

جنبه های مهم

«اینکوترمز» پس از

تجدید نظرهای بعمل آمده در سال ۱۹۹۰

موضوع می تواند سبب سوء تفاهات، اختلافات و مراعات وقت گیر و پرنهنگی شود. برای رفع این معضلات، اتاق بازرگانی بین المللی^۲ برای نخستین بار در سال ۱۹۳۶ مجموعه ای از قواعد بین المللی را جهت تفسیر اصطلاحات تجاری منتشر ساخت. که به «اینکوترمز ۱۹۳۶» معروف شد. به منظور تطبیق قواعد مزبور با رویه های تجارت بین المللی بعداً در سالهای ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰ و اخیراً در ۱۹۹۰ اصلاحات و تجدید نظرهایی در آنها صورت گرفت.

هدف اینکوترمز (اصطلاحات بازرگانی بین المللی)^۱ فراهم آوردن مجموعه ای از قواعد بین المللی به منظور تفسیر متداول ترین اصطلاحات تجارت خارجی است، بدین ترتیب می توان از شک و تردیدهای موجود در زمینه تفاسیر مختلف این اصطلاحات در کشورهای گوناگون اجتناب ورزید و یا دست کم آنها را تا حد زیادی تقلیل داد. طرفین قرارداد اغلب از رویه های تجاری مختلف در کشورهای خود بی اطلاعیند. این

(1): International Commercial Terms (INCOTERMS)

توضیح: واژه «اینکوترمز» به اصطلاحات یا شرایط بازرگانی بین المللی ترجمه شده است.

(2): International Chamber of Commerce (ICC)

دلایل تجدید نظرهای سال ۱۹۹۰ در اینکوئترمز

می توانست داشته باشد.

تکنیک های جدید حمل و نقل

دلیل دیگر تجدید نظر در اینکوئترمز به تکنیک های متحول حمل و نقل، خصوصاً یک کاسه کردن^۱ بار در کانتینر، حمل کالا با شیوه های مختلف (حمل و نقل مرکب)^۲ و در مسیرهای کوتاه دریایی، به شیوه رو-رو^۳ با استفاده از وسایل نقلیه جاده ای و واگن راه آهن، مربوط می شود. در اینکوئترمز ۱۹۹۰ اصطلاح «تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده» (FCA) اکنون به گونه ای تعدیل شده است که قطع نظر از شیوه مورد استفاده یا ترکیب شیوه های مختلف جهت حمل کالا، برای انواع حمل و نقل مناسب باشد. در نتیجه، اصطلاحاتی که در اینکوئترمز ۱۹۸۰ تنها به منظور شیوه حمل خاصی قابل استفاده بودند (مانند «تحویل کالا به راه آهن یا تحویل کالا در واگن خط آهن»^۴ FOR/FOT و «تحویل کالا در فرودگاه»^۵ FOA) کنار گذاشته شده اند، شیوه های حمل و نقل متناسب با اینکوئترمز ۱۹۹۰، در جدول (۱) مشخص شده است.

یکی از دلایل اصلی تجدید نظر در اینکوئترمز در سال ۱۹۹۰ تمایل به انطباق اصطلاحات تجاری با کاربرد روز افزون «مبادله داده های الکترونیک»^۶ بود. هنگامی که طرفین ناچار شوند اسناد متعددی (چون سیاهه های تجاری، اسناد مورد نیاز برای ترخیص کالا از گمرک یا اسناد مؤید تحویل کالا به حمل کننده و همینطور اسناد حمل و نقل) را تهیه کنند، استفاده از داده های اشاره شده در قالب اینکوئترمز ۱۹۹۰ امکانپذیر است. وقتی فروشنده موظف باشد سند حمل و نقل قابل انتقالی^۷ را تهیه کند، مسائل خاصی بوجود می آید، این مسائل در مورد سندی چون بارنامه دریایی^۸ که اغلب به منظور فروش کالا از آن استفاده می شود در حالی که کالای فروخته شده هنوز در راه است - جالب توجه است. در این موارد نکته بسیار اساسی آن است که در زمان استفاده از پیامهای معمول در مبادله داده های الکترونیک، تضمین داده شود که خریدار از همان موقعیت حقوقی برخوردار است که در صورت دریافت بارنامه دریایی از فروشنده

- (1): Electronic data Interchange (EDI)
- (2): Negotiable Transport Document
- (3): Bill of Lading
- (4): Unitization
- (5): Multimodal Transport
- ◁ (6): Roll on- roll off traffic

در اینکوترمز ۱۹۹۰ اصطلاحاتی مانند تحویل کالا به راه آهن FOR/FOT، تحویل کالا به فرودگاه FOA - که تنها برای شیوه حمل و نقل خاصی قابل استفاده بودند - کنار گذاشته شده‌اند.

شیوه جدید ارائه اینکوترمز

بر اساس آنها فروشنده موظف است قرارداد حمل کالا به مقصد را منعقد سازد بدون اینکه خطر از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا یا هزینه‌های اضافی ناشی از حوادث احتمالی پس از بارگیری و ارسال کالا را بپذیرد. این اصطلاحات عبارتند از: قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد (CFR/C&F)، قیمت کالا، بیمه و کرایه تا بندر مقصد (CIF)، پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد (CPT) و پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد (CIP). سرانجام طبق اصطلاحات مذکور در گروه چهارم (گروه «D») فروشنده هزینه‌ها و مخاطرات کالا را تا رسیدن به مقصد تقبل می‌کند. تحویل کالا در مرز (DAF)، تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد (DES)، تحویل کالا روی اسکله در بندر مقصد (DEQ)، تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از ترخیص و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (DDU) و تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد پس از ترخیص و با پرداخت

در رابطه با امر تجدیدنظر، در گروه کار اتاق بازرگانی بین‌المللی پیشنهاد شد که به منظور درک و مطالعه سریعتر اصطلاحات تجاری، ارائه آنها به گونه‌ای دیگر صورت گیرد. در نتیجه این اصطلاحات به چهار دسته اساساً متفاوت تقسیم شدند: در گروه اول، یک اصطلاح ارائه می‌گردد که بر اساس آن فروشنده کالا را در محل کار خود در اختیار خریدار قرار می‌دهد (گروه «E» - اصطلاح تحویل کالا در محل کار به دنبال آن گروه دوم قرار می‌گیرد: EXW) بموجب اصطلاحات مذکور در این گروه از فروشنده درخواست می‌گردد که کالا را به حمل کننده تعیین شده از طرف خریدار تحویل دهد (گروه «F» - اصطلاحات تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده FCA، تحویل کالا در کنار کشتی FAS، و تحویل کالا روی عرشه کشتی FOB). در گروه سوم (یعنی گروه «C») اصطلاحاتی جای دارند که

(7): Free on Rail/ Free on Truck (FOR/FOT)

(8): FOB Airport (FOA)

۱ - جهت مطالعه این دو اصطلاح و دیگر اصطلاحات «اینکوترمز ۱۹۸۰» مراجعه کنید به: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی - اقتصادی جلد (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۶۸)، جلد سوم.

جدول (۱): شیوه حمل و نقل و اینکوترمز متناسب با آن

همه نوع شیوه حمل و نقل از جمله حمل و نقل مرکب		
EX Works (... named place)	EXW	تحویل کالا در محل کار (... نام محل مقرر)
Free Carrier (... named place)	FCA	تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده (... نام محل مقرر)
Carriage Paid to (... named place of destination)	CPT	پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد (... نام مکان مقرر در مقصد)
Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)	CIP	پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد (نام مکان مقرر در مقصد)
Delivered At Frontier (... named place)	DAF	تحویل کالا در مرز (... نام محل تعیین شده در مرز)
Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)	DDU	تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از ترخیص و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... نام مکان مورد مقصد)
Delivered Duty Paid (... named place of destination)	DDP	تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد پس از ترخیص و با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... نام مکان مقرر در مقصد)
Free Carrier (... named place)	FCA	تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده (... نام محل مقرر)
Free Carrier (... named place)	FCA	حمل و نقل هوایی تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده (... نام محل مقرر)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

حمل و نقل دریایی و حمل و نقل از طریق آبهای

داخلی

Free Alongside Ship (...named Port of Shipment)	FAS	تحویل کالا در کنار کشتی (...نام بندر بارگیری)
Free On Board (...named Port of Shipment)	FOB	تحویل کالا روی عرشه کشتی (...نام بندر بارگیری)
Cost and Freight (...named Port of destination)	CFR (C&F)	قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد (...نام بندر مقصد)
Cost, Insurance and Freight (...named Port of destination)	CIF	قیمت کالا، بیمه و کرایه تا بندر مقصد (...نام بندر مقصد)
Delivered Ex Ship (...named Port of destination)	DES	تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد (...نام بندر مقصد)
Delivered Ex Quay (...named Port of destination)	DEQ	تحویل کالا روی اسکله در بندر مقصد (...نام بندر مقصد)

حقوق و عوارض گمرکی (DDU)، جزء گروه
این طبقه بندی به جدول (۲) مراجعه شود.
آخر طبقه بندی اینکوترمز هستند، جهت ملاحظه

اینکوترمز ۱۹۹۰

جدول (۲):

Ex Works

EXW

گروه E نقطه عزیمت
تحویل کالا در محل کار

گروه F

قسمت اعظم کرایه پرداخت نمی شود

Free Carrier

(FCA)

تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده

Free Alongside Ship

(FAS)

تحویل کالا در کنار کشتی

Free on Board

(FOB)

تحویل کالا روی عرشه کشتی



قسمت اعظم کرایه پرداخت می شود

Cost and Freight	(CFR) (C&F)	قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد
Cost, Insurance and Freight	(CIF)	قیمت کالا، بیمه و کرایه تا بندر مقصد
Carriage Paid To	(CPT)	پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد
Carriage and Insurance Paid to	(CIP)	پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد

گروه D نقطه ورود کالا

Delivered At Frontier	(DAF)	تحویل کالا در مرز
Delivered Ex Ship	(DES)	تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد
Delivered Ex Quay	(DEQ)	تحویل کالا روی اسکله در بندر مقصد
Delivered Duty Unpaid	(DDU)	تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از ترخیص و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی
Delivered Duty Paid	(DDP)	تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد پس از ترخیص و با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی

دیگر هزینه های رسمی و همینطور متخارج انجام تشریفات گمرکی میان طرفین قرارداد، توضیحاتی در این خصوص می دهند. البته فروشنده به هیچ وجه نباید پس از اینکه کالا به خریدار تحویل داده شد و در اختیارش قرار گرفت نفعی در آن داشته باشد. برعکس، طبق اصطلاحاتی چون اصطلاحات گروه «D»، خریدار در هزینه های بعمل آمده از طرف فروشنده جهت حمل کالا به مقصد مقرر، سهمی ندارد.

بعلاوه در همه اصطلاحات، تعهدات مربوط به طرفین در ده ردیف دسته بندی شده است بطوریکه هر ردیف از تعهدات فروشنده، موقعیت خریدار را در خصوص همان موضوع منعکس می کند. بنابراین اگر برای مثال طبق ردیف A.3 فروشنده موظف باشد تریبات حمل و نقل کالا را فراهم آورده و کرایه را پرداخت کند، در ردیف «قرارداد حمل» در B.3، عبارت «تعهدی ندارد» به چشم می خورد. این امر بدان معنا نیست که خریدار نفعی در انعقاد قراردادهای لازم جهت حمل کالا به مقصد مورد نظر ندارد، بلکه وی در این خصوص «تعهدی» در قبال فروشنده ندارد. بهر حال این اصطلاحات به منظور روشن شدن چگونگی توزیع حقوق، عوارض، مالیاتها و



عرف بندر یا تجارتي خاص

باشند مراجعه شود.^۳ البته مطلوب است که خریدار و فروشنده به هنگام مذاکره درباره قرارداد فروش، از این عرفهای تجاری به نحو مقتضی آگاه بوده و در صورت ایجاد هرگونه شک و تردید، با گنجانیدن شروط مناسب در قرارداد، موقعیت حقوقی خود را روشن سازند. این تمهیدات ویژه در قرارداد فروش، بر قاعده تفسیر در اینکوترمزهای مختلف مقدم بوده و یا آنرا تغییر می دهد.

از آنجا که در رشته های تجاری و مناطق مختلف، امکان استفاده از اصطلاحات تجاری لزوماً باید وجود داشته باشد، لذا تعیین دقیق تعهدات طرفین قرارداد غیر ممکن خواهد بود. بنابراین لازم است تا حدی به عرف^۱ محل تجارت مورد نظر یا به رویه هایی^۲ که طرفها خود ممکن است در معاملات قبلی بوجود آورده

(1) Customs

(2): Practices

(۳): به ماده ۹ از «مقاوله نامه ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین المللی کالا» که در سال ۱۹۸۰ به امضا رسیده است، مراجعه شود.

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods)

اینکوئریز ۱۹۹۰ در چهار گروه تقسیم شده که به ترتیب بر میزان مسئولیتهای فروشنده افزوده و از مسئولیتهای خریدار کاسته می شود.

شقوق پیش روی خریدار جهت انتخاب

وضعیت هایی وجود دارد که نمی توان در زمان انعقاد قرارداد فروش، راجع به نقطه دقیق و یا حتی محلی که فروشنده باید کالا را جهت حمل به مقصد نهایی یا پس از رسیدن به مقصد نهایی، در آنجا تحویل دهد، بطور مشخص تصمیم گرفت؛ برای مثال، در این مرحله صرفاً باید به «محدوده» یا محل نسبتاً بزرگی (مثلاً بندر) اشاره کرد. از اینرو معمولاً تصریح می گردد که خریدار حق و یا حتی وظیفه دارد بعداً نقطه دقیق تری را در محدوده و یا محل مقرر مشخص سازد. اگر خریدار موظف به تعیین نقطه ای دقیق به ترتیب گفته شده گردد، قصور او در انجام این کار ممکن است سبب شود که مسئولیت خطرات و هزینه های ناشی از چنین قصوری بر عهده او قرار گیرد. بعلاوه، قصور خریدار در استفاده از حقتش به منظور تعیین نقطه مزبور، ممکن است به فروشنده حق دهد نقطه ای را برگزیند که به بهترین وجه منظورش را برآورده سازد.

ترخیص کالا از گمرک

معمولاً روش مطلوب آن است که ترتیبات

ترخیص کالا را طرفی که در کشور محل ترخیص اقامت دارد و یا دست کم شخصی که به نمایندگی از جانب او در این محل عمل می کند، فراهم آورد. بنابراین بطور معمول صادرکننده، کالا را جهت صدور، و وارد کننده، جهت ورود، از گمرک ترخیص می کنند. هر چند طبق برخی از اصطلاحات تجاری (EXW و FAS) خریدار باید کالا را در کشور فروشنده جهت صدور ترخیص کند و بموجب برخی اصطلاحات دیگر (DDP و DEQ)، فروشنده متعهد به ترخیص کالا جهت ورود به کشور خریدار است. بدیهی است در چنین مواردی خریدار و فروشنده بترتیب باید مسئولیت هرگونه ممنوعیت های صادراتی و وارداتی را بپذیرند. همچنین آنان باید اطمینان حاصل کنند که ترخیص کالا از گمرک را طرفی و یا شخصی از جانب او، انجام میدهد که به رغم عدم اقامت در کشور مربوط، مورد تأیید مقامات آن کشور است. در مواردی که فروشنده متعهد به تحویل کالا در محلی از کشور خریدار باشد که بدون ترخیص کالا از گمرک امکان رسیدن به آن محل وجود ندارد، قصور خریدار در انجام تعهدش به ترخیص کالا از گمرک مانع رسیدن کالا به آن محل شده و مشکلات ویژه ای پدیدار می گردد!

(۱): جهت بررسی این مشکلات به تفسیر «DDU» در مباحث بعدی مراجعه کنید.

و عوارض گمرکی» (DDU) تعهدات مربوط به پرداخت حقوق متعلق به کالای وارداتی را از دوش فروشنده برمی دارد.

بهر حال، در بعضی موارد فروشنده ای که تعهدش در حمل کالا، تا محل کار خریدار در کشور وارد کننده ادامه دارد، ممکن است بخواهد تشریفات گمرکی کالا در آن کشور بدون پرداخت حقوق و عوارض انجام دهد. برای چنین منظوری باید عبارت «DDU» با ترخیص کالا از گمرک^۴ «آرابه شرایط «DDU»» بیافزاید. اضافات مشابهی را می توان برای دیگر اصطلاحات گروه «D» استفاده کرد؛ مانند، «DDP» بدون پرداخت مالیات بر ارزش افزوده^۵ «یا «DEQ» بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی»^۶

بسته بندی

در اکثر موارد طرفهای قرارداد از پیش میدانند که جهت حمل مطمئن کالا به مقصد، چه نوع بسته بندی لازم است. بهر حال، از آنجا که تعهد فروشنده برای بسته بندی کالا ممکن است بسته به نوع و مدت حمل مورد نظر متفاوت باشد، این ضرورت احساس شد تا قید گردد که فروشنده متعهد به بسته بندی کالا به گونه ای است که جهت حمل و نقل مورد نظر لازم باشد. البته انجام این تعهد در حدود اطلاعاتی است که

خریدار ممکن است بخواهد کالا را تحت شرایط «EXW» از محل کار فروشنده تحویل گیرد و یا آنرا طبق شرایط «FAS» در کنار کشتی دریافت نماید، اما در عین حال بخواهد که فروشنده کالای مزبور را جهت صدور از گمرک کشور مبدأ، ترخیص کند. در چنین صورتی عبارت «ترخیص جهت صدور»^۱ را می توان به دنبال اصطلاح تجاری مربوط افزود. برعکس، فروشنده ممکن است آماده باشد که کالا را طبق شرایط «DEQ» و یا «DDP» تحویل دهد، اما جزئاً و یا کلاً تعهدی در خصوص پرداخت حقوق، عوارض و دیگر مالیاتها و یا هزینه های متعلق به کالای وارداتی بر عهده نگیرد. در این حالت عبارت «بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی»^۲ پس از «DEQ» اضافه می گردد یا مالیاتها و هزینه های خاصی که فروشنده تمایلی به پرداخت آنها ندارد، بطور ویژه مستثنا می شوند؛ مثلاً «بدون پرداخت مالیات بر ارزش افزوده»^۳.

بعلاوه ملاحظه شده که در بسیاری از کشورها نه تنها گرفتن مجوز ورود، بلکه همچنین تخفیفهایی در مورد حقوق و عوارض (تخفیف مالیات بر ارزش افزوده و غیره) برای یک شرکت خارجی خیلی دشوار است. استفاده از اصطلاح «تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از ترخیص و بدون پرداخت حقوق

(1): «Cleared for export»

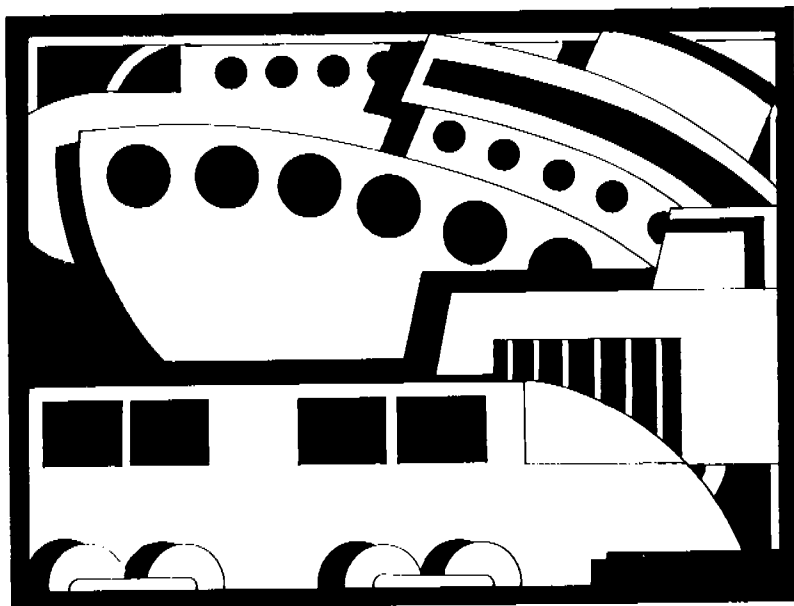
(3): «VAT unpaid»

(5): «DDP, VAT unpaid»

(2): «duty unpaid»

(4): «DDU, cleared»

(6): «DEQ, duty unpaid»



گونه ای دیگر مقرر نشده باشد، خریدار خود باید هزینه این بازرسی را، که در واقع به نفع او ترتیب داده میشود، بپردازد. بهر حال چنانچه انجام بازرسی صرفاً بدین منظور باشد که فروشنده نشان دهد قواعد الزامی ناظر بر صدور کالا در کشور مراعات کرده است، پرداخت هزینه آن بر عهده وی قرار دارد.

فروشنده پیش از انعقاد قرارداد فروش، درباره شرایط حمل و نقل دارد^۱.

بازرسی کالا

در بسیاری از موارد ممکن است به خریدار توصیه شود که قبل یا همزمان با تحویل کالا از جانب فروشنده جهت حمل، ترتیبات بازرسی از آنرا فراهم آورد. این بازرسی به «بازرسی پیش از حمل»^۲ موسوم است. اگر در قرارداد به

(۱): مراجعه کنید به بند (۱) از ماده (۳۵) و شق «ب» از بند (۲) همین ماده در مقاله نامه ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین المللی کالا، که بموجب آن کالا از جمله بسته بندی آن باید برای هر منظور خاصی که فروشنده در زمان انعقاد قرارداد، بطور صریح و یا ضمنی از آن آگاهی دارد، مناسب باشد، به جز در موردی که اوضاع و احوال نشان دهد خریدار به مهارت و تشخیص فروشنده اعتماد ندارد و یا داشتن چنین اعتمادی برای خریدار غیر عقلایی باشد.

(2): Pre - Shipment inspection (PSI)

بدون تغییر در ماهیت اصطلاحات بازرگانی بین المللی می توان با افزودن عباراتی به دنبال آنها، فروشنده را از انجام بعضی وظائف، آنطور که در اصطلاح مورد نظر مقرر شده، معاف کرده و با وظائف جدیدی برعهده او گذاشت.

تحويل کالا در محل مقرر به حمل کننده

Free Carrier (...named point)
(FCA)

همانطور که گفته شد، اصطلاح « FCA » رامی توان برای هر زمانی بکاربرد که فروشنده تعهداتش را در قبال قرارداد فروش بین المللی با تحويل کالا به حمل کننده تعیین شده از طرف خریدار به پایان می رساند. انتظار می رود این اصطلاح همچنین برای مواردی از حمل و نقل دریایی که کالا طبق روش سنتی در لبه (ترده) کشتی^۱ تحويل نمی گردد نیز کاربرد داشته باشد. بدیهی است اگر از فروشنده خواسته شود که کالا را قبل از رسیدن کشتی به بندر، به پایانه بار^۲ تحويل دهد، اصطلاح فوب سنتی غیر قابل استفاده خواهد بود، زیرا در چنین صورتی فروشنده حتی پس از تحويل کالا به پایانه بار نیز باید مسئولیت خطرات و هزینه های کالا را تقبل کند، در حالی که امکان هیچ گونه کنترلی بر کالا ندارد و نمی تواند در خصوص حفاظت از آن دستور العمل هایی به مسئولین پایانه بار بدهد.

می بایست تأکید کرد که طبق اصطلاحات

گروه « F »، فروشننده باید طبق دستور العمل های خریدار، کالا را جهت حمل تحويل دهد، زیرا خریدار قرارداد حمل را منعقد و حمل کننده را تعیین می کند. از اینرو لزومی ندارد که در این دسته از اصطلاحات تجاری چگونگی تحويل کالا از جانب فروشنده به حمل کننده، دقیقاً مشخص شود. مع هذا برای آنکه فروشننده امکان استفاده از « FCA » را، به عنوان یک اصطلاح مهم در میان اصطلاحات گروه « F »، داشته باشد، توضیحاتی در خصوص شرایط متداول تحويل در شیوه های مختلف حمل و نقل داده میشود.

به همین ترتیب ارائه تعریفی از حمل کننده نیز زائد خواهد بود، زیرا برعهده خریدار است که به فروشننده دستور دهد کالا جهت حمل به چه کسی تحويل داده شود. بهر حال از آنجا که حمل کننده و سند حمل و نقل برای تجار حائز اهمیت فراوانند، مقدمه توضیحات مربوط به شرایط « FCA » در برگیرنده تعریفی از حمل کننده است. در این خصوص باید متذکر شد که اصطلاح « حمل کننده » (متصدی حمل و نقل)^۳ نه تنها به بنگاه ای اطلاق می شود که عملاً کار حمل و نقل کالا را انجام میدهد، بلکه همچنین شامل بنگاه ای میشود که حمل و نقل

(1): Ship rail

(2): Cargo terminal

(3): Carrier

اصطلاحات گروه C

(CIP, CPT, CIF, CFR)

طبق اصطلاحات گروه «C» فروشنده باید قرارداد حمل کالا را براساس شرایط متداول و به هزینه خود منعقد سازد. بنابراین نقطه‌ای که فروشنده هزینه حمل و نقل را تا آنجایی پردازد لزوماً باید پس از اصطلاح مورد نظر از این گروه، مشخص گردد. در صورت استفاده از اصطلاحات «CIF» و «CIP» فروشنده ضمناً باید کالا را بیمه کرده و حق بیمه را پردازد.

از آنجا که نقطه توزیع هزینه‌ها میان فروشنده و خریدار به کشور مقصد ارتباط پیدا می‌کند، غالباً اصطلاحات گروه «C» را اشتباهاً قراردادهای رسید^۳ می‌پندارند که

کالا را خود برعهده گرفته و با صرفاً ترتیبات حمل و نقل آنرا فراهم می‌کند، البته به شرطی که چنین بنگاهی بعنوان حمل کننده مسئولیت حمل و نقل کالا را بپذیرد. به عبارت دیگر چه بنگاهی که خود، کار حمل و نقل کالا را انجام می‌دهد و چه بنگاهی که بعنوان پیمانکار حمل، چنین کاری را برعهده می‌گیرد، هر دو در تعریف حمل کننده می‌گنجانند. از آنجا که وضعیت عامل حمل و نقل (فورواردر)^۱ در این خصوص، بسته به کشور و رویه‌های معمول در صنعت عاملیت حمل و نقل^۲، متفاوت است در مقدمه فوق خاطر نشان شده که البته فروشنده باید از دستورالعمل‌های خریدار در زمینه تحویل کالا به عامل حمل و نقل تبعیت کند، حتی اگر عامل حمل و نقل از قبول مسئولیت حمل کننده امتناع ورزد و بدین ترتیب نتوان آنرا بنا به تعریف «حمل کننده» تلقی نمود.

در قراردادهای فروش بین المللی، فروشنده متعهد به بسته بندی کالا به گونه‌ای است که با توجه به نوع کالا، شیوه و مدت حمل، برای حفاظت از آن تا مقصد لازم باشد.

(1): Freight forwarder

توضیح: برای مطالعه نقش عامل حمل و نقل (کارگزار حمل و نقل، واسطه حمل و نقل و...) و تفاوت آن با حمل کننده مراجعه کنید به:

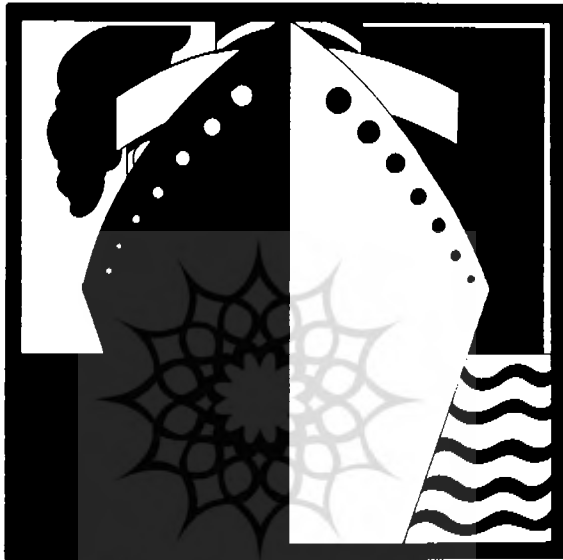
مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، آشنایی با اصطلاحات و تعاریف اقتصادی - بازرگانی سه جلد (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۶۷)، جلد دوم.

(2): Freight forwarding industry

(3): Arrival Contracts

براساس آنها فروشنده مسئولیت خطرات متوجه کالا و هزینه‌های آنرا تا زمانیکه واقعاً به نقطه مقرر برسد، کماکان برعهده دارد. بهر حال باز هم باید تأکید کرد که اصطلاحات گروه «C» دارای همان خصوصیات اصطلاحات گروه (F) هستند که طبق آنها فروشنده در کشور مبدأ یا بارگیری، تعهدات خود را در قبال قرارداد به

مسئولیت خطراز میان رفتن و یا آسیب دیدن کالا و همینطور هزینه‌های ناشی از حوادث اتفاقی برای کالا، پس از تحویل جهت حمل، را متقبل می‌شود. از اینرو اصطلاحات گروه «C» به گونه‌ای متمایز از دیگر اصطلاحات دو نقطه «انتقالی»^۲ (بحرانی) دارند، یکی جهت توزیع هزینه‌ها و دیگری به منظور توزیع مخاطرات. به همین دلیل اگر



انجام می‌رساند. بنابراین قراردادهای فروش که تحت شرایط اصطلاحات گروه «C» منعقد می‌گردند، همانند قراردادهای منعقد در چهارچوب شرایط اصطلاحات گروه «F»، در زمره قراردادهای حمل^۱ جای می‌گیرند نه قراردادهای رسید.

تعهدات اضافی فروشنده در چهارچوب اصطلاحات گروه «C» به زمانی مربوط شود که مسئولیت مخاطرات متوجه کالا در نقطه انتقالی، به خریدار منتقل می‌گردد، باید نهایت دقت را بعمل آورد. بنا به ماهیت اصطلاحات گروه «C»، پس از اینکه فروشنده با انعقاد قرارداد حمل و تحویل کالا به حمل‌کننده و همینطور فراهم کردن ترتیبات بیمه کالا تحت شرایط «CIF» و

در حالیکه فروشنده هزینه عادی حمل کالا، از مسیری معمول و به طریقی متداول، را به محل مقرر در مقصد می‌پردازد، خریدار

(1): Shipment contracts

(2): Critical

حمل کننده بنگاهی است که خود، کار حمل کالا به مقصد را انجام میدهد و یا ترتیبات چنین کاری را فراهم می‌آورد، مشروط بر اینکه بعنوان حمل کننده مسئولیت حمل و نقل را بپذیرد.

مکانهای بین راه متداول باشد، فروشنده باید تمامی این هزینه‌ها (از جمله هزینه‌های انتقال کالا به وسایل نقلیه) را پرداخت کند. بهر حال اگر حمل کننده به منظور اجتناب از تأخیرهای غیرمنتظره (مانند مشکلات ناشی از وجود یخ، تراکم، ناآرامی‌های کارگری، جنگ و عملیات جنگی) بخواهد حقوقش را بر اساس شرط مربوط به انتقال کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر و یا شرطی مشابه، اعمال کند، در این صورت هرگونه هزینه اضافی ناشی از این اقدام به حساب خریدار خواهد بود.

غالباً اتفاق می‌افتد که طرفین بخواهند چارچوبی را که فروشنده باید قرارداد حمل کالا با هزینه تخلیه را تهیه کند، روشن سازند. از آنجا که در خطوط منظم کشتیرانی این هزینه معمولاً جزو کرایه حمل منظور می‌گردد، در قرارداد فروش کرایه تصریح می‌شود که کالا باید بدین ترتیب حمل شود و یا حداقل باید تحت شرایط موسوم به لاینر^۱ (هزینه بارگیری و تخلیه برعهده حمل کننده) حمل گردد. در سایر موارد عبارت «تخلیه شده»^۲ به دنبال «CFR» یا «CIF» اضافه می‌شود. با توجه به این ترتیبات،

«CIP» قراردادش را به نحو مقتضی اجرا کرد، مسئولیت دیگری برعهده ندارد.

همچنین فروشنده می‌تواند با خریدار توافق نماید که قیمت کالا را با تسلیم اسناد حمل مورد قبول به بانک، از طریق اعتبار اسنادی^۱ وصول کند. اگر قرار باشد که فروشنده پس از انجام پرداخت از طریق اعتبار اسنادی، یا در حالت بارگیری و ارسال کالا به مقصد، مسئولیت مخاطرات و هزینه‌های اضافی کالا را همچنان برعهده گیرد، قبول چنین مسئولیتی با این روش متداول پرداخت در بازرگانی بین‌المللی مغایرت کامل خواهد داشت. بهر حال بدیهی است که فروشنده باید هرگونه هزینه‌ای را که برعهده حمل کننده است بپردازد، قطع نظر از اینکه کرایه حمل از پیش، پرداخت شده یا پرداخت آن به بعد از رسیدن کالا به مقصد موقوف شده باشد. البته هزینه‌های اضافی ناشی از حوادث اتفاقی برای کالا پس از بارگیری و ارسال در این مقوله قرار ندارد.

اگر جهت ارسال کالا به مقصد مقرر، تهیه قراردادهای متعددی با قید «انتقال کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر»^۲ در

(1): Documentary Credit

(2): Transshipment

(3): Liner

(4): Landed

عقلانی نیست که به دنبال اصطلاحات گروه «C» از کلمات اختصاری استفاده شود، مگر اینکه در آن تجارت بخصوص، مفهوم کلمات اختصاری استفاده شده کاملاً قابل فهم بوده و از نظر متعاهدین و یا در چارچوب «قانون حاکم بر قرارداد»^۱ یا عرف تجاری پذیرفته شده باشد. در هر حال، فروشنده نباید و در واقع نمی‌تواند بدون تغییر در ماهیت اصطلاحات گروه «C»، تعهدی را در خصوص رسیدن کالا به مقصد قبول کند، زیرا مسئولیت هرگونه تأخیری در

قرارداد حمل نیست، بلکه قرارداد رسید تلقی می‌شود؛ و یا اینکه فروشنده باید کالا را وقتی در کشتی بارگیری نماید که محموله بطور عادی قبل از انقضای تاریخ مقرر به هامبورگ برسد، مگر اینکه سفر دریایی بدلیل وقوع حوادث غیرمنتظره با تأخیر همراه بوده باشد. غالباً در تجارت کالا اتفاق می‌افتد که محموله در راه خریداری شود. در چنین مواردی کلمه «در حرکت»^۴ به دنبال اصطلاح تجاری اضافه می‌گردد. از آنجا که طبق اصطلاحات «CFR» و «CIF»

چنانچه هزینه حمل و نقل برعهده فروشنده باشد، در جریان حمل و نقل مرگب هزینه‌های مربوط به انتقال کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر برعهده وی خواهد بود.

مسئولیت خطر از میان رفتن و یا آسیب دیدن کالا قبلاً در بندر بارگیری از فروشنده به خریدار انتقال یافته است، احتمال دارد مشکلاتی در تفسیر این واژه پدید آید. بنا به یک احتمال می‌توان معنای معمولی «CFR» و «CIF» در زمینه توزیع مسئولیت مخاطرات میان فروشنده و خریدار را در این حالت نیز پذیرفت. در چنین صورتی خریدار باید در زمان انعقاد قرارداد فروش، مسئولیت خطراتی که قبلاً متوجه کالا شده است را قبول کند. احتمال دیگر

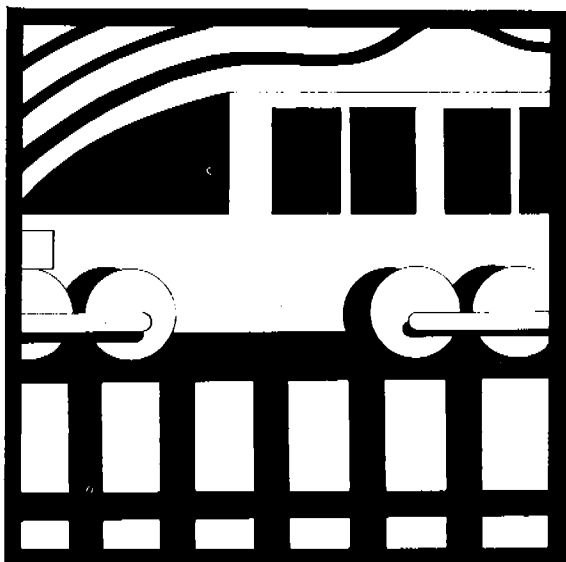
جریان حمل متوجه خریدار است. بدین سان قبول هر تعهدی در زمینه تاریخ، لزوماً باید در ارتباط با محل بارگیری و یا ارسال کالا باشد؛ مثلاً، بارگیری (ارسال) دیرتر از تاریخ... نباشد^۲. توافقی مثلاً به صورت «CFR» هامبورگ دیرتر از تاریخ... نباشد^۳ واقعاً اشتباه بوده راه را برای تفاسیر گوناگون باز می‌کند. می‌توان استنباط کرد که منظور طرفین یا این بوده است که کالا عملاً باید در تاریخ مقرر به بندر هامبورگ برسد که در چنین صورتی قرارداد مزبور دیگر از نوع

(1): Applicable law

(2): «Shipment (dispatch) not later than ...»

(3): «CFR Hamburg not later than...»

(4): «afloat»



« CIF » همراه با کلمه اضافی «در حرکت»، بستگی به قانون حاکم بر قرارداد فروش خواهد داشت. از اینرو به طرفین پیشنهاد می‌گردد که قانون حاکم بر قرارداد و راه‌حل آن برای چنین مسئله‌ای را مشخص سازند و در صورت وجود هرگونه ابهامی موضوع را در خود قرارداد تصریح کنند.

اینکوترمز و قرارداد حمل

می‌بایست تأکید ورزید که اینکوترمز تنها به اصطلاحات تجاری معمول در قرارداد فروش مربوط می‌شود و بنابراین با اصطلاحات — گاه همانند یا با واژه‌پردازی مشابه — مورد استفاده در قرارداد حمل، خصوصاً اصطلاحات قراردادهای گوناگون اجاره کشتی^۱، سروکار ندارد. اصطلاحات قرارداد اجاره کشتی معمولاً در مورد <

آن است که زمان انتقال مسئولیت خطرات متوجه کالا با زمان انعقاد قرارداد فروش منطبق گردد. قبول احتمال نخست عملی‌تر است زیرا معمولاً نمی‌توان وضعیت کالا را در حالی که هنوز جریان حمل ادامه دارد تشخیص داد. به همین دلیل ماده (۶۸) مقاوله‌نامه ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین‌المللی کالا مقرر می‌دارد: «اگر اوضاع و احوال چنین ایجاب کند، خریدار مسئولیت خطرات متوجه کالا را، از زمانی که به حمل‌کننده مسئول صدور اسناد مبین قرارداد حمل تحویل داده شده است، قبول می‌کند». هر چند بر این قاعده، استثنایی نیز وارد بوده و آن هنگامی است که فروشنده «می‌دانست یا باید می‌دانست که کالا از میان رفته یا آسیب دیده ولی این مطلب را از خریدار پنهان نگاهداشته است». با توجه به مراتب بالا تفسیر اصطلاح « CFR » یا

هزینه های بارگیری و تخلیه کالا و همینطور مهلت انجام این عملیات — که در قالب شرایط موسوم به دموراژ^۱ (خسارت معطلی کشتی) قرار می گیرد — توجه مخصوص دارند. به متعاملین پیشنهاد می شود که با درج شروط ویژه در قرارداد فروش، این موضوع را مورد ملاحظه قرار دهند، بدین ترتیب که تا حد ممکن روشن سازند فروشنده برای بارگیری کالا در کشتی یا دیگر وسایل نقلیه تهیه شده از طرف خریدار چه مهلتی در

معنا نیست که مسئولیت و هزینه این عملیات بموجب قرارداد فروش برعهده خریدار قرار می گیرد، زیرا این امر به شروط مندرج در قرارداد فروش و یا عرف بندری که فروشنده قرارداد حمل را در آنجا تهیه کرده است، بستگی دارد و براساس شروط قرارداد یا عرف بندر ممکن است عملیات تخلیه در قرارداد حمل، منظور شود.

طرفین قرارداد فروش بین المللی باید با توجه به نوع اصطلاح تجاری مورد استفاده مشخص سازند که مهلت بارگیری و تخلیه کالا چقدر است و مسئولیت و هزینه های این عملیات به چه ترتیبی میان ایشان توزیع می شود.

«شرط روی عرشه کشتی»^۲ در اصطلاحات

CIF , CFR , FOB

در قرارداد حمل، تعهدات فرستنده در زمینه تحویل کالا به حمل کننده جهت حمل به مقصد، مشخص می شود. می بایست متذکر شد که اصطلاحات « FOB »، « CFR »، « CIF » کلاً رویه سنتی تحویل کالا روی عرشه کشتی را حفظ می کنند. در حالی که در اصطلاحات مزبور بطور سنتی نقطه تحویل

اختیار دارد، همینطور فرصت خریدار جهت دریافت کالا از حمل کننده، در مقصد چه مدت خواهد بود. بعلاوه تصریح کنند که فروشنده تا چه میزان، باید مسئولیت و هزینه های عملیات بارگیری در چارچوب اصطلاحات گروه « F » و یا عملیات تخلیه در قالب اصطلاحات گروه « C » را تقبل کند. صرف این واقعیت که فروشنده باید قرارداد حمل کالا را مثلاً با کشتی اجاره ای و طبق شرایط « Free Cut » که حمل کننده طبق قرارداد اجاره کشتی دخالتی در عملیات تخلیه ندارد — تهیه کند، لزوماً بدین

(1): Charterparty

(1): Demurrage

(2): «on - board requirement»

کالا طبق قرارداد فروش، با نقطه تحویل کالا جهت حمل، بریکدیگر انطباق دارند، در تکنیک‌های جدید حمل و نقل برای «همزمان کردن»^۱ تحویل در قرارداد حمل با تحویل در قرارداد فروش، مسئله قابل تأملی بوجود می‌آید. امروزه، فروشنده معمولاً کالا را قبل از اینکه روی عرشه کشتی قرار گیرد یا گاه حتی قبل از اینکه کشتی به بندر برسد، به حمل‌کننده تحویل می‌دهد. در چنین مواردی پیشنهاد می‌شود که بازرگانان آن دسته از اصطلاحات گروه «F» یا «C» را بکار گیرند که برای تحویل کالا جهت حمل، نیازی به بارگیری آن روی عرشه کشتی نباشد. یعنی بجای اصطلاحات «CIF» و «CFR» و «FOB» از اصطلاحات «FOA»، «CPT»، یا «CIP» استفاده کنند.

اصطلاحات گروه «D»

(DDP, DDU, DEQ, DES, DAF)

همانطور که گفته شد اصطلاحات گروه «D» ماهیتاً با اصطلاحات گروه «C» تفاوت دارند زیرا طبق اصطلاحات گروه «D»، فروشنده مسئول رسیدن کالا به محل و یا نقطه مقرر در مقصد است. فروشنده باید مسئولیت تمامی خطرات متوجه کالا و

هزینه‌های آنرا تا این محل، یا نقطه تقبل کند. از اینرو اصطلاحات گروه «D» مبین قرارداد رسید بوده، در حالی که اصطلاحات گروه «C» معرف قراردادهای حمل هستند. اصطلاحات گروه «D» در دو دسته جداگانه جای می‌گیرند. براساس «DAF»، «DES» و «DDU» فروشنده مجبور نیست کالا را از گمرک کشور واردکننده ترخیص کرده و به خریدار تحویل دهد، در صورتی که اصطلاحات «DEQ» و «DDU» چنین وظیفه‌ای را برعهده او می‌گذارند. از آنجا که اصطلاح «DAF» اغلب در حمل و نقل کالا از طریق راه آهن کاربرد دارد و در این روش گرفتن سندی سراسری از راه آهن که در برگیرنده کسل جریان حمل و نقل کالا تا مقصد نهایی باشد، یا فراهم کردن ترتیبات بیمه کالا برای این مدت، عملی است، این اصطلاح در ردیف هشت از وظائف فروشنده حاوی شرطی در این زمینه می‌باشد. بهرحال باید تأکید کرد که وظیفه فروشنده در مورد کمک به خریدار جهت اخذ این سند حمل و نقل سراسری^۲ بنا به مسئولیت و هزینه خریدار انجام می‌گیرد. همچنین هرگونه هزینه بیمه پس از اینکه فروشنده کالا را در مرز تحویل داد به حساب خریدار خواهد بود. در اینکوترمز ۱۹۹۰ اصطلاح جدید «تحویل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از

(1): Synchronization

(2): Through document of transport

در اینکوترمز ۱۹۹۰ اصطلاح جدید «تحويل کالا در مکان مقرر در مقصد قبل از ترخیص و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی» DDU اضافه شده است.

بازنامه دریایی و روشهای مبتنی بر مبادله داده‌های الکترونیکی

از لحاظ سنتی بازنامه‌ای که برقرار گرفتن کالا روی عرشه کشتی دلالت کند تنها سند قابل قبولی است که فروشنده باید در چارچوب اصطلاحات «CFR» و «CIF» ارائه دهد.^۱ بازنامه دریایی سه وظیفه مهم دارد:

۱- بر تحويل کالا روی عرشه کشتی دلالت می‌کند.

۲- مبین قرارداد حمل است.

۳- وسیله‌ای است برای واگذاری حقوقی که در مورد کالای در راه وجود دارد (از طریق انتقال این سند به دیگری).

در قیاس با بازنامه، سایر اسناد حمل و نقل تنها دو نقش نخست را ایفاء می‌کنند، اما بر تحويل کالا در مقصد کنترلی ندارند و همچنین به خریدار اجازه نمی‌دهند که با ارائه سند حمل و نقل به خریدار دیگر، کالای در راه را بفروش رسانند. در عوض، در این اسناد، نام شخصی که حق دارد کالا را در مقصد دریافت نماید ذکر می‌گردد. با توجه به این واقعیت که گرفتن کالا از حمل

ترخیص و بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی» DDU به چشم می‌خورد. اگر فروشنده بخواهد کالا را در کشور مقصد بدون ترخیص از گمرک کشور وارد کننده و بدون پرداخت حقوق و عوارض متعلق به کالای وارداتی، به خریدار تحويل دهد، این اصطلاح نقش مهمی ایفا می‌کند. اگر ترخیص کالا از گمرک کشور وارد کننده مشکلی نداشته باشد (آنطور که در کشورهای عضو بازار مشترک اروپا ملاحظه میشود) این اصطلاح را می‌توان کاملاً مطلوب و مناسب تلقی کرد. بهر حال در کشورهایی که جریان ترخیص کالا برای ورود، دشوار و وقت گیر است، تعهد فروشنده به تحويل کالا بعد از ترخیص آن از گمرک، ممکن است با خطر همراه باشد. گرچه در اصطلاح «DDU»، خریدار طبق ردیف‌های پنج و شش از وظایفش، باید مسئولیت و هزینه‌های اضافی ناشی از قصورش در ترخیص کالای وارداتی را تقبل کند، مع هذا به فروشنندگان پیشنهاد می‌شود در کشورهایی که انتظار می‌رود ترخیص کالای وارداتی با مشکلاتی روبرو گردد، در قراردادهای فروش منعقد شده از اصطلاح «DDU» استفاده نکنند.

۱- به چنین بازنامه‌ای، «بازنامه کالای بارگیری شده روی کشتی»

Oh board bill of lading گویند.

علی رغم، ماهیت حقوقی ویژه بارنامه دریایی انتظار می رود که در آینده ای نزدیک روشهای مبتنی بر مبادله داده های الکترونیکی جای آنرا بگیرد. اینکوئترمز ۱۹۹۰ این تحول مورد انتظار را به گونه ای مقتضی در نظر گرفته است.

اسناد حمل و نقل غیرقابل انتقال به جای بارنامه دریایی

در سالهای اخیر روشهای اسنادی به نحو قابل ملاحظه ای آسان شده است. اسناد غیرقابل انتقالی^۵ مشابه اسناد معمول در شیوه های حمل و نقل غیردریایی، اغلب جای بارنامه دریایی را می گیرد. این اسناد به «راهنامه دریایی»^۶، «راهنامه مربوط به خطوط منظم کشتیرانی»^۷، «رسید کرایه»^۸ یا اسناد دیگری با این مضمون معروفند.

استفاده از این اسناد غیرقابل انتقال کاملاً مطلوب است، مگر در مواردی که خریدار بخواهد کالای در راه را با تسلیم بارنامه به خریدار دیگری بفروشد. برای چنین کاری لازم است که تعهد فروشنده به تهیه بارنامه ای دریایی طبق شرایط «CFR» و «CIF» همچنان حفظ شود. البته اگر

کننده در مقصد مستلزم در دست داشتن بارنامه دریایی است، مشکل بتوان روشهای مبتنی بر مبادله داده های الکترونیکی راجایگزین آن ساخت.

بعلاوه، بارنامه عرفاً در چند نسخه اصلی صادر می شود، اما برای خریدار یا بانک او در پرداخت وجه به فروشنده بسیار مهم است اطمینان حاصل کنند که آیا فروشنده تمامی نسخ اصلی (موسوم به «سری کامل») را^۱ تحویل داده است یا نه؟ در قواعد اتاق بازرگانی بین المللی در خصوص اعتبارات اسنادی (موسوم به عرف و رویه متحدالشکل)^۲ که در نشریه شماره (۴۰۰) این اتاق آمده است نیز به این نکته اشاره می شود.^۳

سند حمل و نقل نباید تنها مبنای تحویل کالا به حمل کننده باشد، بلکه همچنین باید معلوم دارد که حمل کننده، کالا را تا جایی که قابل تشخیص بوده در شرایط و ترتیبات خوب دریافت کرده است. هرگونه یادداشتی در سند حمل و نقل که نشان دهد کالا در چنین شرایطی قرار ندارد، سند را به صورت ناقص و مقید، در می آورد که طبق عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی، بانکها از قبول آن خودداری خواهند کرد.

(1): Full set On board bill of Lading

(2): ICC Rules for Documentary Credits / Uniform Customs and Practice (UPC)

۳ - طبق بند الف از ماده ۲۵ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی، بانکها، چنانچه ترتیب دیگری در اعتبار مقرر نشده باشد، سند حملی را قبول خواهند کرد که اگر نسخ اصلی آن در بیش از یک نسخه صادر شده است، شامل سری کامل نسخ اصل صادره بنام فروشنده باشد (م).

«بارنامه کالای بارگیری شده روی کشتی»، بر تحویل کالا روی کشتی دلالت دارد، مبین قرارداد حمل کالا است و وسیله‌ای برای واگذاری حقوق دارنده آن در مورد کالای در راه بشمار می‌آید.

می‌شود. هر چند اسنادی که در حمل و نقل دریایی بجای بارنامه استفاده می‌شوند معمولاً حاوی شرطی از این نوع نیستند. در «کمیته دریایی بین‌المللی»^۲ تلاشهایی در جریان است که با ارائه «قواعد متحدالشکلی برای راهنما در دریایی»^۳ این نقیصه اسناد فوق‌الذکر مرتفع گردد. هر چند تا زمانی که اینکار عملی شود و تجار از آن پیروی کنند، خریداری که به فروشنده اطمینان ندارد باید از پرداخت قیمت کالا در برابر این نوع اسناد غیرقابل انتقال خودداری ورزد.

انتقال مسئولیت خطرات متوجه کالا و هزینه‌های مربوط به آن

پس از اینکه فروشنده تعهدش را در مورد تحویل کالا به انجام رساند مسئولیت خطرات میان رفتن و آسیب دیدن کالا و همینطور تعهد به قبول هزینه‌های مربوط به آن از فروشنده به خریدار انتقال پیدا می‌کند. از

متعاملین بدانند که خریدار قصد فروش کالای در راه را ندارد، ممکن است فروشنده را از ارائه بارنامه دریایی معاف دارند و یا برعکس از اصطلاحات «CPT» و «CIP» بجای دو اصطلاح فوق‌الذکر استفاده کنند که در این صورت نیازی به تهیه بارنامه دریایی نخواهد بود.

خریداری که تحت شرایط اصطلاحات گروه «C» قیمت کالا را می‌پردازد باید اطمینان حاصل نماید که فروشنده دیگر نمی‌تواند با صدور دستورالعمل‌های جدید برای حمل‌کننده، کالا را در اختیار خود بگیرد. در بعضی اسناد متداول در شیوه‌های حمل و نقل هوایی، جاده‌ای و یا از طریق راه‌آهن برای متعاملین این امکان وجود دارد که فروشنده با تسلیم نسخه اصلی یا نسخه دوم راهنما متعلق به خودش، به خریدار دیگر، نتواند دستورالعمل‌های جدیدی به حمل‌کننده بدهد. در این راهنماها شرطی موسوم به «عدم دسترسی به کالا»^۱ گنجانده

(4): Unclean

(5): Non — negotiable documents

(6): Sea Waybill

(7): Liner waybill

(8): Freight receipt

(1): «no disposal» clause

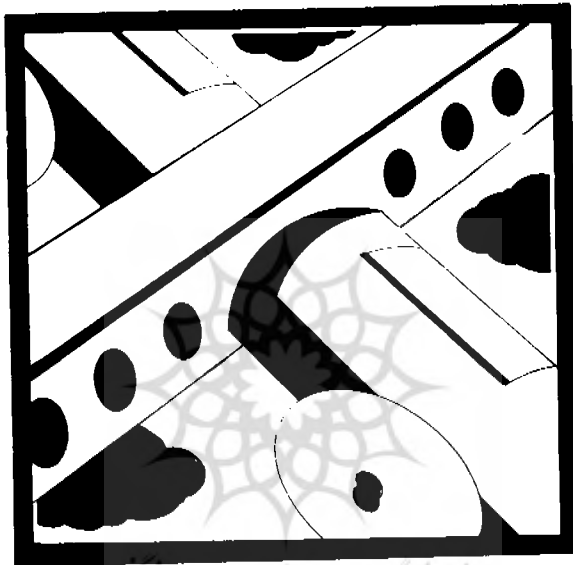
(2): Comité Maritime International

(3): Rules for Sea Waybills

کالا در مرحله بارگیری یا ارسال (اصطلاحات گروه F و C) یا در مرحله تحویل در مقصد (اصطلاحات گروه D) بطور معمول، آنطور که مورد نظر خریدار بوده،

آنجا که نباید به خریدار امکان داد که در امر انتقال خطرات و هزینه های مزبور تأخیر کند، اگر وی کالا را به گونه مقرر تحویل نگیرد و یا از دادن دستورالعمل های لازم به

استفاده از اسناد حمل و نقل غیرقابل انتقال مانع از آن است که کالای در راه به شخص دیگری واگذار گردد.



مشخص شده است. البته در موارد استثنایی فروشنده می تواند کالا را بدون مشخص کردن مقدار سهم هر خریدار، به صورت فله ارسال دارد. در چنین حالتی، انتقال مسئولیت خطرات متوجه کالا و هزینه های آن، قبل از تخصیص کالا به خریدار انجام نمی پذیرد. (بند ۳ از ماده ۶۹ مقاله نامه ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین المللی).

فروشنده جهت انجام تعهدش در زمینه تحویل کالا قصور ورزد، در تمامی اصطلاحات تجاری تصریح شده که انتقال خطرات و هزینه ها حتی ممکن است قبل از تحویل صورت گیرد. لازمه این انتقال زودرس خطرات و هزینه ها آن است که کالا آنطور که مورد نظر خریدار بوده مشخص گردد و یا، در صورت تصریح در اصطلاح مورد استفاده، برای خریدار کنار گذاشته شود. رعایت این الزام بویژه در اصطلاح «EXW» حائز اهمیت است زیرا طبق اصطلاحات دیگر،

صرف گنجاندن اینکوترمز در قرارداد فروش بین‌المللی کالا به معنای قبول صلاحیت داوری اتاق بازرگانی بین‌المللی نیست.

رجوع به اینکوترمز

روشن در باره داوری اتاق اعلام کنند. صرف گنجاندن یک اصطلاح بازرگانی بین‌المللی (اینکوترمز) یا تعداد بیشتری از این اصطلاحات در قرارداد یا مراسلات مربوطه، فی‌نفسه به منزله توافق به منظور توسل به داوری اتاق محسوب نمی‌شود. اتاق بازرگانی بین‌المللی شرط استناداری به شرح زیر جهت داوری خود پیشنهاد می‌کند:

«کلیه اختلافاتی که در ارتباط با قرارداد حاضر بوجود آید طبق قواعد سازش و داوری اتاق بازرگانی بین‌المللی^۱، از طریق یک داور یا داوران بیشتر، که طبق قواعد اخیرالذکر نصب می‌شوند، بطور قطعی حل و فصل خواهد شد.» *

بازرگانی که مایلند از این قواعد تبعیت نمایند باید قید کنند که اینکوترمز ۱۹۹۰ ناظر بر قراردادشان می‌باشد.

داوری اتاق بازرگانی بین‌المللی

اگر متعاملین بخواهند که در صورت بروز اختلاف امکان توسل به داوری اتاق بازرگانی بین‌المللی وجود داشته باشد باید در قرارداد فی‌مابین و یا اگر قراردادی وجود ندارد، در مراسلات متبادله که در حکم موافقتنامه است، موافقت خود را بطور ویژه و

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

(1): Rules of Conciliation and Arbitration of the International Chamber of Commerce

✿ به نقل از:

International Chamber of Commerce «The Revised Incoterms Key Features»,
FORUM, vol. XXVI, No. 2 (April - June, 1990), pp. 4-9, 28-30.