

جنگ جهانی دوم، بازنگری در نسخه اول متوقف شد تا اینکه دوباره در دهه ۱۹۵۰ فعالیت روی اینکو‌ترمز مجدداً آغاز شد. نسخه بعدی اینکو‌ترمز در سال ۱۹۵۳ منتشر شد که در این نسخه دو اصطلاح جدید تحت عنوان DCP و FOT به تعداد اصطلاحات اضافه شد. در نسخه ۱۹۶۷، دو اصطلاح DAF و DDP اضافه شد. در نسخه ۱۹۷۶، یک اصطلاح جدید تحت عنوان «اف او بی» فرودگاه برای حمل و نقل هوایی اضافه شد که در نسخه‌های بعدی حذف گردید.

اینکو‌ترمز	نسخه حاوی اصطلاح	عنوان اصلی اصطلاح تجاری
CFR	۱۹۳۶	C&F (cost and freight)
CIF	۱۹۳۶	CIF (cost, insurance and freight)
DEQ	۱۹۳۶	Delivered ex quay (duty paid)
DES	۱۹۳۶	Delivered ex ship
FAS	۱۹۳۶	FAS (free alongside ship)
FOB	۱۹۳۶	FOB (free on board)
EXW	۱۹۳۶	Ex works
-----	۱۹۵۳	FOR/FOT (free on rail/free on truck)
CPT (carriage paid to)	۱۹۵۳	Delivered Costs Paid
DAF	۱۹۶۷	Delivered at frontier
DDP	۱۹۶۷	Delivered duty paid
-----	۱۹۷۶	FOB airport
FCA	۱۹۸۰	Free carrier
CIP	۱۹۸۰	Carriage and insurance paid to
DDU	۱۹۹۰	Delivery duty unpaid
DAT	۲۰۱۰	Delivered at terminal
DAP	۲۰۱۰	Delivered at place
DPU	۲۰۲۰	Delivered at Place Unloaded

مهم‌ترین تغییر در نسخه ۱۹۸۰ اتفاق افتاد. اتاق بازرگانی بین‌المللی با مشورت با کمیسیون اقتصادی اروپا وابسته به سازمان ملل تصمیم گرفت که کلیه اصطلاحات تجاری را به عبارات سه حرفی تبدیل کند.^۱ بر این اساس، کلیه اصطلاحات تجاری به صورت سه حرفی درآمد؛ به عنوان مثال C&F به CFR و یا Carriage paid to به CPT تغییر پیدا کرد. تحول دیگر در نسخه ۱۹۸۰، پیش‌بینی حمل مرکب است که در حمل کالا از بیش از یک نوع وسیله حمل استفاده می‌شود؛ مثل استفاده از کامیون، کشتی و قطار برای حمل یک کالا از مبدأ به مقصد. به این جهت در نسخه اینکو‌ترمز ۱۹۸۰، برای اولین بار اصطلاح FCA برای استفاده در حمل و نقل خشکی به کار گرفته شد.

مواردی که فروشنده متعهد بود که اسناد حمل را به مشتری تحویل دهد در اینکو‌ترمز ۱۹۹۰ اصلاح شد به نحوی که به طرفین اجازه داد که با توافق بتوانند به جای اسناد کاغذی از «داده‌های الکترونیکی»^۲ استفاده کنند.^۳

بازنگری در اینکو‌ترمز ۱۹۹۰ حدود دو سال به طول انجامید. در این بازنگری اتاق بازرگانی بین‌المللی از طریق کمیته‌های ملی، نظرات گسترده‌ای را از طیف وسیعی از تجار در سراسر جهان گردآوری کرد و بر اساس آن در جهت شفاف سازی بیشتر اصطلاحات و رفع نیاز تجار و شرکت‌های تجاری نسخه جدید اینکو‌ترمز را تهیه و تحت عنوان اینکو‌ترمز ۲۰۰۰ منتشر کرد. این تغییرات عمدتاً شامل تغییرات مربوط به وظایف ترخیص از گمرک و پرداخت حقوق گمرکی در اصطلاحات FAS و DEQ و وظایف بارگیری و تخلیه در اصطلاح FCA است.

در نسخه ۲۰۱۰ چهار اصطلاح از گروه D حذف و دو اصطلاح جدید به این بخش اضافه شد. در اینکو‌ترمز ۲۰۲۰ تغییرات زیادی انجام نشد و تنها اصطلاح DAT با تغییر عنوان به DPU تبدیل گردید.

1. Ramberg, Jan, "Incoterms 1980" p. 150.

2. Electronic Data Interchange (EDI).

3. Ramberg, Jan, INCOTERMS 2000- The Necessary Line between Contracts of Sale and Contracts of Carriage, p. 40.

اصطلاح دیگر یعنی «تحویل در پایانه (DAT)» و «تحویل در محل (DAP)» جایگزین آنها شد.

در اینکوترمز ۲۰۱۰ تقسیم‌بندی اصطلاحات به چهار گروه نیز تغییر کرد و به جای آن ۱۱ اصطلاح به دو گروه به شرح زیر تقسیم شد. گروه اول اصطلاحاتی است که برای هر نوع وسیله حمل و نقل کاربرد دارد و گروه دوم شامل اصطلاحاتی است که تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی قابل استفاده است. گروه اول شامل «تحویل در محل کار (EXW)»، «تحویل به متصدی حمل و نقل (FCA)»، «کرایه حمل پرداخت شده تا (CPT)»، «کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا (CIP)»، «تحویل در پایانه (DAT)»، «تحویل در محل (DAP)» و «تحویل با پرداخت عوارض (DDP)» است. گروه دوم شامل «تحویل در کنار کشتی (FAS)»، «تحویل روی عرشه کشتی (FOB)»، «هزینه و کرایه حمل (CFR)» و «هزینه، کرایه حمل و بیمه (CIF)» است.

در اینکوترمز ۲۰۲۰ تغییرات زیادی انجام نشد ولی عنوان اصطلاح «تحویل در پایانه (DAT)» به «تحویل در محل تخلیه شده (DPU)» تغییر یافت. در این گفتار مفاد و تفسیر این یازده اصطلاح تجاری مطابق با اینکوترمز ۲۰۲۰ بیان می‌شود.^۱

الف) اصطلاحات حمل و نقل عمومی

مطابق اینکوترمز ۲۰۲۰، هفت اصطلاح برای هر نوع وسیله حمل و نقل اعم از زمینی، هوایی، راه‌آهن، دریایی، آبراه داخلی یا ترکیبی از انواع مذکور (حمل مرکب) قابل استفاده است. این گروه از EXW شروع می‌شود که در آن فروشنده

مراجعه شود به فصل هشتم ویرایش اول کتاب حاضر، چاپ اول تا سوم، ص ۲۲۳-۲۲۸.
۱. مطالب این گفتار عمدتاً بر اساس کتابچه اینکوترمز ۲۰۲۰ است که توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی تحت عنوان زیر چاپ شده است:

ICC, INCOTERMS 2020, International Chamber of Commerce, Paris, 2019.

حداقل مسئولیت را در خصوص حمل و بیمه و مخاطرات کالا به عهده می‌گیرد و تنها متعهد است که کالا را در انبار یا کارخانه یا سایر امکان خود در اختیار خریدار قرار دهد و حتی وظیفه بارگیری کالا نیز به عهده خریدار است. FCA اصطلاح دیگری است که تحت پوشش این گروه قرار می‌گیرد و در آن فروشنده متعهد می‌شود کالا را جهت صادرات بسته‌بندی و مجوزهای صادرات آن را اخذ کند و طبق دستور خریدار در نقطه مشخص در کشور صادرکننده، کالاها را به متصدی حمل معرفی شده توسط خریدار تحویل نماید. در اصطلاحات CIP و CPT فروشنده متعهد است کالا را جهت صادرات بسته‌بندی و مجوزهای صادرات آن را اخذ کند. علاوه بر آن، فروشنده باید در CPT قرارداد حمل تا مقصد و در CIP قرارداد حمل و بیمه تا مقصد را با شرایط معمول و به هزینه خود منعقد می‌نماید. محلی که بعد از اصطلاح به کار می‌رود نقطه‌ای را نشان می‌دهد که قرارداد حمل کالا تا آن نقطه باید به هزینه فروشنده منعقد شود ولی با تحویل کالا به اولین متصدی حمل و نقل (باربری) مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. سه اصطلاح آخر این گروه شامل DAP، DPU و DDP است که محل ذکر شده بعد از اصطلاح به محل مقصد اشاره دارد و فروشنده مسئول رساندن کالا به مکان یا نقطه مورد توافق در مرز، یا در داخل کشور واردکننده است. توضیح بیشتر این اصطلاحات در ذیل مطرح می‌شود.

۱) تحویل در محل کار (EXW)

مطابق با اصطلاح EXW، تحویل زمانی محقق می‌شود که فروشنده کالا را در محلی که بعد از اصطلاح ذکر شده در اختیار خریدار قرار دهد. این محل معمولاً کارخانه، انبار، محل کار و امثال آن در کشور مبدأ است. هرچند فروشنده ممکن است در بارگیری به خریدار کمک کند، وظیفه بارگیری به عهده خریدار است مگر اینکه خلاف آن شرط شده باشد. بنابراین اگر خلاف آن شرط نشده باشد، خریدار موظف است ترتیبات لازم جهت بارگیری را انجام دهد و هزینه‌های مربوط را پرداخت

کند. چنانچه کالا در بارگیری معیوب یا تلف شود، مسئولیت آن به عهده خریدار خواهد بود.

مهم‌ترین موضوعی که باید در اصطلاح EXW مد نظر قرار گیرد، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیاتهای صادرات است. چنانچه کالایی به صورت EXW خریداری شود، این احتمال وجود دارد که خریدار نتواند مجوزهای صادرات را اخذ کند و در نتیجه از صادرات کالا بازماند. این یک خطر جدی برای خریدار و کشور وی است که قیمت کالا را پرداخت کند بدون اینکه بتواند کالا را به مقصد مورد نظر حمل نماید. به این جهت بانک مرکزی ایران خرید به صورت EXW را مشروع به اخذ مجوز صادرات توسط فروشنده کرده است.^۱ چنانچه نظر بر اخذ مجوز صادرات توسط بایع باشد، در این صورت بهتر است از اصطلاح گروه «F» مثل «FCA» استفاده گردد.

مطابق با اصطلاح EXW، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و «سیاهه تجاری»^۲ تهیه و بسته‌بندی کند و آماده بارگیری در محل مورد نظر در اختیار خریدار و یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. فروشنده باید به خریدار کمک کند تا بتواند مجوزهای صادرات را اخذ کند. به این جهت اگر مدارکی برای اخذ مجوز صادرات لازم باشد، فروشنده باید به هزینه خود این مدارک را آماده و به خریدار تحویل دهد. خریدار باید تمام تشریفات لازم جهت صادرات و واردات کالا را انجام دهد و متحمل کلیه هزینه‌ها و مخاطرات مربوط گردد. فروشنده هیچ تعهدی در زمینه حمل کالا یا بیمه آن ندارد و کلیه این وظایف به عهده خریدار است. فروشنده موظف است کالا را در محلی که بعد از اصطلاح به کار رفته در اختیار خریدار قرار دهد و خریدار موظف است کالاها را در آن محل تحویل بگیرد.

۱. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مجموعه مقررات ارزی، بخش اول: واردات کالا و کالا-خدمت، قسمت (د) واردات از طریق حواله (کتب و نشریات، کالا و کالا-خدمت)، بند ۵-۸.

تا زمان تحویل کالا به خریدار کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط به عهده فروشنده و از آن به بعد، به خریدار منتقل می‌شود می‌باشد. بنابراین از زمانی که کالا در اختیار خریدار قرار می‌گیرد، کلیه خسارات وارده به کالا بر عهده خریدار خواهد بود. برای اینکه فروشنده بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را به اطلاع خریدار برساند. در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. از این اصطلاح به سادگی می‌توان برای خرید و فروش‌های داخلی استفاده کرد.

۲) تحویل به متصدی حمل و نقل (FCA)

در اصطلاح FCA، تحویل زمانی محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط (در قراردادهای بین‌المللی) کالا را در محلی که بعد از اصطلاح ذکر و مورد توافق قرار گرفته شده به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. این محل می‌تواند محل کار فروشنده، پایانه باربری، فرودگاه، ایستگاه قطار و یا بندری در کشور مبدأ باشد. چنانچه محل کار فروشنده به عنوان محل تحویل معین شده باشد، فروشنده مسئول بارگیری روی وسیله‌ای است که خریدار جهت حمل به محل گسیل داشته است، ولی اگر محل تحویل در جای دیگری باشد، فروشنده مسئول بارگیری نیست و تحویل زمانی واقع می‌شود که کالا روی وسیله نقلیه ارسالی توسط فروشنده در محل مقرر در اختیار خریدار یا متصدی حمل وی قرار داده شود. این اصطلاح را می‌توان برای حمل و نقل زمینی، هوایی، راه آهن، دریایی، آبراه داخلی یا ترکیبی از انواع مذکور (حمل مرکب) استفاده کرد. در اصطلاح FCA، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در محل مورد نظر در اختیار خریدار و یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. فروشنده هیچ تعهدی در زمینه حمل کالا یا بیمه آن از محل مقرر ندارد و کلیه این وظایف به عهده خریدار است. با وجود این، اگر خریدار تقاضا و یا عرف تجاری چنین مقرر نماید و در مهلت مقتضی خلاف آن توسط خریدار مقرر نشده باشد، فروشنده می‌تواند به هزینه خریدار نسبت به انعقاد قرارداد حمل اقدام نماید.

خریدار نیز موظف است کالاها را در محل مقرر تحویل بگیرد. تا زمان تحویل کالا به خریدار کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط، به عهده فروشنده و از آن به بعد به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین از زمان تحویل کالا به خریدار یا متصدی حمل و نقل کلیه خسارات وارده به کالا به عهده خریدار قرار می‌گیرد، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه فروشنده بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به قدر کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را به اطلاع خریدار برساند. در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی مبنی بر اینکه کالاها به متصدی حمل تحویل شده است، به وی ارائه نماید.

۳) کرایه حمل پرداخت شده تا (CPT)

«کرایه حمل پرداخت شده تا» (CPT) برای هر نوع حمل زمینی، هوایی، راه‌آهن و حتی دریایی و یا مرکب قابل استفاده است. در CPT، زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در فرودگاه، ترمینال باربری، ایستگاه راه‌آهن، بندر و امثال آن به اولین متصدی حمل و نقل (باربری) در کشور مبدأ تحویل نماید. فروشنده موظف است قرارداد حمل تا مقصد را نیز به نحوی که بعد از اصطلاح ذکر شده است، منعقد نماید و هزینه‌های

حمل را متقبل شود. فروشنده همچنین موظف است کالا را بسته‌بندی شده به اولین متصدی حمل و نقل تحویل دهد.

در اصطلاح CPT، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری تهیه و بسته‌بندی کند و در محل مورد نظر در اختیار اولین متصدی حمل و نقل قرار دهد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه خود ترتیبات حمل کالا تا محل مقصد را فراهم نماید، زمانی که کالا به اولین متصدی حمل و نقل تحویل می‌شود، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از تحویل به اولین متصدی حمل و نقل دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از تحویل به متصدی حمل و نقل ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت دریافت کالا را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی زمان و نحوه ارسال کالا را از قبل به اطلاع خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید تا بر این دلالت کند که کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است. در این اصطلاح همچنین هزینه بارگیری در محل مبدأ به عهده فروشنده است ولی هزینه‌های تخلیه در مقصد در صورتی که عهده فروشنده است که بخشی از قرارداد حمل باشد.

۴) کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا (CIP)

«کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا» (CIP) اصطلاحی است که برای هر نوع حمل زمینی، هوایی، راه‌آهن و دریایی و یا مرکب قابل استفاده است. در CIP، زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط، کالا را در فرودگاه، ترمینال باربری، ایستگاه راه‌آهن، بندر و امثال آن به اولین متصدی حمل و نقل (باربری) در کشور مبدأ تحویل نماید. فروشنده موظف است قرارداد حمل را تا محلی که در مقصد توافق شده، منعقد و هزینه‌های حمل را پرداخت کند. فروشنده همچنین موظف است کالا را تا محل مورد نظر در کشور مقصد به هزینه خود بیمه کند. در واقع قیمت CIP شامل قیمت خود کالا، هزینه حمل و بیمه آن تا مقصد است. فروشنده همچنین موظف است کالا را بسته‌بندی شده به اولین متصدی حمل و نقل تحویل دهد.

در اصطلاح CIP، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری تهیه و بسته‌بندی کند و در محل مورد نظر در اختیار اولین متصدی حمل و نقل قرار دهد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه خود ترتیبات حمل و بیمه کالا تا محل مورد نظر در مقصد را فراهم نماید، زمانی که کالا به اولین متصدی حمل و نقل در کشور مبدأ تحویل می‌شود، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از تحویل به اولین متصدی حمل و نقل دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از تحویل به متصدی حمل و نقل ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت دریافت کالا را انجام دهد،

فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و نحوه ارسال کالا را به اطلاع خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید تا بر این دلالت کند که کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است. در این اصطلاح همچنین هزینه بارگیری در محل مبدأ به عهده فروشنده است ولی هزینه‌های تخلیه در مقصد در صورتی به عهده فروشنده است که بخشی از قرارداد حمل باشد.

۵) تحویل در محل تخلیه شده (DPU)

«تحویل در محل تخلیه شده» (DPU) بدین معناست که فروشنده زمانی کالا را به خریدار تحویل می‌دهد که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط، کالا را در محل مقرر در کشور مقصد، تخلیه شده در اختیار خریدار یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. وظیفه تخلیه کالا از وسیله نقلیه ارسالی در ترمینال به عهده فروشنده است، ولی بارگیری مجدد آن یا انتقال آن به وسیله نقلیه دیگر به عهده خریدار خواهد بود. محل مقرر بعد از اصطلاح ممکن است بندر، ترمینال باربری یا هر محل دیگری در کشور مقصد باشد. پایانه در این اصطلاح شامل اسکله، محوطه و انبار کانتینرها و یا ترمینال باربری زمینی، هوایی و راه‌آهن است. DPU برای هر گونه حمل از جمله حمل هوایی، زمینی، راه‌آهن، دریایی و یا حمل مرکب، مثل اینکه کالا ابتدا با کشتی و سپس از طریق کامیون به ترمینال مورد نظر برسد، مناسب است.

در این اصطلاح وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در ترمینال یا هر محل مورد نظر دیگری تخلیه شده در اختیار خریدار یا نماینده وی قرار دهد. در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه و ریسک خود کالا را تا محل مورد نظر حمل کند و در آنجا تخلیه نماید و از زمانی که کالا تخلیه شده در اختیار خریدار یا نماینده وی قرار می‌گیرد، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از رسیدن به محل مورد نظر و در اختیار خریدار قرار دادن آن، دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از آن ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه فروشنده بتواند ترتیبات لازم جهت دریافت کالا را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی زمان و نحوه ارسال کالا را از قبل به اطلاع خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید تا بر این دلالت کند که کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است. در این اصطلاح هزینه تخلیه در محل از وسیله نقلیه ارسالی به عهده فروشنده است ولی بارگیری مجدد آن یا ارسال آن به جای دیگر به عهده خریدار است. چنانچه خریدار تمایل داشته باشد که فروشنده وظیفه بارگیری مجدد و ارسال آن را به محل مورد نظر خریدار انجام دهد، در این صورت بهتر است از اصطلاحات DAP یا DDP استفاده شود.

۶) تحویل در محل (DAP)

«تحویل در محل» (DAP) به این معناست که فروشنده زمانی کالا را به خریدار تحویل می‌دهد که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط، کالا را در محل مقرر روی وسیله نقلیه در اختیار خریدار یا

نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. وظیفه تخلیه کالا از وسیله نقلیه یا انتقال آن به وسیله نقلیه دیگر به عهده خریدار است. محل مقرر بعد از اصطلاح ممکن است بندر یا هر محل دیگری در کشور مقصد باشد. این اصطلاح برای هر گونه حمل از جمله حمل هوایی، زمینی، راه آهن، دریایی و یا حمل مرکب، مثل اینکه کالا ابتدا با کشتی و سپس از طریق کامیون یا راه آهن به محل مورد نظر برسد، مناسب است.

در این اصطلاح وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در محل مورد نظر روی وسیله نقلیه در اختیار خریدار یا نماینده وی قرار دهد. در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه و ریسک خود کالا را تا محل مورد نظر حمل کند و از زمانی که کالا روی وسیله نقلیه در اختیار خریدار یا نماینده وی قرار می‌گیرد، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از رسیدن به محل مورد نظر در کشور مقصد و در اختیار خریدار قرار دادن آن، دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از آن ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توفیق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت دریافت کالا را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و نحوه ارسال کالا را به اطلاع خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه

نماید تا دلالت بر این کند که کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است. در این اصطلاح همچنین هزینه و مسئولیت تخلیه از وسیله نقلیه ارسالی در محل مورد نظر یا بارگیری مجدد آن در صورت نیاز به عهده خریدار می‌باشد و خریدار کلیه مخاطرات تخلیه و بارگیری مجدد را تقبل می‌کند.

۷) تحویل با پرداخت عوارض (DDP)

«تحویل با پرداخت عوارض» (DDP) به این معناست که فروشنده زمانی کالا را به خریدار تحویل می‌دهد که ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را روی وسیله نقلیه در محل مورد توافق در مقصد در اختیار خریدار قرار دهد و کلیه تشریفات گمرکی مربوط به صادرات و واردات را انجام داده و هزینه‌های گمرکی متعلقه را پرداخت کند. وظیفه تخلیه کالا از وسیله نقلیه در مقصد و هزینه و ریسک آن به عهده خریدار است، مگر خلاف آن در قرارداد شرط شده باشد. این اصطلاح برای هر نوع حمل هوایی، زمینی، راه آهن، دریایی یا مرکب مناسب است. در اصطلاح DDP، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد. همچنین فروشنده وظیفه دارد نسبت به اخذ مجوز واردات و طی تشریفات گمرکی و پرداخت عوارض و مالیات‌های ورودی از جمله «مالیات بر ارزش افزوده»^۱ اقدام کند و فروشنده باید کلیه هزینه‌ها و ریسک و مخاطرات مربوط به تشریفات گمرکی ورودی را نیز متحمل شود.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در محل مقصد در زمان مقرر روی وسیله نقلیه در اختیار خریدار قرار دهد. در این اصطلاح فروشنده موظف است به

1. Value Added Tax (VAT).

هزینه و ریسک خود کالا را تا مقصد حمل کند و برای حفظ منافع خود آن را بیمه نماید و کلیه تشریفات گمرکی مربوط به صادرات و واردات را انجام داده و هزینه‌ها و عوارض را نیز پرداخت نماید. از زمانی که کالا روی وسیله نقلیه در محل مورد نظر در کشور مقصد در اختیار خریدار قرار می‌گیرد، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از رسیدن به محل مقصد دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از آن ایجاد شود به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت دریافت کالا را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی زمان و نحوه ارسال کالا را از قبل به اطلاع خریدار برساند. در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید تا بر این دلالت کند که کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است. در این اصطلاح همچنین هزینه تخلیه از وسیله حمل در محل مقصد و مخاطرات آن به عهده خریدار است.

ب) اصطلاحات حمل و نقل دریایی

در اینکو ترمز ۲۰۲۰ چهار اصطلاح برای حمل و نقل دریایی یا آبراه‌های داخلی اختصاص پیدا کرده است. این گروه شامل FOB و FAS است که در آن فروشنده متعهد می‌شود کالا را جهت صادرات بسته‌بندی و مجوزهای صادرات آن را اخذ کند و طبق دستور خریدار در بندر مشخصی در کشور صادرکننده کالاها را به باربری معرفی شده توسط خریدار تحویل نماید. این گروه همچنین شامل CFR و CIF است که فروشنده متعهد می‌شود کالا را جهت صادرات، بسته‌بندی و مجوزهای آن را اخذ کند و قرارداد حمل (و یا بیمه تا مقصد) را با شرایط معمول و به هزینه خود منعقد نماید. محلی که بعد از اصطلاح به کار می‌رود

بندری را نشان می‌دهد که قرارداد حمل کالا (و یا بیمه) تا آن نقطه باید به هزینه فروشنده منعقد شود ولی با تحویل کالا به اولین متصدی حمل و نقل (باربری) مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. توضیح بیشتر این اصطلاحات در ذیل مطرح می‌شود.

۱) تحویل در کنار کشتی (FAS)

«تحویل در کنار کشتی» (FAS) یکی از اصطلاحات تجاری است که تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی اختصاص پیدا کرده است. در این اصطلاح، زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط، کالا را در بندری که خریدار معرفی کرده در کنار کشتی به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است کالا را بسته‌بندی شده در کنار کشتی تخلیه نماید. منظور از کنار کشتی محلی است که در بندر مبدأ برای تجمیع کالاها و آماده کردن آنها جهت حمل با کشتی اختصاص پیدا کرده است تا پس از تکمیل بار، بارگیری انجام شود.

در اصطلاح FAS، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات را اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد. مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری تهیه و بسته‌بندی کند و در بندر مورد نظر در محل بارگیری در اختیار خریدار و یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. فروشنده هیچ تعهدی در زمینه حمل کالا یا بیمه آن از محل مقرر ندارد و کلیه این وظایف به عهده خریدار است. با وجود این، اگر خریدار یا عرف تجاری چنین تقاضا نماید و در مهلت مقتضی خلاف آن توسط خریدار مقرر نشده باشد، فروشنده می‌تواند به هزینه خریدار نسبت به انعقاد قرارداد حمل اقدام نماید.

خریدار نیز موظف است کالاها را در محل مقرر تحویل بگیرد. تا زمان تحویل کالا به خریدار، کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط به عهده فروشنده و از آن به بعد به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین از زمان تحویل کالا به خریدار یا متصدی حمل و نقل کلیه خسارات وارده به کالا به عهده خریدار قرار می‌گیرد، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را به اطلاع خریدار برساند. در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید مبنی بر اینکه کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است.

در این اصطلاح هزینه بارگیری در کشتی به عهده خریدار است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند، خسارات وارده به عهده خریدار است.

۲) تحویل روی عرشه کشتی (FOB)

«تحویل روی عرشه کشتی» (FOB) یکی از متعارف‌ترین روش‌های خرید کالا است که از طریق کشتی حمل می‌شود. در این اصطلاح، زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است کالا را بسته‌بندی شده روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی مناسب است.

در اصطلاح FOB، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود

عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد. مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در بندر مورد نظر روی عرشه کشتی در اختیار خریدار و یا نماینده وی (متصدی حمل و نقل) قرار دهد. فروشنده هیچ تعهدی در زمینه حمل کالا یا بیمه آن از محل مقرر ندارد و کلیه این وظایف به عهده خریدار می‌باشد. با وجود این، اگر خریدار تقاضا کند یا عرف تجاری چنین مقرر نماید و در مهلت مقتضی خلاف آن توسط خریدار مقرر نشده باشد، فروشنده می‌تواند به هزینه خریدار نسبت به انعقاد قرارداد حمل اقدام نماید.

خریدار نیز موظف است کالاها را در محل مقرر تحویل بگیرد. تا زمان قرار گرفتن کالا روی عرشه کشتی کلیه مخاطرات کالا و هزینه‌های مربوط به عهده فروشنده و از آن زمان به بعد به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از قرار گرفتن روی عرشه کشتی ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را به اطلاع خریدار برساند. در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی را به وی ارائه نماید مبنی بر اینکه کالاها به متصدی حمل و نقل تحویل شده است.

در این اصطلاح هزینه بارگیری کالا و قرارداد آن روی عرشه کشتی در بندر مبدأ به عهده فروشنده است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند، خسارات وارده به عهده فروشنده است.

(۳) هزینه و کرایه حمل (CFR)

نام قدیمی «هزینه و کرایه حمل» (CFR) عبارت C&F بود که به منظور سه حرفی کردن کلیه اصطلاحات اینکو ترمز، به CFR تغییر نام پیدا کرد. در CFR، زمانی تحویل محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ و روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است قرارداد حمل تا بندر مقصد را که بعد از اصطلاح ذکر شده، منعقد نموده و هزینه‌های حمل را متقبل گردد. فروشنده همچنین موظف است کالاها را بسته‌بندی شده روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی مناسب است.

در اصطلاح CFR، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق با این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در بندر مبدأ روی عرشه کشتی در اختیار متصدی حمل و نقل قرار دهد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است به هزینه خود ترتیبات حمل کالا تا بندر مقصد را فراهم نماید، زمانی که کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدأ قرار داده می‌شود، کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از قرار گرفتن روی عرشه کشتی دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از قرار گرفتن روی عرشه کشتی ایجاد شود، به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل مجدد آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را به اطلاع

خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی که دلالت بر تحویل کالاها به متصدی حمل می‌کند را به وی تسلیم نماید. در این اصطلاح هزینه بارگیری کالا و قرارداد آن روی عرشه کشتی در بندر مبدأ به عهده فروشنده است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند، خسارات وارده به عهده فروشنده است.

۴) هزینه، کرایه حمل و بیمه (CIF)

در اصطلاح «هزینه، کرایه حمل و بیمه» (CIF)، تحویل زمانی محقق می‌شود که فروشنده ضمن اخذ مجوز صادرات و پرداخت هزینه‌های مربوط کالا را در بندر مبدأ و روی عرشه کشتی که خریدار معرفی کرده به متصدی حمل و نقل (باربری) تحویل نماید. فروشنده موظف است قرارداد حمل تا بندر مقصد را به نحوی که بعد از اصطلاح ذکر شده منعقد نموده و هزینه‌های آن را متقبل شود. فروشنده همچنین موظف است کالا را تا بندر مقصد به هزینه خود بیمه کند. در واقع، قیمت CIF شامل قیمت خود کالا و هزینه‌های حمل و بیمه آن تا مقصد است. فروشنده موظف است کالاها را بسته‌بندی شده روی عرشه کشتی قرار دهد. این اصطلاح تنها برای حمل و نقل دریایی و آبراه‌های داخلی است.

در اصطلاح CIF، وظیفه اخذ مجوز صادرات، انجام تشریفات مربوط و پرداخت عوارض و مالیات‌های صادرات به عهده فروشنده است. در صورتی که فروشنده نتواند مجوز صادرات را اخذ کند، در واقع نتوانسته به تعهدات قراردادی خود عمل کند و بنابراین ریسک منع صادرات به عهده فروشنده قرار می‌گیرد.

مطابق این اصطلاح، فروشنده موظف است کالا را مطابق با قرارداد و سیاهه تجاری، تهیه و بسته‌بندی کند و در بندر مبدأ روی عرشه کشتی در اختیار متصدی حمل و نقل قرار دهد. با اینکه در این اصطلاح فروشنده موظف است

به هزینه خود ترتیبات حمل و بیمه کالا را تا بندر مقصد فراهم نماید، زمانی که کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدأ قرار می‌گیرد کلیه مخاطرات و ریسک کالا به خریدار منتقل می‌شود. بنابراین اگر کالا قبل از قرارگرفتن روی عرشه کشتی دچار آسیب یا تلف شود، کلیه خسارات وارده به کالا به عهده فروشنده است و اگر خسارت پس از قرارگرفتن روی عرشه کشتی ایجاد شود به عهده خریدار است، مگر زمان انتقال ریسک به خریدار به نحو دیگری بین طرفین توافق شده باشد. برای اینکه خریدار بتواند ترتیبات لازم جهت تحویل کالا و حمل مجدد آن را انجام دهد، فروشنده موظف است به اندازه کافی از قبل، زمان و مکان تحویل را از قبل به اطلاع خریدار برساند.

در این اصطلاح همچنین وظیفه بازرسی از کالا و پرداخت هزینه مربوط به عهده خریدار است. فروشنده موظف است به هزینه خریدار اسنادی که دلالت بر تحویل کالاها به متصدی حمل دارد، به وی تسلیم کند. در این اصطلاح هزینه بارگیری کالا و قراردادن آن روی عرشه کشتی در بندر مبدأ به عهده فروشنده است و چنانچه کشتی در بارگیری دچار تأخیر شود و در این اثنا کالا خسارت ببیند، خسارات وارده به عهده فروشنده می‌باشد.

گفتار چهارم: به کارگیری اصطلاح تجاری مناسب

یکی از مسائل مهم در تنظیم قراردادهای بین‌المللی استفاده مناسب از یکی از اصطلاحات مندرج در اینکو ترمز است. طبیعتاً، همه این اصطلاحات برای هر قراردادی مناسب نیست و ضرورتاً باید اصطلاح مناسب حسب مورد انتخاب شود. در این انتخاب چند نکته به شرح زیر باید مد نظر قرار گیرد.

اولین نکته این است که در تجارت بین‌الملل ریسک‌ها باید مدیریت شود و زمانی ریسک‌ها به نحو مطلوبی مدیریت و توزیع می‌شود، که کسی ریسک مخاطره‌ای را بپذیرد که بیشترین کنترل را روی آن داشته باشد. بنابراین، انتخاب EXW با مدیریت مطلوب ریسک تناسب ندارد زیرا خریدار باید ریسک عدم امکان

صادرات از کشور مبدأ را به عهده بگیرد در حالی که فروشنده بیشتر از خریدار می‌تواند این امر را مدیریت نماید. همچنین انتخاب گروه D با مدیریت ریسک تناسب ندارد که فروشنده وظایفی را در کشور خریدار به عهده بگیرد. بنابراین مطلوب‌ترین و رایج‌ترین اصطلاحات مورد استفاده در تجارت بین‌الملل، گروه F و گروه C هستند که ریسک‌های موجود در کشور صادرکننده به عهده فروشنده و ریسک‌های موجود در کشور واردکننده به عهده خریدار قرار می‌گیرد.

دومین نکته‌ای که باید در انتخاب اصطلاح تجاری مناسب مد نظر قرار گیرد سیاست‌های ارزی کشور صادرکننده و واردکننده است. کشورهای صادرکننده که تمایل دارند ارزش بیشتری را به کشور خود سرازیر کنند، بیشتر روی اصطلاحات گروه «C» تأکید دارند که فروشنده هزینه حمل و یا حمل و بیمه را تا مقصد به قیمت اضافه و دریافت می‌کند. متقابلاً، کشورهای واردکننده که تمایل دارند ارزش کمتری از کشورشان خارج شود، روی اصطلاحات گروه «F» تأکید دارند، زیرا در این گروه حمل و بیمه توسط خریدار منعقد می‌شود و نیازی نیست که هزینه آن‌ها به ارزش پرداخت شود.^۱

نکته سوم در جهت صرفه‌جویی ارزی و افزایش سهم داخلی است. کشورهای واردکننده ممکن است به خریدار تکلیف کنند که قراردادهای حمل و بیمه کالاهای وارداتی را با شرکت‌های داخلی منعقد نمایند. هرچند مقررات بانک مرکزی ایران قبلاً واردات کالاها را تنها در زیرگروه‌های «F» مجاز می‌دانست، در سال‌های اخیر خرید بر اساس زیرگروه «C» را نیز مجاز اعلام کرده است. با وجود این، تکلیف قانونی به انعقاد قرارداد حمل با ناوگان ترابری ایرانی یا با بیمه‌های ایرانی هنوز پابرجا است. مطابق با بخش دوم مقررات ارزی بانک مرکزی در مورد حمل و نقل، بیمه و بازرسی، پرداخت هزینه حمل و نقل به فروشنده از طریق

1. Malbon, Justin and Bernard Bishop, Australian Export: A Guide to Law and Practice, p. 76.

گشایش اعتبار اسنادی مانعی ندارد ولی در خصوص محموله‌های وارداتی بیشتر از پانصد تن دریایی، یکصد تن جاده‌ای یا پانصد کیلو هوایی که توسط ناوگان خارجی حمل و وارد کشور می‌شوند، مجوز سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و شهرسازی اخذ شود.^۱

خرید بر مبنای EXW حاوی حداقل تعهدات برای فروشنده است. این اصطلاح بیشتر توسط فروشندگان تقاضا می‌شود که فروش داخلی دارند و نمی‌خواهند در خصوص صادرات مسئولیتی قبول کنند. بسیاری از کشورهای واردکننده تجار خود را از خرید بر مبنای EXW برحذر می‌دارند، زیرا در این اصطلاح وظیفه اخذ مجوز صادرات در کشور فروشنده به عهده خریدار است و خریدار ممکن است به هر دلیلی نتواند چنین مجوزی را اخذ نماید. در این صورت خریدار موظف است که بهای قرارداد را پرداخت کند در حالی که امکان صادرات آن به کشور خریدار که پرداخت‌کننده ارز است میسر نباشد. این نگرانی زمانی زیادتر خواهد شد که کشور در معرض تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری است و احتمال می‌رود که صادرات کالاها به کشور خریدار ممنوع یا محدود شود. در مقررات بانک مرکزی خرید به صورت EXW ممنوع نشده است ولی قید شده است که این اصطلاح در صورتی مورد قبول است که فروشنده متعهد به اخذ مجوز صادرات باشد. مطابق با بند ۵-۸ بخش واردات کالا از طریق اعتبار اسنادی مقررات بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، «گشایش اعتبار اسنادی با ترم EX-WORKS در صورت پذیرش کلیه مسئولیت‌های مترتبه مبنی بر اخذ مجوزهای قانونی صادرات تا مرزهای خروجی از کشور فروشنده و پیش‌بینی ترتیبات حمل کالا تا مقصد نهایی به کشور توسط خریدار و نیز به شرط داشتن پوشش بیمه‌ای مناسب و کافی» بلا مانع

۱. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مجموعه مقررات ارزی، بخش دوم: حمل و نقل کالا، بیمه و بازرسی، قسمت اول مقررات حمل و نقل کالا، موضوع بخشنامه شماره ۶۰/۱۰۸۷ مورخ ۸۳/۵/۱۷ و اصلاحات بعدی.

است. در صورتی که بناست که مسئولیت اخذ مجوز صادرات به عهده فروشنده باشد، بهتر است از گروه «F» استفاده شود.

در صورتی که بناست کالا با کشتی حمل شود و یا در صورت حمل مرکب آخرین وسیله نقلیه کشتی است، مناسب است از اصطلاحات رایج در حمل و نقل دریایی مثل FOB، FAS، CFR و CIF استفاده شود. چنانچه بناست کالا از طریق جاده، راه آهن و یا به صورت هوایی حمل شود و یا در حمل مرکب آخرین وسیله نقلیه کامیون، قطار یا هواپیماست، در این صورت مناسب است از اصطلاحات رایج در حمل و نقل عمومی مثل FCA، CPT و CIP استفاده شود.

استفاده از اصطلاحات مذکور در گروه D برای فروشنده خطرات بیشتری را در بردارد و عمدتاً در مورد کشورهای واردکننده‌ای استفاده می‌شود که از جهت اقتصادی، سیاسی و سایر شرایط از ثبات لازم برخوردارند. طبیعتاً، وجود مقررات پیچیده گمرکی در کشور واردکننده، ریسک فروشنده DDP را زیاد می‌کند. در ایران عمده خریدها به صورت «F» و «C» است و به ندرت ممکن است از گروه «D» استفاده شود.