

MỘT SỐ LƯU Ý KHI ÁP DỤNG INCOTERMS 2010 TẠI VIỆT NAM

ThS. Nguyễn Xuân Đạo
ĐH Ngân hàng TP. HCM

Trong hơn 70 năm qua, Phòng Thương mại Quốc tế (*International Chamber of Commerce - ICC*) đã có những đóng góp đáng kể trong việc tạo ra các nền tảng mang tính pháp lý áp dụng trong các giao dịch thương mại trên toàn cầu. Năm 1936, ICC lần đầu tiên ấn hành bộ quy tắc quốc tế giải thích các tập quán thương mại. Bộ quy tắc này bao gồm một số điều kiện thương mại quốc tế, thường được gọi tắt là “*Incoterms 1936*” (*International Commercial Terms - Các điều kiện thương mại quốc tế*). Các ấn bản sửa đổi và bổ sung lần lượt ra đời vào các năm 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 và 2010. Trong bài viết này, người viết tập trung giải thích những thay đổi chủ yếu của *Incoterms 2010* so với *Incoterms 2000* và nêu ra một số lưu ý về mặt thực tiễn áp dụng *Incoterms 2010* ở Việt Nam vốn đã có hiệu lực từ ngày 1/1/ 2011.

Một số thay đổi chủ yếu của Incoterms 2010 so với Incoterms 2000

Ngay trên trang bìa của ấn phẩm *Incoterms 2010*, ICC đã nêu rõ *Incoterms 2010* là “Quy tắc của ICC về áp dụng các điều kiện thương mại trong nước và quốc tế”. Trước đây *Incoterms 2000* chỉ được gọi chung là “Quy tắc chính thức của ICC giải thích các điều kiện thương mại”. Các điều kiện thương mại *Incoterms* trước đây chủ yếu được sử dụng trong các hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế. Tuy nhiên, ở một số khu vực mậu dịch như Liên minh Âu Châu (*European Union*) không còn xem thủ tục thông quan có mức độ quan trọng như trước kia. Đó là lý do mà các điều kiện thương mại của *Incoterms 2010* có thể áp dụng cho cả hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế lẫn hợp đồng mua bán trong nước (hay trong cùng khối mậu dịch). *Incoterms 2010* cũng có thể được sử dụng phù hợp hơn với thị trường Hoa Kỳ so với các ấn bản trước đây. Các điều kiện thương mại của *Incoterms 2010* chỉ rõ rằng nghĩa vụ thông quan xuất khẩu/nhập khẩu phát sinh khi có thể (*where applicable*), tức là có thể có những trường hợp không tồn tại thủ tục thông quan. Một điểm đáng chú ý là đối với *Incoterms 2010*, ICC đã xem “*Incoterms* ®” là tên gọi riêng của ấn phẩm hay của các điều kiện thương mại trong bộ quy tắc và đăng ký nó như một loại nhãn hiệu, chứ *Incoterms* không còn được hiểu theo nghĩa truyền thống là “Các điều kiện thương mại quốc tế” nữa. Cụ thể, so với *Incoterms 2000*, *Incoterms 2010* có một số thay đổi chủ yếu sau:

Cấu trúc của Incoterms 2010

Mười một điều kiện của *Incoterms 2010* (so với 13 điều kiện của *Incoterms 2000*) được phân làm hai nhóm riêng biệt sau:

- Nhóm thứ nhất bao gồm bảy điều kiện thương mại (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP và DDP) có thể áp dụng khi hàng hóa được chuyên chở bằng bất kỳ phương thức vận tải nào như đường biển, vận tải container (đường biển), đường hàng không, đường sắt, đường bộ hoặc vận tải đa phương thức.

- Trong các điều kiện thương mại thuộc nhóm thứ hai (FAS, FOB, CFR và CIF) điểm giao hàng và nơi mà hàng hóa được chuyên chở đến người mua đều là cảng, do vậy các điều kiện này có thể được gọi chung là các điều kiện “đường biển và đường thủy nội địa”. Theo quy định của ba điều kiện FOB, CFR và CIF, “lan can tàu” (*ship’s rail*) không còn được xem là điểm chuyển rủi ro từ người bán sang người mua như ở *Incoterms 2000* mà thay vào đó ba điều kiện này quy định khi nào “hàng lên tàu” (*on board*) thì người bán chuyển rủi ro sang người mua. Cách quy định như vậy là sát với thực tiễn thương mại và tránh việc phải hình dung rủi ro di chuyển qua một đường vuông góc tưởng tượng (*lan can tàu*). Thực ra, trong quá trình thu thập ý kiến và soạn thảo *Incoterms 2000* trước đây đã xuất hiện các kiến nghị về việc không nên tiếp tục sử dụng lan can tàu làm điểm chuyển rủi ro (*point of risk transfer*) vì có nhiều loại tàu hiện nay thậm chí không có lan can.



Trong Incoterms 2010 đã xuất hiện hai điều kiện thương mại mới là DAT (Delivered at Terminal) và DAP (Delivered at Place) thay thế cho một số điều kiện thương mại của Incoterms 2000 như DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered ex Ship), DEQ (Delivered ex Quay) và DDU (Delivered Duty Unpaid). Điều này dẫn đến số điều kiện thương mại của Incoterms 2010 giảm từ 13 xuống còn 11 so với Incoterms 1990 hay Incoterms 2000.

Theo quy định của hai điều kiện DAT và DAP, việc giao hàng được thực hiện tại một điểm giao hàng quy định (named destination). Trong điều kiện DAT, người bán giao hàng khi đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người mua sau khi dỡ hàng xuống khỏi phương tiện vận tải. Nội dung này được quy định tương tự như trong điều kiện DEQ của Incoterm 2000. Trong khi đó, ở điều kiện DAP, người bán cũng giao hàng khi đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người mua nhưng khi hàng hóa sẵn sàng để dỡ xuống khỏi phương tiện vận tải, tức là hàng hóa vẫn còn trên phương tiện vận tải. Điểm này được quy định tương tự như trong điều kiện DAF, DES và DDU của Incoterm 2000.

Các điều kiện mới này làm cho các điều kiện DES và DEQ của Incoterms 2000 trở nên dư thừa. Bởi lẽ nơi giao hàng quy định (named terminal) trong điều kiện DAT có thể là ở một cảng nào đó và vì vậy DAT có thể được áp dụng trong những trường hợp mà điều kiện DEQ của Incoterms 2000 được sử dụng trước kia. Cũng tương tự như thế, phương tiện chở hàng đến (arriving vehicle) trong điều kiện DAP có thể là tàu và điểm đến quy định có thể là cảng. Vì vậy DAP của Incoterms 2010 hoàn toàn có thể thay thế cho DES của Incoterms 2000. Với DAT và DAP, người bán chịu tất cả các chi phí

(trừ các chi phí liên quan tới thông quan nhập khẩu, nếu có) và các rủi ro liên quan trong quá trình đưa hàng hóa đến điểm đến quy định.

Sự thay đổi ở một số nghĩa vụ của người bán và người mua trong Incoterms 2010

Về tên gọi của các nghĩa vụ, Incoterms 2000 và Incoterms 2010 có sự khác nhau ở các nghĩa vụ A1 - B1, A2 - B2, A8 - B8 và A10 - B10.

Thứ nhất, các quy định trong nghĩa vụ A1 ở các điều kiện của Incoterms 2010 cơ bản là không khác với nghĩa vụ A1 trong các điều kiện của Incoterms 2000. Người bán vẫn được yêu cầu phải cung cấp hàng hóa và hóa đơn thương mại theo các quy định của hợp đồng và cung cấp mọi bằng chứng về việc đó nếu hợp đồng yêu cầu. Mặt khác, nghĩa vụ A1 trong Incoterms 2000 quy định người bán nếu được yêu cầu, phải cung cấp “thông điệp điện tử tương đương” (equivalent electronic message), loại chứng từ này được hiểu là thay thế cho hóa đơn thương mại. Trong khi đó, nghĩa vụ A1 trong Incoterms 2010 quy định, người bán có thể yêu cầu cung cấp bất cứ loại chứng từ nào thuộc trách nhiệm của người bán từ nghĩa vụ A1 cho đến A10 ở dạng chứng từ điện tử.

Cũng tương tự như vậy với Incoterms 2010, nghĩa vụ B1 quy định người mua vẫn có nghĩa vụ thanh toán tiền hàng cho người bán như ở các nghĩa vụ B1 trong Incoterms 2000. Tuy nhiên, nghĩa vụ B1 của Incoterms 2010 có bổ sung quy định về trường hợp nếu các bên thỏa thuận hoặc theo tập quán thì bất kỳ chứng từ nào được nêu trong các nghĩa vụ từ B1 đến B10 có thể là chứng từ ở dạng điện tử.

Thứ hai, tên gọi của các nghĩa vụ A8 (giao chứng từ) và B8 (bằng chứng giao hàng) trong các điều kiện thương mại của Incoterms 2010 được đặt lại một cách ngắn gọn so với A8 (bằng chứng giao hàng, chứng từ vận tải hoặc thông điệp điện tử tương đương) và B8 (bằng chứng giao hàng, chứng từ vận tải hoặc thông điệp điện tử tương đương) của các điều kiện thương mại trong Incoterms 2000. Ngoại trừ việc loại bỏ các ví dụ về chứng từ vận tải ở một số nghĩa vụ A8 trong Incoterms 2000 thì một cách cơ bản, các quy định ở các nghĩa vụ A8 và B8 trong Incoterms 2010 không thay đổi so với các nghĩa vụ A8 và B8 trong Incoterms 2000.

Thứ ba, kể từ sau sự kiện 11/9/2001, người ta bắt đầu quan ngại về an ninh trong vận tải hàng hóa nên hàng hóa có thể được yêu cầu

phải qua các kiểm tra để cho thấy chúng không đe dọa đến tính mạng hoặc tài sản. Ngày 1/3 /2003, Hoa Kỳ đã thành lập cơ quan Hải quan và Phòng vệ Biên giới Hoa Kỳ (U.S. Customs and Border Protection, gọi tắt là CBP) thuộc Bộ An ninh Nội địa. CBP đã đưa ra chương trình “Đối tác hải quan - thương mại chống khủng bố” (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, gọi tắt là C-TPAT) và C-TPAT được biết đến như là “một sáng kiến Chính phủ - doanh nghiệp để xây dựng mối quan hệ hợp tác nhằm củng cố và cải tiến chuỗi cung ứng toàn cầu nói chung và an ninh biên giới Hoa Kỳ” (CBP, 2007). Bên cạnh đó, CBP cũng đưa ra một số quy định liên quan tới an ninh hàng hóa như ‘Sáng kiến an ninh vận tải container’ (CBP, 2006). Trong khi đó ở châu Âu, EC đã bổ sung nội dung về an toàn và an ninh trong Luật Hải quan của khối này. Theo đó, từ ngày 1/7/2009, các dữ liệu về an ninh phải được cung cấp trước khi hàng rời đi hay đến một điểm trong địa giới hải quan của Cộng đồng châu Âu (EC, 2009). Nhìn chung, một số quốc gia đã có sự phân biệt giữa thủ tục hải quan và thủ tục an ninh hàng hóa trong thủ tục thông quan. Chính vì vậy, trong Incoterms 2010, ICC đã có đề cập đến sự phân biệt này trong các nghĩa vụ A2 - B2 và A10 - B10. Ở nghĩa vụ A2 (giấy phép, sự cho phép, giấy phép an ninh và thủ tục khác) của điều kiện EXW, người bán được quy định bổ sung nghĩa vụ “Khi có thể, người bán theo yêu cầu của người mua, do người mua chịu rủi ro và chi phí, phải cung cấp bất kỳ thông tin nào khi người bán còn định đoạt hàng hóa mà được yêu cầu cho thủ tục an ninh của hàng hóa” (ICC, 2010). Ngoài ra, trong trường hợp người mua có yêu cầu thì theo nghĩa vụ A10 của các điều kiện thương mại quốc tế trong Incoterms 2010 “Người bán khi có thể, trong thời gian hợp lý phải cung cấp hoặc giúp đỡ người mua, theo yêu cầu của người mua và do người mua chịu rủi ro và chi phí lấy bất cứ chứng từ và thông tin nào, bao gồm các thông tin liên quan về an ninh hàng hóa mà người mua cần để nhập khẩu hàng hóa và/hoặc để đưa hàng hóa đến nơi đến cuối cùng” (ICC, 2010).

Trong khi đó, các nghĩa vụ A10 của các điều kiện thương mại quốc tế (từ EXW cho đến DDU) trong Incoterms 2000 chỉ quy định rằng “Người bán phải theo yêu cầu của người mua và do người mua chịu rủi ro và chi phí, giúp người mua để lấy các chứng từ hoặc thông điệp điện tử tương đương (ngoài các chứng từ nêu ở điều A8) được ký phát hoặc truyền đi tại nước gửi hàng và/hoặc nước xuất xứ mà người mua cần có để nhập khẩu hàng hóa” (ICC, 1999). Mặt khác, quy định về việc người bán cung cấp “thông điệp

điện tử tương đương” đã được ra khỏi nghĩa vụ A10 (của Incoterms 2000) và được thêm vào nghĩa vụ A1 (của Incoterms 2010).

Một điểm mới cũng xuất hiện tại các nghĩa vụ B10 trong Incoterms 2010 là người mua được yêu cầu: (i) Trong thời gian hợp lý phải thông báo cho người bán bất cứ yêu cầu nào về thông tin an ninh để người bán có thể đáp ứng phù hợp với quy định ở A10; (ii) Theo yêu cầu của người bán và do người bán chịu rủi ro và phí tổn, khi có thể trong thời gian hợp lý người mua phải cung cấp hoặc giúp người bán lấy bất kỳ chứng từ hoặc thông tin nào, bao gồm cả các thông tin liên quan tới an ninh mà người bán cần đến trong quá trình vận tải và xuất khẩu hàng hóa và khi vận tải hàng hóa đi qua bất cứ nước nào (ICC, 2010).

Thứ tư, các nghĩa vụ A10 trong Incoterms 2010 không còn quy định người bán phải cung cấp thông tin cần thiết để mua bảo hiểm khi người mua yêu cầu như quy định trong các nghĩa vụ A10 ở các điều kiện thương mại quốc tế của Incoterms 2000.

Incoterms 2010 và việc áp dụng tại Việt Nam

Trong khuôn khổ bài viết này, người viết sẽ nêu ra một số điểm lưu ý khi các nhà xuất khẩu, nhập khẩu ở Việt Nam muốn áp dụng các điều kiện Incoterms quen thuộc như FOB, CFR và CIF.

Điều kiện FOB

FOB của Incoterms 2010 cũng có quy định tương tự như FOB của Incoterms 2000 về việc người bán không có nghĩa vụ ký kết hợp đồng chuyên chở (đối với người mua). Bên cạnh đó, FOB của



Incoterms 2010 chỉ rõ rằng nếu người mua yêu cầu hoặc nếu do quy định của tập quán thương mại và người mua không đưa ra một hướng dẫn nào cho người bán đúng thời hạn thì người bán có thể ký kết hợp đồng chuyên chở theo các điều kiện thông thường với rủi ro và phí tổn do người mua chịu. Tuy nhiên, người bán cũng có thể từ chối ký kết một hợp đồng chuyên chở như vậy nhưng anh ta phải ngay lập tức thông báo cho người mua.

Về hợp đồng bảo hiểm, cả hai điều kiện FOB trong hai ấn bản này đều quy định người bán không có nghĩa vụ ký kết loại hợp đồng này nhưng người bán vẫn còn nghĩa vụ phải cung cấp thông tin mà người mua cần đến trong việc mua bảo hiểm cho hàng hóa. Sự khác nhau nằm ở chỗ nghĩa vụ này được quy định ở A10 của FOB trong Incoterms 2000, còn với FOB trong Incoterms 2010 nghĩa vụ này được quy định ở A3 và cũng nêu rõ người mua phải chịu các rủi ro và phí tổn liên quan tới việc cung cấp các thông tin ấy.

Nghĩa vụ giao hàng của người bán (A4), trong FOB của Incoterms 2000 được quy định khá ngắn gọn “Người bán phải giao hàng lên tàu do người mua chỉ định tại cảng bốc hàng quy định, theo tập quán thông thường của cảng, vào ngày hoặc trong thời hạn quy định” (ICC, 1999). Người bán phải giao hàng bằng cách duy nhất là giao lên tàu. Quy định như vậy không phù hợp trong trường hợp người bán là người trung gian, anh ta mua hàng và bán lại cho người mua. Trong khi đó, với FOB của Incoterms 2010 người bán được quy định phải giao hàng hoặc bằng cách giao hàng lên con tàu do người mua chỉ định tại điểm bốc hàng (nếu có) tại cảng giao hàng quy định hoặc bằng cách mua hàng hóa sẽ (hoặc đã) được giao (procuring the goods so delivered). Trong cả hai trường hợp này, người bán phải giao hàng vào ngày thỏa thuận hoặc trong thời hạn thỏa thuận và giao hàng theo tập quán của cảng giao hàng. Trường hợp người mua không cho biết điểm bốc hàng cụ thể thì người bán có thể chọn điểm bốc hàng trong phạm vi cảng giao hàng theo cách phù hợp nhất cho mục đích giao hàng. Như vậy so với ấn bản Incoterms 2000 thì A4 trong FOB của Incoterms 2010 đã bổ sung thêm một hành động mà bằng cách đó người bán cũng được xem là hoàn thành nghĩa vụ giao hàng. Hành động đó chính là việc người bán có thể giao hàng cho người mua bằng cách mua hàng hóa được giao cho người mua từ một người nào đó. ICC có giải thích trong Incoterms 2010 về trường hợp này. Với trường hợp mua bán theo chuỗi (string sales), người bán mà ở giữa chuỗi mua bán thì anh ta không thể thực hiện nghĩa

vụ giao hàng của mình bằng cách giao hàng trực tiếp cho người chuyên chở (hay giao hàng lên tàu hay lên phương tiện), vì điều này được thực hiện bởi người bán đầu tiên trong chuỗi mua bán; thay vào đó người bán thực hiện nghĩa vụ giao hàng của mình bằng cách “mua hàng hóa sẽ (hoặc đã) được giao” (procuring goods shipped/delivered) cho người mua. Giao dịch như vậy rất phổ biến trong mua bán hàng nguyên liệu. Nói một cách ngắn gọn thì FOB của Incoterms 2010 có thể được áp dụng một cách phù hợp cho các giao dịch mà ở đó người bán là người trung gian, anh ta không có điều kiện giao hàng lên tàu.

Về việc chuyển rủi ro từ người bán sang người mua, A5 trong FOB của Incoterms 2010 có quy định rõ người bán chuyển rủi ro sang người mua khi hàng hóa được giao lên tàu đối với trường hợp người bán có điều kiện giao hàng lên tàu. Điều này có nghĩa FOB của Incoterms 2010 không xem lan can tàu là điểm chuyển rủi ro mà thay vào đó là căn cứ vào thời điểm và địa điểm mà hàng hóa được giao lên tàu.

Về nghĩa vụ thông báo cho người mua (A7), cả FOB của Incoterms 2010 lẫn FOB của Incoterms 2000 đều quy định rằng người bán phải thông báo đầy đủ cho người mua về việc hàng hóa đã được giao phù hợp với A4 (nghĩa vụ giao hàng). Tuy nhiên, FOB của Incoterms 2010 còn bổ sung nghĩa vụ thông báo của người bán cho người mua trong trường hợp tàu không nhận hàng trong thời gian thỏa thuận. Đây có thể là điểm mà các nhà xuất khẩu Việt Nam ít chú ý đến khi áp dụng điều kiện FOB mới.

Về cơ bản các quy định tại A9 (kiểm tra - bao bì đóng gói - ký mã hiệu) trong FOB của Incoterms 2010 gần giống với nghĩa vụ này trong FOB của Incoterms 2000, ngoại trừ việc nói rõ thêm rằng người bán phải trả các chi phí cho việc kiểm tra hàng hóa trước khi giao hàng (pre-shipment inspection) mang tính bắt buộc do nước xuất khẩu yêu cầu.

Ngoài ra FOB không phải là điều kiện thương mại thích hợp khi người bán không có điều kiện giao hàng lên tàu, nhất là trường hợp hàng hóa được đóng trong các container. FCA nên được sử dụng thay cho FOB trong những trường hợp như vậy...

(Mời độc giả xem tiếp kỳ sau)