



Incoterms2020

ترجمه دقیق قواعد و قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ که نسخه اصلی آن در ۱۸ سپتامبر ۲۰۱۹ رونمایی شد اینجا در دسترس شماست. با مطالعه اینکوترمز ۲۰۲۰، میتوانید اطمینان حاصل کنید که بعنوان یک مدیر بازرگانی بین المللی، در حوزه خود کاملاً بهروز هستید

درباره مترجم



Mehdi Kave

CEO & Founder of Masirex

*Logistics, is the act of giving birth to a real business,
just like no child is born when it is not delivered !*

www.masirex.ir

2020 INCOTERMS

اینکوترمز ۲۰۲۰

۵	مقدمه
۱۴	Ex-Works - فصل اول
۱۹	FCA - فصل دوم
۲۵	CPT - فصل سوم
۳۰	CIP - فصل چهارم
۳۵	DAP - فصل پنجم
۴۰	DPU - فصل ششم
۴۵	DDP - فصل هفتم
۵۰	FAS - فصل هشتم
۵۵	FOB - فصل نهم
۵۹	CFR - فصل دهم
۶۵	CIF - فصل یازدهم



IncoTerms

2020

اینکو ترمز ۲۰۲۰

مقدمه

اینکو ترمز ۲۰۲۰

رشد تجارت جهانی بیش از هر زمان دیگری دسترسی وسیعتری را برای بیشتر کسب و کارها بر تمامی بازارهای جهانی فراهم آورده است. در نتیجه این رشد فوق العاده، کالاها امروز در کشورهای بیشتری، در حجمهای بزرگتری، با تنوع بیشتری و با سرعت بیشتری به فروش میرسند

اما همزمان با رشد حجمی و افزایش پیچیدگی تجارت جهانی، چنانچه قراردادهای تجاری به طرز شایسته‌ای تنظیم نشوند، احتمال برداشت اشتباه و در نتیجه اختلافات هزینه‌بر بین طرفین تجاری نیز بیشتر می‌شود



اینکوترمز ۲۰۲۰

از زمانی که اتاق بازرگانی بین‌المللی برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ این مجموعه اصطلاحات تجاری استاندارد را فرمول‌بندی کرد، این استانداردهای قراردادی پذیرفته‌شده در سطح جهانی به‌صورت دوره‌ای به‌روزرسانی شده است تا به‌درستی تکامل تدریجی تجارت جهانی را انعکاس دهد. بعد از اینکوترمز ۲۰۱۰، در قواعد اینکوترمز ۲۰۲۰ توجه بیشتری را به ایمنی حمل‌ونقل کالا، نیاز به انعطاف‌پذیری در تهیه پوشش بیمه‌ای بر اساس ماهیت کالا، و درخواست بانک‌ها برای بارنامه On-Board در انواع خاصی از فروش تحت قاعده FCA، معطوف داشته است.

اینکوترمز ۲۰۲۰ همچنین ارائه ساده‌تر و شفاف‌تری را از همه قواعد ابراز داشته است. جمله‌بندی اصلاح‌شده، معرفی به همراه یادداشت‌های توضیحی مبسوط‌تر، و همچنین بندها و ماده‌های ترتیب بندی شده در راستای بیان شفاف منطق یک تعامل تجاری از مواردی است که در ارائه اینکوترمز ۲۰۲۰ می‌توان به آنها اشاره کرد. اینکوترمز ۲۰۲۰ همچنین اولین نسخه اینکوترمز

اتاق بازرگانی بین‌المللی است که شامل یک ارائه افقی است که در آن تمامی بندهای مشابه گروه‌بندی شده‌اند تا خوانندگان به وضوح تفاوت‌های عملکردی هر ۱۱ قاعده اینکوترمز را در نسخه پیشین با نسخه ۲۰۲۰ ببینند. تخصص عمیق اتاق بازرگانی بین‌المللی در قوانین تجاری برآمده از عضویت همه بخشهای تجاری و انواع شرکتهای بزرگ و کوچک، تضمین کننده پاسخگویی اینکوترمز ۲۰۲۰ به تمامی نیازهای تجاری در همه جای دنیا می‌باشد.

معرفی اینکوترمز

قواعد اینکوترمز شامل مجموعه ۱۱ تایی از اصطلاحات اختصاری ۳ حرفی شامل موارد زیر است که انعکاس‌دهنده رفتارهای استاندارد بین طرفین قرارداد در یک معامله خرید و فروش است.

EXW ، FCA ، CPT ، CIP ، DAP ، DPU ، DDP ، FOB ، FAS ، CFR ، CIF

قواعد اینکوترمز چه کاربردی دارند؟

قواعد اینکوترمز این موارد را روشن می‌کنند:

- مسئولیتها: خریدار و فروشنده هرکدام چه کاری را باید انجام دهند، مثلاً، چه کسی برای حمل و نقل و بیمه کالا باید اقدام کند یا چه کسی اسناد حمل و نقل و پروانه واردات و صادرات را فراهم می‌کند.
- ریسک: کجا و چگونه فروشنده کالا را تحویل می‌دهد، به عبارت دیگر، در کجا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.
- هزینه‌ها: کدامیک از طرفین مسئول چه هزینه‌هایی است، برای مثال، هزینه حمل و نقل، بسته‌بندی، بارگیری یا تخلیه، و یا هزینه‌های مربوط به ایمنی.

قواعد اینکوترمز چه کاربردی ندارند؟

قواعد اینکوترمز به هیچ وجه جایگزینی برای یک قرارداد خرید و فروش نیستند. این قواعد بیانگر رفتارهای تجاری خاص برای نوعی خاص از کالا نیستند و کاربرد آنها برای هر نوع کالایی است. این قواعد می‌توانند به همان ترتیب که برای محموله سنگ آهن به صورت فله استفاده می‌شوند، برای ۵ کانتینر تجهیزات الکترونیکی یا ۱۰ پالت گل تازه که به صورت هوایی حمل می‌شوند استفاده شوند.

قواعد اینکوترمز کاری به موارد زیر ندارند:

- قراردادی برای خرید و فروش وجود دارد یا خیر،
- مشخصات کالای خریداری یا فروخته شده چیست،
- زمان، مکان، روش یا واحد پولی پرداخت بها به چه ترتیب است،
- روش‌های قابل حصول برای فسخ قرارداد خرید و فروش چیست،
- عواقب تأخیر و سایر روش‌های تخطی از الزامات قراردادی،
- تأثیر تحریم‌ها،
- تغییر تعرفه‌ها،
- ممنوعیتهای صادرات و واردات،
- فورس ماژور (قوه قهریه)،
- حقوق مالکیت قانونی،
- روش، محل دادرسی، یا قانون ناظر بر قرارداد در صورت بروز اختلاف.

شاید مهم‌ترین نکته‌ای که لازم باشد در مورد اینکوترمز روی آن تأکید شود این باشد که قواعد اینکوترمز به مسائل مربوط به انتقال مالکیت کالای فروخته شده به هر نحوی از انحاء سروکار ندارد.

اینها مواردی هستند که طرفین قرارداد لازم است در مورد آنها تمهیدات مشخصی در قرارداد اتخاذ کنند. عدم توجه به این موضوع در صورت بروز اختلاف در اجرا یا تخطی از موارد قرارداد، می‌تواند باعث پدید آمدن مشکلاتی شود. در حقیقت، قواعد اینکوترمز ۲۰۲۰ به خودی خود قرارداد خرید و فروش نیستند. این قواعد فقط به‌عنوان بخشی از قرارداد در قرارداد گنجانده می‌شوند.

چگونه به بهترین نحو از اینکوترمز استفاده شود؟

اگر طرفین قرارداد توافق کنند که اینکوترمز ۲۰۲۰ در قرارداد آنها بکار گرفته شود، بهترین روش انجام آن این است که این قصد را در عباراتی شبیه ساختار جمله‌بندی زیر در قرارداد مشخص کنند:

{ قاعده اینکوترمز انتخاب شده } + { بندر، محل یا مکان } + { اینکوترمز ۲۰۲۰ }

بنابراین، مثلاً،

CIF Shanghai Incoterms 2020

Address... Incoterms 2020 DAP

عدم درج سال نسخه اینکوترمز می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی شود که حل آن دشوار باشد. طرفین، داور و یا قاضی نیاز دارند که بدانند کدام نسخه اینکوترمز به قرارداد موردنظر اعمال می‌شود.

محل نام‌برده شده به همراه قاعده اینکوترمز استفاده شده حتی اهمیت بیشتری نیز دارد:

- در تمامی قواعد اینکوترمز به جز قواعد C، درج محل و مکان، مشخص می‌کند که کجا محموله تحویل می‌شود، یعنی، در کجا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.

- در ترم‌های C، محل نام‌برده شده مقصدی را که فروشنده باید ترتیبات حمل تا آنجا را انجام دهد و هزینه‌های حمل را بپردازد مشخص می‌کند، اما با این وجود، این محل، محل تحویل کالا یا به عبارت دیگر، همان جایی که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود نیست.
- در ترم D، محل نام‌برده شده همان محل تحویل کالا است (محل انتقال ریسک از فروشنده به خریدار) و همچنین همان مقصد کالا است (همان محلی که فروشنده باید کالا را تا آن نقطه حمل کند و هزینه‌های حمل آن را بپردازد).

درواقع، توجه به این نکته ضروری است که محل تحویل کالا (جایی که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود) و مقصد کالا (جایی که فروشنده باید هزینه‌های حمل و نقل کالا تا آن محل را بپردازد) لزوماً همان محل نام‌برده شده به همراه قاعده اینکوئترمز مورد استفاده نیست و این به ترم یا قاعده مورد استفاده بستگی دارد.

بنابراین، یک معامله بر اساس FOB که در آن بندر حمل دقیقاً مشخص نشده باشد، طرفین معامله را در خصوص محلی که خریدار باید کشتی را به فروشنده برای حمل معرفی کند تا فروشنده ترتیبات لازم برای حمل را انجام دهد در ابهام می‌گذارد، و این ترتیب محلی که فروشنده باید محموله را بارگیری کند تا در آن محل ریسک از فروشنده به خریدار منتقل شود مبهم میماند. به همین ترتیب، یک قرارداد CPT که در آن محل مقصد دقیقاً مشخص نیست طرفین معامله را در خصوص محلی که فروشنده باید تا آنجا قرارداد حمل را ببندد و

هزینه‌های مربوطه را پرداخت کن در ابهام باقی می‌گذارد.
اکیداً توصیه می‌شود که جهت جلوگیری از چنین مسائلی، در هرکدام از قواعد اینکوترمز برحسب مورد تا آنجا که ممکن است نام‌گذاری محل از نظر جغرافیایی دقیق انجام شود.

قواعد یا ترم‌های اینکوترمز ۲۰۲۰

قواعد مربوط به همه شیوه‌های حمل:

EXW | Ex Works

FCA | Free Carrier

CPT | Carriage Paid To

CIP | Carriage and Insurance Paid To

DAP | Delivered at Place

DPU | Delivered at Place Unloaded

DDP | Delivered Duty Paid

قواعد مربوط به شیوه حمل دریایی و آبراهها:

FAS | Free Alongside Ship

FOB | Free On Board

CFR | Cost and Freight

CIF | Cost Insurance and Freight

www.iranaar.ir

IncoTerms

2020

EXW

اینکو ترمز ۲۰۲۰

فصل اول

EXW | Ex Works

www.iran

EXW | Ex Works

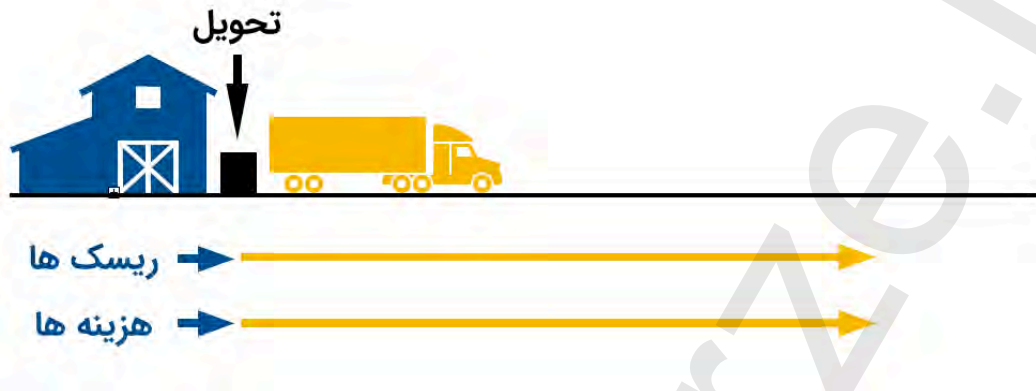
EXW (محل تحویل را وارد کنید) Incoterms 2020



یادداشت‌های توضیحی:

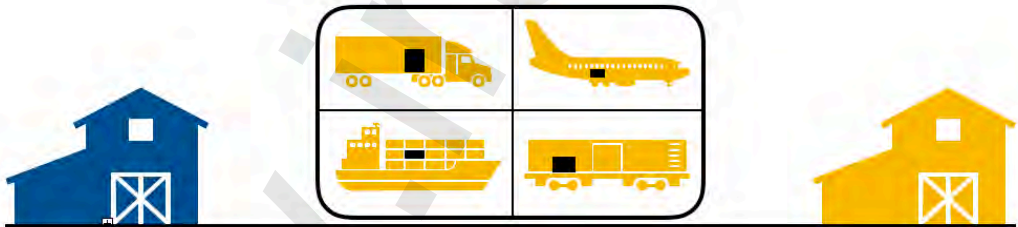
۱. **تحویل و ریسک** — “Ex Works” یعنی فروشنده وقتی کالا را به خریدار تحویل داده است که:

- وقتی که کالا را در یک محل نام برده شده (مانند کارخانه یا انبار) در اختیار خریدار قرار دهد، و
- این محل نام برده شده میتواند محل متعلق به فروشنده باشد و یا نباشد.



برای اینکه تحویل انجام شده تلقی گردد، فروشنده هیچ الزامی برای بارگیری کالا روی هیچ وسیله نقلیه ای ندارد، و همچنین هیچ الزامی برای انجام تشریفات گمرکی صادرات کالا ندارد (اگر نیاز به چنین تشریفات باشد).

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده میتواند برای هر شیوه یا شیوه های حملی (در جایکه شیوه حملی در نظر گرفته شده باشد)، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — طرفین قرارداد لازم است تنها نام محل تحویل را ذکر کنند. با این وجود به طرفین جداً توصیه میشود که نقطه مکانی دقیق تحویل در محل تحویل را تا حد امکان بصورت شفاف مشخص کنند. ذکر نقطه مکانی دقیق تحویل جایی که در آنجا تحویل صورت میگیرد و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل میشود را برای طرفین شفاف میکند، این دقت در

تعیین محل همچنین جایی که از آنجا به بعد هزینه ها بعهده خریدار است را نیز نشان میدهد. اگر طرفین محل دقیق تحویل را مشخص نکنند، درواقع گویی انتخاب این محل را بعهده فروشنده گذاشته اند تا فروشنده محلی را که از نظر خودش به بهترین نحو برای این کار مناسب است را انتخاب کند. این بدان معنی است که خریدار در معرض این ریسک قرار میگیرد که فروشنده ممکن است محلی را انتخاب کند که قبل از جایی باشد که احتمال بروز از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وجود داشته باشد. بنابراین، بهترین اقدام برای خریدار این است که نقطه مکانی دقیق تحویل در محل تحویل که در آنجا قرار است تحویل صورت بگیرد مشخص شود.

۴. نکته‌ای که خریداران باید به آن توجه کنند — قاعده EXW در مجموعه قواعد اینکوترمز کمترین سطح الزامات را به فروشنده اعمال میکند. بنابراین، از نقطه نظر خریدار، بنا به دلایلی که در ادامه بیان می‌گردد، این قاعده میبایست با احتیاط مورد استفاده قرار بگیرد.

۵. ریسک در حین بارگیری — تحویل صورت میگیرد و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل میشود وقتی که کالا در اختیار خریدار قرار میگیرد درحالیکه هنوز بارگیری نشده است. با این وجود ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در حین عملیات بارگیری توسط فروشنده، که البته واقعاً ممکن است اتفاق بیفتد، بعهده خریدار است، درحالیکه خریدار عملاً در عملیات بارگیری نقشی نداشته است. با در نظر گرفتن این احتمال، پیشنهاد میشود وقتی که قرار است خریدار بارگیری را انجام دهد، طرفین در مورد اینکه ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در حین بارگیری بعهده کدام یک از طرفین است توافقی مشخص انجام دهند. بطور معمول بارگیری کالا توسط فروشنده امری عادی است چراکه اغلب فروشنده تجهیزات لازم برای بارگیری را در انبار خود دارد یا اینکه قوانین ایمنی و امنیتی فروشنده اجازه ورود افراد غریبه به محوطه

انبار فروشنده را نمیدهد. درجاییکه خریدار تمایل دارد که از هرگونه ریسکی در حین بارگیری در محل فروشنده اجتناب کند، لازم است که خریدار از قاعده FCA استفاده کند (که در آن اگر قرار است که نقطه دقیق تحویل انبارفروشنده باشد، آنگاه فروشنده الزام دارد که محموله را بارگیری کند درحالیکه ریسک از بین رفتن یا ورود به خسارت به کالا در حین بارگیری بعهدہ فروشنده است).

۶. تشریفات گمرکی صادرات — با درنظرداشتن این مساله که تحویل وقتی صورت میگیرد که محموله در انبار فروشنده یا هر نقطه مکانی نام برده شده دیگری که نوعاً در منطقه قانونی یا منطقه گمرکی فروشنده قرارداد در اختیار خریدار قرارگیرد، فروشنده هیچ الزام قانونی برای انجام تشریفات گمرکی صادرات یا کشورهای مسیر ترانزیت کالا ندارد. در حقیقت میتوان گفت، EXW بیشتر برای معاملات محلی که در آن هدف صادرات کالا نیست مناسب است. در EXW، مشارکت فروشنده در فرآیند تشریفات صادرات فقط به تهیه اسنادی که خریدار برای صادرات کالا از محل مبدا نیاز دارد محدود میشود. در جاییکه خریدار قصد انجام صادرات کالا از محل مبدا را دارد و پیش بینی میکند که ممکن است در فرآیند تشریفات صادرات دچار مشکل شود، بهتر است خریدار از قاعده FCA که در آن مسئولیت و هزینه انجام تشریفات صادرات برعهده فروشنده است، استفاده کند.



IncoTerms

2020

FCA

اینگو ترمز ۲۰۲۰

فصل دوم

FCA | Free Carrier

www.iranic

FCA | Free Carrier

FCA (محل تحویل را وارد کنید) Incoterms ۲۰۲۰



ریسک ها

هزینه ها



ریسک ها

هزینه ها

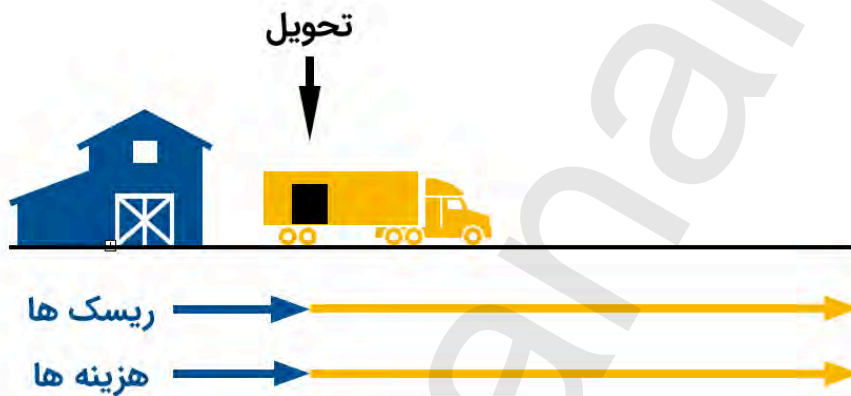


یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحویل و ریسک** — “Free Carrier” یعنی فروشنده کالا را در یکی از دو حالت زیر به خریدار تحویل می‌دهد:

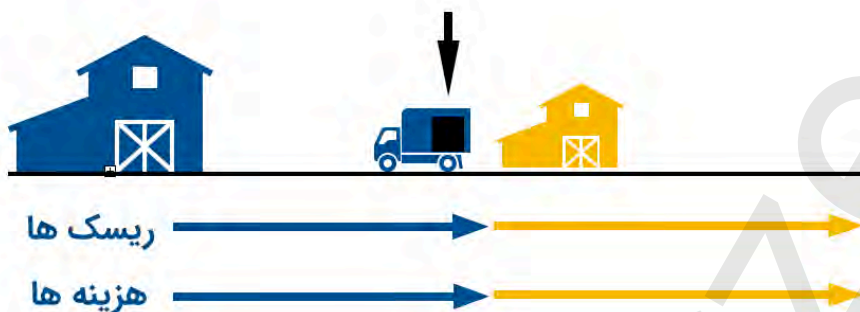
اول، وقتی که محل نامبرده شده برای تحویل انبار فروشنده است، کالا وقتی تحویل شده قلمداد می‌شود که:

- کالا روی وسیله حمل مهیا شده توسط خریدار بارگیری شده باشد.



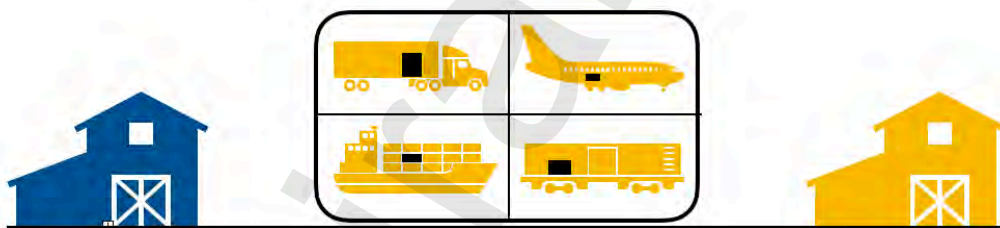
دوم، وقتی محل نامبرده شده محلی غیر از انبار فروشنده باشد، کالا وقتی تحویل شده قلمداد می‌شود که:

- درحالی‌که کالا روی وسیله حمل تهیه شده توسط فروشنده، و
- کالا به محل نامبرده شده برسد، و
- برای تخلیه از روی وسیله حمل فروشنده آماده باشد، و
- در اختیار متصدی حمل یا هر شخص دیگری که توسط خریدار معین شده است قرار بگیرد.



هرکدام که از این دو حالت بعنوان محل تحویل در نظر گرفته شود، آن محل جایی است که ریسک از فروشنده به خریدار منتقل میشود و از آن به بعد هزینه ها برعهده خریدار است را مشخص میکند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده میتواند برای هر شیوه حمل و همچنین جاییکه بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — محل تحویل نامبرده شده در یک قرارداد فروش تحت FCA میتواند انبار فروشنده یا هر محل دیگری باشد، بدون در نظر گرفتن نقطه دقیق مکانی تحویل در آن محل تحویل نامبرده شده. با این وجود، به طرفین توصیه میشود، نقطه دقیق مکانی در محل تحویل نامبرده شده را تا حد امکان دقیق مشخص کنند. درج نقطه دقیق مکانی برای تحویل محل دقیق انتقال ریسک از فروشنده به خریدار را برای طرفین شفاف میکند. این محل همچنین جاییکه از آنجا به بعد هزینه ها برعهده خریدار است را نیز مشخص میکند. درجاییکه این نقطه دقیق مکان تحویل مشخص نشده باشد، منجر به بروز مشکلاتی برای خریدار میشود. در چنین وضعیتی فروشنده حق دارد که محلی را

که به بهترین نحو با شرایط تحویل خودش سازگار است را انتخاب کند و آن محل میشود محل تحویل کالا که در آنجا ریسک به خریدار منتقل میشود. در واقع وقتی نقطه دقیق مکانی در قرارداد مشخص نشده است، یعنی طرفین توافق کرده اند که انتخاب این محل بانظر فروشنده صورت پذیرد. این بدان معناست که خریدار ممکن است در معرض این ریسک قرارداداشته باشد که محلی که فروشنده برای تحویل انتخاب میکند قبل از جایی باشد که در آنجا احتمال ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا بیشتر است. بنابراین بهترین کار برای خریدار این است که نقطه دقیق مکانی تحویل را انتخاب کند.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. تشریفات گمرکی صادرات — در FCA فروشنده باید تشریفات صادراتی کالا را انجام دهد. با این وجود، فروشنده مسئول انجام یا پرداخت هزینه های تشریفات ترانزیت کالا در کشورهای مسیر و همچنین واردات کالا در کشور مقصد نیست.

۶. بارنامه با درج عبارت On-Board (کالا بارگیری شد) در فروش براساس FCA — قبلاً گفتیم که FCA می‌تواند صرف نظر از شیوه یا شیوه های حمل به‌کارگرفته شده، مورد استفاده قرار بگیرد. حالا اگر محموله توسط حمل کننده کامیونی مشخص شده توسط خریدار از محلی که بندرگاه نیست و وجود کشتی بی معناست مثلاً مانند لاس وگاس برای حمل برداشته شود، غیرعادی است که انتظار داشته باشیم که یک بارنامه با درج عبارت On-Board توسط متصدی حمل صادر شود. با

این وجود، فروشنده ای که فروش را براساس ترم FCA Las Vegas انجام داده است، گاهی اوقات به برنامه On-Board نیاز دارد (اغلب این نیاز بدلیل الزامات بانکی و شرایط اعتبار اسنادی میباشد). برای برآوردن این نیاز، برای اولین بار، در قاعده FCA در اینکوئترمز ۲۰۲۰، مکانیزمی برای این عملکرد در نظر گرفته شده است. اگر طرفین قرار در این خصوص در قرارداد توافق کرده باشند، خریدار متعهد است که به متصدی حمل تعیین شده توسط خودش دستورالعمل صدور برنامه On-Board و ارائه آن به فروشنده را صادر نماید. البته متصدی حمل میتواند که این درخواست پاسخ مثبت ندهد چراکه متصدی حمل تنها وقتی ملزم به صدور چنین برنامه ای است که کالا در لاس وگاس بارگیری شده باشند. بااین وجود، اگر چنین برنامه ای (On-Board) با ریسک و مسئولیت خریدار توسط متصدی حمل صادر شده و به فروشنده تحویل شود، فروشنده میبایست این برنامه را به خریدار تحویل دهد، چراکه خریدار درنهایت برای تحویل کالا از متصدی حمل به برنامه احتیاج دارد. اگر طرفین توافق کرده باشند که برنامه ای که فروشنده دریافت میکند تنها مؤید دریافت کالا برای حمل توسط متصدی حمل باشد (Received for shipment) بدون اینکه عبارت بارگیری شده (On-Board)، این مکانیزم غیرضروری میشود. بعلاوه، تاکید براین نکته ضروری است که حتی اگر این مکانیزم انتخابی بکارگرفته شود، فروشنده درخصوص قرارداد حمل و نقل کالا هیچ مسئولیتی در قبال خریدار ندارد. درنهایت، وقتی این مکانیزم انتخابی بکارگرفته میشود، تاریخهای تحویل و بارگیری کالا روی وسیله حمل نهایی برای حمل ضرورتاً متفاوت می باشد، که میتواند منجر به بروز مشکلاتی برای فروشنده در شرایط اعتبار اسنادی می گردد.



IncoTerms

2020

CPT

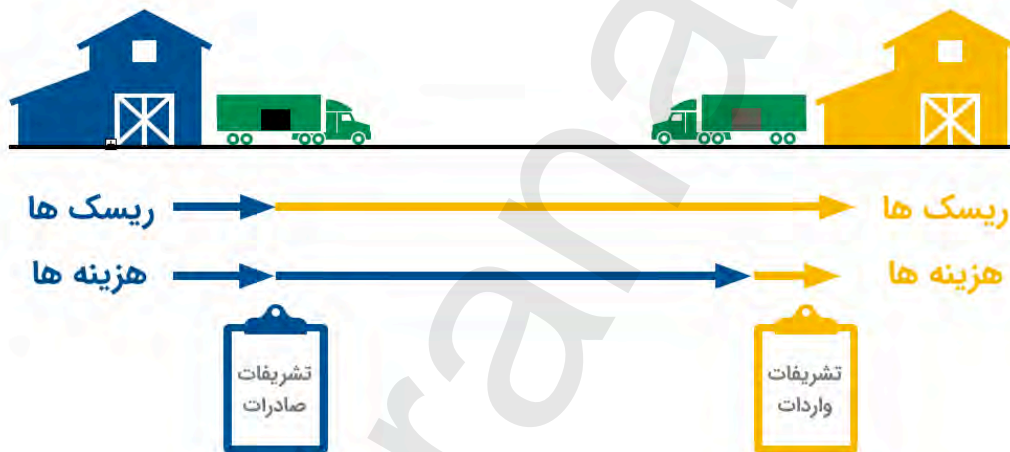
۲۰۲۰ اینکو ترمز

فصل سوم

CPT | Carriage Paid To

CPT | Carriage Paid To

۲۰۲۰ Incoterms (محل تحویل را وارد کنید) CPT



یادداشت‌های توضیحی:

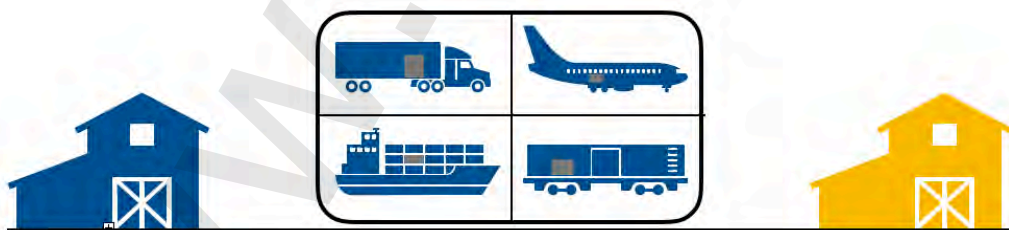
۱. **تحویل و ریسک** — "Carriage Paid To" یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:

- محموله را در اختیار متصدی حملی قرار دهد
- که قرارداد حمل و نقل آن توسط خود فروشنده بسته شده است
- که این کار می‌تواند با قراردادن کالا در تملک فیزیکی متصدی حمل به نحوی که برای آن شیوه حمل مناسب است، باشد.



با تحویل محموله به خریدار به این نحو، هیچ‌گونه مسئولیتی بر عهده فروشنده در خصوص رسیدن سالم محموله به مقصد یا حتی رسیدن یا نرسیدن آن به مقصد نخواهد بود. این به این دلیل است که به محض تحویل کالا به خریدار از طریق تحویل کالا به متصدی حمل، ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، با این وجود، فروشنده بایست قرارداد حمل را با متصدی حمل از محل تحویل کالا به متصدی حمل تا مقصد توافق شده با خریدار منعقد نماید. به این ترتیب، مثلاً، محموله به متصدی حمل در لاس‌وگاس (که یک بندرگاه نیست) تحویل می‌شود تا به ساوتهمپتون (که یک بندرگاه است) یا وینچستر (که یک بندرگاه نیست) حمل شود. در هر دو صورت، تحویل و انتقال ریسک از فروشنده به خریدار در لاس‌وگاس اتفاق می‌افتد و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل را تا ساوتهمپتون یا وینچستر منعقد نماید.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — در CPT، دو موقعیت مکانی اهمیت ویژه‌ای دارد: محل یا نقطه مکانی که در آنجا تحویل صورت می‌گیرد (ریسک منتقل می‌شود) و دیگری محل یا نقطه مکانی که به عنوان مقصد

کالا تعریف می‌شود (محلی که فروشنده متعهد به بستن قرارداد حمل‌ونقل تا آنجا می‌باشد).

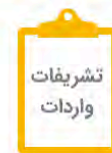
۴. تعیین محل یا نقطه تحویل به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل تحویل یا نقطه دقیق مکانی در محل تحویل را تا حد امکان به صورتی دقیق در قرارداد فروش تعیین کنند. تعیین نقطه دقیق مکانی تحویل برای مواقعی که بیش از یک متصدی حمل که هرکدام بخشی از فرآیند حمل از نقطه تحویل تا محل مقصد را بر عهده دارند، اهمیت زیادی دارد. در چنین شرایطی اگر طرفین در مورد نقطه دقیق مکانی تحویل توافق نکرده باشند، پیش‌فرض این است که ریسک با تحویل کالا به اولین متصدی حمل در محل انتخاب‌شده توسط فروشنده بدون اینکه خریدار هیچ کنترلی روی آن داشته باشد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله بعدتری (مثلاً در یک بندرگاه دریایی یا فرودگاه) یا حتی در مرحله قبل‌تری (مثلاً در یک ترمینال زمینی که قبل از بندرگاه دریایی قرارداد)، لازم است که این موضوع را در قرارداد فروش خود مشخص نمایند و در عواقب آن را به دقت بررسی کنند.

۵. تعیین محل یا نقطه مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه دقیق مقصد در محل مقصد تا جایی که ممکن است دقیق مشخص کنند چراکه اینجا همان جایی است که فروشنده می‌بایست قرارداد حمل‌ونقل را تا آنجا تنظیم کند و هزینه‌های آن را بپردازد.

۶. تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به‌واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۷. هزینه تخلیه کالا در مقصد — اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل‌ونقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به‌صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۸. ترخیص برای صادرات و واردات — در CPT، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام تشریفات یا پرداخت هزینه‌های ترانزیت کالا از کشورهای مسیر و همین‌طور انجام تشریفات واردات و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد.



IncoTerms

2020

CIP

اینگو ترمز ۲۰۲۰

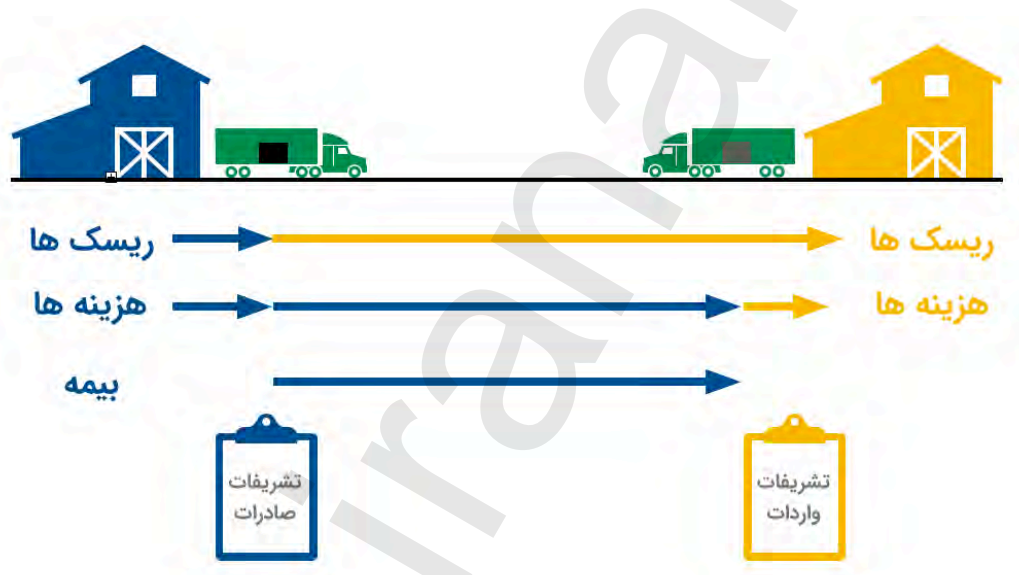
فصل چهارم

**CIP | Carriage and Insurance
Paid To**

www.irancip.com

CIP | Carriage and Insurance Paid To

Incoterms ۲۰۲۰ (محل تحویل را وارد کنید) CIP



یادداشت‌های توضیحی:

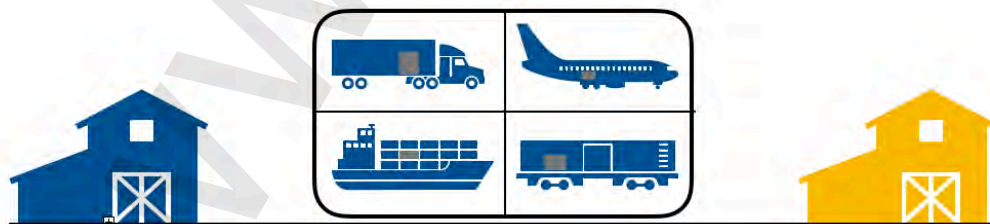
۱. **تحویل و ریسک** — “Carriage and Insurance Paid To” یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:

- محموله را در اختیار متصدی حملی قرار دهد
- که قرارداد حمل و نقل آن توسط خود فروشنده بسته شده است
- که این کار می‌تواند با قرار دادن کالا در تملک فیزیکی متصدی حمل به نحوی که برای آن شیوه حمل مناسب است، باشد.



با تحویل محموله به خریدار به این نحو، فروشنده هیچ‌گونه مسئولیتی بر عهده فروشنده در خصوص رسیدن سالم محموله به مقصد یا حتی رسیدن یا نرسیدن آن به مقصد نخواهد بود. این به این دلیل است که به محض تحویل کالا به خریدار از طریق تحویل کالا به متصدی حمل، ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، با این وجود، فروشنده بایست قرارداد حمل را با متصدی حمل از محل تحویل کالا به متصدی حمل تا مقصد توافق شده با خریدار منعقد نماید. به این ترتیب، مثلاً، محموله به متصدی حمل در لاس‌وگاس (که یک بندرگاه نیست) تحویل می‌شود تا به ساوتهمپتون (که یک بندرگاه است) یا وینچستر (که یک بندرگاه نیست) حمل شود. در هر دو صورت، تحویل و انتقال ریسک از فروشنده به خریدار در لاس‌وگاس اتفاق می‌افتد و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل را تا ساوتهمپتون یا وینچستر منعقد نماید.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. محل یا نقطه دقیق تحویل — در CIP، دو موقعیت مکانی اهمیت ویژه‌ای دارد: محل یا نقطه مکانی که در آنجا تحویل صورت می‌گیرد

(ریسک منتقل می‌شود)، و دیگری محل یا نقطه مکانی که به‌عنوان مقصد کالا تعریف می‌شود) محلی که فروشنده متعهد به بستن قرارداد حمل‌ونقل تا آنجا می‌باشد).

۴. بیمه — فروشنده همچنین می‌بایست قرارداد پوشش بیمه‌ای مربوط به ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا را که بر عهده خریدار است را از نقطه تحویل کالا حداقل تا نقطه مقصد کالا منعقد نماید. البته این در مواقعی که بر طبق قوانین کشور مقصد بیمه می‌بایست از طریق بیمه‌گران داخلی آن کشور تهیه شود، منجر به بروز مشکلاتی می‌گردد. در چنین شرایطی طرفین می‌بایست تحت قاعده CPT قرارداد خرید و فروش خود را تنظیم نمایند. خریدار لازم است بداند که در قاعده CIP اینکوترمز ۲۰۲۰، فروشنده ملزم به تهیه پوشش بیمه‌ای جامعی نظیر کلاس A یا شرایط مشابه آن می‌باشد. در هر صورت، طرفین می‌توانند توافقی در خصوص پوشش بیمه‌ای محدودتری داشته باشند.

۵. تعیین محل یا نقطه تحویل به‌صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل تحویل یا نقطه دقیق مکانی در محل تحویل را تا حد امکان به‌صورتی دقیق در قرارداد فروش تعیین کنند. تعیین نقطه دقیق مکانی تحویل برای مواقعی که بیش از یک متصدی حمل که هرکدام بخشی از فرآیند حمل از نقطه تحویل تا محل مقصد را بر عهده دارند، اهمیت زیادی دارد. در چنین شرایطی اگر طرفین در مورد نقطه دقیق مکانی تحویل توافق نکرده باشند، پیش‌فرض این است که ریسک با تحویل کالا به اولین متصدی حمل در محل انتخاب‌شده توسط فروشنده بدون اینکه خریدار هیچ کنترلی روی آن داشته باشد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله بعدتری (مثلاً در یک بندرگاه دریایی یا فرودگاه) یا حتی در مرحله قبل‌تری (مثلاً در یک ترمینال زمینی که قبل از بندرگاه دریایی قرارداد)، لازم است که این موضوع را در قرارداد فروش خود مشخص نمایند و عواقب آن را به‌دقت بررسی کنند.

۶. **تعیین محل یا نقطه مقصد به صورت دقیق** — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه دقیق مقصد در محل مقصد، تاجایی که ممکن است دقیق مشخص کنند چراکه اینجا همان جایی است که فروشنده می‌بایست قرارداد حمل‌ونقل و بیمه را تا آنجا تنظیم کند و هزینه‌های آن را بپردازد.

۷. **تأمین کالاییکه تحت این قاعده تحویل شده است** — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۸. **هزینه تخلیه کالا در مقصد** — اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل‌ونقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۹. **ترخیص برای صادرات و واردات** — در CIP، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام تشریفات یا پرداخت هزینه‌های ترانزیت کالا از کشورهای مسیر و همین‌طور انجام تشریفات واردات و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد.



IncoTerms

2020

DAP

۲۰۲۰

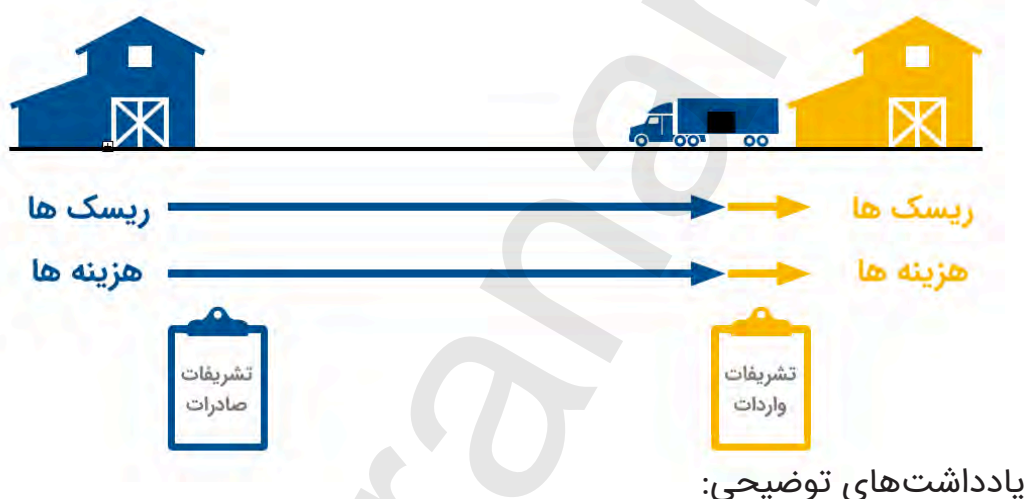
اینکو ترمز

فصل پنجم

DAP | Delivered at Place

DAP | Delivered at Place

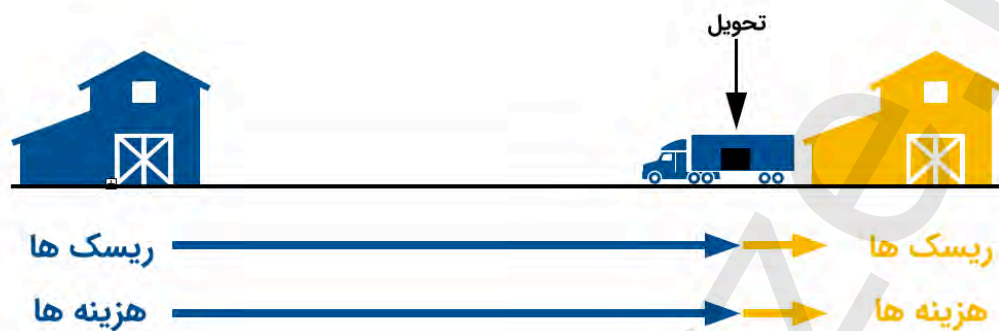
DAP (محل تحویل را وارد کنید) Incoterms ۲۰۲۰



۱. **تحویل و ریسک — “Delivered At Place”** یعنی فروشنده کالا را وقتی تحویل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که

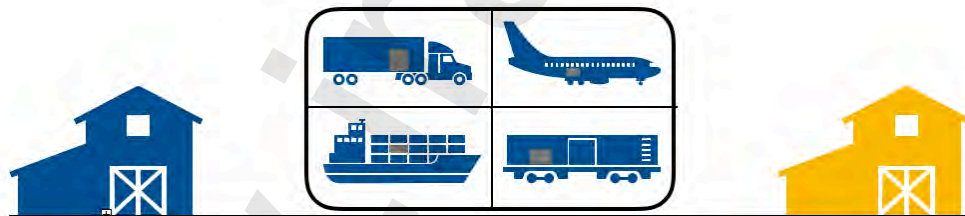
- محموله در اختیار خریدار قرار می‌گیرد،
- روی وسیله حمل آورنده کالا، آماده برای تخلیه،
- در محل مقصد نامبرده شده، یا

در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه‌ای مورد توافق قرار گرفته باشد .



فروشنده مسئول تمامی ریسک‌های مربوط به انتقال کالا به محل مقصد نامبرده شده یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوترمز محل تحویل و محل مقصد یکی هستند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحویل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه، بر عهده فروشنده است.

و بعد از آن، بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل‌ونقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر اینصورت، فروشنده به تعهدات تعریف‌شده در قاعده DAP عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلاً متصدی حمل بابت حمل‌ونقل مازاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. هزینه‌های تخلیه کالا — فروشنده مسئول تخلیه کالا در مقصد از وسیله حمل آورنده کالا تا مقصد نیست. با این وجود، اگر فروشنده با توجه به شرایط قرارداد حمل‌ونقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه‌ای در خصوص تخلیه کالا در مقصد نامبرده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۶. ترخیص برای صادرات و واردات — در DAP، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد. در نتیجه، اگر خریدار نتواند کالا را برای واردات ترخیص کند، کالا در بندرگاه یا ترمینال ورودی مقصد متوقف

می‌ماند. چه کسی مسئول ریسک ورود هرگونه خسارت احتمالی به کالا است در حالی که کالا در ترمینال مقصد متوقف شده است؟ پاسخ خریدار است. تحویل هنوز انجام نشده است اما با توجه به آنچه که در جدول مسئولیت‌ها بخش ب-۳ اشاره شده است، خریدار مسئول هرگونه ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا است تا زمانی که ترانزیت کالا و ادامه مسیر دوباره از سر گرفته شود. اگر چنانچه به منظور جلوگیری از بروز چنین سناریویی، طرفین توافق کنند که فروشنده مسئول انجام تشریفات واردات و پرداخت تمامی هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی باشد، طرفین می‌بایست از قاعده DDP استفاده کنند.



IncoTerms

2020

DPU

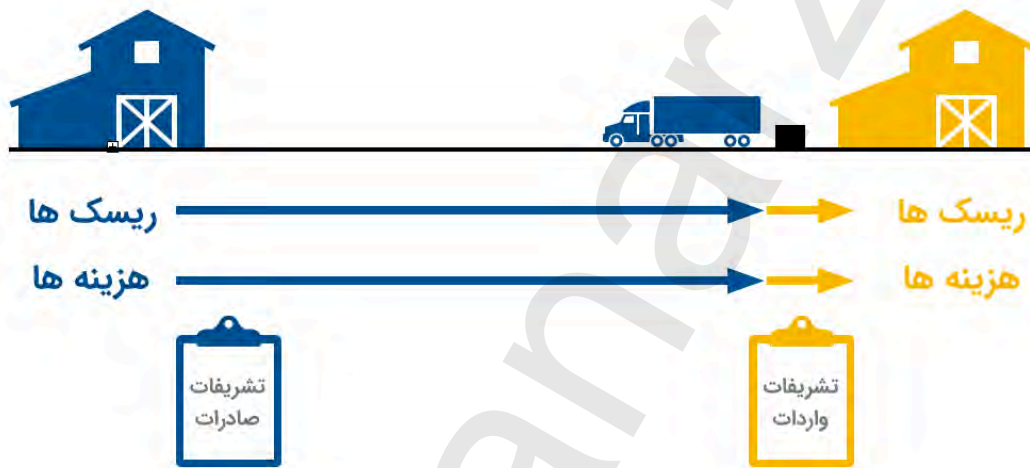
ایکو ترمز ۲۰۲۰

فصل ششم

**DPU | Delivered at Place
Unloaded**

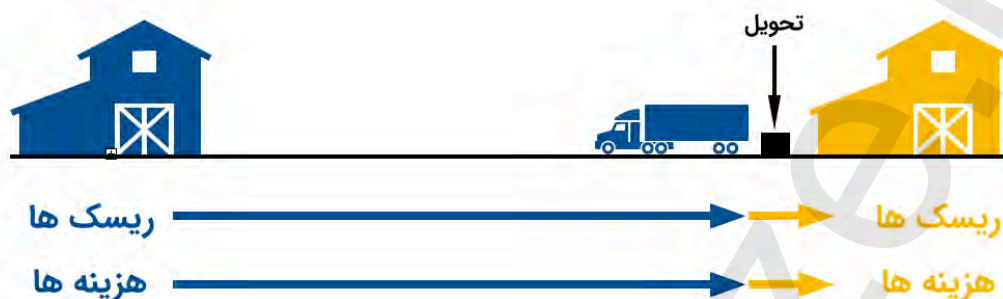
DPU | Delivered at Place Unloaded

DPU (نام محل مقصد) ۲۰۲۰ Incoterms



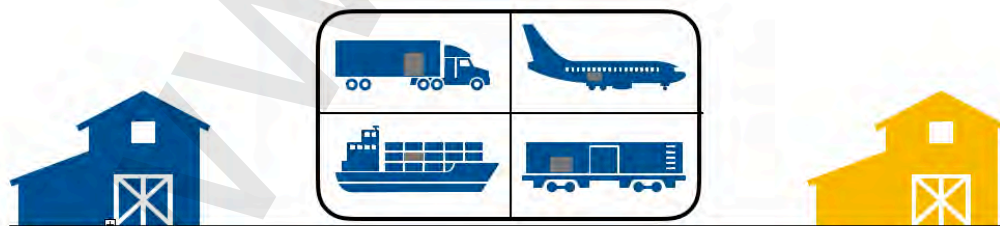
یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحويل و ریسک** — “Delivered At Place Unloaded” یعنی فروشنده کالا را وقتی تحويل داده است و ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود که:
 - وقتی که کالا،
 - تخلیه شده از روی وسیله حمل آورنده کالا،
 - در اختیار خریدار قرار می‌گیرد،
 - در محل مقصد نامبرده شده، یا
 - در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه‌ای مورد توافق قرار گرفته باشد.



فروشنده مسئول تمامی ریسک‌های مربوط به انتقال کالا به محل مقصد نامبرده شده و تخلیه کالا یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوئترمز محل تحویل و محل مقصد یکی هستند. قاعده DPU تنها قاعده اینکوئترمز ۲۰۲۰ است که در آن فروشنده مسئول تخلیه کالا در مقصد است. بنابراین فروشنده می‌بایست اطمینان حاصل کند که قادر به انجام و سازماندهی تخلیه کالا در مقصد می‌باشد. اگر چنانچه طرفین قصد دارند که ریسک و هزینه تخلیه کالا در مقصد به عهده فروشنده نباشد، می‌بایست به‌جای استفاده از DPU از قاعده DAP استفاده کنند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحویل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص

کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه بر عهده فروشنده است و بعد از آن بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل‌ونقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر اینصورت، فروشنده به تعهدات تعریف‌شده در قاعده DPU عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلاً متصدی حمل بابت حمل‌ونقل مازاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. ترخیص برای صادرات و واردات — در DPU، فروشنده باید کالا را برای صادرات ترخیص کند. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در قبال انجام و پرداخت هزینه‌های واردات کالا در کشور مقصد ندارد. در نتیجه، اگر خریدار نتواند کالا را برای واردات ترخیص کند، کالا در بندرگاه یا ترمینال ورودی مقصد متوقف می‌ماند. چه کسی مسئول ریسک ورود هرگونه خسارت احتمالی به کالا است در حالی که کالا در ترمینال مقصد متوقف شده است؟ پاسخ خریدار است. تحویل هنوز انجام نشده است اما خریدار مسئول هرگونه ریسک از بین رفتن یا ورود

خسارت به کلاست تا زمانی که ترانزیت کالا و ادامه مسیر دوباره از سر گرفته شود. اگر چنانچه به منظور جلوگیری از بروز چنین سناریویی، طرفین توافق کنند که فروشنده مسئول انجام تشریفات واردات و پرداخت تمامی هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی باشد، طرفین می‌بایست از قاعده DDP استفاده کنند.



www.iranarzi.ir

IncoTerms

2020

DDP

۲۰۲۰

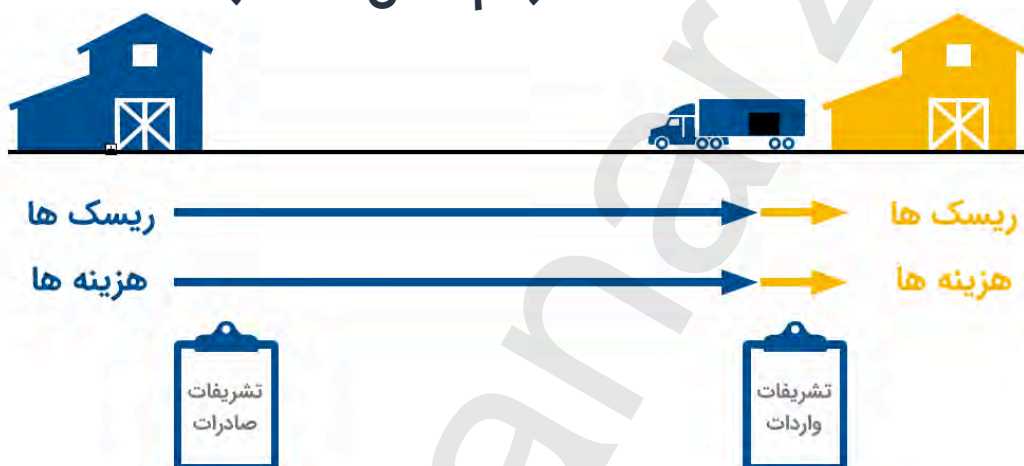
اینکو ترمز

فصل هفتم

DDP | Delivered Duty Paid

DDP | Delivered Duty Paid

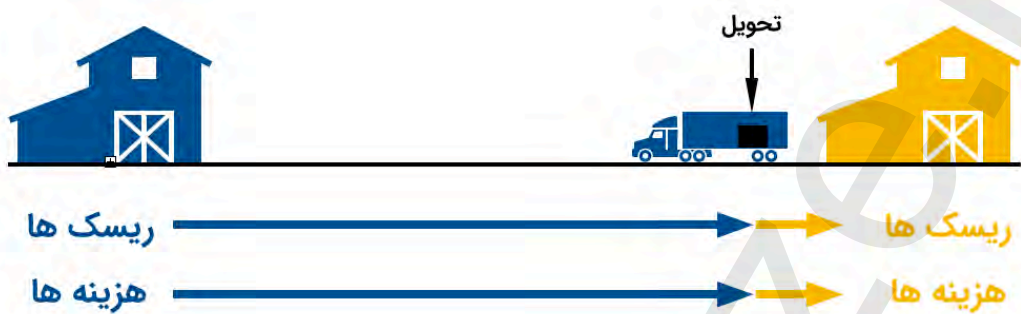
DDP (نام محل مقصد) Incoterms 2020



یادداشت‌های توضیحی:

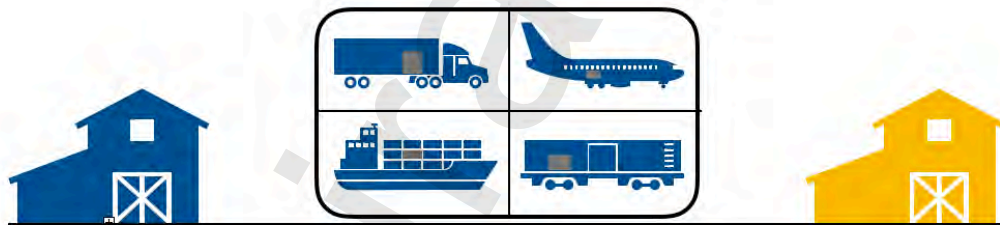
۱. **تحويل و ریسک** — “Delivered Duty Paid” یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحويل داده است:

- وقتی که کالا در اختیار خریدار قراربگیرد،
- ترخیص شده،
- روی وسیله نقلیه آورنده کالا،
- آماده برای تخلیه،
- در محل مقصد نامبرده شده، یا
- در نقطه دقیق مکانی توافق شده در محل مقصد، البته اگر چنین نقطه‌ای موردتوافق قرارگرفته باشد.



یا نقطه دقیق مکانی در آن محل می‌باشد. بنابراین، در این قاعده اینکوترمز محل
تحويل و محل مقصد یکی هستند.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده می‌تواند برای هر شیوه حمل و همچنین جایی
که بیش از یک شیوه حمل بکار گرفته می‌شود، استفاده شود.



۳. نکته قابل توجه برای فروشندگان: حداکثر مسئولیت — DDP، با قرارداد محل
تحويل در مقصد کالا و همچنین مسئول دانستن فروشنده در خصوص پرداخت
حقوق و عوارض و مالیات های گمرکی، در میان ۱۱ ترم اینکوترمز ۲۰۲۰ بیشترین
مسئولیت را برعهده فروشنده می‌گذارد. بنابراین از نگاه یک فروشنده، لازم است
این ترم به دلایلی که در پاراگراف ۷ مورد اشاره قرار می‌گیرد، با احتیاط به کار گرفته
شود.

۴. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که محل مقصد و تحویل را به چندین دلیل تا حد امکان دقیق مشخص کنند. اولین دلیل این است که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا در آن نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و برای طرفین بهتر است که در مورد نقطه‌ای که این انتقال کلیدی در آن انجام می‌شود، شفاف باشند. دوم اینکه، تمامی هزینه‌ها تا قبل از این نقطه حتی هزینه ترخیص قطعی برای واردات بر عهده فروشنده است و بعد از این نقطه (به جز هزینه ترخیص برای واردات) بر عهده خریدار است. سوم اینکه، فروشنده می‌بایست قرارداد یا ترتیبات حمل‌ونقل کالا را تا آن نقطه منعقد نموده و انجام دهد. در غیر این صورت، فروشنده به تعهدات تعریف‌شده در قاعده DDP عمل نکرده است و در خصوص هرگونه ضرر احتمالی در برابر خریدار مسئول خواهد بود. بنابراین، فروشنده مسئول هرگونه هزینه اضافی که مثلاً متصدی حمل بابت حمل‌ونقل مازاد از خریدار طلب کند، خواهد بود.

۵. تامین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۶. هزینه های تخلیه — اگر چنانچه فروشنده بر اساس قرارداد حمل‌ونقلی که با متصدی حمل بسته است متحمل هزینه هایی بابت تخلیه کالا گردد، نمی‌تواند این هزینه ها را بصورتی جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه توافقی جداگانه در این خصوص صورت گرفته باشد.

۷. **ترخیص برای صادرات و واردات** — همانگونه که در پاراگراف ۳ ذکر شد، در DDP، فروشنده می‌بایست هم کالا را برای صادرات از کشور مبدأ ترخیص نماید و هم هزینه‌های حقوق و عوارض گمرکی واردات در کشور مقصد را بپردازد. بنابراین، اگر فروشنده قادر به انجام تشریفات واردات در کشور مقصد نیست و ترجیح می‌دهد که این بخش از کار برعهده خریدار باقی بماند، آنگاه فروشنده می‌بایست ترم DAP یا DPU که بر اساس آنها محل تحویل کالا همان مقصد است اما فرآیند و هزینه‌های ترخیص برای واردات برعهده خریدار است، مورد استفاده قرار دهد. در DDP ممکن است مالیات‌هایی وجود داشته باشد که فروشنده ناگزیر به پرداخت آنها باشد ولی نتواند آنها را از خریدار طلب کند.



IncoTerms

2020

FAS

۲۰۲۰ اینکو ترمز

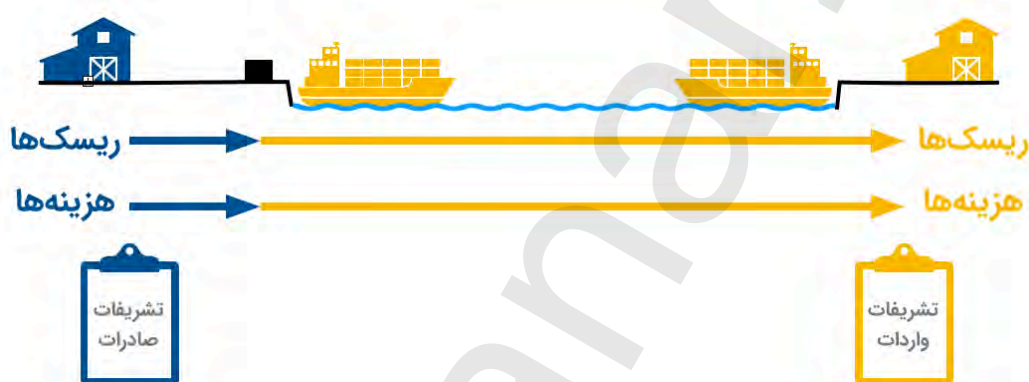
فصل هشتم

FAS | Free Alongside Ship

www.iranic

FAS | Free Alongside Ship

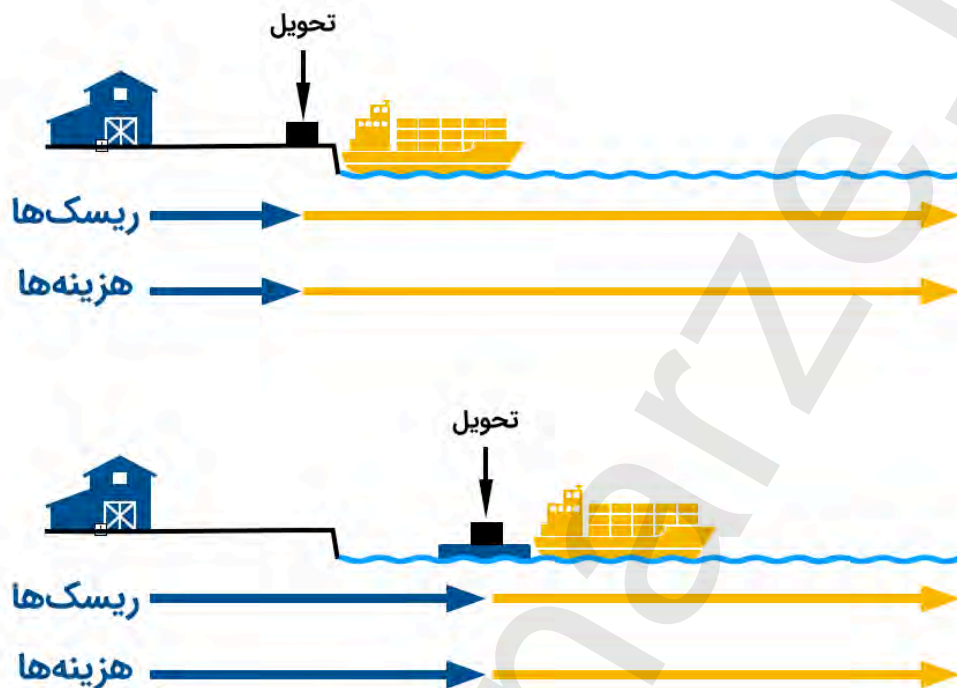
FAS (نام محل مقصد) ۲۰۲۰ Incoterms



یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحويل و ریسک** — “Free Alongside Ship” یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحويل می‌دهد:

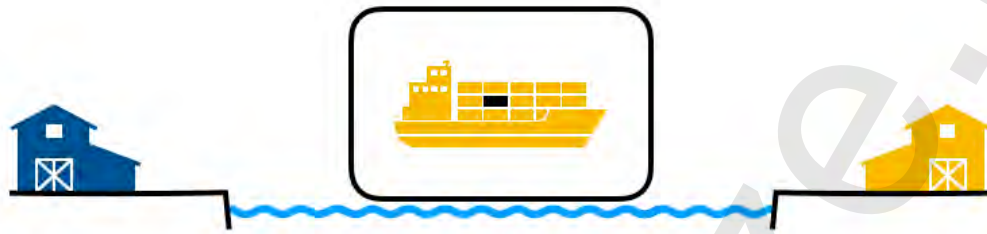
- وقتی که کالا کنار کشتی ای قرار بگیرد (مثلاً در اسکله یا روی دوبه)،
- که توسط خریدار تعیین شده است،
- در بندر نام برده شده برای حمل،
- یا وقتی که فروشنده کالایی را که به این صورت تحويل شده است را تامین نماید.



ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا در کنار کشتی قرار بگیرد و ریسک آن لحظه به بعد برعهده خریدار است.

۲. شیوه حمل و نقل — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراه‌های داخلی و زمانی استفاده می‌شود که طرفین قصد داشته باشند که تحویل کالا در کنار کشتی صورت بگیرد. بنابراین، قاعده FAS، برای زمانی که کالا قبل از اینکه کنار کشتی قرار بگیرد به متصدی حمل سپرده می‌شود، مثلاً در یک ترمینال کانتینری، مناسب نیست. در چنین حالتی، طرفین می‌بایست استفاده از قاعده FCA را در نظر بگیرند.

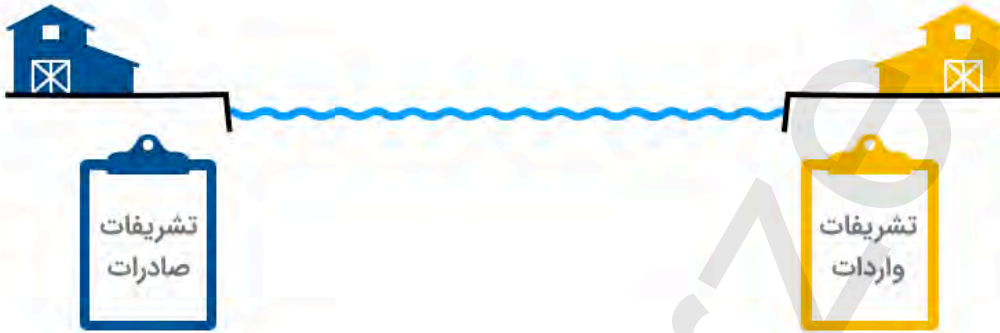
۳. تعیین محل تحویل و مقصد به صورت دقیق — به طرفین اکیداً توصیه



می‌شود که محل بارگیری در بندر نام برده شده برای حمل را که در آن‌جا قرار است کالا از اسکله یا دوبه به کشتی منتقل شود را تا حد امکان دقیق مشخص کنند چرا که ریسک و هزینه‌ها تا آن نقطه برعهده فروشنده است و این هزینه‌های اجرایی مربوطه می‌تواند بر اساس رویه‌های هر بندر متفاوت باشد.

۴. تامین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است — فروشنده می‌بایست یا کالا را کنار کشتی تحویل دهد یا کالایی که به این صورت تحویل شده است را تهیه نماید. ارجاع به واژه تامین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۵. ترخیص برای صادرات و واردات — در FAS، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا عبور می‌کند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفات برای واردات کالا ندارد.



www.iranarzo.ir

IncoTerms

2020

FOB

۲۰۲۰ اینکو ترمز

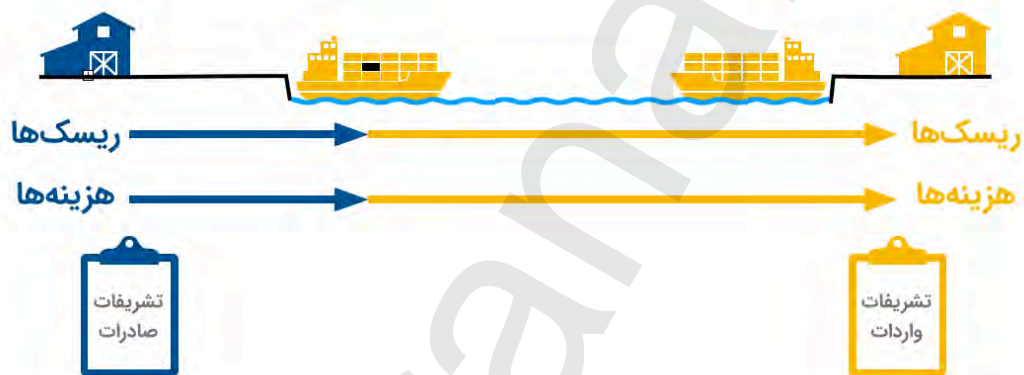
فصل نهم

FOB | Free Onboard

www.iranhad.com

FOB | Free Onboard

FOB مقصد نام محل Incoterms 2020

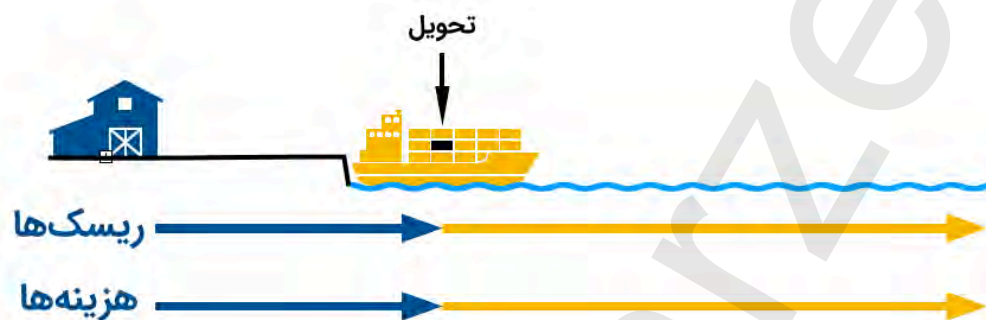


یادداشت‌های توضیحی:

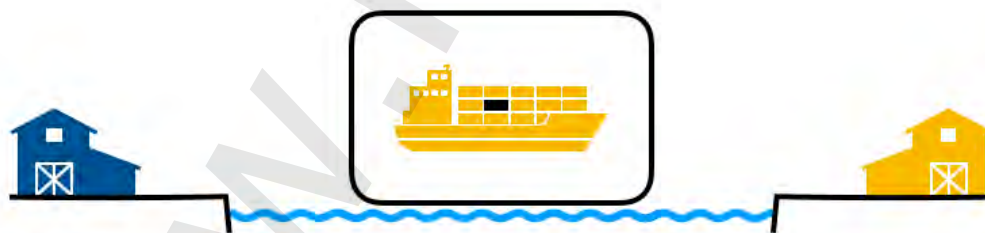
۱. **تحويل و ریسک** — "Free Onboard" یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحويل می‌دهد:

- قرارگرفته روی کشتی‌ای که،
- توسط خریدار تعیین شده است،
- در بندر نام برده شده برای حمل،
- یا وقتی که فروشنده کالایی را که به این صورت تحويل شده است را تأمین نماید.

ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد و ریسک از آن لحظه به بعد برعهده خریدار است.



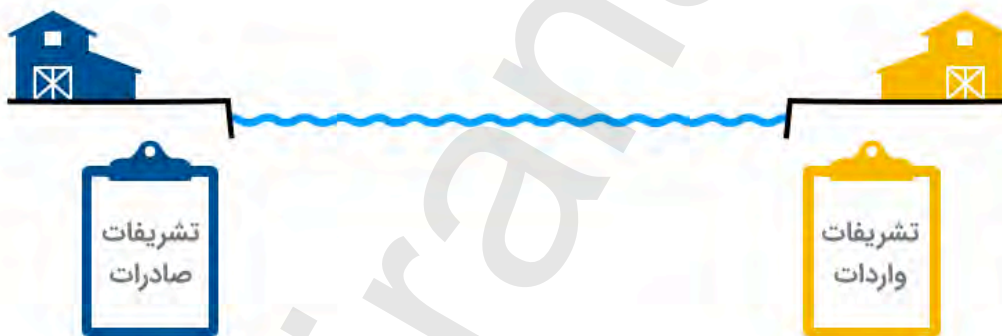
۲. **شیوه حمل و نقل** — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراه‌های داخلی و زمانی استفاده می‌شود که طرفین قصد داشته باشند که تحویل کالا روی کشتی صورت بگیرد. بنابراین، قاعده FOB، برای زمانی که کالا قبل از اینکه کنار کشتی قرار بگیرد به متصدی حمل سپرده می‌شود، مثلاً در یک ترمینال کانتینری، مناسب نیست. در چنین حالتی، طرفین می‌بایست استفاده از قاعده FCA را در نظر بگیرند.



۳. **تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است** — فروشنده می‌بایست کالا را یا روی کشتی تحویل دهد یا کالایی که به این صورت تحویل شده است را تهیه نماید. ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا

در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۴. **ترخیص برای صادرات و واردات** — در FOB، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا عبور می‌کند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفات برای واردات کالا ندارد.



IncoTerms

2020

CFR

۲۰۲۰

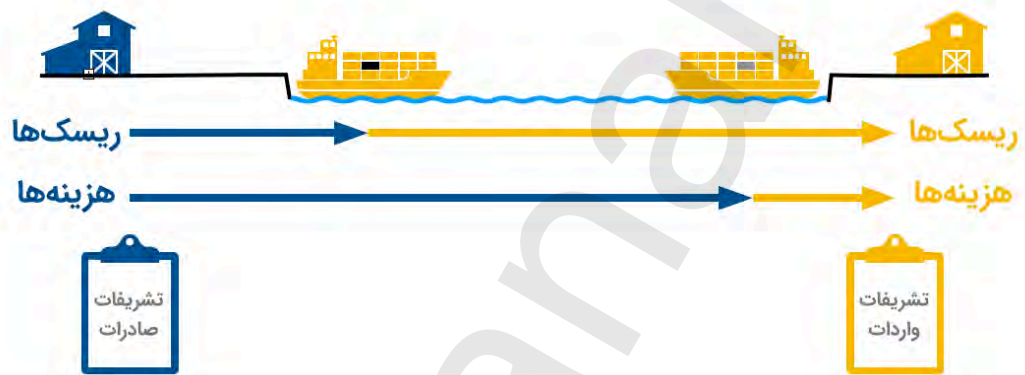
اینکو ترمز

فصل دهم

CFR | Cost and Freight

CFR | Cost and Freight

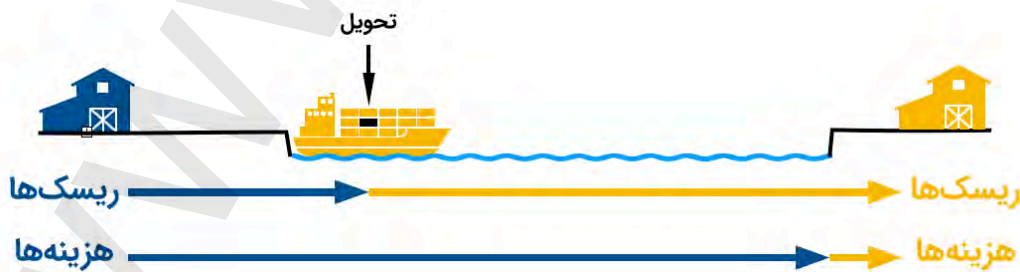
CFR (نام محل مقصد) Incoterms 2020



یادداشت‌های توضیحی:

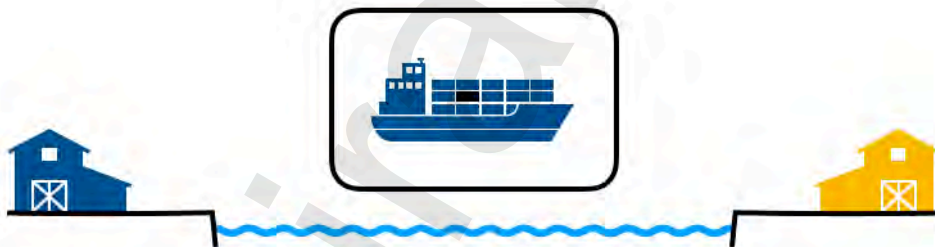
۱. **تحويل و ریسک** — "Cost and Freight" یعنی فروشنده کالا را به خریدار تحويل می‌دهد:

- قرارگرفته روی کشتی،
- یا وقتی که کالایی را که به این صورت تحويل شده است را تأمین نماید.



ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد به‌طوریکه حتی اگر کالا در وضعیت صحیح و سالم و در تعداد اظهار شده به مقصد نرسد یا اصلاً به مقصد نرسد، اینگونه برداشت می‌شود که فروشنده مسئولیت خود برای تحویل را انجام داده است. در CFR، فروشنده هیچ مسئولیتی در برابر خریدار درخصوص تهیه پوشش بیمه‌ای ندارد: بنابراین به خریدار توصیه می‌شود که خود برای تهیه پوشش بیمه‌ای اقدام کند.

۲. **شیوه حمل‌ونقل** — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراه‌های داخلی استفاده می‌شود. در جایی که بیشتر از یک شیوه حمل قرار است مورد استفاده قرار بگیرد که معمولاً وقتی که کالا به متصدی حمل در ترمینال کانتینری تحویل می‌شود اینگونه است، قاعده درست برای استفاده CPT است، نه CFR.



۳. **تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است** — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

۴. **بنادر تحویل و مقصد** — در CFR، دو بندر اهمیت ویژه‌ای دارند: بندری که در آنجا تحویل کالا روی کشتی صورت می‌گیرد و بندری که بعنوان بندر مقصد مورد

توافق قرار گرفته است. وقتی که کالا در بندر حمل روی کشتی قرار می‌گیرد ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، یا با تأمین کالایی که این‌گونه تحویل شده است ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. با این وجود، فروشنده می‌بایست قرارداد حمل و نقل کالا از بندر تحویل تا بندر مقصد را با متصدی حمل ببندد. بنابراین، برای مثال، کالا در شانگهای (که یک بندر است) برای حمل به سائیمپتون (که یک بندر است) روی کشتی قرار می‌گیرد. در اینجا تحویل با بارگیری شدن کالا در شانگهای انجام می‌شود و به‌مراه آن ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل از شانگهای تا سائیمپتون را با متصدی حمل ببندد.

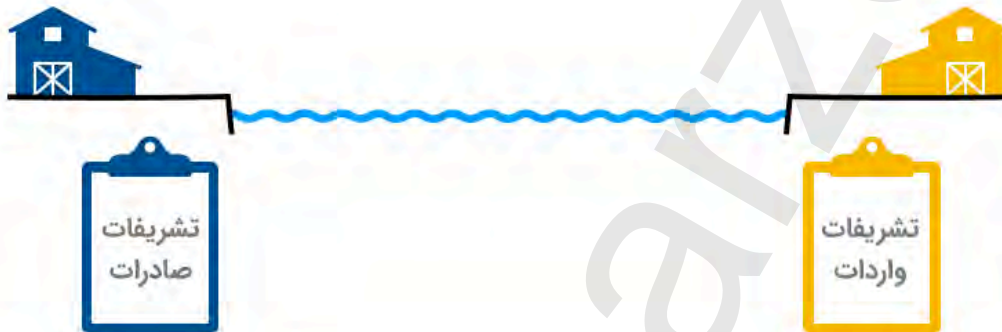
۵. **آیا بندر حمل می‌بایست حتماً نام برده شود؟** — با وجود اینکه در قرارداد فروش همیشه بندر مقصد مشخص می‌شود، بندر حمل که در آن‌جا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، ممکن است مشخص نشود. اگر بندر حمل برای خریدار حائز اهمیت است، که البته ممکن است واقعاً این‌گونه باشد، مثلاً وقتی که خریدار می‌خواهد مطمئن شود که بخش کرایه حمل که در قیمت گنجانده شده است عددی منطقی است، به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که بندر حمل را تا حد امکان در قرارداد فروش دقیق مشخص کنند.

۶. **مشخص کردن نقطه مقصد در بندر تخلیه** — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه مقصد در بندر مقصد را تا حد امکان دقیق مشخص کنند، چرا که هزینه‌ها تا آن نقطه برعهده فروشنده است. فروشنده می‌بایست قرارداد یا قراردادهای حملی که فرآیند حمل از محل تحویل تا بندر مقصد نام برده شده یا نقطه توافق شده در آن بندر (چنانچه چنین نقطه‌ای در قرارداد فروش مورد توافق قرار گرفته باشد) را پوشش می‌دهد، ببندد.

۷. **چند متصدی حمل** — ممکن است که حمل توسط چندین متصدی حمل در بخش‌های مختلف مسیر دریایی صورت پذیرد، برای مثال، قسمت اول حمل توسط یک متصدی حمل اپراتور کشتی feeder (کشتی‌هایی که محموله را از یک بندر به یک ترمینال بندری جابجا می‌کنند تا در آنجا محموله توسط کشتیهای اقیانوس پیما ادامه مسیر دهد) از هنگ‌کنگ به شانگهای صورت می‌گیرد و سپس توسط یک کشتی اقیانوس پیما حمل از هنگ‌کنگ به سائهمپتون انجام می‌شود. سوالی که در اینجا پیش می‌آید این است که آیا ریسک در هنگ‌کنگ از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود یا در شانگهای؟ تحویل در کجا صورت می‌گیرد؟ طرفین ممکن است در این خصوص در قرارداد فروش توافق لازم را انجام داده باشند. با این وجود، در جاییکه چنین توافقی صورت نگرفته است، پیش فرض این است که ریسک زمانی منتقل می‌شود که محموله در اختیار اولین حمل‌کننده قرار بگیرد، یعنی، هنگ‌کنگ، که در نتیجه باعث افزایش بازه زمانی که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا طی آن برعهده خریدار است، می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله ای بعد تر از فروشنده به خریدار منتقل شود (در این مثال شانگهای)، می‌بایست این مطلب را در قرارداد خرید خود درج کنند.

۸. **هزینه‌های تخلیه** — اگر فروشنده بر اساس قرارداد حمل متحمل هزینه ای در خصوص تخلیه در نقطه مشخص شده در بندر مقصد نامبرده شده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه‌ها را به صورت جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه در این خصوص توافق دیگری صورت گرفته باشد.

۹. ترخیص برای صادرات و واردات — در CFR، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا



www.iranair.ir

IncoTerms

2020

CFR

۲۰۲۰

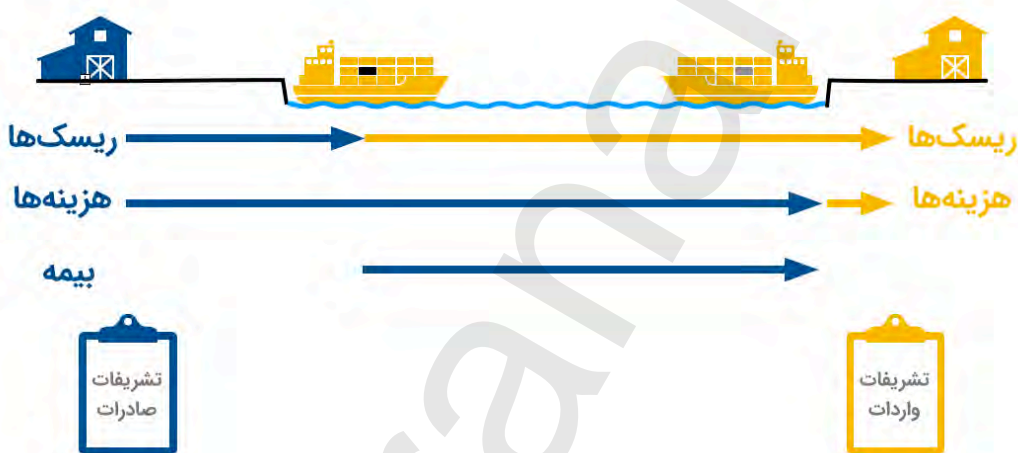
اینکو ترمز

فصل یازدهم

CIF | Cost and Freight

CIF | Cost and Freight

CIF (نام محل مقصد) Incoterms 2020



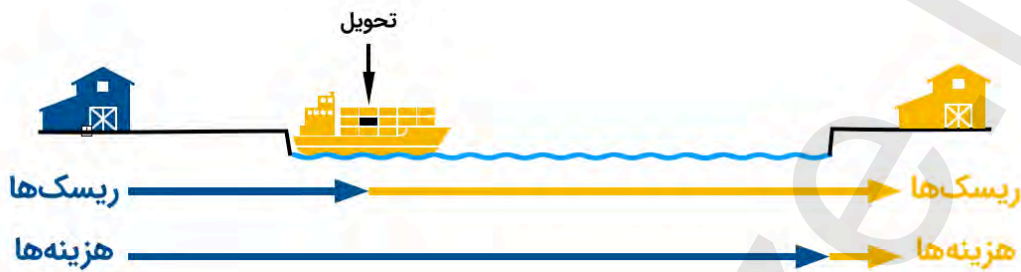
یادداشت‌های توضیحی:

۱. **تحويل و ریسک** — “Cost, Insurance and Freight” یعنی فروشنده کالا را

به خریدار تحويل می‌دهد:

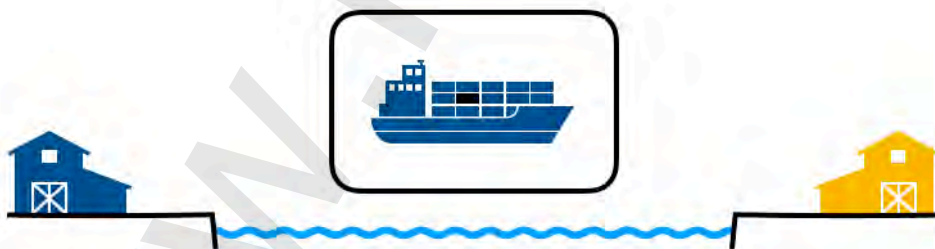
- قرارگرفته روی کشتی،
- یا وقتی که کالایی را که به این صورت تحويل شده است را تأمین نماید.

ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا وقتی به خریدار منتقل می‌شود که کالا روی کشتی قرار بگیرد به‌طوری‌که حتی اگر کالا در وضعیت صحیح و سالم و در



تعداد اظهار شده به مقصد نرسد یا اصلاً به مقصد نرسد، اینگونه برداشت می‌شود که فروشنده مسئولیت خود برای تحویل را انجام داده است. در CIF، فروشنده هیچ مسئولیتی در برابر خریدار در خصوص تهیه پوشش بیمه‌ای ندارد. بنابراین به خریدار توصیه می‌شود که خود برای تهیه پوشش بیمه‌ای اقدام کند.

۲. **شیوه حمل و نقل** — این قاعده فقط برای شیوه حمل دریایی یا آبراه‌های داخلی استفاده می‌شود. در جایی که بیشتر از یک شیوه حمل قرار است مورد استفاده قرار بگیرد که معمولاً وقتی که کالا به متصدی حمل در ترمینال کانتینری تحویل می‌شود اینگونه است، قاعده درست برای استفاده CIP است، نه CIF.



۳. **تأمین کالایی که تحت این قاعده تحویل شده است** — ارجاع به واژه تأمین در اینجا به موضوع فروش چندباره یک کالا در یک زنجیره سریالی فروش معطوف می‌شود که طی آن خریدار اولیه کالا را در جریان حمل به خریدار دیگری می‌فروشد و خودش در نقش فروشنده قرار می‌گیرد.

4. **بنادر تحویل و مقصد** — در CIF، دو بندر اهمیت ویژه‌ای دارند: بندری که در آن‌جا تحویل کالا روی کشتی صورت می‌گیرد و بندری که بعنوان بندر مقصد مورد توافق قرار گرفته است. وقتی که کالا در بندر حمل روی کشتی قرار می‌گیرد ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، یا با تأمین کالایی که این‌گونه تحویل شده است ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. با این وجود، فروشنده می‌بایست قرارداد حمل‌ونقل کالا از بندر تحویل تا بندر مقصد را با متصدی حمل ببندد. بنابراین، برای مثال، کالا در شانگهای (که یک بندر است) برای حمل به ساتهمپتون (که یک بندر است) روی کشتی قرار می‌گیرد. در اینجا تحویل با بارگیری شدن کالا در شانگهای انجام می‌شود و به‌مراه آن ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود و فروشنده می‌بایست قرارداد حمل از شانگهای تا ساتهمپتون را با متصدی حمل ببندد.

5. **آیا بندر حمل می‌بایست حتماً نام برده شود؟** — با وجود اینکه در قرارداد فروش همیشه بندر مقصد مشخص می‌شود، بندر حمل که در آن‌جا ریسک از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، ممکن است مشخص نشود. اگر بندر حمل برای خریدار حائز اهمیت است، که البته ممکن است واقعاً این‌گونه باشد، مثلاً وقتی که خریدار می‌خواهد مطمئن شود که بخش کرایه حمل که در قیمت گنجانده شده است عددی منطقی است، به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که بندر حمل را تا حد امکان در قرارداد فروش دقیق مشخص کنند.

6. **مشخص کردن نقطه مقصد در بندر تخلیه** — به طرفین اکیداً توصیه می‌شود که نقطه مقصد در بندر مقصد را تا حد امکان دقیق مشخص کنند، چرا که هزینه‌ها تا آن نقطه برعهده فروشنده است. فروشنده می‌بایست قرارداد یا قراردادهای

حملی که فرآیند حمل از محل تحویل تا بندر مقصد نام برده شده یا نقطه توافق شده در آن بندر (چنانچه چنین نقطه ای در قرارداد فروش مورد توافق قرار گرفته باشد) را پوشش می‌دهد، ببندد.

۷. **چند متصدی حمل** — ممکن است که حمل توسط چندین متصدی حمل در بخش‌های مختلف مسیر دریایی صورت پذیرد، برای مثال، قسمت اول حمل توسط یک متصدی حمل اپراتور کشتی feeder (کشتی‌هایی که محموله را از یک بندر به یک ترمینال بندری جابجا می‌کنند تا در آنجا محموله توسط کشتیهای اقیانوس پیما ادامه مسیر دهد) از هنگ‌کنگ به شانگهای صورت می‌گیرد و سپس توسط یک کشتی اقیانوس پیما حمل از هنگ‌کنگ به سائهمپتون انجام می‌شود. سوالی که در اینجا پیش می‌آید این است که آیا ریسک در هنگ‌کنگ از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود یا در شانگهای؟ تحویل در کجا صورت می‌گیرد؟ طرفین ممکن است در این خصوص در قرارداد فروش توافق لازم را انجام داده باشند. با این وجود، در جاییکه چنینی توافقی صورت نگرفته است، پیش فرض این است که ریسک زمانی منتقل می‌شود که محموله در اختیار اولین حمل‌کننده قرار بگیرد، یعنی، هنگ‌کنگ، که در نتیجه باعث افزایش بازه زمانی که ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا طی آن برعهده خریدار است، می‌شود. اگر چنانچه طرفین بخواهند که ریسک در مرحله ای بعد تر از فروشنده به خریدار منتقل شود (در این مثال شانگهای)، می‌بایست این مطلب را در قرارداد خرید خود درج کنند.

۸. **بیمه** — فروشنده همچنین می‌بایست قرارداد پوشش بیمه‌ای مربوط به ریسک از بین رفتن یا ورود خسارت به کالا را که بر عهده خریدار است از نقطه تحویل کالا حداقل تا نقطه مقصد کالا منعقد نماید. البته این در مواقعی که

بر طبق قوانین کشور مقصد بیمه می‌بایست از طریق بیمه گران داخلی آن کشور تهیه شود، منجر به بروز مشکلاتی می‌گردد. در چنین شرایطی طرفین می‌بایست تحت قاعده CFR قرارداد خرید و فروش خود را تنظیم نمایند. خریدار لازم است بداند که در قاعده CIF اینکوئترمز ۲۰۲۰، فروشنده ملزم به تهیه پوشش بیمه‌ای حداقلی نظیر کلاس C یا شرایط مشابه آن می‌باشد و الزامی برای تهیه بیمه با پوشش جامع تری نظیر کلاس A ندارد. در هر صورت، طرفین می‌توانند توافقی در خصوص پوشش بیمه‌ای جامع‌تری داشته باشند.

۹. **هزینه‌های تخلیه** — اگر فروشنده بر اساس قرارداد حمل متحمل هزینه ای در خصوص تخلیه در نقطه مشخص شده در بندر مقصد نام‌برده شده شود، فروشنده نمی‌تواند این هزینه ها را به صورت جداگانه از خریدار طلب کند، مگر اینکه در این خصوص توافق دیگری صورت گرفته باشد.

۱۰. **ترخیص برای صادرات و واردات** — در CIF، فروشنده می‌بایست اگر لازم باشد، کالا را برای صادرات ترخیص نماید. با این وجود، فروشنده هیچ مسئولیتی در خصوص ترخیص کالا برای واردات یا ترانزیت کالا از کشور ثالثی که کالا از آنجا عبور می‌کند یا پرداخت هرگونه عوارض یا انجام هرگونه تشریفات برای واردات کالا ندارد.

