

Incoterms2020

ترجمه دقیق قواعد و قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ که نسخه اصلی آن در ۱۸ سپتامبر ۲۰۱۹ رونمایی شد اینجا در دسترس شماست. با مطالعه اینکوترمز ۲۰۲۰، میتوانید اطمینان حاصل کنید که بعنوان یک مدیر بازرگانی بین المللی، در حوزه خود کاملاً بهروز هستید

درباره مترجم



Mehdi Kave

CEO & Founder of Masirex

*Logistics, is the act of giving birth to a real business,
just like no child is born when it is not delivered !*

2020 INCOTERMS

اینکوترمز ۲۰۲۰

مقدمه
EXW - فصل اول
FCA - فصل دوم
CPT - فصل سوم
CIP - فصل چهارم
DAP - فصل پنجم
DPU - فصل ششم
DDP - فصل هفتم
FAS - فصل هشتم
FOB - فصل نهم
CFR - فصل دهم
CIF - فصل یازدهم



IncoTerms 2020

اینکوترمز ۲۰۲۰

مقدمه

اینکوترمز ۲۰۲۰

رشد تجارت جهانی بیش از هر زمان دیگری دسترسی وسیعتری را برای بیشتر کسبوکارها بر تمامی بازارهای جهانی فراهم آورده است. درنتیجه این رشد فوق العاده، کالاهای امروز در کشورهای بیشتری، در حجم‌های بزرگ‌تری، با تنوع بیشتری و با سرعت بیشتری به فروش می‌رسند

اما همزمان با رشد حجمی و افزایش پیچیدگی تجارت جهانی، چنانچه قراردادهای تجاری به طرز شایسته‌ای تنظیم نشوند، احتمال برداشت اشتباه و درنتیجه اختلافات هزینه‌بر بین طرفین تجاری نیز بیشتر می‌شود



اینکووترمز ۲۰۲۰

از زمانی که اتاق بازرگانی بین‌المللی برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ این مجموعه اصطلاحات تجاری استاندارد را فرمولبندی کرد، این استانداردهای قراردادی پذیرفته شده در سطح جهانی به صورت دوره‌ای به روزرسانی شده است تا به درستی تکامل تدریجی تجارت جهانی را انعکاس دهد. بعد از اینکووترمز ۲۰۱۵، در قواعد اینکووترمز ۲۰۲۰ توجه بیشتری را به اینمی حمل و نقل کالا، نیاز به انعطاف‌پذیری در تهیه پوشش بیمه‌ای بر اساس ماهیت کالا، و درخواست بانک‌ها برای بارنامه On-Board در انواع خاصی از فروش تحت قاعده FCA، معطوف داشته است.

اینکووترمز ۲۰۲۰ همچنین ارائه ساده‌تر و شفاف‌تری را از همه قواعد ابراز داشته است. جمله‌بندی اصلاح شده، معرفی به همراه یادداشت‌های توضیحی مبسوط‌تر، و همچنین بندها و ماده‌های ترتیب بندی شده در راستای بیان شفاف منطق یک تعامل تجاری از مواردی است که در ارائه اینکووترمز ۲۰۲۰ می‌توان به آنها اشاره کرد. اینکووترمز ۲۰۲۰ همچنین اولین نسخه اینکووترمز

اتفاق بازرگانی بین‌المللی است که شامل یک ارائه افقی است که در آن تمامی بندهای مشابه گروه‌بندی شده‌اند تا خوانندگان به‌وضوح تفاوت‌های عملکردی هر ۱۱ قاعده اینکووترمز را در نسخه پیشین با نسخه ۲۰۲۰ بیینند. تخصص عمیق اتفاق بازرگانی بین‌المللی در قوانین تجاری برآمده از عضویت همه بخش‌های تجاری و انواع شرکتهای بزرگ و کوچک، تضمین کننده پاسخگویی اینکووترمز ۲۰۲۰ به تمامی نیازهای تجاری در همه جای دنیا می‌باشد.

معرفی اینکووترمز

قواعد اینکووترمز شامل مجموعه ۱۱ تایی از اصطلاحات اختصاری ۳ حرفی شامل موارد زیر است که انعکاس‌دهنده رفتارهای استاندارد بین طرفین قرارداد در یک معامله خریدو فروش است.

EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP, FOB, FAS, CFR, CIF

قواعد اینکوترمز چه کاربردی دارند؟

قواعد اینکوترمز این موارد را روشن می‌کنند:

- مسئولیتها: خریدار و فروشنده هر کدام چه کاری را باید انجام دهند، مثلًاً چه کسی برای حمل و نقل و بیمه کالا باید اقدام کند یا چه کسی اسناد حمل و نقل و پروانه واردات و صادرات را فراهم می‌کند.
- ریسک: کجا و چگونه فروشنده کالا را تحويل می‌دهد، به عبارت دیگر، در کجا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.
- هزینه‌ها: کدامیک از طرفین مسئول چه هزینه‌هایی است، برای مثال، هزینه حمل و نقل، بسته‌بندی، بارگیری یا تخلیه، و یا هزینه‌های مربوط به ایمنی.

قواعد اینکوترمز چه کاربردی ندارند؟

قواعد اینکوترمز به هیچ وجه جایگزینی برای یک قرارداد خرید و فروش نیستند. این قواعد بیانگر رفتارهای تجاری خاص برای نوعی خاص از کالا نیستند و کاربرد آنها برای هر نوع کالایی است. این قواعد می‌توانند به همان ترتیب که برای محموله سنگآهن به صورت فله استفاده می‌شوند، برای ۵ کانتینر تجهیزات الکترونیکی یا ۱۰ پالت گل تازه که به صورت هوایی حمل می‌شوند استفاده شوند.

قواعد اینکوترمز کاری به موارد زیر ندارند:

- قراردادی برای خریدوفروش وجود دارد یا خیر،
- مشخصات کالای خریداری یا فروخته شده چیست،
- زمان، مکان، روش یا واحد پولی پرداخت بها به چه ترتیب است،
- روش‌های قابل حصول برای فسخ قرارداد خریدوفروش چیست،
- عواقب تأخیر و سایر روش‌های تخطی از الزامات قراردادی،
- تأثیر تحریم‌ها،
- تغییر تعریفه‌ها،
- ممنوعیتهای صادرات و واردات،
- فورس ماژور (قوه قهریه)،
- حقوق مالکیت قانونی،
- روش، محل دادرسی، یا قانون ناظر بر قرارداد در صورت بروز اختلاف.

شاید مهمترین نکته‌ای که لازم باشد در مورد اینکوترمز روی آن تأکید شود این باشد که قواعد اینکوترمز به مسائل مربوط به انتقال مالکیت کالای فروخته شده به هر نحوی از انحصار سروکار ندارد.

اینها مواردی هستند که طرفین قرارداد لازم است در مورد آنها تمهدات مشخصی در قرارداد اتخاذ کنند. عدم توجه به این موضوع در صورت بروز اختلاف در اجرا یا تخطی از موارد قرارداد، می‌تواند باعث پدید آمدن مشکلاتی شود. در حقیقت، قواعد اینکوترمز ۲۰۲۰ به خودی خود قرارداد خریدوفروش نیستند. این قواعد فقط به عنوان بخشی از قرارداد در قرارداد گنجانده می‌شوند.

چگونه به بهترین نحو از اینکوترمز استفاده شود؟

اگر طرفین قرارداد توافق کنند که اینکوترمز ۲۰۲۰ در قرارداد آنها بکار گرفته شود، بهترین روش انجام آن این است که این قصد را در عباراتی شبیه ساختار جمله‌بندی زیر در قرارداد مشخص کنند:

{ قاعده اینکوترمز انتخاب شده } + { بندر، محل یا مکان } + { اینکوترمز ۲۰۲۰ }

بنابراین، مثلًاً،

CIF Shanghai Incoterms 2020

Address... Incoterms 2020 DAP

عدم درج سال نسخه اینکوترمز می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی شود که حل آن دشوار باشد. طرفین، داور و یا قاضی نیاز دارند که بدانند کدام نسخه اینکوترمز به قرارداد موردنظر اعمال می‌شود.

محل نامبرده شده به همراه قاعده اینکوترمز استفاده شده حتی اهمیت بیشتری نیز دارد:

- در تمامی قواعد اینکوترمز به جز قواعد C، درج محل و مکان، مشخص می‌کند که کجا محموله تحویل می‌شود، یعنی، در کجا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.

- در ترم‌های C، محل نامبرده شده مقصدی را که فروشنده باید ترتیبات حمل تا آنجا را انجام دهد و هزینه‌های حمل را بپردازد مشخص می‌کند، اما با این وجود، این محل، محل تحويل کالا یا به عبارت دیگر، همان‌جایی که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود نیست.
- در ترم D، محل نامبرده شده همان محل تحويل کالاست (محل انتقال ریسک از فروشنده به خریدار) و همچنین همان مقصد کالاست (همان محلی که فروشنده باید کالا را تا آن نقطه حمل کند و هزینه‌های حمل آن را بپردازد).

در واقع، توجه به این نکته ضروری است که محل تحويل کالا (جایی که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود) و مقصد کالا (جایی که فروشنده باید هزینه‌های حمل و نقل کالا تا آن محل را بپردازد) لزوماً همان محل نامبرده شده به همراه قاعده اینکوترمز مورد استفاده نیست و این به ترم یا قاعده مورداً استفاده بستگی دارد.

بنابراین، یک معامله بر اساس FOB که در آن بندر حمل دقیقاً مشخص نشده باشد، طرفین معامله را در خصوص محلی که خریدار باید کشتی را به فروشنده برای حمل معرفی کند تا فروشنده ترتیبات لازم برای حمل را انجام دهد در ابهام می‌گذارد، و این ترتیب محلی که فروشنده باید محموله را بارگیری کند تا در آن محل ریسک از فروشنده به خریدار منتقل شود می‌همم. به همین ترتیب، یک قرارداد CPT که در آن محل مقصد دقیقاً مشخص نیست طرفین معامله را در خصوص محلی که فروشنده باید تا آنجا قرارداد حمل را بیندد و

هزینه‌های مربوطه را پرداخت کن در ابهام باقی می‌گذارد.
اکیداً توصیه می‌شود که جهت جلوگیری از چنین مسائلی، در هرکدام از قواعد
اینکوترمز برحسب مورد تا آنجا که ممکن است نام‌گذاری محل ازنظر جغرافیایی
دقیق انجام شود.

قواعد یا ترم‌های اینکوترمز ۲۰۲۰

قواعد مربوط به همه شیوه‌های حمل:

- EXW | Ex Works •
- FCA | Free Carrier •
- CPT | Carriage Paid To •
- CIP | Carriage and Insurance Paid To •
- DAP | Delivered at Place •
- DPU | Delivered at Place Unloaded •
- DDP | Delivered Duty Paid •

قواعد مربوط به شیوه حمل دریایی و آبراهها:

- FAS | Free Alongside Ship •
- FOB | Free On Board •
- CFR | Cost and Freight •
- CIF | Cost Insurance and Freight •

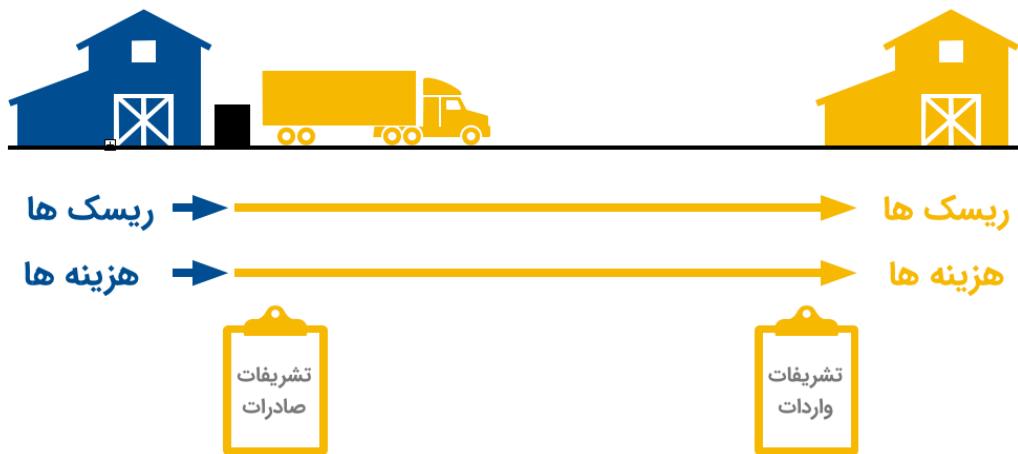


فصل اول

EXW | Ex Works

EXW | Ex Works

EXW (محل مورد نظر) Incoterms ٢٠٢٠



پادداشت‌های توضیحی:

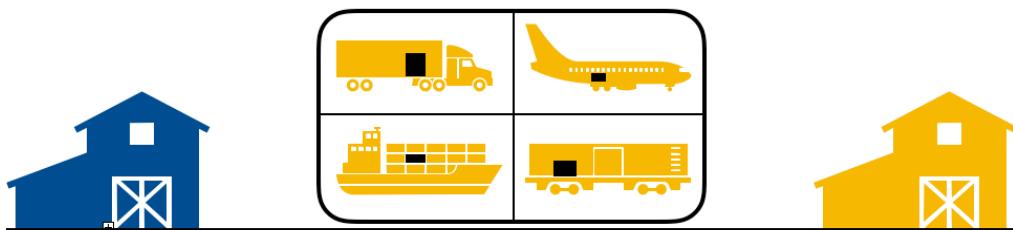
۱. تحويل و ريسك — "Ex Works" يعني فروشنده وقتی کالا را به خریدار تحويل داده است که:

- وقتی که کالا را در یک محل نام برده شده (مانند کارخانه یا انبار) در اختیار خریدار قراردهد، و
 - این محل نام برده شده میتواند محل متعلق به فروشنده باشد و یا نباشد.



برای اینکه تحویل انجام شده تلقی گردد، فروشنده هیچ الزامی برای بارگیری کالا روی هیچ وسیله نقلیه ای ندارد، و همچنین هیچ الزامی برای انجام تشریفات گمرکی صادرات کالا ندارد (اگر نیاز به چنین تشریفاتی باشد).

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده میتواند برای هر شیوه یا شیوه های حملی (در جاییکه شیوه حملی در نظر گرفته شده باشد)، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — طرفین قرارداد لازم است تنها نام محل تحویل را ذکر کنند. با این وجود به طرفین جداً توصیه میشود که نقطه مکانی دقیق تحویل در محل تحویل را تا حد امکان بصورت شفاف مشخص کنند. ذکر نقطه مکانی دقیق تحویل جایی که در آنجا تحویل صورت میگیرد و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل میشود را برای طرفین شفاف میکند، این دقت در

تعیین محل همچنین جایی که از آنجا به بعد هزینه‌ها بعده خریدار است را نیز نشان میدهد. اگر طرفین محل دقیق تحويل را مشخص نکنند، درواقع گویی انتخاب این محل را بعده فروشند گذاشته اند تا فروشند محل را که از نظر خودش به بهترین نحو برای این کار مناسب است را انتخاب کند. این بدان معنی است که خریدار در معرض این ریسک قرار میگیرید که فروشند ممکن است محل را انتخاب کند که قبل از جایی باشد که احتمال بروز از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وجود داشته باشد. بنابراین، بهترین اقدام برای خریدار این است که نقطه مکانی دقیق تحويل در محل تحويل که در آنجا قراراست تحويل صورت بگیرد مشخص شود.

۴. نکته‌ای که خریداران باید به آن توجه کنند — قاعده EXW در مجموعه قواعد اینکوترمز کمترین سطح الزامات را به فروشند اعمال میکند. بنابراین، از نقطه نظر خریدار، بنا به دلایلی که در ادامه بیان میگردد، این قاعده میباشد با احتیاط مورد استفاده قرارگیرد.

۵. ریسک در حین بارگیری — تحويل صورت میگیرد و ریسک از فروشند به خریدار منتقل میشود وقتی که کالا در اختیار خریدار قرار میگیرد درحالیکه هنوز بارگیری نشده است. با این وجود ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در حین عملیات بارگیری توسط فروشند، که البته واقعاً ممکن است اتفاق بیفتند، برعده خریدار است، درحالیکه خریدار عملاً در عملیات بارگیری نقشی نداشته است. با درنظر گرفتن این احتمال، پیشنهاد میشود وقتی که قراراست خریدار بارگیری را انجام دهد، طرفین در مورد اینکه ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در حین بارگیری برعده کدام یک از طرفین است توافقی مشخص انجام دهند. بطور معمول بارگیری کالا توسط فروشند امری عادی است چراکه اغلب فروشند تجهیزات لازم برای بارگیری را در انبار خود دارد یا اینکه قوانین ایمنی و امنیتی فروشند اجازه ورود افراد غریبه به محوطه

انبار فروشنده را نمیدهد. درجاییکه خریدار تمایل دارد که از هرگونه ریسکی در حین بارگیری در محل فروشنده اجتناب کند، لازم است که خریدار از قاعده FCA استفاده کند (که در آن اگر قراراست که نقطه دقیق تحويل انبارفروشنده باشد، آنگاه فروشنده الزام دارد که محموله را بارگیری کند درحالیکه ریسک از بین رفتن یا ورود به خسارت به کالا در حین بارگیری بعده فروشنده است).

۶. تشریفات گمرکی صادرات — با درنظرداشتن این مساله که تحويل وقتی صورت میگیرد که محموله در انبار فروشنده یا هر نقطه مکانی نام برده شده دیگری که نوعاً در منطقه قانونی یا منطقه گمرکی فروشنده قراردارد در اختیار خریدار قرارگیرد، فروشنده هیچ الزام قانونی برای انجام تشریفات گمرکی صادرات یا کشورهای مسیر ترانزیت کالا ندارد. در حقیقت میتوان گفت، EXW بیشتر برای معاملات محلی که در آن هدف صادرات کالا نیست مناسب است. در EXW، مشارکت فروشنده در فرآیند تشریفات صادرات فقط به تهیه اسنادی که خریدار برای صادرات کالا از محل مبداء نیاز دارد محدود میشود. درجاییکه خریدار قصد انجام صادرات کالا از محل مبداء را دارد و پیش بینی میکند که ممکن است در فرآیند تشریفات صادرات دچار مشکل شود، بهتر است خریدار از قاعده FCA که در آن مسئولیت و هزینه انجام تشریفات صادرات برعهده فروشنده است، استفاده کند.



تشریفات
 الصادرات با
 خریدار



تشریفات
واردات با
 خریدار

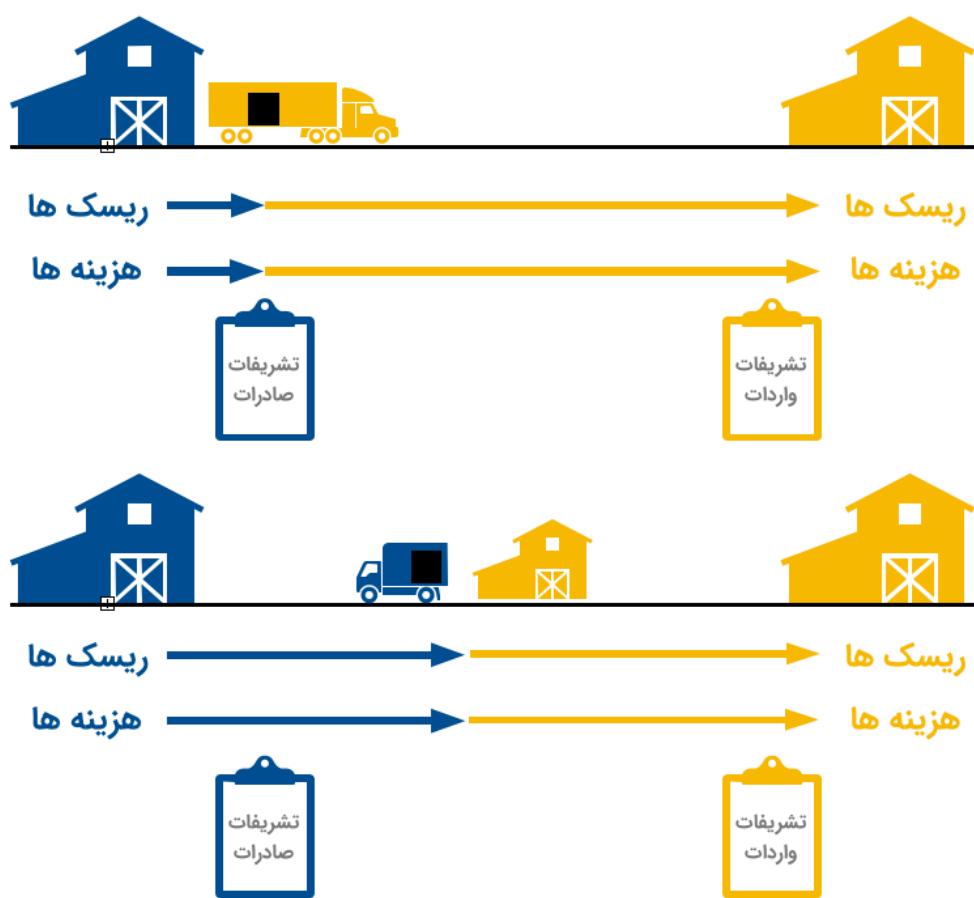


فصل دوم

FCA | Free Carrier

FCA | Free Carrier

FCA (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰

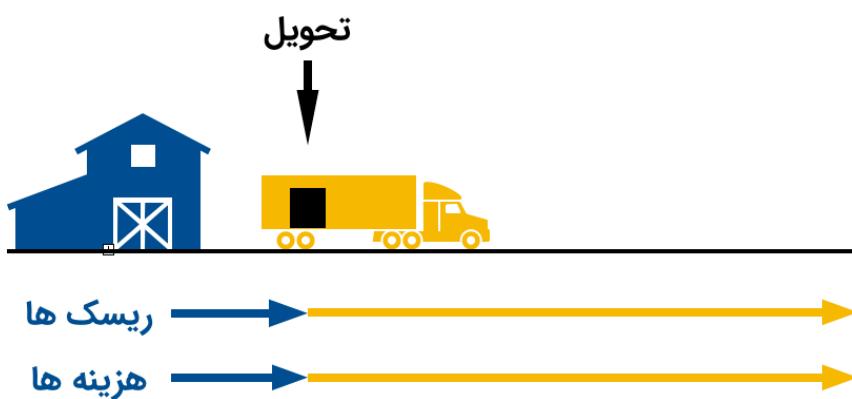


یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحویل و ریسک** — "Free Carrier" یعنی فروشنده کالا را در یکی از دو حالت زیر به خریدار تحویل می‌دهد:

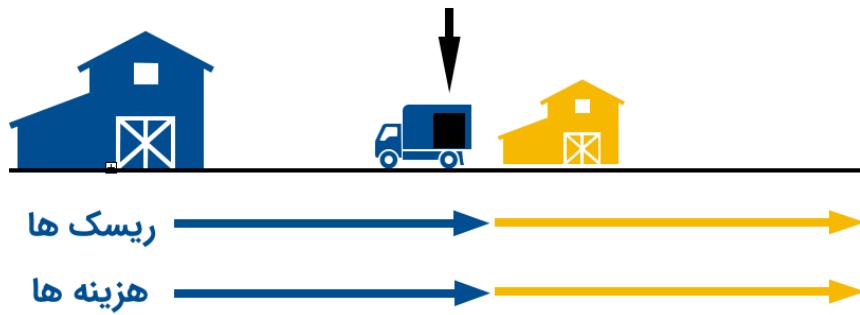
اول، وقتی که محل نامبرده شده برای تحویل انبار فروشنده است، کالا وقتی تحویل شده قلمداد می‌شود که:

- کالا روی وسیله حمل مهیا شده توسط خریدار بارگیری شده باشد.



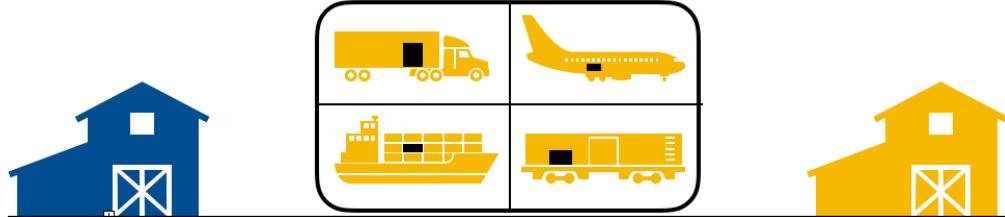
دوم، وقتی محل نامبرده شده محلی غیر از انبار فروشنده باشد، کالا وقتی تحویل شده قلمداد می‌شود که:

- در حالیکه کالا روی وسیله حمل تهیه شده توسط فروشنده، و
- کالا به محل نامبرده شده برسد، و
- برای تخلیه از روی وسیله حمل فروشنده آماده باشد، و
- در اختیار متصلی حمل یا هر شخص دیگری که توسط خریدار معین شده است قرار بگیرد.



هر کدام که از این دو حالت بعنوان محل تحویل در نظر گرفته شود، آن محل جایی است که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و از آن به بعد هزینه‌ها بر عهده خریدار است را مشخص می‌کند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جاییکه بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — محل تحویل نامبرده شده در یک قرارداد فروش تحت FCA می‌تواند انبار فروشنده یا هر محل دیگری باشد، بدون در نظر گرفتن نقطه دقیق مکانی تحویل در آن محل تحویل نامبرده شده. با این وجود، به طرفین توصیه می‌شود، نقطه دقیق مکانی در محل تحویل نامبرده شده را تا حد امکان دقیق مشخص کنند. درج نقطه دقیق مکانی برای تحویل محل دقیق انتقال ریسک از فروشنده به خریدار را برای طرفین شفاف می‌کند. این محل همچنین جاییکه از آنجا به بعد هزینه‌ها بر عهده خریدار است را نیز مشخص می‌کند. در جاییکه این نقطه دقیق مکان تحویل مشخص نشده باشد، منجر به بروز مشکلاتی برای خریدار می‌شود. در چنین وضعیتی فروشنده حق دارد که محلی را

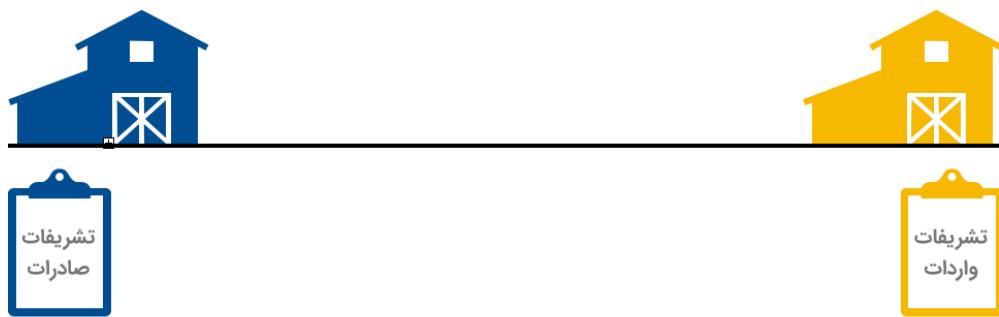
که به بهترین نحو با شرایط تحويل خودش سازگار است را انتخاب کند و آن محل میشود محل تحويل کالا که در آنجا ریسک به خریدار منتقل میشود. درواقع وقتی نقطه دقیق مکانی در قرارداد مشخص نشده است، یعنی طرفین توافق کرده اند که انتخاب این محل بانتظر فروشنده صورت پذیرد. این بدان معناست که خریدار ممکن است در معرض این ریسک قرارداشته باشد که محلی که فروشنده برای تحويل انتخاب میکند قبل از جایی باشد که در آنجا احتمال ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا بیشتر است. بنابراین بهترین کار برای خریدار این است که نقطه دقیق مکانی تحويل را انتخاب کند.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف میشود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری میفروشد و خودش در نقش فروشنده قرار میگیرد.

۵. تشریفات گمرکی صادرات — در FCA فروشنده باید تشریفات صادراتی کالا را انجام دهد. با این وجود، فروشنده مسئول انجام یا پرداخت هزینه های تشریفات ترانزیت کالا در کشورهای مسیر و همچنین واردات کالا در کشور مقصد نیست.

۶. بارنامه با درج عبارت On-Board (کالا بارگیری شد) در فروش براساس FCA — قبلًا گفتیم که FCA میتواند صرف نظر از شیوه یا شیوه های حمل به کارگرفته شده، مورد استفاده قراربگیرد. حالا اگر محموله توسط حمل کننده کامیونی مشخص شده توسط خریدار از محلی که بندرگاه نیست و وجود کشتی بی معناست مثلًا مانند لاس و گاس برای حمل برداشته شود، غیرعادی است که انتظار داشته باشیم که یک بارنامه با درج عبارت On-Board توسط متصدی حمل صادر شود. با

این وجود، فروشنده ای که فروش را براساس ترم FCA Las Vegas انجام داده است، گاهی اوقات به بارنامه On-Board نیاز دارد (اغلب این نیاز بدليل الزامات بانکی و شرایط اعتبار اسنادی میباشد). برای برآوردن این نیاز، برای اولین بار، در قاعده FCA در اینکوترمز ۲۰۲۰، مکانیزمی برای این عملکرد در نظر گرفته شده است. اگر طرفین قرار در این خصوص در قرارداد توافق کرده باشند، خریدار متعهد است که به متصدی حمل تعیین شده توسط خودش دستورالعمل صدور بارنامه On-Board و ارائه آن به فروشنده را صادر نماید. البته متصدی حمل میتواند که این درخواست پاسخ مثبت ندهد چراکه متصدی حمل تنها وقتی ملزم به صدور چنین بارنامه ای است که کالا در لاس وگاس بارگیری شده باشند. با این وجود، اگر چنین بارنامه ای (On-Board) با ریسک و مسئولیت خریدار توسط متصدی حمل صادر شده و به فروشنده تحويل شود، فروشنده میبایست این بارنامه را به خریدار تحويل دهد، چراکه خریدار درنهایت برای تحويل کالا از متصدی حمل به بارنامه احتیاج دارد. اگر طرفین توافق کرده باشند که بارنامه ای که فروشنده دریافت میکند تنها مؤید دریافت کالا برای حمل توسط متصدی حمل باشد (Received for shipment) بدون اینکه عبارت بارگیری شده (On-Board)، این مکانیزم غیرضروری میشود. بعلاوه، تاکید براین نکته ضروری است که حتی اگر این مکانیزم انتخابی بکارگرفته شود، فروشنده درخصوص قراداد حمل و نقل کالا هیچ مسئولیتی در قبال خریدار ندارد. درنهایت، وقتی این مکانیزم انتخابی بکارگرفته میشود، تاریخهای تحويل و بارگیری کالا روی وسیله حمل نهایی برای حمل ضرورتاً متفاوت میباشد، که میتواند منجر به بروز مشکلاتی برای فروشنده در شرایط اعتبار اسنادی میگردد.





CPT

٢٠٢٠

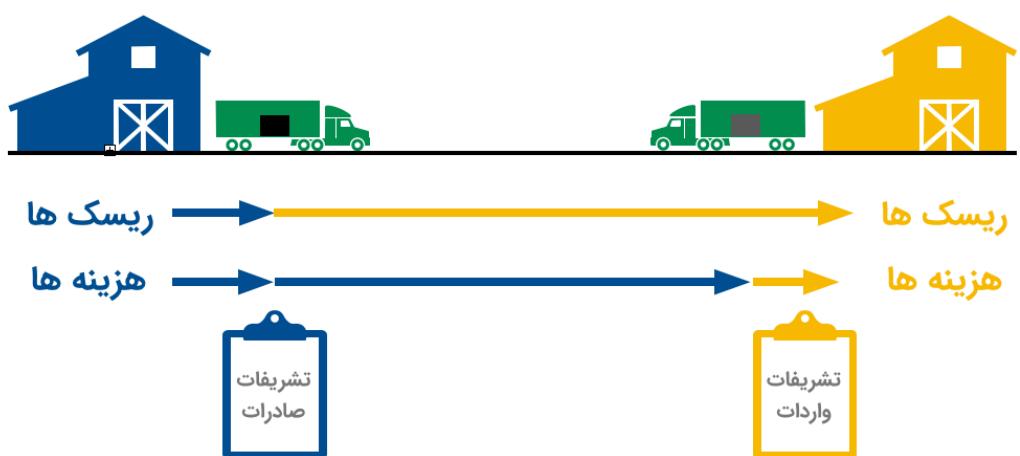
اينکو تر مز

فصل سوم

CPT | Carriage Paid To

CPT | Carriage Paid To

CPT (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



یادداشت‌های توضیحی:

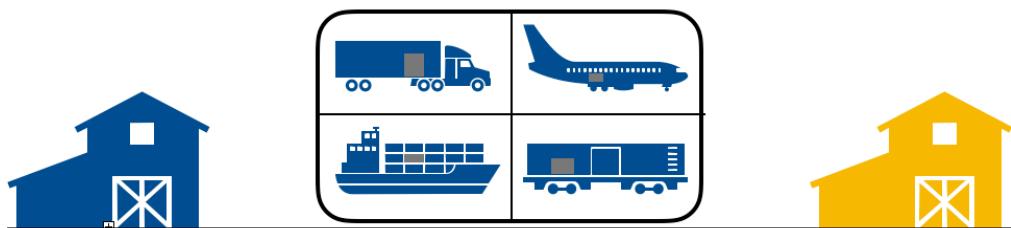
۱. **تحویل و ریسک —** "Carriage Paid To" یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:

- محموله را در اختیار متصدی حملی قرار دهد
- که قرارداد حمل و نقل آن توسط خود فروشنده بسته شده است
- که این کار می‌تواند با قراردادن کالا در تملک فیزیکی متصدی حمل به نحوی که برای آن شیوه حمل مناسب است، باشد.



با تحويل محموله به خريدار به اين نحو، هيچگونه مسئوليتی بر عهده فروشنده در خصوص رسيدن سالم محموله به مقصد يا حتی رسيدن يا نرسيدن آن به مقصد نخواهد بود. اين به اين دليل است که بهممض تحويل کالا به خريدار از طريق تحويل کالا به متصدی حمل، ريسک از فروشنده به خريدار منتقل میشود، با اين وجود، فروشنده بایست قرارداد حمل را با متصدی حمل از محل تحويل کالا به متصدی حمل تا مقصد توافق شده با خريدار منعقد نماید. به اين ترتيب، مثلاً، محموله به متصدی حمل در لاس و گاس (که يك بندرگاه نیست) تحويل میشود تا به ساوتهمپتون (که يك بندرگاه است) یا وینچستر (که يك بندرگاه نیست) حمل شود. در هردو صورت، تحويل و انتقال ريسک از فروشنده به خريدار در لاس و گاس اتفاق میفتند و فروشنده میبایست قرارداد حمل را تا ساوتهمپتون یا وینچستر منعقد نماید.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده میتواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته میشود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحويل — در CPT، دو موقعیت مکانی اهمیت ویژه‌ای دارد: محل یا نقطه مکانی که در آنجا تحويل صورت میگیرد (ريسک منتقل میشود) و دیگری محل یا نقطه مکانی که به عنوان مقصد

کالا تعریف می‌شود (محلی که فروشنده متعهد به بستن قرارداد حمل و نقل تا آنجا می‌باشد).

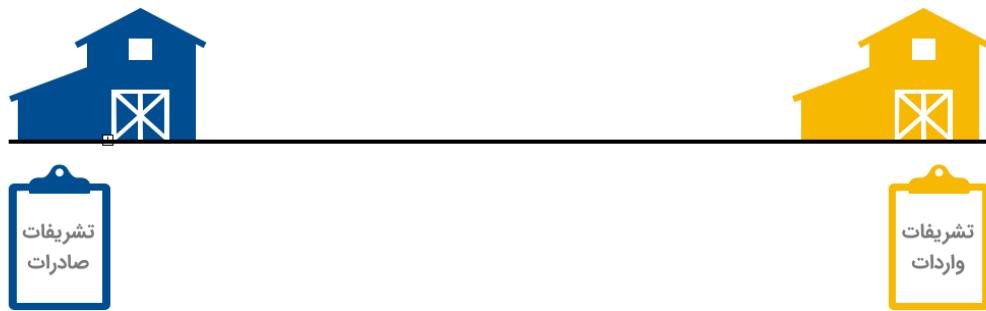
۴. تعیین محل یا نقطه تحويل به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل تحويل یا نقطه دقیق مکانی در محل تحويل را تا حد امکان به صورتی دقیق در قرارداد فروش تعیین کنند. تعیین نقطه دقیق مکانی تحويل برای موقعي که بیش از یک متصرفی حمل که هر کدام بخشی از فرآیند حمل از نقطه تحويل تا محل مقصد را بر عهده دارند، اهمیت زیادی دارد. در چنین شرایطی اگر طرفین در مورد نقطه دقیق مکانی تحويل توافق نکرده باشند، پیش‌فرض این است که ریسک با تحويل کالا به اولین متصرفی حمل در محل انتخاب شده توسط فروشنده بدون اینکه خریدار هیچ کنترلی روی آن داشته باشد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله بعدتری (مثلًا در یک بندرگاه دریایی یا فرودگاه) یا حتی در مرحله قبل‌تری (مثلًا در یک ترمینال زمینی که قبل از بندرگاه دریایی قرارداد)، لازم است که این موضوع را در قرارداد فروش خود مشخص نمایند و در عواقب آن را بدقت بررسی کنند.

۵. تعیین محل یا نقطه مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه دقیق مقصد در محل مقصد تا جایی که ممکن است دقیق مشخص کنند چراکه اینجا همان‌جایی است که فروشنده می‌بایست قرارداد حمل و نقل را تا آنجا تنظیم کند و هزینه‌های آن را بپردازد.

۶. تأمین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۷. هزینه تخلیه کالا در مقصد — اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل و نقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۸. ترخیص برای صادرات و واردات — در CPT، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام تشریفات یا پرداخت هزینه‌های ترانزیت کالا از کشورهای مسیر و همین‌طور انجام تشریفات واردات و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد.



IncoTerms[®] 2020

CIP

٢٠٢٠

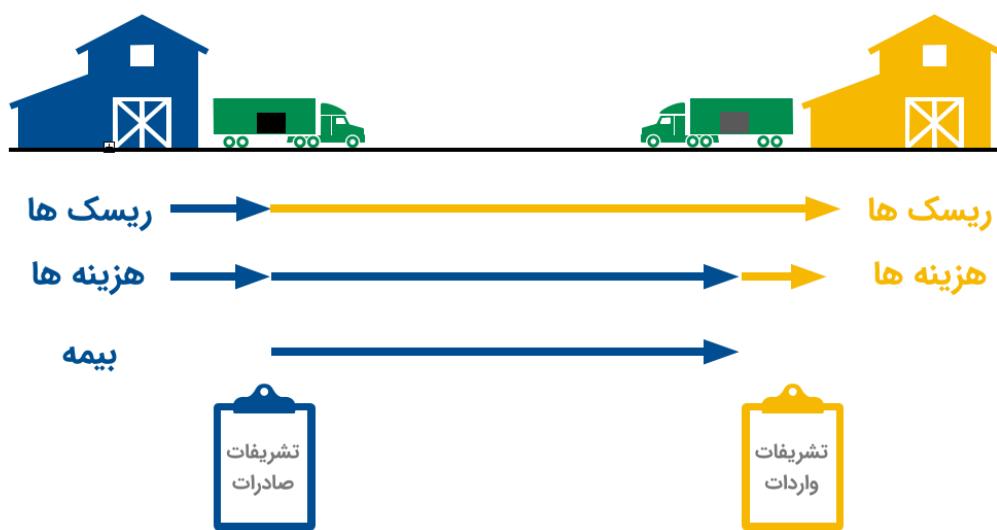
اینکو ترمز

فصل چهارم

**CIP | Carriage and Insurance
Paid To**

CIP | Carriage and Insurance Paid To

CIP (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



یادداشت‌های توضیحی:

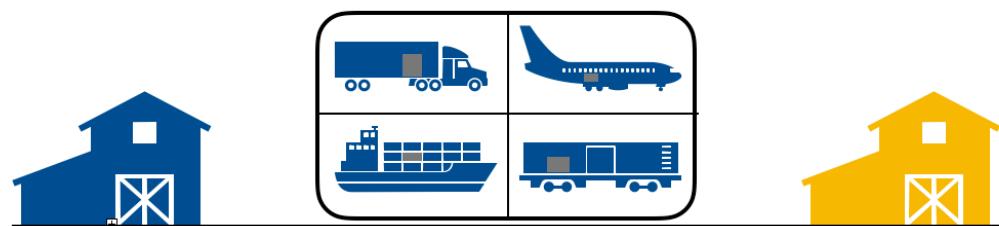
۱. **تحویل و ریسک —** "Carriage and Insurance Paid To" یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:

- محموله را در اختیار متصدی حملی قرار دهد
- که قرارداد حمل و نقل آن توسط خود فروشنده بسته شده است
- که این کار می‌تواند با قرار دادن کالا در تملک فیزیکی متصدی حمل به نحوی که برای آن شیوه حمل مناسب است، باشد.



با تحویل محموله به خریدار به این نحو، فروشنده هیچ‌گونه مسئولیتی بر عهده فروشنده در خصوص رسیدن سالم محموله به مقصد یا حتی رسیدن یا نرسیدن آن به مقصد نخواهد بود. این به این دلیل است که به‌محض تحویل کالا به خریدار از طریق تحویل کالا به متصلی حمل، ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، با این وجود، فروشنده بایست قرارداد حمل را با متصلی حمل از محل تحویل کالا به متصلی حمل تا مقصد توافق شده با خریدار منعقد نماید. به این ترتیب، مثلاً، محموله به متصلی حمل در لاس‌وگاس (که یک بندرگاه نیست) تحویل می‌شود تا به ساوتهمپتون (که یک بندرگاه است) یا وینچستر (که یک بندرگاه نیست) حمل شود. در هردو صورت، تحویل و انتقال ریسک از فروشنده به خریدار در لاس‌وگاس اتفاق می‌افتد و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل را تا ساوتهمپتون یا وینچستر منعقد نماید.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — در CIP، دو موقعیت مکانی اهمیت ویژه‌ای دارد: محل یا نقطه مکانی که در آنجا تحویل صورت می‌گیرد

(ریسک منتقل می‌شود)، و دیگری محل یا نقطه مکانی که به عنوان مقصد کالا تعریف می‌شود (محلی که فروشنده متعهد به بستن قرارداد حمل و نقل تا آنجا می‌باشد).

۴. بیمه — فروشنده همچنین می‌بایست قرارداد پوشش بیمه‌ای مربوط به ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا را که بر عهده خریدار است را از نقطه تحويل کالا حداقل تا نقطه مقصد کالا منعقد نماید. البته این در موقعی که بر طبق قوانین کشور مقصد بیمه می‌بایست از طریق بیمه گران داخلی آن کشور تهیه شود، منجر به بروز مشکلاتی می‌گردد. در چنین شرایطی طرفین می‌بایست تحت قاعده CPT قرارداد خرید و فروش خود را تنظیم نمایند. خریدار لازم است بداند که در قاعده CIP اینکوترمز ۲۰۲۰، فروشنده ملزم به تهیه پوشش بیمه‌ای جامعی نظیر کلاس A یا شرایط مشابه آن می‌باشد. در هر صورت، طرفین می‌توانند توافقی در خصوص پوشش بیمه‌ای محدودتری داشته باشند.

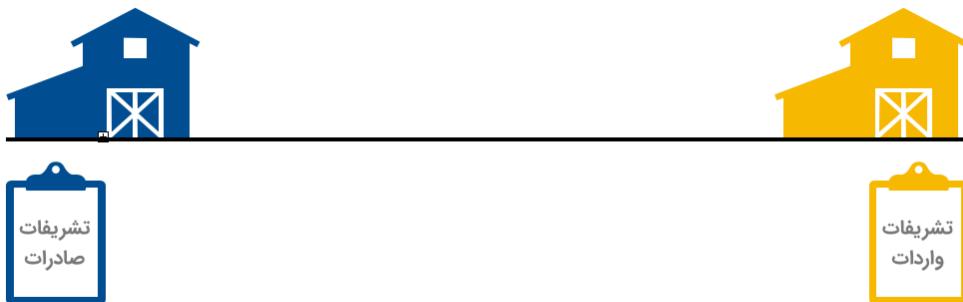
۵. تعیین محل یا نقطه تحويل به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل تحويل یا نقطه دقیق مکانی در محل تحويل را تا حد امکان به صورتی دقیق در قرارداد فروش تعیین کنند. تعیین نقطه دقیق مکانی تحويل برای موقعی که بیش از یک متصلی حمل که هر کدام بخشی از فرآیند حمل از نقطه تحويل تا محل مقصد را بر عهده دارند، اهمیت زیادی دارد. در چنین شرایطی اگر طرفین در مورد نقطه دقیق مکانی تحويل توافق نکرده باشند، پیش‌فرض این است که ریسک با تحويل کالا به اولین متصلی حمل در محل انتخاب شده توسط فروشنده بدون اینکه خریدار هیچ کنترلی روی آن داشته باشد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله بعدتری (مثلاً در یک بندرگاه دریایی یا فرودگاه) یا حتی در مرحله قبل‌تری (مثلاً در یک ترمینال زمینی که قبل از بندرگاه دریایی قرارداد)، لازم است که این موضوع را در قرارداد فروش خود مشخص نمایند و عواقب آن را به‌دقت بررسی کنند.

۶. تعیین محل یا نقطه مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه دقیق مقصد در محل مقصد، تاجایی که ممکن است دقیق مشخص کنند چراکه اینجا همان جایی است که فروشنده می‌بایست قرارداد حمل و نقل و بیمه را تا آنجا تنظیم کند و هزینه‌های آن را بپردازد.

۷. تأمین کالاییکه تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۸. هزینه تخلیه کالا در مقصد — اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل و نقلی که با متصلی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۹. ترخیص برای صادرات و واردات — در CIP، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام تشریفات یا پرداخت هزینه‌های ترانزیت کالا از کشورهای مسیر و همین‌طور انجام تشریفات واردات و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد.



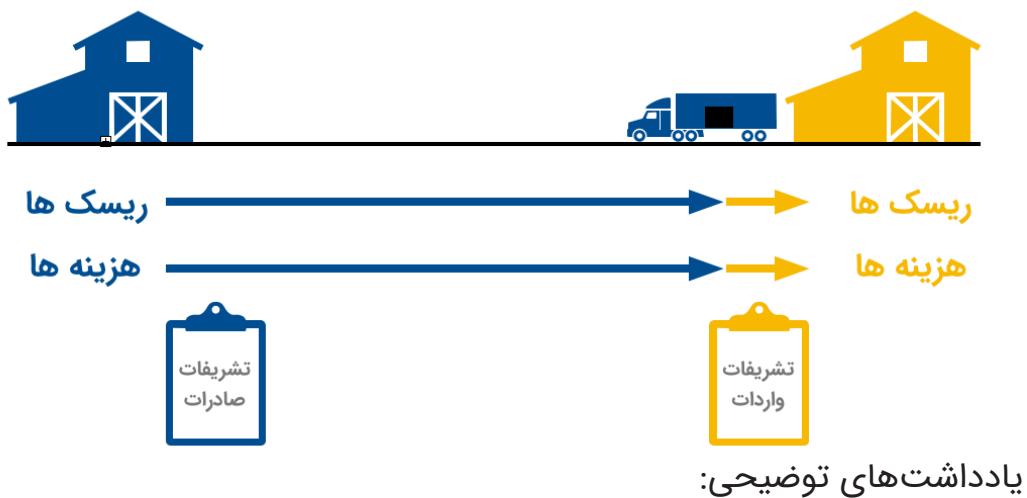


فصل پنجم

DAP | Delivered at Place

DAP | Delivered at Place

DAP (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



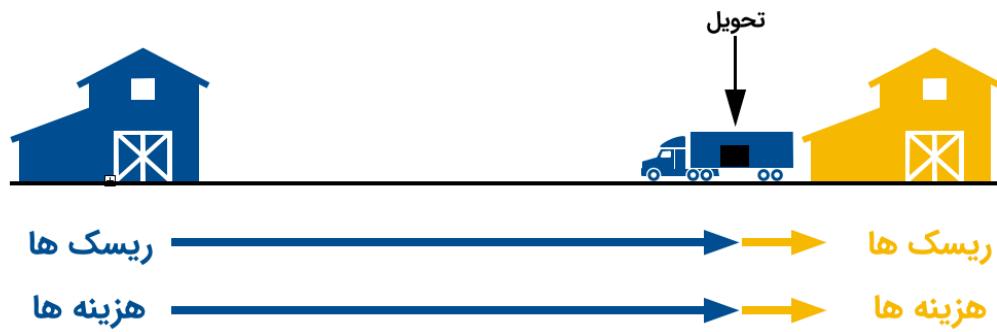
۱. تحويل و ريسك — "Delivered At Place" يعني فروشنده کالا را وقتی تحويل داده است و ريسك از فروشنده به خريدار منتقل می شود که

- محموله در اختيار خريدار قرار می گيرد.

- روی وسیله حمل آورنده کالا، آماده برای تخلیه،

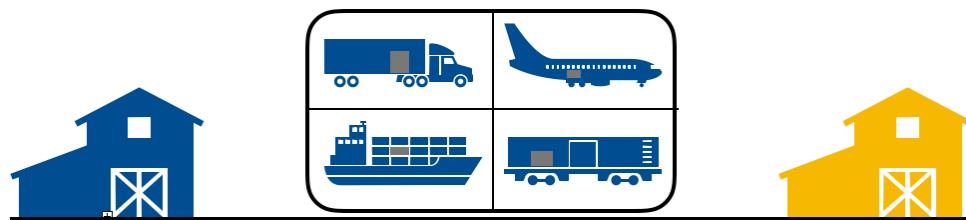
- در محل مقصد نامبرده شده، يا

در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه ای مورد توافق قرار گرفته باشد.



فروشنده مسئول تمامی ریسک‌های مربوط به انتقال کالا به محل مقصد نامبرده شده یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوترمز محل تحویل و محل مقصد یکی هستند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحویل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه، بر عهده فروشنده است.

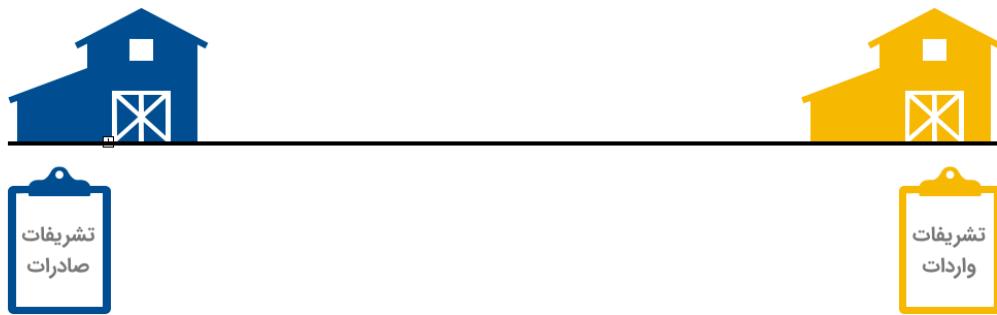
و بعد از آن، بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل و نقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر اینصورت، فروشنده به تعهدات تعریف شده در قاعده DAP عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلاً متصدی حمل بابت حمل و نقل مازاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. هزینه‌های تخلیه کالا — فروشنده مسئول تخلیه کالا در مقصد از وسیله حمل آورنده کالا تا مقصد نیست. با این وجود، اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل و نقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۶. ترخیص برای صادرات و واردات — در DAP، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد. درنتیجه، اگر خریدار نتواند کالا را برای واردات ترخیص کند، کالا در بندرگاه یا ترمینال ورودی مقصد متوقف

می‌ماند. چه کسی مسئول ریسک ورود هرگونه خسارت احتمالی به کالا است در حالی که کالا در ترمینال مقصد متوقف شده است؟ پاسخ خریدار است. تحويل هنوز انجام نشده است اما با توجه به آنچه که در جدول مسئولیت‌ها بخش ب-۳ اشاره شده است، خریدار مسئول هرگونه ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا است تا زمانی که ترانزیت کالا و ادامه مسیر دوباره از سر گرفته شود. اگر چنانچه به منظور جلوگیری از بروز چنین سناریویی، طرفین توافق کنند که فروشنده مسئول انجام تشریفات واردات و پرداخت تمامی هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی باشد، طرفین می‌بایست از قاعده DDP استفاده کنند.



IncoTerms® 2020

DPU

٢٠٢٠

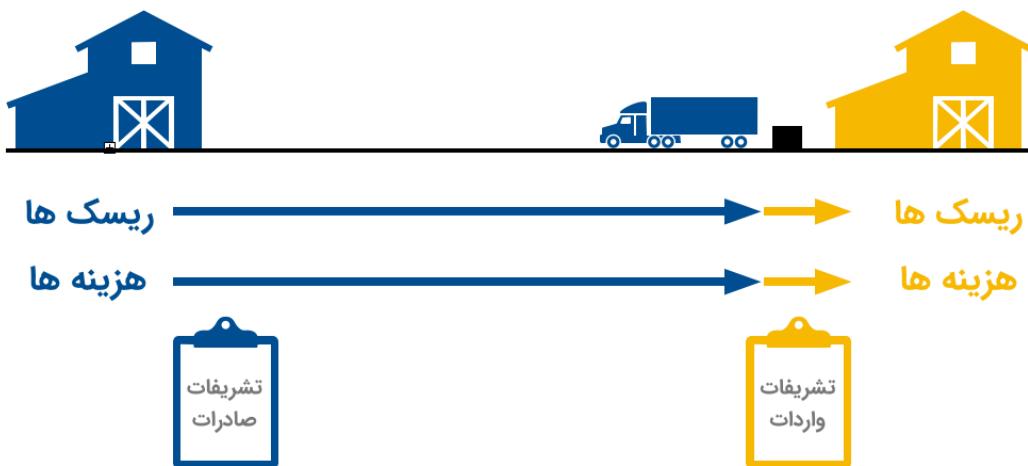
اینکو ترمز

فصل ششم

**DPU | Delivered at Place
Unloaded**

DPU | Delivered at Place Unloaded

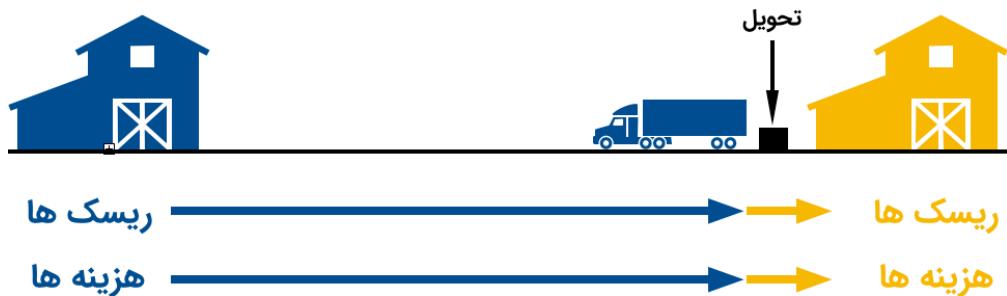
DPU (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



یادداشت‌های توضیحی:

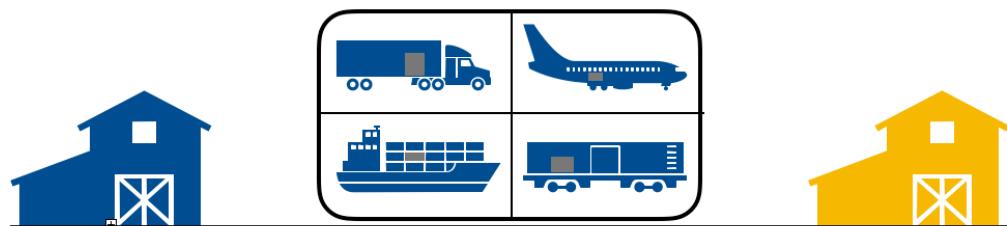
۱. **تحویل و ریسک —** "Delivered At Place Unloaded" یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:

- وقتی که کالا،
- تخلیه شده از روی وسیله حمل آورنده کالا،
- در اختیار خریدار قرار می‌گیرد،
- در محل مقصد نامبرده شده، یا
- در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه‌ای مورد توافق قرارگرفته باشد.



فروشنده مسئول تمامی ریسک‌های مربوط به انتقال کالا به محل مقصد نامبرده شده و تخلیه کالا یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوترمز محل تحويل و محل مقصد یکی هستند. قاعده DPU تنها قاعده اینکوترمز ۲۰۲۰ است که در آن فروشنده مسئول تخلیه کالا در مقصد است. بنابراین فروشنده می‌بایست اطمینان حاصل کند که قادر به انجام و سازماندهی تخلیه کالا در مقصد می‌باشد. اگر چنانچه طرفین قصد دارند که ریسک و هزینه تخلیه کالا در مقصد به عهده فروشنده نباشد، می‌بایست به جای استفاده از U DPU از قاعده DAP استفاده کنند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



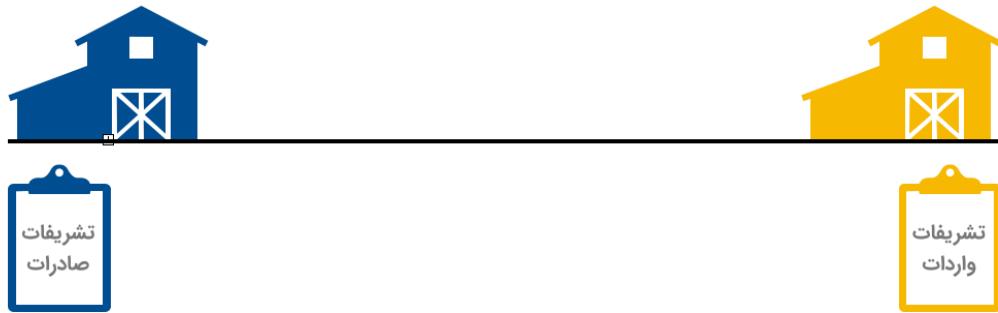
۳. تعیین محل تحويل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحويل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص

کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه بر عهده فروشنده است و بعد از آن بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل و نقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر اینصورت، فروشنده به تعهدات تعریف شده در قاعده DPU عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلاً متصدی حمل بابت حمل و نقل مازاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تامین
دراینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. ترخیص برای صادرات و واردات — در DPU، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد. درنتیجه، اگر خریدار نتواند کالا را برای واردات ترخیص کند، کالا در بندرگاه یا ترمینال ورودی مقصد متوقف می‌ماند. چه کسی مسئول ریسک ورود هرگونه خسارت احتمالی به کالاست در حالی که کالا در ترمینال مقصد متوقف شده است؟ پاسخ خریدار است. تحويل هنوز انجام‌نشده است اما خریدار مسئول هرگونه ریسک از بین رفتن یا ورود

خسارت به کالاست تا زمانی که ترانزیت کالا و ادامه مسیر دوباره از سر گرفته شود. اگر چنانچه بهمنظور جلوگیری از بروز چنین سناریویی، طرفین توافق کنند که فروشنده مسئول انجام تشریفات واردات و پرداخت تمامی هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی باشد، طرفین می‌بایست از قاعده DDP استفاده کنند.





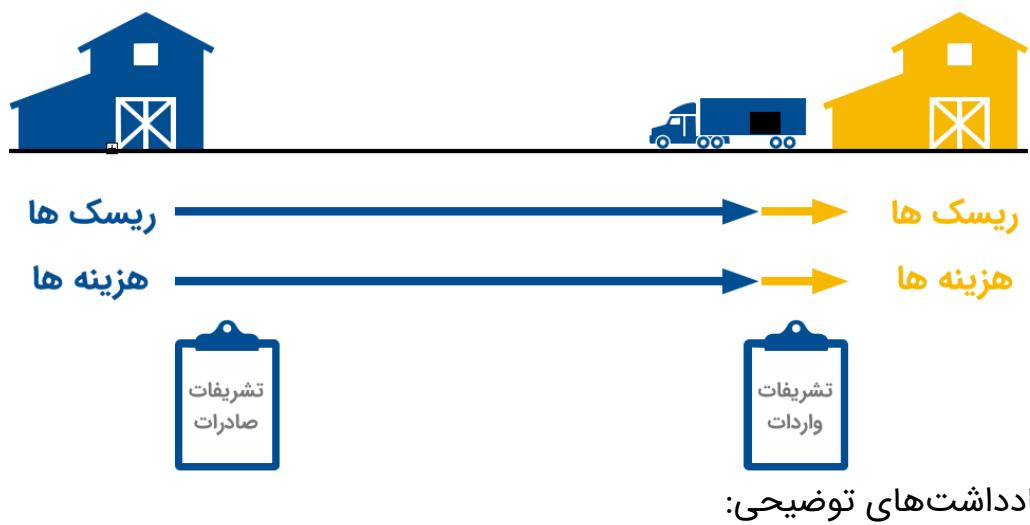
DDP

فصل هفتم

DDP | Delivered Duty Paid

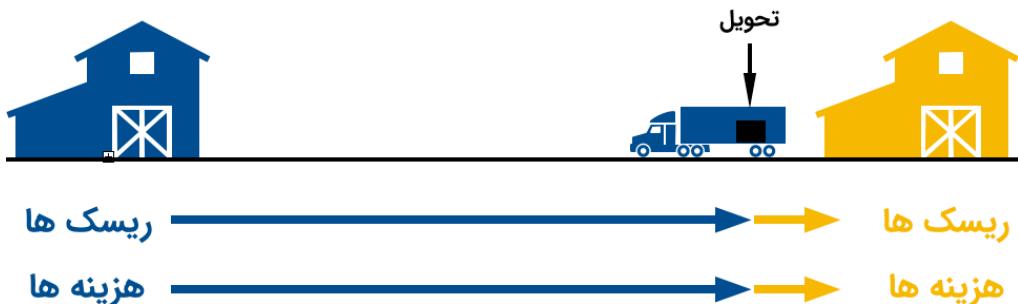
DDP | Delivered Duty Paid

DDP (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



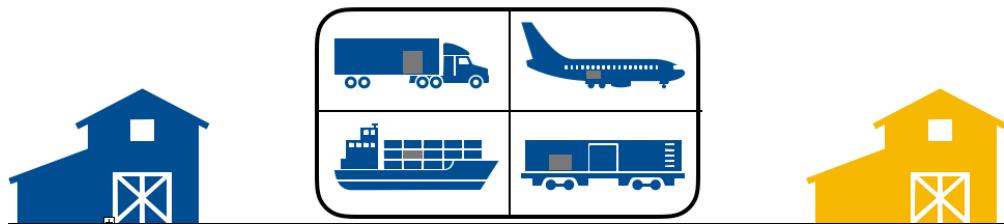
۱. **تحویل و رسک** — "Delivered Duty Paid" یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحویل داده است:

- وقتی که کالا در اختیار خریدار قرار بگیرد،
- ترخیص شده،
- روی وسیله نقلیه آوردنده کالا،
- آماده برای تخلیه،
- در محل مقصد نامبرده شده، یا
- در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه‌ای موردن توافق قرار گرفته باشد.



یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوترم محل تحویل و محل مقصد یکی هستند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



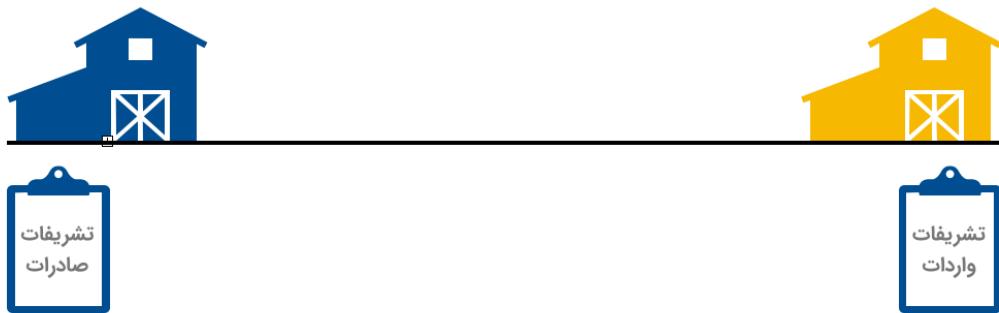
۳. نکته قابل توجه برای فروشنده‌گان: حداقل مسئولیت — DDP، با قراردادن محل تحویل در مقصد کالا و همچنین مسئول دانستن فروشنده درخصوص پرداخت حقوق و عوارض و مالیات‌های گمرکی، در میان ۱۱ ترم اینکوترم ۲۰۲۰ بیشترین مسئولیت را بر عهده فروشنده می‌گذارد. بنابراین از نگاه یک فروشنده، لازم است این ترم به دلایلی که در پارagraf ۷ مورد اشاره قرار می‌گیرد، با احتیاط به کار گرفته شود.

۴. تعیین محل تحويل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحويل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه حتی هزینه ترخیص قطعی برای واردات بر عهده فروشنده است و بعد از این نقطه (به جز هزینه ترخیص برای واردات) بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل و نقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر اینصورت، فروشنده به تعهدات تعریف شده در قاعده DDP عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلًاً متصدی حمل بابت حمل و نقل مزاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۵. تامین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۶. هزینه‌های تخلیه — اگر چنانچه فروشنده بر اساس قرارداد حمل و نقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌هایی بابت تخلیه کالا گردد، نمی‌تواند این هزینه‌ها را بصورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه توافقی جداگانه در این خصوص صورت گرفته باشد.

۷. ترخیص برای صادرات و واردات — همانگونه که در پاراگراف ۳ ذکر شد، در DDP، فروشنده می‌بایست هم کالا را برای صادرات از کشور مبدأ ترخیص نماید و هم هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی واردات در کشور مقصد را بپردازد. بنابراین، اگر فروشنده قادر به انجام تشریفات واردات در کشور مقصد نیست و ترجیح می‌دهد که این بخش از کار برعهده خریدار باقی بماند، آنگاه فروشنده می‌بایست ترم DPU یا DAP که بر اساس آنها محل تحویل کالا همان مقصد است اما فرآیند و هزینه‌های ترخیص برای واردات برعهده خریدار است، مورد استفادت قرار دهد. در DDP ممکن است مالیات‌هایی وجود داشته باشد که فروشنده ناگزیر به پرداخت آنها باشد ولی نتواند آنها را از خریدار طلب کند.



IncoTerms[®] 2020

FAS

٢٠٢٠

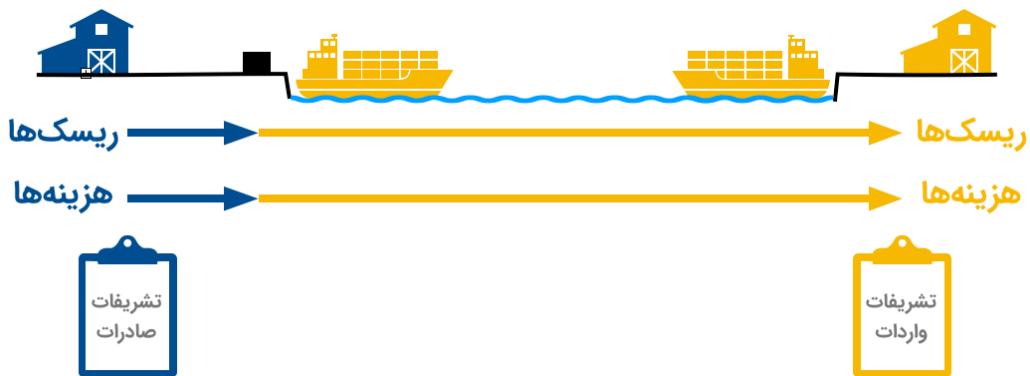
اينکو تر مز

فصل هشتم

FAS | Free Alongside Ship

FAS | Free Alongside Ship

FAS (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰

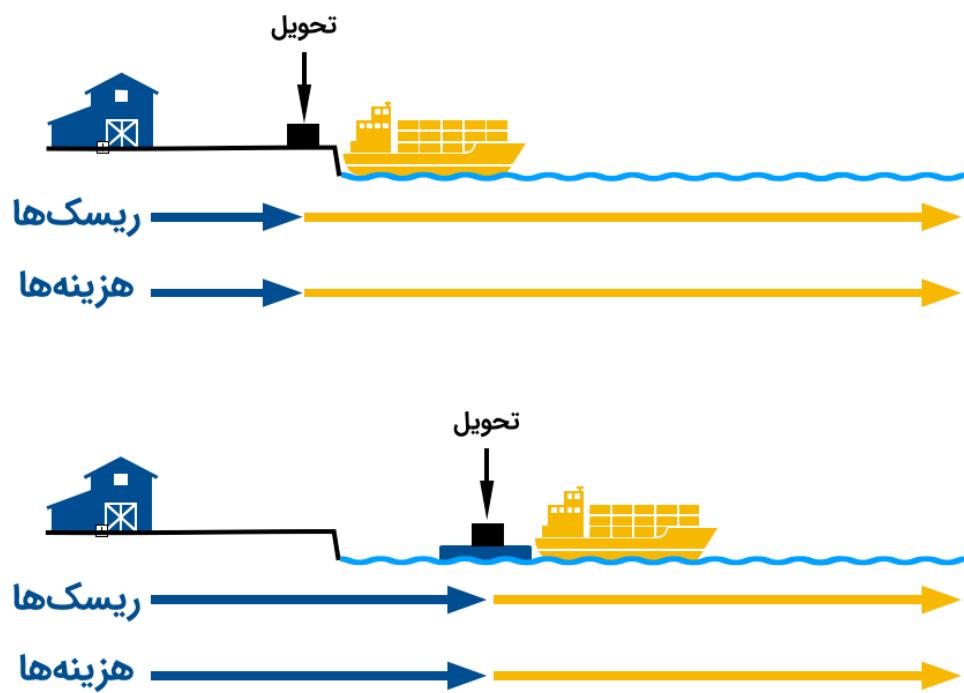


یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحویل و ریسک —** "Free Alongside Ship" یعنی فروشنده کالا را به خریدار

تحویل می‌دهد:

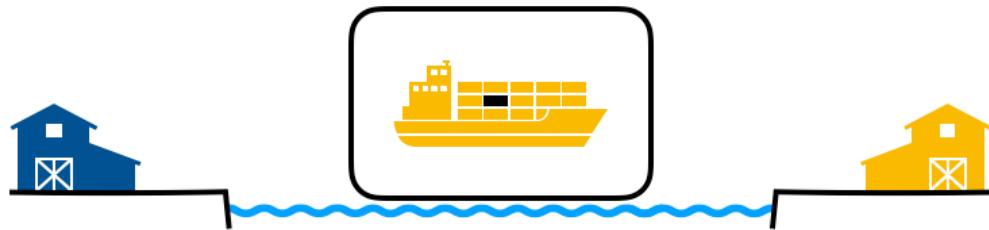
- وقتی که کالا کنار کشتی ای قرار بگیرد (مثلاً در اسکله یا روی دوبه)،
- که توسط خریدار تعیین شده است،
- در بندر نام برده شده برای حمل،
- یا وقتی که فروشنده کالایی را که به این صورت تحویل شده است را تامین نماید.



ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا در کنار کشتی قرار بگیرد و ریسک آن لحظه به بعد بر عهده خریدار است.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده فقط برای شبیوه حمل دریایی یا آبراههای داخلی و زمانی استفاده می‌شود که طرفین قصد داشته باشند که تحویل کالا در کنار کشتی صورت بگیرد. بنابراین، قاعده FAS، برای زمانی که کالا قبل از اینکه کنار کشتی قرار بگیرد به متصرفی حمل سپرده می‌شود، مثلًاً در یک ترمینال کانتینری، مناسب نیست. در چنین حالتی، طرفین می‌بایست استفاده از قاعده FCA را در نظر بگیرند.

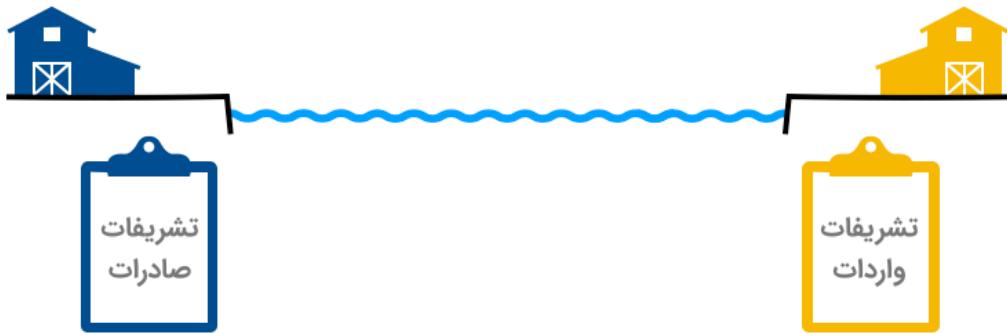
۳. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه



می‌شود که محل بارگیری در بندر نام برده شده برای حمل را که در آن‌جا قرار است کالا از اسکله یا دو به به کشتی منتقل شود را تا حد امکان دقیق مشخص کنند چرا که ریسک و هزینه‌ها تا آن نقطه برعهده فروشنده است و این هزینه‌های اجرایی مربوطه می‌تواند بر اساس رویه‌های هر بندر متفاوت باشد.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحويل شده است — فروشنده می‌بایست
یا کالا را کنار کشتی تحويل دهد یا کالایی که به این صورت تحويل شده است را تهیه نماید. ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. ترخیص برای صادرات و واردات — در FAS، فروشنده میبایست اگر الزم باشد، کال را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کال برای واردات یا ترانزیت کال از کشور ثالثی که کال از آنجا عبور میکند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفاتی برای واردات کال ندارد.



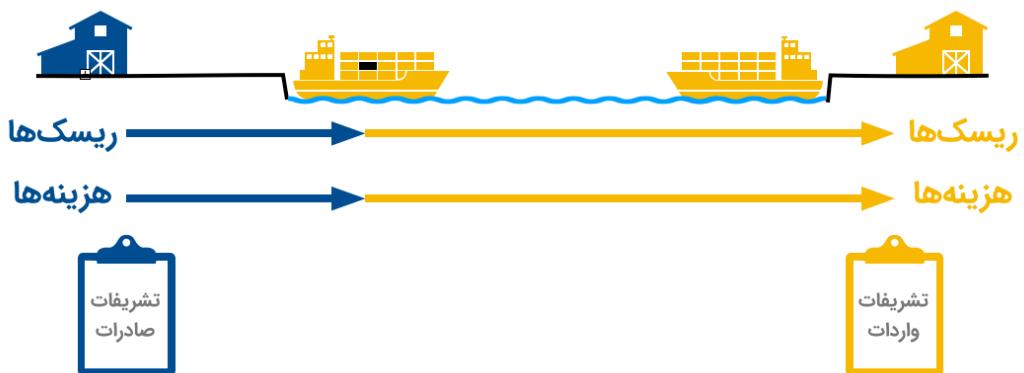


فصل نهم

FOB | Free Onboard

FOB | Free Onboard

FOB (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰

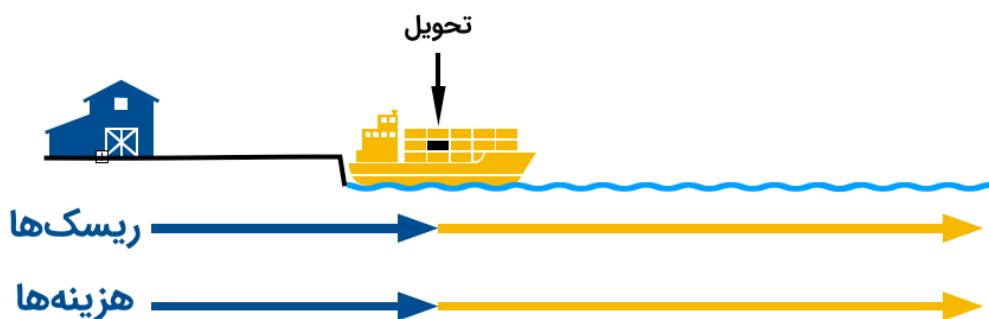


یادداشت‌های توضیحی:

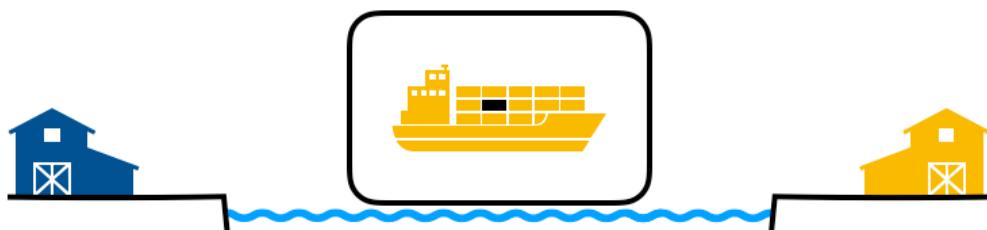
۱. **تحویل و ریسک** — "Free Onboard" یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحویل می‌دهد:

- قرارگرفته روی کشتی‌ای که،
- توسط خریدار تعیین شده است،
- در بندر نام برده شده برای حمل،
- یا وقتی که فروشنده کالایی را که به این صورت تحویل شده است را تأمین نماید.

ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد و ریسک از آن لحظه به بعد بر عهده خریدار است.



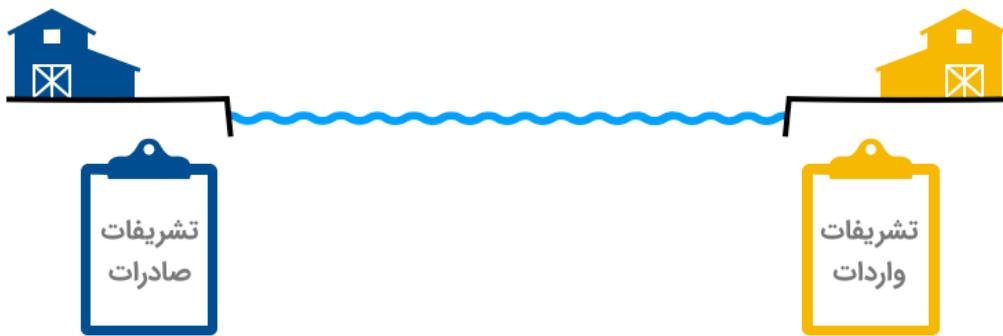
۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراههای داخلی و زمانی استفاده می‌شود که طرفین قصد داشته باشند که تحویل کالا روی کشتی صورت بگیرد. بنابراین، قاعده FOB، برای زمانی که کالا قبل از اینکه کنار کشتی قرار بگیرد به متصلی حمل سپرده می‌شود، مثلًاً در یک ترمیمال کانتینری، مناسب نیست. در چنین حالتی، طرفین می‌بایست استفاده از قاعده FCA را در نظر بگیرند.



۳. تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — فروشنده می‌بایست کالا را یا روی کشتی تحویل دهد یا کالایی که به این صورت تحویل شده است را تهیه نماید. ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا

در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۴. ترخیص برای صادرات و واردات — در FOB، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا عبور می‌کند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفاتی برای واردات کالا ندارد.



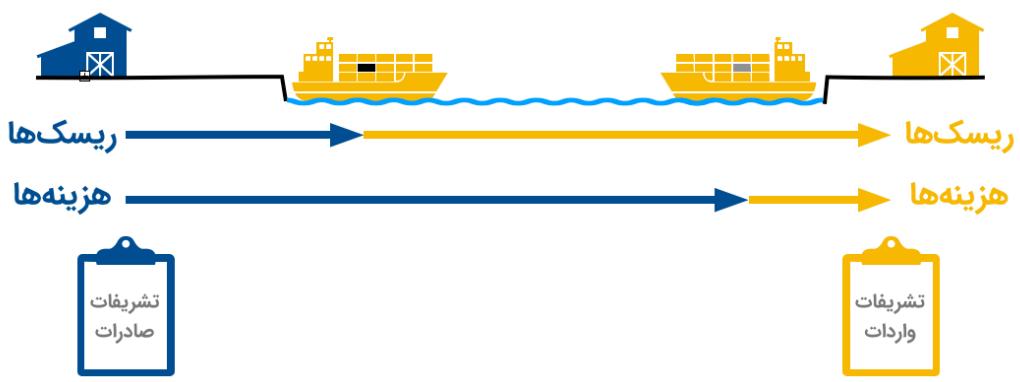


فصل دهم

CFR | Cost and Freight

CFR | Cost and Freight

CFR (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



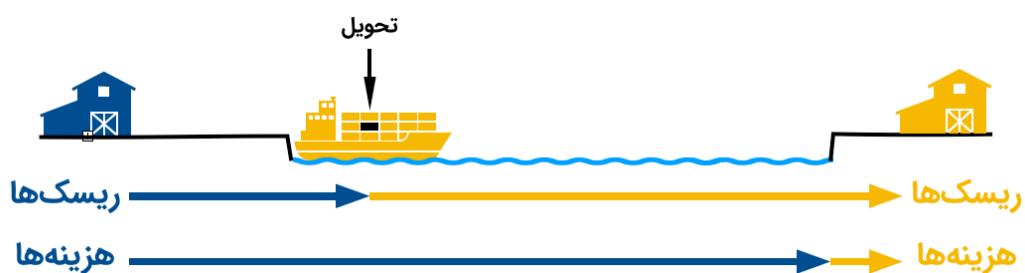
یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحویل و ریسک** — "Cost and Freight" یعنی فروشنده کالا را به خریدار

تحویل می‌دهد:

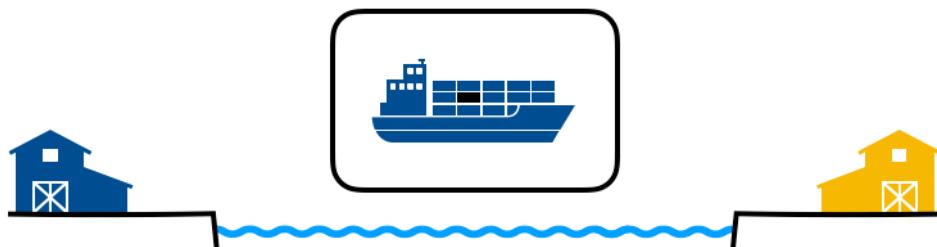
• قرارگرفته روی کشتی،

• یا وقتی که کالایی را که به این صورت تحویل شده است را تأمین نماید.



ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد به طوریکه حتی اگر کالا در وضعیت صحیح و سالم و در تعداد اظهار شده به مقصد نرسد یا اصلاً به مقصد نرسد، اینگونه برداشت می‌شود که فروشنده مسئولیت خود برای تحویل را انجام داده است. در CFR، فروشنده هیچ مسئولیتی در برابر خریدار درخصوص تهیه پوشش بیمه‌ای ندارد: بنابراین به خریدار توصیه می‌شود که خود برای تهیه پوشش بیمه‌ای اقدام کند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراههای داخلی استفاده می‌شود. در جایی که بیشتر از یک شیوه حمل قرار است مورد استفاده قرار بگیرد که معمولاً وقتی که کالا به متصلی حمل در ترمینال کانتینری تحویل می‌شود اینگونه است، قاعده درست برای استفاده CPT است، نه CFR.



۳. تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۴. بنادر تحویل و مقصد — در CFR، دو بندر اهمیت ویژه‌ای دارند: بندری که در آن‌جا تحویل کالا روی کشتی صورت می‌گیرد و بندری که بعنوان بندر مقصد مورد

توافق قرار گرفته است. وقتی که کالا در بندر حمل روی کشتی قرار می‌گیرد ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، یا با تأمین کالایی که این‌گونه تحويل شده است ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. با این وجود، فروشنده می‌بایست قرارداد حمل و نقل کالا از بندر تحويل تا بندر مقصد را با متصدی حمل بیندد. بنابراین، برای مثال، کالا در شانگهای (که یک بندر است) برای حمل به ساتھمپتون (که یک بندر است) روی کشتی قرار می‌گیرد. در اینجا تحويل با بارگیری شدن کالا در شانگهای انجام می‌شود و بهمراه آن ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل از شانگهای تا ساتھمپتون را با متصدی حمل بیندد.

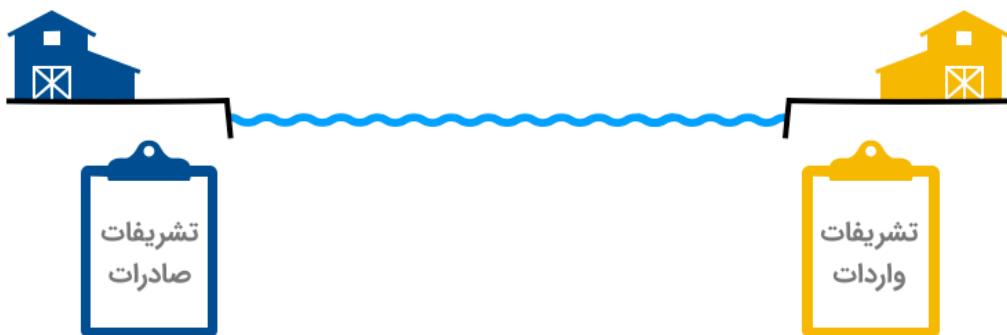
۵. آیا بندر حمل می‌بایست حتماً نام بردۀ شود؟ — با وجود اینکه در قرارداد فروش همیشه بندر مقصد مشخص می‌شود، بندر حمل که در آن‌جا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، ممکن است مشخص نشود. اگر بندر حمل برای خریدار حائز اهمیت است، که البته ممکن است واقعاً این‌گونه باشد، مثلاً وقتی که خریدار می‌خواهد مطمئن شود که بخش کرایه حمل که در قیمت گنجانده شده است عددی منطقی است، به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که بندر حمل را تا حد امکان در قرارداد فروش دقیق مشخص کنند.

۶. مشخص کردن نقطه مقصد در بندر تخلیه — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه مقصد در بندر مقصد را تا حد امکان دقیق مشخص کنند، چرا که هزینه‌ها تا آن نقطه برعهده فروشنده است. فروشنده می‌بایست قرارداد یا قراردادهای حملی که فرآیند حمل از محل تحويل تا بندر مقصد نام بردۀ شده یا نقطه توافق شده در آن بندر (چنانچه چنین نقطه‌ای در قرارداد فروش مورد توافق قرارگرفته باشد) را پوشش می‌دهد، بیندد.

۷. چند متصدی حمل — ممکن است که حمل توسط چندین متصدی حمل در بخش‌های مختلف مسیر دریایی صورت پذیرد، برای مثال، قسمت اول حمل توسط یک متصدی حمل اپراتور کشتی feeder (کشتی‌هایی که محموله را از یک بندر به یک ترمینال بندری جابجا می‌کنند تا در آنجا محموله توسط کشتی‌های اقیانوس پیما ادامه مسیر دهد) از هنگ‌کنگ به شانگهای صورت می‌گیرد و سپس توسط یک کشتی اقیانوس پیما حمل از هنگ‌کنگ به ساتھمپتون انجام می‌شود. سوالی که در اینجا پیش می‌آید این است که آیا ریسک در هنگ‌کنگ از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود یا در شانگهای؟ تحويل در کجا صورت می‌گیرد؟ طرفین ممکن است در این خصوص در قرارداد فروش توافق لازم را انجام داده باشند. با این وجود، در جاییکه چنین توافقی صورت نگرفته است، پیش فرض این است که ریسک زمانی منتقل می‌شود که محموله در اختیار اولین حمل کننده قرار بگیرد، یعنی، هنگ‌کنگ، که در نتیجه باعث افزایش بازه زمانی که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا طی آن بر عهده خریدار است، می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله ای بعد تر از فروشنده به خریدار منتقل شود (در این مثال شانگهای)، می‌بایست این مطلب را در قرارداد خرید خود درج کنند.

۸. هزینه‌های تخلیه — اگر فروشنده بر اساس قرارداد حمل متحمل هزینه‌ای درخصوص تخلیه در نقطه مشخص شده در بندر مقصد نامبرده شده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورت جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه در این خصوص توافق دیگری صورت گرفته باشد.

۹. ترخیص برای صادرات و واردات — در CFR، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا





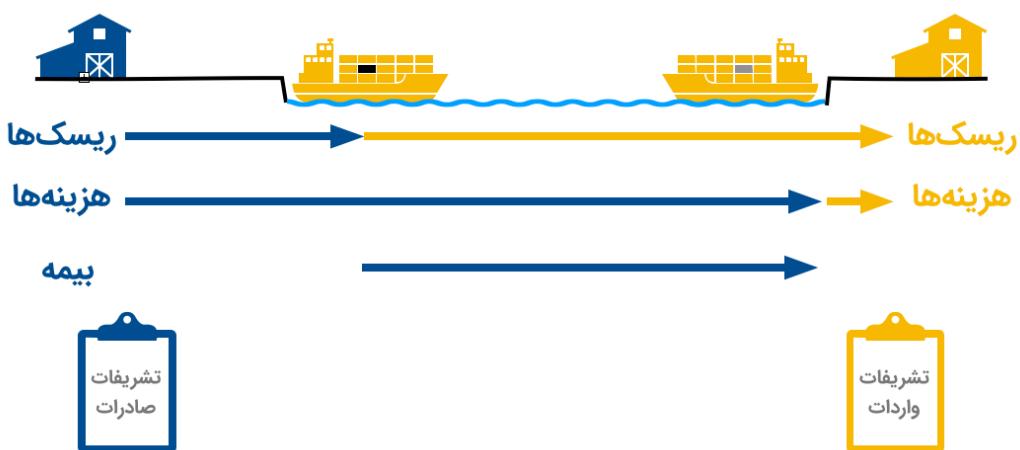
CIF

فصل یازدهم

CIF | Cost Insurance and Freight

CIF | Cost Insurance and Freight

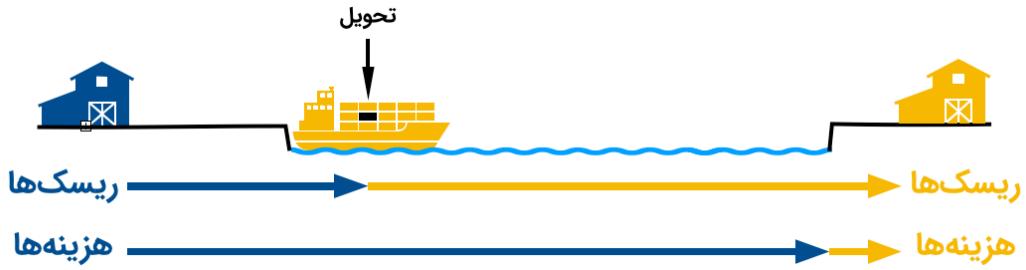
CIF (محل مورد نظر) Incoterms ۲۰۲۰



۱. **تحویل و ریسک** — "Cost, Insurance and Freight" یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحویل می‌دهد:

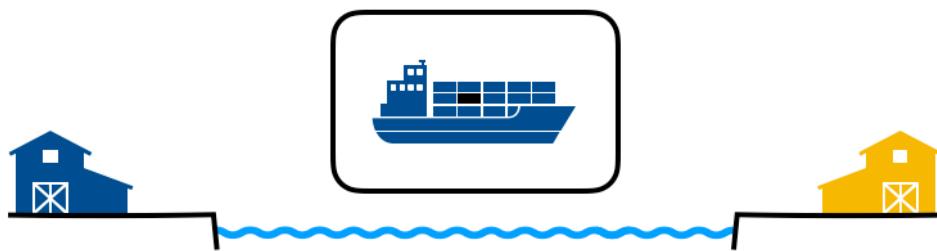
- قرارگرفته روی کشتی،
- یا وقتی که کالایی را که به این صورت تحویل شده است را تأمین نماید.

ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد به طوریکه حتی اگر کالا در وضعیت صحیح و سالم و در



تعداد اظهار شده به مقصد نرسد یا اصلاً به مقصد نرسد، اینگونه برداشت می‌شود که فروشنده مسئولیت خود برای تحویل را انجام داده است.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراههای داخلی استفاده می‌شود. در جایی که بیشتر از یک شیوه حمل قرار است مورد استفاده قرار بگیرد که معمولاً وقتی که کالا به متصلی حمل در ترمینال کانتینری تحویل می‌شود اینگونه است، قاعده درست برای استفاده CIP است، نه CIF.



۳. تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

4. بنادر تحویل و مقصد — در CIF، دو بندر اهمیت ویژه‌ای دارند: بندری که در آن جا تحویل کالا روی کشتی صورت می‌گیرد و بندری که بعنوان بندر مقصد مورد توافق قرار گرفته است. وقتی که کالا در بندر حمل روی کشتی قرار می‌گیرد ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، یا با تأمین کالایی که این‌گونه تحویل شده است ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. با این وجود، فروشنده می‌بایست قرارداد حمل و نقل کالا از بندر تحویل تا بندر مقصد را با متصلی حمل بیندد. بنابراین، برای مثال، کالا در شانگهای (که یک بندر است) برای حمل به ساتھمپتون (که یک بندر است) روی کشتی قرار می‌گیرد. در اینجا تحویل با بارگیری شدن کالا در شانگهای انجام می‌شود و بهمراه آن ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل از شانگهای تا ساتھمپتون را با متصلی حمل بیندد.

5. آیا بندر حمل می‌بایست حتماً نام بردۀ شود؟ — با وجود اینکه در قرارداد فروش همیشه بندر مقصد مشخص می‌شود، بندر حمل که در آن جا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، ممکن است مشخص نشود. اگر بندر حمل برای خریدار حائز اهمیت است، که البته ممکن است واقعاً این‌گونه باشد، مثلاً وقتی که خریدار می‌خواهد مطمئن شود که بخش کرایه حمل که در قیمت گنجانده شده است عددی منطقی است، به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که بندر حمل را تا حد امکان در قرارداد فروش دقیق مشخص کنند.
6. مشخص کردن نقطه مقصد در بندر تخلیه — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه مقصد در بندر مقصود را تا حد امکان دقیق مشخص کنند، چرا که هزینه‌ها تا آن نقطه بر عهده فروشنده است. فروشنده می‌بایست قرارداد یا قراردادهای

حملی که فرآیند حمل از محل تحویل تا بندر مقصد نام برده شده یا نقطه توافق شده در آن بندر (چنانچه چنین نقطه ای در قرارداد فروش مورد توافق قرارگرفته باشد) را پوشش می‌دهد، بینند.

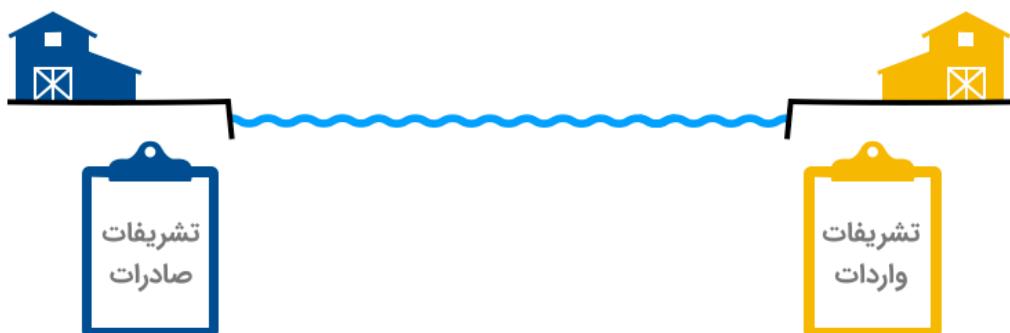
۷. چند متصلی حمل — ممکن است که حمل توسط چندین متصلی حمل در بخش‌های مختلف مسیر دریایی صورت پذیرد، برای مثال، قسمت اول حمل توسط یک متصلی حمل اپراتور کشتی *feeder* (کشتی‌هایی که محموله را از یک بندر به یک ترمینال بندری جابجا می‌کنند تا در آنجا محموله توسط کشتی‌های اقیانوس پیما ادامه مسیر دهد) از هنگ‌کنگ به شانگهای صورت می‌گیرد و سپس توسط یک کشتی اقیانوس پیما حمل از هنگ‌کنگ به ساتھمپتون انجام می‌شود. سوالی که در اینجا پیش می‌آید این است که آیا ریسک در هنگ‌کنگ از فروشندۀ به خریدار منتقل می‌شود یا در شانگهای؟ تحویل در کجا صورت می‌گیرد؟ طرفین ممکن است در این خصوص در قرارداد فروش توافق لازم را انجام داده باشند. با این وجود، در جاییکه چنین توافقی صورت نگرفته است، پیش فرض این است که ریسک زمانی منتقل می‌شود که محموله در اختیار اولین حمل کننده قرار بگیرد، یعنی، هنگ‌کنگ، که در نتیجه باعث افزایش بازه زمانی که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا طی آن بر عهده خریدار است، می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله ای بعد تر از فروشندۀ به خریدار منتقل شود (در این مثال شانگهای)، می‌بایست این مطلب را در قرارداد خرید خود درج کنند.

۸. بیمه — فروشندۀ همچنین می‌بایست قرارداد پوشش بیمه‌ای مربوط به ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا را که بر عهده خریدار است از نقطه تحویل کالا حداقل تا نقطه مقصد کالا منعقد نماید. البته این در موقعي که

بر طبق قوانین کشور مقصد بیمه میبایست از طریق بیمه گران داخلی آن کشور تهیه شود، منجر به بروز مشکلاتی میگردد. در چنین شرایطی طرفین میبایست تحت قاعده CFR قرارداد خریدوفروش خود را تنظیم نمایند. خریدار لازم است بداند که در قاعده CIF اینکوترمز ۲۰۲۰، فروشنده ملزم به تهیه پوشش بیمهای حداقلی نظیر کلاس C یا شرایط مشابه آن میباشد و الزامی برای تهیه بیمه با پوشش جامع تری نظیر کلاس A ندارد. در هر صورت، طرفین میتوانند توافقی در خصوص پوشش بیمهای جامعتری داشته باشند.

۹. هزینه‌های تخلیه — اگر فروشنده بر اساس قرارداد حمل متحمل هزینه ای درخصوص تخلیه در نقطه مشخص شده در بندر مقصد نامبرده شده شود، فروشنده نمیتواند این هزینه ها را به صورت جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه در این خصوص توافق دیگری صورت گرفته باشد.

۱۰. ترخیص برای صادرات و واردات — در CIF، فروشنده میبایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا عبور میکند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفاتی برای واردات کالا ندارد.



مسیراکسیر

خدمات تخصصی حمل و نقل بین المللی

پیچیدگیهای حمل و نقل محمولات
شما را طوری ساده میکنیم که در کسب
و کار اصلی خود هر روز بیشتر بدرخشد

هزینه حمل و نقل محمولات خود را بصورت آنلاین استعلام کنید

اینجا کلیک کنید

MASIREX
expert logistics services

www.masirex.com

hello@masirex.com

