

NHỮNG THAY ĐỔI CHÍNH TRONG INCOTERMS 2020 - MAIN CHANGES IN INCOTERMS 2020 2/24/20191 Main changes in Incoterms 2020

NHỮNG THAY ĐỔI CHÍNH TRONG INCOTERMS 2020 CÓ HIỆU LỰC TỪ 01/01/2020

=====

INCOTERMS 2020 CÓ GÌ MỚI?

Phòng Thương mại Quốc tế (International Chamber of Commerce – ICC) đang soạn thảo bản sửa đổi các Điều kiện Thương mại Quốc tế 2020, gọi tắt là Incoterms 2020. Ngoài một số thay đổi chính liên quan đến các điều kiện thương mại quốc tế, Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 dự định sẽ đơn giản hóa các quy tắc, loại bỏ những từ ngữ và các cụm từ khó hiểu để những người với tiếng Anh không phải là ngôn ngữ chính có thể dễ dàng hiểu đúng các điều kiện Incoterms. Vậy Incoterms 2020 có gì mới?

1. Loại bỏ EXW, DDP và FAS: Các điều kiện EXW, DDP và FAS sẽ biến mất khỏi Incoterms 2020 bởi các lý do sau đây:

EXW (Ex works – Giao tại Xưởng) được sử dụng bởi các công ty ít có kinh nghiệm xuất khẩu, còn DDP (Delivered Duty Paid – Giao đã nộp Thuế) được sử dụng cho các hàng hóa như hàng mẫu hoặc phụ tùng thường được gửi qua các công ty chuyển phát nhanh đến địa chỉ của người mua.

EXW và DDP chủ yếu được sử dụng trong thương mại nội địa.

Ngoài ra, hai điều kiện EXW và DDP, trong một số cách sử dụng, lại mâu thuẫn với Bộ luật Hải quan mới của EU.

FAS (Free Alongside Ship – Giao dọc mạn tàu) ít được sử dụng trong thực tế bởi FAS trong chừng mực nào đó có điểm tương đồng với FCA (Free Carrier – Giao cho người chuyên chở) thường được sử dụng khi hàng hóa được giao tại cảng đi ở nước của nhà xuất khẩu.

Với FCA, nhà xuất khẩu cũng có thể giao hàng tại bến cảng như FAS do bến tàu là một phần của bến cảng hàng hải. Mặt khác, nếu FAS được sử dụng mà tàu đến trễ thì hàng hóa giao cho người mua phải nằm chờ tại bến tàu trong vài ngày. Và ngược lại, nếu tàu đến sớm thì người bán lại không kịp sắp xếp hàng hóa.

2. Tách DDP thành hai điều kiện mới:

DDP sẽ biến mất khỏi Incoterms 2020. Tuy nhiên, thay vì loại bỏ nó hoàn toàn, Ủy ban soạn thảo sẽ tách DDP thành hai điều kiện mới, đó là DTP (Delivered at Terminal Paid – Giao tại ga đến đã thông quan) và DPP (Delivered at Place Paid – Giao tại nơi đến đã thông quan).

Hiện tại DDP quy định người bán phải nộp thuế hải quan tại nơi đến, bất kể hàng hóa được giao đến nơi đâu (địa chỉ của người mua, kho hoặc ga đến...). Với những thay

đổi này, người bán vẫn sẽ chịu trách nhiệm nộp thuế hải quan nhưng sẽ có sự phân biệt rõ ràng hơn liên quan đến nơi giao hàng cuối cùng.

Với DTP, người bán chịu trách nhiệm tất cả các chi phí liên quan đến vận tải bao gồm thuế hải quan khi hàng hóa được giao đến ga (có thể là cảng biển, cảng hàng không, trung tâm vận tải ...) tại nơi đến.

Với DPP, người bán chịu trách nhiệm tất cả các chi phí liên quan đến vận tải bao gồm thuế hải quan khi hàng hóa được giao đến bất kỳ địa điểm nào khác không phải là ga vận tải, ví dụ, địa chỉ của người mua.

3. Mở rộng điều kiện FCA:

Ước chừng 40% giao dịch thương mại quốc tế được thực hiện sử dụng điều khoản FCA. FCA linh hoạt về nơi giao hàng (có thể là địa chỉ của người bán, nhà kho, cảng biển hay cảng hàng không...) và có thể áp dụng đối với tất cả các phương thức vận tải, đặc biệt rất phù hợp với vận tải đa phương thức. Với Incoterms 2020, FCA có sự thay đổi.

Theo đó, FCA sẽ mở rộng thành hai điều kiện: một dành cho vận tải đường bộ và một dành cho vận tải đường biển. Theo Roberto Laurino, Giám đốc Phát triển Kinh doanh Toàn Cầu, iContainers, việc loại bỏ EXW và mở rộng việc sử dụng FCA tạo ra sự thay đổi ý nghĩa bởi FCA giúp nhà xuất khẩu kiểm soát và hiểu rõ các nghĩa vụ và trách nhiệm thông quan xuất khẩu. Người bán chịu trách nhiệm lớn hơn so với EXW và người mua được bảo vệ nhiều hơn trong việc chuyển giao rủi ro.

4. Sửa đổi điều kiện FOB và CIF:

FOB (Free On Board – Giao lên tàu) và CIF (Cost, Insurance and Freight – Tiền hàng, Bảo hiểm và Cước) là hai điều kiện truyền thống được sử dụng trong thương mại quốc tế nhưng hầu hết những thay đổi trong các phiên bản Incoterms trước đây chưa được truyền tải đầy đủ đến người sử dụng. Đa số những người thực hành mua bán quốc tế vẫn cứ sử dụng FOB và CIF đối với hàng hóa được vận chuyển bằng container thay vì sử dụng hai điều kiện đối ứng là FCA và CIP.

Hiện tại khoảng 80% hàng hóa được giao bằng container nên có khả năng Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 dự định sửa đổi điều kiện FOB và CIF có thể sử dụng cho hàng container như Incoterms 2000 và các ấn bản trước đó.

5. Bổ sung thêm điều khoản mới – CNI:

CNI (Cost and Insurance – Tiền hàng và Bảo hiểm) là điều khoản mới gia nhập gia Incoterms 2020. Điều khoản này được tạo ra nhằm lấp khoảng trống giữa FCA và CFR/ CIF. Không giống như FCA, bao gồm chi bảo hiểm quốc tế do người bán chịu, và trái với CFR/CIF không bao gồm cước phí vận chuyển. Cùng như các điều kiện “C” khác, CNI sẽ là điều kiện “arrival incoterms”, nghĩa là các rủi ro và trách nhiệm được chuyển giao từ người bán sang người mua tại cảng đi. Nhưng điều kiện mới này cho phép

người bán chịu trách nhiệm bảo hiểm hàng hóa, trong khi người mua thì chịu rủi ro vận chuyển.

Incoterms 2020 sẽ chính thức được ban hành vào cuối năm 2019 và có hiệu lực áp dụng từ ngày 1 tháng 1 năm 2020 đúng vào dịp kỷ niệm 100 năm ngày thành lập ICC. Trong thời gian này Ủy ban soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát, thảo luận và cuối cùng có thể thông qua một phiên bản Incoterms 2020 hoàn hảo.

NHỮNG THAY ĐỔI KHÁC TRONG INCOTERMS 2020:

Một số nội dung mới sẽ được đưa vào Incoterms 2020. Ngoài việc loại bỏ điều kiện Incoterms 2010 khỏi Incoterms 2020 và tạo ra một số điều kiện Incoterms mới, Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 dự định phân tích vấn đề và đưa vào Incoterms 2020 một số nội dung, trong số đó có:

- An ninh giao thông
- Các quy định về bảo hiểm vận tải
- Mối quan hệ giữa Incoterms và Hợp đồng mua bán quốc tế

Trung Quốc và Úc lần đầu tiên tham gia vào Ủy ban soạn thảo ICC:

Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 gồm 5 luật sư đến từ EU và 3 chuyên gia thực hành đến từ Mỹ, Trung Quốc và Úc. Trong đó Trung Quốc và Úc là hai thành viên lần đầu tham gia Ủy ban soạn thảo Incoterms. Cùng với các thành viên đến từ EU gồm Pháp, Anh, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Mỹ, hai thành viên Trung Quốc và Úc sẽ sửa đổi các bản dự thảo nhiều lần trước khi bản Incoterms 2020 cuối cùng được thông qua. Incoterm 2020 được đơn giản hóa và thực tế hơn. Mục tiêu chính của Incoterms 2020 là đơn giản hóa, do vậy, Incoterms 2020 sẽ được soạn thảo với các thuật ngữ đơn giản hơn được minh họa bằng các ví dụ nhằm làm rõ các điều khoản./. Tổng hợp từ các tài liệu: - Olegario Llamazares: Incoterms 2020: Main Changes – GLOBAL NEGOTIATOR - What changes to expect for Incoterms 2020.

INCOTERMS 2020

có gì mới?

BÀI & ẢNH: NGUYỄN HỮU ĐỨC

PHÒNG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - ICC) ĐANG SOẠN THẢO BẢN SỬA ĐỔI CÁC ĐIỀU KIỆN THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ 2020, GỌI TẮT LÀ INCOTERMS 2020. NGOÀI MỘT SỐ THAY ĐỔI CHÍNH LIÊN QUAN ĐẾN CÁC ĐIỀU KIỆN THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ, ỦY BAN SOẠN THẢO INCOTERMS 2020 DỰ ĐỊNH SẼ ĐƠN GIẢN HÓA CÁC QUY TẮC, LOẠI BỎ NHỮNG TỪ NGỮ VÀ CÁC CỤM TỪ KHÓ HIỂU ĐỂ NGƯỜI ĐỌC DỄ DÀNG HIỂU ĐÚNG CÁC ĐIỀU KIỆN INCOTERMS.

1. Loại bỏ EXW, DDP và FAS

Các điều kiện EXW (Ex works - Giao tại Xưởng), DDP (Delivered Duty Paid - Giao đã nộp Thuế) và FAS (Free Alongside Ship - Giao dọc mạn tàu) sẽ biến mất khỏi Incoterms 2020 bởi các lý do sau đây:

EXW được sử dụng bởi các công ty ít có kinh nghiệm xuất khẩu, còn DDP được sử dụng cho các hàng hóa như hàng mẫu hoặc phụ tùng thường được gửi qua các công ty chuyển phát nhanh đến địa chỉ của người mua.

EXW và DDP chủ yếu được sử dụng trong thương mại nội địa.

EXW và DDP, trong một số cách sử dụng, lại mâu thuẫn với Bộ luật Hải quan mới của Liên minh Châu Âu (EU).

FAS ít được sử dụng trong thực tế bởi FAS trong chứng mực nào đó có điểm tương đồng với FCA (Free Carrier - Giao cho người chuyên chở) thường được sử dụng khi hàng hóa được giao tại cảng đi ở nước của nhà xuất khẩu.

Với FCA, nhà xuất khẩu cũng có thể giao hàng tại bến cảng như FAS do bến tàu là một phần của bến cảng hàng hải.

Mặt khác, nếu FAS được sử dụng mà tàu đến trễ thì hàng hóa giao cho người mua phải

Incoterms



nằm chờ tại bến tàu trong vài ngày. Và ngược lại, nếu tàu đến sớm thì người bán lại không kịp sắp xếp hàng hóa.

2. Tách DDP thành hai điều kiện mới

Ủy ban soạn thảo sẽ tách DDP thành hai điều kiện mới, đó là DTP (Delivered at Terminal Paid - Giao tại ga đã thông quan) và DPP (Delivered at Place Paid - Giao tại địa điểm đã thông quan).

Hiện tại DDP quy định người bán phải nộp thuế hải quan tại nơi đến, bất kể hàng hóa được giao đến nơi đâu (địa chỉ của người mua, kho hoặc ga đến...). Với những thay đổi này, người bán vẫn sẽ chịu trách nhiệm nộp thuế hải quan nhưng sẽ có sự phân biệt rõ ràng hơn liên quan đến nơi giao hàng cuối cùng.

Với DTP, người bán chịu trách nhiệm tất cả các chi phí liên quan đến vận tải bao gồm thuế hải quan khi hàng hóa được giao đến ga (có thể là cảng biển, cảng hàng không, trung tâm vận tải...) tại nơi đến.

Với DPP, người bán chịu trách nhiệm tất cả các chi phí liên quan đến vận tải bao gồm thuế hải quan khi hàng hóa được giao đến bất kỳ địa điểm nào khác không phải là ga vận tải, ví dụ, địa chỉ của người mua.

3. Mở rộng điều kiện FCA

Ước chừng 40% giao dịch thương mại quốc tế được thực hiện sử dụng điều khoản FCA. FCA linh hoạt về nơi giao hàng (có thể là địa chỉ của người bán, nhà kho, cảng biển hay cảng hàng không...) và có thể áp dụng đối với tất cả các phương thức vận tải, đặc biệt rất phù hợp với vận tải đa phương thức.

Với Incoterms 2020, FCA sẽ mở rộng thành hai điều kiện: một dành cho vận tải đường bộ và một dành cho vận tải đường biển.

Theo Roberto Laurino, Giám đốc Phát triển Kinh doanh Toàn Cầu, iContainers, việc loại bỏ EXW và mở rộng việc sử dụng FCA tạo ra sự thay đổi ý nghĩa bởi FCA giúp nhà xuất khẩu kiểm soát và hiểu rõ các nghĩa vụ và trách nhiệm thông quan xuất khẩu. Người bán chịu trách nhiệm lớn hơn so với EXW và người mua được bảo vệ nhiều hơn trong việc chuyển giao rủi ro.

4. Sửa đổi điều kiện FOB và CIF

FOB (Free On Board - Giao lên tàu) và CIF (Cost, Insurance, Freight - Điều kiện giao hàng) là hai điều kiện truyền thống được sử dụng trong thương mại quốc tế nhưng hầu hết những thay đổi trong các phiên bản Incoterms trước đây chưa được truyền tải đầy đủ đến người sử dụng. Đa số những người thực hành mua bán quốc tế vẫn sử dụng FOB và CIF đối với hàng hóa được vận chuyển bằng container thay vì sử dụng hai điều kiện đối ứng là FCA và CIP (Carriage and Insurance Paid to - Cước phí và phí bảo hiểm trả tới).

Hiện tại, khoảng 80% hàng hóa được giao bằng container nên có khả năng Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 dự định sửa đổi điều kiện FOB và CIF có thể sử dụng cho hàng container như Incoterms 2000 và các ấn bản trước đó.

5. Bổ sung thêm điều khoản mới - CNI

CNI (Cost and Insurance - Tiền hàng và Bảo hiểm) là điều khoản mới gia nhập gia Incoterms 2020. Điều khoản này được tạo ra nhằm lấp khoảng trống giữa FCA và CFR/CIF. Không giống như FCA, bao gồm chi bảo hiểm quốc tế do người bán chịu, và trái với CFR/CIF không bao gồm cước phí vận chuyển. Cùng như các điều kiện "C" khác, CNI sẽ là điều kiện "arrival incoterms", nghĩa là các rủi ro và trách nhiệm được chuyển giao từ người bán sang người mua tại cảng đi. Nhưng điều kiện mới này cho phép người bán chịu trách nhiệm bảo hiểm hàng hóa, trong khi người mua thì chịu rủi ro vận chuyển.

Incoterms 2020 sẽ chính thức được ban hành vào cuối năm 2019 và có hiệu lực áp dụng từ ngày 1/1/2020 đúng vào dịp kỷ niệm 100 năm ngày thành lập ICC. Trong thời gian này, Ủy ban soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát, thảo luận và cuối cùng có thể thông qua một phiên bản Incoterms 2020



NHỮNG THAY ĐỔI KHÁC TRONG INCOTERMS 2020

Một số nội dung mới sẽ được đưa vào Incoterms 2020

Ngoài việc loại bỏ điều kiện Incoterms 2010 khỏi Incoterms 2020 và tạo ra một số điều kiện Incoterms mới, Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 dự định phân tích vấn đề và đưa vào Incoterms 2020 một số nội dung, trong số đó có:

- An ninh giao thông
- Các quy định về bảo hiểm vận tải
- Mối quan hệ giữa Incoterms và Hợp đồng mua bán quốc tế

Trung Quốc và Úc lần đầu tiên tham gia vào Ủy ban soạn thảo ICC

Ủy ban soạn thảo Incoterms 2020 gồm 5 luật sư đến từ EU và 3 chuyên gia thực hành đến từ Mỹ, Trung Quốc và Úc. Trong đó, Trung Quốc và Úc là hai thành viên lần đầu tham gia Ủy ban soạn thảo Incoterms. Cùng với các thành viên đến từ EU (gồm Pháp, Anh, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Mỹ), hai thành viên Trung Quốc và Úc sẽ sửa đổi các bản dự thảo nhiều lần trước khi bản Incoterms 2020 cuối cùng được thông qua.

Incoterms 2020 được đơn giản hóa và thực tế hơn

Mục tiêu chính của Incoterms 2020 là đơn giản hóa, do vậy, Incoterms 2020 sẽ được soạn thảo với các thuật ngữ đơn giản hơn, được minh họa bằng các ví dụ nhằm làm rõ các điều khoản.

Tổng hợp từ các tài liệu:

- Olegario Llamazares: *Incoterms 2020: Main Changes* - GLOBAL NEGOTIATOR
- What changes to expect for Incoterms 2020 <https://www.iccincoterms.com/us/2018/09/11/what-changes-to-expect-incoterms-2020/>

Incoterms 2020: Main Changes.

Olegario LLamazares

The new Incoterms 2020 are being drafted in the International Chamber of Commerce (ICC) as the body that publishes them since 1930. In the last decades, there has always been a revision of Incoterms Rules coinciding with the first year of each decade 1990, 2000, 2010, which is the latest version and currently in force.

Incoterms 2020 are being drafted by a Committee of Experts (Drafting Group) that for the first time include representatives from China and Australia, although most of the members are European. This Committee meets periodically to discuss the different issues that come from the 150 members (mainly Chambers of Commerce) of the International Chamber of Commerce.

The new Incoterms are expected to appear in the last quarter of 2019, simultaneously with the centenary of the International Chamber of Commerce, and will enter into force on January 1, 2020. Some of the new issues and changes that are being evaluated to be included in the new edition of the Incoterms 2020 are:

Removal of EXW and DDP

Incoterms It would be a very important change since EXW is an Incoterm used in many companies with little export experience, and DDP is also commonly used especially for goods (e.g., samples or spare parts) that are sent by couriers and via express shipping companies that deal with all the logistics and customs procedures until delivery at the buyer's address. The justification to eliminate these two terms is that they are really domestic operations: in the case of EXW by the seller-exporter and in DDP by the buyer-importer. In addition, these two Incoterms contradict, in some way, the new Customs Code of the European Union since the responsibility of the exporters and importers takes place once the clearance of export and import have been carried out.

Removal of Incoterm FAS FAS

(Free Alongside Ship) is an Incoterm very little used and, in fact, does not contribute almost anything to FCA (Free Carrier Alongside) that is used when the merchandise is delivered at the port of departure in the exporter's country. With FCA, the exporter can also deliver the goods at the dock, as in FAS, since the dock is part of the maritime terminal. On the other hand, if FAS is used and there is a delay in the arrival of the ship, the merchandise will be available to the buyer at the dock for several days and, on the contrary, if the ship arrives in advance, the merchandise will not be available for shipment. Actually, FAS is only used for the exportation of some commodities (minerals and cereals) and, in this sense, the Drafting Committee is evaluating the convenience of creating a specific Incoterm for this type of products.

Unfold FCA in two Incoterms

FCA is the most used Incoterm (about 40% of the international trade operations are carried out with this Incoterm) since it is very versatile and allows the delivery of goods in different places (seller's address, land transport terminal, port, airport, etc.) that, most of the times, are in the seller's country. The Committee is thinking about the possibility of creating two Incoterms FCA; one for terrestrial delivery and another for maritime delivery.

FOB and CIF for container shipping

The modification made in the edition of Incoterms 2010 that when the merchandise does not travel in a container, Incoterms FOB and CIF should not be used, but their counterparts FCA and CIP are not being applied by the vast majority of exporting and importing companies, nor by agents involved in international trade (freight forwarders, logistics operators, banks, etc.). This is due to the fact that FOB and CIF are two very old Incoterms (FOB was already used in England at the end of the XVIII century), and the International Chamber of Commerce has not made an effort to transmit this change adequately, which is very important, since approximately 80% of the world trade is made in a container. In the Incoterms 2020 version, it is possible that FOB and CIF can be used again for container shipping, as was the case with Incoterms 2000 and earlier versions.

Creation of a new Incoterm: CNI

The new Incoterm would be denominated as CNI (Cost and Insurance) and would cover a gap between FCA and CFR/CIF. Unlike FCA, which would include the cost of international insurance on account of the seller-exporter, and as opposed to CFR/CIF that would not include freight. As in the other Incoterms in "C," this new Incoterm would be an "arrival Incoterm," i.e., the risk of transport would be transmitted from the seller to the buyer at the port of departure.

Two Incoterms based in DDP As with FCA, DDP

(Delivered Duty Paid) also generates some problems due to the fact that the customs duties in the importing country are paid by the exporter-seller, regardless of the place of delivery of the goods. For this reason, the Drafting Committee is considering creating two Incoterms based on DDP:

DTP (Delivered at Terminal Paid): when the goods are delivered to a terminal (port, airport, transport center, etc.) in the country of the buyer, and the seller assumes the payment of customs duties.

DPP (Delivered at Place Paid): when the goods are delivered at any place other than a transport terminal (for example, at the buyer's address), and the seller assumes the payment of the customs duties.

In addition to the elimination and creation of some Incoterms, the Drafting Committee is analyzing other issues to include in the new version of the Incoterms 2020. Among them are:

Transportation security.

Regulations on transportation insurance.

The relationship between the Incoterms and the International Sale Contract. Over the next few months, the Committee will meet periodically to address these and other issues that will eventually be incorporated into Incoterms 2020. Hopefully, the version of Incoterms 2020 that comes into force on January 1, 2020, will serve to facilitate international trade between exporters and importers, adapting to the changes that have occurred in the last decade.

The new Incoterms 2020 would take effect on January 1, 2020, and this version drafted by the International Chamber of Commerce includes some changes in relation to previous versions of Incoterms Rules.



THE HISTORY OF THE **Incoterms®** RULES



1923

ICC conducts first study of most commonly used trade terms, highlighting disparities of their interpretation.



1928

Second **Incoterms®** rules study expands scope to improve clarity of trade terms in over 30 countries.



1936

ICC publishes first edition of the **Incoterms®** rules featuring six trade terms relating to carriage by sea.



1976

Fourth edition of the **Incoterms®** rules announces new terms to end confusion relating to the interpretation of **FOB** (Free on Board) for air transport.



1953

Three new non-maritime terms address the rise of transport of goods by rail in the wake of World War II: **FOR** (Free on Rail), **FOT** (Free on Truck) and **DCP** (Delivered Costs Paid).



1967

ICC launches third edition of the **Incoterms®** rules including two new terms: **DAF** (Delivery at Frontier) and **DDP** (Delivery in Country of Destination).



1980

FRC (Free Carrier) term and new documentation processes introduced to address rise of containerisation.



1990

ICC unveils **Incoterms® 1990**, a complete revision of the 1953 version reflecting contemporary practices in international trade and use of intermodal transport. **FRC** becomes **FCA**. Changes also contain provisions for the use of electronic messages.



2000

Publication of **Incoterms® 2000** sees major changes to the "Delivery" section, which made the term **FCA** (Free Carrier) far clearer and easier to use.



2010

ICC releases **Incoterms® 2010**, reducing the number of terms from 13 to 11 by inclusion of two new rules for use irrespective of the agreed mode of transport. Other modifications to reflect contemporary trade landscape comprises measures to enhance cooperation among parties and adaptations regarding commodities sales and domestic transactions.

Dự thảo Incoterms® 2020

- ❖Loại bỏ EXW, DDP
- ❖Loại bỏ/ sửa FAS
- ❖Mở rộng FCA
- ❖FOB, CFR, CIF cho hàng container
- ❖Incoterm mới: CNI
- ❖02 Incoterms trên cơ sở DDP
- ❖Một số đề xuất khác

Cập nhật tháng 09/2019:

Sách Incoterms 2020 đã được phát hành và chính thức áp dụng từ 01/01/2020. Lưu ý BỐN điều kiện giao hàng áp dụng cho mọi loại hình vận chuyển (Air / Sea / Train / Road) hàng hóa XNK là: EXW, FCA, CPT, CIP.

- Incoterms® 2020 provides for demonstrated market need in relation to bills of lading (BL) with an on-board notation and the Free Carrier (FCA) Incoterms® rule.

- Incoterms® 2020 aligns different levels of insurance coverage in Cost Insurance and Freight (CIF) and Carriage and Insurance Paid To (CIP).

- Incoterms® 2020 includes arrangements for carriage with own means of transport in FCA, Delivery at Place (DAP), Delivery at Place Unloaded (DPU), and Delivered Duty Paid (DDP).

- There is a change in the three-letter name for Delivered at Terminal (DAT) to DPU.

- Incoterms® 2020 includes security-related requirements within carriage obligations and costs.

RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT

EXW

Ex Works
(Insert named place of delivery)
Incoterms[®] 2020



Seller

Buyer



FCA

Free Carrier
(Insert named place of delivery)
Incoterms[®] 2020



A)



B)



CPT

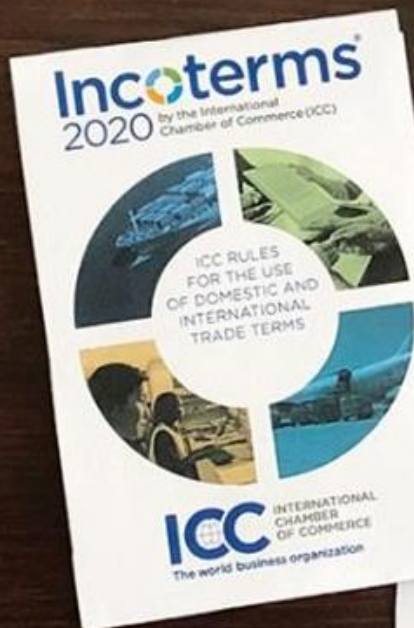
Carriage Paid To
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



CIP

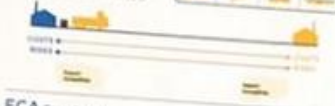
Carriage and Insurance Paid To
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020





EXW Ex Works

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



FCA Free Carrier

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



CPT Carriage Paid to

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



CIP Carriage and Insurance Paid to

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



P Delivered at Place

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



Delivered at Place Unloaded

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



DDP Delivered Duty Paid

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

FAS Free Alongside Ship

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



FOB Free on Board

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



CFR Cost and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



CIF Cost, Insurance and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



Cập nhật Incoterms 2020 tháng 10/2019:

INCOTERMS 2020 RULES RESPONSIBILITY GUIDE - Hướng dẫn Quy trách nhiệm
mỗi bên trong Incoterms 2020 - Wall-chart format.



SCHEMATIC OVERVIEW

ICC rules for the use of domestic and international trade terms

CLASSIFICATION OF THE 11 INCOTERMS® 2020 RULES

RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT

- 1 EXW** (insert named place of delivery)
EX WORKS

- 2 FCA** (insert named place of delivery)
FREE CARRIER + OPTION FOR ON-BOARD BILL OF LADING
- 3 CPT** (insert named place of destination)
CARRIAGE PAID TO
- 4 CIP** (insert named place of destination)
CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO

- 5 DAP** (insert named place of destination)
DELIVERED AT PLACE
- 6 DPU** (insert named place of destination)
DELIVERED AT PLACE UNLOADED
- 7 DDP** (insert named place of destination)
DELIVERED DUTY PAID

RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

- 8 FAS** (insert named port of shipment)
FREE ALONGSIDE SHIP
- 9 FOB** (insert named port of shipment)
FREE ON BOARD

- 10 CFR** (insert named port of destination)



“The Incoterms® rules describe mainly the tasks, costs and risks involved in the delivery of goods from sellers to buyers. They specify the obligations of both parties.”

DOCUMENTS & STRUCTURE

DESCRIPTION

-  risks seller
-  costs seller
-  risks buyer
-  costs buyer
-  organisation by seller for account and risk of buyer (= freight collect) if customary or by buyer's request

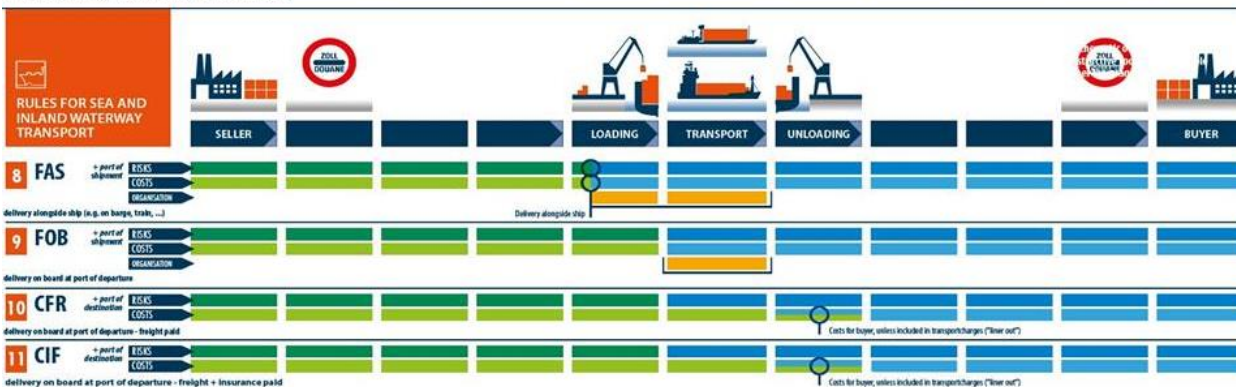
DOCUMENTS FOR BUYER'S/SELLER'S ACCOUNT

INCOTERMS® 2020	EXW	FCA	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Export invoice	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Packing list	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)
Export documentation (declaration, license, ...)	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Proof of delivery (dock receipt, Forwarding Agent Certificate of Receipt (FCR), mate's receipt)	B	S	-	-	-	-	-	S	S	-	-
Transport document	(B)	B/S	S	S	S	S	S	B/S	B/S	S	S
Insurance policy	(B)	(B)	(B)	S	(S)	(S)	(S)	(B)	(B)	(B)	S
Transit documents	(B)	B	B	B	S	S	S	B	B	B	B
PSI-Certificate	B	B	B	B	B	B	S	B	B	B	B
Import licence	B	B	B	B	B	B	S	B	B	B	B
Certificate of origin	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(S)	(B)	(B)	(B)	(B)
Import documents (import/consular/customs invoice, certificates,...)	B	B	B	B	B	B	S	B	B	B	B

S = documents for Seller's account

B = documents for Buyer's account

(S/B) = not explicitly settled in the Incoterms® Rules



RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT

EXW

Ex Works
(Insert named place of delivery)
Incoterms[®] 2020



Seller

Buyer



FCA

Free Carrier
(Insert named place of delivery)
Incoterms[®] 2020



A)



B)



CPT

Carriage Paid To
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



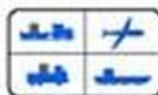
CIP

Carriage and Insurance Paid To
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



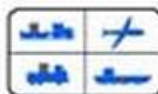
DAP

Delivered at Place
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



DPU

Delivered at Place Unloaded
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



DDP

Delivered Duty Paid
(Insert named place of destination)
Incoterms[®] 2020



RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

FAS

Free Alongside Ship
(Insert named port of shipment)
Incoterms[®] 2020



Seller

Buyer



FOB



INCOTERMS® 2020 RULES RESPONSIBILITY GUIDE

	Any Transport Mode				Sea/Inland Waterway Transport				Any Transport Mode		
	EXW 	FCA 	FAS 	FOB 	CFR 	CIF 	CPT 	CIP 	DAP 	DPU 	DDP 
	Ex Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free On Board	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid To	Carriage Insurance Paid To	Delivered At Place	Delivered At Place Unloaded	Delivered Duty Paid
Transfer of Risk	when seller places the goods at the buyer's disposal at a named place	1.) when seller loads goods to buyer's carrier or 2.) when goods are at the buyer's disposal & ready for unloading at a named place	when goods are alongside the vessel nominated by the buyer at named port	when goods are on board the vessel nominated by the buyer at named port	when the goods are on board the vessel nominated by the seller at origin	when the goods are on board the vessel nominated by the seller at origin	when the goods are handed over to the seller's nominated carrier at a named place	when the goods are handed over to the seller's nominated carrier at a named place	when the goods are placed at the buyer's disposal at a named place or agreed point within that place	when the goods are delivered and unloaded at a named place or agreed point within that place	when the goods are placed at the buyer's disposal at a named place or agreed point within that place
Commercial Invoice	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Packaging, Quality Control, Marking	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading & Inland Delivery	Buyer	*Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Export Duty & Taxes	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Terminal Handling	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Insurance	Negotiable	Negotiable	Negotiable	Negotiable	Negotiable	Seller "Free of Particular Average"	Negotiable	Seller "All Risks"	Negotiable	Negotiable	Negotiable
Carriage Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
*Destination Terminal Handling	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller
Delivery to Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller
Unloading at Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	**Seller	Buyer
Import Duty and Taxes	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller

*Seller is responsible for loading if the terms state FCA at the seller's facility.

**DPU is the only Incoterm that requires the seller to unload goods at destination.

* If seller incurs destination terminal or unloading costs under its carriage contract, it is not entitled to recover such costs from buyer, unless otherwise agreed upon. If other destination unloading and terminal handling charges exist outside of carriage contract, buyer is responsible to pay.