

سازمان آموزش فنی و حرفه ای

مرکز مسئولیت

اسناد تجاری بین المللی

مدرس: دکتر عباس شریفی پور

اسناد تجاری بین‌المللی خارجی

اسنادی هستند که معمولاً در یک معامله بازرگانی خارجی از طریق فروشنده یا سازمان‌ها و موسسات کشور صادرکننده بر اساس قرارداد فروش صادر می‌گردد. هر کدام از این اسناد کاربرد خاصی داشته و نشان‌دهنده انجام مرحله خاصی از معامله هستند. علاوه بر آن باید مشخص شود هر کدام از این اسناد در چه تعداد نسخ اصلی و کپی باید صادر شده و مرجع صادرکننده و تاییدکننده آن چه فردی خواهد بود.

انواع تایید اسناد

- (۱) اسناد تایید شده: تایید این اسناد توسط خود فروشنده انجام می‌شود.
 - (۲) اسناد قانونی شده: تایید قانونی اسناد، توسط مراجع صلاحیت‌دار دولتی یا خصوصی کشور مبدا انجام می‌شود مانند وزارت بهداشت، اتاق بازرگانی، شرکت‌های بازرسی و ...
 - (۳) اسناد کنسولی: تایید این اسناد، توسط سفارت یا کنسولگری ایران در کشور مبدا انجام می‌شود.
- نکته)** در تجارت خارجی باید دو نکته اصلی زیر توسط بازرگانان و تجار مورد توجه قرار گیرد:
- (۱) بازرگانان باید بدانند چه اسنادی را از طرف مقابل یعنی فروشنده درخواست کنند که این اسناد معمولاً در تمام معاملات شامل بارنامه، فاکتور، گواهی مبدا و لیست عدل‌بندی می‌باشد.
 - (۲) تجار باید آگاهی از تعداد نسخ اصلی و کپی هر کدام از اسناد داشته باشند. بعضی از این اسناد مانند بارنامه در سه نسخه اصلی و یا گواهی مبدا در یک نسخه اصلی صادر می‌شوند.

اسناد بازرگانی خارجی

(۱) Performa Invoice (پیش فاکتور) (P/I)

اولین سندی است که در یک معامله بازرگانی خارجی توسط فروشنده صادر می‌گردد. سندی است که فروشنده بعد از مذاکرات و بعد از مکاتبات اولیه با توافق قبلی با خریدار قبل از انجام معامله، جهت تایید سفارش خریدار، صادر می‌کند تا خریدار به استناد این سند، بتواند در داخل کشورش ثبت سفارش و گشایش اعتبار نماید. اطلاعات مندرج در Performa بعداً به فاکتور منتقل می‌شود.

در Performa معمولاً اطلاعاتی به شرح زیر وجود دارد:

- | | |
|---|---------------------------------|
| (الف) علامت یا مارک شرکت یا کارخانه فروشنده | (ب) نام و آدرس و مشخصات فروشنده |
| (ج) شماره و تاریخ (performa Invoice No) | (د) قید عبارت پیش فاکتور |
| (ه) نام و آدرس خریدار | (و) مدت اعتبار |

ی) شرایط پرداخت

ط) شرح کالا، وزن کالا، قیمت واحد کالا

ظ) کرایه حمل، کشور تولیدکننده و

نکته) Validity date: تاریخ اعتبار پروفورما اینویس است بدین معنا که تا چه زمانی شرایط اعلام شده از سوی فروشنده پابرجا است.

مطلب و نکته‌ای که تجار و بازرگانان باید به آن توجه داشته باشند این است که چون پروفورما دارای مدت اعتبار می‌باشد، مدت اعتبار آن باید با توجه به شرایط و قوانین کشور ایران برای ثبت سفارش و افتتاح اعتبار اسنادی طی مذاکره با فروشنده تعیین شود.

۲) مجوز ثبت سفارش (Registration Permission)

این مجوز توسط وزارت صنعت معدن و تجارت صادر می‌شود و خریدار با استفاده از پیش فاکتور صادر شده توسط فروشنده و سایر اسناد موردنیاز، وارد سایت جامع تجارت (www.ntsww.ir) شده و بعد از بارگذاری مدارک موردنیاز، مجوز ثبت سفارش که یک شماره ۸ رقمی است، برای خریدار صادر می‌شود. بر اساس قانون مقررات صادرات و واردات کشورمان ایران، ورود کالا به صورت تجاری مستلزم انجام ثبت سفارش می‌باشد و مجوز ثبت سفارش به منزله ورود کالا به کشور بوده و بعد از آن نیاز به گرفتن هیچ گونه مجوز دیگری برای ورود کالا به کشور نمی‌باشد.

۳) گشایش اعتبار اسنادی (Letter Of Credit)(L/C)

متقاضی واردات بعد از گرفتن مجوز ثبت سفارش به یکی از بانک‌های ارزی مجاز مراجعه کرده و با ارائه پیش فاکتور و مجوز ثبت سفارش، تقاضای گشایش اعتبار اسنادی را می‌نماید. بانک بعد از بررسی و وصول وثایق لازم و معمولاً ۲۰ تا ۳۰٪ مبلغ performa به عنوان پیش پرداخت، اقدام به گشایش اعتبار نموده و مراتب را مستقیماً یا از طریق بانک کارگزار فروشنده، به فروشنده ابلاغ می‌نماید. بانک بعد از انجام مراحل گشایش اعتبار شماره خاصی به نام شماره اعتبار اسنادی (L/C NO) را جهت این معامله صادر کرده که من بعد در اسناد بعدی مانند بارنامه و فاکتور قید می‌شود.

۴) فاکتور (سیاهه خرید) (صورتحساب خرید) (Commerical Invoice)

بعد از گرفتن مبلغ پروفورما توسط فروشنده و یا اطمینان از انجام ثبت سفارش و گشایش LC، فروشنده اقدام به صدور فاکتور نموده و آن را همراه با سایر اسناد مانند بیمه‌نامه، بارنامه، گواهی مبدا و... برای خریدار و یا بانک کارگزار وی، ارسال می‌نماید.

نکته) غالباً در اعتبارات اسنادی برحسب قراردادهای منعقدہ بین خریدار و فروشنده مقرر می‌شود که سیاهه تجاری به صورت قانونی تأیید یا LEGALIZED گردد که در این صورت فروشنده باید صورتحساب تنظیم شده خود و همینطور گواهی مبداء را به تأیید مقامات قانونی کشور محل صدور و یا ارسال کننده کالا که عبارتند از اتاق بازرگانی محل و سفارت متبوعه کشور خریدار برسانند. این عمل معمولاً مستلزم پرداخت حق الزحمه و گاهی یک مهلت انتظار ۲۴ تا ۴۸ ساعته است

تفاوت فاکتور و پیش فاکتور

الف) در پیش فاکتور هنوز معامله قطعی نشده است اما در فاکتور معامله مورد تأیید خریدار قرار گرفته و قطعی شده است.

ب) در فاکتور اطلاعاتی وجود دارد که در پیش فاکتور وجود ندارد مانند شماره بارنامه، شماره LC، شماره ثبت سفارش، شماره بیمه‌نامه و... چرا که این موارد در زمان صدور پیش فاکتور وجود نداشته است.

ج) پیش فاکتور مدت اعتبار (Validity) دارد ولی فاکتور فاقد مدت اعتبار می‌باشد.

۵) ترخیصیه (Delivery Order)

سندی است که شرکت حمل و نقل به عنوان گمرک ترخیص کننده کالا صادر می‌کند و در واقع نوعی مفاصا حساب شرکت حمل با صاحب کالا بوده و بر اساس آن، شرکت حمل با تحویل قبض انبار به صاحب کالا، بلامانع بودن تحویل کالا به آورنده کالا را از نظر خود به گمرک اعلام می‌نماید.

نکته) چرا ترخیصیه باید توسط شرکت حمل صادر شود؟ مگر کرایه حمل توسط شرکت حمل، قبلاً دریافت نشده است؟

به دلایل زیر ترخیصیه باید توسط شرکت حمل صادر و به پیوست اسناد به گمرک ارائه شود :

۱) ممکن است کرایه حمل بصورت Freight Collection (پس کرایه) باشد که در این صورت صاحب کالا باید با شرکت حمل تسویه و ترخیصیه صادر شود.

۲) ممکن است کرایه حمل قبلاً در مبداء پرداخت شده باشد اما هزینه‌های تخلیه و عملیات بندری در مقصد (THC)، که توسط شرکت حمل انجام و پرداخت شده باشد، وصول نشده باشد.

۳) ممکن است کرایه حمل اصلی و هزینه‌های THC پرداخت شده باشد اما گمرک برای اطمینان از پرداخت آنها توسط صاحب کالا و تسویه حساب با شرکت حمل، این سند را مطالبه نماید.

۴) اگر کالا با کانتینر متعلق به شرکت حمل، به مرجع تحویل گیرنده، تحویل شده باشد تا ده روز بعد از ورود کالا به کشور، هزینه اجاره کانتینر در صورت حساب کرایه حمل لحاظ شده است. در این حالت هزینه‌های کرایه حمل اصلی و THC مشخص اما هزینه دموراز (هزینه خواب کانتینر) نامشخص است. عبارت دیگر اگر ترخیص کالا بیشتر از ده روز بطول انجامد، فاصله زمانی بین بعد از ده روز از ورود کالا به گمرک و ترخیص آن که بعهدہ خریدار می‌باشد، نامشخص است. به همین دلیل در زمان صدور ترخیصیه، شرکت حمل، سپرده‌ای بابت هزینه دموراز از خریدار اخذ می‌کند.

۵) کالا بعد از ترخیص از گمرک با کانتینر متعلق به شرکت حمل، به انبار خریدار منتقل می‌شود که باید کانتینر سالم به شرکت حمل عودت داده شود. عودت سپرده خریدار به شرکت حمل بابت هزینه دموراز، هزینه‌های برگشت کانتینر از انبار خریدار به گمرک مبداء و سالم تحویل دادن کانتینر، منوط به پرداخت هزینه‌های فوق و سالم تحویل دادن کانتینر می‌باشد.

۶) قبض انبار (قبض رسید کالا) (Warehouse Receipt)

سندی است که تحویل گیرنده کالا بر اساس آن تحویل یا رسید کالایی را با مشخصات خاص از تحویل دهنده در تاریخ ورود مشخصی گواهی می‌کند. در این قبض، اطلاعاتی مانند شماره ردیف انبار، تاریخ ورود کالا به انبار، وسیله حمل، تعداد و... قید می‌شود. قبض انبار بعد از صدور، تحویل شرکت حمل کننده می‌شود.

۷) بارنامه (B/L) (Bill Of Lading)

سندی است که شرکت حمل کننده یا نماینده وی بعد از وصول کالا، صادر می‌کند و نشان دهنده حمل کالا از یک نقطه مشخص (مبدأ حمل) به نقطه مشخص دیگری (مقصد حمل) با وسیله حمل مشخص (هواپیما، کامیون، راه آهن، کشتی یا ترکیبی از آنها) در برابر کرایه حمل مشخص می‌باشد.

مشخصات یک بارنامه معتبر

بارنامه معتبر باید شش ویژگی زیر را داشته باشد که در قسمت Shipping Document (۱ سند حمل) قرارداد که بارنامه هم یکی از اسناد حمل می‌باشد، باید به آنها توجه شود:

الف) A FULL SET OF B/L: بارنامه معتبر باید در نسخه‌های کامل صادر شود که تعداد نسخه‌های اصلی آن، سه نسخه می‌باشد: نسخه فرستنده، نسخه فروشنده و نسخه حمل کننده کالا. نسخ اصلی بارنامه با عبارت Original و نسخ غیر اصلی با عبارت Copy مشخص می‌شود. اگر نسخ اصلی بارنامه قابل انتقال یا قابل معامله باشند، با عبارت Negotiable مشخص می‌شوند و اگر قابل انتقال نباشند، با عبارت Non Negotiable مشخص می‌شوند.

ب) **Clean Bill Of Lading**: بارنامه معتبر و قابل قبول باید بدون قید و شرط صادر گردیده که حاکی از سالم بودن کالا در زمان حمل می باشد، در نتیجه بارنامه های مشروط که در آنها عباراتی مانند بسته بندی نامناسب، بسته بندی ناقص، آثار صدمه به کالا و... قید شده باشد، مشکلاتی برای خریدار و فروشنده ایجاد کرده و از اعتبار آن می کاهد. (بعبارت دیگر شرکت حمل، کالا را به هر وضعیتی که در مبداء تحویل بگیرد باید به همان وضعیت در مقصد به خریدار تحویل دهد. بارنامه Clean بارنامه ایست که هیچ مطلب و شرطی، دال بر ناسالم بودن کالا در آن قید نشده باشد. اگر شرکت حمل، کالا را ناسالم در مبداء تحویل بگیرد در بارنامه ناسالم بودن کالا را قید کرده تا در مقصد تعهدی در برابر خریدار نداشته باشد که به در این صورت به آن بارنامه unclean گفته می شود.)

بارنامه مشروط یا مقید (unclean B/L (Clause B/L: بارنامه ایست که دال بر تو ضیحاتی مبنی بر معیوب بودن شرایط بسته بندی کالا باشد.

ج) **نحوه پرداخت کرایه حمل**: کرایه حمل به چهار صورت زیر پرداخت می شود:

Feright Collection (بعد از حمل قابل پرداخت است) (پس کرایه) (کرایه توسط خریدار پرداخت می شود)

Feright Prepaid (پیش پرداخت) (پیش کرایه) (کرایه توسط فرستنده پرداخت شده است)

Feright Payable at (کرایه حمل در مقصد قابل پرداخت است)

Feright Paid (پرداخت شده)

شرط بارنامه در حمل دریایی در اینکوترمز ۲۰۱۰

| | |
|-----|--------------------|
| FOB | Feright Collection |
| FAS | Feright Collection |

شرط بارنامه در هر نوع روش حمل در اینکوترمز ۲۰۱۰

| | |
|-----|--------------------|
| EXW | Feright Collection |
| FCA | Feright Collection |
| CPT | Feright Prepaid |
| CIP | Feright Prepaid |

بعبارت دیگر در قواعد گروه E و F که حمل با خریدار می باشد، کرایه حمل بصورت Feright Collection و در قواعد گروه C و D که حمل با فروشنده می باشد، کرایه حمل بصورت Feright Prepaid پرداخت می شود.

د) On Board B/L : بارنامه باید به بارگیری کالا بر روی وسیله حمل تاکید داشته باشد. بنابراین عباراتی نظیر دریافت برای حمل یا دریافت کالا به وسیله حمل کننده و... در متن بارنامه از اعتبار آن کاسته و باعث عدم پذیرش آن توسط بانک‌ها می‌شود مگر آن که در شرایط اعتبار، پذیرش آن تایید شده باشد.

و) TO ORDER یا TO THE ORDER OF... (به حواله کرد...): بارنامه معتبر به نام خریدار صادر نشده بلکه به حواله کرد بانک گشایش کننده اعتبار صادر می‌شود، که علت آن تسویه حساب نهایی توسط بانک گشایش اعتبار و بانک ابلاغ کننده و خریدار می‌باشد.

نکته) در صورتی که بانک، پرداخت کننده وجه کالا باشد گیرنده کالا (Consignee) بانک خواهد بود در غیر این صورت بارنامه بنام فردی است که قرار است کالا را در مقصد تحویل گیرد و پرداخت کننده وجه کالا می‌باشد. اگرگیرنده کالا بانک باشد، در قسمت Notify بارنامه (ابلاغ کننده) (قابل توجه)، نام صاحب کالا یا کسی که باید به اعلام شود تا وجه اسناد را پرداخت نماید ذکر می‌شود تا بعد از پرداخت وجه اسناد با بانک، اسناد مانند بارنامه، قبض انبار، فاکتور و ... بنام او ظهورنویسی شده و کالا را از گمرک ترخیص نماید.

ه) تاریخ صدور بارنامه : باید بعد از تاریخ گشایش و ابلاغ اعتبار باشد.

ی) STALE B/L : معمولاً در اعتبار اسنادی شرطی قائل می‌شوند که بارنامه نباید بعد از مدت معینی به بانک تسلیم شود. این مدت غالباً و عرفاً ۲۱ روز است. بارنامه‌ای که بعد از این مهلت به بانک ارائه گردد اصطلاحاً کهنه یا STALE نامیده می‌شود و مشکلاتی را ببار می‌آورد بنابراین :

بانک‌ها از قبول بارنامه‌ای که از تاریخ صدور آن بیش از ۲۱ روز سپری شده با شد، خودداری می‌کنند. به چنین بارنامه‌هایی بارنامه کهنه یا مرده گفته می‌شود.

نکته) مهمترین سندی که در تجارت خارجی از فروشنده درخواست می‌شود، بارنامه است چرا که سند مالکیت کالا بوده و قابل انتقال نیز می‌باشد.

مشخصات مندرج در یک بارنامه

- لوگو یا مارک شرکت صادرکننده بارنامه

- ذکر عبارت Bill Of Lading - شماره بارنامه B/L No - نام و آدرس حمل کننده کالا

- نام و آدرس فرستنده - نام و آدرس گیرنده - نام و شماره وسیله حمل

انواع روش‌های حمل (Transport mode)

در فرایند حمل و نقل، اولین و مهمترین مطلب انتخاب روش حمل می باشد که با توجه به ماهیت کالا، قاعده اینکوئترمز انتخابی و ... تعیین می شود. روش حمل عبارت است از حمل زمینی، حمل دریایی، حمل ریلی، حمل لوله ای و حمل چند وجهی یا مرکب

از حمل هوایی در مواردی استفاده می شود که سرعت حمل مهم باشد، کالاها با ارزش بوده و نیز فاسد شدنی باشند. در غیر این صورت چون حمل هوایی گران تمام می شود، از آن کمتر استفاده می شود. بیشترین نوع حمل، حمل دریایی است چرا که علاوه بر ارزان تر بودن، می توان کالاهایی با حجم و ابعاد زیاد را از طریق دریا حمل نمود.

انواع بارنامه

با توجه به شیوه های حمل و نوع و وسیله حمل کالا، بارنامه به اشکال گوناگون صادر می گردد:

الف) بارنامه دریایی

بارنامه دریایی از معتبرترین اسناد حمل بوده و قابلیت ظهن نویسی و انتقال دارد. از مهمترین بارنامه های دریایی می توان به بارنامه حمل سرتاسری اشاره کرد.

بارنامه حمل سرتاسری (Through B.L)

بارنامه حمل سرتاسری به وسیله متصدی حمل دریایی صادر و حمل کالا با یک وسیله حمل و با استفاده از طرق حمل دریایی (کشتی)، حمل زمینی (کامیون یا قطار) انجام و حتما در آن مرحله حمل کالا با کشتی و از طریق دریا پیش بینی گردیده است. این بارنامه مشخص کننده وضعیت کلی حمل است و عملیات حمل کالا از مبدأ تا مقصد، به وسیله حمل کنندگان مختلف که هر یک موجودیتی مستقل و مجزا دارند، انجام می گیرد لذا هر حمل کننده مسئول قسمتی از مسیر حمل خواهد بود که برای آن بارنامه صادر نموده است. این بارنامه سند مالکیت کالا محسوب و با ظهن نویسی مالکیت کالا را می توان از فردی به فرد دیگر منتقل کرد.

ب) بارنامه زمینی

بارنامه حمل مرکب فیاتا (FIATA Combined Transport B.L)

مهمترین بارنامه زمینی، بارنامه حمل مرکب فیاتا در ۱۹۷۱ توسط انجمن کارگزاران حمل و نقل بین المللی بر اساس مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی اطاق بازرگانی بین المللی منتشر شد. با توجه به تأیید اطاق بازرگانی بارنامه حمل مرکب فیاتا، بارنامه ای معتبر، قابل انتقال و قابل ظهن نویسی می باشد و سند مالکیت کالا محسوب و در نتیجه توسط بانک ها پذیرفته می شود.

تفاوت بارنامه و راهنامه

الف) راهنامه بر خلاف بارنامه که به حواله کرد بانک‌ها یا شرکت‌های حمل و نقل صادر می‌شود، مستقیماً به نام خریدار و گیرنده کالا صادر می‌شود.

ب) راهنامه بر خلاف بارنامه قابلیت ظهرونیسی و انتقال ندارد بنابراین سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود.

انواع راهنامه

راهنامه‌ها نیز مانند بارنامه‌ها با توجه به شیوه‌های حمل به سه نوع زمینی، دریایی و هوایی تقسیم می‌گردند.

راهنامه هوایی (Air way bill)

در فرمی استاندارد تحت نظارت انجمن حمل و نقل بین‌المللی هوایی (یاتا) در سه نسخه اصلی و شش نسخه کپی به شرح ذیل صادر می‌گردد:

نسخه سبز رنگ اصلی برای اهداف حسابداری و سوابق حمل نزد شرکت کارگزار صادرکننده باقی می‌ماند. نسخه دوم به رنگ صورتی که همراه کالا جهت ارائه به گیرنده به مقصد ارسال می‌گردد و نسخه اصلی سوم به رنگ آبی به فرستنده کالا تحویل و حاکی از قبول شرایط حمل توسط فرستنده کالا و مدرکی دال بر دریافت کالا جهت حمل به وسیله حامل می‌باشد. علاوه بر سه نسخه اصلی مذکور، راهنامه هوایی در شش نسخه کپی به رنگ‌های مختلف جهت سایر اهداف حمل صادر می‌گردد. اطلاعات مندرج در راهنامه هوایی تقریباً مشابه اطلاعات مذکور در سایر راهنامه‌ها و بارنامه‌ها می‌باشد.

راهنامه زمینی

الف) راهنامه راه آهن (Rail way bill of lading)

با توجه به اینکه کشور ما به وسیله راه آهن از طریق نقاط مرزی جلفا، رازی و میرجاوه به کشورهای اروپایی و آسیایی متصل می‌گردد، لذا این راهنامه توسط شرکت راه آهن صادر می‌شود.

ب) راهنامه کامیون (Truck way bill of lading)

سندی است که در مسیر حمل با کامیون خصوصاً در موارد حمل مرکب و حمل سراسری، توسط حمل‌کنندگان مسیر صادر می‌گردد و معروفترین این گونه راهنامه‌ها CMR می‌باشد.

راهنامه CMR

بر اساس مفاد کنوانسیون سی.ام.ار توسط کشورهای عضو صادر و ناظر به روابط شرکت‌های حامل کالا و فرستنده کالا می‌باشد. این راهنما در سه نسخه صادر می‌گردد: فرستنده، گیرنده و نسخه‌ای نیز همراه کالا ارسال می‌گردد. مفاد کنوانسیون در هنگام حمل جنازه، وسایل شخصی و... بلا اثر است.

ج) راهنما دریایی

بر اساس مقررات اعتبارات اسنادی، راهنماهای دریایی که در آن عبارت on board (روی عرشه) قید شده باشد، مورد قبول بانک‌ها نبوده و قابلیت انتقال و ظهرونیسی را ندارند مگر اینکه در شرایط اعتبار، پذیرش اسناد مذکور تصریح شده باشد، لذا این قبیل اسناد در واقع راهنماهای دریایی محسوب می‌گردند.

فورواردر (Forwarder) کرییر (Carrier)

واژه فورواردر Forwarder از مصدر Forward و دارای معانی متعددی می‌باشد ولیکن در صنعت حمل و نقل مفهوم خاصی به خود گرفته است و به شخص و فعالیتی خاص اطلاق می‌گردد که در عین حال طیف وسیعی را در برمی‌گیرد و تعاریف مختلفی از آن به عمل آمده است:

۱) فورواردر عبارت است از شخصی که چگونگی حمل کالا را از طرف مشتری خود طراحی می‌نماید، بدون این که خود الزاماً نقش حمل‌کننده را داشته باشد. در کشورهای مختلف با اسامی مختلف مانند نماینده، متصدی حمل و نقل، فورواردر و غیره نامیده می‌شود ولی نقش هماهنگی و طراحی او در سطح بین‌المللی مورد قبول واقع شده است.

۲) سازمان فیاتا با توجه به تفاوت در سیستم‌های مختلف حقوقی کشورها، فورواردر را بر اساس وظایف محوله به شرح ذیل تعریف نموده است:

- فورواردر کسی است که کلیه سئوالات صاحب کالا را در زمینه حمل کالا پاسخ گوید و سعی نماید کالا را در سریع‌ترین زمان و با امنیت کامل به مقصد برساند.
- فورواردر به عنوان متخصص حمل و نقل روش‌های مختلف حمل مرکب را مورد بهره‌برداری قرار داده و در رابطه با تشریفات اداری و تهیه اسناد اقدامات لازم را معمول می‌دارد.
- فورواردر با بهره‌گیری از امکانات توزیعی که در اختیار دارد و با توجه به اطلاعاتی که از حمل و نقل داخلی و بین‌المللی دارد، مشاور مناسبی برای آنها ایجاد نماید.

حمل کننده Carrier

حمل کننده یا متصدی حمل شخصی است حقیقی یا حقوقی که حمل و نقل فیزیکی کالا را به عهده می گیرد. شرکت های هواپیمایی، کشتیرانی، حمل و نقل جاده ای و راه آهن از جمله این دسته موسسات می باشند. این شرکت ها که عموماً وسایل حمل و نقل را در اختیار دارند بجز در حمل ساده مستقیماً طرف قرارداد فرستنده کالا قرار نمی گیرند و اختیارات مسئولیت های آنان براساس کنوانسیون ها، عرف بین المللی و همچنین در قوانین و مقررات داخلی کشورها تا حدود زیادی مشخص و شناخته شده می باشد.

بطور کلی

فورواردر شخص یا شرکتی است که در مقابل اجرت، ترتیبات حمل و نقل کالا را از یک کشور به کشور دیگر فراهم می کند ولی مسئولیت حمل کالا را بر عهده ندارد، بلکه بصورت یک واسطه حرفه ای میان فرستنده یا گیرنده کالا از یک سو و متصدی باربری از سوی دیگر عمل می کند که به آن کارگزار نیز می گویند اما حمل کننده قانونی کالا شخصی که با فرستنده برای حمل کالا قرارداد منعقد کرده است ممکن است مالک کشتی یا اجاره کننده آن نیز باشد، که به آن کرییر گفته می شود.

۸) صورت عدل بندی (Packing List)

زمانی که تنوع بسته بندی یا اینکه محتویات بسته ها مختلف باشد، ارائه این لیست به گمرکات ضروری است در غیر این صورت، گمرک در زمان ترخیص کالا تمام بسته ها را باز نموده و واریسی می نماید. این لیست توسط فروشنده یا فرستنده کالا صادر می شود و زمانی که کالاها به صورت یکنواخت باشند، یعنی از نظر ظاهر و محتویات تفاوتی با هم نداشته باشند و یا زمانی که کالاها به صورت باز و فله و قابل رویت وارد شوند، نیازی به ارائه این لیست نیست. هرچند در این گونه موارد نیز بهتر است این سند تهیه شود و در آن مشخصاتی مانند تعداد بسته ها، تعداد اقلام هر بسته، اقلام هر بسته، وزن خالص و ناخالص کالا، ارزش کالا، و... آورده می شود.

۹) گواهی مبدا (Certificate Origin)

سندی است که کشور سازنده و تولیدکننده کالا را مشخص می کند. این سند توسط اتاق بازرگانی کشور صادرکننده کالا براساس فرمی که توسط اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) تهیه شده، صادر می گردد. از موارد کاربرد گواهی مبدا می توان به دو مورد زیر اشاره کرد:

الف) تعیین ارزش گمرکی کالا (Cif) : C یعنی قیمت کالا در مبدا بر اساس ساخت کشور، تغییر می کند.

ب) خود خریدار و مقامات کشور مقصد باید بدانند کالای خریداری و وارد شده ساخت کدام کشور می باشد.

ج) تجار برای استفاده از تعرفه‌های ترجیحی باید گواهی مبدا را همراه با سایر اسناد آماده کنند. (تعرفه ترجیحی به این معناست که بعضی از دولت‌ها در روابط بازرگانی خود با بعضی از کشورها برای اقلامی از کالاهای تولیدی کشورهای متعاقد خود، تخفیفاتی را در حقوق ورودی کالا در نظر می‌گیرند که برای استفاده از این تخفیفات ارائه گواهی مبدا ضروری می‌باشد).

د) گاهی اوقات کشورها به دلایل مختلف، معاملات بازرگانی با کشورهای خاصی را ممنوع می‌کنند.

۱۰) کارت بازرگانی (Commercial ID Card)

براساس قانون و مقررات صادرات و واردات، مبادرت به امر صادرات و واردات کالا به صورت تجاری، مستلزم داشتن کارت بازرگانی است که توسط اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران صادر می‌شود.

۱۱) بیمه‌نامه (Insurance)

بیمه قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر تعهد می‌کند در ازای دریافت وجه یا حق بیمه از بیمه‌گذار کالای موضوع بیمه را در صورت وقوع حوادث احتمالی وارده بیمه نموده و خسارت یا غرامت او را به میزان مبلغ بیمه شده در مدت معینی جبران نماید.

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.

حق بیمه وجهی است که بیمه‌گذار به بیمه‌گر پرداخت می‌کند تا در صورت بروز حادثه و ایجاد خسارت، زیان وارده را جبران و یا مبلغی را پرداخت نماید.

کلوزهای بیمه‌ای

از مواردی که در بیمه‌نامه ذکر می‌شود، نام شرط یا شرایط چاپی (Clause) می‌باشد. این شرایط که شرایط عمومی بوده، دامنه تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار را بطور مشخص تعیین می‌کند و شامل سه نوع A، B، C می‌باشد که به ترتیب جایگزین شرایط قدیمی اصطلاحات بیمه‌ای یعنی All Risks، شرایط WPA (With Particular Average) و FPA (Free from Particular Average) شده‌اند.

نکته) در عرف بین‌المللی، اصطلاح Average معادل خسارت جزئی معنی می‌شود.

نکته) بانک‌ها موظفند در هنگام گشایش اعتبار از واردکنندگان کالا در خواست بیمه‌نامه باربری که توسط یکی از شرکت‌های بیمه ثبت شده شده در ایران صادر شده باشد، بنمایند که به اشکال زیر صادر می‌شود:

بیمه‌نامه باربری با شرایط FPA (Free from Particular Average) (بدون تعهد به جبران خسارت خاص)
در این نوع بیمه‌نامه، بیمه‌گر تعهدی در پرداخت خسارت خاص و جزئی ندارد و تنها در مورد حوادث تصادف، به گل نشستن و غرق شدن و یا آتش گرفتن اجرا می‌شود.

بیمه‌نامه باربری با شرایط WPA (With Particular Average)
در این نوع بیمه‌نامه، بیمه‌گر علاوه بر پرداخت خسارات عمومی، متعهد به پرداخت خسارات خاص یا جزئی نیز می‌باشد که باید میزان و مبلغ خسارات بیشتر از درصد فرانشیز ذکر شده در بیمه‌نامه باشد

بیمه‌نامه دریایی با شرایط All Risks
در این نوع بیمه‌نامه‌ها، بیمه‌گر متعهد است کلیه خسارت‌های ناشی از خطرات دریایی را از زمان خروج کالا از انبار فروشنده یا از بندر مذکور در بیمه‌نامه تا زمان تخلیه کالا در بندر مقصد و یا تحویل آن به بیمه‌گذار بر اساس شرایط بیمه‌نامه پرداخت نماید. خسارات پرداختی در این نوع بیمه‌ها بدون کسر فرانشیز خواهد بود.
تفاوت انواع کلوزهای بیمه‌ای، در حق بیمه آنهاست. از آنجایی که کالاهای متنوعی در تجارت جهانی وجود دارد که در برابر حوادث و خطرات یکسان نیستند، بنابراین با توجه به نوع کالا می‌توان کلوز مشخص با هزینه معین را انتخاب کرد.

نکته ۱) اگر کالا در شناورهای طبقه‌بندی نشده مانند لنچ و دوبه حمل شود، حتی اگر کلوز بیمه‌نامه خریداری شده شرایط A باشد، و کالا با لنچ یا دوبه حمل شود تحت پوشش بیمه قرار نگرفته و بیمه‌گر پاسخگو نخواهد بود مگر اینکه بعد از توافق با بیمه‌گر، مبلغ حق بیمه از دو در هزار به پنج در هزار افزایش یابد تا خسارات ناشی از حمل کالا با شناورهای طبقه‌بندی نشده را نیز تحت پوشش قرار دهد.

نکته ۲) ضعف بسته‌بندی نیز تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد حتی اگر کلوز خریداری شده کلوز A باشد و یا در قرارداد خرید نوع بسته‌بندی، صادراتی و یا استاندارد تعیین شده باشد. بنابراین باید طی مذاکره با فروشنده و دستورالعمل صادره نوع بسته‌بندی که تحت پوشش بیمه نیز قرار گیرد، تعیین شود.

بیمه محلی

چنانچه مدت بیمه‌نامه باربری در گمرک منقضی شود، گمرک موظف به بیمه کالا بوده و نوع آن تصاعدی و تابع مدت توقف کالا در گمرک است. به این بیمه، بیمه محلی گویند.

$$\text{بیمه محلی} = \text{Cif} \times (0.55 \div 1000)$$

انواع بیمه

الف) اختیاری (بازرگانی) ب) اجباری (اجتماعی)

تفاوت بیمه‌های بازرگانی و بیمه‌های اجتماعی

- ۱) در بیمه بازرگانی حق بیمه بر اساس میزان ریسک تعیین می‌شود اما در بیمه اجباری حق بیمه براساس درصدی از حقوق و دستمزد
- ۲) در بیمه بازرگانی روابط بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار بر اساس توافق و قرارداد تعیین می‌شود اما در بیمه اجباری براساس قانون.
- ۳) در بیمه اجتماعی کارفرما قسمت بیشتری از حق بیمه را پرداخت می‌کند اما در بیمه‌های بازرگانی حق بیمه تماماً توسط بیمه‌گذار پرداخت می‌شود.
- ۴) در بیمه‌های بازرگانی در صورت عدم پرداخت حق بیمه توسط بیمه‌گذار، تکالیف بیمه‌گر ساقط می‌شود اما در بیمه‌های اجتماعی تکالیف بیمه‌گر همچنان ادامه می‌یابد.