

ทำความเข้าใจ “Incoterms 2020”

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ตอนที่ ๑)

นายกฤติน ศรีรัฐ*

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๑. บทนำ

สาระสำคัญของการซื้อขาย คือ การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อและการชำระราคาให้แก่ผู้ขาย ส่วนราคาทรัพย์สินที่จะชำระให้แก่กันจะเป็นเท่าใดก็ขึ้นอยู่กับข้อตกลงกันระหว่างคู่สัญญาว่าทรัพย์สินที่ซื้อขายกันนั้นควรจะมีราคาเท่าใด แต่สำหรับการซื้อขายที่ผู้ซื้อและผู้ขายอยู่ห่างไกลกันนั้น การพิจารณาว่าจำนวนเงินที่ต้องชำระให้แก่กันควรจะเป็นเท่าใดนั้น มีปัจจัยให้ต้องพิจารณาออกไปว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ซื้อขาย เช่น การขนส่งทรัพย์สินที่ขายให้แก่กัน ความเสี่ยงภัยระหว่างการขนส่ง การประกันภัยระหว่างการขนส่ง สถานที่ส่งมอบ และเฉพาะการซื้อขายระหว่างประเทศ ยังมีภาระหน้าที่ในทางศุลกากร ทั้งการส่งขาออกจากประเทศต้นทางและการส่งขาเข้าไปประเทศปลายทาง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่ผู้ซื้อและผู้ขายต้องตกลงกัน ซึ่งจะส่งผลต่อราคาที่ต้องชำระในธุรกรรมการซื้อขายในแต่ละครั้ง หากผู้ขายมีภาระน้อย จำนวนเงินที่ผู้ซื้อต้องชำระก็น้อย แต่หากผู้ขายมีภาระในการจัดการมากขึ้น ผู้ซื้อก็ย่อมต้องชำระเงินมากขึ้น

เพื่อลดความยุ่งยากในการกำหนดเงื่อนไขในการซื้อขายดังกล่าว จึงมีความพยายามที่จะสร้างมาตรฐานเงื่อนไขในการซื้อขายที่เป็นสากลขึ้นมา “Incoterms” เป็นเงื่อนไขสำเร็จรูปสำหรับใช้กับสัญญาซื้อขาย ที่พัฒนาโดยหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce หรือ ICC) ซึ่งเงื่อนไขแบบต่าง ๆ ที่ ICC สร้างขึ้นมาก็มีหลากหลายรูปแบบ โดยกำหนดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายไว้แตกต่างกัน สำหรับใช้กับสถานการณ์ที่แตกต่างกันตามแต่ความต้องการของผู้ซื้อและผู้ขาย ไม่ว่าจะเป็นภาระในการขนส่งสินค้าทั้งทางบกทางเรือ ทางอากาศ การส่งมอบ หน้าที่ในการบรรจุและขนถ่ายสินค้าเข้าและออกจากพาหนะที่ใช้ขนส่ง ความเสี่ยงภัยในตัวสินค้า การรับประกันภัยระหว่างการขนส่ง รวมถึงภาระทางศุลกากรสำหรับกรณีที่มิขนส่งสินค้าข้ามแดน

๒. ความเป็นมาของ Incoterms

Incoterms ถูกเผยแพร่อย่างเป็นทางการฉบับแรกในปี ๒๔๗๙ เป็น “Incoterms ๑๙๓๖” เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการค้าขายระหว่างประเทศ ซึ่งกว่าจะออกเป็นฉบับแรกนี้ได้

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

* ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลประจำกองผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลฎีกา (เลขานุการแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ) น.บ. (เกียรตินิยมอันดับสอง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น.บ.ท., LL.M. in Admiralty, Tulane University, New Orleans, Louisiana, U.S., LL.M. Indiana University, Bloomington, Indiana U.S.)

ICC ได้ทดลองศึกษาและปรับปรุงเงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศมาประมาณ ๑๐ กว่าปีแล้ว และมีการใช้ในต่างประเทศหลายสิบประเทศ โดยเงื่อนไขการซื้อขายใน “Incoterms ๑๙๓๖” นี้ล้วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตามเมื่อมีการพัฒนาการขนส่งโดยรถไฟที่มากขึ้น ในปี ๒๔๙๖ ICC ก็ได้ออก “Incoterms ๑๙๕๓” เป็นฉบับที่สอง โดยเพิ่มเงื่อนไขใหม่สำหรับการขนส่งที่มีใช้การขนส่งทางทะเลเข้าไปด้วย และในปี ๒๕๑๐ ICC ได้ออกฉบับที่สามเป็น “Incoterms ๑๙๖๗” ภายหลังเมื่อการขนส่งทางอากาศมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ในปี ๒๕๑๗ ICC จึงออก “Incoterms ๑๙๗๔” เป็นฉบับที่สี่

ต่อมาเมื่อมีการขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์และกระบวนการทางเอกสารที่เพิ่มมากขึ้นจึงทำให้ ICC ต้องปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งในอีก ๖ ปีต่อมา (ค.ศ. ๑๙๘๐) ICC ได้เพิ่มเงื่อนไขการซื้อขายที่ไม่มีการขนส่งรวมอยู่ด้วยเข้าไป โดยในปี ๒๕๓๓ ICC ได้แก้ไข Incoterms ฉบับสมบูรณ์เป็นฉบับที่ห้า หรือ “Incoterms ๑๙๙๐” ปรับปรุงเงื่อนไขการซื้อขายที่ไม่มีการขนส่งรวมอยู่ให้เข้าใจง่ายขึ้นและยังปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการใช้ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มมากขึ้นด้วย จากนั้น ๑๐ ปีต่อมา ในปี ๒๕๔๓ ICC ได้ออก “Incoterms ๒๐๐๐” เป็นฉบับที่หก ปรับปรุงเกี่ยวกับภาระในเรื่องพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) ให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ศุลกากรใช้เกี่ยวกับข้อมูลของผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และอีก ๑๐ ปีต่อมา ในปี ๒๕๕๓ ICC ได้ออก “Incoterms ๒๐๑๐” เป็นฉบับที่เจ็ด มีการปรับปรุงเงื่อนไขกลุ่มที่ขึ้นต้นด้วยอักษร “D” ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งยังปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการประเภทการซื้อขายแบบหลายทอดด้วย และอีก ๑๐ ปีต่อมา ในปี ๒๕๖๓ ICC ก็ปรับปรุงฉบับล่าสุดเป็น “Incoterms ๒๐๒๐”

เห็นได้ว่านับตั้งแต่ ICC เผยแพร่ Incoterms ฉบับแรกในปี ๒๔๗๙ ก็มีการปรับปรุงเงื่อนไขการซื้อขายต่าง ๆ ใน Incoterms มาตลอดเพื่อให้สอดคล้องกับการค้าขายที่เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบัน Incoterms ๒๐๒๐” ที่ ICC เผยแพร่ออกมาเป็นฉบับที่แปดแล้ว และเมื่อพิจารณาช่วงระยะเวลาในการปรับปรุงเห็นว่า ICC จะปรับปรุงทุก ๆ ๑๐ ปีในระยะหลัง สำหรับความเป็นมารายละเอียดในการปรับปรุง Incoterms ฉบับต่าง ๆ นั้น สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากเว็บไซต์ของ ICC : <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

๓. รายละเอียดเงื่อนไขการซื้อขายใน “Incoterms ๒๐๒๐”

ใน “Incoterms ๒๐๒๐” มีทั้งหมด ๑๑ เงื่อนไขการซื้อขาย โดยอาจแบ่งได้เป็น ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบ (Any mode or modes of transport) และกลุ่มสำหรับการขนส่งทางน้ำ (Sea & inland waterway transport)

๓.๑ กลุ่มสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบ (Any mode or modes of transport)

เงื่อนไขสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบนี้สามารถใช้ได้กับทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นโดยรถบรรทุกหรือรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ มีด้วยกัน ๗ เงื่อนไข ดังนี้

(๑) EXW (ตามด้วยชื่อสถานที่ส่งมอบ) - EX Works

เงื่อนไขการซื้อขายแบบนี้ ผู้ขายมีภาระน้อยที่สุด โดยผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ส่งมอบตามที่ผู้ซื้อแจ้งเท่านั้นก็เป็นอันพ้นภาระและความเสี่ยงภัยในตัวสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่ มักจะตกลงสถานที่กันหน้าโรงงานหรือคลังสินค้าของผู้ขาย ส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่ชำระค่าขนส่งและบรรจุ สินค้าเข้าพาหนะที่มารับสินค้าเอง รวมถึงรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศ ต้นทางและนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (๒) FCA (ตามด้วยชื่อสถานที่ส่งมอบ) - Free Carrier

สำหรับเงื่อนไขการซื้อขายแบบ FCA มีทางเลือกในการส่งมอบ ๒ แบบ

๒.๑) ส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้ขาย

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

สำหรับการส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้ขายนี้ ส่วนใหญ่ก็มักจะเป็นตกลงสถานที่กันหน้า โรงงานหรือคลังสินค้าของผู้ขายเช่นเดียวกับ EXW แต่ผู้ขายมีภาระเพิ่มขึ้นมาจาก EXW โดยผู้ขาย มีหน้าที่บรรจุสินค้าเข้าพาหนะที่มารับสินค้า ณ สถานที่ของผู้ขายด้วย แล้วจึงพ้นความเสี่ยง ภัยในตัวสินค้า และผู้ขายยังมีภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อ มีหน้าที่ในการจัดเตรียมการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ของผู้ขายเอง รวมถึงรับผิดชอบ ภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

นอกจากนี้ ในกรณีที่ต้องใช้ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว (on-board Bill of Lading) ก็สามารถตกลงกันให้ผู้ซื้อร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิดดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ แล้วให้ผู้ซื้อส่งมอบ ใบตราส่งดังกล่าวให้แก่ผู้ขายได้

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ๒.๒) ส่งมอบ ณ ที่อื่นใด (นอกจากสถานที่ของผู้ขาย) ตามที่ผู้ขายแจ้ง

สำหรับการส่งมอบแบบนี้ ผู้ขายมีภาระเพิ่มขึ้นมาจาก FCA แบบแรก โดยผู้ขายมีหน้าที่ ต้องจัดส่งสินค้าไปยังสถานที่ตามกับผู้ซื้อแจ้ง ซึ่งจะถือว่าผู้ขายส่งมอบเสร็จสิ้นและพ้นความเสี่ยง ภัยในตัวสินค้า เมื่อพาหนะที่จัดส่งสินค้านั้นไปถึงยังสถานที่ตามกับผู้ขายแจ้ง โดยผู้ขายไม่มี หน้าที่นำสินค้าออกจากพาหนะ แต่ยังมีภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อ มีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าออกจากพาหนะนำสินค้าออกจากพาหนะ ณ จุดส่งมอบ และ มีหน้าที่ในการจัดเตรียมการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางเอง รวมถึงรับผิดชอบภาระทางศุลกากร สำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

นอกจากนี้ ในกรณีที่ต้องใช้ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว (on-board Bill of Lading) ก็สามารถตกลงกันให้ผู้ซื้อร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิดดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ แล้วให้ผู้ซื้อส่งมอบ ใบตราส่งดังกล่าวให้แก่ผู้ขาย เช่นเดียวกับใน FCA แบบแรกได้เช่นกัน

แผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(๓) CPT (ตามด้วยชื่อสถานที่ปลายทาง) – Carriage Paid To

สำหรับเงื่อนไขการซื้อขายแบบนี้จะรวมค่าขนส่งไปยังสถานที่ปลายทางด้วย โดยผู้ขายมีหน้าที่เพิ่มขึ้นจากเงื่อนไข EXW และ FCA โดยต้องจัดการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางตามที่ระบุไว้ อย่างไรก็ตามแม้ผู้ขายมีหน้าที่จัดการและชำระค่าขนส่งเพื่อให้สินค้าไปยังปลายทางก็ตาม แต่ผู้ขายนั้นถือว่าพ้นความรับผิดชอบและความเสี่ยงในตัวสินค้าตั้งแต่เมื่อส่งมอบสินค้าถึงมือผู้ขนส่งที่ต้นทางเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ผู้ขายยังมีภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อแม้ไม่มีหน้าที่ในการขนส่งสินค้ามายังปลายทาง แต่สำหรับความเสี่ยงในตัวสินค้าจะเริ่มหลังจากผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งที่ต้นทาง ดังนั้น การซื้อขายตามเงื่อนไข CPT นี้ หากต้องการลดความเสี่ยงจากความเสียหายของสินค้านระหว่างการขนส่ง ผู้ซื้อก็ต้องจัดหาประกันภัยในตัวสินค้านระหว่างการขนส่งเอง นอกจากนี้ผู้ซื้อยังรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

(๔) CIP (ตามด้วยชื่อสถานที่ปลายทาง) – Carriage and Insurance Paid To

เงื่อนไขการซื้อขายแบบนี้จะรวมทั้งค่าขนส่งและค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางด้วย โดยผู้ขายมีหน้าที่เพิ่มขึ้นจากเงื่อนไข CPT โดยนอกจากผู้ขายต้องจัดการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางตามที่ระบุไว้แล้วยังต้องทำประกันการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย โดยสัญญาประกันภัยที่ผู้ขายทำนี้ต้องเป็นประกันชนิดคุ้มครองทุกความเสี่ยง (all risks) ด้วย และเช่นเดียวกับ CPT แม้ผู้ขายจะมีหน้าที่จัดการและชำระค่าขนส่งเพื่อให้สินค้าไปยังปลายทางก็ตาม แต่ผู้ขายนั้นถือว่าพ้นความรับผิดชอบและความเสี่ยงในตัวสินค้าตั้งแต่เมื่อส่งมอบสินค้าถึงมือผู้ขนส่งที่ต้นทางเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ผู้ขายยังมีภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อแม้ไม่มีหน้าที่ในการขนส่งสินค้ามายังปลายทาง แต่สำหรับความเสี่ยงในตัวสินค้าจะเริ่มหลังจากผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งที่ต้นทาง และแม้ตามเงื่อนไขนี้ผู้ขายจะทำประกันการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อก็ตาม แต่เมื่อผู้ซื้อได้รับความเสี่ยงในตัวสินค้ามาตั้งแต่มีการส่งมอบให้ผู้ขนส่งที่ต้นทางแล้ว ดังนั้น หากเกิดความเสียหายแก่ตัวสินค้านระหว่างการขนส่งขึ้น ผู้ซื้อก็มีหน้าที่ต้องไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาจากผู้รับประกันเอง นอกจากนี้ผู้ซื้อยังรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

(๕) DAP (ตามด้วยชื่อสถานที่ปลายทาง) – Delivered at Place

สำหรับเงื่อนไขการซื้อขายแบบนี้จะรวมค่าขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ปลายทางตามที่ผู้ซื้อระบุจึงจะถือว่าพ้นความเสี่ยงในตัวสินค้า โดยผู้ขายไม่มีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าออกจากพาหนะที่ขนส่ง ผู้ขายมีหน้าที่ชำระค่าขนส่ง รวมถึงภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าออกจากพาหนะ

ที่ขนส่ง ณ สถานที่ปลายทาง รวมถึงรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

(๖) DPU (ตามด้วยชื่อสถานที่ปลายทาง) – Delivered at Place Unloaded

เงื่อนไขการซื้อขาย DPU นี้ เป็นเงื่อนไขที่เพิ่มเข้ามาใหม่สำหรับ Incoterms ๒๐๒๐ ซึ่งมาแทนที่เงื่อนไขการซื้อขาย DAT หรือ Delivered at Terminal ใน Incoterms ๒๐๑๐ ที่ถูกยกเลิกไป โดยเงื่อนไข DPU นี้คล้ายกับ DAP เกือบทุกประการ ต่างกันเพียงแค่ผู้ขายมีหน้าที่เพิ่มขึ้นมาในการขนถ่ายสินค้าออก (unloaded) จากพาหนะที่ขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางตามที่ผู้ซื้อระบุด้วยเท่านั้น โดยจะถือว่าพ้นความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าเมื่อผู้ขายขนถ่ายสินค้าออกมาไว้ ณ สถานที่ปลายทางดังกล่าวเสร็จสิ้น ผู้ขายมีหน้าที่ชำระค่าขนส่ง รวมถึงภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางด้วย (หากมี) เช่นกัน ส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่รับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี)

(๗) DDP (ตามด้วยชื่อสถานที่ส่งมอบ) – Delivered Duty Paid

สำหรับเงื่อนไขการซื้อขาย DDP นี้ก็คล้ายกับ DAP เกือบทุกประการเช่นกัน แต่ต่างกันเพียงแค่ผู้ขายมีหน้าที่เพิ่มขึ้นมาในการรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี) เท่านั้น กล่าวคือ ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ปลายทางตามที่ผู้ซื้อระบุ ซึ่งจะถือว่าพ้นความเสี่ยงภัยในตัวสินค้า โดยไม่มีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าออกจากพาหนะที่ขนส่ง โดยผู้ขายมีหน้าที่ชำระค่าขนส่ง รวมถึงรับผิดชอบภาระทางศุลกากรสำหรับการส่งออกจากประเทศต้นทางและนำเข้าสู่ประเทศปลายทางด้วย (หากมี) ส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าจากพาหนะที่ขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบเท่านั้น โดยไม่มีภาระทางศุลกากรทั้งส่งออกและนำเข้าแต่อย่างใด

ตุลาคม ๒๕๖๘