ISSN 1859-3666

MỤC LỤC

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

1. Nguyễn Thu Thuỷ, Nguyễn Việt Dũng và Tạ Thúy Quỳnh - Áp dụng mô hình ARDL nghiên cứu tác động của các chỉ số giá đến thị trường chứng khoán Việt Nam. ***Mã số: 143.1FiBa11*** 2

Application of ARDL model for studying the impact of price indicators on the Vietnamese stock market

2. Đỗ Thị Vân Trang, Đinh Hồng Linh và Lê Thùy Linh - Ứng dụng mô hình ARDL nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Việt Nam. ***Mã số:143.1TrEM.11*** 11

Determinants of Foreign Direct Investment In Vietnam: ARDL Model

3. Vũ Văn Hùng và Hồ Kim Hương - Nghiên cứu tác động của chính sách hỗ trợ đào tạo nghề đối với thu nhập của hộ gia đình ở nông thôn Việt Nam. ***Mã số: 143.1DEco.12*** 19

A Study on the Impact of Vocational Training Policies on Household's Income in Vietnam's Rural Areas

4. Võ Thị Ánh Nguyệt và Nguyễn Hoàng Minh Trí - Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến chi tiêu hộ gia đình ở Đồng bằng Sông Cửu Long. ***Mã số: 143.1DEco.11*** 31

An Analysis of the Factors Affecting Household Spending in Mekong Delta

QUẢN TRỊ KINH DOANH

5. Nguyễn Quốc Thịnh, Khúc Đại Long và Nguyễn Thu Hương - Quản trị tài sản trí tuệ trong doanh nghiệp Việt Nam - động lực cho sự khác biệt hóa. ***Mã số: 143.2BAdm.22*** 38

Intellectual Property Management in Vietnamese Businesses - Motivation for Diversification

6. Đặng Thị Thu Trang và Trương Thị Hiếu Hạnh - Ảnh hưởng của chất lượng tích hợp kênh lên sự gắn kết của người tiêu dùng trong bán lẻ đa kênh tại Việt Nam. ***Mã số: 143.2BMkt.21*** 45

The Influence of Channel Integration Quality on Customer Engagement in Multi-channel Retail in Vietnam

7. Lê Công Thuận và Bùi Thị Thanh - Phong cách lãnh đạo ủy quyền và sự tham gia vào quá trình sáng tạo của cấp dưới. ***Mã số: 143.2HRMg.21*** 54

Empowering leadership and followers' creative process engagement

8. Nguyễn Chí Đức - Nghiên cứu hành vi tín nhiệm dựa trên lý thuyết trò chơi. ***Mã số: 143.2BAdm.21*** 61

Game analysis of credit behavior

9. Trịnh Thùy Anh, Lý Thanh Duy và Nguyễn Phạm Kiến Minh - Sự tác động của nhận dạng tổ chức, nhận dạng nhân viên - khách hàng và định hướng khách hàng đến sự gắn kết của nhân viên tại các công ty truyền thông trên địa bàn TP.HCM. ***Mã số: 143.2HRMg.21*** 67

The Impact of Organization Identity, Staff-Customer Identity, and Customer Orientation on Staff Commitment at Communication Companies in Hochiminh City

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

10. Phan Thị Thu Hiền, Phạm Thị Cẩm Anh và Trần Bích Ngọc - Những điểm mới của bộ quy tắc Incoterms 2020 và hàm ý áp dụng trong mua bán hàng hóa quốc tế. ***Mã số: 143.3IBMg.32*** 76

New Points in Incoterms 2020 and Implications in International Goods Trading

11. Nguyễn Ngọc Mai và Nguyễn Thị Minh Thảo - Các nhân tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng ứng dụng gọi xe: Trường hợp nghiên cứu tỉnh Bình Dương. ***Mã số: 143.3BMkt.31*** 82

Factors Affecting the Intention to Use Vehicle Booking Apps: a Case Study in Bình Dương Province

NHỮNG ĐIỂM MỚI CỦA BỘ QUY TẮC INCOTERMS 2020 VÀ HÀM Ý ÁP DỤNG TRONG MUA BÁN HÀNG HÓA QUỐC TẾ

Phan Thị Thu Hiền
Trường Đại học Ngoại Thương
Email: phanhien@ftu.edu.vn
Phạm Thị Cẩm Anh
Trường Đại học Ngoại Thương
Email: camanhpt@gmail.com
Trần Bích Ngọc
Trường Đại học Ngoại Thương
Email:ngoctb@ftu.edu.vn

Ngày nhận: *19/12/2019* ***Ngày nhận lại:*** *10/03/2020* ***Ngày duyệt đăng:*** *17/03/2020*

Bộ quy tắc thương mại quốc tế Incoterms 2020 của Phòng Thương mại quốc tế (ICC) sẽ có hiệu lực vào ngày 01/01/2020. Với hành trình 10 năm rà soát, điều chỉnh và bổ sung Incoterms 2010, ICC hi vọng phiên bản mới Incoterms 2020 sẽ là công cụ hữu ích nhằm tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp trong giao dịch mua bán hàng hóa quốc tế cũng như đảm bảo an ninh thương mại quốc tế toàn cầu. Bài viết phân tích những điểm mới của Bộ quy tắc thương mại quốc tế Incoterms 2020 nhằm khẳng định tính tất yếu, thực tiễn và sự cần thiết áp dụng trong xu thế phát triển thương mại hàng hóa trên toàn cầu.

Từ khóa*: Incoterms, 2020, thương mại quốc tế, Bộ quy tắc*

1. Giới thiệu chung về Bộ quy tắc Incoterms của Phòng Thương mại quốc tế ICC

Phiên bản Incoterms chính thức xuất hiện lần đầu tiên vào năm 1936, và đến nay ICC đang sở hữu 8 bộ quy tắc có giá trị hiệu lực là Incoterms 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 và 2010, là công cụ hữu ích cho các doanh nghiệp trong hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế. Incoterms là bộ quy tắc bao gồm những cụm từ ba chữ cái (như FOB, CIF, DDP,..), là những nguyên tắc về sự phân chia về nghĩa vụ, chi phí và rủi ro đối với hàng hóa trong quá trình giao nhận hàng hóa giữa Người Bán và Người Mua. Với khái niệm này, bộ quy tắc Incoterms bao gồm các quy tắc được chia thành 4 nhóm E, F, C và D căn cứ vào chữ cái đầu tiên. Với vai trò là tiếng nói đại diện cho cộng đồng doanh nghiệp trên thế giới, Phòng thương mại quốc tế (ICC) phát hành Incoterms với mong muốn đó là ngôn ngữ thương mại chung của Người Bán và Người Mua trong hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế khi hai chủ thể có trụ sở kinh doanh ở các quốc gia khác nhau với nhiều khác biệt, xung đột về pháp lý, văn hóa cũng như năng lực kinh doanh. Bộ quy tắc Incoterms 2010 có hiệu lực từ ngày 01/01/2010 là phiên bản mới nhất hiện nay với nhiều thay đổi có giá trị thực tiễn so với các phiên bản trước đây (Phan Thị Thu Hiền, 2016). Đáng kể đó là:

- Số lượng các quy tắc là 11, giảm so với 14 quy tắc của Incoterms 2000; và chính thức phân chia thành hai nhóm căn cứ vào phương thức vận tải trên chặng đường vận chuyển chính. Theo đó, nhóm 1 áp dụng đối với mọi phương thức vận tải, gồm 7 quy tắc (EWX, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP và DDP); nhóm 2 áp dụng đối với phương thức vận tải đường biển hoặc đường thủy nội địa gồm 4 quy tắc (FAS, FOB, CFR và CIF).

- Xóa bỏ hình ảnh lan can tàu là điểm giao hàng và phân chia rủi ro giữa Người Bán và Người Mua trong một số điều kiện truyền thống như FOB(giao hàng lên tàu), CFR (tiền hàng và cước phí) và CIF (tiền hàng; cước phí và bảo hiểm).

- Quy định cụ thể về nghĩa vụ và chi phí bốc dỡ hàng hóa trong một số các điều kiện thương mại có tham chiếu đến hợp đồng chuyên chở hàng hóa như FCA, FOB, CFR và CIF.

- Nhóm D bao gồm ba điều kiện DAT, DAP và DDP tổng quát được tất cả các tình huống khi Người Bán có nghĩa vụ vận tải, đưa hàng hóa và chuyển giao hàng tại điểm đến thỏa thuận trong Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế.

Tuy nhiên, trong quá trình áp dụng Incoterms 2010 cùng với những biến động của môi trường kinh doanh toàn cầu, một số vấn đề mới được ICC đề xuất, trao đổi và thống nhất điều chỉnh trong quá trình xây dựng phiên bản mới Incoterms 2020. Đó là:

Thứ nhất, sự khác biệt giữa quy định của Incoterms và thực tiễn áp dụng quy tắc EXW (giao hàng tại xưởng). Theo quy định, Người Bán EXW

thực hiện "giao hàng" khi đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của Người Mua tại cơ sở, xưởng, nhà máy của Người Bán mà không phải bốc lên phương tiện đến để nhận hàng, nhưng thực tế do Người Bán có điều kiện thuận lợi về nhân lực, trang thiết bị bốc hàng cũng như quen thuộc với việc di chuyển hàng hóa trong khu vực nhà xưởng, kho hàng của mình nên thường tiến hành bốc hàng lên phương tiện của Người Mua đến nhận hàng. Thực tiễn này lại giống với quy định về nghĩa vụ giao hàng của Người Bán FCA khi giao hàng tại cơ sở của mình. Bên cạnh đó, Người Mua không dễ dàng thực hiện được thông quan xuất khẩu tại nước xuất khẩu nếu không có sự hỗ trợ của Người Bán. Với những lý do đó, mà các chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp có ý kiến loại bỏ điều kiện EXW trong phiên bản mới của Incoterms 2020.

Thứ hai, tranh chấp liên quan đến nghĩa vụ cung cấp bằng chứng giao hàng của Người Bán trong các quy tắc thuộc nhóm F(FAS, FOB, FCA)

Theo Incoterms 2010, một trong những nghĩa vụ liên quan đến "giao hàng" của Người Bán trong các quy tắc nhóm F là cung cấp bằng chứng giao hàng, và thông thường là biên lai giao hàng hoặc chứng từ vận tải tùy theo phương thức vận chuyển và thỏa thuận giữ trong Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế. Tuy nhiên, Người Bán FOB hay FCA tiến hành giao hàng cho người chuyên chở do Người Mua chỉ định, và người chuyên chở này cung cấp bằng chứng giao hàng, thông thường là biên lai giao hàng cho Người Bán FOB hoặc FCA. Trong nhiều trường hợp, Người Bán và/hoặc Người Mua cần chứng từ vận tải có tính chuyển nhượng như vận đơn đường biển để thanh toán với ngân hàng theo yêu cầu của thư tín dụng (đối với Người Bán), và nhận hàng tại nơi đến (đối với Người Mua), điều này đặt ra vấn đề ai là người có nghĩa vụ và chịu chi phí, rủi ro liên quan đến việc lấy chứng từ vận tải là vận đơn đường biển do người chuyên chở phát hành. Ví dụ, theo quy định của Incoterms, Người Bán FOB sau khi giao hàng có nghĩa vụ cung cấp biên lai giao hàng hay chứng từ tương tự, hoặc Giấy gửi hàng đường biển, vậy nếu yêu cầu người chuyên chở phát hành vận đơn đường biển, hàng đã bốc thì chi phí phát hành vận đơn sẽ do Người Bán hay Người Mua trả cho người chuyên chở. Cũng như vậy, với trường hợp hàng hóa đóng trong container chuyên chở bằng đường biển, Người Bán FCA khi giao hàng cho người chuyên chở đầu tiên do người Mua chỉ định và lấy được biên lai giao hàng là bằng chứng giao hàng. Tuy nhiên trong thực tiễn, Người Mua cần vận đơn đường biển, ghi rõ hàng đã bốc để tiến hành thủ tục thanh toán với ngân hàng và nhận hàng tại nơi đến, đồng thời đề nghị Người Bán cung cấp sau khi giao hàng cho Người chuyên chở. Khi đó, Người Bán có nghĩa vụ cung cấp vận đơn đường biển, ghi rõ hàng đã bốc tại cảng đi hay không? Và chi phí phát hành vận đơn sẽ do Người Bán hay Người Mua trả thêm ngoài các chi phí theo hợp đồng chuyên chở?

Trong nhiều trường hợp, Người Bán của các quy tắc nhóm F không biết chính xác thỏa thuận về hợp đồng vận tải giữa Người Mua và Người chuyên chở nên phải trả thêm chi phí cũng như gặp khó khăn trong việc đổi biên lai giao hàng lấy chứng từ vận tải là vận đơn đường biển, ghi rõ hàng đã bốc.

Thứ ba, gia tăng rủi ro trong chuỗi hành trình vận chuyển với sự tham gia của nhiều phương thức vận tải

Phương thức vận tải đa phương thức ngày càng chiếm tỷ trọng cao trong vận chuyển hàng hóa quốc tế cùng với sự gia tăng khối lượng hàng hóa đóng trong containers. Hành trình vận chuyển đa phương thức có thể bắt đầu từ rất sớm với chặng đường chuyên chở trong nội địa của nước xuất khẩu, trải qua các chặng, quãng đường vận chuyển với các phương tiện vận tải khác nhau trước khi tham gia vào chặng đường chuyên chở quốc tế trên biển, trên không để đến điểm đích tại nước nhập khẩu. Chuỗi vận chuyển quốc tế trong các môi trường kinh doanh khác nhau với sự tham gia của nhiều chủ thể, phương tiện vận tải sẽ gia tăng rủi ro về tổn thất, thiệt hại cho hàng hóa. Hơn nữa, Người chuyên chở được coi là bên thứ ba trong mối quan hệ giữa Người Bán và Người Mua, là chủ thể của hợp đồng vận tải với một trong hai bên nên đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa liên hoàn và an toàn suốt hành trình là hết sức khó khăn. Trong hầu hết các quy tắc của Incoterms, đặc biệt trong các quy tắc áp dụng cho mọi phương thức vận tải như FCA (giao cho người chuyên chở), CPT (giao tại điểm đích), CIP (cước phí, bảo hiểm đã trả) thì việc xác định thời điểm Người Bán thực hiện "giao hàng" bằng cách chuyển giao hàng hóa cho Người chuyên chở đầu tiên là rất quan trọng bởi đó cũng là khi rủi ro về tổn thất, mất mát hàng hóa được chuyển sang cho Người Mua. Vấn đề là Người Bán FCA và Người Mua CPT, CIP không thể biết chính xác nội dung cũng như trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng vận tải đã ký kết với đối tác của họ, vì vậy rất khó để đòi bồi thường từ người chuyên chở cũng như phân xử giữa Người Bán và Người Mua về tổn thất, mất mát của hàng hóa trong phương thức vận tải đa phương thức khi có nhiều chủ thể vận tải cùng tham gia vào hành trình chuyên chở. Điều này đặt ra yêu cầu về việc mua bảo hiểm cho hàng hóa phù hợp với đặc thù hành trình vận chuyển đa phương thức, nhằm bảo vệ Người Mua khi Người Mua phải chịu rủi ro về tổn thất, mất mát hàng hóa từ thời điểm rất sớm và không thể kiểm soát được quá trình giao nhận, chuyển tải hàng hóa trong hành trình vận chuyển.

Thứ tư, khi hành trình vận chuyển bắt đầu trước điểm giao hàng hoặc kết thúc sau điểm giao hàng

Do quy định về nghĩa vụ ký kết hợp đồng vận tải theo mục A3/B3 của Incoterms khiến cho các chủ thể bị giới hạn về việc lựa chọn cách thức tổ chức vận chuyển hàng hóa của Hợp đồng, bởi phải thỏa thuận với bên thứ ba về hoạt động này. Thực tế, Người Bán và Người Mua hiểu rõ nhất về hàng hóa mua bán, quãng đường vận chuyển cũng như hoạt động giao nhận từ điểm đi đến điểm đích nên họ chủ động tổ chức, sắp xếp toàn bộ hành trình vận tải là hiệu quả về chi phí và thời gian cũng như sự an toàn của hàng hóa. Hơn nữa với những tập đoàn kinh doanh lớn thì việc trực tiếp thực hiện hoạt động logistics, vận tải quốc tế sẽ phát huy được lợi ích kinh tế theo quy mô, từ đó cắt giảm chi phí kinh doanh và nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa trên thị trường quốc tế. Ngoài ra, có thực tiễn là hành trình vận chuyển trong các giao dịch áp dụng quy tắc nhóm D lại kéo dài vượt qua "điểm đến" được xem là điểm "giao hàng" quy định, ví dụ hàng hóa trong hợp đồng áp dụng quy tắc DAT được vận chuyển qua cửa khẩu, cầu cảng, bến bãi, điểm trung chuyển hàng hóa quốc tế và được tập kết để sẵn sàng chuyển giao cho Người Mua tại trạm kho vận, kho hàng nằm bên trong nội địa của nước nhập khẩu. Điều này đặt ra yêu cầu mở rộng điều kiện DAT (Incoterms 2010) từ điểm đích là các cầu, trạm, bến bãi ở các cửa khẩu quốc tế đến tận các địa điểm khác trong nội địa nước nhập khẩu.

Thực tiễn này đặt ra vấn đề mở rộng nghĩa vụ vận tải của Người Bán, Người Mua, đó là không chỉ kí kết Hợp đồng vận tải với bên thứ ba được xem là Người chuyên chở mà còn tự thu xếp, tổ chức thực hiện vận tải hàng hóa.

Thứ năm, tăng cường an ninh và sự tuân thủ pháp luật trong giao dịch thương mại quốc tế

An ninh và việc tuân thủ pháp luật trong giao dịch thương mại quốc tế nói chung và mua bán hàng hóa nói riêng đang bị đe doạ bởi các hành vi thương mại bất hợp pháp trên quy mô toàn cầu. Theo Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế (OECD), thương mại bất hợp pháp trong chuỗi cung ứng quốc tế được hiểu là hành vi mua bán và vận chuyển trái pháp luật của các chủ thể trong chuỗi nhằm thu khoản lợi hàng tỉ đô la Mỹ mỗi năm, đe dọa nghiêm trọng đến an ninh kinh tế, năng lực thực thi pháp luật cũng như hậu quả kinh tế xã hội. Giao dịch thương mại bất hợp pháp trong chuỗi cung ứng quốc tế phổ biến và điển hình là mua bán và vận chuyển chất gây nghiện và thuốc phiện; hàng giả và hàng nhái; chất gây hại đến môi trường và suy giảm tầng ô zôn; khảo cổ; vũ khí; và động thực vật quý hiếm (Phan Thị Thu Hiền, 2019).

Ngày nay các tổ chức tội phạm xuyên quốc gia thống trị giao dịch thương mại bất hợp pháp do sự phát triển của công nghệ thông tin, mạng xã hội kết nối toàn cầu cũng như khối lượng hàng hóa khổng lồ di chuyển trên thế giới. Phương thức vận chuyển hàng hóa bất hợp pháp trong thương mại quốc tế rất đa dạng với tần suất lớn là thách thức đối với công tác thực thi pháp luật của cơ quan hải quan cũng như xã hội và cộng đồng. Vận tải đường biển với ưu điểm về khối lượng vận chuyển lớn, cước phí thấp và dễ dàng che dấu, ngụy trang là sự lựa chọn hàng đầu đối với các giao dịch hàng hóa là động vật quý hiếm theo danh mục Công ước CITES[1], hóa chất độc hại và con người. Và đây cũng là phương thức được sử dụng trong giao dịch buôn bán, vận chuyển chất gây nghiện và ma túy, thuốc phiện với số lượng vụ việc bị phát hiện và bắt giữ trên 50% tổng số vi phạm trên thế giới. Ngày nay, các phương thức vận chuyển bằng đường hàng không, bưu điện, chuyển phát nhanh được sử dụng phổ biến trong các giao dịch mua bán chất gây nghiện và ma tuý, thuốc phiện; hàng giả, hàng nhái; động vật hoang dã và thuốc lá. Vì vậy, thực tiễn này đặt ra yêu cầu tăng cường đảm bảo tuân thủ pháp luật và an ninh thương mại hàng hóa đối với tất cả các chủ thể trong toàn bộ chuỗi cung ứng từ điểm đi cho đến điểm đích.

Xuất phát từ thực tiễn mua bán hàng hoá quốc tế cũng như những thay đổi mạnh mẽ về môi trường kinh doanh toàn cầu, ICC đã ban hành phiên bản Incoterms 2020 với một số điểm mới được phân tích ở phần tiếp theo.

2. Những điểm mới của Incoterms 2020

Trước hết, phải nói đến sự thân thiện của Incoterms 2020 đối với người sử dụng đó là phần chú giải tổng quan được trình bày đầy đủ, chi tiết ở phần mở đầu của mỗi quy tắc. Nội dung phần chú giải nêu lên đặc trưng, nguyên tắc cơ bản của từng quy tắc cụ thể trong Incoterms 2020 như phạm vi áp dụng, di chuyển rủi ro và chi phí được phân bổ giữa Người Bán và Người Mua. Phần chú giải tổng quan có ý nghĩa (a) định hướng người sử dụng lựa chọn quy tắc phù hợp và tối ưu; (b) tư vấn pháp lý và giải quyết những tranh chấp phát sinh, liên quan đến Hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế.

Về số lượng các quy tắc trong Bộ quy tắc Incoterms 2020 không thay đổi so với Incoterms 2010 là 11 quy tắc.

Tiếp theo, là những điểm mới có ý nghĩa thực hành áp dụng Incoterms trong mua bán hàng hoá quốc tế.

1. Công ước quốc tế về chống buôn bán các loại động, thực vật hoang dã nguy cấp của Liên Hiệp Quốc

2.1. Vận đơn có ghi chú đã xếp hàng lên tàu và điều kiện FCA

Trường hợp giao dịch áp dụng quy tắc FCA (giao hàng cho người chuyên chở) với phương thức vận tải đường biển, Người Bán hoặc Người Mua có yêu cầu lấy vận đơn đường biển ghi rõ hàng đã xếp lên tàu để thực hiện công tác thanh toán hoặc nhận hàng từ người chuyên chở thì Incoterms 2020 bổ sung thêm nội dung lựa chọn này ở mục A6/B6. Theo đó Người Mua và Người Bán có thể thống nhất rằng, hợp đồng vận tải giữa Người Mua và Người chuyên chở sẽ quy định nghĩa vụ cung cấp vận đơn đường biển, ghi rõ hàng đã xếp lên tàu, và chi phí lấy vận đơn thuộc về Người Bán hoặc Người Mua tuỳ theo yêu cầu của bên nào. Khi đó, Người Bán có nghĩa vụ cung cấp chứng từ vận tải/vận đơn đường biển cho Người Mua. Trong những trường hợp này, ICC khuyến nghị các bên cần quy định chính xác, cụ thể về thời điểm"giao hàng", bởi vì Người Bán FCA tiến hành "giao hàng" cho người chuyên chở đầu tiên, và sẽ khác biệt với thời điểm phát hành vận đơn hàng lên tàu của người chuyên chở đường biển. Cuối cùng, cần nhấn mạnh rằng ngay cả khi hai bên lựa chọn cách giải quyết này, Người Bán trong các quy tắc nhóm F không có nghĩa vụ đối với Người Mua về các điều khoản của hợp đồng vận tải cũng như cung cấp vận đơn đường biển.

2.2. Tập hợp các chi phí trong quá trình giao nhận hàng hóa giữa Người Bán và Người Mua tại mục A9/B9

Nội dung phân bổ các chi phí trong quá trình giao nhận hàng hóa giữa Người Bán và Người Mua được thể hiện trong mục A9/B9 của từng quy tắc Incoterms 2020. Việc thay đổi này tạo thuận lợi cho người sử dụng, Người Bán và Người Mua nhằm tổng hợp, theo dõi tất cả các chi phí phát sinh cũng như thực hiện nguyên tắc phân bổ trong từng quy tắc, giao dịch cụ thể. Mặc dù, từng hạng mục chi phí đã được luận giải, phân bổ trong mục khác nhau của từng nghĩa vụ cụ thể như chi phí vận chuyển, thông quan xuất nhập khẩu, cung cấp chứng từ vận tải… Đây là một điểm mới của Incoterms 2020, so với phiên bản Incoterms 2010 các chi phí được phân bổ ở các mục khác nhau của từng quy tắc cụ thể chứ không có một kết cấu nội dung giống nhau về phân bổ chi phí cho tất cả các quy tắc.

2.3. Nghĩa vụ bảo hiểm khác nhau của Người Bán trong hai quy tắc CIF và CIP

Theo quy định của hầu hết các phiên bản Incoterms cho đến thời điểm này, tại mục A3 của hai quy tắc CIF và CIP, Người Bán có nghĩa vụ mua bảo hiểm nhằm bảo vệ Người Mua khỏi những tổn thất, thiệt hại về hàng hóa trong quá trình giao nhận hàng hóa, theo đó "người bán bằng chi phí của mình phải mua bảo hiểm cho hàng hóa với mức bảo hiểm tối thiểu là điều kiện C của Hiệp hội những người bảo hiểm Luân Đôn (LMA/IUA) hoặc bất kỳ điều kiện nào tương tự". Tuy nhiên, do thực tiễn vận chuyển đa phương thức cũng như sự gia tăng chuỗi vận tải liên hoàn trong thương mại quốc tế, Incoterms 2020 điều chỉnh mới về quy định nghĩa vụ bảo hiểm như sau: *thứ nhất*, giữ nguyên nghĩa vụ bảo hiểm của Người Bán CIF như các phiên bản Incoterms hiện hành; *thứ hai*, Người Bán CIP (Incoterms 2020) có nghĩa vụ mua bảo hiểm với điều kiện A của Hiệp hội những người bảo hiểm Luân Đôn (LMA/IUA) hoặc bất kỳ điều kiện nào tương tự, và cho phép các bên được tự do thỏa thuận điều chỉnh điều kiện bảo hiểm xuống thấp hơn.

2.4. Thu xếp, tổ chức thực hiện vận chuyển với phương tiện vận tải của Người Bán hoặc Người Mua trong FCA, DAP, DPU và DDP

Như đề cập ở trên, hầu hết các bộ quy tắc Incoterms, các quy tắc cụ thể mặc định rằng hàng hóa sẽ được vận chuyển thông qua một bên thứ ba là người chuyên chở theo hợp đồng vận tải đã ký kết với Người Bán hoặc Người Mua. Tuy nhiên trong thực tiễn, một số giao dịch mua bán hàng hóa quốc tế, hàng hóa được vận chuyển từ Người Bán sang Người Mua mà không có sự tham gia của bên thứ ba là người chuyên chở của Hợp đồng vận tải. Ví dụ, Người Bán trong điều kiện nhóm D có thể tự mình sắp xếp vận chuyển hàng hóa đến điểm đích quy định mà không thuê ngoài dịch vụ vận tải, tương tự như vậy, Người Mua FCA có thể sử dụng phương tiện vận tải của mình để nhận hàng từ Người Bán tại nơi giao hàng quy định, vận chuyển đến các địa điểm, cơ sở của người mua ở bất kì nơi đâu. Vì vậy, bộ quy tắc Incoterms 2020 mở rộng nghĩa vụ vận tải của các bên, đó là không chỉ nghĩa vụ kí kết hợp đồng vận tải với một người chuyên chở mà còn có thể sắp xếp, tổ chức thực hiện vận chuyển hàng hoá theo từng giao dịch và quy tắc áp dụng cụ thể.

2.5. Thay đổi quy tắc DAT (giao hàng tại bến đến) thành DPU (giao hàng tại nơi đến đã dỡ)

So với các phiên bản Incoterms trước, bộ quy tắc Incoterms 2010 đã có sự thay đổi về các quy tắc nhóm D, đó là giảm từ 5 quy tắc (DAF, DES, DEQ, DDU và DDP) xuống còn 3 quy tắc (DAT, DAP và DDP). Theo đó, sự khác biệt duy nhất giữa quy tắc DAT và DAP trong Incoterms 2010 là Người Bán DAT tiến hành "giao hàng" tại cầu cảng, bến bãi, trạm giao nhận quy định, và hàng hoá đã được dỡ xuống khỏi phương tiện vận tải chở đến, trong khi người bán DAP tiến hành "giao hàng" tại địa điểm đến quy định, khi hàng hoá được đặt dưới sự định đoạt của người mua trên phương tiện vận tải chở tới chưa dỡ xuống. Theo Incoterms 2010, thứ tự các quy tắc thuộc nhóm D căn cứ vào sự tăng dần nghĩa vụ của Người Bán sẽ là DAT, DAP và DDP.

Tuy nhiên, ICC đã tiến hành điều chỉnh đối với hai quy tắc DAT và DAP của Incoterms 2010, đó là: *(1) đổi tên quy tắc DAT (giao hàng tại bến đến) thành DPU (giao hàng tại nơi đến đã dỡ), để mở rộng địa điểm giao hàng tại đích có thể là bất kỳ nơi nào, không giới hạn tại cầu cảng, bến bãi hay trạm giao nhận hàng hoá; (2) đổi lại vị trí với quy tắc DAP, theo đó quy tắc DPU (DAT trước đây) được đặt trước điều kiện DAP*. Hai nội dung này đã mang lại điểm mới về nhóm D trong bộ quy tắc Incoterms 2020 là bao gồm 03 quy tắc xếp theo thứ tự là DAP, DPU và DDP.

2.6. Một số nội dung khác

Liên quan đến yêu cầu đảm bảo an ninh chuỗi cung ứng hàng hóa quốc tế, Incoterms 2020 ghi rõ nghĩa vụ của các bên cũng như hỗ trợ đối tác về cung cấp thông tin, dữ liệu nhằm tuân thủ các quy định an ninh trong công tác thông quan xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa được tại mục A7/B7 của từng quy tắc.

Một điểm quan trọng là quy tắc EXW được giữ lại trong Incoterms 2020 bởi sự phù hợp đối với một số giao dịch nội địa khi hàng hoá được trao đổi giữa các khu vực hải quan riêng khác nhau trong cùng một quốc gia cũng như giữa các quốc gia trong cùng khối liên minh kinh tế như liên minh châu Âu. Bên cạnh đó quy tắc EXW phù hợp với một số phương thức giao dịch thương mại quốc tế như "xuất nhập khẩu tại chỗ"[2]. Theo đó, Người Bán và Người Mua vẫn thực hiện thông quan hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu như quy định pháp luật nhưng cả hai bên không có nghĩa vụ chuyên chở hàng hóa ra khỏi lãnh thổ quốc gia, không có nghĩa vụ ký kết hợp đồng vận tải trên chặng đường chuyên chở hàng hóa quốc tế.

2.7. Hàm ý áp dụng Bộ quy tắc Incoterms 2020 trong hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế

Từ khi phiên bản Incoterms đầu tiên cũng như quá trình áp dụng trong thực tiễn, một số lưu ý cơ bản đối với các thương nhân trên thế giới, đó là:

Thứ nhất, Incoterms là tập quán thương mại

Luật Thương mại 2005 của Việt Nam quy định: *Tập quán thương mại là thói quen được thừa nhận rộng rãi trong hoạt động thương mại trên một vùng, miền hoặc một lĩnh vực thương mại, có nội dung rõ ràng được các bên thừa nhận để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên trong hoạt động thương mại.*

Theo đó, Incoterms được các thương nhân trên thế giới lựa chọn sử dụng trên cơ sở thỏa thuận tự do và tự nguyện. Nói một cách khác, xét về khía cạnh pháp lý, tính hiệu lực của Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế không phụ thuộc vào việc các chủ thể có sử dụng Incoterms hay không??

Thứ hai, các chủ thể nếu sử dụng Incoterms phải dẫn chiếu trong thỏa thuận hay hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế.

Thứ ba, các chủ thể sử dụng Incoterms trong hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế đối với hàng hóa hữu hình.

Thứ tư, các chủ thể cần đàm phán và thống nhất sử dụng phiên bản năm nào. Từ khi ICC phát hành phiên bản đầu tiên Incoterms 1936 cho đến nay đã có 8 phiên bản bao gồm Incoterms 1936, 1953, 1967, 1980, 1980, 1990, 2000 và 2010, và tất cả các phiên bản có giá trị hiệu lực tương đương nhau.

Thứ năm, các chủ thể trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế là bên Bán và bên Mua có quyền bổ sung, điều chỉnh các nghĩa vụ khác trong quá trình giao nhận hàng hóa nhưng không trái với bản chất của các quy tắc Incoterms.

Ngoài những điểm trên, ICC khi ban hành Incoterms 2020 đã đưa ra một số khuyến nghị sử dụng phiên bản mới. Đó là:

(1) Incoterms có nhiều phiên bản khác nhau và có giá trị hiệu lực như nhau, tuy nhiên khi lựa chọn quy tắc của phiên bản nào cần ghi rõ nếu không xảy ra tình huống tên quy tắc không đổi nhưng nội dung quy tắc đã được ICC điều chỉnh cho phù hợp với thực tiễn kinh doanh hiện đại. Incoterms 2010 và 2020 đã bỏ đi hình ảnh lan can tàu trong các quy tắc truyền thống như FOB, CFR và CIF do thực tiễn giao hàng tại cảng bốc hàng người bán sẽ đảm nhận và theo dõi toàn bộ quá trình cho đến khi hàng lên trên tàu nên chọn điểm phân chia rủi ro và chi phí khi hàng qua lan can tàu là không phù hợp. Lan can tàu là ranh giới phân chia chi phí, rủi ro liên quan đến hàng hóa trong quy tắc FOB, CFR và CIF trong nhiều phiên bản Incoterms trước Incoterms 2010. Vì vậy các thương nhân khi lựa chọn quy tắc cơ sở giao hàng, chọn phiên bản Incoterms nào cần lưu ý những điểm khác biệt để tránh hiểu không thống nhất.

(2) Khi áp dụng các quy tắc của Incoterms trong Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế, bên cạnh sự lựa chọn quy tắc các bên cần chú ý lựa chọn địa điểm gắn với quy tắc cho phù hợp. Incoterms 2020 khuyến nghị người sử dụng quy định địa điểm gắn liền với quy tắc cơ sở giao hàng, đặc biệt lưu ý với những quy tắc áp dụng phương thức vận tải bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa không nên quy định một địa điểm nội địa mà phải là cảng biển.

2. Theo Nghị định 08/2015 NĐ-CP ngày 21/1/2015: Hàng hóa mua bán giữa doanh nghiệp Việt Nam với tổ chức, cá nhân nước ngoài không có hiện diện tại Việt Nam và được thương nhân nước ngoài chỉ định giao, nhận hàng hóa với doanh nghiệp khác tại Việt Nam.

Trong tất cả các điều kiện thương mại của Bộ Quy tắc Incoterms 2020, mục A2 sẽ luận giải về địa điểm, cảng giao hàng, và được xác định là điểm gần nhất đối với người Bán, thuận lợi cho việc giao hàng khi áp dụng điều kiện EXW(giao tại xưởng) và FCA (giao cho người chuyên chở) hoặc nơi gần nhất đối với Người Mua khi áp dụng điều kiện DAP, DPU và DDP. Thông tin về địa điểm, cảng xác định trong mục A2 có ý nghĩa quan trọng trong việc phân chia chi phí, rủi ro giữa Người Bán và Người Mua.

(3) Incoterms 2020 là tập quán thương mại quốc tế được sử dụng rộng rãi và phổ biến trong thương mại quốc tế chính vì vậy mà các thương nhân thường hiểu lầm về giá trị của Bộ quy tắc này, cho rằng Incoterms có thể giải quyết được mọi vấn đề liên quan, phát sinh từ hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế hay giao dịch giữa các bên. Tuy nhiên, Bộ quy tắc Incoterms 2020 chỉ áp dụng để giải quyết những vấn đề phát sinh giữa người mua và người bán trong quá trình giao nhận hàng hóa chứ không phải mọi vấn đề trong thực hiện giao dịch thương mại quốc tế. Với cách hiểu không đúng về ý nghĩa của Incoterms trong giao dịch khiến cho những tranh chấp hay vấn đề phát sinh từ giao dịch không có cơ sở pháp lý phù hợp để giải quyết và khi đó các bên lại phải chờ sự phán xét từ phía các cơ quan giải quyết tranh chấp như trọng tài hay tòa án.

Vì vậy, Bộ quy tắc Incoterms 2020 không điều chỉnh và không áp dụng để giải quyết một số vấn đề liên quan, phát sinh từ Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế, điển hình như:

- Hậu quả của hành vi vi phạm nghĩa vụ Hợp đồng
- Ảnh hưởng về chính sách, quy định pháp lý của Chính phủ, hành động trừng phạt kinh tế
- Thực thi các biện pháp kỹ thuật, hàng rào thuế quan trong thương mại hàng hóa
- Lệnh cấm xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa của Chính phủ các nước
- Bất khả kháng hay những khó khăn cản trở việc thực hiện nghĩa vụ Hợp đồng của các bên
- Những vấn đề liên quan đến quyền sở hữu trí tuệ và vi phạm quyền sở hữu trí tuệ
- Phương thức, địa điểm và luật pháp xét xử tranh chấp, xung đột phát sinh, liên quan đến Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế.

Cuối cùng, ICC khẳng định rằng Bộ quy tắc Incoterms 2020 hoàn toàn không đề cập tới sự di chuyển quyền sở hữu hàng hóa từ Người Bán sang Người Mua.

3. Kết luận

Bài viết phân tích sự cần thiết cũng như nội dung một số điểm khác biệt cơ bản giữa Incoterms 2020 với các phiên bản hiện hành nhằm làm rõ giá trị của phiên bản mới, đó là: (1) tăng cường gắn kết Incoterms với thực tiễn thực hành mua bán hàng hóa quốc tế trong xu thế phát triển của thương mại hàng hóa trên phạm vi toàn cầu; (2) là công cụ hữu ích tạo thuận lợi cho Người Bán/Người Mua trong đàm phán, ký kết và thực hiện hợp đồng mua bán hàng hóa. Với bộ quy tắc Incoterms 2020, có hiệu lực từ ngày 01.01.2020, ICC hi vọng cộng đồng doanh nghiệp trên thế giới có thêm một sự lựa chọn mới, hữu ích và đúng đắn cho các hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế về việc phân chia phân chia nghĩa vụ, chi phí và rủi ro giữa Người Bán và Người Mua trong quá trình giao nhận hàng hóa.◆

Tài liệu tham khảo:

1. Phòng thương mại quốc tế ICC, Incoterms 2020, *ICC rules for the use of domestics and international trade terms*, số xuất bản 723E, ISBN 978-92-842-0511-0.

2. Phòng thương mại quốc tế ICC, *Incoterms 2010, ICC rules for the use of domestics and international trade terms*. https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/01/ICC-Introduction-to-the-Incoterms-2010.pdf, truy cập ngày 2/12/2011.

3. Phan Thị Thu Hiền, 2013, *Giảng dạy Incoterms tại trường Đại học Ngoại thương, dưới góc độ tiếp cận từ thực tiễn*, Tạp chí Kinh tế đối ngoại số 55, tháng 3/2013.

4. Phan Thị Thu Hiền, 2019, *Vai trò của ngành hải quan trong việc đảm bảo an ninh chuỗi cung ứng trên thế giới và Việt Nam*, Tạp chí Tài chính, kì 1 tháng 6/2019.

Summary

Incoterms 2020 (International Commercial Terms) by ICC (International Chamber of Commerce) takes effect on 1st January, 2020. With 10-year review, adjustment, and supplement of Incoterms 2010, ICC hopes that the new version of Incoterms 2020 will be a useful tool facilitating enterprises in international goods trading as well as ensuring international trade security. The paper analyzes new points in Incoterms 2020 to affirm that it's application is indispensable, practical, and necessary in developing goods trade globally.