điều 165 của Bộ luật: “*Người giao hàng có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; [...]*”.

Về phần 4, Vận đơn là loại đích danh (straight bill of lading). Do đó, cảng nhận hàng từ tàu và giao cho người có tên ghi ở phần “người nhận hàng” (consignee). Cảng không biết và không cần biết thời điểm chuyển quyền sở hữu hàng hóa theo thỏa thuận giữa người bán và người mua vì cảng làm theo hợp đồng với người nhận hàng.

Về phần 5, người mua phải trả tiền hàng cho số hàng thừa nhưng không thể "trả ngay" vì còn phải hoàn thành thủ tục hải quan, kiểm dịch, thuế phát sinh so với số hàng nhập thông thường (không có hàng thừa). Do đó, người mua phải chờ đợi trong một thời gian hợp lý theo thông lệ địa phương.

Về phần 6, quyền sở hữu hàng hoá được quy định trong hợp đồng mua bán. Theo đó, quyền này chỉ được chuyển sang người mua khi người mua trả tiền hàng. Vì vậy, dù đã nhận hàng nhưng người mua chỉ có quyền sở hữu đối với số hàng thừa kể từ thời điểm trả tiền cho số hàng này.

Về phần 7, trong trường hợp này, không thể ký phát (cấp) lại vận đơn như đã phân tích ở phần 3 trên đây.

### **Kết quả**

Sau thời gian khá dài, cuối cùng thì các cơ quan hữu quan cũng không thể yêu cầu vận đơn, giám định số lượng, giấy chứng nhận kiểm dịch (vì không thể có) mà chỉ cần văn bản trình bày sự việc của người mua, văn bản xác nhận của cảng về số hàng thừa (cùng với các chứng từ đã có của lô hàng khi chưa biết là có hàng thừa) để hoàn thành thủ tục hải quan, kiểm dịch cho số hàng thừa, nhưng doanh nghiệp đã phải nhiều lần đi gặp trực tiếp để trình bày và "mong thông cảm" thì mọi việc mới yên ổn mà lẽ ra thì không cần phải làm như vậy./.

(\*) *Trọng tài viên VIAC*