

تعاریف و اصطلاحات رایج در حمل و نقل

حمل و نقل بین‌المللی کالا
حمل و نقل بین‌المللی کالا عبارتست از جابجایی و حمل کالا از نقطه‌ای در داخل یک کشور به نقطه‌ای در داخل کشور دیگر با رعایت قوانین و مقررات حاکم بر آن.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
شرکت حمل و نقل بین‌المللی عبارتست از یک شخصیت حقوقی که به منظور انجام عملیات حمل و نقل بین‌المللی شامل فعالیت‌های فروراردی و کریری و یا توأم تشکیل شده است.

فعالیت فروراردی
فعالیت فروراردی عبارتست از عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از طریق مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و قبول مسوولیت به موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد. شرکتی که در این زمینه فعال است فروراردی نامیده می‌شود.

- وظایف فروراردی
1. صدور پروفرمای حمل
 2. انعقاد قرارداد حمل با صاحب کالا
 3. صدور بارنامه
 4. جمع‌آوری (برحسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل)
 5. انبارداری بار (برحسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل)
 6. بسته‌بندی بار (برحسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل)
 7. بیمه باربری (برحسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل)
 8. انجام تشریفات گمرکی در مبدا و برحسب کار
 9. انعقاد قرارداد با موسسات مختلف حمل‌کننده و اخذ راه‌نامه یا بارنامه دریایی، زمینی، هوایی
 10. کسب اطلاعات لازم از جریان حمل و ارایه اطلاعات کسب شده به صاحب کالا برحسب قرارداد منعقد بین صاحب کالا و شرکت حمل و نقل
 11. تحویل کالا به گمرک مقصد در حمل و نقل زمینی و امضا صورت مجالس کسر و اضافه تخلیه
 12. اخذ صورت مجالس کسر و اضافه و آسیب دیدگی کالا و دست‌خوردگی و ترخیصیه از نماینده خط حمل دریایی و هوایی و انجام سایر وظایف در ارتباط با سایر مسوولیت‌ها
 13. انجام تسویه حساب با طرف‌های زیربیط
 14. اعلام ورود کالا به صاحب کالا

تعریف بارنامه
سندی است که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدا حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، قطار، کامیون، هواپیما و یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معینی می‌باشد.

انواع بارنامه رایج در حمل و نقل
نوع بارنامه با توجه به نوع وسیله مورد استفاده معین می‌شود. به عبارت دیگر، با توجه به این که کالاهای مختلف، با وسایل گوناگون حمل می‌شوند، از بارنامه‌های متفاوتی استفاده می‌شود، که رایج‌ترین آنها به شرح زیر می‌باشد:

- بارنامه دریایی: حمل با کشتی (Ocean/Marine Bill Of Lading)
- راه‌نامه (بارنامه) هوایی: حمل با هواپیما (Airway Bill)
- راه‌نامه (بارنامه) راه آهن: حمل با قطار (Railway Bill)
- راه‌نامه (بارنامه): حمل با کامیون (CMR/TRUCK Way Bill)
- بارنامه سراسری: حمل با کامیون، قطار، کشتی (Through Bill Of Lading)

• بارنامه حمل مرکب فیاتا (Combined Transport Bill Of Lading)

بارنامه دریایی (Ocean/Marine Bill Of Lading) سندی است که توسط شرکت کشتیرانی و یا نماینده آن در مقابل دریافت کالا و مشخص شدن پرداخت هزینه آن جهت حمل صادر می گردد و در صورتی که کالا در کشتی مشخص جهت حمل به مقصد معینی بارگیری شود بارنامه صادره به صورت On Board خواهد بود. در این بارنامه مشخصات کامل بار قید و توسط فرمانده کشتی امضاء می گردد و به موجب آن تعهد می شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و تحویل گیرنده داده شود.

انواع بارنامه دریایی
بارنامه مستقیم (Direct B/L)
بارنامه ای است که حاکی از حمل کالا از مبدا تا مقصد و بدون تغییر وسیله حمل می باشد و دلالت بر ارسال مستقیم کالا به گیرنده آن دارد.

بارنامه سراسری (Through B/L)
بارنامه ای است حاکی از اینکه کالا از کشور فروشنده تا مقصد نهایی توسط چند وسیله نقلیه حمل گردد (کشتی، کامیون و...)

بارنامه دریایی (مربوط به سرویس های منظم دریایی (Liner B/L))
این بارنامه برای محموله کشتی هایی صادر می شود که دارای برنامه حرکت مشخص بوده و مسیرهای مشخصی را طی می کنند. شرکتهایی که به اینگونه حمل ها مبادرت می ورزند تابع مقررات خاصی بوده و دارای نرخ مشخصی نیز می باشند.

بارنامه چارتر (Charter Party B/L)
بارنامه ای است که برای محموله هایی که با کشتی اجاره ای در بست حمل می گردد صادر می شود و حمل محموله ها تحت این بارنامه تابع قرارداد چارتر می باشد. این بارنامه مورد قبول بانکها در اعتبار اسنادی نمی باشد مگر اینکه خلاف آن شرط شده باشد (زمانی که سن کشتی ها از ۱۵ سال بگذرد به کشتی های اجاره ای در بست تبدیل می شوند).

بارنامه حمل مرکب فیاتا (F.B.L.)
یک سند حمل مرکب می باشد که به وسیله فیاتا برای استفاده عاملین حمل و نقل (Forwarder) بین المللی که به عنوان عاملان حمل و نقل مرکب عمل می کنند تنظیم شده است.
این بارنامه یک سند قابل معامله است (مگر آنکه بر روی آن عبارت غیر قابل معامله ذکر شود) که توسط اتاق بازرگانی بین المللی مورد تایید قرار گرفته است. عامل حمل و نقل صادر کننده بارنامه نه تنها مسئولیت تحویل کالا را در مقصد به عهده دارد بلکه مسئول کلیه حمل کنندگان و اعمال اشخاص ثالثی است که در حین حمل و نقل بوسیله او به کار گرفته می شوند.

بارنامه هوایی (Air Way Bill)
این بارنامه در ۱۲ نسخه صادر می شود که ۳ نسخه آن اصلی و مابقی برای قسمتهای داخلی شرکت هواپیمایی مورد استفاده قرار می گیرد.

1. نسخه اصلی اول برای شرکت حمل کننده یا صادر کننده (For Carrier)
2. نسخه اصلی دوم برای گیرنده کالا (For Consignee)
3. نسخه اصلی سوم برای فرستنده کالا (For Shipper)

بارنامه هوایی یک رسید می باشد و سند قابل معامله و یا سند مالکیت کالا به تنهایی به حساب نمی آید و صاحب کالا پس از دریافت چنین بارنامه ای و رسیدن کالا به مقصد به شرکت هواپیمایی مربوطه مراجعه و حواله تحویل کالا (Delivery Order) را دریافت می نماید.
در بارنامه هوایی باید تاریخ پرواز و شماره پرواز همراه با مهر شرکت هواپیمایی وجود داشته باشد تا صاحب کالا از تاریخ

رسیدن کالا آگاهی پیدا نماید.

کارکرد بارنامه (B/L)

بارنامه سندی است که توسط حمل کننده یا نماینده او امضا می شود و بیانگر این است که کالاهایی که نوع، کمیت و شرایط آن ذکر شده است، برای حمل دریافت شده اند و یا بر روی کشتی که عازم مقصد مشخصی است بارگیری شده اند. بارنامه رسید کالا می باشد و بیانگر شرایط و مفادی است که تحت آن کالا حمل می شود. بارنامه به عنوان یک سند کلیدی در کشتیرانی و حمل و نقل چندین کاربرد دارد. از جمله:

- 1) نشان دهنده قرارداد حمل است (Evidence of contract of carriage)
- 2) رسید کالا است (The receipt of goods)
- 3) سند مالکیت کالا است (Document of title to the goods)

لذا توجه به نکات در خصوص بارنامه حائز اهمیت است:

- 1- بارنامه نشان دهنده این است که کالا یا بار برای حمل به مقصد تعیین شده به حمل کننده تحویل داده شده است و ضوابطی که حمل و نقل طبق آن انجام می شود را با جزئیات و یا با اشاره به مرجع آن نام می برد.
- 2- نشان دهنده این است که حمل کننده بار را تحویل گرفته است.
- 3- سند مالکیت کالا: سندی است که طبق آن به دارنده آن اجازه داده می شود بعد از رسیدن کشتی به مقصد، بار را از حمل کننده تحویل بگیرد. همچنین بارنامه به دارنده آن اجازه می دهد تحت ضوابط قرارداد حمل، در صورت فقدان کالا یا آسیب دیدن آن، ادعای خسارت کند. طبق قانون، مالکیت بارنامه برابر است با مالکیت کالا. یعنی دارنده آن مالک کالا شناخته می شود.

اگر بارنامه از نوع "Negotiable" باشد، یعنی قابل معامله و انتقال می باشد و هر کس آن را داشته باشد مالک کالا شناخته می شود. اگر از نوع "Non-negotiable" باشد یعنی غیر قابل معامله و انتقال به دیگری می باشد و معمولاً پشت نویسی شده و تنها یک مالک دارد که نام او ذکر شده است.

شیوه معمول این است که بارنامه در سه نسخه اصلی صادر می شود و در بندر مقصد تنها کاپیست که دریافت کننده کالا، یک نسخه را که مربوط به اوست ارائه دهد. اگر بار به بندری غیر از مقصد تعیین شده در بارنامه منتقل شود، هر سه نسخه اصلی بارنامه باید ارائه شود.

گاهی اتفاق می افتد که بارنامه به موقع به بندر تخلیه نمی رسد. در مسیرهای کوتاه و مخصوصاً در مورد کشتی های تانکر این مشکلی رایج است زیرا ممکن است مواد نفتی در حالی که در کشتی در حال حمل می باشند چندین بار فروخته شوند. در این وضعیت حمل کننده هرگز نباید بار را بدون ارائه بارنامه تحویل دهد.

انواع بارنامه های دریایی

الف) از نظر موقعیت کالا

1. بارنامه دریایی کالای بارگیری شده (Shipped Bill of Lading «B/L»)
نشان دهنده این است که کالا توسط متصدی حمل تحویل گرفته شده و در کشتی بارگیری شده است. بر روی چنین بارنامه ای عبارت «Shipped» یا «On Board» قید می شود.
2. بارنامه دریایی کالای دریافت شده (Received for Shipment B/L)
نشان دهنده این است که کالا توسط متصدی حمل، برای حمل دریافت شده اما بارگیری نشده است. در عمل، بانکها از قبول چنین بارنامه ای خودداری می کنند مگر اینکه در قرارداد بین خریدار و فروشنده، اعتبار آن مورد پذیرش واقع شود.

ب) از نظر تعداد وسیله حمل

3. بارنامه دریایی مستقیم (Direct Bill of Lading)

برای حمل کالا از بندری به بندر دیگر بدون تغییر کشتی و ارسال مستقیم کالا به گیرنده استفاده می شود.

4. بارنامه حمل مرکب (Combined Bill of Lading)

در مورد حمل کالا با بیش از یک نوع وسیله حمل و تحت حمل و نقل مرکب یا چند وجهی استفاده می شود. صادر کننده این نوع بارنامه، یعنی متصدی حمل و نقل چند وجهی؛ مسئولیت حمل از زمان دریافت کالا تا تحویل آن را بر عهده دارد. توضیح: تحت تاثیر شیوه حمل و نقل مرکب، گروه هایی با نام Non Vessel Operating Carrier (NVO) یا Non

Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)، وارد فعالیت حمل و نقل شده اند. این متصدیان حمل، بارنامه را برای حمل کالا با کشتی یا وسیله حملی صادر می کنند که نه مالک آن هستند و نه اداره آن را بر عهده دارند و عمدتاً در حمل کالا با کانتینر فعالیت می کنند. زیرا گسترش استفاده از کانتینر برای حمل و نقل کالا باعث گسترش و تسهیل حمل و نقل مرکب شده است. در کشتیرانی کانتینری که امروزه بیشتر فعالیت مربوط به کشتیرانی لاینر را شامل می شود، شرکت کشتیرانی، هم مدیریت کشتی و هم مدیریت بار را بر عهده دارد. یعنی هم مالک کشتی است و هم مالک کانتینرها. با روی کار آمدن NVOCCها، شیوه کاری به این سمت گرایش می یابد که کشتیرانی ها فقط مدیریت کشتی را به دست بگیرند و مدیریت کانتینر و بار را NVOCCها به دست بگیرند.

5. بارنامه سراسری (Through Bill of Lading)

مانند بارنامه مرکب است، اما این نوع بارنامه زمانی صادر می شود که یک حلقه از زنجیره حمل و نقل، الزام دریایی باشد.

ج) از نظر شرایط کالای مورد حمل

6. بارنامه دریایی تمیز یا غیر مخدوش (Clean Bill of Lading)

اگر در بارنامه ذکری از معیوب بودن کالا یا بسته بندی آن نباشد و به ضمیمه آن نیز یادداشتی نباشد، بارنامه تمیز یا غیر مخدوش یا بدون قید و شرط نامیده می شود. البته بارنامه باید دارای این شرایط باشد. در غیر این صورت ارزش و اعتبار خود را از دست می دهد. روی چنین بارنامه ای این عبارت قید می شود:

Received in Apparent Good Order and Condition

7. بارنامه دریایی غیر تمیز یا مخدوش (Claused Bill of Lading)

در آن صریحاً در مورد نقص و عیب کالا یا بسته بندی آن قید شده است. در معاملات مبتنی بر اعتبارات اسنادی، بانکها از قبول بارنامه های مخدوش «Claused» خودداری می کنند.

د) از نظر نوع خدمات حمل و نقل

8. بارنامه تحت خدمات منظم کشتیرانی (Liner Bill of Lading)

این نوع بارنامه برای محموله کشتی هایی صادر می شود که دارای برنامه حرکت مشخصی بوده و مسیرهای مشخصی را طی می کنند (همان خطوط لاینر).

9. بارنامه تحت خدمات کشتیرانی ترمپ (Charter Party Bill of Lading)

برای کالاهایی که با کشتی اجاره ای حمل می شوند صادر می شود. حمل بار تحت این نوع بارنامه، تابع قرارداد چارتر (اجاره) می باشد. مثلاً یک فردی کشتی را اجاره بلند مدت می کند و خود او که اجاره کننده کشتی است، از یک، دو یا چند صاحب کالا، کالا برای حمل دریافت می کند. در این صورت اجاره کننده اول، به هر یک از صاحبان کالا بارنامه می دهد نه اینکه با آنها چارتر پارتی تنظیم کند. این بارنامه ها تحت چارتر پارتی صادر می شوند. این نوع بارنامه ها مورد قبول بانکها نمی باشند مگر اینکه خلاف آن شرط شده باشد.

ه) انواع دیگر بارنامه:

10. بارنامه ترانشیپ (ترانشیپ (Transshipment Bill of Lading)

این نوع بارنامه صرفاً برای حمل کالا از طریق دریا بوده و کالا از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل می شود و در آن مبدا و مقصد محموله و هم چنین نقطه انتقال کالا از کشتی اول به کشتی دوم و غیره مشخص می شود.

11. بارنامه حمل مرکب فیاتا (FBL)

اتحادیه بین المللی کارگزاران بار (Freight Forwarders) آن را جهت استفاده عاملین حمل و نقل مرکب تنظیم کرده است. بارنامه فیاتا می تواند به صورت بارنامه دریایی نیز صادر شود. بارنامه فیاتا حاوی آرم سازمان فیاتا و اتاق بازرگانی بین المللی می باشد.

راه نامه کامیون C.M.R (Convention Merchandise Routier)

سندی غیر قابل معامله می باشد که جهت حمل کالا با کامیون مورد استفاده قرار می گیرد. این سند تحت مقررات بین المللی حمل کالا از طریق جاده صادر می گردد. کامیون حامل کالای کشورهای عضو این مقررات در صورت پلمپ صحیح و سالم در کشور مبدا نیازی به بازدید تا گمرک کشور مقصد را نخواهد داشت.

بارنامه راه آهن (Rail Way Bill)

سندی است که توسط شرکت های راه آهن در ایستگاه های بارگیری آنان صادر می گردد و شرکت راه آهن طبق این سند

اعلام می نماید که کالای مربوطه را تحویل گرفته و مسئولیت تحویل صحیح و سالم آن ها در مقصد را به گیرنده کالا دارد . این نوع بارنامه ها غیر قابل معامله و انتقال می باشد و با ظهن نویسی آن نمی توان به دیگری منتقل نمود.

فعالیت کریری

فعالیت کریری بین المللی عبارتست از تصدی بلا فصل جابجایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یک طریق حمل و بر طبق قرارداد حمل.

الف) وظایف کریر

1. انعقاد قرارداد حمل و صدور راننامه
2. تهیه اسناد و مدارک برای امکان سفر از قبیل کارننتیر، کارنه دو پاساژ، دوز بلاغ، ویزا، بیمه نامه، گواهی قبولی و...
3. تودیع ضمانت نامه های لازم به ارگان های ذیربط جهت اخذ مدارک و اسناد ضروری.
4. تأمین کامیون مناسب برای حمل با توجه به مهلت مقرر در قرارداد.
5. تحویل گرفتن کالا از فرستنده یا فرورادر و نظارت در بارگیری کامیون از نظر تطبیق مندرجات اسناد حمل با محموله.
6. ارائه اسناد کالای مربوط به مقامات گمرکات از مبدا تا مقصد راننامه و مراقبت در سالم نگه داشتن پلمپ های گمرکی.
7. تحویل کالا به گیرنده در محل هایی که به وسیله مقامات گمرکی تعیین و اجازه داده می شود.
8. رعایت مسیر مشخص شده و مدت زمان حمل کالای ترانزیتی که مقامات گمرکی تعیین می نمایند.
9. رعایت مسیر و مدت زمان حمل کالا بر طبق قرارداد حمل.
10. تخلیه یا نظارت بر تخلیه و شمارش کالا و امضا اسناد کسر و اضافه و آسیب دیدگی.
11. دقت در تحویل محموله به مقصد و اخذ گواهی های مربوطه.

ب) مسوولیت ها

1. پرداخت کرایه حمل و حق توقف و سایر حقوق متعلقه به راننده
2. قبول کلیه مسوولیت های مذکور در کنوانسیون C.M.R. در زمینه مفقود شدن، تاخیر و آسیب دیدگی کالا و تعهد پرداخت غرامت به میزان توافق شده یا طبق کنوانسیون مذکور.
3. مراقبت در تایید روی ته قبض های کارننتیر توسط مقامات گمرکی بین راهی و مقصد و استرداد لاشه کارننتیر به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن در مهلت مقرر.
4. رعایت کلیه دستور العمل ها و آیین نامه هایی که در رابطه با امور کریری به تصویب مراجع ذیصلاح می رسد.
5. آگاهی از مقررات مربوط به تردد کامیون ها در کشورهای مسیر و اعلام آنها به رانندگان.
6. آموزش رانندگان برای اجرای صحیح حمل و نقل بین المللی کالا بر اساس دستور العمل های ابلاغی.
7. قبول کلیه مسوولیت های مذکور در کنوانسیون TR و ضمایم مربوطه در مواردی که کالا به صحابت کارننتیر حمل می شود.
8. شرکت های کریر ضمن مراقبت در حسن انتخاب و رفتار راننده و سایر عوامل مربوطه در صورت احراز مراتب تخلف، همکاری لازم را با سازمان ها و موسسات و اشخاص ذیربط جهت برخورد قانونی لازم با عوامل فوق الذکر به عمل خواهند آورد.

ج) حقوق

1. مسوولیت های کریری در پرداخت غرامت محدود به موارد مذکور در کنوانسیون C.R.M و به شرط رعایت مفاد این کنوانسیون از جانب فرستنده و گیرنده کالا خواهد بود.
2. در صورتی که حوادث و عواملی خارج از حیطه اختیارات کریر (قوه قهریه) موجب عدم اجرای تعهد گردد که کریر مسوولیتی در پرداخت غرامت ندارد.
3. کریر مسوولیتی در قبال مغایرت ناشی از محتویات بسته های آکبند یا کنتینر هایی که با پلمپ شماره دار سالم به همان نحو که تحویل گرفته شده به مقصد تحویل می شود نخواهد داشت.
4. در صورتی که فرستنده کالا با اظهار نظر خلاف واقع خود از نظر کمیت و کیفیت کالا موجبات زیان یا انجام هزینه های غیر عادی را برای کریر فراهم نماید متعهد جبران آن می باشد.
5. تا هنگامی که کرایه و هزینه های مربوط به آن پرداخت نشده باشد کریر می تواند اجازه دخل و تصرف در کالا را به صاحب آن ندهد.

6. در مواردی که کامیون به انتظار بارگیری یا تخلیه پیش از حد مقرر معطل نگهداشته شود مشتری متعهد پرداخت حقوق توقف خواهد بود.

(د) دآوری

شرکت‌های حمل و نقل و مشتری می‌بایست در قراردادهای حمل، مرضی‌الطرفین را به عنوان حکم مشخص نمایند تا چنانچه بین شرکت و مشتری در اجرای مفاد قرارداد حمل اختلافی بروز نماید و اختلافات از طریق مذاکرات فی‌مابین حل و فصل نگردد موضوع به حکمیت محول گردد. در قراردادهایی که مرجع حکمیت مشخص نگردیده باشد طرفین می‌توانند به کمیسیونی که از نمایندگان وزارت راه و ترابری تشکیل می‌گردد مراجعه نمایند.

(ه) بیمه

شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی لازمست مسوولیت‌های کربری خود در کنوانسیون C.M.R و یا توافق‌های انجام شده را بیمه مسوولیت نموده و کامیون‌ها را نیز در مسیر حمل، نزدیکی از شرکت‌های بیمه معتبر بیمه نماید.

Transport International Road T.I.R

تا چندین سال پیش، روش حمل و نقل بین‌المللی کالا در ارتباط با مقررات گمرکی در دنیا، نوعی بود که هر کشوری بر اساس ضوابط خاص خود عمل می‌کرد که این امر سبب شده بود که در حمل بارها به ویژه بارهای ترانزیتی مشکلاتی به وجود آید. که ضمن آن که کالا وارد می‌شد و از طرفی شرکت‌های حمل و نقل کننده ناگزیر بودند بر اساس مقررات گمرکی هر کشوری مبالغی تضمین گمرکی که گاهی غیر قابل پرداخت بود در مرزهای ترانزیتی بپردازند که تامین این نظر خود مشکل بزرگی را ایجاد ساخته بود. بنابراین تشریفات گمرکی ترانزیت در کشورهای مختلف موجب کندی حمل و نقل بین‌المللی می‌گردید تا جایی که کنترل‌های متعدد و توزیع ضمانت‌نامه‌های مختلف و تکمیل اظهارنامه‌های ترانزیتی مبادله کالا بین کشورهای مختلف را محدود نموده که این موانع در حمل و نقل زمینی به مراتب محسوس‌تر است و بدین ترتیب هر کشوری کوشش داشت با عقد قراردادهای ترانزیت خصوصی به رفع این مشکلات بپردازد که تا اندازه‌ای این مشکلات تسهیل شده بود ولی از آن جایی که مسائلی همیشه در هنگام عقد این نوع قراردادها مطرح می‌شد و کشورهای مسیر ترانزیت با استفاده از احتیاج طرف مقابل آوانس‌های خاصی را مطالبه می‌کردند که گاهی غیر عملی و در صورت پذیرش آنها ناگزیر منافع را چه از نظر سیاسی و چه از نظر اقتصادی از دست می‌داد.

این مشکلات از کلیه جوانب سبب شد که موضوع به قسمت اقتصادی و بازرگانی و گمرکی سازمان ملل کشانده شود که با توصیه این سازمان در ۱۵ ژانویه ۱۹۵۹ زیر نظر شورای گمرکی وابسته به سازمان ملل در ژنو موافقت‌نامه ای مطرح و به امضا رسید که به طور کلی روش حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای را تغییر داد و تسهیلات فراوانی را از نظر ارزیابی کالا، تضمین کالا و به طور کلی نحوه برخورد با مقررات گمرکی کشورها به وجود آورد بدین ترتیب سازمانی بنام ایرو (IRO) به وجود آمد. اتحادیه حمل و نقل یا (IRO) که وابسته به سازمان ملل است این کنوانسیون را طوری طراحی نموده است که ضمن حفظ نظارت‌های گمرکی، تشریفات ترانزیت به حداقل ممکن کاهش یابد.

نوع تسهیلات و روش آسانی که در این موافقت‌نامه مطرح شده بود، انگیزه‌ای شد که کشورهایایی که در امر حمل و نقل بین‌المللی ترانزیت کالا فعالیت دارند به این موافقت‌نامه بپیوندند.

مقررات TIR

این موافقت‌نامه اصل را بر اعتماد و مبنای کار را بر صحت عمل گذارده است. باین مفهوم که کشورهایایی که در مسیر ترانزیت حمل و نقل کالا قرار می‌گیرند اسناد تسلیمی و پلمپ و مهر و وسایط نقلیه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را معتبر شناخته و بر اساس آن اجازه ترانزیت کالا را صادر می‌نمایند.

اگر چه متأسفانه در عمل اعضا یکدست نبودند و بودند شرکت‌هایی که از این روش سو استفاده کرده‌اند و سبب شده‌اند که روح اعتمادی که روزهای اول بر فضای این موافقت‌نامه گسترده شده بود به قالب بدبینی و شک کشانده شود ولی خوشبختانه چون اکثریت اعضا سازمان ایرو جز راه صحت و سلامت راهی را انتخاب نکرده‌اند، هنوز اعتبار آن پا برجاست که امید می‌رود آنان که راهی جز سلامت و صحت برگزیده‌اند تغییر روش دهند. ماده واحده‌ای که به عنوان لایحه قانونی الحاق دولتی ایران به کنوانسیون گمرکی و حمل و نقل بین‌المللی کالا در فروردین سال ۱۳۵۰ به تصویب مراجع قانون‌گذاری رسید شامل یک مقدمه و ۵۱ ماده و ۹ ضمیمه و یک پروتکل بود که در تبصره یک آن اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران بر اساس مجوز مفاد بنده ماده ۵ قرار دارد به عنوان موسسه ضامن شناخته شده و تصویب گردیده است. که عیناً در تبصره ۱ قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا

۱۹۷۵ که مشتمل بر ۶۴ ماده و هشت ضمیمه باز هم اتاق بازرگانی و صنایع و معادن با توجه به مفاد بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون به عنوان موسسه ضامن شناخته شده است. یادآوری و آموزش رانندگان ایرانی و رابطه با راننامه CRM و بیمه مسوولیت:

۱. کوشش کنید تا کالا از هر حادثه‌ای مصون بماند.
۲. اگر توانستید با هر وسیله‌ای جلوی خرابی و فساد باقیمانده کالایی که حادثه ندیده است را بگیرید.
۳. اگر کامیون یخچال‌دار دارید، قبل از بارگیری و حرکت حتماً از سلامت یخچال اطمینان حاصل کنید.
۴. اگر در طول مسیر به استراحت احتیاج داشتید حتماً در پارکینگ مجاز و امن توقف کنید.
۵. اگر بخشی از کالا یا تمامی آن بر اثر تصادف یا سرقت از بین رفت به مقامات انتظامی محل وقوع حادثه مراجعه و بخواهید گزارشی در این مورد تهیه کنند.
۶. اگر محل وقوع حادثه در خارج از ایران می‌باشد، نسبت به تایید گزارشات مقامات ذیصلاح که در رابطه با حادثه تهیه شده توسط سفارشات یا سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران در محل اقدام کنید.
۷. اگر کالای ترانزیتی حمل می‌کنید و تصادف کردید به نزدیک‌ترین گمرک و بخواهید تا گزارشی در این مورد تهیه کنند و سریعاً شرکت را در جریان امر قرار دهید.
۸. به اشخاص ثالثی که مقصر حادثه هستند به هیچ عنوان رضایت ندهید.
۹. اگر دسترسی به دوربین عکس‌برداری یا فیلم‌برداری دارید حتماً از صحنه حادثه و کالای آسیب دیده عکس یا فیلم تهیه کنید.

اقداماتی که می‌بایستی در صورت اطلاع از حوادث در ارتباط با راننامه‌های C.M.R. انجام شود:
الف) در محل وقوع حادثه حداکثر سعی و کوشش جهت جلوگیری و یا توسعه خسارت وارده به کالای موضوع راننامه به عمل آید.

- ب) وقوع حادثه به اطلاع مقامات انتظامی و یا مراجع ذیصلاح برسد و از آنان درخواست تنظیم گزارش شود.
- ج) بلافاصله و منتهی ظرف مدت پنج روز (بدون احتساب تعطیلات رسمی) پس از اطلاع از وقوع حادثه و یا ادعای غرامت توسط دورنویس (فکس) طبق فرم پیوست شماره ۵ و یا ۶ برای شرکت ایران حامی کارگزار بیمه‌ای انجمن و رونوشت آن به انجمن ارسال شود.
- د) در صورت وقوع حادثه در خارج از کشور ترتیبی داده شود که حتی‌الامکان یکی از کارشناسان صلاحیت‌دار بین‌المللی، مانند لویدز، از کالا و محل وقوع حادثه بازدید کرده و در مورد علت و چگونگی حادثه و میزان خسارت گزارش تهیه کند.
- ه) اسناد وقوع در داخل کشور، پس از اجرای بند ج بالا، کارشناس بازدید خسارت به شما معرفی خواهد شد.
- و) اسناد و مدارک زیر در مورد خسارت تهیه و در اختیار انجمن قرار دهد:

۱. راننامه، صورت بسته‌بندی و فاکتور خرید کالا
۲. اصل سند مطالبه خسارت از طرف زیان دیده
۳. اصل صورت مجلس گمرکی (در صورت وجود)
۴. اصل گزارشات مقامات انتظامی (در صورت وقوع حادثه وسیله نقلیه)
۵. اصل گزارش کارشناس بازدید کننده (یکی از کارشناسان صلاحیت‌دار بین‌المللی مانند نمایندگان لویدز) از خسارت کالای موضوع راننامه (و صورت حساب ایشان)
۶. اصل گواهی کسر تخلیه (در صورت احراز گواهی کسر تخلیه)

توجه: بدون کسب موافقت کتبی بیمه‌گر، صادر کننده راننامه مجاز به پذیرفتن مسوولیت، (مگر این که مسوولیت بدون قبول وی نیز محرز بوده باشد) نسبت به هر گونه حادثه و خسارت ناشی از آن نمی‌باشد. در غیر این صورت بیمه‌گر می‌تواند از پرداخت خسارت مربوطه به مسوولیت پذیرفته شده خودداری نماید.
ز) از آنجا که قرارداد بیمه توسط انجمن به نمایندگی از طرف شما، امضا شده است، لطفاً همیشه، هر خواسته یا خسارتی را فقط به انجمن و شرکت ایران حامی اطلاع دهید.

بخشی از آیین‌نامه اجرایی قانونی حمل و نقل و عبور کالای خارجی
ماده ۴۴- هرگاه مهر و موم (پلمپ) گمرکی عمداً شکسته شده باشد و دخل و تصرف در کالای عبوری خارجی شده باشد یا مرتکب یا مرتکبین طبق قانون راجع به مجازات قاچاق رفتار می‌شود. به علاوه چنان چه این عمل مستوجب کیفر دیگری بر طبق مقررات قانونی باشد مرتکب یا مرتکبین به همان کیفر نیز خواهند رسید.

ماده 45- چنانچه محکومیت اشخاص حقیقی یا حقوقی از طرف دادگاه ذیصلاح قطعیت یابد و به موجب قوانین و مقررات تجاری کشور، مرتکب یا مرتکبین مستوجب محدودیت و یا محرومیت‌های دیگری هم باشند با آنان طبق مقررات اخیر نیز رفتار خواهد شد.

تبصره - در مواردی که عبور دهنده با تشخیص مراجع قضایی در امر قاچاق یا تخلف دخالتی نداشته باشد از هر گونه محدودیت یا پرداخت جریمه مبرا می‌باشد.

ماده ۴۶- رانندگان وسایل نقلیه حامل کالای عبوری خارجی موظفند کالای مورد حمل را عیناً بدون هر گونه دخل و تصرفی در مهلت مقرر در پروانه عبور به گمرک مقصد داخلی و گمرک خروجی حمل نمایند.

اصطلاحات بین‌المللی حمل و نقل

1- از محل کار..... (از محل کارخانه، از محل کشت، از محل انبار و غیره)

EX Works... (Exfactory, Ex Mill, Exfram, Ex warehouse)

از محل کار بدین معنی است که تنها مسوولیت فروشنده در این است که کالا را در محل شخصی خود (یعنی محل کار و یا محوطه کارخانه) در اختیار مشتری قرار دهد. خاصه این که فروشنده مسوول نیست تا کالا را بر روی وسیله نقلیه‌ای که خریدار تهیه می‌نماید بارگیری کند مگر این که قرار دیگری گذاشته شده باشد. خریدار کلیه هزینه‌ها خطرات ناشی از آوردن کالا به مقصد مورد نظر را متحمل می‌گردد. از این جهت این شرط مبین کمترین وظیفه برای فروشنده می‌باشد.

2- فور/ فوت (تحویل روی واگن محل ارسال تعیین شده)

FOR FOT (Free on Rail/ Free on truck)

فورفوت به معنی تحویل روی واگن است. این مقررات دارای معانی مشترکی می‌باشد، از آن جایی که لغت (تراک) به واگن اطلاق می‌شود. این مفاهیم باید فقط در حالتی استفاده شوند که کالا به وسیله راه آهن حمل شود.

3- فاس (تحویل کنار کشتی)

FAS (Free Alongside Ship)... (Named Port of Shipment)

فاس به معنی تحویل کنار کشتی است تحت این مقررات تعهد فروشنده با گذاردن کالا کنار کشتی روی اسکله یا بارج به پایان می‌رسد. بدین مفهوم که خریدار تمام هزینه‌ها و مسوولیت‌های خسارت یا فقدان را از زمان گذاردن کالا کنار کشتی باید متحمل گردد. باید توجه داشت که برخلاف مقررات فوب این مقررات خریدار را موظف می‌سازد تا تشریفات صادراتی کالا را انجام دهد.

4- فوب (تحویل روی عرشه کشتی)

FOB (Free on Board)... (Named Port Of Shipment)

فوب به معنی «تحویل روی عرشه کشتی» می‌باشد. کالا به وسیله فروشنده در بندری که در قرارداد فروش ذکر شده روی عرشه کشتی گذارده می‌شود. خطرات خسارت، فقدان کالا، هنگامی که از لبه کشتی می‌گذرد از فروشنده به خریدار انتقال می‌یابد.

5- سی اند اف (ارزش و کرایه)... (بندر مقصد تعیین شده)

C&F (Cost & Freight)... (Named Port Of Destination)

سی اند اف به معنی «ارزش کالا به اضافه کرایه» می‌باشد. فروشنده بایستی کرایه و هزینه‌های لازم جهت حمل به مقصد تعیین شده را بپردازد ولی خطر خسارت یا فقدان و همچنین هر گونه افزایش هزینه از موقع گذر کالا از لبه کشتی در بندر بارگیری از فروشنده به خریدار منتقل می‌گردد.

6- سیف (ارزش، بیمه و کرایه)... (بندر مقصد تعیین شده)

CIF (Cost, Insurance & Freight)... (Named Port Of Destination)

سیف به معنی «ارزش بیمه و کرایه» می‌باشد. این مقررات مانند (سی اند اف) می‌باشد. مضاف بر این که فروشنده موظف است بیمه دریایی کالا را در مقابل خسارت یا فقدان در مدت حمل فراهم آورد. فروشنده با بیمه‌گر قرارداد منعقد می‌نماید و حق بیمه را می‌پردازد. خریدار بایستی توجه داشته باشد که بر اساس این مقررات برخلاف مقررات (کرایه و بیمه پرداخت

شده تا) از فروشنده خواسته می‌شود که حداقل پوشش بیمه‌ای را که (FPA) نامیده می‌شود) اخذ نماید.

7- تحویل از کشتی Ex Ship

«تحویل از کشتی» به معنی آن است که فروشنده باید کالا را روی عرشه کشتی در مقصدی که در قرارداد فروش ذکر شده در دسترس خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه هزینه و خطرات مربوط به آوردن کالا تا آن محل را متحمل گردد.

8- از اسکله (عوارض پرداخت شده... بندر مقصد تعیین شده)

Ex QUAY (Duty Paid ... Named Port)

«از اسکله» به این معنی است که فروشنده کالا را روی اسکله در مقصدی که در قرارداد فروش ذکر شده است در دسترس خریدار قرار می‌دهد. فروشنده باید کلیه هزینه‌ها و خطرات مربوط به آوردن کالا تا آن محل را متحمل گردد.

9- تحویل شده در مرز... (محل تعیین شده برای تحویل در مرز)

Delivered At Frontier... (Named Place of Delivery At Frontier)

«تحویل شده در مرز» به معنای آن است که تعهدات فروشنده زمانی به انجام می‌رسد که کالاها به مرز رسیده باشد. البته پیش از «مرز گمرکی» کشوری که در قرارداد فروش تعیین شده است. این اصطلاح اصولاً در موردی باید به کار رود که کالاها با راه آهن یا راه شوسه حمل می‌شود، ولی می‌توان آن را بدون توجه به نوع طریقه حمل نیز به کار برد.

10- تحویل شده پس از پرداخت عوارض... (محل مقصد در کشور وارد کننده تعیین شده است)

Delivered-Duty Paid ... (Named Place of Destination in the Country of Importation)

در حالی که اصطلاح «از محل کار» مسوولیت فروشنده را نشان می‌دهد اصطلاح «تحویل شده از پرداخت عوارض» اگر با واژه‌هایی دنبال شود محوطه کار خریدار را تعیین می‌کند حداکثر مسوولیت فروشنده را در بردارد یعنی نقطه مقابل اصطلاح قبلی اصطلاح «تحویل شده پس از پرداخت عوارض» ممکن است صرف نظر از نحوه حمل و نقل به کار رود. اگر دو طرف مایل باشند که فروشنده کالاها را برای صادرات آماده سازد ولی برخی از هزینه‌هایی که به لحاظ واردات کالاها پیش می‌آید مجزا شود - مثلاً مالیات بر ارزش افزوده (وات) و یا مالیات‌های مشابه دیگر - این امر باید با اضافه کردن واژه‌هایی که موضوع را برساند مشخص شود (مثلاً باستانای وات و / یا مالیات‌ها).

11- فوب فرودگاه... (فرودگاه تعیین شده برای ارسال)

FOB Airport ... (Named Airport of Departure)

مقرراتی که ذیل برای تحویل کالاها طبق شرایط فوب از طریق حمل با هواپیما ذکر شده به دقت تدوین شده است تا کاربردهایی را که معمولاً در بازرگانی رعایت می‌شود منعکس سازد. توجه داده خواهد شد که «فوب» بدرستی با معنای «تحویل روی وسیله حمل» - در ارتباط با حمل و نقل هوایی نباید بمفهوم ظاهر آن گرفته شود بلکه به این عنوان باید تلقی شود که واژه بعدی نقطه‌ای را مشخص می‌سازد که مسوولیت فروشنده در آن باید پایان یابد.

12- حمل کننده آزاد... (نقطه معین شده)

Free Carrier ... (Named Point)

این اصطلاح را برای آن اختیار کرده‌اند تا ضرورت‌های حمل و نقل مدرن را به ویژه مانند حمل و نقل «ضد الگویی» از قبیل کانتنر یا «رول آن - رول اف» توسط تریلرها و فری‌ها جوابگو باشد. این ترتیب مبتنی بر همان اصول عمده‌ای است که در مورد فوب وجود دارد - به استثنا آن که فروشنده هر زمان که کالاها را در ید عامل حمل و نقل در نقطه تعیین شده قرار دهد تعهداتش به پایان می‌رسد. اگر هیچ نقطه مشخصی را نتوان در زمان عقد قرارداد فروش متذکر شد دو طرف باید به محل یا فاصله‌ای که در آنجا عامل حمل باید کالاها را باید به خود بگیرد اشاره کنند. خطر آسیب یا از میان رفتن کالاها از آن زمان از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود، نه از زمانی که روی کشتی قرار گیرد. «حمل کننده» به معنای هر شخصی است که توسط او یا بنام او پیمان حمل کالاها از طریق جاده، خط آهن، هواپیما، راه دریا یا هر مجموعه مختلطی از این طریق منعقد شده باشد. هر زمان که فروشنده باید بارنامه یا راهنامه یا رسید حمل کننده را ارائه دهد بیدرنگ با ارائه چنان سندی که توسط شخصی که عنوان حمل کننده را داشته باشد، صادر شده باشد وظیفه خود را انجام می‌دهد.

13- کرایه به حامل پرداخت شده... (نقطه مقصد تعیین شده)

Freight Carriage Paid to ... (Named Point of Destination)

مانند سی اند اف «کرایه به حامل پرداخت شده...» به معنای آن است که فروشنده کرایه را بابت حمل کالاها به مقصد تعیین شده می‌پردازد. به هر حال خطرات فقدان یا آسیب دیدن کالاها و نیز هر هزینه اضافی دیگر از لحظه‌ای کالاها به ید نخستین حامل تحویل شد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. نه از زمانی که روی کشتی قرار گرفت. این رویه را می‌توان برای همه شکل‌های حمل و نقل از جمله عملیات با اشکال مختلط و کانتینر یا رول آن - اف و حمل و نقل توسط تریلرها و فری‌ها به کار برد. زمانی که فروشنده باید یک بارنامه یا راهنامه یا رسید حمل‌کننده تعیین شده امضا کرده است صادر شده باشد.

14- کرایه و بیمه حمل و نقل به حامل پرداخت شده... (نقطه مقصد تعیین شده)

Freight Carriage & Insurance Paid to ... (Named Point of Destination)

این اصطلاح مانند اصطلاح «کرایه به حامل پرداخت شده...» است اما به اضافه آن که فروشنده باید بیمه حمل و نقل را در قبال خطر فقدان یا آسیب کالاها طی جریان حمل آن تامین کند، فروشنده با بیمه‌گر بیمان بیمه را منعقد می‌کند و حق بیمه را می‌پردازد.

15- BAF (Bunkering Adjustment Factor)

سورشارژ برای تعدیل نرخ سوخت است (چون نرخ سوخت متغیر است) لذا در زمان‌های مختلف بر حسب تغییر، ضریب محاسبه شده متغیری بر کرایه اضافه می‌کند.

16- فله (BULK)

فله کالایی است که بدون هیچ‌گونه بسته‌بندی در کشتی وارد می‌گردد مانند غلات سنگ‌آهن، سیمان، شکر، املاح معدنی، فسفات، ذغال و غیره.

17- CAF (Currency Adjustment Factor)

سورشارژ برای تعدیل نرخ ارز، چون نرخ برابری دلار به سایر ارزها به طور روزانه در تغییر است لذا در زمان‌های مختلف بر حسب تغییرات روزانه، ضریب محاسبه شده متغیری بر کرایه اضافه می‌گردد.

18- قرارداد اجاره‌ای (Charter Party)

قرارداد اجاره‌ای، چون بعضی از کشتی‌ها به صورت در بست اجاره می‌شوند لذا بر حسب شرایط اجاره قراردادهایی موجود است که چارتر پارتی نامیده می‌شود و کلیه تعهدات اجاره‌کننده و اجاره‌دهنده با ذکر مشخصات کشتی در آن مندرج است.

19- دیسپاچ (Dispatch)

پاداش مربوط به تخلیه و بارگیری قبل از انقضای موعد مقرر، معمولاً چون بر طبق شرایط کشتی‌های اجاره‌ای برای تخلیه و بارگیری حد نصابی خاص پیش‌بینی شده است لذا چنان چه بیشتر از میزان پیش‌بینی شده در قرارداد تخلیه و بارگیری انجام گیرد زمان تسریع به عنوان پاداش به طرف قرارداد پرداخت خواهد شد و اصطلاحاً Dispatch نامیده می‌شود.

20- دموراژ (Demurrage)

هزینه معطلی کشتی، دموراژ نقطه مقابل دیسپاچ است بدین معنی که چنان چه حد نصاب بارگیری و تخلیه کمتر از میزان پیش‌بینی شده در قرارداد باشد زمان معطلی بعنوان جریمه از طرف صاحب کالا پرداخت خواهد شد که اصطلاحاً دموراژ نامیده می‌شود.

21- سورشارژ (Surcharge)

اضافاتی که به کرایه تعلق می‌گیرد.

22- LIFO (Liner In Free Out)

بارگیری به عهده کشتیرانی ولی تخلیه به عهده صاحب کالا است.

23- LILO (Liner In, Liner Out)
مخارج بارگیری و تخلیه به عهده کشتیرانی است.

24- FILO (Free In, Liner Out)
مخارج بارگیری و تخلیه هر دو به عهده اجاره کننده و یا صاحب کالا می‌باشد.

25- FIO (Free In & Out)
مخارج بارگیری و تخلیه هر دو به عهده اجاره کننده و یا صاحب کالا می‌باشد.

26- ظرفیت ناخالص کشتی (GRT)
این ظرفیت عبارت است از ظرفیت فضاهای موجود در کشتی که عبارتند از: انبارهای کالا، کلیه مخازن مربوط به سوخت و آب و غیره، موتورخانه، فضاهای مورد نیاز برای مسافریین و خدمه و فضاهای بالای عرشه که قابلیت بارگیری بر روی آنها وجود دارد. این ظرفیت برحسب فوت مکعب محاسبه و هر ۱۰۰ فوت مکعب برابر یک تن ظرفیت خالص کشتی است.

27- ظرفیت خالص کشتی (NRT)
این ظرفیت در حقیقت همان ظرفیت ناخالص کشتی است. با توجه به این که فضاهای مربوط به خدمه و موتورخانه از آن کسر می‌گردد.

28- ظرفیت بارگیری (DWT)
این ظرفیت عبارتست از میزان باری که در انبارهای کشتی و مخازن سوخت و آب و غیره می‌توان بارگیری نمود. همچنین این ظرفیت شامل وزن مسافریین و خدمه سوار بر کشتی نیز می‌باشد، واحد اندازه‌گیری این ظرفیت تن (هزار کیلوگرم) می‌باشد.

29- آب‌خور کشتی (Draft)
ارتفاعی که کشتی در حداکثر بارگیری به آب می‌نشیند را آب‌خور کشتی می‌نامند.

30- دوبه (Barge)
عبارتست از وسایل نقلیه آبی بزرگتر از قایق‌های معمولی که خود موتور ندارند، ولی به وسیله پدکبرهای موتوردار کشیده می‌شود.

31- دوبه کاری (Barging)
در مواردی که کشتی در لنگرگاه توقف می‌کند و محموله آن به وسیله دو به یا بارج به اسکله و ساحل حمل می‌شود، دو به کاری انجام می‌گیرد.

32- لنگرگاه (Anchorage)
در بنداری که اسکله کافی و مساعد برای پهلو گرفتن کشتی‌ها وجود ندارد. خواه از لحاظ ترافیک اسکله باشد یا به دلیل عظمت کشتیف آب‌خور کافی در اسکله نباشد، کشتی در فاصله‌ای از اسکله لنگر می‌اندازد که از لحاظ عمق و محفوظ بودن از موج و طوفان مساعد باشد. در این مکان که لنگرگاه خوانده می‌شود، کشتی کالای خود را به دو به تخلیه یا از آن بارگیری می‌کند.

33- ظرفیت اسمی (Nominal Capacity)
اگر تمامی عوامل زیربط در جریان عبور کالا از بندر بدون وقفه و با حداکثر قدرت در طول یک شیفت‌کاری فعالیت نمایند، نتیجه کار برابر با ظرفیت اسمی خواهد بود. یعنی به عبارت دیگر منظور از ظرفیت اسمی عبارت است از میزان عملکرد سیستم، در حالتی که بدون وقفه و با حداکثر قدرت به کار ادامه دهد.

34- ظرفیت عملیاتی (Operational Capacity)

ظرفیت عملیاتی یا عملکرد واقعی بندر عبارتست از جمع توان واقعی کلیه عوامل زیربط در جریان عبور کالا از بندر که در یک شیفت کاری فعالیت می‌نمایند.

35- اسکله (Berth)

پلی است که در بندرگاه از خشکی به طرف آب دریا یا رودخانه قابل کشتیرانی پیش می‌رود و کشتی‌ها را برای تخلیه محموله و یا بارگیری به آن می‌بندند.

36- تاسیسات بندری (Port Facilities)

به مجموعه امکاناتی از قبیل انبارهای مسقف، محوطه‌های روباز، سیلوها، سردخانه‌ها، جهت دپوی کالا و ساختمان اداری جهت انجام امور بندری کشتیرانی و گمرک و صاحبان کالا، تاسیسات بندری گویند.

37- تجهیزات بندری (Port Equipment)

به کلیه وسایلی اطلاق می‌شود که جهت تخلیه و بارگیری کالاها به کار گرفته می‌شود. این تجهیزات عبارتند از:

- جرثقیل ساحلی و موبیل
- جرثقیل کانتینر، استرادل کاریر، تاپ لیفت تراک
- برج تخلیه غلات و کیسه همراه با تسمه و نقاله جهت انتقال کالا به انبارها و سیلوها
- لیفت تراک
- انواع کشنده از قبیل تراکتور، کامیون تک ماستر (نوعی کشنده است که دارای اسب و تریلی است).

38- استاندارد جهانی تخلیه کشتی‌ها

مقادیر ذیل به طور معمول در سطح جهانی برای تخلیه کشتی‌ها در هر روز تعیین گردیده است که مازاد بر آن منجر به دیسپاچ و کاهش از آن منجر به دموراژ می‌گردد:

- کالاهای عمومی یا متفرقه (جنرال کارگو) ۵۰۰۰ - ۱۰۰۰ تن در روز که میزان تخلیه آن دقیقاً بستگی به نوع بسته‌بندی کالا دارد.
- کالاهای فله تا ۲۰/۰۰۰ تن در روز
- کالاهای کانتینری ۲ الی ۳ دقیقه یک کانتینر به وسیله یک جرثقیل کانتینر تخلیه می‌گردد.
- کالاهای کیسه‌ای تا ۵۰۰۰ تن در روز.

39- انتظار نوبت در لنگرگاه (Waiting Time)

مدت زمان توقف کشتی از لحظه ورود به لنگرگاه تا لحظه پهلوگیری به اسکله را از زمان انتظار نوبت کشتی در لنگرگاه گویند. یعنی در واقع زمان انتظار، کل زمان بین لحظه ورود کشتی به لنگرگاه و لحظه پهلوگیری است.

40- زمان توقف در اسکله (Service time)

مدت زمانی را که کشتی در پای اسکله قرار می‌گیرد تا محموله آن تخلیه یا بارگیری گردد را در زمان توقف در پای اسکله گویند. عینی در واقع کل زمان بین پهلوگیری و خروج از بندر، لازم به توضیح است که در زمان توقف در پای اسکله، ممکن است کشتی بنا به عللی قادر به تخلیه و یا بارگیری نباشد، ولی در هر صورت این مدت جز زمان توقف پای اسکله محسوب می‌شود.

41- زمان توقف در بندر (Turn-Round Time)

کل زمان بین لحظه ورود کشتی به لنگرگاه و خروج آن از بندر را زمان توقف در بندر گویند.

حقوق، عوارض و هزینه‌های بندر بر کشتی‌ها در بنادر جنوبی

(کانتینری، غیرکانتینری، رو - رو، مسافری)

(الف) حقوق و عوارض بندری به کشتی‌ها شامل موارد ذیل می‌باشد:

(1) حق ورود کشتی به دهانه بندر

(2) حق ورود کشتی به بندر

- (3) حق تخلیه و بارگیری در اسکله
- (4) حق تخلیه و بارگیری در لنگرگاه
- (5) عوارض فانوس دریایی

- (ب) هزینه‌های بندری متعلقه به کشتی:
- (1) هزینه‌های بندری متعلقه به کشتی (شناور)
 - هزینه راهنمایی شامل:
 - لنگراندازی و لنگربرداری
 - هدایت کشتی
 - پهلو دهی و جداسازی از اسکله
 - (2) هزینه لایروبی
 - (3) هزینه توقف کنار اسکله
 - (4) هزینه یدک کشتی
 - (5) هزینه جمع آوری زباله از کشتی
 - (6) دیماند اضافه‌کاری

حمل با کامیون، قطار و کشتی
 اگر سند حمل، قابل انتقال بود و به عنوان سند مالکیت محسوب شود، بارنامه نامیده شده و اگر این ویژگی را نداشته باشد، بارنامه می‌نامند مانند اسناد حمل هواپیما و راه آهن و حمل با کامیون که CMR است. توضیح آن که امروزه، اصطلاح بارنامه برای حمل هوایی و راه آهن و کامیون نیز به کار برده می‌شود.

قرارداد اجاره کشتی و انواع آن
 قرارداد اجاره کشتی / چارتر پارٹی (Charter Party)
 قرارداد اجاره کشتی سندی است که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و اجاره کننده منعقد می‌گردد و در آن شرایط اجاره کشتی همراه با خدمه برای مدتی معین یا برای کی یا چند سفر بین بنادر مشخص، قید و یا به موجب آن، شرایط و اگذاری کشتی بدون خدمه برای مدت مقرر در قرارداد تعیین می‌شود. در قرارداد اجاره کشتی با توجه به نوع آن از جمله قید تمام یا بخشی از اطلاعات زیر لازم است: اطلاعات مربوط به مالک و اجاره کننده کشتی، اسم کشتی، مشخصات و ظرفیت آن، مشخصات بار و مقدار آن، بنادر یا محل‌های بارگیری و تخلیه، نرخ کرایه یا اجاره بها، زمان، مکان، نوع پول و نحوه پرداخت کرایه یا اجاره بها، مدت مجاز برای بارگیری و تخلیه کالا (ضمن مشخص کردن این امر که تعطیلات و روزهای کاری که مثلاً هوا نامساعد است چگونه در قالب این مدت محاسبه گردد یا در صورت تاخیر در انجام بارگیری یا تخلیه یا تسریع در این کار خسارات معطلی کشتی - دموراژ - یا بر عکس پاداش تسریع در بارگیری یا تخلیه - دیسپاچ - چگونه تعیین شود) و سرانجام تعهدات مالک کشتی و اجاره کننده.
 به طور کلی دو نوع قرارداد اجاره کشتی وجود دارد. یکی اجاره کشتی همراه با خدمه و دیگری اجاره کشتی بدون خدمه که به آن اجاره در قالب و اگذاری Charter by demise گویند.

(الف) اجاره کشتی همراه با خدمه
 در این نوع اجاره، مالک کشتی با اجاره کننده توافق می‌نماید که برای حمل کالاهای وی یا کالاهایی که از طرف او بارگیری می‌شوند، کشتی را همراه با خدمه اش برای این منظور در اختیار اجاره کننده قرار دهد. این نوع قراردادها خود به دو گروه تقسیم می‌شوند: قرارداد اجاره زمانی و اجاره سفری.

1- قرارداد اجاره زمانی (Time Charter Party)
 در این نوع قرارداد، کشتی برای مدتی معین اجاره داده می‌شود و مدت اجاره با توجه به نیازهای اجاره کننده و توافق مالک ممکن است چند ماه یا حتی چند سال باشد. البته گاه اجازه تمدید مدت قرارداد برای دوره‌ای معین به اجاره کننده داده می‌شود تا در صورت انقضای مدت، اجاره کننده بتواند قرارداد را برای دوره تعیین شده تمدید نماید.
 در اجاره زمانی تمام ظرفیت کشتی در اختیار اجاره کننده قرار می‌گیرد تا طی مدت اجاره، به حمل بار از هر بندری به بندر دیگر مشغول شود و یا فقط بین دو یا چند بندر مشخص رفت و آمد کند.

تعهدات و مسوولیت‌های مالک و اجاره‌کننده کشتی در قرارداد اجاره زمانی مالک کشتی متعهد است کشتی را به گونه‌ای آماده برای دریانوردی، در زمان و مکان تعیین شده در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد، در غیر این صورت اجاره‌کننده می‌تواند به خاطر تخلف مالک کشتی قرارداد را فسخ کرده و مطالبه خسارت نماید. به علاوه مالک کشتی باید کشتی را بیمه کند و دستمزد خدمه کشتی را که در استخدامش قرار دارند، بپردازد. هزینه تامین آذوقه برای خدمه، تعمیر و نگهداری کشتی و تهیه گواهی‌های مختلف کشتی بر عهده مالک است. در مقابل، اجاره‌کننده علاوه بر اجاره بها، به طور معمول باید مخارج سوخت کشتی در دریا و بندر را بپردازد. هزینه‌های مربوط به عوارض بندری و فانوس دریایی، عبور از کانال، اجاره یدک کش و هر نوع مالیات و عوارض متعلق به کالا بر عهده اجاره‌کننده است. به علاوه، در این نوع قرارداد، اجاره‌کننده معمولاً ترتیبات بارگیری و تخلیه کالا را فراهم و هزینه‌های مربوط را پرداخت می‌کند.

چنانچه کشتی بر اثر شکستگی، نقص فنی یا حادثه‌ای از حرکت باز ایستد، برای زمان تلف شده اجاره تعلق نمی‌گیرد، ولی برای اوقات دیگر اجاره بها باید به طور کامل پرداخت شود، اعم از این که کشتی پر یا خالی بوده، سفر خود را به انجام رسانده یا نرسانده باشد.

2- قرارداد اجاره سفری (Voyage Charter Party)

در این نوع قرارداد مالک کشتی می‌کند کالای معینی را بین بنادر یا بعضاً در محدوده‌ای مشخص حمل نموده و در از آن مبلغی به عنوان کرایه دریافت نماید، این مبلغ بر اساس وزن محموله یا در صورت حجیم بودن بر اساس حجم آن محاسبه می‌گردد. اگر مالک کشتی از میزان دقیق باری که قرار است حمل کند اطلاع نداشته باشد، طرفین ممکن است در مورد مبلغ مقطوعی به عنوان کرایه توافق کنند.

در اجاره سفری کشتی نیز همانند اجاره زمانی، خدمه و به طور کلی مدیریت کشتی در اختیار مالک باقی می‌ماند. در قرارداد اجاره سفری دو نوع اجاره وجود دارد:

1. اجاره کشتی برای یک سفر

2. اجاره کشتی برای سفرهای متوالی

در مواردی که محموله معادل یا کمتر از ظرفیت حمل کشتی باشد، می‌توان آنرا طی یک سفر حمل کرد. چنانچه محموله بیش از ظرفیت حمل کشتی برای یک نوبت باشد، قرارداد اجاره برای سفرهای متوالی تنظیم می‌گردد. این نوع قرارداد اجاره سفری در فاصله دو تاریخی که تعیین می‌شود، یعنی تاریخ آغاز نخستین سفر و تاریخ پایان آخرین سفر معتبر است.

تعهدات و مسوولیت‌های مالک و اجاره‌کننده کشتی در قرارداد اجاره سفری مالک کشتی متعهد است کشتی موضوع اجاره را به گونه‌ای آماده برای دریانوردی در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد. البته ماهیت این تعهد به شرایط سفر دریایی بستگی پیدا می‌کند. چنانچه عیبی در آغاز سفر در کشتی ظاهر گردد و این عیب ظرف مدت معقولی قابل رفع نباشد، اجاره‌کننده می‌تواند قرارداد را فسخ کند.

هزینه‌هایی از جمله دستمزد خدمه، تعمیر و نگهداری کشتی و تامین آذوقه و سوخت و همین‌طور عوارض بندری و معمولاً مخارج بارگیری و تخلیه کالا طبق شرایط (Liner Terms Gross Charter) بر عهده مالک کشتی است.

در مقابل، اجاره‌کننده علاوه بر پرداخت کرایه باید بدون خطری را در کشتی بارگیری نماید و این کار را طی مدت مجاز Laytime به انجام رساند، در غیر این صورت باید خسارت معطلی کشتی را بپردازد در صورت اجاره تمام کشتی، پرداخت کرایه مربوط به ظرفیت استفاده نشده Dead freight نیز بر عهده اجاره‌کننده می‌باشد. از سوی دیگر، این نوع قرارداد اجاره کشتی معمولاً متضمن شرطی برای فسخ در صورت تاخیر کشتی است، بدین معنی که اگر کشتی بیش از مدتی که در قرارداد تعیین شده است تاخیر کند، به اجاره‌کننده این اختیار داده می‌شود که اجاره را فسخ نماید.

در قرارداد اجاره سفری، به محض بارگیری کالا، مالک کشتی متعهد است آن را به مقصد حمل کند. مسوولیت اجاره‌کننده در مقابل کالا و کشتی از لحظه بارگیری تمام می‌شود. چنانچه در قرارداد اجاره کشتی نام بندر تخلیه ذکر شده باشد، مالک کشتی به طور معمول متعهد است رهسپار آنجا گردد، اما اگر از هیچ بندری صراحتاً ذکری به میان نیامده و صرفاً به محدوده‌ای (مثلاً یک بندر اروپایی) اشاره شده باشد، اجاره‌کننده باید بندر بی‌خطری را در محدوده مزبور تعیین نماید.

(ب) اجاره کشتی بدون خدمه یا اجاره در قالب واگذاری

در این اجاره مالک کشتی با اجاره‌کننده توافق می‌نماید که کشتی را همراه با وسایل ولی بدون خدمه برای مدتی معین به

نرخه‌ای که معمولاً برحسب ظرفیت حمل، عمر و سرعت کشتی تعیین می‌شود، در اختیار اجاره‌کننده قرار دهد. به همین دلیل اجاره در قالب واگذاری را اجاره کشتی لخت Bareboat Charter – Party گویند.

طبق این نوع قرارداد، اجاره‌کننده مدیریت کامل کشتی را در دست می‌گیرد و درست همانند مالک آن عمل می‌کند، با این تفاوت که نمی‌تواند در هیچ یک از قسمت‌های کشتی تغییراتی فیزیکی به وجود آورد یا کالاهای قاچاق حمل کند یا به نقاطی سفر نماید که مالک کشتی سفر به آن نقاط را مستثنی کرده است.

کلیه هزینه‌های مربوط به خدمه، سوخت تعمیرات و نگهداری کشتی و همین‌طور تامین آذوقه بر عهده اجاره‌کننده است، زیرا مالک در این نوع قرارداد، مدیریت کشتی را برای مدت اجاره از دست می‌دهد و صرفاً دریافت‌کننده اجاره بها است. بنابراین در چنین قراردادی اجاره‌کننده است که به عنوان حمل‌کننده در برابر مالکان کالاها (در صورتی که کالاهای دیگران را حمل کند) مسوولیت می‌یابد. تعهدات مرسوم در این نوع قرارداد اجاره کشتی مانند تعهد مالک به تهیه کشتی آماده برای دریا نوردی یا تعهد اجاره‌کننده به جبران خسارات وارده به کشتی در مدت اجاره، بستگی تام به شرایطی دارد که طرفین در قرارداد اجاره مشخص می‌سازند.

یک قرارداد اجاره کشتی شامل نکات زیر است:

- اسم کشتی، مشخصات و ظرفیت آن
- مشخصات و مقدار بار
- بنادر یا محل‌های بارگیری و تخلیه
- نرخ کرایه
- چگونگی، زمان، مکان و نوع ارز پرداختی برای کرایه
- زمان مجاز برای بارگیری و تخلیه. این زمان چه موقع و تحت چه شرایطی آغاز می‌شود و خاتمه می‌یابد و این که آیا اوقات استثنایی (مانند روزهای کاری که هوا مساعد نباشد یا تعطیلات و غیره) باید منظور گردد یا نه. در صورت وجود خسارت قصور در انجام بارگیری یا تخلیه ظرف مدت مقرر (خسارت معطلی کشتی) یا پاداش تسریع در بارگیری و تخلیه در مدتی کمتر.
- برخی نکات مهم در یک قرارداد اجاره کشتی که اجاره‌کننده باید توجه ویژه‌ای نسبت به آنها مبذول دارد عبارتند از:
 - مقدار: ماده مربوط به داشتن اختیار برای افزایش یا کاهش (بار)
 - نرخ کرایه: تصریح این امر که هزینه بارگیری و تخلیه (شامل بارگیری / تخلیه، بارچینی / صافایی و غیره) بر عهده اجاره‌کننده است یا مالک کشتی
 - بنادر بارگیری و تخلیه: تعداد و محل
 - تاریخ‌های بارگیری: آغاز و انقضای تاریخ‌ها و مدت لازم برای ارسال اطلاعیه: مواد مربوط به پاداش تسریع در تخلیه و بارگیری و خسارت معطلی کشتی
 - پرداخت: نوع پول و برنامه پرداخت
- به منظور پاسخگویی به نیازهای خاص، شرایط خاص و منحصر به فردی را می‌توان مورد مذاکره قرار داد.

حمل و نقل مرکب بین المللی

عبارت است از حمل کالا توسط حداقل دو نوع وسیله حمل و نقل متفاوت، از محلی واقع در يك کشور که حمل کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب به عهده گرفته می‌شود تا محل تعیین شده برای تحویل واقع در يك کشور متفاوت، که تحت يك قرارداد حمل و نقل مرکب صورت می‌گیرد. عملیات جمع‌آوری و تحویل کالا که در اجرای يك قرارداد تکنوعی صورت می‌گیرد به عنوان يك حمل و نقل مرکب تلقی نمی‌شود.

اصطلاحات بین‌المللی بازرگانی اینکوترمز (Incoterms)

اینکوترمز یک کلمه مرکب است که از ترکیب سه کلمه انگلیسی International Commercial Terms به معنی اصطلاحات بین‌المللی بازرگانی تشکیل شده است و به صورت گسترده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد. این اصطلاحات برای تفکیک هزینه‌ها و مسوولیت‌ها بین فروشنده و خریدار استفاده می‌شوند.

اینکوترمز به مسائل مرتبط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد. مسائلی شامل حمل کالاها، ترخیص کالاها، واردات و صادرات کالاها، اینکه چه کسی مسوول پرداخت می‌باشد و اینکه ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی می‌باشد. اصطلاحات مختلف اینکوترمز معمولاً با ذکر مکان‌های جغرافیایی مورد استفاده قرار می‌گیرد نه عناوین مرتبط با جابجایی. اینکوترمز توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی Internationa Chamber Of

Commerce تهیه و تدوین شده است. اینکوترمز به چهار گروه زیر با اصطلاحات وابسته به هر گروه تقسیم شده است:

گروه E- تحویل کالا در نقطه عزیمت در مبدأ

Ex Works (... named place)

تحویل در محل کار (... محل تعیین شده)

«تحویل در محل کار» به معنای آن است که فروشنده کالا را در محل خود (کارگاه، کارخانه، انبار و غیره) در اختیار خریدار قرار می‌دهد و همینجا وظیفه‌اش به پایان می‌رسد. به خصوص وی مسوولیتی در مورد بارگیری کالا بر روی وسیله نقلیه‌ای که خریدار فراهم کرده یا ترخیص کالا برای صادرات ندارد مگر آن که جز این توافق شده باشد. خریدار کلیه هزینه‌ها و خطرات ناشی از بردن کالا از محل کار فروشنده به مقصد مورد نظر را متحمل می‌شود لذا این اصطلاح بیانگر حداقل تعهد برای فروشنده است.

این اصطلاح نباید هنگامی که خریدار قادر نیست به طور مستقیم یا غیرمستقیم تشریفات صادرات را انجام دهد مورد استفاده قرار گیرد. در چنین شرایطی باید از تحویل به حمل کننده (FCA) استفاده شود.

گروه F- تحویل کالا به خریدار بدون پرداخت کرایه حمل در مبدأ

FCA (Free Carrier)

تحویل به حمل کننده (... محل تعیین شده)

«تحویل به حمل کننده» به معنای آن است که تعهد فروشنده به تحویل، هنگامی که وی کالا را برای صدور از گمرک ترخیص و در محل یا نقطه تعیین شده در اختیار حمل کننده‌ای می‌گذارد که خریدار تعیین کرده است به اتمام می‌رسد. اگر نقطه دقیقی از سوی خریدار مشخص نشده باشد، فروشنده می‌تواند نقطه‌ای را در محل یا محدوده‌ای که کالا در اختیار حمل کننده قرار خواهد گرفت انتخاب کند.

FAS (Free Alongside Ship)

تحویل در کنار کشتی (... بندر بارگیری تعیین شده)

«تحویل در کنار کشتی» به معنای آن است که وظایف فروشنده در مورد تحویل هنگامی که کالا در بندر بارگیری تعیین شده روی اسلکه یا دونه‌ها قرار گیرد. یعنی آن که از این لحظه به بعد خریدار باید کلیه هزینه‌ها و مسوولیت فقدان یا خسارت وارده به کالا را تقبل کند.

در اصطلاح FAS خریدار ملزم به ترخیص کالای صادراتی است. هنگامی که خریدار نمی‌تواند به طور مستقیم یا غیرمستقیم تشریفات صدور را انجام دهد این اصطلاح را نباید به کار برد.

FOB (Free On Board)

تحویل روی عرشه (... بندر بارگیری تعیین شده)

«تحویل روی عرشه» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی که کالا در بندر حمل تعیین شده از نرده کشتی گذشته باشد. یعنی این که از این نقطه به بعد خریدار باید کلیه هزینه‌ها و مسوولیت فقدان یا خسارت وارده به کالا را تقبل کند.

اصطلاح FOB فروشنده را به ترخیص کالای صادراتی ملزم می‌کند. این اصطلاح را فقط می‌توان برای حمل دریایی یا آب راه داخلی به کار برد. در مواقعی که نرده کشتی کاربرد عملی ندارد از قبیل حمل با کشتی‌های رو-رو با کانتینریه کار بردن اصطلاح FCA تحویل به حمل کننده» مناسبتر است.

گروه C- تحویل کالا در مبدأ به خریدار با پرداخت کرایه حمل

CFR (Cost and Freight)

هزینه و کرایه حمل (... بندر و مقصد تعیین شده)

«هزینه و کرایه حمل» به معنای آن است که فروشنده باید هزینه‌ها و کرایه حمل مورد نیاز برای آوردن کالا به بندر مقصد تعیین شده را بپردازد، ولی مسوولیت فقدان یا خسارت وارده به کالا همچنین هر گونه مخارج اضافی ناشی از حوادث بعد از تحویل روی عرشه، از زمانی که کالا از نرده کشتی در بندر بارگیری می‌گذرد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.

اصطلاح CFR فروشنده را ملزم می‌سازد که کالا را برای صدور ترخیص کند این اصطلاح را فقط برای حمل دریایی و آب راه داخلی می‌توان به کار برد در مواقعی که نرده کشتی کاربرد عملی نداشته باشد، مثل مواقع حمل با کشتی‌های رو-

رو یا کانتینر، استفاده از اصطلاح) CPT کرایه حمل پرداخت شده تا) مناسبتر است.

CIF (Cost, Insurance and Freight)

هزینه، بیمه و کرایه حمل (... بندر مقصد تعیین شده)
«هزینه، بیمه و کرایه حمل» به معنای آن است که فروشنده وظایفی شبیه به CFR هزینه و کرایه حمل) دارد، مضاف بر این که باید برای خطراتی که خریدار را در مورد فقدان یا خسارت وارده بر کالا در خلال حمل تهدید می‌کند بیمه دریایی تهیه کند فروشنده قرارداد بیمه را منعقد می‌کند و حق بیمه را می‌پردازد.
خریدار باید توجه داشته باشد که تحت اصطلاح CIF فروشنده فقط ملزم به گرفتن حداقل پوشش بیمه‌ای است. اصطلاح CIF فروشنده را ملزم به ترخیص کالا برای صدور می‌کند. این اصطلاح را فقط می‌توان برای حمل دریایی و آبراه داخلی به کار برد. در مواقعی که زرده کشتی کاربرد عملی نداشته باشد از قبیل حمل کالا با کشتی‌های رو - رو با کانتینر استفاده از اصطلاح) CIP حمل و بیمه پرداخت شده) مناسبتر است.

CPT (Carriage Paid To)

کرایه حمل پرداخت شده تا (... مقصد تعیین شده)
«کرایه حمل پرداخت شده تا» به معنای آن است که فروشنده کرایه حمل کالا تا مقصد تعیین شده را می‌پردازد. مسوولیت فقدان یا خسارت وارده بر کالا، همچنین هر گونه هزینه‌های اضافی ناشی از حوادثی که برای حمل کننده رخ می‌دهند از زمانی که کالا تحت نظارت حمل کننده در آمد از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.
«حمل کننده» یعنی هر شخصی که اجرا یا فراهم کردن مقدمات اجرای حمل از نوع راه آهن، جاده‌ای، دریایی، هوایی، آبراه داخلی، با حمل مرکب را در یک قرارداد حمل تعهد می‌کند.
در صورتی که از حمل کنندگان دیگری هم برای حمل کالا به مقصد توافق شده استفاده شود، با تحویل کالا به اولین حمل کننده مسوولیت از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود این اصطلاح را می‌توان برای هر نوع حملی از جمله حمل مرکب به کار برد.

CIP (Carriage and Insurance Paid to)

کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا (... محل تعیین شده در مقصد)
«کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا» به معنای آن است که فروشنده وظایفی شبیه به مورد اصطلاح کرایه حمل پرداخت شده تا (CPT) را دارد به اضافه این که باید برای خطراتی که طی مدت حمل خریدار را از حیث فقدان یا ورود خسارت به کالا تهدید می‌کند نیز بیمه محموله تهیه کند. فروشنده قرارداد بیمه را منعقد می‌کند و حق بیمه را می‌پردازد.
خریدار باید توجه داشته باشد که تحت اصطلاح CIP فروشنده فقط ملزم به گرفتن حداقل پوشش بیمه‌ای است. اصطلاح CIP فروشنده را ملزم به ترخیص کالا برای صدور می‌کند، این اصطلاح را می‌توان برای هر نوع حمل از جمله حمل مرکب به کار برد.

گروه : - D تحویل کالا در مقصد

DAF (Delivered At Frontier)

تحویل در مرز (... محل تعیین شده)
«تحویل در مرز» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می‌رسد که کالا را برای صدور ترخیص کند و در نقطه یا محل تعیین شده در مرز، اما قبل از مرز گمرکی کشور همجوار در اختیار بگذارد.
اصطلاح «مرز» را می‌توان برای هر مرزی از جمله مرز کشور محل صدور به کار برد. بنابراین اهمیت حیاتی دارد که مرز مورد نظر همواره با ذکر نقطه و محل دقیقاً در اصطلاح تعریف می‌شود.
این اصطلاح عمدتاً در حمل نوع راه آهن یا جاده‌ای استفاده می‌شود، ولی برای هر نوع حملی می‌توان آن را به کار برد.

DES (Delivered Ex Ship)

تحویل از کشتی (... بند مقصد تعیین شده)
«تحویل از کشتی» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل هنگامی به پایان می‌رسد که کالا را قبل از ترخیص برای ورود در بندر مقصد تعیین شده روی عرشه کشتی در اختیار خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه هزینه‌ها و خطرات ناشی از آوردن کالا به بندر مقصد تعیین شده را تقبل کند این اصطلاح را فقط برای حمل دریایی یا آبراه داخلی

می توان به کار برد.

DEQ (Delivered Ex Quay)

تحویل در اسکله (عوارض پرداخت شده) (... بندر مقصد تعیین شده)
«تحویل در اسکله (عوارض پرداخت شده)» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را پس از ترخیص برای ورود در اسکله (بارانداز) بندر مقصد تعیین شده، در اختیار خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه مسولیت ها و هزینه ها، شامل عوارض، مالیات ها و سایر مخارج تحویل کالا در این حمل را تقبل کند. در صورتی که فروشنده مستقیم و یا غیرمستقیم قادر به دریافت پروانه ورود نیست، نباید این اصطلاح را به کار برد. اگر طرفین بخواهند که خریدار کالا را برای ورود ترخیص کند و عوارض را بپردازد باید عبارت «عوارض پرداخت نشده» (DDU) را به جای «عوارض پرداخت شده» به کار برد. اگر طرفین بخواهند که پرداخت بعضی هزینه های مربوط به واردات کالا (از قبیل مالیات ارزش افزوده (VAT) را از وظایف فروشنده خارج کنند باید با افزودن این عبارات منظور را مشخص کنند؛ «تحویل در اسکله مالیات ارزش افزوده پرداخت نشده» (... در بندر مقصد تعیین شده). این اصطلاح را فقط برای حمل دریایی یا آبراه داخلی می توان به کار برد.

DDU (Delivered Duty Unpaid)

تحویل در مقصد بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... محل مقصد تعیین شده)
«تحویل عوارض پرداخت نشده» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور مورد نظر در اختیار خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه مسولیت ها و هزینه های ناشی از آوردن کالا به محل مذکور (به جز عوارض، مالیات ها، و دیگر مخارج رسمی قابل پرداخت به هنگام ورود)، همچنین هزینه ها و مسولیت های انجام تشریفات گمرکی کالا را تقبل کند. خریدار باید هر گونه مخارج اضافی را پرداخت و هر گونه مسولیت ناشی از قصور در ترخیص به موقع کالا برای ورود را تقبل کند. اگر طرفین بخواهند که فروشنده تشریفات گمرکی را انجام دهد و کلیه هزینه ها و مسولیت های ناشی از آن را تقبل کند، باید با افزودن عباراتی این منظور را مشخص کنند. اگر طرفین بخواهند که وظایف فروشنده برخی از هزینه های قابل پرداخت به هنگام ورود کالا (از قبیل مالیات ارزش افزوده (VAT) را نیز شامل شود، باید با افزودن این عبارات منظور را مشخص کنند «تحویل عوارض پرداخت نشده، مالیات ارزش افزوده پرداخت شده (محل مقصد تعیین شده)». این اصطلاح را می توان بدون در نظر گرفتن نوع حمل کالا به کار برد.

DDP (Delivered Duty Paid)

تحویل در مقصد با پرداخت حقوق و عوارض گمرکی (... محل مقصد تعیین شده)
«تحویل عوارض پرداخت شده» به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی به پایان می رسد که کالا را در محل تعیین شده در کشور مورد نظر در اختیار خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه خطرات و هزینه های ناشی از حمل کالا به محل مذکور، شامل عوارض، مالیات ها، و سایر هزینه های پس از ترخیص کالا برای ورود را تقبل کند. اصطلاح (EXW تحویل در محل کار) بیانگر حداقل وظیفه برای فروشنده است، در حالی که DDP تحویل عوارض پرداخت شده) برای فروشنده بیشترین وظیفه را به همراه دارد. در صورتی که فروشنده مستقیم یا غیر مستقیم قادر به دریافت پروانه ورود نیست، نباید این اصطلاح را به کار برد. اگر طرفین بخواهند که خریدار کالا را برای ورود ترخیص کند و عوارض را بپردازد (اصطلاح DDU تحویل عوارض پرداخت نشده) را باید به کار برد. اگر طرفین بخواهند که پرداخت بعضی از هزینه های قابل پرداخت به هنگام ورود کالا (از قبیل مالیات ارزش افزوده (VAT) را از وظایف فروشنده خارج کنند، باید با افزودن این عبارات منظور را مشخص کنند؛ «تحویل عوارض پرداخت شده، مالیات ارزش افزوده پرداخت نشده (... محل مقصد تعیین شده)». این اصطلاح را می توان بدون در نظر گرفتن نوع حمل کالا به کار برد.