



KIẾN THỨC XUẤT NHẬP KHẨU · ORBIS SHIPPING

Incoterms® 2020

Hiểu đúng 11 điều kiện giao hàng: rủi ro chuyển ở đâu, ai trả khoản nào, và những lỗi tốn tiền nhất trong thực tế.

Tài liệu do ORBIS SHIPPING CO., LTD biên soạn

www.orbisshipping.com

Về bản quyền và nhãn hiệu. "Incoterms" và "Incoterms® 2020" là nhãn hiệu đã đăng ký của Phòng Thương mại Quốc tế (ICC). UCP 600 là ấn phẩm ICC số 600.

Tài liệu này do ORBIS SHIPPING CO., LTD biên soạn. Đây **không phải** ấn phẩm của ICC, không được ICC thẩm định hay bảo trợ, và không thay thế bộ quy tắc chính thức. Nội dung là phần diễn giải và kinh nghiệm thực tế của ORBIS, không sao chép văn bản của ICC.

Khi soạn hợp đồng hoặc có tranh chấp, phải căn cứ nguyên văn bộ quy tắc do ICC phát hành. Bản chính thức mua tại iccwbo.org.

Tài liệu mang tính tham khảo, không phải ý kiến tư vấn pháp lý.

Incoterms® là gì – và không phải là gì

Incoterms® là bộ quy tắc do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành, dùng để trả lời gọn ba câu hỏi trong một hợp đồng mua bán hàng hoá: **người bán phải giao hàng ở đâu, rủi ro mất mát hư hỏng chuyển sang người mua tại điểm nào, và bên nào chịu khoản chi phí nào**. Bản hiện hành có hiệu lực từ ngày 1/1/2020, gồm 11 điều kiện.

Phần lớn rắc rối trong thực tế đến từ việc trông đợi Incoterms® làm những việc nó không làm. Bộ quy tắc này **không** quyết định:

- Quyền sở hữu hàng hoá chuyển sang người mua khi nào – việc này do hợp đồng và luật áp dụng quy định.
- Giá cả, phương thức và thời hạn thanh toán.
- Hậu quả khi một bên vi phạm hợp đồng, hay cách xử lý khi hàng không đúng chất lượng.
- Chế tài, hạn chế xuất nhập khẩu, hay việc hàng có được phép thông quan hay không.

Nói cách khác: Incoterms® là **một điều khoản trong hợp đồng**, không phải cả hợp đồng, và cũng không phải hợp đồng vận chuyển.

Ghi cho đúng. Một điều kiện chỉ có giá trị khi ghi đủ ba phần: mã điều kiện, địa điểm cụ thể, và phiên bản. Ví dụ **“CIF Cảng Rotterdam, Hà Lan, Incoterms® 2020”**. Thiếu địa điểm thì không biết rủi ro chuyển ở đâu; thiếu phiên bản thì khi tranh chấp phải cãi nhau xem áp bản 2020 hay bản cũ.

Bảng tổng hợp 11 điều kiện

Bảy điều kiện đầu dùng được cho mọi phương thức vận tải, kể cả khi có chặng đường biển. Bốn điều kiện cuối **chỉ dùng cho vận tải biển và thủy nội địa**, và chỉ khi hàng được giao trực tiếp lên tàu – hàng container giao ở bãi hoặc kho CFS thì dùng FCA, CPT, CIP chứ không phải FOB, CFR, CIF.

Mã	Tên điều kiện	Phương thức	Giao hàng ở đâu	Cước chính	Bảo hiểm	Thông quan
EXW	Ex Works – Giao tại xưởng	Mọi phương thức	Tại cơ sở người bán, hàng chưa bốc lên phương tiện	Người mua	Không bắt buộc	Người mua lo cả xuất lẫn nhập
FCA	Free Carrier – Giao cho người chuyên chở	Mọi phương thức	Cho người chuyên chở do người mua chỉ định, tại nơi đã thỏa thuận	Người mua	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
CPT	Carriage Paid To – Cước trả tới	Mọi phương thức	Cho người chuyên chở đầu tiên (rủi ro chuyển tại đây, KHÔNG phải nơi đến)	Người bán	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
CIP	Carriage and Insurance Paid To – Cước và bảo hiểm trả tới	Mọi phương thức	Cho người chuyên chở đầu tiên (rủi ro chuyển tại đây)	Người bán	Người bán, mức mọi rủi ro (ICC A)	Bán lo xuất, mua lo nhập
DAP	Delivered at Place – Giao tại nơi đến	Mọi phương thức	Tại nơi đến, hàng còn trên phương tiện, chưa dỡ	Người bán	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập

DPU	Delivered at Place Unloaded – Giao tại nơi đến đã dỡ	Mọi phương thức	Tại nơi đến, SAU KHI đã dỡ khỏi phương tiện	Người bán	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
DDP	Delivered Duty Paid – Giao đã nộp thuế	Mọi phương thức	Tại nơi đến, đã thông quan nhập khẩu, chưa dỡ	Người bán	Không bắt buộc	Người bán lo cả xuất lẫn nhập
FAS	Free Alongside Ship – Giao dọc mạn tàu	Biển / thủy nội địa	Dọc mạn tàu tại cảng bốc hàng	Người mua	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
FOB	Free On Board – Giao lên tàu	Biển / thủy nội địa	Khi hàng đã ở trên tàu tại cảng bốc hàng	Người mua	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
CFR	Cost and Freight – Tiền hàng và cước	Biển / thủy nội địa	Khi hàng đã ở trên tàu tại cảng bốc (rủi ro chuyển tại đây)	Người bán	Không bắt buộc	Bán lo xuất, mua lo nhập
CIF	Cost Insurance and Freight – Tiền hàng, bảo hiểm và cước	Biển / thủy nội địa	Khi hàng đã ở trên tàu tại cảng bốc (rủi ro chuyển tại đây)	Người bán	Người bán, mức tối thiểu (ICC C)	Bán lo xuất, mua lo nhập

Ba cặp hay bị nhầm

Nhóm C – nơi trả cước không phải nơi chuyển rủi ro

Đây là hiểu nhầm tốn tiền nhất trong thực tế. Ở cả bốn điều kiện nhóm C (CPT, CIP, CFR, CIF), người bán trả cước tới nơi đến, nhưng **rủi ro đã chuyển sang người mua từ lúc giao hàng ở đầu đi**. Hàng chìm giữa biển trong một lô CIF thì người mua vẫn phải thanh toán tiền hàng, rồi tự đi đòi bảo hiểm. Nhóm C có hai điểm tách rời nhau: điểm chuyển rủi ro ở đầu đi, điểm hết trách nhiệm chi phí ở đầu đến.

CIP và CIF – hai mức bảo hiểm khác nhau

Từ bản 2020, hai điều kiện này không còn cùng một mức bảo hiểm. **CIP** buộc người bán mua bảo hiểm ở mức mọi rủi ro, tương ứng điều khoản Institute Cargo Clauses (A). **CIF** giữ mức tối thiểu, tương ứng Institute Cargo Clauses (C) – chỉ bồi thường một danh sách rủi ro liệt kê sẵn. Hai bên vẫn được thỏa thuận mức khác, nhưng phải ghi rõ trong hợp đồng.

DAP, DPU, DDP – khác nhau ở ai dỡ hàng và ai nộp thuế nhập

Cả ba đều là người bán giao hàng tại nơi đến. Khác biệt nằm ở hai chi tiết: **DPU** là điều kiện duy nhất buộc người bán dỡ hàng khỏi phương tiện; **DDP** là điều kiện duy nhất buộc người bán làm thủ tục và nộp thuế nhập khẩu ở nước người mua.

Cần nhắc trước khi nhận DDP. Người bán phải thông quan nhập khẩu ở một nước mình không có pháp nhân. Nhiều nước không cho doanh nghiệp nước ngoài đứng tên tờ khai nhập, hoặc không cho hoàn thuế giá trị gia tăng. Trước khi đồng ý DDP, phải kiểm tra người bán có thực sự làm được thủ tục ở nước đến hay không.

Bản 2020 thay đổi gì so với bản 2010

- **DAT đổi tên thành DPU.** Tên cũ gắn với chữ “terminal” gây hiểu nhầm là chỉ giao được ở cảng hay ga; tên mới nhấn mạnh nơi đến có thể là bất kỳ địa điểm nào, miễn hàng đã được dỡ xuống.
- **Mức bảo hiểm của CIP nâng lên mọi rủi ro,** trong khi CIF giữ mức tối thiểu.
- **FCA có thêm lựa chọn về vận đơn đã bốc hàng lên tàu.** Người mua có thể chỉ thị cho người chuyên chở phát hành vận đơn ghi chú đã xếp hàng lên tàu và giao cho người bán – gỡ đúng vướng mắc của các lô FCA thanh toán bằng thư tín dụng, vì ngân hàng thường đòi loại vận đơn này.
- **Cho phép tự vận chuyển bằng phương tiện của chính mình** ở FCA, DAP, DPU và DDP, thay vì mặc định phải thuê người chuyên chở bên ngoài.
- **Chi phí được gom vào một mục riêng** trong mỗi điều kiện, thay vì nằm rải rác – tra ai trả khoản gì nhanh hơn hẳn.
- **Nghĩa vụ liên quan đến an ninh** được đưa hẳn vào phần vận chuyển và phần chi phí.
- **Mỗi điều kiện có phần ghi chú hướng dẫn người dùng** đặt ngay đầu mục.

Năm lỗi ORBIS gặp nhiều nhất

1. Dùng FOB, CFR, CIF cho hàng container

Ba điều kiện này lấy mốc “hàng đã ở trên tàu”. Nhưng hàng container thì người bán giao ở bãi hoặc kho CFS, nhiều ngày trước khi tàu chạy. Khoảng thời gian giữa lúc buông tay và lúc hàng lên tàu là vùng xám: xảy ra tổn thất ở đó thì không ai rõ bên nào chịu. Hàng container nên dùng **FCA, CPT hoặc CIP**.

2. Ghi địa điểm quá chung chung

“FCA Việt Nam” hay “DAP Đức” là chưa đủ. Địa điểm càng cụ thể càng tốt: tên kho, địa chỉ, cảng hoặc sân bay. Đây là mốc pháp lý xác định rủi ro chuyển ở đâu, không phải thông tin tham khảo.

3. Bán EXW rồi vẫn phải lo thủ tục xuất khẩu

Ở EXW, người mua chịu trách nhiệm thông quan xuất khẩu. Nhưng người mua nước ngoài thường không đứng tên được tờ khai xuất tại Việt Nam, nên thực tế người bán vẫn phải làm – mà làm không có nghĩa vụ hợp đồng nào bảo vệ mình. Trường hợp này nên dùng **FCA**: người bán lo thủ tục xuất, đúng với việc đang xảy ra.

4. Tưởng nhóm C là người bán chịu rủi ro tới nơi đến

Đã nói ở trên, nhưng đây là lỗi lặp lại nhiều nhất nên nhắc lại: nhóm C là **người bán trả cước**, không phải người bán chịu rủi ro.

5. Không ghi phiên bản

Incoterms® đã qua nhiều lần sửa đổi và các bản cũ vẫn còn hiệu lực nếu hai bên dẫn chiếu. Không ghi năm thì khi tranh chấp phải cãi nhau xem áp bản nào.

Chọn điều kiện nào cho lô hàng của mình

Không có điều kiện nào tốt nhất – chỉ có điều kiện phù hợp với năng lực và mức độ chủ động của từng bên. Vài hướng thực tế:

- **Doanh nghiệp mới xuất khẩu, chưa quen thuê tàu:** bắt đầu từ FCA. Giao hàng xong là hết trách nhiệm, không phải lo chặng quốc tế.
- **Muốn kiểm soát chặng vận chuyển và tính lời trên cả phần cước:** đi CPT, CIP hoặc DAP.
- **Thanh toán bằng thư tín dụng, ngân hàng đòi vận đơn đã bốc hàng:** dùng FCA kèm lựa chọn vận đơn của bản 2020, hoặc FOB nếu là hàng rời giao thẳng lên tàu.
- **Khách yêu cầu giao tận kho ở nước ngoài:** DAP hoặc DPU. Chỉ nhận DDP khi đã kiểm tra chắc chắn làm được thủ tục nhập ở nước đến.

ORBIS SHIPPING hỗ trợ phần nào

Chúng tôi tư vấn chọn điều kiện theo từng lô hàng cụ thể – căn cứ mặt hàng, tuyến, phương thức thanh toán và mức độ chủ động của hai bên – rồi soạn bộ chứng từ vận tải khớp với điều kiện đã chọn. Với lô hàng thanh toán bằng thư tín dụng, doanh nghiệp nên gửi bản nháp cho chúng tôi rà trước khi chấp nhận: sửa một dòng ở khâu này rẻ hơn nhiều so với tu chỉnh sau khi ngân hàng đã phát hành.