

باسمه تعالی

وزارت علوم ، تحقیقات و فناوری

دانشگاه هرمزگان

گروه مدیریت گمرک و بازرگانی

بررسی تطبیقی اینکوترمزها

از 1936 تا 2010

و

مقررات قواعد اینکوترمز 2010

تألیف :

مسعود یاسائی

عضو هیئت علمی

پائیز 1390

فصل اول

بررسی تطبیقی اینکوترمز

از 1936 تا 2010

اصطلاحات بازرگانی بین المللی یا اینکوترمز ، اصطلاحات بازرگانی بین المللی (1) International Commerce Terms با حروف اختصاری INCOTERMS نامیده میشود (2) . اتاق بازرگانی بین المللی (3) در اجرای رسالتی که در حوزه رفع زمینه های بروز اختلاف بین بازرگانان در سطح بین المللی و تدوین مقررات جهانی برای تجارت فیما بین کشورها داشت ، از همان ابتدای فعالیت خود دریافت که بیشتر اختلافات تجار (طرفین تجارت در سطح جهانی) بدلیل مشخص نبودن تعهدات و وظایف طرفین است . خریدار انتظار بیشترین نقش را در رساندن کالا به بندر ، انجام تشریفات گمرکی درمبداء ، حمل کالابه اسکله ، بارگیری در کشتی و حتی پرداخت هزینه های بیمه و حمل تا بندر مقصد را از فروشنده داشت . زیرا این امور در کشور فروشنده باید انجام میشد و خریدار این امکان را نداشت که در کشور مقصد توسط خود یا نمایندگان حضور یافته و امور فوق را انجام دهد و این در صورتی بود که در هنگام قرارداد انجام این خدمات توافق نگردیده و یا مبهم گذاشته شده بود . از طرف دیگر فروشنده در هنگام محاسبه قیمت کالای خود ، هزینه این خدمات را محاسبه نکرده و در قیمت نهائی و توافق شده منظور ننموده بود . بدین منظور اتاق ، تدوین اصطلاحات بازرگانی بین المللی در حوزه تدوین مجموعه ای از قواعد بین المللی که در آن برای روابط فروشنده و خریدار مقررات مشخصی وجود داشته باشد را از 1920 در دستور کار خود قرارداد .

در سال 1928 اتاق بازرگانی بین المللی ، جزوه ای تحت عنوان شرایط تجاری (4) را منتشر کرد. این جزوه در سال 1936 مبنای اولین اینکوترمز گردید که در آن شش نوع قاعده تدوین و برای هر یک مقرراتی که مشخص کننده وظایف و تعهدات خریدار و فروشنده بود ، وضع شده بود (5) .

اولین بازرگانی در اینکوترمز تدوینی اتاق بعد از جنگ جهانی دوم در آستانه تشکیل اتحادیه اروپا در سال 1953 میلادی انجام شد . در این زمان حمل ریلی در تجارت خارجی اهمیت یافته بود و برای این روش حمل ایجاد قاعده ای ضروری بود بنابراین در اینکوترمز 1953 دو قاعده FOT و FOR برای حمل ریلی طراحی و مقررات آنها تدوین گردید و تعداد قواعد به هشت قاعده رسید (6) .

بازنگری بعدی اینکوترمز در سال 1967 توسط اتاق بازرگانی بین المللی انجام شد که دو قاعده DAF و DDP به اینکوترمز اضافه شده و تعداد قواعد به ده قاعده رسید (7) . در این دو قاعده امکان تحویل کالا قبل از گمرک و بعد از گمرک در مقصد توسط فروشنده پیش بینی و برای مخاطرات و پرداخت هزینه های آن وضع مقررات شده بود . هر چند در قواعد دیگر ، فروشنده هزینه های حمل تا مقصد را میپردازد ولی مسئولیتی در قبال خطرات و هزینه های غیر مترقبه در جریان حمل تا مقصد نداشت ولی در این دو قاعده فروشنده دارای چنین مسئولیتی تا نقطه تحویل در مقصد

(قبل از گمرک یعنی تا مرحله تحویل کالا توسط وسیله حمل به خریدار در قاعده DAF و تا پس از ترخیص وارداتی از گمرک مقصد در قاعده DDP را دارد) بود.

در بازنگری بعدی اینکوترمز در سال 1976 یک قاعده ویژه حمل هوایی کالا تحت عنوان FOB Airport به قاعد آن اضافه گردید (8).

در حد فاصل 1976 تا 1980 میلادی حمل غیردریائی کالاهای تجاری افزایش یافت و بیمه نیز اهمیت زیادی یافت و در نتیجه در اینکوترمز 1980 قواعد CPT و CIP طراحی گردید ولی نکته مهم نحوه استفاده از این دو قاعده بود. با توجه به وجود قواعدی چون CIF و CFR که در آن زمان C&F نامیده میشد و برای حمل دریائی کاربرد داشتند، دو قاعده جدید برای حمل غیر دریائی استفاده میشدند. در این تجدیدنظر برای اولین بار قاعده FCA نیز مطرح گردید (9).

در تجدیدنظر اینکوترمز در سال 1990 قاعده FCA که در 1980 اضافه شده بود، اهمیت زیادی یافت و بیشتر مورد استفاده قرار گرفت بگونه ای که جای قواعدی که در این تجدیدنظر حذف شدند را گرفت (قواعد حذف شده عبارت بودند از POT-FOR و FOB Airport) (10).

اینکوترمز تجدید نظر شده در سال 2000 میلادی بنظر میرسد به ساختار تکمیلی خود نزدیک شده است و این مهم از استقبال بازرگانان در سطح بین المللی از این نسخه از اینکوترمز برای حاکم ساختن مقررات آن بر قرارداد های خود کاملاً مشهود است.

هر چند اینکوترمز 2000 میلادی در سال 2010 میلادی مورد تجدید نظر قرار گرفت ولی از آنجا که برای درک بهتر قواعد و طبقه بندی قواعد اینکوترمز جدید (2010 میلادی) شناخت دقیق اینکوترمز 2000 ضروری است، آنرا مورد کنکاش قرار میدهیم:

قواعد اینکوترمز 2000 در چهار گروه طبقه بندی شدند:

گروه اول شامل قاعده یا اصطلاحی که به موجب آن فروشنده تنها متعهد به تحویل کالا به خریدار در محل کار خود (محل تولید یا تهیه یا بسته بندی و ...) است. این قاعده در طبقه E طبقه بندی میشد و فقط شامل مقررات قاعده تحویل کالا در محل تولید یا تهیه (فروشنده) با عنوان اختصاری EXW بود. در این قاعده فروشنده کمترین مسئولیت در قبال خطرات و هزینه های کالا داشت و حتی وظیفه نداشت کالا را روی وسیله حملی که خریدار ارسال کرده بود، بارگیری کند مهمی که در اینکوترمز 2010 مقررات آن تغییر کرد.

گروه دوم شامل قواعدی بود که فروشنده کالا را بعد از ترخیص صادراتی (انجام تشریفات گمرکی آن برای صادرات در گمرک کشور خود و هر اقدام اداری لازم برای آن) به حمل کننده معرفی شده از سوی خریدار و در مکانی که معین شده بود، تحویل میداد. قواعد این گروه براساس این شاخص شکل گرفته بود که حمل کننده کالا از کشور مبدا تا مقصد را خریدار معین یا خود خریدار حمل را بعهده داشت و فروشنده مسئولیتی در قبال حمل کالا تا مقصد و انجام قرارداد حمل و بیمه آن در جریان حمل نداشته باشد. لازم به توضیح است که در قواعد این گروه فروشنده کالا را از محل تولید یا تهیه پس از بسته بندی به گمرک مربوطه در کشور خود حمل کرده (حمل داخلی) و در قبال تعیین حمل کننده و قرارداد حمل و بیمه و بویژه هزینه ها و خطرات حمل از مکان تحویل به حمل کننده تا مقصد (حمل خارجی) مسئولیتی ندارد. قواعد این گروه که با حرف F (مخفف واژه Free به

معنی آزاد از مسئولیت حمل) شناخته میشود با توجه به محل تحویل کالا از سوی فروشنده به حمل کننده معرفی شده از سوی خریدار متفاوت بود (چون تحویل کالا در محل مقرر حمل کننده (FCA) تحویل در کنار کشتی (FAS) و تحویل روی کشتی (FOB)).

گروه سوم از قواعد اینکوترمزها که تا اینکوترمز 2000 میلادی با حرف C شناخته میشدند ، شامل قواعدی بودند که در آن بعثت اینکه فروشنده هزینه های حمل تا مقصد را در قیمت توافقی خود با خریدار، محاسبه کرده بنابراین قرارداد با حمل کننده را خود بعهده داشت . این گروه از قواعد اینکوترمز به **گروه قراردادهای حمل وارسال** نیز شهرت داشت ولی مسئولیت فروشنده در قبال مخاطرات تا محل تحویل به حمل کننده بود و متناسب با محل تحویل به حمل کننده ای که خود معین کرده بود ، قواعد عناوینی چون قیمت کالا و کرایه تا مقصد با عنوان اختصاری CFR ، پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد با عنوان اختصاری CPT ، قیمت کالا و بیمه و کرایه حمل تا بندر مقصد با عنوان اختصاری CIF ، پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا قصد با عنوان اختصاری CIP داشتند

گروه چهارم در این گروه فروشنده کلیه هزینه ها و مخاطراتی که تا رسیدن کالا تا مقصد متوجه آن است را بعهده دارد . قواعد این گروه که به گروه D شهرت دارد ، مهمترین تفاوتش با قواعد گروه C است نقطه اتمام مسئولیت فروشنده در برابر مخاطرات و هزینه های انتقال کالا از مبدا تا مقصد کالا است . در گروه قبل هر چند فروشنده ممکن است حمل کننده را معین و قرارداد حمل را با حمل کننده امضاء نماید ولی هنگام تحویل کالا به حمل کننده مسئولیتش در قبال مخاطرات و هزینه های کالا پایان میپذیرد ولی در گروه D کالا تا رسیدن به مقصد و تحویل آن به خریدار یا گمرک ورودی کشور خریدار ، تحت مسئولیت فروشنده است . قواعد این گروه با شاخص اینکه کالا و مسئولیت آن در کدام نقطه از کشور خریدار از سوی حمل کننده به نیابت فروشنده به خریدار یا نماینده او یا مقامات یا نهادهای قانونی تحویل شود ، با عناوین اختصاری عبارتند از DAF تحویل کالا در مرز (محلی معین شده در مرز کشور خریدار) ، DES تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد (نام بندر مشخص شده) ، DEQ تحویل کالا روی اسکله در بندر مقصد ، DDU تحویل کالا در مقصد بدون ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی آن ، DDP تحویل کالا در مقصد بعد از ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی آن (11) .

چنانچه مشهود بود اینکوترمز 2000 ساختاری ساده ولی درعین حال نظام مند داشت . با حرکت از گروه E به سوی گروه D مسئولیتهای فروشنده افزایش می یافت و قواعد درون هر گروه شباهتهایی با یکدیگر داشتند و تنها تفاوتهای ریزی بین آنها وجود داشت .

1- در بعضی از منابع عنوان اینکوترمز را مخفف این عنوان انگلیسی آورده شده است :

ICC Official rules for the interpretation of trade terms

(قواعد رسمی اتاق بازرگانی بین الملل برای تفسیر اصطلاحات تجاری)

که بنظر نگارنده میتواند تعریفی برای اینکوترمز باشد .

2- در زبان فارسی واژه اینکوترمز ، با دو عنوان ترجمه شده است الف) شرایط بازرگانی بین الملل ب) اصطلاحات بازرگانی بین الملل .

3- اتاق بازرگانی بین الملل International Chamber of Commerce که با حروف اختصاری C. C. انامیده میشود.

Trade Terms-4

5- اینکوترمز 1936

INCOTERMS 1936

ردیف	عنوان اختصاری	نام کامل قاعده به انگلیسی	نام کامل قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship	تحویل در کنار کشتی
2	FOB	Free on Board	تحویل در روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	هزینه های خرید و کرایه حمل
4	CIF	Cost & Insurance & Freight	هزینه خرید و بیمه و کرایه حمل
5	EX-SHIP	Ex - Ship	
6	EX-QUAY	Ex - Quay	

INCOTERMS 1953

اینکوترمز 1953

-6

ردیف	عنوان اختصاری	عنوان قاعده به انگلیسی	عنوان قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship	تحویل در کنار کشتی
2	FOB	Free On Board	تحویل روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	هزینه خرید و حمل تامقصد
4	CIF	Cost&Insurance&Freight	هزینه خرید و بیمه و حمل تا مقصد
5	EX-SHIP	Ex - Ship	
6	EX-QUAY	Ex - Quay	
7	EXW	Ex - Works	تحویل در محل تولید یا تهیه
8	FOR	Free On Rail	تحویل در کنار قطار
8/1	FOT	Free On Truck	تحویل روی قطار

INCOTERMS 1967

اینکوترمز 1967

-7

ردیف	عنوان اختصاری	عنوان قاعده به انگلیسی	عنوان قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship	تحویل در کنار کشتی
2	FOB	Free On Board	تحویل روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	هزینه خرید و حمل تامقصد

هزینه خرید و بیمه و حمل تا مقصد	Cost&Insurance&Freight	CIF	4
	Ex – Ship	EX-SHIP	5
	Ex – Quay	EX-QUAY	6
تحویل درمحل تولید یا تهیه	Ex – Works	EXW	7
تحویل درکنارقطار	Free On Rail	FOR	8
تحویل روی قطار	Free On Truck	FOT	8/1
تحویل درمقصد روی وسیله حمل	Delivered At Frontier	DAF	9
تحویل درمقصد با ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی کالا	Delivered Duty Paid	DDP	10

INCOTERMS 1976

اینکوترمز 1976

-8

ردیف	عنوان اختصاری	عنوان قاعده به انگلیسی	عنوان قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship	تحویل درکنارکشتی
2	FOB	Free On Board	تحویل روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	هزینه خرید و حمل تامقصد
4	CIF	Cost & Insurance & Freight	هزینه خرید و بیمه و حمل تا مقصد
5	EX-SHIP	Ex – Ship	
6	EX-QUAY	Ex – Quay	
7	EXW	Ex – Works	تحویل درمحل تولید یا تهیه
8	FOR	Free On Rail	تحویل درکنارقطار
8/1	FOT	Free On Truck	تحویل روی قطار
9	DAF	Delivered At Frontier	تحویل درمقصد روی وسیله حمل
10	DDP	Delivered Duty Paid	تحویل درمقصد با ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی کالا
11		FOB Airport	تحویل در هواپیما درمبادء پس از ترخیص صادراتی

ردیف	عنوان اختصاری	عنوان قاعده به انگلیسی	عنوان قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship	تحویل در کنار کشتی
2	FOB	Free On Board	تحویل روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	هزینه خرید و حمل تا مقصد
4	CIF	Cost&Insurance&Freight	هزینه خرید و بیمه و حمل تا مقصد
5	EX-SHIP	Ex – Ship	
6	EX-QUAY	Ex – Quay	
7	EXW	Ex – Works	تحویل در محل تولید یا تهیه
8	FOR	Free On Rail	تحویل در کنار قطار
8/1	FOT	Free On Truck	تحویل روی قطار
9	DAF	Delivered At Frontier	تحویل در مقصد روی وسیله حمل
10	DDP	Delivered Duty Paid	تحویل در مقصد با ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی کالا
11		FOB Airport	تحویل در هواپیما در مبدأ پس از ترخیص صادراتی
12	FCA	Free Carrier	تحویل به حمل کننده در محل مقرر (مبدأ) پس از ترخیص صادراتی
13	CPT	Freight Carriage Paid To (named place of destination)	پرداخت کرایه حمل تا مقصد توسط فروشنده (محل مقرر در مقصد)
14	CIP	Freight Carriage & Insurance Paid To (named of place ..)	پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد (محل مقرر) توسط فروشنده

ردیف	عنوان اختصاری	عنوان کامل قاعده به انگلیسی	عنوان کامل قاعده به فارسی
1	FAS	Free Alongside Ship(named port shipment)	تحویل کنارکشتی (نام بندر بارگیری)
2	FOB	Free On Board	تحویل روی کشتی
3	C&F	Cost & Freight	پرداخت هزینه های خرید و حمل
4	CIF	Cost & Insurance & Freight	هزینه های خرید و بیمه و حمل
5	EX-S	EX-Ship	
6	EX-Q	EX-Quay	
7	EX-W	EX-Work	تحویل در محل فروشنده
8	DAF	Delivered At Frontier	تحویل در مقصد روی وسیله حمل
9	DDP	Delivered Duty Paid	تحویل پس از ترخیص وارداتی
10	FCA	Free Carrier	تحویل به حمل کننده درمبداء
11	CPT	Carriage Paid To	تحویل به حمل کننده با پرداخت هزینه های حمل تا مقصد
12	CIP	Carriage and Insurance Paid To	تحویل به حمل کننده با پرداخت هزینه حمل و بیمه تا مقصد
13	DDU	Delivered Duty Unpaid	تحویل درگمرک مقصد بدون پرداخت مطالبات گمرکی آن

عنوان قاعده به فارسی	عنوان قاعده به انگلیسی	عنوان اختصاری	ردیف	عنوان گروه قواعد
تحویل کالا درمحل فروشنده	Ex-Work	EXW	1	گروه E
تحویل کالا به حمل کننده درمحل مقرر از سوی خریدار	Free Carrier	FCA	1	گروه F
تحویل کالادرکنارکشتی	Free Alongside Ship	FAS	2	گروه F
تحویل کالا روی عرشه کشتی	Free On Board	FOB	3	گروه F
قیمت کالا وکرایه تا مقصد	Cost & Freight	CFR	1	گروه C
پرداخت کرایه حمل تا مقصد	Carriage Paid To	CPT	2	گروه C
قیمت کالا و بیمه و کرایه حمل تا مقصد	Cost & Insurance & Freight	CIF	3	گروه C
پرداخت کرایه حمل و بیمه تا مقصد	Carriage & Insurance Paid to	CIP	4	گروه C
تحویل کالا درمرزکشورخریدار	Delivered At Frontier	DAF	1	گروه D
تحویل کالا روی اسکله بندر مقصد	Delivered Ex Quay	DEQ	2	گروه D
تحویل کالاروی عرشه کشتی در بندر مقصد	Delivered Ex Ship	DES	3	گروه D
تحویل کالا درمحل مقرر مقصد بدون پرداخت مطالبات گمرکی	Delivered Duty Unpaid	DDU	4	گروه D
تحویل کالا بعد از ترخیص وارداتی باپرداخت مطالبات گمرکی	Delivered Duty Paid	DDP	5	گروه D

بررسی مقررات قواعد آن

در اینکوترمز 2010 میلادی که از ابتدای سال 211 میلادی اجرائی گردید ، طبقه بندی انواع قیمت ها در دو گروه است :

گروه اول ، شامل هفت قاعده که در تمامی روش های حمل قابل استفاده است و شامل قواعد DDP- EXW- FCA- CPT- DAT- DAP- میباشد .

گروه دوم ، شامل چهار قاعده است که ویژه حمل دریائی هستند یعنی قواعد CIF- CFR- FOB- FAS . از دلایل این تجدید نظراساسی اهمیت حمل دریائی در تجارت بین جهانی در سالهای اخیر است .

از تغییرات اساسی دیگر اینکوترمز 2010 ، حذف چهار قاعده DDU-DES-DEQ-DAF است که در اینکوترمز 2000 وجود داشتند . دلیل این حذف ابهام و بروز اختلاف بین خریدار و فروشنده در صورت توافق روی این قواعد بود .

در اینکوترمز 2010 دو قاعده هم اضافه شدند . قواعد DAP که به معنای تحویل در مکانی مقرر در مقصد کالا است و DAT که به معنای تحویل کالا در پایانه مقرر شده در مقصد کالا است که میتواند جانشین چهار قاعده حذف شده شوند .

از نکات مهم اینکوترمز 2010 ، امکان استفاده از قواعد آن در تجارت داخلی درکشور است که البته قاعده EXW استفاده بیشتری خواهد داشت و سبب کاهش چشمگیر اختلافات و دعاوی تجاری بین خریداران و فروشندگان خواهد گردید . البته در صورت استفاده در تجارت داخلی از این قواعد توصیه میشود موارد و شرایط بصورت شفاف و مشخص معین و مکتوب شود .

تغییر مقررات بعضی از قواعد در اینکوترمز 2010 هم باید مورد توجه قرار داد :

قواعد هفت گانه گروه اول از اینکوترمز 2010 با کاربرد برای همه روشهای حمل :

مقررات قاعده تحویل کالا به خریدار در محل فروشنده (EXW) :

الف) فروشنده موظف است کالا واسناد مربوط به کالا را در زمان تعیین شده به خریدار یا حمل کننده معرفی شده از سوی خریدار تحویل دهد . براساس مقررات این قاعده از اینکوترمز ، اسنادی که فروشنده ملزم به تحویل به خریدار است ، اسنادی است که فروشنده صلاحیت صدور آنها را دارد چون فاکتور و لیست عدل بندی و غیره . اخذ دیگر اسناد و مجوزها بعهده خریدار است .

ب) کالا باید متناسب با نوع کالا، مسافت تا مقصد، شرایط مسیر و نوع حمل وازهمه مهمتر شرایطی که خریدار برای نوع و کیفیت بسته بندی معین نموده است کالا را بسته بندی کند که البته وظیفه خریدار ارائه اطلاعات در این خصوص است یعنی شاخص هائی که فروشنده باید در بسته بندی کالا مد نظر قرار دهد و با فروشنده به توافق برسد. هزینه بسته بندی با فروشنده است مگر اینکه بادر نظر گرفتن ماهیت کالا در عرف تجاری ویا براساس توافق طرفین، کالا بدون بسته بندی به فروش برسد (12).

پ) تمام هزینه های بازبینی کالا که عموماً توسط کارکنان خود فروشنده انجام میشود با فروشنده است. این بازبینی به معنای بازبینی کیفیت، اندازه گیری، شمارش و توزین است که در صورت لزوم (برای اطمینان فروشنده از حسن انجام تعهدات خود) انجام میشود.

ت) فروشنده باید کالا را آماده بارگیری بر روی وسیله حملی که خریدار ارسال کرده است، تحویل دهد ولی مسئولیتی در قبال بارگیری کالا بر روی وسیله حمل ندارد. در صورتیکه طرفین توافق کنند که فروشنده کالا را بر روی وسیله حمل ارسالی خریدار بارگیری کند، مقررات اینکوترمز 2010 شرایط زیر را مقرر کرده است:

- هزینه ها و خطرات احتمالی ناشی از بارگیری بعهده خریدار خواهد بود مگر اینکه در قرارداد بعد از نوشتن کمک ارائه شده از سوی فروشنده در امر بارگیری، هزینه های بارگیری و خطرات ناشی از آن بعهده فروشنده گذاشته شده و فروشنده آنرا قبول نموده باشد.

- در صورتیکه که طرفین توافق کنند که فروشنده کالا را بارگیری نماید، باید این عبارت بطور صریح در قرارداد (بعد از نام محل تحویل) قید شود:

loaded upon departed (named place and point of delivery)
vehicle at the risk and expense of the Seller (or the Buyer)

ث) در قاعده EXW، فروشنده بابت حمل و بیمه کالا در جریان حمل تعهدی ندارد همچنین ارائه سند حمل هم با فروشنده نمیباشد. کلیه مراحل حمل در کشور مبدا و تا مقصد با خریدار است.

ج) در صورت پذیرش قاعده EXW مقررات اینکوترمز 2010 بر تعیین دقیق محل تحویل (named place) و نقطه تحویل در محل تعیین شده (named point) تأکید دارد. براساس این قاعده فروشنده موظف است کالا را در محل و زمان مورد توافق و در نقطه مشخص شده (در محل فروشنده) به خریدار یا نماینده او (حمل کننده معرفی شده از سوی خریدار، نماینده او محسوب میشود) تحویل دهد. اگر محل یا نقطه تحویل بصورت دقیق در قرارداد تعیین نشده باشد و فقط نام کشور یا منطقه نوشته شده باشد، فروشنده میتواند کالا را در بهترین محلی که با اهداف یا منافش متناسب است (محلی که فروشنده در کشور یا منطقه مذکور انتخاب میکند) تحویل دهد.

چ) با پذیرش این قاعده، از زمانی که کالا در محل فروشنده در اختیار خریدار یا نماینده او قرار میگیرد مسئولیت کالا هم به خریدار منتقل میشود و هرگونه هزینه یا مخاطراتی که برای کالا در جریان بارگیری یا حمل و غیره بوجود آید بعهده خریدار خواهد بود.

ح) براساس مقررات قاعده EXW خریدار موظف است زمانی که فروشنده طبق قرارداد و در محل و نقطه توافق شده و اطلاع رسانی شده، کالا را آماده تحویل نماید، از وی تحویل بگیرد. این بند از مقررات حاوی دو نکته قابل توجه است:

- **اول ، اطلاع رسانی** درخصوص آماده بارگیری بودن کالا در زمان و محل و نقطه توافق شده که از وظایف فروشنده است . زمان این اطلاع رسانی هم باید با زمان تحویل کالا فاصله لازم داشته باشد تا خریدار امکان کسب آمادگی و تمهیدات لازم برای تحویل کالا را بیابد . هرچند در مقررات اینکوترمز 2010 تبعات عدم اطلاع رسانی از طرف فروشنده مشخص نگردیده اما این قصور میتواند به **نقض قرارداد تفسیر شده و طبق قانون حاکم بر قرارداد** با فروشنده برخورد خواهد شد .
 - **دوم اینکه** در صورت خودداری خریدار از تحویل کالا یا عدم اعزام نماینده (یا حمل کننده) رافع تعهدات وی نمیشود و تبعات ناشی از عدم تحویل گرفتن با خریدار خواهد بود .
 - خ (براساس مقررات اینکوترمز 2010 و در صورت انتخاب قاعده تحویل در محل فروشنده ، در مواردی ممکن است در قرارداد به خریدار حق انتخاب محل و زمان تحویل داده شده باشد ، در این صورت خریدار باید پس از انتخاب زمان و محل تحویل و همچنین نقطه تحویل در محل انتخابی خود ، موارد را به فروشنده اطلاع دهد و این اطلاع رسانی باید در زمان مناسب و مقرر به فروشنده صورت گیرد تا فروشنده تمهیدات لازم برای آماده بارگیری کردن کالا در محل و نقطه اعلامی در زمان مقرر را کسب کند . در غیر این صورت یعنی عدم اطلاع رسانی خریدار و یا عدم رعایت فاصله زمانی در این اطلاع رسانی ، خریدار هم باید خسارت وارده به فروشنده را پرداخته و هم هزینه های اضافی ایجاد شده چون انبارداری و غیره به او را جبران کند .
 - د (در قاعده EXW فروشنده تعهدی بابت انجام تشریفات گمرکی صادرات (ترخیص صادراتی) و اخذ مجوزهای صدور (که برای صادرات کالا از کشور مبداء و یا واردات کالا در کشور مقصد) ندارد . ولی در صورت درخواست خریدار مبنی بر کمک فروشنده به خریدار برای انجام این امور این مقررات اینکوترمز 2010 حاکم بر موضوع است :
 - فروشنده موظف است به هزینه و قبول مخاطرات از سوی خریدار در اخذ مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی صدور به خریدار کمک نماید ، که در صورت عدم موفقیت تلاش فروشنده جهت انجام امور مذکور ، خطر و یا هزینه ای متوجه او نبوده و از این بابت قرارداد فسخ نمیگردد و خسارتی متوجه فروشنده نمیشود .
 - خریدار باید قبل از پذیرش این قاعده (EXW) از شرایط صادرات کالای مورد نظر خود ، در کشور فروشنده آگاهی لازم را بدست آورد که آیا بعنوان یک فرد خارجی ، چه قوانین صادراتی را باید رعایت و چه مجوزهایی را باید اخذ کند .
 - در صورتی که خریدار بخواهد به امکان صادرات کالای خود از کشور فروشنده مطمئن شود و فروشنده بپذیرد که برای اخذ مجوزهای صادراتی و انجام ترخیص صادراتی کالا کمک نماید ، این مهم باید بعنوان **یک شرط خاص** به این قاعده (EXW) از اینکوترمز 2010 اضافه شود . این اضافه شدن شرط خاص مستلزم رعایت دو نکته است : **اول** اینکه درخصوص پرداخت هزینه های مربوطه بین طرفین توافق گردد که بعهد خریدار یا فروشنده خواهد بود . **دوم** اینکه عبارت زیر بعد از محل تحویل در قرارداد درج شود :
- (named place and point of delivery) Cleared for export at the risk
and expense of the Buyer (or the Seller)
- در صورت پذیرش قاعده EXW خریدار باید به این نکته توجه داشته باشد که در صورت ممنوع بودن یا ممنوع شدن صادرات کالا از کشور فروشنده و یا ممنوع بودن یا ممنوع شدن واردات کالای خریداری

شده با این قاعده ، فروشنده مسئولیتی برای قبول هزینه یا لغو قرارداد یا بازپرداخت بهای دریافتی خود از کالا نداشته و بهر صورت خریدار موظف به پرداخت بهای کالا (وجه قرارداد) به فروشنده خواهد بود .

ذ (خریدار موظف است هزینه های بازرسی از جمله بازرسی اجباری قبل از حمل را پرداخت نماید حتی اگر بازرسی اجباری ناشی از مقررات کشور فروشنده باشد . باید توجه داشت که فقط در این قاعده از اینکوترمز ، اجرا و پرداخت هزینه های بازرسی اجباری کشور فروشنده (اجبارناشی از مقررات و یا مقامات) با خریدار است ولی در دیگر قواعد با فروشنده است . البته اگر نتایج بازرسی دلالت بر مغایرت کالا با قرارداد داشته باشد پرداخت هزینه های بازرسی در عهده فروشنده قرار میگیرد .

مقررات قاعده تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده (FCA) :

الف (قاعده "تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده" به معنای این است که فروشنده کالا را پس از ترخیص صادراتی (تشریفات گمرکی کالا برای صادرات از کشور فروشنده) در محل مقرر به حمل کننده تعیین شده از سوی خریدار تحویل میدهد . بنابراین هزینه و مخاطرات رساندن کالا به محل تحویل با فروشنده است .

ب (منظور از حمل کننده در این قاعده هر شخص حقیقی یا حقوقی است که توسط خریدار برای تحویل گرفتن کالا به فروشنده معرفی شده باشد که در بیشتر موارد شرکت حمل کننده ای است که خریدار برای حمل کالا به مقصد انتخاب و با او قرارداد حمل منعقد نموده است .

پ (یکی از شاخص هائی که در قراردادهای فروش بر مبنای قاعده FCA باید بطور وضوح تعیین شود زمان تحویل کالا است . منظور از زمان تحویل ، تعیین فاصله زمانی بین انجام اموری چون اطلاع رسانی های طرفین به یکدیگر با موعد تحویل کالا توسط فروشنده به خریدار (حمل کننده معرفی شده از سوی او) است . فواصل زمانی لازم برای تعیین ، در محورهای زیر پیشنهاد میشود :

- فاصله زمانی مشخص از تاریخ رسمی شدن قرارداد (چون ابلاغ اعتباراسنادی گشایش شده توسط خریدار به فروشنده یا هر ملاکی که توافق شود) تا اطلاع رسانی خریدار به فروشنده در معرفی حمل کننده و شرایط حمل . (موضوع بند ج)

- فاصله زمانی اطلاع رسانی خریدار تا اطلاع رسانی فروشنده مبنی بر موعد آماده تحویل بودن کالا (از نظر بسته بندی ، اسناد و مجوزهای صدور و ترخیص صادراتی از گمرک) .

ت (محل مقرر در قاعده FCA میتواند محل فروشنده باشد و آن زمانی است که تشریفات گمرکی کالا برای صادرات در محل تولید یا بسته بندی کالا انجام شده است .

ث (در این قاعده اخذ مجوزهای صادرات کالا و پرداخت حقوق و عوارض و هزینه های گمرکی (در بیشتر کشورها صادرات از حقوق و عوارض گمرکی معاف است ولی هزینه های گمرکی که مربوط به خدمات ارائه شده به کالا در اماکن گمرکی یا در جریان تشریفات گمرکی است در هیچ کشوری شامل معافیت نمیشود) و مخاطرات احتمالی آن بعهد فروشنده میباشد . از نکات مهم حقوقی این موضوع در قاعده FCA این مطلب است که اگر فروشنده برای اخذ مجوز صادرات یا مجوزهای

دیگر (که برعهده اوست) نیاز به مدارک یا اطلاعات خاصی داشته باشد، خریدار موظف است به هزینه و قبول مخاطرات توسط فروشنده در تهیه و ارسال آنها به او کمک نماید.

ج) در اجرای قاعده FCA بعد از قرارداد فروش اولین اقدام اطلاع رسانی خریدار به فروشنده در موارد زیر است. مفاد این اطلاع رسانی نقش مهمی در جهت دادن اقدامات و انجام تعهدات قانونی فروشنده دارد. خریدار بعد از انتخاب حمل کننده (تحویل گیرنده کالا از فروشنده) باید اطلاعات زیر را در زمانی که فروشنده هنوز بسته بندی کالا را شروع نکرده و با در نظر گرفتن فاصله زمانی لازم تا زمان تحویل (13) برای فروشنده ارسال کند:

- نام و مشخصات حمل کننده یا تحویل گیرنده کالا

- نوع حمل و مقصد کالا

- نقطه تحویل گرفتن کالا در محل مورد توافق (در صورت وفق با قرارداد) (14).

چ) تحویل کالا در قاعده FCA در چند محل ممکن است. از آنجا که مقررات اینکوترمز برای هر محل از تحویل در این قاعده متفاوت است، بررسی تفاوت مقرراتی موضوع اهمیت دارد:

- اگر محل مورد توافق برای تحویل کالا، محل خود فروشنده باشد، فروشنده متعهد است کالا را روی وسیله حمل اعزام شده از سوی شرکت حمل منتخب خریدار باریگیری نماید. در نتیجه کلیه هزینه های باریگیری کالا بر روی وسیله حمل و مخاطرات ناشی از آن هم بعهده فروشنده خواهد بود.

- در صورتیکه محل تحویل مورد توافق محلی غیر از محل فروشنده (گمرک یا پایانه باربری) باشد، فروشنده متعهد است کالا را روی وسیله حمل رساننده کالا به آن محل و آماده تخلیه تحویل میدهد. در نتیجه هزینه های تخلیه کالا از روی وسیله حمل رساننده کالا به آن محل و مخاطرات ناشی از آن بعهده خریدار خواهد بود و فروشنده تنها مسئول هزینه ها و مخاطرات رساندن کالا به محل تحویل (بارگیری کالا بر روی وسیله حمل رساننده به محل تحویل و مخاطرات ناشی از آن) خواهد بود و مسئولیتی برای تخلیه کالا نخواهد داشت.

- اگر بین طرفین فقط محل تحویل معین شده باشد و هیچ نقطه ای در محل تحویل تعیین نشود، فروشنده میتواند بهترین نقطه ای که با اهداف و منافعش منطبق باشد و تحویل کالادر آن نقطه ممکن باشد برای تحویل کالا انتخاب و با انجام هماهنگی (اطلاع رسانی) کالا را به آن نقطه ارسال نماید.

ح) براساس این قاعده، خریدار باید حمل و نقل بین المللی از نقطه توافق شده در محل تحویل تا مقصد نهائی را هماهنگ رده و هزینه آنرا پرداخت نماید. لازم به توضیح است که مقررات این قاعده خریدار را ملزم به بیمه کردن کالا نکرده است.

خ) در این قاعده، فروشنده نسبت به حمل و نقل کالا تا مقصد و بیمه آن تعهدی ندارد اما در صورت درخواست خریدار میتواند به هزینه و قبول مخاطرات خریدار به او کمک کند.

د) براساس مقررات این قاعده خریدار باید با حمل کننده هماهنگ نماید تا کالا را در زمان و مکان (محل تحویل و نقطه هماهنگ شده در محل تحویل) مورد توافق تحویل بگیرد. مقررات FCA تأکید دارد " خریدار یا نماینده او (که در بیشتر موارد شرکت حمل است) موظف است کالا را در زمان و محل توافق تحویل بگیرد (از فروشنده) و امتناع از تحویل باعث از بین رفتن یا لغو تعهدات خریدار نسبت به فروشنده نخواهد گردید". وفق مقررات FCA در صورتیکه خریدار حمل کننده را به فروشنده معرفی ننماید یا حمل کننده منتخب و معرفی شده خریدار، در زمان و محل مقرر برای تحویل کالا حضور نیابد یا در صورت حضور، کالا را تحویل نگیرد، ضرر و زیان احتمالی ایجاد شده چون هزینه حمل به انبار و تخلیه در آنجا و

انبارداری باید توسط خریدار به فروشنده پرداخت گردد (علاوه بر بهای FCA کالا) . یکی از نکات حقوقی پیرامون این هزینه ها ، مبنای زمانی محاسبه آنها (بویژه هزینه انبارداری) است که بدین شرح است :

- در وهله اول تاریخ مورد توافق برای تحویل کالا
 - در وهله دوم و در صورت عدم توافق برای تاریخ تحویل توسط طرفین ، تاریخ اطلاع رسانی فروشنده به خریدار مبنی بر آماده تحویل بودن کالا مبنای محاسبه قرار میگیرد .
 - در وهله سوم و در صورتیکه اطلاع رسانی فروشنده به خریدار مبنی بر آماده بودن کالا برای تحویل انجام نشده است ، تاریخ انقضاء زمان تحویل مبنای محاسبه قرار میگیرد .
- (ذ) از موارد دیگر اطلاع رسانی فروشنده به خریدار که در این قاعده الزامی است ، اطلاع رسانی بعد از تحویل است . فروشنده موظف است انجام تحویل کالا در زمان مقرر به حمل کننده را به خریدار اطلاع دهد . همچنین در صورت امتناع حمل کننده از تحویل گرفتن کالا یا عدم حضور او در نقطه و محل تحویل و در موعد مقرر باز فروشنده موظف به اطلاع رسانی سریع به خریدار است .

(ر) در این قاعده از وظایف دیگر فروشنده ارائه سند متعارف برای اثبات تحویل کالا به حمل کننده منتخب و معرفی شده خریدار در زمان و محل و نقطه تحویل است . شرکت های حمل و نقل عموماً در این مرحله رسیدی به تحویل دهنده میدهند که البته بارنامه نیست و جنبه سندی در اثبات این موضوع است که فروشنده کالا را به حمل کننده تحویل داده است .

(ز) در صورت درخواست خریدار از فروشنده مبنی بر تحویل گرفتن سند حمل از شرکت حمل کننده کالا و ارسال برای او ، فروشنده به هزینه خریدار و به منظور کمک به وی آنرا انجام میدهد .

(س) فروشنده در این قاعده تعهدی بابت ارائه اسناد و مدارک لازم برای ترخیص وارداتی کالا (انجام تشریفات گمرکی کالا در مقصد برای واردات به کشور خریدار) چون گواهی مبداء یا گواهی بهداشت ندارد و تهیه این اسناد که عموماً توسط نهادها و سازمانهای ذیصلاح در کشور فروشنده انجام میشود از وظایف خریدار است ولی اگر خریدار تهیه آنها را از فروشنده بخواهد ، فروشنده میتواند تهیه آنها را به هزینه و قبول مخاطرات خریدار برای او انجام دهد .

(ش) در این قاعده هم چون قاعده قبل بازبینی و علامت گذاری وظیفه فروشنده است ولی هزینه بازرسی کالا در مبداء و مقصد احکام آن متفاوت است :

- اگر از نظر قوانین کشور فروشنده یا مقامات مربوطه ، بازرسی کالا در مبداء اجباری باشد ، هزینه های انجام این بازرسی با فروشنده خواهد بود .

- هزینه های بازرسی کالا در مبداء در صورتیکه اجباری نباشد و خود خریدار برای رفع شبهه یا کسب اطمینان مبنی بر انطباق کالای تحویلی با قرارداد ، لازم بداند با خود خریدار خواهد بود ولی پرداخت هزینه های آن در صورت گزارش بازرسی مبنی بر عدم انطباق با فروشنده خواهد بود .

- هزینه های بازرسی در مقصد بعهده خریدار است ولی اگر بعد از بازرسی ، گزارش عدم انطباق صادر شود ، فروشنده موظف به پرداخت هزینه های آن (بعلاوه دیگرگرامت ها) به خریدار خواهد بود .

- انجام بازرسی کالا ، انتخاب بازرسی یا شرکت بازرسی و انعقاد قرارداد بازرسی هم در کشور مبدا (در صورت اجباری بودن یا به تقاضای خریدار) و هم در کشور خود خریدار (مقصد) با خریدار خواهد بود .

مقررات قاعده کرایه حمل کالا تا مقصد توسط فروشنده پرداخت شده (CPT):

الف) انتخاب این قاعده برای مفهوم دلالت میکند که فروشنده کالا را تهیه ، حمل داخلی و ترخیص صادراتی نموده ، هزینه های ترخیص صادراتی را خود پرداخت میکند . بعلاوه حمل کننده کالا تا مقصد نهائی را انتخاب ، قرارداد حمل را منعقد و کرایه را تا محل مشخص در قرارداد بعنوان مقصد نهائی پرداخت مینماید .

ب) در این قاعده حمل کننده به معنای هر شخصی است که در قرارداد حمل و نقل (با فروشنده) تعهد میکند حمل کالا را از طریق راه آهن ، جاده ، هوایی ، آبراهها یا ترکیبی از این شیوه ها (حمل مرکب) انجام دهد یا ترتیبات انجام آنرا فراهم آورد .

پ) در این قاعده چون فروشنده مقصد نهائی کالا را میداند و با توجه به اینکه خود حمل کننده را انتخاب و قرارداد حمل را منعقد نموده ، به شیوه حمل و شرایط حمل آگاهی دارد ، بسته بندی ، برچسب زنی و علامتگذاری مناسب و متعارف ، وظیفه فروشنده است و نیازی به قید آن در قرارداد یا اطلاع رسانی آن از سوی خریدار نخواهد بود . در صورت آسیب دیدن کالا ناشی از بسته بندی یا در جریان حمل بعلت عدم تناسب بسته بندی با شرایط حمل یا بعلت عیب ذاتی با مسئولیت فروشنده است . البته در دو مورد زیر ، مسئولیت آسیب دیدن کالا ناشی از بسته بندی از فروشنده سلب میشود :

- اگر خریدار برای نحوه بسته بندی کالا ، دستورالعمل خاصی ارسال کرده باشد .

- اگر در قرارداد به نحو دیگری (بغیر از روش متعارف بسته بندی) توافق شده باشد .

ت) براساس مقررات این قاعده ، خریدار مسئولیت کلیه خطرهای متوجه کالا و هرگونه هزینه های احتمالی آنرا (هزینه های غیرعادی چون خسارت مشترک ، تخلیه و بارگیری در جریان حمل و بدلیل حوادث و شرایط غیرمترقبه ، دوبه کاری و ..) پس از تحویل کالا از سوی فروشنده به حمل کننده را بعهده خواهد داشت .

ث) مقررات قاعده CPT قائل به تفکیک نقطه انتقال خطر با نقطه انتقال هزینه است :

- با توجه به مناسب بودن استفاده از این قاعده در روش حمل مرکب ، خطرهای متوجه کالا هنگامی به خریدار منتقل میشود که فروشنده کالا را به نخستین حمل کننده تحویل میدهد . البته در صورتیکه طرفین در قرارداد توافق نمایند ، امکان تغییر محل انتقال خطر به محلی بعد از تحویل به اولین متصدی حمل وجود دارد که باید این موضوع بصورت صریح و روشن در قرارداد گنجانده شود .

- محل انتقال هزینه (هزینه های عادی) براساس این قاعده مقصد نهائی کالا میباشد ولی بهتراست نقطه انتقال هزینه در محل انتقال نیز در قرارداد بصورت دقیق تعیین شود چون پرداخت هزینه ها تا آن محل و نقطه با فروشنده است (در این قاعده) و فروشنده موظف است جریان حمل کالا را به گونه ای هماهنگ کند (روش حمل) که بتواند کالا را در آن نقطه و محل به خریدار تحویل دهد . بنابراین روش حمل با نقطه پایانی باید همخوانی داشته باشد .

ج) در این قاعده فروشنده تعهدی برای بیمه کردن کالا به نفع خریدار ندارد اما موظف است اطلاعات لازم را برای بیمه کردن کالا به خریدار بدهد . دلیل پیش بینی این وظیفه در مقررات قاعده CPT برای فروشنده ، تأثیر نوع حمل و عمر و

طبقه بندی وسیله حمل درمیزان بهای بیمه است . چون در این قاعده فروشنده حمل کننده را انتخاب و قرارداد حمل را منعقد میکند پس ارائه اطلاعات مربوط به بیمه نمودن کالا هم بعهدہ فروشنده میباشد .

چ (در صورتیکه از این قاعده برای حمل دریائی استفاده شود یا حمل مرکب با حمل دریائی شروع شود ، خطر نبود پوشش بیمه ای کالا در حد فاصل نقطه تحویل تا بارگیری درخن کشتی بوجود میآید . عموماً خریدار در اینگونه مواقع از قاعده تحویل روی عرشه کشتی (FOB) با شرکت بیمه قرارداد میکنند ، در صورتیکه کالا را پای کشتی و روی اسکله تحویل گرفته است و اگر در این فاصله یعنی بارگیری و انتقال بر روی کشتی که از مراحل پرخطر برای کالا است و خطر درآب افتادن کالا زیاد است ، خطری متوجه کالا گردد ، فاقد پوشش بیمه ای است . بنابراین براساس مقررات این قاعده هر چند فروشنده ملزم به بیمه کردن کالا به نفع خریدار نیست ولی موظف است اطلاعات ازم را به خریدار بدهد تا خریدار خود نسبت به بیمه نمودن کالا بصورت کامل اقدام نماید .

ح (از آنجا که قاعده CPT برای همه روشهای حمل مورد استفاده قرار میگیرد ، در مقررات آن اشاره به نوع مشخصی از وسایل یا روش حمل نشده است فقط مقررات آن بر روش مرسوم تأکید دارد .

خ (مقررات این قاعده در خصوص نوع قرارداد حملی که فروشنده تهیه و هزینه آنرا میپردازد شرایط متعارف و در مسیر متعارف برای قرارداد حمل را مورد تأکید قرار میدهد .

د (در این قاعده اگر فروشنده هزینه تخلیه کالا را در مقصد پرداخت کرده باشد ، نمیتواند آنرا از خریدار مطالبه نماید .

ذ (براساس مقررات این قاعده تهیه اسناد حمل و دیگر اسناد توافق شده و تحویل آنها به خریدار وظیفه مسلم و حتمی فروشنده است . سند حملی که فروشنده به خریدار تحویل میدهد باید بگونه ای باشد که خریدار بتواند با آن سند کالا را از شرکت حمل مطالبه نماید .

ر (در صورتیکه سند حمل ارسالی فروشنده به خریدار از نوع قابل معامله باشد ، فروشنده ملزم است کلیه نسخ سند حمل را برای او ارسال کند .

ز (فروشنده بعد از تحویل کالا به شرکت حمل کننده ، موظف به اطلاع رسانی موضوع به خریدار است . در این اطلاع رسانی علاوه بر اینکه به خریدار تحویل دادن کالا به شرکت حمل را اطلاع میدهد باید هرگونه اطلاعات مورد نیاز خریدار برای تحویل گرفتن کالا را هم برای او ارسال نماید .

س (در این قاعده خریدار علاوه بر قبول هزینه های غیر متعارف و مخاطرات آن در جریان حمل ، پرداخت بهای کالا ، تحویل کالا از متصدی حمل (15) ، اخذ مجوزهای ورود کالا به کشور مقصد ، پرداخت مطالبات گمرکی آن و انجام ترخیص وارداتی آنرا بعهدہ دارد .

مقررات قاعده پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد با فروشنده (CIP):

الف) این قاعده از اینکوترمز بدین معنی است که فروشنده کالا را با اخذ مجوزهای صادراتی از کشور خود و ترخیص صادراتی، به حمل کننده ای که منتخب خود اوست و خود با آن حمل کننده قرارداد حمل منعقد کرده تحویل میدهد بعلاوه کرایه حمل کالا تا مقصد را پرداخت کرده و کالا را تا مقصد بیمه نموده، هزینه بیمه را هم پرداخت مینماید.

ب) این قاعده هم چون قاعده CPT است با این تفاوت که خرید بیمه نامه برای کالا تا مقصد و پرداخت هزینه آن هم بعهده فروشنده است.

پ) ضمناً این قاعده از منظروظایف فروشنده بسیار شبیه قاعده CIF است ولی چون قاعده CIF خاص حمل کالا با روش حمل دریائی است (در اینکوترمز 2010 از قاعده CIF نمیتوان در حمل های غیر دریائی استفاده کرد) این قاعده برای انواع روشهای حمل در اینکوترمز 2010 در گروه اول قواعد آورده شده است.

ت) در این قاعده هم چون قاعده CPT خریدار مسئول کلیه خطرهای متوجه کالا و هرگونه هزینه های اضافی آن پس از تحویل به شرکت حمل تا مقصد است با این تفاوت که فروشنده باید خطر از میان رفتن کالا یا آسیب دیدن آنرا در جریان حمل تا مقصد (که مسئولیت آن با خریدار است) تحت پوشش بیمه قرارداد و هزینه بیمه را پرداخت نماید.

ث) در این قاعده هم، مقررات دو نقطه بحرانی قائل میشود که باید بصورت شفاف و واضح هر دو نقطه در قرارداد مشخص شوند:

- با توجه به مناسب بودن استفاده از این قاعده در روش حمل مرکب، خطرهای متوجه کالا هنگامی به خریدار منتقل میشود که فروشنده کالا را به نخستین حمل کننده تحویل میدهد. البته در صورتیکه طرفین در قرارداد توافق نمایند، امکان تغییر محل انتقال خطر به محلی بعد از تحویل به اولین متصدی حمل وجود دارد که البته لازم است این موضوع بصورت صریح و روشن در قرارداد گنجانده شود.
- محل انتقال هزینه (هزینه های عادی) براساس این قاعده مقصد نهائی کالا میباشد ولی بهتر است نقطه انتقال هزینه در محل انتقال نیز در قرارداد بصورت دقیق تعیین شود چون پرداخت هزینه ها تا آن محل ونقطه با فروشنده است (در این قاعده) و فروشنده موظف است جریان حمل کالا را به گونه ای هماهنگ کند (روش حمل) که بتواند کالا را در آن نقطه و محل به خریدار تحویل دهد. بنابراین روش حمل با نقطه پایانی باید همخوانی داشته باشد.

ج) در این قاعده، فروشنده موظف است حداقل پوشش بیمه ای را برای کالا (بیمه ای که خطر از میان رفتن کالا یا آسیب دیدن آنرا تا مقصد تحت پوشش قرارداد دهد) تهیه نماید. در صورتیکه خریدار پوشش بیشتری یا کاملتری برای بیمه مدنظر دارد باید بصورت صریح به فروشنده اطلاع داده و در مورد مابه التفاوت هزینه آن با او به توافق برسد یا اینکه خود اقدام به خرید بیمه اضافی یا تکمیلی کند.

چ) براساس مقررات این قاعده، در صورتیکه کالا در جریان حمل و نقل آسیب ببیند یا خطرات تحت پوشش بیمه خریداری شده توسط فروشنده بر آن حادث شود، خریدار باید از شرکت بیمه طلب خسارت کند و فروشنده در این خصوص تعهد و مسئولیتی ندارد.

ح) قرارداد بیمه ای که فروشنده منعقد میکند باید با یک شرکت بیمه دارای شهرت خوب بوده و ذینفع بیمه نامه مذکور باید خریدار یا فرد دیگری (که دارای منافع قابل بیمه بوده و خریدار معرفی کرده باشد) باشد تا او بتواند در صورت بروز خسارت از شرکت بیمه بابت جبران خسارت پیگیری کند.

خ) بیمه نامه باید حداقل 110 درصد ارزش کالا را پوشش داده و به ارزش همانند ارزش قرارداد صادر شده باشد .

د) مدت قرارداد بیمه و پوشش بیمه ای باید از لحظه انتقال خطر به خریدار (بارگیری کالا در وسیله حمل) و اگر برای حمل مرکب است از بارگیری در اولین نوع و وسیله حمل) تا زمان رسیدن کالا در مقصد و نقطه تحویل کالا به خریدار باشد .

توضیح اینکه مقررات آورده شده در بندهای پ - ت - ث - ح - خ - د - ذ - ر - ز قاعده قبل در مورد این قاعده هم صدق میکند .

مقررات قاعده تحویل کالا در پایانه (ترمینال) مقصد به خریدار (DAT):

الف) این قاعده که در اینکوترمز 2010 مطرح شده و برای همه روشهای حمل قابل استفاده است (از قواعد هفت گانه گروه اول) به معنی این است که فروشنده کالا را در مبدأ پس از کسب مجوزهای لازم برای صادرات از کشور خود ، ترخیص صادراتی کرده ، کالا را از وسیله حمل رساننده به مقصد ، در نقطه معین توافق شده در پایانه مقصد به خریدار تحویل میدهد .

ب) پایانه در این قاعده شامل هر محلی اعم از سرپوشیده یا روباز ، اسکله ، انبار کانتینری ، پایانه جاده ای یا ریلی یا هوایی میباشد .

پ) فروشنده بر اساس این قاعده ، تمام هزینه و مخاطرات کالا را تا رساندن آن به پایانه مشخص شده و تخلیه در نقطه توافق شده در پایانه بر عهده میگیرد .

ت) در صورت استفاده از این قاعده ، به فروشنده و خریدار توصیه میشود پایانه مورد نظر برای تحویل را بصورت دقیق و مشخص تعریف کنند چون ممکن است در یک مبادی ورود در کشور خریدار چند پایانه وجود داشته باشد و لازم است نقطه تحویل در پایانه مورد تعریف نیز مشخص گردد . تعیین نقطه تحویل بدین دلیل باید مشخص شود چون تا آن نقطه مسئولیت خطرات و هزینه های ناشی از آنها بر عهده فروشنده میباشد .

ث) در صورت استفاده از این قاعده ، فروشنده باید از روش حملی استفاده نماید و قرارداد حمل با شرکت حمل کننده کالا به مقصد را به گونه ای ببندد که کاملاً با نوع پایانه و نقطه تحویل در پایانه همخوانی داشته باشد .

ج) در صورتی که خریدار بخواهد کالا را تا محل دیگری بعد از پایانه (به هزینه و قبول مخاطرات خود) حمل نماید و فروشنده نیز با این درخواست خریدار موافق باشد باید از قاعده DAP استفاده کنند .

چ) اخذ مجوزهای صادرات کالا از کشور مبدأ و ترخیص صادراتی آن با فروشنده است ولی فروشنده نسبت به اخذ مجوزهای ورود کالا به کشور مقصد و پرداخت مطالبات گمرکی آن و ترخیص وارداتی کالا مسئولیتی در این قاعده ندارد .

ح) از آنجا که در این قاعده، حمل کالا تا مقصد برعهده فروشنده است و فروشنده بر چگونگی (مسافت، روش حمل و نوع وسایل حمل و شرایط حمل و مسیر) آن آگاه است، باید کالا را بازرینی و به نحوی بسته بندی و علامت گذاری نماید که کاملاً مناسب شرایط حمل باشد.

خ) در صورتیکه بازرسی در کشور صادرکننده اجباری نباشد، فروشنده تعهدی به بازرسی در مبداء ندارد مگر اینکه در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد. در صورت اجبار مقررات یا مقامات کشور صادرکننده به بازرسی در مبداء، هماهنگی انجام بازرسی و پرداخت هزینه های آن برعهده فروشنده خواهد بود.

د) در این قاعده از اینکوترمز 2010 فروشنده علاوه بر هزینه ها و مخاطرات کالا برای ترخیص صادراتی و حمل تا مقصد، کلیه خطرات پیش بینی نشده در جریان حمل تا پایانه مقصد و هزینه های ناشی از آن را برعهده خواهد داشت.

ذ) در صورتیکه طرفین این قاعده را قرارداد نمایند ولی پایانه معینی در مقصد را توافق نکنند، فروشنده باید پایانه ای متناسب با نوع و ماهیت کالا را در مقصد برای تحویل کالا، انتخاب کند.

ر) بر اساس مقررات این قاعده، مسئولیت فروشنده رساندن کالا به پایانه مقصد است و حتی در خصوص تخلیه کالا از روی وسیله رساننده کالا به ترمینال مقصد متعهد است. به بیان دیگر، تحویل کالا به خریدار روی وسیله حمل کننده به پایانه انجام نمیشود و فروشنده مسئول تخلیه کالا در پایانه و پرداخت هزینه های آن و قبول مخاطرات مربوط به آن است. در حقیقت نقطه تحویل کالا بعد از تخلیه کالا از وسیله رساننده به پایانه از سوی فروشنده به خریدار صورت میگیرد.

ز) در مقررات قاعده DAT، فروشنده نسبت به بیمه کردن کالا تا مقصد ملزم نشده است و متعهد به ارائه بیمه نامه کالا در جریان حمل به خریدار نیست. ولی با توجه به اینکه مخاطرات کالا تا پایانه مقصد و هزینه های ناشی از آن برعهده فروشنده خواهد بود، به نفع فروشنده خواهد بود که کالا را تا پایانه مقصد توافق شده و حتی تخلیه کالا بیمه نماید.

س) در این قاعده، خریدار نیز تعهدی بابت بیمه نمودن کالا ندارد، اما در صورتی که فروشنده برای بیمه نمودن کالا، از خریدار درخواست اطلاعاتی نماید، خریدار موظف به ارائه اطلاعات ضروری برای این موضوع به فروشنده است.

ش) تحویل کالا در پایانه مقصد باید در تاریخ مورد توافق یا در فاصله زمانی از مبداء مشخصی که توافق شده صورت گیرد تا خریدار بتواند آمادگی لازم برای تحویل کالا در پایانه مورد توافق را کسب نماید، بنابراین فروشنده باید ضمن رعایت تاریخ مذکور، اطلاعات مورد نیاز برای تدارک اقدامات ضروری جهت تحویل گرفتن کالا را در اختیار خریدار قرار دهد.

ص) مقررات اینکوترمز به پیامدهای قصور فروشنده در ارائه اطلاعات به خریدار در این قاعده اشاره ای نکرده است ولی عدم اطلاع رسانی در این مورد ممکن است به نقض قرارداد تفسیر شده و نقض قرارداد نیز پیامدهائی چون فسخ قرارداد، جریمه عامل فسخ (که در اینجا فروشنده میباشد) و پرداخت غرامت توسط عامل فسخ بیانجامد.

ض) در صورتیکه کالا زودتر از تاریخ مقرر یا دوره زمانی تعیین شده به مقصد برسد، خریدار موظف به تحویل آن تا تاریخ یا موعد مقرر نیست البته چون این موضوع به نفع خریدار است منوط به اطلاع رسانی آن به فاصله زمانی برای تمهید مقدمات، خریدار از آن استقبال خواهد کرد.

ط) در این قاعده، اگر کالا دیرتر از تاریخ مقرر یا موعد تعیین شده بدست خریدار برسد، خریدار میتواند فروشنده را مسئول دانسته و طبق قرارداد یا قانون حاکم بر قرارداد، فروشنده را به نقض قرارداد متهم نموده، قرارداد را فسخ و تبعات آنرا پیگیری نماید.

ظ) فروشنده باید سند حملی به خریدار تحویل دهد که خریدار بتواند به واسطه آن کالا را (از حمل کننده) تحویل بگیرد. خریدار نیز موظف است در صورتی که کالا مستقیماً به او تحویل شود، رسیدی صادر و به تحویل دهنده (که در اینجا حمل کننده است) تحویل دهد. در صورتیکه کالا در هنگام تحویل با اسناد مغایرت داشته باشد، باید عدم انطباق کالا را در رسیدی که صادر میکند، درج نماید.

ع) بازرسی در مقصد (هماهنگی بازرسی و پرداخت هزینه های آن) به عهده خریدار است مگر اینکه در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد. در صورتیکه نتیجه بازرسی بر عدم انطباق کالای تحویلی با قرارداد یا اسناد صادرشود، فروشنده موظف به پرداخت هزینه های بازرسی به خریدار و قبول تبعات ناشی از آن خواهد بود.

غ) اگر پایانه توافق شده، پایانه ای داخلی در کشور مقصد باشد، چون در این قاعده ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی با خریدار است، خریدار موظف است در زمان مقرر یا منطقی تشریفات گمرکی واردات را انجام دهد و اگر از انجام آن سرباز زند و یا به نحوی انجام دهد که خسارتی اتفاق افتد، پوشش آن خسارت به عهده خریدار خواهد بود. در این شرایط مقررات قاعده "انتقال مخاطرات کالا قبل از تحویل نهائی کالا در پایانه مقرر و بطور زودرس" را پیش بینی کرده است.

ف) در این قاعده ترخیص وارداتی کالا و خطرات مربوط به انجام تشریفات گمرکی و هزینه های آن به عهده خریدار است و اگر فروشنده به خریدار کمکی نماید به هزینه و قبول مخاطرات توسط خریدار خواهد بود. هرگونه هزینه بعد از تحویل، هزینه انبارداری در مقصد، حمل به گمرک و از آنجا به مقصد نهائی (پس از تشریفات گمرکی) و هرگونه هزینه ناشی از قصور خریدار با خودش خواهد بود.

ق) در مورد هزینه های اضافی ناشی از قصور خریدار بسته به نوع کالا متفاوت خواهد بود:

- در مورد کالاهای فله ای تا زمانیکه کالا به مقصد نرسد و سهمیه هر فرد از کل بار معلوم و معین نشود (بطور مثال طبق ترخیصیه) خریدار بطور موقت تعهدی بابت هزینه های اضافی کالا ندارد.

- در مورد کالاهای سهمیه بندی شده که هر خریدار سهم خود را از کل بار می شناسد، هزینه های اضافی ایجاد شده از قصور خریداران باید توسط خودشان (به نسبت سهم) پرداخت شود.

ک) در صورتیکه حق انتخاب محل تحویل با خریدار باشد (در قرارداد) خریدار موظف است در زمان مقرر یا در موعد زمانی مقرر (که فروشنده میخواهد با حمل کننده قرارداد حمل منعقد کند یا بیمه نامه لازم را خریداری کند) به فروشنده درباره محل تحویل منتخب خود اطلاعات کافی بدهد.

مقررات قاعده تحویل کالا در محل معین مقصد به خریدار (DAP):

الف) این قاعده نیز از قواعد گروه اول اینکوترمز 2010 است که برای همه روشهای حمل قابل استفاده میباشد. در این قاعده نیز فروشنده مسئولیت کسب مجوزهای صادرات، ترخیص صادراتی کالا در کشور مبدا، انعقاد قرارداد حمل و پرداخت هزینه های آن، قبول مخاطرات و هزینه های غیرقابل پیش بینی در جریان حمل به مقصد را بعهده داشته و در نهایت کالا را در محل توافق شده در مقصد به خریدار تحویل میدهد.

ب) مقررات این قاعده، مرحله تحویل کالا و مسئولیت آن از سوی فروشنده به خریدار، روی وسیله حمل رساننده کالا به محل معین در مقصد است و فروشنده مسئولیتی در قبال تخلیه کالا از روی وسیله حمل رساننده و خطرات ضمن تخلیه نخواهد داشت در صورتی که در قاعده DAT مرحله تحویل پس از تخلیه کالا از وسیله حمل رساننده کالا به ترمینال معین شده در مقصد بود و فروشنده مسئولیت تخلیه کالا از روی وسیله حمل رساننده و هزینه ها و مخاطرات آن در جریان تخلیه بود.

پ) برای استفاده از این قاعده نیز به طرفین توصیه میشود محل مورد نظر در مقصد برای تحویل کالا را بصورت دقیق مشخص نموده و نقطه تحویل در محل توافق شده نیز تعریف و بصورت دقیق معلوم نمایند.

ت) فروشنده در این قاعده نیز چون سایر قواعدی که عنوان اختصاری آن با D شروع میشود، باید اطمینان داشته باشد که کالا سالم به مقصد و مرحله تحویل میرسد چون مخاطرات کالا تا مرحله تحویل با فروشنده است و اگر فروشنده، کالا را سالم به مرحله تحویل در مقصد نرساند نمیتواند بابت کالا وجهی را دریافت کند. این مهم در خصوص بسته بندی نامناسب کالا و یا آسیب یا از بین رفتن ناشی از عیب ذاتی کالا هم صادق است.

ث) در این قاعده هم، حمل کالا تا محل توافق شده در مقصد برعهده فروشنده است و فروشنده بر چگونگی (مسافت، روش حمل و نوع وسایل حمل و شرایط حمل و مسیر) آن آگاه است، باید کالا را بازربینی و به نحوی بسته بندی و علامت گذاری نماید که کاملاً مناسب شرایط حمل باشد.

ج) در این قاعده به فروشنده توصیه میشود قرارداد حملی منعقد نماید که بتواند با آن قرارداد کالا را به محل توافق شده در مقصد برساند و روش حمل با رساندن کالا به محل توافق شده در مقصد همخوانی داشته باشد.

چ) در این قاعده هم فروشنده بابت بیمه کالا تعهدی نسبت به خریدار ندارد ولی چون مسئول رساندن کالا به مقصد با فروشنده است منافعش ایجاب میکند کالا را در برابر مخاطرات ضمن حمل بیمه نماید.

چ) اگر فروشنده در این قاعده و طبق قرارداد حملی که با حمل کننده منعقد کرده است، تخلیه کالا را هم بعهده حمل کننده گذاشته و هزینه آنرا به حمل کننده پرداخت کرده باشد، حق مطالبه یا درخواست استرداد آن مبلغ را از خریدار ندارد، مگر اینکه صراحتاً در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد.

ح) در این قاعده ترخیص صادراتی با فروشنده است اما فروشنده تعهدی بابت ترخیص وارداتی کالا و پرداخت هزینه های مربوطه را ندارد. اگر طرفین بخواهند و توافق نمایند که ترخیص وارداتی و انجام تشریفات گمرکی آن هم بعهده فروشنده باشد، باید از قاعده DDP استفاده نمایند.

خ) اگر در محل توافق شده در مقصد، نقطه معینی برای تحویل انتخاب نشده باشد، فروشنده تصمیم میگیرد کالا را در کدام نقطه از محل مورد توافق تحویل گردد که البته منوط به اجرای بند بعدی است.

د) فروشنده باید اطلاعات لازم را در اختیار خریدار قرار دهد تا خریدار بتواند ضمن اندیشیدن تمهیدات لازم، آمادگی تحویل گرفتن کالا را ایجاد کند (شرایط تخلیه از وسیله حمل رساننده، حضور در محل ونقطه تعیین شده در زمان و موعد مربوطه، هماهنگی احتمالی با گمرک و وسیله حمل و از همه مهمتر آماده بودن مجوزهای واردات و غیره).

ذ) در صورت توافق برقاعده DAP فروشنده باید سند حملی برای خریدار فراهم نماید تا خریدار بتواند در محل ونقطه تعیین شده در مقصد، کالا را (از وسیله حمل رساننده کالا به آنجا) تحویل بگیرد.

ر) اگر کالای مستقیماً به خریدار تحویل شود (در بیشتر مواقع به انبار گمرک در محل توافق شده تحویل میشود) و با قرارداد مطابقت نداشته باشد، خریدار باید در رسید تسلیمی این موضوع را بنویسد.

ز) در صورتیکه حق انتخاب نقطه تحویل در محل مقرر، با خریدار باشد (در قرارداد) خریدار موظف است در زمان مقرر یا در موعد زمانی مقرر (که فروشنده میخواهد با حمل کننده قرارداد حمل منعقد کند یا بیمه نامه لازم را خریداری کند) به فروشنده درباره آن نقطه تحویل منتخب خود اطلاعات کافی بدهد.

س) در این قاعده هزینه های بازرسی در مقصد با خریدار است. بطور کلی فقط در دو صورت هزینه های بازرسی بعهده فروشنده خواهد بود:

- در صورتیکه از نظر مقررات یا مقامات کشور مبدأ بازرسی کالا در هنگام صادرات اجباری باشد.
- در صورتیکه بعد از انجام بازرسی در مقصد، نتیجه بازرسی عدم انطباق کالا با قرارداد یا اسناد صادر شود.

ش) کاربرد این قاعده همه روشهای حمل منجمله حمل ریلی یا جاده ای (و در حمل مرکب بگونه ای که آخرین مرحله حمل حمل ریلی یا جاده ای باشد) است. گاهی خریدار در حمل ریلی یا جاده ای نمیخواهد کالا را از روی وسیله حمل جاده ای و یا ریلی که آنرا به مقصد رسانده است تخلیه نماید بلکه میخواهد کالا را با همان وسیله حمل تا مقصد نهائی در داخل کشور مقصد حمل نماید (برای صرفه جوئی در وقت و هزینه تخلیه و بارگیری مجدد). این موضوع که در اصطلاح گمرکی به حمل یکسره شهرت دارد (و اگر این حمل با همان وسیله رساننده کالا بعد از ترخیص وارداتی و انجام تشریفات گمرکی مربوطه باشد به آن ترخیص یکسره میگویند) متضمن یکی از دوشیوه زیر است:

- خریدار و فروشنده ضمن اینکه بر محل و نقطه ای برای تحویل توافق نموده اند (بطور مثال گمرک مرزی یا داخلی در کشور مقصد) خریدار در خصوص ادامه مسیر در مقصد نیز به فروشنده اطلاعات لازم را داده و هزینه اضافی را به فروشنده پرداخت میکند، در این صورت فروشنده ادامه مسیر تا مقصد نهائی را نیز در قراردادی که با حمل کننده منعقد میکند، ذکر نموده و مابه التفاوت هزینه آنرا پرداخت میکند (که از خریدار گرفته است) در این شیوه فروشنده باید یک راهنما سراسری به خریدار تحویل دهد تا ضمن جلوگیری از تخلیه و بارگیری مجدد کالا در نقطه و محل تحویل، حمل کننده مابقی مسیر را هم پوشش دهد.

- بین خریدار و فروشنده توافقی در خصوص مسیر نهائی در مقصد و بعد از نقطه و محل تحویل وجود ندارد و خریدار در هنگام تحویل کالا در نقطه و محل تحویل خود با حمل کننده کالا در خصوص حمل یکسره به توافق میرسد.

در هر دوشیوه، باید توجه نمود که بر اساس مقررات اینکوئترمز، فروشنده نسبت به هزینه و خطرات مربوط به حمل کالا در جریان حمل یکسره مسئولیتی ندارد و ادامه حمل تا مقصد نهائی با مسولیت خریدار انجام

میشود. نکته مهم در این خصوص اینکه هرچند در محل توافق شده و نقطه تحویل، تحویل فیزیکی به معنای واقعی انجام نمیشود اما قبول هزینه و مخاطرات احتمالی از آن نقطه به بعد، با خریدار است.

ص) در این قاعده مقررات بر وظیفه فروشنده بر اخذ مجوزهای لازم برای ترخیص صادراتی دالالت میکند و مقرر میدارد فروشنده در برابر هزینه ها و خطرات اخذ مجوزهای وارداتی مسئولیتی ندارد. توضیح اینکه چون بعضی از اسناد لازم برای واردات کالا در کشور فروشنده تهیه یا تأیید میشود (گواهی مبداء، گواهی بهداشت و ...). فروشنده باید جهت اخذ مجوزها و اسناد مورد نیاز برای ترخیص وارداتی به خریدار صرفاً کمک نماید. بنابراین اگر اخذ این مجوزها مستلزم انجام هزینه بود یا مخاطراتی برای امکان ورود دربر داشت، فروشنده هزینه انجامی را از خریدار باید دریافت و در برابر مخازات آن تعهدی ندارد و خریدار باید وجه معامله را پرداخت کند.

ض) اخذ مجوزهای ورود، پرداخت مطالبات گمرکی برای ورود کالا و ترخیص وارداتی از وظایف خریدار در این قاعده است. ممنوعیت ورود یا تغییر یا افزایش حقوق گمرکی یا سود بازرگانی کالا برای واردات ربطی به فروشنده ندارد و خریدار نمیتواند بنا به این دلایل از پرداخت وجه معامله را خودداری کند.

ط) در صورتیکه کالا زودتر از تاریخ مقرر یا دوره زمانی تعیین شده به مقصد برسد، خریدار موظف به تحویل آن تا تاریخ یا موعد مقرر نیست البته چون این موضوع به نفع خریدار است منوط به اطلاع رسانی آن به فاصله زمانی برای تمهید مقدمات، خریدار از آن استقبال خواهد کرد.

ظ) در این قاعده، اگر کالا دیرتر از تاریخ مقرر یا موعد تعیین شده بدست خریدار برسد، خریدار میتواند فروشنده را مسئول دانسته و طبق قرارداد یا قانون حاکم بر قرارداد، فروشنده را به نقض قرارداد متهم نموده، قرارداد را فسخ و تبعات آنرا پیگیری نماید.

ع) از نکات مهم مقررات این قاعده، مرحله انتقال هزینه و خطرات از فروشنده به خریدار است که همزمان با شروع تخلیه کالا از وسیله حمل رساننده کالا به نقطه تعیین شده در محل تحویل صورت میگیرد مگر اینکه خریدار در انجام وظایفش قصور کرده باشد که در این صورت هزینه و خطرات بصورت زودهنگام به وی منتقل میشود.

مقررات قاعده تحویل کالا با پرداخت مطالبات گمرکی در مقصد (DDP):

الف) این قاعده آخرین قاعده از گروه اول (قواعد هفت گانه) از اینکوترمز 2010 است و قابل کاربرد برای انواع روشهای حمل از جمله حمل مرکب میباشد.

ب) تحت این قاعده فروشنده در مقام مقایسه با دیگر قواعد، بیشترین خطرات را بعهده گرفته و اغلب هزینه ها را پرداخت مینماید. فروشنده کالا را تهیه، بسته بندی صادراتی کرده، حمل داخلی در کشور مبداء را انجام و پس از اخذ مجوزهای لازم آنرا از گمرک ترخیص صادراتی میکند. در گام بعدی با شرکت حمل، قرارداد حمل را منعقد و کرایه را پرداخت میکند بعد از رسیدن کالا به مقصد، آنرا در گمرک مقصد تخلیه نموده، مجوزهای ورود کالا به کشور مقصد را اخذ، مطالبات گمرکی کالا را پرداخت و تشریفات گمرکی منجر به ترخیص وارداتی کالا را انجام داده، تا انبار خریدار در مقصد نهائی، کالا را در آنکشور، حمل داخلی نموده و به خریدار تحویل میدهد.

پ) مرحله انتقال خطر و هزینه در این قاعده یعنی تحویل کالا از فروشنده به خریدار، روی وسیله حمل که کالا را به محل انبار فروشنده رسانده (پس از ترخیص وارداتی و از گمرک به آنجا حمل داخلی کرده است) میباشد. به بیان دیگر فروشنده در قبال انجام (هزینه و مخاطرات) تخلیه کالا در انبار خریدار تعه و مسئولیتی ندارد.

ت) برای استفاده از این قاعده، به طرفین توصیه میشود که محل تحویل و نقطه مورد نظر در آن محل را بصورت دقیق مشخص نمایند چون هزینه ها و مخاطرات احتمالی تا آن نقطه و محل با فروشنده بوده و در صورت تعیین آنها بصورت دقیق از اختلافات بین طرفین در مرحله نهائی جلوگیری و فروشنده هم قادر به محاسبات هزینه های مربوطه و درج در قیمت کالا گردیده و در هماهنگی ها و انعقاد قرارداد حمل، حمل تا آن محل و نقطه را پوشش میدهد.

ث) فروشنده باید قبل از اعلام قیمت، نه تنها شرایط صادرات کالا از کشور خود را بررسی و امکاناخذ مجوزهای صدور و مخاطرات و هزینه های آنرا تجزیه و تحلیل نماید بلکه از مجاز بودن و ممنوع نبودن ورود آن کالا به کشور مقصد و شرایط ورود و امکان مخاطرات آنرا اطمینان داشته، از مطالبات گمرکی ورود قطعی آن کالا به کشور مقصد اطلاع دقیق داشته و بررسی کند آیا بعنوان یک تبعه خارجی امکان اخذ مجوزهای ورود و انجام واردات آن کالا به کشور مربوطه به او داده میشود یا خیر. چون فروش کالا به خریدار در کشور مقصد با قاعده DDP به مثابه یک معامله داخلی در کشور مقصد بین فروشنده و خریدار خواهد بود.

ج) در صورت استفاده از این قاعده، به فروشنده توصیه میشود قرارداد حمل را بگونه ای منعقد نماید که بتواند کالا را دقیقاً به محل مورد توافق برساند. بدین معنی که قرارداد حمل فقط شامل مل کالا تا مبادی ورود کالا به کشور مقصد نگردیده و پس از ترخیص وارداتی برای حمل داخلی تا محل تحویل و نقطه توافق شده پوشش لازم دیده شده باشد.

چ) اگر فروشنده در این قاعده و طبق قرارداد حملی که با حمل کننده منعقد کرده است، تخلیه کالا را هم بعهدہ حمل کننده گذاشته و هزینه آنرا به حمل کننده پرداخت کرده باشد، حق مطالبه یا درخواست استرداد آن مبلغ را از خریدار ندارد، مگر اینکه صراحتاً در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد. اگر در قرارداد حمل در خصوص تخلیه در مقصد نهائی (محل خریدار) تصمیمی اتخاذ نشده باشد، تخلیه کالا و هزینه و مخاطرات ضمن تخلیه بعهدہ خریدار است.

ح) براساس مقررات این قاعده، فروشنده باید به موقع (در زمان مناسب) خریدار را از زمان رسیدن کالا (آماده تحویل بودن کالا) در محل توافق شده آگاه سازد.

خ) در صورتیکه نیاز به سند حمل باشد، فروشنده موظف است آنرا طبق قرارداد فراهم و در اختیار خریدار قرار دهد. خریدار هم در زمان تحویل گرفتن کالا باید رسیدی به فروشنده (یا حمل کننده بعنوان نماینده فروشنده) داده که در صورت مغایرت کالا باید موضوع در آن رسید درج گردد.

د) در این قاعده، خریدار نیازی به بارنامه یا گواهی مبداء و دیگر اسناد ندارد (بغیر از پروانه گمرکی) چون خود فروشنده کالا را از گمرک مقصد ترخیص نموده است.

ر) در صورت اجباری بودن بازرسی در کشور مبداء و مقصد، هزینه های آن با فروشنده خواهد بود مگر در مواردی که خریدار نسبت به مطابقت کالا با قرارداد مشکوک باشد، در این صورت هزینه بازرسی (که بازرسی داوطلبانه است) با خریدار بوده و در صورت اثبات مغایرت (در نتیجه بازرسی) فروشنده علاوه بر دیگر تبعات مربوطه، موظف به پرداخت هزینه آن بازرسی به خریدار میباشد.

ز) در صورت درخواست فروشنده مبنی بر کمک خریدار به او هت اخذ مجوز ورود و ترخیص وارداتی کالا در کشور مقصد، خریدار موظف به این کمک البته با هزینه و قبول مخاطرات آن توسط فروشنده میباشد.

س) تحت این قاعده خریدار، کمترین تعهد را بعهده دارد ولی موظف است در صورت تحویل به موقع کالا و مطابقت آن با قرارداد، بهای آنرا براساس قرارداد پرداخت کند و درمکان توافق شده و زمان اطلاع داده شده (در موعد تعیین شده) کالا را تحویل و از روی وسیله حمل تخلیه کند. در صورتیکه کالا زودتر از زمان مقرر به مقصد رسید، خریدار موظف به تحویل گرفتن آن (تحویل قبل از موعد) نیست. (عموماً در این موارد حمل کننده کالا را در انباری تخلیه مینماید و در موعد مقرر توسط نماینده شرکت حمل به خریدار تحویل میشود ولی خریدار تعهدی در قبال هزینه ها و مخاطرات تخلیه و انبارداری ندارد و با شرکت حمل یا فروشنده بنا به شرایط قرارداد حمل خواهد بود). اگر کالا دیرتر از زمان تعیین شده نیز به مقصد برسد، میتواند از سوی خریدار نقض قرارداد محسوب گردد و فروشنده مسئول تبعات آن خواهد بود. اگر خریدار حاضر به تحویل بعد از موعد گردد، هزینه تخلیه در محل خریدار بعهده فروشنده (یا شرکت حمل) خواهد بود مگر اینکه در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد.

گروه دوم شامل قواعد چهارگانه ویژه حمل دریائی در اینکوترمز 2010

قاعده تحویل کالا (روی اسکله یا بارانداز) در بندر مبدأ در کنار کشتی (FAS):

الف) در این قاعده که از قواعد خاص برای حمل دریائی است، انتقال هزینه و خطرات هنگامی به خریدار منتقل میگردد که فروشنده کالا را پس از ترخیص صادراتی، آنرا در اسکله یا بارانداز معین شده (نقطه تعیین شده) در بندر مبدأ (محل تحویل) در کنار کشتی قرارداده به خریدار یا نماینده او (حمل کننده معرفی شده از سوی خریدار) تحویل میدهد.

ب) در صورت انتخاب این قاعده، محل تحویل همان بندر مبدأ حمل دریائی است ولی از آنجا که بیشتر بنادر دارای اسکله ها یا باراندازهای متعدد هستند، برای جلوگیری از هرگونه بی نظمی که موجب اختلاف خواهد شد، بهتر است نقطه مورد نظر (نام اسکله یا بارانداز) را بصورت دقیق و مشخص شده تعیین گردد.

پ) در صورتیکه موضوع معامله کالائی است که در کانتینر بسته بندی میشود، از آنجا که شرکتهای حمل کانتینر حاوی کالا را در محوطه کانتینری تحویل میگیرند، بهتر است بجای قاعده FAS، از قاعده تحویل کالا به حمل کننده (FCA) استفاده گردد.

ت) مقررات قاعده FAS، اخذ مجوزهای صدور و ترخیص صادراتی کالا از گمرک و پرداخت هزینه های آنرا (به همراه قبول مخاطرات احتمالی این مرحله) در ردیف تعهدات فروشنده قرار میدهد. لازم به توضیح است که در اینکوترمز 1990 انجام ترخیص صادراتی را در تعهد خریدار قرار داده بود که در اینکوترمز 2000 و در نتیجه 2010 انجام این وظایف (اخذ مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی برای ترخیص صادراتی) و هزینه ها و مخاطرات آنرا اصلاح و به فروشنده منتقل کرد.

ث) در این قاعده، انتخاب کشتی و شرکت حمل کننده و انعقاد قرارداد حمل و پرداخت هزینه های آن و در نتیجه مخاطرات احتمالی برای کالا از مرحله تحویل (از کنار کشتی در اسکله یا بارانداز تعیین شده در بندر توافق شده) به بعد با خریدار است و فروشنده نسبت به هرگونه پیش آمدی برای کالا بعد از تحویل مسئولیتی ندارد.

ج) براساس مقررات این قاعده، از وظایف مهم خریدار اطلاع رسانی به هنگام درخصوص نام کشتی و مؤسسه حمل، محل و نقطه دقیق بارگیری و زمان آن، به فروشنده است تا فروشنده بتواند تمهیدات لازم را برای تحویل کالا درکنار کشتی به مؤسسه حمل (که در این قاعده نماینده خریدار برای تحویل کالا محسوب می‌شود) اقدام نماید.

چ) از وظایف دیگر درخصوص اطلاع رسانی خریدار به فروشنده در این قاعده، شرایط مسیر حمل، نوع حمل و مسافت و دیگر شاخص‌های مورد نظر خریدار برای بسته بندی کالا است تا فروشنده با توجه به مسئولیت خود، بسته بندی و علامت گذاری کالا و بسته‌ها را به گونه‌ای انجام دهد تا کالا سالم به مقصد برسد. در صورت از بین رفتن کالا یا آسیب دیدن آن که ناشی از نحوه بسته بندی یا عیب ذاتی کالا باشد، فروشنده مسئول عواقب آن براساس مفاد قرارداد یا قانون حاکم بر قرارداد خواهد بود.

ح) براساس مقررات قاعده FAS در صورتیکه خریدار درخصوص زمان ورود کشتی فروشنده را مطلع نسازد یا کشتی در زمان اعلامی خریدار در بندر تعیین شده برای بارگیری آماده نباشد یا کشتی دیر به آن بندر برسد یا توانائی تحویل گرفتن کالا را نداشته باشد، باعث انتقال قبل از موعد مسئولیت آسیب دیدن، از بین رفتن یا مفقود شدن کالا از فروشنده به خریدار می‌شود.

خ) همچنین مقررات این قاعده عواقب ناشی از اخلاف در برنامه یا بارگیری کشتی را به خریدار می‌دهد. یعنی اگر کشتی زودتر از موعد اعلامی خریدار به فروشنده بندر را ترک کند و تا آن زمان فروشنده کالا را به کشتی تحویل نداده باشد، خریدار باید مسئولیت خطرات و هزینه‌های آنرا بپذیرد. ممکن است کشتی بعد از ورود به آبهای داخلی کشور مبداء، بنا به دلایلی زیستی یا آلودگی انبارها و غیره اجازه ورود به آبگیرهای اسکله و پهلوگیری را نداشته باشد. در این حالت بارگیری کشتی با دوجه کاری انجام می‌شود یا محمولات بوسیله بارج به کشتی منتقل می‌گردد. هزینه‌ها و مخاطرات کالا برای دوجه کاری و انتقال با بارج بعهد خریدار خواهد بود.

خ) در این قاعده خریدار تعهدی نسبت به بیمه نمودن کالا در جریان حمل ندارد اما با توجه به اینکه مخاطرات کالا از نقطه انتقال خطرات و هزینه‌ها که شروع آن بارگیری کالا در کشتی است (تا مقصد که کالا را از حمل کننده تحویل می‌گیرد) بعهد خریدار است، به نفع او خواهد بود که کالا را بیمه نماید و هزینه‌های آنرا پرداخت کند.

د) بعد از اینکه فروشنده، کالا را به کشتی حمل کننده تحویل داد وظیفه دارد به خریدار اطلاع دهد که طبق قرارداد، کالا را درکنار کشتی معین شده در محل بارگیری و در تاریخ مقرر، تحویل داده است و در صورت امتناع کشتی منتخب از تحویل گرفتن کالا و یا موارد ذکر شده در بندهای ح و خ (مربوط به زود حرکت کردن یا تأخیر در حرکت کشتی و ...) باز موظف به اطلاع رسانی موضوع به خریدار می‌باشد.

ذ) در این قاعده فروشنده موظف است سیاهه تجاری (Peroforma Invoice) و سایر اسناد و مدارک را طبق قرارداد و در صورتیکه پرداخت بهای کالا با L.C. (Letter of Credit) انجام می‌شود، منطبق با متن اعتبارات اسنادی، تهیه و تحویل (در صورت استفاده از L.C. به بانک ابلاغ کننده اعتبار به او و در غیر این صورت به خریدار) نماید.

ر) در این قاعده، علاوه بر اینکه خریدار مسئول انعقاد قرارداد حمل و هزینه‌ها و مخاطراتی که متوجه کالا در کلیه مراحل بعد از تحویل درکنار کشتی است، می‌باشد، مقررات قاعده اخذ مجوزهای ورود کالا و پرداخت مطالبات گمرکی و انجام تشریفات گمرکی منجر به ترخیص وارداتی کالا و خطرات مربوطه چون امکان ممنوعیت ورود یا افزایش مطالبات گمرکی را بعهد خریدار قرارداده است.

قاعده تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدا (FOB) :

الف) در این قاعده فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام میرساند که کالا را پس از ترخیص صادراتی، در بندر تعیین شده مبدا کالا را بر کشتی بارگیری کرده و روی عرشه یا درخن کشتی به حمل کننده بعنوان نماینده خریدار، تحویل نماید.

ب) از نظر انتقال خطرات و هزینه ها، تا مرحله تحویل کالا روی عرشه یا خن کشتی (علاوه بر تهیه کالا و بسته بندی آن، اخذ مجوزهای صدور و انجام ترخیص صادراتی کالا، حمل داخلی کالا در کشور خود تا اسکله یا باراندازی که کشتی تعیین شده در آن پهلو میگیرد، تخلیه از وسیله حمل رساننده کالا به اسکله و بارگیری آن بر روی کشتی و انتقال به روی عرشه یا خن کشتی) متناسب با قرارداد حملی که خریدار منعقد کرده است)) با فروشنده است و از این مرحله به بعد شامل هزینه ها و مخاطرات و انجام حمل تا مقصد، تخلیه در بندر مقصد، اخذ مجوزهای ورود، انجام تشریفات منجر به ترخیص وارداتی و پرداخت مطالبات گمرکی و حمل داخلی در مقصد با خریدار خواهد بود.

پ) در این قاعده هم، فروشنده موظف به تهیه بارنامه و سایر اسناد و مدارک مانند سیاهه خرید (Peroforma Invoice) و لیست عدل بندی و دیگر اسناد مشخص شده در قرارداد فروش و تحویل به خریدار (در صورتیکه معامله با روش اعتبار اسنادی است به بانک ابلاغ کننده اعتبار تحویل میدهد) میباشد. فروشنده وظیفه ای در قبال تحویل اسناد ترخیص صادراتی به خریدار ندارد مگر اینکه در قرارداد برای تحویل آنها شرط شده باشد.

ت) فروشنده موظف به پرداخت هزینه های کالا تا بارگیری در کف خن کشتی شامل هزینه های تولید یا تهیه کالا، بسته بندی (متناسب با کالا، شرایط مسیر و شیوه حمل)، بارگیری و حمل داخلی و ترخیص صادراتی (عوارض صادراتی)، بارگیری و تخلیه کالا در بندر و اسکله تعیین شده و هزینه انتقال کالا از اسکله تا کف کشتی (عرشه یا خن که محل کالا در کشتی با توجه به قرارداد حمل فروشنده با حمل کننده است) میباشد.

ث) خریدار در این قاعده موظف است بعد از انعقاد قرارداد حمل، اطلاعات لازم در خصوص حمل شامل نام کشتی، محل و زمان بارگیری را در زمان مناسب برای فروشنده ارسال نماید.

ث) در این قاعده خریدار تعهدی نسبت به بیمه نمودن کالا در جریان حمل ندارد اما با توجه به اینکه مخاطرات کالا از نقطه انتقال خطرات و هزینه ها که شروع آن بارگیری کالا در کشتی است (تا مقصد که کالا را از حمل کننده تحویل میگیرد) بعهده خریدار است، به نفع او خواهد بود که کالا را بیمه نماید و نوع بیمه بگونه ای باشد که خطرات احتمالی را پوشش مناسب دهد.

قاعده پرداخت هزینه های کالا و حمل تا بندر مقصد با فروشنده (CFR) :

الف) این قاعده از اینکوترمز 1936 تا اینکوترمز 1990 تحت عنوان C&F نامیده میشود ولی از اینکوترمز 2000 به بعد با عنوان CFR نامیده میشود. بعضی از بازرگانان نیز به اشتباه از این قاعده تحت عنوان CNF نام میبرند (16). توصیه میشود از عنوان صحیح این قاعده استفاده گردد.

ب) نکته مهم در مقررات این قاعده تفکیک مرحله انتقال مسئولیت و خطر با مرحله انتقال هزینه توسط فروشنده است. مسئولیت فروشنده برای مخاطرات کالا تا مرحله تحویل به خریدار (یا حمل کننده به نمایندگی خریدار) در روی کشتی در بندر مبداء است ولی در موضوع هزینه ها، مسئولیت فروشنده، تمامی هزینه های حمل کالا تا بندر مقصد را در بر میگیرد.

پ) مقررات این قاعده که مخصوص حمل دریائی کالا است، برای فروشنده فقط هزینه های متعارف و قابل پیش بینی برای حمل کالا تا بندر مقصد را در نظر میگیرد و به هیچ عنوان شامل هزینه های غیر متعارف و غیر قابل پیش بینی حمل نمیشود. هزینه های غیر متعارف مثل هزینه حوادثی است که ممکن است در بندر مبداء یا ضمن حمل یا در بندر مقصد برای کالا حادث شود. به بیان دیگر فروشنده مسئولیت خطرات کالا را بعد از تحویل کالا در کشتی نمیپذیرد و تنها مسئولیت بعد از تحویل او پرداخت هزینه حمل کالا بصورت متعارف است.

ت) مقررات قاعده CFR هزینه بارگیری کالا را تا کف عرشه یا کف خن کشتی بعهده فروشنده قرار میدهد. بدین صورت فروشنده موظف به تهیه یا ساخت کالا، بسته بندی کالا، اخذ مجوزهای صدور، انجام تشریفات گمرکی منجر به ترخیص صادراتی (و پرداخت عوارض صادراتی)، انعقاد قرارداد حمل تا مقصد و پرداخت هزینه آن، حمل در مبداء (تا اسکله محل بارگیری در بندر تعیین شده) تخلیه از وسیله حمل در مبداء و بارگیری بر روی کشتی و انتقال در کشتی تا کف خن یا روی عرشه (میباشد).

ث) در این قاعده چون فروشنده خود قرارداد حمل کالا تا مقصد را منعقد میکند به شرایط مسیر و شیوه حمل دریائی کالا آگاه است بنابراین باید بگونه ای کالا را بسته بندی و علامت گذاری نماید که کالا به سلامت به مقصد رسیده به خریدار تحویل گردد. از بین رفتن کالا یا آسیب دیدن آن بر اثر نوع بسته بندی و بر اثر ذات کالا دلایلی است که فروشنده مقصر شناخته شده و با شرایط قرارداد یا قانئن حاکم بر قرارداد باید پاسخگو باشد.

ج) در این قاعده علاوه بر تناسب نوع کالا و بسته بندی آن با شیوه حمل، فروشنده در انعقاد قرارداد حمل و نوع کشتی و محل کالا در کشتی هم باید نوع کالا و بسته بندی و شرایط قرارداد را در نظر بگیرد. مقررات قاعده CFR فروشنده را موظف نموده که قرارداد حمل را با شرایط متعارف منعقد نماید. حمل کالا باید در مسیر متعارف انجام شود. نوع کشتی هم باید برای حمل کالای موضوع قرارداد مناسب باشد. بطور مثال کالای بسته بندی شده را نمیتوان روی عرشه در کشتی بارگیری کرد چون روی عرشه کالا در معرض آسیب بیشتری خواهد بود. حتی اگر کالا در جریان حمل بیمه هم باشد، سبب رفع مسئولیت بیمه گردد قبال آسیب کالا ناشی از رعایت نکردن عرف در نوع حمل کالا گردد.

چ) هنگام استفاده از این قاعده بهتر است در قرارداد نوع کشتی برای حمل کالا (لایر بودن کشتی یا چارتر بودن کشتی) و متناسب با نوع کالا، مقدار کالا و نوع بسته بندی کالا مشخص گردد.

ح) مقررات این قاعده در خصوص تخلیه کالا از کشتی در مقصد ساکت است. اینکه هزینه تخلیه کالا در آنجا با خریدار است یا فروشنده، تعیین تکلیف نکرده است. بنابراین بهتر است در قرارداد این موضوع تعیین تکلیف گردد.

خ) از ضرورت های دیگر برای پرداختن در قرارداد در این قاعده، ذکر بندر مقصد جلوی قاعده است (بطور مثال CFR Bandar Abass). بعضی از کارشناسان بر تعیین بندر مبداء هم در قرارداد تأکید میکنند.

د) اگر فروشنده در این قاعده و طبق قرارداد حملی که با حمل کننده منعقد کرده است، تخلیه کالا را هم بعهده حمل کننده گذاشته و هزینه آنرا به حمل کننده پرداخت کرده باشد، حق مطالبه یا درخواست استرداد آن مبلغ را از خریدار ندارد، مگر اینکه صراحتاً در قرارداد به نحو دیگری توافق شده باشد.

ذ) همچنین براساس این قاعده، در صورت تخلیه زودهنگام (Dispatch) یا دیرهنگام (Demurrage) نیز باید شرایط و نحوه پرداخت و دریافت هزینه های ناشی از آنها بین طرفین در قرارداد مشخص و تعیین گردد.

ر) خریدار باید بندر مقصد را قبل از شروع حمل به اطلاع فروشنده برساند تا فروشنده بتواند قرارداد حمل را منعقد و کالا را ارسال نماید. در صورتیکه در قرارداد چند مقصد انتخابی تعریف شده باشد و خریدار حق انتخاب بین آنها را داشته باشد باید در زمان مقررات انتخاب نهائی خود را به فروشنده اطلاع دهد. در صورتیکه خریدار به موقع اطلاع ندهد ممکن است مخاطرات قبلازبارگیری به خریدار منتقل شود و خریدار مجبور شود هزینه های اضافی چون انبارداری در بندر مبدا که ناشی از تأخیر در اطلاع رسانی است را پرداخت نماید.

ز) فروشنده نیز موظف است اطلاعات لازم از جمله نام شرکت حمل را به خریدار اطلاع دهد.

س) فروشنده موظف است به هزینه خودش و در زمان مقرر و بدون تأخیر سند حمل کالا را تهیه و برای خریدار ارسال کند. این سند حمل باید شرایط زیر را داشته باشد:

- این سند حمل باید بصورت متعارف باشد یعنی بصورتی باشد که عموماً برای حمل دریائی آن نوع کالا و برای آینگونه مسیر تهیه میشود.
- این سند حمل باید کالا را بطور کامل پوشش دهد.
- تاریخ صدور سند باید در موعد زمانی صورت گیرد که خریدار و فروشنده توافق کرده اند مگر آنکه به نحو دیگری توافق شده باشد.
- سند حمل باید خریدار را قادر سازد تا در مقصد کالا را از شرکت حمل مطالبه و دریافت نماید.
- سند حمل باید قابل معامله باشد و خریدار را قادر نماید تا کالا را حین حمل از طریق انتقال آن سند به شخص دیگری یا اطلاع به شرکت حمل بفروشد.

از آنجا که سند حمل بصورت قابل انتقال و در چند نسخه اصلی صادر میشود، باید تمام نسخ اصلی به خریدار تحویل شود.

ش) در این قاعده، خریدار موظف است سند حمل ارائه شده از سوی فروشنده را در صورتیکه منطبق با قرارداد باشد بپذیرد. چون عدم پذیرش میتواند به منزله نقض قرارداد تفسیر شود. در صورت عدم انطباق (بعنوان مثال در صورت مخدوش بودن) خریدار میتواند ضمن عدم پرداخت وجه معامله منطبق با قرارداد با فروشنده برخورد نماید.

ص) از اسناد دیگری که در این قاعده کاربرد دارد و فروشنده موظف به خریدار تحویل میشود بارنامه است. چون این قاعده ویژه حمل دریائی است و در حمل دریائی بطور سنتی بارنامه قابل معامله مورد استفاده قرار میگیرد. در سالهای اخیر سند حمل غیر قابل معامله همانند راهنما یا سند حمل عادی مطرح شده است مثل Sea Waybill یا Ocean Waybill یا برای کشتی های لاینر Liner Waybill. بازرگانانی که کالاهای فله ای را وارد میکنند در بیشتر مواقع کالای خود را در حین حمل بفروش میرسانند. آنها در این مواقع از بارنامه قابل انتقال برای تغییر و انتقال مالکیت کالا استفاده میکنند.

بنابراین اگر خریدار قصد فروش کالای وارداتی خود را در حین حمل داشته باشد باید از فروشنده بخواهد سند حمل یا بارنامه قابل انتقال برای او تهیه و ارسال دارد تا بتواند با استفاده از آن مالکیت کالا را منتقل نماید. در واقع این سند با ظهنویسی به مالک جدید منتقل میشود و هر شخصی که نهایتاً این سند را در اختیار داشته باشد میتواند کالا را از حمل کننده مطالبه و دریافت دارد.

ض (خریدار باید مراقب مخاطرات ناشی از تقلب دریائی در زمان صدور چند نسخه بارنامه اصلی باشد و تمامی نسخ را از فروشنده دریافت نماید و دقت کند نسخه ای باقی نماند .

ط (در این قاعده ، خریدار هر چند موظف است کالا را در مقصد تحویل بگیرد ولی تحویل کالا به معنی ساقط شدن حق خریدار برای طرح دعوا علیه فروشنده در صورت نقض قرارداد نمیباشد .

ظ (در این قاعده ، فروشنده وظیفه ای در قبال انعقاد قرارداد بیمه و پرداخت حق بیمه ندارد ولی در صورت تمایل و بنا به درخواست خریدار و به هزینه و قبول خطرات ناشی از بیمه توسط او ، میتواند نسبت به این موضوع اقدام نماید .

مقررات قاعده پرداخت هزینه کالا و بیمه و حمل تا بندر مقصد بوسیله فروشنده (CIF):

الف (این قاعده بیشترین کاربرد را در صادرات کالا به روش حمل دریائی در تجارت جهانی دارد (17).

در این قاعده نیز نقطه تحویل با نقطه انتقال هزینه کالا متفاوت است . نقطه تحویل کالا زمانی

است که فروشنده کالا را در خن کشتی به شرکت حمل (بعنوان نماینده خریدار) تحویل میدهد . نقطه انتقال هزینه زمانی است که فروشنده کرایه حمل تا مقصد و هزینه بیمه کالا تا مقصد را پرداخت نماید . در خصوص مسئولیت فروشنده برای پرداخت هزینه های حمل و بیمه کالا تا مقصد باید به این مهم توجه نمود که فروشنده موظف به پرداخت هزینه های متعارف حمل و بیمه کالا تا مقصد است و وظیفه ای در قبال خطرات ناشی از حمل و بیمه کالا و هزینه این مخاطرات را ندارد .

ب (در این قاعده وظایف فروشنده همان وظایفی بود که در قاعده CFR داشت ولی بیمه کردن کالا و پرداخت هزینه بیمه کالا تا مقصد به آن اضافه میشود . بنا بر این در خصوص شرایط بیمه ای که در این قرارداد ، فروشنده بدان موظف است ، مقررات قاعده CIF را مورد کنکاش قرار میدهیم :

- اول اینکه فروشنده موظف به تهیه کمترین پوشش بیمه ای (نوع کلوز C) میباشد .
- دوم اینکه خریدار در صورت تمایل و با توجه به نوع کالا و شیوه حمل و مسافت و غیره خود موظف به خرید بیمه تکمیلی برای محموله وارداتی خود است یا بطور صریح با فروشنده در این خصوص توافق کند تا پوشش های بهتر را برای بیمه کالا در جریان حمل (کلوز A یا B) فراهم نماید .
- سوم اینکه هر چند فروشنده در قبال انعقاد قرارداد بیمه و پرداخت هزینه آن متعهد است ولی وظیفه ای در قبال طلب خسارت از شرکت بیمه گردر صورت آسیب دیدن یا از بین رفتن کالا در جریان حمل ندارد . در این صورت خود خریدار موظف به انجام مراحل آن است .
- چهارم اینکه در بیمه نامه ای که فروشنده با شرکت بیمه گر منعقد میکند ذینفع بیمه نامه باید خریدار یا ذینفعی که خریدار معرفی میکند باشد .

- پنجم اینکه قرارداد بیمه ای که فروشنده منعقد میکند باید با شرکتی دارای شهرت خوب باشد .
 - ششم اینکه بیمه نامه باید حداقل 110 درصد ارزش کالا را پوشش داده و با ارزش همانند ارزی باشد که معامله با آن انجام شده و در قرارداد ذکر شده است .
 - پوشش زمانی بیمه باید از زمان تحویل کالا درخن کشتی به خریدار تا موعد زمانی رسیدن کالا به مقصد و تخلیه در مقصد باشد .
- پ) در این قاعده علاوه بر تعیین بندر مبدا در قرارداد باید بندر مقصد و نقطه تحویل به خریدار (تخلیه) در بندر مقصد نیز مشخص گردد تا تخلیه و انجام عملیات بندری موجب اختلاف نگردد .

توضیحات فصل دوم :

- 1- اصولاً تهیه و تدارک بسته بندی مناسب در همه قواعد اینکوترمز ، وظیفه فروشنده است و اگر کالا حتی بعد از تحویل به دلیل ضعف یا عدم تناسب بسته بندی آسیب ببیند و خریدار بتواند ثابت نماید که در خصوص شرایط مسیر و شیوه حمل به فروشنده اطلاع رسانی لازم را نموده است ، فروشنده مسئول است و باید جبران خسارت کند . در صورتیکه که کالا حتی بعد از تحویل ، اما به دلیل عیب ذاتی یا ضعف بسته بندی هم آسیب ببیند ، فروشنده مسئول و باید پاسخگو باشد .
- 2- فروشنده بعد از دریافت مفاد اطلاعات اطلاع رسانی شده از خریدار باید زمان لازم برای بسته بندی کالا متناسب با نوع حمل ، مقصد و مسافت تا مقصد را داشته و بعد از بسته بندی باید زمان لازم برای ترخیص صادراتی کالا را هم داشته باشد تا امکان تحویل کالا در زمان مقرر به تحویل گیرنده را داشته باشد . این موضوع زمانی که تحویل گیرنده کالا از طرف خریدار حمل کننده ای است که برای مقصد کشتی با برنامه زمانبندی شده دارد ، اهمیت زیادی دارد چون هرگونه تأخیر در تحویل سبب میشود که امکان رساندن کالا در زمانی که خریدار در محاسبات زمانی خود برنامه ریزی کرده است میسر نگردد .
- 3- در قراردادهای فروش که قاعده FCA را انتخاب میکنند عموماً محل تحویل کالا در قرارداد مشخص شده است (بندر یا مرزی که مبادی خروج کالا از کشور فروشنده است و دارای گمرک مجاز برای صادرات آن کالا باشد) ولی حق تعیین نقطه تحویل کالا در محل مقرر را به خریدار میدهند چون با توجه به کاربرد این قاعده در حمل دریائی نقطه تحویل در محل مقرر میتواند اسکله یا انبار مؤسسه حملی باشد که خریدار انتخاب خواهد کرد . البته حق تعیین نقطه تحویل موضوعی است که باید بین طرفین توافق شود .
- 4- عموماً با اخذ سند ترخیصیه از شرکت حمل انجام میشود که به ضمیمه آن قبض انبار گمرک میباشد و به این معنی است که شرکت حمل کننده کالا را براساس مشخصاتی که در فرم تالی (سندی که در هنگام بارشماری توسط بارشماران گمرک و حمل کننده و... تنظیم میشود و از نظر حقوقی به معنی شرایط کالا در هنگام تحویل کالا از حمل کننده به گمرک میباشد) درج شده کالا را به انبار گمرک تحویل نموده است .
- 5- مشخص است که به غلط از علامت & که مخفف and است حرف N را جانشین و مصطلح گردانیده اند .
- 6- قاعده CIF در کشور ما ایران نیز از اهمیت زیادی برخوردار است چون براساس ماده 10 قانون گمرکی مصوب 1350 ارزش کالای وارداتی به قلمرو گمرکی باید ارزش CIF کالا باشد (ارزش کالای وارداتی در گمرک ایران برای تعیین و محاسبه مطالبات گمرکی و جرایم و غیره) .