

Incoterms 2010 เงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ สำหรับผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ

อ. จจิรา อิมอรณณ์*

บทคัดย่อ

หอการค้าระหว่างประเทศ (The International Chamber of Commerce: ICC) ได้ออกข้อบังคับที่เรียกว่า Incoterms 2010 หรือข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่ โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2554 สำหรับ Incoterms 2010 นี้ มีเรื่องที่เปลี่ยนแปลงจากฉบับที่ประกาศใช้ในปี 2000 โดยมีการยกเลิกการจัดกลุ่ม 4 กลุ่ม และพัฒนาขึ้นมาใหม่เป็น 2 กลุ่ม จุดมุ่งหมายสำคัญคือต้องการให้ครอบคลุม และง่ายต่อการปฏิบัติมากยิ่งขึ้น เนื้อหาสำคัญจะเกี่ยวกับหน้าที่รับผิดชอบ ความปลอดภัยในการขนส่ง และการประกันภัย กฎเกณฑ์เหล่านี้ได้รับการปรับปรุงให้ง่ายแก่การปฏิบัติ อีกทั้งในเรื่องของภาษาที่มีการปรับแก้ให้มีความทันสมัย เหมาะสำหรับการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันยิ่งขึ้น กฎเกณฑ์ใหม่นี้ นับว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำการค้าระหว่างประเทศในทุกส่วนควรต้องศึกษาเพื่อนำไปใช้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง และได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จาก Incoterms 2010

คำสำคัญ

Incoterms 2010 ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ การนำเข้า-ส่งออก การค้าระหว่างประเทศ

บทนำ

การทำการค้าระหว่างประเทศโดยปกติแล้ว จะมีเงื่อนไขทางการค้า (Trade Terms) ที่ใช้กันเป็นประจำ เช่น F.O.B. หรือ C.I.F. หรือเงื่อนไขทางการค้าแบบต่าง ๆ อีกหลายแบบ ซึ่งเป็นสาระสำคัญที่ช่วยให้ทราบวาระระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ใครมีภาระรับผิดชอบอะไรบ้าง และรับภาระหน้าที่แค่ไหน เช่น ผู้ขายต้องรับภาระในเรื่องของความเสี่ยงเพียงใด ถึงจุดใด และต้องรับภาระในเรื่องค่าใช้จ่ายเพียงใด จากจุดใด รวมทั้งต้องรับหน้าที่ในการจัดหยานพาหนะขนส่งหรือไม่ จากจุดใด หรืออีกประการหนึ่ง ผู้ซื้อจะต้องเริ่มรับภาระของความเสี่ยงเพียงใด จากจุดใด และต้องรับภาระเรื่องค่าใช้จ่ายเพียงใด จากจุดใด ตลอดจนหน้าที่ในการจัดหยานพาหนะขนส่งด้วย ว่าจะต้องเริ่มจากจุดไหนไป ถึงจุดไหน เงื่อนไขทางการค้า (Trade Terms) จึงเป็นข้อตกลงว่าสินค้าที่ซื้อขายกันนั้นได้มีการส่งมอบ ณ จุดใด เพราะตามธรรมเนียมทางการค้านั้น เมื่อมีการส่งมอบสินค้าแล้วความเสี่ยงจะเปลี่ยนจากผู้ขายไปสู่ฝ่ายผู้ซื้อ ซึ่งหากมองโดยรวมก็ดูเป็นเรื่องธรรมดา ไม่มีความซับซ้อน หรือไม่น่าจะมีปัญหาใด แต่เนื่องจากแต่ละประเทศต่างก็แปลความหมายของเงื่อนไขทางการค้า (Trade Terms) ที่แตกต่างกันไป จึงเกิดการโต้แย้งทางการค้ากันบ่อยครั้งระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อ เพราะต่างฝ่ายต่างมีความเข้าใจกันคนละอย่าง ด้วยเหตุนี้ หอการค้านานาชาติ (The International Chamber of Commerce: ICC) ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส และมีสำนักงาน ICC ประจำ

* อาจารย์ประจำภาควิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยฟาอีสเทิร์น

อยู่ในแต่ละประเทศที่เป็นสมาชิกทั่วไปเป็นร้อยแห่งทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยด้วย จึงได้กำหนดข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms: Incoterms) ขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องความหมายของเงื่อนไขทางการค้าที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่นให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อยุติข้อโต้แย้งต่าง ๆ ให้นหมดไป อาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า Incoterms ก็คือ Trade Terms นั่นเอง แต่เป็น Trade Terms ที่ยอมรับใช้กันทั่วโลก

ความเป็นมาของข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ

เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2479 (ค.ศ. 1936) โดยหอการค้าระหว่างประเทศได้กำหนดข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศออกมาใช้เป็นครั้งแรก และมีการแก้ไขต่อ ๆ มาอีกหลายฉบับ ในปี พ.ศ. 2496, 2510, 2519, 2523, 2533 ตามลำดับ และฉบับในปี 2543 ซึ่งมีชื่อเรียกว่า "Incoterms 2000" นั้นเป็นฉบับที่มีการใช้อยู่ในปัจจุบันก่อนการประกาศใช้ฉบับใหม่ที่มีชื่อว่า "Incoterms 2010" ซึ่งนับเป็นฉบับที่ 8 โดยได้รับการแก้ไขในปี พ.ศ. 2553 และเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา แม้ว่าจะมีการออกฉบับใหม่มาแล้ว แต่การทำข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศภายใต้เงื่อนไขทางการค้าฉบับปี 2543 ยังมีผลบังคับใช้ได้แม้เข้าสู่ปี พ.ศ. 2554 ซึ่งฉบับใหม่มีผลบังคับใช้แล้วก็ตาม นอกจากนี้คู่สัญญาทั้งผู้ซื้อและผู้ขายยังสามารถเลือกใช้เงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงทางการค้า "Incoterms 2000" หรือ "Incoterms 2010" หรือแม้แต่ฉบับก่อนหน้าก็ได้ แต่ที่สำคัญคือต้องระบุให้ชัดเจนว่าตกลงใช้เงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทขึ้น สำหรับสาเหตุสำคัญที่หอการค้าระหว่างประเทศต้องมีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่นี้ ตามเอกสารของหอการค้านานาชาติได้ระบุถึงความจำเป็นในการปรับปรุงแก้ไขให้หลายประการด้วยกันคือ มีการนำเงื่อนไขทางการค้า (Incoterms) บางประการไปใช้อย่างผิดความหมาย อีกทั้งมีการแปลความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ทำให้เกิดข้อพิพาทและมีการฟ้องร้องกันเกิดขึ้น นอกจากนี้เพื่อให้สอดคล้องกับข้อปฏิบัติทางการค้า เทคโนโลยี การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่พัฒนาเปลี่ยนแปลงไปในยุคปัจจุบัน ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่ยังให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของสินค้า และการที่สหรัฐอเมริกาได้แก้ไขกฎหมายทางการค้าเมื่อ พ.ศ. 2547 ที่ยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับเงื่อนไขการส่งสินค้า (US shipment and delivery terms) และเพื่อให้สามารถรองรับเขตการค้าเสรี เช่น กรณีสภานาพยุโรป

ความสำคัญของข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศที่มีความประสงค์จะใช้เงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms) ที่หอการค้านานาชาติวางกฎเกณฑ์ไว้ ผู้ซื้อและ/หรือผู้ขายจะต้องระบุไว้อย่างชัดเจนในใบเสนอราคา ใบแจ้งราคาสินค้า (Invoice) สัญญาซื้อขาย หรือเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) ฯลฯ เพียงแค่ระบุเงื่อนไขของการซื้อขายตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศไว้ในเอกสารซื้อขาย โดยไม่ต้องบรรยายรายละเอียดขั้นตอนความรับผิดชอบในการจัดส่งสินค้า ค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยลงไว้ในสัญญาซื้อขาย ก็ถือว่าเป็นการตกลงที่เข้าใจและรับรู้กันว่าผู้ขายมีหน้าที่รับผิดชอบอย่างไรในการจัดส่งสินค้า และต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า เพียงใดถึงจุดใด ความเสี่ยงภัยต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายของสินค้าที่ซื้อขายกัน จะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเมื่อใด

การใช้มาตรฐานเงื่อนไขเดียวกันที่เป็นสากลนี้ ทำให้ทราบขอบเขตความรับผิดชอบ อำนาจต่อรองของแต่ละฝ่าย ภาระหน้าที่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า การรับความเสี่ยงต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า และท้ายที่สุดทำให้การเจรจาทางการค้าและการซื้อขายสะดวก รวดเร็ว และราบรื่นขึ้น การทำสัญญาการค้าระหว่างประเทศของไทยส่วนมากจะนำเงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศดังกล่าวมาใช้ แม้แต่การทำสัญญาซื้อขายในประเทศบางกรณีก็มีการอ้างอิงเงื่อนไขทางการค้าดังกล่าวด้วย สำหรับการบังคับใช้เงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศตามกฎหมายไทยนั้น ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศและตกลงกันโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายให้นำเงื่อนไขทางการค้าตามข้อตกลงดังกล่าว (Incoterms) มาใช้บังคับ และเป็นกรณีที่ต้องระมัดระวังข้อพิพาทในศาลไทย หรือกรณีเป็นสัญญาซื้อขายในประเทศที่มีการอิง Incoterms ศาลก็จะบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลงของคู่สัญญา

รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เงื่อนไขทางการค้า

เดิมข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศฉบับ พ.ศ. 2543 (Incoterms 2000) มีการกำหนดศัพท์เฉพาะทางการค้าไว้ 13 เงื่อนไข โดยแบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. กลุ่ม E ออกจากต้นทาง มี 1 เงื่อนไข คือ

EXW (Ex Works) เป็นเงื่อนไขที่ผู้ขายมีหน้าที่เพียงแค่เตรียมสินค้าไว้ให้พร้อมในคลังสินค้า เพื่อรอให้ผู้ซื้อจัดหารถไปรับสินค้า โดยผู้ขายอาจจะจัดการขนส่งสินค้าขึ้นรถให้เพราะไม่ได้มีค่าใช้จ่ายอะไรเพิ่มขึ้น อีกทั้งมีค่านางอยู่แล้ว ส่วนค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจะตกเป็นของผู้ซื้อทั้งสิ้น

2. กลุ่ม F ผู้ขายหรือผู้ส่งออกไม่มีการจ่ายค่าขนส่งหลัก มี 3 เงื่อนไข คือ

FCA (Free Carrier) ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องทำการส่งมอบสินค้าให้ถึงจุดหรือสถานที่ที่รับสินค้าของผู้รับขนส่งสินค้า โดยไม่มีการยกสินค้าขึ้นเรือ เพียงแค่ไปส่งยังจุดรับสินค้าเท่านั้น

FAS (Free Alongside Ship) ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องส่งมอบสินค้าให้ถึงกัปเรือหรือข้างลำเรือ แต่ไม่ต้องยกขึ้นเรือ

FOB (Free On Board) ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องส่งมอบสินค้าให้ถึงลำเรือ

ทั้งสามเงื่อนไขนี้ ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกให้แล้วเสร็จ จึงจะถือว่าสิ้นสุดภาระรับผิดชอบ ส่วนในเรื่องของค่าใช้จ่ายหลัก อย่างเช่น ค่าระวาง หรือค่าประกัน จะตกเป็นของผู้ซื้อ รวมทั้งความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นด้วย

3. กลุ่ม C ผู้ขายหรือผู้ส่งออกมีการชำระค่าขนส่งหลักเรียบร้อยแล้ว มี 4 เงื่อนไข คือ

CFR (Cost And Freight) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายได้ส่งสินค้าขึ้นไปบนเรือสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก และจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกัปเรือไปแล้ว

CIF (Cost, Insurance and Freight) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้าเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

CPT (Carriage Paid To) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออกและจ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง

CIP (Carriage And Insurance Paid To) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า และค่าประกันภัยขนส่งสินค้าเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้า จนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

4. กลุ่ม D ถึงปลายทาง มี 5 เงื่อนไข คือ

DDU (Delivered Duty Unpaid) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้า เมื่อผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินการพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย แต่ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าภาษีนำเข้าเอง

DDP (Delivered Duty Paid) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อซึ่งผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบ การทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินการพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและเป็นผู้จ่ายค่าภาษีนำเข้าแทน ผู้ซื้อด้วย

DAF (Delivered At Frontier) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมสำหรับการส่งมอบ และได้ทำพิธีการส่งออก ณ พรมแดนที่ระบุโดยผู้ซื้อ

DES (Delivery Ex Ship) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายได้จัดให้สินค้า พร้อมส่งมอบบนเรือ ณ ท่าเรือปลายทาง ดังนั้นผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบบนเรือที่เมืองท่าปลายทาง โดยผู้ซื้อจะต้องดำเนินการพิธีการนำเข้าสินค้าเอง

DEQ (Delivered Ex Quay) ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อผู้ขายพร้อมส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ดังนั้นผู้ขายจึงเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ ท่าเรือปลายทาง ผู้ขายจะต้องเป็นผู้ดำเนินการพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย เงื่อนไขการส่งมอบนี้ผู้ซื้อ จะระบุให้ผู้ขายเป็นผู้จ่ายภาษีนำเข้าแทนผู้ซื้อด้วยหรือไม่ก็ได้ โดยการระบุต่อท้ายว่า Duty Paid หรือ Duty Unpaid ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปยังสถานที่ของผู้ซื้อเป็นภาระของผู้ซื้อ

สำหรับข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับปี พ.ศ. 2553 (Incoterms 2011) นั้นมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือการยกเลิกเงื่อนไขทางการค้า DAF DES DEQ DDU ในกลุ่ม D แต่ยังคง DDP (Delivered Duty Paid) ไว้ จากเดิม 13 เงื่อนไข จึงเหลือเงื่อนไขเดิมเพียง 9 เงื่อนไข แล้วพัฒนาขึ้นใหม่ 2 เงื่อนไข คือ DAP (Delivered At Place) ผู้ขายต้องขนส่งสินค้าลงจากพาหนะ ณ สถานที่ปลายทางที่ตกลงกันไว้ และ DAT (Delivered At Terminal) ผู้ขายไม่ต้องขนส่งสินค้าลงจากพาหนะ ณ สถานที่ปลายทางที่ตกลงกันไว้ แต่ต้องเตรียมให้อยู่ในสภาพที่ผู้ซื้อจะขนส่งสินค้าลงพาหนะได้ รวมทั้งหมดเป็น 11 เงื่อนไข ทั้งยังมีการจัดกลุ่มแบบใหม่จากเดิมที่แบ่งเป็น 4 กลุ่มให้เหลือเพียง 2 กลุ่มตามหมวดของการขนส่ง หมวดแรกคือหมวดการขนส่งใด ๆ ที่ไม่ใช่การขนส่งทางเรือเป็นหลัก และอีกหมวดได้แก่ หมวดการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำ ดังนั้นเงื่อนไขทางการค้าทั้งหมดจึงถูกจัดกลุ่มแบบใหม่ได้ ดังนี้

กลุ่ม 1 ใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบหรือหลายรูปแบบ (Rules for Any Mode of Transport) ประกอบด้วย 5 เงื่อนไขเดิม และ 2 เงื่อนไขใหม่ คือ

- EXW (Ex Works)
- FCA (Free Carrier)
- CPT (Carriage Paid To)
- CIP (Carriage and Insurance Paid)
- DAT (Delivered At Terminal)
- DAP (Delivered At Place)
- DDP (Delivered Duty Paid)

กลุ่ม 2 ใช้กับการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำ (Rules for Sea and Inland Waterway Transport Only) ประกอบด้วย 4 เงื่อนไขเดิมที่คุ้นเคยกันทั่วไป คือ

- FAS (Free Alongside Ship)
- FOB (Free On Board)
- CFR (Cost and Freight)
- CIF (Cost, Insurance and Freight)

การวิเคราะห์รายละเอียดเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms 2010 Analysis)

กลุ่ม 1 ใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบหรือหลายรูปแบบ

EXW (Ex Works) เป็นการส่งมอบหน้าโรงงานผู้ผลิต เหมาะสำหรับการขนส่งทุกประเภท ผู้ซื้อรับผิดชอบในการขนส่ง จัดหาพาหนะและค่าขนส่ง โดยผู้ขายได้นำสินค้าผ่านขั้นตอนทางภาษีศุลกากรไว้ให้ผู้ซื้อเรียบร้อยแล้ว รอเพียงผู้ซื้อมารับสินค้าไปเท่านั้น เงื่อนไขนี้ก่อให้เกิดภาระผูกพันด้านการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกน้อยที่สุด แต่ไม่ควรใช้ในกรณีที่ประเทศผู้ผลิตหรือผู้ส่งออกไม่ออกใบอนุญาตส่งออกให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าจากต่างประเทศ

FCA (Free Carrier) เป็นการส่งมอบหรือเสนอราคาแบบส่งมอบข้างยานพาหนะขนส่ง ณ จุดส่งมอบที่ระบุ เหมาะสำหรับการขนส่งทุกประเภท โดยเป็นราคาที่รวมค่าขนส่งของยานพาหนะหลักไว้แล้ว โดยหลักเงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งสินค้าหลาย ๆ วิธีร่วมกัน เช่น การใช้รถเทรลเลอร์ขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ต่อจากนั้นขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บนรถไฟ และสุดท้ายขนถ่ายลงเรือเพื่อไปส่งปลายทางที่ระบุ เงื่อนไขนี้มีลักษณะเดียวกับ FOB (Free On Board) เพียงแต่ว่าผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะหมดภาระหน้าที่ต่อเมื่อได้ส่งสินค้าไปจนถึงมือของผู้รับผิดชอบในการขนส่งสินค้า ณ สถานที่ที่กำหนดในสัญญาซื้อขายหรือสถานที่ที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันได้

CPT (Carriage Paid To) เป็นการส่งมอบ หรือเสนอราคาส่งมอบ ณ จุดส่งมอบปลายทางที่ระบุ โดยรวมราคาค่าขนส่งของยานพาหนะหลักไว้แล้ว ผู้ขายหรือผู้ส่งออกเป็นผู้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันได้ ความสำเร็จในตัวของสินค้าของผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าจะเริ่มต้นทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบไปอยู่ในมือของบริษัทขนส่งที่ผู้ซื้อมอบหมายมา รวมถึงผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าโดยบริษัทขนส่งของผู้ซื้อด้วย ผู้ซื้ออาจร้องขอให้ผู้ขายจัดเตรียมและส่งออกเอกสารใบตราส่งสินค้า (B/L) หรือใบกำกับการขนส่ง (waybill) หรือใบรับมอบสินค้าจากบริษัทขนส่งให้แก่ผู้ซื้อหรือบุคคลที่ผู้ซื้อมอบหมายมา หน้าที่ของผู้ขายจึงเป็นอันสิ้นสุด เงื่อนไขนี้เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่ใช้ยานพาหนะและวิธีขนส่งหลายรูปแบบรวมกันหรือที่เรียกว่า the multi-model transport operation ซึ่งประกอบด้วยการใช้อุปกรณ์ล้อเลื่อนในการขนส่งลงหรือขึ้นจากเรือ หรือการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งประกอบกัน

CIP (Carriage and Insurance Paid) เงื่อนไขนี้มีลักษณะเดียวกับเงื่อนไขแบบ CPT เพียงแต่เงื่อนไขนี้ผู้ขายจะต้องออกค่าประกันภัยสินค้าให้แก่ผู้ซื้อเป็นการเพิ่มเติม เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่ใช้ยานพาหนะและวิธีขนส่งหลายรูปแบบรวมกัน และภาระของผู้ขายจะสิ้นสุดทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบไปอยู่ในมือของบริษัทขนส่งที่ผู้ซื้อมอบหมายมา ณ จุดส่งมอบที่ระบุไว้ รวมถึงผู้ขายจัดเตรียมและส่งออกเอกสารใบตราส่งสินค้า (B/L) หรือใบกำกับการขนส่ง (waybill) หรือใบรับมอบสินค้าจากบริษัทขนส่งให้แก่ผู้ซื้อตามที่ผู้ซื้อร้องขอมา

DAT (Delivered At Terminal) เป็นเงื่อนไขใหม่แทน DEQ (Delivered Ex Quay) เงื่อนไขนี้สามารถใช้กับการขนส่งแบบใดก็ได้รวมทั้งใช้ได้กับการขนส่งที่ต้องใช้ทั้งสองกลุ่ม สำหรับการส่งมอบสินค้านั้น ถือว่าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะที่บรรจุไว้ไปยังที่ที่ผู้ซื้อจัดไว้ ณ อาคารขนถ่ายสินค้าในท่าเรือหรือปลายทางตามที่ระบุไว้

DAP (Delivered At Place) เป็นเงื่อนไขใหม่แทน DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivery Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay), DDU (Delivered Duty Unpaid) ซึ่งทางหอการค้านานาชาติเห็นว่า เงื่อนไขเดิมทั้งสี่ค่อนข้างคล้ายกันมาก มีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย จึงยุบรวมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น ผู้ขายตามเงื่อนไข DAP นี้จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ยกเว้นภาษีและพิธีการนำเข้า และต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยจนสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง

DDP (Delivered Duty Paid) เป็นการส่งมอบ หรือเสนอราคาส่งมอบรวมค่าภาษีศุลกากรนำเข้า ณ จุดส่งมอบที่ระบุ เหมาะสำหรับการขนส่งทุกประเภทไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุ เงื่อนไขประเภทนี้สร้างภาระความรับผิดชอบด้านการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกมากที่สุด พิจารณาได้จากผู้ขายหรือผู้ส่งออกต้องรับผิดชอบนับตั้งแต่การจัดเตรียมและขนส่งสินค้าไปจนถึงจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันไว้ในประเทศของผู้ซื้อหรือประเทศผู้นำเข้า เงื่อนไขนี้ไม่เหมาะสำหรับการนำมาใช้ในกรณีที่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกไม่มีหรือไม่สามารถจัดหาใบอนุญาตนำเข้าสินค้าในประเทศผู้ซื้อได้ ในกรณีดังกล่าวผู้ขายควรให้ผู้ซื้อรับภาระในการนำเข้าสินค้าและชำระภาษีขาเข้าเอง ซึ่งหากเป็นข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับเดิมจะตรงกับเงื่อนไขแบบ DDU (Delivered Duty Unpaid) แต่สำหรับฉบับใหม่นี้ถูกเปลี่ยนเป็น DAP (Delivered At Place) แทน

กลุ่ม 2 ใช้กับการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำ (Rules for Sea and Inland Waterway Transport Only) ประกอบด้วย 4 เงื่อนไขเดิมที่คุ้นเคยกันทั่วไป คือ

FAS (Free Alongside Ship) ภาระผูกพันของผู้ขายตามเงื่อนไขสิ้นสุดเมื่อสินค้าถูกส่งถึงข้างกาบเรือหรือสินค้าถูกขนขึ้นเรือถ่ายลำ ณ ท่าเรือต้นทางที่กำหนด ในกรณีที่สินค้าต้องเสียภาษีขาออกเป็นหน้าที่ของผู้ขายที่ต้องดำเนินการและชำระภาษีส่งออกให้ ต่อจากนั้นไปผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าเป็นผู้รับผิดชอบในต้นทุนค่าทั้งความเสี่ยงจากการสูญหายและเสียหายก่อนถึงมือ เงื่อนไขประเภทนี้ไม่ควรใช้กรณีที่สินค้านั้นมีข้อบังคับที่ต้องขอใบอนุญาตส่งออกตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ และผู้ขายหรือผู้ส่งออกไม่สามารถจัดหาใบอนุญาตส่งออกสินค้าประเภทนั้นได้ ทำให้ผู้ขายไม่สามารถส่งสินค้าได้ ในขณะที่เดียวกันผู้ซื้อก็ไม่ได้รับสินค้าตามสัญญาซื้อขายถึงแม้ว่าได้จ่ายค่าสินค้าไปก่อนแล้วก็ตาม

FOB (Free On Board) เป็นการส่งมอบ หรือเสนอราคาโดยสินค้าจะถูกส่งลงเรือโดยผู้ขาย ณ ท่าเรือต้นทางที่ถูกระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย เช่น FOB Bangkok (Bangkok คือชื่อท่าเรือต้นทาง) เป็นต้น ความเสี่ยงจากการสูญหายและความเสียหายของสินค้าจะกลายเป็นความรับผิดชอบของผู้ซื้อเมื่อสินค้าถูกส่งมอบผ่านกาบเรือ ณ ท่าเรือต้นทางไปแล้ว ผู้ซื้อจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เหลือทั้งหมดซึ่งรวมค่าระวางขนส่งทางเรือหรือค่าขนส่งหลักและค่าประกันภัย ซึ่งเงื่อนไขการซื้อขายในลักษณะนี้เป็นที่นิยมอย่างมากในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ซื้อหรือผู้นำเข้ามีข้อได้เปรียบจากเงื่อนไขนี้ จากการใช้บริการขนส่งและบริษัทประกันภัยในประเทศของตน สามารถติดต่อตัวแทนบริษัทขนส่งในประเทศผู้ขายเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าและเอกสารกำกับสินค้านำเข้าก่อนการขนส่งจริง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขายส่งสินค้าไม่ตรงตามสัญญาซื้อขายได้ในระดับหนึ่ง ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องแจ้งกำหนดเวลาที่สินค้าจะผลิตครบตามคำสั่งซื้อให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าทราบล่วงหน้า เพื่อให้ผู้นำเข้าได้ติดต่อบริษัทขนส่งและบริษัทประกันภัยไว้ก่อนเป็นการป้องกันปัญหาสินค้าส่งออกไม่ทันตามตารางการขนส่ง หรือพื้นที่การขนส่งบนยานพาหนะเต็ม รวมถึงการออกแบบกรรมวิธีคุ้มครองสินค้าไม่ทันด้วย แต่ในกรณีเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากต้องใช้อุปกรณ์ล้อเลื่อนในการขนส่งลงหรือขึ้นจากเรือ หรือที่เรียกว่า Ro-Ro (ROLL ON-ROLL OFF) จะใช้เงื่อนไขแบบ FCA

CFR (Cost and Freight) เป็นการส่งมอบ หรือเสนอราคารวมค่าขนส่ง ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ เหมาะสำหรับการขนส่งทางทะเล และแม่น้ำเท่านั้น โดยเป็นราคาที่รวมค่าขนส่งของยานพาหนะหลักไว้แล้ว ในกรณีของสัญญาซื้อขายตกลงใช้เงื่อนไขนี้ ผู้ซื้อจะเป็นผู้จัดหาการประกันภัยสินค้าในประเทศของตนเอง ซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องแจ้งกำหนดเวลาที่สินค้าจะผลิตครบตามคำสั่งซื้อให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าทราบล่วงหน้า เพื่อให้ผู้นำเข้าได้ติดต่อบริษัทประกันภัยไว้ก่อน เป็นการป้องกันปัญหาการออกกรมธรรม์คุ้มครองสินค้าไม่ทัน ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางบกแล้ว เงื่อนไขการชำระเงินที่เป็นแบบเดียวกันนี้ ได้แก่ CPT (Carriage Paid To) นั่นเอง

CIF (Cost, Insurance and Freight) เป็นการส่งมอบ หรือเสนอราคารวมค่าประกันภัยและค่าขนส่ง ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ เหมาะสำหรับการขนส่งทางทะเล และแม่น้ำเท่านั้น โดยเป็นราคาที่รวมค่าขนส่งของยานพาหนะหลักไว้แล้ว เงื่อนไขแบบนี้จะทำให้ผู้ขายหรือผู้ส่งออกได้รับผลตอบแทนสูงสุด เนื่องจากในสัญญาซื้อขายผู้ส่งออกจะต้องเป็นผู้จัดหาการประกันภัยและการบริการขนส่ง ซึ่งนำเสนอแถมรวมอยู่ในราคาส่งออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าผู้ส่งออกให้บริการของบริษัทขนส่งและบริษัทประกันภายในประเทศของผู้ส่งออกเอง

คำแนะนำสำหรับผู้ซื้อและผู้ขาย

1. ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms) เป็นเพียงเงื่อนไขที่ใช้ระบุในสัญญาซื้อขาย ใบเสนอราคา อินวอยซ์ หรือเลตเตอร์ออฟเครดิต เพื่อช่วยให้การค้าระหว่างประเทศมีมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้ง่ายในการเจรจาการค้า และไม่ได้เป็นนิติกรรมสัญญาหรือข้อผูกมัดใด ๆ เป็นเพียงตัวที่ช่วยชี้วัดขอบข่าย หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ซื้อผู้ขายเท่านั้น

2. การพิจารณาเลือกใช้เงื่อนไขแต่ละประเภทควรเลือกให้เหมาะสมกับชนิดของสินค้า และวิธีการขนส่ง เช่น ถ้าต้องการส่งสินค้าจากประเทศจีนไปทางเครื่องบิน การเลือกใช้ FOB (Free On Board) ก็ไม่เหมาะสม เพราะเป็นข้อกำหนดสำหรับหมวดการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำเท่านั้น ดังนั้นควรใช้ FCA (Free Carrier) แทน แต่หากสินค้าที่ต้องการส่งนั้นคือ ถ่านหิน การเลือกวิธีการขนส่งโดยเครื่องบินก็ไม่เหมาะสม จึงควรขนส่งทางเรือแทน และเงื่อนไขก็ควรเป็น FOB (Free On Board)

3. ควรตัดสินใจว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้รับภาระหน้าที่ในการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นบริษัทในประเทศของผู้ซื้อหรือผู้ขาย และฝ่ายใดจะเป็นผู้รับภาระในการทำประกันภัย (ในกรณีที่จำเป็นต้องทำ) โดยเลือกใช้เงื่อนไข CIF (Cost Insurance and Freight) หรือ CIP (Carriage and Insurance Paid)

4. ควรพิจารณาข้อปฏิบัติ กฎ และระเบียบพิธีการศุลกากรของประเทศต้นทางและปลายทางให้ถูกต้องครบถ้วน เพื่อการดำเนินการที่เหมาะสม

5. ควรศึกษาทำความเข้าใจคำอธิบายและแนวทางการใช้เงื่อนไขตามข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศแต่ละแบบให้ถ่องแท้ เพื่อประโยชน์ในการเจรจาทำความเข้าใจความตกลงซื้อขายให้เกิดประโยชน์สูงสุด

6. การระบุสถานที่ตามข้อกำหนดของเงื่อนไขแต่ละแบบ ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ต้นทาง ปลายทาง หรือสถานที่ใดควรระบุให้ชัดเจนที่สุดเท่าที่จะระบุได้ เช่น FOB Lamchabang คือการระบุสถานที่ส่งสินค้าต้นทางคือ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

7. ควรระบุให้ชัดเจนในสัญญาซื้อขายว่าผู้ซื้อและผู้ขายตกลงเลือกใช้เงื่อนไขทางการค้าภายใต้ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใด

สรุป

การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่ที่เรียกว่า Incoterm 2010 นี้ มีการเปลี่ยนแปลงโดยการยกเลิกเงื่อนไขในกลุ่ม D ของฉบับเดิม 4 เงื่อนไข อันได้แก่ DAF, DES, DEQ และ DDU และเพิ่มเงื่อนไขใหม่คือ DAT และ DAP ทำให้เงื่อนไขทางการค้าในข้อตกลงทางการค้าฉบับใหม่นี้มีทั้งหมด 11 เงื่อนไข และจากเดิมที่เคยแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ก็ถูกจัดกลุ่มแบบใหม่เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ใช้สำหรับการขนส่งทุกรูปแบบหรือหลายรูปแบบ และกลุ่มที่ใช้สำหรับการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำ การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศฉบับใหม่นี้มีเป้าหมายสำคัญเพื่อให้ครอบคลุมและง่ายต่อการปฏิบัติยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการใช้ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ ควรมีการศึกษาให้ถูกต้อง และใช้อย่างระมัดระวัง เพราะหากไม่เข้าใจ และใช้ไม่ถูกต้อง การซื้อขายนั้นจะมีความคลุมเครือไม่ชัดเจน อีกทั้งอาจจะทำให้สูญเสียประโยชน์ที่ควรได้รับไป เกิดการเสียเปรียบทางการค้า นอกจากผู้ซื้อ ผู้ขายจะต้องทำความเข้าใจในเรื่องนี้แล้ว รัฐบาลก็ควรจะให้ความช่วยเหลือโดยการให้ความรู้ให้คำปรึกษา และมีมาตรการที่ช่วยเหลือผู้ส่งออก ผู้นำเข้ารายใหม่ให้เลือกใช้เงื่อนไขที่ถูกต้อง ไม่ให้เกิดการเสียเปรียบทางการค้าและผลประโยชน์ที่ควรได้

เอกสารอ้างอิง

- ชาย กิตติคุณาภรณ์. (ม.ป.ป.). **คู่มือการส่งออก (ภาคปฏิบัติ)**. กรุงเทพฯ: เม็ดสีการพิมพ์
บริษัท ซีดีเอส โอเวอร์ซีส์ (ไทยแลนด์) จำกัด. (ม.ป.ป.). **Incoterms 2010**. สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554,
จาก <http://www.cds-worldwide.com/THLTH/yourreferencedesk.htm?lo=hkg>
สกกล ชาญสุทธวารินทร์. (2554). **ค้าๆ ขายๆ กับ อินโคเทอมฉบับใหม่ Incoterms 2010**. สืบค้นเมื่อวันที่
10 มกราคม 2554, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/politics/opinion/sakol/20110104/369280/Incoterms-2010.html>
สุเมษ เลิศจริยพร. (2551). **การเรียนรู้วิธีดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกครบวงจร**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ
:จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
International Chamber of Commerce. (2010). **New Incoterms 2010**. Retrieved January 10, 2011,
from: <http://www.import-export-made-easy.com/incoterms-2010-videos.html>
INCE & CO International Law firm. (n.d.). **New Incoterms 2010 - a summary of the principal changes to Incoterms 2000**. Retrieved January 10, 2011, from
<http://www.incelaw.com/documents/pdf/Strands/International-Trade/incoterms-2010.pdf>