

ĐIỀU KIỆN FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)

1. Tóm tắt chung về Điều kiện FAS - Free Alongside Ship - Incoterms 2020

FAS = Free Alongside Ship

Giao dọc mạn tàu

Giao hàng dọc mạn tàu có nghĩa là người bán giao hàng đã thông quan xuất khẩu cho người chuyên chở do người mua thuê tại cầu cảng ở cảng bốc hàng quy định (hoặc trên sà lan sông – tại nơi tiếp giáp với tàu biển lớn). Mọi rủi ro liên quan đến hàng hoá đã được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng đặt ở cầu cảng của cảng bốc hoặc kể từ khi hàng nằm ở trên sà lan sông – và sát mép con tàu biển lớn.



Ảnh: FAS - thường sử dụng khi giao hàng từ tàu lớn qua tàu nhỏ hoặc ngược lại mà không ghé vào bến cảng

2. Nghĩa vụ cụ thể về Chi phí và Rủi ro của Điều kiện FAS - Free Alongside Ship

2.1. Người bán thông quan XK, người mua thông quan NK

2.2. Người mua thuê tàu

- Người mua trả Ocean Freight
- Người mua trả THC đầu bốc
- Người mua trả THC đầu dỡ

2.3. Địa điểm giao hàng ở nước người bán.

FAS (tên cảng bốc hàng)

2.4. Việc bốc, dỡ

Dù hãng tàu có yêu cầu người bán giao hàng ở ICD hay cảng biển lớn đi chăng nữa, thì:

- Người bán chịu chi phí + rủi ro cho việc bốc hàng lên xe containers tại xưởng của mình
- Người mua chịu chi phí + rủi ro cho việc bốc hàng lên tàu (hoặc bốc hàng từ sà lan nhỏ lên tàu lớn) tại cảng bốc (tức người mua chịu phí THC đầu bốc)
- Người mua chịu chi phí + rủi ro cho việc dỡ hàng xuống tàu tại cảng dỡ (chịu phí THC phí THC đầu dỡ).

Hoặc khác đi tùy thỏa thuận trong hợp đồng, nếu có.

- Người mua chịu chi phí + rủi ro cho việc dỡ hàng xuống xe containers tại xưởng của mình.

2.5. Việc chuyển rủi ro

Dù hãng tàu có yêu cầu người bán giao hàng ở ICD hay cảng biển lớn đi chăng nữa, thì đến khi nào hàng ra đến được cảng biển lớn rồi thì người bán mới hết trách nhiệm chịu rủi ro. Tại cảng biển lớn đó, rủi ro của hàng hoá sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng còn nằm trên cầu cảng hoặc còn nằm trên sà lan nhỏ mà chưa bốc lên tàu lớn ở cảng đi. Và rủi ro trong quá trình bốc hàng lên tàu lớn là do người mua chịu.

2.6. Không bắt buộc ai phải mua bảo hiểm cho lô hàng. Người mua bên mua bảo hiểm cho lô hàng.

3. Lưu ý khi sử dụng điều kiện FAS - Free Alongside Ship

- Điều kiện FAS chỉ áp dụng cho giao hàng bằng đường biển và đường thủy nội địa.

- Theo quy định của điều kiện FAS thì dù hãng tàu có yêu cầu người bán giao hàng/giao container ở ICD hay cảng biển lớn đi chăng nữa, thì đến khi nào hàng ra đến được cảng biển lớn rồi thì người bán mới hết trách nhiệm chịu rủi ro. Cụ thể, trong trường hợp hãng tàu yêu cầu người bán hạ container ở ICD thì đoạn đường từ ICD ra cảng thường là do hãng tàu tự sắp xếp vận chuyển bởi chính hãng tàu, còn người bán thì hoàn toàn không thể kiểm soát được rủi ro đối với hàng của mình suốt quãng đường này. Nhờ có xảy ra rủi ro trên đoạn này, thì người bán phải gánh, chứ người mua không gánh rủi ro. Hiểu nhầm na, mâu thuẫn ở đây là: hãng tàu (do người mua thuê) gây ra lỗi lầm vận chuyển từ ICD ra cảng biển lớn, khiến hàng hóa bị hư hao, nhưng người bán phải gánh chịu thiệt hại này. Do vậy, người bán phải hết sức lưu ý việc này: nếu người bán giao hàng bằng containers, hãng tàu yêu cầu người bán chở hàng đến giao ở ICD kiểu như trên, thì người bán nên chuyển sang sử dụng điều kiện FCA thay vì dùng FAS - để người bán có thể kết thúc trách nhiệm của mình ngay khi đã giao hàng cho hãng tàu tại ICD.

Chào mừng quý vị và các bạn đến với buổi podcast hôm nay. Trong tập này, chúng ta sẽ cùng tìm hiểu một cách chi tiết về điều kiện FAS, hay còn gọi là Free Alongside Ship, trong Incoterms 2020.

FAS có nghĩa là “Giao dọc mạn tàu”. Theo điều kiện này, người bán có trách nhiệm giao hàng đã thông quan xuất khẩu cho người chuyên chở do người mua thuê tại cầu cảng ở cảng bốc hàng quy định. Trong một số trường hợp, hàng cũng có thể được giao trên sà lan sông tại nơi tiếp giáp với tàu biển lớn. Kể từ thời điểm hàng được đặt ở cầu cảng hoặc nằm trên sà lan sát mép tàu biển lớn, mọi rủi ro liên quan đến hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua. Thực tế, FAS thường được sử dụng trong những trường hợp giao hàng từ tàu lớn sang tàu nhỏ hoặc ngược lại mà không ghé bến cảng.

Tiếp theo, chúng ta hãy đi sâu vào nghĩa vụ cụ thể về chi phí và rủi ro. Về thông quan, người bán sẽ chịu trách nhiệm thông quan xuất khẩu, trong khi người mua phải làm thủ tục thông quan nhập khẩu. Về thuê tàu, người mua là bên trực tiếp chịu trách nhiệm thuê và trả cước phí vận tải biển, bao gồm cả phí xếp dỡ tại cảng bốc, gọi là THC đầu bốc, và phí xếp dỡ tại cảng dỡ, gọi là THC đầu dỡ.

Địa điểm giao hàng theo điều kiện FAS được xác định tại nước của người bán, cụ thể là tại cảng bốc hàng đã được chỉ định. Người bán chịu chi phí và rủi ro khi bốc hàng lên xe container tại xưởng của mình, còn người mua sẽ chịu chi phí và rủi ro khi bốc hàng lên tàu, cũng như khi dỡ hàng xuống tàu tại cảng đến. Sau đó, người mua cũng chịu chi phí để đưa hàng từ cảng về đến xưởng của mình. Tất nhiên, những chi tiết này có thể được điều chỉnh tùy vào thỏa thuận hợp đồng giữa hai bên.

Một điểm quan trọng cần lưu ý là việc chuyển giao rủi ro. Cho dù hãng tàu có yêu cầu người bán giao hàng ở ICD, tức là điểm thông quan nội địa, hay tại cảng biển lớn, thì trách nhiệm rủi ro của người bán vẫn chỉ kết thúc khi hàng đã đến cảng biển lớn. Tại đó, rủi ro sẽ chuyển từ người bán sang người mua, ngay cả khi hàng mới chỉ nằm trên cầu cảng hoặc trên sà lan nhỏ chờ bốc lên tàu lớn. Điều đặc biệt ở đây là toàn bộ rủi ro trong quá trình bốc hàng lên tàu lớn đều do người mua gánh chịu.

Đối với bảo hiểm, điều kiện FAS không quy định bên nào bắt buộc phải mua. Tuy nhiên, trên thực tế, người mua thường sẽ là bên mua bảo hiểm cho lô hàng.

Cuối cùng là những lưu ý quan trọng. FAS chỉ áp dụng cho giao hàng bằng đường biển và đường thủy nội địa. Người bán cần đặc biệt thận trọng trong trường hợp hãng tàu yêu cầu giao hàng ở ICD. Vì trên đoạn đường từ ICD ra cảng biển, hàng hóa nằm ngoài tầm kiểm soát của người bán, nhưng rủi ro vẫn do người bán gánh chịu. Điều này dẫn đến một nghịch lý: hãng tàu do người mua thuê gây thiệt hại, nhưng người bán lại là bên chịu trách nhiệm. Do đó, nếu giao hàng bằng container và được yêu cầu giao ở ICD, người bán nên cân nhắc chuyển sang sử dụng điều kiện FCA thay vì FAS. Bởi với FCA, trách nhiệm của người bán sẽ chấm dứt ngay khi giao hàng cho hãng tàu tại ICD.

Hy vọng rằng những chia sẻ vừa rồi đã giúp quý vị có một cái nhìn rõ ràng và đầy đủ hơn về điều kiện FAS trong thương mại quốc tế. Cảm ơn quý vị đã lắng nghe và hẹn gặp lại trong những số podcast tiếp theo.