

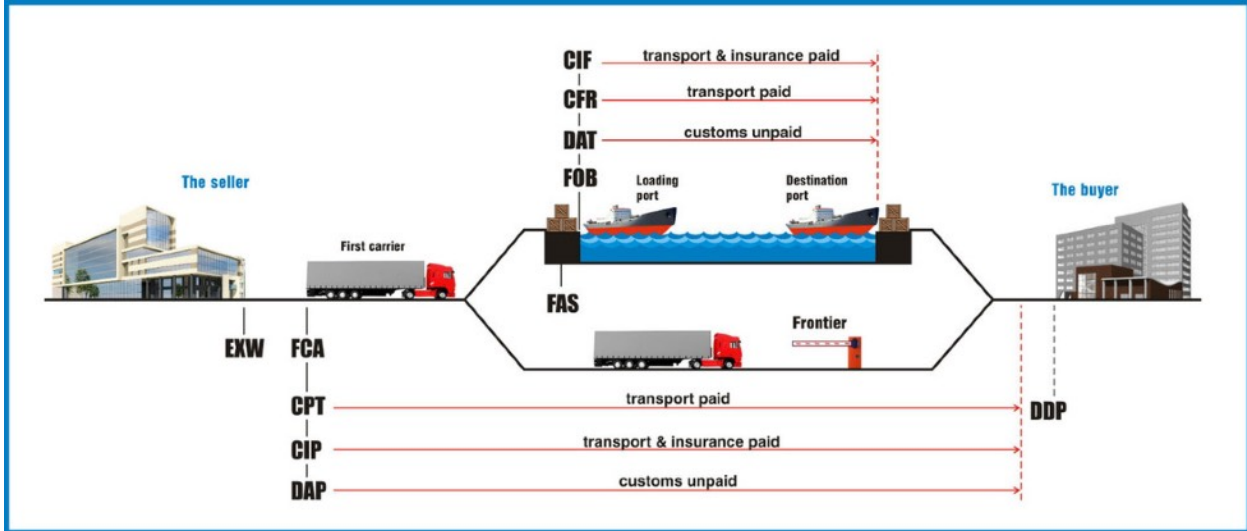
เงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ ที่ผู้ซื้อ ผู้ขาย ควรรู้!!!



เงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ (INCOTERMS)

โดยปกติแล้ว ในการค้าระหว่างประเทศจะมีเงื่อนไขทางการค้า (Trade Terms) ที่ใช้กันเป็นประจำ เป็นต้นว่า FOB หรือ CIF หรืออะไรอื่นๆ อีกหลายอย่าง ถ้าจะว่าไปแล้วเงื่อนไขทางการค้านี้แหละ เป็นสาระสำคัญที่ช่วยให้ผู้ซื้อ และผู้ขายทราบว่า ใครจะต้องทำอะไรบ้าง จะรับภาระหน้าที่ไปแค่ไหน อาทิเช่น ผู้ขายต้องรับภาระในเรื่องของความเสียหาย (Risk) เพียงใดถึงจุดใดและต้องรับภาระ ในเรื่องค่าใช้จ่าย (Cost) เพียงใด ถึงจุดใด รวมทั้งที่จะต้องรับหน้าที่ในการจัดหา ยานพาหนะขนส่ง หรือไม่ เพียงใด ด้วย หรือว่าอีกอย่างหนึ่ง ผู้ซื้อจะต้องเริ่มรับภาระของความเสียหายเพียงใดจากจุดใด และต้องรับภาระเรื่องค่าใช้จ่าย เพียงใด จากจุดใด ตลอดจนหน้าที่ในการจัดยานพาหนะขนส่งด้วย ว่าจะต้อง เริ่มจากจุดไหนไปถึงจุดไหน สรุปแล้ว Trade Terms มีไว้ตัดสินว่าสินค้าที่ซื้อขายกันนั้นได้มีการส่งมอบ (Delivery) ณ จุดไหน เพราะว่าตามประเพณีทางการค้านั้น ในเมื่อมีการส่งมอบแล้วความเสี่ยงจะเปลี่ยนมือจากผู้ขายไปอยู่ ทางฝ่ายผู้ซื้อทันที

Incoterms 2010: Transfer of risk from the seller to the buyer



Incoterms 2010 แบ่ง Terms ออกเป็นกลุ่มๆ รวม 4 กลุ่ม หรือทั้งหมด 11 เงื่อนไข ดังนี้

1. กลุ่ม E (ออกจากต้นทาง –Departure) ได้แก่

• EXW- EX Works (ขายหน้าโรงงานหรือโกดัง)

- ผู้ขาย ไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใดๆ เพียงแต่กองของไว้รอผู้ซื้อมารับ และให้ Invoice กับ Packing list เท่านั้น ไม่ต้องทำพิธีการส่งออก แต่ต้องช่วยผู้ซื้อ ในกรณีที่ต้องขอ ใบอนุญาตส่งออก กและเอกสารอื่นๆ ที่จำเป็น โดยค่าใช้จ่ายเป็นของผู้ซื้อ
- หากมีกรณีขอร้อง ให้ผู้ขายยกสินค้าขึ้นรถให้ผู้ซื้อ ผู้ขายไม่ต้องเสี่ยงต่อความรับผิดชอบของเสียหายระหว่างการขนย้ายขึ้นรถบรรทุก ค่ายกขนเป็นของผู้ซื้อ
- ผู้ซื้อกำหนดการขนส่งและผู้ขนส่งเองทั้งหมด
- จุดส่งมอบสินค้า: หน้าโรงงาน หรือที่ที่ตกลง หรือที่ที่เหมาะสมหากมีหลายที่ที่ต้องส่งของ และต้องส่งมอบในวันที่กำหนด
- สิ่งที่สำคัญคือ ผู้ซื้อต้องระบุ สถานที่ส่งมอบและเวลาอย่างชัดเจน
- ผู้ซื้อต้องออกใบรับสินค้าให้กับผู้ขายเป็นหลักฐาน

2. กลุ่ม F (ค่าขนส่งหลักหรือค่าขนส่งข้ามประเทศ ยังไม่จ่าย – Main Carriage Unpaid)

• FCA - Free Carrier (ส่งของไปยัง...สถานที่ที่ระบุ)

- ผู้ขาย ส่งมอบของให้กับผู้ขนส่งหรือใครก็ตามที่ผู้ซื้อกำหนดให้เป็นผู้รับของ โดยส่งที่ สถานที่ของผู้ส่ง/ผู้ขายเองก็ได้ หรือส่งตามสถานที่ที่ผู้ซื้อกำหนดโดยผู้ซื้อ
- ผู้ขาย ต้องทำหีบห่อ พิธีการขาออก ทำใบอนุญาตส่งออก
- ผู้ขาย ไม่ต้องทำประกันภัย และถ้าหากผู้ซื้อไม่ระบุผู้ขนส่งหรือเป็นประเพณีปฏิบัติ ผู้ขายสามารถเข้าทำสัญญาขนส่งเองได้โดยค่าใช้จ่ายเป็นของผู้ซื้อ
- **FAS – Free Alongside Ship (ส่งมอบข้างเรือ)**
 - ผู้ขาย ส่งมอบสินค้าที่ข้างเรือที่เทียบท่าหรือที่เรือจอด ตรงจุดที่กำหนด
 - ถ้าไม่กำหนด ผู้ขาย “จัดให้” ตามความเหมาะสม
 - ถ้าเรือเข้าไม่ตรงตามเวลา หรือ ผู้ซื้อไม่ได้แจ้งให้ผู้ขายทราบถึงวันเวลาของเรือ หากผู้ขายได้ส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงทุกอย่างเป็นของผู้ซื้อ
 - ผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดผู้ขนส่ง และซื้อประกันภัยเองและจ่ายค่าตรวจสอบสินค้าก่อนลงเรือ
- **FOB – Free On Board (ส่งมอบสินค้าบนเรือ)**
 - การส่งมอบถือว่าสิ้นสุดเมื่อสินค้าลงเรือและความรับผิดชอบของผู้ขายสิ้นสุดเมื่อสินค้าลงเรือเช่นกัน
 - ผู้ขายจะจ่าย ค่าหีบห่อ ค่าโกดัง ค่าแรงขนขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจากโรงงานตนเองไป ถึงท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง และค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ การส่งมอบต้องส่ง ในวันเวลา สถานที่ ที่กำหนดเท่านั้น
 - ผู้ซื้อเป็นคนกำหนดการขนส่งและผู้ขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางเป็นต้นไป

3. กลุ่ม C (ค่าขนส่งหลักหรือค่าขนส่งข้ามประเทศจ่ายแล้ว - Main Carriage Paid)

- **CFR – Cost and Freight (ส่งมอบแบบราคาสินค้าบวกค่าระวางส่งถึงท่าปลายทาง)**

- ผู้ขายส่งสินค้าลงเรือเรียบร้อยที่ต้นทางแต่จ่ายค่าระวางถึงเมืองท่าปลายทาง
- การส่งมอบต้องส่งในวันเวลา สถานที่ ที่กำหนดเท่านั้น
- ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขนขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจากโรงงานตนเองไปถึงท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ และค่าระวางเรือ
- ผู้ขายเป็นผู้กำหนดการขนส่งและผู้ขนส่งระหว่างประเทศ
- **CIF - Cost, Insurance and Freight** (ส่งมอบแบบราคาสินค้าบวกค่าระวางและประกันภัย)
 - การส่งมอบเหมือนกับ CFR แต่เพิ่มประกันภัยเข้าไป ความรับผิดชอบของผู้ขาย สิ้นสุดเมื่อสินค้าลงเรือเรียบร้อย
 - ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขนขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจากโรงงานตนเองไปถึงท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ และค่าระวางเรือ และค่าประกันภัย Minimum Clauses (C) จากโรงงานของผู้ขายไปยัง ท่าเรือ ปลายทางหรือโรงงานลูกค้า
 - การส่งมอบต้องส่งในวันเวลา สถานที่ ที่กำหนดเท่านั้น
 - ผู้ขายเป็นผู้กำหนดการขนส่งและผู้ขนส่งระหว่างประเทศ
- **CPT – Carriage Paid to** (การส่งมอบถึงสถานที่กำหนดที่ปลายทาง)
 - ผู้ขายและผู้ซื้อจะต้องตกลงกันก่อนว่า จุดส่งมอบของอยู่ที่ไหนและที่หมายปลายทาง ของสินค้าอยู่ที่ไหน เพราะอยู่คนละที่
 - ผู้ขายและผู้ซื้อจะต้องตกลงกันก่อนว่า จุดส่งมอบของอยู่ที่ไหนและที่หมายปลายทาง ของสินค้าอยู่ที่ไหน เพราะอยู่คนละที่
 - ผู้ขายต้องยกสินค้าขึ้นและลงตอนส่งมอบ และต้องจ่ายค่ายกเอง
 - ผู้ขายไม่ต้องทำ Insurance

- ผู้ขายหมดความรับผิดชอบเมื่อได้ส่งมอบสินค้าที่จุดส่งมอบจุดแรกไม่ใช่ที่จุดหมายปลายทาง
- ความเสี่ยงของผู้ซื้อเริ่มต้นตั้งแต่ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง
- ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขนส่งขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจาก โรงงานตนเองไปถึงจุดส่งมอบที่ต้นทาง บวก ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการต่างๆ ที่ต้นทาง และค่าระวางเรือ และค่าขนส่งในต่างประเทศจนถึงสถานที่ที่กำหนดที่ปลายทาง แต่ไม่รวมพิธีการศุลกากรที่ปลายทาง
- **CIP – Carriage and Insurance paid to** (การส่งมอบถึงสถานที่ที่กำหนดที่ปลายทางพร้อมประกันภัย)
 - ผู้ขายหมดความรับผิดชอบเมื่อได้ส่งมอบสินค้าที่จุดส่งมอบ ไม่ใช่ที่จุดหมายปลายทาง
 - ความเสี่ยงของผู้ซื้อเริ่มต้นตั้งแต่ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง
 - ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขนส่งขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจาก โรงงานตนเองไปถึงจุดส่งมอบ บวก ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการต่างๆ ที่ต้นทาง และค่าระวางเรือและค่าขนส่งในต่างประเทศจนถึงสถานที่ที่กำหนด และประกันภัย แต่ไม่รวมพิธีการศุลกากรที่ปลายทาง
 - ค่ายกของลงเป็นของผู้ขายภายใต้เงื่อนไขการขนส่งปกติ

4. กลุ่ม D (ถึงปลายทาง - Arrival)

- **DAT – Delivered At Terminal** (ส่งมอบที่เทอร์มินอลในท่าเรือหรือสถานที่ปลายทาง)
 - เทอร์มินอล หมายความว่า สถานที่ที่หนึ่งที่ใดของปลายทาง, ในท่าเรือ, โกดังสินค้า, ลานตู้คอนเทนเนอร์, สถานีรถไฟ, สถานีรถบรรทุก, ท่าอากาศยาน
 - ทั้งสองฝ่ายต้องกำหนดจุดส่งมอบในเทอร์มินอลนั้นๆ
 - ถ้าเทอร์มินอลไม่ได้ถูกระบุชัดเจน ผู้ขายมีสิทธิ์ในการส่งไปยังเทอร์มินอลที่ไหนก็ได้ ที่เห็นว่าเหมาะสม

- ความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดที่จุดส่งมอบดังกล่าวด้วยการยกของลงจากพาหนะ ที่ขนส่ง ในวันเวลาหรือระยะเวลาที่กำหนด
- ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจาก โรงงานตนเองไปถึงท่าเรือ ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ และค่าระวางเรือจนถึง เทอร์มินอลที่กำหนดแต่ไม่รวมพิธีการศุลกากรที่ปลายทางและประกันภัย
- ค่ายกของลง ผู้ขายจ่าย
- **DAP – Delivered At Place** (ส่งมอบของที่สถานที่ที่กำหนดไว้เฉพาะ)
 - ทั้งสองฝ่ายต้องกำหนดจุดส่งมอบ ในสถานที่ที่กำหนดไว้
 - ถ้าสถานที่ไม่ได้ถูกระบุชัดเจน ผู้ขายมีสิทธิ์ในการส่งไปยังสถานที่ที่ไหนก็ได้ที่ เห็นว่าเหมาะสม
 - ความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดที่จุดส่งมอบดังกล่าว โดยมีของอยู่บนพาหนะที่ขนส่ง ในวันเวลาหรือระยะเวลาที่กำหนด
 - ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงขึ้นรถ ค่ารถบรรทุกจาก โรงงานตนเองไปถึงท่าเรือ ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ และค่าระวางเรือ จนถึงสถานที่ที่กำหนดแต่ไม่รวมพิธีการศุลกากรที่ปลายทางและประกันภัย
- **DDP – Delivered Duty Paid**
 - เป็นเงื่อนไขที่ผู้ขายรับผิดชอบมากที่สุด
 - ภาษีรวมถึง VAT ด้วยที่ต้องจ่าย ไม่ใช่แค่อากรอย่างเดียว
 - ผู้ขายต้องกำหนดการขนส่งและผู้ขนส่ง และทั้งสองฝ่ายต้องตกลงว่าจะให้ส่งของที่ไหน ถ้าไม่มีการตกลงผู้ขายมีสิทธิ์เลือกสถานที่ส่งมอบให้ตามความเหมาะสม
 - ผู้ขายไม่ต้องทำประกันภัยให้
 - ผู้ขายไม่ต้องยกสินค้าลงจากรถเมื่อถึงจุดส่งมอบของ
 - ความรับผิดชอบของผู้ขายสิ้นสุดที่จุดส่งมอบ

- ผู้ขายจะจ่ายค่าแรงชนชั้นรถ ค่ารถบรรทุกจาก โรงงานตนเองไปถึงท่าเรือ ค่าผ่านประตู ค่าภาระท่า ค่าใบตราส่ง ค่าเอกสาร ค่าโกดัง ค่าพิธีการศุลกากร ค่าใบรับรองแหล่งกำเนิด ค่าธรรมเนียมสถานทูต ค่าบริการ ค่าระวางเรือ และค่าขนส่งในต่างประเทศจนถึงสถานที่ที่กำหนดรวมพิธีการศุลกากรที่ปลายทางและภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอื่นๆและอากร