

CÁCH NHỚ VÀ ÁP DỤNG INCOTERMS 2000

Incoterms - Tập hợp của các tập quán trong mua bán hàng hóa quốc tế. Các tập quán này phải là những thói quen thương mại được hình thành lâu đời và được áp dụng liên tục. Nó phải có nội dung cụ thể, rõ ràng và phải được đa số các chủ thể trong thương mại hiểu biết và chấp nhận. Đi từ luận điểm đó dẫn đến việc nó không mặc nhiên phát sinh hiệu lực trong mọi hoạt động thương mại quốc tế. Vậy khi nào nó phát sinh hiệu lực và mức độ hiệu lực ra sao?

Incoterms chỉ có giá trị pháp lý bắt buộc các bên khi trong hợp đồng họ thỏa thuận dẫn chiếu đến việc được điều chỉnh bởi Incoterms (Điểm 2, Incoterms 2000). Dù quy định như vậy nhưng mức độ hiệu lực của Incoterms cũng có hạn chế như trong trường hợp một số điều khoản của Incoterms có thể không phù hợp với một vài thói quen giao dịch trong một số ngành nghề hoặc tập quán một khu vực nào đó mà trong hợp đồng các bên lại thỏa thuận áp dụng theo thói quen trước đó hoặc các tập quán địa phương thì lúc này những thỏa thuận của các bên có thể có giá trị pháp lý cao hơn sự giải thích từ Incoterms.

Sau đây chúng ta cùng xem xét nội dung của Incoterms 2000 - văn bản đang được áp dụng với các qui định về điều kiện thương mại quốc tế được coi là **"Tiếng nói chung của các thương nhân."**

Incoterms 2000, chia các điều kiện thương mại thành 4 nhóm, hiểu và phân biệt giữa các nhóm này, và quan trọng là nhớ để mà áp dụng không phải là điều dễ dàng.

Thứ nhất có 4 nhóm, nhớ câu "Em Fải Cố Đi" - 4 từ đầu của câu chính là 4 điều kiện thương mại trong incoterm 2000: E,F,C,D. Bây giờ ta đi cụ thể vào từng nhóm :

1. Nhóm E-EXW-Ex Works

Giờ tôi có một món hàng, tôi muốn bán và tôi không chịu bất cứ trách nhiệm gì về lô hàng đó, từ xin giấy phép xuất khẩu đến thuê phương tiện vận chuyển, thuê tàu... nghĩa là rất lười và không có chút trách nhiệm gì về thủ tục thì đó là điều kiện nhóm E .Vậy nhé, khi nào mình muốn bán hàng và chẳng muốn làm thủ tục gì hãy nhớ đến nhóm E

2. Nhóm F

Trong nhóm F có 3 nhóm là FOB, FCA, FAS. Vậy bí quyết để nhớ khi cần đến nhóm F là thế nào? Hãy nhớ F là *free* nghĩa là không có trách nhiệm, vậy không có trách nhiệm với gì, không có trách nhiệm với việc vận chuyển từ cảng bốc hàng đến cảng dỡ hàng. Đó là nét cơ bản của nhóm F.

Vậy đâu là cơ sở để phân biệt, chia ra 3 nhóm FCA, FAS, FOB. Xin trả lời, cơ sở chính là trách nhiệm vận chuyển hàng từ cơ sở của người bán lên tàu:

2.1. FCA

Chỉ bốc hàng lên phương tiện vận tải người mua gửi đến nhận hàng nếu vị trí đó nằm trong cơ sở của người bán. Sau khi bốc hàng lên phương tiện vận tải là tôi hết trách nhiệm.

Lấy ví dụ , tôi bán 2 container về đèn chiếu sáng theo điều kiện FCA sang Mỹ, cơ sở sản xuất của tôi ở quận Tân Bình. Nếu tôi giao hàng ở cơ sở quận Tân Bình, thì tôi phải thuê xe nâng để chuyển hàng lên xe container chuyên dụng do người mua gửi đến.

Lấy trường hợp, vẫn bán theo điều kiện FCA, nhưng giao hàng ở kho trung chuyển ở Tân Cảng chẳng hạn, lúc này việc vận chuyển hàng lên xe container chuyên dụng do người mua gửi đến, người mua phải tự lo lấy. Nghe có vẻ không công bằng, thực ra thì người bán đã phải vận

chuyển hàng đến tận kho trung chuyển rồi còn gì. Điều này có lợi cho những nhà xuất khẩu, bán hàng nhiều, có vị trí tập kết hàng tốt.

Làm thế nào nhớ được tính chất cơ bản của nhóm FCA? - Nhớ đến FCA hãy nhớ từ C-Carrier ,Free Carrier - Miễn trách nhiệm vận chuyển, chính là ý nghĩa đã phân tích ở trên

2.2 FAS

Nhóm này, trách nhiệm người bán, cao hơn nhóm FCA, nghĩa là không giao hàng tại cơ sở sản xuất hay điểm trung chuyển như trên mà người bán phải thuê phương tiện vận chuyển để đưa hàng xếp dọc mạn tàu.

Để nhớ đặc tính này hãy nhớ từ Free Alongside – Miễn trách nhiệm đến khi đã xếp dọc mạn tàu.

2.3 FOB

Ở điều kiện FAS trách nhiệm ta là giao hàng đến mạn tàu, thế còn nếu khi bốc hàng từ mạn tàu lên tàu, chẳng may hàng bị vỡ thì sao, ai chịu trách nhiệm? Ai trả chi phí bốc hàng này? Trả lời câu hỏi trên chính là điều kiện FOB.

Vậy nhớ đến FOB, hãy nhớ đến trách nhiệm của chúng ta là phải giao hàng lên đến tàu, nghĩa là chịu trách nhiệm cầu hàng lên tàu. Từ Free on board nói lên điều đó – Miễn trách nhiệm khi đã giao hàng lên tàu.

Như vậy trong điều kiện nhóm F , hãy nhớ:

1. Trách nhiệm chuyên chở tăng dần:

FCA----->>>FAS----->>> FOB

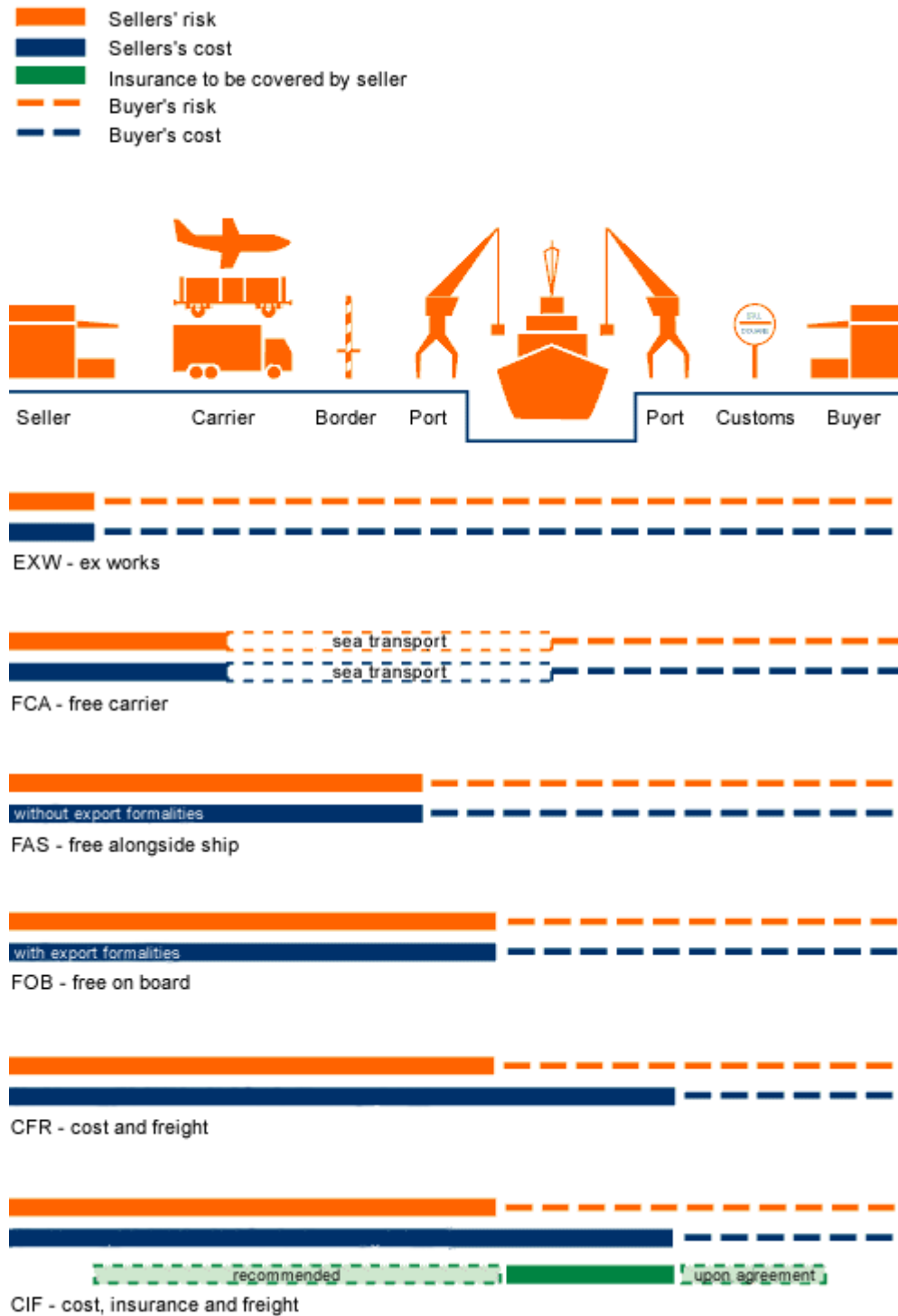
2. Chịu chi phí làm thủ tục xuất khẩu, nộp thuế và lệ phí xuất khẩu.

Vậy là từ nhóm E, tôi chỉ giao hàng thôi, còn người mua muốn làm sao thì làm. Đến nhóm F, trách nhiệm có nâng lên một tí, tức là có đề cập đến trách nhiệm chuyên chở.

Vậy cao hơn nữa là gì? Đó là đảm nhận luôn việc chuyên chở đến cảng dỡ hàng cho người mua. Khi nghĩ đến việc thuê tàu và chuyên chở từ cảng đi đến cảng đến hãy nhớ đến nhóm C. Chắc chắn từ gợi nhớ đến nhóm C là từ *cost* từ cước phí

3. Nhóm C

Như vậy, nói đến nhóm C, là nói đến thêm chi phí người bán sẽ lo thêm từ việc thuê tàu, đến việc chuyên chở và bốc hàng, cũng như bảo hiểm cho các rủi ro trong quá trình chuyên chở. Và những tính chất này cũng là cơ sở để phân biệt các điều kiện trong nhóm C



3.1 CFR

Đơn giản là người bán phải chịu thêm chi phí chuyên chở đến cảng dỡ hàng, còn chi phí dỡ hàng do người mua chịu nếu có thỏa thuận.

$$\text{Giá CFR} = \text{Giá FOB} + F (\text{Cước phí vận chuyển})$$

3.2 CIF

Quá trình chuyên chở từ cảng bán đến cảng mua là do người bán chịu rồi nhưng nếu dọc đường đi, chẳng may hàng hóa bị hỏng thì sao? Rõ ràng là cần phải mua bảo hiểm cho hàng. Như vậy CIF giống CFR ngoài việc người bán phải mua bảo hiểm. Thường thì mua bảo hiểm ở mức tối thiểu theo FPA hay ICC(C) -110% giá trị hàng hóa giao dịch.

Bí quyết để nhớ nhóm CIF với các nhóm khác là từ I-Insurance-Bảo hiểm
Giá CIF=Giá FOB + F(cước vận chuyển) +(CIF x R)= (FOB+F)/(1-R)

Có những doanh nghiệp mua hàng, làm sang, mặc dù ta đã chuyển hàng đến cảng nhưng họ chưa thỏa mãn, muốn ta chuyển công ty hay địa điểm họ chỉ định nằm sâu trong nội địa, do vậy phát sinh thêm điều kiện CPT,CIP

3.3 CPT

CPT= CFR + F (Cước phí vận chuyển từ cảng dỡ hàng đến vị trí nhận hàng do người bán chỉ định).

Đặc điểm nổi bật của CPT là ở chỗ đó, giống hệt CFR, ngoài ra còn thêm cước phí vận chuyển từ cảng dỡ hàng đến vị trí nhận hàng do người bán chỉ định

3.4 CIP

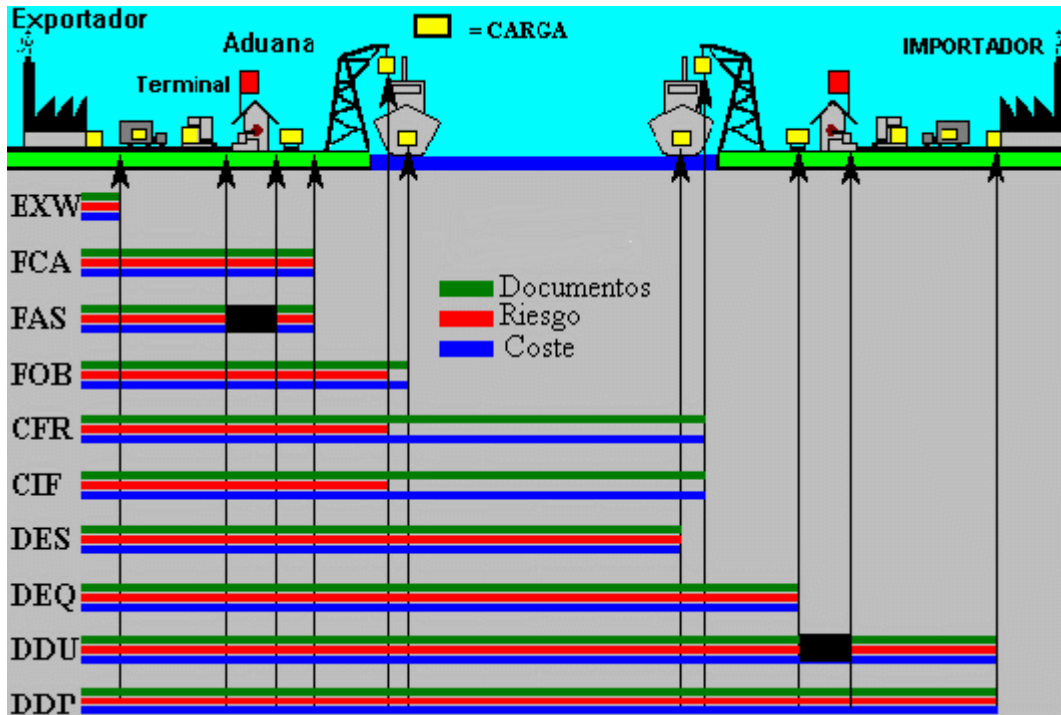
CIP = CFR + (I+F) (Cước phí vận chuyển và bảo hiểm từ cảng dỡ hàng đến vị trí nhận hàng do người bán chỉ định)
= CPT+I (Cước phí bảo hiểm từ cảng dỡ hàng đến vị trí nhận hàng do người bán chỉ định)

Như vậy trong nhóm C, có các lưu ý sau :

- Trách nhiệm làm thủ tục nhập khẩu, nộp thuế và lệ phí nhập khẩu thuộc người mua.
- Trách nhiệm người bán tăng dần CFR ----->>> CIF----->>> CPT----->>> CIP
- CIF, CFR chỉ áp dụng phương tiện vận tải thủy
- CPT, CIP áp dụng đường sắt, đường bộ, đường hàng không, và cả vận tải đa phương thức

Ta thấy 3 nhóm trên là tương đối đủ nhưng tại sao lại có thêm nhóm D?

Câu trả lời là có những yêu cầu mà điều kiện giao hàng, nó không nằm trong bất kỳ điều kiện nào trong các nhóm trên, hoặc phải áp dụng các điều kiện trên nhưng kèm theo là các điều khoản bổ sung.



Lấy ví dụ :

Ví dụ 1:

Công ty Việt Nam ở Phú Thọ bán vải sáy 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.

Vậy ta kiểm tra xem, áp dụng được điều khoản nào, trong các nhóm E,F,C mà ta đã học không nhé :

Nhóm E: Chắc chắn là không rồi, yêu cầu giao hàng tại cửa khẩu Lạng Sơn, mà vải thì thu gom ở Phú Thọ, nếu theo E thì cty Việt Nam chỉ giao hàng ở Phú Thọ thôi.

Nhóm F:

- **FCA:** Không được, bởi phía Trung Quốc không đồng ý thuê ô tô vào tận PHÚ THỌ lấy vải.
- **FAS:** Không được, điều kiện này chỉ áp dụng với phương tiện vận tải thủy
- **FOB:** Không được, điều kiện này chỉ áp dụng với phương tiện vận tải thủy

Nhóm C:

- **CFR:** Không được, điều kiện này chỉ áp dụng với phương tiện vận tải thủy
- **CIF:** Không được, điều kiện này chỉ áp dụng với phương tiện vận tải thủy
- **CPT:** Nghe có vẻ được, nhưng CPT là người bán thuê phương tiện vận tải chuyển hàng đến kho cho người mua từ cảng dỡ hàng nhưng ở đây phía Trung Quốc chỉ yêu cầu giao hàng ngay tại biên giới, không cần chuyên chở đi đâu cả, việc dỡ hàng và chuyển đến kho họ sẽ lo
- **CIP:** Cũng tương tự như CPT không áp dụng được.

Ví dụ 2:

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 này, rõ ràng là có thể áp dụng điều kiện CFR , nhưng Với CFR , người bán phải đảm bảo cho hàng an toàn sau khi qua lan can tàu tại cảng đến.

Còn trong trường hợp này, doanh nghiệp Nhật sẽ tự lo, anh Việt Nam chỉ cần đưa hàng an toàn đến cảng và đảm bảo hàng nằm trên tàu an toàn là được. Vậy, nếu muốn áp dụng CFR, phải ký thêm thỏa thuận là phía Việt Nam chỉ chịu đưa hàng an toàn đến cảng và đảm bảo hàng nằm trên tàu an toàn là được. Vậy trong hợp đồng ngoại thương phải ghi thế nào.

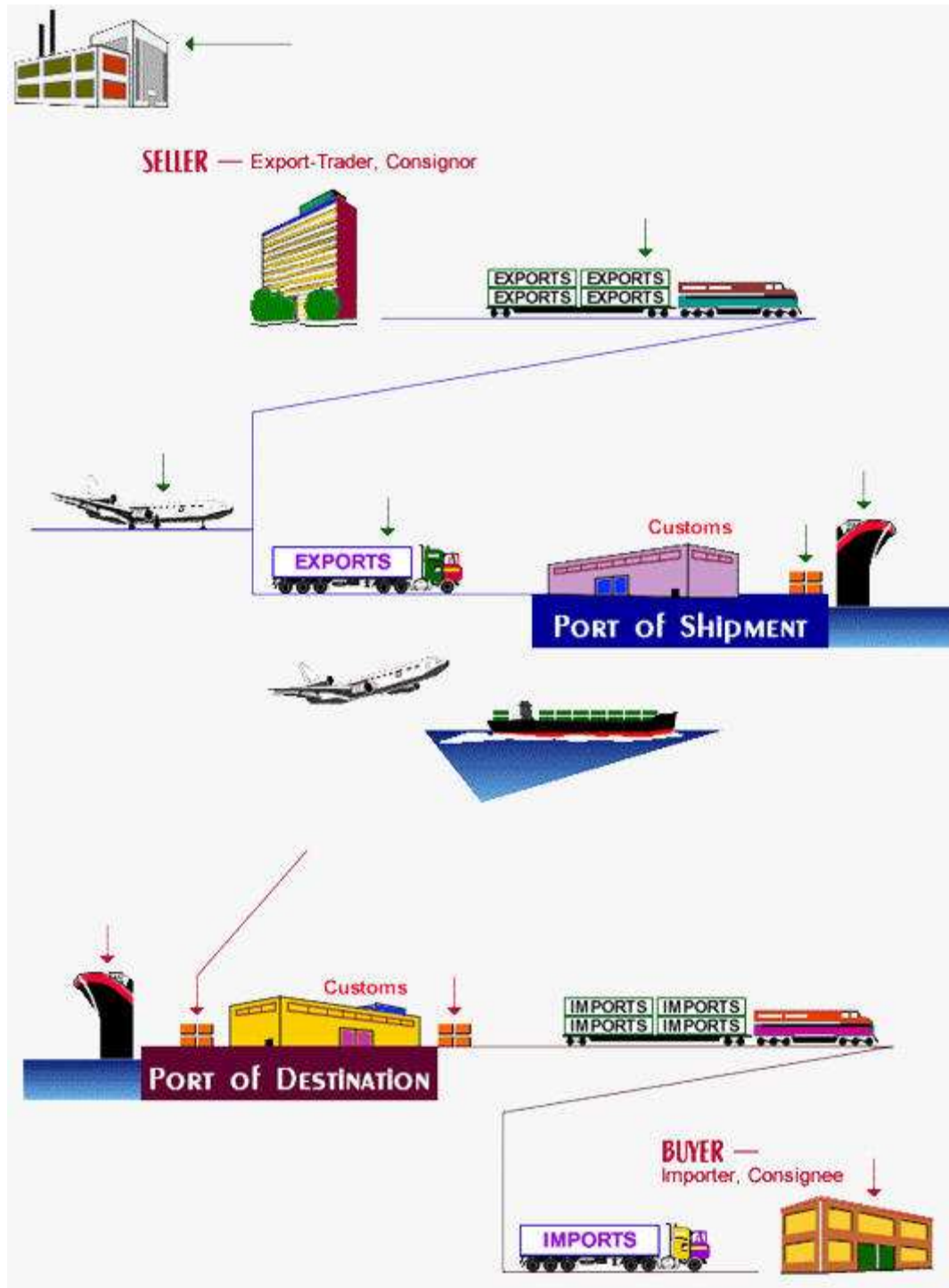
Giả định:

1. Tham chiếu điều kiện CFR, Incoterms 2000
2.
3.

Các điều khoản khác:

1. Phía Việt Nam chỉ chịu đưa hàng an toàn đến cảng và đảm bảo hàng nằm trên tàu an toàn
2.

Như vậy là điều khoản chính 1 và điều khoản khác mâu thuẫn lẫn nhau, nguyên tắc hợp đồng là các điều khoản không được phủ định lẫn nhau.



Qua 2 ví dụ trên, ta thấy sự cần thiết có nhóm D

4. Nhóm D

1. DAF

Bí quyết là chữ F-Frontier, nghĩa là giao hàng tại biên giới, còn việc dỡ hàng phía mua sẽ lo. Trong buôn bán mậu dịch đường biển, điều khoản này thường được áp dụng.

2. DES

Giao hàng an toàn trên tàu tại cảng dỡ hàng, việc dỡ hàng phía mua sẽ lo. Rõ ràng địa điểm chuyển rủi ro so với FOB, CFR, CIF không phải là lan can tàu tại cảng đến mà chính là boong tàu. DES: Nhớ đến chữ ES :Ex Ships

3. DEQ

Với DEQ, hàng phải đặt an toàn tại cầu cảng quy định. Vậy nó khác gì với CFR đâu? Cũng yêu cầu chuyển hàng đến cảng đích, chịu chi phí dỡ hàng. Vấn đề khác biệt ở đây là chuyển rủi ro: CFR địa điểm chuyển rủi ro là lan can tàu, nghĩa là sau khi cần cầu đã quay qua lan can tàu, chẳng may hàng bị rơi xuống, đổ vỡ... thì với CFR, người bán không còn chịu trách nhiệm.

Còn với DEQ thì người bán phải chịu trách nhiệm cho đến khi hàng đã đặt an toàn lên cầu cảng. So với DES thì:

DEQ = DES + Chi phí dỡ hàng + rủi ro trong quá trình dỡ hàng

Và chữ EQ – Ex Quay – tại cầu cảng, nói lên ý nghĩa này

4. DDU

Chịu trách nhiệm đưa hàng tới điểm đích quy định. Thực sự thì DDU rất giống CFR và giống CPT, và cả DEQ tuy vậy VẪN CÓ NHỮNG SỰ KHÁC BIỆT :

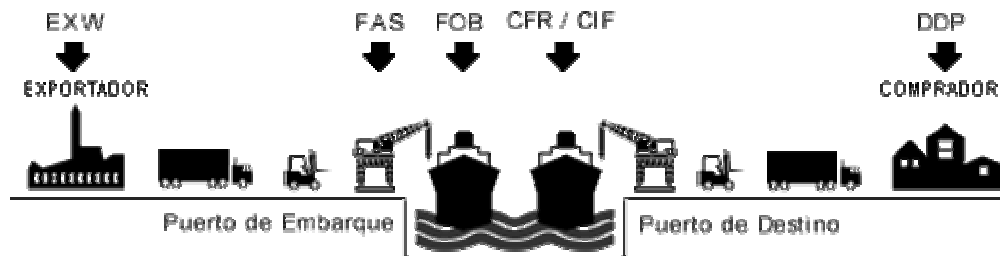
CFR: Áp dụng cho đường biển

DEQ: Thì mọi phương tiện nhưng chỉ giao hàng tại cầu cảng

CPT: Thì áp dụng với mọi phương tiện và vận chuyển đến đích luôn, trông rất giống với DDU nhưng với DDU người bán chưa làm thủ tục thông quan nhập khẩu và chưa dỡ hàng khỏi phương tiện vận chuyển đến và nếu người mua gặp rủi ro khi làm các thủ tục thông quan nhập khẩu thì người mua sẽ chịu mọi phí tổn và rủi ro phát sinh

5. DDP

Giống hệt DDU, ngoại trừ người bán phải chịu luôn rủi ro khi người mua gặp rủi ro khi làm các thủ tục thông quan nhập khẩu. Giả sử thuế xuất khẩu tăng lên, người mua sẽ chịu.



Đến đây ta thấy vấn đề thật ra cũng rất rõ, giả sử cty Việt Nam nhập khẩu lô hàng thuốc trừ sâu thực vật từ Mỹ, và công ty Việt Nam do không có kinh nghiệm tổ chức vận chuyển mặt hàng nguy hiểm này, nên yêu cầu nhà xuất khẩu phải vận chuyển đến cơ sở của công ty ở Đồng Nai.

Nếu lô hàng thuốc trừ sâu này nằm trong danh mục hàng được nhập khẩu và được nhiều doanh nghiệp nhập trước đó, cty biết chắc việc làm thủ tục đơn giản. Trong trường hợp này cty sẽ ký CPT.

Nhưng nếu lô hàng này, trước kia chưa bao giờ nhập, nhưng tình hình kinh doanh khiến cty muốn nhập gấp về, và trong thời gian hàng về, cty sẽ chạy lo thủ tục hải quan. Tất nhiên, người

bán sẽ chịu rủi ro, lỡ không nhập được thì sẽ ra sao. Tất nhiên, doanh nghiệp VN sẽ chịu rủi ro đó, nếu không lo được thủ tục hải quan. Trường hợp này làm thủ tục DDU.

Còn nếu cty Việt Nam vẫn muốn nhập lô hàng nhưng lại e ngại về việc không làm được thủ tục hải quan và không muốn gánh rủi ro này. Trong khi nhà xuất khẩu ở Mỹ lại có quan hệ với cty khác ở Việt Nam có thể mạnh và quan hệ tốt để làm giấy tờ nhập khẩu và họ chắc chắn sẽ lo được thủ tục, nếu có rủi ro họ sẽ chịu thì cty Việt Nam sẽ ký hợp đồng theo điều kiện DDP.

Trong thực tế, vận tải bằng đường thủy thường áp dụng DEQ hay DES tùy giao cầu cảng hay trên boong cho DDU và DDP.

Tham khảo: **Saga**