

دانشگاه فردوسی مشهد

دانشکده علوم اداری

ایسکو ترمنز

مدرس: دکتر عباس شریفی پور

## اینکوترمز (اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی) (International Commercial Terms)

یک مبادله بازرگانی بین‌المللی شامل مراحل زیادی است. کالای موضوع معامله از کشور مبدا حمل و به مرز گمرکی مبدا می‌رسد. سپس با وسیله اصلی حمل، بارگیری و حمل و نقل بین‌المللی آن انجام شده و کالا به مرز و گمرک کشور مقصد می‌رسد. در آن جا کالا ترخیص وارداتی شده و تا انبار خریدار در داخل کشور حمل می‌شود. به بیان دیگر کالا از سه قلمرو جغرافیایی عبور می‌کند که عبارتند از:

محل فروشنده تا مرز خروجی کشور وی (کشور فروشنده)، مرز خروجی کشور فروشنده تا مرز ورودی کشور خریدار (حمل بین‌المللی) و مرز ورودی کشور خریدار تا محل وی (کشور خریدار)

مراحل متعدد دیگری از جمله مسایل بانکی و پرداخت، بازرسی، بیمه و عقد قرارداد حمل در فرآیند اضافه می‌شود. به بیان ساده‌تر اینکوترمز قصد دارد چگونگی تقسیم مسئولیت‌ها، تعهدات، هزینه‌ها و خطرات فرایند فوق که بین فروشنده و خریدار انجام می‌شود را به شکل استاندارد، روشن کند. در جدول شماره ۱ و ۲ لیست هزینه‌ها و مسئولیت‌های یک معامله بین‌المللی به ترتیب آورده شده‌اند.

اینکوترمز، مجموعه‌ای از اصطلاحات سه حرفی را توضیح می‌دهند که منعکس‌کننده رویه بازرگانی میان یک کسب و کار با کسب و کار دیگر در قراردادهای فروش کالا هستند. قواعد اینکوترمز عمدتاً وظایف، هزینه‌ها و خطرات در جریان تحویل کالا از فروشنده به خریدار را توصیف می‌کنند. ترم‌های مذکور قرارداد نبوده بلکه در قرارداد درج می‌گردد تا ناظر بر مسئولیت‌ها، هزینه‌ها و ریسک‌های مرتبط باشد.

اینکوترمز برای اولین بار توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (International Chamber of Commerce) در سال ۱۹۳۶ منتشر شد و بعدها در سال‌های ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰ مورد تجدید نظر و بازنگری قرار گرفت بصورتی که آخرین ورژن آن اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌باشد.

اینکوترمز، مجموع قواعد و اصطلاحات سه حرفی (International Commercial Terms) هستند که فقط درباره قرارداد فروش بحث می‌کنند و به سایر قراردادها (International Commerce Contracts) مانند قرارداد حمل، قرارداد بیمه، قرارداد تامین مالی و ... کاری ندارند. قواعد حمل و نقل بین‌المللی و سایر قراردادها مجزا و قواعد اینکوترمز مجزا می‌باشند، هرچند که با هم در ارتباط هستند. در اینکوترمز دو طرف قرارداد وجود دارد، صادرکننده (فروشنده) و واردکننده (خریدار) بنابراین:

اینکوترمز، مجموعه قواعد بین‌المللی هستند که در مورد قرارداد فروش بین خریدار (واردکننده) و فروشنده (صادرکننده) بحث می‌کنند. اولین گام تجارت بین خریدار و فروشنده برای انعقاد قرارداد فروش، صدور پروفرما از طرف فروشنده می‌باشد که در این سند یکی از اصطلاحات اینکوترمز منعکس می‌شود.

### چند اشتباه متداول

- (۱) اغلب اصطلاحات اینکوترمز را با اصطلاحات حمل و نقل یکی فرض می‌کنند.
- (۲) تصور می‌کنند اینکوترمز ناظر بر تمام وظایفی است که طرفین ممکن است مایل باشند آن را در قرارداد بگنجانند. در صورتی که این دو مورد و تصور آن در اذهان به این توصیف کاملاً اشتباه است، همان طور که اتاق بازرگانی بین‌المللی تأکید نموده است، اینکوترمز صرفاً به رابطه بین فروشنده و خریدار و تحت یک قرار داد خاص به اسم قرارداد فروش و آن هم در برخی زمینه‌های کاملاً مشخص محدود می‌شود.
- نکته)** اصطلاح اینکوترمز مورد نظر خریدار و فروشنده در پروفرما در قسمت Terms of Deliverey قید می‌شود.

جدول شماره ۱: لیست هزینه‌های یک معامله بین‌المللی

شماره	هزینه
۱	تولید و بسته‌بندی کالا
۲	جابجایی و بارگیری در محل فروشنده
۳	حمل داخلی در کشور فروشنده
۴	هزینه صدور و تأیید اسناد
۵	هزینه بازرسی کالا
۶	حق بیمه
۷	بارگیری در مبدأ
۸	حمل و نقل بین‌المللی
۹	تخلیه در مقصد
۱۰	حقوق ورودی و صدور و مالیات
۱۱	حمل داخلی در کشور مقصد و تخلیه در محل خریدار
۱۲	هزینه‌های بانکی

جدول شماره ۲: لیست تعهدات طرفین در یک معامله بین‌المللی

مسئولیت‌های فروشنده	مسئولیت‌های خریدار
تعهدات عمومی فروشنده (تهیه کالا و صدور فاکتور)	تعهدات عمومی خریدار (پرداخت قیمت)
پروانه‌ها، مجوزها، ترخیص امنیتی و دیگر تشریفات (گمرکی)	پروانه‌ها، مجوزها، ترخیص امنیتی و دیگر تشریفات (گمرکی)
قرارداد حمل و بیمه	قرارداد حمل و بیمه
تحويل دادن کالا	تحويل گرفتن کالا
انتقال خطرات (مسئولیت‌ها)	انتقال خطرات (مسئولیت‌ها)
تقسیم (تسهیم) هزینه‌ها	تقسیم (تسهیم) هزینه‌ها
اطلاع به خریدار	اطلاع به فروشنده
بازبینی، بسته‌بندی، علامت‌گذاری	بازرسی کالا
کمک، ارایه اطلاعات و هزینه‌های مربوطه	کمک، ارایه اطلاعات و هزینه‌های مربوطه

موضوعات مورد بحث و عمده در اینکوترمز (Topics of Discussions)

در اینکوترمز سه بحث اصلی مطرح می‌شود:

(۱) تعیین حدود تعهدات و وظایف خریدار و فروشنده (Obligations Contractual)

(۲) تعیین نقطه انتقال مسئولیت و ریسک (Risks)

(۳) نحوه تقسیم هزینه‌ها (Costs)

(می‌توان حرف اول این سه اصطلاح را کنار هم قرارداد در این صورت لغت هرم تشکیل می‌شود:

مسئولیت + ریسک + هزینه = هرم)

**نکته** در اصطلاحات اینکوترمز ۲۰۱۰، منظور از "در صورت اقتضاء" تعهد خریدار و فروشنده به انجام آن می‌باشد.

اهداف استفاده از اینکوترمز

(۱) رفع نگرانی از اینکه قوانین کشورهای طرف قرارداد (یعنی صادرکننده و واردکننده) بر قرارداد مذکور حاکم باشد بعبارت دیگر صادرکننده و واردکننده مدعی هستند که قوانین داخلی کشورها بر قرارداد فروش حاکم باشد بنابراین اگر از زمان حمل کالا تا ۳۰ سال آن به مقصد مشکل رخ دهد هر کدام از طرفین قرارداد براساس قوانین داخلی کشور خودشان، مشکل را تفسیر می‌کنند اما براساس اینکوترمز، از لحظه قرارداد، قوانین هیچ کدام از کشورها بر قرارداد حاکم نمی‌باشد بلکه قوانین و اصطلاحات اینکوترمز بر قرارداد حاکم خواهد بود.

۲) هیچ کشوری حق تفسیر مستقل از اصطلاحات را به نفع خودش ندارد بلکه تفسیر واحدی که ICC از اصطلاحات ارایه می دهد، بر قرارداد فروش حاکم خواهد بود (بیان و تفسیر واحد از اصطلاحات از طرف ICC) بعنوان مثال FOB یعنی تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مبداء بنابراین هیچ کشوری نمی تواند FOB را بصورت تحویل کالا در بندر مقصد یا در بین مسیر تفسیر نماید.

۳) در صورت درج قواعد اینکوترمز در قراردادهای دادوستد و بروز هرگونه اختلافی، می توان از طریق مراجع قانونی بین المللی اقامه دعوی کرد. اتاق بازرگانی بین المللی مرجع رسیدگی به تخلفات طرفین قرارداد نبوده بلکه سعی در حل و فصل موضوع اختلاف، با تسریع عواقب حقوقی موضوع برای طرفین بر می آید.

۴) اینکوترمز در چارچوب قرارداد فروش، طرفین را ملزم می کند که به تعهدات خود براساس تعاریف اصطلاحات پایبند باشند. بنابراین بطور کلی می توان اهداف اینکوترمز را بصورت زیر خلاصه کرد :

۱) ایجاد رویه و ضوابط معین در نظام مبادلات بین المللی

۲) مشخص شدن مسئولیت های خریداران و فروشندگان

۳) کاهش اختلافات و تنش های بین خریداران و فروشندگان

۴) تسهیل انجام مبادلات بین المللی

### اینکوترمز چه کاری انجام نمی دهد

در یک معامله بین المللی چندین قرارداد از جمله قرارداد فروش (بین خریدار و فروشنده)، قرارداد حمل (بین خریدار یا فروشنده با شرکت حمل)، قرارداد بیمه (بین خریدار یا فروشنده و شرکت بیمه)، قرارداد مشارکت در پرداخت (بین خریدار و بانک یا نهاد مالی)، قرارداد ترخیص (بین خریدار فروشنده و شرکت ترخیص) و... وجود دارد. نکته بسیار مهم این است که اینکوترمز ویژه قرارداد فروش است به بیان دیگر در اینکوترمز رابطه و تعهدات بین خریدار و فروشنده مورد بررسی قرار می گیرد. هر چند بدیهی است استفاده از یک قاعده اینکوترمز بر دیگر قراردادها (به ویژه حمل) نیز تاثیر گذار است بنابراین اینکوترمز بخشی از تعهدات خریدار و فروشنده را مشخص کرده و به موارد متعدد دیگر از جمله موارد زیر مربوط نمی شود :

- پیامدهای نقض قرارداد و عدم اجرای تعهدات : این گونه مسائل بایستی در خارج از حیطه اینکوترمز حل و فصل شوند.

- تعهدات طرفین در اعتبارات اسنادی : بانک ها در پرداخت وجه بر اساس اعتبارات اسنادی، خود را تابع شرایط اینکوترمز نمی دانند بلکه تابع شرایط مندرج در اعتبار اسنادی هستند.

- مالکیت معنوی کالا و انتقال آن از فروشنده به خریدار

- حق مالکیت کالا و زمان انتقال مالکیت از فروشنده به خریدار

### چگونگی استفاده از قواعد اینکوترمز

#### ۱) تعیین نسخه مورد نظر

نخستین نسخه اینکوترمز در سال ۱۹۳۶ توسط اتاق بازرگانی تدوین شد و بعد از آن در سال‌های ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰، ۲۰۱۰ مورد بازنگری قرار گرفت. بازنگری و تغییر و اصلاح اینکوترمز به دلیل تغییر در محیط و ابزارهای تجارت بین‌المللی و توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی انجام می‌شود. قابل ذکر است که از سال ۱۹۸۰ این قواعد هر ۱۰ سال یک بار مورد بازنگری قرار گرفته است. باید دقت کرد که رعایت این بازه زمانی برای بازنگری، یک الزام قانونی نیست اما اطلاق بازرگانی بین‌المللی به دلیل از بین رفتن اعتبار و سهولت استفاده و همچنین به روز شدن به موقع آن تلاش می‌کند این بازه زمانی در نظر گرفته شود بصورتی که این مدت نه خیلی کوتاه و نه خیلی طولانی شود.

**نکته)** اگر در قرارداد فروش نسخه اینکوترمز تعیین نشده باشد، بر اساس قوانین ICC، آخرین ورژن و نسخه اینکوترمز مبنای قرارداد لحاظ می‌شود.

#### ۲) تعیین دقیق محل و نقطه مورد توافق (Place and Point)

باید دقت کرد که استفاده از یک قاعده اینکوترمز بدون تعیین دقیق محل و نقطه مورد توافق طرفین صحیح نیست فروشنده موظف است کالا را در محل و نقطه‌ای معین و مورد توافق طرفین و در زمان مقرر به خریدار یا شخص معرفی شده از سوی وی (نماینده یا شرکت حمل) تحویل دهند. در تمامی قواعد اگر نقطه یا محل مورد نظر، به صورت دقیق تعریف نشده باشد و فقط نام یک کشور یا منطقه نوشته شده باشد، فروشنده می‌تواند کالا را در بهترین محلی که با اهدافش متناسب است (محلی که فروشنده درون کشور یا منطقه مذکور انتخاب می‌کند) تحویل دهد. منظور از نقطه، یک آدرس مشخص و تعیین شده و منظور از Place شهر مشخص و تعیین شده می‌باشد. است. به عنوان مثال در صورتی که نوشته شود FCA INCOTERMS CHINA ۲۰۱۰، فروشنده هر جای کشور چین که بخواهد می‌تواند کالا را تحویل دهد. به صورت خلاصه در صورت عدم تعیین محل و نقطه مورد توافق، حق انتخاب با فروشنده است و خریدار حق اعتراض ندارد. نکته دیگر اینکه در قواعد شامل CIP, CFR, CPT, CIF که دو محل و نقطه بحرانی وجود دارد باید هر دو را مشخص کرد. در این قواعد ریسک و خطرات از شهر یا بندر مبدأ به خریدار منتقل می‌شود، در صورتی که پرداخت هزینه‌های متعارف تا شهر یا بندر مقصد بر عهده فروشنده است، بنابراین باید هر دو نقطه را به صورت دقیق تعیین کرد.

### ۳) اضافه کردن دقیق و صریح شروطی به چارچوب استاندارد در صورت لزوم

در صورتی که طرفین توافق کنند بند یا شرط خاصی به یک قاعده اینکوترمز اضافه کنند، حتماً باید طرفی را که ریسک و هزینه آن اقدام را نیز بر عهده می‌گیرد به صورت صریح مشخص کنند. به عنوان مثال در قاعده EXW ترخیص صادراتی بر عهده خریدار است، اما اگر طرفین مایل باشند این مورد را به تعهدات فروشنده اضافه کنند، ممکن است از عبارت زیر استفاده شود:

EXW(INCOTERMS) (Named place and point of delivery)Cleared for export

در این حالت ممکن است فروشنده ادعا کند فقط پذیرفته است در اجرای ترخیص صادراتی (Cleared for export) به خریدار کمک کند و این کمک باید به ریسک و هزینه خود خریدار انجام شود، بنابراین بهتر است عبارت فوق به صورت زیر کامل شود که در آن صراحتاً ریسک و هزینه بعد از تغییر قاعده، بعهد فروشنده می‌باشد:

EXW (INCOTERMS)(Named place and point of delivery) Cleared for export at the risk and expenses of the Seller  
طرفین یک معامله بین‌المللی مختار هستند از قواعد اینکوترمز استفاده کرده و قادرند تغییراتی در آن برای استفاده خود ایجاد نمایند اما این تغییرات باید صریحاً مورد اشاره قرار گیرند و طرفی که ریسک و هزینه تغییر مورد نظر را بر عهده گرفته، باید مشخص شود.

### نکته) ۱) گنجاندن قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰ در قرارداد فروش

اگر مایلید قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰ بر قرارداد شما اعمال گردد، باید این امر را از طریق درج عباراتی مانند قاعده اینکوترمز انتخابی، همراه با نام محل و بدنبال آن اینکوترمز ۲۰۱۰ در قرارداد روشن کنید مانند:

FOB – Bandar Abbas – Incoterms ۲۰۱۰

### ۲) انتخاب قاعده اینکوترمز مناسب

قاعده اینکوترمز انتخابی به عوامل متعددی مانند قدرت و نفوذ هریک از طرفین معامله (خریدار- فروشنده)، سیاست‌های فروش فروشنده، نوع کالا، امکانات حمل و نقل، مقررات صادرات و واردات، شرایط سیاسی کشورهای طرفین، قصد طرفین قرارداد برای ایجاد تعهدات اضافی مانند تعهد به ترتیب دادن حمل یا بیمه برای فروشنده یا خریدار، مدت زمان لازم برای هر طرف جهت انجام یک گام و هزینه انجام هر گام برای طرفین و ... بستگی دارد.

در نتیجه انتخاب یک قاعده مناسب امری ساده نبوده و بهتر است نسبت به آن دیدگاه سیستمی داشته باشیم. دیدگاه سیستمی به این معناست که در زمان انعقاد قرارداد و انتخاب یک قاعده از چند زاویه به این موضوع بنگریم و چندین عامل را برای انتخاب مد نظر داشته باشیم.

بهتر است در هر معامله با توجه به شرایط، یک حالت بهینه که هزینه‌ها را در کمترین حد ممکن نگه داشته و سود طرفین را به حداکثر برساند، انتخاب گردد در نتیجه بهتر است طرفین بجای اینکه سعی کنند مسئولیت کمتری بپذیرند، به دنبال این باشند که هر مرحله را طرفی که بهتر و با هزینه و زمان کمتری انجام می‌دهد، برعهده بگیرد. این حالت باعث می‌شود که سود طرفین به بالاترین سطح رسیده و رقابت‌پذیری محصول در کشور مقصد با کمتر شدن قیمت، افزایش یابد و به نوبه خود باعث مستحکم‌تر شدن رابطه تجاری دو طرف و سوددهی بیشتر برای هر دو طرف شود.

### ۳) تغییرات در قواعد اینکوترمز

تغییر در قواعد اینکوترمز و تعهدات طرفین به دو شرط جایز می‌باشد :

الف) در نتیجه تغییر و انتقال هزینه‌ها، نقطه انتقال ریسک و مسئولیت دقیقاً در قرارداد مشخص شود.

ب) فرایند تغییرات تعهدات طرفین آن قدر وسیع نباشد که ترم و قاعده را تغییر دهد بعنوان مثال در قرارداد بر اساس EXW ترخیص صادراتی و بارگیری کالا در کشور مبدا هم بعهد فروشنده باشد در این صورت قاعده تغییر کرده و باید از قاعده FCA استفاده کرد.

۴) طبق برخی از قواعد اینکوترمز فروشنده باید ترتیبات حمل کالا به مقصد توافق شده را فراهم آورد در حالی که فروشنده کرایه حمل را می‌پردازد، ولی در واقع کرایه توسط خریدار پرداخت می‌شود چرا که فروشنده مبلغ کرایه را بطور معمول در کل قیمت فروش منظور می‌کند.

### طبقه‌بندی قواعد اینکوترمز ۲۰۰۰

بر اساس اینکوترمز ۲۰۰۰ این قواعد، به چهار گروه و مجموعاً سیزده ترم تقسیم می‌شوند :

**گروه E :** فروشنده تحویل کالا را زمانی به اتمام می‌رساند که آن را در محل کار خود یا هر محل مقرر دیگری (مانند کارگاه، انبار، دفتر فروش و...) به خریدار تحویل دهد. مسئولیت ترخیص کالا در این ترم بر عهده خریدار می‌باشد.

**گروه F (free) :** (تحویل در محل مشخص) (کرایه حمل پرداخت نشده) : فروشنده باید کالا را به حمل‌کننده تعیین شده از طرف خریدار تحویل دهد و نیز پرداخت کرایه حمل به عهده خریدار می‌باشد

**گروه C :** (کرایه حمل توسط فروشنده پرداخت می‌شود) : در اصطلاحات این گروه، فروشنده موظف است قرارداد حمل کالا را به مقصد منعقد کند بدون اینکه خطر از بین رفتن یا آسیب دیدن کالا و یا هزینه‌های اضافی ناشی از حوادث احتمالی بعد از بارگیری و ارسال کالا را بپذیرد.



**گروه D** (ورود به مقصد) : اصطلاحات این گروه شامل ۵ ترم می باشد.

### طبقه بندی قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰

اصطلاحات اینکوترمز ۲۰۱۰ را می توان به سه روش طبقه بندی کرد :

الف) تقسیم بندی اولیه ( تقسیم بندی چهارگانه ) (به منظور سهولت یادگیری)

Departure (۱)	E	تک عضوی
Main Carriage Unpaid (۲)	F	سه عضوی (تحويل در مبدا)
Main Carriage Paid (۳)	C	چهار عضوی (تحويل در مقصد)
Arrival (۴)	D	سه عضوی

ب) تقسیم بندی سه گانه (به منظور سهولت یادگیری)

۱) گروه E و F      ۲) گروه C      ۳) گروه D

ج) تقسیم بندی دو گانه (بر اساس روش حمل) (بر اساس اینکوترمز ۲۰۱۰) در اینکوترمز ۲۰۱۰ میلادی که از

ابتدای سال ۲۰۱۱ میلادی اجرائی گردید، طبقه بندی اصطلاحات بر اساس روش حمل بصورت زیر است :

گروه اول: اصطلاحات دریایی اینکوترمز ( FOB ، CFR ، CIF و FAS )

یعنی بخشی از حمل قطعا از طریق دریا انجام می شود و نقطه حمل کالا برای خریدار و نقطه تحويل هر دو بندر

می باشد و در سه قاعده CIF ، CFR و FOB ، نقطه تحويل روی عرشه کشتی می باشد نه نرده کشتی

گروه دوم: اصطلاحات غیر دریایی (عمومی) اینکوترمز ( EXW و FCA ، CPT ، CIP ، DAT ، DAP ، DDP )

این اصطلاحات در مواردی استفاده می شود که :

۱) از حمل و نقل دریایی، برای حمل کالا استفاده نشده باشد.

۲) از کشتی برای قسمتی از جریان حمل استفاده شده باشد.

۳) در هر نوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می شوند.

EXW      EXWORKS      Groupe E      Departure

#### **Groupe F Main Carriage Unpaid**

FCA      Free      Carried

FAS      Free      Alongside Ship

FOB      Free      On Board

#### **Groupe C Main Carriage Paid**

CFR      Cost      And      Freight

CIF Cost Insurance And Freight

CPT Carriage Paid To

CIP Carriage And Insureree Paid

#### **Groupe D Arrival**

DAT Delivered At Terminal

DAP Delivered At Place

DDP Delivered Duty Paid

**نکته)** - جابجایی اصطلاحات بین گروه‌ها امکان‌پذیر نمی‌باشد.

- جابجایی اصطلاحات داخل گروه‌ها امکان‌پذیر نمی‌باشد

#### **EXWORKS (...named place and point of delivery)**

(تحويل کالا در محل تعیین شده، روی زمین قبل از بارگیری در کشور مبدا)

این قاعده صرف‌نظر از شیوه حمل انتخابی در هر نوع حملی از جمله حمل مرکب به کار می‌رود و به معنای تحويل کالا در محل فروشنده شامل محل کار، انبار، کارخانه، دفتر، مزرعه و هر محل دیگری که در قرارداد مشخص شده است، می‌باشد. در این قاعده، فروشنده موظف است کالا را در زمان تعیین شده طبق قرارداد به خریدار یا حمل‌کننده معرفی شده از جانب وی (خریدار) تحويل دهد. فروشنده باید کالا را در کف محل خود، (Unloaded) آماده بارگیری (کف انبار یا محل) در اختیار خریدار قرار می‌دهد. فروشنده تعهدی بابت انجام تشریفات گمرکی صادراتی و اخذ مجوزهای صدور نداشته اما در صورت درخواست خریدار، فروشنده موظف است به ریسک و هزینه خریدار در اخذ مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی صدور به وی کمک کند. بنابراین مبین حداقل تعهد برای فروشنده است در نتیجه نقطه انتقال هرم روی زمین می‌باشد. پس به خریدار توصیه می‌شود چنانچه نمی‌تواند به طور مستقیم یا غیر مستقیم ترخیص کالا برای صدور را انجام دهد، از این اصطلاح استفاده نکند.

**نکته)** معادل اصطلاح EXW، تحويل در درب کارخانه کامل و صحیح نمی‌باشد چرا که Place در این اصطلاح به معنای محل می‌باشد و منظور از محل فروشنده محل کار، انبار، کارخانه، دفتر، مزرعه و ... می‌باشد.

**نکته)** مهمترین مشکل و چالش خریدار در قاعده EXW ترخیص صادراتی می‌باشد چرا که ترخیص صادراتی به معنای انجام سه فرایند زیر می‌باشد :

۱) اخذ مجوزها                      ۲) پرداخت هزینه‌های کالای صدور                      ۳) انجام تشریفات گمرکی

بعنوان مثال اگر تولیدکننده‌ی کشور فروشنده بخواهد کالایی را صادر نماید، گمرک کشور فروشنده ممکن است همان مجوز بهداشت تولیدکننده را برای صادرات قبول نماید اما اگر یک شرکت بازرگانی همان کالای تولید کننده را به روش EXW خریداری نماید باید برای کالای خریداری شده مجوز بهداشت اخذ نماید و گمرک کشور فروشنده علامت و آرم بهداشت بر روی کالا را که مربوط به تولیدکننده است، قبول نمی‌نماید از طرف دیگر بعضی از کشورها اجازه صادرات بعضی کالاها را نمی‌دهند در نتیجه آشنایی با قوانین کشور فروشنده برای خریدار از الزامات اساسی در این قاعده می‌باشد.

بطور کلی در صورت پذیرش قاعده EXW، خریدار باید به این نکته توجه داشته باشد که در صورت ممنوع بودن یا ممنوع شدن صادرات کالا از کشور فروشنده و یا ممنوع بودن یا ممنوع شدن واردات کالای خریداری شده با این قاعده، فروشنده مسئولیتی برای قبول هزینه یا لغو قرارداد یا بازپرداخت بهای دریافتی خود از کالا نداشته و به هر صورت خریدار موظف به پرداخت بهای کالا (وجه قرارداد) به فروشنده خواهد بود.

**EXW Loaded:** کالا در محل تعیین شده فروشنده (کارگاه، کارخانه، انبار و...) بصورت بارگیری شده روی وسیله حمل تحویل خریدار می‌گردد اما در EXW (بدون اصطلاح Loaded) کالا بدون بارگیری، در محل کار فروشنده به خریدار تحویل می‌گردد، بنابراین اگر در اسناد بازرگانی (Commercial Papers) مانند پرفورما اصطلاح EXW بصورت EXW Loaded استفاده شده باشد بدان معناست که نقطه انتقال هرم روی وسیله نقلیه می‌باشد نه روی زمین.

**نکته:** اصطلاح EXW یک روش فروش داخلی در کشور فروشنده بوده و برای فروشنده، فروش صادراتی تلقی نمی‌شود چرا که فروشنده کالا را در محل تعیین شده در کشور خود روی زمین به خریدار تحویل می‌دهد.

**نکته:** در بین یازده اصطلاح اینکوترمز ۲۰۱۰، فقط در اصطلاح EXW انجام تشریفات صادراتی در کشور مبدا، تهیه اسناد صادراتی، پرداخت عوارض صادراتی و .... بعهده خریدار می‌باشد و در سایر اصطلاحات این مهم بعهده فروشنده می‌باشد.

**نکته:** خریدار موظف است هزینه‌های بازرسی از جمله بازرسی اجباری قبل از حمل را پرداخت نماید حتی اگر بازرسی اجباری ناشی از مقررات کشور فروشنده باشد. باید توجه داشت که فقط در این قاعده از اینکوترمز، اجرا و پرداخت هزینه‌های بازرسی اجباری کشور فروشنده (اجبار ناشی از مقررات و یا مقامات) با خریدار است ولی در دیگر قواعد با فروشنده است. البته اگر نتایج بازرسی دلالت بر مغایرت کالا با قرارداد داشته باشد پرداخت هزینه‌های بازرسی بر عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

## اصطلاحات گروه F

در اصطلاحات این گروه، F مخفف Free به معنای تحويل می‌باشد که گاهی به اشتباه به رایگان ترجمه می‌شود.

**نکته** در اصطلاحات گروه F، انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت کرایه حمل بعهده خریدار می‌باشد.

### FCA (Free Carrir) (...named place of delivery)

#### (تحويل کالا از فروشنده به واردکننده در محل مقرر در مبدا به حمل‌کننده)

فروشنده تحويل کالا را زمانی به انجام می‌رساند که آن را بعد از ترخیص برای صدور به حمل‌کننده‌ای که از طرف خریدار تعیین می‌شود، در محل کار خود یا محل مشخص دیگری تحويل دهد. این قاعده برای هر نوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می‌شود. ترخیص صادراتی در این قاعده بر عهده فروشنده است. در این قاعده بهتر است خریدار، نوع حمل و مقصد و مسیر حمل را به فروشنده اطلاع دهد تا فروشنده بتواند بسته‌بندی مناسب را تدارک ببیند. همچنین منظور از CARRIER در این قاعده نیز هر شخصی است که توسط خریدار معرفی می‌شود و الزاماً یک شرکت «حمل‌کننده» نیست.

**نکته** محل مقرر در اصطلاح FCA، می‌تواند درون محل فروشنده، درون کشور فروشنده یا در مرز باشد. در نتیجه تمام هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) تا لحظه تحويل روی وسیله حمل یعنی قبل از تخلیه بعهده فروشنده است و از لحظه تحويل به بعد، هرم به خریدار منتقل می‌شود.

**نکته** تحويل کالا در قاعده FCA در چند محل ممکن است، انجام شود. از آن‌جا که مقررات اینکوترمز برای هر محل از تحويل در این قاعده متفاوت است، بررسی تفاوت مقرراتی موضوع اهمیت دارد:

- اگر محل مورد توافق برای تحويل کالا، محل خود فروشنده باشد، فروشنده متعهد است کالا را روی وسیله حمل اعزام شده از سوی شرکت حمل منتخب خریدار، بارگیری نماید در نتیجه کلیه هزینه‌های بارگیری کالا بر روی وسیله حمل و مخاطرات ناشی از آن هم بعهده فروشنده خواهد بود. (نقطه انتقال هرم روی وسیله حمل)

- در صورتی که محل تحويل مورد توافق، محلی غیر از محل فروشنده (گمرک یا پایانه باربری) باشد، فروشنده متعهد است کالا را روی وسیله حمل رساننده کالا به آن محل و آماده تخلیه تحويل دهد. در نتیجه هزینه‌های تخلیه کالا از روی وسیله حمل رساننده کالا به آن محل و مخاطرات ناشی از آن بعهده خریدار خواهد بود و فروشنده تنها مسئول هزینه‌ها و مخاطرات رساندن کالا به محل تحويل (بارگیری کالا بر روی وسیله حمل رساننده به محل تحويل و مخاطرات ناشی از آن) خواهد بود و مسئولیتی برای تخلیه کالا نخواهد داشت.

- اگر بین طرفین فقط محل تحویل معین شده باشد و هیچ نقطه‌ای در محل تحویل تعیین نشود، فروشنده می‌تواند بهترین نقطه‌ای که با اهداف و منافعش منطبق باشد و تحویل کالا در آن نقطه ممکن باشد برای تحویل کالا انتخاب و با انجام هماهنگی (اطلاع رسانی) کالا را به آن نقطه ارسال نماید.

**سوال)** محل مقرر در اصطلاح FCA مانند اصطلاح EXW می‌تواند هر نقطه‌ای در داخل کشور فروشنده مانند کارخانه یا انبار فروشنده باشد. در این صورت چه تفاوتی بین اصطلاح FCA و اصطلاح EXW وجود خواهد داشت؟

۱) در FCA انجام تشریفات گمرکی صادراتی و پرداخت هزینه‌ها و عوارض صادراتی (در صورت تعلق) و تهیه اسناد و مجوزهای ترخیص از کشور مبدا اجباراً بعهده فروشنده می‌باشد اما در EXW اجباراً بعهده خریدار.

۲) در FCA فروشنده باید کالا را در محل کار خود روی وسیله نقلیه بصورت بارگیری شده به خریدار تحویل دهد در صورتی که در EXW فروشنده باید کالا را در محل کار خود روی زمین به خریدار تحویل دهد بعبارت دیگر نقطه انتقال ریسک در FCA روی وسیله نقلیه در مبدا و در EXW روی زمین در مبدا در محل کار فروشنده قبل از بارگیری می‌باشد مگر اینکه خریدار کالا را بصورت EXW Loadad خریداری کرده باشد.

بعبارت دیگر در FCA کالا ترخیص و بارگیری شده در کشور مبدا تحویل خریدار می‌شود در حالی که در EXW کالا بدون بارگیری روی زمین و بدون انجام تشریفات صادراتی در کشور مبدا تحویل خریدار می‌شود.

**مثال)** اگر فردی خارجی از شرکت ایران خودرو برا ساس روش EXW اتومبیل خریداری کرده باشد، چون تولید ایران خودرو در شهرهای مختلف ایران مانند تهران، مشهد، تبریز و... می‌باشد بنابراین خریدار باید اتومبیل‌های خریداری شده از شهرهای مختلف در درب کارخانه را در یک نقطه جمع و سپس به کشور خودش منتقل نماید اما براساس روش FCA این مسئولیت از خریدار به فروشنده منتقل شده و حتی اگر کالای خریداری شده، تولید کارخانه‌های متفاوت باشد، باید فروشنده کالا را در یک نقطه مشخص بر اساس پرفورما به خریدار تحویل دهد.

**نکته)** در قاعده FCA هزینه بازرسی کالا در مبدا و مقصد می‌تواند متفاوت باشد:

- اگر از نظر قوانین کشور فروشنده یا مقامات مربوطه، بازرسی کالا در مبدا اجباری باشد، هزینه‌های انجام این بازرسی با فروشنده خواهد بود.

- اگر بازرسی کالا در مبدا اجباری نباشد و خود خریدار برای رفع شبهه یا کسب اطمینان مبنی بر انطباق کالای تحویلی با قرارداد، لازم بداند با خود خریدار خواهد بود ولی پرداخت هزینه‌های آن در صورت گزارش بازرسی مبنی بر عدم انطباق با فروشنده خواهد بود.

- هزینه‌های بازرسی در مقصد بعهده خریدار است ولی اگر بعد از بازرسی، گزارش عدم انطباق صادر شود، فروشنده موظف به پرداخت هزینه‌های آن (بعلاوه دیگر غرامت‌ها) به خریدار خواهد بود.

#### **FAS (Free Alongside Ship) (...named port of shipment)**

(تحويل کالا از فروشنده در کنار کشتی یا شناور، روی اسکله یا بارانداز در بندر مبدا به خریدار)  
فروشنده تحويل کالا را زمانی به اتمام می‌رساند که کالا در بندر مقرر برای بارگیری در کنار کشتی، روی اسکله به خریدار تحويل دهد. در صورتی که موضوع معامله کالائی است که در کانتینر بسته‌بندی می‌شود، از آنجا که شرکت‌های حمل، کانتینر حاوی کالا را در محوطه و پایانه کانتینری تحويل می‌گیرند و نه در کنار کشتی، بهتر است بجای قاعده FAS از ترم FCA استفاده شود.

#### **عملیات دوبه‌کاری در اصطلاح FAS**

در اصطلاح FAS تحويل کالا در کنار کشتی روی اسکله می‌باشد اما گاهی اوقات بنا به دلایلی مانند (طوفانی بودن دریا، حجم زیاد کشتی، عدم ظرفیت اسکله برای پهلویی کشتی و...) کشتی با فاصله از اسکله قرار می‌گیرد در این صورت کنار کشتی با اسکله معنای واحدی ندارند بنابراین نیاز به عملیات دوبه‌کاری (Barging) می‌باشد یعنی کالا باید بوسیله دوبه مانند کشتی، لنج یا قایق به کشتی که در فاصله‌ای مشخص از اسکله قرار گرفته است، منتقل شده و بعد از آنجا به روی کشتی اصلی بارگیری شود.

اگر اصطلاح دوبه‌کاری یا جمله «در تحت هر شرایطی کالا باید کنار کشتی به خریدار تحويل شود چه کشتی با اسکله مماس باشد و چه کشتی با اسکله فاصله داشته باشد»، در قرارداد فروش قید شود، هزینه، ریسک و مسئولیت دوبه‌کاری بعهده فروشنده خواهد بود. بنابراین دوبه‌کاری زمانی اتفاق می‌افتد که کشتی نتواند در کنار اسکله پهلو بگیرد. بنابراین فقط در اصطلاح FAS دوبه‌کاری معنا پیدا می‌کند.

**نکته** به وسایل یا وسیله‌ای که کالا را از اسکله تا کنار کشتی در شرایط دوبه‌کاری با آن حمل می‌کنند Barge گفته می‌شود که در ایران به بارج، دوبه گفته می‌شود.

#### **FOB (Free On Board) (...named port of shipment)**

##### **(تحويل کالا روی عرشه کشتی) (ذکر نام بندر مشخص برای بارگیری)**

فروشنده تحويل کالا را زمانی به اتمام می‌رساند که کالا در بندر بارگیری تعیین شده از لبه کشتی عبور کند. این قاعده تنها برای حمل دریایی استفاده می‌شود و در مواردی که کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی در اختیار

حمل کننده قرار می گیرد به عنوان مثال کالا در کانتینر و نوعاً در پایانه تحویل داده شود، قاعده فوق مناسب نبوده و باید از FCA استفاده کرد.

**نکته** قیمت نفت ایران به FOB خلیج فارس در بندرعباس : منظور نفت ایران است که بر روی عرشه کشتی در بندرعباس بارگیری شده و به خارج از کشور صادر می شود نه نفتی که بعنوان مثال از کشور هند حمل شده و بر روی عرشه کشتی در بندرعباس قرارداد بنابرین منظور از FOB روی عرشه کشتی در مبدا می باشد.

**نکته** در اصطلاحات گروه F فروشنده باید کالا را جهت صدور ترخیص نماید.

**نکته** دو کلمه در اصطلاح FOB می تواند همراه با این اصطلاح در قرارداد منعقد شود:

الف) Stow به معنای چیدمان      ب) Trimm نظم بخشیدن آرایش دادن

**FOB To Stow** : در هر کشتی هزار تن کالا در عرشه کشتی بارگیری می شود، بعضی از کشتی ها بصورت طبقاتی بوده و در طبقات مختلف، کالاهای متفاوت و متعلق به افراد مختلف بارگیری می شوند در نتیجه در طول مسیر کشتی از مبدا تا مقصد، بارها کالاها در مناطق مختلف تخلیه و بارگیری می شوند. بنابراین کالاها باید طوری در عرشه کشتی بارگیری و چیدمان شوند که در طول مسیر نیاز به تخلیه و بارگیری تمام کالاها و ایجاد هزینه های اضافی نباشد. بنابراین اگر از اصطلاح FOB در قرارداد فروش به تنهایی استفاده شود، فروشنده به محض تحویل کالا روی عرشه کشتی هزینه، ریسک و مسئولیت را به خریدار منتقل کرده و هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) کالا از آن نقطه به نقطه ای که کالا باید در کشتی چیدمان شود به عهده خریدار خواهد بود. حال اگر در پرفورما از عبارت FOB To Stow استفاده شود، کالا باید چیدمان شده به خریدار تحویل داده شود.

**نکته** تمام کالاهای قابل شمارش مانند دستگاه، کانتینر، ماشین و... در چارچوب FOB To Stow قابل استفاده می باشند یعنی این عبارت در مورد کالاهای فله ای قابل استفاده نمی باشد. در نتیجه اصطلاح FOB To Stow به دو معناست :  
۱) کالا قابل شمارش می باشد.

۲) کالا بعد از بارگیری و بصورت چیدمان شده در کشتی به خریدار تحویل شود یعنی هرم کالا بعد از چیدمان به خریدار منتقل می شود.

**FOB To Trimm** : در مورد کالاهای فله ای مانند غلات، مایعات،... استفاده می شود بنابراین هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) در مورد کالاهای فله ای در اصطلاح FOB To Trimm بعد از نظم بخشیدن به خریدار منتقل می شود.

### نکات کلیدی در مورد اصطلاحات دو گروه F و E

۱) بارگیری در محل فروشنده : در EX با خریدار و در اصطلاحات F گروه با فروشنده است.

۲) حمل داخلی در کشور فرو شنده تا ..... : در EX با خریدار و در اصطلاحات گروه F تا محل تعیین شده در کشور فرو شنده (براساس توافق و نوع ترم) با فرو شنده است. محل تعیین شده می تواند انبار فرو شنده، داخل کشور فرو شنده و مرز کشور فرو شنده باشد.)

۳) انتخاب شرکت حمل و نقل بین المللی و پرداخت کرایه حمل بین المللی : در اصطلاحات هر دو گروه E و F بعهد خریدار می باشد.

۴) ترخیص صادراتی : فقط در اصطلاح EX - WORKS انجام تشریفات صادراتی (به معنای اخذ مجوزها، انجام تشریفات گمرکی، پرداخت هزینه های احتمالی و ...) به عهده خریدار می باشد و در سه اصطلاح گروه F حتی اگر محل تعیین شده داخل کشور فرو شنده باشد، بعهد فرو شنده می باشد.

۵) انتقال هرم : در اصطلاحات هر دو گروه E و F، انتقال هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) در مبدا می باشد یعنی کالا هنوز در کشور خریدار وجود دارد.

### اصطلاحات گروه C

در اصطلاحات گروه C انتقال هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) در هر نقطه ای از مرز کشور مبدا تا مرز کشور مقصد که کالا تخلیه می شود، می تواند صورت گیرد بعبارت دیگر انتقال هرم در بین مرز کشور مبدا و مرز کشور مقصد هم می تواند انجام گیرد به همین دلیل اصطلاحات گروه C را گروه بین راهی نیز می نامند.

بطور کلی اصطلاحات گروه C را می توان به دو گروه تقسیم کرد:

۱) اصطلاحات دریایی گروه C شامل CFR و CIF یعنی قسمتی از مسیر حمل از مبدا تا مقصد از طریق دریا انجام می شود اما نقطه مبدا و نقطه مقصد بندر می باشد.

۲) اصطلاحات غیر دریایی گروه C شامل CPT و CIP

**نکته** حرف C در دو اصطلاح غیر دریایی این گروه یعنی CPT و CIP به معنای Carriage و در اصطلاحات دریایی این گروه یعنی CFR و CIF به معنای Cost می باشد.

**نکته** بیمه در دو اصطلاح گروه C یعنی CIF و CIP ویژگی های زیر را دارد :

۱) مبلغ بیمه به اندازه ۱۱۰٪ ارزش کالا می باشد.

مبلغ بیمه نامه = معادل ارزش کالا مندرج در قرارداد + ۱۰٪ عدم النفع

**نکته** مبلغ بیمه نامه در اصطلاحات گروه E و F به اندازه ۱۲۰٪ ارزش کالا می باشد.

مبلغ بیمه نامه = معادل ارزش کالا مندرج در قرارداد + ۱۰٪ عدم النفع + ۱۰٪ کرایه حمل



۲) حداقل پوشش بیمه‌ای که همان کلوز بیمه‌ای C می‌باشد.

۳) پوشش بیمه‌ای باید به ارزش مندرج در قرارداد تهیه شود.

۴) بطور کلی در بیمه‌نامه‌ها اصطلاحاتی وجود دارد که تعاریف آنها می‌تواند در دو قاعده CIF و CIP کاربرد داشته باشد:

**بیمه‌گر:** فردی است حقوقی که در برابر دریافت حق بیمه از بیمه‌گذار متعهد به جبران خسارت یا پرداخت وجه در صورت وقوع حادثه می‌شود.

**بیمه‌گذار:** فردی است که با پرداخت حق بیمه (حقیقی یا حقوقی) جان، مال و یا مسئولیت خود را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهد.

**ذینفع:** شخصی است که بنا به درخواست بیمه‌گذار، نام وی در بیمه‌نامه درج گردیده است و تمام یا بخشی از خسارت به وی پرداخت می‌شود.

بنابراین در دو قاعده CIF و CIP بیمه‌گذار فروشنده اما ذینفع خریدار بوده در نتیجه نقطه انتقال هزینه‌ها در مقصد و نقطه انتقال ریسک در مبدا می‌باشد.

**پار تشیپمنت (حمل به دفعات) (Part Shipment):** به معنای حمل کالای مورد بیمه طی چند مرحله از مبدا به مقصد مندرج در بیمه‌نامه می‌باشد.

**ترانشیپمنت (Trans Shipment):** انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر ترانشیپمنت است. این نوع نقل و انتقال بیشتر در حمل و نقل ترکیبی رایج است که در آن از وسایل نقلیه مختلف برای ارسال کالا به مقصد استفاده می‌شود. جریان انتقال غالباً با تخلیه و بارگیری مجدد همراه بوده و به دو شکل انتقال مستقیم و انتقال غیر مستقیم می‌باشد.

### بیمه عدم‌النفع

وقوع هر یک از خطرات تحت پوشش بیمه آتش‌سوزی (آتش‌سوزی، انفجار، زلزله، سیل و ...) یا بیمه شکست ماشین‌آلات، در مراکز تولیدی و صنعتی، علاوه بر خسارت‌های مستقیم، تبعاتی نیز دارد که بیمه‌هایی مانند آتش‌سوزی یا بیمه شکست ماشین‌آلات قادر به جبران آنها نیستند. تولید در محل کارخانه یا تعدادی از واحدهای تولیدی خسارت دیده، تا زمان بازسازی کامل اقلام آسیب‌دیده، متوقف می‌شود و لطمه‌هایی جبران‌ناپذیر به بنیه مالی و اقتصادی واحد خسارت دیده وارد می‌کند. ممکن است

هزینه تعمیر و جایگزینی توسط شرکت بیمه پرداخت گردد اما بازسازی، تعمیر و جایگزینی نیاز به زمان دارد و تا زمان انجام بازسازی تولید متوقف می‌شود.

**بیمه عدم‌النفع** پوششی است که سود ناخالص مورد انتظار برای دوره بازسازی و توقف تولید ناشی از حادثه تحت پوشش را طبق شرایط قرارداد، پرداخت می‌کند.

بیمه‌نامه عدم‌النفع به تبع پوشش بیمه آتش سوزی و یا بیمه شکست ماشین‌آلات، یا هر نوع بیمه‌نامه دیگری که اموال مورد بیمه را در قبال خسارت‌های مستقیم، تحت پوشش قرار داده باشد، صادر می‌شود.

در بیمه‌نامه‌های باربری نیز بیمه‌گذار می‌تواند ۱۰٪ ارزش اضافی برای کالای خود به عنوان عدم‌النفع در نظر بگیرد به این معنا که از زمان خسارت تا دریافت خسارت و تهیه مجدد کالا و عرضه به بازار بیمه‌گذار دچار ضرر مالی می‌گردد، پس با خریداری ۱۰٪ ارزش اضافی می‌تواند خسارت خود را جبران کند.

#### **CFR (C&F) (Cost and Freight) (...named port of destination)**

**(قیمت کالا و کرایه تا بندر مقصد روی عرشه کشتی قبل از تخلیه)) (ذکر نام بندر مقصد)**

در این اصطلاح فروشنده تحویل کالا را زمانی به انجام می‌رساند که کالا در بندر بارگیری روی عرشه کشتی به خریدار سالم تحویل داده شود بنابراین فروشنده باید قرارداد حمل کالا تا بندر مقصد را منعقد و کرایه حمل را نیز پرداخت نماید. این قاعده فقط در حمل دریایی استفاده می‌شود و در مواردی که کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی در اختیار حمل‌کننده قرار می‌گیرد مثل حمل کالا با کانتینر CFR مناسب نبوده و باید از CPT استفاده کرد. عبارت دیگر در مسیر دریایی یعنی از مبدأ تا بندر مقصد قبل از تخلیه، هزینه‌ها از جمله هزینه حمل و نقل بعهده فروشنده است ولی ریسک و مسئولیت در طول دوره حمل همچنان بعهده خریدار می‌باشد و فروشنده باید کالا را جهت صدور، ترخیص نماید. در این اصطلاح اگر بحث دوبه‌کاری مطرح شود هزینه‌های آن اجباراً بعهده صادرکننده خواهد بود یعنی فروشنده در هر حالت موظف به تحویل کالا روی عرشه کشتی مماس به اسکله قبل از تخلیه به خریدار می‌باشد.

این قاعده مخصوص حمل دریایی بوده و از نسخه سال ۱۹۳۶ تحت عنوان C&F در اینکوترمز مطرح بوده است. این قاعده در نسخه سال ۲۰۰۰ به CFR تغییر نام داد چرا که اصطلاحات اینکوترمز از نسخه ۲۰۰۰ به بعد سه حرفی شدند ولی همچنان بعضی تجار و کارشناسان به اشتباه از واژه C&F استفاده می‌کنند، که بهتر است انجام نشود چرا که در C&F مانند FOB نسخه ۲۰۰۰ نقطه انتقال هرم لبه کشتی می‌باشد در صورتی که در CFR نقطه انتقال هرم مانند FOB نسخه ۲۰۱۰ کف کشتی می‌باشد. گاهی اوقات نیز بعضی از تجار، از جمله در کشورهای

شرقی از عبارت CNF برای اشاره به این قاعده استفاده می‌کنند، که نباید این کار صورت گیرد. بهتر است در این قاعده نام هر دو بندر (مبدأ و مقصد) مشخص شود.

**نکته)** در اصطلاح C.F.R.، در طول دوره حمل بین‌المللی کلیه هزینه‌ها از جمله هزینه کرایه حمل و نقل به عهده صادرکننده بوده، اما ریسک و مسئولیت طول دوره حمل همچنان به عهده واردکننده می‌باشد.

**CIF(Cost Insurance and Freight) (..named port of destination)**

**(قیمت کالا، بیمه و کرایه تا بندر مقصد)**

این قاعده بدان معناست که فروشنده، کالا را بعد از بارگیری در کشتی یا شناور به شرکت حمل تحویل دهد. البته فروشنده موظف است کرایه حمل، حق بیمه و دیگر هزینه‌های متعارف تا بندر مقصد را نیز پرداخت کند اصطلاح CIF مانند CFR می‌باشد با این تفاوت که در CIF فروشنده، قرارداد بیمه را منعقد و حق بیمه را نیز پرداخت می‌نماید. البته خریدار باید توجه کند که :

۱) مدت قرارداد و پوشش بیمه باید از لحظه انتقال خطر (بارگیری کالا در کشتی یا شناور در بندر مبدأ) تا زمان رسیدن کالا به مقصد و نقطه تحویل کالا به خریدار باشد.

۲) طبق CIF فروشنده تنها ملزم به تهیه حداقل پوشش بیمه (شرایط کلوز C) می‌باشد هرچند فروشنده، بیمه‌نامه را تهیه و قرارداد آن را منعقد می‌کند و مسئولیت بیمه کردن کالا بر عهده وی است، لکن تعهدی در قبال آسیب دیدن کالا ندارد و در صورت آسیب دیدن کالا، خریدار خود باید از شرکت بیمه‌ای طلب خسارت کند.

۳) قرارداد بیمه باید با یک شرکت دارای شهرت خوب منعقد شده و ذینفع بیمه‌نامه مذکور باید، خریدار یا فرد دیگر دارای منافع قابل بیمه باشد تا وی بتواند در صورت بروز خسارت از شرکت بیمه بابت جبران خسارت پیگیری کند.

۴) بیمه‌نامه باید حداقل ۱۱۰ درصد ارزش کالا را پوشش داده و به ارزش همانند ارزش قرارداد صادر شده باشد.

۵) اگر خریدار بخواهد از پوشش بیمه‌ای کامل‌تری برخوردار باشد، یا باید با فروشنده صراحتاً توافق نماید و یا اینکه با هزینه خود پوشش بیمه‌ای کامل‌تری را خریداری نماید.

**نکته)** این قاعده فقط برای حمل دریایی استفاده می‌شود و در مواردی که کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی در اختیار حمل‌کننده قرار می‌گیرد برای مثال کالا در کانتینر نوعاً در پایانه بار تحویل داده می‌شود، قاعده CIF مناسب نبوده می‌توان از CIP/استفاده کرد.

**نکته)** در دو اصطلاح CFR و CIF بندر مقصد، لزوماً بندر نهایی نیست یعنی می‌تواند بندر مقصد، بندر بین راهی نیز باشد. منظور از بندر مقصد، اولین بندری است که کشتی در آن جا پهلو می‌گیرد حال این بندر می‌تواند یا بندر بین راهی باشد یا بندر نهایی بعنوان مثال اگر کالا از چین به طرف ایران حمل شود بندر مقصد می‌تواند بندر عباس (بندر نهایی) باشد و یا یک بندر بین راهی که انتقال هزینه‌ها از جمله کرایه حمل در بندر مقصد (بندر نهایی و یا بندر بین راهی) روی عرشه کشتی صورت می‌گیرد اما ریسک و مسئولیت در بندر مبدا روی عرشه کشتی از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود یعنی ریسک و مسئولیت در طول دوره حمل بعهده خریدار می‌باشد. در اصطلاح CIF انتخاب شرکت بیمه‌گر الزاماً با فروشنده می‌باشد اما در اصطلاح CFR انتخاب شرکت بیمه‌گر می‌تواند بر اساس قرارداد یا با خریدار باشد و یا با فروشنده.

#### **CPT(Carriage Paid To) (...named place of destination)**

##### **(پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد)(با ذکر نام محل مشخص در مقصد)**

این قاعده در هر نوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می‌شود و بدان معناست که فروشنده موظف است کالای مورد موضوع قرارداد فروش را در مقصد تعیین شده در اسناد بعد از تخلیه به خریدار یا نماینده قانونی آن تحویل نماید. تمام هرم تا اولین مقصد بعد از تخلیه به عهده فروشنده می‌باشد اما از لحظه تحویل به بعد هرم از فروشنده به خریدار انتقال می‌یابد. این اصطلاح مانند CFR است با این تفاوت که CFR فقط در حمل دریایی و CPT در هر نوع حملی استفاده می‌شود.

**نکته)** اگر از حمل‌کنندگان متعددی برای حمل کالا به مقصد مقرر استفاده می‌شود، مسئولیت خطرهای متوجه کالا هنگامی منتقل می‌شود که کالا به نخستین حمل‌کننده تحویل داده شود. البته در صورتی که طرفین در قرارداد توافق کنند، می‌توان محل انتقال خطر را به محلی بعد از تحویل به نخستین متصدی حمل تغییر داد.

**سوال)** آیا می‌توان از اصطلاح CPT برای حمل دریایی هم استفاده کرد؟

بله اما بهتر است برای حمل دریایی از اصطلاحات مرتبط که قوانین دریایی برآن حاکم است مانند CIF و CFR، استفاده کرد.

**نکته)** نقطه تحویل کالا به خریدار (نقطه ریسک) مانند سایر اصطلاحات گروه C یعنی CIP، CFR و CIF زمانی است که فروشنده کالا را در اختیار حمل‌کننده قرار دهد و نه زمانی که کالا به محل تعیین شده در مقصد برسد.

**نکته)** در دو اصطلاح CIP و CIF حداقل پوشش بیمه‌ای به عهده فروشنده است اما در دو قاعده CFR و CPT فروشنده هیچ‌گونه تعهدی برای عقد قرارداد بیمه و پرداخت آن ندارد.

### CIP (Carriage and Insurance Paid to) (...named place of destination)

#### (پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد (ذکر نام محل مشخص در مقصد)

قاعده CIP مانند CIF می‌باشد با این تفاوت که CIF برای حمل دریایی و CIP برای هر نوع حملی از جمله حمل مرکب قابل استفاده است. قاعده CIP بدان معناست که فروشنده کالا را به حمل کننده یا فرد دیگری که خود تعیین کرده است در محل توافق شده به خریدار تحویل دهد، علاوه بر آن فروشنده باید قرارداد حمل کالا تا مقصد را منعقد و هزینه آن را نیز پرداخت نماید و در ضمن فروشنده باید قرارداد بیمه را به منظور پوشش دادن مسئولیت خریدار در جریان حمل منعقد کرده و حق بیمه را پرداخت نماید. مانند اصطلاح CIF فروشنده تنها ملزم به تهیه حداقل پوشش بیمه‌ای می‌باشد و اگر خریدار بخواهد از حمایت پوشش بیمه‌ای بیشتری برخوردار باشد یا باید صراحتاً در قرارداد با فروشنده توافق نماید و یا بیمه اضافی را خریداری نماید. علاوه بر آن در صورتی که کالادر جریان حمل و نقل آسیب ببیند یا خطرات تحت پوشش بیمه خریداری شده بر آن حادث شود، خریدار باید از شرکت بیمه طلب خسارت کند و فروشنده در این خصوص تعهد و مسئولیتی ندارد.

در این اصطلاح مانند سایر اصطلاحات گروه C، نقطه ریسک که همان تحویل کالا به خریدار می‌باشد زمانی است که فروشنده کالا را در اختیار حمل کننده قرار دهد و نه زمانی که کالا به محل تعیین شده در مقصد برسد. حمل کننده به هر شخصی گفته می‌شود که در قرارداد حمل و نقل تعهد می‌کند حمل کالا را از طریق راه آهن، جاده، دریا، هوا یا ترکیبی از آنها انجام دهد یا ترتیبات انجام آن را فراهم نماید. اگر از حمل کنندگان متعدد برای حمل کالا به مقصد مقرر استفاده می‌شود، مسئولیت خطرهای متوجه کالا، زمانی منتقل می‌شود که کالا به نخستین حمل کننده تحویل داده شود.

#### تفاوت دو اصطلاح CIP و CPT

(۱) در CIP بیمه کالا و انتخاب شرکت بیمه، الزاماً بعهده فروشنده می‌باشد اما در CPT انتخاب بیمه گر می‌تواند بر اساس قرارداد یا بعهده فروشنده باشد و یا بعهده خریدار.

(۲) در CIP فروشنده، حداقل پوشش بیمه‌ای (کلوز C) را خریداری می‌نماید و تهیه پوشش بیمه‌های تکمیلی با خریدار می‌باشد که می‌تواند بیمه تکمیلی را از همان بیمه گر اولیه که فروشنده خریداری کرده است، تهیه نماید و یا از بیمه گر دیگری.

## نکات کلیدی در مورد اصطلاحات گروه C

۱) در اصطلاحات گروه C انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت هزینه حمل با فروشنده (صادرکننده) می‌باشد.

۲) فقط در اصطلاحات گروه دریایی C هرم (هزینه، ریسک و مسئولیت) شکسته می‌شود یعنی هزینه‌ها تا بندر مقصد به عهده فروشنده اما ریسک و مسئولیت فقط تا بندر مبدا به عهده فروشنده خواهد بود اما در اصطلاحات غیردریایی C هرم شکسته نشده و هرم تا مقصد تعیین شده در اسناد فروش بعد از تخلیه بعهد فروشنده است.

۳) گروه C گروهی بین راهی می‌باشد و مقصد تعیین شده می‌تواند هم مقصد نهایی باشد و هم مقصد بین راهی. ۴) نقطه انتقال هرم از مرز کشور مبدا تا مرز کشور مقصد در اصطلاحات گروه C در هر نقطه‌ای می‌تواند صورت گیرد بعنوان مثال اگر کالایی از کشور آلمان خریداری شود، نقطه انتقال هرم از مرز کشور آلمان تا بعنوان مثال مرز گمرک بازرگان، هر نقطه‌ای می‌تواند باشد و حتی نقطه انتقال هرم می‌تواند یکی از گمرکات داخلی مانند گمرک تهران نیز باشد اما بهتر است اگر مقصد، یکی از گمرکات داخلی است از اصطلاحات گروه D استفاده کرد.

## اصطلاحات گروه D

در اصطلاحات گروه D نقطه انتقال هرم، نمی‌تواند مکانی بین راهی باشد بلکه مقصد و نقطه انتقال هرم، مقصد نهایی بوده و مقصد نهایی در اصطلاحات این گروه، مکانی است که کالا در آنجا، به منظور ترخیص قطعی اظهار شده و حقوق و عوارض گمرکی آن نیز پرداخت می‌شود و نقطه انتقال هرم نیز همین مکان و نقطه می‌باشد.

نکته) گروه D گروه تحویل (Delivered) نام دارد چرا که در اصطلاحات گروه D مقصد، مقصد نهایی بوده و در مقصد نهایی کالا باید ترخیص قطعی و نهایی شود.

در اصطلاحات گروه D، کالا باید در مقصد نهایی، طبق بند الف ماده ۴۷ ق.ا.گ ترخیص قطعی شود در صورتی که در اصطلاحات سایر گروه‌ها، نقطه تحویل متفاوت است بعنوان مثال در گروه C نقطه تحویل و انتقال ریسک از مرز خروج کشور مبدا تا مرز خروج کشور مقصد بوده و در اصطلاحات گروه E و F نقطه انتقال هرم حداکثر تا مرز خروج کشور مبدا می‌باشد اما در اصطلاحات گروه D نقطه تحویل، مقصد نهایی است و کالا باید در آن نقطه برای ترخیص قطعی، اظهار شده و حقوق و عوارض آن نیز پرداخت شود.

**DAT(Delivered At Terminal) (...named terminal at port or place of destination)**

(تحویل کالا در پایانه تعیین شده در مقصد) (ذکر نام پایانه) تحویل کالا در اماکن گمرکی بعد از تخلیه)

این قاعده در سال ۲۰۱۰ مطرح شده و در هرنوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می شود و بدان معناست که فروشنده زمانی تحویل کالا را به اتمام می رساند که آن را به صورتی که از وسیله نقلیه آورنده کالا تخلیه شده است، در پایانه تعیین شده در بندر یا محل مشخص در مقصد به خریدار تحویل دهد و منظور از پایانه هر محلی اعم از سرپوشیده یا غیر سرپوشیده مانند اسکله، انبار، محوطه یا پایانه بار می باشد. وظیفه تخلیه کالا از وسیله نقلیه ارسالی در ترمینال به عهده فروشنده است ولی بارگیری مجدد آن یا انتقال آن به وسیله نقلیه دیگر به عهده خریدار است.

در قاعده DAT فروشنده کالا را از گمرک کشور خود، ترخیص صادراتی نموده و تمام ریسک و هزینه صادرات را متقبل می شود اما هیچگونه تعهدی بابت ترخیص وارداتی، پرداخت حقوق ورودی و دیگر هزینه های گمرکی کشور خریدار ندارد. فروشنده باید تمام هزینه ها و امور مربوطه تا رساندن کالا به مقصد نهایی را پرداخت کند و ریسک کلیه مسایل (حتی پیش بینی نشده) تا مقصد بر عهده فروشنده است.

**نکته)** منظور از ترمینال در اصطلاح DAT، اماکن گمرکی می باشد و اماکن گمرکی بر اساس بند ت ماده یک قانون امور گمرکی عبارتست از انبارها، باراندازها، اسکله ها، فرودگاه ها، ایستگاه های راه آهن، محوطه ها و هر محل یا مکانی است که تحت نظارت گمرک است و برای انباشتن و نگهداری کالاها به منظور انجام تشریفات گمرکی استفاده می شود. این اماکن می تواند انبارهای گمرکی، انبارهای اختصاصی و سردخانه های عمومی باشد.

در صورت استفاده از این قاعده، به فروشنده و خریدار توصیه می شود پایانه مورد نظر برای تحویل را بصورت دقیق و مشخص تعریف کنند چون ممکن است در یک مبادی ورود در کشور خریدار چند پایانه وجود داشته باشد و لازم است نقطه تحویل در پایانه مورد تعریف نیز مشخص گردد. تعیین نقطه تحویل بدین دلیل باید مشخص شود چون تا آن نقطه مسئولیت خطرات و هزینه های ناشی از آنها بعهد فروشنده می باشد. افزون بر آن هرگاه طرفین قرارداد قصد داشته باشند که فروشنده مسئولیت خطرها و هزینه ها حمل محموله از پایانه تا محل دیگری را تقبل نماید، در این صورت باید از قواعد DDP و DAP استفاده نمایند.

**نکته)** در اصطلاح DAT نقطه انتقال هرم در مقصد تعیین شده (یعنی ترمینال یا اماکن گمرکی تعیین شده در قرارداد) روی زمین (بعد از تخلیه) از فروشنده به خریدار می باشد یعنی از این نقطه به بعد خریدار باید کالا را به گمرک اظهار نموده، حقوق و عوارض گمرکی را پرداخت و ریسک و هزینه مربوط را بعهد بگیرد.

**نکته)** در قاعده DAT، فروشنده نسبت به بیمه کردن کالا تا مقصد ملزم نشده است و متعهد به ارائه بیمه نامه کالا در جریان حمل به خریدار نیست ولی با توجه به اینکه مخاطرات کالا تا پایانه مقصد و هزینه های ناشی از آن

بعهده فرو شنده خواهد بود، به نفع فرو شنده خواهد بود که کالا را تا پایانه مقصد توافق شده و حتی تخلیه کالا بیمه نماید.

#### **DAP (Delivered At Place) (...named place of destination)**

(تحويل کالا در محل مشخص در مقصد) (ذکر نام محل مشخص در مقصد) (تحويل کالا در مکان تعیین

شده در کشور مقصد روی وسیله حمل)

این قاعده در هر نوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می شود و بدان معناست که فرو شنده تحويل کالا را زمانی به اتمام می رساند که آن را در محل مشخص در مقصد روی وسیله نقلیه آورنده کالا به صورت آماده برای تخلیه (تخلیه نشده) به خریدار تحويل دهد.

**نکته** هرم در DAP، روی وسیله حمل (قبل از تخلیه) در کشور مقصد تعیین شده در نقطه تعیین شده به خریدار منتقل می شود.

**نکته** در قاعده DAP، هزینه های بازرسی در مقصد با خریدار است. بطور کلی فقط در دو صورت هزینه های بازرسی بعهده فرو شنده خواهد بود:

- در صورتی که از نظر مقررات یا مقامات کشور مبدا، بازرسی کالا در هنگام صادرات اجباری باشد.
- در صورتی که بعد از انجام بازرسی در مقصد، نتیجه بازرسی عدم انطباق کالا با قرارداد یا اسناد صادر شود.

#### **تفاوت دو اصطلاح DAT و DAP**

در هر دو اصطلاح DAP و DAT منظور از Place و Terminal اماکن گمرکی می باشد. بنابراین تفاوت دو اصطلاح فوق در این است که در DAP انتقال هرم روی وسیله حمل و در DAT روی زمین در مقصد تعیین شده در اماکن گمرکی صورت می گیرد.

#### **DDP (Delivered Duty Paid (...named place of destination)**

(تحويل کالا در محل مشخص در مقصد با ترخیص و پرداخت حقوق و عوارض گمرکی) (با ذکر نام محل

مشخص در مقصد) (تحويل کالا در انبار خریدار روی وسیله حمل با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی)

این قاعده در هر نوع حملی از جمله حمل مرکب استفاده می شود و بدان معناست که فرو شنده زمانی تحويل کالا را به اتمام می رساند که آن را بعد از ترخیص برای ورود در محل مشخص در مقصد روی وسیله نقلیه آورنده کالا به صورت آماده برای تخلیه در اختیار خریدار قرار دهد. فرو شنده باید تمام هزینه ها و خطرات متوجه کالا را تا مقصد قبل کرده و نه تنها متعهد برای ترخیص کالا جهت صدور بلکه ترخیص برای ورود و نیز پرداخت



هرگونه حقوق و عوارض هم برای صدور و هم برای ورود و نیز پرداخت هرگونه مالیات مانند مالیات بر ارزش افزوده و انجام تمام تشریفات گمرکی است، بنابراین مبین حداکثر مسئولیت برای فروشنده و کمترین ریسک برای خریدار می‌باشد و در واقع نقطه مقابل EXWORKS می‌باشد. چنانچه فروشنده بطور مستقیم یا غیرمستقیم قادر به ترخیص کالا برای ورود نباشد، نباید از این قاعده استفاده کند.

**نکته)** در تمام اصطلاحات اینکوترمز به استثنای DDP، نقطه انتقال هرم قبل از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی می‌باشد و فقط در DDP نقطه انتقال هرم بعد از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی می‌باشد بطوری که در اصطلاح DDP فروشنده باید تمام تشریفات گمرکی در کشور مقصد را انجام داده و کالا را تا انبار کشور خریدار حمل نموده و روی وسیله نقلیه حمل (بدون تخلیه) در جلو انبار کشور خریدار به وی تحویل دهد.

**نکته)** فروشنده در دو حالت در اصطلاح DDP باید حقوق و عوارض گمرکی را پرداخت نماید:

۱) در صورتی که نقطه ترخیص کالا، گمرک مرزی کشور مقصد باشد: در این صورت فروشنده باید کالا را بعنوان مثال در گمرک بازرگان اظهار و ترخیص قطعی نموده و از آن جا به مقصد نهایی که انبار خریدار بعنوان مثال انباری در تهران باشد، روی وسیله نقلیه به خریدار تحویل دهد.

۲) در صورتی که نقطه ترخیص کالا یک گمرک داخلی بعنوان مثال گمرک تهران باشد: در این صورت فروشنده باید در گمرک مرزی کالا را ترانزیت داخلی نموده و در گمرک تهران تشریفات ترخیص قطعی آن را انجام دهد یعنی یک فرایند اضافی که همان ترانزیت داخلی می‌باشد نیز به سایر وظایف فروشنده اضافه خواهد شد.

**نکته)** در اصطلاحات گروه D انتخاب شرکت حمل و نقل بعهد فروشنده می‌باشد و نقطه انتقال هرم در دو اصطلاح DAP و DAT قبل از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و در اصطلاح DDP بعد از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی می‌باشد.

**نکته)** در این قاعده، خریدار نیازی به بارنامه یا گواهی مبداء و دیگر اسناد ندارد (بجز پروانه گمرکی) چون خود فروشنده، کالا را از گمرک مقصد ترخیص نموده است. در صورتی که در دو اصطلاح قبلی گروه D، چون بعضی از اسناد لازم برای واردات کالا در کشور فروشنده تهیه یا تأیید می‌شود (مانند گواهی مبداء، گواهی بهداشت و...) فروشنده باید جهت اخذ مجوزها و اسناد مورد نیاز برای ترخیص وارداتی به خریدار صرفاً کمک نماید بنابراین اگر اخذ این مجوزها مستلزم انجام هزینه یا مخاطراتی برای فروشنده باشد، فروشنده هزینه انجام را از خریدار دریافت و در برابر مخاطرات آن تعهدی ندارد.

**نکته)** در صورت اجباری بودن بازرسی کالا در کشور مبدا و مقصد، هزینه‌های آن با فروشنده خواهد بود مگر در مواردی که خریدار نسبت به مطابقت کالا با قرارداد مشکوک باشد، در این صورت هزینه بازرسی (که بازرسی داوطلبانه است) با خریداریافته و در صورت اثبات مغایرت (در نتیجه بازرسی) فروشنده علاوه بر دیگر تبعات مربوطه، موظف به پرداخت هزینه آن بازرسی به خریدار می‌باشد.

**سوال)** آیا در اصطلاحات گروه D می‌توان کالا را بعد از تحویل به خریدار، ترانزیت خارجی نمود؟

خیر چرا که در اصطلاحات گروه D مقصد، مقصد نهایی می‌باشد و باید کالا در مقصد نهایی اظهار و ترخیص قطعی شده و حقوق و عوارض آن نیز پرداخت شود و کالایی که حقوق و عوارض آن پرداخت شود، کالای داخلی محسوب می‌شود اما در اصطلاحات سایر گروه‌ها می‌توان این کار را انجام داد.

**نکته)** در قاعده DDP هزینه‌ها نسبت به اصطلاحات گروه‌های E و F حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد افزایش می‌یابد بعنوان مثال اگر فردی کالایی را بر اساس FOB یک صد هزار دلار خریداری نماید و بعد از ترخیص با احتساب سود مورد نظر به قیمت ۱۲۵ هزار دلار بفروش برساند در قاعده DDP قیمت تمام شده برای خرید همین کالا بدون در نظر گرفتن سود حدود ۱۳۰ هزار دلار تمام خواهد شد که در نتیجه رقابت در بازار داخلی را بسیار سخت و مشکل خواهد کرد. البته در بعضی شرایط مانند تحریم (که امکان خرید بعضی کالاها برای خریدار وجود ندارد و فروشنده توان رساندن کالا به خریدار را دارد) ممکن است این قاعده توجیه پذیر باشد.

### تفاوت اینکوترمز ۲۰۱۰ و ۲۰۰۰

#### ۱) تغییر سیستم دسته‌بندی

در اینکوترمز ۲۰۰۰ اصطلاحات به چهار گروه E، F، C، D و در مجموع ۱۳ ترم تقسیم می‌شوند اما در اینکوترمز ۲۰۱۰ اصطلاحات بر اساس روش حمل به دو گروه و در مجموع ۱۱ ترم به صورت زیر تقسیم می‌شوند:

گروه اول: تمام روش‌های حمل (EXW - FCA - CPT - CIP - DAT - DAP - DDP)

گروه دوم: فقط حمل دریایی (CIF - CFR - FAS - FOB)

به دلیل اهمیت حمل دریایی، در نسخه سال ۲۰۱۰ قواعد ویژه حمل دریایی به عنوان یک دسته مجزا مطرح شدند بنابراین در نسخه سال ۲۰۱۰ دسته‌بندی چهارگانه منسوخ شده و کلیه قواعد در دو دسته طبقه‌بندی می‌شوند.

#### ۱) تغییرات برخی قواعد

در اینکوترمز ۲۰۰۰ FOB نقطه تحویل کالا و انتقال ریسک از فروشنده به خریدار لبه کشتی می‌باشد یعنی به محض این که کالا به وسیله جرتقیل از لبه کشتی عبور داده شد، به معنای تحویل کالا به خریدار می‌باشد، حال اگر به هر دلیل بعد از عبور کالا از لبه کشتی، کالا رها شده و به کف کشتی سقوط نماید مسئولیت آن به عهده خریدار است در حالی که در اینکوترمز ۲۰۱۰ FOB محل تحویل کالا از فروشنده به خریدار کف کشتی می‌باشد، یعنی فروشنده باید کالا را سالم در کف کشتی به خریدار تحویل دهد.

اصطلاح EXW در اینکوترمز ۲۰۰۰ بمعنای تحویل کالا در درب کارخانه فروشنده بوده در حالی که در ورژن ۲۰۱۰ بمعنای تحویل کالا در محل کار فروشنده می‌باشد.

## (۲) حذف ۴ قاعده

در نسخه سال ۲۰۱۰ چهار قاعده مربوط به سال ۲۰۰۰ حذف شده است. این قواعد عبارتند از DDU, DEQ, DES, DAF که بهتر است از ابتدای سال ۲۰۱۱ مورد استفاده قرار نگیرند، چرا که باعث ابهام و بروز مشکل بین خریدار و فروشنده می‌شود.

## (۳) اضافه شدن ۲ قاعده جدید

در نسخه ۲۰۱۰ دو قاعده جدید به قواعد اینکوترمز اضافه شده که عبارتند از DAP و DAT همان‌گونه که مشخص است این دو قاعده جایگزین چهار قاعده حذفی شده‌اند. باید دقت کرد که قواعد مربوط به دسته C, F, E و تعداد و نام تغییرات نداشته‌اند، اما تغییرات جزئی در بعضی قواعد مطرح شده‌اند.

## (۴) شمول کاربرد اینکوترمز به معاملات داخلی

اینکوترمز ۲۰۱۰ را نه تنها برای معاملات بین‌المللی، بلکه برای معاملات داخلی نیز می‌توان مورد استفاده قرارداد. قاعده EXW در معاملات داخلی بیشتر از دیگر قواعد مورد استفاده قرار می‌گیرد. در هر صورت برای استفاده از اینکوترمز در معاملات داخلی باید دقت کرد که موارد و شرایط به صورت شفاف و مکتوب تعیین شوند.

## تبدیل اصطلاحات اینکوترمز به CIF

$$F (FOB, FCA, FAS) + Fr + I = CIF$$

$$EXW + I + Fr = CIF$$

$$C (CIP, CIF, CFR, CPT) \longrightarrow (CFR, CPT) + I = CIF$$

**نکته)** اصطلاح CIF در کشور ما اهمیت زیادی دارد چرا که براساس ماده ۱۴ قانون امور گمرکی، ارزش گمرکی کالای وارده عبارتست از ارزش بهای خرید کالا در مبداء به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه

سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین شده و بر اساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.

(۱) فرض کنید فرد الف تعداد ۱۰۰ دستگاه تلویزیون سونی ۲۱ اینچ ساخت کشور ژاپن به ارزش هر عدد ۳۰۰ دلار و کرایه حمل هر دستگاه ۳۰ دلار به روش فوب خریداری و وارد کشور کرده است. اگر ماخذ تعرفه کالای فوق ۴۵ و نرخ برابری ارز به ازای هر دلار ۲۰ ریال باشد، مطلوبست محاسبه :

الف) سیف کالا      ب) حقوق ورودی کالا      ج) مالیات و عوارض بر ارزش افزوده

(۲) شرکت گاما مقدار ۲۰۰ تن میلگرد عاج‌دار از کشور ازبکستان از قرار هر تن ۱۲۰۰ دلار به روش CPT وارد نموده است. کالا دارای تعرفه ترجیحی ۱۰,۵٪ با کد تعرفه ۷۲۱۴۲۰۰۰ و ماخذ حقوق ورودی ۲۶٪ می‌باشد. اگر نرخ برابری ارز به ازای هر دلار ۲۰ ریال باشد، مطلوبست محاسبه :

ارزش گمرکی کالا، حقوق ورودی کالا (۰۴۱)، ۱٪ هلال اجمر (۰۴۲)، مالیات بر ارزش افزوده (۰۴۷)، عوارض بر ارزش افزوده (۰۴۸) و تخفیف تعرفه ترجیحی (۰۴۹)

(۳) شرکت مرزنشینان دوغارون اقدام به ورود ۴۰۰ تن برنج سفید باسماتی به مارک محسن از کشور پاکستان به ارزش هر کیلوگرم ۳ دلار و به روش FOB نموده است. اگر تعرفه کالا ۱۰۰۶۳۰۰۰ و ماخذ حقوق ورودی برنج ۲۶٪ باشد و عوارض برنج کیلویی ۵۰۰۰ ریال باشد، اگر نرخ برابری ارز به ازای هر دلار ۲۰ ریال باشد، مطلوبست محاسبه :

CIF، حقوق ورودی کالا (۰۴۱)، ۱٪ هلال اجمر و عوارض برنج (۰۴۲)، مالیات بر ارزش افزوده (۰۴۷)، عوارض بر ارزش افزوده (۰۴۸) و تخفیف شرکت‌های تعاونی مرزنشینان (۰۴۹)

**نکته)** کالاهای شرکت‌های تعاونی مرزنشینان، به استناد قانون ساماندهی مبادلات مرزی برای اقلام خوراکی تا ۷۰٪ و برای اقلام غیرخوراکی تا ۳۰٪ از پرداخت حقوق ورودی معاف می‌باشند.

کالاهای شرکت‌های تعاونی مرزنشینان، به استناد ماده ۶ قانون ساماندهی مبادلات مرزی، از پرداخت عوارض و مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌باشند.

$$Fr = C \times 10\%$$

محاسبه کرایه حمل، در صورتی که مشخص نباشد

$$I = (C + Fr) \times 0.05$$

محاسبه بیمه، در صورتی که مشخص نباشد

$$Duty = Cif \times Rate\ Tarif$$

$$9\% \times (Cif + \text{حقوق ورودی}) = \text{مالیات و عوارض بر ارزش افزوده}$$