

روشهای حمل کالا در تجارت بین المللی

ر تجارت بین المللی دادوستد کالا طبق عرف و عادت انجام می پذیرد. عرف و عادت

ملل مختلف متفاوت و موجب بروز مشکلات در معاملات بین المللی است. این مشکلات

در جنبه های مختلف اجرای قرار داد می تواند ظاهر شود، طرفین قرارداد از عرف و

عادت کشورهای یکدیگر اطلاعی ندارند و پس از انعقاد قرارداد، در اجرای آن مواجه با

سئوالاتی هستند که هر یک جواب متفاوتی برای آن دارند؛ چگونه کالا را باید تهیه کرد؟

تهیه پروانه ها، مجوزها و انجام تشریفات گمرکی که از ضروریات عبور کالا از مرز است،

به عهده کیست؟ خطراتی که در جریان حمل متوجه کالا است بر کدامیک از متعاملین

تحمیل است، هزینه ها به عهده کیست؟ قرارداد حمل کالا و بیمه را با بایع یا مشتری و به

هزینه کدامیک منعقد خواهد شد؟ محل دقیق تحویل کالا کجاست؟ انتقال ضمان چگونه

است؟ بایع در چه شرایطی قیمت کالاهای فروخته شده را دریافت خواهد کرد؟ بسته

بندی به چه صورت انجام خواهد شد و مخارج آن به عهده کیست؟ بازرسی کالا و انطباق

و عدم انطباق آن با کالاهای موعود به چه نحوی و به هزینه چه شخصی صورت می

پذیرد؟ و چه عواقبی را بدنبال دارد؟

با گذشت زمان عرف و عادت کشورهای مختلف شکل انسجام یافته ای به خود می گیرد

بطوریکه در بعضی از کشورها برای تمام سئوالات مطرح شده جواب استاندارد قابل

ارائه می شود. بعدها به صورت اصطلاحات خاص مورد استفاده قرار می گیرد. ولی این اصطلاحات در کشورهای ختلف پراکنده است و به علت عمین پراکندگی طرفین قرارداد نمی دانند و نمی توانند دقیقاً از حدود وظائف و مسئولیت های خود در معاملات تجاری

بین المللی آگاه شوند. در بعضی از موارد اصطلاحات مشابه در دو کشور محل اقامت متعاملین وجود ندارد و حتی در مواردیکه چنین اصطلاحاتی در دو کشور وجود دارد هر یک به گونه ای متفاوت با آن برخورد داشته است. بطوریکه حدود وظائف و مسئولیت های بایع و مشتری در یک روش حمل از کشوری به کشور دیگر متفاوت است: به عنوان مثال مدت ها عملکرد کشور آلمان در مورد روش حمل فوب (B.O.F.) محدودتر از سایر

کشورهای غربی بود: در آلمان فقط هزینه حمل در روش بیع فوب بر عهده بایع بود و حال آنکه در دیگر کشورهای اروپائی تحمل خطرات نیز بر بایع تحمیل میشده است.

از اوائل قرن بیستم با افزایش سریع معاملات بین المللی ضرورت یافتن جواب های یکسان برای سئوالات مشابه و ایجاد وحدت رویه در حمل و نقل بین المللی که سرعت بیشتری از پیش را می طلبد، احساس میشد. به این منظور سازمانهای مختلفی در سطح جهان که موفقترین آنها اتفاق تجارت بین المللی بود، اقدام به تهیه مجموعه ای از مقررات بین المللی کردند تا رایج ترین اصطلاحات تجاری را در تجارت خارجی تفسیر کنند.

اتاق تجارت بین المللی ابتداء اقدام به جمع آوری در اصطلاحات موجود و مطالعه تطبیقی در عرف و عادت کشورهای مختلف کرد و با یافتن وجوه مشترک آنها را به یکدیگر

نزدیک و سرانجام به صورت مجموعه مقررات انسجام یافته ای حاکم بر حمل و نقل بین المللی به تجار عرضه کرد. این حقیقت غیر قابل انکار که تجارت بین المللی قرار نگرفته است و هر چند سال یک بار آن اتاق اقدام به تجدیدنظر در مجموعه مقررات عرضه شده می نماید. بطوریکه از سال ۱۹۳۶ که سال اولین انتشار مقررات بین المللی برای تفسیر اصطلاحات بازرگانی است تا کنون چندین مرتبه مورد تجدیدنظر قرار گرفته است که آخرین مرتبه آن در سال ۱۹۹۰ بوده است.

مقررات بین المللی برای تفسیر اصطلاحات تجاری بین المللی موفقیت فوق العاده ای داشته است بطوریکه کمتر قراردادی در تجارت بین المللی منعقد می شود که در خصوص حمل و نقل از یکی از این اصطلاحات استفاده نکند، تا آنجا که تفسیر آن ما را بی نیاز از مطالعه بیشتر در موضوع مقاله می نماید.

مبحث اول - اصطلاحات حمل و نقل بین المللی

در مطالعه قراردادهای تجاری بین المللی به علائم اختصاری (تحویل روی عرشه) (هزینه و کرایه حمل) (هزینه و کرایه حمل و بیمه) برخورد میکنیم. این علائم اختصاری که تعداد آنها در آخرین تجدیدنظر اتاق تجارت بین المللی به سیزده علامت می رسد (اصطلاحات تجاری)، نامیده میشود و قواعدی که برای تفسیر آن از طرف اتاق تجارت بین الملل عرضه شده است (اینکو ترمز) نیز نام گرفته است.

ما نخست تدوین و تحول ، سپس ماهیت حقوقی و در وهله سوم منفعت علمی آن را مورد مطالعه قرار می دهیم .

الف - تدوین و تحول

کارهای مقدماتی تدوین اینکوترمز در سال ۱۹۲۰ در اولین کنگره اتاق تجارت بین المللی تهیه شد. در این کنگره کمیته ای تخصصی تشکیل شد که بزودی متخصصین کشورهای مختلف را گرد هم آورد. تحت این شرایط کارهای بسیار ارزشمندی با استفاده از روش حقوق تطبیقی صورت پذیرفت. مع هذا اولین انتشار اصطلاحات تجاری تا سال ۱۹۲۹ به

تعویق افتاد، این انتشار فقط حاوی شش اصطلاح همراه با تفسیر آن بود. کاری ناقص ولی آغاز بسیار مفید و ارزشمندی بود.

بعدها با مطالعه بیشتر، در سال ۱۹۳۶ اولین انتشار رسمی اینکوترمز در (نه) اصطلاح انجام شد. این اصطلاحات که معرف رایج ترین روشهای حمل کالا در زمان خود بود. عبارت بودند از: $wxE, roF, SAF, BOF, F \text{ dna } C, FIC, egairrac \text{ ro thgierF}$

$ot \text{ diaP}, (krowxE) (3)yauQ \text{ xE pihs xE}$ اینکوترمز برای هر یک از این اصطلاحات در دو قسمت متقابل تحت عنوان الف و ب تعهدات بایع و سپس تعهدات مشتری را جداگانه برشمرده است. بایع و مشتری با استفاده از آن حدود وظائف و مسئولیتهای خود را مشخص می کنند و با رجوع به آن از حدود وظائف و مسئولیتهای خود

را مشخص می کنند و با رجوع به آن از حدود وظایف و مسئولیتهای خود آگاه می شوند. به این ترتیب ، به جای اینکه در قرارداد بیع وظایف و تعهدات متقابل طرفین در خصوص حمل کالا تشریح شود با استناد، به عنوان مثال ، به روش حمل RFG بایع می داند که وظیفه اوست ، که به هزینه خود، قرارداد حمل کالا به بند مقصد تعیین شده با شرایط متداول در سمر معمول و بانوعی کشتی دریائی که معمولاً" برای حمل کالای موضوع قرارداد به کار می رود، منعقد نماید بنابراین دو خصیصه عمده برای اصطلاحات تجاری می شود بر شمرد.

۱- در وهله اوی این روش شناخته شده و عمومی است و با استناد به آن از چانه زدن طرفین قرارداد در آینده جلوگیری به عمل می آید و در تسریع مبادلات تجاری بین المللی که نیاز ضروری به آن است ، تاثیر فوق العاده ای دارد. انعقاد قرارداد با تلفن تلکس و فاکس یا هر نوع وسیله دیگر اگر قرار بر انشاء جزئیات تعهدات طرفین باشد، کاری بس مشکل و متضمن اتلاف وقت بسیار است .

۲- نقش دومی که (اصطلاحات تجاری) ایفاء می کند شناخت و هماهنگ کردن روشهای حمل بین المللی است که خود یکی از اهداف بالای دست اندرکاران حقوق تجارت بین المللی از آغاز قرن بیستم است. در مقدمه رسمی اینکوترمز سال ۱۹۵۳ این هدف به صراحت بیان شده است. به موجب این مقدمه هدف اینکوترمز تدوین مجموعه مقررات بین المللی برای تفسیر رایج ترین اصطلاحاتی که در تجارت خارجی بکار گرفته

می شود است ، این قواعد برای دست اندرکاران تجاری تهیه شده است که مطمئن بودن قواعد بین المللی متحدالشکل را بر تردید ناشی از اختلافات تفاسیر اصطلاحات تجاری در کشورهای مختلف ترجیح می دهند).

گفتیم که اولین انتشار رسمی اینکوترمز در سال ۱۹۳۶ بوده است ولی در سالهای ۱۹۸۰، ۱۹۷۶، ۱۹۶۷ و ۱۹۹۰ نیز اصلاحاتی در اینکوترمز به عمل آمده است که فقط مطالعه اینکوترمز سال ۱۹۹۰ را که اکنون قدرت اجرایی دارد مفید میدانیم .

ب - ماهیت حقوقی

اصولاً "قواعدی که توسط نهادهای تجارتی بین المللی تنظیم می شود اختیاری است. اتاق تجارت بین المللی نیز که از کمیته های ملی کشورهای مختلف به وجود آمده است و طبق اساسنامه خود هیچ دولتی را به عنوان عضو نمی پذیرد، از این اصل استثناء نشده است. در اغلب مقرراتی که توسط اتاق تجارت بین المللی تنظیم شده است ، الزامی شدن آن به صورت شرط در مقدمه ذکر گردیده است .

خصیصه اختیاری بودن اینکوترمز سال ۱۹۵۳ در متن آن بشرح زیر آمده است. منظور را بصراحت در قرارداد خود شرط کنند- همین فرمول در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ (شماره ۲۲مقدمه) تکرار شده است. بنابراین ارزش اینکوترمز به این لحاظ در حد توصیه اتاق تجارت بین المللی به تجار برای استفاده از آن تنزل پیدا می کند.

اختیاری بودن قواعد اینکوترمز مطابق با طبیعت آن است: اجرای اصطلاحات تجاری بین المللی لزوماً بای در مناطق مختلف ممکن باشد. این امکان وجود نخواهد داشت مگر اینکه قواعد مذکور بتواند تا حدودی با عرف خاص محل تجارت هماهنگی و انطباق داشته باشد. اگر انتظار این قابلیت انطباق را از قواعدی داشته باشیم، طبیعی است که این قواعد نمی تواند جنبه اجباری داشته باشد. بلکه متعاقدين باید حق تغییر بعضی از مواد آنرا داشته باشد. قواعد اینکوترمز به همین صورت تنظیم شده است و به طرفین اجازه داده شده است تا بعضی از شرایط آنرا بر اوضاع و احوال خاص معامله به طرفین اجازه داده شده است تا بعضی از شرایط آنرا بر اوضاع و احوال خاص معامله خود انطباق دهند. در این صورت آن ماده یا مواد از قرارداد که با قواعد اینکوترمز معارض باشد به مورد اجراء گذاشته می شود و بر قواعد اینکوترمز در آن مورد حکومت دارد.

اختیاری بودن استناد به اینکوترمز مانع شکوفائی و موفقیت آن نبوده است. چنانکه گفته شد امروزه کمتر قراردادی بین المللی که اقتضای انجام آن حمل کالا از کشور به کشور دیگر باشد دیده میشود که به قواعد اینکوترمز استناد نکرده باشد. علاوه بر قراردادهای خصوصی اغلب شرایط عمومی و خصوصی بیع و قراردادهای نمونه که قبلاً خود منبع اصلی عرف و عادت بوده است به اینکوترمز استناد می کند و این چنین شهرت بین المللی اینکوترمز نوعی اثر معکوس بر عرف را به وجود آورده است که از آن به عنوان عرف تجاری بین المللی در بیع نام برده اند. این موفقیت اینکوترمز ناشی از انطباق آن بر عملکرد

تجاری بین المللی است ولی ادامه این موفقیت نیاز به تجدیدنظر مداوم و انطباق آن با عرفهای جدید تجاری بین المللی دارد که اتاق تجارت بین المللی به آن آگاهی دارد و همانطوریکه گفته شد چنین مرتبه در آن تجدیدنظر نموده است .

ج - منفعت عملی

اینکوترمز سه معضل عمده حمل کالا را در تجارت بین المللی حل نموده است. این سه معضل عبارتند از: (۱) تحویل کالا (۲) انتقال ضمان معاوضی (۳) تقسیم هزینه و انجام تشریفات و تهیه مدارک مربوط به عبور از مرز.

۱- در اینکوترمز سال ۱۹۵۳ در شمارش تعهدات بایع بر (تحویل) کالا بیش از سایر تعهدات تکیه شده بود. ولی در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ اولین تعهد بایع تهیه کالا است. این تقدم و تاخر در انشاء مربوط به تحولات اقتصاد بین المللی است. در روزگار ما معاملاتی انجام میشود که موضوع آن در لحظه انعقاد قرارداد وجود ندارد و بایع متعهد به تهیه آن در فاصله زمانی معین می گردد. گاهی کالا مصرف مخصوص و انحصاری دارد که در بازار آزاد پیدا نمی شود و قابل استفاده برای عموم نیست و باید به سفارش مشتری و برای جوابگویی به اهداف خاص او ساخته شود. گاهی ساخت کالا نیاز به سرمایه گذاری کلانی دارد که بایع به تنهایی قادر به تهیه آن نیست و به کمک سرمایه خریدار ساخته میشود. در این گونه موارد تهیه کالا مستلزم سرمایه گذاری و تحویل آن مرحله ای جداگانه از انعقاد

قرارداد است. اینکوترمز سال ۱۹۹۰ با پیشرفت زمان انطباق داده شده است و به جای تحویل کالا تهیه آنرا در راس تعهدات فروشنده قرار داده است. به موجب این تعهد فروشنده موظف است کالا و سیاهه بازرگانی، یا پیام الکترونیکی معادل آن را مطابق قرارداد ببع تهیه کند و سپس کالا را در تاریخ مقرر با ظرف مهلت تصریح شده در محل معین تحویل دهند.

۲- در ببع بین المللی مساله انتقال (ضمان معاوضی) حائز اهمیت فوق العاده است. زیرا خطراتی که مبیع را قبل و بعد از قبض تهدید می کند به مراتب بیش از ببع داخلی است و مدت زمانی که کالا در معرض خطر است نیز طولانی تر از ببع داخلی است.

مشکل به این صورت ظاهر میشود که بعد از انعقاد ببع کالائی که موضوع قرارداد است تلف میشود و یا خسارت می بیند و یافاسد میشود و این سؤال را مطرح می سازد که آیا نتایج آنرا باید تحمل کن یا مشتری؟ طبیعی است برحسب اینکه ضمان بر عهده کدامیک از آن دو باشد. تعهد پرداخت قیمت از عهده مشتری ساقط یا برعهده او استقرار می یابد.

خطراتی که کالا را تهدید می نماید متنوع و علاوه بر وقایع مادی مثل سقوط کالا به هنگام بارگیری و باراندازی، خارج شدن قطار از ریل آهن و برخورد کشتی بر صخره و یا سقوط هواپیما و تصادف تریلی، شامل وقایع سیاسی مثل ضبط اموال توسط دولتها و یا

ممنوعیتهای مربوط به صدور و ورود بعضی کالاها نیز می شود. سیاست محاصره اقتصادی بعضی از کشورها توسط بعضی دیگر که از پدیده های زمان ما است اثر مستقیم بر تعهد تحویل کالا دارد. بنابراین تعیین کسیکه باید خطرات ناشی از وقایع را تحمل نماید حائز اهمیت خاص است .

در حقوق روم تحت تاثیر ضرب المثل *onimod tirep ser* رابطه ای مسقیم بین انتقال ضمان و انتقال مالکیت به وجود آمده است که انعکاس آن در حقوق کشورهاییکه تحت تاثیر حقوق روم بوده اند دیده میشود.

در حقوق فرانسه اگرچه صریحاً "انتقال ضمان با تحقق توافق طرفین پذیرفته شده است ولی استثنائی که بر اصل وارد آمده است اثر ضرب المثل حقوق روم را به خوبی نشان می دهد. در توضیح مطلب باید از یکطرف یاد آورد ماده ۱۱۳۸ قانون مدنی فرانسه ، و از طرف دیگر ماده ۱۵۸۵ آن قانون شد.

به موجب ماده ۱۱۳۸ تعهد تحویل شیئی به صرف رضایت طرفین عقد کامل میشود. اصلی که در بند اول این ماده استقرار یافته است در بند دوم آنتوضیح داده شده است : از لحظه ای که شیئی مذکور می بایست تحویل می شد طلبکار مالک شیئی می شود و خطرات به او انتقال می یابد ولو اینکه قبض شیئی صورت نگرفته باشد. این ماده کلیت دارد و نظریه

اینکه در قسمت تعهدات و قراردادهای قانون مدنی جای گرفته است، بر این نوع تحویل شیئی به موجب هر عقدی به مورد اجراء گذاشته می شود.

بدنبال این کلیت ماده ۱۶۲۴ در مورد تلف مبیع قبل از قبض ارجاع به همان ماده ۱۱۳۸ داده است. بنابراین علی الاصول در حقوق فرانسه در صورت مفقود، معدوم یا فاسد شدن کالا قبل از تحویل، مشتری تحمل خسارت را می نماید.

ولی ماده ۱۵۸۵ قانون مدنی مذکور استثنای مهمی بر اصل وارد آورده است. به موجب این ماده در موردیکه مبیع با وزن یا شمارش یا اندازه فروخته می شود، تا لحظه ایکه وزن،

شمارش یا اندازه انجام نگرفته است، ضمان تلف مبیع بر عهده بایع است. اهمیت استثناء به این علت است که اغلب کالاهای مورد معامله با این روشها تعیین وتفکیک میشوند و در عمل دامنه شمول استثناء به اندازه ای است که اصل را تحت الشعاع خویش قرار داده است.

در حقوق انگلیس هم از همین قواعد پیروی شده است. مواد ۱۶ تا ۲۰ قانون بیع کالای این کشور، حاکی از انتقال مالکیت همزمان با انعقاد قرارداد است اگرچه لحظه پرداخت ثمن

و یا تحویل کالا موخر بر آن باشد.

(در حقوق اسلام نیز قاعده این است که تلف مال باید از کیسه مالک باشد و همان کسی که سود مالی را می برد غرامت آنرا باید تحمل کند) من له الغنم العزم) با وجود این در مورد تلف مبیع پیش از قبض نظر مشهور و قاطع فقیهان امامیه ضمان را بر عهده بایع می

نهد و و این سؤال را مطرح می سازد که قاعده (تلف مبیع پیش از قبض ، حکم استثنائی است یا مقتضای معاوضه است) .

در حقوق کنونی ایران عقد بیع تملیکی است (ماده ۳۶۲ قانون مدنی بنداول) یعنی در اثر توافق طرفینی و به محض انعقاد عقد مبیع به مشتری منتقل می شود، با وجود این به موجب ماده ۳۸۷ قانون مدنی انتقالاً لضمان با تسلیم مبیع تحقق پیدا می کند.

بر عکس در حقوق آلمان و حقوق سویس قضیه به گونه دیگری مطرح شده است .

در حقوق آلمان به استناد ماده ۴۴۶ BGB با تحویل شیئی فروخته شده ضمان معاوضی انتقال می یابد و تنها با رضایت طرفین عقد کامل نمی شود. در حقوق سویس نیز قاعده این است که تحویل شیئی برای انتقال مالکیت ضروری است .

از مطالعه حقوق تطبیقی چنین استنباط می شود که در مورد انتقال ضمان در حقوقهای ملی دو نظریه متفاوت وجود دارد. به موجب نظریه اول انتقال ضمان همزمان با تسلیم مبیع انجام می پذیرد و به موجب نظریه دوم انتقال ضمان با توافق طرفین همزمان است .

در تجارت بین المللی پیوند انتقال ضمان با انتقال مالکیت یا با تحقق اراده طرفینی و انعقاد عقد، مد نظر قرار نمی گیرد. در این نوع تجارت ، انتقالاً لضمان را باید در چارچوبه منافع

بدهکار و طلبکار و بدهکاران و طلبکاران آنها و سایر اوضاع و احوالی که بر موضع احاطه پیدا کرده اند مورد مطالعه قرار دارد و در هر نوع روش حمل مسئله انتقال ضمان را بگونه ای خاص معین نمود. گذشته از این قواعد اینکوترمز ادعای قابلیت اجراء بر حمل و نقل بین

المللی دارد و می بایست به طریقی تنظیم گردد تا از تعارض سیستم های مختلف حقوقی اجتناب نماید. به این منظور و بدون توجه به نظریه حاکم بر حقوق داخلی این یا آن کشور اینکوترمز اقدام به تعیین لحظه انتقال ضمان در هر روش حمل خاص نموده است که بطور متحد الکشل در سطح جهان به مورد اجراء در آید و به این طریق معضل اساسی در حمل کالا را بر طرف نموده است. به عنوان مثل طرفین قرارداد با استاد به روش حمل کالا فوب

(B.O.F.) بطور ضمنی سیستم های انتقال ضمان کشورهای خود را کنار گذاشته و سیستم انتقال ضمان بر روش حمل کالا فوب (B.O.F.) را پذیرفته اند. در این نوع روش حمل ، لحظه انتقال ضمان لحظه عبور کالا از نرده کشتی در بندر بارگیری تعیین شده است. تا قبل از عبور کالا از این نرده کلیه خطراتی که متوجه کالا است بر عهده بایع و پس از عبور از نرده کشتی بر عهده مشتری است .

به همین ترتیب در هر نوع روش حمل که اینکوترمز به تجار عرضه نموده است ، لحظه انتقال ضمان به صراحت مشخص و حدود مسئولیت های بایع و مشتری با دقت تعیین شده است .

۳- مساله دیگری که اینکوترمز تکلیف آنرا به خوبی روشن نموده است، مساله تحمیل هزینه ها است .

بطور کلی بین تقسیم هزینه ها و انتقال ضمان رابطه مستقیم وجود دارد. خطراتی که کالا را تهدید می کند بر عهده هر کی از متعاملین که باشد، اوست که باید مال اندیشی های لازم برای حفظ وجابجائی و جلوگیری از وقوع خسارت بکند و هزینه های لازم را برای انجام این امور پرداخت نماید. بنابراین بایع تمام هزینه هائی که تا لحظه تحقق تحویل (که همان لحظه انتقال ضمان نیز هست) ضرورت می یابد را پرداخت می نماید. ولی این کلیت مانع این نیست که بایع طبق شروط قرارداد موظف به تحمل هزینه هائی بعد از انتقال ضمان باشد- این نوع هزینه ها بیشتر مربوط به هزینه ارسال کالا است که ممکن است پرداخت هزینه های ارسال (هزینه ارسال غیر از کرایه حمل است) زمینی ، هوائی یا دریائی باشد. به غیر از این موارد استثنائی بایع همیشه فقط هزینه هائی را تحمل خواهد کرد که اقتضای ضرورت عملیات تحویل کالا است .

با وجود این اینکوترمز لازم دانسته است تا تکلیف پرداخت هزینه های ناشی از تقصیر هر یک از طرفین را روشن نماید. در همان مثال از روش حمل فوب B.O.F تصریح به این شده است که اگر مشتری در ورود به موقع کشتی و یا عدم توانائی کشتی برای تحویل گرفتن محموله و یا عدم رعایت زمان معهود برای بارگیری محموله قصوری ورزد، موظف به پرداخت هر نوع هزینه اضافی خواهد بود اگرچه کالا هنوز از نرده کشتی عبور

نکرده است و علی الاصول هزینه ها بر عهده بائع است. به عنوان مثال اگر کشتی زودتر از زمان معهود وارد بندر شود و کالا آماده بارگیری نباشد و صاحب کشتی تقاضای حق معطلی نماید، در این صورت چون مشتری کشتی را قبل از وقت مقرر به بندر فرستاده است، خود باید تحمل هزینه های معطلی کشتی را پرداخت نماید. برعکس ممکن است کشتی به موقع وارد بند شده، ولی به علت سازماندهی بد بائع کالا در موعد مقرر آماه بارگیری نباشد و در نتیجه موجب معطلی کشتی گردد در این صورت بائع هزینه معطلی کشتی که نتیجه قصور خویش است را خواهد پرداخت.

مبحث سوم - اصطلاحات قابل انطباق بر انواع حمل

روش سنتی حمل و نقل بین المللی این است که هر کالائی را به طریق هوائی - زمینی و دریائی به کشور دیگر انتقال می دهند. تنظیم قواعد اینکوترمز سال ۱۹۵۳ بر این مبنا استوار بوده است. در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ روشی اتخاذ شده است که فقط تفکیک بین حمل دریائی با انواع مختلف حمل دیگر مد نظر قرار نگرفته است.

در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ هفت نوع روش حمل مشترک بین طرق مختلف حمل از جمله حمل مرکب است.

هفت نوع حمل مذکور عبارتند از:

۱- WXE خلاصه کلمه skrow xe به معنی تحویل در محل کار

۲- reirraC eerF "\AGF \" \" تحویل به حمل کننده

۳- ol diaP egairraC "\TPC \" \" کرایه حمل، پرداخت شده تا

۴- PIC oT diaP ecravitsni dna egairraC کرایه حمل و بیمه پرداخت شده

۵- retnorF ta derevileD "\FAD \" \" تحویل در مرز

۶- diapnU ytuD derevileD "\UDD \" \" تحویل عوارض پرداخت شده

۷- diaP ytuD derevileD "\PDD \" \" تحویل عوارض پرداخت نشده

الف - تحویل به حمل کننده

این هفت نوع روش حمل را به دو دسته تقسیم و مورد مطالعه قرار می دهیم .

در این سه مورد عبارنداز piC . ACF TPC اینک وجوه اشتراک و موارد افتراق آنرا

تشریح می کنیم .

۱- وجوه مشترک

در قرارداد بیعی که استناد به (تحویل به حمل کننده) دارد بایع و مشتری نقطه معینی را به

هنگام انعقاد قرارداد تعیین می نماید که کالا در آن محل تحویل شود.

در مورد کیه نقطه معنی مشخص نشده باشد با بیع حق انتخاب نقطه مناسب در محدوده ای که بتوان کالا را در اتیرا حمل کننده قرارداد دهد، دارد.

در این نوع قراردادها، حمل کننده به کسی می گویند که در قرار داد حمل اجراء یا قدمات انجام حمل از طریق راه آهن ، جاده ای ، دریائی ، آبراه داخلی ، دریائی یا ترکیبی از این انواع را تعهد کند. ممکن است مشتری به بیع دستور دهد که کالا را به عنوان مثال به یک عامل حمل که خود حمل کننده نیست ، تحویل دهد در این صورت فرض بر آن است که وظیفه بیع در مورد تحویل کالا وقتی به پایان می رسد که کالا تحت نظارت آن عامل قرار گیرد.

اخیراً" در کشورهای مختلف دنیا استفاده از ترمینالها برای حمل و نقل کالا روش جاری شده است و کاربرد آن در قراردادهای حمل عادی شده است. اینکو ترمز نیز برای رفع هر گونه ابهام اقدام به تعری فاین اصطلاح نموده است و کلمه ترمینال را در وسیع ترین مفهوم آن به کار گرفته است. مقصود از ترمینال حمل و نقل در قواعد حمل و نقل اتاق

تجارت بین المللی ایستگاه راه آهن ، ایستگاه حمل ، ترمینال یا محوطه کانتینر، ترمینال مختلط چند منظور و یا هر گونه محوطه ای که به حمل کالا اختصاص یافته باشد، است .

در (تحویل به حمل کننده) بیع علاوه بر کالا باید سیاه بازرگانی و یا پیام الکترونیکی معادل آن و گواهی های انطباقی که در قرارداد پیش بینی شده است ، تهیه نماید، با هزینه

ومسئولیت خود پرانه های صدور و سایر مجوزهای رسمی را دریافت کند، تشریفات گمرکی موردنیاز برای صدور کالا را انجام دهد و کلیه خطرات فقدان و خسارت وارده بر کالا تا زمان تحویل را تحمل نماید. چگونگی تحویل کالا به این طریق است که بایع باید کالا را در تاریخ مقرر و محل معین و یا زمان و مکان متعارف برای انجام چنین منظوری تحت نظارت حمل کننده و یا اشخاص دیگری که از جانب مشتری نام برده شده است. تحویل دهد. به موقع مشتری را از قراردادان کالا تحت نظارت حمل کننده، و یا احتمالاً "خودداری حمل کننده از تحویل گرفتن کالا، مطلع سازد، هرگونه قصور در انجام این وظائف موجب عدم انتقال صحیح ضمان از عهده بایع بر عهده مشتری و جبران خسارت وارده است.

مسملاً" کالائی قابل تحویل است که بازرسی، بسته بندی، علامت گذاری شده باشد. هزینه آن دسته از عملیات بازرسی که برای تحویل کالا به حمل کننده ضروری است (اندازه، وزن، شمارش) از وظائف بایع است، ولی چنانچه مشتری بخواهد با اطمینان بیشتری کالا را تحویل بگیرد، با هزینه خودمی تواند، اقدام به بازرسی نماید.

۲- موارد دفتراق

در روشهای متفاوت حمل که (تحويل به حمل کننده) انجام میشود وجوه افتراق نیز وجود دارد که عمدتاً" مربوط به انعقاد قرارداد حمل و بیمه است .

در روش حمل ACF بایع هیچ وظیفه ای اجباری در خصوص قرارداد حمل ندارد. البته

در صورتی که مشتری تقاضا نماید یا عرف تجارت بر آن باشد مشتری دستوری مخالف

آن نداده باز بایع می تواند قرارداد حمل را طبق روش معمول با مسئولیت و هزینه مشتری

منعقد نماید در مورد قرارداد بیمه بایع هیچ مسئولیت و وظیفه ای ندارد

بر عکس در روش حمل به طریق C egairraC (ot diaP TPC) بایع موظف است به

هزینه خود قرارداد حمل کالا را به نقطه تعیین شده در مکان مقصد تعیین شده با شرایط

متداول ، در مسیر معمول به روش متعارف منعقد نماید، در صورتیکه نقطه ای مورد توافق

قرارنگرفته باشد بایع می تواند در محل تعیین شده نقطه را که برای منظور مناسب ترین

است ، انتخاب کند.

در این نوع روش حمل مثل مورد ACF (reirraC eerF) بایع تعهدی در مورد بیمه

کالا ندارد.

در حمل و نقل روش C egairraC (ot diaP ecnarusni dna pic) بایع علاوه بر انعقاد

قرارداد حمل به همان روش T.P.C. متعهد به انعقاد قرارداد بیمه به هزینه خود است .

جزئیات قرارداد بیمه در قرارداد اصلی بیع مورد توافق قرار می گیرد ولی از نظر اینکوترمز بیمه باید به نحوی انعقاد یابد که مشتری یا هر شخص دیگری که در بیمه کالا نفعی داشته باشد، بتواند مستقیماً^۱ از بیمه گر خسارت بگیرد، قرارداد بیمه با بیمه گران یا شرکتهای

بیمه ای که حسن شهرت دارند منعقد می شود و حداقل پوشش بیمه آن مطابق با شرایط انستیتو بیمه گران لندن است.

چنانکه ملاحظه می شود افتراق روشهای حمل به طریق (تحویل به حمل کننده) در این است که، در روش حمل ACF با بیع تعهد انعقاد قرارداد حمل و بیمه را ندارد، در

صورتیکه در روش حمل TPC با بیع متعهد به انعقاد قرارداد بیمه و قرارداد حمل به هزینه خوداست

ب - تحویل در مرز

در روش (تحویل در مرز) در قرارداد بیع نقطه معین در مرز گمرکی کشور همجوار تعیین می شود که با بیع باید کالا را در آن نقطه تحویل دهد. تعهد با بیع وقتی به پایان می رسد که

کالا را برای صدور از گمرک کشور خود ترخیص کند و در محل تعیین شده در اختیار مشتری گذارد.

۱- وجوه اشتراک

سه اصطلاح "\PDD.UDD-FAD" از اصطلاحات اینکوترمز سال ۱۹۹۰ به تحویل

کالا در مرز اختصاص داده شده است .

اصطلاح (مرز) کلی است و بنابراین برای هر مرزی از جمله مرز کشور محل صدور به کار

می رود، از طرف دیگر این اصطلاح اگر چه عمدتاً "در حمل از نوع راه آهن یا زمینی

مورد استفاده قرار می گیرد ولی در مورد مرز هوایی و دریائی نیز می تواند بکار گرفته شود.

در انواع مختلف روشهای حمل و تحویل کالا در مرز) با بایع باید کالا و سیاهه بازرگانی یا

پیام الکترونیکی معادل آن را مطابق قرارداد بایع تهیه و گواهی های مطابقت دیگری که

ممکن است قرارداد لازم بداند را آماده نماید، پروانه ها، و گواهی های مطابقت دیگری که

ممکن است قرارداد لازم بداند را آماده نماید، پروانه ها، مجوزها، و تشریفات گمرکی را

که مستلزم صدور کالا است به هزینه خود کسب نماید. اگر قرار بر عبور کالا از کشور

ثالثی باشد با بایع تشریفات گمرکی ترانزیت کالا را انجام دهد. پرداخت هزینه حمل و

انعقاد قرارداد مربوط به آن برا یحمل کالا به نقطه تعیین شده از وظایف دیگر با بایع است.

پس از انجام این تشریفات کالا را بدون هیچ اقدامی در مورد بیمه ، با مدارک تحویل مثل

سند، حمل یا پیام الکترونیکی معادل آن در محل تحویل تعیین شده در تاریخ و یا مهت

تصریح شده در اختیار مشتری بگذارد. هر گونه قصور در انجام این وظایف موجب مسئولیت است.

در مورد (تحويل کالا در مرز) نیز اینکوترمز در نقطه ای را معین نمود است که محل تلاقی و تفکیک مسئولیت های بایع و مشتری است. تا رسیدن به نقطه تحويل کلیه هزینه های مربوط به کالا و حمل آن و هزینه های انجام تشریفات گمرکی لازم برای کالا و کلیه مسئولیتهای فقدان، معدوم یا خسار دیدن کالا بر عهده بایع است. از آن نقطه به بعد بایع مسئولیتی در مورد کالا ندارد و با تحويل صحیح آن تعهدات او به پایان می رسد. همین

نقطه پایان تعهدات بایع، نقطه آغاز تعهدات مشتری است. فقط در موردی تعهدات بایع یا مشتری بر حسب مورد به بعد یا قبل از نقطه تلافی مسئولیتها تسری داده خواهد شد که مرتکب قصور شده باشند. مثلاً "بایع در بعضی از موارد موظف به تعیین تایخ یا محل تحويل کالا و اطلاع به موقع آن به فروشنده است. حال اگر در اثر عدم اطلاع به موقع مشتری خسارتی بر کالا تحمیل شده و یا وسیله نقلیه دچار معطلی شد، پرداخت هزینه آن بر عهده بایع است.

۲- موارد افتراق

موارد افتراقی که بین سه روش حمل (تحويل کالا در مرز) وجود دارد بیشتر مربوط به نقطه تحويل کالا است که بر حسب مورد در داخل کشور بایع بعد از ترخیص اما قبل از

مرز گمرکی کشور همجوار یا در کشور ورودی بعد از عبور از گمرک و یا در نقطه معینی در داخل کشور وارد کننده انجام میشود.

تحویل کالا در هر نقطه ایک هانجام شود هزینه های مربوط به کالا تا نقطه تحویل را نیز متضمن است. این هزینه ها علاوه بر کرایه حمل و بسته بندی و علامت گذاری و غیره که هرابطه وجودی با خود کالا دارند، شامل هزینه های مربوط به معدوم شدن و یا خسارت دیدن کالا نیز می شود.

در روش حمل FAD بایع در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا برای صدور ترخیص کند و در نقطه و محل تعیین شده در مرز، اما قبل از مرز گمرکی کشور همجوار در اختیار گذارد. این اصطلاح بیشتر در حمل راه آهن یا زمینی مورد استفاده قرار می گیرد و قابل انطباق بر هر نوع حمل دیگری نیز هست. در اینجا نقطه تلاقی وظائف و مسئولیتهای بایع و مشتری نقطه بین دومی مرز کشور همجوار است. ممکن برای رسیدن به این نقطه کالا لزوماً از طریق کشور دیگری عبور کند. در این صورت هزینه های مربوط نیز به عهده بایع خواهد بود. با دادن مثالی موضوع روشنتر می شود:

فرض کنیم تاجر ایرانی کالائی را در فرانسه خریداری کرده باشد و در قرارداد استناد به روش حمل FAD مرز بازرگان نموده باشد. در این صورت تاجر فرانسوی پس از انجام همه تشریفات که مستلزم خروج کالا از فرانسه و ترانزیت آن از کشورهای مختلف است.

باید کالا را در مرز، پس از عبور و ترخیص کالا از گمرک ترکیه و قبل از ورود به گمرک ایران تحویل دهد.

نوع دوم (تحویل در مرز) UDD است که چنانکه گفتیم اختصار اصطلاح (diapnU

ytuD derevileD) است. در این نوع روش حمل وظیفه بایع در مورد تحویل هنگامی

به پایان می رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور ورودی در اختیار مشتری قرار

دهد. بایع باید پس از تهیه کالا طبق قرارداد و کسب پروانه ها، مجوزها و تشریفات

(گمرکی) قرارداد حمل را با حمل کننده منعقد نماید. در تاریخ مقرر با قبول مسئولیتهای

فقدان یا خسارت وارده بر کالا و پرداخت هزینه ها در لحظه تحویل و اطلاع به موقع

خریدار و تهیه مدارک تحویل کالا را بازررسی و بسته بندی کالا را در نقطه تعیین شده

در تاریخ مقرر یا ظرف مهلت مقرر پس از عبور از مرز بدون پرداخت عوارض، مالیاتها و

دیگر مخارج رسمی قابل پرداخت به هنگام ورود و با پرداخت هزینه انجام تشریفات

گمرکی مذکور در اختیار مشتری قرار دهد.

پرداخت هزینه های رسمی ورود کالا مثل عوارض، مالیاتها و دیگر مخارج رسمی بر

عهده مشتری است فقط همانطوریکه تصریح شده، هزینه انجام تشریفات بر عهده بایع

است. معهذاً در قراردادها گاهی اصطلاح UDD را به اضافاتی بکار می برند مثلاً":

(noitanitsed fo ecalp demaN)TAV UDD)

کاربرد این نوع اضافات حاکی از توافق طرفین بر تحمیل هزینه های رسمی و بعضی از مالیاتها مثل مالیات ارزش افزوده بر بایع است. نتیجه اینکه اگر UDD بدون اضافاتی بکار گرفته شد تعهد بایع در خصوص کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیاتها و حقوق رسمی ورود کالا پایان می پذیرد. ولی اگر طرفین بخواهند پرداخت بعضی از هزینه های قابل پرداخت به هنگام ورود کالا را بر عهده بایع گذارند باید صریحاً " در قرارداد شرط نمایند. در مثالی که قبلاً ذکر شد تاجر فرانسوی که کالائی را، UDD مرز بازرگان فروخته باشد، باید کالا را در داخل خاک ایران در مرز بازرگان بدون پرداخت عوارض مالیاتها و حقوق رسمی ایران و با پرداخت هزینه انجام این تشریفات و کلیه مخارجی که تا این لحظه بر کالا تعلق گرفته است، تحویل دهند.

بنابراین فرق بین FAD UDD در همین تحویل کالا در نقطه مرزی است. که در FAD قبل از عبور از مرز ایران و در UDD بعد از عبور از مرز ایران انجام میشود. سومین روش حمل (تحویل در مرز) عوارض پرداخت شده ((DerevildD ytuD diaP

PDD است. مراد از این اصطلاح این است که وظیفه بایع در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور ورودی با پرداخت همه هزینه هائی که در بالا بردن UDD متذکر آن شدیم و بر عهده گرفتن همان ضمانت و تهیه همان مدارک و اسناد در داخل کشور ورودی در محل تعیین شده در قرارداد تحویل دهد. در این

نوع روش حمل عوارض و حقوق گمرکی و سایر هزینه های رسمی و غیر رسمی کالا بر عهده بایع است .

در مثال فوق تاجر فرانسوی که با تاجر ایرانی قرارداد تحویل PDD قزوین جلو کارخانه با آدرس مشخص منعقد نموده است ، وظیفه بایع انجام نخواهد پذیرفت مگر اینکه کالا را جلو کارخانه مشخص شده در اتیار مشتری قرار دارد.

فرق این نوع روش حمل با روش حمل قبلی در حمل کالا از مرز بازرگان به جول کارخانه در قزوین است که به عنوان نقطه تحویل مشخص شده است. انتقال نقطه تحویل

کالا از مرز بازرگان به جلو کارخانه در قزوین متضمن پرداخت هزینه حمل و قبول خطرات و مسئولیت ها و هزینه های لازم برای انجام کار از از طرف بایع است

خلاصه اینکه از مقایسه این سه روش حمل تفاوت آن در میزان پیشرفت به مقصد کالا دیده می شود که هر چه پیشرفت بیشتر انجام شد وظائف و حدود مسیولیت بایع را سنگینتر و وسیعتر می نماید.

در حمل مرکب زمینی ، هوایی ، راه آهن دریائی دو اصطلاح در دو نهایت ، روش حمل قرار دارد، در روش حمل WXE به اختصار (skroW XE) یعنی (تحویل در محل کار) کالا در کشور بایع و در محل کار او یا کارخانه و یا انبار متعلق به او صورت می پذیرد.

در روش PDD تحویل کالا در نهایت دیگر یعنی در محل کار و یا در محلی در کشور خریدار کالا باید تحویل شود.

در اینکوترمز سال ۱۹۹۰ اصطلاحات شش گانه زیر به حمل و نقل از طریق دریا اختصاص داده شده است:

۱- SAF اختصار کلمات (pihS edisgnola eerF) به معنی تحویل در کنار کشتی

۲- (draob no eerF) " " (BOF " " تحویل روی عرشه

۳- (thgierF dna tsoC) " " (REC " " هزینه کرایه حمل

۴- (thgierF dna echarusni tsoC) " " (FIC " " کرایه حمل و نقل پرداخت شده

۵- (pihs XE drevileD) " " (SED " " تحویل از کشتی

۶- (yauQ XE drevileD) " " (QED " " تحویل در اسکله

از این اصطلاحات سه اصطلاح R.F.C-FiC،B.O.F که با هم قرابت بیشتر دارند را در

پاراگراف الف و سه اصطلاح دیگر را در پاراگراف ب مطالعه می کنیم.

الف - بارگیری بر عرشه کشتی

قرابت سه اصطلاح . F.I.C،R.F.C ،B.O.F در این است که هر سه اصطلاح تحویل

کالا روی عرشه کشتی صورت می گیرد.

(تحویل روی عرشه) به این معنای است که وظیفه بایع درمورد تحویل کالا هنگامی به

پایان می رسد که کالا در بندر محل تعیین شده از نرده کشتی گذشته باشد.

۱- وجوه مشترک

در این نوع روشهای حمل بایع باید کالا و سیاهه تجارتي یا پیام الکترونیکی معادل آن را با

گواهی انطباق کالائی که تحویل خواهد شد بر کالای موعود تهیه کند. پس از بازرسی

کیفیت و کمیت پروانه ها صدور و یا دیگر مجوزهایی که برای صدور کالا لازم است را

بگیرد. انجام تشریفات گمرکی برای صدور و هزینه آن نیز به عهده اوست .

پس از تهیه کالا و حل کلیه مشکلات مربوط به صدور آن به نحوی که توضیح داده شد،

کالا را رد تاریخ مقرر و یا ظرف مهلت معین روی عرضه کشتی که از جانب مشتری تعیین

شده است ، طبق عرف بندر بارگیری تحویل دهد. به موقع مشتری را از تحویل کالا مطلع

سازد تا او بتواند مقدمات تحویل گرفتن کالا را آماده نماید.

تحویل کالا توام با اسنادی است که آن اسناد متداول را نیز برای مشتری تهیه خواهد کرد. در روش حمل (ت حویل روی عرشه) نقطه تلاقی مسئولیتها و وظایف با یع و مشتری عبور کالا از نرده کشتی است. تا رسیدن کالا به نقطه تحویل یعنی نرده کشتی کلیه هزینه های مربوط به کالا و حمل آن و هزینه های انجام تشریفات گمرکی لازم برای صدور کالا و ارزش اسناد و مدارک لازم بر عهده با یع است. او ضامن فدقان و یا معدوم یا خسارت وارد آمدن بر کالا نیز است. از آن نقطه به بعد، یعنی از لحظه عبور از نرده کشتی با یع هیچ مسئولیتی در مورد کالا ندارد و با تحویل صحیح آن مسئولیت با یع در مورد تحویل کالا به پایان می رسد و انتقال ضمان انجام می شود.

این نقطه پایان تعهدات با یع، نقطه آغاز تعهدات مشتری است و فقط در مورد تعهدات با یع مشتری بر حسب مورد به بعد یا قبل از گذشتن کالا از نرده کشتی تسری خواهد یافت، که در انجام وظائف قصور ورزیده باشند. به عنوان مثال در بیع با روش حمل B.O.F مشتری باید نام کشتی، نقطه بارگیری، و زمان مورد نیاز برای تحویل را به موقع به با یع اطلاع دهد. حال اگر در نتیجه قصور مشتری، یا کشتی تعیین شده به موقع وارد نشود، یا زودتر یا دیرتر از آن موقع وارد شود و در نتیجه کشتی دچار معطلی در بندر گردد مشتری با وجود اینکه کالا هنوز از نرده کشتی نگذشته است، مسئول پرداخت هزینه معطلی کشتی و سایر هزینه ها خواهد بود. برعکس چنانکه با یع در تهیه مدارک تعلق ورزیده باشد و در نتیجه آن خسارتی متوجه کالا یا هزینه های حتی بعد از عبور کالا از

نرده کشتی ایجاد شود، پرداخت هزینه به تهده او خواهد بود ولو اینکه کالا از نرده کشتی گذشته باشد.

در این انواع روش حمل نیز بایع و مشتری علاوه بر تعهد اصلی که تحویل کالا و پرداخت ثمن است باید کلیه مدارک لازم برای صدور یا ورود کالا را از کشور خود یا به کشور مورد تهیه نماید.

۲- موارد افتراق

در روشهای حمل (تحویل روی عرشه) موارد افتراقی نیز وجود دارد که عمدتاً "مربوط به همان قرارداد حمل و بیمه است."

در بیع با روش حمل B.O.F. بایع با انجام نکاتی که ذکر آن گذشت و تحویل کالا روی عرصه کشتی، با عبور کالا از نرده کشتی وظیفه خود را در مورد تحویل کالا به پایان می

رساند و هیچ وظیفه ای در مورد قرارداد حمل و بیمه ندارد، مشتری برای حمل کالا اقدام بر انعقاد قرارداد کرده است و کشتی را او با هزینه خود برای بارگیری فرستاده است.

در روش حمل R.F.C (هزینه کرایه حمل) بر خلاف روش حمل B.O.F. بایع نه تنها به تحویل کالا روی عرشه کشتی به نحوی که بیان شده است، بلکه باید به هزینه خود

قرارداد حمل کالا به بندر مقصد تعیین شده را با شرایط متداول و در مسیر معمول ، با نوعی کشتی دریائی که معمولاً" برای حمل کالای موضوع قرارداد به کار می رود، منعقد نماید.

در مورد روش حمل B.O.F. خصوصیات کشتی بر شمرده نشده است و مشتری آزاد است که هر نوع کشتی که خواست برای حمل کالائی که متعلق به اوست ارسال دارد ولی در صورتیکه کشتی قادر به بارگیری کالا نباشد و از این بابت ضرری متوجه کالا یا کشتی شود خودمسئول آن خواهد بود. بر عکس در مورد روش حمل به R.F.C نظر به اینکه بایع باید با هزینه خود قرارداد حمل را منعقد نماید، خصوصیات کشتی بر شمرده شده است تا ایجاد اختلاف نکند. کشتی باید متعارف و در مسیر معمول حرکت کند و برای حمل کالای موضوع قرارداد مناسب باشد. قابل تذکر اینک در این روش حمل R.F.C وظیفه بایع نسبت به نوع قبلی B.O.F سنگینتر است و علاوه بر وظائف معمولی در روش B.O.F باید به انعقاد قرارداد حمل با هزینه خود اقدام نماید.

در سومین نوع روش حمل (تحویل روی عرشه) یعنی FiC (هزینه ، بیمه و کرایه حمل) وظائف بایع علاوه بر آنچه که در کلیات بر شمردیم انعقاد قرارداد حمل مثل مورد روش B.O.F (فوب) ومضاف بر آن بیمه دریائی است. یعنی باید کالا را در مقابل خطراتی که متوجه آن است ، چه از ظنر فقدان و یا خسارت بیمه دریائی نماید.

نحوه بیمه (استانداری) که اتاق تجارت بین المللی پیش بینی نموده است را متذکر شویم ولی نظر به اهمیت مطلب تکرار دوباره آن ملال آور نیست.

در روش حمل FiC بایع به هزینه خود قرارداد بیمه ای به بیمه گران یا شرکت بیمه ای که حسن شهرت داشته باشد منعقد می نماید. میزان آن حداقل پوشش بیمه ای (شرایط انستیتو بیمه گران لندن) است مگر اینکه در قرارداد به گونه دیگری توافق شده باشد. مدت پوشش بعد از شروع سفر دریائی تا ورود کالا به بندر مقصد، است. این نوع بیمه اجباری است و هزینه آن بر عهده بایع است. ولی در صورتیکه مشتری تقاضا نماید، بایع به هزینه مشتری کالا را در مقابل خطراتی خارج از موضوع بیمه دریائی مثل: جنگ، اعتصابات، شورشها و اغتشاشات، بیمه می نماید.

در روش حمل FiC باز وظیفه بایع نسبت به دوروش قبلی سنگینتر است و علاوه بر انعقاد قرارداد حمل به هزینه خود به نحوی که در روش حمل وجود داشت، می بایست کالا را در مقابل خطرات بیمه کند. بنابراین حدود وظایف بایع در روش حمل (BOF) به حداقل و در روش حمل FiC به حداکثر می رسد.

این تقلیل مسئولیت متشری و افزایش مسئولیت بایع در روشهای (تحویل در بندر مقصد) نیز ادامه می یابد.

ب - تحویل در بندر مقصد

در دو نوع روش حمل کالا از طریق دریا تحویل در بندر مقصد انجام می شود.

۱- تحویل از کشتی SED "C\ derevile xE pihs

مراد از (تحویل از کشتی) این است که وظیفه بایع در مورد توپل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را قبل از ترخیص برای ورود، در بند مقصد تعیین شده، روی عرشه کشتی در اختیار مشتری قرار دهد.

بایع موظف است کالا را طبق قرارداد بیع تهیه، پروانه ها، مجوزها، تشریفات صدور کالا را فراهم و هزینه های ضروری تا زمان تحویل را پرداخت و با اسناد حمل یا پیامهای

الکترونیکی معادل آن پس از بازرسی و بسته بندی و علامت گذاری در تاریخ مقرر و ظرف مهلت تصریح شده بر روی عرشه کشتی تحویل دهد. در این نوع روش حمل نیز انعقاد قرارداد حمل توسط و به هزینه بایع انجام میشود. شرایط تحویل طوری است که امکان انتقال کالا از کشتی توسط تجهیزات تخلیه ای وجود داشته باشد. پس از حرکت کشتی بایع باید مشتری را از زمان تقریبی ورود کشتی مطلع سازد.

آنچه این روش حمل را از سه روش قبلی حمل دریائی تفکیک می کند لحظه تحویل کالا است که در آنجا لحظه عبور از نرده کشتی در بندر مبداء بود و در اینجا عرشه کشتی

قبل از ترخیص در بندر مقصد است

در این نوع روش حمل بایع در مورد بیمه مسئولیتی ندارد و چنانچه مشتری خواست خود می تواند اقدام به بیمه کالا نماید در غیر اینصورت خطرات احتمالی را باید بپذیرد.

- تحویل در اسکله "QED"xE dereviliD

مراد از (تحویل در اسکله) آن است بایع باید کالا را در اسکله (بازانداز) بندر مقصد تعیین شده برای ورود ترخیص کند و در اختیار خریدار قرار دهد. در قرارداد بیع که استناد به (تحویل کالا تا ورود به محل تقبل می کند. ولی اگر توافق کند که مشتری کالا را ترخیص کند و عوارض راپردازد، باید عبارت (عوارض پرداخت نشده) diapnU

ytud را به جای عبارت (عوارض پرداخت شده) diaP ytud به کار گیرند، به همین ترتیب امکان معافیت بایع از پرداخت هزینه های دیگری وجود دارد. مالیات ارزش افزوده اغلب محل بحث است و در صورت معافیت بایع از پرداخت آن عبارت yauQ xE derevileD dia[nU TAV به کار گرفته می شود.

فرق بین این روش حمل (تحویل در اسکله) با روش قبلی (تحویل از کشتی) همانطوریکه ملاحظه شد در نقطه تحویل کالا است که برای بایع هزینه اضافی بدنبال دارد.

بنابراین در روش حمل دریائی حداقل مسئولیت بایع در روش SAF (تحویل در کنار کشتی) در بندر مبدا و حداکث رآن در QED (تحویل در اسکله) بندر مقصد است.

نتیجه - روشهای حمل کالا در تجارت بین المللی توسط اتاق تجارت بین المللی بطریق

منطقی سازمان داده شده است. به نحوی که چه در اصطلاحات قابل انطباق بر انواع

مختلف حمل (زمینی، هوایی، راه آهن و دریائی و مرکب) و چه در اصطلاحات

مخصوص حمل دریائی به هر اندازه که از نقطه تحویل کالا از مبدا به طرف مقصد پیش

می رویم تعهدات بایع سنگینتر و تعهدات مشتری سبکتر می شود.

در واصطلاح حرکت از مبدا که در راس هر گروه از اصطلاحات قابل انطباق در انواع

مختلف حمل واصطلاحات مخصوص حمل دریائی قرار دارد، تعهدات بایع و مشتری

تقریباً یکسان است.

در روش حمل کالا به طریق (WXE) تعهد بایع تحویل کالا در کارخانه یا محل کار

خودش است، به همین ترتیب در روش حمل دریائی SAF بایع کالا را در کنار کشتی در

کشور خود تحویل می دهد.

در دو اصطلاح ورود به مقصد که در انتهای هر یک از دو گروه از اصطلاحات قابل

انطباق بر انواع مختلف حمل و اصطلاحات مخصوص حمل دریائی قرار دارد باز تعهدات

مشتری و بایع یکسان است.

در روش حمل کال به طریق POD با بایع کالا در محل تعیین شده در کشور مشتری تحویل می دهد و به همین طریق در روش حمل دریائی pihs xE با بایع کالا را در خارج از کشتی پس از حمل به مقصد تحویل می دهد.

علاوه بر این نظم منطقی درونی ، قواعد اینکوترمز از نظر اقتصادی نیز منطبق بر قواعد عرضه و تقاضا کالا تنظیم شده است.

هرچه تقاضای کالا بیشتر و عرضه آن کمتر باشد انتخاب اصطلاح مورد نظر برای حمل کالا به مبداء حرکت نزدیکتر خواهد بود، در اینگونه موارد نظر به نیازی که مشتری به کالا دارد حاضر خواهد شد، هزینه حمل ، خطرات ، کرایه و سایر مخارج رسمی و غیر رسمی را پرداخت نماید تا نیاز خود را برآورد. در جهت عکس هرچه تقاضای کالا کمتر و عرضه آن بیشتر باشد بی نیازی مشتری به کالا و نیاز با بایع به فروش موجب خواهد شد تا با بایع برای فروش کالا حاضر به قبول هزینه حمل ، خطرات ، کرایه و سایر مخارج رسمی و غیر رسمی گردد و بنابراین اصطلاح به مقصد نزدیکتر خواهد بود.

نویسنده: دکتر حسین خزاعی