

اینکو ترمز

Inco Terms



حیف درویشی / کارشناسی مدیریت صنعتی



قواعد رسمی اتاق بازرگانی بین المللی برای تفسیر اصطلاحات تجاری

۱- هدف و حوزه شمول اینکو ترمز

هدف اینکو ترمز (اصطلاحات بازرگانی بین المللی) فراهم آوردن مجموعه‌ای 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 یا دست کم آنها را تا حد زیادی تقلیل داد.

طرفین قرارداد اغلب از رویه‌های تجاری مختلف در کشورهای خود بی‌اطلاعند. این موضوع می تواند سبب سوء تفاهات، اختلافات و مرافعات وقت‌گیر و پرهزینه‌ای شود. برای رفع این معضلات، اتاق بازرگانی بین‌المللی برای نخستین بار در سال ۱۹۳۶ مجموعه‌ای از قواعد بین‌المللی را جهت تفسیر اصطلاحات تجاری منتشر ساخت که به (اینکو ترمز ۱۹۳۶) معروف شد. به منظور تطبیق قواعد مزبور با رویه‌های جاری تجارت بین‌المللی، بعداً در سالهای ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰ و در حال حاضر در سال ۲۰۰۰ اصلاحات و اضافاتی در آنها اعمال شد.

باید تاکید کرد که حوزه شمول اینکو ترمز به مسائل حقوق و تعهدات طرفین قرارداد فروش در خصوص تحویل کالاهای فروخته شده محدود می‌شود. (منظور کالاهای "مرئی" است و موارد "نامرئی" مانند نرم افزارهای رایانه‌ای را شامل نمی‌شود). به نظر می‌رسد که در دو زمینه خاص درک نادرستی درباره اینکو ترمز به صورت بسیار شایع وجود دارد. نخست اینکه اغلب به گونه‌ای نادرست اینکو ترمز را به عنوان قرارداد فروش ناظر بر قرارداد حمل می‌دانند دوم اینکه گاه به غلط پنداشته می‌شود که اینکو ترمز تمام وظایفی را که طرفین مایل‌اند در یک قرارداد فروش بگنجانند، مقرر می‌دارد.

همان گونه که اتاق بازرگانی بین‌المللی همواره تاکید داشته، اینکو ترمز فقط به روابط میان فروشنده و خریدار در چارچوب قرار داد فروش می‌پردازد و افزون بر این، تنها این روابط را در تعدادی از موارد بسیار مشخص، تعیین می‌کند.

در حالی که برای صادرکنندگان و واردکنندگان ضرورت دارد که رابطه عملی انواع قراردادهای مورد نیاز برای اجرای یک معامله فروش بین‌المللی را مورد بررسی قرار دهند - در مواردی که نه تنها قرارداد فروش بلکه همچنین قراردادهای حمل، بیمه و تامین مالی لازم است - اینکو ترمز فقط به یکی از این قراردادهای، یعنی قرارداد فروش ارتباط می‌یابد.

مع هذا، توافقی طرفین برای استفاده از یک اصطلاح خاص از اینکو ترمز لزوماً بر دیگر قراردادهای اثر دارد. برای مثال، فروشنده‌ای که در مورد قرارداد مبتنی بر CIF یا CFR به توافق می‌رسد، در اجرای این قرارداد نمی تواند جز حمل دریایی از سایر شیوه‌های حمل استفاده کند، زیرا به موجب این اصطلاحات او موظف است که برنامه دریایی یا سند حمل دریایی دیگری را به خریدار ارائه نماید که در صورت استفاده از سایر شیوه‌های حمل و نقل تهیه آن به سادگی میسر نیست. افزون بر این، سند مورد نیاز در اعتبار اسنادی لزوماً به شیوه حملی که قرار است مورد استفاده قرار گیرد بستگی دارد.

دوم اینکه اینکو ترمز به تعدادی از تعهدات مشخص که به عهده طرفین قرار می‌گیرد - مانند تعهد فروشنده به قرار دادن کالا در اختیار خریدار یا ارائه آن برای حمل یا تحویل کالا در مقصد - و چگونگی توزیع خطرهای متوجه کالا میان طرفین در موارد یاد شده می‌پردازد.

به علاوه، این اصطلاحات تعهد برای ترخیص کالا جهت صدور

و ورود، بسته بندی کالا، تعهد خریدار برای تحویل گرفتن کالا و همین طور تعهد به ارائه دلیل مبنی بر انجام به موقع تعهدات مربوط را مورد بررسی قرار می دهند. گرچه اینکوترمز برای اجرای قرارداد فروش، فوق العاده حائز اهمیت است، اما تعداد زیادی از مسائل وجود دارند که ممکن است در چنین قراردادی بروز یابند که اصلاً مورد توجه قرار نگرفته اند. مانند انتقال مالکیت کالا و سایر حقوق مالکیت، نقض قرارداد و آثار این نقض و همچنین برائت از مسئولیت در وضعیتهای خاص باید تأکید کرد که هدف اینکوترمز این نیست که جایگزین آن دسته از اصطلاحات قراردادی گردد که در یک قرارداد فروش کامل مورد نیاز بوده و از طریق اصطلاحات استاندارد و اصطلاحاتی که به طور خاص مورد توافق قرار می گیرند، وارد قرارداد می شوند. به طور کلی، اینکوترمز به آثار نقض قرارداد و هر گونه موارد برائت از مسئولیت به خاطر بروز موانع گوناگون، نمی پردازد. این موضوعات باید با درج مقررات دیگری در قرارداد فروش و قانون قابل اعمال بر قرارداد، حل و فصل گردند.

هدف اصلی اینکوترمز همواره این بوده که در موارد فروش کالا برای تحویل ورای مرزهای ملی، کاربرد داشته باشد: از این رو اصطلاحات مزبور مربوط به بازرگانی بین المللی هستند. البته در عمل اینکوترمز در مواردی همچنین وارد قراردادهای فروشی که صرفاً در محدوده بازارهای داخلی است، میشود. در چنین صورتی بدیهی است مواد الف (۲) و ب (۲) و هر گونه مقررات دیگر مربوط به سایر مواد که به صادرات و واردات می پردازد، زائد خواهد بود.

۴- وارد کردن اینکوترمز در قرارداد فروش

نظر به تغییراتی که هر چند گاه در اینکوترمز صورت گرفته، حائز اهمیت است اطمینان حاصل شود در مواردی که طرفین قصد دارند اینکوترمز را در قرارداد فروش خود وارد کنند، همواره ارجاعی صریح به نسخه فعلی اینکوترمز داشته باشند برای مثال، هنگامی که در فرمهای قرارداد استاندارد و یا فرمهای سفارش بازرگانان، به یک نسخه قبلی اشاره می گردد، ممکن است به سادگی از این نکته غفلت گردد. بنابراین قصور در ارجاع به نسخه کنونی می تواند به اختلافاتی در این مورد که آیا طرفین قصد دارند نسخه حاضر از اینکوترمز یا نسخه‌ای قبلی را به عنوان بخشی در قرارداد خود وارد کنند منجر می شود. از این رو بازرگانی که مایل به استفاده از اینکوترمز ۲۰۰۰ هستند باید به صراحت مشخص کنند که "اینکوترمز ۲۰۰۰" ناظر بر قراردادشان می باشد.

۵- ساختار اینکوترمز

در سال ۱۹۹۰ برای آسان کردن فهم اصلاحات، آنها در چهار گروه اساساً متفاوت طبقه بندی شدند. بدین ترتیب این گروهها با اصطلاحی که به موجب آن فروشنده تنها باید کالا را در محل کار خود در اختیار خریدار بگذارد، آغاز می شود (گروه "E" - اصطلاح Ex Works). در پی آن گروه دوم قرار می گیرد که طبق آن از فروشنده درخواست می شود کالا را به حمل کننده تعیین شده از طرف خریدار تحویل دهد (گروه "F" - اصطلاحات FCA، FOB و FAS). در ادامه اصطلاحات گروه "C" آورده می شود که بر اساس آنها فروشنده موظف است قرارداد حمل کالا را منعقد کند، بدون اینکه خطر از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا یا هزینه‌های اضافی ناشی از حوادث احتمالی پس

و ورود، بسته بندی کالا، تعهد خریدار برای تحویل گرفتن کالا و همین طور تعهد به ارائه دلیل مبنی بر انجام به موقع تعهدات مربوط را مورد بررسی قرار می دهند. گرچه اینکوترمز برای اجرای قرارداد فروش، فوق العاده حائز اهمیت است، اما تعداد زیادی از مسائل وجود دارند که ممکن است در چنین قراردادی بروز یابند که اصلاً مورد توجه قرار نگرفته اند. مانند انتقال مالکیت کالا و سایر حقوق مالکیت، نقض قرارداد و آثار این نقض و همچنین برائت از مسئولیت در وضعیتهای خاص باید تأکید کرد که هدف اینکوترمز این نیست که جایگزین آن دسته از اصطلاحات قراردادی گردد که در یک قرارداد فروش کامل مورد نیاز بوده و از طریق اصطلاحات استاندارد و اصطلاحاتی که به طور خاص مورد توافق قرار می گیرند، وارد قرارداد می شوند.

به طور کلی، اینکوترمز به آثار نقض قرارداد و هر گونه موارد برائت از مسئولیت به خاطر بروز موانع گوناگون، نمی پردازد. این موضوعات باید با درج مقررات دیگری در قرارداد فروش و قانون قابل اعمال بر قرارداد، حل و فصل گردند.

هدف اصلی اینکوترمز همواره این بوده که در موارد فروش کالا برای تحویل ورای مرزهای ملی، کاربرد داشته باشد: از این رو اصطلاحات مزبور مربوط به بازرگانی بین المللی هستند. البته در عمل اینکوترمز در مواردی همچنین وارد قراردادهای فروشی که صرفاً در محدوده بازارهای داخلی است، میشود. در چنین صورتی بدیهی است مواد الف (۲) و ب (۲) و هر گونه مقررات دیگر مربوط به سایر مواد که به صادرات و واردات می پردازد، زائد خواهد بود.

۲- دلیل تجدید نظر در اینکوترمز

دلیل اصلی تجدید نظرهای پی در پی در اینکوترمز لزوم انطباق آن با رویه‌های تجاری مرسوم در زمان خود بوده است. بر این اساس در تجدید نظر سال ۱۹۸۰، اصطلاح Free Carrier (اینک FCA) وارد اینکوترمز گردید که هدف از آن پرداختن به این مساله رایج بود که نقطه دریافت کالا در تجارت دریایی دیگر نقطه سنتی FOB (یعنی عبور کالا از نرده کشتی) نباشد، بلکه نقطه ای در خشکی و قبل از یارگیری کالا در کشتی، چنین وظیفه‌ای را ایفا کند. در این نقطه، کالا برای حمل بعدی از طریق دریا یا با وسایل مختلف حمل و نقل (موسوم به حمل مرکب یا چند شیوه‌ای) در کانتینر چیده می شود.

همچنین در تجدید نظر سال ۱۹۹۰ اینکوترمز، ماده‌ای که به تعهد فروشنده در مورد ارائه دلیل برای تحویل مربوط می شود، این امکان را به وجود می آورد که به جای اسناد کاغذی، از مبادله الکترونیکی داده‌ها (EDI) استفاده شود، مشروط بر اینکه طرفین در مورد مبادله الکترونیکی به توافق رسیده باشند. نیازی به گفتن نیست که به منظور تسهیل اجرای عملی اینکوترمز، همواره تلاشهایی برای بهبود نحوه تنظیم و ارائه آن به عمل آمده است.

۳- اینکوترمز ۲۰۰۰

در فرآیند تجدید نظر در اینکوترمز که برای آن حدود دو سال وقت صرف شد، اتاق بازرگانی بین المللی بیشترین مساعی خود را برای استفاده از نظرها و پاسخهای طیف گسترده ای از تجار جهانی در مورد طرحهای پیاپی به کار بسته است. نمایندگی این



مربوط به طرفین در ده ردیف دسته بندی شده است، به طوری که هر ردیف از تعهدات فروشنده، موقعیت خریدار را در خصوص همان موضوع " منعکس می کند".

۶- واژگان

در جریان تنظیم اینکوترمز ۲۰۰۰ تلاش قابل ملاحظه‌ای برای تأمین بیشترین سازگاری ممکن و مطلوب در مورد عبارات مختلف به کار رفته در ۱۳ اصطلاح به عمل آمد. بنابراین برای انتقال و رساندن یک مفهوم واحد، از کاربرد عبارات مختلف اجتناب شده است. همچنین حتی الامکان همان عبارات به کار رفته در کنوانسیون ۱۹۸۰ ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین‌المللی کالا (CISG) مورد استفاده قرار گرفته است.

* فرستنده:

در برخی موارد ضرورت داشته که واژه واحدی برای بیان دو مفهوم مختلف به کار رود. دلیل چنین کاری تنها آن بوده که جایگزین مناسبی وجود نداشت. تجار با این مشکل، هم در مقوله قراردادهای فروش و هم در مقوله قراردادهای حمل، آشنا هستند. بدین ترتیب برای مثال واژه " فرستنده" هم دلالت بر شخصی دارد که کالا را برای حمل تحویل می‌دهد و هم شخصی که با حمل کننده قرارداد (حمل) منعقد می‌سازد. البته این دو " فرستنده" ممکن است اشخاص متفاوتی باشند. برای مثال طبق قرارداد مبتنی بر FOB، فروشنده، کالا را برای حمل تحویل می‌دهد و خریدار قرارداد (حمل) را با حمل کننده منعقد می‌کند.

* تحویل:

بویژه حائز اهمیت است متذکر شویم که واژه " تحویل" به دو معنا در اینکوترمز به کار می‌رود نخست، برای تعیین اینکه فروشنده در چه زمان تعهد خود در مورد تحویل کالا را به انجام رسانده است که در عبارات ماده (۴) از قسمت الف تمام اصطلاحات منعکس می‌باشد. دوم، واژه " تحویل" همچنین در چارچوب تعهد خریدار برای تحویل گرفتن کالا یا قبول تحویل آن به کار می‌رود. این تعهد در عبارات ماده (۴) از قسمت ب تمام اصطلاحات نمایان می‌باشد. استفاده از کلمه " تحویل" در مفهوم دوم، نخست به معنای این است که خریدار خصوصیت اصلی اصطلاحات گروه " C" را " قبول" می‌کند، بدین معنا که تعهدات فروشنده به مجرد حمل کالا خاتمه می‌یابد و دوم اینکه خریدار متعهد به دریافت کالا می‌باشد. تعهد اخیر برای اجتناب از هزینه های غیر ضروری برای انبار کردن کالا تا زمانی که خریدار اقدام به دریافت آن کند، حائز اهمیت است. بنابراین برای مثال، طبق قراردادهای مبتنی بر CIF و CFR، خریدار موظف به قبول تحویل کالا و دریافت آن از حمل کننده است و اگر خریدار از انجام چنین کاری خودداری کند، مسئول پرداخت خسارت به فروشنده که قرارداد حمل را با حمل کننده منعقد کرده است خواهد بود یا در حالت دیگر، خریدار باید هزینه های معطلی کشتی (دموراز) را که به کالا تعلق می‌گیرد، به منظور کسب اجازه واگذاری کالا از حمل کننده، بپردازد. وقتی که در این چارچوب گفته می‌شود خریدار باید " تحویل را قبول کند"، به این معنا نیست که خریدار کالا را به گونه ای منطبق با قرارداد فروش، قبول کرده است، بلکه تنها به مفهوم قبول این امر است

گروه E	نقطه عزیمت
تحویل کالا در محل کار (... نام محل مقرر)	EXW Ex Works (... named place)
گروه F	قسمت اعظم کرایه پرداخت نمی شود
تحویل کالا در محل مقرر به حمل کننده (... نام محل مقرر)	FCA Free Carrier (... named place)
تحویل کالا در کنار کشتی (... نام محل بار گیری)	FAS Free Alongside Ship (... named port of shipment)
تحویل کالا روی عرشه کشتی (... نام بندر بار گیری)	FOB Free On Board (... named port of Shipment)
گروه C	قسمت اعظم کرایه پرداخت می شود
قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد (... نام بندر مقصد)	CFR Cost and Freight (... named port of destination)
قیمت کالا، بیمه و کرایه تا بندر مقصد (... نام بندر مقصد)	CIF Cost, Insurance and Freight (named place of destination...)
پرداخت کرایه حمل کالا تا بندر مقصد (... نام محل مقرر در مقصد)	CPT Carriage Paid To (... named place of destination)
پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا بندر مقصد (نام محل مقرر در مقصد...)	CIP Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination)

گروه D	نقطه ورود کالا
تحویل کالا در مرز (... نام محل تعیین شده در مرز)	DAF Delivered At Frontier (named place...)
تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد (... نام بندر مقصد)	DES delivered Ex Ship (... named port destination)
تحویل کالا روی اسکله در بندر مقصد (... نام بندر مقصد)	DEQ Delivered Ex Quay (... named port destination)
تحویل کالا در محل مقرر در مقصد بدون ترخیص بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... نام محل مقرر در مقصد)	DDU delivered Duty UnPaid (... named port destination)
تحویل کالا در محل مقرر در مقصد با ترخیص و با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... نام محل مقرر در مقصد)	DDP delivered Duty Paid (... named port destination)

از بارگیری و ارسال کالا را بپذیرد (اصطلاحات CIF, CFR, CIP و CPT). سرانجام اصطلاحات گروه "D" جای دارند که به موجب آنها فروشنده هزینه‌ها و خطرهای متوجه کالا را تا رسیدن به مقصد تقبل می‌کند (اصطلاحات DAF, DES, DEQ, DDP). این طبقه‌بندی از اصطلاحات تجاری در جدول زیر ملاحظه می‌شود. به علاوه در همه اصطلاحات، همانند اینکوترمز ۱۹۹۰، تعهدات



که فروشنده تعهد خود در خصوص تحویل کالا برای حمل را طبق قرارداد حملی که باید به موجب عبارات بند الف (ماده ۳) از قسمت الف اصطلاحات گروه "C" منعقد کند، انجام داده است. لذا چنانچه خریدار به مجرد دریافت کالا در مقصد دریابد که آن با مشخصات مذکور در قرارداد فروش انطباق ندارد، می‌تواند از تمام وسایلی که قرارداد فروش و قانون حاکم در اختیارش می‌گذارد، علیه فروشنده استفاده کند و همان طور که قبلاً توضیح داده شد، این موضوع کلاً از حوزه شمول اینکوترمز خارج است.

در اینکوترمز ۲۰۰۰ در هر کجا که مقتضی بوده، به هنگامی که کالا در محلی خاص در دسترس خریدار قرار می‌گیرد، از عبارت "قراردادن کالا در اختیار" خریدار استفاده شده است. هدف این عبارت، انتقال همان مفهومی است که از عبارت "تحویل کالا" در کنوانسیون ۱۹۸۰ ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین‌المللی کالا، استفاده می‌شود.

* متداول:

کلمه "متداول" در اصطلاح متعدد به چشم می‌خورد. برای مثال در اصطلاح EXW در خصوص زمان تحویل (ماده ۴ از قسمت الف) و در اصطلاحات گروه "C" در خصوص اسنادی که فروشنده متعهد به ارائه آنها است و قرارداد حملی که وی باید تهیه نماید (ماده ۳ و ۸ از قسمت الف) استعمال شده است. البته بیان دقیق معنای کلمه "متداول" می‌تواند دشوار باشد، اما به هر حال در بسیاری از موارد تشخیص اینکه اشخاص در تجارت به طور معمول چه کار می‌کنند امکانپذیر بوده و بدین ترتیب این طرز عمل به صورت چراغ راهنما در می‌آید به این مفهوم، کلمه "متداول" نسبتاً مفیدتر از کلمه "معقول" است که نه تنها به ارزیابی در مقابل دنیای عمل نیاز دارد، بلکه این ارزیابی باید در برابر اصل دشوارتر حسن نیت و رفتار منصفانه صورت گیرد. در برخی اوضاع و احوال ممکن است تصمیم‌گیری در خصوص اینکه "معقول" چیست، کاملاً ضرورت داشته باشد. به هر حال، به دلایل پیش گفته، در اینکوترمز کلمه "متداول" عموماً بر کلمه "معقول" ترجیح داده شده است.

* هزینه‌ها:

در خصوص تعهد ترخیص کالا برای ورود، حائز اهمیت است مشخص گردد که منظور از "هزینه‌هایی" که باید برای ورود کالا پرداخت شود، چیست؟ در اینکوترمز ۱۹۹۰ عبارت "هزینه‌های رسمی متعلق به صدور و ورود کالا" در ماده (۶) از قسمت الف اصطلاح DDP به کار رفته بود، اما در اینکوترمز ۲۰۰۰، کلمه "رسمی" از ماده (۶) قسمت الف این اصطلاح حذف شده است، زیرا این واژه به هنگام تشخیص اینکه چه هزینه‌ای "رسمی" است یا نه، نوعی شک و تردید به وجود می‌آورد. با این کار قصد آن نبوده که تغییری در مفهوم اساسی عبارت ایجاد شود.

"هزینه‌هایی" که باید پرداخت شود تنها به هزینه‌هایی مربوط می‌شود که لازمه حتمی ورود بوده، و بنابراین باید طبق مقررات حاکم بر واردات، تادیه گردد. هر گونه هزینه‌های اضافی که از بابت ورود، به وسیله اشخاص خصوصی وصول می‌شود، مانند هزینه انبارداری که به تعهد ترخیص ارتباط ندارد نباید جزء این

هزینه‌ها منظور گردد. به هر حال شخصی که این تعهد را تقبل کرده اگر خودکار ترخیص را انجام ندهد، انجام این تعهد ممکن است پرداخت هزینه‌هایی را به دلایل گمرک یا عاملان حمل و نقل در پی داشته باشد.

* بندر، محل، نقطه و محل کار:

تا آنجا که به محل تحویل کالا مربوط می‌شود، عبارات مختلفی در اینکوترمز به کار رفته است. در اصطلاحاتی که منحصراً به قصد حمل کالا از طریق دریایی استعمال می‌شود - مانند اصطلاحات FAS، FOB، CFR، CIF، DES، DEQ - عبارات "بندر بارگیری" و "بندر مقصد" مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در سایر موارد واژه "محل" به کار رفته است. در برخی موارد همچنین لازم بوده است "نقطه"‌ای در محدوده بندر یا محل مورد نظر مشخص گردد، زیرا اطلاع از این امر برای فروشنده نه تنها از این حیث اهمیت دارد که باید کالا را در منطقه‌ای خاص مانند یک شهر تحویل دهد، بلکه همچنین در نقطه‌ای معین در این منطقه باید کالا در اختیار خریدار قرار گیرد. قراردادهای فروش اغلب فاقد اطلاعاتی در این زمینه هستند و لذا اینکوترمز مقرر می‌دارد که اگر نقطه مشخصی در محدوده محل تعیین شده مورد توافق قرار نگرفته و نقاط متعددی وجود داشته باشد، فروشنده می‌تواند نقطه‌ای را برگزیند که به بهترین وجه منظورش را تأمین کند (به عنوان مثال به ماده (۴) از قسمت الف اصطلاح FCA مراجعه شود). در مواردی که نقطه تحویل "محل" فروشنده باشد، عبارت "محل کار فروشنده" به کار رفته است (ماده (۴) از قسمت الف اصطلاح FCA).

* کشتی و بحریما:

در اصطلاحاتی که به منظور حمل کالا از طریق دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرند، عبارات "کشتی" (ship) و "بحریما" (vessel) به صورت مترادف استعمال شده‌اند. نیازی به گفتن نیست که واژه "کشتی" هنگامی به کار رفته که خود جزئی از ترکیب اصطلاح تجاری مانند "تحویل کالا در کنار کشتی" (FAS) و "تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مقصد (DFS) باشد، همچنین به منظور استفاده سنتی از عبارت «عبور از نرده کشتی» در اصطلاح FOB، لازم بود کلمه «کشتی» در این ارتباط مورد استفاده قرار گیرد.

* بررسی و بازرسی:

در عبارات ماده (۹) از قسمت‌های الف و ب کلیه اصطلاحات، عناوین «بررسی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری» و «بازرسی کالا» به ترتیب مورد استفاده قرار گرفته‌اند. گرچه کلمات «بررسی» و «بازرسی» مترادف هستند. اما مقتضی تشخیص داده شد که کلمه نخست در خصوص تعهد فروشنده در مورد تحویل کالا طبق ماده (۴) از قسمت الف به کار رود و کلمه دوم برای موارد خاص که «بازرسی پیش از حمل» انجام می‌شود، محفوظ باقی بماند، زیرا این بازرسی به طور معمول تنها هنگامی مورد نیاز است که خریدار با مقامات کشور صادرکننده یا واردکننده بخواهند از انطباق کالا با مقررات قراردادی یا رسمی قبل از حمل آن، اطمینان حاصل کنند.

(۱) در متن حاضر به جای واژه بحر پیمایا یا سفینه (Vessel) از همان کلمه رایج کشتی (Ship) در فارسی استفاده شده است.

۷- تعهدات فروشنده در مورد تحویل

اینکوترمز بر تعهد فروشنده در مورد تحویل کالا تاکید می‌گذارد. در مواردی که طرفین روابط تجاری مستمری دارند، تقسیم دقیق وظایف و هزینه‌ها در ارتباط با تحویل کالا به وسیله فروشنده، به طور معمول ایجاد مشکل نمی‌کند. بدین ترتیب میان آنها رویه‌ای شکل می‌گیرد (طرز عمل) که در معاملات بعدی به همان صورت قبلی دنبال می‌شود. البته اگر یک رابطه تجاری جدید به وجود آید یا قراردادی از طریق واسطه یا دلال منعقد شود - همان‌گونه که در فروش کالا متداول است - باید مقررات قرارداد فروش را اعمال کرد و در مواردی که اینکوترمز ۲۰۰۰ در این قرارداد گنجانده شود، تقسیم وظایف، هزینه‌ها و خطرها براساس آن صورت می‌گیرد.

البته مطلوب می‌بود که اینکوترمز می‌توانست طریقی را حتی‌الامکان به صورت مشروح در خصوص وظایف طرفین در مورد تحویل کالا معین کند. در قیاس با اینکوترمز ۱۹۹۰، تلاش‌های بیشتری پیرامون این موضوع، در برخی موارد مشخص به عمل آمده است (برای مثال به ماده (۴) از قسمت الف اصطلاح FAS مراجعه شود) اما رجوع به رسم تجارت در ماده (۴) از قسمت الف اصطلاحات SAF و FOB (به ترتیب مرسوم در بندر) اجتناب‌ناپذیر بوده است، زیرا بویژه در تجارت کالایی، چگونگی تحویل بار برای حمل در چارچوب قراردادهای مبتنی بر FAS و FOB در بنادر مختلف، دقیقاً یکسان نیست.

۸- انتقال خطرها و هزینه‌های مربوط به کالا

پس از اینکه فروشنده، تعهدش در مورد تحویل کالا را به انجام رساند، مسئولیت خطر از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و همین‌طور تعهد به قبول هزینه‌های مربوط به کالا از فروشنده به خریدار انتقال پیدا می‌کند. از آنجا که نباید به خریدار امکان

داد که در انتقال خطرها و هزینه‌های مزبور تأخیر کند، اگر وی کالا را به گونه مقرر تحویل نگیرد و یا از دادن دستورالعمل‌هایی (در مورد زمان بارگیری و یا محل تحویل) که فروشنده برای انجام تعهدش در مورد تحویل کالا به آنها نیاز دارد، قصور ورزد، در تمامی اصطلاحات تجاری تصریح به عمل آمده که انتقال خطرها و هزینه‌ها می‌تواند حتی قبل از تحویل صورت گیرد. لازمه این انتقال زودرس خطرها و هزینه‌ها آن است که کالا آن‌طور که موردنظر خریدار بوده مشخص گردد، یا آن‌گونه که در اصطلاح مورد استفاده قید شده، برای خریدار کنار گذاشته شود (تخصیص).

رعایت این الزام بویژه در اصطلاح EXW حائز اهمیت است، زیرا طبق تمامی اصطلاحات دیگر، کالا در مرحله بارگیری یا ارسال (اصطلاحات گروه C و F) یا در مرحله تحویل در مقصد (اصطلاحات گروه D) به طور معمول آن‌طور که موردنظر خریدار بوده است، مشخص می‌شود. البته در موارد استثنایی فروشنده می‌تواند کالا را بدون مشخص کردن مقدار سهم هر خریدار به صورت فله ارسال دارد. در چنین حالتی انتقال خطرهای کالا و هزینه‌های آن، قبل از تخصیص کالا به خریدار انجام نمی‌پذیرد (همچنین به بند ۳ از ماده ۶۹ کنوانسیون ۱۹۸۰ ملل متحد در خصوص قراردادهای فروش بین‌المللی کالا مراجعه کنید).

منبع:

کتاب اینکو ترمز ۲۰۰۰ / مترجم: مسعود طارم سری /
موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

هیچ چیز در زندگی به آسانی بدست نمی‌آید و اگر همه ،
زندگی با نشاط و موفقی داشته باشند دیگر ارزش زندگی و
معنی موفقیت مصداق و جایگاهی نخواهد داشت. باید مصمم
و با اراده باشید و با عزم راسخ بر ناملایماتی که خود را وارد
زندگی شما می‌کنند ، غلبه کنید و آخرین مرحله و مهمترین آن
ایمان است ، باید به خودتان ایمان داشته باشید. ایمان به اینکه
تمام سخت کوشی ها و تلاشهای شما نتیجه بخش خواهد بود.