

TÍNH CHẤT PHÁP LÝ CỦA INCOTERMS® VÀ MỘT SỐ LƯU Ý TRONG SỬ DỤNG INCOTERMS®2020

*GS., TS. Nguyễn Văn Tiến **
*TS. Đoàn Ngọc Thắng ***

Tóm tắt:

Hoạt động thương mại quốc tế của các quốc gia chịu sự điều chỉnh bởi hệ thống văn bản pháp lý phức tạp, vừa mang tính quốc gia vừa mang tính quốc tế. Để hạn chế tranh chấp và rủi ro phát sinh trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng, đòi hỏi các bên liên quan phải hiểu biết thấu đáo không những các văn bản pháp luật mà còn cả các văn bản pháp lý tùy ý, trong đó có Bộ tập quán thương mại quốc tế Incoterms®. Incoterms® do Phòng Thương mại quốc tế (International Chamber of Commerce, viết tắt là ICC) ban hành, bao gồm bộ quy tắc hướng dẫn việc sử dụng các điều kiện thương mại quốc tế và thương mại nội địa, tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại phát triển. Bài viết sẽ tập trung phân tích các nội dung chính, tính chất pháp lý tùy ý và một số lưu ý trong sử dụng Incoterms®2020.

Từ khóa: Incoterms2020, thương mại quốc tế, hợp đồng mua bán hàng hóa.

LEGAL NATURE OF INCOTERMS® AND SOME PRECAUTIONS IN THE USE OF INCOTERMS®2020

Abstract:

International trade activities between countries are governed by a complex system of both national and international legal documents. In order to limit potential disputes and risks that may arise during the process of signing and implementing a contract, the contracting parties should have a thorough understanding of not only mandatory sources of law but also voluntary documents, among which is Incoterms®. The Incoterms® is issued by the International Chamber of Commerce (ICC) and provides a code of rules guiding the use of international and domestic commercial terms, hence, facilitating the development of international business transactions. This article will focus on analyzing the main features, the voluntary nature and some precautions in the use of Incoterms®2020.

Keywords: Incoterms2020, international trade, sales contract.

* *Trọng tài viên Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC), Trưởng khoa Kinh doanh quốc tế, Học viện Ngân hàng*

** *Trưởng Bộ môn Tài trợ Thương mại quốc tế, Học viện Ngân hàng*

1. Khái quát về Incoterms

1.1. Sự ra đời và khái niệm

Sự khác biệt, tính đa dạng và sự phức tạp về ngôn ngữ, tập quán, hệ thống pháp lý giữa các quốc gia thường được xem là rào cản trong hợp tác quốc tế nói chung, đặc biệt là trong lĩnh vực thương mại quốc tế. Hơn nữa, cùng một từ, cùng một thuật ngữ của cùng một ngôn ngữ nhưng lại có thể được hiểu khác nhau trong các ngữ cảnh khác nhau, giữa các lĩnh vực chuyên ngành khác nhau, giữa lĩnh vực chuyên ngành với ngôn ngữ xã hội. Nếu cách hiểu không thống nhất về các thuật ngữ trong thương mại quốc tế, ví dụ thuật ngữ “giao hàng” (delivery), thì việc thực hiện hợp đồng mua bán hàng hóa có thể dẫn đến sai lệch, nếu nghiêm trọng thì tranh chấp có thể phát sinh, khiến cho các bên phải chịu tổn thất về thời gian và tiền bạc. Để các thuật ngữ thương mại quốc tế được hiểu thống nhất trên phạm vi toàn thế giới, giúp thúc đẩy thương mại phát triển và hạn chế tranh chấp xảy ra, vào năm 1936, ICC đã ban hành

Bộ tập quán thương mại quốc tế có tên gọi bằng tiếng Anh là “*International Commercial Terms (viết tắt là Incoterms)*” và được dịch sang tiếng Việt là “*Điều kiện thương mại quốc tế*”.

Vì là tập quán thương mại nên cần được cập nhật và hoàn thiện để bắt kịp những thay đổi và sự phát triển trong các lĩnh vực chủ yếu như pháp lý, thương mại, giao thông vận tải, bảo hiểm, hải quan, ngân hàng, công nghệ thông tin, an ninh... Tính đến nay, có tổng số 9 phiên bản Incoterms đã ra đời vào các năm gồm: 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, và 2020. Phiên bản mới nhất là Incoterms®2020, có hiệu lực từ ngày 01/01/2020.

Incoterms bao gồm các quy tắc 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. Mục đích chính của Incoterms là tạo cơ sở pháp lý chuẩn mực và thống nhất trong cách hiểu và cách diễn

đạt về trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người bán và người mua trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa, gồm: Phân chia chi phí và xác định địa điểm, tại đó rủi ro mất mát, hư hỏng về hàng hóa được chuyển giao từ người bán sang người mua. Khi có dẫn chiếu trong hợp đồng mua bán, Incoterms trở thành cơ sở pháp lý để các cơ quan tài phán (tòa án hay trọng tài) sử dụng trong giải quyết tranh chấp liên quan đến nghĩa vụ trong giao nhận hàng hóa.

1.2. Phân tích các nội dung chính của Incoterms®2020

a) Phân chia các quy tắc theo phương thức vận tải

Incoterms®2020 bao gồm 11 quy tắc, theo phương thức vận tải được chia thành 2 nhóm, nhóm thứ nhất gồm 7 quy tắc áp dụng được cho bất kỳ phương thức vận tải nào (kể cả đường biển và vận tải đa phương thức), nhóm thứ hai gồm 4 quy tắc chỉ áp dụng được cho đường biển và thủy nội địa. (Bảng 1)

b) Phân chia các quy tắc theo địa điểm chuyển giao hàng hóa

Chúng ta hãy hình dung 11 quy tắc của Incoterms®2020 tương ứng với 11 cầu thủ của một đội bóng đá chơi theo chiến thuật “1 - 3 - 4 - 3”. Theo đó, sân đội nhà là phần trên, thể hiện địa điểm chuyển giao hàng hóa tại nước xuất khẩu; sân đội bạn là phần dưới thể hiện địa điểm chuyển giao hàng hóa tại nước nhập khẩu. (Bảng 2)

c) Sự tịnh tiến về chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua

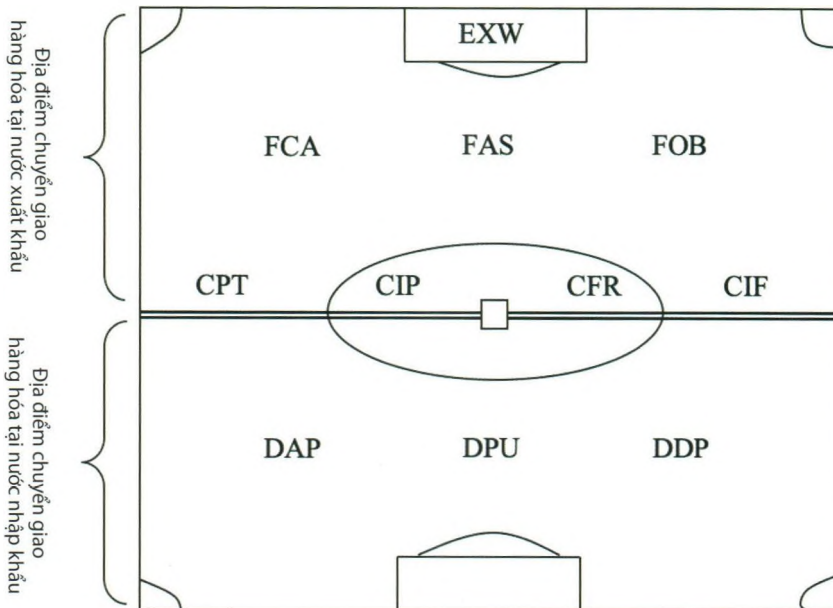
Theo sự tịnh tiến về chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua, 11 quy tắc của Incoterms®2020 được chia thành 4 nhóm, gồm:

Bảng 1: Phân loại 11 quy tắc Incoterms®2020 theo phương thức vận tải

2020	Tiếng Anh	Tiếng Việt
<i>7 (bảy) quy tắc áp dụng cho mọi phương thức vận tải</i>		
EXW	EX Works	Giao hàng tại xưởng
FCA	Free Carrier	Giao cho người chuyên chở
CPT	Carriage Paid To	Cước phí trả tới
CIP	Carriage & Insurance Paid to	Cước phí và bảo hiểm trả tới
DAP	Delivered At Place	Giao hàng tại nơi đến
DPU	Delivered at Place Unloaded	Giao hàng đã dỡ tại nơi đến
DDP	Delivered Duty Paid	Giao hàng đã thông quan nhập khẩu
<i>4 (bốn) quy tắc chỉ áp dụng cho vận tải đường biển và thủy nội địa</i>		
FAS	Free Alongside Ship	Giao hàng dọc mạn tàu
FOB	Free On Board	Giao hàng trên tàu
CFR	Cost and Freight	Tiền hàng và cước phí
CIF	Cost, Insurance and Freight	Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí



Bảng 2: Phân chia các quy tắc theo địa điểm chuyển giao hàng hóa



Bảng 3: Sự tịnh tiến về chi phí và rủi ro

Chi phí và rủi ro về hàng hóa đối với người bán				
: CIP :	: CIF :	Main Carriage Paid		: DDP
: CPT :	: CFR :	Main Carriage Paid		: DPU
EXW :	FCA :	FAS :	FOB :	Main Carriage Unpaid : DAP
SELLER	⇒	⇒	⇒	BUYER

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

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

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

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

(Bảng 3)

Nhìn vào Bảng 3 cho thấy:

Thứ nhất, càng tịnh tiến từ trái sang phải thì chi phí và rủi ro đối với người bán tăng lên, tương ứng là chi phí và rủi ro của người mua giảm xuống. Do đó, khi ký kết hợp đồng mua bán, các bên phải hiểu đầy đủ nội dung các quy tắc để biết rõ mình phải chịu những chi phí nào và phải chịu những rủi ro nào.

Thứ hai, trong cùng một cột, càng tịnh tiến lên phía trên thì chi phí của người bán càng tăng, tương ứng là chi phí của người mua càng giảm. Ví dụ, trong cùng một cột (cột thứ tư), chi phí đối với người bán tăng dần như sau:

Thấp nhất, $FOB = Cost$ (Tiền hàng)

Tăng dần, $CFR = FOB + Freight = Cost + Freight$

Cao nhất, $CIF = CFR + Insurance = FOB + Insurance + Freight = Cost + Insurance + Freight$

Thứ ba, các quy tắc xếp cùng một cột thì có cùng địa điểm chuyển giao hàng hóa. Ví dụ, cột thứ tư gồm 3 quy tắc là FOB, CFR và CIF, cả 3 quy tắc này có cùng địa điểm chuyển giao hàng hóa là khi hàng hóa được xếp xong lên tàu, tại thời điểm đó, người bán được xem là hoàn thành nghĩa vụ giao hàng theo quy định của hợp đồng. Sau khi giao hàng, người bán lập bộ chứng từ và gửi đi đòi tiền mà không cần quan tâm đến việc hàng hóa có tới đích an toàn hay không. Tuy nhiên, trong thực tế, vẫn có nhận thức sai lầm cho rằng theo quy tắc FOB thì hàng hóa được chuyển giao từ người bán sang người mua sớm hơn so với quy tắc CFR hay CIF!

d) Các quy tắc Incoterms với phương thức thanh toán

Các quy tắc của Incoterms không đề cập tới các phương thức thanh toán, nghĩa là Incoterms và các phương thức thanh toán là độc lập với nhau. Hay nói cách khác, bất kỳ quy tắc nào của Incoterms đều có thể áp dụng cho bất kỳ phương thức thanh toán nào; ngược lại, bất kỳ phương thức thanh toán nào cũng có thể áp dụng cho bất kỳ quy tắc Incoterms nào. Vì vậy, việc lựa chọn phương thức thanh toán và quy tắc của Incoterms cho từng thương vụ là hoàn toàn tự do, phụ thuộc vào sự thỏa thuận giữa hai bên mua bán. Như vậy, người mua và người bán phải căn cứ vào thực tế mỗi quan hệ giữa hai bên, mặt hàng, tuyến đường, phương thức vận tải... để quyết định lựa chọn phương thức thanh toán và quy tắc Incoterms thích hợp.



Thương mại quốc tế là một hoạt động đặc thù trên phạm vi quốc tế, do đó, phải có hệ thống văn bản pháp lý đặc thù để điều chỉnh

2. Tính chất pháp lý của Incoterms

Để điều chỉnh các quan hệ trong nước, mỗi quốc gia phải xây dựng cho mình một hệ thống pháp luật riêng phù hợp với thể chế chính trị, xã hội, tập quán và trình độ phát triển; vì vậy, luật pháp giữa các nước ít nhiều là khác nhau. Tuy nhiên, khi tham gia các hoạt động quốc tế, các quốc gia đều bình đẳng với nhau, nên không thể dùng luật pháp của một quốc gia nào đó để áp đặt buộc quốc gia khác phải theo. Để giải quyết vấn đề mâu thuẫn luật pháp giữa các quốc gia trong quan hệ quốc tế, người ta đã xây dựng một hệ thống pháp lý thống nhất mang tính quốc tế để điều chỉnh các hoạt động quốc tế, trong đó có hoạt động thương mại quốc tế.

Trong cuộc sống, tất cả chúng ta, không loại trừ một ai, không loại trừ bất kỳ một hoạt động nào, đều phải tuân thủ các nguồn luật mà chúng ta là đối tượng điều

chỉnh. Trong khi đó, các nguồn luật (quốc gia và quốc tế) lại nhiều vô kể, một người không thể đọc, nghiên cứu được tất cả các nguồn luật đó, vì thế, khi tiến hành một hoạt động nào đó, người ta trước hết phải bám sát và tuân thủ nguồn luật chuyên ngành (luật riêng, luật đặc thù) điều chỉnh hoạt động đó. Thương mại quốc tế là một hoạt động đặc thù trên phạm vi quốc tế, do đó, phải có hệ thống văn bản pháp lý đặc thù để điều chỉnh. Về cơ bản, hệ thống văn bản pháp lý ngày nay đã được *luật hóa*, tuy nhiên, bên cạnh đó thì hệ thống *văn bản pháp lý tùy ý* cùng song song tồn tại. Sự khác nhau cơ bản giữa *luật* và *văn bản pháp lý tùy ý* là ở chỗ: *Luật có tính bắt buộc thực hiện đương nhiên, không loại trừ; trong khi đó, văn bản pháp lý tùy ý chỉ có hiệu lực pháp lý trở nên có tính bắt buộc thực hiện khi các bên liên quan tự nguyện thỏa thuận áp dụng*. Do có tính chất

tùy ý, nên các văn bản pháp lý tùy ý có hiệu lực pháp lý là dưới luật. Điều này có nghĩa là, pháp luật quốc gia (thông qua phán quyết của tòa án) có thể can thiệp hay phủ nhận một số nội dung liên quan đến văn bản pháp lý tùy ý khi có dấu hiệu vi phạm pháp luật như gian lận, lừa đảo hay giả mạo trong thương mại.

Một thực tế là, thương mại quốc tế vốn dĩ là phức tạp và nhiều rủi ro hơn so với thương mại nội địa, bởi vì, nó chịu chi phối bởi không những pháp luật mà còn bởi những thông lệ và tập quán quốc tế. Do đó, các bên tham gia thương mại quốc tế phải am hiểu không những pháp luật nói chung, mà còn phải am hiểu tường tận các thông lệ và tập quán quốc tế được phản ánh trong *Bộ tập quán thương mại quốc tế Incoterms*.

Incoterms, do ICC ban hành, có tính pháp lý tùy ý là vì: ICC thực chất là một tổ chức hiệp hội



ngành nghiệp (phi chính phủ, dẫn đến phi quyền lực) chứ không phải tổ chức liên chính phủ (có quyền lực), nên các văn bản do ICC ban hành chỉ có *tính chất pháp lý tùy ý* đối với các hội viên cũng như các bên liên quan thỏa thuận áp dụng, tức không mang tính chất pháp lý bắt buộc thực hiện đương nhiên như các văn bản luật. Tính chất pháp lý tùy ý của Incoterms được thể hiện ở các nội dung chính sau đây:

Thứ nhất, tất cả các phiên bản Incoterms (9 phiên bản) đều còn nguyên hiệu lực, nghĩa là phiên bản sau không phủ nhận phiên bản trước. Do đó, thỏa thuận áp dụng trong hợp đồng phải dẫn chiếu rõ ràng là áp dụng phiên bản nào.

Thứ hai, chỉ khi trong hợp đồng có dẫn chiếu áp dụng, thì Incoterms mới trở nên có hiệu lực pháp lý bắt buộc thực hiện đối với các bên liên quan.

Thứ ba, các bên có thể thỏa thuận trong hợp đồng:

- Không thực hiện, hoặc thực hiện khác đi một hoặc một số điều khoản của Incoterms.

- Bổ sung thêm những điều khoản vào trong hợp đồng mà Incoterms không đề cập.

Thứ tư, nếu nội dung của Incoterms có xung đột với luật quốc gia, thì luật quốc gia được vượt lên trên về mặt pháp lý. Điều này có nghĩa là, phán quyết của tòa án các cấp (quốc gia hay quốc tế) có thể phủ nhận các điều khoản của Incoterms.

Do được cập nhật định kỳ và hội tụ được các thông lệ và tập quán thương mại phổ biến, tiên tiến và hiệu quả trên toàn thế giới nên Incoterms được luật pháp các quốc gia trên thế giới thừa nhận, cho phép áp dụng và tòa án các cấp hầu như không can thiệp vào

các giao dịch hợp đồng thương mại chân thực. Vì vậy, ngày nay, Incoterms trở nên thông dụng và phổ biến trong hầu hết các hợp đồng thương mại quốc tế. Điều cần lưu ý là, trong thực tế, vẫn còn nhận thức không đúng về tính chất pháp lý tùy ý của Incoterms, họ cho rằng, vì là tùy ý nên không quan trọng, thích thay đổi hay hủy bỏ lúc nào cũng được. Từ đó, hiểu và vận dụng Incoterms một cách hời hợt, máy móc, không đúng bản chất. Các bên cần nhận thức rằng, vì Incoterms là tập quán phổ biến trên toàn thế giới nên hầu hết các hợp đồng mua bán quốc tế đều có dẫn chiếu Incoterms và khi đã có dẫn chiếu thì giá trị pháp lý của nó trở nên có tính bắt buộc thực hiện như luật. Và trên thực tế, hầu hết các quốc gia đều cho phép các doanh nghiệp nước mình áp dụng Incoterms và khi có tranh chấp xảy ra thì tòa án và trọng tài đều sử dụng Incoterms để phân xử. Vì vậy, các doanh nghiệp khi áp dụng Incoterms cần nhận thức rằng đó chính là văn bản có tính chất pháp lý như luật.

3. Một số lưu ý trong sử dụng Incoterms® 2020

Thứ nhất, khi dẫn chiếu Incoterms®2020 trong hợp đồng mua bán thì không cần thể hiện nhãn hiệu (®).

Thứ hai, các quy tắc của Incoterms chỉ áp dụng được đối với hợp đồng mua bán hàng hóa hữu hình, mà không áp dụng được cho các hợp đồng dịch vụ như hợp đồng vận tải, hợp đồng bảo hiểm và các hợp đồng tài chính...

Thứ ba, các quy tắc của Incoterms không liên quan đến việc chuyển giao quyền sở hữu về hàng hóa mua bán. Thông

thường, quyền sở hữu hàng hóa được chuyển giao trong khâu thanh toán khi bộ chứng từ giao hàng được chuyển giao cho người mua, tức tại thời điểm người mua trả tiền để nhận bộ chứng từ đi nhận hàng.

Thứ tư, các quy tắc Incoterms không điều chỉnh các nội dung như: Nội dung hợp đồng mua bán; đặc điểm hàng hóa mua bán; thời gian, địa điểm, phương thức hay tiền tệ thanh toán; khắc phục khiếm khuyết của hợp đồng mua bán; các hậu quả do chậm trễ và các thiếu sót trong việc thực hiện nghĩa vụ hợp đồng; các hậu quả do bị trừng phạt; các lệnh cấm xuất nhập khẩu; bất khả kháng hoặc thay đổi môi trường thực hiện hợp đồng; quyền sở hữu trí tuệ; hoặc phương thức, địa điểm phân xử, hoặc luật giải quyết tranh chấp.

Thứ năm, đối với quy tắc FCA, Incoterms® 2020 cho phép người chuyên chở có thể cấp vận đơn đường biển loại đã xếp hàng lên tàu (on board). Ở đây cần lưu ý mấy điểm sau:

- Quy tắc FCA thường gắn với việc giao hàng bằng container, mà đã là giao hàng bằng container thì thường được thực hiện tại bãi container (CY) hay ga container (CFS) ở trong đất liền, tức hàng chưa lên tàu. Do đó, người bán sau khi giao hàng cho người chuyên chở thì được người chuyên chở cấp cho một vận đơn loại nhận hàng để chờ (received for shipment), tức hàng chưa lên tàu.

- Ý kiến cho rằng, cho dù sử dụng FCA nhưng người bán vẫn cần vận đơn đã xếp hàng lên tàu để được thanh toán bằng thư tín dụng (Letter of Credit - L/C) theo yêu cầu của ngân hàng. Thực ra không phải như vậy! Ngân hàng

phát hành L/C theo đơn mở L/C của khách hàng (người mua); do đó, nếu đơn mở L/C yêu cầu xuất trình vận đơn loại nhận hàng để chờ, thì người bán có quyền xuất trình loại vận đơn này mà vẫn được thanh toán như thường.

- Nếu sử dụng FCA mà người bán phải lấy vận đơn loại đã xếp hàng lên tàu mới được thanh toán theo L/C thì rất tốn kém và rủi ro cho người bán. Điều này là vì theo quy tắc FCA, người bán hết nghĩa vụ với hàng hóa ngay khi giao hàng cho người chuyên chở tại CY hay CFS, nhưng để có vận đơn "on board", người bán lại phải tiếp tục theo dõi, cập nhật thông tin liên hệ với người chuyên chở để "xin" được đóng dấu "on board" sau khi hàng đã xếp xong lên tàu. Vì người bán không là một bên của hợp đồng chuyên chở, nên nếu vì bất kỳ một lý do nào đó mà người chuyên chở không muốn hoặc không thể đóng dấu "on board" thì người bán sẽ không nhận được thanh toán cho dù đã giao hàng theo hợp đồng.

- Ngoài ra, trên vận đơn sẽ có 2 ngày giao hàng, thứ nhất, ngày người chuyên chở nhận hàng tại CY hay CFS, là ngày người bán hoàn thành nghĩa vụ giao hàng theo hợp đồng; thứ hai, ngày đóng dấu "on board" là ngày ngân hàng đối chiếu với ngày giao hàng quy định trong L/C để quyết định thanh toán.

Từ phân tích trên cho thấy, khi giao hàng bằng FCA thì người bán nên từ chối điều khoản của hợp đồng quy định xuất trình vận đơn có đóng dấu "on board", còn nếu người mua muốn vận đơn được đóng dấu "on board" thì nên chuyển sang sử dụng quy tắc FOB. Đồng thời, người mua

cũng phải hết sức chú ý, khi làm đơn mở L/C phải căn cứ vào thực tế hợp đồng mua bán, nếu ngân hàng mở L/C có nội dung khác với hợp đồng mua bán thì yêu cầu ngân hàng chỉnh sửa L/C cho phù hợp với thực tế hợp đồng. Còn đối với người bán, khi nhận được L/C cần đối chiếu với hợp đồng để kiểm tra. Nếu hợp đồng quy định vận đơn loại nhận hàng để chờ, trong khi đó, L/C lại yêu cầu xuất trình loại vận đơn "on board" thì yêu cầu ngân hàng tu chỉnh lại L/C cho phù hợp với thực tế hợp đồng.

Thứ sáu, chi phí dỡ hàng tại nơi đến trong các quy tắc nhóm C (CPT, CIP, CFR và CIF): Một số doanh nghiệp kinh doanh xuất khẩu và nhập khẩu bị nhầm lẫn, dẫn đến có thể phải trả chi phí dỡ hàng tại nơi đến hai lần. Nếu không có thỏa thuận khác giữa người mua và người bán, thì Incoterms quy định chi phí dỡ hàng tại nơi đến do người mua chịu. Tuy nhiên, trong thực tế, có thể xảy ra các tình huống sau:

- Người bán và người mua không có thỏa thuận về chi phí dỡ hàng tại nơi đến: Trong trường hợp này, theo quy định của Incoterms, thì chi phí dỡ hàng tại nơi đến do người mua trả. Tuy nhiên, vì đây là nhóm C, nên người bán lại là người ký kết hợp đồng vận tải và trả cước phí vận tải. Có thể theo quán tính, người bán cho rằng mình là người ký kết hợp đồng vận tải và trả cước phí vận tải thì đương nhiên mình cũng là người trả chi phí dỡ hàng tại nơi đến. Người bán cần lưu ý rằng, dù người bán trả chi phí dỡ hàng tại nơi đến nhưng người bán không có quyền truy đòi khoản tiền này từ người mua vì đây là quan hệ hợp đồng riêng giữa người bán và người chuyên chở,

không liên quan đến người mua. Trong khi đó, do không có thỏa thuận trước về chi phí dỡ hàng tại nơi đến, nên theo quy định của Incoterms, người mua lại trả chi phí này một lần nữa cho người chuyên chở.

- Người bán và người mua thỏa thuận chi phí dỡ hàng tại nơi đến do người bán trả: Người bán cần lưu ý, khi thỏa thuận như thế, thì chi phí dỡ hàng tại nơi đến phải được bao gồm trong giá cả hợp đồng mua bán. Nếu chi phí dỡ hàng tại nơi đến không nằm trong giá cả hợp đồng mua bán, thì người bán cũng không có quyền đòi lại khoản chi phí này từ người mua một cách riêng biệt ngoài hợp đồng mua bán. Vì đã có thỏa thuận chi phí dỡ hàng tại nơi đến do người bán trả, nên người mua cần lưu ý không trả chi phí này một lần nữa cho người chuyên chở khi nhận hàng tại nơi đến.

Thứ bảy, vì các phiên bản Incoterms đều có giá trị pháp lý như nhau, nên khi dẫn chiếu trong hợp đồng phải ghi rõ ràng năm hiệu lực của Incoterms, có như vậy, các cơ quan tài phán mới có cơ sở để phân xử khi có tranh chấp xảy ra. Tuy nhiên, nếu dẫn chiếu Incoterms mà không ghi năm hiệu lực, thì theo tập quán, các cơ quan tài phán có thể áp dụng quy tắc xác định năm của Incoterms theo thời điểm ký kết hợp đồng như sau:

- Hợp đồng ký kết từ ngày 01/01/2000 đến ngày 31/12/2009: Áp dụng Incoterms[®]2000;

- Hợp đồng ký kết từ ngày 01/01/2010 đến ngày 31/12/2019: Áp dụng Incoterms[®]2010;

- Hợp đồng ký kết từ ngày 01/01/2020 đến nay: Áp dụng Incoterms[®]2020.

Thứ tám, nếu trong hợp đồng mua bán chỉ dẫn chiếu mỗi điều kiện thương mại mà không đi

kèm văn bản pháp lý điều chỉnh, ví dụ, trong hợp đồng mua bán chỉ dẫn chiếu điều kiện thương mại FOB, CFR hay CIF mà không đề cập đến văn bản pháp lý điều chỉnh nào. Trong những trường hợp như vậy, theo thông lệ, các cơ quan tài phán thường sử dụng Bộ tập quán thương mại quốc tế Incoterms để phân xử.

Incoterms và UCP đều do ICC ban hành và đều là văn bản pháp lý tùy ý, nhưng do chúng hội tụ được các thông lệ, tập quán phổ biến, tiên tiến và hiệu quả nhất trên toàn thế giới nên được luật pháp quốc gia trên thế giới thừa nhận, được áp dụng trong hầu hết các hợp đồng thương mại quốc tế; và ngay cả khi không dẫn chiếu đến chúng thì luật pháp các nước vẫn cho phép các cơ quan tài phán áp dụng trong phân xử. Một ví dụ rất đặc trưng có thể tham khảo đó là, Tòa án Nhân dân Trung Quốc ban hành “*Quy định về việc phân xử các tranh chấp liên quan đến L/C - Provisions of the Supreme People’s Court on Certain Issues Concerning Trial of Cases Involving Letter of Credit Disputes*”, có hiệu lực từ ngày 01/01/2006. Quy định này gồm 18 điều, trong đó quy tắc liên quan đến giải quyết tranh chấp trong giao dịch và thanh toán bằng L/C như sau: “*Điều 2: Khi Tòa án Nhân dân giải quyết các vụ việc liên quan đến tranh chấp L/C, nếu các bên thỏa thuận áp dụng Tập quán quốc tế hoặc bất kỳ tập quán nào khác, thì thỏa thuận đó sẽ là luật điều chỉnh; nếu các bên không thỏa thuận như thế, thì luật điều chỉnh sẽ là UCP và các tập quán quốc tế khác liên quan do ICC ban hành*”.

Hơn nữa, ngay cả khi trong hợp đồng mua bán không có bất kỳ dẫn chiếu nào về bất kỳ điều

kiện thương mại nào của bất kỳ Incoterms nào, khi xảy ra tranh chấp về nội dung “*chuyển giao hàng hóa (delivery)*”, thì các cơ quan tài phán cũng có thể vận dụng những quy tắc của Bộ tập quán thương mại Incoterms để phân xử.

Thứ chín, sử dụng các quy tắc Incoterms để xác định luật điều chỉnh hợp đồng: Khi ký kết hợp đồng mua bán, các bên được tự do thỏa thuận lựa chọn pháp luật áp dụng đối với hợp đồng. Trường hợp các bên không có thỏa thuận về pháp luật áp dụng, thì theo khoản 1 Điều 4 của Công ước Rome 1980 về luật áp dụng cho nghĩa vụ hợp đồng (EC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations (Rome 1980)) và Quy tắc Rome (The Rome I Regulation) thay thế Công ước Rome năm 1980, theo đó, *pháp luật của nước có mối liên hệ gần bó nhất với hợp đồng đó được áp dụng*.

Từ các phân tích ở trên cho thấy, đặc điểm đặc trưng nhất trong thực hiện hợp đồng mua bán đó là *địa điểm chuyển giao rủi ro và chi phí* giữa người bán và người mua, địa điểm chuyển giao ở đâu thì nơi đó (nước đó) có mối quan hệ gần bó nhất với hợp đồng. Incoterms®2020 gồm một bộ 11 quy tắc giao hàng, trong đó, có 8 quy tắc là EXW, FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR và CIF có địa điểm chuyển giao hàng hóa tại nước người bán, do đó, pháp luật của nước nơi người bán cư trú là pháp luật áp dụng đối với hợp đồng. Ba quy tắc còn lại là DAP, DPU và DDP có địa điểm chuyển giao hàng hóa tại nước người mua, do đó, pháp luật của nước nơi người mua cư trú là pháp luật áp dụng đối với hợp đồng.

Kết luận:

Do tính chất pháp lý nói chung và tính chất pháp lý trong thương mại quốc tế nói riêng, bao gồm các hệ thống pháp luật và hệ thống văn bản pháp lý tùy ý là vô cùng phức tạp, nên bài viết không tránh khỏi những hạn chế, thiếu sót. Tuy nhiên, hy vọng rằng bài viết đã cung cấp cho bạn đọc một bức tranh nhiều màu sắc đan xen, phản ánh một thực tế sinh động nhưng phức tạp, chứa đựng nhiều rủi ro pháp lý mà chúng ta đang phải đối mặt hàng ngày. Rất mong được sự tham gia thảo luận để rõ hơn về một chủ đề phức tạp đáng được tranh luận này. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. TS. Nguyễn Thị Cẩm Thủy và ThS. Hoàng Phương Dung (2020): Những điểm mới của Incoterms®2020. Tạp chí Khoa học & Đào tạo Ngân hàng Số 216 - Tháng 5/2020.
2. Nguyễn Trọng Thủy (2009): Toàn tập UCP 600 - Quy tắc và Thực hành thống nhất Tín dụng chứng từ. NXB Thống Kê.
3. GS., TSKH. Đào Trí Úc: Những phương thức của việc tiếp nhận và xích lại gần nhau của pháp luật các quốc gia trong lịch sử và hiện tại. Khoa Luật, ĐHQG Hà Nội.
4. Coetzee, Juana (2013): The interplay between Incoterms® and the CISG. Journal of Law and Commerce, 32(1):1-22. doi:<https://doi.org/10.5195/jlc.2013.39>.
5. GS., TS. Võ Thanh Thu (2012): Hỏi & Đáp về Incoterms®2010. NXB Thành phố Hồ Chí Minh.
6. GS., TS. Nguyễn Văn Tiến (2017): Cẩm nang Thanh toán quốc tế và Tài trợ ngoại thương. NXB Lao Động.
7. GS., TS. Nguyễn Văn Tiến (2018): Thị trường tài chính & Quản trị rủi ro tài chính. NXB Hồng Đức.
8. GS., TS. Nguyễn Văn Tiến (2017): Tài chính Quốc tế hiện đại. NXB Lao Động.
9. GS., TS. Nguyễn Văn Tiến - PGS., TS. Nguyễn Kim Anh - TS. Nguyễn Đức Hoàng (2016): Tiến tệ - Ngân hàng & Thị trường Tài chính. NXB Lao Động.
10. Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC): 50 phán quyết trọng tài quốc tế chọn lọc. Hà Nội, 2002.
11. Documentary Credit Insight, ICC Quarterly Publication.
12. ICC publications: Incoterms, UCP, ISBP, URC,...