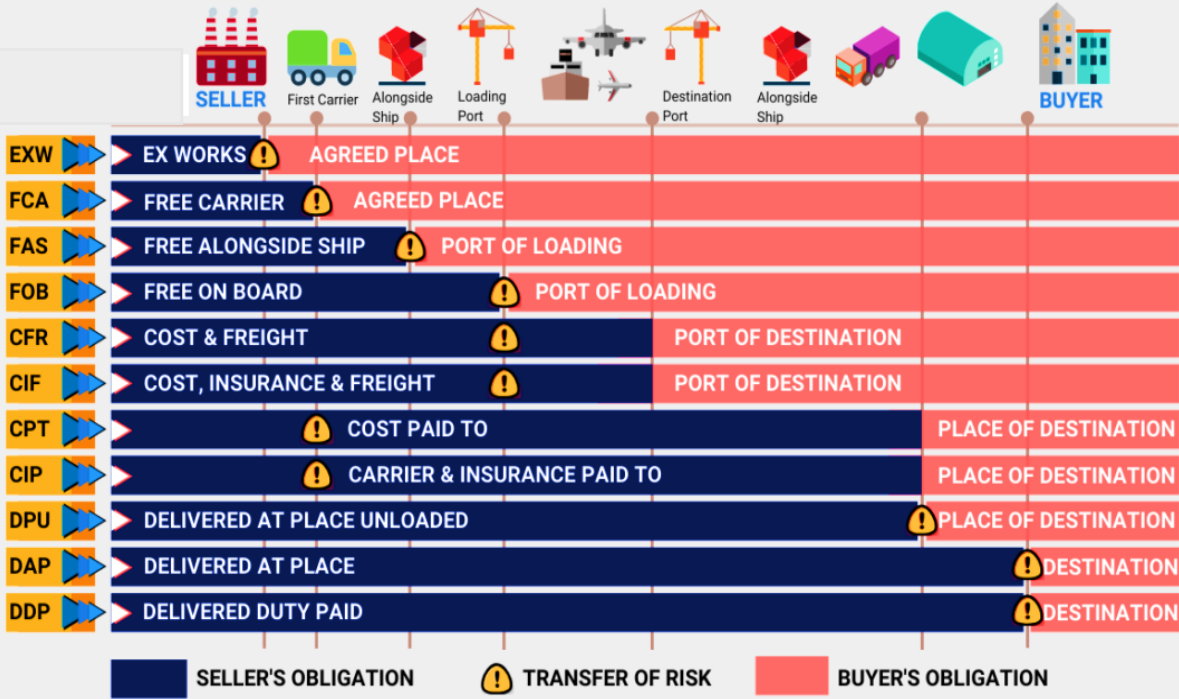


INCOTERMS 2020

Point of Delivery and Transfer of Risk



اینکوترمز ۲۰۲۰

تهیه: دکتر کریم رسولی

Contents

بخش اول

۳	مقدمه
۴	اینکو ترمز چیست
۴	مقدمه و تاریخچه‌ی اینکو ترمز
۵	مهم‌ترین اهداف اینکو ترمز
۵	چند اشتباه متداول
۶	تقسیم‌بندی چهارگانه Incoterms 2020
۱۰	تقسیم‌بندی دوگانه Incoterms 2020
۱۱	تقسیم‌بندی سه‌گانه Incoterms 2020
۱۴	گروه اول (گروه E)
۱۵	گروه دوم (F)
۲۱	نکات کلیدی تمام اصطلاحات گروه E و F
۲۴	گروه سوم (گروه C)
۳۵	نکات کلیدی مربوط به گروه C
۳۸	گروه چهارم (گروه D)
۴۵	نکات کلیدی مربوط به گروه D
۴۶	نکات کلی مربوط به اصطلاحات اینکو ترمز ۲۰۲۰

مقدمه

همانطور که می‌دانیم در سند پروفورما دو آیتیم به اسم **Terms of delivery** و **Terms of payment** وجود دارد. در قسمت تحویل می‌بایست از یکی از اصطلاحات یازده‌گانه اینکو‌ترمز استفاده شود. در اصل، طرفین تجاری، هنگامی که قصد جابجایی یک کالا را دارند، به سه موضوع اصلی توجه خواهند کرد:

- ✓ هزینه‌های حمل و نقل و انتقال کالا، هزینه انعقاد قرارداد حمل و نقل، هزینه بیمه بر عهده کدام یک از طرفین معامله است؟
- ✓ ریسک تجاری در مسیر حمل بر عهده چه کسی است؟
- ✓ کدام یک از طرفین مسئولیت کالا را بر عهده خواهد گرفت؟ بطور مثال کدام یک از طرفین مسئول پرداخت تشریفات گمرکی در مبدا خواهد بود؟

به سه مورد فوق، **هزینه**، **ریسک** و **مسئولیت** **هرم تجاری** گفته می‌شود. در اینجا، اینکو‌ترمز یا اصطلاحات بازرگانی بین‌الملل که در حمل و نقل بین‌المللی کالا بکار می‌روند، سهم هر کدام از طرفین را بطور شفاف مشخص می‌نماید. بعبارت دیگر، آنچه که هرم تجاری را از مبدا تا مقصد بین طرفین تجاری مشخص می‌کند، اینکو‌ترمز نامیده می‌شود. مجری طراحی و ابداع اینکو‌ترمز اتاق بازرگانی بین‌المللی است که در سال ۱۹۳۶ طراحی شد و بعد از آن در اختیار کشورهای عضو قرار گرفت. در ادامه به بررسی کامل اینکو‌ترمز، تاریخچه و اهداف آن خواهیم پرداخت.

اینکوترمز چیست ؟

تاریخچه‌ی اینکوترمز

ملت‌ها از دیرباز به انجام مبادلات برون مرزی تمایل داشته و در این رهگذر افزون به تامین نیازها و دستیابی به کالاها و خدماتی که در سایر نقاط جهان تولید و عرضه شده، روند توسعه اقتصادی کشورهايشان را نیز سرعت بخشیده‌اند، در این فرایند معاملات بین‌المللی یکی از هدف‌های خریدار و فروشنده این است که این عمل بدرستی، بدون روبه رو شدن با خطر، خسارت، روابط و چارچوب دوستانه و احترام آمیز انجام شود از سوی دیگر بدلیل فاصله‌ای زیاد بین طرفین داد و ستد و اینکه کالاها باید مسیر طولانی را طی کنند، خطرات و دشواری‌های زیادی را به همراه دارد که ممکن است زمینه ساز اختلاف تجاری و تیره شدن روابط تجاری در طرفین داد و ستد گردد بر همین مبنا در این چارچوب برای جلوگیری از بوجود آمدن این مشکلات و به منظور بهبود و ایجاد یک محیط آرام و سالم و شفاف برای توسعه مبادلات برون مرزی بین ملت‌ها اتاق بازرگانی بین‌المللی اولین بار در سال ۱۹۳۶ میلادی مجموعه از روش‌ها، استانداردها، اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی را که به **Incoterms** معروف است تدوین و در اختیار دولت‌ها قرار داده است.

اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی به عنوان قواعد رسمی ICC (اتاق بازرگانی بین‌المللی) جهت تفسیر اصطلاحات تجاری تدوین شده است تا بازرگانی بین‌الملل یا تجارت بین‌الملل را در بین کشورهای دنیا تسهیل نماید. در این قواعد با قوانینی که برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ میلادی توسط ICC تدوین شد به جهت همگام شدن با تحولات تجاری بین‌المللی به طور منظم با شرایط روز تطبیق داده شده است که این امر باعث شده تجدید نظرهایی در این اصطلاحات در سال‌های ۵۳، ۶۷، ۸۰، ۹۰، ۲۰۰۰، ۲۰۱۰، ۲۰۲۰ میلادی انجام پذیرفته است که همانطور پیداست آخرین ویرایش آن **Incoterms 2020** میلادی می‌باشد که طبق مندرجات آن این اصطلاحات در این ویرایش به ۴ گروه زیر تقسیم بندی شده‌اند که هر گروه را متناسب با مفهوم و منحنی آن با یک حرف انگلیسی

نامگذاری نموده اند. در این طبقه بندی الزامیست که باید در هنگام استفاده از این اصطلاحات از این نکات تبعیت نمود.

✓ جابجایی بین این گروه‌ها به هیچ عنوان امکان پذیر نمی باشد.

✓ جابجایی بین اصطلاحاتی که در این گروه‌ها جای می گیرند نیز

امکان پذیر نمی باشد.

مهم ترین اهداف اینکوترمز

- رفع نگرانی از اینکه قوانین هر یک از کشورهای دو طرف قرارداد مستقلاً بر قرارداد فی مابین حاکم باشد.
- رفع مشکلات احتمالی ناشی از فقدان توضیحات کافی و تعاریف واحد در بیان مسئولیت‌ها، وظایف و تعهدات هر یک از قوانین.
- جلوگیری از اختلافات ناشی از تفسیر و تعبیراتی که هر یک از کشورهای طرف به تنهایی می تواند اعمال کند.
- رشد اقتصادی
- ایجاد یک تفسیر واحد در تمام دنیا
- تسریع حمل و نقل بین المللی

چند اشتباه متداول

✓ اغلب اصطلاحات را با اصطلاحات حمل و نقل یکی فرض می کنند.

✓ تصور می کنند اینکوترمز ناظر بر تمام وظایفی است که طرفین ممکن

است هایل باشند آن را در قرارداد بگنجانند.

در صورتی که این دو مورد و تصور آن در اذهان به این توصیف کاملاً اشتباه است، همانطور که اتاق بازرگانی بین‌المللی تأکید نموده‌است، اینکوترمز صرفاً به رابطه‌ی بین فروشنده و خریدار و تحت یک قرار داد خاص به اسم قرارداد فروش و آن هم در برخی زمینه‌های کاملاً مشخص محدود می‌شود. برای طرفین تجاری علاوه بر قرارداد فروش در سطح بین الملل که اینکوترمز به آن می‌پردازد، قراردادهای دیگری نظیر قرارداد حمل، قرارداد بیمه، قرارداد تأمین مالی نیز مورد نیاز است که هر کدام از این موارد قواعد و قوانین مربوط به خود را در سطح بین‌الملل دارا می‌باشند و اینکوترمز فقط و فقط در مورد قرارداد فروش بحث می‌کند و نه قراردادهای فوق.

هدف نهایی اینکوترمز: هر م را در طول مسیر حمل کالا بین طرفین تجاری مشخص، تدوین و تقسیم می‌کند.

تقسیم‌بندی چهارگانه

INCOTERMS 2020

F گروه دوم

E گروه اول

D گروه چهارم

C گروه سوم

گروه اول E ← **EX-WORKS** تحویل کالا از صادرکننده (فروشنده) به واردکننده (خریدار) در درب کارخانه یا انبار فروشنده.

گروه دوم F

FCA (Free carrier): تحویل کالا در محل مقرر در کشور مبدا

FAS (Free along side ship): تحویل کالا کنار کشتی یا روی اسکله در بندر مبدا

FOB (Free on board): تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدا

گروه سوم C

CFR (Cost and freight): قیمت کالا و کرایه حمل تا بندر مقصد

CIF (Cost and insurance and freight): قیمت کالا، بیمه و کرایه حمل تا بندر مقصد

CPT (Carriage paid to.....): پرداخت کرایه حمل در مقصد تعیین شده

CIP (Carriage insurance paid to..): پرداخت کرایه حمل و بیمه در مقصد تعیین شده

گروه چهارم D

DAP (Delivery at Place): تحویل کالا در مکان تعیین شده روی وسیله حمل به خریدار (قبل از تخلیه کالا)

DPU (Delivered place Unloaded): تحویل کالا در مقصد تعیین شده یا مکان تعیین شده به خریدار (بعد از تخلیه کالا)

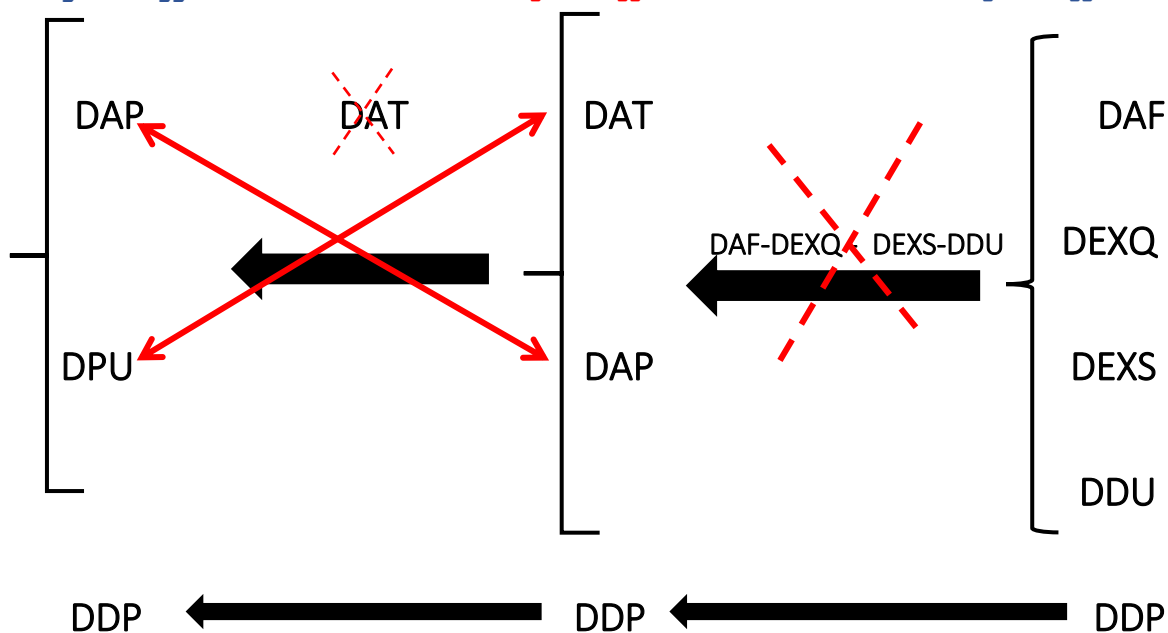
DDP (Delivered Duty Paid): تحویل کالا در درب انبار خریدار یا وارد کننده روی وسیله حمل بعد از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و ترخیص

تغییرات اصطلاحات گروه D در ویرایش های سه نسخه ۲۰۰۰ - ۲۰۱۰ - ۲۰۲۰

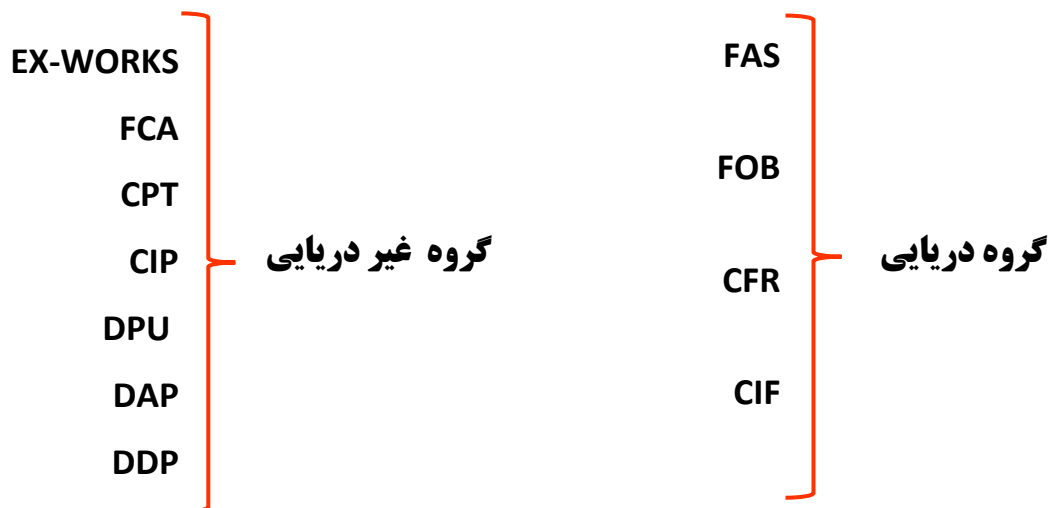
اصطلاحات گروه D در نسخه ۲۰۲۰

اصطلاحات گروه D در نسخه ۲۰۱۰

اصطلاحات گروه D در نسخه ۲۰۰۰



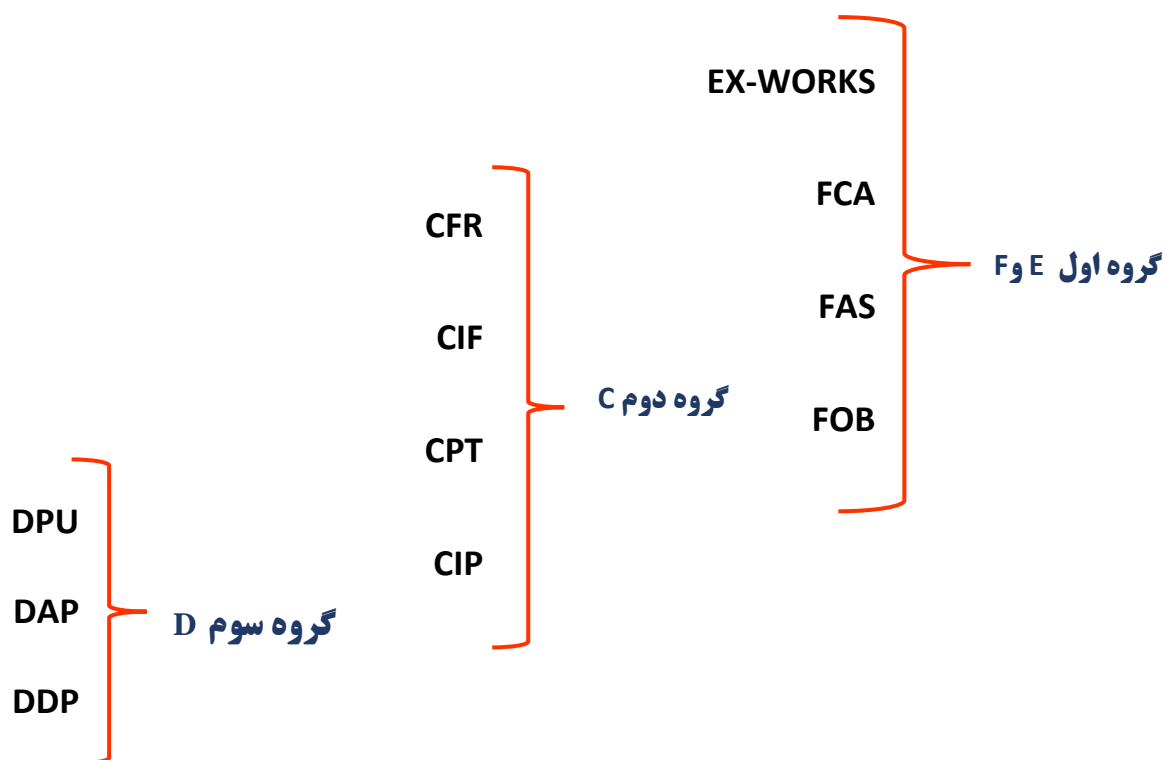
تقسیم‌بندی دوگانه Incoterms 2020



نکته در گروه دریایی: زمانی که به تقسیم‌بندی دریایی اشاره می‌کنیم منظور این است که در این ۴ اصطلاح با توجه به ویرایش ۲۰۲۰ صفر تا صد حمل یعنی از مبدا تا مقصد از طریق حمل دریایی امکان پذیر می‌باشد و حمل خشکی (زمینی یا ریلی) در این گروه امکان پذیر نیست.

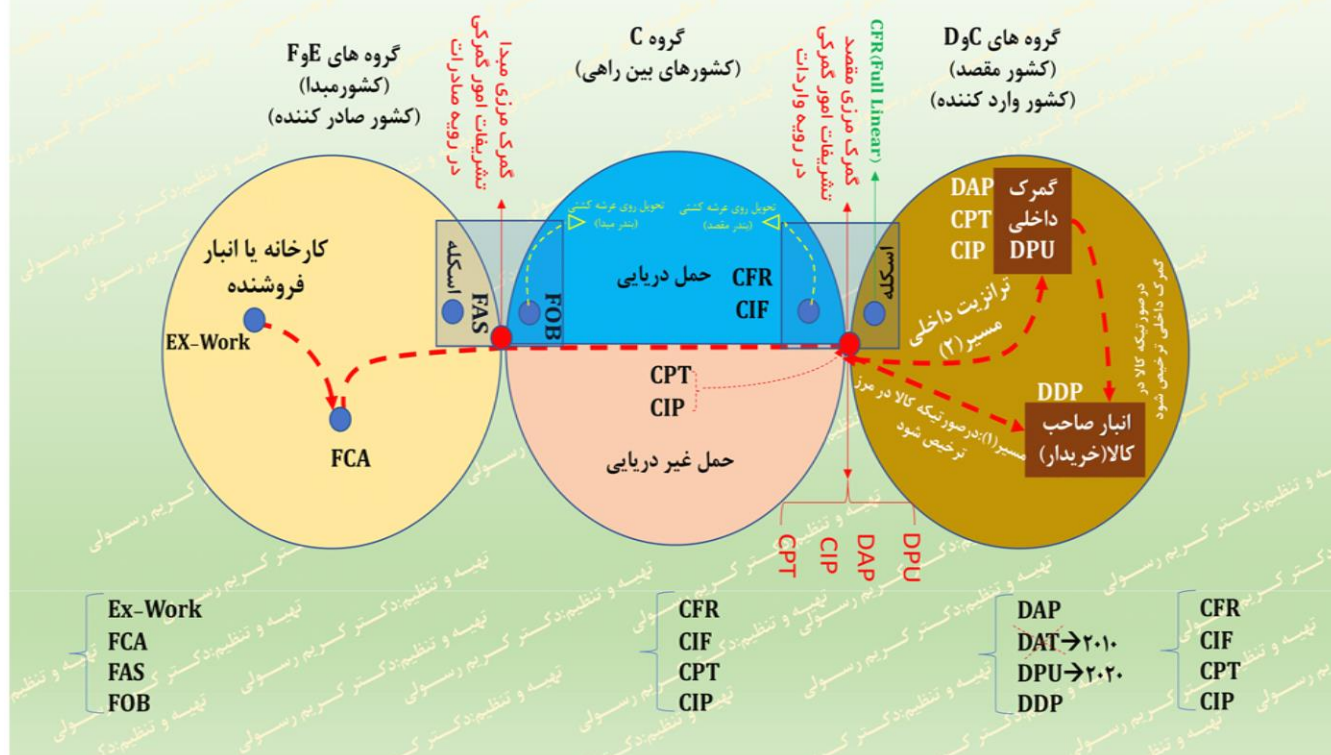
نکته در گروه غیر دریایی: در حمل غیر دریایی با توجه به آخرین ویرایش ۲۰۲۰ در اصطلاحات این دو گروه فقط صفر تا صد حمل بصورت دریایی امکان پذیر نیست وگرنه هر حمل دیگری از جمله حمل مرکب ، صفر تا صد حمل هوایی ، صفر تا صد حمل زمینی امکان پذیر است

تقسیم‌بندی سه‌گانه Incoterms2020



نکته: این تقسیم‌بندی بر مبنای تحویل کالا و هزینه‌ها صورت گرفته است یعنی گروه اول در کشور مبدا گروه دوم کشورهای بین‌راهی و مقصد و گروه سوم فقط کشور مقصد می‌باشد.

آخرین ویرایش ۲۰۲۰ Incoterms



✓ در شکل فوق منظور از دایره اول کشور مبدا یا صادر کننده و منظور از دایره دوم کشور یا کشورهای بین راهی یا ترانزیت کننده منظور از دایره سوم کشور مقصد یا وارد کننده است .

✓ منظور از نقطه چین قرمز مسیر حمل کالا از درب کارخانه یا انبار فروشنده در کشور مبدا تا درب انبار صاحب کالا در کشور مقصد یا خریدار می باشد .

✓ منظور از نقاط آبی کوچک و قرمز بین دوایر و مربع های قهوه ای دایره سوم نقاط تحویل کالا و انتقال ریسک و صدور گواهی بازرسی می باشد .

نکته : منظور از نقطه قرمز بین دایره اول و دوم ضمن آنکه نقطه تحویل کالا و ریسک می تواند باشد بلکه اماکن گمرکی در رویه صادرات در کشور مبدا نیز می باشد و همچنین نقطه قرمز بین دایره دوم و سوم ، ضمن آنکه نقطه تحویل و کالای ریسک بوده بلکه اماکن گمرکی در رویه واردات در کشور مقصد نیز می باشد .

نکته بسیار مهم: دغدغه اساسی خریدار در زمان تحویل، اطمینان از کیفیت و کمیّت کالا در هنگام انتقال ریسک به وی است. به همین دلیل، خریدار جهت حصول اطمینان از درستی کمیّت و کیفیت کالا در نقطه تحویل ریسک از شرکت بازرسی استفاده می کند. بنابراین شرکت بازرسی در نقطه تحویل ریسک صحت و سقم کالا را از لحاظ کمیّت و کیفیت مورد بررسی قرار میدهد و در صورت وجود هر گونه نقص به فروشنده دستور میدهد که آن را برطرف نماید و در نهایت پس از حصول اطمینان از کیفیت و کمیّت کالای مورد نظر آن را تایید کرده و گواهی بازرسی را صادر می نماید، صدور گواهی بازرسی توسط آن شرکت بمنظور انتقال ریسک و تحویل کالا به خریدار است یعنی عملاً ریسک و کالا از فروشنده به خریدار منتقل خواهد شد و از آن زمان به بعد، فروشنده هیچ مسئولیتی و ریسکی در خصوص کالای فروش رفته نخواهد داشت.

همانطور که قبلاً اشاره شده است، اینکوترمز دارای یازده اصطلاح جداگانه است که در هر اصطلاح ۴ آیت می بایست مدنظر قرار بگیرد:

۱. هرم شرکت حمل و نقل بین المللی به عهده کدام یک از طرفین معامله خواهد بود؟ خریدار؟ فروشنده؟
۲. پرداخت تشریفات صادراتی در گمرک مبدا و پرداخت تشریفات وارداتی در گمرک مقصد بر عهده فروشنده خواهد بود یا بر عهده خریدار؟
۳. انتخاب شرکت بیمه و پرداخت هزینه های بیمه بر عهده چه کسی خواهد بود؟
۴. انتخاب شرکت بازرسی و پرداخت هزینه های آن بر عهده چه کسی خواهد بود؟
۵. نقطه انتقال ریسک در هریک از اصطلاحات فوق کجاست ؟

***بر اساس اصطلاح انتخاب شده، چهار مورد فوق مابین خریدار و فروشنده تقسیم خواهد شد که در ادامه به تفصیل برای یازده اصطلاح اینکوترمز این موارد ذکر شده است.

گروه اول (گروه E)

توضیح اصطلاح EX-WORKS (تحویل کالا توسط صادر کننده به وارد کننده در درب کارخانه یا انبار فروشنده در کشور مبدا)

در این اصطلاح صادرکننده موظف است کالای موضوع قرارداد فروش را در درب کارخانه یا انبار خود به واردکننده یا خریدار یا نماینده حمل ایشان تحویل دهد. در اینجا، شرکت بازرسی در نقطه تحویل کالا درب کارخانه یا انبار فروشنده در کشور مبدا، کالا را مورد بازرسی قرار داده و پس از تایید، گواهی بازرسی را صادر خواهد کرد. به محض صدور گواهی بازرسی، هرم تجاری از فروشنده به خریدار انتقال خواهد یافت.

ضمناً خریدار یا واردکننده بعد از تحویل کالا از صادرکننده تمام هزینه‌ها و ریسک‌ها و مسئولیت‌ها را (هرم) در طول مسیر حمل تا مقصد تقبل می‌نماید. یعنی نقطه انتقال هرم در این اصطلاح درب کارخانه یا انبار فروشنده در کشور مبدا می‌باشد، حتی (هرم) بارگیری نیز در این اصطلاح بعهده‌ی واردکننده یا خریدار است.

در این اصطلاح تهیه مجوزهای صادراتی و هزینه‌های احتمالی صادرات در کشور مبدا بعهده خریدار می‌باشد (فقط و فقط در این اصطلاح است که مجوزهای صادراتی و هزینه‌های احتمالی صادرات بعهده‌ی خریدار می‌باشد در تمام اصطلاحات دیگر انجام این امر بعهده‌ی فروشنده و یا صادرکننده است).

انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی بعهده‌ی واردکننده یا خریدار می‌باشد و فروشنده در آن نقشی ندارد.

در اصطلاح EX-WORK عبارت‌ی تحت عنوان Loaded وجود دارد. یعنی اگر در اسناد بازرگانی یا commercial papers بجای EX-WORK عبارت EX-WORK Loaded ذکر شد به این معناست که هزینه، مسئولیت، ریسک (هرم) بارگیری یا loading در کارخانه یا انبار فروشنده از خریدار به فروشنده انتقال می‌یابد و اگر کالا در حین بارگیری دچار آسیب شود، مسئولیت آن با فروشنده خواهد بود.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی : خریدار

مبدا (تشریفات صادرات) : خریدار

مقصد (تشریفات واردات) : خریدار

گمرک

انتخاب: توافقی

پرداخت هزینه‌ها: خریدار

بیمه

انتخاب: توافقی ترجیحا خریدار

پرداخت هزینه‌ها: توافقی ترجیحا

بازرسی

هرم تجاری

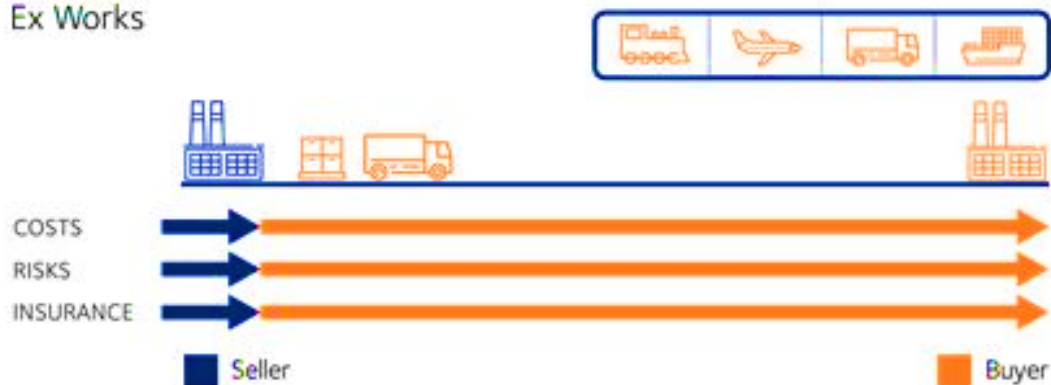
EX-works

نقطه انتقال ریسک : مبدا درب انبار فروشنده یا درب کارخانه قبل از بارگیری

نقطه تحویل : کشور مبدا درب انبار فروشنده یا درب کارخانه قبل از بارگیری

EXW

Ex Works



گروه دوم (F)

توضیح اصطلاح FCA (تحویل کالا در محل مقرر در کشور مبدا بعد از بارگیری و انجام تشریفات صادراتی) در اصطلاح FCA صادرکننده یا فروشنده موظف است کالای موضوع قرار داد فروش را در محل مقرر که طبق توافق بین طرفین انتخاب شده است تحویل نماید. تمام (هرم) از لحظه جابجایی کالا در درب کارخانه یا انبار فروشنده تا لحظه تحویل در محل مقرر بعد از بارگیری بعهدی فروشنده یا صادرکننده است ولی از لحظه صدور گواهی بازرسی تمام هزینه‌ها و ریسک‌های موجود از فروشنده یا صادرکننده به خریدار انتقال می‌یابد و خریدار یا واردکننده موظف است (هرم) را تقبل نماید. در بین هزینه‌ها هزینه‌ی انعقاد قرارداد حمل و انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی بعهدی خریدار می‌باشد، صادرکننده نقشی در انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی در این اصطلاح ندارد.

نکته: در اصطلاح FCA محل مقرر تعیین شده هر نقطه‌ای در داخل کشور مبدا می‌تواند باشد از جمله درب کارخانه یا انبار صادرکننده حال سوال اینجاست که اگر محل تحویل کالا یا محل مقرر یا نقطه انتقال هرم همان درب کارخانه یا انبار فروشنده باشد پس تفاوت بین دو اصطلاح EX-WORK و FCA در چیست؟ تفاوت در اینجاست در صورتی که اصطلاح EX-WORK انتخاب شده باشد اجباراً بارگیری بعهدی واردکننده است مگر آن که عبارت Loaded به اصطلاح EX-WORK اضافه شده باشد. ولی اگر نقطه انتقال هرم FCA، درب کارخانه یا انبار صادرکننده در کشور مبدا باشد، در چنین حالتی هرم بارگیری اجباراً بعهدی فروشنده است بدون اینکه Loaded در این اصطلاح ذکر شود

نکته دوم این است که در اصطلاح EX-WORK درب کارخانه انجام تشریفات صادرات و هزینه‌های صادرات به عهده خریدار بوده و فروشنده در آن نقشی ندارد در صورتی که در FCA درب کارخانه انجام تشریفات گمرکی و پرداخت هزینه‌های گمرکی در صادرات به عهده فروشنده می‌باشد و خریدار در آن نقشی ندارد.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی : خریدار

مبدا (تشریفات صادرات) : فروشنده

مقصد (تشریفات واردات) : خریدار

گمرک

انتخاب: توافقی

پرداخت هزینه‌ها: خریدار

بیمه

انتخاب: توافقی ترجیحا خریدار

پرداخت هزینه‌ها: توافقی ترجیحا

بازرسی

هرم تجاری

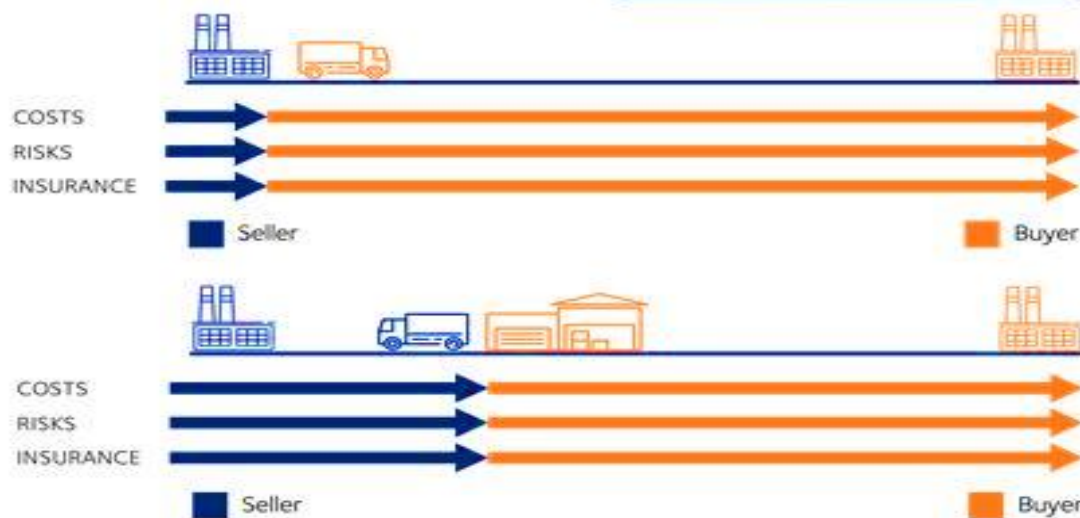
FCA

نقطه انتقال ریسک : مبدا در محل مقرر روی وسیله حمل بین‌المللی (بعد از بارگیری)

نقطه تحویل : کشور مبدا در محل مقرر روی وسیله حمل بین‌المللی (بعد از بارگیری)

FCA

Free Carrier



✓ **FAS** (تحويل کالا توسط صادرکننده به واردکننده در کنار کشتی یا روی اسکله در بندر کشور مبدا)

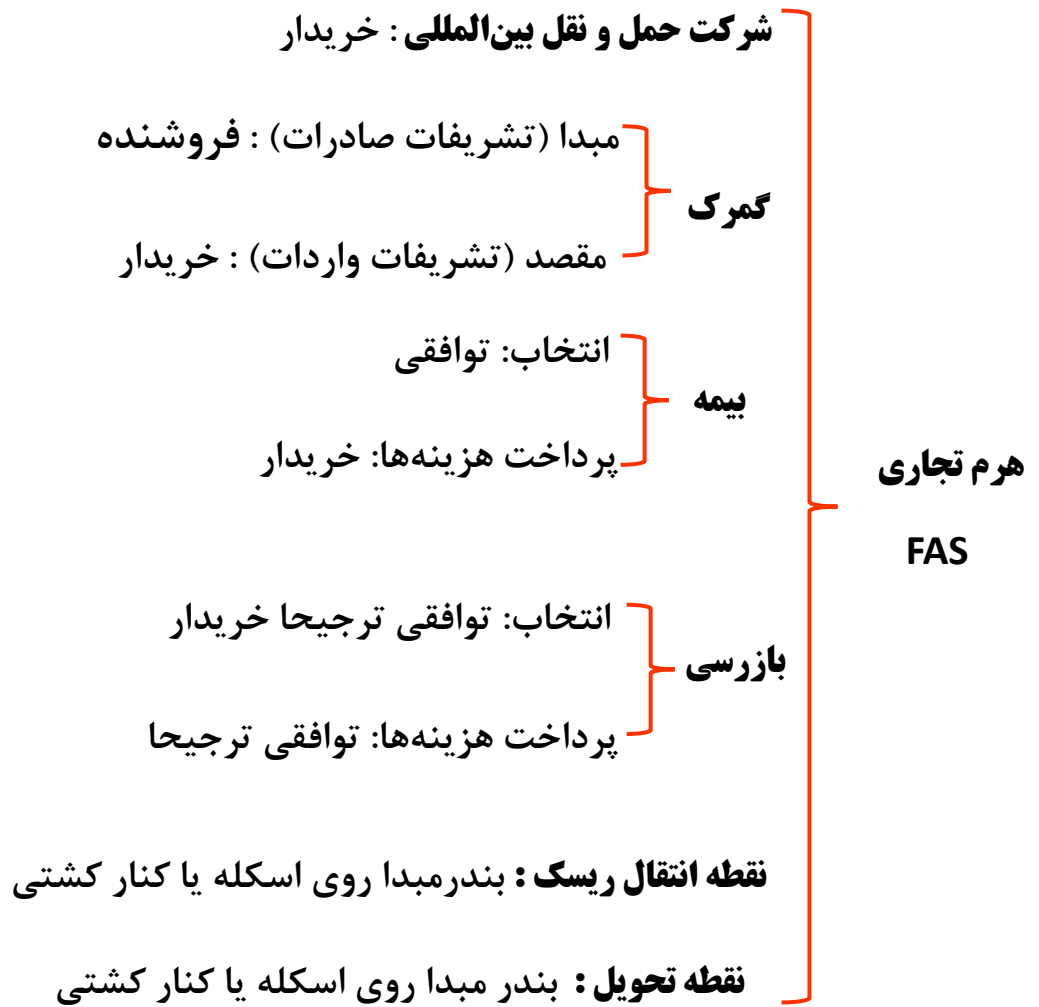
توضیح اصطلاح FAS

در این اصطلاح فروشنده موظف است کالای موضوع قرارداد فروش را روی اسکله یا کنار کشتی در بندر مبدا به واردکننده یا خریدار یا نماینده حمل ایشان تحویل نماید. تمام هرم از لحظه بارگیری (Loading) در درب کارخانه یا انبار فروشنده یا صادرکننده تا لحظه تحویل در کنار کشتی بعهدہ فروشنده یا صادرکننده است در نقطه تحویل روی اسکله یا کنار کشتی شرکت بازرسی کمیت و کیفیت کالا را مورد بررسی قرار میدهد و در صورت تایید گواهی بازرسی را صادر می نماید که بعد از صدور گواهی بازرسی عملاً هرم به خریدار انتقال پیدا خواهد کرد. هزینه‌ی انعقاد قرارداد حمل و انتخاب شرکت و حمل و نقل بین‌المللی بعهدہ‌ی خریدار می‌باشد ضمناً تهیه مجوزهای صادراتی و هزینه‌های احتمالی در این اصطلاح بعهدہ‌ی فروشنده یا صادرکننده است .

نکته : دوبه کاری

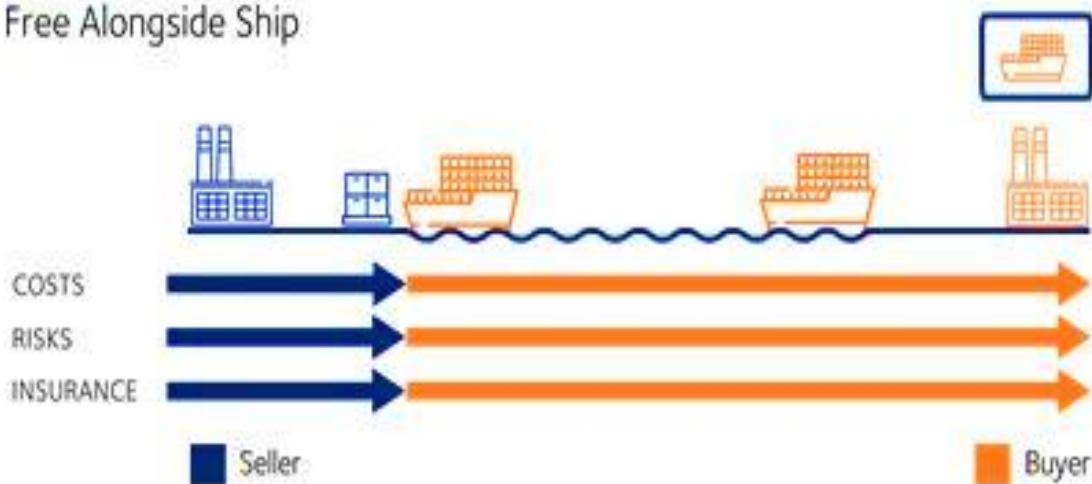
در اصطلاح FAS بحثی تحت عنوان دوبه کاری وجود دارد و آن به این دلیل است که ممکن است پیش بیاید که به هر دلیلی کشتی دقیقاً نتواند مماس بر ساحل یا اسکله و یا بارانداز باشد . در چنین حالتی فروشنده موظف است کالای موضوع قرارداد را با هرم خود از روی اسکله به کنار کشتی در داخل آب انتقال دهد تمام هرم این انتقال به عهده فروشنده است و به این عمل دوبه کاری گفته می شود.

***وسیله حملی که کالا را از اسکله تا کنار کشتی در شرایط دوبه کاری با آن حمل می کنند را Barge یا دوبه یا بارکش آبی می گویند.



FAS

Free Alongside Ship

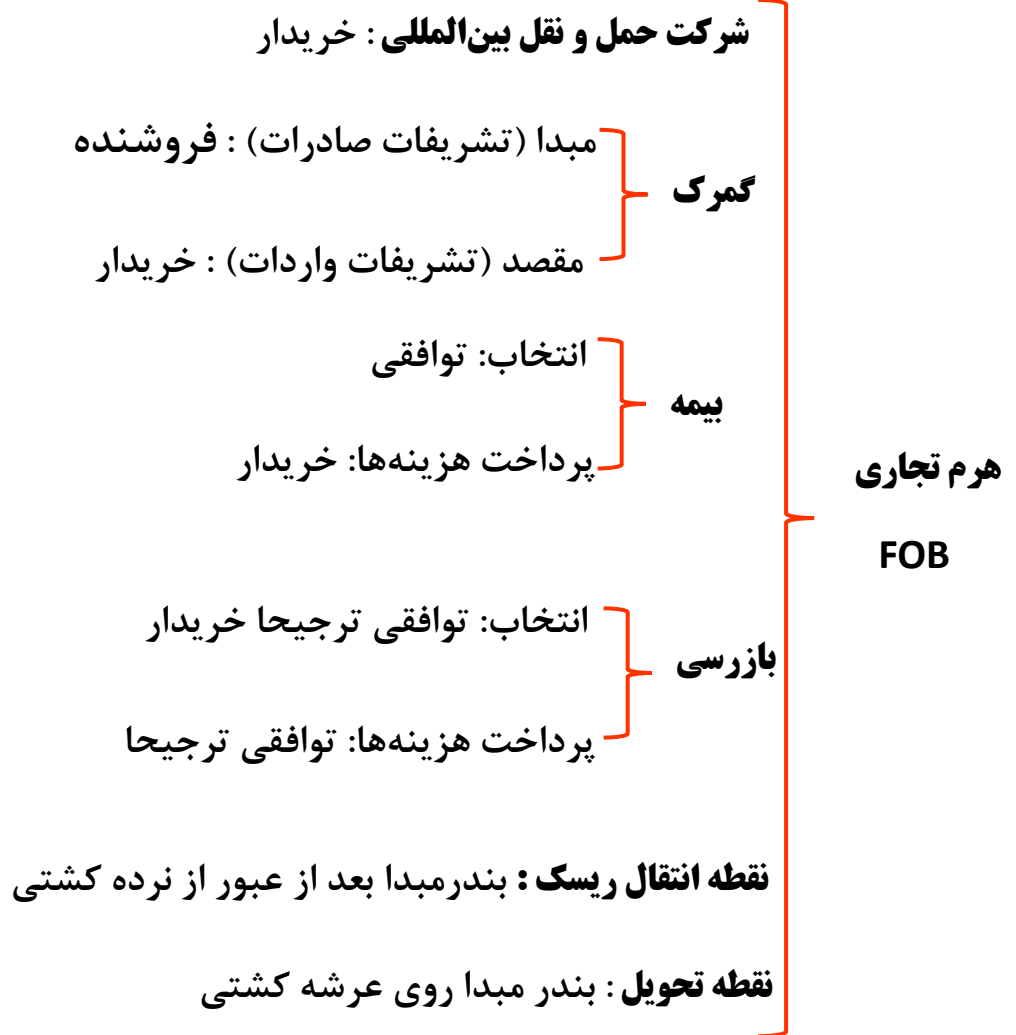


FOB (تحویل کالا روی عرشه کشتی در بندر مبدا)

توضیح اصطلاح FOB

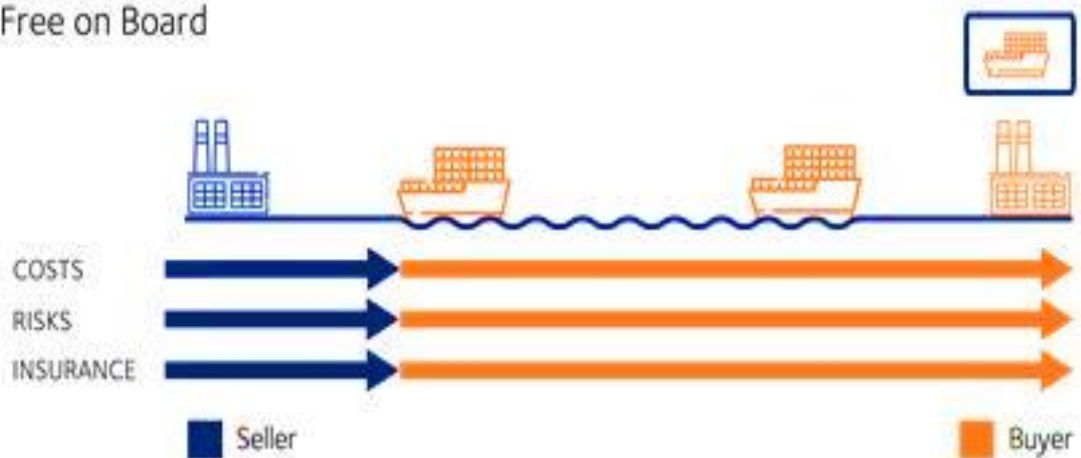
در این اصطلاح فروشنده موظف است کالای موضوع قرارداد فروش را روی عرشه کشتی به خریدار یا واردکننده یا نماینده حمل ایشان تحویل نماید. تمام هرم از مبدا تا لحظه تحویل روی عرشه کشتی بعهده‌ی صادرکننده یا فروشنده می‌باشد اما از لحظه‌ی تحویل و صدور گواهی بازرسی به بعد که روی عرشه کشتی انجام می‌شود، هرم از فروشنده به خریدار یا از صادرکننده به واردکننده انتقال می‌یابد. در ضمن در این اصطلاح نیز انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و هزینه‌ی انعقاد قرار داد حمل و پرداخت کرایه حمل بعهده‌ی واردکننده یا خریدار می‌باشد و صادرکننده در این خصوص هیچ مسئولیتی را بعهده ندارد.

نکته : انتقال هرم در FOB در حالت عادی از نرده کشتی یا Ship Rail است. یعنی تا زمان عبور کالا از لبه‌ی کشتی هرم بعهده‌ی صادر کننده می‌باشد و بعد از عبور کالا از نرده کشتی انتقال هرم بستگی به دو عبارت ذیل دارد. دو عبارت Stow و Trime در اصطلاح FOB وجود دارند که اگر در اسناد بازرگانی بصورت FOB to Stowed ذکر گردید به این معناست که اولاً کالا، کالای قابل شمارش می‌باشد ثانیاً هرم چیدمان روی عرشه کشتی اجباراً بعهده‌ی صادرکننده می‌باشد و اگر اصطلاح FOB to Teimed در اسناد بازرگانی ذکر گردید به این معناست که اولاً کالا، کالای فله‌ای است و ضمناً هرم نظم بخشیدن روی عرشه کشتی نیز اجباراً بعهده‌ی فروشنده یا صادرکننده می‌باشد. در هر دو حالت فروشنده موظف است کالاهای موضوع قرارداد فروش را آماده شده روی عرشه کشتی یعنی بعد از چیدمان در صورت قابل شمارش بودن (Stow) و بعد از نظم بخشیدن در صورت فله‌ایی بودن (Trime) به خریدار یا واردکننده تحویل نماید.



FOB

Free on Board



نکات کلیدی تمام اصطلاحات گروه E و F

- در تمامی اصطلاحات مربوط به این دو گروه کالای موضوع قرارداد فروش هنوز از کشور مبدا خارج نشده است که هرم از صادرکننده به واردکننده انتقال می‌یابد. عبارت دیگر، نقطه تحویل کالا و تحویل ریسک در کشور مبدا است.
- در تمامی اصطلاحات مربوط به دو گروه E و F انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی بعهده‌ی خریدار یا واردکننده می‌باشد و صادرکننده در انتخاب شرکت حمل و نقل هیچ‌گونه نقشی ندارد.
- در تمامی اصطلاحات این دو گروه، انتخاب و پرداخت هزینه بازرسی، توافقی است.
- در تمامی اصطلاحات این دو گروه بغیر از EX_WORKS انجام تشریفات گمرکی در مبدا (تشریفات صادراتی گمرک) برعهده فروشنده است اما در EX-Works تشریفات صادراتی گمرک در مبدا با پرداخت احتمالی عوارض صادراتی و هر نوع هزینه و عوارض گمرکی برعهده خریدار است فروشنده موظف است در اصطلاح EX-WORKS در تهیه اسناد بازرگانی کالای خریداری شده همکاری‌های لازم را با خریدار بعمل آورد.
- یکی از دلایل پراکندگی اصطلاحات این دو گروه در دایره اول این است که نقاط انتقال ریسک و تحویل کالا در قلمرو گمرکی کشور مبدا است.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی : خریدار

مبدا (تشریفات صادرات) : فروشنده به غیر از EX-W

گمرک

مقصد (تشریفات واردات) : خریدار

انتخاب: توافقی

بیمه

پرداخت هزینه‌ها: خریدار

هرم تجاری

گروه های E , F

انتخاب: توافقی ترجیحا خریدار

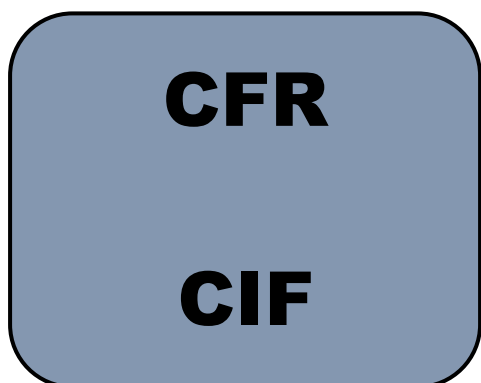
بازرسی

پرداخت هزینه‌ها: توافقی ترجیحا خریدار

نقطه انتقال ریسک : کشور مبدا

نقطه تحویل کالا : کشور مبدا

گروه سوم (C)



← حمل دریایی



← حمل غیر دریایی

مقدمه

همانطور که قبلا اشاره شد، نقطه تحویل ریسک و کالا در گروه های E و F مشترک است و ضمانت اجرایی انتقال هرم تجاری، صدور گواهی بازرسی توسط شرکت بازرسی پس از تایید کمییت و کیفیت محموله مورد نظر خواهد بود. اما در گروه سوم، نقطه انتقال هرم تجاری دو نقطه متفاوت است. نقطه تحویل ریسک و کالا در گروه سوم در مبدا است. اما کرایه حمل و هزینه های مربوط به محموله ها در این گروه تا مقصد به عهده فروشنده می باشد یکی دیگر از تفاوت های این گروه با گروه های E, F در انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت کرایه حمل و تمامی هزینه های مربوطه آن است که بعهدہ فروشنده خواهد بود و خریدار هیچ‌گونه نقشی در این مورد ندارد.

در اصطلاحات گروه C، درست است که انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی، پرداخت کرایه حمل و سایر هزینه ها تا مقصد تعیین شده کلا بعهدہ فروشنده است، اما فروشنده ریسک حمل کالا از مبدا (جایی که کالا روی وسیله حمل بین‌المللی بارگیری و تشریفات گمرکی صادراتی آن انجام شده باشد) تا مقاصد تعیین شده را به‌هیچ عنوان قبول نخواهد کرد. بنابراین، ریسک حمل کالا در تمامی اصطلاحات گروه سوم تا مقاصد تعیین شده به‌عهده خود خریدار یا وارد کننده است. بنابراین، نقطه انتقال ریسک در اصطلاحات گروه سوم، نقطه‌ای است که کالای روی وسیله حمل بین‌المللی در مبدا بارگیری شده و تشریفات گمرکی صادراتی آن انجام شده است و بعد از آن شرکت بازرسی کالا را مورد بررسی قرار داده و پس از تایید کمییت و کیفیت کالا در نهایت گواهی بازرسی در مبدا را صادر میکند. که به معنی انتقال ریسک به خریدار است

نکته: در حمل دریایی باتوجه به آخرین ویرایش اینکوترمز در سال ۲۰۲۰ دو اصطلاح CFR, CIF در گروه C حمل دریایی شناخته شده اند بنابراین در این دو اصطلاح صفر تا صد حمل یعنی از بندر مبدا تا بندر مقصد حمل یکسره بصورت دریایی امکان پذیر است در صورتی در دو اصطلاح دیگر گروه C (CPT, CIP) حمل بصورت صفر تا صد حمل زمینی یا هوایی یا ترکیبی از حمل های مختلف امکان پذیر می باشد.

۱. در اصطلاحات دریایی گروه سوم، حمل از بندر مبدا تا بندر مقصد یکسره دریایی امکان پذیر است ، بطور مثال از بندرعباس تا شانگهای چین بطور یکسره حمل باید بصورت دریایی باشد.

CFR

دریایی

CIF

۲. در اصطلاحات دریایی گروه C حمل زمینی یا هوایی یا ترکیبی از آنها امکان پذیر نیست

۱. در اصطلاحات غیر دریایی گروه سوم، حمل می تواند از مبدا تا مقصد یکسره هوایی یا زمینی باشد بطور مثال از گمرک تهران تا گمرک مرزی بلغارستان یا از فرودگاه امام تا فرودگاه برلین آلمان که حمل بطوریکسره زمینی یا هوایی می باشد .

CPT

گروه C

۲. در اصطلاحات غیر دریایی گروه C حمل زمینی و هوایی یا ترکیبی از هر حمل دیگری امکان پذیر است اما حمل مستقیم دریایی یعنی از بندر مبدا تا بندر مقصد امکان پذیر نمی باشد، همچنان که در حمل اصطلاحات دریایی این گروه حمل صفر تا صد زمینی و هوایی و ترکیبی امکان نبود

CIP

غیر دریایی

CFR**توضیح اصطلاح CFR (قیمت کالا و کرایه حمل تا بندر مقصد)**

در این اصطلاح قیمت کالا، هزینه‌ها و کرایه حمل تا بندر مقصد به عهده فروشنده است اما فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام می‌رساند که کالا در مبدا روی وسیله حمل بین‌المللی بارگیری نموده و هزینه‌های متعارف رساندن کالا تا بندر مقصد را پرداخت می‌نماید این اصطلاح مخصوص حمل دریایی بوده و از نسخه ۱۹۳۶ تحت C & F در اینکوترنز مطرح بوده است این اصطلاح در نسخه سال ۲۰۰۰ به CFR تغییر نام داد ولی همچنان بعضی تجار، بازرگانان و کارشناسان به اشتباه از واژه C & F استفاده می‌نمایند که بهتر است انجام نشود گاهی اوقات بعضی بازرگانان از جمله در کشور های شرقی از عبارت CNF برای اشاره به این اصطلاح استفاده می‌نمایند که باید از آن اجتناب شود. در این اصطلاح فروشنده ریسک حمل کالا در مسیر بین‌المللی را تا بندر مقصد به عهده ندارد این ریسک به عهده خریدار است.

نکته: در این اصطلاح از مبدا تا بندر مقصد قبل از تخلیه کالا هزینه‌ها از جمله هزینه حمل و نقل به عهده فروشنده است ولی ریسک و مسئولیت طول دوره‌ی حمل همچنان بعهده‌ی خریدار می‌باشد.

توضیح دو عبارت Full liner ، Free out

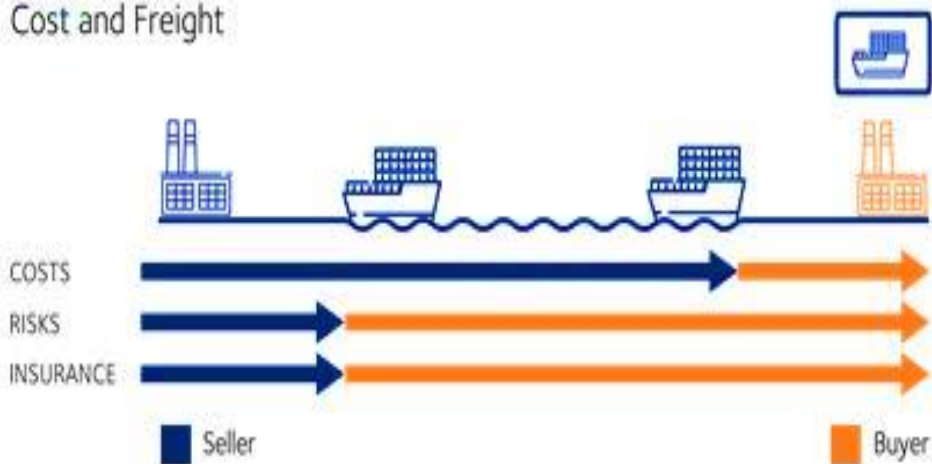
دو عبارت فوق در اصطلاح CFR وجود دارند که دارای معنای زیر می‌باشند.

اگر اصطلاح CFR بصورت CFR Free out در اسناد بازرگانی ذکر شد در این حالت تفاوتی با اصطلاح CFR ندارد فقط جهت تاکید در اسناد ذکر می‌شود که منظور طرفین تجاری این است از عبارت Full liner استفاده نشده است اما اگر عبارت Full liner در اسناد به CFR اضافی شود یعنی به صورت CFR Full liner ذکر شود به معنای آن است که تخلیه کالا در مقصد به عهده فروشنده است و کالا در مقصد روی اسکله تخلیه شود و فروشنده باید هزینه تخلیه را بپردازد



CFR

Cost and Freight



. توضیح اصطلاح CIF (قیمت کالا، بیمه و کرایه حمل تا بندر مقصد)

در این اصطلاح فروشنده کالا را بعد از بارگیری در مبدا به شرکت حمل بین المللی تحویل می دهد فروشنده موظف است کرایه حمل، حق بیمه و دیگر هزینه های متعارف تا بندر مقصد را پرداخت نماید باید دقت شود فروشنده صرفا موظف به پرداخت هزینه های مذکور است و تعهدی بابت ریسک و خطرات طول دوره حمل تا بندر مقصد را ندارد این اصطلاح ویژه حمل دریایی است و از ابتدای سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح بوده است بنابراین تعهدات فروشنده در این اصطلاح همانند اصطلاح CFR است با این تفاوت که قرارداد بیمه با شرکت بیمه و پرداخت حق بیمه را نیز به عهده دارد.

چند نکته در مورد این اصطلاح و مبحث بیمه باید مورد توجه قرار گیرد :

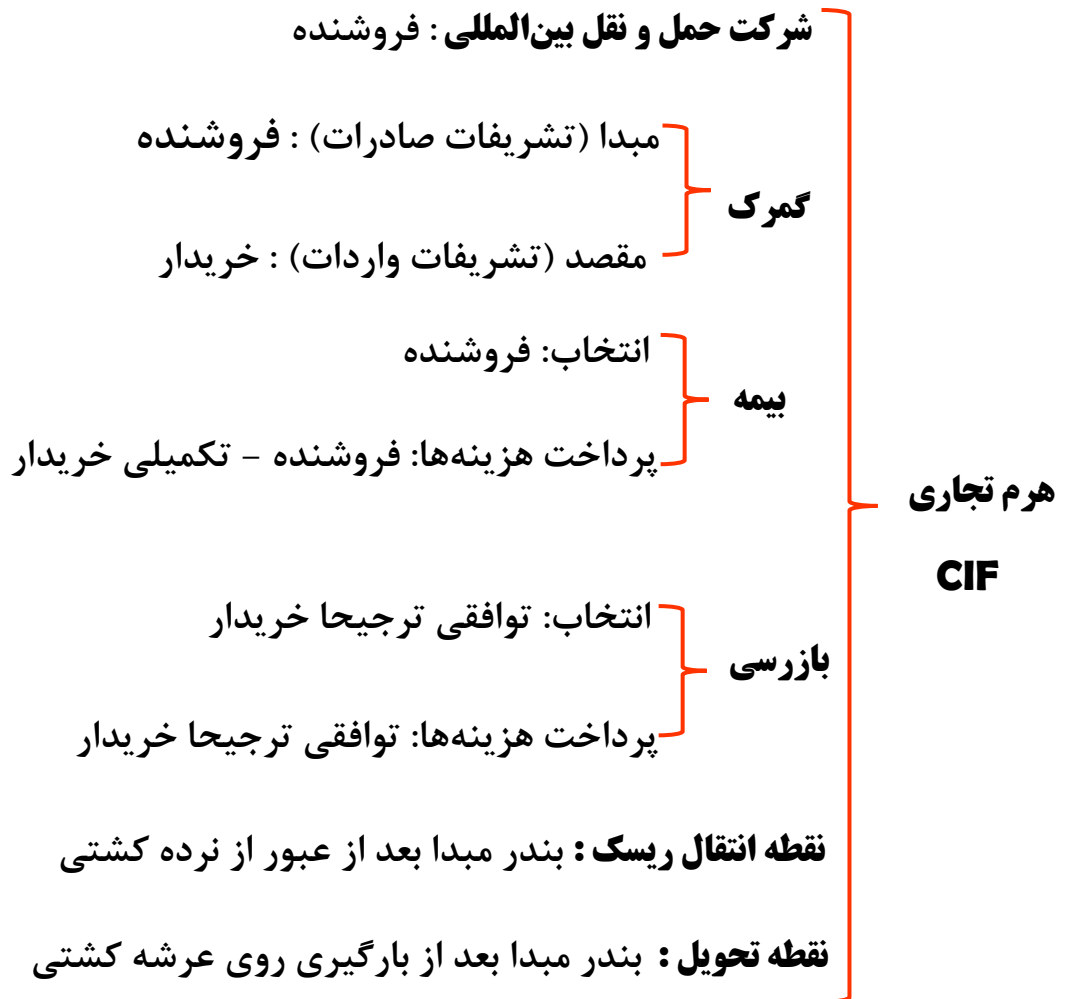
✓ فروشنده موظف به تهیه کمترین پوشش بیمه ای (کلوز C) بود و خریدار در صورت تمایل با توجه به نوع کالا و حمل و نقل باید بیمه های تکمیلی را خریداری نموده یا بصورت صریح با فروشنده توافق نماید که پوشش های بهتر (کلوز A, B) را فراهم نماید .

✓ هرچند فروشنده بیمه نامه را تهیه و قرارداد آن را منعقد می نماید و مسئولیت بیمه نمودن کالا به عهده ایشان است لکن تعهدی در قبال آسیب دیدن کالا ندارد و در صورت آسیب دیدن کالا با ریسک های احتمالی خریدار خود باید از شرکت بیمه طلب خسارت نماید .

✓ قرارداد بیمه باید با یک شرکت داری شهرت خوب منعقد شده و ذینفع بیمه نامه مذکور باید خریدار یا فرد دیگری دارای منافع قابل بیمه باشد تا وی بتواند در صورت بروز خسارت از شرکت بیمه بابت جبران خسارت پیگیری نماید.

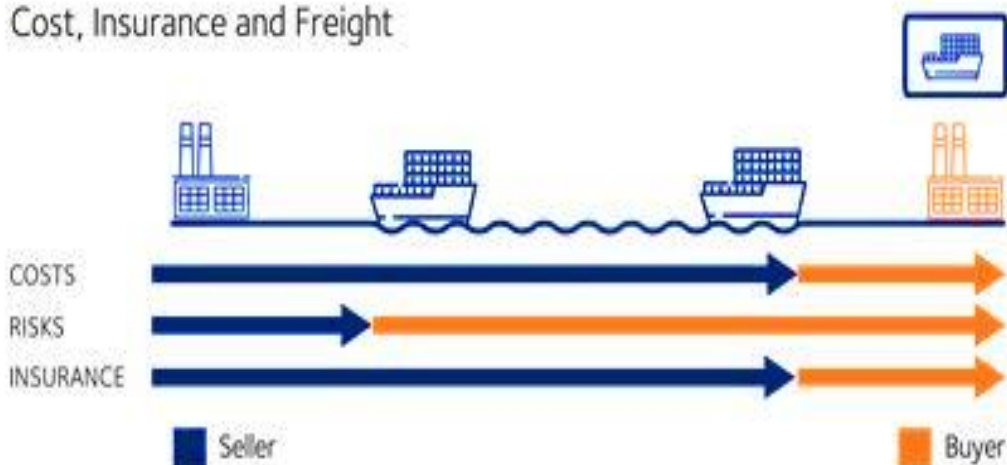
✓ بیمه نامه باید به ارز همانند قرارداد صادر شده باشد .

✓ مدت قرارداد پوشش بیمه باید از لحظه انتقال خطر (بعد از بارگیری کالا روی وسیله حمل در مبدا) تا زمان رسیدن کالا در مقصد مورد توافق باشد.



CIF

Cost, Insurance and Freight



توضیح اصطلاح CPT (پرداخت کرایه حمل تا مقصد تعیین شده)

این اصطلاح به این معناست که فروشنده کالا را به حمل کننده ای که خود تعیین کرده است تحویل می دهد اما به علاوه باید هزینه لازم جهت حمل کالا تا مقصد تعیین شده را پردازد به عبارتی خریدار مسئولیت کلیه ریسک ها و خطرات متوجه کالا و هرگونه هزینه های دیگر آن (هزینه های غیر متعارف) پس از تحویل را تقبل نماید در این اصطلاح دو نقطه بحرانی وجود دارد:

- نقطه انتقال خطر
- نقطه انتقال هزینه از فروشنده به خریدار

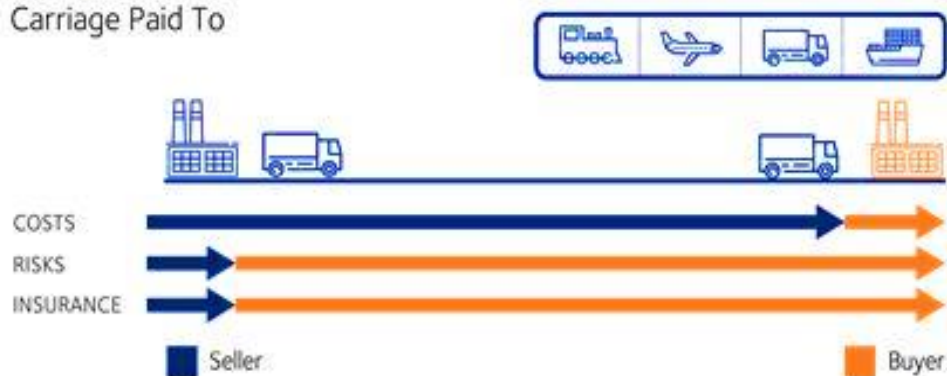
نکته مهم تر اینکه اگر از حمل کنندگان متعددی برای حمل کالا به مقصد تعیین شده استفاده شود مسئولیت یا ریسک خطر متوجه کالا هنگامی منتقل میگردد که کالا به نخستین حمل کننده تحویل داده شود البته در صورتی که طرفین در قرارداد توافق نمایند، میتوانند خطر یا انتقال ریسک را به محلی بعد از محل تحویل به اولین متصدی حمل تغییر داد این موضوع باید صریحا در قرارداد گنجانده شود از این اصطلاح میتوان برای هر روش حمل و نقلی از جمله حمل و نقل مرکب استفاده گردد

نکته: در این اصطلاح نیز مثل سایر اصطلاحات دیگر گروه C ریسک و خطر طول دوره حمل بین المللی کالا تا مقصد تعیین شده طبق توافق، به عهده خریدار می باشد.



CPT

Carriage Paid To



توضیح اصطلاح CIP (پرداخت کرایه حمل ، بیمه تا مقصد تعیین شده)

این اصطلاح به این معناست که فروشنده کالا را به حمل کننده کالایی که خود تعیین کرده است تحویل میدهد اما باید هزینه لازم جهت کرایه حمل و بیمه کالا را تا مقصد تعیین شده بپردازد باید دقت شود خریدار مسئولیت ریسک و کلیه خطرهای متوجه کالا و هرگونه هزینه های اضافی در ارتباط با ریسک پس از تحویل را تقبل کند البته در اصطلاح CIP فروشنده باید خطر از بین رفتن یا آسیب دیدن کالا در جریان حمل بین المللی را تحت پوشش بیمه ای قرار دهد لازم به ذکر است باید توجه شود در صورت بروز خسارت پیگیری موضوع با خریدار است بنابراین در این اصطلاح نیز ۲ نقطه بحرانی وجود دارد (نقطه تحویل ریسک به خریدار بعد از بارگیری روی اولین وسیله حمل بین المللی و نقطه پرداخت هزینه ها در مقصد تعیین شده توسط فروشنده) که باید بصورت شفاف و واضح هر دو نقطه مشخص شود از این اصطلاح میتوان برای روش های حمل و نقل ترکیبی یا مرکب استفاد شود

نکته: در این اصطلاح نیز مثل سایر اصطلاحات گروه C ریسک حمل بین المللی کالا تا مقصد تعیین شده به عهده خریدار است .



CIP

Carriage and Insurance Paid To



نکات کلیدی مربوط به گروه C

(۱) در بین تمامی اصطلاحات اینکوترمز فقط در دو اصطلاح CIF و CIP در گروه C است که انتخاب شرکت بیمه و هزینه بیمه، آن هم بیمه حداقلی اجباراً بعهدہ صادرکننده یا فروشنده است. در دو اصطلاح دیگر، انتخاب شرکت بیمه توافقی ولی هزینه های حداقلی به عهده فروشنده است. لازم به ذکر است در اصطلاح CIF با توجه به اینکه فروشنده هزینه ها را تا مقصد می پردازد بنابراین برای کاهش هزینه از جمله هزینه بیمه معمولاً از کلوزهای ضعیف بیمه استفاده میکند (کلوزهای C, B) پس خریدار از آنجا که ریسک طول دوره حمل کالا تا مقصد تعیین شده به عهده وی می باشد خود با هزینه ای که می پردازد مابه تفاوت هزینه کلوزهای C, B تا کلوز A را تقبل می نماید و کالا را بیمه تکمیلی میکند اما در اصطلاح CIP از آنجا که در آخرین ویرایش اینکوترمز ۲۰۲۰ فروشنده موظف به پرداخت هزینه بیمه حداکثر کلوز A است بنابراین خریدار نیازی به بیمه تکمیلی ندارد و تمام پوشش ریسک این اصطلاح در چارچوب بیمه ای کلوز A با خود فروشنده است و حق بیمه را ایشان پرداخت می نماید.

(۲) در تمامی اصطلاحات مربوط به گروه C پرداخت حقوق و عوارض گمرکی در مقصد نهایی بعهدہ خریدار می باشد و فروشنده یا صادرکننده در این زمینه مسئولیتی ندارد.

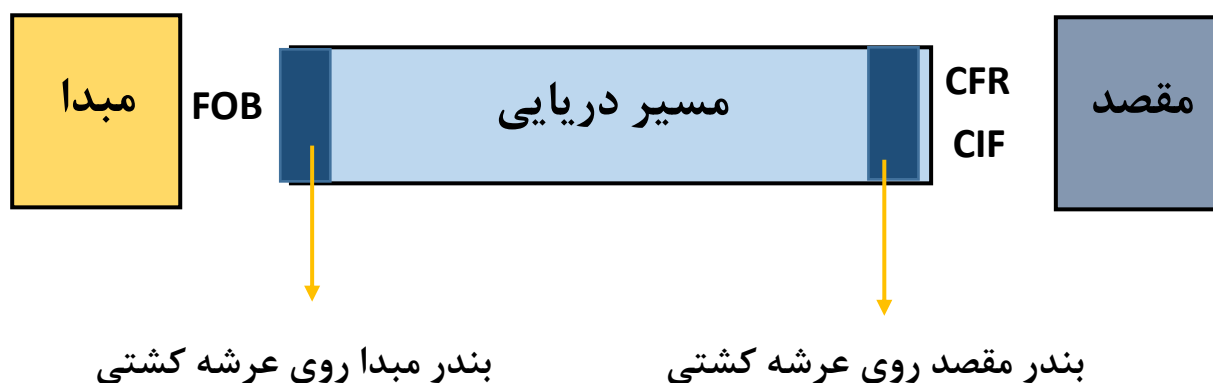
(۳) در تمامی اصطلاحات گروه C، تحویل کالا در مقاصد تعیین شده در گمرک قبل از تخلیه (روی وسیله حمل) است. بنابراین، تخلیه و هزینه تشریفات گمرکی مقاصد برعهده خریدار است مگر آنکه از اصطلاح Full liner در اسناد بازرگانی استفاده شده باشد، که در این صورت، تخلیه در مقصد برعهده فروشنده خواهد بود.

(۴) دلیل پراکندگی اصطلاحات گروه سوم در نمودار به این دلیل است که مقاصد تعیین شده هم می تواند در کشور بین راهی باشد هم در کشور وارد کننده اما این مقاصد در کشور مبدا امکان پذیر نیست

۵) منظور از مقاصد تعیین شده در اصطلاحات گروه C، لزوما مقصد نهایی نیست، یعنی هر نقطه‌ای در کشورهای بین‌راهی و کشور مقصد نهایی یعنی کشور واردکننده می‌تواند بعنوان مقصد نهایی تحویل کالا انتخاب شود. (فروشنده تمامی هزینه‌ها از جمله پرداخت کرایه حمل و سایر هزینه‌ها را تا آن مقاصد پرداخت می‌نماید).

مقایسه اصطلاحات دریایی گروه E و F با اصطلاحات دریایی گروه C

- ✓ نقطه تحویل هرم کالا در اصطلاحات دریایی گروه F در بندر مبدا است. ولی در اصطلاحات دریایی گروه C انتقال ریسک در مبدا است اما هزینه‌ها در این گروه تا مقاصد تعیین شده به عهده فروشنده است
- ✓ نقطه پرداخت هزینه‌ها در اصطلاحات دریایی گروه C هم در بندر بین‌راهی و هم در بندر مقصد نهایی امکانپذیر است. ولی نقطه تحویل ریسک هم در مبدا است.
- ✓ در اصطلاحات دریایی گروه C انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت کرایه حمل بر عهده فروشنده است اما در اصطلاحات دریایی گروه F انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت کرایه حمل بعهده خریدار است.



شرکت حمل و نقل بین‌المللی : فروشنده

مبدا (تشریفات صادرات) : فروشنده

مقصد (تشریفات واردات) : خریدار

گمرک

انتخاب: CIF , CIP فروشنده - CFR , CPT توافقی

بیمه

پرداخت هزینه‌ها: فروشنده - CFR,CIF,CPT بیمه تکمیلی خریدار

CIP کلوز A بیمه اجبارا با فروشنده است (ویرایش ۲۰۲۰)

هرم تجاری

گروه C

انتخاب: توافقی ترجیحا خریدار

بازرسی

پرداخت هزینه‌ها: توافقی ترجیحا خریدار

نقطه انتقال ریسک : مبدا بعد از بارگیری روی اولین وسیله حمل بین‌المللی

نقطه تحویل : مبدا بعد از بارگیری روی اولین وسیله حمل بین‌المللی

گروه چهارم (D)

معروف به گروه تحویل (Delivered)

▪ **DAP(Delivered at Place)**

▪ **DPU (Delivered at place Unloaded)**

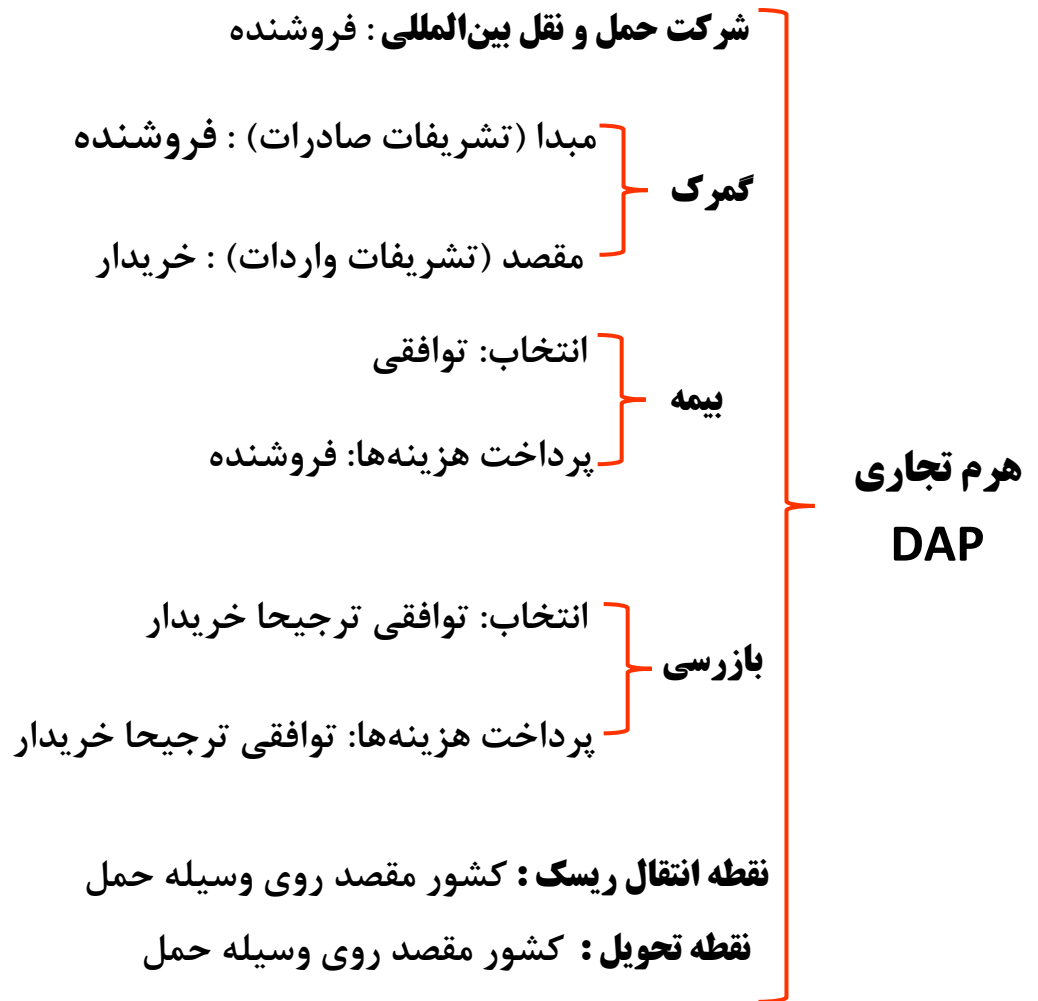
▪ **DDP (Delivered Duty Paid)**

توضیح اصطلاح DAP (تحویل کالا در کشور مقصد روی وسیله حمل)

در این اصطلاح کالا در مکان تعیین شده در کشور مقصد روی وسیله حمل قبل از تخلیه به خریدار تحویل داده میشود تمامی هرم تا آن نقطه یعنی نقطه تحویل کالا در کشور مقصد روی وسیله حمل به عهده فروشنده است ، در اصطلاح DAP هزینه‌ها، ریسک و مسئولیت تا گمرک مقصد با فروشنده است و ریسک بین راهی نیز با فروشنده خواهد بود.

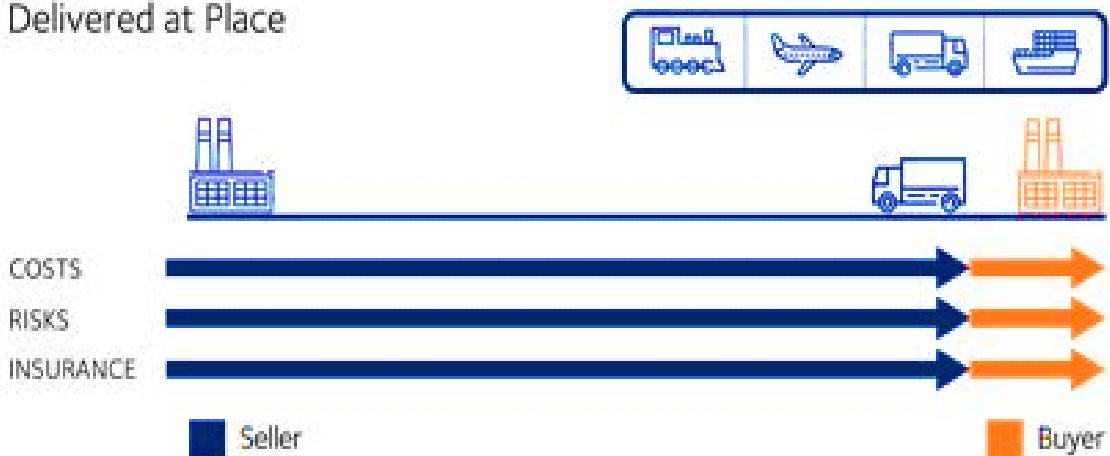
در اصطلاح DAP، کالا یا در گمرک مرزی کشور مقصد تحویل داده می‌شود یا در یکی از گمرکات داخلی کشور مقصد. بنابراین، تمام هرم تجاری تا آن مقاصد تعیین شده در کشور وارد کننده برعهده فروشنده خواهد بود. در ضمن کالا در آن مقاصد روی وسیله حمل قبل از تخلیه تحویل داده می‌شود. بنابراین هزینه تخلیه برعهده خریدار است.

با توجه به آنکه تمام هرم تجاری مخصوصاً ریسک تا آن مقصد تعیین شده در DAP با فروشنده است پس شرکت بازرسی در مقصد روی وسیله حمل قبل از تخلیه کالا در گمرک پس از اطمینان از کمیت و کیفیت کالا گواهی بازرسی صادر و هرم را خصوصاً ریسک به خریدار منتقل می‌کند ، در این اصطلاح تخلیه کالا در گمرک مقصد و همچنین انجام تشریفات گمرکی واردات در کشور مقصد به عهده خریدار می‌باشد و فروشنده مسئولیتی در این زمینه ندارد .



DAP

Delivered at Place



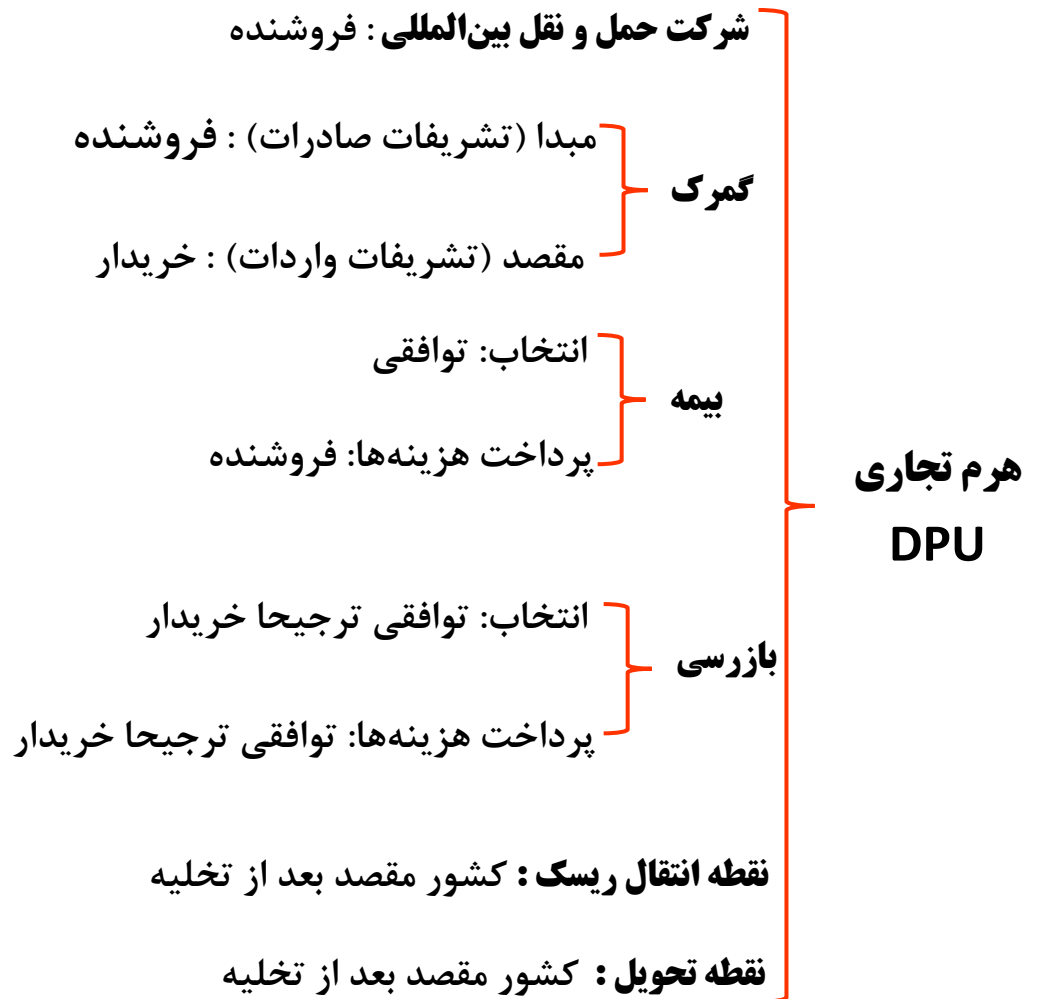
توضیح اصطلاح DPU (تحويل کالا در کشور مقصد بعد از تخلیه)

در این اصطلاح کالا در مکان تعیین شده در کشور مقصد بعد از تخلیه به خریدار تحويل داده میشود تمامی هرم تا آن نقطه یعنی نقطه تحويل کالا در کشور مقصد به عهده فروشنده است ، یعنی در اصطلاح DPU هزینه‌ها، ریسک و مسئولیت تا گمرک مقصد با فروشنده است و ریسک بین راهی نیز با فروشنده خواهد بود.

در اصطلاح DPU ، کالا یا در گمرک مرزی کشور مقصد تحويل داده می‌شود یا در یکی از گمرکات داخلی کشور مقصد. بنابراین، تمام هرم تجاری تا آن مقاصد تعیین شده در کشور وارد کننده برعهده فروشنده خواهد بود. در ضمن کالا در آن مقاصد بعد از تخلیه تحويل داده می‌شود. بنابراین هزینه تخلیه برعهده خریدار است.

با توجه به آنکه تمام هرم تجاری مخصوصاً ریسک تا کشور مقصد به عهده فروشنده است بنابراین شرکت بازرسی بعد آنکه کالا در مقصد تخلیه گردید و پس از اطمینان از کمیت و کیفیت کالا گواهی بازرسی صادر و هرم خصوصاً ریسک را به خریدار منتقل می‌کند ، در این اصطلاح تخلیه کالا در گمرک مقصد و همچنین انجام تشریفات گمرکی واردات در کشور مقصد به عهده خریدار بوده و فروشنده مسئولیتی در این زمینه ندارد .

نکته : تنها تفاوت دو اصطلاح DAP و DPU در تخلیه کالا در مقصد می باشد یعنی DAP قبل از تخلیه ولی DPU بعد تخلیه به خریدار تحويل داده میشود در هر دو اصطلاح انجام تشریفات گمرکی در مقصد با وارد کننده یا خریدار است



DPU

Delivered at Place Unloaded



DDP

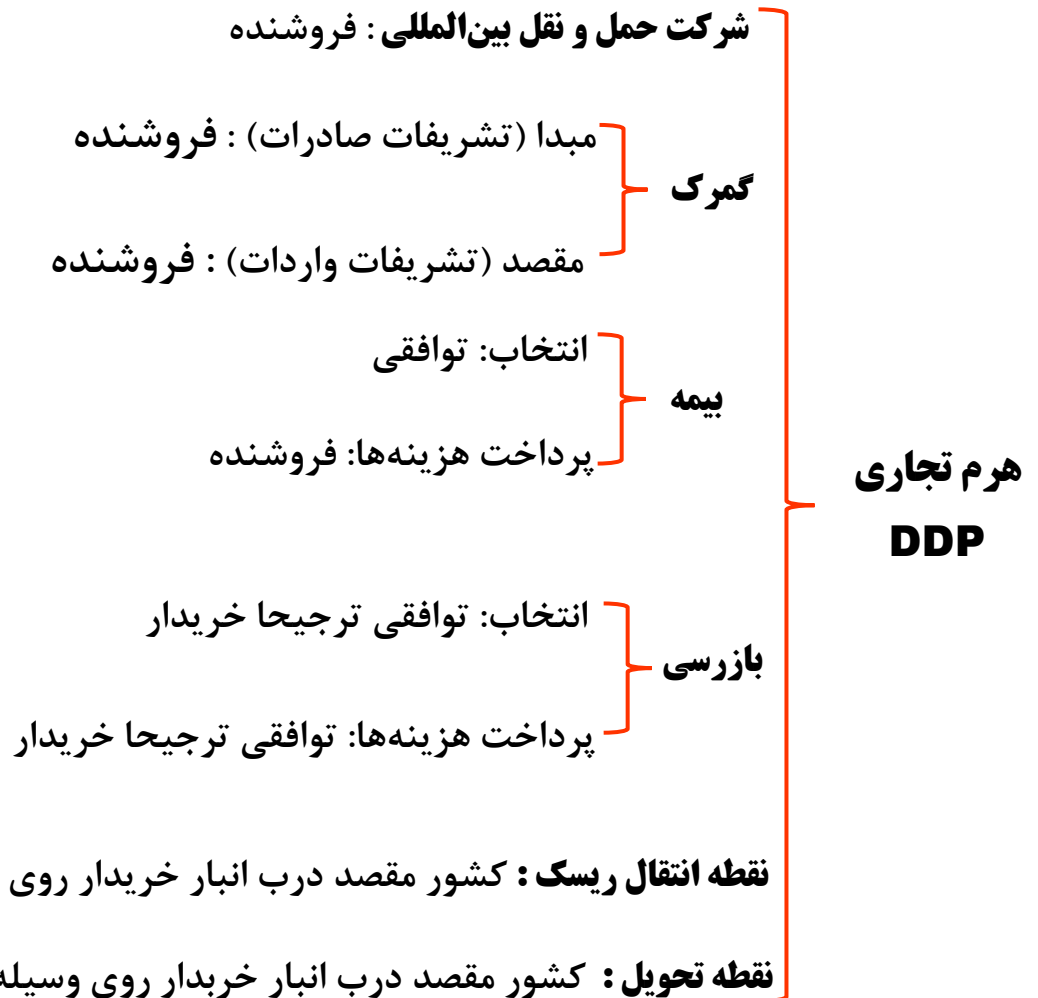
توضیح اصطلاح DDP (تحویل کالا توسط صادر کننده به وارد کننده با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی روی وسیله حمل در انبار فروشنده)

در این اصطلاح کالا در در انبار فروشنده در کشور مقصد قبل از تخلیه به خریدار تحویل داده میشود تمام هرم تا آن نقطه یعنی نقطه تحویل کالا در کشور مقصد به عهده فروشنده است ، یعنی در اصطلاح DDP هزینه‌ها، ریسک و مسئولیت تا درب انبار صاحب کالا در کشور مقصد با فروشنده است و ریسک بین راهی نیز با فروشنده خواهد بود.

در اصطلاح DDP ، کالا یا در گمرک مرزی کشور مقصد ترخیص و تحویل داده می‌شود یا در یکی از گمرکات داخلی کشور مقصد بعد از انجام تشریفات گمرکی با پرداخت حقوق عوارض ترخیص و تحویل داده خواهد شد بنابراین، تمام هرم تجاری تا بعد از ترخیص در کشور مقصد یا کشور وارد کننده برعهده فروشنده خواهد بود. با توجه به آنکه تمام هرم تجاری مخصوصا ریسک تا کشور مقصد به عهده فروشنده است بنابراین شرکت بازرسی بعد آنکه کالا از گمرک ترخیص ، و درب انبار صاحب کالا تحویل خریدار شد و پس از اطمینان از کمیت و کیفیت کالا گواهی بازرسی صادر و هرم خصوصا ریسک را به خریدار منتقل می‌کند .

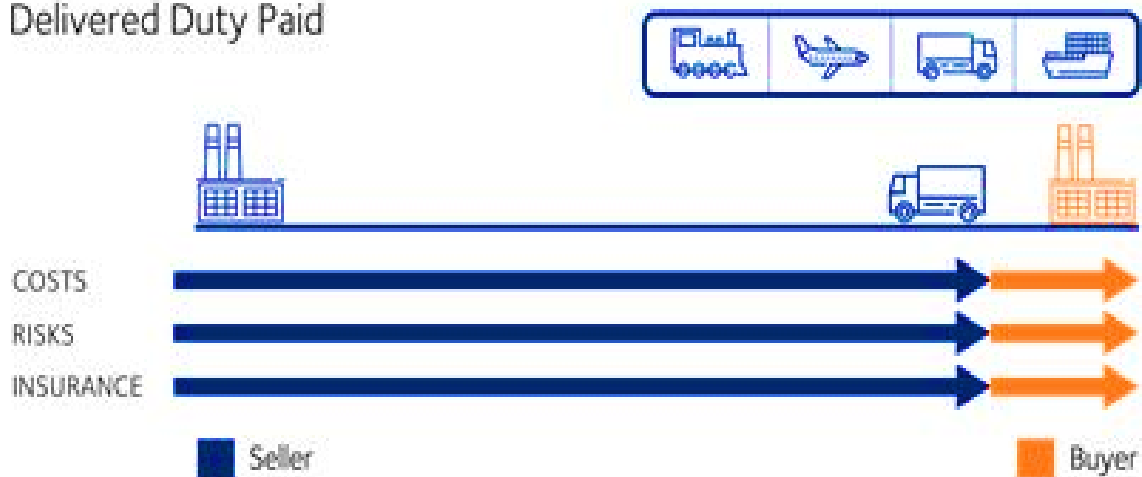
نکته : اصطلاح DDP سنگین ترین اصطلاح از لحاظ هرم تجاری برای فروشنده می

باشد



DDP

Delivered Duty Paid



نکات کلیدی مربوط به گروه D

- در تمام اصطلاحات گروه D انتخاب شرکت حمل و نقل و پرداخت کرایه حمل آن بعهده فروشنده است.
- منظور از مقصد در گروه D مقصد نهایی است، در صورتی که در سایر گروه‌ها از جمله گروه C لزوماً مقصد، مقصد نهایی نیست، در واقع منظور از مقصد در گروه سوم (C) هم می‌تواند کشورهای بین راهی و یا خود کشور وارد کننده باشد. منظور از مقصد نهایی جایی است که کالا به منزله ترخیص قطعی اظهار می‌شود و حقوق و عوارض آن پرداخت می‌گردد.
- در بین اصطلاحات گروه D فقط در اصطلاح DDP است که ترخیص کالا و پرداخت حقوق و عوارض بعهده‌ی فروشنده است و در دو اصطلاح دیگر این گروه این امر بعهده خریدار می‌باشد.
- در گروه D، به‌هیچ عنوان نقطه تحویل کالا در کشور مبدا و کشورهای بین راهی امکان پذیر نیست.
- در گروه D، ریسک حمل بین راهی تا کشور مقصد بعهده فروشنده است، بنابراین شرکت بازرسی در مقصد گواهی بازرسی را صادر می‌کند. تنها گروهی که شرکت بازرسی در مقصد کالا را مورد بررسی قرار داد و گواهی بازرسی صادر می‌کند، اصطلاحات گروه D است.

تفاوت بین اصطلاحات گروه C و گروه D

- مقاصد تعیین شده کالا در گروه C هم در کشور بین راهی و هم در کشور خریدار امکان پذیر است اما در گروه D نقطه تحویل کالا فقط در کشور خریدار اتفاق می‌افتد.
- نقطه تحویل ریسک در گروه C کشور مبدا است اما نقطه تحویل ریسک در گروه D کشور مقصد است.

نکات کلی مربوط به اصطلاحات اینکوترمز ۲۰۲۰

✓ در بین تمامی اصطلاحات اینکوترمز فقط در اصطلاح EX-WORK است که انجام تشریفات صادراتی کالا در کشور مبدأ بعهده خریدار است در تمامی اصطلاحات دیگر این امر بعهده فروشنده است.

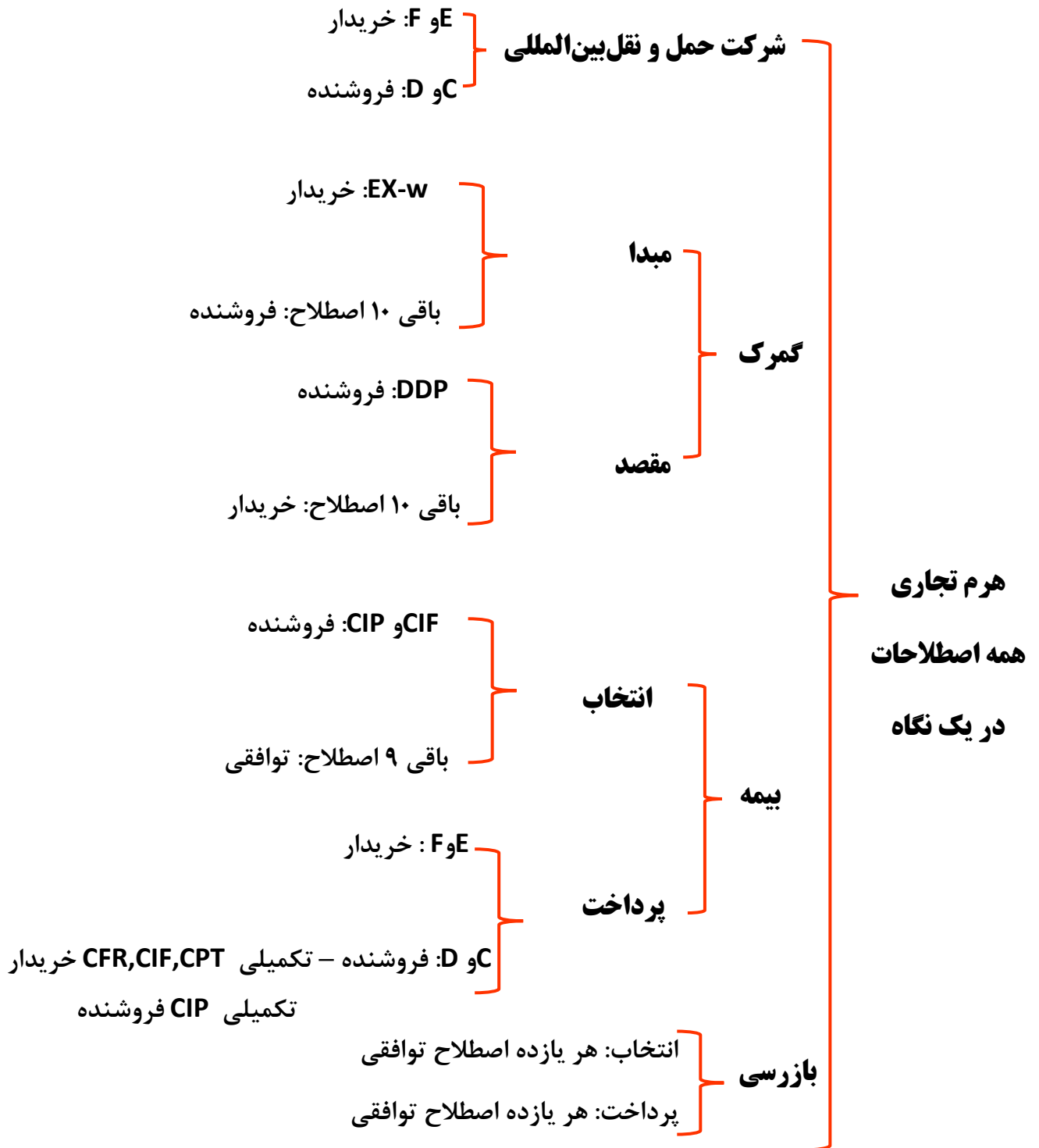
✓ در بین تمامی اصطلاحات اینکوترمز فقط در اصطلاح DDP است که پرداخت حقوق و عوارض گمرکی در کشور مقصد بعهده فروشنده می‌باشد، در تمامی اصطلاحات دیگر این امر بعهده خریدار است.

✓ در بین تمامی اصطلاحات اینکوترمز فقط دو اصطلاح CIF و CIP هستند که انتخاب شرکت بیمه بین‌المللی بعهده فروشنده است و در تمامی اصطلاحات دیگر این امر توافقی است.

✓ در تمامی اصطلاحات اینکوترمز بغیر از اصطلاحات گروه D گواهی بازرسی در مبدأ صادر می‌شود. در صورتی که در اصطلاحات گروه D در مقصد صادر می‌گردد.

✓ در اصطلاحات در دو گروه E و F انتخاب شرکت حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت کرایه حمل با خریدار است اما در گروه C و D بعهده فروشنده است.

✓ در تمامی اصطلاحات اینکوترمز انتخاب شرکت بازرسی و پرداخت هزینه‌ها آن توافقی است.



نقطه تحویل کالا: گروه E, F کشور مبدا - گروه C بعد از بارگیری روی اولین وسیله حمل بین المللی

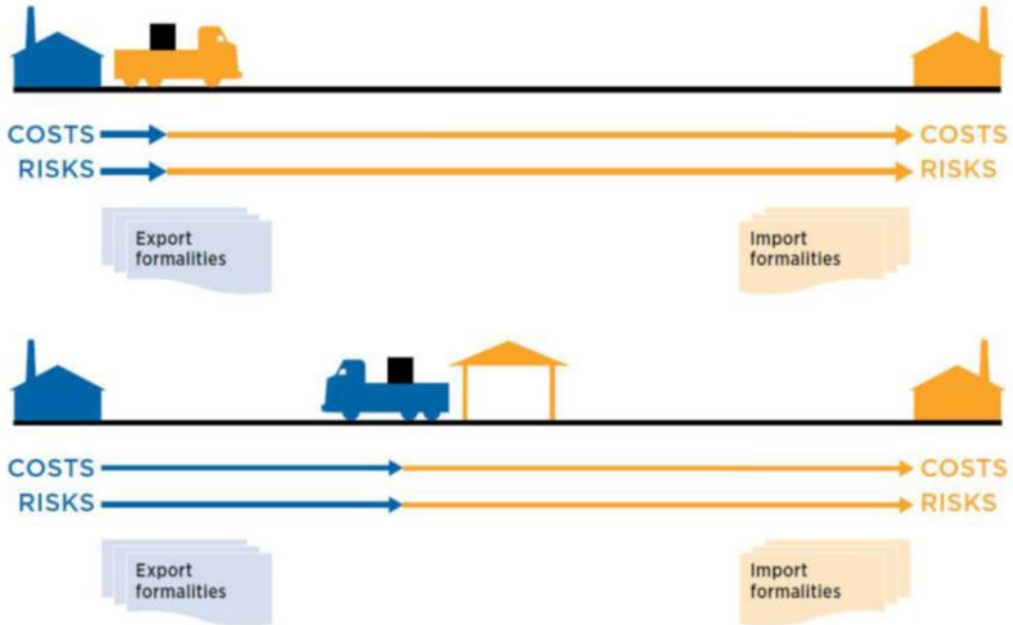
گروه D کشور مقصد

نقطه تحویل ریسک: گروه E, F کشور مبدا - گروه C بعد از بارگیری روی اولین وسیله حمل بین المللی

گروه D کشور مقصد

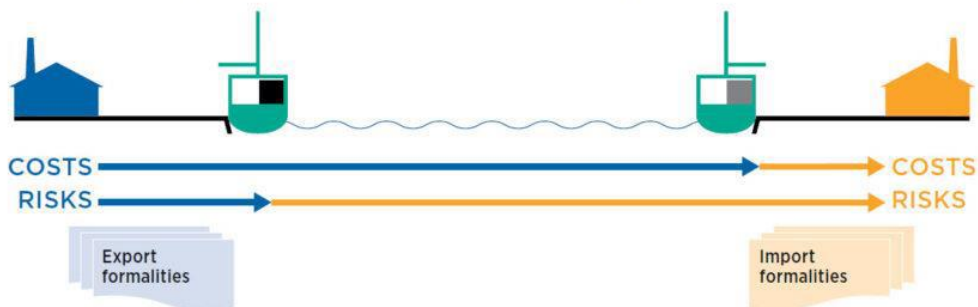
FCA Free Carrier

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



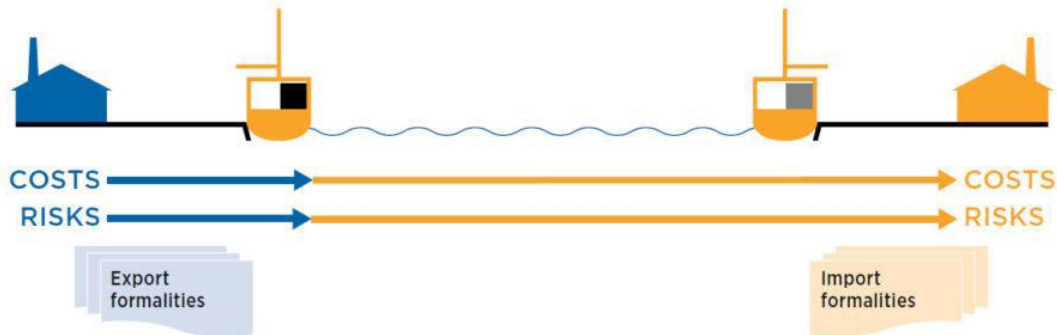
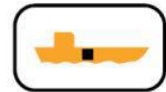
CFR Cost and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



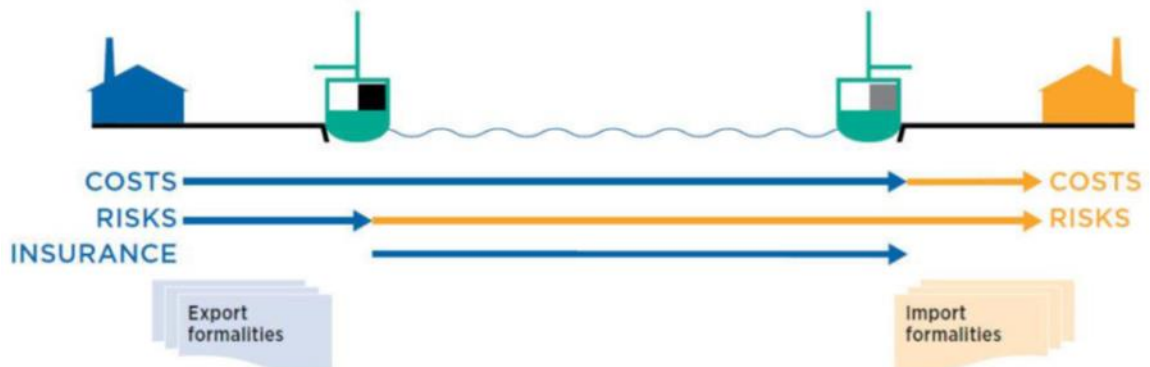
FOB Free on Board

(Insert named port of loading) Incoterms® 2020



CIF Cost, Insurance and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



CPT Carriage Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



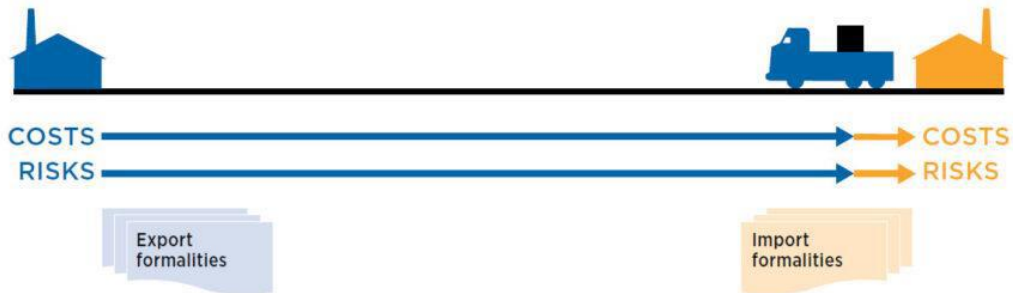
CIP Carriage and Insurance Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



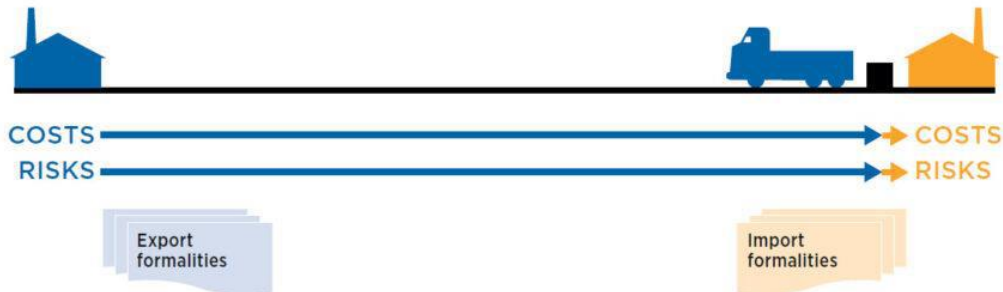
DAP Delivered at Place

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



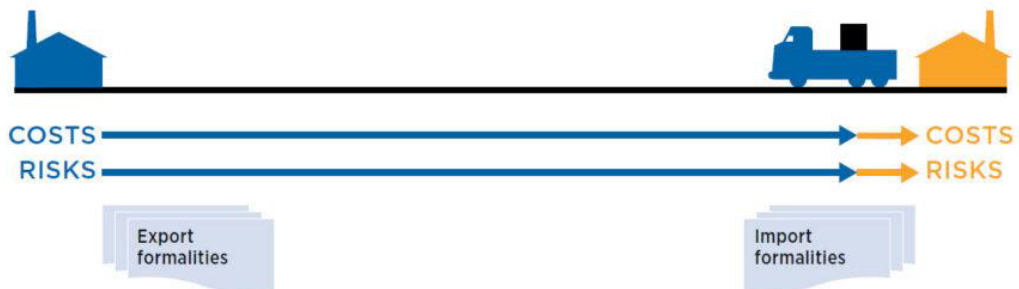
DPU Delivered at Place Unloaded

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



DDP Delivered Duty Paid

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



محاسبه ارزش کالاهای

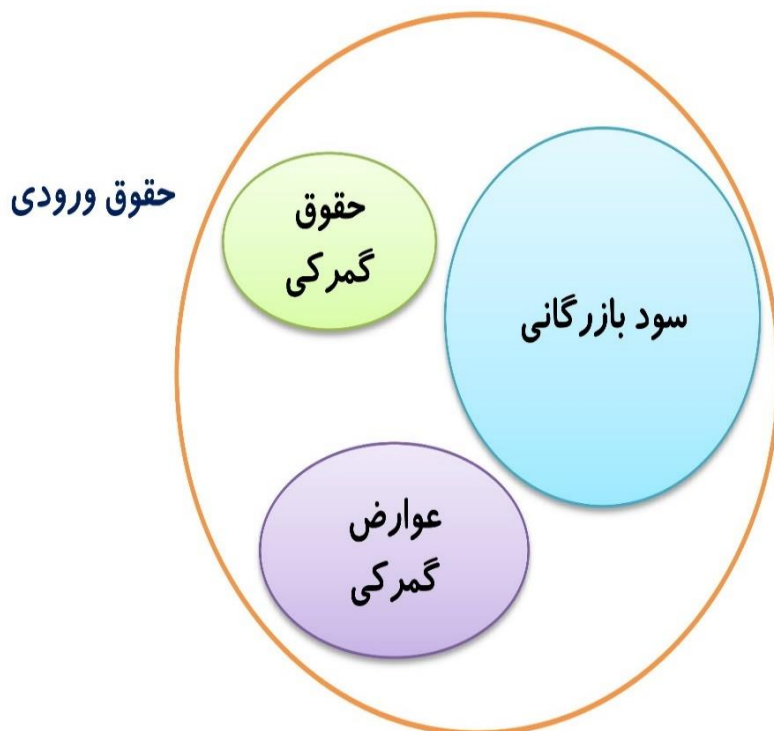
وارداتی بر مبنای

اصطلاحات اینکوترمز

۲۰۲۰

محاسبه حقوق ورودی

• **حقوق ورودی:** حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالا به اضافه سود بازرگانی که توسط هیأت وزیران تعیین می‌گردد به علاوه وجوهی که به موجب قانون، گمرک مسؤؤل وصول آن است و به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد ولی شامل هزینه‌های انجام خدمات نمی‌شود (بند «د» ماده ۱ ق.ا.گ)



- ارزشی که مبنای محاسبات حقوق و عوارض است **ارزش سیف کالا** می باشد.
- ارزش سیف کالا عبارت است از $CIF = cost + insurance + freight$
- **کرایه حمل + بیمه کالا + قیمت کالا = ارزش (سیف)**

ارزش مبنای محاسبات حقوق و عوارض

کالاهای گمرکی از لحاظ ارزشگذاری در گمرک (ارزش مبنای محاسباتی) در چهارچوب اصلاحات یازده گانه اینکوترمز ۲۰۲۰ به سه گروه تقسیم می شوند:

گروه اول: اظهارنامه هایی که در چهارچوب، چهار اصطلاح FOB و FAS، FCA، Ex-work می باشند.

گروه دوم: اظهارنامه هایی که در چهارچوب، پنج اصطلاح DAP، DPU، CPT، CFR می باشند.

گروه سوم: اظهارنامه هایی که در چهارچوب، دو اصطلاح CIF و CIP می باشند.

حال با توجه به تقسیم بندی سه گانه گروه های فوق، برای محاسبه ارزش سیف کالا و برای محاسبه جمع حقوق ورودی و عوارض گمرکی پرداختی به گمرک توسط صاحب کالا یا اظهار کننده مثال هایی را به شرح ذیل برای هر یک از گروه ها هم برای محاسبه ارزش سیف و هم برای محاسبه جمع حقوق و عوارض گمرکی به تفکیک حل خواهیم کرد :

الف : محاسبه ارزش سیف برای گروه اول :

اظهارنامه هایی که در چارچوب اصطلاحات گروه های E , F اظهار میشوند .

نکته باتوجه به اینکه تمامی چهار اصطلاح این دو گروه نقطه تحویل آنها در کشور مبدا می باشد و خریدار یا وارد کننده خود ملزم به پرداخت کرایه حمل و بیمه بین المللی می باشد بنابراین هنگام اظهار کالا در گمرک ، علاوه بر قیمت خرید کالا در مبدا (C) ، کرایه حمل (F) و مبلغ بیمه (I) به ارزش گمرکی اضافه می شود یعنی ارزش سیف در چنین حالتی برابر است با :

ارزش سیف = ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض گمرکی $C_{ID} =$

$ID =$ Import duty (حقوق ورودی)

$C_{ID} = c$ (قیمت خرید در مبدا) + I (هزینه بیمه بین المللی) + F (کرایه حمل بین المللی)

مثال :

شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۰۰,۰۰۰ دلاری قطعات یدکی در چارچوب اصطلاح FAS ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (C_{ID}) یا ارزش سیف این محموله را محاسبه نمایید .

حل مساله: با توجه به اینکه شرکت مذکور محموله وارداتی خود را در چارچوب اصطلاح FAS وارد کرده است بنابراین ارزش سیف یا (C_{ID}) برابر است با:

$$C_{ID} = C + I + F$$

نکته: در صورتی که کرایه حمل و بیمه وجود نداشته باشد یا مجهول باشد یا به هر دلیلی سر موضوع کرایه حمل و بیمه صاحب کالا با گمرک اختلاف داشته باشد. حداکثر مقادیر بیمه و کرایه حملی که گمرک می تواند در محاسبه ارزش سیف در نظر بگیرد به شرح ذیل محاسبه می شود:

$$F \text{ (کرایه حمل)} = 10\% \times C \text{ (قیمت خرید کالا در مبدا)}$$

$$I \text{ (بیمه)} = \left(\frac{5}{1000}\right) \times [C \text{ (قیمت خرید کالا در مبدا)} + F \text{ (کرایه حمل)}]$$

بنابراین در ادامه حل مساله فوق:

$$F = 10\% \times 500.000 = 50.000$$

$$I = \frac{5}{1000} \times (500.000 + 50.000) = 2.750$$

حال باتوجه به اطلاعات فوق ارزش سیف برابر است با:

$$C_{ID} = C + I + F$$

$$C_{ID} = 500.000 + 2.750 + 50.000 = 552.750$$

ب: محاسبه ارزش سیف برای گروه دوم:

اظهارنامه هایی که در چارچوب اصطلاحات گروه های C, D به غیر از CIF, CIP اظهار میشوند.

نکته: باتوجه به اینکه تمامی پنج اصطلاح گروه دوم که نقطه تحویل آنها در کشور مقصد یا بین راه می باشد و فروشنده یا صادر کننده خود ملزم به پرداخت کرایه حمل بین المللی است بنابراین هنگام اظهار کالا در گمرک چون کرایه حمل را قبلا در فاکتور

لحاظ کرده است، گمرک مجدداً کرایه حمل را در محاسبه لحاظ نخواهد کرد لذا در این گروه ارزش سیف یا مبنای محاسبه به شرح ذیل محاسبه می گردد :

$$C_{ID} = c + I \text{ (هزینه بیمه بین المللی) + (قیمت خرید در مبدا) } c$$

نکته: در صورتی که فروشنده مدارکی دال بر پرداخت بیمه ارائه نماید بیمه نیز در محاسبه فوق لحاظ نخواهد شد.

مثال: شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۵۰,۰۰۰ دلاری قطعات یدکی در چارچوب اصطلاح CPT ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (C_{ID}) یا ارزش سیف این محموله را محاسبه نماید.

حل مساله: با توجه به اینکه شرکت مذکور محموله وارداتی خود را در چارچوب اصطلاح CPT وارد کرده است بنابراین ارزش سیف یا (C_{ID}) برابر است با:

$$C_{ID} = c + I$$

$$I = \frac{5}{1000} \times (550.000) = 2.750$$

حال با توجه به اطلاعات فوق ارزش سیف برابر است با:

$$C_{ID} = c + I$$

$$C_{ID} = 550.000 + 2.750 = 552.750$$

ج: محاسبه ارزش سیف برای گروه سوم :

اظهارنامه هایی که در چارچوب اصطلاحات CIF , CIP اظهار می شوند .

نکته: باتوجه به اینکه در دو اصطلاح فوق نقطه تحویل آنها در کشور **مقصد یا بین راه** می باشد و فروشنده یا صادر کننده خود ملزم به پرداخت **کرایه حمل و بیمه بین المللی** است بنابراین هنگام اظهار کالا در گمرک، چون کرایه حمل و بیمه را قبلا در فاکتور لحاظ کرده است، گمرک مجددا کرایه حمل و بیمه را در محاسبه ارزش سیف لحاظ نخواهد کرد لذا در این گروه ارزش **سیف یا مبنای محاسبه** به شرح ذیل محاسبه می گردد :

$$C_{ID} = c \text{ (قیمت خرید در مبدا)}$$

مثال: شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۵۲,۷۵۰ دلاری قطعات یدکی در چارچوب اصطلاح CIF ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد **ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (C_{ID})** یا **ارزش سیف** این محموله را محاسبه نمایید .

حل مساله: با توجه به اینکه شرکت مذکور محموله وارداتی خود را در چارچوب اصطلاح CIF وارد کرده است بنابراین ارزش سیف یا (C_{ID}) برابر است با :

$$C_{ID} = C$$

حال باتوجه به اطلاعات فوق ارزش **سیف** برابر است با :

$$C_{ID} = C$$

$$C_{ID} = 552.750$$

محاسبه حقوق و عوارض گمرک

حال که ارزش سیف کالا را برای هریک از گروه های سه گانه فوق محاسبه نمودیم به محاسبه حقوق ورودی و عوارض گمرکی در هریک از مثال های فوق در سه گروه می پردازیم :

برای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی ابتدا اقلامی که گمرک در هنگام واردات قطعی از کالاهای وارداتی اخذ می نماید را با ذکر فرمول بیان خواهیم کرد

الف) حقوق ورودی (ID)

ب) نه درصد مالیات بر ارزش افزوده
 ۳ درصد
 ۶ درصد

ج) یک درصد هلال احمر موضوع ماده ۱۶۳ ق.۱۰.گ

د) یک هزارم پسماند شهرداری

الف: $ID = c_{ID} \times$ **ماخذ تعرفه**

ب: $ID \times 1\%$ = **یک درصد هلال احمر**

ج: $(c_{ID} + ID) \times 9\%$ = **نه درصد مالیات بر ارزش افزوده**

د: $c_{ID} \times \frac{1}{1.000}$ = **یک هزارم پسماند شهرداری**

مثال برای گروه اول :

محاسبه حقوق ورودی و عوارض گمرکی برای گروه اول (E,F)

شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۰۰,۰۰۰ دلاری قطعات یدکی در چابوب اصطلاح FAS ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد : با توجه به مفروضات زیر :

۱. ماخذ تعرفه ۲۰ درصد

۲. نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریال

۳. کرایه حمل ۵۰,۰۰۰ دلار

۴. بیمه ۲,۷۵۰ دلار

الف: ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (CID) یا ارزش سیف این محموله را محاسبه نمایید .

ب: حقوق ورودی و عوارض گمرکی مربوطه را محاسبه نمایید

حل مساله :

محاسبه ارزش سیف

$$C_{ID} = C + I + F$$

$$C_{ID} = 500.000 + 2.750 + 50.000 = 552.750$$

باتوجه به اینکه حقوق عوارض ورودی به ریال دریافت می شود باید ارزش سیف ریالی را محاسبه نماییم برای اینکار ارزش سیف دلاری ضربدر نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریالی برابر است :

$$C_{ID} = 552.750 \$ \times 300 \text{ ریال} = 165,825,000 \text{ ارقام به هزار ریال می باشد}$$

حال از روی این ارزش وصولی های گمرک را به شرح ذیل محاسبه می نمایم

الف: $ID = c_{ID} \times$ **ماخذ تعرفه**

$$ID = 165.825.000 \times 20\% = \mathbf{33.165.000}$$
 هزار ریال

ب: $1\% \times ID =$ **یک درصد هلال احمر**

$$1\% \times 33.165.000 = \mathbf{331,650}$$
 هزار ریال

ج: $9\% \times (c_{ID} + ID) =$ **نه درصد مالیات بر ارزش افزوده**

$$9\% \times (165.825.000 + 33.165.000) = \mathbf{17.909,100}$$

ارزش افزوده **هزار ریال**

د: $\frac{1}{1.000} \times c_{ID} =$ **یک هزارم پسماند شهرداری**

$$\frac{1}{1.000} \times 165.825.000 = \mathbf{165.825}$$

هزار ریال

جمع حقوق عوارضی پرداختی به گمرک برابر است با:

9% مالیات بر ارزش افزوده + 1% هلال احمر + یک هزارم پسماند شهرداری + ID

$$33,165,000 + 165,825 + 331,650 + 17,909,100 = \mathbf{51,571,575}$$

مثال برای گروه دوم :

محاسبه حقوق ورودی و عوارض گمرکی برای گروه C , D به غیر از CIF , CIP

شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۵۰,۰۰۰ دلاری قطعات یدکی در چاقوب اصطلاح DAP ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد : با توجه به مفروضات زیر :

۱. ماخذ تعرفه ۲۰ درصد

۲. نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریال

۳. بیمه ۲,۷۵۰ دلار

الف: ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (CID) یا ارزش سیف این محموله را محاسبه نمایید .

ب: حقوق ورودی و عوارض گمرکی مربوطه را محاسبه نمایید

حل مساله :

محاسبه ارزش سیف

$$C_{ID} = C + I$$

$$C_{ID} = 550.000 + 2.750 = 552.750$$

باتوجه به اینکه حقوق عوارض ورودی به ریال دریافت می شود باید ارزش سیف ریالی را محاسبه نماییم برای اینکار ارزش سیف دلاری ضربدر نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریالی برابر است :

$$C_{ID} = 552.750 \$ \times 300 \text{ ریال} = 165.825.000 \quad \text{ارقام به هزار ریال می باشد}$$

حال از روی این ارزش وصولی های گمرک را به شرح ذیل محاسبه می نماییم

$$ID = C_{ID} \times \text{ماخذ تعرفه} \quad ۶۳$$

الف:

$$ID = 165.825.000 \times 20 \% = 33.165.000 \quad \text{هزار ریال}$$

ب: $1 \% \times ID = \text{یک درصد هلال احمر}$

$$1\% \times 33.165.000 = 331.650 \quad \text{هزار ریال}$$

ج: $9 \% \times (C_{ID} + ID) = \text{نه درصد مالیات بر ارزش افزوده}$

$$9\% \times (165.825.000 + 33.165.000) = 17.909.100 \quad \text{هزار ریال}$$

د: $\frac{1}{1.000} \times C_{ID} = \text{یک هزارم پسماند شهرداری}$

$$\frac{1}{1.000} \times 165.825.000 = 165.825 \quad \text{هزار ریال}$$

جمع حقوق عوارضی پرداختی به گمرک برابر است با:

$$9\% \text{ مالیات بر ارزش افزوده} + 1\% \text{ هلال احمر} + \text{یک هزارم پسماند شهرداری} + ID$$

$$33,165,000 + 165.825 + 331,650 + 17,909,100 = 51,571,575$$

مثال برای گروه سوم :

محاسبه حقوق ورودی و عوارض گمرکی برای گروه CIF , CIP

شرکت بازرگانی سایپا یک محموله ۵۵۲,۷۵۰ دلاری قطعات یدکی در چابوب اصطلاح DAP ثبت سفارش می نماید در صورتی که شرکت مذکور قصد ترخیص محموله فوق از گمرک داشته باشد : با توجه به مفروضات زیر :

۱. ماخذ تعرفه ۲۰ درصد

۲. نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریال

الف: ارزش مبنای محاسبه حقوق ورودی و عوارض (CID) یا ارزش سیف این محموله را محاسبه نمایید .

ب: حقوق ورودی و عوارض گمرکی مربوطه را محاسبه نمایید

حل مساله :

محاسبه ارزش سیف

$$C_{ID} = C$$

$$C_{ID} = 552.750 = 552.750$$

باتوجه به اینکه حقوق عوارض ورودی به ریال دریافت می شود باید ارزش سیف ریالی را محاسبه نماییم برای اینکار ارزش سیف دلاری ضربدر نرخ ارز ۳۰۰,۰۰۰ ریالی برابر است :

$$C_{ID} = 552.750 \$ \times 300 \text{ ریال} = 165.825.000 \quad \text{ارقام به هزار ریال می باشد}$$

حال از روی این ارزش وصولی های گمرک را به شرح ذیل محاسبه می نماییم

الف: $ID = C_{ID} \times \text{ماخذ تعرفه}$

$$ID = 165.825.000 \times 20 \% = 33.165.000$$

هزار ریال

ب: $1\% \times ID = \text{یک درصد هلال احمر}$

$1\% \times 33.165.000 = 331.650$ **هزار ریال**

ج: $9\% \times (C_{ID} + ID) = \text{نه درصد مالیات بر ارزش افزوده}$

$9\% \times (165.825.000 + 33.165.000) = 17.909.100$ **هزار ریال**

د: $\frac{1}{1.000} \times C_{ID} = \text{یک هزارم پسماند شهرداری}$

$\frac{1}{1.000} \times 165.825.000 = 165,826$

هزار ریال

جمع حقوق عوارضی پرداختی به گمرک برابر است با:

9% مالیات بر ارزش افزوده + 1% هلال احمر + یک هزارم پسماند شهرداری + ID

$33,165,000 + 165,826 + 331,650 + 17,909,100 = 51,571,575$