

BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU

Tỷ lệ 10% trong số tiền bảo hiểm CIF + 10% có phải chỉ bảo hiểm cho “Lãi ước tính” ?

CIF là một thuật ngữ quen thuộc trong hoạt động ngoại thương và bảo hiểm.

Những chữ cái này có ý nghĩa gì? Hầu như tất cả những ai đã hoạt động trong lĩnh vực ngoại thương và bảo hiểm vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đều dễ dàng đưa ra được câu trả lời: CIF là những chữ viết tắt của giá bán của hàng hóa xuất khẩu (Cost), phí bảo hiểm (Insurance premium) và cước phí vận chuyển (Freight) được tích tụ trong nó.

Bài viết này chủ yếu bàn đến mối liên hệ giữa “giá CIF” với việc bảo hiểm hàng hóa XNK, cụ thể hơn là việc xác định số tiền bảo hiểm của một lô hàng như thế nào và có liên quan gì đến “giá CIF”.



1. CIF và “giá CIF”

CIF là một thuật ngữ quen thuộc trong hoạt động ngoại thương và bảo hiểm.

Những chữ cái này có ý nghĩa gì? Hầu như tất cả những ai đã hoạt động trong lĩnh vực ngoại thương và bảo hiểm vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đều dễ dàng đưa ra được câu trả lời: CIF là những chữ viết tắt của giá bán của hàng hóa xuất khẩu (Cost), phí bảo hiểm (Insurance premium) và cước phí vận chuyển (Freight) được tích tụ trong nó.

Bài viết này chủ yếu bàn đến mối liên hệ giữa “giá CIF” với việc bảo hiểm hàng hóa XNK, cụ thể hơn là việc xác định số tiền bảo hiểm của một lô hàng như thế nào và có liên quan gì đến ”giá CIF”.

2. CIF + 10% là gì?

Những người tham gia vào thị trường mua hay bán bảo hiểm cho hàng hóa XNK rất quen thuộc với công thức “CIF + 10%” thường được dùng để ấn định số tiền bảo hiểm cho một chuyến hàng trong quá trình vận chuyển bằng đường biển.

Vậy tại sao lại có “10%” trong công thức trên và nó thể hiện cho thành tố gì nữa về giá trị trong một chuyến hàng ngoài các thành tố chính là C, I và F?

Người viết bài này đã đặt câu hỏi này với rất nhiều sinh viên ngoại thương mới ra trường và cả không ít người công tác trong ngành bảo hiểm thì hầu như tất cả đều có chung một đáp án rằng con số 10% trong công thức “CIF + 10%” ấy là “lãi ước tính” của lô hàng.

“Lãi” và “lãi ước tính” hẳn là những chỉ tiêu chính cần quan tâm để tính toán hiệu quả của hoạt động kinh doanh ngoại thương nói chung và vì thế câu trả lời trên, nếu xét trong ngữ cảnh chung như thế thì hẳn là cũng đúng.

Nhưng riêng đối với lĩnh vực bảo hiểm hàng hóa vận chuyển, nếu cho rằng 10% trong công thức “CIF + 10%” là để bảo hiểm cho “lãi ước tính” thì e rằng chưa chính xác, hoặc nói đúng hơn là chưa đầy đủ như sẽ được phân tích dưới đây.

3. Giá trị có thể bảo hiểm và số tiền bảo hiểm

Trước hết, trong lĩnh vực bảo hiểm hàng hải nói chung và bảo hiểm hàng hóa XNK nói riêng có 2 khái niệm thể hiện 2 yếu tố tách biệt nhưng lại liên quan đến nhau – đó là “giá trị có thể bảo hiểm được” (insurable value) và “số tiền bảo hiểm” (sum insured)

Đó là 2 yếu tố tách biệt vì khi thu xếp một hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển, người mua và người bán bảo hiểm thường thỏa thuận với nhau về một số tiền bảo hiểm cụ thể. Số tiền bảo hiểm theo thỏa thuận ấy không nhất thiết phải ngang bằng với giá trị có thể bảo hiểm được.

Nhưng 2 yếu tố đó lại có mối liên quan với nhau vì yếu tố thứ nhất - giá trị nào có thể bảo hiểm được là cơ sở để người mua và người bán bảo hiểm cùng tính toán hay lựa chọn để đạt được thỏa thuận về yếu tố thứ hai – tức là số tiền bảo hiểm.

Nói cách khác, khi tư vấn cho người mua bảo hiểm, người bán cần đưa ra một “rổ” những thứ mà người bán thấy có thể bán được – tức là những giá trị có thể bảo hiểm được để người mua xem xét và trên cơ sở đó mà 2 bên đi đến thỏa thuận là sẽ mua (hay bán) cả “rổ” đó hay chỉ một vài thứ trong đó (tất nhiên là không thể chỉ chọn mua ít quá mà vẫn phải theo những nguyên tắc nhất định nào khác nhưng đó không phải chủ đề bàn tới ở đây).

4. CIF – giá trị có thể bảo hiểm được

Vậy thì những giá trị nào liên quan đến một chuyến hàng XNK thì có thể bảo hiểm được?

Để trả lời câu hỏi này, chúng ta cần phải thống kê xem có bao nhiêu giá trị được tích tụ trong một chuyến hàng được vận chuyển bằng đường biển.

Các giá trị dễ thấy nhất có thể được bảo hiểm hẳn nhiên là cả 3 thành phần C (giá hàng hóa mà người nhập khẩu phải trả), I (phí bảo hiểm phải trả) và F (cước phí chuyên chở phải trả) vì khi có tổn thất xảy ra, người nhập khẩu (hoặc người xuất khẩu - tùy theo điều kiện mua bán cụ thể) sẽ có thể mất một phần hay toàn bộ các chi phí này.

Nhưng ngoài 3 yếu tố C, I, F kể trên, còn có những chi phí nào nữa được tích tụ trong chuyến hàng là những phần cấu thành nên giá trị của chuyến hàng và cũng có nguy cơ bị mất trong trường hợp xảy ra tổn thất?

5. Những chi phí khác có thể bảo hiểm được ngoài giá CIF

Xin lưu ý là đối tượng bàn đến trong bài viết này là bảo hiểm cho quá trình vận chuyển hàng hóa XNK chứ không phải bảo hiểm cho một lô hàng ở trạng thái tĩnh như nằm trong kho hay ở các địa điểm tập kết cố định.

Vì hàng hóa trong quá trình vận chuyển là hàng hóa ở trạng thái động nên giá trị của nó cũng là “giá trị động”, tức là giá trị ấy sẽ thay đổi trong suốt quá trình vận chuyển. Ở mỗi giai đoạn nhất định của quá trình vận chuyển nó lại tích tụ thêm các giá trị mới, tương ứng với các chi phí phát sinh ngoài các giá trị và chi phí có thể đã được xác định được từ

ban đầu là là C, I và F. Các chi phí được tích tụ này làm cho giá trị của toàn bộ lô hàng tăng theo tỉ lệ thuận với chiều dài của quãng đường vận chuyển.

Có thể liệt kê những chi phí này như phí lưu giữ hàng tạm thời tại nơi đi trong khi đợi ra bến tàu, chi phí đóng gói (nếu có), chi phí vận chuyển hàng ra cầu tàu và xếp hàng lên tàu tại cảng đi, lệ phí hải quan, thuế nhập khẩu tại nơi đến, các chi phí bốc dỡ, phí đại lý tại cảng đến, chi phí vận chuyển về kho hàng của người mua và các chi phí có liên quan khác...

Những giá trị (chi phí này) nếu người mua bảo hiểm đã bỏ ra thì cũng có nguy cơ bị mất cùng với hàng hóa nếu chẳng may có tổn thất xảy ra. Vì thế chúng là những thứ hoàn toàn có thể bảo hiểm được.

Điều này cũng được thể hiện rất rõ ràng trong Luật Bảo hiểm hàng hải của Anh khi đề cập đến những giá trị nào có thể bảo hiểm được liên quan đến hàng hóa vận chuyển trên biển như sau:

“... the insurable value of the subject matter insured must be ascertained as follow:

... Insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole”

(MIA – 1906 – Measure of insurable value - Section 16.3)

Tạm dịch là:

“ giá trị có thể bảo hiểm được của các đối tượng bảo hiểm có thể được xác định như sau:

... Bảo hiểm hàng hóa – giá trị có thể bảo hiểm được là giá sơ khai của tài sản được bảo hiểm cộng với các chi phí phát sinh trong chuyến đi và có liên quan đến chuyến đi và phí bảo hiểm cho toàn bộ tài sản đó”

Như vậy các chi phí như chi phí lưu giữ hàng tạm thời tại nơi đi, chi phí đóng gói (nếu có), chi phí vận chuyển hàng ra cầu tàu tại cảng đi, chi phí xếp hàng lên tàu, thuế nhập khẩu tại nơi đến, các chi phí bốc dỡ, phí đại lý tại cảng đến, chi phí vận chuyển về kho hàng của người mua v.v... như liệt kê ở phần trên chính là “các chi phí phát sinh trong chuyến đi và có liên quan đến chuyến đi” như thể hiện trong Bộ luật này.

Xin lưu ý rằng không có cụm từ “estimated profit” (lãi ước tính) hay bất kỳ từ hoặc cụm từ nào khác ngụ ý về “lãi ước tính” xuất hiện trong đoạn đã dẫn ở trên của Bộ Luật Bảo hiểm Anh về cách xác định giá trị có thể bảo hiểm được của hàng hóa.

Kết luận

Từ những phân tích ở trên, chúng ta có thể hiểu rõ hơn bản chất của con số 10% trong công thức CIF + 10% là để phản ánh (toàn bộ hoặc một phần) “các chi phí phát sinh trong chuyến đi và có liên quan đến chuyến đi” .

Nhưng tại sao lại là 10%? Có thể nhiều hơn hoặc kém hơn được không? Câu trả lời là hoàn toàn có thể được. Vì các “chi phí phát sinh trong chuyến đi và liên quan đến chuyến đi” không phải lúc nào cũng định lượng trước được một cách chính xác tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm nên giữa người bán và người mua bảo hiểm có thể thỏa thuận một con số x% nào đó. 10% chỉ là một con số hay được áp dụng, dần dần trở thành tập quán. Trong thực tế giữa người mua và người bán bảo hiểm có thể thỏa thuận một con số thấp hơn hoặc cao hơn 10% tùy thuộc vào từng hành trình cụ thể mà mức độ chi phí phát sinh có thể rất khác nhau. Không phải là không có trường hợp số tiền bảo hiểm thỏa thuận lên tới 170% giá CIF (CIF + 70%) thì mới đủ để bảo hiểm cho các chi phí phát sinh, nhất là khi các lô hàng đặc biệt nào đó bị áp thuế nhập khẩu cao tại cảng đến.

Như vậy, con số 10% hay 70%, gọi một cách tổng quát là x% trong công thức CIF + x% này nhằm phản ánh các “chi phí ước tính” hơn là “lãi ước tính”.

Thế thì cái gọi là “lãi ước tính” có thể bảo hiểm được không và nếu được thì bảo hiểm ở đâu?

Như trình bày ở trên, mục đích mà con số 10% hay x% trong công thức đã dẫn muốn nhắm đến là để bảo hiểm các chi phí chứ không phải lãi. Tuy nhiên, vì con số % này cũng chỉ là ước tính nên nếu nó cao hơn chi phí phát sinh trong thực tế thì bên bán bảo hiểm cũng chấp nhận chi trả cả số chi phí “thừa” đó khi có tổn thất và coi việc đó như là bảo hiểm phần nào cho “lãi ước tính”, cũng là một dạng thiệt hại của người được bảo hiểm. Nhưng cần phải hiểu con số x% này về bản chất là để bảo hiểm cho các chi phí như đã đề cập ở trên. Nếu đôi khi nó cũng bảo hiểm phần nào cho “lãi ước tính” của người được bảo hiểm thì đó cũng chỉ là một “hiệu ứng phụ” mà thôi.

Đến đây, có thể có bạn đọc cho rằng dù gọi x% này chi phí hay là lãi ước tính thì số tiền bảo hiểm cũng như nhau và do đó quyền lợi bảo hiểm của người tham gia bảo hiểm cũng không ảnh hưởng gì.

Nếu chỉ nói về con số thì đúng là không có gì khác biệt. Nhưng việc hiểu đúng bản chất của sự việc sẽ giúp cho người mua bảo hiểm hiểu rõ hơn các quyền lợi của mình để mua bảo hiểm đúng và đủ, và cũng giúp cho người bán bảo hiểm tư vấn cho người mua bảo hiểm và giải quyết các quyền lợi bảo hiểm một cách chính xác và chuyên nghiệp hơn./.

Hà Vũ Hiền

Phó Tổng Giám đốc Bảo Việt Tokio Marine