



TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

ĐIỀU KIỆN THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ (INCOTERMS)

GVHD: GS.TS VÕ THANH THU

THÀNH VIÊN NHÓM:
Phan Thái Bình
Võ Phan Chí
Tăng Quay Mành
Trần Anh Thư

MỤC LỤC

I. Lý thuyết chung	3
1. Lịch sử hình thành:	3
1.1 Tóm tắt thay đổi của Incoterm qua từng phiên bản	3
1.2 Nguyên nhân ra đời của Incoterms 2010: có 6 nguyên nhân	10
2. Vai trò của Incoterms.....	10
3. Giới thiệu Incoterms 2010	12
a) Kết cấu của incoterm 2010	12
b) Nội dung chính của Incoterms 2010:	13
3.1 Incoterms 2000	27
3.2 Sự khác biệt giữa Incoterms 2000 và 2010	28
3.3 Những thay đổi của Incoterms 2010	31
1. Về mặt kết cấu	31
2. Về mặt nội dung:	33
II. Hỏi và Đáp về Incoterms 2010	41
1. Lý thuyết chung	41
2. Vận dụng Incoterms.....	44

ĐIỀU KIỆN THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ (INCOTERMS)

I. Lý thuyết chung

1. Lịch sử hình thành:

Sau chiến tranh thế giới thứ nhất, kinh tế thế giới phục hồi, buôn bán quốc tế phát triển và mở rộng. Để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại phát triển giữa các quốc gia, khi đó các thương nhân quốc tế bất đồng về ngôn ngữ, chịu sự điều tiết khác nhau về tập quán thương mại dễ dẫn tới hiểu lầm, tranh chấp kiện tụng, phòng thương mại quốc tế (ICC- international chamber of commerce) có trụ sở tại Paris, đã xây dựng điều kiện thương mại quốc tế (Incoterms- international commercial terms) lần đầu tiên vào năm 1936. Lập tức, Incoterms được nhiều nhà doanh nghiệp của nhiều nước thừa nhận và áp dụng vì tính rõ ràng, dễ hiểu, phản ánh được các tập quán thương mại phổ biến trong buôn bán quốc tế. Ngoài ra, khi môi trường và điều kiện kinh doanh quốc tế thay đổi thì Incoterms cũng được hoàn thiện và đổi mới theo biểu hiện tính năng động và thực tiễn. Thật vậy, từ ngày ra đời đến nay, Incoterms đã được sửa đổi và bổ sung 7 lần vào các năm 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 và 2010.

ở văn bản Incoterms ban hành năm 1936 có nội dung chỉ gồm 7 điều kiện thương mại, đến Incoterms 1953 gồm 9 điều kiện, Incoterms 1967 gồm 11 điều kiện, Incoterms 1980 gồm 14 điều kiện, và Incoterms 1990 cũng như incoterm 2000 đều có 13 điều kiện thương mại. Và Incoterms 2010 có 11 điều kiện thương mại.

1.1 Tóm tắt thay đổi của Incoterm qua từng phiên bản

Tên phiên bản	Nội dung ban hành/ sửa đổi.		Bên bán	Bên mua
Incoterm 1936	Ban hành với 7 điều kiện giao hàng. Incoterms 1936 chủ yếu giải thích những điều kiện sử dụng phương thức vận tải đường bộ và đường thủy. Trên thực tế, Incoterms 1936	EXW (Ex Works): Giao tại xưởng.	Đặt hàng hoá dưới quyền định đoạt của bên mua trong thời hạn và tại địa điểm do hợp đồng quy định, để bên mua có thể xếp hàng lên phương tiện vận tải của mình.	Nhận hàng tại địa điểm của bên bán, chịu mọi rủi ro và phí tổn để lo liệu việc chuyên chở về địa điểm đích.
		FCA (Free Carrier): Giao		

không được các nhà kinh doanh thừa nhận và sử dụng rộng rãi vì không giải thích hết được những tập quán thương mại quan trọng.	cho người chuyên chở		
	FOT (Free on Truck) Giao lên tàu.		
	FAS (Free alongside ship): Giao dọc mạng tàu.		
	FOB (Free on Boat): Giao lên tàu.	Tương tự như FAS nhưng bên bán phải chịu chi phí xếp hàng lên tàu.	Các khoản chi phí khác như cước vận tải, phí bảo hiểm thuộc về trách nhiệm của bên mua hàng.
	CFR (Cost and Freight): Giá và cước phí.	<ul style="list-style-type: none"> • Kí kết hợp đồng chuyên chở đường biển và trả cước để chuyển hàng đến cảng đích. • Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu. • Giao hàng lên tàu • Cung cấp cho bên mua hoá đơn và vận đơn đường biển hoàn hảo. • Trả tiền chi phí bốc hàng lên tàu. • Trả tiền chi phí dỡ hàng nếu chi phí này được tính vào cước. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận hàng khi hoá đơn và vận đơn được giao cho mình. • Trả tiền chi phí dỡ nếu chi phí chưa nằm trong cước. • Chịu mọi rủi ro và tổn thất về hàng kể từ khi hàng qua hãn lan can tàu ở cảng bốc.
	CIF (Cost, Insurance, Freight): Giá, bảo hiểm, cước phí.	Bổ sung thêm trách nhiệm của CFR, bên bán hàng theo các điều kiện giá CIF cần phải có bảo hiểm đơn có thể chuyển nhượng được để bảo chứng (tiền đảm bảo) cho các	

			rủi ro trong quá trình vận chuyển từ các nhà bảo hiểm.	
Incoterm 1953	<p>Ban hành với 9 điều kiện giao hàng:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 7 điều kiện giao hàng tương tự như Incoterm 1936. ➤ Bổ sung thêm 2 điều kiện: DES và DEQ. Sử dụng cho phương thức vận tải đường biển và đường thủy. 	DES (Delivered Ex ship): Giao tại tàu.	<ul style="list-style-type: none"> • Đặt hàng hoá dưới quyền định đoạt của bên mua trên tàu chuyên chở tại cảng dỡ hàng. • Cung cấp vận đơn hoặc lệnh giao hàng cùng các chứng từ sao cho bên mua có thể nhận hàng tại tàu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận hàng tại boong tàu. • Trả phí bốc dỡ tàu. • Lấy giấy phép nhập khẩu, nộp thuế và lệ phí nhập khẩu. • Chịu rủi ro khi nhận hàng.
		DEQ (Delivered Ex Quay): Giao hàng tại cầu cảng.		
Incoterm 1953 (sửa lần 1 vào 1967)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 9 điều kiện giao hàng tương tự như Incoterm 1953 ➤ Bổ sung thêm 2 điều kiện: DAF và DDP. 	DAF (Delivered At Frontier): Giao hàng tại biên giới.	<ul style="list-style-type: none"> • Giao hàng tại biên giới quy định hoặc tại địa điểm quy định trước trên biên giới đó, sau khi đã hoàn thành các thủ tục về xuất khẩu lô hàng hoá đó cũng như nộp thuế xuất khẩu và các thuế, phí, lệ phí khác liên quan tới xuất khẩu lô hàng. • Cung cấp cho bên mua các chứng từ cần thiết sao cho người mua có thể nhận hàng tại biên giới đó. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận hàng tại biên giới quy định hoặc tại địa điểm quy định trên biên giới đó. • Trả tiền cước chuyên chở tiếp từ biên giới tới kho hàng của mình. • Hoàn thành thủ tục nhập khẩu, nộp thuế nhập khẩu cũng như các thuế và phí, lệ phí khác liên quan đến nhập khẩu lô hàng. • Chịu mọi rủi ro và tổn thất

				kể từ khi hàng được đặt dưới quyền định đoạt của mình ở địa điểm giao hàng trên biên giới
		DDP (Delivered Duty Paid): Giao hàng đã nộp thuế.	Thanh toán mọi cước phí vận chuyển và gánh chịu mọi rủi ro cho đến khi hàng hóa được giao cho bên mua hàng cũng như phải nộp mọi thứ thuế (nếu có) trước khi hàng được giao cho bên mua, chẳng hạn thuế nhập khẩu.	Bên mua phải chịu chi phí bốc dỡ hàng khi hàng đã vận chuyển đến nơi nhận.
Incoterm 1953 (sửa lần 2 vào 1976)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 11 điều kiện giao hàng tương tự như Incoterms 1953 (sửa đổi lần 1) ➢ Bổ sung thêm 01 điều kiện: FOA (: FOB Airport) – Giao lên máy bay, để giải quyết các vấn đề giao hàng tại sân bay. 	FOA (FOB Airport)		
Incoterm 1980	<p>Ban hành với 14 điều kiện giao hàng:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 12 điều kiện giao hàng tương tự như Incoterms 1953 (sửa đổi lần 2) ➢ Bổ sung thêm 02 điều kiện CIP và CPT. 	CIP (Carriage and Insurance Paid to): Cước phí và bảo hiểm trả tới điểm đến.	<ul style="list-style-type: none"> • Kí hợp đồng chuyên chở và trả cước đến địa điểm đích quy định • Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu • Giao hàng cho người vận tải đầu tiên 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận hàng khi hàng được giao cho người vận tải đầu tiên, khi hoá đơn, đơn bảo hiểm và chứng từ vận tải được giao cho mình

	Nhằm thay thế cho CIF và CFR khi không chuyên chở hàng hoá bằng đường biển.		<ul style="list-style-type: none"> • Kí hợp đồng bảo hiểm cho hàng và trả phí bảo hiểm • Cung cấp cho người mua hoá đơn, chứng từ vận tải thường lệ và đơn bảo hiểm hoặc bằng chứng khác để thể hiện hàng đã được bảo hiểm 	<ul style="list-style-type: none"> • Chịu rủi ro và tổn thất kể từ khi hàng được giao cho người vận tải đầu tiên
		CPT (Carriage Paid To): Cước trả tới điểm đến.	Bên bán thanh toán cước phí vận tải tới điểm đến đã chỉ định.	Bên mua thanh toán phí bảo hiểm. Mọi rủi ro về hàng hóa chuyển từ bên bán sang bên mua khi hàng hóa được giao cho bên vận tải đầu tiên.
Incoterm 1990	<p>Ban hành với 13 điều kiện giao hàng. So với Incoterms 1980, có những thay đổi như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bỏ 2 điều kiện FOA và FOT, vì bản chất của chúng giống FCA. • Bổ sung điều kiện DDU. 	DDU (Delivered Duty Unpaid): Giao chưa nộp thuế.	<ul style="list-style-type: none"> • Thanh toán mọi cước phí xếp dỡ, giao nhận, • Làm thủ tục xuất khẩu • Vận chuyển và chịu mọi rủi ro về hàng hóa cho đến khi hàng được giao tại địa điểm chỉ định của bên mua hàng (thường là tại nhà xưởng của bên mua), nhưng không phải nộp thuế nhập khẩu và các khoản thuế, phí, lệ phí 	<ul style="list-style-type: none"> • Làm thủ tục nhập khẩu • Nộp các khoản thuế, phí, lệ phí nhập khẩu (nếu có) và bố trí nhận hàng, dỡ hàng từ trên phương tiện vận tải xuống (tại địa điểm chỉ định của bên mua hàng).

			nhập khẩu khác (nếu có).	
Incoterm 2000	Incoterms 2000 giữ nguyên 13 điều kiện như Incoterms 1990 nhưng sửa đổi nội dung 3 điều kiện FCA, FAS và DEQ.	FCA (Incoterm 2000)	<ul style="list-style-type: none"> • Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu. • Giao hàng tại địa điểm và trong thời gian quy định cho người vận tải do người mua chỉ định. • Cung cấp bằng chứng giao hàng cho người vận tải (hoá đơn, biên lai,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Chỉ định kịp thời người vận tải. • Kí hợp đồng vận tải và trả cước phí vận tải. • Chịu rủi ro và tổn thất về hàng từ khi người vận tải nhận được hàng.
		FAS (Incoterm 2000)	Giao hàng dọc mạn con tàu do người mua chỉ định. Cung cấp chứng từ hoàn hảo thường lệ chứng minh hàng đã được đặt thực sự dọc mạn tàu	Kịp thời chỉ định tàu chuyên chở Kí kết hợp đồng chuyên chở và trả cước Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất. Chịu mọi rủi ro và tổn thất về hàng kể từ khi hàng đã thực sự được giao dọc mạn tàu
		DEQ (Incoterm 2000)	<ul style="list-style-type: none"> • Đặt hàng hoá dưới quyền định đoạt của bên mua trên cầu cảng. • Cung cấp vận đơn hoặc lệnh giao hàng sao cho bên mua nhận hàng tại cảng. • Trả tiền cho phí bốc dỡ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận hàng trên cầu cảng của cảng đến. • Lấy giấy phép nhập khẩu, nộp thuế và phí, lệ phí nhập khẩu nếu hợp đồng quy định bên mua phải nộp.

			<ul style="list-style-type: none"> • Lấy giấy phép nhập khẩu, nộp thuế, thuế quan và lệ phí về thuế nhập khẩu nếu hợp đồng quy định là “trên cầu cảng đã nộp thuế” 	<ul style="list-style-type: none"> • Chịu mọi rủi ro về hàng hoá khi hàng hoá đó đã đặt dưới quyền định đoạt của mình.
Incoterm 2010	<p>Incoterms 2010 gồm 11 điều kiện, trong đó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thay thế 04 điều kiện DAF, DES, DEQ, DDU trong Incoterms 2000 bằng 02 điều kiện mới có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải là DAT và DAP 	DAT (Delivered At Terminal): Giao hàng tại bến.	<ul style="list-style-type: none"> - Hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của người mua, đã dỡ khỏi phương tiện vận tải (giống điều kiện DEQ trước đây). - Bến được chỉ định trong điều kiện DAT có thể là một cảng biển, và do đó điều kiện này có thể dùng để thay thế điều kiện DEQ trong Incoterms 2000 	
		DAP (Delivered At Place): Giao tại nơi đến.	<ul style="list-style-type: none"> - Hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của người mua, nhưng sẵn sàng để dỡ khỏi phương tiện vận tải (giống các điều kiện DAF, DES, DDU trước đây). - Phương tiện vận tải trong điều kiện DAP có thể là tàu biển và nơi đến được chỉ định có thể là một cảng biển; do đó điều kiện này có thể dùng để thay thế điều kiện DES trong Incoterms 2000 	

về phương pháp trình bày của Incoterms cũng thể hiện tính cải tiến và hoàn thiện qua các lần sửa đổi giúp các nhà doanh nghiệp dễ nhớ và dễ nắm về nghĩa vụ và chi phí của mình trong từng điều kiện thương mại lựa chọn: cụ thể các Incoterms ban hành trước năm 1990 trình bày các điều kiện khó hiểu, không có hệ thống vì không có sự phân nhóm. Mỗi điều kiện được trình bày riêng rẽ, độc lập, giữa các điều kiện thương mại không thể hiện các điểm chung. Trong bản Incoterms 1990 và Incoterms 2000, nội dung được trình bày cải tiến theo một trật tự logic và khoa học: các điều kiện thương mại chia 4 nhóm và Incoterms 2010 chia làm 2 nhóm theo việc sử dụng các loại hình phương tiện vận tải: vận tải thủy và nhiều phương tiện vận tải. mỗi điều kiện thương mại trình bày nghĩa vụ của người bán, người mua trong 10 nhóm nghĩa vụ một cách

đối ứng trên cùng một trang sách. Điều này cho phép thấy được một cách rõ ràng: mỗi nghĩa vụ áp đặt đối với bên này sẽ giải phóng cho đối tác chính nghĩa vụ đó.

1.2 Nguyên nhân ra đời của Incoterms 2010: có 6 nguyên nhân

- + Nhiều điều kiện thương mại của Incoterms 2000 ít được sử dụng
- + Cách giải thích ở nhiều điều kiện thương mại Incoterms 2000 chưa rõ, khiến cho các doanh nghiệp chưa nắm chính xác được nghĩa vụ chi phí có liên quan đến giao nhận ngoại thương dẫn tới sử dụng chưa hiệu quả, tranh chấp xung quanh sử dụng Incoterms còn khá phổ biến. Ví dụ: Hội đồng chủ hàng châu Á (ASC) muốn Bộ điều kiện Thương mại do ICC phát hành mới năm 2010 phải xác định rõ ràng những yếu tố tạo thành chuyển hàng FOB để các nhà vận chuyển hàng hóa đường biển không thể đánh các phụ phí đối với người bán hàng. Những loại phí này điển hình là các phí bao gồm như phụ phí xếp dỡ container (Terminal handling charges - THC), phí chứng từ, hoặc thậm chí là phí tắc nghẽn cảng....
- + Quy tắc bảo hiểm hàng hóa chuyên chở mới có hiệu lực từ 1/01/2009 được hoàn thiện từ Quy tắc ban hành năm 1982.
- + Quy định về an ninh hàng hóa sau sự kiện khủng bố ngày 11/9 tại Hoa kỳ
- + Năm 2004 Quy tắc điều chỉnh hoạt động thương mại của Hoa kỳ đã hoàn thiện và cho ra đời bộ quy tắc mới. Nhiều chuyên gia làm luật thương mại của Hoa kỳ phối hợp với các chuyên gia của VCCI hoàn thiện và xây dựng Incoterms 2010. Có thể nói nội dung của Incoterms 2010 có nhiều điểm tương đồng nhất với Bộ quy tắc: “The 2004 revision of the United States' Uniform Commercial Code” so với Incoterms 1990 hay Incoterms 2000.
- + Sự thay thế nhanh chóng các chứng từ giấy tờ bằng chứng từ điện tử cũng là nguyên nhân thúc đẩy Incoterms được điều chỉnh đúng chu kỳ là 10 năm/lần.

2. Vai trò của Incoterms

a. *Incoterms là một bộ phận các quy tắc nhằm hệ thống hóa các tập quán thương mại được áp dụng phổ biến bởi các doanh nhân trên thế giới.*

Các tập quán này đã xuất hiện và tồn tại trong quá trình phát triển của thương mại thế giới, nhưng trước đây chưa được biết đến theo một trật tự khoa học và logic. Incoterms ra đời là một sự tập hợp thành văn bản những gì đã được thực hiện và kiểm nghiệm phổ biến trong thực tiễn, với mục đích giúp cho mọi doanh nghiệp ở khắp nơi trên thế giới có thể hiểu rõ và sử dụng 1 cách dễ dàng mà không cần mất nhiều thời gian để tìm hiểu tất cả các luật lệ, tập quán thương mại riêng biệt của các đối tác nước ngoài.

b. *Incoterms là một ngôn ngữ quốc tế trong giao nhận và vận chuyển hàng hóa ngoại thương*

Thật vậy, tên gọi từng điều kiện của Incoterms được trình bày thật đơn giản nhưng vẫn nói lên đầy đủ ý nghĩa bản chất của điều kiện đó về nghĩa vụ giao nhận và vận tải hàng hóa của các bên tham gia trong hợp đồng ngoại thương. ở mỗi điều kiện thương mại xác định 10 nhóm nghĩa vụ cơ bản cho mỗi bên mua, bán phải thực hiện. Đa số các nghĩa vụ quy định quy định có liên quan đến giao nhận, vận tải hàng hóa và các chứng từ có liên quan.

c. *Incoterms là phương tiện quan trọng để đẩy nhanh tốc độ đàm phán ký kết hợp đồng ngoại thương*

Incoterms là tập hợp chuẩn mực thống nhất các tập quán thông dụng có liên quan đến nghĩa vụ của các bên trong mua bán quốc tế, cho nên khi xác định Incoterms nào 2 bên sẽ áp dụng, mỗi bên có thể hình dung những nghĩa vụ cơ bản mà mình phải thực hiện, điều này giúp đẩy nhanh tốc độ giao dịch đàm phán và đơn giản hóa nội dung hợp đồng, mà vẫn đảm bảo tính chặt chẽ, đầy đủ và mang tính pháp lý cao. Vai trò của Incoterms càng có ý nghĩa hơn đối với các khu vực như EU, EFTA... ở đó phổ biến hình thức hợp đồng bằng miệng, hay ở anh, mỹ, các nước bắc mỹ... những nơi đó “luật trường hợp” vẫn là nền tảng cơ bản để soạn thảo và giải quyết tranh chấp trong ngoại thương.

d. *Incoterms là cơ sở quan trọng để xác định giá cả mua bán hàng hóa*

Thật vậy, vì Incoterms quy định nghĩa vụ quan trọng nhất về giao nhận, vận tải hàng hóa; về các chi phí cơ bản; giá trị hàng hóa; thủ tục và thuế xuất khẩu, nhập khẩu; chi phí vận tải, bảo hiểm hàng hóa; thời điểm chuyển rủi ro hàng hóa từ người bán sang người mua; thời điểm giao và nhận hàng..., cho nên Incoterms được các bên thỏa thuận lựa chọn sẽ là một trong những cơ sở quan trọng nhất để xác định giá cả trong mua bán ngoại thương. Ví dụ: giá bán gạo 5% tằm FOB saigon port sẽ khác với giá FOB canthi port (vì mỗi cảng có tốc độ bốc dỡ hàng hóa khác nhau, thời gian lưu tàu khác nhau, cước phí khác nhau...), các giá bán gạo trên sẽ khác khi bán theo CFR, CIF tại cảng dỡ hàng, DAT giao hàng tại ga đầu mối.

e. *Incoterms là một căn cứ pháp lý quan trọng để thực hiện khiếu nại và giải quyết tranh chấp (nếu có) giữa người mua và người bán trong quá trình thực hiện hợp đồng ngoại thương*

Nếu trong hợp đồng ngoại thương có dẫn chiếu loại Incoterms sử dụng (1980; 1990; 2000; 2010...) thì khi có tranh chấp xảy ra, văn bản Incoterms và các tài liệu giải thích chuẩn mực về Incoterms, là những căn cứ quan trọng man tính

pháp lý giúp các bên thực hiện và giải quyết khiếu nại hoặc kiện ra tòa án hoặc trọng tài.

Tóm lại, các văn bản Incoterms trở thành các công cụ quan trọng giúp cho thương nhân ở các nước có ngữ khác nhau, luật lệ và tập quán buôn bán khác nhau, văn hóa khác nhau có thể nhanh chóng thỏa thuận mua bán hàng hóa, nhờ đó thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế, điều này đặc biệt có ý nghĩa khi tiến trình toàn cầu hóa về kinh tế đang diễn ra mạnh mẽ và mang tính tất yếu khách quan. Theo chúng tôi không quá đáng khi nói rằng Incoterms là “ngôn ngữ” của hoạt động thương mại quốc tế.

3. Giới thiệu Incoterms 2010

Incoterms 2010 bắt đầu có hiệu lực thực thi từ ngày 1/1/2011

a) Kết cấu của incoterm 2010

Incoterms 2010 gồm 11 điều kiện thương mại chia thành 2 nhóm:

Nhóm I: có 7 điều kiện thương mại áp dụng với mọi loại phương tiện vận tải:

EXW - Ex Works (named place): giao hàng tại xưởng (địa điểm quy định)

FCA - Free Carrier (named place): giao hàng cho người vận tải (tại địa điểm quy định)

CPT - Carriage Paid To – Carriage Paid To (named place of destination): cước phí trả tới (nơi đích quy định)

CIP - Carriage and Insurance Paid – Carriage and Insurance Paid to (named place of destination): cước phí, bảo hiểm trả tới (nơi đích quy định)

DAT - Delivered At Terminal (named place of....Terminal) Giao hàng tại địa điểm cuối của chuỗi hành trình vận tải.

DAP - Delivered At Place (named place of...place of destination)

DDP - Delivered Duty Paid (named place of destination): giao hàng đã nộp thuế quan (tại nơi đích quy định)

Nhóm II Nhóm chỉ áp dụng cho phương tiện vận tải thủy(đường biển và đường sông) quốc tế và nội địa: Nhóm này chỉ có 4 điều kiện thương mại

FAS – Free Alongside Ship (named port of shipment): giao hàng dọc mạn tàu (tại cảng bốc hàng quy định)

FOB – Free On Board (named port of shipment): giao hàng lên tàu (tại cảng bốc hàng quy định)

CFR Cost and Freight (named port of destination): tiền hàng và cước phí (cảng đến quy định)

CIF – Cost, Insurance and Freight (named port of destination): tiền hàng, bảo hiểm và cước phí (cảng đến quy định)

Nhận xét: So với Incoterms 2000, thì Incoterms 2010 loại bỏ bớt 4 điều kiện : DAF; DES; DEQ; DDU. Và thêm 2 điều kiện TM mới DAT và DAP

b) Nội dung chính của Incoterms 2010:

Trong Incoterms 2010 các nghĩa vụ của bên mua và bên bán được sắp xếp tương ứng theo thứ tự từ A1 đến A10 và B1 đến B10 lần lượt là:

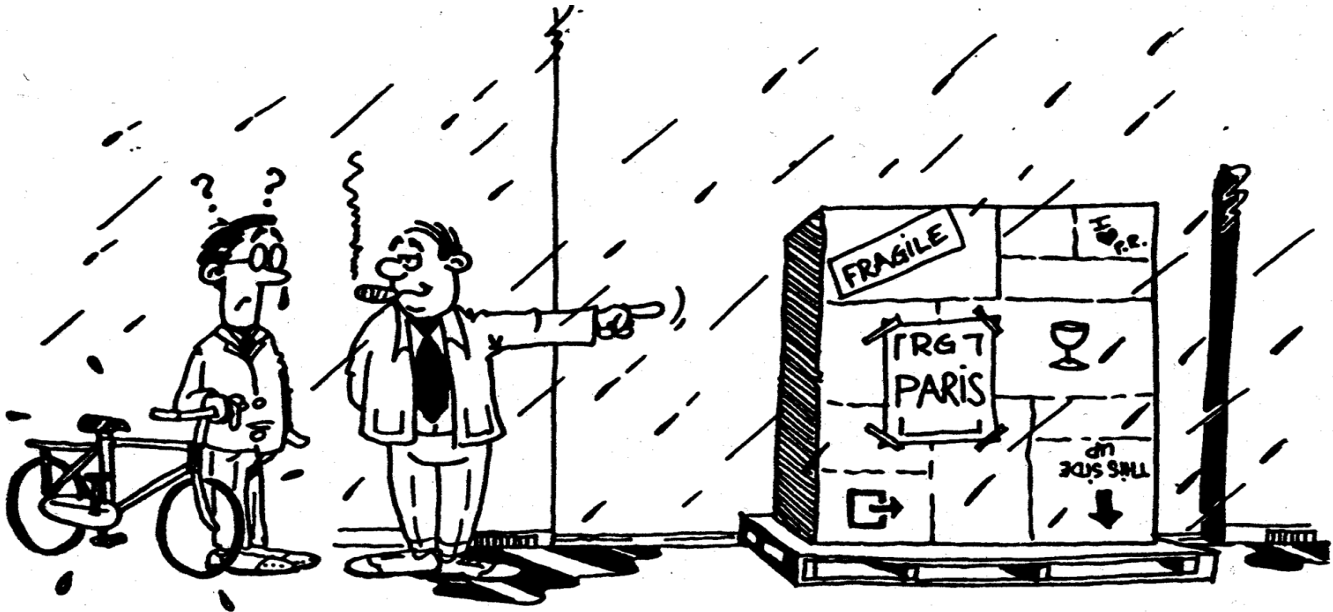
Nghĩa vụ của người bán	Nghĩa vụ của người mua
A1: nghĩa vụ chung của người bán	B1: nghĩa vụ chung của người mua
A2: giấy phép, kiểm tra an ninh và các thủ tục khác	B2: giấy phép, kiểm tra an ninh và các thủ tục khác
A3: hợp đồng vận tải và bảo hiểm	B3: hợp đồng vận tải và bảo hiểm
A4: giao hàng	B4: nhận hàng
A5: phân chia rủi ro	B5: chuyển rủi ro
A6: phân chia chi phí	B6: phân chia chi phí
A7: thông báo cho người mua	B7: thông báo cho người bán
A8: chứng từ giao hàng	B8: bằng chứng của việc giao hàng
A9: kiểm tra-bao bì-ký mã hiệu	B9: kiểm tra hàng hóa
A10: hỗ trợ thông tin và chi phí liên quan	B10: hỗ trợ thông tin và chi phí liên quan

Theo đó, các nấc thang với các nghĩa vụ chuyển dần từ người bán sang người mua, từ trách nhiệm tối thiểu tới trách nhiệm tối đa của người bán và ngược lại đối với người mua.

Dưới đây là nội dung cơ bản của từng điều kiện thương mại trong Incoterms 2010:

- **EXW – EX Works :Giao tại xưởng**

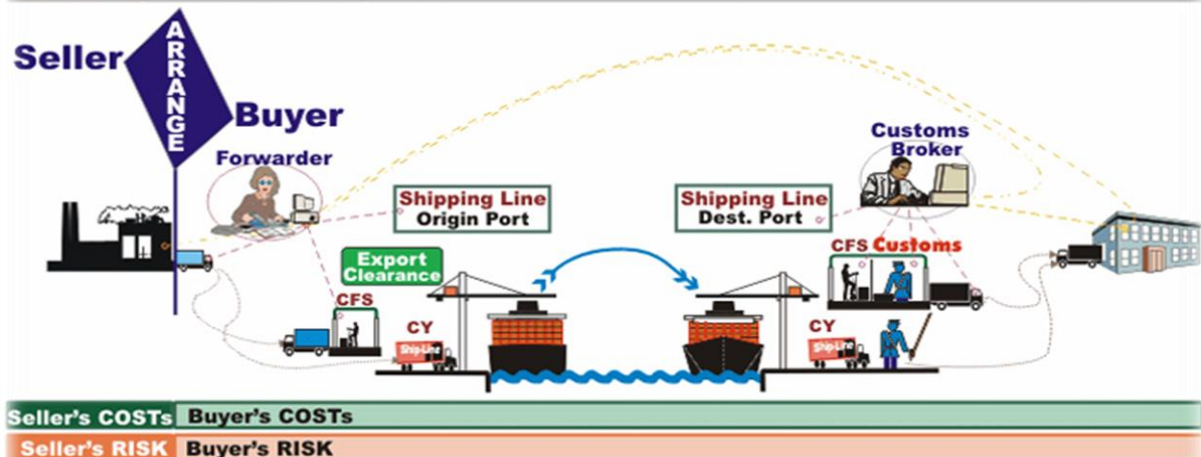
Giao tại xưởng có nghĩa là người bán giao hàng, chưa thông quan xuất khẩu và



cũng chưa được bốc lên bất cứ phương tiện vận tải nào đến nhận hàng, khi đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người mua tại cơ sở của người bán hoặc tại địa điểm chỉ định.

Điều kiện này thể hiện nghĩa vụ của người bán ở mức tối thiểu và nghĩa vụ của người mua ở mức tối đa. Người mua phải nhận hàng tại địa điểm của người bán, tự thuê phương tiện vận tải và hàng hóa, làm thủ tục và chịu chi phí thông quan xuất khẩu, quá cảnh và nhập khẩu.

EXW (Ex Works) (May also be referred to as Ex Factory, Ex Warehouse, Ex Mill, etc.)



©2002 CFMC, Inc. All rights reserved.

Điều kiện này có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải và có thể sử dụng khi có nhiều phương thức vận tải tham gia.

- **FCA- Free carrier : Giao cho người chuyên chở**



“Giao hàng cho người chuyên chở” có nghĩa là người bán giao hàng đã thông quan xuất khẩu cho người chuyên chở hay cho một người khác do người mua chỉ định tại cơ sở của người bán hay một địa điểm quy định khác. Cần chú ý rằng địa điểm giao hàng được chọn có ảnh hưởng đến nghĩa vụ bốc hàng và dỡ hàng. Nếu địa điểm giao hàng là cơ sở của người bán, người bán có nghĩa vụ bốc hàng. Nếu việc giao hàng tại địa điểm khác thì người bán không có trách nhiệm phải dỡ hàng.

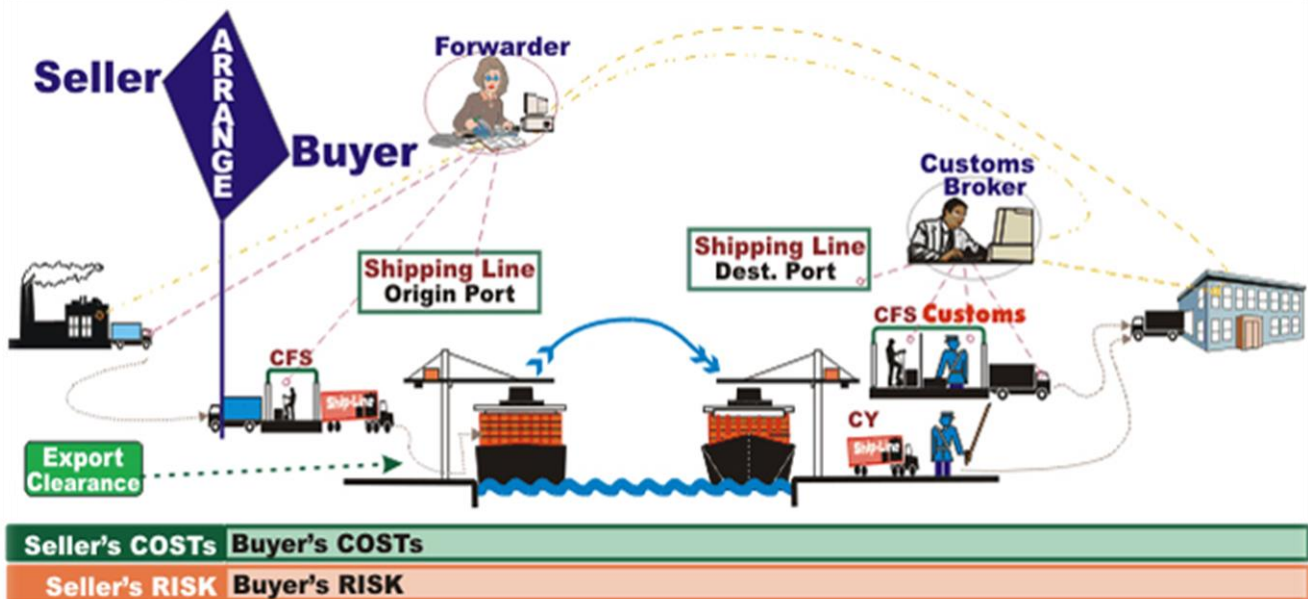
Theo điều kiện này, người bán phải:

- Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu.
- Giao hàng tại địa điểm và trong thời gian quy định cho người vận tải công cộng thứ nhất đã được người mua chỉ định.
- Cung cấp bằng chứng về việc giao hàng cho người vận tải (vận đơn, biên lai nhận hàng).

Người mua phải:

- Chỉ định kịp thời người vận tải.
- Kí hợp đồng vận tải và trả cước vận tải.
- Chịu rủi ro và tổn thất về hàng từ khi hàng được giao cho người vận tải đã được chỉ định.
- Làm thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu

FCA (Free Carrier, shown as Origin CFS)



©2002 CFMC, Inc. All rights reserved.

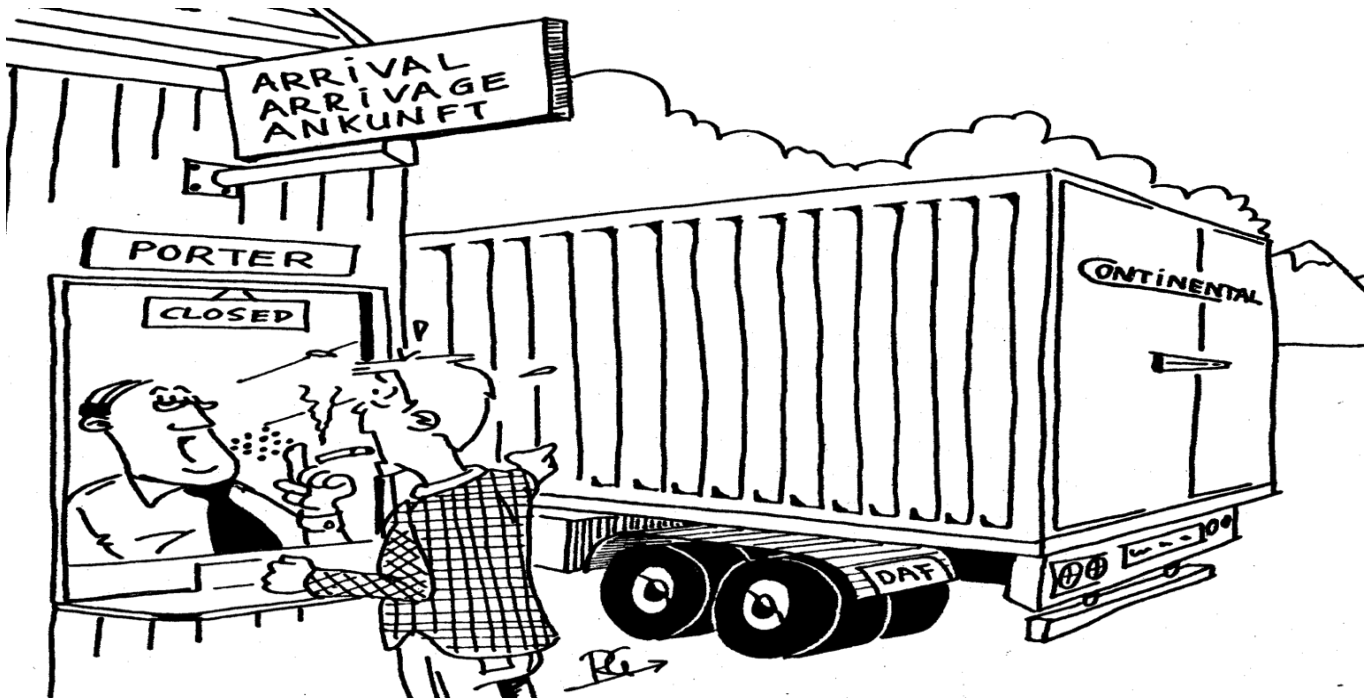
Nếu không có địa điểm giao hàng cụ thể nào được thỏa thuận ở nơi quy định và có một số địa điểm có thể giao hàng, người bán có thể chọn địa điểm tại nơi giao hàng phù hợp nhất với mục đích của mình.

Điều kiện này có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải, phù hợp với trường hợp hàng hóa được đóng trong container, thường được giao tại các bến bãi.

- CPT- Carriage paid to: Cước phí trả tới

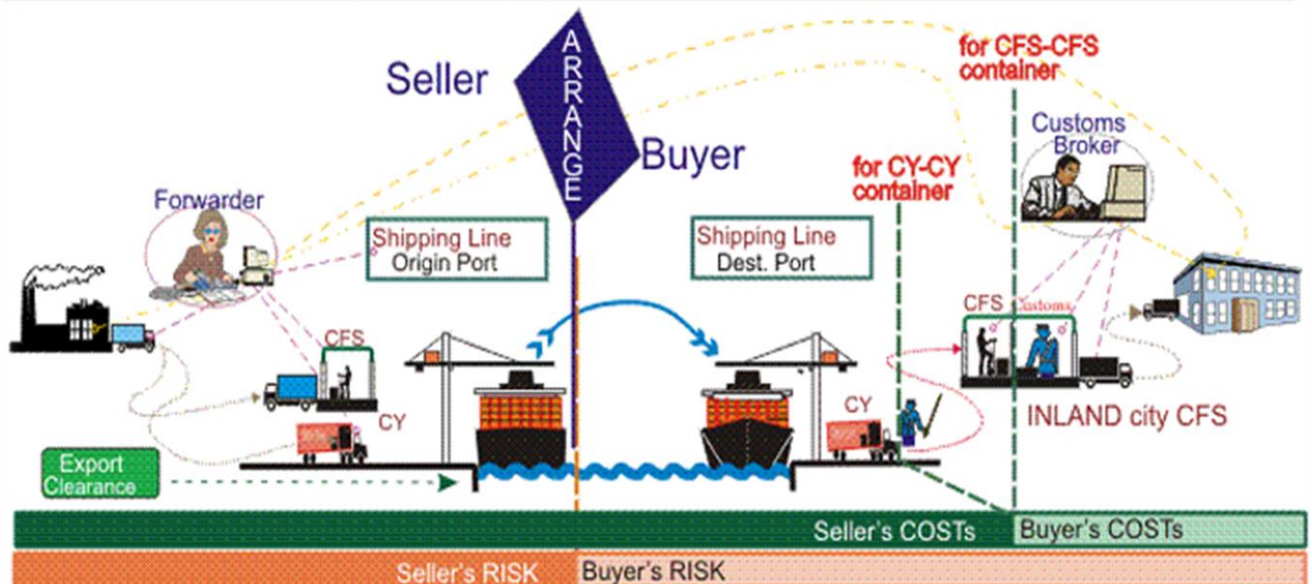
Cước phí trả tới có nghĩa là người bán giao hàng cho người chuyên chở hoặc một người khác do người bán chỉ định tại một nơi thỏa thuận (nếu điểm đó đã được các bên thỏa thuận) và người bán phải ký hợp đồng và trả các chi phí vận tải cần thiết để đưa hàng hóa tới địa điểm đến được chỉ định.

Điều kiện này có hai điểm tới hạn, vì rủi ro và chi phí được chuyển giao tại hai địa điểm khác nhau. Vì vậy, trong hợp đồng các bên nên quy định càng rõ càng tốt địa điểm giao hàng và nơi đến.



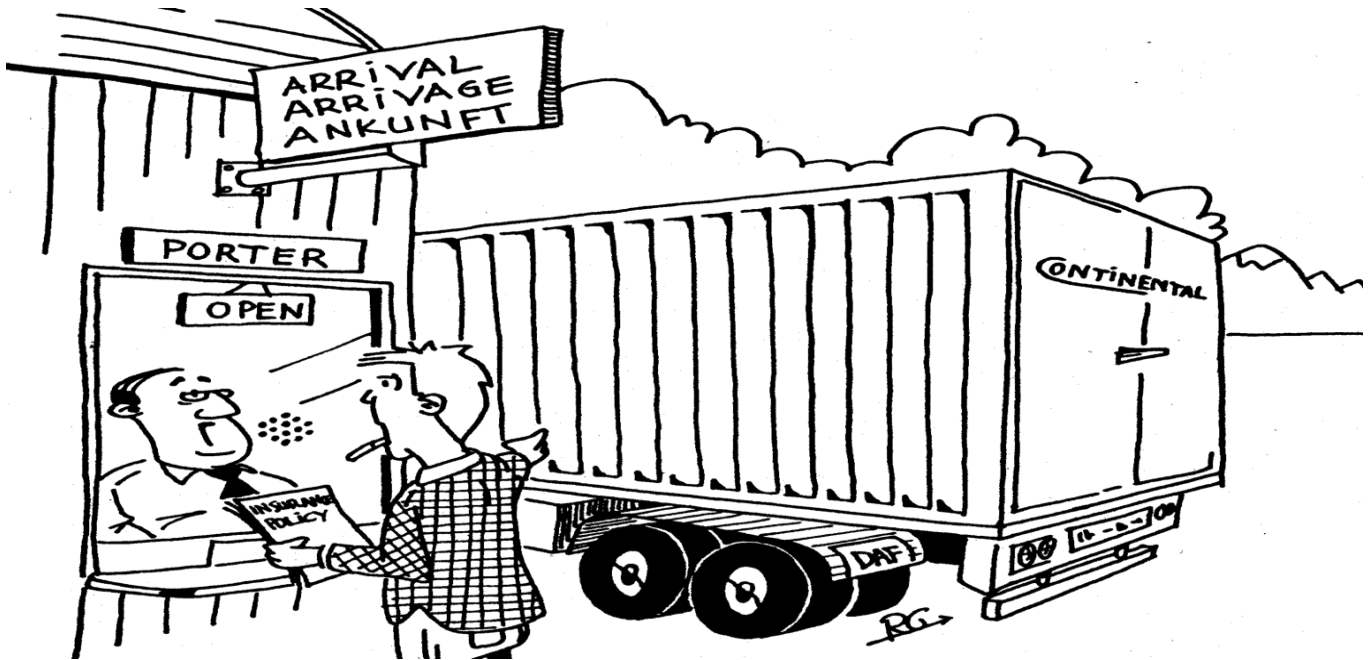
Điều kiện này có thể sử dụng được cho mọi phương thức vận tải và có thể sử dụng nhiều phương thức vận tải tham gia.

CPT (Carriage Paid to named point)



- **CIP – Carriage and Insurance paid to : Cước phí và bảo hiểm trả tới**

Cước phí và bảo hiểm trả tới có nghĩa là người bán giao hàng hóa cho người chuyên chở hoặc người khác do người bán chỉ định tại địa điểm đã thỏa thuận. Ngoài ra, người bán cũng phải trả chi phí vận tải cần thiết để đưa hàng hóa tới nơi đến quy định.



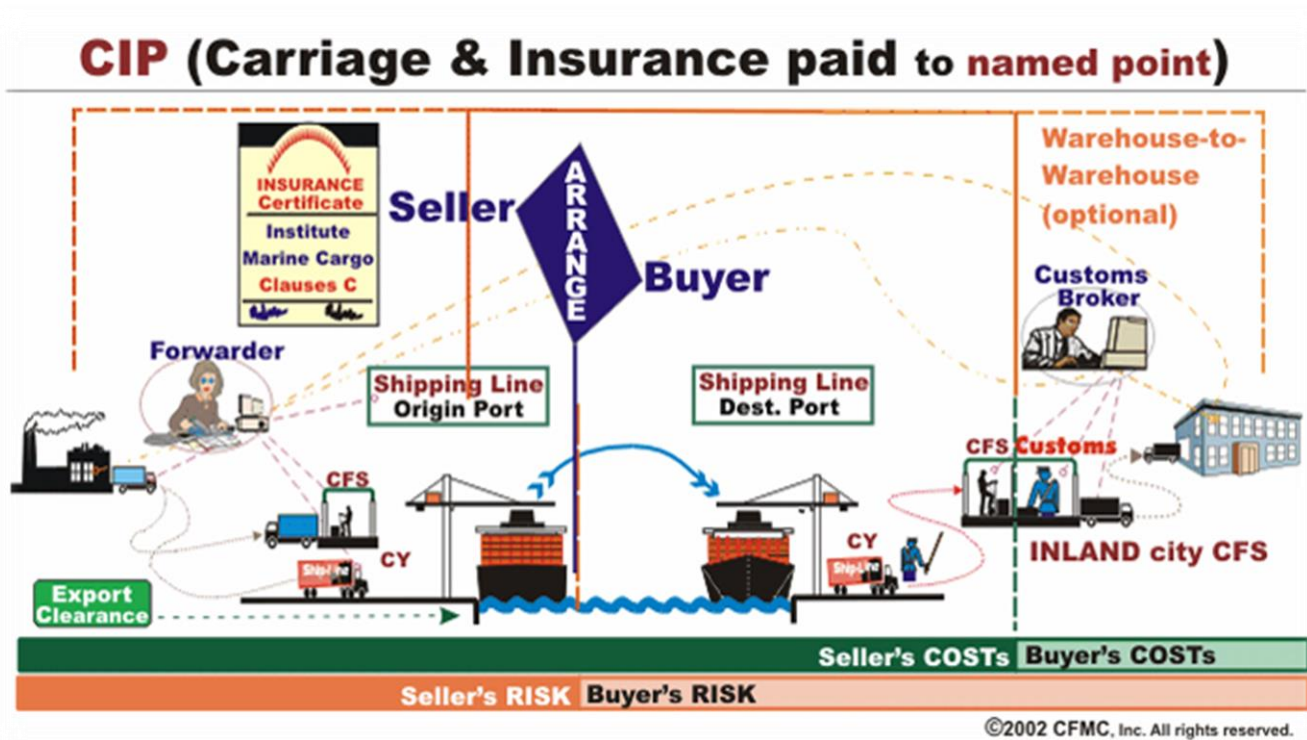
Bên bán phải:

- Kí hợp đồng chuyên chở và trả cước đến địa điểm đích quy định
- Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu
- Giao hàng cho người vận tải đầu tiên
- Kí hợp đồng bảo hiểm cho hàng và trả phí bảo hiểm
- Cung cấp cho người mua hoá đơn, chứng từ vận tải thường lệ và đơn bảo hiểm hoặc bằng chứng khác để thể hiện hàng đã được bảo hiểm

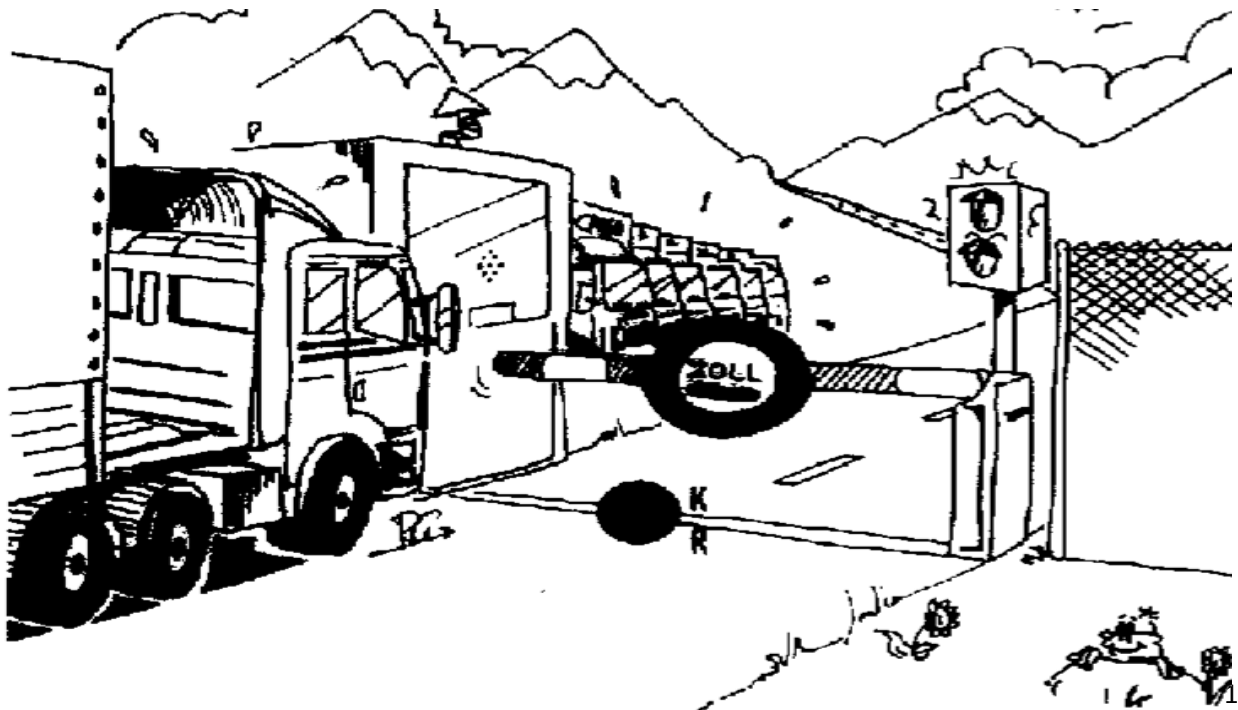
Bên mua phải:

- Nhận hàng khi hàng được giao cho người vận tải đầu tiên, khi hoá đơn, đơn bảo hiểm và chứng từ vận tải được giao cho mình
- Chịu rủi ro và tổn thất kể từ khi hàng được giao cho người vận tải đầu tiên

Trong điều kiện này, người bán có nghĩa vụ phải mua bảo hiểm cho hàng hóa tuy nhiên người bán chỉ phải mua bảo hiểm ở phạm vi tối thiểu, nếu người mua muốn người bán mua ở phạm vi lớn hơn thì phải thỏa thuận rõ với người bán trong hợp đồng hoặc người mua phải tự mua.



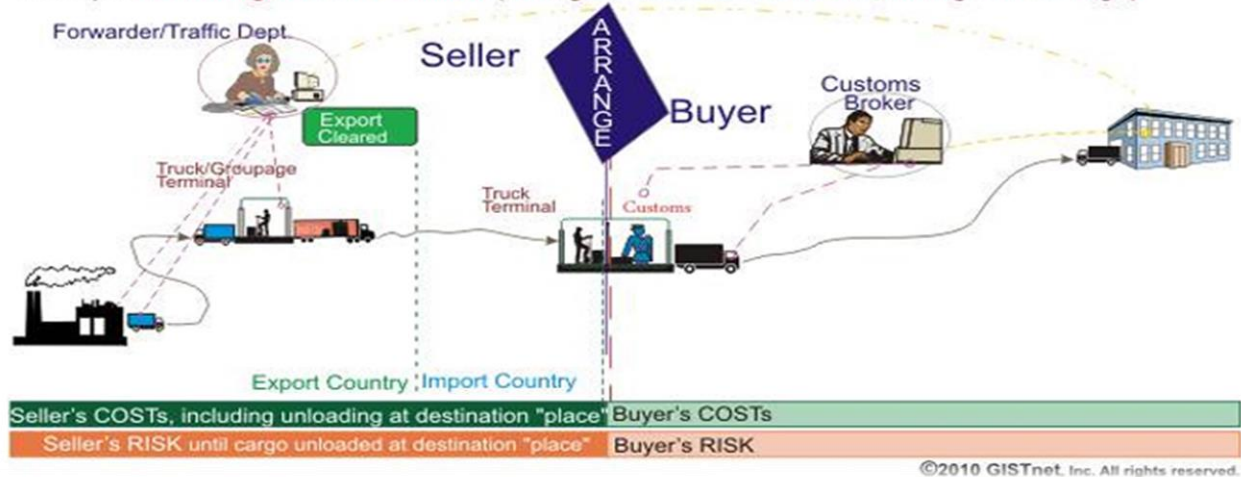
- **DAT**- Delivered at Terminal : Giao tại bến



Giao tại bến có nghĩa là người bán giao hàng khi hàng hóa sau khi đã dỡ khỏi phương tiện vận tải, được đặt dưới sự định đoạt của người mua tại một bến chỉ định, tại cảng hay tại nơi đến chỉ định. Bến bao gồm bất kỳ nơi nào như cầu cảng, kho, bãi container hoặc ga đường bộ, đường sắt hoặc hàng không. Người bán chịu mọi chi phí và rủi ro liên quan để đưa hàng hóa đến và dỡ hàng tại bến ở cảng hoặc nơi đến chỉ định.

DAT (Delivered at Terminal, unloaded, but not customs cleared)

Example: **Delivering Carrier's Terminal** (consignee must clear customs, arrange on-carriage)

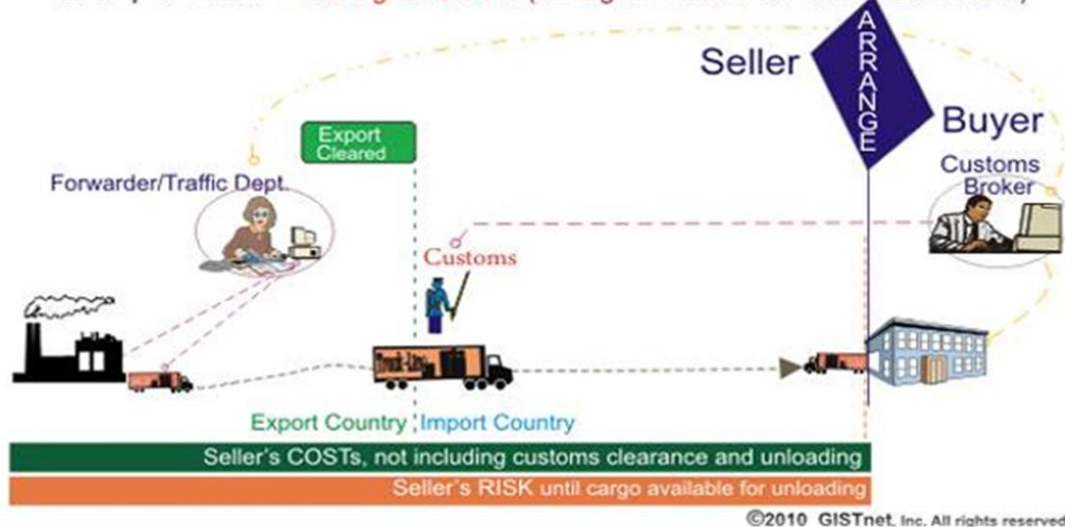


Điều kiện này yêu cầu người bán phải có nghĩa vụ thông quan xuất khẩu cho hàng hóa.

- DAP - Delivered at Place: Giao hàng tại nơi đến

DAP (Delivered at Place, not unloaded and not customs cleared)

Example: "Place" = **Consignee's Door** (consignee must clear customs & unload)



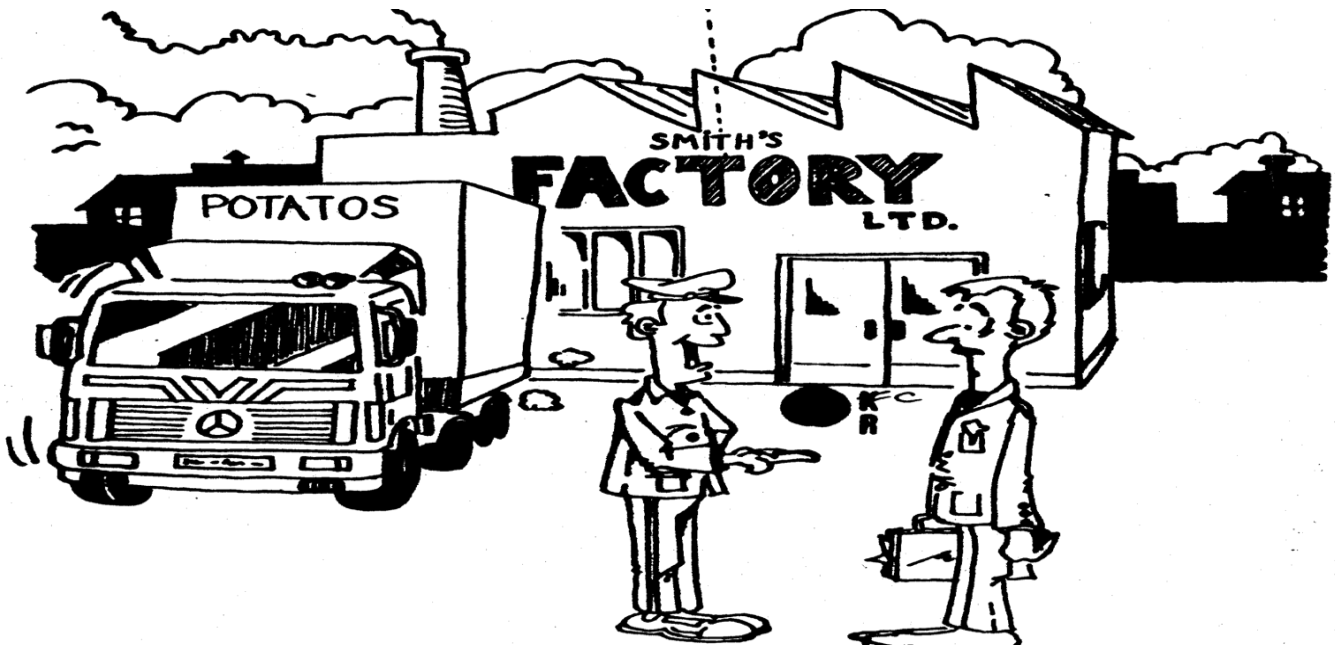
Giao hàng tại nơi đến có nghĩa là người bán giao hàng khi hàng hóa được đặt dưới quyền định đoạt của người mua trên phương tiện vận tải, sẵn sàng để dỡ tại nơi đến quy định.

Người bán có nghĩa vụ thông quan xuất khẩu, thuê phương tiện vận tải và chịu mọi cước phí trong quá trình vận tải.

Trong điều kiện này, các bên nên quy định càng rõ càng tốt địa điểm giao hàng tại nơi đến và người bán nên ký hợp đồng vận tải đến đúng địa điểm đó.

- **DDP – Delivered Duty Paid: Giao hàng đã thông quan nhập khẩu**

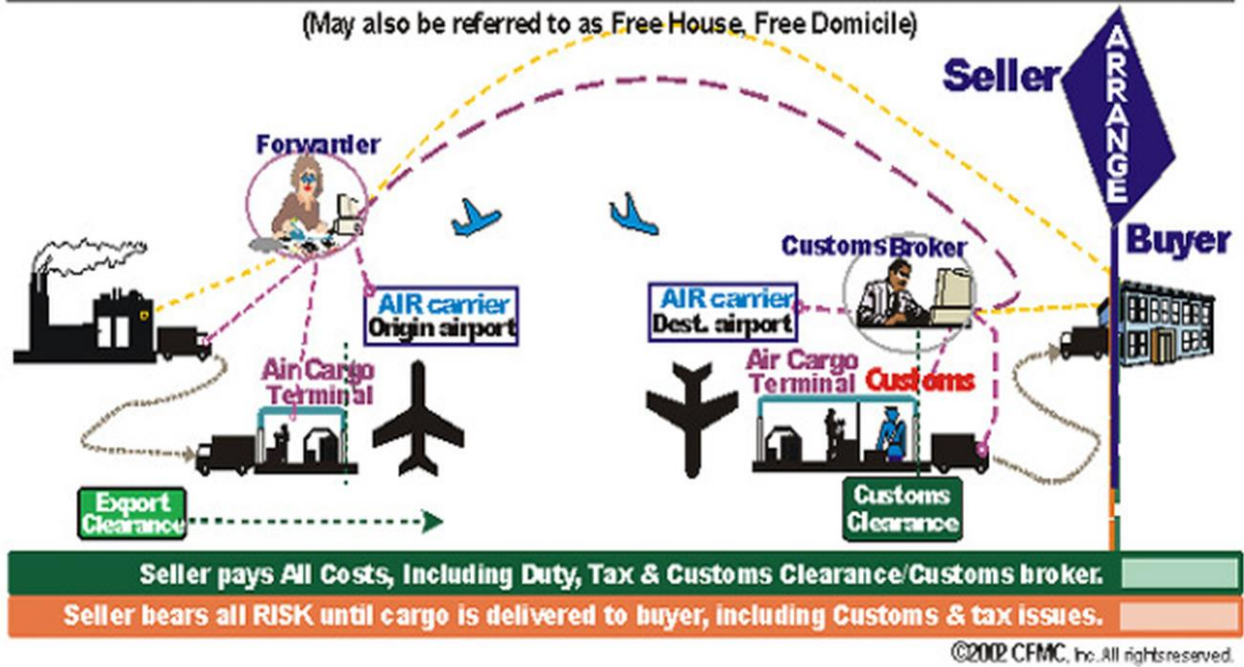
Giao hàng đã thông quan nhập khẩu nghĩa là người bán giao hàng khi hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của người mua, đã thông quan nhập khẩu, trên phương tiện vận tải chở đến và đã sẵn sàng để dỡ tại nơi đến quy định.



Điều kiện DDP thể hiện nghĩa vụ tối đa của người bán. Người bán không chỉ có nghĩa vụ thông quan xuất khẩu cho hàng hóa và còn có trách nhiệm thông quan nhập khẩu và trả các khoản thuế, phí và thực hiện các thủ tục cho thông quan xuất khẩu và thông quan nhập khẩu.

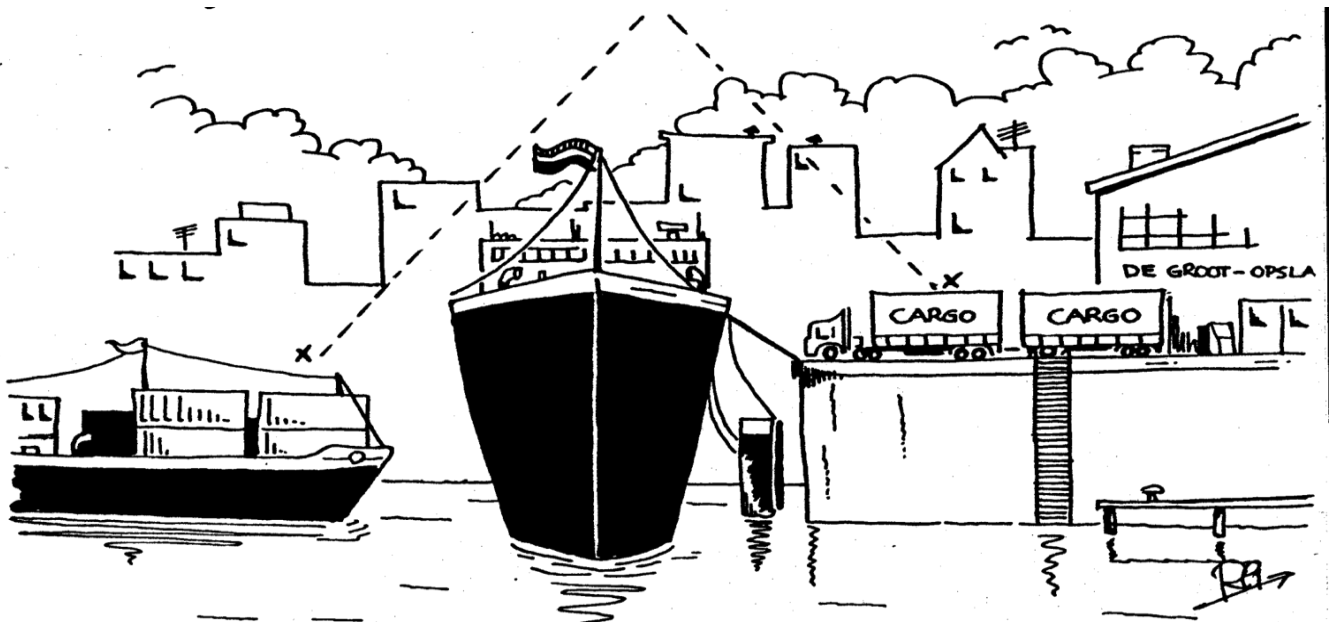
DDP (Delivered, Duty Paid, to *named point*)

(May also be referred to as Free House, Free Domicile)



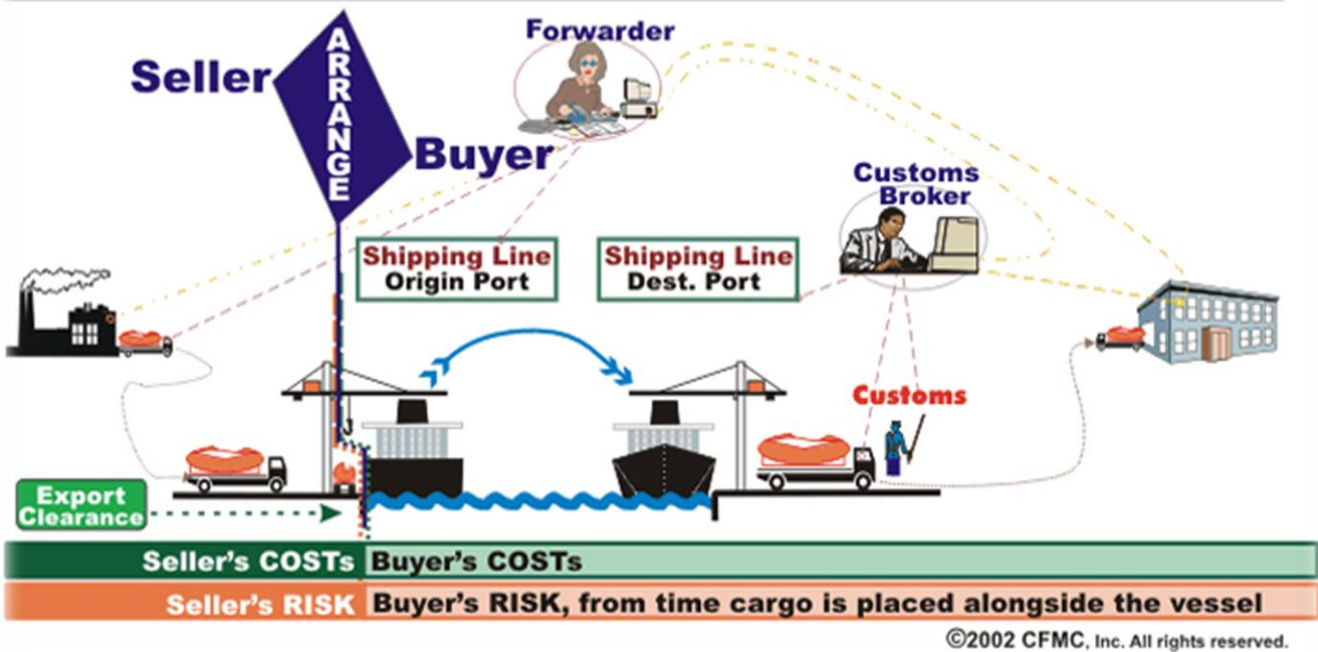
- FAS – Free alongside ship – Giao hàng dọc mạn tàu

Giao dọc mạn tàu nghĩa là người bán giao hàng khi hàng hóa được đặt dọc mạn con tàu do người mua chỉ định tại cảng giao hàng chỉ định. Rủi ro về mất mát hoặc hư hỏng



của hàng hóa di chuyển khi hàng hóa đang ở dọc mạn tàu, và người bán phải chịu mọi chi phí cho tới thời điểm này, bao gồm cả việc thông quan xuất khẩu.

FAS (Free Alongside Ship, origin port)

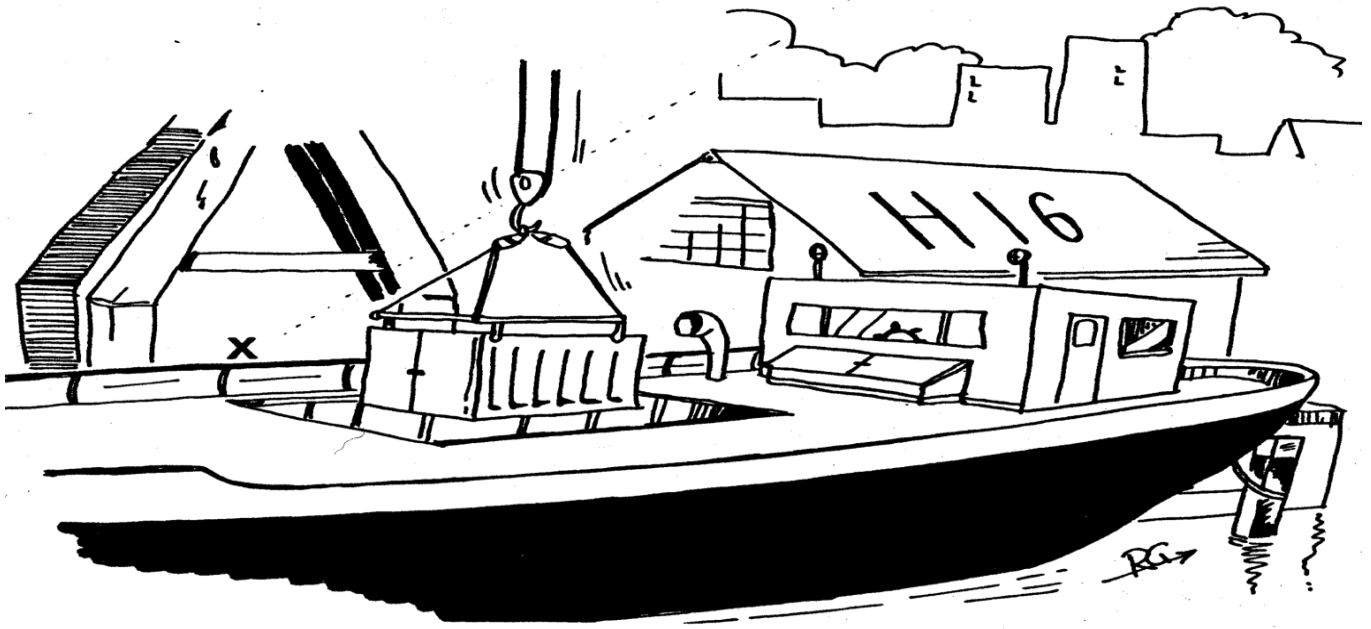


Các bên quy định càng rõ càng tốt địa điểm xếp hàng tại cảng giao hàng chỉ định, vì mọi chi phí và rủi ro về hàng hóa tới địa điểm đó do người bán chịu và các chi phí này và chi phí làm hàng có thể thay đổi tùy theo tập quán của từng cảng.

Điều kiện này chỉ áp dụng với vận tải biển hoặc vận tải thủy nội địa.

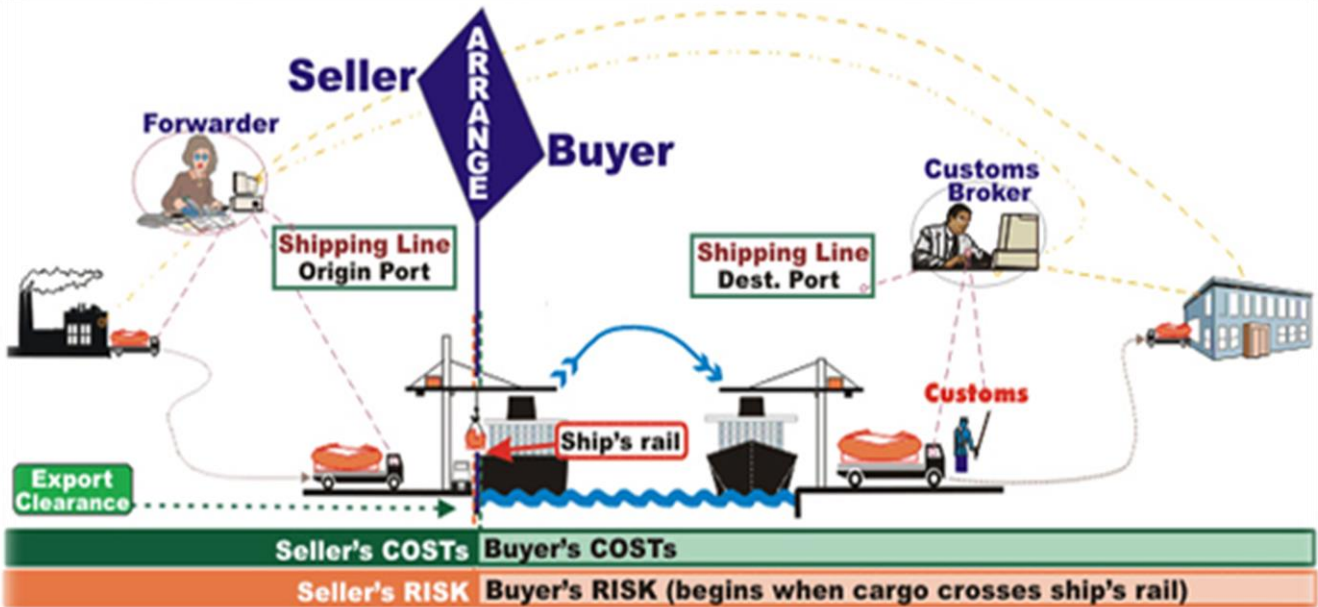
- **FOB** – Free On Board : Giao hàng trên tàu

Giao hàng trên tàu nghĩa là người bán giao hàng, đã thông quan xuất khẩu, lên con tàu do người mua chỉ định tại cảng xếp hàng chỉ định hoặc mua được hàng hóa hoặc mua được hàng hóa đã sẵn sàng giao như vậy. Rủi ro về mất mát và hư hỏng của hàng hóa được di chuyển từ người bán sang người mua sau khi hàng hóa được xếp lên tàu và từ thời điểm này trở đi, người mua chịu trách nhiệm hoàn toàn cho mọi tổn thất có thể xảy ra đối với hàng hóa.



Trong điều kiện này, người bán phải giao hàng lên tàu hoặc mua sẵn hàng hóa đã được giao như vậy. Trường hợp “mua sẵn” chỉ việc bán hàng nhiều lần trong quá trình vận chuyển rất phổ biến trong mua bán hàng nguyên liệu.

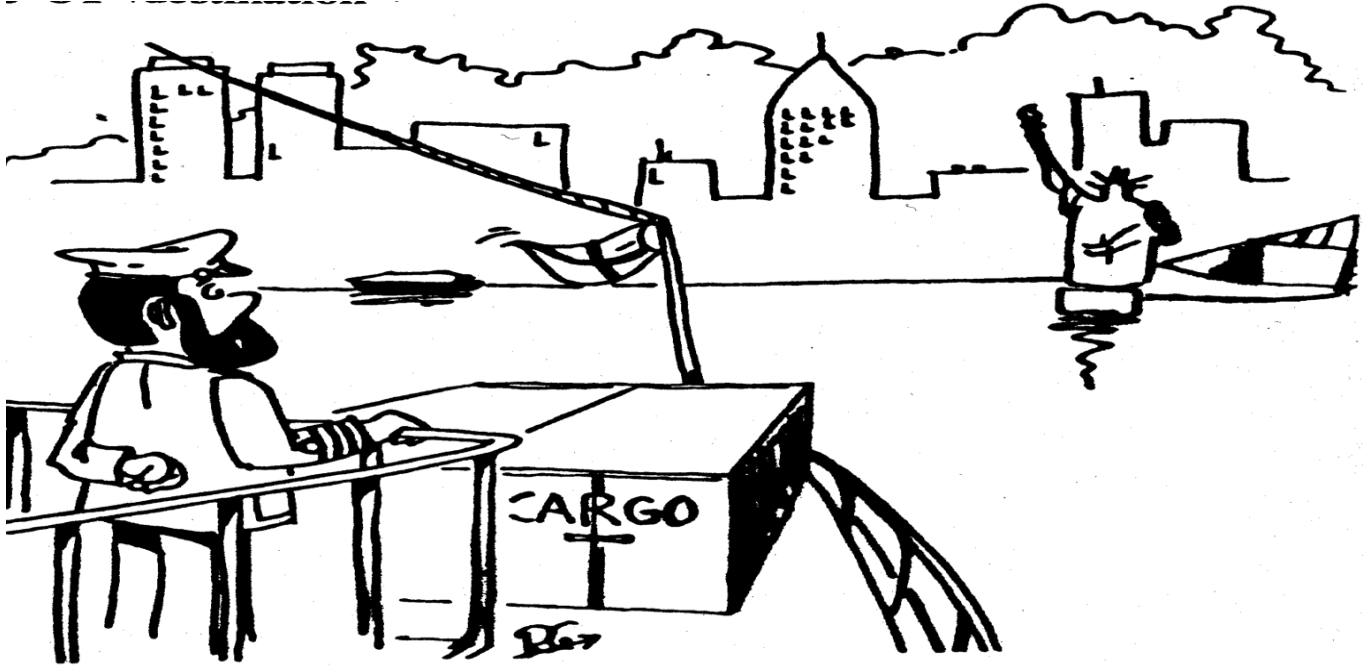
FOB (Free on Board *vessel*, origin port)



©2002 CFMC, Inc. All rights reserved.

- CFR – Cost and Freight : Tiền hàng và cước phí

Tiền hàng và cước phí có nghĩa là người bán phải giao hàng, đã thông quan xuất khẩu, lên tàu hoặc mua hàng để giao như vậy. Người bán phải ký hợp đồng và trả các chi phí và cước phí cần thiết để đưa hàng hóa đến cảng đến quy định.



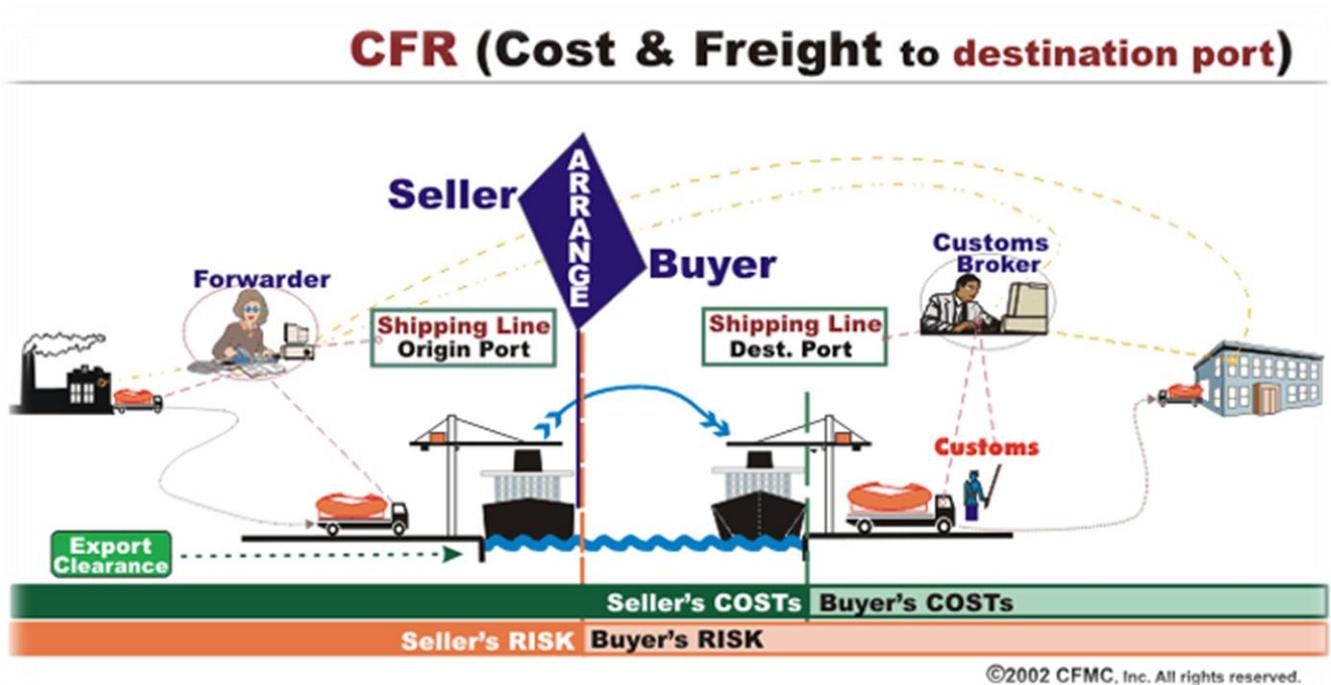
Theo điều kiện này, người bán phải:

- Kí kết hợp đồng chuyên chở đường biển và trả cước để chuyển hàng đến cảng đích
- Lấy giấy phép xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu
- Giao hàng lên tàu
- Cung cấp cho bên mua hoá đơn và vận đơn đường biển hoàn hảo
- Trả tiền chi phí bốc hàng lên tàu
- Trả tiền chi phí dỡ hàng nếu chi phí này được tính vào cước.

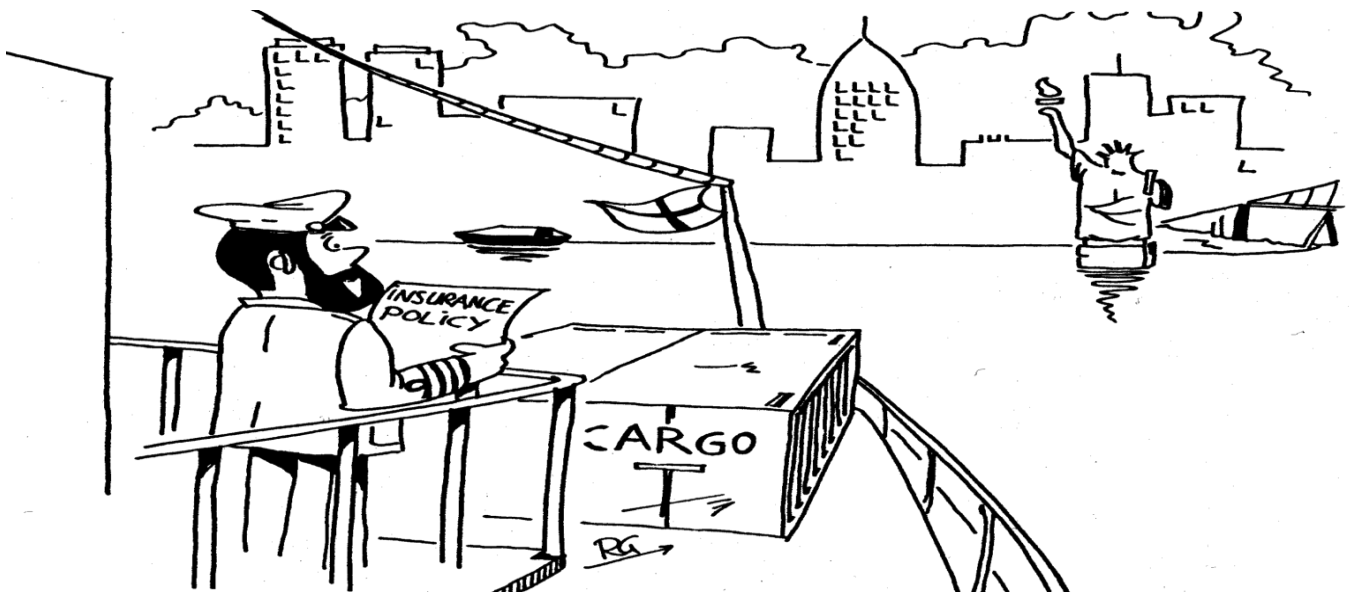
Người mua phải:

- Nhận hàng khi hoá đơn và vận đơn được giao cho mình
- Trả tiền chi phí dỡ nếu chi phí chưa nằm trong cước
- Chịu mọi rủi ro và tổn thất về hàng kể từ khi hàng qua hãn lan can tàu ở cảng bốc.

Điều kiện này có hai điểm tới hạn khác nhau. Địa điểm chuyển giao rủi ro từ người bán sang người mua là tại cảng xếp hàng trong khi chi phí lại được phân chia tại cảng đến theo quy định. Chính vì vậy, trong hợp đồng, các bên nên quy định càng rõ càng tốt địa điểm gửi hàng cũng như địa điểm dỡ hàng.



- **CIF** – Cost, Insurance and Freight : Tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí



Tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí có nghĩa là người bán phải giao hàng hóa đã thông quan xuất khẩu lên tàu hoặc mua hàng được giao như vậy. Người bán phải có trách nhiệm ký hợp đồng vận tải và trả các chi phí cần thiết để đưa hàng hóa đến nơi đến quy định.

3.1 Incoterms 2000

Kết cấu theo nhóm:

Nhóm E: Gồm 1 điều kiện EXW

Nhóm F: Gồm 3 điều kiện FCA, FAS và FOB

Nhóm C: Gồm 4 điều kiện CFR, CIF, CPT, CIP

Nhóm D: Gồm 5 điều kiện DAF, DES, DEQ, DDU và DDP

Kết cấu theo loại hình phương thức vận tải được sử dụng

_ Các điều kiện FAS, FOB, CFR, CIF, DES và DEQ chỉ áp dụng đối với vận tải đường biển và đường thủy nội địa.

_ Các điều kiện còn lại áp dụng cho mọi phương thức vận tải kể cả vận tải đa phương thức

	BÊN BÁN		BÊN MUA
A1	Cung cấp hàng theo HĐ	B1	Trả tiền hàng
A2	Giấy phép và các thủ tục	B2	Giấy phép và các thủ tục
A3	Các HĐ vận tải và bảo hiểm	B3	Các HĐ vận tải và bảo hiểm
A4	Giao hàng	B4	Nhận hàng
A5	Di chuyển rủi ro	B5	Di chuyển rủi ro
A6	Phân chia chi phí	B6	Phân chia chi phí
A7	Thông báo cho người mua	B7	Thông báo cho người bán
A8	Bảng chứng về việc giao hàng	B8	Bảng chứng về việc Giao hàng
A9	Kiểm tra – bao bì – Ký mã hiệu	B9	Kiểm tra hàng hóa
A10	Các nghĩa vụ khác	B10	Các nghĩa vụ khác

- 14 điều kiện chia thành 4 nhóm, mỗi điều kiện được viết tắt bằng 3 chữ cái tiếng Anh, sau đó là tên địa điểm giao nhận hàng.
- Trong mỗi điều kiện quy định về 10 nghĩa vụ mang tính đối ứng giữa người bán và người mua.

Nhóm E	1 EXW Exworks	Nơi sản xuất	Giao hàng tại nhà máy
Nhóm F Cước phí chặng chính chưa trả	2 FCA Free Carrier 3 FAS Free Along Ship 4 FOB Free On Board	Cảng đi Port of Shipment	Giao cho người vận tải Giao dọc mạn tàu Giao hàng lên tàu
Nhóm C Cước phí chặng chính đã trả	5 CFR Costs and Freight 6 CIF Costs, Insurances & Frieights 7 CPT Carriage Paid To 8 CIP Carriage & Insurances Paid To	Cảng đến Port of Destination Địa điểm đích Place of destination	Tiền hàng và cước phí Tiền hàng bảo hiểm và cước phí Cước phí trả tới đích Cước phí và bảo hiểm trả tới đích
Nhóm D Giao hàng đến địa điểm quy định	9 DAF Delivered at Frontier 10 DES Delivered Exship 11 DEQ Delivered Exquay 12 DDU Delivered Duties Unpaid 13 DDP Delivered Duties Paid	Địa điểm tại Biên Giới (Place at the Frontier) Cảng đích (Place of Destination) Địa điểm đích (Place of Destination)	Giao hàng tại biên giới Giao hàng trên tàu Giao hàng tại cầu cảng Giao hàng tại đích chưa thuế Giao hàng tại đích đã nộp thuế

3.2 Sự khác biệt giữa Incoterms 2000 và 2010

STT	Tiêu chí so sánh	Incoterms 2000	Incoterms 2010
1	Số các điều kiện thương mại	13 điều kiện EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, FOB, FAS, CFR, CIF, DAF, DES, DEQ, DDU	11 điều kiện EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, jFOB, FAS, CFR, CIF, DAT, DAP

2	Số nhóm được phân	4 nhóm: - Nhóm E: EXW - Nhóm F: FCA, FOB, FAS - Nhóm C: CIP, CFR - Nhóm D: DAF, DES, DEQ, DDU	2 nhóm: - Các điều kiện áp dụng cho mọi phương thức vận tải: EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP - Các điều kiện áp dụng cho vận tải biển và đường thủy nội địa: FOB, FAS, CIF, CFR
3	Cách thức phân nhóm	Theo chi phí giao nhận vận tải và địa điểm chuyển rủi ro	Theo hình thức vận tải: đường thủy và các loại phương tiện vận tải
4	Khuyến cáo nơi áp dụng Incoterms	Thương mại quốc tế	Thương mại quốc tế và nội địa
5	Hướng dẫn sử dụng trước mỗi điều khoản	Không có	Có
6	Trao đổi thông tin bằng điện tử	Không thật rõ	Có qui định A1/B1
7	Bảo hiểm	Qui định chung chung ở mục A10/B10	Qui định rõ ở mục A3/B3
8	Thủ tục an ninh và các thông tin cần thiết để làm thủ tục	Qui định không rõ ràng	Có qui định A2/B2; A10/B10
9	Phí xếp dỡ tại bến bãi (điều kiện CPT, CIP, CFR, CIF, DAT và DDP)	Người mua có thể trả chi phí hai lần: một là trong tổng giá mua và một là cho	Phân chia rõ ràng chi phí ở qui định A6/B6

		người chuyên chở hay người điều hành bến bãi	
10	Nơi chuyển rủi ro của điều kiện FOB, CFR, CIF	Lan can tàu	Hàng xếp xong trên tàu
11	Bán hàng theo chuỗi	Không có cụm từ “mua hàng đã gửi”	Thêm nghĩa vụ “mua hàng đã gửi”

3.3 Những thay đổi của Incoterms 2010

1. Về mặt kết cấu

Kể từ khi xuất bản lần đầu tiên vào năm 1936, trải qua 7 lần sửa đổi và bổ sung, Incoterms ngày càng khẳng định tính thiết thực của mình trong thương mại quốc tế. Trong mỗi phiên bản Incoterms được phát hành, ICC lại có những thay đổi nhất định về mặt cấu trúc và nội dung nhằm đảm bảo cập nhật nhất những quy tắc mới, những tập quán mới đang được áp dụng thông dụng trong thương mại. Trong ấn bản thứ 8 này, Incoterms cũng có khá nhiều thay đổi quan trọng về mặt kết cấu.

1.1 Incoterms 2010 bao gồm 11 điều kiện thương mại

Số điều kiện trong Incoterms 2010 đã giảm từ 13 xuống còn 11. Có được điều này là nhờ việc thay thế bốn điều kiện cũ trong Incoterms 2000 là DAF, DES, DEQ, DDU bằng hai điều kiện mới có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải là DAT- Giao hàng tại bến và DAP- Giao hàng tại nơi đến.

1.2 Các điều kiện thương mại trong Incoterms 2010 chia thành hai nhóm riêng biệt

Nếu như trong các ấn bản trước đây của ICC như Incoterms 1990 hay Incoterms 2000, các điều kiện thương mại được chia thành bốn nhóm chính là nhóm E bao gồm điều kiện EXW; nhóm F bao gồm các điều kiện FCA, FAS, FOB; nhóm C bao gồm các điều kiện CFR, CIF, CPT, CIP và nhóm D gồm các điều kiện DAF, DES, DEQ, DDU và DDP thì Incoterms 2010 lại được chia thành hai nhóm riêng biệt:

- *Nhóm các điều kiện dùng cho một hay nhiều phương thức vận tải.*

Nhóm thứ nhất này bao gồm bảy điều kiện có thể sử dụng mà không phụ thuộc vào phương thức vận tải lựa chọn và cũng không phụ thuộc vào việc sử dụng một hay nhiều phương thức vận tải. Nhóm này bao gồm các điều kiện EXW (Giao tại xưởng), FCA (Giao cho người chuyên chở), CPT (Cước phí trả tới), CIP (Cước phí và bảo hiểm), DAT (Giao tại bến), DAP (Giao tại nơi đến), DDP (Giao hàng đã nộp thuế). Các điều kiện này có thể được sử dụng khi hoàn toàn không có phương thức vận tải biển. Tuy vậy, các điều kiện này vẫn có thể được sử dụng khi một phần chặng đường được tiến hành bằng tàu

biển. Các điều kiện của nhóm này đều có chung một đặc điểm là tên địa điểm đi kèm với các điều kiện này cũng chính là tên điểm giới hạn trách nhiệm chuyên chở của người bán và cũng tại đó được xác định là nơi giao hàng từ người bán sang người mua, ngoại trừ hai điều kiện CPT và CIP thì điểm giới hạn trách nhiệm gắn liền với tên điều kiện và địa điểm giao hàng là hai địa điểm riêng biệt tách rời nhau.

- *Nhóm các điều kiện áp dụng cho vận tải đường biển và đường thủy nội địa:*

Trong nhóm thứ hai này, địa điểm giao hàng, dỡ hàng và nơi hàng hóa được chở tới người mua đều là cảng biển, vì vậy chúng được xếp vào nhóm các điều kiện đường biển và đường thủy nội địa. Nhóm này bao gồm các điều kiện FAS (Giao dọc mạn tàu), FOB (Giao lên tàu), CFR (Tiền hàng và cước phí), CIF (Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí). Ở ba điều kiện FOB, CFR, CIF, tất cả các cách đề cập đến lan can tàu như một điểm giao hàng bị loại bỏ. Thay vào đó, hàng hóa được xem như đã được giao khi chúng đã được xếp lên tàu. Điều này phản ánh sát hơn với thực tiễn thương mại hiện đại ngày nay, xóa đi một quan niệm lỗi thời về việc rủi ro được chuyển giao qua một ranh giới tưởng tượng.

Việc chia thành hai nhóm thay vì bốn nhóm như trước đây là một thay đổi lớn về mặt kết cấu của Incoterms 2010. Nếu như trước đây, việc chia các điều kiện theo nhóm với các chữ cái đầu tiên của điều kiện chỉ mang lại lợi ích giúp người sử dụng có thể dễ nhớ tên thì hiện nay, với việc chia thành hai nhóm theo phương thức sử dụng, các doanh nghiệp có thể dễ dàng áp dụng các điều kiện của Incoterms trong hợp đồng mua bán hàng hóa một cách chính xác nhất.

1.3 Các điều kiện được giải thích rõ ràng hơn.

Trong mỗi điều kiện của Incoterms 2010 đều được viết và giải thích rất rõ ràng. Trước mỗi điều kiện luôn có phần hướng dẫn sử dụng ngắn gọn, dễ hiểu, khiến cho người đọc có thể dễ dàng hiểu một cách cơ bản được nội dung của mỗi điều kiện. Các lưu ý hướng dẫn không phải là một phần của các quy tắc trong Incoterms 2010, mà chỉ nhằm mục đích giúp cho người sử dụng hiểu rõ hơn về các quy tắc này.

Ví dụ, lưu ý hướng dẫn sử dụng của các điều khoản CPT và CIP của Incoterms 2010 nhấn mạnh rằng theo những điều khoản này, người bán được coi là hoàn thành nghĩa vụ giao hàng của mình khi anh ta giao hàng cho người vận tải chứ không phải là giao hàng tại đích đến chỉ định. Những quy tắc này có hai điểm mấu chốt bởi rủi ro và chi phí được chuyển giao ở hai địa điểm khác nhau. Rủi ro đối với hàng hóa được chuyển từ người bán sang người mua khi hàng hóa được chuyển cho người vận tải đầu tiên, tuy nhiên người bán còn phải chịu trách nhiệm thuê hay mua hợp đồng vận tải hàng hóa đến điểm đích xác định. Tương tự như vậy trong các điều khoản CFR và CIF Incoterms 2010, điểm chuyển giao rủi ro và chi phí cũng là hai địa điểm khác nhau.

Ngoài ra, trong mỗi điều kiện thương mại của Incoterms 2010, nghĩa vụ của người bán và người mua được sắp xếp một cách tương xứng với nhau lần lượt từ A1 đến A10 và từ B1 đến B10. Các nghĩa vụ này được sửa đổi đến mức rõ ràng nhất, tạo điều kiện thuận lợi cho việc dịch thuật cũng như tra cứu của người đọc. Sự sửa đổi này đã giúp cho Incoterms 2010 gần gũi hơn với người sử dụng.

2. Về mặt nội dung:

Nội dung luôn phần quan trọng nhất trong Incoterms. Việc xem xét để thay đổi nội dung của Incoterms nói chung và các điều kiện thương mại nói riêng sao cho bám sát được thực tiễn và gần gũi với người sử dụng là một công việc khó khăn, đòi hỏi sự nghiên cứu, tìm tòi trong nhiều năm của các chuyên gia. Trong Incoterms 2010, chúng ta có thể nhận thấy nhiều thay đổi lớn nhỏ về mặt nội dung. Incoterms 2010 quy định trách nhiệm của người mua và người bán trong việc giao hàng theo hợp đồng bán hàng cụ thể và rõ ràng hơn các phiên bản trước đây. Incoterms 2010 cũng sẽ đưa vào áp dụng các thông lệ mới nhất trong thương mại, cập nhật và tổng hợp một số quy tắc cũ.

2.1 Hai điều kiện thương mại mới

Sự thay đổi lớn nhất trong Incoterms 2010 là sự xuất hiện của hai điều kiện mới DAT- Giao hàng tại bến và DAP- Giao hàng tại nơi đến. Hai điều kiện này đã thay thế cho bốn điều kiện cũ trong Incoterms 2000 là DAF, DES, DEQ, DDU.

Sự thay đổi lớn nhất trong Incoterms 2010 là sự xuất hiện của hai điều kiện mới DAT- Giao hàng tại bến và DAP- Giao hàng tại nơi đến. Hai điều kiện này đã thay thế cho bốn điều kiện cũ trong Incoterms 2000 là DAF, DES, DEQ, DDU. Xu hướng container hóa và giao hàng từ điểm này đến điểm khác ngày càng nhiều dường như đã khiến cho ICC phải có những sửa đổi quan trọng và đưa ra hai điều khoản mới về “đã giao hàng”, đó là:

- **Delivered At Place (DAP) được sử dụng thay cho DAF, DES, DDU**
- **Delivered At Terminal (DAT) được sử dụng thay cho DEQ**

Những điều khoản này có thể được sử dụng với bất kỳ phương thức vận tải nào. Một lý do có ít điều khoản hơn đơn giản là các bên thường chọn nhầm điều khoản hoặc lẫn lộn các điều khoản, dẫn đến hợp đồng có nội dung mâu thuẫn hoặc không rõ ràng.

Điều khoản DAF của Incoterms 2000 không còn đáp ứng nhu cầu thương mại và thực tế còn gây ra vấn đề khi người mua không thể kiểm tra hàng hóa trước khi hàng đến điểm đích, mà thường điểm đích lại nằm xa hơn điểm giao hàng (tức là biên giới).

Đối với cả hai điều khoản mới DAP và DAT việc giao hàng diễn ra tại điểm đích đến đã xác định.

Quy tắc mới DAP trong Incoterms 2010 (Delivery At Place) bao gồm tất cả các trường hợp người bán giao hàng cho người mua trên phương tiện vận tải đến mà chưa dỡ hàng xuống, là những trường hợp trước đó được quy định bởi các điều khoản DAF, DES cũng như tất cả các trường hợp giao hàng tại cơ sở của người mua hay điểm đích nào khác tại nước của người mua mà trước đó được quy định bởi điều khoản DDU.

Đối với các điều khoản DAP, “phương tiện vận tải đến” cũng có thể là một con tàu, và “điểm đích xác định” có thể là cảng biển hay cảng dỡ.

Với quy tắc mới DAT của Incoterms 2010 (Delivery At Terminal), việc giao hàng được diễn ra khi hàng hóa được giao vào quyền định đoạt của người mua tại ga/trạm xác

định, tại cảng hoặc tại điểm đích – chưa được dỡ khỏi phương tiện vận tải đến. Điều khoản DAT của Incoterms 2010 thay thế cho điều khoản DEQ trước đó của Incoterms 2000 (Delivered Ex Quay) vốn chỉ phù hợp cho hàng nguyên liệu.

Incoterms 2000 đã không có giải pháp thỏa đáng cho điều khoản “D” đối với trường hợp hàng hóa được giao mà chưa dỡ xuống khỏi phương tiện vận tải đến tại trạm/ ga. Điều khoản mới DAT của Incoterms 2010 đã giải quyết được vấn đề này và bao gồm tất cả các trường hợp trước đó được quy định bởi điều khoản DEQ. “Trạm xác định” trong điều khoản DAT có thể là cầu cảng tại cảng dỡ hoặc trạm container tại cảng dỡ.

2.2 Các điều kiện dùng cho thương mại quốc tế và nội địa

Các điều kiện trong Incoterms 2010 được áp dụng cho cả mua bán hàng hóa quốc tế cũng như mua bán hàng hóa trong nội bộ khối hoặc trong phạm vi một quốc gia.

Theo truyền thống, các điều kiện thương mại Incoterms thường được sử dụng trong các hợp đồng mua bán quốc tế, khi có sự di chuyển hàng hóa qua biên giới quốc gia. Ngày nay, trong những năm đầu của thế kỷ XXI, tại nhiều nơi trên thế giới, nhiều khu vực tự do hình thành, sự xuất hiện và phát triển của các khối liên minh thương mại, như Liên minh Châu Âu EU đã khiến cho định nghĩa biên giới quốc gia không còn ý nghĩa trong các hợp đồng mua bán hàng hóa giữa các thương nhân các nước với nhau. Ngoài ra, trong thực tiễn thương mại ngày nay, các thương nhân có xu hướng sử dụng Incoterms trong cả các hợp đồng mua bán hàng hóa trong nội địa quốc gia. Đặc biệt ở Mỹ, trong thương mại nội địa, các thương nhân thường thích sử dụng các điều kiện Incoterms hơn là các điều kiện giao hàng trong Bộ luật Thương mại thống nhất. Chính vì vậy, các điều kiện thương mại cũng phải được sửa đổi và điều chỉnh để phù hợp với các điều kiện mới của thực tiễn. Trong Incoterms 2010, các chuyên gia cũng đã lưu ý đến điều này, nên trong trách nhiệm của người bán và người mua liên quan đến thủ tục xuất nhập khẩu cho hàng hóa đã đưa thêm điều “nếu có”, tức là các nghĩa vụ thông quan xuất nhập khẩu chỉ tồn tại khi có áp dụng. Còn nếu “không có” thì không ảnh hưởng đến trách nhiệm của mỗi bên. Vì vậy, Phòng thương mại quốc tế đã khuyến cáo là, với những điều kiện thương mại quốc tế của

Incoterms 2010, có thể vận dụng trong mua bán hàng hóa trong phạm vi một khối hay phạm vi một quốc gia.

2.3 Thay đổi thuật ngữ “lan can tàu” bằng thuật ngữ “ở trên tàu”

Nếu như trong Incoterms 2000, trong phương thức giao hàng bằng điều kiện FOB, CIF, CFR, người bán chỉ chịu trách nhiệm tới “lan can tàu” (ship rail) thì ở Incoterms 2010, thuật ngữ này được thay thế bằng “ở trên tàu” (on board the vessel), tức là điểm di chuyển rủi ro về tổn thất và mất mát hàng hóa chuyển từ người mua là khi hàng được xếp lên tàu chứ không phải là lan can tàu như trước kia. Theo đó, người bán sẽ chuyển giao rủi ro của lô hàng mình bán thực sự cho người mua khi hàng hóa đã thực sự “ở trên tàu” chứ không phải là “lan can tàu” như trước kia. Thuật ngữ ra đời nhằm nhấn mạnh việc phân chia rủi ro từ người bán sang người mua một cách rõ ràng hơn so với Incoterms 2000. Trong hợp đồng thương mại quốc tế, điểm chuyển giao trách nhiệm có ý nghĩa rất quan trọng đối với các bên, vì từ thời điểm này, nghĩa vụ thực hiện hợp đồng và việc chịu trách nhiệm cho những rủi ro liên quan đến hàng hóa được chuyển giao từ người bán sang người mua. Việc lấy một đường ranh giới trừu tượng và không chính xác là “lan can tàu” đã gây khó khăn không nhỏ cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong việc xác định điểm chuyển giao trách nhiệm. Trong thực tế, để giảm bớt được khó khăn, việc giao hàng tại cảng thường diễn ra khác với quy định. Xuất phát từ thực tế đó, dựa vào mục tiêu xây dựng và hiện chỉnh các điều kiện giao hàng trong Incoterms 2010 là phải mang tính thực tế và chính xác, nên trong ba điều kiện chỉ áp dụng cho các phương thức vận tải đường biển và đường thủy nội địa là FOB, CFR, CIF, giao hàng qua lan can tàu đã được thay thế bằng giao hàng lên tàu để phù hợp hơn với thực tiễn.

2.4 Người bán phải chịu các chi phí liên quan đến việc dỡ hàng tại cảng đến quy định:

Thực ra đây không phải là vấn đề mới nhưng nhóm soạn thảo các điều kiện thương mại quốc tế Incoterms 2010 đã căn cứ vào thực tiễn hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và trong nước để lưu ý vấn đề này khi giải thích các điều kiện của Incoterms mới.

Trong Incoterms 2010, theo các điều kiện CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP và DDU người bán phải tổ chức việc vận chuyển hàng hóa tới nơi theo thỏa thuận, tức là các chi phí khi nhận hàng tại cảng đến như lệnh nhận hàng (Deliver Order), phí vận đơn đường biển (Bill of lading) và nhất là phí nâng hạ container (Terminal Handling Charges) đều do người bán chịu. Trên thực tế, dù người bán là người chịu cước phí và các chi phí liên quan, nhưng thực chất người mua mới là người chịu các chi phí này, vì thông thường chi phí này đã được tính trong tổng giá bán. Đôi khi, khi hàng hóa được đưa tới cảng đến, người chuyên chở hoặc người điều hành bến bãi có thể yêu cầu người mua phải trả các chi phí xếp dỡ hoặc di chuyển hàng hóa trong bến container, như vậy, người mua đã phải trả 2 lần cho cùng một khoản, một lần trả trực tiếp cho người chuyên chở hoặc người điều hành, một lần trả gián tiếp cho người bán dưới dạng giá cả của hàng hóa. Incoterms 2010 đã khắc phục được điều này bằng cách quy định rõ ràng việc chịu các chi phí này trong mục A6/B6 của các điều kiện kể trên. Chính vì vậy, các doanh nghiệp Việt Nam cần ghi rõ trong hợp đồng ai sẽ chịu các chi phí này một cách rõ ràng, nếu không phân thiết thời sẽ nghiêng về các doanh nghiệp Việt Nam.

2.5 Nêu rõ tham chiếu đến việc sử dụng “các phương tiện ghi chép điện tử có giá trị tương đương”, nếu như các bên đồng ý như vậy, hoặc đó là tập quán thương mại.

Các phiên bản trước đây đã chỉ rõ những chứng từ nào có thể được thay thế bằng thông điệp dữ liệu điện tử và giá trị pháp lý của những chứng từ điện tử. Tuy vậy, giờ đây, Incoterms 2010 đã cho phép việc trao đổi thông tin bằng điện tử cũng có hiệu lực tương đương với việc trao đổi thông tin bằng giấy, miễn là được các bên đồng ý hoặc theo tập quán thương mại. Điều này phản ánh sự thừa nhận của ICC về tầm quan trọng ngày càng tăng và tính chắc chắn của hợp đồng (nhờ tốc độ chuyển thông tin nhanh chóng) mà giao tiếp bằng điện tử mang lại, đảm bảo sự phù hợp của Incoterms 2010 trong tương lai khi các giao tiếp/ thủ tục bằng điện tử ngày càng phát triển.

Incoterms 2010 yêu cầu người bán và người mua phải thống nhất rõ ràng là sẽ giao dịch với nhau bằng đường điện tử để trao đổi các dữ liệu điện tử tương đương và chấp nhận chúng như bằng chứng về chứng từ giao hàng và vận tải. Các quy định mới này sẽ tạo điều kiện cho sự phát triển của các giao dịch điện tử mới trong suốt thời gian Incoterms 2010 có hiệu lực.

2.6 Sửa đổi các điều khoản bảo hiểm

Incoterms 2010 là phiên bản điều kiện thương mại đầu tiên kể từ khi “Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa” được sửa đổi vào năm 2009 và đã tính đến sự thay đổi của các điều kiện này. Trong phần trách nhiệm mua bảo hiểm rủi ro và tổn thất cho hàng hóa đã chỉ ra cụ thể và rõ ràng hơn để tránh những hiểu lầm không cần thiết. Ví dụ như người bán phải chịu phí tổn mua bảo hiểm hàng hóa như thỏa thuận trong hợp đồng với mức bảo hiểm tối thiểu theo điều khoản (C) của Hiệp hội những người bảo hiểm London (LMA/IUA) hoặc bất kỳ điều khoản nào tương tự. Khi người mua yêu cầu và chịu phí tổn thì người bán, dựa trên các thông tin người mua cung cấp theo yêu cầu của mình, sẽ mua bảo hiểm bổ sung, nếu có thể, như điều kiện A hoặc B, điều kiện bảo hiểm chiến tranh (Institute War Clauses) và/hoặc điều kiện bảo hiểm đình công (LMA/IUA). Incoterms 2010 đưa ra nghĩa vụ về thông tin liên quan đến bảo hiểm trong các mục A3/B3, mục quy định về hợp đồng vận tải và bảo hiểm. Những điều khoản này được chuyển từ các mục A10/B10 trong Incoterms 2000 vốn được quy định chung chung hơn. Ngôn từ liên quan tới bảo hiểm trong các mục A3/B3 cũng đã được hiệu chỉnh nhằm làm rõ nghĩa vụ của các bên về vấn đề này.

2.7 Thủ tục an ninh và các thông tin cần thiết để làm thủ tục

Ngày nay, nguy cơ khủng bố quốc tế ngày càng tăng, mối quan ngại về an ninh trong quá trình vận tải hàng hóa ngày càng gia tăng, đòi hỏi phải có bằng chứng xác nhận hàng hóa ko gây nguy hiểm cho con người và cho tài sản vì bất cứ lý do gì trừ bản chất tự nhiên của hàng hóa. Do đó, Incoterms 2010 trong các mục A2/B2 và A10/B10 của nhiều điều kiện đã phân chia nghĩa vụ tương ứng giữa người mua và người bán trong việc cung cấp hoặc hỗ trợ để lấy được các chứng từ và thông tin cần thiết nhằm thông quan liên quan đến an ninh, ví dụ như thông tin về quy trình truy xuất nguồn gốc sản phẩm.

2.8 Bán hàng theo chuỗi

Bán hàng theo chuỗi, hay còn gọi là bán lại hàng khi hàng hóa đang trên đường vận chuyển. Vấn đề này thường xuyên được thực hiện trong thương mại quốc tế, thường người bán bán lại hàng đang trên đường vận chuyển hoặc đã tới cảng bằng cách chuyển giao vận đơn chuyên chở sang cho người thứ 3 khác, tuy nhiên trong lần soạn thảo này các chuyên gia của Phòng thương mại quốc tế đã tính đến việc làm cho hoạt động này được chính thức hóa và phát triển hơn nữa trong buôn bán quốc tế nói chung cũng như trong nội địa. Trong thực tế thương mại, các loại hàng hóa nguyên liệu đồng chất, khác với hàng hóa chế biến, thường được bán nhiều lần trong quá trình vận chuyển theo một chuỗi. Khi điều này diễn ra, người bán ở giữa chuỗi không phải là người gửi hàng mà thực chất là người mua hàng của người bán trước đó, và hàng hóa đã được gửi bởi người bán hàng đầu tiên của chuỗi. Người bán ở giữa chuỗi, do đó, thực hiện nghĩa vụ của mình đối với người mua không phải bằng việc gửi hàng mà bằng việc mua hàng hóa đã được gửi trước đó. Nhằm mục đích làm rõ vấn đề này, Incoterms 2010 đã đưa thêm nghĩa vụ “mua hàng đã gửi” để phản ánh những thông lệ hiện nay trong mua bán hàng hóa theo dây chuyền.

2.9 Trách nhiệm thuê tàu biển của người bán trong điều kiện CFR và CIF.

Trách nhiệm thuê tàu biển của người bán trong điều kiện CFR và CIF trong Incoterms 2010 cũng có sự khác biệt so với điều kiện CFR và CIF của Incoterms 2000 trước đó. Đó là, trước năm 2010, người bán dành quyền thuê tàu, theo nguyên tắc trách nhiệm tối thiểu của người bán, người bán chỉ cần thuê “con tàu đi biển – Seagoing vessel”. Chính vì vậy đã đặt người mua trong tình trạng không yên tâm về trách nhiệm thuê tàu của người bán cũng như những rủi ro có thể xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển, nhiều tranh chấp đã phát sinh xung quanh vấn đề này do người mua không nắm kỹ và hiểu rõ bản chất của nghĩa vụ này hoặc người mua không nắm vững kiến thức liên quan đến vận tải biển. Vì vậy, đến năm 2010, để tránh những tình huống không mong muốn có thể xảy ra, các nhà soạn thảo đã chỉnh sửa lại cho đảm bảo với tính thực tiễn hơn. Theo đó, trong điều kiện CFR và CIF, người bán phải có trách nhiệm thuê

một con tàu thuộc loại thường sử dụng để vận chuyển mặt hàng đó, tức là phù hợp với đặc tính và phẩm chất của hàng hóa. Hơn nữa, trong điều kiện FOB năm 2010 đã tăng thêm trách nhiệm của người bán trong việc thuê phương tiện chuyên chở nếu người mua có yêu cầu và chịu chi phí (trong điều kiện FOB của Incoterms trước đây không có điều này), tuy nhiên người bán có thể từ chối việc này bằng cách thông báo ngay cho người mua biết.

2.10 Sử dụng cụm từ “đóng gói”

“Đã được đóng gói”- cụm từ này thường được sử dụng cho nhiều mục đích khác nhau như:

- Đóng gói hàng hóa theo yêu cầu trong hợp đồng vận tải.
- Đóng gói hàng hóa sao cho phù hợp với việc vận chuyển hàng hóa.
- Việc xếp hàng đã đóng gói trong container hay trong các phương tiện vận tải khác.

Trong quy tắc Incoterms 2010, đóng gói mang cả hai nghĩa thứ nhất và thứ hai kể trên tức là việc đóng gói hàng hóa phải đảm bảo rằng hàng hóa được đóng gói đồng thời phù hợp với yêu cầu trong hợp đồng vận tải và phù hợp với việc vận chuyển hàng hóa. Các quy tắc Incoterms 2010 không đề cập đến nghĩa vụ của các bên trong việc xếp hàng vào container và do đó các bên phải thống nhất với nhau về vấn đề này trong hợp đồng mua bán hàng hóa. Incoterms 2000 không có những quy định rõ ràng về vấn đề này.

II. Hỏi và Đáp về Incoterms 2010

1. Lý thuyết chung

Câu 1: Hãy cho biết điều kiện thương mại quốc tế có phải là cơ sở pháp luật buộc các nhà mua bán quốc tế trên thế giới phải áp dụng khi giao dịch buôn bán với nhau không?

Đáp:

Điều kiện thương mại quốc tế - international commercial terms (Incoterms) do phòng thương mại quốc tế ICC ban hành lần đầu tiên vào năm 1936, văn bản Incoterms được xem như là ngôn ngữ thương mại giúp người mua và người bán ở các nước khác nhau, có phong tục tập quán buôn bán khác nhau, ngôn ngữ khác nhau, có luật lệ điều hành khác nhau có thể dễ dàng quy định về quyền lợi, nghĩa vụ đối với nhau trong quá trình mua bán.

Incoterms không phải là luật buôn bán quốc tế, mà chỉ là văn bản có tính chất khuyến nghị, khuyến khích người mua và người bán trên toàn thế giới tự nguyện áp dụng bởi tính khoa học, chặt chẽ và phổ biến của Incoterms. Tính khuyến nghị của Incoterms thể hiện:

- Sự tự nguyện áp dụng Incoterms của hai bên mua và bán.
- Incoterm từ khi ra đời năm 1936 đến nay đã qua 7 lần sửa đổi. Văn bản ra đời sau không phủ định nội dung của các văn bản Incoterms ban hành trước đó. Tùy vào phong tục tập quán buôn bán của các nhà xuất nhập khẩu mà có thể tùy ý áp dụng bất kỳ văn bản Incoterms nào trong số 8 văn bản đã ban hành. Nhưng khi có sự thỏa thuận nhất trí áp dụng Incoterms nào thì phải dẫn chiếu điều ấy trong hợp đồng ngoại thương.
- Ngay trong trường hợp các bên thỏa thuận áp dụng theo Incoterms nào đó, nhưng những chi tiết của hợp đồng có thể đưa vào những điều khoản không quy định trái với nội dung của Incoterms.
- Tuy nhiên, Incoterms sẽ trở thành văn bản pháp lý buộc các bên phải nghiêm chỉnh thực hiện nghĩa vụ quy định trong Incoterms (nếu hợp đồng không quy định gì thêm khác đi) một khi các bên tự nguyện áp dụng Incoterms và dẫn chiếu điều ấy trong hợp đồng ngoại thương. Khi đó, nếu có tranh chấp xảy ra giữa các bên, Incoterms được xem như là thủ tục pháp lý không tách rời khỏi hợp đồng để giải quyết tranh chấp giữa các bên.

Câu 2: Incoterms 2010 đã ra đời hỏi có cần phải nắm vững Incoterms 2000 hay không?

Đáp:

Mặc dù Incoterms 2010 đã phát hành, nhưng việc nắm vững Incoterms 2000 vẫn cần thiết vì:

- Thứ nhất, Incoterms từ khi ra đời đến nay đã qua 7 lần sửa đổi, nhưng văn bản Incoterms đời sau không phủ định nội dung ra đời trước đó. Vì thế, doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thể tùy ý áp dụng bất cứ văn bản nào trong 7 văn bản đã phát hành, miễn là có sự nhất trí giữa hai bên mua bán, cho nên doanh nghiệp vẫn có thể áp dụng Incoterms 2000 trong giao dịch mua bán quốc tế.
- Thứ hai, Incoterms 2010 về cơ bản giống Incoterms 2000: giống về điều kiện thương mại, giống về tên gọi các điều kiện và cách viết tắt, giống cơ bản về nội dung. Cho nên nắm vững Incoterms 2000 là nắm vững Incoterms 2010. những thay đổi của Incoterms 2010 chủ yếu là 2 điều kiện DAT, DAP thay cho 4 điều kiện DAF, DES, DEQ, DDU

Câu 3: Incoterms có thể thay thế cho hợp đồng thương mại hay không?

Đáp:

Các điều kiện thương mại của Incoterms chỉ đề cập đến những nghĩa vụ chủ yếu có liên quan đến mua bán hàng hóa như: giao nhận hàng; nghĩa vụ và chi phí có liên quan đến vận tải hàng hóa; bảo hiểm chuyên chở hàng; về chuyển giao và giao nhận các chứng từ hàng hóa; địa điểm chuyển rủi ro... Cho nên Incoterms không thể thay thế cho hợp đồng ngoại thương. Hợp đồng ngoại thương cần phải chứa đựng những điều khoản khác như: phẩm chất, khối lượng hàng hóa giao dịch; giá cả; điều kiện thanh toán; bất khả kháng; khiếu nại; phạt và bồi thường... mới trở thành cơ sở pháp lý làm nền tảng thực hiện hợp đồng và giải quyết tranh chấp giữa các bên mua bán.

Câu 4: Tại sao cần dẫn chiếu Incoterms, năm phát hành trong hợp đồng ngoại thương?

Đáp:

Phải dẫn chiếu Incoterms và năm phát hành trong hợp đồng ngoại thương (nếu các bên nhất trí áp dụng Incoterms) vì:

- Incoterms không phải là luật buộc các bên mua bán phải áp dụng một cách đương nhiên, mà Incoterms chỉ trở thành văn bản có tính pháp lý ràng buộc nghĩa vụ và xác định quyền lợi của mỗi bên nếu các bên mua bán thỏa thuận áp dụng và ghi rõ điều ấy trong hợp đồng ngoại thương
- Vì Incoterms đã trải qua 7 lần sửa đổi và văn bản ra đời sau không phủ định các văn bản đời trước đó, các doanh nghiệp có thể tùy ý áp dụng bất kỳ văn bản Incoterms nào. Việc ghi năm phát hành Incoterms trong hợp đồng giúp cho việc: nếu có tranh chấp xảy ra, người ta xác định được căn cứ pháp lý để giải quyết tranh chấp giữa các bên.

Câu 5: Mặc dù trong hợp đồng dẫn chiếu áp dụng Incoterms, người ta có quyền không thực hiện hoàn toàn nội dung của Incoterms hay không? Tại sao?

Đáp:

Vì Incoterms chỉ là văn bản khuyến khích mang tính phổ biến, cho nên các bên mua bán có thể thống nhất hoàn toàn hoặc một phần nội dung của Incoterms. Có nghĩa là có thể quy định thực hiện thêm hoặc bớt nghĩa vụ so với quy định của Incoterms. Tuy nhiên, phải lưu ý ghi rõ các thay đổi này trong hợp đồng ngoại thương.

Câu 6: Hãy giải thích tại sao CPT có 2 điểm tới hạn

Đáp:

Điều kiện này có hai điểm tới hạn, vì rủi ro và chi phí được chuyển giao tại hai điểm khác nhau. Các bên nên quy định càng rõ càng tốt trong hợp đồng về địa điểm giao hàng tại đó rủi ro được chuyển cho người mua, và địa điểm đến được chỉ định mà người bán phải thuê phương tiện vận tải để chở hàng đến. Các bên cũng nên quy định càng rõ càng tốt địa điểm tại nơi đến được chỉ định, vì các chi phí đến điểm đó là do người bán chịu

Câu 7: Có khi nào việc mua bán hàng hoá quốc tế được thực hiện mà không cần có sự trao đổi chứng từ hàng hoá giữa các bên với nhau không?

Đáp

Để hoàn tất một thương vụ kinh doanh xuất nhập khẩu, thông thương có rất nhiều bên tham gia như người mua, người bán, người giao nhận, người vận chuyển, người bảo hiểm..., và các bên này thường ở những nước khác nhau, tham gia vào quá trình mua bán, giao nhận vận chuyển hàng hoá một cách không liên tục suốt từ đầu đến cuối thương vụ, cho nên việc hoàn thành nghĩa vụ của mỗi bên ở một phần nào đó của cả quá trình cần

phải được chứng minh bằng chứng từ phù hợp. Chính vì thế không thể không có sự trao đổi chứng từ hàng hoá giữa các bên với nhau được.

Tuy nhiên, hình thức trao đổi chứng từ có thể thay đổi trong thời gian tới đây, từ việc trao đổi chứng từ được lập bằng chữ viết trên giấy thông thường theo truyền thống như hiện nay sẽ chuyển sang trao đổi thông tin trên mạng điện tử tin học, gọi tắt là EDI. Lúc đó, chứng từ không còn được lập bằng chữ viết trên giấy và chuyển đi bằng phương tiện vận chuyển thông thường như đường hàng không giữa nước này với nước kia như hiện nay nữa, mà sẽ được lập bằng dữ liệu tin học và chuyển đi từ người này sang người khác, từ nước này sang nước khác ngay trên mạng điện tử của các bên.

Câu 8: Trong nguyên tắc phù hợp với mọi phương tiện vận tải, người bán sẽ hết trách nhiệm khi mà giao hàng cho người mua dưới sự định đoạt của người mua, Đối với phương tiện vận tải nào? Nếu kết hợp nhiều phương tiện vận tải thì sao? Là phương thức ?

Đáp:

Bất cứ phương tiện nào đều thực hiện nguyên tắc trên

Nếu kết hợp thì ta sử dụng điều kiện CPT vì thực hiện qua nhiều người chuyên chở và Điều kiện này có thể sử dụng được cho mọi phương thức vận tải và có thể sử dụng nhiều phương thức vận tải tham gia.

2. Vận dụng Incoterms

Câu 9: Khi 2 bên không có ý định chọn lan can tàu làm điểm chuyển giao rủi ro thì nên sử dụng điều kiện FCA thay cho FOB, CPT thay cho CFR, CIP thay cho CIF đúng hay sai? Tại sao?

Đáp:

Đúng vì các điều kiện đó tương đương với nhau chỉ khác nhau duy nhất ở chỗ hàng hóa trong điều kiện thương mại FOB-CFR-CIF phải đưa qua khỏi lan can tàu ở cảng và được vận tải bằng đường thủy bằng tàu truyền thống còn FCA-CPT-CIP người bán giao hàng cho người mua là hết trách nhiệm với hàng khi đó

Câu 10: Ở Việt Nam hiện nay các doanh nghiệp xuất khẩu thường chọn nhóm F và các doanh nghiệp nhập khẩu thường chọn nhóm C tại sao?

Đáp:

Do các nguyên nhân cơ bản sau:

Do nhận thức sai lầm của nhà xuất khẩu cho rằng trách nhiệm về hàng hóa của nhà xuất khẩu điều kiện nhóm C tại nước nhập còn điều kiện F tại nước xuất

Do vị thế đàm phán của VN còn thấp nên việc lựa chọn điều kiện nào do nhà nhập khẩu quyết định

Do năng lực nhà xuất khẩu yếu nên chưa hiểu hết những lợi ích khi xuất khẩu nhóm C, đặc biệt doanh nghiệp mới vì ko biết thuê tàu và mua bảo hiểm cho hàng hóa

Do công ty vận tải của VN chưa phát triển, chất lượng còn thấp nên làm cho nhà xuất khẩu không an tâm. Ngoài ra chi phí vận tải còn cao so vs nước khác

Do thói quen, để tận dụng ưu thế của VN doanh nghiệp thường xuất vs điều kiện FOB nhập vs điều kiện CIF

Câu 11: Công ty Việt Nam ở Phú Thọ bán vải sấy ép khô cho Trung Quốc qua cửa khẩu Lạng Sơn, điều kiện Trung Quốc yêu cầu là giao hàng cho Trung Quốc trên các xe tải tại biên giới, việc chuyên chở, thuê xe đến điểm quy định trên biên giới là do cty Việt Nam đảm nhận, còn việc bốc dỡ hàng từ xe tải xuống tại điểm giao hàng, phía Trung Quốc sẽ lo. Trong trường hợp trên sử dụng điều kiện nào?

Đáp: điều kiện DDP

Câu 12: Một công ty Việt Nam xuất hàng thủy sản là tôm đông lạnh sang cho Nhật, phía Nhật yêu cầu giao tại cảng Kobe cho họ, còn việc bốc hàng xuống họ sẽ tự lo, phía Việt Nam chỉ cần đưa các con tàu chở hàng đến cảng Kobe an toàn là được. Trong trường hợp trên sử dụng điều kiện nào?

Đáp: điều kiện CFR

Câu 13: Đối với Việt Nam thì FOB là điều kiện thường được các Doanh nghiệp áp dụng để xuất khẩu. Vì sao?

Đáp:

Doanh nghiệp VN muốn chuyển giao rủi ro nhanh chóng khi xuất khẩu ít chịu nhiều trách nhiệm

Các doanh nghiệp Việt Nam chưa có kinh nghiệm và những kiến thức đầy đủ trong việc thuê tàu và bảo hiểm, tránh được những rủi ro khi thuê tàu, như tàu không đủ chất lượng,...

Do vị thế đàm phán của VN còn thấp nên việc lựa chọn điều kiện nào do nhà nhập khẩu nước ngoài quyết định cũng như sẽ giảm được chi phí cho doanh nghiệp trong nước

Câu 14: Theo điều kiện FCA thì nếu việc giao hàng được thực hiện tại cơ sở của người bán thì người bán có trách nhiệm bốc hàng, như vậy nếu giao hàng không phải ở tại cơ sở của người bán thì người bán có trách nhiệm bốc hàng không?

Đáp:

Nếu giao hàng tại cơ sở của người bán thì người bán có nghĩa vụ bốc hàng. Nếu giao hàng tại địa điểm khác thì người bán không có trách nhiệm dỡ hàng. Nếu địa điểm giao hàng nằm ngoài cơ sở của người bán thì người bán không phải chịu chi phí bốc hàng lên phương tiện vận tải

Câu 15: Theo điều kiện FAS thì người bán giao hàng xong khi hàng được đặt dọc mạn tàu... như vậy phải hiểu điều này như thế nào? Có phải để lô hàng sát dọc mạn tàu hay chỉ cần để hàng tại bãi hàng ở trên cảng tàu là được..? Nếu có 1 lý do nào đó tàu không vào cảng được thì việc giao hàng dọc mạn tàu sẽ xác định như thế nào?

Đáp:

Giao dọc mạn tàu nghĩa là tại cảng bốc hàng, hàng hóa xếp trên bãi phải cách mạn tàu một khoảng cách mà từ đó, cần cầu trên tàu có thể cầu hàng từ bãi lên tàu. Xếp hàng như vậy thì người bán mới được thuyền trưởng xác nhận là đã hết trách nhiệm với hàng hóa. Nếu người bán vẫn xếp hàng trên bãi theo dọc mạn tàu nhưng lại cách xa tàu quá, cần cầu trên tàu không thể cầu hàng được thì sẽ ko được chấp nhận.

Nếu có 1 lý do nào đó tàu không vào cảng được thì lúc đó sẽ không còn sử dụng điều kiện FAS nữa mà sẽ thay cách bằng giao hàng ngay trên tàu sử dụng điều kiện FOB

Câu 16: Trong điều kiện FOB, chi phí thuê bốc xếp, làm hàng, thuê cầu ở cảng do ai phải chịu?

ĐÁP:

Trong đk FOB, người mua chỉ chịu cước phí vận tải chính. Các chi phí bốc xếp, làm hàng, thuê cầu ở cảng xuất khẩu sẽ được phân chia giữa người mua và người bán theo thông lệ của cảng xuất khẩu. Do đó, người mua cần biết rõ các thông lệ này, tốt hơn vẫn nên thỏa thuận và quy định rõ trong hợp đồng mua bán để tránh tình trạng các thông lệ của cảng xuất khẩu có những quy định bất lợi cho mình mà người nhập khẩu không biết trước được.

Câu 17: Theo Incoterms, điều kiện FOB shipment to (cảng đến quy định) có giống CFR (cảng đến quy định) hay không?

Đáp:

Trong các ấn bản Incoterms điều không có điều kiện FOB shipment to....., đây là tập quán giao nhận hàng hóa XNK được các nhà kinh doanh áp dụng trong trường hợp người bán giúp người mua thuê tàu nhưng cước phí và các chi phí vận chuyển có liên quan đều do người mua phải chịu. Trong khi đó, điều kiện CFR ... được áp dụng cho trường hợp người bán bằng chi phí của mình ký hợp đồng vận tải để chuyên chở hàng hóa.

Câu 18: Tại sao trong các hợp đồng ngoại thương không đưa vào các điều khoản bốc hàng (loading terms) hoặc dỡ hàng (discharging terms) khi áp dụng các điều kiện thương mại FOB, CFR, CIF sử dụng tàu chợ?

Đáp:

Vì trong cước phí tàu chợ đã bao gồm cả chi phí bốc hàng và chi phí dỡ hàng do người thuê tàu đi trả. Việc bốc, dỡ hàng hóa nhanh hay chậm, thưởng (hoặc phạt) có liên quan đến quá trình này không còn liên quan đến người bán và người mua nữa, cho nên không cần đưa các điều khoản "loading terms" hoặc "discharging terms" trong hợp đồng ngoại thương

Câu 19: Vậy chỉ có hợp đồng XNK sử dụng tàu chuyên mới có điều khoản bốc hàng hoặc dỡ hàng. Hãy nêu ích lợi khi đưa các điều khoản này vào hợp đồng ngoại thương?

Đáp:

Đúng vì đa số các hợp đồng thuê tàu chuyên, chi phí bốc hàng và dỡ hàng thường được tính riêng khỏi cước phí vận tải chính. Cho nên, để xác định rõ nghĩa vụ trả chi phí các bên trong hợp đồng cần được nêu rõ các điều khoản bốc hàng hoặc dỡ hàng

Câu 20: Khi nhập khẩu theo điều kiện CFR, CIF có phải đảm bảo an toàn tuyệt đối cho người mua hay không?

Đáp:

Với đk CFR, CIF mặc dù nhà xuất khẩu có nghĩa vụ phải thuê tàu, trả cước phí thuê tàu để chuyên chở hàng hóa gia cho người nhận tại cảng đích quy định, nhưng rủi ro tổn thất về hàng hóa đã chuyển từ người bán sang người mua từ khi hàng đã chuyển hẳn sang lan can tàu tại cảng bốc hàng. Sau khi lấy được vận đơn hàng hải, người xuất sẽ được ngân hàng thanh toán tiền ngay. Mọi rủi ro về hàng hóa như chìm tàu, mất mát hư hỏng hàng, gặp Công ty vận tải có hành vi lừa đảo lấy hàng... đều thuộc về người mua phải chịu

Địa điểm chuyển rủi ro khi nhập khẩu theo đk CFR hoặc CIF hoàn toàn tương tự như đk FOB mà thôi

Câu 21: Nếu một hợp đồng xuất khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP, nhưng trong hợp đồng không nêu rõ mức mua bảo hiểm nào thì nhà xuất khẩu mua bảo hiểm như thế nào?

Đáp:

Trong trường hợp hợp đồng không nêu rõ mức mua bảo hiểm khi xuất khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP thì người bán theo quy định của Incoterms có quyền mua ở mức tối thiểu 110% trị giá hàng tính theo CIF (10% bổ sung nhằm bảo hiểm lợi nhuận trung bình nhà nhập khẩu dự kiến thu được do bán hàng)

Câu 22: Khi hàng được gửi trong container tại sao điều kiện FAS FOB CFR CIF không phù hợp nên thay thế bằng điều kiện nào?

Đáp:

Vì 4 nguyên tắc trên áp dụng cho các phương tiện đường thủy nên thay bằng FCA. Điều kiện này có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải, phù hợp với trường hợp hàng hóa được đóng trong container, thường được giao tại các bến bãi

Câu 23: Một hợp đồng xuất khẩu ký theo điều kiện EXW, do người mua không thông báo ngày và nơi nhận hàng kịp thời như quy định của hợp đồng nên người bán không giao hàng được, hàng phải đưa vào lưu kho và trong quá trình lưu kho hàng bị mất chất lượng, vậy trách nhiệm thuộc về bên nào?

Đáp

Theo quy định tại mục B5 điều kiện EXW, người mua không thông báo kịp thời các thông tin về ngày và nơi người mua có thể nhận hàng (như quy định tại mục B7) để người bán có cơ sở giao hàng đúng thời hạn thì người mua phải chịu rủi ro và chi phí phát sinh do việc không thông báo đó, nhưng với điều kiện là hàng hoá đã được người bán cá biệt hoá để chuẩn bị giao cho người mua. Do đó, trong trường hợp dù người mua có lỗi không thông báo, nhưng người bán cũng chưa thực hiện việc cá biệt hàng hoá dành cho người mua, thì người bán vẫn phải chịu chi phí phát sinh.

Câu 24: Khi nào thì người mua nên lựa chọn điều kiện giao nhận là EXW?

Đáp

- 1/ Người mua có khả năng làm thủ tục thông quan xuất khẩu cho hàng hoá.
- 2/ Người mua có kinh nghiệm trong việc thuê phương tiện vận tải và việc vận chuyển hàng hoá quốc tế.
- 3/ Người mua có đại diện tại nước xuất khẩu để có thể trực tiếp kiểm tra và nhận hàng hoá tại cơ sở của người bán.

Câu 25: Một hợp đồng mua bán theo điều kiện FCA, giao hàng chứa trong container, khi người mua làm thủ tục hải quan, mở container để kiểm hàng hoá phát hiện hàng bị rách bao bì nên không đủ số lượng, hỏi trách nhiệm thuộc về bên nào?

Đáp

Incoterms quy định việc di chuyển rủi ro về mất mát hoặc hư hại hàng hoá liên quan đến rủi ro do những biến cố ngẫu nhiên, không bao gồm những mất mát hoặc tổn thất do một bên trong hợp đồng mua bán gây ra cho bên kia chẳng hạn như việc đóng bao bì bị rách làm thất thoát hàng hoá như nói trên. Do đó, trong trường hợp trên, thậm chí nếu hàng có bị tổn thất sau khi chuyển rủi ro, thì người bán vẫn phải chịu trách nhiệm vì đã không giao hàng đúng quy định của hợp đồng.

Câu 26: Một hợp đồng nhập khẩu được ký theo điều kiện EXW, hàng hoá được bốc lên phương tiện gom hàng tại cơ sở của người bán, vậy nghĩa vụ và chi phí do người bán chịu có đúng không?

Đáp

Trên thực tế, người bán thường giúp người mua bốc hàng lên phương tiện vận chuyển của người mua, nhưng theo mục A4, Incoterms quy định người bán không có nghĩa vụ và không phải chịu chi phí về việc bốc hàng này, nhằm giữ cho điều kiện EXW luôn đảm bảo nguyên tắc truyền thống trách nhiệm của người bán là tối thiểu. Tuy nhiên, người mua vẫn có thể ràng buộc trách nhiệm người bán bốc hàng lên phương tiện vận tải miễn là điều đó đã được quy định rõ ràng trong hợp đồng ngoại thương.

Câu 27: Trong một số hợp đồng nhập khẩu theo điều kiện nhóm C, thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ, thường quy định người bán phải xuất trình chứng từ vận tải thương lượng được, vậy chứng từ vận tải không thương lượng được là gì?

Đáp

Chứng từ vận tải thương lượng được hay giao dịch được là các chứng từ vận tải cho phép chuyển quyền sở hữu hàng hoá bằng cách chuyển nhượng chứng từ vận tải đó. Ngược lại, những chứng từ vận tải không thương lượng được là những chứng từ vận tải có đặc điểm: được sử dụng trong các phương thức vận tải khác đường thuỷ; không cho phép chuyển quyền sở hữu hàng hoá bằng việc chuyển giao chứng từ; trên các chứng từ này thường có nêu đích danh người được nhận hàng hoá tại nơi đến; người vận chuyển trong các loại chứng từ này chỉ nhận lệnh duy nhất từ người bán là người ký hợp đồng vận chuyển và các chứng từ vận tải không thương lượng được thường có tên gọi như Liner waybills, Ocean waybills, Data freight receipts, Cargo key receipts, hoặc Sea waybills.

Câu 28: Trong một hợp đồng xuất khẩu nông sản, điều kiện thương mại áp dụng là FOB Tp Hồ Chí Minh, nhưng ở điều khoản phạt (Penalty) của hợp đồng quy định: bên bán phải bồi thường thiệt hại cho bên mua nếu chất lượng hàng không đúng hợp đồng quy định, giấy chứng nhận chất lượng do SGS của Singapore cấp ở cảng đến. Việc quy định như vậy có đúng không?

Đáp

Việc quy định như trên hoàn toàn có thể nếu như hai bên mua và bán thoả thuận áp dụng. Như trên đã đề cập, mặc dù bán theo điều kiện FOB với địa điểm chuyển giao rủi ro là lan can tàu (Ship's rail) ở cảng xếp hàng, nhưng Incoterms chỉ mang tính chất khuyến nghị nên các bên có thể thoả thuận áp dụng khác đi miễn là điều ấy được ghi rõ trong hợp đồng.

Câu 29: Khi mua bán theo điều kiện nhóm D, Incoterms có quy định ràng buộc người bán nghĩa vụ phải thông báo cho người mua để chuẩn bị nhận hàng ở nơi đến không?

Đáp:

Tại các mục A7 của các điều kiện nhóm D, Incoterms có quy định rõ người bán phải có nghĩa vụ thông báo cho người mua về thời gian dự kiến hàng đến và các thông tin khác cần thiết để người mua chuẩn bị nhận hàng, trong hợp đồng ngoại thương người mua cũng nên đưa điều khoản ‘ Notice of Shipment’ để ràng buộc trách nhiệm phải thông báo giao hàng của người bán chặt chẽ hơn

Câu 30: Một hợp đồng nhập khẩu theo điều kiện nhóm D, hỏi người mua có cần vận đơn để nhận hàng không? Tại sao?

Đáp:

Trong các điều kiện nhóm D, đa số trường hợp người bán chỉ hoàn thành nghĩa vụ khi giao hàng cho người mua tại nước nhập khẩu, như thế người mua không cần có vận đơn vẫn được hàng, trừ trường hợp theo quy định hàng đã dỡ khỏi tàu hoặc phương tiện vận tải khác hay đã được đưa lên cầu cảng nhưng vẫn còn trong vòng quản lý các điều kiện nhóm D. Riêng trong điều kiện DES, người mua phải nhận hàng tại tàu, nên nhất thiết người mua phải nộp vận đơn hàng gốc cho hãng tàu thì mới có thể nhận hàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. GS.TS. Võ Thanh Thu, *Kỹ Thuật Kinh Doanh Xuất Nhập Khẩu*, NXB Tổng Hợp Thành Phố Hồ Chí Minh (2/2011)
2. GS.TS Hoàng Văn Châu – Th.s Tô Bình Minh (2008), *Các điều kiện thương mại quốc tế (Incoterms 2000) Giải thích và hướng dẫn sử dụng*, NXB Khoa học và kỹ thuật
3. Nguyễn Hồng Đàm (2005), Trường Đại học Ngoại Thương, *Giáo trình Vận tải và giao nhận trong Ngoại thương*, Nhà xuất bản Lý luận chính trị, Hà Nội
4. GS.TS Bùi Xuân Lưu – PGS.TS. Nguyễn Hữu Khải (2007), *Giáo trình kinh tế ngoại thương*, NXB Lao động – Xã hội, Hà Nội
5. Võ Thanh Thu (2002), *Incoterms 2000 và hỏi đáp về Incoterms*, Nhà xuất bản Thống kê
6. PGS.TS Nguyễn Văn Hồng, *Những điểm mới của Incoterms 2010*, Tạp chí Kinh tế đối ngoại, số 45 tháng 12/2010
7. Trang web của Bộ Công thương Việt Nam www.moit.gov.vn
8. Trang web của Bộ Giao thông vận tải www.mt.gov.vn
9. Trang web của Tổng cục thống kê Việt Nam www.gso.gov.vn