

بسم الله الرحمن الرحيم

بازرگانی خارجی

لیلا قادری عیسیٰ کند

بهار ۱۳۹۵

سرشناسه	: قادری عیسی‌کند، لیلا، ۱۳۶۰ -
عنوان و نام پدیدآور	: بازرگانی خارجی / لیلا قادری عیسی‌کند.
مشخصات نشر	: بوکان: نارین، ۱۳۹۴.
مشخصات ظاهری	: ز، ۲۴۶ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۹۴۴۵۴-۷-۹
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: عنوان دیگر: تجارت خارجی.
یادداشت	: کتابنامه: ص. ۲۳۶-۲۳۷.
موضوع	: بازرگانی بین‌المللی
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۴HF۱۳۷۹ ب۱۶ق/
رده بندی دیویی	: ۳۸۲/۶
شماره کتابشناسی ملی	: ۴۰۷۶۰۹۴



نام کتاب: تجارت خارجی
نویسنده: لیلا قادری عیسی‌کند
حروفچین: پژوهش
طراح جلد: محمد محمودی
انتشارات: نارین بوکان
چاپخانه: چاپ رامن بوکان
تیراژ: ۱۰۰۰ جلد
نوبت چاپ: اول، ۱۳۹۵
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۴۴۵۴-۷-۹

تقدیم به همسر مهربانم که با فداکاری و بردباری
هموارکننده ناهمواریهای زندگی ام بوده است و همچنین
تقدیم به فرزندان عزیزم "امیر و آوان"

مقدمه مؤلف:

مبادلات برون مرزی تاریخچه ی درازی پشت سر دارد. واین گویای این واقعیت است که انسانها همواره در پی داد و ستد با مردمان سرزمینهای دیگر بوده اند و به هر طریقی که شده خود را به بازارهای کشورهای دیگر رسانده اند. که البته راه ابریشم تداعی کوشش گذشتگان برای برقراری ارتباطات تجاری بین المللی می باشد.

امروزه با پیشرفت های فنی و اقتصادی، دایما بر حجم و کیفیت مبادلات جهانی افزوده می شود و تجارت خارجی را به شکل مدرن تر از گذشته جلوه داده است.

کتاب حاضر، به طور حتم میتواند راهنمای خوبی برای قدم نهادگان به عرصه تجارت بین الملل باشد. امید است توانسته باشم خدمت هر چند ناچیزی به پیشبرد اقتصاد کشورم کرده باشم.

با تقدیم احترامات فائقه:

لیلا قادری عیسی کند

برای پیش بینی کردن، برای توانستن و برای تضمین
کردن، باید دانست.

"آگوست کنت"

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱.....	فصل اول - اینکوترمز ۲۰۱۰.....
۲.....	نگاهی اجمالی بر اینکوترمز و آخرین تغییرات آن :.....
۲.....	۱- هدف و قلمرو اینکوترمز.....
۴.....	۲- علت باز نگری اینکوترمز.....
۴.....	۳- اینکوترمز ۲۰۰۰.....
۵.....	۴- منظور نمودن اینکوترمز در قرار داد فروش.....
۶.....	۵- ساختار اینکوترمز.....
۷.....	۶- ترمینولوژی.....
۱۱.....	۷- وظایف فروشنده در تحویل (کالا).....
۱۱.....	۸- انتقال مسئولیت (ریسک) و هزینه های مربوط به کالا.....
۱۲.....	۹- اصطلاحات :.....
۱۲.....	۹-۱- اصطلاح E.....
۱۳.....	۹-۲- اصطلاحات گروه F.....
۱۴.....	۹-۳- اصطلاحات گروه "C".....
۲۰.....	۹-۴- اصطلاحات گروه D.....
۲۱.....	۱۰- عبارت «وظیفه‌ای ندارد».....
۲۱.....	۱۱- ایجاد تغییر در اینکوترمز.....
۲۳.....	۱۲- عرف بندر یا تجارت خاص.....
۲۴.....	۱۳- اختیارات خریدار در مورد محل حمل.....
۲۴.....	۱۴- ترخیص کالا از گمرک.....
۲۵.....	۱۵- بسته‌بندی.....
۲۶.....	۱۶- بررسی کالا.....
۲۶.....	۱۷- نوع حمل و اصطلاح مناسب اینکوترمز ۲۰۰۰.....
۲۷.....	۱۸- توضیح در مورد استفاده از اصطلاحات.....
۲۸.....	۱۹- بارنامه و تجارت الکترونیکی.....

۲۹	..... اسناد حمل غیر قابل انتقال به جای بارنامه‌ها.
۳۰	..... ۲۱- حق دادن دستورات به حمل کننده.
۳۰	..... ۲۲- داوری اتاق بازرگانی بین المللی.
۳۱	..... EXW (EX works)
۳۵	..... FCA (... named palce)
۴۱	..... FAS (... named port of shipment)
۴۵	..... FOB (... named port of shipment)
۵۰	..... CFR (... named port of destination)
۵۵	..... CIF (... named port of destination)
۶۰	..... CPT (... named place of destination)
۶۵	..... CIP (... named place of destination)
۷۰	..... DAF (... named plase)
۷۵	..... DES (named port of destination)
۸۰	..... DEQ (... named port of destination)
۸۵	..... DDU (... named plave of destinatio)
۸۹	..... DDP (... named place of destinatio)
۹۶	..... EXW-DAP-CIP-CPT-FCA-DDP
۹۶	..... FAS-CIF-CFR-FOB-DEQ
۱۰۴	..... فصل دوم - مناطق آزاد تجاری (FREE TRADE ZONE)
۱۰۵	..... مناطق آزاد تجاری (FREE TRADE ZONE).
۱۰۷	..... برخی از مناطق آزاد تجاری در ایران:
۱۰۷	..... ۱. منطقه آزاد کیش:
۱۰۸	..... ۲. منطقه آزاد قشم:
۱۰۹	..... ۳. منطقه آزاد چابهار:
۱۰۹	..... ۴. منطقه آزاد ارس:
۱۱۱	..... ۵. منطقه آزاد انزلی:
۱۱۳	..... ۶. منطقه آزاد اروند:
۱۱۷	..... مبنای نظری تجارت آزاد و اهداف ایجاد مناطق آزاد:

۱۲۱	فصل سوم – تجارت متقابل: (BUY BACK).....
۱۲۲	تجارت متقابل: (BUY BACK).....
۱۲۳	انواع تجارت متقابل:.....
۱۲۳	(۱) معامله تهاتری (پایاپای).....
۱۲۴	(۲) خرید متقابل.....
۱۲۴	(۳) معامله جبرانی.....
۱۲۴	(۴) معامله بای یک.....
۱۲۴	(۵) معامله افسست.....
۱۲۵	(۶) مبادله انتقالی.....
۱۳۰	فصل چهارم – صادرات (EXPORT).....
۱۳۱	صادرات: (EXPORT).....
۱۳۱	صادرات کننده:.....
۱۳۲	صادرات از نظر خروج کالا از کشور:.....
۱۳۲	صادرات قطعی:.....
۱۳۲	هزینه های گمرکی:.....
۱۳۲	بیمه کالای صادراتی:.....
۱۳۳	تشریفات صادراتی قطعی:.....
۱۳۵	تنظیم اظهارنامه کالای صادراتی:.....
۱۳۵	احراز هویت:.....
۱۳۶	دفتر ژورنال:.....
۱۳۶	ارزیابی:.....
۱۳۷	پیمان نامه ارزی:.....
۱۳۸	حذف برخی تشریفات گمرکی:.....
۱۳۸	مراحل صادرات در گمرک:.....
۱۳۸	در جهت تسهیل امر صادرات:.....
۱۳۹	گمرکات تخصصی ویژه صادرات کالاهای خاص:.....
۱۴۰	صادرات موقت:.....
۱۴۴	کارت بازرگانی:.....

موارد معافیت از داشتن کارت بازرگانی :	۱۴۴
ملاک تجاری بودن کالا :	۱۴۵
تقسیم بندی کالاهای صادراتی :	۱۴۵
فهرست کالاهای ممنوع صدور :	۱۴۶
خروج کالا برای شرکت در نمایشگاه خارجی :	۱۴۷
ارسال نمونه کالا :	۱۴۸
صدور کالا از طریق پست :	۱۴۸
مقررات مربوط به محمولات و مراسلات پست بین المللی :	۱۴۸
نظارت و بررسی گمرکی مراسلات ارسالی به خارج از کشور :	۱۴۹
فصل پنجم - واردات (Import)	۱۵۷
واردات (Import)	۱۵۸
الف) واردات قطعی :	۱۵۸
ب) واردات موقت :	۱۵۹
ج) کالاهای مرجوعی :	۱۵۹
د) ترانزیت خارجی:	۱۵۹
ه) ترانزیت داخلی:	۱۶۰
نحوه تکمیل اوراق ثبت سفارش:	۱۶۲
الف: انواع روش های واردات کالا از طریق ثبت سفارش	۱۶۳
ب: مدارک مورد نیاز برای ثبت سفارش کالا	۱۶۴
ج) اصلاحیه ثبت سفارشات	۱۶۶
د) تمدید ثبت سفارشات	۱۶۶
ه) ابطال ثبت سفارشات	۱۶۶
و) ثبت سفارش ورود موقت کالا ماده ۱۲ ق م ص و ماده ۲۴ آیین نامه آن قانون ...	۱۶۶
ز) نحوه گردش کار اجرایی	۱۶۷
ح) وظایف و نحوه کار کمیسیون چهار نفره	۱۶۹
ط) مدارک مورد نیاز جهت صدور مجوز واردات بدون انتقال ارز از محل بندهای ماده	۳۸ ق.م.ص.و
	۱۶۹

۱۷۳	فصل ششم - روش های پرداخت در بازرگانی بین المللی
۱۷۴	روش های پرداخت در بازرگانی بین المللی:
۱۷۷	مزایایی که این روش برای خریدار دارد:
۱۷۸	انواع اعتبارات اسنادی از نظر تعهدی:
۱۷۹	بانکداری و بازرگانی الکترونیک
۱۸۴	فصل هفتم - تعاریف و اصطلاحات
۱۸۵	درآمد:
۱۸۵	گمرک (customs):
۱۸۵	*حقوق گمرکی:
۱۸۵	*تشریفات گمرکی:
۱۸۶	*ترانزیت:
۱۸۶	*ترخیص:
۱۸۶	*اظهارنامه گمرکی:
۱۸۶	*کابوتاژ:
۱۸۶	*قانون امور گمرکی:
۱۸۶	*کالای متروکه:
۱۸۷	*حق عملکردی در گمرک:
۱۸۷	*تعرفه گمرکی:
۱۸۷	*سیستم هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا (HS):
۱۸۸	ارزش کالای صادراتی در گمرک:
۱۸۸	ارزش کالای ورودی در گمرک:
۱۸۹	اسناد حمل:
۱۸۹	اسناد مثبت گمرکی:
۱۹۰	اظهارنامه کالا:
۱۹۰	اظهارنامه ورود یا خروج:
۱۹۰	اظهارنامه گمرکی:
۱۹۰	تشریفات گمرکی جهت ترخیص کالا:
۱۹۸	عملیات (TIR):

۱۹۹	محدوده عمل در TIR
۲۰۸	فصل هشتم - سیستم های کدگذاری کالا و کارکرد هریک از آنها
۲۰۹	سیستم های کدگذاری کالا و کارکرد هریک از آنها
۲۱۰	۱. نظام های کدگذاری با رویکرد طبقه بندی:
۲۱۰	۱-۱. کدگذاری حرفه‌ای تایید شده یا CPC:
۲۱۱	۲-۱. کد استاندارد محصولات و خدمات سازمان ملل یا UNSPSC:
۲۱۱	۳-۱. سیستم نامگذاری جهانی ابزارهای پزشکی یا UMDNS:
۲۱۱	۴-۱. طبقه‌بندی بین المللی استاندارد صنعتی یا ISIC:
۲۱۱	۵-۱. کدگذاری استاندارد تجارت بین المللی یا SITC:
۲۱۱	۶-۱. سیستم کدگذاری و توصیف همگن کالا یا HS:
۲۱۲	۷-۱. کد Gs ۱:
۲۱۳	۸-۱. ایران کد:
۲۱۶	۲. نظام های کدگذاری با رویکرد تک شماری
۲۱۶	۲-۱. شماره سریال تجاری محصول در سطح جهان یا SGTIN:
۲۱۷	۲-۲. کد شینم:
۲۱۷	۳-۲. کد اصالت و سلامت:
۲۱۸	جمع بندی:
۲۱۹	فصل نهم - شرایط صدور و تمدید کارت بازرگانی
۲۲۰	شرایط صدور و تمدید کارت بازرگانی:
۲۲۰	چگونگی صدور کارت بازرگانی:
۲۲۰	شرایط دریافت کارت بازرگانی:
۲۲۰	الف- اشخاص حقیقی ایرانی بایستی دارای شرایط زیر باشند:
۲۲۱	ب- اشخاص حقیقی غیرایرانی:
۲۲۲	مدارک موردنیاز جهت صدور کارت بازرگانی:
۲۲۲	الف- اشخاص حقوقی:
۲۲۵	فصل دهم - ترخیص کالا
۲۲۶	تشریفات ورود و صدور کالا
۲۲۷	نظام گمرکی اطلاعات رایانه‌ای (نگار).

مرحله اول : ورود اطلاعات.....	۲۲۹
مرحله دوم: پذیرش اظهار نامه.....	۲۳۰
مرحله سوم : کنترل‌های گمرکی.....	۲۳۰
مرحله چهارم:پرداخت و ترخیص.....	۲۳۱
مرحله دوم: پذیرش اظهار نامه.....	۲۳۳
مرحله سوم : کنترل‌های گمرکی.....	۲۳۴
مرحله چهارم:پرداخت و ترخیص.....	۲۳۴
منابع.....	۲۳۶
منابع فارسی.....	۲۳۶
منابع خارجی.....	۲۳۷
سایت ها.....	۲۳۷

فصل اول

اینکو ترمز ۲۰۱۰

نگاهی اجمالی بر اینکوترمز و آخرین تغییرات آن :

۱- هدف و قلمرو اینکوترمز

هدف از اینکوترمز ارائه مجموعه ای از مقررات بین المللی برای تفسیر متداول ترین اصطلاحات مورد استفاده در تجارت خارجی است. بدین ترتیب از چندگانگی تفسیر این اصطلاحات در کشورهای مختلف پرهیز می شود یا حداقل تا میزان قابل ملاحظه ای کاهش می یابد.

اغلب طرفین قرارداد از روشهای تجاری مختلف کشور مقابل بی اطلاع هستند و این موضوع می تواند موجب سوء تفاهم، اختلاف و دعاوی حقوقی، اتلاف وقت و صرف پول زیادی شود. به منظور رفع چنین مشکلاتی اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) اولین بار در سال ۱۹۳۶ مجموعه ای از مقررات بین المللی را برای تفسیر اصطلاحات تجاری منتشر کرد که به «اینکوترمز ۱۹۳۶» موسوم شد. بعداً در سالهای ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و آخرین بار در سال ۲۰۱۰ به منظور انطباق با روش های معمول تجارت بین المللی جاری، اصلاحات و اضافاتی در آن صورت گرفته است. تاکید می شود که قلمرو اینکوترمز به موضوعاتی که مربوط به حقوق و وظایف طرفین قرارداد فروش با توجه به تحویل کالای فروخته شده (به مفهوم «ملموس» آن و نه «ناملموس» مانند نرم افزار رایانه) محدود می گردد.

در مورد اینکوترمز، دو تصور اشتباه بسیار متداول وجود دارد. اول اینکه اغلب اینکوترمز را اصطلاحات مربوط به قرارداد حمل تلقی می کنند تا قرارداد فروش. دوم اینکه گاهی به اشتباه تصور می کنند اینکوترمز ناظر بر تمام وظایفی است که طرفین ممکن است مایل باشند آن را در قرارداد فروش بگنجانند.

همانطور که همیشه اتاق بازرگانی بین المللی تاکید کرده است اینکوترمز صرفاً محدود می شود به رابطه بین فروشنده و خریداران تحت قرار داد فروش و آنهم در برخی زمینه های کاملاً مشخص.

ضمن اینکه برای صادر کنندگان و وارد کنندگان حائز اهمیت زیاد است که ارتباط علمی بین قرار دادهای مختلف مربوط به فروش بین المللی (کالا) را که در آن علاوه بر قرار داد فروش قرار داد حمل قرار داد بیمه و قرار داد تامین مالی نیز مورد نیاز می باشد مدنظر داشته باشند. اینکوترمز فقط مربوط می شود به یکی از این قراردادهای یعنی قرار داد فروش.

معهدنا توافق طرفین در مورد استفاده از یک اصطلاح اینکوترمز خاص الزما بر سایر قراردادهای نیز تاثیر می گذارد مثلا اگر فروشنده ای با قرار داد مبتنی بر شرایط CFR یا CIF موافقت کند نمی تواند قرار داد را بجز از طریق حمل دریایی از طریق شیوه حمل دیگری اجرا نماید. زیرا که طبق شرایط مذکور باید بارنامه یا هر سند دریایی دیگری را به خریدار ارائه نماید که در صورت استفاده از روش حمل دیگری تسلیم چنین مدرکی امکانپذیر نیست.

علاوه سند حمل قید شده در اعتبار اسنادی الزما مربوط به وسیله حمل مورد نظر می باشد. ثانيا اینکوترمز با برخی از وظایف و تکالیف معین سروکار دارد مانند وظیفه فروشنده در مورد قرار دادن کالا در اختیار خریدار یا تسلیم و تحویل آن جهت حمل یا تحویل در مقصد و همچنین وظایف مربوط به تقسیم خطر (ریسک) بین طرفین در موارد مذکور .

وظایف دیگری که اینکوترمز به آنها مربوط می شود عبارتند از ترخیص کالا برای صدور و ورود ، بسته بندی کالا ، وظایف خریدار در مورد تحویل گرفتن کالا ، همچنین تکلیف اثبات اینکه وظایف مربوط کاملا انجام شده است می باشد. اگر چه اینکوترمز برای اجرای قرار داد فروش فوق العاده مهم می باشد ولی بسیاری از مشکلاتی که ممکن است در قرارداد بوجود آید مانند انتقال مالکیت (کالا) و سایر حقوق مالکیت ناشی از آن و نقص قرار داد و عواقب براءت از مسئولیت در موارد خاص ارتباطی با اینکوترمز ندارد.

باید متذکر شد که هدف این نیست که اینکوترمز جایگزین آن دسته از شرایط قرار داد اعلم از شرایط استاندارد و یا شرایط ناشی از مذاکرات که در یک قرارداد کامل فروش مورد نیاز است بشود بطور کلی اینکوترمز با عواقب ناشی از نقض قرار داد و هر گونه سلب

مسئولیت ناشی از موانع مختلف ربطی ندارد. اینگونه مسائل باید با شرایطی که در قرار داد فروش مقرر می شود و قوانین حاکم حل و فصل گردد.

همیشه ابتدا اینکوترمز در موارد فروش کالا جهت تحویل در محدوده فراملی و در نتیجه شرایط تجارت بین المللی کاربرد داشته است ، معهذا عملا در مواردی که اینکوترمز حتی در قراردادهای فروش صرفا داخلی نیز گنجانده می شود . در این صورت بندهای الف ۲ و ب ۲ و همینطور شرایط دیگر ذکر شده در سایر مواد که در ارتباط با صادرات و واردات می باشد کاربرد فراوان دارد.

۲- علت بازنگری اینکوترمز

علت اصلی بازنگری مکرر اینکوترمز نیاز به تطبیق آن با روش معمول تجاری روز می باشد. بدین لحاظ در سال ۱۹۸۰ شرط *Carrier free* (اکنون FCA) به منظور انطباق با موارد متعددی که نقطه تحویل کالا در تجارت از طریق حمل دریایی دیگر نقطه موسوم به FOB (یعنی عبور از زرده لبه کشتی) نمی باشد، بلکه نقطه تحویل در خشکی است و قبل از بارگیری روی عرشه کشتی یا در محلی که کالا در کانتینر به منظور حمل از طریق دریا یا حمل مرکب بارچینی می شود. در بازنگری اینکوترمز در سال ۱۹۹۰ شرایط مربوط به وظایف فروشنده در تهیه مدارک تحویل (کالا) اجازه داده شد. در مواردی که طرفین با ارتباط اکترونیکی موافقت کرده اند، پیام های اکترونیکی (EDI) جایگزین اسناد کاغذی می شود. لازم به گفتن نیست که مرتبا تلاش می شود تا تهیه و ارائه اینکوترمز به نحوی بهبود یابد تا موجب تسهیل در کاربرد عملی آن گردد.

۳- اینکوترمز ۲۰۰۰

در جریان بازنگری اینکوترمز که حدود دو سال بطور انجامید اتاق بازرگانی بین المللی با استعلام و دعوت از طریق کمیته های ملی نظرات و بازتابهای مربوط به پیش نویس ها را که توسط طیف بسیار وسیعی از تجار در سراسر دنیا ارائه شده بود جمع آوری کرد. در حقیقت جای سپاسگزاری است که مشاهده می شود بازنگری جدید نسبت به بازنگریهای

قبلی مورد توجه بیشتری از طرف استفاده کنندگان آن در سراسر دنیا قرار گرفته است. نتیجه این گفتمان اینکوترمز ۲۰۰۰ می‌باشد که در مقایسه با اینکوترمز ۱۹۹۰ تغییراتی یافته است. البته واضح است که اکنون اینکوترمز از مقبولیت جهانی برخوردار است و بنابر این اتاق بازرگانی بین‌المللی تصمیم گرفته است که این شهرت جهانی را حفظ و به همین لحاظ از انجام تغییرات پرهیز کند. از طرف دیگر اقدامات جدی در جهت اطمینان از اینکه عبارات بکار برده شده در اینکوترمز ۲۰۰۰ بوضوح و دقیقا منعکس کننده فعالیت تجاری باشد صورت پذیرفته است. مضافا اینکه تغییرات اساسی در دو زمینه انجام گرفته است.

- وظایف ترخیص از گمرک و پرداخت حقوق گمرکی در شرایط FAS و DEQ

- وظایف بارگیری و تخلیه در شرایط FCA

تمام تغییرات اعم از اساسی یا رسمی به تحقیقات کامل از استفاده کنندگان از اینکوترمز انجام شده است و بخصوص در خواستها و پرسشهای دریافتی از سال ۱۹۹۰ توسط گروه کارشناسی اینکوترمز که برای ارائه خدمات بیشتر به استفاده کنندگان اینکوترمز تشکیل شده مدنظر قرار گرفته است.

۴- منظور نمودن اینکوترمز در قرار داد فروش

با توجه به تغییراتی که هر از گاه در اینکوترمز داده می‌شود این نکته اهمیت دارد که طرفین قراردادی که مایلند اینکوترمز را در قرار داد فروش خود منظور نمایند باید همیشه صراحتا به نسخه شماره جاری اینکوترمز اشاره نمایند. این موضوع ممکن است بسادگی نادیده گرفته شود مثلا در موارد که در نمونه های استاندارد قرار داد یا فرمهای سفارش کالا که توسط بازرگانان استفاده می‌شود به نسخه قبلی اینکوترمز اشاره شده باشد. اشاره نکردن به نسخه جاری ممکن است بعدا در مورد اینکه آیا قصد طرفین منظور نمودن طرفین منظور نمودن نسخه جاری یا نسخه قبلی در قرار داد شان بوده است موجب بروز اختلاف شود. بنابر این بازرگانانی که قصد دارند از اینکوترمز ۲۰۰۰ استفاده کنند باید بوضوح مشخص نمایند که « اینکوترمز ۲۰۰۰ » بر قرارداد آنها حاکم است.

۵- ساختار اینکوترمز

در سال ۱۹۹۰ برای سهولت درک، مقررات به چهار گروه مختلف پایه تقسیم شدند گروه اول شرایطی که فروشنده براساس آن کالا را در محوطه فعالیت خود به خریدار می‌دهد "E". گروه دوم شرایطی که فروشنده کالا را در محل تعیین شده توسط خریدار به حمل کننده تحویل می‌دهد "E". گروه سوم شرایط و اصطلاحاتی که فروشنده قرارداد حمل را بدون قبول ریسک مسئولیت فقدان یا خسارت وارد به کالا یا هزینه‌های اضافه هزینه‌های اضافه که بعد از حمل و ارسال واقع می‌شود منعقد می‌کند "C" و نهایتاً گروه چهارم شرایطی که براساس آن فروشنده کلیه هزینه‌ها و مسئولیت آوردن کالا به مقصد را بعهده دارد "D".

فهرست زیر براساس طبقه بندی مذکور تهیه شده است.

Departure	گروه E- عزیمت خروج
EXW	تحویل در محل کار (محل تعیین شده)
Main Carriage unpaid	گروه F- کرایه حمل اصلی پرداخت نشده
FCA	تحویل به حمل کننده (محل تعیین شده)
FAS	تحویل در کنار کشتی (بندر مبدأ تعیین شده)
FOB	تحویل روی عرشه (بندر حمل تعیین شده)
Main Carriage paid	گروه C- کرایه حمل اصلی پرداخت شده
CFR	ارزش هزینه و کرایه حمل (بندر مقصد تعیین شده)
CIF	ارزش هزینه بیمه و کرایه حمل (بندر مقصد تعیین شده)
CPT	کرایه حمل پرداخت شده تا (مقصد تعیین شده)
CIP	کرایه حمل و بیمه پرداخت شده (مقصد تعیین شده)
Arrival	گروه D- ورود
DAF	تحویل در مرز (نام مرز تعیین شده)
DES	تحویل از کشتی (بندر مقصد تعیین شده)

تحویل در بارانداز (بندر مقصد تعیین شده) DEQ

تحویل عوارض پرداخت نشده (مقصد تعیین شده) DDU

تحویل عوارض پرداخت شده (مقصد تعیین شده) DDP

ضمناً در مورد همه اصطلاحات و شرایط مانند اینکوترمز ۱۹۹۰ وظایف طرفین طبق مقررات مربوط تحت ۱۰ عنوان طبقه‌بندی شده‌اند که هر عنوان در قسمت فروشنده «بازتاب» موقعیت خریدار نسبت به همان موضوع می‌باشد.

۶- ترمینولوژی

هنگام تدوین اینکوترمز ۲۰۰۰ نهایت کوشش بعمل آمده است که عبارت مختلفی که در کلیه مقررات سیزده گانه بکار برده می‌شود یکنواخت باشد و بدین ترتیب از استفاده از عبارت مختلف که دارای مفهوم یکنواخت باشد و بدین ترتیب از استفاده از عبارات مختلف که دارای مفهوم یکسان هستند اجتناب شده است و همچنین هر جا که امکان داشته است از عباراتی که در کنوانسیون سازمان ملل متحده در سال ۱۹۸۰ در مورد قراردادهای فروش کالا (CISG) مطرح گردیده، استفاده شده است.

فروشنده (کالا) Shipper

در مواردی ناچاراً از یک واژه برای بیان دو معنی مختلف استفاده شده است و آنهم صرفاً به این دلیل است که جایگزین مناسبی وجود نداشته. تجار با این اشکال هم در متن قراردادهای فروش و هم در قراردادهای حمل آشنا هستند. مثلاً واژه «فرستنده» ممکن است فروشنده کالا را به حمل کننده تحویل دهد در حالی که قرارداد حمل را خریدار منعقد می‌کند.

تحویل Delivery

دانستن اینکه در اینکوترمز اصطلاح «تحویل» به دو مفهوم مختلف بکار برده می‌شود اهمیت ویژه‌ای دارد. اول موقعی بکار می‌رود که فروشنده وظیفه تحویل خود را به ترتیبی

که در بندهای الف ۴ در کل اینکوترمز مشخص شده است. انجام داده باشد. دوم در چهار چوب وظایف خریدار مبنی بر تحویل گرفتن کالا و یا قول و تایید تحویل آن بکار می‌رود. که در بندهای ب ۴ در کل اینکوترمز معین شده است. استفاده از واژه « تحویل » در مفهوم دوم بدین معنی است که اولاً خریدار ماهیت اصلاحات گروه C را می‌پذیرد یعنی اینکه فروشنده وظایف خود را مورد حمل کالا انجام داده است و ثانیاً اینکه خریدار موظف به دریافت کالا می‌باشد. وظیفه دومی حائز اهمیت است زیرا که از پرداخت هزینه‌های غیر ضروری به منظور انبار کردن کالا تا موقعی که خریدار کالا را دریافت نماید پرهیز می‌شود. بنابر این بعنوان مثال طبق قرار دادهای CFR و CIF خریدار مجبور به تحویل گرفتن کالا از حمل کننده می‌باشد در غیر این صورت مسئول پرداخت خسارت وارده به فروشنده خواهد بود که قرار داد حمل را با حمل کننده منعقد کرده است و یا اینکه ممکن است خریدار موظف به پرداخت جریمه دیر کرد و به منظور دریافت ترخیصیه از حمل کننده گردد. موقعیتی که گفته می‌شود خریدار باید تحویل را بپذیرد بدین معنی نیست که خریدار کالا را از جهت مطابقت آن با قرار داد فروش می‌پذیرد بلکه صرفاً منظور این است که خریدار می‌پذیرد که فروشنده در مورد تحویل کالا برای حمل به ترتیبی که در بندهای الف ۳ (۱) اصطلاحات C معین شده به وظیفه خود عمل نموده است.

بنابر این اگر خریدار هنگام دریافت کالا در مقصد متوجه شود که کالا مطابق شرایط مقرر فروش نمی‌باشد می‌تواند از راهکارهایی که قرار داد فروش و قانون حاکم است علیه فروشنده در اختیار او قرار داده است. استفاده کند که این موضوع همانطور که قبلاً گفته شد کاملاً خارج از قلمرو اینکوترمز است.

در اینکوترمز ۲۰۰۰ هر جا که مناسب بوده عبارت « در اختیار قرار دادن کالا » در یک محل خاص بکار برده شده است. این عبارت به همان مفهوم عبارت « تحویل کالا » می‌باشد که در کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل در مورد قراردادهای بین المللی فروش کالا بکار برده شده است.

«معمول» - (متداول) Usual

واژه «معمول» در چندین اصطلاح دیده می شود مثلاً در EXW در مورد زمان تحویل الف ۴ و در اصطلاحات C در مورد اسنادی که فروشنده موظف به تهیه و تحویل آنها می باشد و در مورد قرار دادهای حمل که فروشنده باید آن را تهیه کند الف ۳ و الف ۸. البته ممکن است مشکل باشد بگوئیم معنی واژه «معمول» و متداول چیست ولی در بسیاری از موارد امکان تعیین اینکه اشخاص در تجارت معمولاً چه می کنند وجود دارد و این موضوع می تواند راهنمای خوبی باشد. در این خصوص واژه «معمول یا متداول» نسبت به واژه «منطقی» مفیدتر است زیرا که استفاده از واژه منطقی مستلزم ارزیابی موضوعاتی نظیر حسن نیت و معامله عادلانه است و نه مسائل عملی. لازم باشد که تصمیم بگیریم چه چیز «منطقی» است ولی به دلایل مطرح شده در اینکوترمز واژه «معمول» عموماً به واژه «منطقی» ترجیح داده می شود.

« هزینه‌ها» (عوارض) Charges

در مورد وظیفه ترخیص کالا جهت واردات و تعیین اینکه منظور از هزینه‌هایی که باید برای ورودی کالا پرداخت شود چیست اهمیت دارد. در اینکوترمز ۱۹۹۰ از عبارت « هزینه رسمی قابل پرداخت جهت صدور و ورود کالا» در الف ۶ DDP استفاده شد. در قسمت الف ۶ DDP اینکوترمز ۲۰۰۰ واژه «رسمی» حذف شده است. چون تعیین اینکه چه هزینه‌هایی رسمی است و یا نیست ایجاد ابهام می کرد البته هدف از این حذف تغییرات عمده از نظر مفاهیم نبوده است. هزینه‌هایی (عوارض) که باید پرداخت شود صرفاً مربوط به هزینه‌هایی است که الزماً ناشی از واردات باشد که باید طبق مقررات حاکم در مورد واردات پرداخت شوند. هرگونه هزینه اضافی که توسط طرفهای خصوصی در ارتباط با واردات اعمال می شود مشمول عوارض (هزینه های رسمی) نمی شوند مانند هزینه های انبارداری که مربوط به وظیفه ترخیص کالا نمی باشد.

معهداً چنانچه طرفی که باید کالا را ترخیص نماید خود اینکار را انجام ندهد ممکن است متحمل پرداخت هزینه‌هایی به ترخیص کار و یا متصدی حمل و نقل گردد.

« بنادر»، « اماکن (محلها)»، « نقاط» و « محل‌های کار».

Ports, Places, Points and Premises

تاکنون از عبارات مختلفی در اینکوترمز در مورد مکانی که کالا قرار است تحویل گردد استفاده شده است در اصطلاحات که منحصر برای حمل کالا از طریق دریا بکار برده می‌شود مانند DEQ, DES, CIF, CFR, FOB, FAS از عبارات «بندر مقصد» استفاده می‌گردد. در سایر موارد واژه (محل) بکار برده شده است در مواردی هم لازم تشخیص داده شده است که به یک نقطه در داخل بندر یا محل اشاره شود چون ممکن است برای فروشنده نه تنها مهم باشد بداند که باید کالا را در چه منطقه خاصی مثلاً یک شهر تحویل دهد بلکه مکانی که باید کالا در اختیار خریدار قرار گیرد نیز اهمیت دارد. اغلب قراردادهای فروش مکرراً فاقد اطلاعاتی در این زمینه می‌باشد و بنابراین در اینکوترمز مقرر شده است که اگر نقطه خاصی در داخل محل نامبرده مشخص نشده باشد و اگر چندین نقطه وجود داشته باشد فروشنده می‌تواند نقطه‌ای را که برای منظور خود مناسب تشخیص می‌دهد انتخاب کند (بعنوان مثال به الف ۴ FCA مراجعه شود) در صورتی که نقطه تحویل «محل» فروشنده باشد عبارت «محل کار فروشنده» الف ۴ (FCA) بکار برده شده است.

«کشتی» و «شناور» Ship and Vessel

در اصطلاحات مربوط به حمل کالا از طریق دریا عبارت «کشتی» و شناور بعنوان مترادف بکار برده می‌شوند لازم به گفتن نیست که باید از واژه «کشتی» در اصطلاحات تجاری مانند «در کنار کشتی (FAS)» و «تحویل از کشتی (DES)» استفاده شود همچنین با توجه به استفاده مرسوم از عبارت «عبور از نرده کشتی» در FOB باید از واژه «کشتی» استفاده گردد.

«کنترل» و «بازرسی» Checking and inspection

در بندهای الف ۹ و ب ۹ اینکوترمز به ترتیب از عناوین «کنترل - بسته‌بندی و علامت‌گذاری» و «بازرسی کالا» استفاده شده است و اگر چه واژه‌های «کنترل» و «بازرسی» مترادفند، مناسب تشخیص داده شده است که از واژه اولی بعنوان وظیفه

فروشنده در مورد تحویل کالا طبق بند الف ۴ استفاده گردد و واژه دومی در موارد خاص هنگامی که «بازرسی قبل از حمل» انجام می گردد بکار برده شود چون معمولاً این بازرسی فقط در صورتی لازم است که خریدار یا مقامات مربوط به کشور صادر کننده ویا وارد کننده بخواهند اطمینان حاصل کنند که کالا قبل از حمل با شرایط قراردادی یا قانونی مطابقت دارد.

۲- وظایف فروشنده در تحویل (کالا)

اینکو ترمز بر وظایف فروشنده در تحویل کالا تاکید دارد در صورتی که طرفین روابط تجاری مستمر داشته باشند، تقسیم دقیق تکالیف و هزینه ها در رابطه با تحویل کالا توسط فروشنده مشکلی ایجاد نمی کند. زیرا که بین خود روشی را برقرار کرده اند (رویه معامله) که در معادلات بعدی خود نیز به همان ترتیب عمل می کنند. ولی اگر رابطه تجاری مستمر نباشد یا اگر قرارداد از طریق واسطه - که در فروش مال التجاره معمول است انجام گیرد، باید مقررات و الزامات قرارداد فروش اعمال گردد و در صورتی که اینکو ترمز ۲۰۰۰ به آن قرارداد منضم شود تقسیم تکالیف هزینه ها و مسئولیت های ناشی از آن باید اعمال گردد.

البته اگر اینکو ترمز می توانست واحد امکان به تفصیل، وظایف طرفین در مورد تحویل کالا را مشخص کند بسیار مطلوب بود. گرچه در مقایسه با اینکو ترمز ۱۹۹۰ تلاشهایی در این خصوص در موارد معینی (مثلاً الف ۴ FCA) انجام گرفته است. معهدنا پرهیز از رجوع به عرف تجاری در FAS و الف ۴ FOS (طبق عرف بندر) میسور نشده است، چون بخصوص در تجارت کالا روشی که کالا برای حمل تحویل می شود طبق قراردادهای FOB و FAS در بنادر مختلف متفاوت است.

۸- انتقال مسئولیت (ریسک) و هزینه های مربوط به کالا

هنگامی که فروشنده وظایف خود را در مورد تحویل کالا به پایان می رساند مسئولیت فقدان یا خسارت وارده کالا، همچنین تعهد پرداخت هزینه های مربوط به کالا از فروشنده به خریدار منتقل می شود. از آنجا که خریدار نباید امکان تاخیر در انتقال مسئولیت و هزینه

ها رایباید، کلیه شرایط (اصطلاحات) تصریح دارند در صورتی که خریدار کالا را طبق توافق تحویل نگیرد یا ازدادن دستوراتی (درمورد زمان حمل ویا محل تحویل) که فروشنده برای انجام تحویل کالا نیاز دارد قصور ورزد، انتقال خطرات و هزینه ها میتواند قبل از تحویل کالا صورت گیرد.

برای تحقق چنین انتقال پیش از موعد ریسک و هزینه ها، الزامی است که کالای مورد نظر خریدار، مشخص شود یا چنان که شرایط تصریح دارد، برای او کنار گذاشته شود (نخعیص دادن). این الزام به ویژه تحت اصطلاح «تحویل درمحل کار» مهم است، زیرا کالا تحت سایر اصطلاحات، معمولا وقتی به مرحله بارگیری یا ارسال (تحت اصطلاحات، C, F) یا تحویل در مقصد (تحت اصطلاحات D) می رسد مشخص می شود که مربوط به خریدار است. البته، در موارد استثنایی، کالا ممکن است توسط فروشنده به صورت فله وبدون تفکیک و تعیین مقدار کالای هر خریدار ارسال شده باشد در این صورت، انتقال مسئولیت و هزینه تا کالا به صورتی که گفته شد تخصیص نشود صورت نمی گیرد .

۹- اصطلاحات :

۹-۱- اصطلاح E

اصطلاحی است که بر اساس آن وظایف فروشنده حداقل باشد. فروشنده کاری ندارد بجز اینکه کالا را در مکان مورد توافق در اختیار خریدار قرار دهد که معمولا در محل کار فروشنده است. از طرف دیگر بعنوان یک واقعیت عملی فروشنده اغلب به خریدار کمک می کند که کالا را در وسیله حمل ارسالی او بارگیری کند . اگر قرار بود که بارگیری هم از وظایف فروشنده باشد EXW می توانست این موضوع (مساعدت فروشنده به خریدار در بارگیری) را بهتر منعکس کند ولی مطلوب تشخیص داده شد که اصل قدیمی حداقل وظیفه فروشنده در EXW حفظ شود تا در مواردی که فروشنده علاقمند نیست هیچ گونه وظیفه ای را در مورد بارگیری کالا بعهده بگیرد، بکار برده

شود. اگر خریدار می خواهد فروشنده وظایف بیشتری را بعهدہ بگیرد باید بوضوح آن رادر قرارداد فروش منظور نماید.

۲-۹- اصطلاحات گروه F

فروشنده راملزم می کند کالا را طبق دستور خریدار برای حمل تحویل دهد. نقطه ای که طرفین قصد دارند تحویل انجام شود. در اصطلاح FCA مشکلی ایجاد کرده است چون موقعیت های بسیار متنوعی که میتواند بر قرارداد احاطه داشته باشد در این اصطلاح وجود دارد. بنابراین کالا را در وسیله حملی که برای بردن کالا توسط خریدار فرستاده شده است در محل کار فروشنده بارگیری می کنند یا ممکن است لازم باشد در پایانه ای که خریدار معین کرده است کالا از وسیله حملی که فروشنده فرستاده است تخلیه شود.

در اینکوترمز ۲۰۰۰ به این موارد توجه شده است و مقرر می دارد اگر مکان فروشنده در قرارداد بعنوان مکان تحویل تعیین شود، تحویل موقعی کامل می شود که کالا در وسیله حمل ارسالی توسط خریدار بارگیری شود و در سایر موارد، تحویل موقعی کامل می شود که کالا در اختیار خریدار قرار داده می شود بدون اینکه از وسیله حمل ارسالی توسط فروشنده تخلیه شود. شیوه های مختلف حمل که در الف ۴ FCA اینکوترمز ۱۹۹۰ مطرح شده بود در اینکوترمز ۲۰۰۰ تکرار نشده است.

علیرغم مباحثات زیاد نقطه تحویل در FOB که در CFR و CIF هم مشابه است در اینکوترمز ۲۰۰۰ تغییر نیافته است. اگرچه مفهوم تحویل کالا «پس از عبور از نرده کشتی» در مورد FOB امروزه در بسیاری موارد نامناسب بنظر می رسد، با این وجود این مفهوم توسط تجار درک می شود و در مواردی بکار برده می شود که کالا و تسهیلات و وسایل بارگیری مدنظر باشد.

احساس شد که تغییر نقطه تحویل کالا در FOB سردرگمی ایجاد کند بخصوص در مورد فروش کالاهایی که از طریق دریا و طبق قرارداد اجاره کشتی (چارترپارتی) حمل می شود.

متاسفانه واژه "FOB" توسط برخی از تجار صرفاً برای مشخص کردن نقطه تحویل کالا بکار برده می‌شود مانند "FOB" کارخانه، "FOB" محل کار فروشنده یا سایر نقاط درون مرزی. بدین ترتیب فراموش می‌شود که معنی اختصاری Free On Board چیست. اینگونه استفاده از "FOB" موجب سردرگمی می‌شود و باید بکار برده نشود. تغییر مهمی در FAS در مورد وظیفه ترخیص کالا برای صادرات بعمل آمده است چون بنظر می‌رسد که انجام این وظیفه توسط فروشنده (بجای خریدار) روش معمول تری است. به منظور اطمینان از اینکه این تغییر بخوبی مورد توجه قرار گیرد موضوع با حروف بزرگ در ابتدای FAS نوشته شده است.

۳-۹- اصطلاحات گروه "C"

فروشنده قرارداد حمل را با شرایط معمول و به هزینه خود منعقد میکند. بنابراین نقطه‌ای که تا آنجا فروشنده باید هزینه حمل را بپردازد می‌بایست الزاماً بعد از اصطلاح "C" مربوط قید گردد. براساس اصطلاحات CIF و CPT فروشنده باید کالا را بیمه نموده و هزینه بیمه را بپردازد. چون نقطه مربوط به تقسیم هزینه‌ها در نقطه‌ای در کشور مقصد است.

اغلب به اشتباه تصور می‌شود که اصطلاحات گروه "C" جزء قراردادهای ورود است که براساس آنها فروشنده تمام مسئولیتها و هزینه‌ها را تا رسیدن به نقطه توافق شده متقبل می‌شود. البته باید تاکید کرد که اصطلاحات گروه "C" ماهیتی مشابه اصطلاحات گروه "F" دارند یعنی ایفای قرارداد فروشنده در کشور مبدأ حمل یا ارسال (کالا) انجام می‌شود. بدین لحاظ قراردادهای فروش براساس اصطلاحات گروه "C" مانند قراردادهای براساس اصطلاحات گروه "F" بعنوان قراردادهای حمل و ارسال کالا طبقه‌بندی می‌شوند.

ماهیت قراردادهای حمل و ارسال ایجاب می‌کند علی‌رغم اینکه فروشنده موظف به پرداخت هزینه حمل معمول برای ارسال کالا از طریق و به روش معمول تا محل توافق شده می‌باشد ولی مسئولیت فقدان یا خسارت وارد به کالا و همچنین هزینه‌های ناشی از اتفاقاتی که بعد از تحویل مناسب کالا برای حمل بوقوع می‌پیوندد بعهده خریدار است. لذا

وجه تمایز اصطلاحات گروه "C" با سایر اصطلاحات این است که دارای دو نقطه مهم و حساس می‌باشند. نقطه اول، نقطه‌ای است که برای فروشنده نقطه انتقال مسئولیت و ریسک است. بدین دلیل در صورت افزودن وظایف فروشنده در اصطلاحات گروه "C" که در پی بسط مسئولیت فروشنده و رای نقطه حساس واگذاری ریسک و مسئولیت است، باید بسیار مراقب بود.

جوهر اصطلاحات گروه "C" این است که ایفای وظایف قراردادی فروشنده بعد از عقد قرارداد حمل و تحویل کالا به حمل کننده و تهیه بیمه (تحت اصطلاحات CIP, CIF) تحقق یافته تلقی می‌شود و بعد از آن هرگونه هزینه و مسئولیت (ریسک) بعهدده وی می‌باشد.

ماهیت اساسی اصطلاحات گروه "C" بعنوان قراردادهای ارسال و حمل نیز با استفاده متداول از عبارات اسنادی که روش ترجیحی پرداخت می‌باشد نشان داده می‌شود. اگر طرفین قرارداد فروش توافق کرده باشند که پرداخت به فروشنده با ارائه اسناد حمل مورد توافق به بانک براساس اعتبار اسنادی انجام شود بنابراین کاملاً خلاف هدف اصلی اعتبار اسنادی می‌باشد که فروشنده بعد از لحظه‌ای که پرداخت طبق اعتبار اسنادی و یا حمل و ارسال کالا انجام شده است مسئولیت و هزینه دیگری را بعهدده بگیرد. البته فروشنده بدون توجه به اینکه کرایه قبل از حمل یا بعد از رسیدن کالا (پسکرایه) قابل پرداخت است، باید هزینه قرارداد حمل را تقبل کند ولی هزینه اضافی که ممکن است ناشی از اتفاقاتی بعد از حمل و ارسال بوجود آید لاجرم بعهدده خریدار است.

اگر قرار باشد فروشنده قرارداد حمل را به ترتیبی تهیه کند که مستلزم پرداخت عوارض، مالیات و سایر مخارج باشد چنین هزینه‌هایی تاحدی که در قرار قید شده باشد بعهدده فروشنده است. این موضوع صراحتاً در بند الف ۶ تمام اصطلاحات C عنوان شده است.

اگر برای رسیدن کالا به مقصد مورد توافق لازم باشد که قراردادهای حمل متعددی تهیه شود که مستلزم انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر باشد، فروشنده

باید تمام این هزینه ها از قبیل، هزینه های مربوط به انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر رانیز پرداخت نماید.

البته اگر حمل کننده به منظور پرهیز از موانع پیش بینی نشده (مانند یخبندان، تراکم، اغتشاشات کارگری، دستورات دولتی، جنگ یا عملیات شبه جنگی) از حق خود برای انتقال کالا از وسیله ای به وسیله دیگر استفاده کند، هزینه های مترتب بر آن بعهدہ خریدار خواهد بود. چون وظیفه فروشنده محدود به تدارک قرارداد متداول حمل می باشد.

اغلب اتفاق می افتد که طرفین قرارداد فروش تمایل دارند حدودی را که فروشنده باید قرارداد حمل شامل، هزینه های تخلیه راتهییه کند مشخص نمایند. چون در مواقعی که کالا توسط کشتیرانی حمل می شود معمولاً چنین هزینه هایی در کرایه حمل منظور شده است و در قرارداد فروش مقرر می گردد که کالا بدین ترتیب حمل شود یا حداقل ذکر می شود که براساس «شرایط لاینر» حمل شود. در سایر موارد واژه کالا «پیاده شده» بعد از CIF, CFR اضافه می شود.

لذا توصیه می شود که از افزودن اختصارات به اصطلاحات گروه "C" خودداری شود. مگر اینکه در تجارت موردنظر منظور از اختصارات توسط طرفین قرارداد یا طبق قوانین حاکم یا عرف تجاری کاملاً قابل درک و مورد قبول باشد.

بخصوص فروشنده نباید و در واقع نمی تواند بدون تغییر ماهیت اصطلاحات گروه "C" تعهدی را در مورد رسیدن کالا به مقصد بعهدہ بگیرد چون مسئولیت هرگونه تاخیر در حمل بعهدہ خریدار است.

بنابراین هرگونه وظیفه ای در مورد زمان باید الزاماً به محل «حمل یا ارسال، مثلاً حمل یا ارسال نباید دیرتر از...» اشاره کند. بعنوان مثال توافق در مورد «CFR هامبورگ نباید دیرتر از...» واقعاً یک اشتباه و در معرض تعابیر احتمالی گوناگون می باشد. می توان اینگونه برداشت کرد که منظور طرفین قرارداد این است که کالا باید در تاریخ تعیین شده به هامبورگ برسد که در این صورت قرارداد، قرارداد حمل نیست نو قرارداد ورود کالا است

یا اینکه فروشنده باید کالا را به ترتیبی بفرستد که بطور معمول قبل از تاریخ تعیین شده به هامبورگ برسد مگر اینکه به دلایل پیش‌بینی نشده حمل به تاخیر بیافتد. در معاملات مال‌التجاره اتفاق می‌افتد که گاهی کالا هنگامی که در حال حمل دریایی است خریداری می‌شود که در چنین مواردی واژه «شناور» بعد از اصطلاح تجاری بکار برده می‌شود. چون در این حالت براساس اصطلاحات CIF, CFR مسئولیت فقدان یا خسارت وارده به کالا از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، ممکن است مشکلاتی در تعبیر بوجود آید.

یک احتمال این است که معنی عادی اصطلاحات CIF, CFR در مورد تقسیم ریسک و مسئولیت بین فروشنده و خریدار در نظر گرفته شود که در این صورت مسئولیت در زمان حمل منتقل می‌شود و منظور این خواهد بود که خریدار باید عواقب اتفاقاتی را که قبلاً در زمان تنفیذ قرارداد بوقوع پیوسته بپذیرد.

احتمال دیگر این است که تعبیر شود انتقال ریسک و مسئولیت همزمان با عقد قرارداد فروش انجام می‌شود. تعبیر اولی بیشتر عملی بنظر می‌رسد چون معمولاً تعیین وضعیت کالا در هنگام حمل غیر ممکن است بدین دلیل ماده ۶۸ کنوانسیون سال ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای بین‌المللی فروش کالا مقرر می‌دارد که «در موارد مذکور از زمانی که کالا به حمل‌کننده‌ای که اسناد را براساس قرارداد حمل صادر کرده است تحویل می‌شود مسئولیت متوجه خریدار است.» البته استثنایی در این قاعده وجود دارد و آن هم موقعی است که «فروشنده اطلاع داشته یا باید مطلع می‌بوده است که کالا از بین رفته یا خسارت دیده است و این موضوع را از خریدار کتمان کرده باشد».

بنابراین تعبیر اصطلاح CIF یا CFR با افزودن واژه «شناور» بستگی به قانون حاکم بر قرارداد فروش دارد. توصیه می‌شود طرفین قرارداد حاکم و راهکارهای مبتنی بر آن را تعیین کنند. در صورت تردید توصیه می‌شود که طرفین موضوع را در قراردادهای روشن نمایند.

در عمل هنوز اغلب طرفین قرارداد از عبارات قدیمی (C&F و C+F) استفاده می‌کنند. علیرغم اینکه بنظر می‌رسد در بسیاری موارد این عبارات را معادل CFR بکار می‌برند ولی