

INCOTERMS®2010

GS. TS. Nguyễn Văn Tiến

**Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài quốc tế VN
Chủ nhiệm Bộ môn TTQT, Học viện Ngân hàng**

Email: <tuvan.ttqt@gmail.com>

ĐT: 0912 11 22 30

1. Incoterms là gì?

1.1. Incoterms:

Là chữ viết tắt của "International Commercial Terms"

Tiếng Việt: Các điều kiện thương mại quốc tế.

1.2. Các thuật ngữ khác không nên dùng:

- *Shipment Terms*: Các điều kiện giao hàng
- *Terms of Delivery*: Các điều kiện giao hàng
- *Trade Terms*: Các điều kiện thương mại.

1.3. Khái niệm: ĐKTMQT là những thuật ngữ ngắn gọn được hình thành trong thực tiễn TMQT để phân chia trách nhiệm và chi phí giữa người mua và người bán trong giao nhận HH.

2. Cơ quan ban hành và tính chất pháp lý (1)

2.1. Cơ quan ban hành: ICC, Paris

2.2. Các phiên bản đã phát hành:

- + Lần 1: 1936 - Giải thích điều kiện CIF.
- + Lần 2: 1953 - Giải thích 9 điều kiện.
- + Lần 3: 1967 - Sửa đổi phiên bản 1953.
- + Lần 4: 1976 - Thêm phụ lục của 1953.
- + Lần 5: 1980 - Giải thích 14 điều kiện.
- + Lần 6: 1990 - Giải thích 13 điều kiện.
- + Lần 7: 2000 - Giải thích 14 điều kiện trong ĐK TMĐT.
- + Lần 8: 2010 - Giải thích 11 quy tắc.

Incoterms®2010, hiệu lực 1/1/2011

2. Cơ quan ban hành và tính chất pháp lý (2)

2.3. Incoterms có tính chất pháp lý tùy ý:

- + Tính chất pháp lý tùy ý là gì? (SS với luật)
- + Tại sao Incoterms lại có tính chất pháp lý tùy ý? (ICC)
- + Những nội dung của tính chất tùy ý? (tr. 291)
- + Lưu ý khi dẫn chiếu phải chính xác số hiệu của incoterms.

3. Mục đích của Incoterms:

3.1. Quy định trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người bán và người mua trong lĩnh vực giao nhận hàng hoá, gồm:

a/ Phân chia **chi phí** giữa người bán và người mua.

b/ Xác định **địa điểm**, tại đó RR về mất mát, hư hỏng HH được chuyển giao từ người bán sang người mua.

c/ Ai là người có nghĩa vụ **thông quan** XK và NK.

d/ Chuyển giao **chứng từ**.

3.2. Incoterms cung cấp một số thông tin về tạo lập chứng từ (Invoice, Transport and Insurance documents). Tuy nhiên, chức năng này chỉ là thứ yếu.

3.3. Nhằm tránh những hiểu lầm và tranh chấp giữa các bên trong việc phân chia chi phí và chuyển giao RR về HH.

4. Những nội dung chính Incoterms®2010 (1)

4.1. Giảm từ 13 điều kiện xuống còn 11 quy tắc

Incoterms2000	Incoterms®2010	Viết đầy đủ
EXW	EXW	EX Works
FCA	FCA	Free CArrier
FAS	FAS	Free Alongside Ship
FOB	FOB	Free On Board
CFR	CFR	Cost and FReight
CIF	CIF	Cost, Insurance and Freight
CPT	CPT	Carriage Paid To
CIP	CIP	Carriage and Insurance Paid to
DEQ	DAT	Delivered At Terminal
DAF	DAP	Delivered At Place
DES		
DDU		
DDP	DDP	Delivered Duty Paid

4.2. Phân 11 quy tắc thành hai nhóm:

Nhóm 1 gồm 7 quy tắc, áp dụng cho mọi phương thức vận tải:

1. EXW (*insert named place of delivery*) Incoterms®2010.
2. FCA (*insert named place of delivery*) Incoterms®2010.

Lưu ý: *Delivery place = Shipment place*

3. CPT (*insert named place of destination*) Incoterms®2010.
4. CIP (*insert named place of destination*) Incoterms®2010.

Lưu ý: *Shipment place ≠ Destination*

5. DAT (*insert named terminal of destination*) Incoterms®2010.
6. DAP (*insert named place of destination*) Incoterms®2010.
7. DDP (*insert named place of destination*) Incoterms®2010.

Lưu ý: *Destination = Shipment place*

Nhóm 2 gồm 4 quy tắc, chỉ áp dụng cho vận tải biển, gồm:

1. FAS (*insert named port of shipment*) Incoterms®2010
2. FOB (*insert named port of shipment*) Incoterms®2010

Lưu ý: *Shipment place = Destination*

3. CFR (*insert named port of destination*) Incoterms®2010
4. CIF (*insert named port of destination*) Incoterms®2010

Lưu ý: *Shipment place ≠ Destination*

Ghi chú:

- Các quy tắc này chỉ áp dụng cho VT biển, tức nơi đi và nơi đến đều là cảng biển (port to port shipment).
- 3 quy tắc (FOB, CFR và CIF): Địa điểm chuyển giao (shipment point) không còn là lan tàu (ship's rail), mà khi hàng hóa đã được xếp xong lên tàu (shipped on board).

4.3. Hai quy tắc mới DAT và DAP thay thế cho bốn ĐK cũ DAF, DES, DEQ và DDU:

- DAT và DAP được dùng cho mọi PT vận tải.
- DAT (Delivered At Terminal): Giao hàng tại bến, khi HH được đặt dưới sự định đoạt của người mua, đã dỡ khỏi PT VT. "Bến" ở đây được hiểu là *bất kỳ đâu*, như: cầu cảng, cảng hàng không, ga container, ga đường bộ, ga đường sắt...
- DAP (Delivered At Place): Giao hàng nơi đến, khi HH được đặt dưới sự định đoạt của người mua và sẵn sàng để dỡ khỏi PT VT. "Place" đây được hiểu là *bất kỳ đâu*, như: cầu cảng, cảng hàng không, ga container, ga đường bộ, ga đường sắt...

4.4. Phân chia trách nhiệm:

Nhóm E: Người bán hết trách nhiệm với HH ngay tại cơ sở sản xuất của mình.

Nhóm F: Người bán hết trách nhiệm với HH ngay sau khi giao hàng cho người chuyên chở tại nơi đi.

Nhóm C: Người bán hết trách nhiệm với HH tại nơi đi, sau khi giao cho người VT nhưng chịu cước phí cho đến tận nơi đến. Tên của từng quy tắc thể hiện chi phí tạo thành giá cả HH.

Nhóm D: Người bán hết trách nhiệm với HH tại nơi đến.

4.5. Kết cấu nội dung của từng quy tắc:

A. THE SELLER'S OBLIGATIONS	B. THE BUYER'S OBLIGATIONS
1. General obligations of the seller	1. General obligations of the buyer
2. Licences, authorizations, security clearance and other formalities	2. Licences, authorizations, security clearance and other formalities
3. Contracts of carriage and insurance	3. Contracts of carriage and insurance
4. Delivery	4. Taking delivery
5. Transfer of risk	5. Transfer of risk
6. Allocation of costs	6. Allocation of costs
7. Notice to the buyer	7. Notice to the seller
8. Delivery document	8. Proof of delivery
9. Checking - packaging - marking	9. Inspection of goods
10. Assistance with information and related costs	10. Assistance with information and related costs

5. Phạm vi điều chỉnh của Incoterms®2010:

5.1. Chỉ liên quan đến mua bán hàng hóa hữu hình.

5.2. Được áp dụng trong **ngoại thương** và **nội thương (mới)**.

5.3. Chỉ giải thích một số nội dung liên quan đến chi phí, chuyển giao RR về hàng hóa, không thay thế HĐMB, HĐ vận tải, không hướng dẫn giải quyết tranh chấp.

5.4. Các quy tắc Incoterms **không** liên quan đến quyền sở hữu hàng hóa và sự chuyển giao quyền sở hữu hàng hóa (các quyền này thường được thể hiện trên chứng từ).

5.5. Các quy tắc Incoterms **không** ràng buộc PTTT.

6. Mối quan hệ giữa Incoterms và HĐ vận tải

6.1. Incoterm là văn bản pháp lý tùy ý, nên đôi khi ta gặp rắc rối bởi vì một số L/C quy định bổ sung trong HĐ VT, ví dụ: "*CFR Free Out, Hai Phong Port, Incoterms 2010*".

6.2. Rắc rối là vì: Thuật ngữ "*Free Out*" không được một nguồn tài liệu chuẩn nào giải thích, hơn nữa, nó lại có thể được hiểu khác nhau giữa những người VT hay giữa các cảng.

6.3. Các NH không có nhu cầu biết chính xác nội dung của "*Free Out*" là gì, mà chỉ quan tâm trên bề mặt chứng từ có phù hợp với quy định của L/C hay không.

==> Không nên quy định bổ sung vào các QT của Incoterms, nếu có thì các bên phải hết sức thận trọng và chính xác.

7. Ai là người sử dụng Incoterms (1)

7.1. Trực tiếp: Người mua và người bán.

7.2. Gián tiếp:

a/ Các Ngân hàng.

- Hầu hết các L/C đều dẫn chiếu quy tắc Incoterms.
- Trên cơ sở đó tạo điều kiện cho NH: Kiểm tra xem chứng từ xuất trình theo L/C có phù hợp với quy tắc incoterms.

b/ Các nhà bảo hiểm.

- Khi có tổn thất HH xảy ra, nhà BH luôn nỗ lực xác định chính xác RR xảy ra ở đâu và người mua hay người bán phải chịu trách nhiệm.
- Làm được điều này, nhà BH phải căn cứ vào QT Incoterms.

7. Ai là người sử dụng Incoterms (2)

c/ Người chuyên chở và người giao nhận.

- Xác định người mua hay người bán phải trả cước vận chuyển.
- Xác định người mua hay người bán phải chịu trách nhiệm về các sự kiện khác trong quá trình vận chuyển (handling, loading, unloading, lighterage...).

8. Trách nhiệm thuê PTVT:

8.1. Nhóm E,F: Nhà NK

8.2. Nhóm C,D: Nhà XK

9. Trách nhiệm mua bảo hiểm HH:

9.1. Bắt buộc mua bảo hiểm: CIF và CIP (ai mua?)

9.2. Bảo hiểm tự nguyện:

- Nhóm E, F: Nhà NK
- Nhóm D: Nhà XK
- CFR và CPT: Ai mua???

10. Thuận lợi và khó khăn khi giành quyền vận tải (1)

10.1. Thuận lợi

- Có ĐK chọn PT vận tải, tuyến đường sao cho lợi nhất.
- Có cơ hội sử dụng các PT vận tải trong nước, phát triển dịch vụ VT và tiết kiệm ngoại tệ.
- Nếu thuê tàu nước ngoài thì vẫn chủ động trong việc lựa chọn đội tàu có uy tín để đảm bảo thời gian giao hàng.
- Nếu HĐ thương mại không quy định thời gian giao hàng cụ thể, thì khi dành quyền vận tải sẽ chủ động trong việc tổ chức chuyên chở và giao nhận hàng hoá.

10. Thuận lợi và khó khăn khi giành quyền vận tải (2)

10.2 Khó khăn:

- Nghiệp vụ thuê tàu phức tạp đòi hỏi phải có trình độ nghiệp vụ cao, am hiểu về luật hàng hải quốc tế.
- Trên thị trường khan hiếm loại tàu đặc biệt phù hợp để chuyên chở hàng hoá.

11. Những điểm mới đặc biệt (kỹ thuật)

11.1. Tên gọi "Incoterms®2010":

Ký hiệu ® được đưa vào để khẳng định đây là thương hiệu đã được đăng ký (Registered Trademark) của Phòng Thương mại quốc tế. Vì vậy, trong các HĐ mua bán, các bên cần dẫn chiếu chính xác để đảm bảo chắc chắn HĐ sẽ được áp dụng "Incoterms®2010".

11.2. Đổi từ "điều kiện - terms" sang "quy tắc - rules":

Các Incoterms trước đây gọi EWX, FCA, FOB,... là "điều kiện - **this term**", còn Incoterms®2010 gọi là "quy tắc - **this rule**".

Có 3 lý do dẫn đến sự thay đổi này là:

a/ Từ "terms" là từ đa nghĩa:

- + Điều kiện của hợp đồng: Terms of contract
- + Thời hạn: Long/medium/short term
- + Thuật ngữ: Banking terms...

=> dùng terms có thể dẫn đến hiểu lầm.

b/ Các văn bản pháp lý của ICC thường được gọi là "rules".

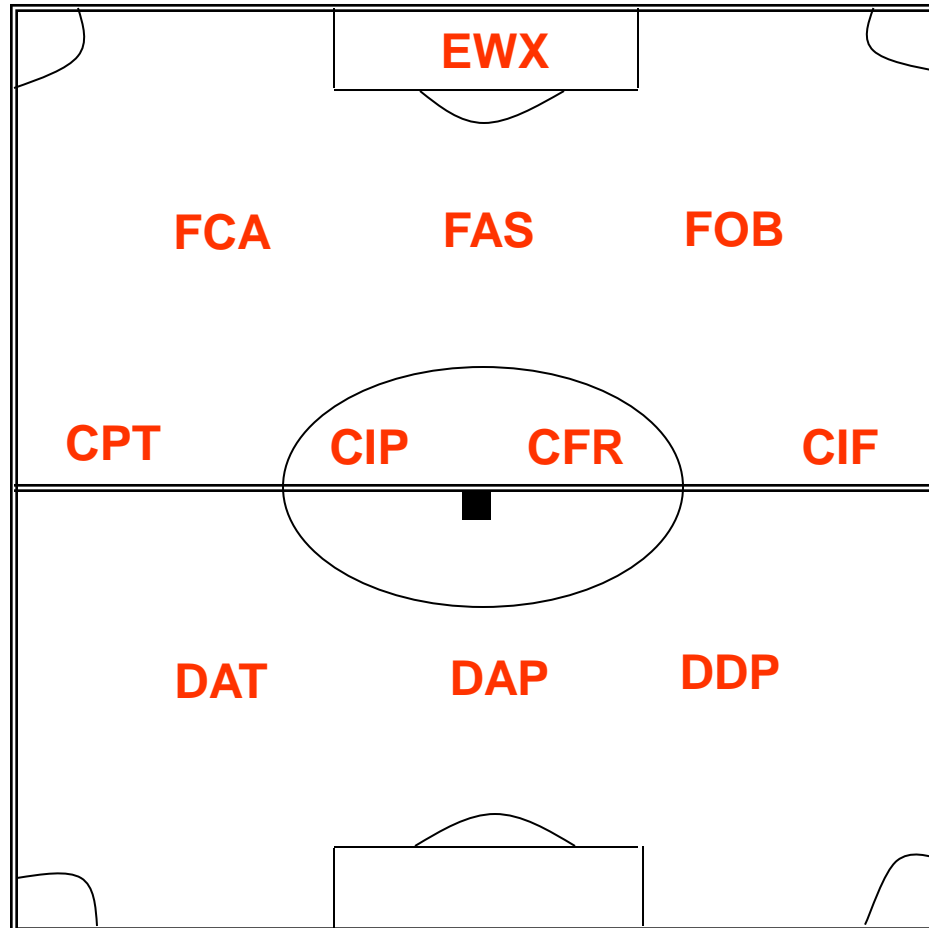
- + URC (Uniform Rules of Collections).
- + URDG (Uniform Rules for Demand Guarantees).
- + URR (Uniform Rules for bank to bank Reimbursement..).

c/ Phù hợp với cách gọi ngay tại trang bìa:

"ICC **Rules** for the use of..."

11.3. Cách để nhớ 11 quy tắc của Incoterms®2010:

Chúng ta hình dung 11 quy tắc là 11 cầu thủ của một đội bóng đang chơi theo chiến thuật 1 - 3 - 4 - 3 như sau:



11.4. Phân chia chi phí - Allocation of costs:

Tiêu đề A6 và B6 của Incoterms2000 là "Division of costs" được thay thế bằng "Allocation of costs" trong Incoterms®2010. Từ "allocation" thể hiện rõ hơn nghĩa phân bổ chi phí cho người bán hay người mua phải chịu, và thuật ngữ "allocation of costs" cũng được sử dụng phổ biến hơn "division of costs" trong lĩnh vực kế toán, tài chính.

11.5. Không có nghĩa vụ - No obligation:

Trong các điều A3 hoặc B3 của Incoterms2000, thuật ngữ "Không có nghĩa vụ - No obligation" để nói về bên này không có nghĩa vụ đối với bên kia về ký kết hợp đồng vận tải hay hợp đồng bảo hiểm.

Ví dụ, ở điều kiện CFR, mục A3b) và B3b) đều có ghi "No obligation", có nghĩa là cả người bán và người mua đều không có nghĩa vụ ký hợp đồng bảo hiểm! Tuy nhiên, trong thực tế, người mua vẫn có thể tiến hành ký kết hợp đồng bảo hiểm cho chính mình. Để dễ hiểu hơn, Incoterms®2010 đã quy định rõ "người bán không có nghĩa vụ với người mua" hoặc "người mua không có nghĩa vụ với người bán" trong việc ký kết hợp đồng vận tải hay hợp đồng bảo hiểm.

11.6. Sẵn sàng để dỡ - Ready for unloading:

Trong các điều kiện FCA, DAF, DDU, DDP của Incoterms2000, quy định người bán giao hàng trên phương tiện vận tải "chưa được dỡ hàng" (not unloaded). Quy định này có thể gây khó khăn cho người mua khi người bán giao hàng trên phương tiện vận tải đang ở trạng thái "chưa được dỡ" nhưng "chưa sẵn sàng để dỡ". Cảnh trở này đã được dỡ bỏ khi Incoterms®2010 ở các quy tắc FCA, DAP, DDP đã thay cụm từ "not unloaded" bằng "ready for unloading".

11.7. Không gian và thời gian bảo hiểm:

Mục A3b) của điều kiện CIP và CIF trong Incoterms2000 quy định nghĩa vụ ký HĐ bảo hiểm của người bán, theo đó, "*Thời hạn BH phải phù hợp với điều B4 và B5*". Điều này có nghĩa là hiệu lực của BH không được chậm hơn ngày giao hàng (tương tự UCP600). Quy định như vậy chỉ đảm bảo thời gian chậm nhất mà BH phải có hiệu lực, nhưng lại không đề cập đến thời điểm mà thời hạn BH kết thúc. Như vậy, nếu người bán ký HĐ bảo hiểm kể từ khi giao hàng, nhưng lại hết hiệu lực tại một cảng chuyển tải trong hành trình, thì những rủi ro trong quãng đường còn lại của HH sẽ không được bảo hiểm.

Incoterms®2010 đã thay đổi quy định này thành "Bảo hiểm phải có hiệu lực từ điểm giao hàng như trong điều A4 và A5 đến ít nhất nơi/cảng đến quy định". Sự thay đổi này làm cho người sử dụng dễ hiểu hơn và đầy đủ hơn vì BH không thể hết hiệu lực trước khi hàng đến cảng đích quy định.

11.8. Bán hàng theo chuỗi (String sales):

Trong TMQT, người bán có thể bán lại hàng đang trên đường vận chuyển hoặc hàng đã tới đích bằng cách chuyển giao vận đơn cho người mua.

Khác với hàng chế biến, hàng nguyên liệu thường được bán nhiều lần trong quá trình quá cảnh theo một chuỗi. Khi điều này xảy ra, người bán ở giữa chuỗi không phải là người gửi hàng vì hàng đã được gửi bởi người bán đầu tiên trong chuỗi. Do đó, nghĩa vụ của người bán ở giữa chuỗi đối với người mua không thể hiện ở việc "gửi hàng" mà ở việc "chuyển giao" một cách thuần túy hàng đã được gửi. Nhằm mục đích làm rõ vấn đề này, Incoterms®2010 đưa thêm nghĩa vụ "chuyển giao hàng đã gửi" như một phương án thay thế cho nghĩa vụ gửi hàng trong các quy tắc Incoterms thích hợp.

12. Incoterms®2010 với TTQT

12.1. Mối quan hệ giữa Incoterms và phương thức TTQT:

- Các quy tắc của Incoterms không đề cập tới các PTTT, nghĩa là Incoterms và các PPTT là độc lập với nhau. Hay nói cách khác, bất kỳ quy tắc nào của Incoterms đều có thể áp dụng cho bất kỳ PPTT nào.
 - Ngược lại, bất kỳ PTTT nào cũng không đề cập đến bất kỳ quy tắc nào của Incoterms, nghĩa là bất kỳ PTTT nào cũng có thể áp dụng cho bất kỳ quy tắc nào của Incoterms.
- => Chọn PTTT và quy tắc Incoterms cho từng thương vụ là hoàn toàn tự do, theo thỏa thuận giữa hai bên mua bán.

12.2. Incoterms và tạo lập chứng từ:

a/ Incoterms không tập trung vào việc chứng từ phải được tạo lập như thế nào, như:

- Không quy định loại chứng từ phải phát hành.
- Không quy định nội dung chứng từ.

b/ Incoterms chỉ ra quy tắc tạo lập chứng từ chung như sau:

- CIF/CIP: Người bán phải cung cấp cho người mua chứng từ bảo hiểm HH từ điểm giao hàng (delivery point) đến điểm đích quy định (named point).
- C và D: Người bán phải cung cấp cho người mua chứng từ VT hoặc bằng chứng giao hàng phù hợp với PTVT.

- FCA, FAS và FOB: Người bán phải cung cấp cho người mua biên lai gửi hàng thông thường (Mater Receipt, Cargo Receipt, Delivery Receipt) hoặc chứng từ vận tải.
- EXW: Người mua phải cấp cho người bán bằng chứng thích hợp về việc đã nhận hàng (Delivery Report).

CÁC QUY TẮC INCOTERMS®2010

1. EXW: *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng cho người mua tại cơ sở SX.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

Đặt hàng dưới sự định đoạt của người mua ngay tại cơ sở của mình (không phải bốc hàng).

2. Thủ tục thông quan XK ai làm?

3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải?

4. Ai chịu trách nhiệm bảo hiểm HH?

5. Phân chia chi phí giữa người XK và NK?

6. Bằng chứng của việc giao hàng: Ai cấp cho ai?

NK phải cung cấp cho XK chứng từ thích hợp về việc đã nhận hàng (Delivered Report).

2. FCA (chủ yếu): *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng cho người VT tại nơi đi, và đã làm thủ tục XK.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

a/ Nếu giao hàng tại cơ sở người XK (Loaded)

b/ Nếu giao nơi khác: Đặt dưới sự định đoạt của Carrier, nhưng chưa Unloaded.

2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)

3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (NK)

4. Ai chịu trách nhiệm bảo hiểm HH?

5. Phân chia chi phí?

6. Bằng chứng của việc giao hàng:

- Chứng từ VT do XK cấp cho NK (chủ yếu).

- Hoặc bằng chứng thông thường khác CM đã giao hàng.

2. FCA (chủ yếu):

7. Full Container Load (FCL)

- XK đến Container Yard (CY) nhận container.
- Đóng hàng vào container dưới sự giám sát của hải quan.
- Cùng Hải quan niêm phong kẹp chì container.
- Giao hàng cho người VT tại Container Freight Station (CFS).

8. Less than Container Load (LCL)

- Lập Cargo list.
- Xuất trình Cargo list cho hải quan để đưa hàng vào CFS (hàng miễn kiểm hay hàng phải kiểm)
- Giao hàng cho người VT tại CFS.
- Người VT cùng Hải quan niêm phong kẹp chì container.

2. FCA (chủ yếu):

9. Tùy theo phương thức mà chứng từ VT có thể là:

- Bill of Lading (or seawaybill).
- Airwaybill
- Railwaybill
- Bill of Truck

10. Chứng từ vận tải phải hoàn hảo:

- Received for Shipment
- Clean
- Freight to Collect
- To order

3. FAS: *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng cho người VT dọc mạn tàu tại cảng đi, và đã làm thủ tục XK.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

(named vessel, named point, named port)

2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)

3. Phân chia chi phí?

4. Ai chịu trách nhiệm bảo hiểm HH?

5. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (NK)

6. Bằng chứng của việc giao hàng:

- Chứng từ VT do XK cấp cho NK “Received for Shipment”.
- Hoặc bằng chứng thông thường khác CM đã giao hàng.

4. FOB (chủ yếu): *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng xong lên tàu tại cảng đi, và đã làm thủ tục XK.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa? (Shipped On Board)
2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)
3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (NK)
4. Ai chịu trách nhiệm bảo hiểm HH?
5. Phân chia chi phí?
6. Bằng chứng của việc giao hàng:
 - Chứng từ VT loại “Shipped On Board” (chủ yếu).
 - Bằng chứng thông thường về việc đã giao hàng (M/R, Delivery Receipt, Cargo Receipt).

4. FOB (chủ yếu):

7. Chứng từ vận tải phải:

- Shipped On Board.
- Clean
- Freight to Collect
- To Order

8. Chú ý:

- Chức năng của B/L?
- Thế nào là Clean?
- Thế nào là On Board?

9. Nếu giao hàng bằng containers thì nên dùng QT FCA.

5. CFR (chủ yếu): *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng xong lên tàu tại cảng đi, đã làm thủ tục XK, nhưng phải trả cước VT đến cảng đích quy định.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa? (Shipped).
2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)
3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (XK)
4. Ai chịu chi phí THC (Terminal Handling Charges) tại nơi đến?
(Thông lệ, bao gồm trong chi phí VT).
5. Ai chịu trách nhiệm bảo hiểm HH?
6. Phân chia chi phí?
7. Bằng chứng của việc giao hàng (như FOB).

5. CFR (chủ yếu):

8. Chứng từ vận tải phải:

- Shipped On Board.
- Clean
- Freight Paid
- To Order

9. Nếu giao hàng bằng containers thì nên dùng quy tắc CPT.

6. CIF (chủ yếu): *Người bán hết trách nhiệm với HH sau khi giao hàng xong lên tàu tại cảng đi, đã làm thủ tục XK, nhưng phải trả cước VT và mua BH HH đến cảng đích quy định.*

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa? (như CFR)
2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)
3. Ai chỉ định PT, trả cước phí VT và THC? (như CFR)
4. Ai chịu trách nhiệm mua BH HH? Ai là người thụ hưởng BH?
5. Phân chia chi phí?
6. Bằng chứng của việc giao hàng (như CFR):
7. Chứng từ bảo hiểm:
 - Insurance Policy
 - Insurance Certificate

6. CIF (chủ yếu):

8. Mua BH hàng hóa:

- Mua BH bằng đồng tiền của HĐ (tại sao?).
- Mua BH tại người BH uy tín.
- Mua BH với trị giá CIF + 10% (tại sao?).
- Mua BH theo điều kiện BH tối thiểu (Điều kiện C).

9. Các điều kiện BH chủ yếu:

- Điều kiện C: Free from Particular Average (FPA)
- Điều kiện B: With Particular Average (WPA)
- Điều kiện A: All Risks (AR)

10. Các tổn thất gồm:

General average và Particular average

11. Nếu giao hàng bằng Container thì nên dùng QT CIP.

7. CPT:

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

Ngay HH được giao cho Carrier.

2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)

3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (như CFR)

4. Ai chịu trách nhiệm mau BH hàng hóa?

5. Phân chia chi phí?

6. Bằng chứng của việc giao hàng:

- Chứng từ vận tải do XK cấp cho NK

- “Received for Shipment”.

8. CIP:

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

Ngay sau khi HH được giao hàng cho Carrier.

2. Thủ tục thông quan XK, NK ai làm? (XK-XK; NK-NK)

3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải? (như CFR)

4. Ai chịu trách nhiệm mua bảo hiểm HH? Ai là người thụ hưởng bảo hiểm?

5. Phân chia chi phí?

6. Bằng chứng của việc giao hàng:

- Chứng từ vận tải do XK cấp cho NK
- “Received for Shipment”.

9. DAP:

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

Đặt hàng dưới sự định đoạt của người mua tại nơi đến, nhưng chưa Unloaded.

2. Thông quan XK nhưng chưa thông quan NK.

3. Ai chỉ định PT và trả cước phí vận tải?

4. Ai chịu trách nhiệm mua BH hàng hóa?

5. Phân chia chi phí giữa người XK và NK?

6. Bằng chứng của việc giao hàng: Ai cấp cho ai?

10. DAT:

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

Đặt hàng đã Unloaded và dưới sự định đoạt của người mua tại nơi đến.

2. Chưa Thông quan NK.

3. Phân chia chi phí giữa người XK và NK?

XK chịu mọi RR và chi phí để đưa hàng đến nơi đích.

4. Bằng chứng của việc giao hàng: Ai cấp cho ai?

11. DDP:

1. Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa?

XK giao cho NK tại địa điểm quy định tại nước NK và Unloaded.

2. Người bán thông quan NK → Ai trả thuế NK?

3. Phân chia chi phí giữa người XK và NK?

4. Bằng chứng của việc giao hàng: Ai cấp cho ai?

Seller phải cân nhắc:

1. Khả năng làm thủ tục hải quan, thuế má, tiền tệ...

2. Tại cơ sở người mua có đầy đủ phương tiện bốc dỡ hàng, như đường ray, cần cầu...

11. DDP:

3. Kho tàng của người mua có đủ lớn để chứa hàng.
4. Đường dẫn vào cơ sở người mua có đủ điều kiện cho xe quá khổ lưu hành.
5. Các dịch vụ trên đường có sẵn để xử lý các bất trắc xảy ra trên đường...

CASE STUDIES

Q 1.

Khi giao hàng bằng Container, các bên nên chọn:

a/ FOB hay FCA?

b/ CFR hay CPT?

c/ CFR hay CIP?

(lấy vận đơn, bảo hiểm!!!)

Q 2.

Là người XK, NK nên chọn điều kiện nào?

FOB, CFR hay CIF?

Q 3: Với các ĐK TMQT sau:

- USD 350/MT FOB HAI PHONG PORT, Incoterms 2010.

- USD 450/MT CIF SINGAPORE PORT, Incoterms 2010.

a/ Địa điểm chuyển giao RR về hàng hóa giữa người bán và người mua ở đâu? Chú ý thuật ngữ chuyển giao (delivery)!

b/ Trách nhiệm của seller và buyer trong việc thuê PTVT, trả cước phí VT, mua BH, giấy phép, thông quan là ntn?

c/ Quyền sở hữu hàng hóa được chuyển giao khi nào?

d/ Nếu có tranh chấp thì dùng luật nước nào để xét xử?

→ Để giảm thiểu tranh chấp, thúc đẩy TM → Phải có Bộ tiêu chuẩn TMQT, tập hợp được tập quán TM phổ biến nhất trên toàn thế giới, đó là lý do ra đời của Incoterms.

Q 4:

HĐ quy định:

- FOB Haiphong Incoterms 2010.
- TT bằng L/C.
- L/C yêu cầu xuất trình B/L On Board.

Thực hiện:

- Người XK chuẩn bị HH XK.
- Chở Container bằng xe tải xuống cảng.
- Xếp dỡ container tại cảng và giao cho người VT.
- Nhận biên lai gửi hàng từ người VT.

- Hỏi:
1. Người bán đã đủ điều kiện để được trả tiền?
 2. Vướng mắc ở đây là gì?
 3. Giải pháp?

Q 5:

Hãy chọn điều kiện TMQT:

a/ Bán FOB Hải phòng: 100 USD/MT

b/ Bán CFR Singapore: 120 USD/MT

Biết rằng: Cước phí thuê tàu: 30 USD/MT

