

INCOTERMS*

ศูนย์ มโนมัยอุดม**

เป็นความพยายามของนักนิติศาสตร์และพ่อค้าที่จะกำหนดความหมายของคำเฉพาะทางการค้าเพื่อให้มีความเข้าใจอันตรงกัน ในเรื่องหน้าที่ของผู้ซื้อ ผู้ขาย และความเสี่ยงภัยในสินค้า หอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce : ICC) ซึ่งหอการค้าของประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วโลก เข้าเป็นสมาชิกรวมทั้งหอการค้าแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำ Incoterms ขึ้นเพื่อกำหนดความหมายของคำเฉพาะทางการค้าขึ้นใช้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศให้คู่กรณีเลือกใช้โดยกำหนดในสัญญาตามความประสงค์ของตน Incoterms จัดพิมพ์ครั้งแรกปี 1936 ปรับปรุงแก้ไขปี 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 ฉบับปัจจุบันคือ ปี 2000

สำหรับ Incoterms ฉบับแก้ไขปี ค.ศ. 1990 กำหนดคำเฉพาะทางการค้าไว้ 13 คำ ซึ่งแต่เดิมบัญญัติไว้ 14 คำ โดยยกเลิก 2 คำ คือ FOR/FOT (Free on Rail/Free on Truck) และ FOB Airport และนำคำใหม่ คือ Free Carrier มาใช้แทน ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งระหว่างประเทศ โดยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Containerization) และระบบขนส่งโดยใช้ยานพาหนะหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) นอกจากนี้ Incoterms 1990 ยังยอมให้คู่สัญญาซื้อขายสามารถตกลงกันรับหลักเกณฑ์การส่งข่าวสารและเอกสารต่าง ๆ ผ่านเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange – EDI) มาใช้กับการซื้อขาย แต่ทางปฏิบัติขณะนี้ยังมีปัญหาการนำเอกสารเหล่านี้ไปใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร การสลักหลังโอนใบตราส่งเพื่อขายสินค้า หรือแม้การนำไปใช้เป็นพยานหลักฐานในศาล ส่วนเนื้อหาสาระสำคัญยังคงเหมือนกับฉบับแก้ไข ปี 1980 สำหรับฉบับ ปี 2000 มีการปรับปรุงรายละเอียดเกี่ยวกับเนื้อหาเพียงเล็กน้อย แต่เนื้อหาส่วนใหญ่ยังคงเหมือนเดิม ที่มีการแก้ไขอย่างเห็นได้ชัดก็คือ กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขายในเทอม FAS ในการดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการส่งออกและเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อในเทอม DEQ ในการนำเข้า และกำหนดวิธีการส่งมอบสินค้าในเทอม FCA ใหม่

Incoterms 1990 และ 2000 จัดเรียงหัวข้อบรรยายหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขายและผู้ซื้อในการจัดส่งสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทาง เรียงตามลำดับโดยเริ่มจากผู้ขายมีหน้าที่น้อยที่สุดและผู้ซื้อมีหน้าที่มากที่สุด ไปจนกระทั่งผู้ขายมีหน้าที่มากที่สุดและผู้ซื้อมีหน้าที่น้อยที่สุดดังนี้

* International rules for the Interpretation of Trade Terms หรือ International Commercial Terms

** อดีตผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง อาจารย์สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา อาจารย์พิเศษมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลอุทธรณ์

Group E (Departure)	EXW	EX Works	(named place)
Group F (Main Carriage Unpaid)	FCA	Free Carrier	(named place)
	FAS	Free Alongside Ship	(named port of shipment)
	FOB	Free On Board	(named port of shipment)
Group C (Main Carriage paid)	CFR	Cost and Freight	(named port of destination)
	CIF	Cost, Insurance and Freight	(named port of destination)
	CPT	Carriage Paid To	(name place of destination)
	CIP	Carriage and Insurance Paid To	(name place of destination)
Group D (Arrival)	DAF	Delivered At Frontier	(named place)
	DES	Delivered Ex Ship	(named port of destination)
	DEQ	Delivered Ex Quay	(name port of destination)
	DDU	Delivered Duty Unpaid	(named place of destination)
	DDP	Delivered Duty Paid	(named place of destination)

และกำหนดภาระหน้าที่ของผู้ขายและผู้ซื้อไว้ฝ่ายละ 10 รายการ ดังนี้

1. การจัดหาสินค้าและชำระราคา
Provision of goods in conformity with the contract and payment of the price
2. การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการและพิธีการในการส่งออก และนำเข้า
Licences, authorization and formalities
3. การทำสัญญาประกันภัย และ สัญญาประกันภัย
Contracts of carriage and insurance
4. การส่งมอบสินค้า และ การรับมอบสินค้า
Delivery
5. การโอนความเสี่ยงภัย
Transfer of risks
6. การแบ่งภาระในค่าใช้จ่าย
Division of costs
7. การบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อ และ ผู้ขาย
Notice to the buyer and to the seller
8. การพิสูจน์การส่งมอบและรับมอบสินค้า เอกสารการขนส่ง หรือ ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้เช่นเดียวกัน
Proof of delivery, Transport document or equivalent electronic message

9. การตรวจ การหีบห่อ และทำเครื่องหมาย

Checking – packaging – marking

10. หน้าที่อื่น ๆ

Other obligations

EXW : Ex Works (named place)

EXW เป็นสัญญาซื้อขายที่กำหนดราคา ณ แหล่งผลิต เหมาะสำหรับผู้ขายที่มีความประสงค์จะทำการขายสินค้าระหว่างประเทศให้ใกล้เคียงกับการขายสินค้าภายใน คำดังกล่าวมีความหมายว่า ผู้ซื้อต่างประเทศหรือตัวแทนจะต้องมารับสินค้า ณ สำนักงาน โรงงาน โรงโกดังสินค้า หรือร้านค้าของผู้ขาย ผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ (at the disposal of the buyer) เท่านั้น โดยไม่ต้องทำการขนขึ้นบนยานพาหนะ

Incoterms กำหนดภาระหน้าที่ของผู้ขายและผู้ซื้อ ไว้ดังนี้

ก. ผู้ขายมีหน้าที่

1. การจัดหาสินค้า

จัดหาสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย พร้อมใบกำกับสินค้า หรือ ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้อย่างเดียวกัน และหลักฐานแสดงถึงความถูกต้องซึ่งอาจกำหนดไว้ในสัญญา

2. การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการ และพิธีการต่าง ๆ

ช่วยเหลือผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อร้องขอ โดยผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตส่งออก หรือการอนุญาตของทางราชการที่จำเป็นเพื่อการส่งออก

3. การทำสัญญาประกัน และสัญญาประกันภัย

ผู้ขายไม่มีหน้าที่นี้

4. การส่งมอบสินค้า

ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ ณ สถานที่กำหนดสำหรับการส่งมอบ โดยไม่ต้องขนขึ้นบนยานพาหนะ ในวันหรือระยะเวลาที่กำหนด หากมิได้มีการกำหนดเวลาอันไว้ให้ส่งมอบในเวลาตามปกติสำหรับการส่งมอบสินค้านั้น กรณีที่มีได้มีการกำหนดจุดที่ส่งมอบและมีหลายจุดที่ส่งมอบได้ ณ สถานที่นั้น ผู้ขายอาจเลือกจุดที่เห็นว่าเหมาะสมสำหรับผู้ขายที่สุดเพื่อทำการส่งมอบ

5. การโอนความเสี่ยงภัย

รับความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้านั้นให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อตามข้อ ก.4

6. การแบ่งภาระในค่าใช้จ่าย

ภายใต้บังคับ ข.6 ผู้ขายต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อตามข้อ ก.4

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อ

บอกกล่าวให้ผู้ซื้อทราบในระยะเวลาอันสมควรถึงกำหนดเวลาและสถานที่ทำการส่งมอบ

8. การพิสูจน์การส่งมอบ เอกสารการขนส่ง หรือ ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้เช่นเดียวกัน
ผู้ขายไม่มีหน้าที่นี้

9. การตรวจ การหีบห่อ และทำเครื่องหมาย

รับภาระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ (เช่น การตรวจคุณภาพ การวัดขนาด การชั่ง การนับ) ซึ่งจำเป็นเพื่อให้สินค้านั้นตกอยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ

จัดหาโดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายซึ่งการหีบห่อที่จำเป็นสำหรับการส่งสินค้าประเภทนั้น ตามข้อมูลที่ผู้ขายได้รับแจ้งก่อนทำสัญญา เว้นแต่ตามปกติทางการค้าสำหรับสินค้าประเภทที่ไม่ต้องบรรจุหีบห่อ และจัดทำเครื่องหมายหีบห่อไว้อย่างเหมาะสม

10. หน้าที่อื่น ๆ

ช่วยเหลือผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อร้องขอ โดยผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสาร หรือ ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้อย่างเดียวกัน ที่ออกหรือ ส่งในประเทศที่ทำการส่งมอบ และ/หรือ ในประเทศถิ่นกำเนิดสินค้า ซึ่งผู้ซื้อต้องการเพื่อการส่งออก และ/หรือ นำเข้า และหากจำเป็นเพื่อให้ สินค้านั้นส่งผ่านประเทศต่าง ๆ ด้วย

จัดหาตามที่ผู้ซื้อร้องขอซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันภัยสินค้า

ข. ผู้ซื้อมีหน้าที่

1. การชำระราคา

ชำระราคาตามที่ตกลงไว้ในสัญญา

2. การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการและพิธีการต่าง ๆ

รับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตส่งออก และนำเข้า หรือ การอนุญาตของทางราชการ และ ดำเนินการผ่านพิธีการทางศุลกากรอันอาจต้องกระทำเพื่อการส่งออก

3. การทำสัญญารับขน และสัญญาประกันภัย

ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่นี้

4. การรับมอบสินค้า

รับมอบสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ถูกส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ และภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาตามข้อ ก.4 และ ก.7/ข.7

5. การโอนความเสี่ยงภัย

รับความเสี่ยงภัยในความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วเวลา ซึ่งสินค้านั้นได้ส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อตาม ข้อ ก.4 หรือ

นับตั้งแต่วันที่กำหนด หรือวันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาสำหรับการรับมอบสินค้าอันเกิดขึ้น เนื่องจากการที่ผู้ซื้อมิได้บอกกล่าวแก่ผู้ขายตามหน้าที่ใน ข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้ถูกกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้ได้ว่าเป็นสินค้าตามสัญญา

6. การรับภาระในค่าใช้จ่าย

รับภาระค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วเมื่อสินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตามข้อ ก.4 และรับภาระในค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการที่ผู้ซื้อผิดนัดไม่รับมอบสินค้า หรือไม่บอกกล่าวแก่ผู้ขายตามข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้ได้ว่าเป็นสินค้าตามสัญญา และ

รับภาระในค่าภาษี และอากร รวมทั้งค่าธรรมเนียมทั้งปวงสำหรับพิธีการทางศุลกากร อันอาจถูกเรียกเก็บสำหรับการส่งออก

ชำระคืนแก่ผู้ขายซึ่งค่าใช้จ่าย และค่าธรรมเนียมอันเกิดจากการที่ผู้ขายได้ให้ความช่วยเหลือตาม ข้อ ก.2

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ขาย

กรณีที่ผู้ซื้อสงวนสิทธิที่จะกำหนดเวลาหนึ่งเวลาได้ภายในระยะเวลาที่ตกลงในการส่งมอบ หรือสถานที่ส่งมอบ ผู้ซื้อต้องบอกกล่าวให้ผู้ขายทราบในระยะเวลาอันสมควร

8. การพิสูจน์การรับมอบ เอกสารการขนส่ง หรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้เช่นเดียวกัน

ผู้ซื้อต้องจัดหาให้ผู้ขายซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมแสดงถึงการรับมอบสินค้านั้น

9. การตรวจสินค้า

รับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับการตรวจสอบสินค้าก่อนบรรทุกลงเรือ รวมถึงการตรวจสอบของทางราชการซึ่งประเทศที่ทำการส่งออกบังคับไว้

10. หน้าที่อื่น ๆ

รับภาระในค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสาร หรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้อย่างเดียวกันที่ได้กล่าวไว้ในข้อ ก.10 และ ชำระคืนแก่ผู้ขายสำหรับค่าใช้จ่าย และค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือดังกล่าว

มีข้อนำสังเกตเกี่ยวกับหน้าที่ในการทำสัญญารับขน แม้จะมีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อ แต่เมื่อผู้ซื้อทำหน้าที่รับมอบสินค้า ณ หน้าโรงงาน หรือโกดังสินค้าของผู้ขาย รวมทั้งรับผิดชอบในการขนขึ้นบนยานพาหนะด้วย ผู้ซื้อจึงต้องเป็นผู้จัดหายานพาหนะอยู่ดี

การรับมอบและส่งมอบสินค้า รวมทั้งการชำระราคาในสัญญาแบบ EXW มักจะเกิดในประเทศผู้ขาย ประเทศผู้ขายจึงมักจะเป็นสถานที่ที่สัญญาเกิด หรือปฏิบัติตามสัญญา กฎหมายที่ใช้บังคับแก่คดีจึงมักจะเป็นกฎหมายภายในของประเทศผู้ขาย

FAS : Free Alongside ship (named port of shipment)

การซื้อขายในรูปแบบนี้ ผู้ขายมีหน้าที่ขนสินค้าซึ่งผ่านพิธีการทางศุลกากรแล้วไปเทียบข้างเรือเพื่อรอการขนสินค้าขึ้นเรือ โดยผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบในการขนขึ้นและค่าใช้จ่าย กรณีที่เรือเทียบท่า ผู้ขายมีหน้าที่ขนสินค้าไปที่ท่าเรือซึ่งเรือนั้นทอดสมออยู่ กรณีที่เป็นเรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเทียบท่าได้ ผู้ขายจะต้องรับภาระในการจ้างเรือลำเลียง (lighters) เพื่อนำสินค้าไปเทียบข้างเรือ

การซื้อขายในเทอมของตัว F ทุกเทอม ได้แก่ FCA , FAS และ FOB ผู้ซื้อมีหน้าที่ในการจัดหายนพาหนะเพื่อใช้ในการขนส่ง

Incoterms กำหนดภาระหน้าที่ของผู้ขายดังนี้

ก. ผู้ขายมีหน้าที่

1. การจัดหาสินค้า

จัดหาสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขายพร้อมใบกำกับสินค้า หรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้อย่างเดียวกันและหลักฐานแสดงถึงความถูกต้องซึ่งอาจกำหนดไว้ในสัญญา

2. การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการและพิธีการต่าง ๆ

รับภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตส่งออก การอนุญาตของทางราชการ และดำเนินการผ่านพิธีการทางศุลกากรอันอาจต้องกระทำเพื่อการส่งออก

3. การทำสัญญาประกันและสัญญาประกันภัย

ผู้ขายไม่มีหน้าที่นี้

4. การส่งมอบสินค้า

ขนสินค้าไปเทียบข้างเรือที่ทำการขนส่งตามที่ผู้ซื้อกำหนดหรือที่สถานที่ทำการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ในวันหรือภายในเวลาและวิธีตามประเพณีปฏิบัติแห่งท่าเรือนั้น

5. การโอนความเสี่ยงภัย

ภายใต้บังคับ ข้อ ข.5 รับผิดชอบความเสี่ยงภัยในความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้านั้นตาม ข้อ ก.4

6. การรับภาระในค่าใช้จ่าย

ภายใต้บังคับในข้อ ข.6 ภาระในค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้าตาม ข้อ ก.4 และ

รับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับพิธีการทางศุลกากร และภาษี อากร รวมทั้งค่าธรรมเนียมทั้งปวงอันอาจถูกเรียกเก็บสำหรับการส่งออก

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อ

บอกกล่าวให้ผู้ซื้อทราบในระยะเวลาอันควรว่าสินค้าได้ขนไปเทียบข้างเรือที่กำหนดแล้ว

8. การพิสูจน์การส่งมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้อย่างเดียวกัน

จัดหาให้ผู้ซื้อด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมแสดงถึงการส่งมอบสินค้า

ตามข้อ ก.4

หากหลักฐานตามวรรคแรกมิใช่เป็นเอกสารการขนส่ง เช่น ใบตราส่ง sea waybill หรือเอกสารการขนส่งทางน้ำภายใน ช่วยเหลือผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อร้องขอ โดยผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารดังกล่าว

กรณีที่เกิดข้อสงสัยร่วมกันโดยผ่านอิเล็กทรอนิกส์ เอกสารที่กล่าวถึงในวรรคก่อนอาจใช้ข้อความทาง Electronic Data Interchange (EDI) แทน

9. การตรวจ การหีบห่อ และทำเครื่องหมาย

รับภาระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งจำเป็นเพื่อส่งมอบสินค้าตาม ข้อ ก.4

จัดหาโดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายซึ่งการหีบห่อที่จำเป็นสำหรับการขนส่งสินค้าประเภทนั้นตามข้อมูลที่ผู้ขายได้รับแจ้งก่อนทำสัญญา เว้นแต่ตามปกติทางการค้าสำหรับสินค้าประเภทที่ไม่ต้องบรรจุหีบห่อ และจัดทำเครื่องหมายหีบห่อไว้อย่างเหมาะสม

10. หน้าที่อื่น ๆ

หน้าที่ของผู้ขายในหัวข้อนี้เหมือนกับหน้าที่ของผู้ขายในแบบ EXW

ข. ผู้ซื้อมีหน้าที่

1. การชำระราคา

ชำระราคาตามที่ตกลงไว้ในสัญญา

2. การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการ และพิธีการต่าง ๆ

รับภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตนำเข้า หรือการอนุญาตของทางราชการ และดำเนินการผ่านพิธีการทางศุลกากรอันอาจต้องกระทำเพื่อนำสินค้าเข้า และการส่งผ่านประเทศต่าง ๆ

3. การทำสัญญารับประกัน และสัญญาประกันภัย

ผู้ซื้อต้องทำสัญญารับขนส่งสินค้าจากท่าเรือที่กำหนดด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัยสินค้า

4. การรับมอบสินค้า

รับมอบสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตามข้อ ก.4

5. การโอนความเสี่ยงภัย

รับความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้านั้นได้ส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อตามข้อ ก.4 หรือ

นับตั้งแต่วันที่กำหนด หรือวันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาที่ตกลงสำหรับการส่งมอบสินค้า อันเกิดขึ้นเนื่องจากการที่ผู้ซื้อไม่ให้คำบอกกล่าวตามข้อ ข.7 หรือเนื่องจากเรือซึ่งกำหนดโดยผู้ซื้อมิได้มาถึงตามเวลา หรือ ไม่สามารถบรรทุกสินค้า หรือ ปิดรับสินค้าก่อนเวลาที่แจ้งไว้ตามข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา กล่าวคือ ได้แบ่งแยกออกมาโดยชัดเจน หรือบ่งชี้ได้ว่าเป็นสินค้าตามสัญญา

6. การรับประกันค่าใช้จ่าย

รับประกันค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตามข้อ ก.4 และ

รับประกันค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากเรือซึ่งกำหนดโดยผู้ซื้อมิได้มาถึงตามเวลา หรือไม่สามารถบรรทุกสินค้า หรือปิดรับสินค้าก่อนเวลาที่ได้แจ้งไว้ตามข้อ ข.7 หรือเนื่องจากผู้ซื้อมิได้บอกกล่าวให้ผู้ขายทราบในระยะเวลาอันควรตาม ข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่า สินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา

รับประกันค่าภาษี อากรทั้งปวง รวมทั้งค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการทางศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้าและเพื่อส่งผ่านประเทศต่าง ๆ อันอาจถูกเรียกเก็บ

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ขาย

แจ้งให้ผู้ขายทราบในระยะเวลาอันควรถึงชื่อเรือ จุดที่ทำการขนถ่ายสินค้า และเวลาที่ส่งมอบ

8. การพิสูจน์การรับมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ได้เช่นเดียวกัน

รับหลักฐานที่แสดงถึงการส่งมอบตาม ข้อ ก.8

9. การตรวจสินค้า

รับประกันค่าใช้จ่ายในการตรวจสินค้านับก่อนบรรทุกลงเรือ ยกเว้นกรณีที่ทางราชการของประเทศผู้ส่งออกบังคับให้มีการตรวจ

10. หน้าที่อื่น ๆ

หน้าที่ของผู้ซื้อในหัวข้อนี้เหมือนกับผู้ซื้อในแบบ EXW

Incoterms 2000 ได้เปลี่ยนแปลงหน้าที่ของผู้ขายในเรื่องการจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการ และพิธีการต่าง ๆ ในการส่งออกไปจาก Incoterms 1990 ซึ่งแต่เดิมให้ผู้ขายเพียงมีหน้าช่วยเหลือมาเป็นหน้าที่ของผู้ขายโดยตรง และให้ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับพิธีการทางศุลกากร ค่าภาษี อากรและค่าธรรมเนียมทั้งปวงสำหรับการส่งออกหากมี ทั้งนี้โดยเห็นว่าให้ผู้ขายรับผิดชอบในเรื่องเหล่านี้จะเป็นการสะดวกกว่าผู้ซื้อซึ่งไม่คุ้นเคยกับการปฏิบัติในประเทศผู้ขาย

FOB : Free on board (named port of shipment)

หมายถึงสัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้ารวมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าขึ้นเรือ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าขึ้นบนระวางเรือ ซึ่งรวมทั้งภาษีขาออกเป็นของผู้ขาย ค่าใช้จ่ายทั้งปวงหลังจากนั้นเป็นของผู้ซื้อ ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้จัดหาเรือจึงต้องรับผิดชอบในค่าระวางเรือ ค่าธรรมเนียมประกันภัย ค่าขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และภาษีอากรในการนำสินค้าเข้า

Incoterms กำหนดหน้าที่ของผู้ขายตามสัญญาซื้อขายแบบ FOB ในหัวข้อที่ 1 การจัดส่งสินค้า หัวข้อที่ 2 การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการและพิธีการต่าง ๆ หัวข้อที่ 3 การทำสัญญาประกันภัยและสัญญาประกันภัย หัวข้อที่ 8 การพิสูจน์การส่งมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ หัวข้อที่ 9 การตรวจ การหีบห่อ และทำเครื่องหมาย และหัวข้อที่ 10 หน้าที่อื่น ๆ เหมือนกับผู้ขายในแบบ FAS คงแตกต่างกันเฉพาะหัวข้อที่ 4 ถึงที่ 7 ในเรื่องการส่งมอบ การโอนความเสี่ยงการรับภาระค่าใช้จ่าย และการบอกกล่าว ดังนี้

ก. หน้าที่ของผู้ขาย

.....

4. การส่งมอบ

ผู้ขายมีหน้าที่บรรทุกสินค้าขึ้นเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ณ ท่าเรือที่กำหนด ตามวันหรือภายในระยะเวลาที่กำหนด และวิธีตามประเพณีปฏิบัติแห่งท่าเรือนั้น

5. การโอนความเสี่ยงภัย

ภายใต้บังคับข้อ ข.5 รับผิดชอบความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าขึ้นผ่านกราบเรือ (Ship's rail) ณ ท่าเรือที่กำหนด

6. การรับภาระในค่าใช้จ่าย

ภายใต้บังคับข้อ ข.6 รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าขึ้นได้ผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือที่กำหนด และ

รับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับพิธีการทางศุลกากรที่จำเป็นสำหรับการส่งออก รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ อันอาจถูกเรียกเก็บ

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อ

บอกกล่าวให้ผู้ซื้อทราบถึงการขนสินค้าขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วในเวลาอันควร

.....

สำหรับหน้าที่ของผู้ซื้อในหัวข้อที่ 1 การชำระราคา หัวข้อที่ 2 การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการ และพิธีการต่าง ๆ ในการนำเข้า หัวข้อที่ 3 การทำสัญญารับขนและการประกันภัย หัวข้อที่ 7 การบอกกล่าวผู้ขาย หัวข้อที่ 8 การพิสูจน์การรับมอบสินค้า เอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ หัวข้อที่ 9 การตรวจสินค้า และหัวข้อที่ 10 หน้าที่อื่น ๆ เหมือนกับผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายแบบ FAS คงแตกต่างเฉพาะหัวข้อที่ 4 ถึงที่ 6 ดังนี้

ข. หน้าที่ของผู้ซื้อ

.....

4. รับมอบสินค้า

รับมอบสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตามที่กำหนดไว้ในข้อ ก.4

5. การโอนความเสี่ยงภัย

รับความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ผ่านพ้นกราบเรือ ณ ท่าเรือที่กำหนด หรือ

นับตั้งแต่วันที่กำหนด หรือ วันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาที่ตกลงสำหรับการส่งมอบสินค้า อันเกิดขึ้นเนื่องจากการที่ผู้ซื้อไม่ได้ให้คำบอกกล่าวตามข้อ ข.7 หรือเนื่องจากเรือซึ่งกำหนดโดยผู้ซื้อมิได้มาถึงตามกำหนดเวลา หรือไม่สามารถบรรทุกสินค้า หรือปิดรับสินค้าก่อนเวลาที่ได้บอกกล่าวไว้ในข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา

6. การรับภาระค่าใช้จ่าย

เหมือนกับผู้ซื้อในสัญญาแบบ FAS ยกเว้นเฉพาะให้ผู้ซื้อรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้านั้นผ่านพ้นกราบเรือ

.....

เทอม FOB มีการนำไปใช้ในความหมายที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของคู่สัญญา เช่น พ่อค้าอังกฤษก็อาจสั่งซื้อสินค้าจากโรงงานกับพ่อค้าภายในประเทศ เพื่อที่จะขายสินค้านั้นต่อไปยังต่างประเทศให้แก่ลูกค้าของตัวเองอีกต่อหนึ่ง ในกรณีเช่นนี้ การซื้อขายครั้งแรกอาจใช้สัญญา FOB London แล้วพ่อค้าอังกฤษก็ขายสินค้านั้นโดยสัญญา FOB London อีกครั้งหนึ่งให้แก่ลูกค้าในต่างประเทศ สัญญา FOB London ฉบับแรกเป็นสัญญาซื้อขายภายใน ส่วนสัญญา FOB London ฉบับหลังเป็นสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ

เทอม FOB อาจมีการดัดแปลงแล้วนำไปใช้ในความหมายแตกต่างกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความประสงค์ของคู่สัญญา ที่ใช้กันทั่วไปมี 3 รูปแบบ

1. Classic FOB contract สัญญารูปแบบนี้ ผู้ซื้อมีหน้าที่จัดหาเรือ แต่ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญารับประกันสินค้ากับผู้ขนส่งเพื่อผู้ซื้อ โดยใบตราส่งจะออกในนามผู้ขายหรือตามคำสั่งของผู้ขาย ซึ่งผู้ขายจะสลักหลังโอนให้แก่ผู้ซื้อต่อไป ผู้ขายมีหน้าที่จัดส่งสินค้าขึ้นเรือ ส่วนการประกันภัยนั้นเป็นเรื่องของผู้ซื้อว่าจะประกันหรือไม่

2. FOB contract with additional service สัญญารูปแบบนี้ผู้ขายมีหน้าที่จัดหาเรือและทำสัญญาประกันภัย แต่ก็ทำเพื่อผู้ซื้อ ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่จัดหาเรือ และเช่นเดียวกับแบบที่ 1 ผู้ขายจะเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่ง ผู้ขายมีหน้าที่จัดส่งสินค้าขึ้นเรือและโอนใบตราส่งและกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้ซื้อ

3. FOB contract (buyer contracting the carrier) (Typical form) สัญญา FOB แบบนี้ ผู้ซื้อจะเข้าทำสัญญารับประกันทางทะเลโดยตรงกับผู้ขนส่ง หรืออาจทำผ่านตัวแทนและแจ้งชื่อเรือให้ผู้ขายทราบ ผู้ขายมีหน้าที่ขนส่งสินค้าขึ้นเรือ กรณีเช่นนี้ใบตราส่งจะไม่ผ่านมือผู้ขาย

สัญญา FOB รูปแบบที่ 3 ถือเป็นแบบฉบับของ FOB แต่เนื่องจากบางครั้งการตกลงให้ผู้ขายเป็นผู้จัดหาเรือจะสะดวกกว่า เพราะสินค้าอยู่ในประเทศของผู้ขาย ผู้ขายจึงยอมติดต่อผู้ขนส่งที่จะมารับขนส่งสินค้าได้สะดวกกว่าผู้ซื้อ จึงได้มีการคิดแบบที่ 1 และที่ 2 ขึ้น อย่างไรก็ตาม สัญญา FOB ทุกรูปแบบ ผู้ซื้อเป็นผู้ออกค่าขนส่งและเบี้ยประกันภัย ส่วนผู้ขายอาจเรียกค่า commissions ในส่วนของสัญญารับประกันและกรมธรรม์ประกันภัยถ้าหากมี

ความเสี่ยงภัย

ความเสี่ยงภัยในสินค้าโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเมื่อขนส่งสินค้าขึ้นเรือ หมายถึงเมื่อสินค้านั้นผ่านกราบเรือ

กรรมสิทธิ์ในสินค้า

กรณีที่สินค้ายังไม่อาจกำหนดลงได้แน่นอน เช่น สินค้าที่ส่งยังรวมเป็นกองเพื่อขายให้แก่พ่อค้าหลายกรณีเช่นนี้กรรมสิทธิ์ก็ยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อ จนกว่าจะได้แบ่งแยกกำหนดไว้แน่นอนว่ากองไหนเป็นของใคร ส่วนสินค้าที่กำหนดลงไว้แน่นอนแล้ว เมื่อขนส่งสินค้าผ่านกราบเรือแล้ว โดยปกติกรรมสิทธิ์ก็จะโอนไปยังผู้ซื้อ เว้นแต่จะมีเงื่อนไขหรือเงื่อนไขบังคับไว้ เช่น ผู้ขายอาจกำหนดไว้ว่ากรรมสิทธิ์จะโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อผู้ขายได้รับชำระราคาแล้ว

สัญญา FOB ที่ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญารับประกันทางทะเลกับผู้ขนส่ง มีปัญหาว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปเมื่อขนส่งสินค้าขึ้นเรือ หรือเมื่อมีการโอนใบตราส่ง ขึ้นอยู่กับเจตนารมณ์ของคู่สัญญา โดยทั่วไปถือว่าคู่สัญญามีเจตนาให้กรรมสิทธิ์โอนเมื่อผู้ขายโอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อ หากกรรมสิทธิ์ยังไม่โอนไปผู้ขายอาจใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้านั้นได้

การตรวจรับสินค้า

ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และความตกลงของคู่สัญญา คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ผู้ซื้อหรือตัวแทนตรวจรับสินค้าก่อนลงเรือก็ได้ อย่างไรก็ตามหากไม่มีการตกลงกันไว้ และไม่ปรากฏว่ามีธรรมเนียมประเพณีเป็นอย่างอื่น ในสัญญา FOB ผู้ซื้อไม่จำเป็นต้องตรวจรับสินค้าในขณะที่สินค้าบรรจุทุกลงเรือ ผู้ซื้อไม่มีสิทธิที่จะตรวจรับสินค้าเมื่อสินค้ามาถึงสถานที่ปลายทางแล้ว กรณีที่ผู้ซื้อขายสินค้านั้นต่อไปทันทีก็อาจไม่มีการตรวจรับสินค้านั้นก่อน ศาลอาจถือว่าสถานที่ที่ผู้ซื้อคนสุดท้ายรับมอบสินค้าเป็นที่ตรวจสินค้า และหาก สินค้าไม่ถูกต้องตรงตามสัญญา ผู้ซื้อก็มีสิทธิปฏิเสธไม่รับสินค้าได้

ระยะเวลาในการจัดหาเรือ

ในสัญญา FOB ระยะเวลาในการจัดหาเรือถือว่าเป็นสาระสำคัญของสัญญา ผู้ขายอาจเลิกสัญญาได้ถ้าผู้ซื้อไม่ได้จัดหาเรือและแจ้งผู้ขายในเวลาที่กำหนด กรณีที่มีได้กำหนดเวลาไว้ก็ต้องแจ้งชื่อเรือภายในเวลาอันควร

กรณีที่ผู้ขายเลิกสัญญาเพราะเหตุนี้ ศาลอังกฤษเคยตัดสินว่า ผู้ขายมีสิทธิเรียกให้ผู้ซื้อชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ไม่มีสิทธิส่งสินค้าไว้ที่ท่าเรือแล้วเรียกราคาสินค้า (Colley V. Overseas Exporters (1921)) เพราะสินค้ายังเป็นของผู้ขาย

CIF : Cost, Insurance and Freight (named port of destination)

หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้า โดยรวมค่าระวางขนส่งสินค้าและค่าเบี้ยประกันภัยไว้ด้วย สัญญา CIF เป็นสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่นิยมมากที่สุด ทั้งนี้เพราะผู้ขายสามารถขอรับชำระค่าสินค้าได้ทันทีเมื่อขนส่งสินค้าลงเรือและรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ได้ครบถ้วน ขณะเดียวกันผู้ซื้อเมื่อได้รับเอกสารจากผู้ขายแล้วก็สามารถที่จะขายสินค้านั้นต่อไปได้โดยทันทีเช่นกัน โดยไม่ต้องรอให้สินค้ามาถึงผู้ซื้อก่อน

การซื้อขายในเทอมของตัว C ทุกเทอม ได้แก่ CFR , CIF , CPT และ CIP ผู้ขายมีหน้าที่จัดหยานพาหนะเพื่อทำการขนส่งสินค้า

Incoterms กำหนดหน้าที่ของผู้ขายและผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายแบบ CIF ในหัวข้อที่ 1 การจัดหาสินค้า หัวข้อที่ 2 การจัดหาใบอนุญาต การอนุญาตของทางราชการ และพิธีการต่าง ๆ เพื่อการส่งออก หัวข้อที่ 5 การโอนความเสี่ยงภัย หัวข้อที่ 9 การตรวจ การหีบห่อ และทำเครื่องหมาย หัวข้อที่ 10 หน้าที่อื่น ๆ เหมือนกับหน้าที่ของผู้ขายและผู้ซื้อตามสัญญาแบบ FOB คงแตกต่างเฉพาะใน หัวข้อที่ 3 การทำสัญญาประกัน และการประกันภัย หัวข้อที่ 4 การส่งมอบ หัวข้อที่ 6 การรับประกันค่าใช้จ่าย หัวข้อที่ 7 การบอกกล่าวแก่ผู้ซื้อ หัวข้อที่ 8 การพิสูจน์การส่งมอบเอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

ก. หน้าที่ของผู้ขาย

.....

3. การทำสัญญารับประกันและสัญญาประกันภัย

ทำสัญญารับประกันสินค้าผ่านเส้นทางปกติไปยังท่าเรือปลายทางตามที่กำหนดด้วยเรือเดินทะเลประเภทที่ตามปกติ ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าประเภทที่ระบุไว้ในสัญญา โดยผู้ขายเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย

จัดให้มีการประกันภัยสินค้าตามที่ตกลงในสัญญา ซึ่งผู้ซื้อหรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้านั้นสามารถเรียกร้องได้โดยตรงกับผู้รับประกันภัย และจัดส่งกรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักฐานใบรับรองการรับประกันภัยแก่ผู้ซื้อ การรับประกันภัยต้องทำกับผู้รับประกันภัยหรือบริษัทรับประกันภัยซึ่งมีชื่อเสียงดี มีเงื่อนไขการคุ้มครองขั้นต่ำตามเงื่อนไขของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน (Institute of London Underwriters) หรือเงื่อนไขใด ๆ ในลักษณะเดียวกัน และการประกันภัยนั้นจะต้องครอบคลุมราคาสินค้า CIF บวกเพิ่มขึ้นอีก 10% (110%) มูลค่าประกันภัยต้องกำหนดเป็นเงินสกุลเดียวกับสัญญา

เมื่อผู้ซื้อร้องขอ ผู้ขายต้องจัดหาโดยผู้ซื้อเสียค่าใช้จ่าย ซึ่งการประกันภัยต่อภัยพิบัติอันเนื่องมาจากสงคราม การประท้วง การจลาจล การตื่นตระหนกของประชาชน

4. การส่งมอบ

บรรทุกสินค้าขึ้นเรือ ณ ท่าเรือ ที่ทำการขนส่งตามวันหรือภายในระยะเวลาที่กำหนด

6. การรับประกันในค่าใช้จ่าย

ภายใต้บังคับข้อ ข.6

รับประกันในค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้านั้นตาม ข้อ ก.4 และรับประกันในค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากข้อ ก.3 ในการทำสัญญาประกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าขึ้นเรือ และ

รับประกันในค่าประกันภัยอันเกิดจากข้อ ก.3 และ

ค่าใช้จ่ายเพื่อการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือปลายทาง หากระบุไว้ให้เป็นของผู้ขายตามสัญญาประกัน และ

รับประกันค่าใช้จ่ายอันอาจถูกเรียกเก็บที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรเพื่อส่งออก รวมทั้งภาษีอากรและ ค่าธรรมเนียมทั้งปวง เพื่อการส่งออก และรวมถึงการส่งสินค้าผ่านประเทศอื่นหากระบุไว้ให้เป็นของผู้ขายตามสัญญาประกัน

7. การบอกกล่าวผู้ซื้อ

บอกกล่าวให้ผู้ซื้อในเวลาอันควรว่าสินค้าได้ส่งมอบตาม ข้อ ก.4 แล้ว และ บอกกล่าวเรื่องอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อให้ผู้ซื้อสามารถปฏิบัติตามที่จำเป็นตามปกติในการรับมอบสินค้า

8. การพิสูจน์การส่งมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์

จัดหาโดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายและโดยมิชักช้าซึ่งเอกสารการขนส่งสินค้า (Transport documents) ตามปกติสำหรับท่าเรือปลายทางที่กำหนด

เอกสารดังกล่าว (เช่น ใบตราส่งชนิดที่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ หรือ Sea waybill ชนิดห้ามโอน หรือ เอกสารการขนส่งทางน้ำภายใน) ต้องระบุถึงสินค้าตามสัญญา ลงวันที่ภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับการส่งสินค้า อันทำให้ผู้ซื้อสามารถเรียกร้องสินค้าได้จากผู้ขนส่งที่ทำเรือปลายทาง และเว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ทำให้ผู้ซื้อสามารถขายสินค้านั้นต่อไปในขณะที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งโดยการโอนเอกสารให้แก่ผู้ซื้อรายต่อไป (ใบตราส่งชนิดเปลี่ยนมือได้) หรือ โดยการแจ้งแก่ผู้ขนส่ง

กรณี เอกสารการขนส่งออกเป็นต้นฉบับหลายฉบับ ต้องส่งให้แก่ผู้ซื้อทุกฉบับ

กรณีที่ผู้ขายและผู้ซื้อตกลงกันที่จะใช้วิธีสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ เอกสารที่กล่าวถึงดังกล่าวอาจใช้ข้อความทาง Electronic data interchange (EDI) แทน

.....
ข. หน้าทีของผู้ซื้อ
.....

3. การทำสัญญารับขนและสัญญาประกันภัย

ผู้ซื้อ ไม่มีหน้าที่นี้

4. การรับมอบสินค้า

รับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ส่งมอบตามที่ระบุไว้ในข้อ ก.4 และรับสินค้าจากผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือปลายทางที่กำหนด

6. การรับภาระในค่าใช้จ่าย

ภายใต้บังคับข้อ ก.3

รับภาระในค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่สินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุไว้ในข้อ ก.4 และ

รับภาระในค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าขณะอยู่ในระหว่างการขนส่ง จนกระทั่งถึงท่าเรือปลายทาง เว้นแต่ว่าค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมนั้นได้ระบุไว้ให้เป็นของผู้ขายตามสัญญา รับขน และ

รับภาระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมถึงค่าเรือลำเรียง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ เว้นแต่ว่าค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมนั้นจะรวมไว้ในบัญชีผู้ขายตามสัญญา รับขน และ

รับภาระในค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นหากผู้ซื้อไม่ได้บอกกล่าวผู้ขายตามที่ระบุไว้ในข้อ ข.7 อันเกิดแก่สินค้านับตั้งแต่วันที่ตกลงหรือวันสิ้นสุดสำหรับระยะเวลาเพื่อการส่งสินค้า โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา

รับภาระในค่าภาษี อากร และค่าธรรมเนียมทั้งปวง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการทางศุลกากร อันอาจถูกเรียกเก็บเพื่อการนำเข้า และหากจำเป็นรวมถึงการส่งสินค้าผ่านประเทศอื่น เว้นแต่จะได้อพยพอยู่ในคำระวางเรือตามสัญญาฉบับนี้

7. การบอกกล่าวผู้ขาย

กรณีที่ผู้ซื้อเป็นผู้มีสิทธิกำหนดเวลาสำหรับทำการขนส่งสินค้า และ/หรือเป็นผู้เลือกท่าเรือปลายทาง ผู้ซื้อต้องบอกกล่าวให้ผู้ขายทราบถึงข้อมูลดังกล่าวในเวลาอันควร

8. การพิสูจน์การส่งมอบ เอกสารการขนส่ง หรือข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์

รับมอบเอกสารการขนส่งตามที่ระบุไว้ในข้อ ก.8 หากเอกสารนั้นถูกต้องตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

.....

เงื่อนไขต่าง ๆ ดังกล่าวมา คู่สัญญาอาจตัดแปลงหรือเพิ่มเติมได้ตามความจำเป็นในสัญญา CIF คู่สัญญาจะระบุในสัญญาถึงเอกสารเกี่ยวกับการส่งสินค้าซึ่งผู้ขายจะต้องส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อเงื่อนไขอื่นใด ระยะเวลา สถานที่และสกุลเงินตราที่ใช้ชำระเป็นค่าสินค้า แต่ต้องระวังที่จะไม่เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสำคัญอันอาจทำให้สัญญาดังกล่าวหมดคุณลักษณะตามกฎหมายที่จะถือได้ว่าเป็นสัญญา CIF

เอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (Shipping Documents)

เอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นสาระสำคัญของสัญญา CIF ประกอบด้วย

1. ใบตราส่ง (Bill of Lading) ซึ่งต้องไม่มีข้อแสดงความบกพร่อง (clean) กล่าวคือไม่มีข้อความแสดงถึงความบกพร่องของสินค้าหรือหีบห่อที่ใช้บรรจุสินค้านั้น หากมีข้อความแสดงความบกพร่อง (Unclean) ธนาคารอาจปฏิเสธไม่รับเอกสารกรณีที่ตกลงชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิต อย่างไรก็ตามกรณีนี้ไม่ใช้กับการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ ยกเว้นผู้ขนส่งเป็นผู้บรรจุสินค้าเอง
2. กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance policy) คุ้มครองภัยพิบัติตามปกติหรือที่ได้ตกลงกันไว้เป็นพิเศษ
3. บัญชีสินค้า (Invoice) ตามแบบที่กำหนด.

สิทธิในการปฏิเสธเอกสารและสิทธิในการปฏิเสธสินค้า

ในสัญญาซื้อขายในเทอม CIF สิทธิในการปฏิเสธเอกสาร และสิทธิในการปฏิเสธสินค้าแตกต่างกัน สิทธิในการปฏิเสธเอกสารเกิดขึ้นเมื่อมีการยื่นเอกสาร ส่วนสิทธิในการปฏิเสธสินค้าเกิดขึ้นเมื่อรับมอบสินค้าแล้วปรากฏว่าสินค้าไม่ถูกต้องตรงตามสัญญา

สิทธิในการปฏิเสธเอกสารจะหมดสิ้นไปเมื่อผู้ซื้อหรือธนาคารซึ่งได้รับคำสั่งให้จ่ายเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิตรับเอกสารดังกล่าวโดยไม่ได้แย้ง อย่างไรก็ตามผู้ซื้อยังคงมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้าได้อีกครั้งหนึ่ง หากสินค้าไม่ตรงตามสัญญา

ในกรณีที่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อไม่อาจตรวจสอบถึงความผิดพลาดในเอกสารเพราะความผิดของผู้ขายผู้ซื้อยังคงมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการผิดข้อตกลงเกี่ยวกับเอกสารเป็นเหตุให้ผู้ซื้อเสียสิทธิในการปฏิเสธเอกสาร คดี *Kwei Tek Chao V British Traders and Shipper Ltd.* มีการปลอมวันทีในใบตราส่ง ระบุวันส่งสินค้าไม่ตรงตามความเป็นจริง ศาลอังกฤษกำหนดค่าเสียหายให้เท่ากับความแตกต่างของราคาสินค้าที่ซื้อขาย กับราคาสินค้าเมื่อผู้ซื้อพบว่ามีกรณีผิดสัญญา

หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญา

เทอม CIF หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขายสิ้นสุดลงเมื่อได้ส่งมอบสินค้าลงเรือให้อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง นับแต่นั้นความเสี่ยงภัยในสินค้าตกอยู่กับฝ่ายผู้ซื้อ ส่วนกรรมสิทธิ์ในสินค้าจะยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อทันทีโดยปกติกรรมสิทธิ์จะโอนไปต่อเมื่อมีการสลักหลังส่งมอบใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อ หรือแก่ธนาคารในกรณีที่มิใช่ข้อตกลงให้ชำระเงินโดยวิธีเลตเตอร์ออฟเครดิต เมื่อผู้ซื้อได้รับมอบใบตราส่งแล้ว ผู้ซื้อจึงมีสิทธิโอนจำหน่ายสินค้านั้นต่อไป อย่างไรก็ตามผู้ซื้อยังคงมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่รับสินค้าหากสินค้านั้นไม่ตรงตามสัญญา

ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับภาษีนำเข้าและภาษีศุลกากร ส่วนผู้ขายต้องรับผิดชอบในการจัดหาใบอนุญาตส่งออก ซึ่งรวมทั้งการชำระภาษีส่งออกด้วย ถ้าหากมี

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขนส่ง

เทอม CIF ผู้ขายเป็นคู่สัญญารับขนทางทะเลกับผู้ขนส่ง สิทธิและหน้าที่ตามสัญญาจึงตกอยู่กับคู่สัญญาจนกว่าจะได้โอนไปยังผู้ซื้อ เมื่อผู้ขายได้โอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อแล้ว เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่น

การชำระเงิน

เทอม CIF ผู้ซื้อทำหน้าที่ชำระราคาเมื่อผู้ขายเสนอเอกสารตรงตามที่กำหนดในสัญญาต่อผู้ซื้อ ความล่าช้าในการส่งมอบเอกสารอาจเป็นเหตุให้ผู้ซื้อบอกเลิกสัญญาได้

ท่าเรือต้นทางและท่าปลายทาง

กำหนดเวลาและท่าเรือถือเป็นสาระสำคัญของสัญญา กรณีที่สัญญาระบุห้ามการส่งต่อ (transhipment) ผู้ขายจะต้องเสนอใบตราส่งระบุท่าเรือต้นทางจนถึงท่าเรือปลายทาง หากสินค้ามิได้ส่ง

ตามที่ระบุไว้ในท่าเรือต้นทาง หรือมีการขนส่งต่อโดยเรือลำอื่น ผู้ซื้อก็มีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่รับใบตราส่ง อย่างไรก็ตามคู่กรณีอาจตกลงกันเป็นอย่างอื่น

การเสนอสินค้าที่บรรทุกลงเรือขณะลอยลำในทะเล

เทอม CIF ทั่วไป ผู้ขายมักจะเป็นผู้ขนส่งสินค้าลงเรือเอง แต่บางกรณีก็อาจจะซื้อสินค้าที่อยู่บนเรือรอการส่งแล้ว เช่น กรณีรัฐบาลห้ามขนส่งสินค้าบางประเภท ผู้ขายจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาสินค้าจากที่อื่น แต่ถ้าสัญญากำหนดไว้เฉพาะให้ส่งสินค้า ณ ท่าเรือที่กำหนด ผู้ขายก็ต้องผูกพันไปตามนั้น และหากส่งไม่ได้เพราะการชำระหนี้เป็นพันวิสัย ผู้ขายก็หลุดพ้นจากความรับผิดชอบ หากผู้ซื้อตกลงให้ผู้ขายซื้อสินค้าบนเรือได้ในสัญญาจะระบุคำว่า CIF afloat และคู่สัญญาควรทำความเข้าใจด้วยว่าจะให้ความเสี่ยงภัยโอนมายังผู้ซื้อเมื่อใด เพราะหากไม่ตกลงกันไว้ อาจจะมีปัญหายุ่งยากในการตีความภายหลัง

กรณีสินค้าสูญหายระหว่างขนส่ง

แม้จะได้ความว่าสินค้าได้สูญหายไปในช่วงขนส่ง ผู้ขายยังคงมีสิทธิเสนอเอกสารต่างๆ แก่ผู้ซื้อเพื่อขอรับชำระค่าสินค้า ส่วนผู้ซื้อเมื่อได้รับอินเอกสารต่างๆ และชำระราคาแล้ว ก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง หรือบริษัทประกันภัย ปกติผู้ซื้อจะเรียกเอาจากบริษัทประกันภัยซึ่งจะใช้สิทธิไต่เบี่ยเอาแก่ผู้ขนส่งอีกทีหนึ่ง

สิทธิในการตรวจรับสินค้าของผู้ซื้อในสัญญา CIF เหมือนกับ FOB

เทอม CIF มีรูปแบบต่างๆ เช่น

CIF and C C = Commission (นายหน้า)

สัญญานี้ผู้ซื้อบริการในค่านายหน้าด้วย มักใช้กรณีที่ผู้ขายเป็นนายหน้า

CIF and E E = Exchange (แลกเปลี่ยนเงินตรา) มี 2 ความหมาย

1. ราคา รวมถึงค่าธรรมเนียมธนาคารด้วย หรือ
2. การเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนจะไม่มีผลกระทบต่อราคา

CIF and I I = Interest (ดอกเบี้ย)

กรณีที่ผู้ซื้อขอยืดเวลาชำระราคาออกไป เช่น 6 เดือน นับแต่วันรับมอบสินค้า ผู้ซื้อต้องรับภาระในดอกเบี้ย

CFR หรือ C and F : Cost and Freight (named port of destination)

หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้าโดยรวมเฉพาะค่าระวางขนส่งสินค้าจนถึงปลายทาง การซื้อขายแบบนี้ ผู้ขายมีหน้าที่จัดส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย

เอง แต่ไม่มีภาระในการจัดให้มีการประกันภัยสินค้าซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อ ส่วนหน้าที่และความรับผิดชอบอื่นๆ ของคู่สัญญามีลักษณะเดียวกันกับสัญญาในทอม CIF ซึ่งรวมทั้งการรับประกันภัยด้วย

ทอม C and F ไม่ค่อยนิยมใช้กันในหมู่พ่อค้าส่งออก ยกเว้นรัฐบาลในบางประเทศ ซึ่งมีปัญหาทางการเมืองภายในหรือปัญหาทางเศรษฐกิจ ออกกฎข้อบังคับให้พ่อค้านำเข้าต้องประกันภัยสินค้าในประเทศของตน

DES : Delivered EX Ship (named port of destination)

การซื้อขายวิธีนี้ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อในขณะที่สินค้ายังคงอยู่ในระวางเรือ ณ ท่าเรือปลายทางซึ่งตามปกติใช้สำหรับการส่งสินค้านั้น โดยผู้ขายต้องรับประกันภัยในค่าขนส่งสินค้า ส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่เพียงแต่ชำระราคาสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ส่งมอบแก่ตนในเวลาและท่าเรือที่กำหนด และรับประกันภัยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าขึ้นฝั่งรวมทั้งค่าภาษีนำเข้า

สัญญาในทอม DES ไม่มีเอกสารเข้ามามีบทบาทในสัญญา กรณีที่สินค้าสูญหายผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ต้องชำระราคา การที่ผู้ขายส่งมอบใบตราส่งแก่ผู้ซื้อก็ได้กระทำไปโดยเจตนาเพื่อให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้ซื้อ กรรมสิทธิ์ในสินค้าและความเสี่ยงภัยจะโอนเมื่อได้มีการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ซื้อเมื่อเรือมาถึงท่าที่กำหนดแล้ว ผู้ขายเองก็ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัยสินค้า และหากผู้ขายทำประกันภัยสินค้าก็เฉพาะผู้ขายเท่านั้นที่มีสิทธิ์จะดำเนินคดีกับผู้รับประกันได้ ผู้ซื้อมิใช่ผู้มีส่วนใดเสียที่จะเอาประกันภัยได้ ยกเว้นส่วนได้เสียในกำไรที่พึงคาดหวังได้เท่านั้น แต่ก็เป็นที่หมายผู้ขายที่จะต้องจัดหาใบส่งปล่อยสินค้า (Delivery) และ/หรือ เอกสารการขนส่ง เช่น ใบตราส่งชนิดที่โอนได้ หรือ Sea waybill ชนิดห้ามโอน หรือเอกสารการขนส่งทางน้ำภายใน หรือเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบให้ผู้ซื้อ ณ ท่าเรือปลายทาง เพื่อให้ผู้ซื้อสามารถรับสินค้าจากผู้ขนส่ง

วิธีการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C) ไม่นำมาใช้ในการซื้อขายแบบ DES

การซื้อขายในทอมของตัว D ทุกทอมได้แก่ DAF , DES , DEQ , DDU และ DDP ผู้ขายมีหน้าที่จัดหายนพาหนะและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ ชายแดนหรือในประเทศของผู้ซื้อ

DEQ : Delivered Ex Quay (named port of destination)

สัญญาซื้อขายแบบ DEQ ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ ณ ท่าเรือปลายทางที่กำหนด ผู้ขายต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยในการนำสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่กำหนด ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการทางศุลกากร และค่าภาษี อากรวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อการนำสินค้าเข้าและรับประกันภัยอันเกิดจากการขนส่งจากท่าเรือไปถึงจุดหมายปลายทางบนแผ่นดิน

เดิม Incoterms 1990 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขายในค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการทางศุลกากร ค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียม เพื่อการนำสินค้าเข้า

DAF : Delivered at Frontier (named point at frontier)

เทอม DAF มักใช้กับสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศทางบก ซึ่งมักจะระบุสถานที่เพื่อส่งมอบสินค้าไว้ด้วย ผู้ขายมีหน้าที่จัดส่งสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ ณ ชายแดนที่กำหนด โดยไม่ต้องขนลงจากยานพาหนะ และรับผิดชอบในค่าภาษีและใบอนุญาตส่งออก ส่วนผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้า ชำระราคา และรับภาระในค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตนำเข้าและชำระภาษีขาเข้า กรรมสิทธิ์ในสินค้าและความเสี่ยงภัยโอนเมื่อมีการส่งมอบสินค้าแล้ว

DDP : Delivered Duty Paid (named place of destination)

เทอม DDP เป็นเทอมที่ผู้ซื้อสนใจมากที่สุด ทั้งนี้เพราะภาระหน้าที่ตามสัญญาตกแก่ผู้ขายมากที่สุด โดยทั่วไปนิยมใช้กับการซื้อขายสินค้าจำนวนน้อย ซึ่งสามารถขนส่งได้สะดวกโดยทางบกหรือทางอากาศ

เทอมนี้ผู้ขายต้องรับภาระและความเสี่ยงภัยในตัวสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งทั้งหมดจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ที่กำหนดโดยไม่ต้องขนลงจากยานพาหนะ รวมทั้งค่าภาษีนำเข้า ค่าขนส่งทางบกในประเทศของผู้ซื้อและการจัดหาใบอนุญาตนำเข้าด้วย ทั้งนี้เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็น อย่างอื่น

ผู้ซื้อมีหน้าที่ชำระราคาตามที่ตกลงไว้ในสัญญาซึ่งตามปกติก็เมื่อได้รับมอบสินค้าแล้ว

DDU : Delivered Duty Unpaid (named place of destination)

เทอม DDU ผู้ซื้อและผู้ขายมีหน้าที่เช่นเดียวกับ DDP ยกเว้นภาระหน้าที่ในการจัดการนำสินค้าเข้าตกเป็นของผู้ซื้อ

คำที่ใช้เฉพาะสำหรับการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์

คำใน Incoterms 3 คำ ที่ใช้สำหรับการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ในระบบการขนส่งโดยใช้ยานพาหนะหลายรูปแบบ ได้แก่ Free Carrier, Carriage and Insurance Paid to และ Carriage paid to วัตถุประสงค์ของการกำหนดคำทางการค้าดังกล่าวก็เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในวิธีการขนส่ง

แบบใหม่ โดยเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในเรื่องจุดที่มีการโอนความเสี่ยงในสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ จากเดิมเมื่อ สินค้าผ่านกราบเรือมาเป็นระยะเวลาก่อนหน้านั้นอีก เช่น เมื่อส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งรายแรก ส่วนเอกสาร เกี่ยวกับการขนส่งนั้น The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits กำหนดให้ธนาคารยอมรับเอกสารขนส่งโดยคอนเทนเนอร์เป็นเอกสารในวิธีการชำระเงินโดยวิธีเลตเตอร์ ออฟเครดิต ยกเว้นกรณีที่ผู้ซื้อต้องการใบตราส่งทางทะเล (a marine bill of lading)

FCA : Free Carrier (named place)

การซื้อขายแบบ FCA นี้ใช้กันบ่อยที่สุดสำหรับการซื้อขายที่ใช้วิธีขนส่งสินค้าทาง คอนเทนเนอร์ หลักเกณฑ์สำคัญเหมือนกับเทอม FOB กล่าวคือผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าซึ่งผ่านพิธีการ ส่งออกเรียบร้อยแล้วให้แก่ผู้ซื้อ แต่เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบมาเป็นส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ณ จุดที่กำหนด ซึ่งอาจเป็นสถานที่ของผู้ขายหรือที่อื่น หากตกลงส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้ขาย ผู้ขายมีหน้าที่ขนขึ้น หากส่ง มอบ ณ สถานที่อื่นผู้ขายไม่มีหน้าที่ขนลงจากยานพาหนะของผู้ขาย นอกจากนี้ Incoterms ยังได้ให้คำ จำกัดความของคำว่าผู้ขนส่ง (carrier) ว่าหมายถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งตามสัญญาฉบับรับขนส่ง จะดำเนินการขนส่ง ด้วยตนเองหรือรับเป็นผู้จัดให้มีการขนส่งโดยทางรถไฟ ทางถนน ทางทะเล ทางอากาศ ทางน้ำภายใน หรือ หลาย ๆ ทางรวมกัน หากผู้ซื้อให้ผู้ขายส่งสินค้าให้ตัวแทน ก็ให้ถือว่าเมื่อผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ก็เป็นอันว่าผู้ขายได้ปฏิบัติหน้าที่ในการส่งมอบสินค้าถูกต้องแล้ว

Incoterms กำหนดหน้าที่ของผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายแบบ FCA ที่แตกต่างกับ FOB ที่สำคัญ คือ หัวข้อที่ 3 การทำสัญญาฉบับรับขนส่ง และประกันภัย หัวข้อที่ 4 การส่งมอบ และหัวข้อที่ 5 การโอนความเสี่ยง ดังนี้

ก. หน้าที่ของผู้ขาย

.....

3. การทำสัญญาฉบับรับขนส่งและสัญญาประกันภัย

ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาฉบับรับขนส่งและประกันภัย แต่ถ้าผู้ซื้อร้องขอ หรือเป็นประเพณีทาง การค้าและผู้ซื้อมิได้มีคำสั่งให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นตามกำหนด ผู้ขายอาจทำสัญญาฉบับรับขนส่งในแบบปกติ โดยผู้ ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย และเสี่ยงภัย อย่างไรก็ตามทั้งสองกรณีผู้ขายอาจปฏิเสธไม่ทำสัญญาฉบับรับขนส่ง ซึ่งแต่ หาก ผู้ขายเลือกปฏิบัติเช่นนั้น ผู้ขายต้องแจ้งให้แก่ผู้ซื้อทราบโดยเร็ว

4. การส่งมอบ

ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ซื้อกำหนดให้ส่งมอบ หรือ แก่ผู้ขนส่งที่ผู้ขาย ทำสัญญาตาม ข้อ 3 ณ สถานที่ที่กำหนด ตามวันและภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับการส่งมอบ

การส่งมอบถือว่าเสร็จสมบูรณ์ เมื่อ

ก) หากระบุให้ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ของผู้ขาย (seller's premises) เมื่อสินค้านั้นได้บรรทุกบนยานพาหนะ ซึ่งผู้ซื้อหรือตัวแทนผู้ซื้อจัดเตรียมมาเรียบร้อยแล้ว

ข) หากระบุให้ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่อื่น ๆ นอกจากที่กล่าวในข้อ ก.) เมื่อสินค้านั้นตกอยู่ในเงื้อมมือของผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ซื้อ หรือ ผู้ขนส่งที่ผู้ขายเลือกตาม ข้อ ก.3 ขณะที่สินค้านั้นอยู่บนยานพาหนะของผู้ขายโดยไม่ต้องทำการขนลง

หากสถานที่ส่งมอบซึ่งกำหนดไว้มีจุดที่สามารถส่งมอบได้หลายจุด และมีได้มีการระบุไว้โดยเฉพาะเจาะจงให้ส่งมอบ ณ จุดใด ผู้ขายอาจเลือกส่งมอบ ณ จุดที่เหมาะสมที่สุดตามวัตถุประสงค์ของผู้ขาย กรณีที่ผู้ซื้อระบุคำสั่งไม่ชัดเจน ผู้ขายอาจส่งมอบสินค้าเพื่อการขนส่งโดยวิธีที่จำเป็นตามรูปแบบของการขนส่ง (Transport mode) ปริมาณสินค้า และสภาพของสินค้า

5. การโอนความเสี่ยงภัย

ภายใต้บังคับข้อ ข.5 รับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านั้นจนกระทั่งสินค้านั้นได้ส่งมอบตามข้อ ก.4

.....

7. การบอกกล่าวผู้ซื้อ

บอกกล่าวให้ผู้ซื้อทราบในเวลาอันควรว่าสินค้าได้ส่งมอบตามที่กำหนดในข้อ ก.4 แล้ว กรณีที่ผู้ขนส่งมิได้รับมอบสินค้าตามที่กำหนดไว้ในข้อ ก.4 ภายในเวลาที่กำหนด แจ้งให้ผู้ซื้อทราบในทันทีทันใด

.....

ข. หน้าที่ของผู้ซื้อ

.....

3. การทำสัญญารับขนและสัญญาประกันภัย

ผู้ซื้อต้องทำสัญญารับขนสินค้าจากสถานที่ที่กำหนดด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ยกเว้นกรณีที่ให้ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาตามข้อ ก.3 อย่างไรก็ตามผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

4. การรับมอบสินค้า

รับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบตามที่กำหนดในข้อ ก.4

5. การโอนความเสี่ยงภัย

รับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้านั้นได้ถูกส่งมอบตาม ข้อ ก.4 หรือ

นับตั้งแต่วันที่กำหนด หรือวันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาที่ตกลงสำหรับการส่งมอบสินค้า อันเกิดขึ้นเนื่องจากการที่ผู้ซื้อมิได้กำหนดผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นตามข้อ ก.4 หรือผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ซื้อได้รับมอบสินค้าภายในเวลาที่กำหนด หรือ เพราะผู้ซื้อมิได้บอกกล่าวตามที่กำหนดไว้ในข้อ ข.7 โดยมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนให้เป็นสินค้าตามสัญญา

.....

7. การบอกกล่าวแก่ผู้ขาย

ผู้ซื้อต้องบอกกล่าวให้ผู้ขายทราบภายในเวลาอันควรถึงชื่อผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ซื้อกำหนดตาม ข้อ ก.4 และหากจำเป็นก็ต่อจอร์บบรรูปแบบ (mode of transport) ที่ใช้ในการขนส่ง วันที่ และระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า กรณีที่สถานที่ส่งมอบมีจุดที่สามารถทำการส่งมอบได้หลายจุดให้ระบุจุดที่จะทำการส่งมอบด้วย

.....

การส่งมอบสินค้าสำหรับการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์เดิม Incoterms 1990 ได้แยกแยะถึงความสมบูรณ์ในการส่งมอบไว้หลายกรณี เช่น ทางรถไฟ รถยนต์ ทางน้ำ ภายในประเทศ และทางทะเล สำหรับการขนส่งทางทะเลกำหนดไว้ดังนี้

เมื่อมีการตกลงให้ใช้คอนเทนเนอร์ประเภทบรรจุเต็มตู้ (Full Container Load – FCL) การส่งมอบสำเร็จบริบูรณ์เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งทางทะเล กรณีที่มีการขนตู้คอนเทนเนอร์ไปมอบให้แก่พนักงานของสถานีขนส่งซึ่งทำการแทนผู้รับขนส่งสินค้านั้นถือว่าได้ส่งมอบแล้ว เมื่อตู้คอนเทนเนอร์นั้นได้ถูกนำเข้าไปอยู่ภายในบริเวณสถานีขนส่งสินค้านั้น

เมื่อตกลงกันให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ประเภทบรรจุไม่เต็มตู้ (Less than a Container Load – LCL) ผู้ขายจะต้องนำสินค้าไปส่งไว้ที่สถานีขนส่ง การส่งมอบจะสำเร็จบริบูรณ์เมื่อได้ส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ขนส่งทางทะเล หรือผู้ทำการแทน

ส่วน Incoterms 2000 กำหนดความแตกต่างกรณีที่ระบุให้สถานที่ส่งคือสถานที่ของผู้ขาย และกรณีส่งมอบสถานที่อื่นนอกเหนือจากสถานที่ของผู้ขายดังได้กล่าวไว้แล้ว

CIP : Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)

เทอม CIP กำหนดขึ้นโดยใช้รูปแบบตามอย่างเทอม CIF กล่าวคือ ผู้ขายมีหน้าที่จัดหายานพาหนะในการขนส่งสินค้าโดยค่าใช้จ่ายของตนเองจนถึงสถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งการจัดหากรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของสินค้านั้นในขณะที่สินค้านั้นอยู่ระหว่างการขนส่ง ส่วนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเมื่อได้มีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งกรณี

มีผู้ขนส่งหลายรายเมื่อส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งรายแรกแล้ว สำหรับผู้ซื้อต้องรับมอบเอกสารเกี่ยวกับการขนส่ง และรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางแล้ว

Incoterms มิได้กำหนดถึงความสมบูรณ์ของการส่งมอบเหมือนกับในเทอม **FCA** คงใช้ถ้อยคำแต่เพียงว่าส่งมอบ (deliver) ให้แก่ผู้ขนส่งเท่านั้น การส่งมอบจึงน่าจะมีความหมายเพียงว่าส่งมอบให้อยู่เงื้อมมือของผู้ขนส่งเท่านั้น

คำว่าผู้ขนส่งหมายถึงบุคคลซึ่งมีความผูกพันตามสัญญาที่จะทำการขนส่ง หรือจัดให้มีการขนส่งไม่ว่าโดยทางรถไฟ ถนน อากาศ ทะเล ทางน้ำภายใน หรือหลายทางรวมกัน

CPT : Carriage Paid To (named place of destination)

เทอม **CPT** มีลักษณะเช่นเดียวกับ **CFR** กล่าวคือ ผู้ขายมีหน้าที่จัดหาสินค้าและจัดส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่กำหนด โดยค่าใช้จ่ายของตนเอง แต่ไม่ต้องจัดหากรมธรรม์ประกันภัย ส่วนกฎเกณฑ์ต่าง ๆ นอกจากที่กล่าวแล้วมีลักษณะเดียวกันกับการซื้อขายในเทอม **CIP**

Incoterms กับการบังคับใช้ตามกฎหมายไทย

เนื่องจากข้อพิพาทตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศเป็นข้อพิพาทในทางแพ่ง ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญตามสัญญาเกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงในต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่ศาลจะต้องพิจารณาก่อนว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับแก่สัญญานั้น ซึ่งจะต้องพิจารณาปัญหาว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย

พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 บัญญัติว่า “ถ้าจะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ให้ใช้กฎหมายนั้นเพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศสยาม”

มาตรา 9 บัญญัติว่า

“นอกจากจะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นใดแห่งประเทศสยาม ความสมบูรณ์เนื่องด้วยแบบแห่งนิติกรรมย่อมเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่นิติกรรมนั้นได้ทำขึ้น..”

มาตรา 13 บัญญัติว่า

“ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญาขึ้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่าสัญญานั้นได้เกิดเป็นสัญญาขึ้นคือถิ่นที่คำบอกกล่าวสนองไปถึงผู้เสนอ ถ้าไม่อาจยังทราบถิ่นที่ว่านั้นได้ ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

สัญญาย่อมไม่เป็นโมฆะ ถ้าได้ทำถูกต้องตามแบบอันกำหนดไว้ในกฎหมาย ซึ่งใช้บังคับแก่ผลแห่งสัญญานั้น”

คำพิพากษาฎีกาที่ 1583/2511

โจทก์เป็นผู้ทรงใบตราส่งฟ้องจำเลยผู้ขนส่งสินค้าจากประเทศเดนมาร์ก และนอร์เวย์ มายังประเทศไทย

จำเลยต่อสู้เป็นปัญหาข้อกฎหมายข้อหนึ่งว่า ตามเงื่อนไขแห่งใบตราส่งระบุให้ใช้กฎหมายแห่งประเทศเดนมาร์กบังคับแก่ข้อพิพาท

วินิจฉัยว่า ข้อตกลงดังกล่าวย่อมจะให้ใช้ได้เพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประเทศไทย ฉะนั้นข้อตกลงหรือเงื่อนไขในใบตราส่งในส่วนที่ให้ผลถึงการให้ใช้กฎหมายเรื่องอายุความของกฎหมายเดนมาร์กบังคับแก่ข้อพิพาทคดีนี้จึงใช้บังคับไม่ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 563/2532

จำเลยให้การสู้เป็นประเด็นสำคัญว่าการขนส่งรายนี้คู่สัญญาเป็นคนต่างสัญชาติกันโดยผู้ส่งมีสัญชาติแคนาดา จำเลยมีสัญชาติเดนมาร์กตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย มาตรา 13 ให้นำกฎหมายแห่งถิ่นที่ทำสัญญามาใช้บังคับแก่สาระสำคัญและผลแห่งสัญญา จึงต้องนำกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ค.ศ.1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับ ซึ่งมีการจำกัดความรับผิดชอบไม่เกิน 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อ 1 หีบห่อ

วินิจฉัยว่า มูลคดีตามฟ้องรายนี้เกิดขึ้นในประเทศไทยต้องบังคับตามกฎหมายแห่งประเทศไทย หากมีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายแห่งประเทศอื่นใดมาบังคับไม่

เมื่อพิจารณาความ พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายแล้ว ปรากฏว่าเป็นกรณีที่ต้องใช้กฎหมายไทยบังคับ เช่น คู่สัญญาตกลงให้ใช้กฎหมายไทยบังคับ หรือต้องใช้กฎหมายไทยโดยเหตุอื่น ๆ เช่น คู่กรณีมิได้พิสูจน์กฎหมายนั้นให้เป็นที่พอใจแก่ศาลตามมาตรา 8 ศาลคงต้องพิจารณาจากสัญญาว่า คู่สัญญาตกลงกันอย่างไร ซึ่งแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี

1) กรณีที่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศตกลงกันไว้ในสัญญาโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายว่าให้นำ Incoterms มาใช้บังคับ ศาลก็คงจะบังคับให้ตามที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาไว้ ทั้งนี้โดยอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 ซึ่งบัญญัติว่า

“การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ”

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า **Incoterms** ได้วางข้อกำหนดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขายหน้าที่ของผู้ซื้อและการโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้า จึงเห็นได้ชัดว่ามีใช้เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแต่อย่างใด เทียบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 775/2525 (ป) วินิจฉัยว่า กรณีที่มีการตกลงให้ถือเอาระเบียบประเพณีและพิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบของสภาหอการค้านานาชาติมาใช้บังคับ ศาลก็ต้องวินิจฉัยคดีไปตามประเพณีและพิธีปฏิบัติ

2) กรณีที่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศมิได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายว่าให้นำ **Incoterms** มาใช้ หรือเป็นกรณีที่คู่สัญญาพิพาทกันในเรื่องอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ใน **Incoterms** เช่น การก่อให้เกิดสัญญา ผลแห่งสัญญา หรือการเลิกสัญญา แยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี

ก) กรณีที่อาจตีความในสัญญาได้ว่าคู่สัญญาประสงค์ที่จะให้นำ **Incoterms** มาใช้ในฐานะที่เป็นประเพณีทางการค้า กรณีเช่นนี้ศาลอาจบังคับให้เป็นไปตามความประสงค์ของคู่สัญญา ทั้งนี้ตามบทบัญญัติแห่ง ป.พ.พ. มาตรา 368 ซึ่งบัญญัติว่า

“สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริตโดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย”

ข) กรณีที่ไม่อาจตีความได้ว่าคู่สัญญามีความประสงค์จะให้นำ **Incoterms** มาใช้หรือเป็นกรณีที่คู่สัญญาพิพาทกันในเรื่องที่มีได้กำหนดไว้ใน **Incoterms** กล่าวคือเป็นกรณีที่ไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับแก้คดีได้ ศาลก็จะต้องอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติว่า

“เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีก็ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป

กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในกรณีนี้ก็เห็นจะได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในหมวดว่าด้วยนิติกรรมสัญญา หนี้ และเอกเทศสัญญาว่าด้วยลักษณะซื้อขาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3046/2537

โจทก์เป็นบริษัทสวิตเซอร์แลนด์สั่งซื้อข้าวหนึ่งชนิด 5% จำนวน 5,250 ตันทางโทรพิมพ์จากจำเลยซึ่งเป็นบริษัทในประเทศไทยเป็นการซื้อขายแบบ FOB มีหลักฐานทางโทรพิมพ์ว่าการซื้อขายข้าวนี้ระหว่างโจทก์กับจำเลยเกิดขึ้นแล้ว โจทก์จึงเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตกับธนาคารอินโดสุเอช สาขาเจนีวา ส่งผ่านมายังธนาคารกรุงเทพ จำกัด สำนักงานใหญ่ เพื่อชำระเงินให้แก่จำเลย และโจทก์ได้แจ้งให้จำเลยทราบว่าจะนำเรือมารับสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพตามเวลาที่กำหนดให้จำเลยส่งมอบสินค้าดังกล่าว ปราบกฏว่าจำเลยปฏิเสธไม่ส่งมอบสินค้า

วินิจฉัยว่า การซื้อขายข้าวนี้ระหว่างโจทก์กับจำเลยได้เกิดขึ้นแล้วเมื่อการเจรจายุติลงตามเอกสารทางโทรพิมพ์ แต่ตาม ป.พ.พ. มาตรา 456 วรรคสอง กำหนดว่าการซื้อขายสิ่งหามทรัพย์ซึ่งตกลงกันมีราคา 500 บาท หรือนั้นขึ้นไปต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายผู้ต้องรับผิดชอบ หรือได้วางประจำ หรือชำระหนี้บางส่วนแล้วจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้ โจทก์จึงไม่สามารถฟ้องร้องบังคับจำเลยได้

ปัญหาว่าศาลจะนำ Incoterms มาใช้ในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นได้หรือไม่ หากพิจารณาจากแนวคำพิพากษากฎีกาแล้ว กรณีอาจเทียบได้กับคำพิพากษากฎีกาที่ 2122/2499 ซึ่งวินิจฉัยว่า หากไม่ปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งได้รู้ถึงประเพณีทางการค้าของธนาคารพาณิชย์แล้ว จะนำประเพณีนั้นมาใช้บังคับไม่ได้

บรรณานุกรม

CHMITTHOFF'S EXPORT TRADE, THE LAW AND PRACTICE OF
INTERNATIONAL TRADE. NINTH EDITION, LONDON. SWEET & MAXWELL 1993

International Chamber of Commerce (ICC), Incoterms 2000

ชวลิต อัดถศาสตร์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คำบรรยายที่สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่ง
เนติบัณฑิตยสภา

;;;;;;