

دکتر حسین خزاعی ★

## روش‌های حمل کالا در تجارت بین‌المللی

### مقدمه

در تجارت بین‌المللی دادوستد کالا طبق عرف و عادت انجام می‌پذیرد. عرف و عادت ملل مختلف متفاوت و موجب بروز مشکلات در معاملات بین‌المللی است. این مشکلات در جنبه‌های مختلف اجرای قرارداد می‌تواند ظاهر شود، طرفین قرارداد از عرف و عادت کشورهای یکدیگر اطلاعی ندارند و پس از انعقاد قرارداد، در اجرای آن مواجه با سئوالاتی هستند که هر یک جواب متفاوتی برای آن دارند: چگونه کالا را باید تهیه کرد؟ تهیه پروانه‌ها، مجوزها و انجام تشریفات گمرکی که از ضروریات عبور کالا از مرز است، به‌عهده کیست؟ خطراتی که در جریان حمل متوجه کالا است بر کدامیک از متعاملین تحمیل است، هزینه‌ها به‌عهده کیست؟ قرارداد حمل کالا و بیمه را بائع یا مشتری و به‌هزینه کدامیک منعقد خواهد شد؟ محل دقیق تحویل کالا کجاست؟ انتقال ضمان چگونه است؟ بائع در چه شرایطی قیمت کالاهای فروخته شده را دریافت خواهد کرد؟ بسته‌بندی به‌چه‌صورت انجام خواهد شد و مخارج آن به‌عهده کیست؟ بازرسی کالا و انطباق و عدم انطباق آن با کالاهای موعود به چه

\* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

نحوی و به‌هزینه چه شخصی صورت می‌پذیرد؟ وجه عواقبی را دنبال دارد؟ باگذشت زمان عرف و عادت کشورهای مختلف شکل انسجام یافته‌ای به‌خود می‌گیرد بطوریکه در بعضی از کشورها برای تمام سئوالات مطرح شده جواب استاندارد قابل ارائه می‌شود. بعدها به‌صورت اصطلاحات خاص مورد استفاده قرار می‌گیرد. ولی این اصطلاحات در کشورهای مختلف پراکنده است و به‌علت همین پراکندگی طرفین قرارداد نمی‌دانند و نمی‌توانند دقیقاً از حدود وظائف و مسئولیت‌های خود در معاملات تجاری بین‌المللی آگاه شوند. در بعضی از موارد اصطلاحات مشابه در دو کشور محل اقامت متعاملین وجود ندارد و حتی در مواردیکه چنین اصطلاحاتی در دو کشور وجود دارد هر یک به‌گونه‌ای متفاوت با آن برخورد داشته است. بطوریکه حدود وظائف و مسئولیت‌های بایع و مشتری در یک روش حمل از کشوری به کشور دیگر متفاوت است: به‌عنوان مثال مدت‌ها عملکرد کشور آلمان در مورد روش حمل فوب<sup>۱</sup> (F.O.B) محدودتر از سایر کشورهای غربی بود: در آلمان فقط هزینه حمل در روش بیع فوب برعهده بایع بود و حال آنکه در دیگر کشورهای اروپائی تحمل خطرات نیز بر بایع تحمیل می‌شده است.

از اوایل قرن بیستم با افزایش سریع معاملات بین‌المللی ضرورت یافتن جواب‌های یکسان برای سئوالات مشابه و ایجاد وحدت رویه در حمل و نقل بین‌المللی که سرعت بیشتری از پیش را می‌طلبید، احساس می‌شد. به‌این منظور سازمانهای مختلفی در سطح جهان که موفقترین آنها اتاق تجارت بین‌المللی بود<sup>۲</sup>، اقدام به تهیه مجموعه‌ای

۱- Free on board به معنی تحویل در عرشه کشتی، مقصود این است که به محض تحویل کالا توسط

فروشنده بر عرشه کشتی انتقال ضمان از بایع به مشتری صورت می‌پذیرد. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به:

Réne Rodiere, droit maritime 6e édition Precis Delloz 1974 p. 353.

Mark. Hoyle, the Law of interinternational trade, The Laureate Press London 1981 p. 45.

۲- اتاق تجارت بین‌المللی در سال ۱۹۱۹ تشکیل شده است و امروز یکی از مهمترین سازمانهای خصوصی تجاری بین‌المللی است. این اتاق فعالیت‌های مختلف در رشته‌های گوناگون تجارت بین‌المللی دارد که اساسی‌ترین آن‌کوشش برای متحدالشکل کردن رویه‌ها و عرف‌های مختلف در رشته‌های گوناگون است. در این زمینه موفقیت‌های فوق‌العاده‌ای داشته است و قواعدی در زمینه‌های اسناد وصولی بانکی ضمانتنامه‌های قراردادی، بارنامه‌های مرکب، اعتبارات اسنادی داوری و تفسیر اصطلاحات تجاری تنظیم نموده است که شهرت و کاربرد بین‌المللی وسیعی دارد.

## الف - تدوین و تحول

کارهای مقدماتی تدوین اینکوترمز در سال ۱۹۲۰ در اولین کنگره اتاق تجارت بین‌المللی تهیه شد. در این کنگره کمیته‌ای تخصصی تشکیل شد که بزودی متخصصین کشورهای مختلف را گرد هم آورد. تحت این شرایط کارهای بسیار ارزشمندی با استفاده از روش حقوق تطبیقی صورت پذیرفت. مع‌هذا اولین انتشار اصطلاحات تجاری تا سال ۱۹۲۹ به تعویق افتاد، این انتشار فقط حاوی شش اصطلاح همراه با تفسیر آن بود. کاری ناقص ولی آغا بسیار مفید و ارزشمندی بود.<sup>۱</sup>

بعدها با مطالعه بیشتر، در سال ۱۹۳۶ اولین انتشار رسمی اینکوترمز در (نه) اصطلاح انجام شد. این اصطلاحات که معرف رایج‌ترین روشهای حمل کالا در زمان خود بود، عبارت بودند از<sup>۲</sup>:

(Exwork) Exw, For - Fot, FAS, FOB, C and F, CIF, Freight or carriage paid to, Ex ship Ex Quay(3)

اینکوترمز برای هر یک از این اصطلاحات در دو قسمت متقابل تحت عنوان الف و ب تعهدات بایع و سپس تعهدات مشتری را جداگانه برشمرده است. بایع و مشتری با استفاده از آن حدود وظائف و مسئولیت‌های خود را مشخص می‌کنند و با رجوع به آن از حدود وظائف و مسئولیت‌های خود آگاه می‌شوند. به این ترتیب، به جای اینکه در قرارداد بیع وظائف و تعهدات متقابل طرفین در خصوص حمل کالا تشریح شود با استناد، به عنوان مثال، به روش حمل CFR بایع می‌داند که وظیفه اوست، که به هزینه خود، قرارداد حمل کالا به بندر مقصد تعیین شده با شرایط متداول در مسیر معمول و با نوعی کشتی دریائی که معمولاً برای حمل کالای موضوع قرارداد به کار می‌رود، منعقد نماید بنابراین دو خصیصه عمده برای اصطلاحات تجاری می‌شود برشمرده.

۱- تذکر این مطلب ضروری است که تنظیم قواعد و تفسیر اصطلاحات تجاری قبلاً وجود داشته است و انتشار American Foreign trade definition موجب ترغیب تدوین‌کنندگان قواعد اتاق تجارت بین‌المللی برای تفسیر اصطلاحات تجاری بوده است.

2- Loussouarn Bredin. Droit du commerce international Sirey 1969 p. 675.

۳- برای توضیح علائم اختصاری از نظر اشتقاق لغوی به متن مقاله ص ۱۰ و ۱۷ و به: Stevens and Borrie, Mercantile Law 6e édition Butterworths 1973 p. 214; Charlesworth principles of Mercantile Law, 5e edition, London 1942 p. 147.

مراجعه کنید .

از مقررات بین‌المللی کردند. تاریخ‌ترین اصطلاحات تجاری رادر تجارت خارجی تفسیر کنند.

اتاق تجارت بین‌المللی ابتداء اقدام به جمع‌آوری اصطلاحات موجود و مطالعه تطبیقی در عرف و عادت کشورهای مختلف کرد و با یافتن وجوه مشترك آنها را به یکدیگر نزدیک و سرانجام به صورت مجموعه مقررات انسجام یافته‌ای حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی به تجار عرضه کرد. این حقیقت غیرقابل انکار که تجارت بین‌المللی و مبادلات کالا در حال توسعه و تحول است، نیز مورد غفلت اتاق تجارت بین‌المللی قرار نگرفته است و هرچند سال یکبار آن اتاق اقدام به تجدیدنظر در مجموعه مقررات عرضه شده می‌نماید. بطوریکه از سال ۱۹۳۶ که سال اولین انتشار مقررات بین‌المللی برای تفسیر اصطلاحات بازرگانی است تاکنون چندین مرتبه مورد تجدیدنظر قرار گرفته است که آخرین مرتبه آن در سال ۱۹۹۰ بوده است.

مقررات بین‌المللی برای تفسیر اصطلاحات تجاری بین‌المللی موفقیت فوق‌العاده‌ای داشته است بطوریکه کمتر قراردادی در تجارت بین‌المللی منعقد می‌شود که در خصوص حمل و نقل از یکی از این اصطلاحات استفاده نکند، تا آنجا که تفسیر آن ما را بی‌نیاز از مطالعه بیشتر در موضوع مقاله می‌نماید.

### مبحث اول - اصطلاحات حمل و نقل بین‌المللی

در مطالعه قراردادهای تجاری بین‌المللی به علائم اختصاری «تحویل روی عرشه»<sup>۱</sup> «هزینه و کرایه حمل»<sup>۲</sup> «هزینه و کرایه حمل و بیمه»<sup>۳</sup> برخورد می‌کنیم. این علائم اختصاری که تعداد آنها در آخرین تجدیدنظر اتاق تجارت بین‌المللی به سیزده علامت می‌رسد «اصطلاحات تجاری»<sup>۴</sup>، نامیده میشود و قواعدی که برای تفسیر آن از طرف اتاق تجارت بین‌الملل عرضه شده است «اینکوترمز»<sup>۵</sup> نیز نام گرفته است. ما نخست تدوین و تحول، سپس ماهیت حقوقی و در وهله سوم منفعت علمی آنرا مورد مطالعه قرار می‌دهیم.

1- Free on board

2- Cost and Freight

3- Cost insurance and Freight

4- trade terms

5- Incoterms

۱- در وهله اول این روش شناخته شده و عمومی است و با استناد به آن از چانه زدن طرفین قرارداد در آینده جلوگیری به عمل می‌آید و در تسریع مبادلات تجاری بین‌المللی که نیاز ضروری به آن است، تأثیر فوق‌العاده‌ای دارد. انعقاد قرارداد با تلفن تلکس و فاکس یا هر نوع وسیله دیگر اگر قرار بر انشاء جزئیات تعهدات طرفین باشد، کاری بس مشکل و متضمن اتلاف وقت بسیار است.

۲- نقش دومی که «اصطلاحات تجاری» ایفاء می‌کند شناخت و هماهنگ کردن روش‌های حمل بین‌المللی است که خود یکی از اهداف بالای دست‌اندرکاران حقوق تجارت بین‌المللی از آغاز قرن بیستم است. در مقدمه رسمی اینکوئترمز سال ۱۹۵۳ این هدف به صراحت بیان شده است. به موجب این مقدمه هدف اینکوئترمز تدوین مجموعه مقررات بین‌المللی برای تفسیر رایج‌ترین اصطلاحاتی که در تجارت خارجی بکار گرفته می‌شود است، این قواعد برای دست‌اندرکاران تجاری تهیه شده است که مطمئن بودن قواعد بین‌المللی متحدالشکل را برتردید ناشی از اختلافات تفاسیر اصطلاحات تجاری در کشورهای مختلف ترجیح می‌دهند.<sup>۱</sup>

گفتیم که اولین انتشار رسمی اینکوئترمز در سال ۱۹۳۶ بوده است ولی در سال‌های ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ نیز اصلاحاتی در اینکوئترمز به عمل آمده است که فقط مطالعه اینکوئترمز سال ۱۹۹۰ را که اکنون قدرت اجرائی دارد مفید میدانیم.

### ب - ماهیت حقوقی

اصولاً قواعدی که توسط نهادهای تجاری بین‌المللی تنظیم می‌شود اختیاری است. اتاق تجارت بین‌المللی نیز که از کمیته‌های ملی کشورهای مختلف به وجود آمده است و طبق اساسنامه خود هیچ دولتی را به عنوان عضو نمی‌پذیرد، از این اصل استثناء نشده است. در اغلب مقرراتی که توسط اتاق تجارت بین‌المللی تنظیم شده است، الزامی شدن آن به صورت شرط در مقدمه ذکر گردیده است.

خصیصه اختیاری بودن اینکوئترمز سال ۱۹۵۳ در متن آن به شرح زیر آمده است. متعاقبینی که بخواهند قراردادشان تابع این مقررات بین‌المللی باشد باید این منظور را بصراحت در قرارداد خود شرط کنند - همین فرمول در اینکوئترمز سال ۱۹۹۰ (شماره ۲۲ مقدمه) تکرار شده است. بنابراین ارزش اینکوئترمز به این لحاظ در حد توصیه اتاق تجارت بین‌المللی به تجار برای استفاده از آن تنزل پیدامی‌کند.<sup>۲</sup>

1- Bruno Oppetit, Droit du commerce international themis 1977 p. 133.

۲- اینکوئترمز ۱۹۹۰. انتشارات اتاق تجارت بین‌المللی شماره ۴۶۰.

اختیاری بودن قواعد اینکوترمز مطابق با طبیعت آن است: اجرای اصطلاحات تجاری بین‌المللی لزوماً باید در مناطق مختلف ممکن باشد. این امکان وجود نخواهد داشت مگر اینکه قواعد مذکور بتواند تا حدودی با عرف خاص محل تجارت هماهنگی و انطباق داشته باشد. اگر انتظار این قابلیت انطباق را از قواعدی داشته باشیم، طبیعی است که این قواعد نمی‌تواند جنبه اجباری داشته باشد. بلکه متعاقبین باید حق تغییر بعضی از مواد آنرا داشته باشند. قواعد اینکوترمز به همین صورت تنظیم شده است و به طرفین اجازه داده شده است تا بعضی از شرایط آنرا بر اوضاع و احوال خاص معامله خود انطباق دهند. در این صورت آن ماده یا مواد از قرارداد که با قواعد اینکوترمز معارض باشد به مورد اجراء گذاشته می‌شود و بر قواعد اینکوترمز در آن مورد حکومت دارد. اختیاری بودن استناد به اینکوترمز مانع شکوفائی و موفقیت آن نبوده است. چنانکه گفته شد امروزه کمتر قراردادی بین‌المللی که اقتضای انجام آن حمل کالا از کشور به کشور دیگر باشد، دیده می‌شود که به قواعد اینکوترمز استناد نکرده باشد. علاوه بر قراردادهای خصوصی اغلب شرایط عمومی و خصوصی بیع<sup>۱</sup> و قراردادهای نمونه<sup>۲</sup> که قبلاً خود منبع اصلی عرف و عادت بوده است به اینکوترمز استناد می‌کند و این چنین شهرت بین‌المللی اینکوترمز نوعی اثر معکوس بر عرف را به وجود آورده است که از آن به عنوان عرف تجاری بین‌المللی در بیع نام برده‌اند. این موفقیت اینکوترمز ناشی از انطباق آن بر عملکرد تجاری بین‌المللی است ولی ادامه این موفقیت نیاز به تجدیدنظر مداوم و انطباق آن با عرف‌های جدید تجاری بین‌المللی دارد که اتاق تجارت بین‌المللی به آن آگاهی دارد و همانطوریکه گفته شد چندین مرتبه در آن تجدیدنظر نموده است.

### ج- منفعت عملی

اینکوترمز سه معضل عمده حمل کالا را در تجارت بین‌المللی حل نموده است. این سه معضل عبارتند از: ۱) تحویل کالا ۲) انتقال ضمان معاوضی ۳) تقسیم هزینه

۱- شرایط عمومی بیع، شرایطی است که توسط سازمانهای بین‌المللی و منطقه‌ای در مورد داد و ستد کالا تنظیم و عرضه می‌شود و نباید آن را با شرایط خصوصی بیع که از طرف بایع به مشتری تحمیل میشود اشتباه کرد.

۲- قراردادهای نمونه توسط انجمن‌های صنفی خاص برای داد و ستد کالای خاص تنظیم و انتشار می‌یابد به عنوان مثال اتاق تجارت ذرت لندن قراردادهای نمونه‌ای در خصوص معامله با ذرت تنظیم می‌کند.

شماره ۷ / ۲۰۲۵  
تاریخ ۲۵ / ۱۰ / ۱۴۰۳  
پیوست ۱ / ۱ / ۱۴۰۳

جمهوری اسلامی ایران  
دانشگاه تهران

انشکده حقوق و علوم سیاسی

بسمه تعالی

استاد محترم جناب آقای جواد

احتراما " بدینوسیله يك نسخه از نشریه

مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی شماره ۲۹ به

پیوست ارسال میگردد /

معاون پژوهشی دانشکده حقوق و علوم سیاسی

محمد رضا تختی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

وانجام تشریفات و تهیه مدارك مربوط به عبور از مرز.

۱- در اینکوترمز سال ۱۹۵۳ در شمارش تعهدات باایع بر «تحویل» کالا بیش از سایر تعهدات تکیه شده بود. ولی در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ اولین تعهد باایع تهیه کالا است. این تقدم و تأخر در انشاء مربوط به تحولات اقتصاد بین‌المللی است. در روزگار ما معاملاتی انجام میشود که موضوع آن در لحظه انعقاد قرارداد وجود ندارد و باایع متعهد به تهیه آن در فاصله زمانی معین می‌گردد. گاهی کالا مصرف مخصوص و انحصاری دارد که در بازار آزاد پیدا نمی‌شود و قابل استفاده برای عموم نیست و باید به سفارش مشتری و برای جوابگوئی به اهداف خاص او ساخته شود. گاهی ساخت کالا نیاز به سرمایه‌گذاری کلانی دارد که باایع به‌تنهایی قادر به تهیه آن نیست و به کمک سرمایه خریدار ساخته میشود. در این‌گونه موارد تهیه کالا مستلزم سرمایه‌گذاری و تحویل آن مرحله‌ای جداگانه از انعقاد قرارداد است. اینکوترمز سال ۱۹۹۰ با پیشرفت زمان انطباق داده شده است و به جای تحویل کالا تهیه آنرا در رأس تعهدات فروشنده قرار داده است. به موجب این تعهد فروشنده موظف است کالا و سیاهه بازرگانی، یا پیام الکترونیکی معادل آنرا مطابق قرارداد بیع تهیه کند و سپس کالا را در تاریخ مقرر با ظرف مهلت تصریح‌شده در محل معین تحویل دهند.

۲- در بیع بین‌المللی مسأله انتقال «ضمان معاوضی» حائز اهمیت فوق‌العاده است. زیرا خطراتی که مبیع را قبل و بعد از قبض تهدید می‌کند به مراتب بیش از بیع داخلی است و مدت زمانی که کالا در معرض خطر است نیز طولانی‌تر از بیع داخلی است.

مشکل به این صورت ظاهر میشود که بعد از انعقاد بیع کالائی که موضوع قرارداد است تلف میشود و یا خسارت می‌بینند و یا فاسد میشود و این سؤال را مطرح می‌سازد که آیا نتایج آنرا باایع باید تحمل کند یا مشتری؟ طبیعی است بر حسب اینکه ضمان برعهده کدامیک از آن دو باشد، تعهد پرداخت قیمت از عهده مشتری ساقط یا برعهده او استقرار می‌یابد.

خطراتی که کالا را تهدید می‌نماید متنوع و علاوه بر وقایع مادی مثل سقوط کالا به هنگام بارگیری و باراندازی، خارج شدن قطار از ریل آهن و برخورد کشتی

۱- برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به: دکتر سیدحسن امامی، حقوق مدنی جلد اول،

انتشارات اسلامیة چاپ سوم، ص ۴۱۸. دکتر ناصر کاتوزیان - حقوق مدنی، معاملات معوض،

انتشارات بهنشر چاپ سوم ص ۱۵۲ - ص ۱۰۲.



بر صخره و یاسقوط هواپیما و تصادف تریلی، شامل وقایع سیاسی مثل ضبط اموال توسط دولت‌ها و یا ممنوعیت‌های مربوط به صدور و ورود بعضی کالاها نیز می‌شود. سیاست محاصره اقتصادی بعضی از کشورها توسط بعضی دیگر که از پدیده‌های زمان ما است اثر مستقیم بر تعهد تحویل کالا دارد. بنابراین تعیین کسیکه باید خطرات ناشی از وقایع را تحمل نماید حائز اهمیت خاص است.

در حقوق روم تحت تأثیر ضرب‌المثل *res perit domino* رابطه‌ای مستقیم بین انتقال ضمان و انتقال مالکیت به وجود آمده است که انعکاس آن در حقوق کشورهاییکه تحت تأثیر حقوق روم بوده‌اند دیده می‌شود.

در حقوق فرانسه اگرچه صریحاً انتقال ضمان با تحقق توافق طرفین پذیرفته شده است ولی استثنائی که بر اصل وارد آمده است اثر ضرب‌المثل حقوق روم را به خوبی نشان می‌دهد. در توضیح مطلب باید یادآور ماده ۱۱۳۸ قانون مدنی فرانسه، و از طرف دیگر ماده ۱۵۸۵ آن قانون شد.

به موجب ماده ۱۱۳۸ تعهد تحویل شیئی به صرف رضایت طرفین عقد کامل می‌شود. اصلی که در بند اول این ماده استقرار یافته است در بند دوم آن توضیح داده شده است: از لحظه‌ای که شیئی مذکور می‌بایست تحویل می‌شد طلبکار مالک شیئی می‌شود و خطرات به او انتقال می‌یابد ولو اینکه قبض شیئی صورت نگرفته باشد. این ماده کلیت دارد و نظر به اینکه در قسمت تعهدات و قراردادهای قانون مدنی جای گرفته است، برای نوع تحویل شیئی به موجب هر عقدی به مورد اجراء گذاشته می‌شود.

بدنبال این کلیت، ماده ۱۶۲۴ در مورد تلف مبیع قبل از قبض ارجاع به همان ماده ۱۱۳۸ داده است. بنابراین علی‌الاصول در حقوق فرانسه در صورت مفقود، معدوم یا فاسد شدن کالا قبل از تحویل، مشتری تحمل خسارت را می‌نماید.<sup>۱</sup>

ولی ماده ۱۵۸۵ قانون مدنی مذکور استثنای مهمی بر اصل وارد آورده است. به موجب این ماده در موردیکه مبیع با وزن یا شمارش یا اندازه فروخته می‌شود، تا لحظه‌ایکه وزن، شمارش یا اندازه انجام نگرفته است، ضمان تلف مبیع برعهده بائع است. اهمیت استثناء به این علت است که اغلب کالاهای مورد معامله با این روش‌ها

1- Fredric Eiseman, usages de la vente commerciale internationale Edition Jupiter 1972 Paris, p. 12; ph Kahn. La vente commerciale internationale Sirey 1961 p. 225.

تعیین و تفکیک میشوند و در عمل دامنه شمول استثناء به اندازه‌ای است که اصل را تحت‌الشعاع خویش قراردادده است. در حقوق انگلیس هم از همین قواعد پیروی شده است. مواد ۱۶ تا ۲۰ قانون بیع کالای این کشور، حاکی از انتقال مالکیت همزمان با انعقاد قرارداد است اگرچه لحظه پرداخت ثمن و یا تحویل کالا مؤخر بر آن باشد<sup>۱</sup>.

«در حقوق اسلام نیز قاعده این است که تلف مال باید از کیسه مالک باشد و همان کسی که سود مالی را می‌برد غرامت آنرا باید تحمل کند (من له الغنم فعلیه العزم). با وجود این در مورد تلف مبیع پیش از قبض نظر مشهور و قاطع فقیهان امامیه ضمان را برعهده بائع می‌نهد و این سؤال را مطرح می‌سازد که قاعده «تلف مبیع پیش از قبض، حکم استثنائی است یا مقتضای معاوضه است»<sup>۲</sup>.

در حقوق کنونی ایران عقد بیع تملیکی است (ماده ۳۶۲ قانون مدنی بند اول) - یعنی در اثر توافق طرفین و به محض انعقاد عقد مبیع به مشتری منتقل می‌شود، با وجود این به موجب ماده ۳۸۷ قانون مدنی انتقال ضمان با تسلیم مبیع تحقق پیدا می‌کند. برعکس در حقوق آلمان و حقوق سویس قضیه به گونه دیگری مطرح شده است.

در حقوق آلمان به استناد ماده ۴۴۶ BGB با تحویل شیئی فروخته شده ضمان معاوضی انتقال می‌یابد و تنها با رضایت طرفین عقد کامل نمی‌شود. در حقوق سویس نیز قاعده این است که تحویل شیئی برای انتقال مالکیت ضروری است<sup>۳</sup>. از مطالعه حقوق تطبیقی چنین استنباط می‌شود که در مورد انتقال ضمان در حقوق‌های ملی دو نظریه متفاوت وجود دارد. به موجب نظریه اول انتقال ضمان همزمان با تسلیم مبیع انجام می‌پذیرد و به موجب نظریه دوم انتقال ضمان با توافق طرفین همزمان است.

در تجارت بین‌المللی پیوند انتقال ضمان با انتقال مالکیت یا با تحقق اراده طرفین و انعقاد عقد، مد نظر قرار نمی‌گیرد. در این نوع تجارت، انتقال ضمان را باید در چارچوبه منافع بدهکار و طلبکار و بدهکاران و طلبکاران آنها و سایر

1- J.A. Farnon Mercantile Law - Notebook Butterworths London 1970 p. 3; Robert Lowe Commercial law 6th edition, sweet and Maxwell 1983 p. 129.

۲- دکتر ناصر کاتوزیان همان کتاب ص ۱۵۲ ش ۱۰۲.

۳- دکتر حسن امامی، همان کتاب ص ۴۱۸.

اوضاع و احوالی که بر موضوع احاطه پیدا کرده‌اند مورد مطالعه قرار دارد و در هر نوع روش حمل مسئله انتقال ضمان را بگونه‌ای خاص معین نمود.<sup>۱</sup> گذشته از این قواعد اینکوترمز ادعای قابلیت اجراء بر حمل و نقل بین‌المللی دارد و می‌بایست به‌طریقی تنظیم گردد تا از تعارض سیستم‌های مختلف حقوقی اجتناب نماید. به این منظور و بدون توجه به نظریه حاکم بر حقوق داخلی این یا آن کشور اینکوترمز اقدام به تعیین لحظه انتقال ضمان در هر روش حمل خاص نموده است که بطور متحدالشکل در سطح جهان به‌مورد اجراء درآید و به این طریق معضل اساسی در حمل کالا را برطرف نموده است. به‌عنوان مثال طرفین قرارداد با استناد به روش حمل کالا فوب (F.O.B) بطور ضمنی سیستم‌های انتقال ضمان کشورهای خود را کنار گذاشته و سیستم انتقال ضمان بر روش حمل کالا فوب (F.O.B) را پذیرفته‌اند. در این نوع روش حمل، لحظه انتقال ضمان لحظه عبور کالا از نرده کشتی در بندر بارگیری تعیین شده است. تا قبل از عبور کالا از این نرده کلیه خطراتی که متوجه کالا است برعهده بایع و پس از عبور از نرده کشتی برعهده مشتری است.

به‌همین ترتیب در هر نوع روش حمل که اینکوترمز به‌تجار عرضه نموده است، لحظه انتقال ضمان به‌صراحت مشخص و حدود مسئولیت‌های بایع و مشتری با دقت تعیین شده است.

۳- مسأله دیگری که اینکوترمز تکلیف آنرا به‌خوبی روشن نموده است، مسأله تحمیل هزینه‌ها است.

بطور کلی بین تقسیم هزینه‌ها و انتقال ضمان رابطه مستقیم وجود دارد. خطراتی که کالا را تهدید می‌کند برعهده هر یک از متعاملین که باشد، اوست که باید مال‌اندیشی‌های لازم برای حفظ و جابجائی و جلوگیری از وقوع خسارت بکند و هزینه‌های لازم را برای انجام این امور پرداخت نماید. بنابراین بایع تمام هزینه‌هایی که تا لحظه تحقق تحویل (که همان لحظه انتقال ضمان نیز هست) ضرورت می‌یابد را پرداخت می‌نماید. ولی این کلیت مانع این نیست که بایع طبق شروط قرارداد موظف به تحمل هزینه‌هایی بعد از انتقال ضمان باشد - این نوع هزینه‌ها بیشتر مربوط به هزینه ارسال کالا است که ممکن است پرداخت هزینه‌های ارسال (هزینه ارسال غیر از کرایه حمل است) زمینی، هوایی یا دریائی باشد. به‌غیر از این موارد استثنائی بایع همیشه فقط هزینه‌هایی را تحمل خواهد کرد که اقتضای ضرورت عملیات تحویل کالا است.<sup>۲</sup>

1- Ph Kahn op. cit., p. 67.

۲- در حقوق داخلی کشورهای مختلف مسأله انتقال ضمان جزو قواعد آمره نیست و توافق خلاف آنچه در قانون پیش‌بینی شده است با نظم عمومی تضادی ندارد.

با وجود این اینکوترمز لازم دانسته است تا تکلیف پرداخت هزینه‌های ناشی از تقصیر هریک از طرفین را روشن نماید. در همان مثال روش حمل فوب F.O.B. تصریح به این شده است که اگر مشتری در ورود به موقع کشتی و یا عدم توانائی کشتی برای تحویل گرفتن محموله و یا عدم رعایت زمان معهود برای بارگیری محموله قصوری ورزد، موظف به پرداخت هر نوع هزینه اضافی خواهد بود اگرچه کالا هنوز از نرده کشتی عبور نکرده است و علی‌الاصول هزینه‌ها برعهده بایع است. به‌عنوان مثال اگر کشتی زودتر از زمان معهود وارد بندر شود و کالا آماده بارگیری نباشد و صاحب کشتی تقاضای حق معطلی نماید، در این صورت چون مشتری کشتی را قبل از وقت مقرر به بندر فرستاده است، خود باید تحمل هزینه‌های معطلی کشتی را پرداخت نماید. برعکس ممکن است کشتی به موقع وارد بندر شده، ولی به علت سازماندهی بد بایع کالا در موعد مقرر آماده بارگیری نباشد و در نتیجه موجب معطلی کشتی گردد در این صورت بایع هزینه معطلی کشتی که نتیجه قصور خویش است را خواهد پرداخت.

### مبحث دوم - اصطلاحات قابل انطباق بر انواع حمل

روش سنتی حمل و نقل بین‌المللی این است که هر کالائی را به طریق هوائی - زمینی و دریائی به کشور دیگر انتقال می‌دهند. تنظیم قواعد اینکوترمز سال ۱۹۵۳ بر این مبنا استوار بوده است.<sup>۲</sup> در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ روشی اتخاذ شده است که فقط تفکیک بین حمل دریائی با انواع مختلف حمل دیگر مد نظر قرار نگرفته است.<sup>۳</sup> در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ هفت نوع روش حمل مشترك بین طرق مختلف حمل از جمله حمل مرکب است. هفت نوع حمل مذکور عبارتند از :

۱- حقوق و عملکرد تجارت بین‌المللی کلیووم - اشمیتف چاپ ۱۹۹۰ ترجمه دکتر حسین خزاعی جلد اول ص ۷ و بعد زیر چاپ.

2- B. Oppetit op. cit p. 133.

۳- انتشارات اتاق تجارت بین‌المللی شماره ۶۰. و ترجمه فارسی کمیته ایرانی اتاق تجارت بین‌المللی.

۴- مقصود از حمل مرکب، حمل کالا به طریقی است که قسمتی از مسیر آبی قسمت دیگر خشکی و قسمتی از طریق هوائی انجام می‌شود. برای مطالعه بیشتر رجوع کنید به مقررات، UNCTAD/ICC برای اسناد حمل مرکب کالا، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی.

تحویل در محل کار	به معنی	Ex works	خلاصه کلمه	EXW	۱-
تحویل به حمل کننده	»	Free Carrier	»	FCA	۲-
کرایه حمل پرداخت شده تا	»	Carriage Paid To	»	CPT	۳-
کرایه حمل و بیمه پرداخت شده	»	Carriage and Insurance Paid To	»	CiP	۴-
تحویل در مرز	»	Delivered at Frontier	»	DAF	۵-
تحویل عوارض پرداخت شده	»	Delivered Duty Unpaid	»	DDu	۶-
تحویل عوارض پرداخت نشده	»	Delivered Duty paid	»	DDP	۷-

### الف - تحویل به حمل کننده

این هفت نوع روش حمل را به دو دسته تقسیم و مورد مطالعه قرار می دهیم<sup>۱</sup>. در سه مورد «تحویل به حمل کننده» به معنی عام آن مورد استفاده قرار می گیرند. این سه مورد عبارتند از: FCA، CPT، CiP اینک وجوه اشتراك و موارد افتراق آنرا تشریح می کنیم.

### ۱- وجوه مشترك

در قرارداد بیعی که استناد به «تحویل به حمل کننده» دارد بایع و مشتری نقطه معینی را به هنگام انعقاد قرارداد تعیین می نمایند که کالا در آن محل تحویل شود. در مواردیکه نقطه معنی مشخصی نشده باشد بایع حق انتخاب نقطه مناسب در محدوده ای که بتوان کالا را در اختیار حمل کننده قرارداد دهد، دارد.

در این نوع قراردادها، حمل کننده به کسی می گویند که در قرارداد حمل اجراء یا مقدمات انجام حمل از طریق راه آهن، جاده ای، دریائی، آبراه داخلی، دریائی یا ترکیبی از این انواع را تعهد کند<sup>۲</sup>. ممکن است مشتری به بایع دستور دهد که کالا را به عنوان مثال به یک عامل حمل که خود حمل کننده نیست، تحویل دهد در این صورت فرض بر آن است که وظیفه بایع در مورد تحویل کالا وقتی به پایان می رسد که کالا تحت نظارت آن عامل قرار گیرد.

اخیراً در کشورهای مختلف دنیا استفاده از ترمینالها برای حمل و نقل کالا روش جاری شده است و کاربرد آن در قراردادهای حمل عادی شده است. اینکوترمز نیز برای رفع هرگونه ابهام اقدام به تعریف این اصطلاح نموده است و کلمه ترمینال را

۱- اتاق تجارت بین المللی همان مأخذ؛ دکتر حسین خزاعی حقوق تجارت بین المللی.

جلد اول قراردادها، ص ۱۰۵ و بعد زیر چاپ.

۲- نقش فورواردر در حمل و نقل بین المللی. انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی

بین المللی.

در وسیع‌ترین مفهوم آن به‌کار گرفته است. مقصود از ترمینال حمل و نقل در قواعد حمل و نقل اتاق تجارت بین‌المللی ایستگاه راه‌آهن<sup>۱</sup>، ایستگاه حمل<sup>۲</sup>، ترمینال یا محوطه کانتینر<sup>۳</sup>، ترمینال مختلط چند منظوره<sup>۴</sup> و یا هر گونه محوطه‌ای که به حمل کالا اختصاص یافته باشد، است.

در «تحویل به‌حمل‌کننده» بایع علاوه بر کالا، باید سیاهه بازرگانی<sup>۵</sup> و یا پیام الکترونیکی معادل آن و گواهی‌های انطباقی که در قرارداد پیش‌بینی شده است، تهیه نماید، با هزینه و مسئولیت خود پروانه‌های صدور و سایر مجوزهای رسمی را دریافت کند، تشریفات گمرکی مورد نیاز برای صدور کالا را انجام دهد و کلیه خطرات فقدان و خسارت وارده بر کالا تا زمان تحویل را تحمل نماید. چگونگی تحویل کالا به این طریق است که بایع باید کالار ادر تاریخ مقرر و محل معین و یا زمان و مکان متعارف برای انجام چنین منظوری تحت نظارت حمل‌کننده و یا اشخاص دیگری که از جانب مشتری نام برده شده است، تحویل دهد. به‌موقع مشتری را از قراردادن کالا تحت نظارت حمل‌کننده، و یا احتمالاً خودداری حمل‌کننده از تحویل گرفتن کالا، مطلع سازد. هر گونه قصور در انجام این وظایف موجب عدم انتقال صحیح ضمان از عهده بایع بر عهده مشتری و جبران خسارت وارده است.

مسلماً کالائی قابل تحویل است که بازرسی، بسته‌بندی، علامت‌گذاری شده باشد. هزینه آن دسته از عملیات بازرسی که برای تحویل کالا به‌حمل‌کننده ضروری است (اندازه، وزن، شمارش) از وظایف بایع است، ولی چنانچه مشتری بخواهد با اطمینان بیشتری کالا را تحویل گیرد، با هزینه خود می‌تواند اقدام به بازرسی نماید.

## ۲- موارد افتراق

در روش‌های متفاوت حمل که «تحویل به‌حمل‌کننده» انجام میشود وجوه افتراق نیز وجود دارد که عمدتاً مربوط به انعقاد قرارداد حمل و بیمه است.

در روش حمل FCA بایع هیچ‌وظیفه‌ای اجباری در خصوص قرارداد حمل ندارد. البته در صورتی که مشتری تقاضا نماید یا عرف تجارت بر آن باشد و مشتری دستوری مخالف آن نداده باز بایع می‌تواند قرارداد حمل را طبق روش معمول با

1- Railway terminal

2- Freight station

3- Container or yard

4- Multi-purpose cargo Terminal

5- Commercial invoice

مسئولیت و هزینه مشتری منعقد نماید در مورد قرارداد بیمه بایع هیچ مسئولیت و وظیفه‌ای ندارد.

برعکس در روش حمل به طریق CPT "Carriage Paid to" بایع موظف است به هزینه خود قرارداد حمل کالا را به نقطه تعیین شده در مکان مقصد تعیین شده با شرایط متداول، در مسیر معمول به روش متعارف منعقد نماید. در صورتیکه نقطه‌ای مورد توافق قرارنگرفته باشد بایع می‌تواند در محل تعیین شده نقطه را که برای منظورش مناسب‌ترین است، انتخاب کند.

در این نوع روش حمل مثل مورد FCA (Free Carrier) بایع تعهدی در مورد بیمه کالا ندارد.

در حمل و نقل روش cip (Carriage and insurance paid to) بایع علاوه بر انعقاد قرارداد حمل به همان روش C.P.T، متعهد به انعقاد قرارداد بیمه به هزینه خود است. جزئیات قرارداد بیمه در قرارداد اصلی بیع مورد توافق قرار می‌گیرد ولی از نظر اینکوترمز بیمه باید به نحوی انعقاد یابد که مشتری یا هر شخص دیگری که در بیمه کالا نفعی داشته باشد، بتواند مستقیماً از بیمه‌گر خسارت بگیرد. قرارداد بیمه با بیمه‌گران یا شرکت‌های بیمه‌ای که حسن شهرت دارند منعقد می‌شود و حداقل پوشش بیمه آن مطابق با شرایط انستیتو بیمه‌گران لندن است.

چنانکه ملاحظه می‌شود افتراق روش‌های حمل به طریق «تحویل به حمل‌کننده» در این است که، در روش حمل FCA بایع تعهد انعقاد قرارداد حمل و بیمه را ندارد در صورتیکه در روش حمل CPT بایع متعهد به انعقاد قرارداد بیمه و قرارداد حمل به هزینه خود است.

## ب - تحویل در مرز

در روش «تحویل در مرز» در قرارداد بیع نقطه معین در مرز گمرکی کشور همجوار تعیین می‌شود که بایع باید کالا را در آن نقطه تحویل دهد. تعهد بایع وقتی به پایان می‌رسد که کالا را برای صدور از گمرک کشور خود ترخیص کند و در محل تعیین شده در اختیار مشتری گذارد.

## ۱- وجوه اشتراك

سه اصطلاح "DAF - DDU.DDP" از اصطلاحات اینکوترمز سال ۱۹۹۰ به تحویل کالا در مرز اختصاص داده شده است.

اصطلاح «مرز» کلی است و بنابراین برای هرمرزی از جمله مرز کشور محل صدور به کار می‌رود، از طرف دیگر این اصطلاح اگرچه عمدتاً در حمل از نوع راه‌آهن یا زمینی مورد استفاده قرار می‌گیرد ولی در مورد مرز هوایی و دریائی نیز می‌تواند بکار گرفته شود.

در انواع مختلف روش‌های حمل «تحویل کالا در مرز» با بایع باید کالا و سیاهه بازرگانی یا پیام الکترونیکی معادل آن را مطابق قرارداد بیع تهیه و گواهی‌های مطابقت دیگری که ممکن است قرارداد لازم بدانند را آماده نماید، پروانه‌ها، مجوزها، و تشریفات گمرکی را که مستلزم صدور کالا است به‌هزینه خود کسب نماید. اگر قرار بر عبور کالا از کشور ثالثی باشد با بایع تشریفات گمرکی ترانزیت کالا را انجام دهد. پرداخت هزینه حمل و انعقاد قرارداد مربوط به آن برای حمل کالا به نقطه تعیین شده از وظایف دیگر با بایع است. پس از انجام این تشریفات کالا را بدون هیچ اقدامی در مورد بیمه، با مدارك تحویل مثل سند حمل یا پیام الکترونیکی معادل آن در محل تحویل تعیین شده در تاریخ و یا مهلت تصریح شده در اختیار مشتری بگذارد. هرگونه قصور در انجام این وظایف موجب مسؤلیت است.

در مورد «تحویل کالا در مرز» نیز اینکوترمز نقطه‌ای را معین نموده است که محل تلاقی و تفکیک مسؤلیت‌های با بایع و مشتری است. تا رسیدن به نقطه تحویل کلیه هزینه‌های مربوط به کالا و حمل آن و هزینه‌های انجام تشریفات گمرکی لازم برای کالا و کلیه مسؤلیت‌های فقدان، معدوم یا خسارت دیدن کالا برعهده با بایع است. از آن نقطه به بعد با بایع مسؤلیتی در مورد کالا ندارد و با تحویل صحیح آن تعهدات او به پایان می‌رسد. همین نقطه پایان تعهدات با بایع، نقطه آغاز تعهدات مشتری است. فقط در موردی تعهدات با بایع یا مشتری بر حسب مورد به بعد یا قبل از نقطه تلاقی مسؤلیت‌ها تسری داده خواهد شد که مرتکب قصور شده باشند. مثلاً با بایع در بعضی از موارد موظف به تعیین تاریخ یا محل تحویل کالا و اطلاع به موقع آن به فروشنده است. حال اگر در اثر عدم اطلاع به موقع مشتری خسارتی بر کالا تحمیل شد و یا وسیله نقلیه دچار معطلی شد، پرداخت هزینه آن برعهده با بایع است.

## ۴- موارد افتراق

موارد افتراقی که بین سه روش حمل «تحویل کالا در مرز» وجود دارد بیشتر مربوط به نقطه تحویل کالا است که بر حسب مورد در داخل کشور با بایع بعد از ترخیص



اما قبل از مرز گمرکی کشور همجوار، یا در کشور ورودی بعد از عبور از گمرک ویا در نقطه معینی در داخل کشور وارد کننده انجام میشود.

تحويل کالا در هر نقطه ای که انجام شود هزینه های مربوط به کالا تا نقطه تحويل را نیز متضمن است. این هزینه ها علاوه بر کرایه حمل و بسته بندی و علامت گذاری و غیره که رابطه وجودی با خود کالا دارند، شامل هزینه های مربوط به معدوم شدن و یا خسارت دیدن کالا نیز می شود.

در روش حمل DAF وظیفه بایع در مورد تحويل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را برای صدور ترخیص کند و در نقطه و محل تعیین شده در مرز، اما قبل از مرز گمرکی کشور همجوار در اختیار گذارد. این اصطلاح بیشتر در حمل راه آهن یا زمینی مورد استفاده قرار می گیرد و قابل انطباق بر هر نوع حمل دیگری نیز هست. در اینجا نقطه تلاقی وظایف و مسئولیت های بایع و مشتری نقطه بین دو مرز کشور همجوار است. ممکن است برای رسیدن به این نقطه کالا لزوماً از طریق کشور دیگری عبور کند. در این صورت هزینه های مربوط نیز به عهده بایع خواهد بود. با دادن مثالی موضوع روشنتر می شود:

فرض کنیم تاجر ایرانی کالائی را در فرانسه خریداری کرده باشد و در قرارداد استناد به روش حمل DAF مرز بازرگان نموده باشد. در این صورت تاجر فرانسوی پس از انجام همه تشریفات که مستلزم خروج کالا از فرانسه و ترانزیت آن از کشور های مختلف است، باید کالا را در مرز، پس از عبور و ترخیص کالا از گمرک ترکیه و قبل از ورود به گمرک ایران تحويل دهد.

نوع دوم «تحويل در مرز» DDU است که چنانکه گفتیم اختصار اصطلاح (Delivered Duty Unpaid) است. در این نوع روش حمل وظیفه بایع در مورد تحويل هنگامی به پایان می رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور ورودی در اختیار مشتری قرار دهد. بایع باید پس از تهیه کالا طبق قرارداد و کسب پروانه ها، مجوزها و تشریفات «گمرکی» قرارداد حمل را با حمل کننده منعقد نماید. در تاریخ مقرر با قبول مسئولیت های فقدان یا خسارت وارده بر کالا و پرداخت هزینه ها در لحظه تحويل و اطلاع به موقع به خریدار و تهیه مدارک تحويل کالا را بازرسی و بسته بندی و علامت گذاری کند و پس از پرداخت هزینه ها و انجام تشریفات «گمرکی» خروجی کالا را در نقطه تعیین شده در تاریخ مقرر یا ظرف مهلت مقرر پس از عبور از مرز بدون پرداخت عوارض، مالیات ها و دیگر مخارج رسمی قابل پرداخت به هنگام ورود و با پرداخت هزینه انجام تشریفات گمرکی مذکور در اختیار مشتری قرار دهد.

پرداخت هزینه‌های رسمی ورود کالا مثل عوارض، مالیات‌ها و دیگر مخارج رسمی برعهده مشتری است فقط همانطوریکه تصریح شد، هزینه انجام تشریفات برعهده بایع است. مع‌هذا در قراردادها گاهی اصطلاح DDU را با اضافاتی بکار می‌برند مثلاً: DDU VAT (named place of destination)

کاربرد این نوع اضافات حاکی از توافق طرفین برتحویل هزینه‌های رسمی و بعضی از مالیات‌ها مثل مالیات ارزش افزوده بربايع است. نتیجه‌اینکه اگر DDU بدون اضافاتی بکارگرفته‌شد تعهدبايع درخصوص کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیات‌ها و حقوق رسمی ورود کالا پایان می‌پذیرد. ولی اگر طرفین بخواهند پرداخت بعضی از هزینه‌های قابل پرداخت به‌هنگام ورود کالا را برعهده بايع گذارند باید صریحاً در قرارداد شرط نمایند. در مثالی که قبلاً ذکر شد تاجر فرانسوی که کالائی را DDU, مرز بازرگان فروخته باشد، باید کالا را در داخل خاک ایران در مرز بازرگان بدون پرداخت عوارض مالیات‌ها و حقوق رسمی ایران و با پرداخت هزینه انجام این تشریفات و کلیه مخارجی که تا این لحظه بر کالا تعلق گرفته‌است، تحویل‌دهند. بنابراین فرق بین DDU DAF در همین تحویل کالا در نقطه مرزی است. که در DAF قبل از عبور از مرز ایران و در DDU بعد از عبور از مرز ایران انجام میشود.

سومین روش حمل «تحویل در مرز» عوارض پرداخت شده DDP (Delivered Duty Paid) است. مراد از این اصطلاح این است که وظیفه بايع در مورد تحویل کالا هنگامی به‌پایان می‌رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور ورودی با پرداخت همه هزینه‌هایی که دربالا برای DDU متذکر آن شدیم و برعهده گرفتن همان ضمان و تهیه همان مدارك و اسناد در داخل کشور ورودی در محل تعیین شده در قرارداد تحویل‌دهد. دراین نوع روش حمل عوارض و حقوق گمرکی و سایر هزینه‌های رسمی و غیر رسمی کالا برعهده بايع است.

در مثال فوق تاجر فرانسوی که با تاجر ایرانی قرارداد تحویل DDP قزوین جلوکارخانه با آدرس مشخص منعقد نموده است، وظیفه بايع انجام نخواهد پذیرفت مگر اینکه کالا را جلوکارخانه مشخص شده در اختیار مشتری قرارداد دارد.

فرق این نوع روش حمل با روش حمل قبلی در حمل کالا از مرز بازرگان به جلوکارخانه در قزوین است که به‌عنوان نقطه تحویل مشخص شده است. انتقال نقطه تحویل کالا از مرز بازرگان به جلوکارخانه در قزوین متضمن پرداخت هزینه حمل و

قبول خطرات و مسئولیت‌ها و هزینه‌های لازم برای انجام کار از طرف بایع است. خلاصه اینکه از مقایسه این سه روش حمل تفاوت آن در میزان پیشرفت به مقصد کالا دیده می‌شود که هرچه پیشرفت بیشتر انجام شد وظایف و حدود مسئولیت بایع را سنگینتر و وسیعتر می‌نماید.

در حمل مرکب زمینی، هوایی، راه‌آهن و دریائی دو اصطلاح در دو نهایت، روش حمل قرارداد، در روش حمل<sup>۱</sup> EXW به اختصار (EX Works) یعنی «تحویل در محل کار» کالا در کشور بایع و در محل کار او یا کارخانه و یا انبار متعلق به او صورت می‌پذیرد. در روش DDP تحویل کالا در نهایت دیگر یعنی در محل کار و یا در محلی در کشور خریدار کالا باید تحویل شود.

### مبحث سوم - روش‌های حمل دریائی

در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ اصطلاحات شش‌گانه زیر به حمل و نقل از طریق دریا اختصاص داده شده است :

۱- FAS	اختصار کلمات	(Free alongside Ship)	به معنی تحویل در کنار کشتی
۲- F(O)B	»	(Free on board)	» تحویل روی عرشه
۳- CFR	»	(Cost and Freight)	» هزینه کرایه حمل
۴- CIF	»	(Cost insurance and Freight)	» کرایه حمل و بیمه پرداخت شده
۵- DES	»	(Delivered EX ship)	» تحویل از کشتی
۶- DEQ		(Delivered Ex Quay)	تحویل در اسکله

از این اصطلاحات سه اصطلاح Cif - C.F.R, F.O.B که باهم قرابت بیشتر دارند را در پاراگراف الف و سه اصطلاح دیگر را در پاراگراف ب مطالعه می‌کنیم.

- ۱- «تحویل در محل کار» بایع Ex works اصطلاحی خنثی که در هر سه طریق حمل، می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد و یا برعکس به هیچکدام از طرق حمل هوایی، زمینی یا دریائی تعلق ندارد. بایع کالائی را در محل کار خود و یا انبار خود به فروش می‌رساند و مشتری برای حمل آن به مقصد که در خارج از کشور است طریق حمل را انتخاب می‌کند.
- ۲- برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به :

Stevens ' Elements of mercatile Law 11' Editcon London Butterworth & Co Ltd 1950 p. 439.

## الف - بارگیری بر عرشه کشتی

قرابت سه اصطلاح C.I.F., C.F.R., F.O.B در این است که در هر سه اصطلاح تحویل کالا روی عرشه کشتی صورت می‌گیرد.

«تحویل روی عرشه» به این معنای است که وظیفه بایع در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می‌رسد که کالا در بندر محل تعیین شده از نرده کشتی گذشته باشد.

## ۱- وجوه مشترك

در این نوع روش‌های حمل بایع باید کالا و سیاهه تجارتي یا پیام الکترونیکی معادل آن را با گواهی انطباق کالائی که تحویل خواهد شد بر کالای موعود تهیه کند. پس از بازرسی کیفیت و کمیت پروانه‌ها صدور و یا دیگر مجوزهایی که برای صدور کالا لازم است را بگیرد. انجام تشریفات گمرکی برای صدور و هزینه آن نیز به عهده اوست.

پس از تهیه کالا و حل کلیه مشکلات مربوط به صدور آن به نحوی که توضیح داده شد، کالا را در تاریخ مقرر و یا ظرف مهلت معین روی عرشه کشتی که از جانب مشتری تعیین شده است، طبق عرف بندر بارگیری تحویل دهد. به موقع مشتری را از تحویل کالا مطلع سازد تا او بتواند مقدمات تحویل گرفتن کالا را آماده نماید.

تحویل کالا توأم با اسنادی است که آن اسناد متداول را نیز برای مشتری تهیه خواهد کرد. در روش حمل «تحویل روی عرشه» نقطه تلاقی مسئولیت‌ها و وظایف بایع و مشتری عبور کالا از نرده کشتی است. تارسیدن کالا به نقطه تحویل یعنی نرده کشتی کلیه هزینه‌های مربوط به کالا و حمل آن و هزینه‌های انجام تشریفات گمرکی لازم برای صدور کالا و ارزش اسناد و مدارک لازم بر عهده بایع است. اوضامن فقدان و یا معدوم یا خسارت وارد آمدن بر کالا نیز است. از آن نقطه به بعد، یعنی از لحظه عبور از نرده کشتی بایع هیچ مسئولیتی در مورد کالا ندارد و با تحویل صحیح آن مسئولیت بایع

۴- برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به :

Paris de Bollgariere, Antion, Maunel du Commerce internationale.  
tome III 1962 Etude Particuliere de la vente C.I.F.

در مورد تحویل کالا به پایان می‌رسد و انتقال ضمان انجام می‌شود. این نقطه پایان تعهدات بایع، نقطه آغاز تعهدات مشتری است و فقط در موردی تعهدات بایع و مشتری برحسب مورد به بعد یا قبل از گذشتن کالا از نرده کشتی تسری خواهد یافت، که در انجام وظائف قصور ورزیده باشند. به عنوان مثال در بیع با روش حمل F.O.B مشتری باید نام کشتی، نقطه بارگیری، و زمان مورد نیاز برای تحویل را به موقع به بایع اطلاع دهد. حال اگر در نتیجه قصور مشتری، یا کشتی تعیین شده به موقع وارد نشود، یا زودتر یا دیرتر از آن موقع وارد شود و در نتیجه کشتی دچار معطلی در بندر گردد مشتری با وجود اینکه کالا هنوز از نرده کشتی نگذشته است، مسئول پرداخت هزینه معطلی کشتی و سایر هزینه‌ها خواهد بود. برعکس چنانکه بایع در تهیه مدارك تعال ورزید باشد و در نتیجه آن خسارتی متوجه کالا یا هزینه‌های حتی بعد از عبور کالا از نرده کشتی ایجاد شود، پرداخت هزینه به عهده خود او خواهد بود ولو اینکه کالا از نرده کشتی گذشته باشد. در این انواع روش حمل نیز بایع و مشتری علاوه بر تعهد اصلی که تحویل کالا و پرداخت ثمن است باید کلیه مدارك لازم برای صدور یا ورود کالا را از کشور خود و یا به کشور خود برحسب مورد تهیه نماید.

## ۲- موارد افتراق

در روش‌های حمل «تحویل روی عرشه» موارد افتراقی نیز وجود دارد که عمدتاً مربوط به همان قرارداد حمل و بیمه است.

در بیع با روش حمل F.O.B بایع با انجام نکاتی که ذکر آن گذشت و تحویل کالا روی عرشه کشتی، با عبور کالا از نرده کشتی وظیفه خود را در مورد تحویل کالا به پایان می‌رساند و هیچ وظیفه‌ای در مورد قرارداد حمل و بیمه ندارد، مشتری برای حمل کالا اقدام بر انعقاد قرارداد کرده است و کشتی را او با هزینه خود برای بارگیری فرستاده است.

در روش حمل C.F.R (هزینه کرایه حمل) برخلاف روش حمل F.O.B بایع نه تنها به تحویل کالا روی عرشه کشتی به نحوی که بیان شده است، بلکه باید به هزینه خود قرارداد حمل کالا به بندر مقصد تعیین شده را با شرایط متداول و در مسیر معمول، با نوعی کشتی دریائی که معمولاً برای حمل کالای موضوع قرارداد به کار می‌رود، منعقد نماید.

در مورد روش حمل F.O.B خصوصیات کشتی برشمرده نشده است و مشتری

آزاد است که هر نوع کشتی که خواست برای حمل کالائی که متعلق به اوست ارسال دارد ولی در صورتیکه کشتی قادر به بارگیری کالا نباشد و از این بابت ضرری متوجه کالا یا کشتی شود خود مسئول آن خواهد بود. برعکس در مورد روش حمل به C.F.R نظر به اینکه بائع باید با هزینه خود قرارداد حمل را منعقد نماید، خصوصیات کشتی برشمرده شده است تا ایجاد اختلاف نکند. کشتی باید متعارف و در مسیر معمول حرکت کند و برای حمل کالای موضوع قرارداد مناسب باشد. قابل تذکر اینکه در این روش حمل C.F.R وظیفه بائع نسبت به نوع قبلی F.O.B سنگینتر است و علاوه بر وظایف معمولی در روش F.O.B باید به انعقاد قرارداد حمل با هزینه خود اقدام نماید.

در سومین نوع روش حمل «تحویل روی عرشه» یعنی CiF «هزینه، بیمه و کرایه حمل» وظایف بائع علاوه بر آنچه که در کلیات برشمردیم انعقاد قرارداد حمل مثل مورد روش F.O.B (فوب) و مضاف بر آن بیمه دریائی است. یعنی باید کالا را در مقابل خطراتی که متوجه آن است، چه از نظر فقدان و یا خسارت بیمه دریائی نماید. نحوه بیمه «استانداردی» که اتاق تجارت بین‌المللی پیش‌بینی نهوده است را متذکر شدیم ولی نظر به اهمیت مطلب تکرار دوباره آن هلال‌آور نیست.

در روش حمل CiF بائع به هزینه خود قرارداد بیمه‌ای با بیمه‌گران یا شرکت بیمه‌ای که حسن شهرت داشته باشد منعقد می‌نماید. میزان آن حداقل پوشش بیمه‌ای «شرایط انستیتو بیمه‌گران لندن»<sup>۲</sup> است مگر اینکه در قرارداد به گونه دیگری توافق شده باشد. مدت پوشش بعد از شروع سفر دریائی تا ورود کالا به بندر مقصد است. این نوع بیمه اجباری است و هزینه آن برعهده بائع است. ولی در صورتیکه مشتری تقاضا نماید، بائع به هزینه مشتری کالا را در مقابل خطراتی خارج از موضوع بیمه دریائی مثل: جنگ، اعتصابات، شورش‌ها و اغتشاشات، بیمه می‌نماید.

در روش حمل CiF باز وظیفه بائع نسبت به دوروش قبلی سنگینتر است و علاوه بر انعقاد قرارداد حمل به هزینه خود به نحوی که در روش حمل وجود داشت، می‌بایست کالا را در مقابل خطرات بیمه کند. بنابراین حدود وظایف بائع در روش حمل (FOB) به حداقل و در روش حمل CiF به حداکثر می‌رسد.

۱- حقوق و عملکرد تجارت بین‌المللی کلیووم - اشمینتف چاپ ۱۹۹۰ ترجمه دکتر حسین خزاعی جلد دوم ص ۵۶۰ و بعد.

۲- مجموعه شرایط بیمه‌های باربری - کلوزهای جدید و قدیم، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی.

این تقلیل مسئولیت مشتری و افزایش مسئولیت بایع در روشهای «تحویل در بندر مقصد» نیز ادامه می‌یابد.

### ب - تحویل در بندر مقصد

در دو نوع روش حمل کالا از طریق دریا تحویل در بندر مقصد انجام می‌شود.

#### ۱- تحویل از کشتی DES "Delivered Ex ship"

مراد از «تحویل از کشتی» این است که وظیفه بایع در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می‌رسد که کالا را قبل از ترخیص برای ورود، در بندر مقصد تعیین شده، روی عرشه کشتی در اختیار مشتری قرار دهد.

بایع موظف است کالا را طبق قرارداد بیع تهیه، پروانه‌ها، مجوزها، تشریفات صدور کالا را فراهم و هزینه‌های ضروری تا زمان تحویل را پرداخت و با اسناد حمل یا پیام‌های الکترونیکی معادل آن پس از بازرسی و بسته‌بندی و علامت‌گذاری در تاریخ مقرر و ظرف مهلت تصریح شده بر روی عرشه کشتی تحویل دهد. در این نوع روش حمل نیز انعقاد قرارداد حمل توسط و به‌هزینه بایع انجام می‌شود. شرایط تحویل طوری است که امکان انتقال کالا از کشتی توسط تجهیزات تخلیه‌ای وجود داشته باشد. پس از حرکت کشتی بایع باید مشتری را از زمان تقریبی ورود کشتی مطلع سازد. آنچه این نوع روش حمل را از سه روش قبلی حمل دریائی تفکیک می‌کند، لحظه تحویل کالا است که در آنجا لحظه عبور از نرده کشتی در بندر مبداء بود و در اینجا عرشه کشتی قبل از ترخیص در بندر مقصد است.

در این نوع روش حمل بایع در مورد بیمه مسئولیتی ندارد و چنانچه مشتری خواست خود می‌تواند اقدام به بیمه کالا نماید در غیر این صورت خطرات احتمالی را باید بپذیرد.

#### ۲- تحویل در اسکله DEQ "Delivered Ex Quay"

مراد از «تحویل در اسکله» آن است که بایع باید کالا را در اسکله (بارانداز) بندر مقصد تعیین شده برای ورود ترخیص کند و در اختیار خریدار قرار دهد. در قرارداد بیع که استناد به «تحویل در اسکله» می‌شود، بندری در مقصد تعیین می‌شود تا بایع کالا در آنجا تحویل دهد. در این صورت بایع کلیه مسئولیت‌ها و هزینه شامل عوارض، مالیات‌ها و سایر مخارج تحویل کالا را تا ورود به محل تقبل می‌کند. ولی اگر توافق کند که مشتری کالا را ترخیص کند و عوارض را بپردازد، باید عبارت

«عوارض پرداخت نشده» *duty Unpaid* را به‌جای عبارت «عوارض پرداخت شده» *duty Paid* به‌کارگیرند. به‌همین ترتیب امکان معافیت بایع از پرداخت هزینه‌های دیگری وجود دارد. مالیات ارزش افزوده اغلب محل بحث است و در صورت معافیت بایع از پرداخت آن عبارت *VAT Unpaid Delivered ex Quay* به‌کار گرفته می‌شود.

فرق بین این روش حمل «تحویل در اسکله» با روش قبلی «تحویل از کشتی» همان‌طوریکه ملاحظه شد در نقطه تحویل کالا است که برای بایع هزینه اضافی بدنبال دارد.

بنابراین در روش حمل دریائی حداقل مسئولیت بایع در روش *FAS* «تحویل در کنار کشتی» در بندر مبداء و حداکثر آن در *DEQ* «تحویل در اسکله» بندر مقصد است.

نتیجه - روش‌های حمل کالا در تجارت بین‌المللی توسط اتاق تجارت بین‌المللی بطریق منطقی سازمان داده شده است. به‌نحوی که چه در اصطلاحات قابل انطباق بر انواع مختلف حمل (زمینی، هوائی، راه‌آهن و دریائی و مرکب) و چه در اصطلاحات مخصوص حمل دریائی به‌هراندازه که از نقطه تحویل کالا از مبداء به‌طرف مقصد پیش می‌رویم تعهدات بایع سنگینتر و تعهدات مشتری سبکتر میشود.

در دو اصطلاح حرکت از مبداء که در رأس هرگروه از اصطلاحات قابل انطباق در انواع مختلف حمل و اصطلاحات مخصوص حمل دریائی قرار دارد، تعهدات بایع و مشتری تقریباً یکسان است.

در روش حمل کالا به‌طریق (*EXW*) تعهد بایع تحویل کالا در کارخانه یا محل کار خودش است، به‌همین ترتیب در روش حمل دریائی *FAS* بایع کالا را در کنار کشتی در کشور خود تحویل می‌دهد.

در دو اصطلاح ورود به‌مقصد که در انتهای هر یک از دو گروه از اصطلاحات قابل انطباق بر انواع مختلف حمل و اصطلاحات مخصوص حمل دریائی قرار دارد باز تعهدات مشتری و بایع یکسان است.

در روش حمل کالا به‌طریق *DDP* بایع کالا را در محل تعیین شده در کشور مشتری تحویل می‌دهد و به‌همین طریق در روش حمل دریائی *Ex ship* بایع کالا



را در خارج از کشتی پس از حمل به مقصد تحویل می‌دهد. علاوه بر این نظم منطقی درونی، قواعد اینکوترمز از نظر اقتصادی نیز منطبق بر قواعد عرضه و تقاضا کالا تنظیم شده است. هرچه تقاضای کالا بیشتر و عرضه آن کمتر باشد انتخاب اصطلاح مورد نظر برای حمل کالا به مبدأ حرکت نزدیکتر خواهد بود، در اینگونه موارد نظر به نیازی که مشتری به کالا دارد حاضر خواهد شد، هزینه حمل، خطرات، کرایه و سایر مخارج رسمی و غیر رسمی را پرداخت نماید تا نیاز خود را بر آورد. در جهت عکس هرچه تقاضای کالا کمتر و عرضه آن بیشتر باشد بی نیازی مشتری به کالا و نیاز بایع به فروش موجب خواهد شد تا بایع برای فروش کالا حاضر به قبول هزینه حمل، خطرات، کرایه و سایر مخارج رسمی و غیر رسمی گردد و بنابراین اصطلاح به مقصد نزدیکتر خواهد بود.