

نگرشی بر روند شکل‌گیری اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی و بررسی اینکوترمز ۱۹۹۰

از: سعید انتصاری

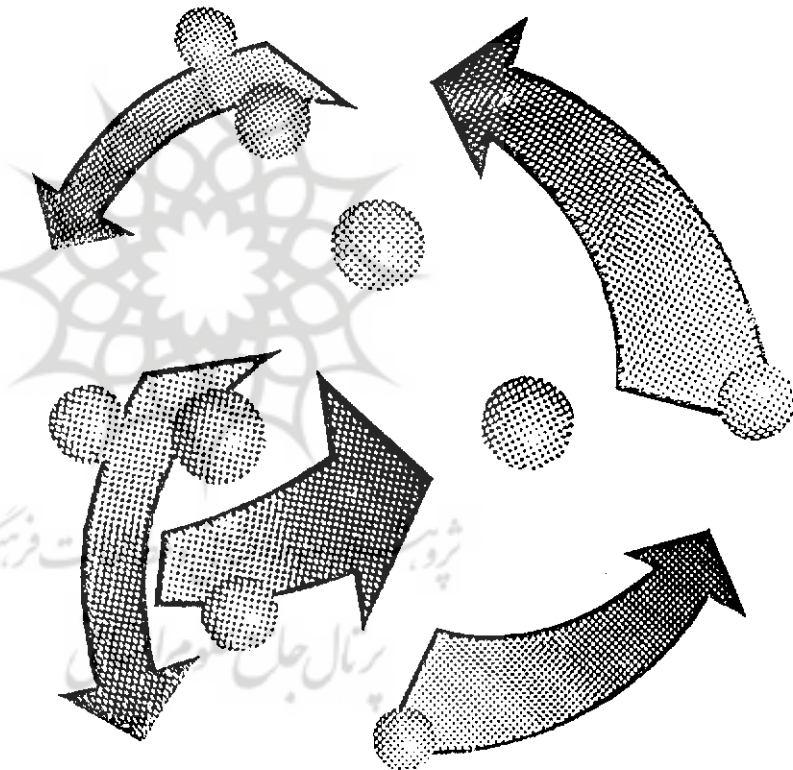
بخش دوم

(FAC) مطلوب است که طرفین در قرارداد فروش در مورد نقطه دقیق تحویل کالا به حمل کننده توافق کنند و همچنین مشخص کنند که کالا چگونه باید به خریدار تحویل شود ، اگر در زمان عقد قرارداد خریدار بخواهد این اختیار را داشته باشد که در مورد نقطه تحویل کالا برای حمل بعداً تصمیم بگیرد باید حدود اختیار وی در این زمینه مشخص شود ، اما اگر خریدار چنین اختیاری نداشته باشد و نقاط متعددی برای دریافت کالا توسط حمل کننده وجود داشته باشد ، فروشنده می‌تواند نقطه‌ای را که برایش مناسب‌تر است انتخاب نماید .

از اصطلاحات سه گانه گروه F ، اصطلاح (FCA) بدون توجه به طریقه و روش حمل حتی برای حمل مرکب نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد ، و دو اصطلاح (FOB - FAS) برای حمل دریائی و حمل در آبراههای داخلی به کار می‌روند .

به موجب اصطلاح (FAS) وظیفه ترخیص برای شروع حمل به عهده خریدار ، و تحت اصطلاح (FOB - FCA) ترخیص کالا برای صدور به عهده فروشنده می‌باشد . اصطلاحات گروه F در زمره قراردادهای تحویل کالا قرار می‌گیرد . همانگونه که گفته شد اصطلاحات گروه F حاکی از این هستند ، که وظیفه فروشنده محدود می‌شود به تحویل کالا به حمل کننده‌ای که از طرف خریدار تعیین شده است ، نحوه تحویل کالا برای حمل توسط فروشنده به نوع قرارداد حمل که خریدار منعقد کرده است بستگی دارد . براساس هر سه اصطلاح گروه F ، نقطه انتقال ریسک و تقسیم هزینه برهم منطبق هستند . ریسک فقدان و آسیب دیدن کالا در نقطه تحویل به خریدار انتقال می‌یابد و هزینه‌ها در نقطه تحویل بین طرفین تقسیم می‌شود ، بدین خاطر که مسئولیت فروشنده در نقطه تحویل کالا خاتمه یافته تلقی می‌گردد .

در اصطلاحات گروه C وظیفه فروشنده با عقد قرارداد حمل و پرداخت کرایه حمل اصلی تا مقصد تعیین شده در قرارداد گسترش می‌یابد .



بدین معنی که کلیه هزینه‌ها قبل از حمل به عهده فروشنده و پس از تحویل به عهده خریدار می‌باشد ، که این نقطه در اصطلاح (FCA) تحویل به حمل کننده در نقطه تعیین شده ، در اصطلاح (FAS) تحویل در بندر بارگیری تعیین شده ، و در اصطلاح (FOB) تحویل روی کشتی می‌باشد . در اصطلاح

در شماره پیش ، بخش نخست این مقاله از نظرتان گذشت و اینک دنباله بحث را ادامه می‌دهیم .

کلیه هزینه‌ها و مسئولیت فقدان یا آسیب دیدن کالا به موجب سه اصطلاح رایج در اینکوترمز در گروه F مربوط در زمان تحویل در نقطه تعیین شده از فروشنده به خریدار انتقال می‌یابد .

اصطلاحات گروه C را می‌توان برحسب تشابه دروظائف به دودسته تقسیم‌بندی کرد .

دسته اول شامل اصطلاحات

هزینه و کرایه حمل (CFR - COST AND FREIGHT) (بندر مقصد تعیین شده)

...named port of destination

هزینه ، بیمه و کرایه حمل (CIF - COST & INSURANCE AND FREIGHT)

... بندر مقصد تعیین شده)

...named port of destination

دسته دوم شامل اصطلاحات ذیل است :

کرایه حمل پرداخت شده تا

(CPT - CARRIAGE PAID TO)

(... مقصد تعیین شده)

...named place of destination

کرایه حمل و بیمه پرداخت شده

(CIP - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO) (محل تعیین شده)

...named place of destination

در اصطلاح (CIF - CFR) فروشنده باید هزینه‌ها و کرایه حمل مورد نیاز برای حمل کالا

به بندر تعیین شده در مقصد را بپردازد ، باین تفاوت که در اصطلاح (CIF) فروشنده باید

برای خطرات احتمالی از بین رفتن با خسارت دیدن کالا در جریان حمل ، بیمه دریائی تهیه

کند و حق بیمه را نیز پرداخت نماید . بر اساس اصطلاحات (CIF - CFR) تحویل کالا به

قراردادن آن در کشتی در بندر بارگیری تعیین شده تحقق می‌یابد و مسئولیت از بین

رفتن یا خسارت دیدن کالا ، همچنین هرگونه مخارج ناشی از حوادث بعد از تحویل روی

عرشه از زمانی که کالا از نرده کشتی در بندر بارگیری می‌گذرد از فروشنده به خریدار منتقل

می‌شود .

در اصطلاحات گروه C نقطه حساس انتقال ریسک و هزینه برهم منطبق نیستند ، اصطلاحات

(CIF - CFR) دارای دو نقطه حساس است . نخست ، نقطه‌ای که با حمل کالا ، تحویل

تحقق می‌یابد ، یعنی کالا در کشتی قرارداده

می‌شود ، و دوم ، نقطه‌ای است در مقصد که فروشنده باید ترتیب حمل کالا را تا آن نقطه

بدهد . هر دو اصطلاح (CIF - CFR) برای حمل دریائی و یا حمل در آبراههای داخلی به

کار می‌رود ، ضمناً " در هر دو اصطلاح ، عقد قرارداد حمل ، پرداخت کرایه حمل تا مقصد

تعیین شده در قرارداد فروش ، ترخیص کالا برای صدور ، هزینه بارگیری ، تحویل در عرشه

کشتی با فروشنده است ، مضاف بر آنکه در اصطلاح (CIF) هزینه بیمه به تعهدات

فروشنده اضافه می‌شود .

در مواقعی که نرده کشتی کاربرد عملی نداشته باشد ، یعنی زمانی که کالا در نرده کشتی برای

حمل تحویل داده نمی‌شود ، می‌توان ازدو اصطلاح (CIP - CPT) استفاده کرد ، مثل

حمل کالا در کانتینر و یا به طریق رو-رو ، موقعی که کالا در واگنهای راه آهن یا تریلر در فسری

حمل می‌شود .

اصطلاحات (CIP - CPT) از نظر عقد قرارداد حمل و پرداخت کرایه حمل مشابه

دو اصطلاح قبلی است ، باین تفاوت که مسئولیت از بین رفتن یا خسارت دیدن کالا ،

همچنین هرگونه هزینه‌های اضافی ناشی از حوادثی که بعد از تحویل کالا به حمل‌کننده رخ

می‌دهد ، از زمانی که کالا در اختیار نخستین حمل‌کننده قرار می‌گیرد از فروشنده به خریدار

منتقل می‌شود ، تنها تفاوت بین دو اصطلاح در این است که در اصطلاح (CIP) فروشنده

ملزم به تهیه حداقل پوشش بیمه‌ای می‌باشد . اصطلاحات (CIP - CPT) می‌تواند برای

حمل کالا از راه‌های دیگر مانند هوا ، جاده ، راه آهن ، و حمل مرکب مورد استفاده قرار گیرد

لذا در آنها به وسیله نقلیه اشاره نمی‌شود و بجای آن روش حمل و نقل متداول مدنظر قرار

می‌گیرد . در دو اصطلاح فوق همانند اصطلاحات (CIF - CFR) نقطه حساس انتقال ریسک و

هزینه برهم منطبق نیستند .

اصطلاحات گروه C در زمره قراردادهای

حمل کالا قرار می‌گیرد .

در این اصطلاحات فروشنده متعهد می‌شود که ترتیب حمل کالا را داده و کرایه حمل اصلی

کالا را پرداخت نماید . در این حال مسئولیت فروشنده یا حمل کالا از کشور مبدأ به اتمام

می‌رسد ، بدین خاطر که فروشنده در نقطه شروع حمل به مسئولیت خود در ارتباط با تحویل کار

عمل نموده است .

مسئولیت فروشنده برای حمل کالا و پرداخت کرایه حمل نمایانگر مسئولیت وی برای تحویل

کالا در مقصد نیست ، زیرا خطرات احتمالی فقدان و یا آسیب دیدن کالا در نقطه تحویل از

فروشنده به خریدار منتقل می‌شود .

باید به خاطر داشت که در اصطلاحات گروه C دو نقطه حساس تقسیم هزینه و ریسک فقدان ،

یا آسیب دیدن کالا برهم منطبق نیستند ، چرا که مسئولیت فروشنده یا تحویل کالا برای حمل

در کشور خود به اتمام می‌رسد لذا ریسک فقدان و یا آسیب دیدن کالا در همین نقطه به خریدار

منتقل می‌شود . اما چون فروشنده ترتیب حمل کالا را می‌دهد و کرایه حمل اصلی را می‌پردازد

لذا نقطه حساس تقسیم هزینه ، نقطه تحویل کالا می‌باشد و گنیه هزینه‌ها قبل از انجام

وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا به عهده‌وی و بعد از آن به عهده خریدار است .

به موجب اصطلاحات (CIF - CIP) این موضوع که مسئولیت از بین رفتن و یا آسیب

دیدن کالا با تحویل به حمل‌کننده در محل ارسال کالا از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود ،

و تحت این شرایط که فروشنده تنها ملزم به تهیه حداقل پوشش بیمه‌ای برای محموله در حال

حمل می‌باشد و مسئولیت فروشنده با تهیه حداقل پوشش بیمه‌ای نیز خاتمه یافته تلقی

می‌شود ، برای خریدار بسیار اهمیت دارد .

حداقل پوشش بیمه‌ای زمانی مناسب است که ریسک آسیب دیدن یا فقدان کالا در جریان حمل

کم و بیش محدود باشد اما در عمل این محدودیت در موارد خاصی صادق است . در این

حال خریدار باید هرگونه اطلاعات اضافی را که

مورد نیاز فروشنده برای اخذ پوشش بیمه‌ای و متناسب با محموله در حال حمل است. ترا در اختیار وی قرار دهد و یا با فروشنده در مورد تأمین پوشش بیمه‌ای مناسبتر توافق کند. خریدار بهتر است که در این توافق حدود پوشش بیمه‌ای مورد نظر خود را به طور روشنی مشخص سازد. بدین خاطر که موضوع واگذاری مسئولیت اخذ پوشش بیمه‌ای به فروشنده بر حسب نوع کالا و روش حمل دارای ابهام در مسئولیت بیمه‌ای فروشنده می‌باشد.

در اصطلاحات پنج‌گانه گروه D، فروشنده نه تنها ترتیب حمل کالا و پرداخت کرایه حمل را می‌دهد، بلکه هزینه‌ها و ریسک فقدان یا خسارت وارده به کالا را تا مقصد به عهده می‌گیرد و در صورت لزوم مخارج عبور کالا از کشور ثالث را قبل از تحویل می‌پردازد. به موجب تمام اصطلاحات گروه D فروشنده باید کالا را در مقصد در اختیار خریدار قرار دهد و نقطه دقیق تحویل کالا بستگی به اصطلاحی دارد که انتخاب می‌شود.

نقطه تحویل در اصطلاح (DAF) محل معین در مرز قبل از مرز گمرکی کشور همجوار است. در اصطلاح (DES) بندر مقصد تعیین شده، روی عرشه کشتی قبل از ترخیص برای ورود، در اصطلاح (DEQ) بندر مقصد تعیین شده در اسکله بعد از ترخیص برای ورود، در اصطلاح (DDU) محل تعیین شده در کشور ورود در اختیار خریدار، پرداخت کلیه هزینه‌ها (به جز عوارض و مالیات‌ها، و سایر مخارج رسمی قابل پرداخت به‌هنگام ورود) و مسئولیت انجام تشریفات گمرکی کالا به عهده خریدار می‌باشد، در اصطلاح (DDP) محل تعیین شده در کشور ورود، در اختیار خریدار، در این حال فروشنده باید علاوه بر هزینه و انجام تشریفات گمرکی کالا، عوارض، مالیات‌ها، و سایر هزینه‌ها پس از ترخیص کالا برای ورود را تقبل کند، که در اصطلاح (DDU) از آن معاف بود. از اصطلاحات گروه D، دو اصطلاح ذیل

برای حمل دریائی و حمل در آبراه‌های داخلی به کار می‌رود.

-DES-(DELIVERDE EX SHIP)
...NAMED PORT OF DESTINATION
DUTY PAID

-DEQ-(DELIVERED EX QUAY)
...NAMED PORT OF DESTINATION
DUTY PAID

- تحویل در کشتی (....) بندر مقصد تعیین شده)

- تحویل در اسکله (عوارض پرداخت شده بندر مقصد معین)

واصطلاحات ذیل برای هر نوع حمل از جمله حمل مرکب می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. با وجود این، در عمل (DAF) بیشتر برای حمل سراسری با راه‌آهن به کار می‌رود. کشتی در آن وظایف فروشنده تا مرز کشوری که بعد از این اصطلاح ذکر می‌شود ادامه می‌یابد، این کشور به علاوه کشور خریدار می‌تواند هر کشور ثالثی باشد که کالا از طریق آن حمل گردد.

-DAF-(DELIVERED AT FRONTIER)
... NAMED PLACE

-DDP-(DELIVERED DUTY PAID)
... NAMED PLACE OF DESTINATION
DUTY

-DDU-(DELIVERED DUTY UNPAID)
...NAMED PLACE OF DESTINATION
- تحویل در مرز (محل تعیین شده)

- تحویل عوارض پرداخت شده (....) محل مقصد تعیین شده)

- تحویل عوارض پرداخت نشده (....) محل مقصد تعیین شده)

در حالی که در اصطلاح (DAF, DES, DEQ) محل تحویل در خود اصطلاح مستقر است، یعنی به ترتیب در مرز معین، یا در کشتی و یا در اسکله، اما بر اساس اصطلاحات (DDU, DDP) طرفین باید محل تحویل را مشخص نمایند. علاوه، بعد از تحویل کالا در آن محل هزینه‌های بعدی به عهده خریدار می‌باشد.

اصطلاحات گروه D به قرارداد فروش ماهیت مبتنی بر ورود کالا را می‌دهد. ویژگی

عمده اصطلاحات گروه D نقطه‌ای است که مسئولیت تحویل کار به انجام می‌رسد. به همین خاطر، مسئولیت فروشنده در نقطه شروع حمل یا تحویل کالا به حمل‌کننده خاتمه نیافته و اگر بعد از آن برای کالا اتفاقی بیفتد مسئولیت فروشنده به انجام رسیده تلقی نمی‌شود. بدین خاطر که در اصطلاحات گروه D (DES-DDP-DDU-DEQ-DAF) مسئولیت فروشنده برای تحویل کالا تا کشور مقصد ادامه می‌یابد و نقطه دقیق تحویل کالا بستگی به اصطلاحی دارد که انتخاب می‌شود، چون مسئولیت فروشنده تحویل کالا در مقصد می‌باشد، خود اقدام به انعقاد قرارداد حمل و پرداخت کرایه حمل کرده تا اطمینان حاصل کند که کالا عملاً به مقصد رسیده است. با این وجود، هرگونه اقدام نامناسب ممکن است به ضرر خود وی تمام شود. در انتخاب اصطلاحات گروه (D) خریدار باید به عواملی چند توجه داشته باشد. به موجب اصطلاح گروه (D) انتخاب روش حمل توسط فروشنده، تنها تا آنجا برای خریدار اهمیت دارد که در وظیفه وی برای تحویل گرفتن کالا از حمل‌کننده مؤثر باشد، اگر فروشنده یک روش غیرسنداول را برای حمل کالا انتخاب نماید که باعث شود دریافت کالا توسط خریدار از حمل‌کننده مشکل‌ترویا گرانتر گردد، هرگونه هزینه و ریسک از این انتخاب فروشنده به عهده وی خواهد بود.

بر اساس اصطلاحات تحویل کالادر گروه (D) هزینه و ریسک عملیات بارگیری و حمل کالاقبل از ورود به مقصد به عهده فروشنده است و مسئله اصلی ریسک و هزینه‌های تخلیه کالا و تقسیم وظایف مربوط به ترخیص کالا برای ورود، بین خریدار و فروشنده مطرح می‌باشد.

از بین اصطلاحات گروه (D) دو اصطلاح (DES) تحویل روی کشتی - در این حالت خریدار باید کالا را از کشتی تخلیه نماید و (DEQ) تحویل روی اسکله - مسئولیت تخلیه کالا در اسکله به عهده فروشنده می‌باشد) برای حمل دریائی به کار می‌روند. در این اصطلاحات

بدین خاطر که خریدار باید کالا را در روی کشتی یا در اسکله تحویل بگیرد آگاهی از تاریخ ورود کالا برای وی بسیار اهمیت دارد. این آگاهی از دوجهت مهم است. اگر خریدار نتواند کالا را به موقع از کشتی تخلیه نماید، این کار باعث تأخیر بیش از حد مجاز برای تخلیه کالا می‌شود و بخاطر انعقاد قرارداد حمل توسط فروشنده، خریدار موظف به پرداخت هزینه سنگین دموراز به فروشنده می‌گردد، و اگر تحت اصطلاح (DEQ)، (تحویل در اسکله) خریدار به موقع اقدام به حمل کالای تخلیه شده ننماید، ممکن است مجبور به پرداخت هزینه‌های اضافی انبارداری به مقامات بندر و بازرگانه‌های تخلیه و بارگیری کالا شود. پس فروشنده باید کالا را در تاریخ معین و یا ظرف مدت تعیین شده در قرارداد در اختیار خریدار قرار دهد، اگر کالا بعد از موعد مقرر در اختیار خریدار قرار گیرد وی می‌تواند طبق قوانین مربوطه فروشنده را مسئول تخلف از مفاد قرارداد بدانند و ادعای خسارت نماید و باید در صورت تخلف عمده قرارداد را فسخ نماید. ذکر این نکته مهم است که در اینکوترمز به آثار و نتایج قصور فروشنده در این مورد به صراحت اشاره نشده است، حال اگر کالا زودتر از موعد مقرر در اختیار خریدار قرار گیرد وی مکلف به تحویل گرفتن آن نیست حتی اگر چه این موضوع به نفع وی باشد.

اما خریدار وظیفه دارد کالا را در زمان و محل مقرر تحویل بگیرد. همین اصل حتی اگر کالا عملاً "تحویل نگردد نافذ می‌باشد. ضمناً اگر خریدار در تحویل گرفتن کالا و یا انجام اقدامات لازم برای ادامه حمل قصور نماید مسئول پرداخت هزینه‌های اضافی ناشی از این قصور خواهد بود.

از مجموعه شرایطی که اصطلاحات اینکوترمز بیان می‌کند سه عامل زیر بسیار با اهمیت است:

۱- تقسیم هزینه

۲- تقسیم ریسک

۳- نقطه انتقال مسئولیت

هر شرط اینکوترمز حاکی از یک نوع تقسیم بندی هزینه، مسئولیت، ریسک، بین خریدار و فروشنده است. تمام اصطلاحات اینکوترمز بر این اصل متکی هستند که ریسک از بین رفتن یا آسیب متکی دیدن کالا بعد از تحویل کالا توسط فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و تمامی اصطلاحات اینکوترمز طبق اصول کلی کنوانسیون فروش بین المللی کالا (CISG) انتقال ریسک را به تحویل کالا مرتبط می‌سازند.

همانند انتقال ریسک تلف شدن یا آسیب دیدن کالا، در کلیه اصطلاحات اینکوترمز ضابطه این است که هزینه‌ها در نقطه تحویل کالا بین طرفین تقسیم می‌شود. کلیه هزینه‌ها قبل از انجام وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا به عهده وی و بعد از آن به عهده خریدار است. همانگونه که گفته شد، انتقال ریسک تلف شدن یا خسارت دیدن کالا مربوط به حوادث اتفاقی است، و شامل فقدان و خساراتی که به علت بسته بندی نامناسب و ناکافی و عدم علامت گذاری کالا پیش می‌آید نمی‌شود.

با توجه به آنچه که در ارتباط با اصطلاحات اینکوترمز در صفحات پیش ذکر شد، باید توجه داشت، که اصطلاحات فوق به تلف شدن یا خسارت دیدن کالا ناشی از موارد زیر مربوط نیست:

۱- فقدان و خسارت به علت عدم بسته بندی

۲- انتقال مالکیت و یا سایر حقوق مربوط به کالا

۳- تخلف از قرارداد و نتایج حاصل از آن اینکوترمز نه تنها به مالکیت کالا بلکه به انتقال این مالکیت از فروشنده به خریدار ارتباط ندارد، همچنین به تخلف از قرارداد و نتایج حاصل از آن نیز کاری ندارد. تنها به طور مشخص با موضوع تقسیم خطرات احتمالی آسیب دیدن یا از بین رفتن کالا بین خریدار و فروشنده مربوط می‌شود.

به عبارت دیگر، اصطلاحات بازرگانی بیان

کننده وظایف قراردادی خریدار و فروشنده در قرارداد فروش است و به مسائل جانبی تجارت چون قرارداد حمل، بازرسی، بیمه و ارتباط ندارد، و صرف اشاره اینکوترمز به وظایف فوق تنها تعیین حدود اختیارات در وظایف طرفین در ارتباط با قرارداد حمل، بیمه، بازرسی و می‌باشد. بنابراین، خریدار و فروشنده می‌توانند بنا بر میل خود و در صورت حصول توافق هر تعداد از تعهدات قراردادی ذکر شده در هر اصطلاح را حذف و یا به آن شروط توافق شده بین خود را اضافه کنند.

اینکوترمز مانند قوانین ملی و یا بین المللی حاکم خود بخود در قراردادهای فروش دخالت ندارد مگر آنکه در قرارداد فروش بصراحت ذکر شود. چنانچه در قرارداد فروش بصراحت به اینکوترمز اشاره نشده باشد، در صورت بروز اختلاف و ارجاع به داوری دادگاهها ممکن است در قبول اینکوترمز به عنوان یک رویه بین المللی تردید کنند و یا اینکه با در نظر گرفتن عرف محل نافذ بودن قوانین دیگر را، بر قرارداد فی مابین خریدار و فروشنده به رسمیت بشناسد. برای اجتناب از این مشکل طرفین دو راه در پیش رودارند، یکی آنکه همه جنبه‌های مهم اصطلاح تجاری را در قرارداد فروش بصراحت ذکر نمایند، و یا آنکه جمله اینکوترمز ۱۹۹۰ را بصراحت در قرارداد و در کنار اصطلاح مورد نظر اضافه کنند. لازم به یادآوری است، در صورت بروز هرگونه اختلاف در شرایط و تفاسیر متفاوت از وظایف و مسئولیت‌های خریدار و فروشنده بهترین مرجع تفسیر، گروه کارشناسی اتاق بازرگانی بین المللی و گروه داوری اتاق است که می‌تواند مورد استفاده طرفین قرار گیرد.

ویژگی‌های اینکوترمز ۱۹۹۰

مسئله‌ای که در اینکوترمز ۹۰ بسیار اهمیت دارد، مطرح شدن بازرسی به عنوان یک عمل تجاری است. اصولاً "تا پیش از اینکوترمز ۹۰ بخشی از بازرسی کالا به معنی دقیق آن مطرح

نشده بود و در کلیه اصطلاحات ایندکوترمز ۸۰ عرف برای این بود که فروشنده هزینه عملیات کنترل کمی و کیفی کالا را تقبل کند. در ایندکوترمز ۹۰ صراحتاً "در مقابل وظیفه فروشنده مبنی بر پرداخت هزینه‌های عملیات بازرسی کالا، در بخش وظایف خریدار به پرداخت هزینه‌های بازرسی قبل از حمل توسط خریدار اشاره شده است. با توجه به بیان صریح ایندکوترمز ۹۰ که (خریدار باید هزینه کنترل و بازرسی کالا را پرداخت نماید مگر اینکه در قرارداد قید شده باشد که این هزینه‌ها کلاً "یا جزاً" توسط فروشنده پرداخت شود) و این قضیه که (فروشنده در مورد بازرسی کالا و پرداخت هزینه‌های آن وظیفه‌ای ندارد) اهمیت این امر که خریدار باید اطمینان حاصل کند که فروشنده به منظور مقتضی به وظیفه خود در مورد مطابقت کالا با قرارداد عمل نموده است، بویژه اگر از خریدار خواسته شود که بهای کالا را قبل از دریافت و کنترل آن پرداخت نماید، اهمیت بازرسی و پرداخت هزینه‌های بازرسی توسط خریدار بیش از پیش آشکار می‌شود. با توجه به تاکید پرداخت هزینه‌های بازرسی پیش از حمل توسط خریدار و اهمیت بازرسی پیش از حمل برای حفظ منافع خریدار و حفظ منافع کشور و با توجه به محدودیت ارزی، در صورتی که خریدار بر اساس سیستم بانکی و از طریق گشایش اعتبار اسنادی مبادرت به خرید نماید، ارائه گواهی بازرسی کالا از یک شرکت بازرسی کننده مستقل و مجاز طبق لیست بانک مرکزی، که حاکی از تطبیق کمی و کیفی کالا طبق قرارداد با اعتبار اسنادی باشد بسیار مفید و ارزشمند خواهد بود. تهیه گزارش بازرسی کالا پیش از حمل به عنوان یک گزارش اساسی از نقطه نظر خریدار، فروشنده، بیمه‌گر، فرستندگان کالا و متصدیان حمل و نقل، بانک، دولت، و کلیه طرفین قرارداد فروش حاوی سودمندیهای فراوانی است. اما آنچه که بیشتر برای خریدار دارای اهمیت

است و در زمان وقوع چه مستقیم و غیرمستقیم با آن درگیر خواهد بود، بروز خسارت است. تهیه گزارش بازرسی پیش از حمل در این ارتباط به عنوان یک گزارش اساسی از دوجهت اهمیت دارد.

نخست، قبل از انعقاد قرارداد بیمه، تهیه این گزارش بسود صاحب کالا و شرکت بیمه می‌باشد. تهیه چنین گزارشی توسط موسسه بازرسی کننده مستقل و صلاحیتدار و اخذ گواهی و گزارش مربوط به چگونگی وضع کمی و کیفی کالا برای حفظ حقوق صاحب یا صاحبان کالا بسیار اهمیت دارد. دوم، برای بیمه‌گران جهت سهولت رسیدگی به جریان خسارت و یاد صورت لزوم تسهیل در حل و فصل دعاوی احتمالی بسیار مهم است.

به عبارت صریح‌تر، با انجام چنین بازرسی صاحب محموله می‌تواند دقیقاً "از وضعیت کالای خود قبل از انعقاد قرارداد بیمه و حمل آگاهی یابد. از کیفیت کالا، سلامت یا عدم سلامت آن پیش از حمل، نقاط ضعف محموله که ممکن است باعث آسیب دیدگی در جریان حمل گردد، از کمیت آن و تعداد و ابعاد بسته‌ها، از نوع بسته‌بندی و چگونگی مهار کردن کالا در بسته‌ها و مسائل مهم دیگر آگاه شود و اگر کالا عیب و نقصی داشته باشد قبل از آغاز حمل اقدامات لازم را به عمل آورد.

از طرف دیگر، و اگر از کم و کیف کالای خود مطلع باشد و گزارش دقیق و قابل استناد بازرسی را در دست داشته باشد، با اطمینان می‌تواند با بیمه‌گر وارد مذاکره شود و اقدام به اخذ پوشش بیمه‌ای مناسب با نوع محموله و روش حمل نماید. و از سوی دیگر با در دست داشتن چنین گزارشی به فرض به وجود آمدن خسارت می‌تواند به موقع اقدام دعوی نماید و بدون اتلاف زمان حقوق قانونی خود را تحصیل نماید، زیرا چنانچه بعداً کالا به هر دلیل با خسارت روبرو شود این گواهی با گزارش می‌تواند نقطه شروع برای دفاع از حقوق صاحب کالا یا دینفع در آن

باشد. تهیه چنین گزارشی قرینه مطلوبی است بر اینکه صاحب کالا مراقبت‌های اولیه را به عمل آورده و با اطلاع از کمیت و کیفیت کالا و مطلع ساختن بیمه‌گر از آن، اقدام به بیمه کردن کالای خود نموده است.

در ایندکوترمز ۹۰ در کنار مبادله اسناد فیزیکی، امکان جایگزینی اسناد حمل با پیام‌های الکترونیکی معادل پیش‌بینی شده است. در ایندکوترمز ۹۰ به علت عدم بیان صریح این موضوع از نظر نحوه انجام و اجرای مکانیزم عملی، طرفین باید در جایگزینی اسناد حمل با پیام‌های الکترونیکی معادل و پذیرش استانداردهای مربوط به مبادله الکترونیکی اسناد با یکدیگر توافق کنند، در این توافق پیروی دقیق از سیستم‌های (مبادله الکترونیکی اطلاعات برای مدیریت، تجارت و حمل و نقل) و مقررات (متحدالشکل اجرائی برای مبادله اطلاعات تجاری از طریق ارتباطات راه دور) که تحت نظارت سازمان ملل برای این منظور ایجاد شده‌اند بسیار اهمیت دارد.

ذکر این نکته اهمیت دارد که بارنامه به لحاظ جنبه حقوقی از یک طرف به عنوان سند قانونی مالکیت کالا و از طرف دیگر مدرک تحویل کالا به حمل کننده تلقی می‌شود. حال در جایگزینی بارنامه با پیام‌های الکترونیکی معادل مسائلی مطرح است مانند دریافت کالا از حمل کننده در مقصد توسط خریدار، و یا قابل معامله بودن بارنامه که ناشی از وظیفه فروشنده به تحویل کالا به دارنده نسخه اصلی بارنامه می‌باشد. در این ارتباط طرفین باید توافق کنند که ارتباط الکترونیکی داشته باشند و سپس باید به ترتیب خاصی در مورد جایگزینی بارنامه توافق نمایند. به همین خاطر به دلیل هماهنگ نبودن بارنامه معمولی با پدیده مبادله الکترونیکی اسناد در ژوئن ۱۹۹۰ در کمیته بین‌المللی حمل و نقل دریایی مقررات متحدالشکل بارنامه‌های الکترونیکی بر اساس پیام‌های الکترونیکی EDI به حمل کننده تدوین شده است.

در ایندکس‌های ۱۹۹۰ اصطلاحات به روش مشابه با یکدیگر ارائه شده‌اند، و در هر اصطلاح وظایف ده‌گانه‌ای برای خریدار و فروشنده تعیین شده است. موضوعاتی که در هر اصطلاح مطرح می‌شود در کلیه اصطلاحات تحت عناوین و شماره‌های مشترک طبقه‌بندی شده، و در نتیجه وظایف طرفین در قبال یکدیگر در مسائل مهمی مانند قرارداد حمل، بیمه، بازرسی، نقطه تحویل کالا و نقطه انتقال ریسک و تقسیم هزینه به طور مشخصی روشن شده است. این روش انتخاب و مقایسه اصطلاح مورد نظر را با سایر اصطلاحات بسیار آسان کرده است.

کاربرد صحیح اصطلاحات ایندکس در معاملات بین‌الملل و استفاده مناسب و بجا از عبارتی تعریف شده در قراردادها و فروش یکی از اهداف تدوین کنندگان است، چرا که اصطلاح انتخاب شده برای معاملات فی‌مابین مشخص‌کننده وظایف خریدار و فروشنده، نقطه حساس انتقال ریسک فقدان یا آسیب دیدن کالا و تقسیم هزینه بین طرفین می‌باشد. در این حال انتخاب اصطلاحات نامناسب می‌تواند موجب نامشخص بودن تعاریف، حدود وظایف و مسئولیت‌های تعیین شده برای خریدار و فروشنده گردد. آنچه که بیشتر متداول است استفاده از اصطلاحات حمل‌دریائی در روش‌های دیگر حمل خصوصاً "حمل زمینی" است. باید توجه داشت در حالی که تحویل کالا

به حمل‌کننده در نقطه‌ای غیر از کنار کشتی انجام می‌گیرد فروشنده نباید از اصطلاحاتی مثل FOB یا CIF استفاده کند. در صورتی که حمل کالا با وسایل حمل و نقل مختلف (حمل مرکب) یا در موردی که کالا در ترنر، واگن، یا راه‌آهن حمل می‌گردد همیشه نقطه‌دیگری برای تحویل کالا وجود دارد و با توجه به اضافه شده و تصحیح اصطلاح (FRC) یا تحویل به حمل‌کننده استفاده از این اصطلاح منطقی تر است و اشکال را می‌توان با اضافه کردن نقطه انتقال مسئولیت در قرارداد به‌صراحت و روشنی برطرف کرد.

گستره استفاده از اصطلاحات ایندکس

بیانگر آزادی عمل خریدار و فروشنده در قبول هزینه، ریسک و مسئولیت در معاملات فی‌مابین است. آزادی عمل در انتخاب هر یک از اصطلاحات توسط طرفین در معاملات فی‌مابین به عواملی چند بستگی دارد که برخی در حیطه کنترل و برخی دیگر قیودی وضع شده به وسیله قوانین می‌باشد که اجراء آن لازم و حتی در بیشتر موارد جنبه اجبار آن مطرح می‌باشد. اصطلاحات ایندکس همانگونه که گفته شد از حداقل وظایف برای فروشنده شروع و به حداکثر وظایف برای وی ختم می‌شود. آزادی عمل خریدار در انتخاب اصطلاح مورد نظر وی، که مشخص‌کننده روش خرید نیز می‌شود تا حدودی به شناخت قوانین رایج تجارت بین‌الملل مربوط است و از جنبه دیگر به شناخت قوانین داخلی کشور طرف معامله، که از این دیدگان بیشتر شناخت قوانین و آئین‌نامه‌های صادرات، اخذ پروانه، مجوز صدور، و تشریفات گمرکی، و آزدید اول‌آشنائی با روش حمل محموله، انعقاد قرارداد حمل، و قرارداد بیمه مطرح می‌باشد.

و تاجائی که فروشنده باید ترتیبات حمل راه کشور خریدار بدهد ققیه معکوس می‌شود و در اینجا بدون در نظر گرفتن مقررات محدودکننده آگاهی فروشنده نقش‌بازی می‌کند. حال در این شرایط در برخی از کشورها، دولتها قوانین خاصی به دلایلی همچون حمایت با محدودیت برقرار میکنند که تبعیت از آن جنبه اجبار دارد. در بین این عوامل صنعت بیمه داخلی و ناوگان حمل دریائی بیشتر مدنظر است، و به دلیل متداول بودن استفاده از روش اعتباراسنادی برای معاملات، خصوصاً در کشورهایی که محدودیت ارزی را برقرار می‌کنند این روش وسیله‌ای برای اعمال فشار قرار می‌گیرد.

مجموعه این عوامل که هر یک از جنبه‌های مختلف قابل بررسی است آزادی عمل طرفین خصوصاً "خریدار" را برای استفاده از سایر اصطلاحات محدود می‌سازد و به تبع این محدودیت در آزادی عمل چه بسا از نقطه‌نظری

مفید و از جنبه دیگر باعث از دست دادن مزایائی شود.

تاجائی که این اعمال محدودیت از قوانین وضع شده توسط دولت‌ها سرچشمه می‌گیرد حفظ منافع ملی و حمایت از آن مطرح است. حال تا چه حد در این شرایط منافع خریداران که به واسطه این قوانین امکان استفاده از دیگر فرصت‌ها را تحت شرایط عدم رقابت از دست می‌دهند، خود جای بررسی و تعمق بیشتر دارد. به عنوان نمونه می‌توان اشاره کرد که اصطلاحات (CIF - هزینه، بیمه و کرایه حمل) و (CIP - کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا) تنها اصطلاحات ایندکس هستند که مستقیماً "به پوشش بیمه‌ای کالا مربوط می‌شوند. علت این است که برای خریدار که مسئولیت انعقاد قرارداد حمل و پرداخت کرایه حمل را به فروشنده واگذار نموده است، بیمه کالا حائز اهمیت است. در این حال فرض این است که فروشنده برای بیمه کالا نسبت به خریدار از وضعیت بهتری برخوردار است. البته دلیلی وجود ندارد که مسئولیت بیمه کالا به نفع یک طرف به طرف دیگر تحویل گردد و طبیعتاً "بهتر است که موضوع به خود طرفین محول گردد.

هرچند که فروشندگان و خریداران برای کاهش هزینه‌های ارزی و حمایت از صنعت بیمه داخلی غالباً "پوشش بیمه‌ای را از مؤسسات بیمه داخلی اخذ می‌کنند در این حالت خریدار ممکن است موظف باشد که به جای استفاده از اصطلاحات (CIF و CIP) که طبق آن بیمه به عهده فروشنده می‌باشد، خرید کالا را تحت اصطلاحات (CFR هزینه و کرایه حمل) یا (CPT - کرایه حمل پرداخت شده تا) انجام دهد و یا به همین دلیل در برخی کشورها فروشنده ممکن است موظف باشد که کالا را تحت اصطلاحات (CIF یا CIP) صادر نماید.

در کشور خودمان با توجه به قانون تاسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری مصوب ۱۳۵۰/۲/۳۰ در ماده ۲۰ تصریح شده است که بیمه‌ها باید

اقامه دعوی بر علیه مقصرین حادثه، بسترمناسبی را برای استفاده از این اصطلاحات فراهم آورد.

اصطلاحات اینکوترمز ۱۹۹۰

گروه ۱. (شروع حمل) F XW	تحویل در محل کار
گروه ۲	F CA تحویل به حمل کننده
	F AS تحویل در کنار کشتی
(کرایه حمل اصلی پرداخت نشده)	F OB تحویل در عرشه کشتی
گروه ۳	F FR هزینه و کرایه حمل
	F I هزینه ، بیمه ، کرایه حمل
(کرایه حمل اصلی پرداخت شده)	F PT کرایه حمل پرداخت شده تا
	F IP کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا
گروه ۴	D A تحویل در مرز
	D E S تحویل در کشتی
(ورود کالا)	D F Q تحویل در اسکله
	D D U تحویل عوارض پرداخت نشده
	D D P تحویل عوارض پرداخت شده

نوع حمل و اصلاح مناسب اینکوترمز ۱۹۹۰

هر نوع حمل از جمله حمل مرکب	F XW تحویل در محل کار
	F CA تحویل به حمل کننده
	F PT کرایه حمل پرداخت شده تا
	F IP کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا
	D A تحویل در مرز
	D D U تحویل عوارض پرداخت نشده
	D D P تحویل عوارض پرداخت شده
حمل هوایی	F CA تحویل به حمل کننده
حمل راه آبی	F CA تحویل به حمل کننده
حمل دریایی و آبراه های داخلی	F AS تحویل در کنار کشتی
	F OB تحویل روی عرشه
	F FR هزینه و کرایه حمل
	F I هزینه بیمه و کرایه حمل
	D E S تحویل از کشتی
	D E Q تحویل در اسکله

پی نوشتها :

1. CONVENTION ON THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS
2. UNCTAD/ECE/TRANS/SCN/CONF/16: ELECTRONIC DATA INTERCHANGE FOR ADMINISTRATION COMMERCE
3. UNCTAD/CONF/16: UNIFORM RULES OF CONDUCT FOR INTERCHANGE OF TRADE DATA BY TELETRAN MISSION



منحصراً " به وسیله موسسات بیمه ای که بر اساس این قانون اجازه فعالیت دارند انجام گیرد ، و بندهب اشاره به این موضوع دارد (بیمه حمل و نقل کالاهای وارداتی که قرارداد خرید آن در ایران منعقد می شود یا اعتبار اسنادی آن در ایران باز می شود) و طبیعتاً " اخذ پوشش از شرکت بیمه خارجی در صورتی عملی می باشد که واردات کالا بر اساس شرایط معاملات وصولی (برورات اسنادی) صورت گرفته باشد و قرارداد خرید کالا هم در ایران امضاء نشده باشد و در صورت استفاده از این اصطلاح به دلایل حمایت از صنعت بیمه کشور و به تبعیت از سیاستهای ارزی، پروفرمای صادره مورد تأیید مراجع صلاحیتدار قرار نمی گیرد .

به عنوان نمونه دیگر می توان از اصطلاحات گروه D یاد کرد که طبق آن فروشنده باید کالا را در مقصد در اختیار خریدار قرار دهد و به تبع آن کلیه مراحل ترخیص کالا برای صدور ، اخذ پروانه ، مجوزها و تشریفات گمرکی ، عقد قرارداد حمل ، پرداخت کرایه حمل ، انعقاد قرارداد بیمه و در تحت شرایطی حمل داخلی در کشور خریدار ، به عهده وی می باشد . و به دلیل ارائه کلیه خدمات توسط فروشنده و احتساب قیمت خدمات ارائه شده به ارز و بدنبال آن افزایش قیمت تمام شده کالا به ارز ، و واردات کالا تحت شرایط محدودیت ارزی و یا وضعیت حمایتی ، همچون حمایت از صنعت بیمه داخلی و یا ناوگان حمل و نقل داخلی که در فوق به آن اشاره شد ، این اصطلاحات کاربرد چندانی ندارد. اما ویژگی بسیار مهم این گروه از اصطلاحات که بار عمده مسئولیت و خسارت وارده بر کالاهای وارداتی را به عهده فروشنده می گذارد و در موقع بروز خسارت وضعیت روشنتری را برای پیگیری و بازیافت خسارت ارائه می کند را نباید به دیده اغماض نگریست و با بررسی همه جانبه خصوصاً " از نقطه نظر قیمت تمام شده ارائه خدمات و برآورد میزان خسارتهای وارده در مقاطع مختلف حمل و میزان بازیافت آن و هزینه های