

Những điểm mới của Incoterms 2020

Nguyễn Thị Cẩm Thủy

Hoàng Phương Dung

Khoa Kinh doanh Quốc tế, Học viện Ngân hàng

Hoạt động thương mại quốc tế với sự tham gia của các quốc gia trên thế giới làm nảy sinh nhiều mâu thuẫn trong ngôn ngữ, luật pháp, tập quán thương mại, ... dẫn đến không thể tránh khỏi các tranh chấp. Khi tranh chấp xảy ra, nhiều vụ không thể giải quyết thấu đáo do không có cơ sở để đưa ra phán quyết đúng đắn, hợp lý. Trước những vấn đề đặt ra đó, năm 1936, Phòng Thương mại quốc tế (ICC- International Chamber of Commerce) đã xây dựng và cho ra đời Bộ tập quán Thương mại quốc tế (International Commercial Terms, viết tắt là Incoterms).

Kể từ khi ra đời đến nay, Incoterms đã không ngừng hoàn thiện và đổi mới nhằm bắt kịp với sự thay đổi và phát triển của nền kinh tế thế giới trong các lĩnh vực: giao thông vận tải, bốc dỡ hàng hóa, công nghệ thông tin, an ninh, bảo hiểm, hải quan... liên quan đến hoạt động giao nhận hàng hóa. Tính đến thời điểm này, Incoterm đã trải qua 7 lần sửa đổi vào các năm 1953,

Main changes in Incoterms 2020

Abstract: International trade activities upon the participation of countries in the world have witnessed many conflicts and differences in terms of language, law and trade practices, etc. This leads to inevitable disputes and many of which can not be resolved thoroughly because there is a lack of common legal basis to make a proper and reasonable judgment. In response to these issues, the International Chamber of Commerce (ICC) launched the first International Commercial Terms (Incoterms) in 1936.

Since its inception, Incoterms has constantly improved and innovated to keep pace with the changes and development of the world economy in the fields of transportation, cargo handling, information technology, security, insurance and customs related to freight forwarding. Up to this point, Incoterm has undergone seven revisions in 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010. Since 1980, ICC revised Incoterms after every 10 years, and the next revision is expected to be made in 2020. At this time, Incoterms 2020 has been completed and sent to the Chamber of Commerce of member countries to be translated into local languages and the Incoterms 2020 version will take effect from January 1, 2020, to the business community around the world. Incoterms 2020 surely has something new that is suitable and creates favorable conditions for sellers and buyers in international trade activities. The following article will analyse this revision.

Keywords: Incoterms, export, import, international trade

Thuy Thi Cam Nguyen.

Email: thuyntc@hvnh.edu.vn

Dung Phuong Hoang

Email: dunghp@hvnh.edu.vn

Organization of all: Faculty of International Business, Banking Academy of Organization

Ngày nhận: 13/01/2020

Ngày nhận bản sửa: 04/02/2020

Ngày duyệt đăng: 17/03/2020

1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010. Nhìn vào các cột mốc sửa đổi, đặc biệt là từ năm 1980 đến nay có thể thấy cứ 10 năm ICC lại sửa đổi Incoterms một lần, và cột mốc tiếp theo là năm 2020. Ở thời điểm này, bản Incoterms 2020 đã hoàn thiện và được gửi đến Phòng Thương mại các nước thành viên để dịch sang ngôn ngữ nội địa nhằm đưa bản Incoterms 2020 có hiệu lực từ ngày 01/01/2020, đến với cộng đồng doanh nghiệp khắp thế giới. Vậy Incoterms 2020 có gì mới và những điểm mới đó phù hợp và tạo điều kiện thuận lợi như thế nào cho người bán, người mua trong hoạt động thương mại?

Từ khóa: Incoterms, xuất khẩu, nhập khẩu, thương mại quốc tế

1. Giới thiệu về Incoterms

Ngày nay, xu hướng tự do thương mại đã và đang thúc đẩy ngày càng nhiều các giao dịch mua bán hàng hóa xuyên biên giới với số lượng lớn và chủng loại đa dạng. Tuy nhiên, do có sự cách biệt về mặt địa lý, cũng như sự khác biệt về quy định pháp lý liên quan đến thủ tục xuất nhập khẩu, quá trình giao nhận hàng hóa từ nước xuất khẩu đến nước nhập khẩu tồn tại nhiều chi phí và rủi ro mà nếu hợp đồng mua bán hàng hóa không phân định kỹ lưỡng thì dễ dẫn đến tranh chấp tốn kém và không đáng có giữa các bên. Nhận thấy nhu cầu thiết yếu này của doanh nghiệp, Phòng thương mại quốc tế (International Chamber of Commerce- ICC) đã ban hành bộ quy tắc về việc sử dụng các điều kiện thương mại quốc tế (International Commercial Terms - viết tắt là ICC), từ đó, tạo điều kiện thúc đẩy sự phát triển của thương mại toàn cầu. Cụ thể, điều kiện thương mại quốc tế (Incoterms) là những thuật ngữ ngắn gọn được hình thành trong thực tiễn thương mại quốc tế để phân chia trách nhiệm về chi phí và rủi ro đối với hàng hóa giữa người mua và người bán trong giao nhận hàng hóa (Nguyễn Văn Tiến, 2010). Mỗi quy tắc Incoterms đều quy định 2 địa điểm quan trọng trong không gian vận chuyển

hàng hóa từ bên xuất khẩu tới bên nhập khẩu: (1) Địa điểm chuyển giao rủi ro mà tại đó rủi ro mất mát, hư hỏng về hàng hóa được chuyển giao từ người bán sang người mua; và (2) địa điểm phân chia chi phí trong giao nhận giữa người bán và người mua kèm theo các quy định khác về nghĩa vụ thông quan xuất khẩu và nhập khẩu, chuyển giao chứng từ về hàng hóa và thông báo giao hàng. Theo đó, việc dẫn chiếu Incoterms trong hợp đồng mua bán hàng hóa sẽ giúp phân chia rõ ràng nghĩa vụ tương ứng của các bên về chi phí và rủi ro liên quan đến giao nhận hàng hóa, đơn giản hóa về mặt pháp lý trong hợp đồng, tránh những suy diễn, hiểu lầm và tranh chấp giữa các bên.

Incoterms được soạn thảo dựa trên những thông lệ và tập quán phổ biến nhất trên toàn thế giới nhằm đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp tại mọi quốc gia. Bên cạnh đó, cùng với sự thay đổi trong lĩnh vực giao nhận vận tải cũng như những xu thế mới trong quản lý an ninh và thủ tục xuất nhập khẩu mà cứ khoảng 10 năm, Incoterms lại được điều chỉnh và cho ra đời các phiên bản mới phù hợp hơn với thực tiễn thương mại quốc tế. Tính tới nay, ICC đã cho ra đời 9 phiên bản của Incoterms vào các năm 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 và gần đây nhất là 2020. Mặc dù các phiên bản này

đều có giá trị pháp lý như nhau nhưng mỗi phiên bản mới ra đời đều có lý do riêng, gắn liền với sự thay đổi trong thực tiễn sử dụng Incoterms và giao nhận thương mại quốc tế.

2. Những thay đổi chính của Incoterms 2020

Incoterms 2020 được xuất bản vào ngày 10/9/2019 và có hiệu lực vào ngày 01/01/2020. Mặc dù bố cục của phiên bản này rất khác so với Incoterms 2010, nhưng sự thay đổi thực sự về nội dung ý nghĩa của các quy tắc trong phiên bản mới này không nhiều, chủ yếu hướng vào việc khắc phục những bất cập trong quá trình sử dụng của Incoterms 2010.

2.1. Những thay đổi về hình thức

Thứ nhất, phiên bản Incoterms mới sẽ có những thay đổi về hình thức trình bày theo hướng thân thiện hơn và dễ hiểu hơn với người sử dụng. Cụ thể, phần thứ nhất của Incoterms 2020 sẽ trình bày nội dung điều khoản theo cấu trúc cũ trong đó, các điều khoản được trình bày lần lượt và chia thành 2 cột gồm nghĩa vụ người bán và nghĩa vụ người mua như phiên bản Incoterms 2010. Trong đó, ghi chú giải thích cho từng Incoterm đã được thực hiện chi tiết hơn với **hình ảnh** minh họa hữu ích. Tuy nhiên, phần thứ 2 của Incoterms 2020 sẽ tóm tắt lại các quy tắc Incoterms theo chiều ngang với 10 khoản mục về 10 cặp nghĩa vụ của người bán và người mua ở phía trên và tên điều khoản Incoterms tương ứng ở phía dưới. Theo đó, người đọc có thể tổng kết và so sánh các quy tắc Incoterms cùng một lúc. Hình thức trình bày mới này được kỳ vọng sẽ hỗ trợ người đọc trong việc hiểu và nhớ các quy tắc Incoterms nhanh hơn.

Thứ hai, thứ tự các cặp nghĩa vụ của người

bán và người mua được sắp xếp lại cho dễ đọc và logic hơn. Theo đó, những cặp nghĩa vụ quan trọng nhất sẽ được đẩy lên ở những vị trí đầu tiên. Đáng chú ý, các cặp nghĩa vụ về giao hàng/nhận hàng và chuyển giao rủi ro trong phiên bản Incoterms 2010 lần lượt nằm ở vị trí số 4 và số 5 (A4-B4 và A5-B5) thì trong phiên bản Incoterms 2020, hai cặp nghĩa vụ này được đẩy lên vị trí số 2 và số 3 (A2-B2 và A3-B3). Sự thay đổi này rất hợp lý bởi nội dung cốt lõi của Incoterms là chỉ ra điểm phân chia chi phí và rủi ro liên quan đến hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Căn cứ vào 2 địa điểm quan trọng này, người sử dụng hoàn toàn có thể suy luận một cách logic các nghĩa vụ cơ bản khác (nghĩa vụ đi kèm) của người bán và người mua trong giao nhận hàng hóa.

2.2. Những thay đổi về nội dung

Thứ nhất, quy tắc giao hàng tại điểm dỡ (*Delivered at Place Unloading- DPU*) ra đời thay thế cho quy tắc giao hàng tại bến, bãi (*Delivered at Terminal- DAT*) Trong Incoterms 2010, DAT có nghĩa là hàng hóa được chuyển giao rủi ro và chi phí từ người bán sang người mua khi hàng hóa đã nằm tại bến bãi ở cảng biển, nhà ga, bến xe... được chỉ định (hàng đã dỡ khỏi phương tiện vận tải). Tuy nhiên, trong những năm qua, nhiều người sử dụng Incoterms mong muốn có một quy tắc Incoterms cho phép giao hàng ở địa điểm bất kỳ tại nước nhập khẩu và hàng đã được dỡ khỏi phương tiện vận tải. Ví dụ, một nhà cung cấp máy móc thiết bị giao hàng tại kho hàng của nhà nhập khẩu và họ có đủ điều kiện về nhân lực và vật lực để tiến hành dỡ hàng khỏi phương tiện vận tải tại địa điểm giao hàng, nhưng không có quy tắc nào của Incoterms 2010 đáp ứng được thực tế này. Và Incoterms 2020

Bảng 1. So sánh cấu trúc Incoterms 2010 và Incoterms 2020

Cặp nghĩa vụ của người bán- người mua	Phiên bản Incoterms 2010	Phiên bản Incoterms 2020
A1-B1	Các nghĩa vụ chung	Các nghĩa vụ chung
A2-B2	Thủ tục xuất khẩu/ nhập khẩu	Giao hàng/ Nhận hàng
A3-B3	Vận tải & bảo hiểm	Chuyển giao rủi ro
A4-B4	Giao hàng/ Nhận hàng	Vận tải
A5-B5	Chuyển giao rủi ro	Bảo hiểm
A6-B6	Phân chia các chi phí	Chuyển giao bằng chứng giao hàng/ chứng từ vận tải
A7-B7	Thông báo cho người mua/ người bán	Thông quan xuất khẩu/nhập khẩu
A8-B8	Chuyển giao bằng chứng giao hàng/ chứng từ vận tải	Kiểm tra- Đóng gói- Kê ký mã hiệu
A9-B9	Kiểm tra- Đóng gói- Kê ký mã hiệu	Phân chia chi phí
A10-B10	Hỗ trợ thông tin và các chi phí liên quan	Thông báo cho người mua/ người bán

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ Incoterms 2010 và Incoterms 2020

đã đưa ra hướng giải quyết bằng việc cho ra đời quy tắc DPU theo đó, người bán sẽ chịu trách nhiệm giao hàng đến bất kỳ địa điểm nào có thể diễn ra việc dỡ hàng như: bến, bãi, kho nội địa hay thậm chí là kho hàng của bên mua tùy theo thỏa thuận của hai bên. Hàng hóa được chuyển giao rủi ro sau khi đã dỡ khỏi phương tiện vận tải tại điểm giao hàng quy định.

Như vậy, việc thay thế DAT bằng DPU giúp mở rộng hơn phạm vi sử dụng của DAT về địa điểm chuyển giao rủi ro và chuyển giao hàng hóa. Về mặt bản chất, nghĩa vụ của người bán và người mua trong giao nhận hàng hóa theo điều kiện DPU không có gì thay đổi so với DAT, chỉ khác địa điểm giao hàng và chuyển giao rủi ro từ người bán sang người mua không chỉ giới hạn tại bến bãi, nhà ga như DAT mà còn mở rộng tới các địa điểm bất kỳ tại nước nhập khẩu.

Thứ hai, quy định về bảo hiểm trong quy tắc Tiền hàng, Bảo hiểm và Cước phí

(Cost, Insurance and Freight- CIF) và quy tắc Cước phí và Bảo hiểm trả tới (Cost Insurance Paid To- CIP)

CIF và CIP là 2 quy tắc duy nhất quy định về nghĩa vụ mua bảo hiểm được thực hiện bởi người bán (người bán có nghĩa vụ mua bảo hiểm vì quyền lợi đối với người mua), tuy nhiên có một chút khác biệt giữa 2 quy tắc này. Quy tắc CIF chỉ áp dụng cho vận tải đường thủy, quy tắc CIP áp dụng cho mọi phương thức vận tải bao gồm cả vận tải đa phương thức. Ngày nay, để đưa được hàng hóa từ kho đến kho thì vận tải đa phương thức là phương án hiệu quả nhất, chặng chính (chặng quốc tế) vận tải bằng đường biển, chặng phụ (chặng nội địa) vận tải bằng đường bộ, đường sắt, vì vậy phạm vi rủi ro, mức độ rủi ro, các loại rủi ro trong vận tải đa phương thức cao hơn rất nhiều so với vận tải thuần túy là đường biển. Theo đó, việc quy định người bán chỉ có trách nhiệm mua bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm C- ICC 1982, ICC 2009 (điều kiện bảo hiểm tối thiểu) đối với hàng hóa vận chuyển theo cả quy tắc CIF

và CIP được cho là không phù hợp. Chính vì vậy, Incoterms 2020 đã quy định mức bảo hiểm mà người bán phải mua trong trường hợp áp dụng quy tắc CIP lên mức tối đa (điều kiện bảo hiểm A) và mức bảo hiểm người bán phải mua trong trường hợp áp dụng quy tắc CIF vẫn giữ nguyên ở mức tối thiểu (điều kiện bảo hiểm C) như Incoterms 2010 quy định.

Thứ ba, làm rõ hơn việc phân chia chi phí

Việc phân bổ chính xác về chi phí trong giao nhận hàng hóa giữa người bán và người mua đã được cải thiện rõ rệt trong phiên bản mới Incoterms 2020. Trong những năm qua, việc phân bổ chi phí giao nhận được qui định khá chung chung bằng cách chỉ ra địa điểm phân chia chi phí trong Incoterms 2010 (A6/B6), khiến phát sinh nhiều tranh chấp về việc phân bổ chi phí, đặc biệt là những chi phí khi hàng nằm tại cảng hay các chi phí tại địa điểm giao hàng. Cả hai phiên bản Incoterms 2010 và Incoterms 2020 đều giữ nguyên tắc chung là người bán chịu trách nhiệm chi trả các chi phí phát sinh cho đến địa điểm chuyển giao chi phí và người mua chịu trách nhiệm về các chi phí vượt quá địa điểm đó. Tuy nhiên, phiên bản Incoterm 2020 đã trình bày cụ thể và chi tiết hơn về các cặp nghĩa vụ liên quan đến phân bổ chi phí (A9/B9) so với phiên bản cũ nhằm tránh những tranh chấp có thể xảy ra.

Thứ tư, yêu cầu an ninh

Ngày nay, các yêu cầu về an ninh vận tải đã trở nên phổ biến hơn và phức tạp hơn với nhiều quy định mới (ví dụ, quy định sàng lọc an ninh bắt buộc đối với container hàng hóa). Những yêu cầu này không chỉ làm phát sinh chi phí mà còn đem lại rủi ro liên quan đến chậm trễ trong giao nhận hàng nếu người xuất khẩu và người nhập khẩu không biết trước

và lường trước khi ký kết hợp đồng và thực hiện nghĩa vụ hợp đồng. Mặc dù, Incoterms 2010 có nhắc tới trách nhiệm cung cấp thông tin về các yêu cầu an ninh và chi phí kèm theo, nhưng đến Incoterms 2020 đã chi tiết hóa và nhấn mạnh hơn nữa nghĩa vụ này trong điều khoản A4 (cung cấp thông tin về yêu cầu an ninh trong vận tải hàng hóa) và điều khoản A7 (cung cấp thông tin về yêu cầu an ninh trong thực hiện thông quan hàng hóa).

Thứ năm, người bán/ người mua sử dụng phương tiện vận chuyển riêng

Trong phiên bản Incoterms 2020, nội dung nghĩa vụ vận tải cũng được mở rộng hơn nhằm đáp ứng thực tiễn về khả năng vận chuyển hàng hóa của người bán/ người mua. Cụ thể, có nhiều trường hợp người bán/ người mua có riêng phương tiện vận tải quốc tế của họ và họ hoàn toàn có thể vận chuyển hàng từ nước xuất khẩu tới nước nhập khẩu thay vì phải ký kết hợp đồng vận tải. Tuy nhiên, Incoterms 2010 cho rằng việc vận chuyển hàng hóa giữa người bán và người mua sẽ được thực hiện bởi một hãng vận chuyển- bên thứ ba mà không giải quyết việc vận chuyển được tự thực hiện bởi người bán hoặc người mua (ví dụ, xe tải riêng của người bán). Incoterms 2020 quy định rõ hơn về khả năng tự vận chuyển hàng hóa của người bán và người mua trong các quy tắc FCA, DAP, DPU và DDP. Ví dụ, người mua trong FCA Incoterms 2020 được yêu cầu “ký hợp đồng hoặc tự sắp xếp bằng chi phí của mình để vận chuyển hàng hóa từ địa điểm giao hàng đã nêu”.

Thứ sáu, quy tắc Giao hàng cho người chuyên chở (Free Carrier- FCA), quy tắc Giao hàng lên tàu (Free on board- FOB) và vận đơn đường biển (Bill of lading)

Ngày nay, container là công cụ vận tải hữu

hiệu đối với hầu hết các loại hàng hóa, là giải pháp vận tải an toàn, giảm chi phí. Tuy nhiên khi sử dụng container để vận chuyển hàng hóa mà áp dụng quy tắc FOB thì không phù hợp dẫn đến rủi ro, tăng chi phí cho người bán. Cụ thể, hàng hóa vận chuyển bằng container thì địa điểm giao hàng ở cảng biển là CY- Container Yard (đối với hàng nguyên FCL/FCL) và CFS- Container Freight Station (đối với hàng lẻ LCL/LCL), như vậy người bán sẽ giao hàng cho người chuyên chở do người mua thuê tại CY hoặc CFS. Tuy nhiên với quy tắc FOB, trách nhiệm của người bán kết thúc khi hàng được xếp lên tàu tại cảng bốc hàng, như vậy dù đã giao hàng cho người chuyên chở tại CY/CFS thì người bán vẫn phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa cho đến khi container chứa hàng xếp xong an toàn trên tàu trong khi hàng hóa ngoài tầm kiểm soát của người bán.

Chính vì lý do đó Incoterms 2010 đã đưa ra lời khuyên với các nhà xuất nhập khẩu là khi sử dụng container trong chuyên chở hàng hóa thì lựa chọn áp dụng quy tắc FCA thay cho quy tắc FOB. Nhưng ngay cả khi sử dụng quy tắc FCA thì người bán vẫn có thể gặp rủi ro trong thanh toán nếu thanh toán bằng L/C. Một L/C được phát hành tuân thủ UCP 600 không có thỏa thuận khác thì vận đơn đường biển xuất trình tuân thủ điều 20 UCP 600 phải là vận đơn xếp hàng lên tàu (Shipped on board B/L), áp dụng quy tắc FCA người bán giao hàng tại CY/CFS sẽ nhận được vận đơn nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L) từ người chuyên chở và dù đã chuyển giao rủi ro thì người bán vẫn phải đợi đến khi container chứa hàng xếp xong lên tàu mới được người chuyên chở ghi chú “Shipped on board” trên vận đơn, và lúc đó mới có thể xuất trình chứng từ yêu cầu thanh toán.

Vấn đề này có thể được giải quyết bằng cách nếu như người bán gặp khó khăn trong việc lấy vận đơn đã xếp hàng lên tàu, đặc biệt trong trường hợp vận tải container đường biển, thì người mua khi mở L/C chỉ yêu cầu ngân hàng quy định người bán xuất trình B/L đã nhận hàng để xếp là đã có thể được thanh toán và điều này cần có sự thỏa thuận ngay từ đầu. Tuy nhiên, phạm vi quy định của Incoterms không bao gồm những vấn đề thuộc về thanh toán quốc tế, tài trợ thương mại. Do đó, ICC đã đưa ra một giải pháp phù hợp trong Incoterms 2020, đó là quy tắc FCA cho phép các bên thỏa thuận để người mua chỉ dẫn người chuyên chở phát hành vận đơn đã xếp hàng lên tàu cho người bán.

3. Kết luận

Nhìn chung, mặc dù phiên bản Incoterms 2020 không có nhiều sự thay đổi lớn so với phiên bản Incoterms 2010 trước đó, nhưng những thay đổi này dù nhỏ, vẫn đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao tính ứng dụng rộng rãi và hợp lý của Incoterms. Các thay đổi chính như chuyển từ quy tắc DAT thành DPU, nâng mức bảo hiểm theo quy tắc CIP lên mức tối đa hay mở rộng, chi tiết hóa các điều khoản về vận tải... đều xuất phát từ thực tiễn giao nhận hàng hóa, từ đó giúp Incoterms trở nên phù hợp, thân thiện hơn với người sử dụng. Một số lợi ích cụ thể mà áp dụng Incoterms 2020 có thể đem lại cho nhà xuất nhập khẩu bao gồm:

Thứ nhất, mặc dù các bên có thể thỏa thuận trong hợp đồng mua bán về việc thực hiện khác đi một số điều khoản quy định trong Incoterms hoặc bổ sung những điều khoản mà Incoterms không đề cập, việc sử dụng biến thể của Incoterms có thể dẫn tới những hiểu lầm và tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng. Thay

đổi trong Incoterms như sự thay thế của DPU cho DAT hay quy định về việc cho phép nhà xuất khẩu và nhập khẩu sử dụng phương tiện vận tải riêng của mình, một mặt giúp mở rộng phạm vi ứng dụng của Incoterms, mặt khác, đáp ứng nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp, tránh tối đa trường hợp phải sử dụng biến thể của Incoterms.

Thứ hai, trong quy tắc nhóm C, những rủi ro phát sinh trong quá trình vận tải quốc tế là vấn đề không mong muốn đối với cả hai bên hợp đồng, đặc biệt đối với người mua bởi họ phải chịu rủi ro liên quan đến mất mát và hư tổn hàng hóa diễn ra trên chặng này. Việc nâng mức bảo hiểm mà người bán phải mua trong trường hợp áp dụng quy tắc CIP lên mức tối đa trong Incoterms 2010 giúp người mua được bảo vệ khỏi rủi ro vận tải mà họ phải có trách nhiệm, đồng thời, giúp người bán nhận lại được số tiền bảo hiểm nếu người mua chưa trả tiền hàng.

Thứ ba, phiên bản Incoterms 2020 thay đổi tên mục “Guidance Note” (Hướng dẫn) thành “Explanation” (Giải thích hay Chú giải). Sự thay đổi nhỏ này mang hàm ý định hướng nội dung quan trọng của Incoterms 2020, theo đó, nội dung của phiên bản mới không chỉ nhằm “hướng dẫn sử dụng” mà còn giải thích chi tiết hơn nữa ý nghĩa của các thuật ngữ, các nghĩa vụ của mỗi bên trong từng điều khoản. Thể hiện đúng tinh thần này, các nội dung trong Incoterms 2020 được giải thích rất chi tiết, dễ hiểu, đặc biệt là những vấn đề liên quan đến phân chia chi phí và thủ tục an ninh, từ đó, phục vụ tốt hơn nhu cầu của người sử dụng.

Thứ tư, mặc dù Incoterms chỉ giới hạn ở phạm vi quy định trách nhiệm và nghĩa

vụ của các bên trong quá trình giao nhận vận tải, ấn phẩm này cũng đề cập một số thông tin về cung cấp và tạo lập chứng từ, do đó, có liên quan mật thiết tới vấn đề thanh toán quốc tế. Việc điều khoản FCA Incoterms 2020 cho phép các bên thỏa thuận để người mua chỉ dẫn người chuyên chở phát hành vận đơn đã xếp hàng lên tàu cho người bán đã giải quyết những khó khăn của người bán khi vận tải hàng hóa bằng container trong khi L/C yêu cầu xuất trình vận đơn đã xếp hàng lên tàu. Đặc biệt ngày nay, khi vận tải container đường biển và sử dụng L/C trong thanh toán quốc tế ngày càng trở nên phổ biến, sự thay đổi này trong Incoterms 2020 càng có ý nghĩa thực tiễn quan trọng đối với các bên trong giao dịch thương mại quốc tế.

Như vậy, phiên bản Incoterms 2020 thể hiện sự ưu việt hơn hẳn so với Incoterms 2010 và các phiên bản trước đó, đem đến sự thuận tiện, rõ ràng, bảo vệ lợi ích của người bán và người mua trong quá trình đàm phán, soạn thảo và thực hiện hợp đồng.

Mặc dù phiên bản Incoterms 2020 đã chính thức được phổ biến rộng rãi từ 01/01/2020, phiên bản này sẽ cần nhiều thời gian để các doanh nghiệp biết đến và nhận thức rõ ràng về nó. Chính vì vậy, Incoterms 2010 vẫn đang và sẽ tiếp tục được sử dụng phổ biến trong một vài năm tới. Do mọi phiên bản của Incoterms đều có giá trị pháp lý tương đương, nên việc áp dụng phiên bản nào là tùy thuộc vào thỏa thuận của nhà xuất khẩu và nhà nhập khẩu và dẫn chiếu rõ ràng trong hợp đồng. Thực tế, bản thân phiên bản mới nhất Incoterms 2020, dù đã cải tiến hơn các phiên bản trước đó, cũng không thể đáp ứng 100% nhu cầu quy định về nghĩa vụ trong giao nhận hàng hóa của mọi doanh nghiệp. Việc linh động quy định thêm hay

bớt các nghĩa vụ so với Incoterms, vì thế, vẫn sẽ là một thực tế trong quá trình sử dụng Incoterms trong đàm phán và soạn thảo hợp đồng. Tuy nhiên, điều quan trọng

là khi sử dụng biến thể của Incoterms, các bên cần thỏa thuận, thống nhất cách hiểu và quy định rõ ràng trong hợp đồng để tránh những tranh chấp không đáng có ■

Tài liệu tham khảo

1. *Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce* tại <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>>
2. *Incoterms 2010 by the International Chamber of Commerce* tại <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>>
3. GS.TS. Nguyễn Văn Tiến (2010), *Cẩm nang Thanh toán quốc tế & Tài trợ ngoại thương*, NXB Thống kê.
4. TS. Nguyễn Thị Cẩm Thủy và cộng sự (2017), *Giáo trình Giao dịch thương mại quốc tế*, NXB Lao Động.

tiếp theo trang 12

nhận, phản hồi, chia sẻ thông tin về khách hàng (Nguyễn Trung Anh, 2019).

Như vậy, có thể thấy ở thời điểm hiện tại, hoạt động của các công ty Fintech cũng như các sản phẩm dịch vụ cung ứng của những công ty này chưa thực sự làm thay đổi cơ cấu doanh thu, lợi nhuận cũng như hoạt động của các định chế tài chính truyền thống, thậm chí khó có thể cạnh tranh được với các NHTM, CTCK là những tổ chức có nền tảng khách hàng, hoạt động và uy tín tốt trên thị trường. Song về mặt dài hạn mức độ ảnh hưởng sẽ rõ ràng hơn, do đó cần có những điều chỉnh về mặt pháp lý cũng như điều hành chính sách vĩ mô của Chính phủ nhằm hạn chế ảnh hưởng tiêu cực của Fitech, đặc biệt là đảm bảo ổn định hệ thống tài chính quốc gia.

3. Kết luận

Cùng với sự phát triển chung của thế giới, Việt Nam cũng đang trong giai đoạn tham gia cuộc cách mạng công nghệ 4.0 và các công ty công nghệ tài chính FinTech cũng đang mạnh mẽ hình thành và gia nhập thị trường dịch vụ tài chính Việt Nam. Nhờ ứng dụng FinTech mà xuất hiện các công

ty công nghệ tài chính hoạt động và cung cấp tất cả các dịch vụ của cả định chế tài chính ngân hàng và định chế tài chính phi ngân hàng truyền thống, đây là thách thức lớn cho các nhà quản lý chính ở Việt Nam về quản lý và phát triển ổn định thị trường tài chính cũng như là thách thức cho các định chế tài chính truyền thống. FinTech mới ra đời và đi vào hoạt động tại Việt Nam chưa lâu nên việc nghiên cứu về tác động của nó chưa nhiều, cả ở lý luận và thực tiễn, và đây chính là tính cấp thiết đặt ra việc cần có những nghiên cứu về tác động của FinTech đối với sự phát triển của các tổ chức định chế tài chính ở Việt Nam cũng như đối với tính an toàn và ổn định của hệ thống tài chính ■