



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

بنام خدا

آیین نامه بهره برداری از کانتینر

این آیین نامه بمنظور ایجاد هماهنگی و اشتراک در مفاهیم، تعاریف مرتبط، وحدت رویه ها، مناسبات و ارتباطات بین دارندگان کانتینر اعم از مالکین، شرکتهای کشتیرانی، نمایندگان شرکتهای کشتیرانی و دریافت کنندگان کانتینر اعم از گیرندگان کالا، وکلای قانونی ایشان و کارگزاران گمرکی و شرکتهای فورواردر، همچنین مشخص نمودن حقوق، مسئولیت و تکالیف طرفین ذیربط منطبق بر قوانین داخلی و کنوانسیونهای بین المللی و با هدف تسهیل روابط تجاری تنظیم میگردد.

فصل اول

تعاریف

الف: ذینفعان بارنامه

۱- فرستنده کالا : Shipper/ Consignor

به شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق میشود که در اسناد حمل و یا مدارک الکترونیکی حمل به عنوان فرستنده کالا قید شده و طرف مذاکره/ قرارداد با شرکت کشتیرانی میباشد.

۲- فرستنده اسنادی : Documentary Shipper/ Consignor

به شخص حقیقی یا حقوقی غیر از فرستنده کالا طبق تعریف بند یک- الف از این فصل اطلاق میشود که میپذیرد مشخصات وی در اسناد حمل یا اسناد الکترونیکی حمل به عنوان فرستنده کالا قید شود.

۳- گیرنده کالا : Consignee

به شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق میشود که به موجب قرارداد حمل یا اسناد حمل یا مدارک الکترونیکی حمل، صرف نظر از مقررات حاکم بر تعیین مالکیت کالا، برای تحویل گرفتن کالا تعیین می گردد.

۴- وکیل قانونی : Legal Representative / Attorney-In-Fact

به شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق میشود که به موجب وکالت رسمی از طرف فرستنده/ گیرنده کالا در رابطه با متصدی حمل و نقل بین المللی کانتینری، مجاز به انجام تکالیف مربوط به فرستنده/ گیرنده مطابق با موازین این آیین نامه می باشد.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۵- دریافت کننده اطلاعیه : Notify Party

به شخص حقیقی یا حقوقی مندرج در بارنامه اطلاق میشود که ورود کالا به وی اطلاع داده میشود و در عین حال مالکیت و هیچ گونه حقی بر کالا مادام که بارنامه بنام ایشان ظهر نویسی نشده است ، ندارد .

ب : شرکتهای و موسسات حمل و نقل و پیمانکاران عملیات ، سایر شخصیتها

۱- شرکت کشتیرانی ، Shipping Company

متصدی حمل دریایی محمولات کانتینری اعم از مالک وسیله حمل و یا اجاره کننده آن و یا اجاره کننده فضای وسیله حمل که طبق قرارداد حمل مسئول حمل کالا از مبدا تا مقصد توافق شده میباشد و در قبال پذیرش این مسئولیت اقدام به صدور بارنامه دریایی مینماید و در این آیین نامه اختصاراً "کشتیرانی خوانده می شوند.

انواع شرکتهای کشتیرانی بر اساس وسیله حمل :

- شرکتهای کشتیرانی که کشتی و کانتینر دارند . به آنها MLO (Main Line Operator) می گویند .
 - شرکتهای کشتیرانی که فقط کشتی دارند. به آنها Feeder Carrier هم می گویند .
 - شرکتهای کشتیرانی که فقط کانتینر دارند .
- به آنها NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) هم می گویند. از فضای روی کشتی ها استفاده می کنند .

۲- نمایندگی شرکت کشتیرانی Shipping Agency

شخص حقوقی است که توسط کشتیرانی به عنوان نماینده انتخاب و بر اساس مجوز صادره از سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت مینماید و مجاز به ارسال الکترونیکی اظهار نامه اجمالی (EDI) ، صدور بارنامه ، صدور ترخیصیه، دریافت کرایه حمل دریایی، حق توقف کانتینر و انجام سایر وظایف نمایندگی به نیابت از طرف شرکت کشتیرانی میباشد و در این آیین نامه اختصاراً "نماینده کشتیرانی خوانده می شود.

۳- فورواردر : Forwarder

در این آیین نامه شخصیت حقوقی است که بدون داشتن مالکیت کانتینر یا تصدی گری عملیات حمل و نقل دریایی کانتینری ، طرف قرارداد حمل با فرستنده/ گیرنده و کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی واقع میشود و طی توافق جداگانه نسبت به برنامه ریزی حمل و یا ارائه سرویس های اضافی به درخواست فرستنده ، گیرنده یا سایر ذینفعان وارد زنجیره حمل میگردد.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

تبصره: هرگاه فورواردر برای حمل دریایی بارنامه خود را صادر کند و در بارنامه کشتیرانی بعنوان فرستنده ظاهر شود، میتواند نماینده خود را در بندر مقصد بعنوان گیرنده در بارنامه دریایی صادره توسط شرکت کشتیرانی قید نماید که در آنصورت فورواردر دارای حقوق و تکالیف گیرنده در قبال کشتیرانی میباشد. در اینصورت در روابط خود با گیرنده بارنامه فورواردری دارای حقوق و تکالیف کشتیرانی/نماینده میباشد.

۴- متصدی حمل و نقل بین المللی کانتینری :

در این آیین نامه به شخصیت حقوقی اطلاق میشود که با قبول مسئولیت حمل و نقل بین المللی با استفاده از کانتینر اقدام به صدور بارنامه حمل می نماید. این شخص می تواند شرکت کشتیرانی یا فورواردر باشد و بارنامه صادره می تواند بارنامه حمل و نقل بین المللی دریایی یا بارنامه حمل و نقل بین المللی فورواردری باشد. در هر صورت صادر کننده بارنامه متصدی حمل نامیده می شود.

۵- پیمانکار بندری Port Operator :

شخصیت حقوقی است که به عنوان پیمانکار از طرف سازمان بندر و دریانوردی مدیریت و استفاده از تاسیسات بندری را جهت تخلیه، بارگیری از/ به کشتی و سایر خدمات مربوطه در بندر را بر عهده دارد.

۶- پایانه بندری خصوصی Private Depot & Terminal :

در این آیین نامه به محوطه هایی اطلاق میشود که با مجوز سازمان بندر و دریانوردی در آن عملیات تخلیه و نگهداری کانتینرهای پر و خالی، بارچینی، صفافی و سایر خدمات کانتینری انجام میشود.

۷- متقاضی :

شخصیت حقیقی و حقوقی است که در مراحل مختلف یک فرایند حمل اختیارات و مسئولیت های متفاوتی دارد .
شخصیت های درگیر در یک فرایند حمل دریایی به شرح زیر است :

شرکت نماینده کشتیرانی، مذاکره کننده که می تواند شرکت بازرگانی، تولید کننده، فورواردر و یا حق العمل کار باشد، فرستنده مندرج در بارنامه، صاحب سند صادراتی

حالت های مختلف به این ترتیب می تواند باشد:

- الف: مذاکره کننده، شرکت بازرگانی، تولید کننده است که از کارت بازرگانی خود استفاده می کند و نیز در بارنامه نام خودش به عنوان فرستنده کالا (Shipper) قید می گردد. باید تعهد نامه و تضامین مربوط به برگشت سالم کانتینر و حق توقف از ایشان دریافت شود .
- ب: مذاکره کننده، شرکت بازرگانی، تولید کننده می باشد که نام وی در اسناد حمل به عنوان فرستنده کالا (Shipper) قید می گردد ، اما از کارت بازرگانی شخص دیگری استفاده می کند. باید تعهد نامه و تضامین مربوط به برگشت سالم کانتینر و حق توقف از ایشان گرفته شود . همچنین تاییدیه انتقال مالکیت کالا، از جانب صاحب سند به مذاکره کننده داده شود .
- پ: مذاکره کننده، شرکت فورواردر یا حق العمل کار می باشد اما نام فرد دیگری (شرکت بازرگانی، تولید کننده) به عنوان فرستنده در بارنامه قید می گردد . باید تعهد نامه و تضامین مربوط به برگشت سالم کانتینر و حق توقف از ایشان دریافت شود. همچنین نامه ای تحت این مضمون که فرستنده کالا مذاکره کننده را مجاز به رد و بدل کردن دررفت بارنامه ، اخذ اصل بارنامه ، یا درخواست Telex Release و مابقی مراودات اسنادی می نماید از ایشان دریافت شود .



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

همچنین می پذیرد نامش در اسناد حمل بعنوان فرستنده قید گردد.

- تذکره کننده، یک شرکت فورواردری است اما فرستنده مندرج در بارنامه یک شرکت بازرگانی، تولید کننده می باشد. صاحب سند صادراتی نیز فرد دیگری است. باید هر سه نوع تعهد نامه ذکر شده در حالت های قبل را اخذ کرد: تعهد نامه و تضامین مربوط به برگشت سالم کانتینر و پرداخت حق توقف، نامه انتقال مالکیت کالا از جانب صاحب سند به مذاکره کننده، نامه ای تحت این مضمون که فرستنده کالا مذاکره کننده را مجاز به رد و بدل کردن درفت بارنامه، اخذ اصل بارنامه، یا درخواست Telex Release و مابقی مراودات اسنادی اعلام می کند. همچنین می پذیرد نامش در اسناد حمل بعنوان فرستنده قید گردد.

۸- تعریف CY (محوطه کانتینری) Container Yard

محلی است در محدوده بنادر که کانتینرهای خالی/ پر تخلیه شده از کشتی یا کانتینرهای پر/ خالی آماده برای بارگیری به کشتی تحت نظارت سازمان بنادرو دریانوردی و گمرک جمهوری اسلامی ایران نگهداری میشود.

۹- CFS (انبار نگهداری کالا) Container Freight Station

پایانه، محوطه یا انباری مستقل از متصدی حمل است که محمولات جهت تخلیه از کانتینر و یا بارگیری، تحت نظارت سازمان بنادرو دریانوردی و گمرک جمهوری اسلامی ایران در آن نگهداری میشود.

ج: تجهیزات

۱- کانتینر، (بارگنج): (Container)

به محفظه ای اطلاق میشود که مطابق با معیارهای سازمان بین المللی استاندارد (ISO) و کنوانسیون کانتینرهای ایمن برای بارگیری و حمل انواع کالاها ساخته میشود و برای استفاده مکرر مناسب بوده، از قابلیت جابجائی، تخلیه و بارگیری شدن با تجهیزات لازم برخوردار باشد.

۲- کانتینر COC (Carrier's Own Container):

کانتینری است که مالکیت کلی یا زمانی آن متعلق به متصدی حمل و نقل کانتینری صادرکننده بارنامه بوده و پس از ترخیص و تخلیه کالا از آن باید به متصدی حمل و نقل کانتینری مرجوع شود. منظور از کانتینر در این آئین نامه صرفاً "این نوع کانتینر میباشد، مگر آنکه استثنای آن مشخص شده باشد.

۳- کانتینر SOC (Shipper's Own Container):

کانتینری است که مالکیت آن متعلق به فرستنده یا گیرنده کالا است. این نوع کانتینر مشمول مقررات این آئین نامه نبوده بلکه مشمول مقررات و ضوابط کالای تجاری است. ارائه هرگونه خدمت از سوی کشتیرانی یا نماینده کشتیرانی به این قبیل کانتینرها تابع توافق و ضوابط خاص طرفین می باشد.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۴- کانتینر FCL (کانتینر دربستی) Full Container Load

در صورتیکه کلیه محمولات داخل کانتینر متعلق به یک صاحب کالا (فرستنده / گیرنده) و تحت یک بارنامه باشد، آن کانتینر اصطلاحاً کانتینر دربستی یا FCL نامیده میشود.

۵- کانتینر LCL (کانتینر مشترک) Less than Container Load

در صورتیکه کالای داخل کانتینر متعلق به چند صاحب کالا (فرستنده/ گیرنده) و یا یک صاحب کالا و چند بارنامه باشد، آن کانتینر اصطلاحاً کانتینر مشترک یا LCL نامیده میشود.

فصل دوم

مفاهیم اسنادی

د : پیش نیازهای صدور بارنامه شامل درخواست بوکینگ (Booking)، نامه واگذاری و دستور حمل

۱- بطور مکتوب (In written)

عبارت است از هرگونه روش مکاتبه مشتمل بر تلکس، نمابر و یا نامه الکترونیکی (ایمیل) .

۲- تأییدیه رزرو کانتینر (Booking Confirmation)

بعد از درخواست رزرو کانتینر توسط متقاضی و در صورتی که تمامی شرایط درخواستی با موارد تأیید شده طرفین مطابقت داشته باشد، کشتیرانی تأیید رزرو کانتینر را به مشتری اعلام میکند. معمولاً تأییدیه فوق به همراه یک کد شناسایی جهت پیگیری های آتی و شناسایی سریع محموله مورد نظر صادر و به مشتری اعلام میگردد.

۳- نامه واگذاری کانتینر خالی (Empty Container Release Letter)

نامه واگذاری کانتینر از سوی کشتیرانی صادر و به پایانه محل استقرار کانتینرهای خالی دستور تحویل تعداد مشخصی کانتینر ۲۰ یا ۴۰ فوتی و یا کانتینرهای خاص را می دهد و مدت اعتبار واگذاری را معین می نماید. نسخه ای از نامه واگذاری تحویل متقاضی می گردد.

۴- دستورالعمل صدور بارنامه (B/L Instruction)

کلیه اطلاعات قابل درج در بارنامه مشتمل بر مبدا و مقصد ، مشخصات کامل گیرنده و فرستنده کالا ، نوع و وزن کالا ، علامت و شماره های مندرج روی بسته بندی کالا ، نوع و تعداد بسته بندی، نوع و تعداد کانتینر ، شماره پلمپ الصاق شده ، تعرفه گمرکی و هر گونه اطلاعات تجاری مورد نیاز توسط فرستنده یا نماینده قانونی وی تهیه و بطور مکتوب به متصدی حمل و نقل کانتینری بعنوان دستورالعمل صدور بارنامه اعلام میگردد. همچنین فرستنده مسئول کلیه عواقب ناشی از هرگونه اظهار خلاف در ارائه اطلاعات فوق نسبت به آنچه که در کانتینر بارگیری شده و یا نزد گمرک اظهار شده، میباشد .



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۵- دستور حمل (Shipping Order)

حمل کانتینر محتوی کالای صادراتی منوط به ارائه دستور حمل صادر شده از سوی فرستنده کالا به همراه تحویل پروانه صادراتی و کلیه اسناد مربوطه به کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی/ متصدی حمل و نقل کانتینری میباشد.

تذکر مهم:

بدون دریافت دستور کتبی حمل، بارگیری کانتینر به کشتی صورت نمیگیرد. کشتیرانی و نماینده کشتیرانی پس از دریافت دستور کتبی فرستنده/ نماینده قانونی وی همراه با ارائه اسناد گمرکی مجاز به حمل کالا میباشد.

۶- اعتبار نرخ (Validity):

مدت زمان اعتبار نرخ ارائه شده از طرف شرکت کشتیرانی که تا آن زمان کانتینر باید روی کشتی بارگیری شود و متقاضی باید در این حدفصل اقدامات لازم را جهت آماده نمودن کانتینر و اسناد جهت بارگیری روی کشتی انجام دهد.

۷- اسناد صادراتی:

در کاربرد روزانه به آن اسناد گمرکی یا جواز هم می گویند. تشکیل شده از اسنادی به نامهای:

- برگه نظارت بر بارگیری کالا (Loading control sheet) که توسط گمرک صادر می شود.
- پروانه صادرات یا اظهارنامه (Export permission sheet) که توسط گمرک صادر می شود.
- تالی ترمینال (Terminal tally sheet) توسط ترمینال محل بارگیری کالا به داخل کانتینر صادر میشود. چنانچه کالایی از کشورهای همسایه محصور در خشکی (Land Lock) از رویه ترانزیت خارجی به ایران حمل شده باشد تا از طریق حمل دریایی به مقصد نهایی ارسال شود، تالی ترمینال، تالی ترانزیت نام خواهد داشت. تفاوت آن با تالی صادرات در محاسبه هزینه ترمینالی (THC) می باشد که تعرفه متفاوت دارد.

فصل سوم

مفاهیم عملیاتی

۱- بندر بارگیری (POL (Port Of Loading):

بندری که کالا از آنجا به روی کشتی بارگیری می شود.

۲- بندر تخلیه (POD (Port Of Discharge):

۳- بندری که کالا در آنجا از روی کشتی تخلیه می شود.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۴- بندر ترانشیپ (T/S Transship Port) :

بندر واسطه ای که کانتینر محتوی کالا در آنجا تخلیه شده و با تعویض وسیله حمل (کشتی) به مسیر ادامه می دهد .

۵- هزینه ترمینالی:

هزینه عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر از/به کشتی که توسط اپراتورهای بندری انجام می شود. شامل چهار عمل است .

- در صادرات شامل : تخلیه کانتینر از کشتنده مشتری، بارگیری روی کشتنده ترمینال، جابجایی به پای کشتی، بارگیری بر روی کشتی

- در واردات شامل : تخلیه از روی کشتی، جابجایی به CY ، تخلیه در CY ، بارگیری بر روی کشتنده مشتری

۶- کالای خطرناک یا (D.G (Dangerous Cargo :

کالاهای خطرناک و کلاس (طبقه بندی) آنها از قبیل مواد قابل انفجار، مایعات قابل اشتعال، مواد سمی و ...- که برای استفاده در چهارچوب حمل و نقل مشخص شده اند. با کدهای UN No و IMCO به ترتیب کد چهار رقمی و کد یک رقمی طبقه بندی و شناسایی می شوند . شرکتهای کشتیرانی برای بارگیری این کالاها هزینه ای مازاد بر کرایه حمل به عنوان D.G Surcharge دریافت می کنند . همینطور معمولاً تعهداتی از مذاکره کننده دریافت می کنند که در آن به امنیت بارگیری کالا و پذیرش مسئولیت مذاکره کننده در خصوص مخاطرات احتمالی اشاره می شود .

۷- کالای یخچالی :

کالایی است که حمل آن در کانتینر یخچالی و با در نظر گرفتن دما، تهویه، رطوبت انجام می شود . کالای خارج از ابعاد کانتینر (Out of Gauge) : کالایی که ابعادش خارج از ابعاد کانتینرهای معمولی است و نیاز است در کانتینرهایی بارگیری شود که محدودیت ابعاد کانتینرهای معمولی را نداشته باشد .

فصل چهارم

ترم های تحویل پذیرش

۱- تحویل

۱-۱- CY/CY (Container Yard/Container Yard)

قید عبارت CY/CY در بارنامه های حمل دریایی کانتینرها برای مشخص نمودن محدوده زمانی و مکانی قرار داشتن محمولات کانتینری در اختیار خط کشتیرانی از ترمینال کانتینری در بندر مبدا تا ترمینال کانتینری در بندر مقصد می باشد. اگر چه خط کشتیرانی انتقال کانتینرها از ترمینال تا ترمینال را تحت عنوان تی-اچ-سی (THC) به هزینه و مسئولیت فرستنده/ گیرنده کالا پذیرفته است .



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

CY/CFS - ۲-۱

قید عبارت CY/CFS در بارنامه های حمل دریایی کانتینرها برای مشخص نمودن محدوده زمانی و مکانی قرار داشتن محمولات کانتینری در اختیار خط کشتیرانی از ترمینال کانتینری در بندر مبدا تا انبار ویژه تخلیه محتویات کانتینرها در بندر مقصد می باشد. کلیه هزینه های مربوط به جابجایی تا CFS به عهده صادرکننده بارنامه است. (مطابق تعاریف)

CFS/CY - ۳-۱

قید عبارت CFS/CY در بارنامه های حمل دریایی کانتینرها برای مشخص نمودن محدوده زمانی و مکانی قرار داشتن محمولات کانتینری در اختیار خط کشتیرانی از انبار ویژه بارگیری محتویات کانتینرها در بندر مبدا تا ترمینال کانتینری در بندر مقصد می باشد. کلیه هزینه های مربوط به جابجایی تا CY به عهده صادرکننده بارنامه است. (مطابق تعاریف)

CFS/CFS - ۴-۱

قید عبارت CFS/CFS در بارنامه های حمل دریایی کانتینرها برای مشخص نمودن محدوده زمانی و مکانی قرار داشتن محمولات کانتینری در اختیار خط کشتیرانی از انبار ویژه بارگیری محمولات در کانتینر در بندر مبدا تا انبار ویژه تخلیه محتویات کانتینرها در بندر مقصد می باشد. کلیه هزینه های مربوط به جابجایی تا CFS به عهده صادرکننده بارنامه است. (مطابق تعاریف)

فصل پنجم

اسناد

۱- اعلامیه ورود (Arrival Notice)

اعلام کتبی ورود کانتینر به مقصد مندرج در بارنامه، "اعلامیه ورود" نامیده میشود. بعد از ورود کشتی، نماینده کشتیرانی/ متصدی حمل بطور مکتوب اعلامیه ورود را که شامل اطلاعات کلی است به گیرنده کالا (Consignee) و یا طرف دریافت کننده اطلاعات (Notify Party) ارسال می نماید. اعلامیه ورود صرفا جهت اطلاع و آگاهی ذینفعان احتمالی می باشد و دریافت آن موجب حق مالکیت کالا نمی گردد.

۲- ترخیصیه (Delivery Order)

۲-۱- ترخیصیه سندی است که نماینده کشتیرانی پس از دریافت نسخه اصلی بارنامه، صادر و به مرجع تحویل گیرنده کالا مجوز تحویل بار پس از انجام کلیه تشریفات قانونی را می دهد.

۲-۲- ترخیصیه بعد از تحویل اصل بارنامه یا وصول تاییدیه واگذاری (Release Instruction) به نماینده کشتیرانی در بندر تخلیه و پرداخت تمامی هزینه ها و سپرده، تضامین و یا بیمه نامه معتبر که در اعلامیه ورود، مطابق با دستورالعمل و یا تعرفه های رسمی و مصوب انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ذکر شده است صادر میشود.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

تبصره: نماینده کشتیرانی/ متصدی حمل مکلف می باشد در صورت ارائه بیمه نامه معتبر از سوی گیرنده کالا ترخیصیه را ارائه نمایند، در غیر آن مسئول جبران خسارات حاصل از انبارداری بوده است و تا زمان تحویل ترخیصیه کانتینر معاف از هزینه دیرکرد می باشد.

۳- تاییدیه واگذاری (Release Instruction)

نوعی رویه قانونی است که در جهت تسریع در امر صدور ترخیصیه توسط نمایندگان کشتیرانی به درخواست فرستنده کالا صادر می گردد. در این روش، کلیه نسخ اصل بارنامه صادره در بندر مبداء توسط فرستنده کالا ظهر نویسی و سپس تسلیم کشتیرانی یا نماینده کشتیرانی (مبداء) می شود.

متعاقباً کشتیرانی یا نماینده کشتیرانی، بطور مکتوب به نماینده کشتیرانی مقصد، صدور و تحویل ترخیصیه بدون دریافت اصل بارنامه را بلامانع اعلام می نماید.

۴- بارنامه دریایی (Master Bill of Lading or OB/L) MB/L

سندی است قابل معامله و دال بر وجود قرارداد حمل، رسید دریافت کالا و مبین مالکیت کالا که شرکت کشتیرانی و یا نماینده کشتیرانی پس از وصول کالا برای حمل، صادر مینماید و دلالت بر حمل کالای معین از یک نقطه (مبداء) به نقطه دیگر (مقصد) در قبال دریافت کرایه حمل معین دارد.

۵- راه بارنامه دریایی (Sea Way Bill)

سندی است موید رسید تحویل کالا به متصدی حمل و نقل کانتینری که در آن تمامی مشخصات بارنامه دریائی قید شده است. لیکن برخلاف بارنامه دریائی قابلیت معامله و واگذاری به دیگری را ندارد. لذا ارائه اصل سند یادشده از سوی گیرنده برای دریافت ترخیصیه، به نماینده کشتیرانی الزامی نمی باشد.

۶- پروانه ورود موقت (Temporary Import Permission)

سندی است که در صورت ضرورت به درخواست نماینده کشتیرانی توسط گمرک صادر می شود و به موجب آن گیرنده کالا میتواند کانتینر پر/ خالی را به موجب قانون امور گمرکی، بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی کانتینر، مشروط بر واگذاری تضمینات لازم به نماینده کشتیرانی از محوطه گمرکی خارج نماید و مکلف به عودت کانتینر دریافتی در مهلت مقرر به محوطه اعلامی کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی در همان بندر می باشد مگر توافق مکتوب دیگری فی مابین کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی و گیرنده کالا بعمل آمده باشد.

۷- برگ مبادله کانتینر EIR (Equipment Interchange Receipt)

رسیدی که تحویل دهنده کانتینر هنگام تحویل کانتینر از کشتی، ترمینال، محوطه، پایانه، انبار، شخص یا دارنده ی کانتینر، صادر و به تایید گیرنده کانتینر می رسد در آن جزئیاتی نظیر تاریخ، محل انتقال، طرفین تحویل دهنده و تحویل گیرنده، مشخصات و وضعیت کانتینر و ... بهنگام تحویل ذکر می گردد. این رسید که به تایید طرفین تحویل دهنده و تحویل گیرنده می رسد مبنای تعیین مسئولیت و خسارات احتمالی برای تحویل و تحولات بعدی کانتینر میباشد. گاهی برگه مبادله صادره توسط ترمینالهای بنادر، شناسنامه کانتینر نیز نامیده میشود.

۸- گواهی توزین کانتینر پس از بارگیری Verified Gross Mass – VGM

براساس کنوانسیون SOLAS فرستنده کالا موظف به اظهار دقیق وزن کالای بارگیری شده به همراه وزن کانتینر میباشد، بدین جهت علاوه بر اسناد گمرکی و اظهار کالا، فرستنده کالا موظف به تهیه و ارائه گواهی و اعلام وزن دقیق کالای بارگیری شده به همراه وزن



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

کانتینر طبق فرم های استاندارد VGM و اظهار روش های توزین خواهد بود. کلیه مسئولیت های ناشی از ارسال غیر دقیق و نادرست این اطلاعات برعهده فرستنده کالا خواهد بود.

۹- توافق نامه تعهدنامه تحویل کانتینر

سندی است که فی ما بین متصدی حمل و نقل بین المللی کانتینری و فرستنده/ گیرنده (بمنظور تحویل کانتینر پر یا خالی) تنظیم و تبادل می گردد. براساس این سند مسئولیت ها و تعهدات طرفین در خصوص تحویل و تحول کانتینرها با رعایت قانون دریایی، کنوانسیونهای الحاقی و ضوابط و عرف رایج بین المللی مصرح و توافق می گردد. هرگاه مفاد این سند در موضوعی مسکوت بود مفاد این آیین نامه حاکم می باشد.

تبصره ۱: هر شرط که مسئولیتی بیش از مواد یاد شده در این آیین نامه و یا مغایر با مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به گیرنده/ فرستنده تحمیل نماید بلا اثر بوده و متصدی حمل و نقل بین المللی که بر خلاف این ماده عمل نماید، ضمن مسئولیت جبران خسارت وارده به صاحب کالا، بعنوان متخلف شناسایی و مطابق با ضوابط قانونی با وی برخورد می شود.

تبصره ۲: میزان تضامین و سپرده ها و همچنین نحوه تودیع آنها در چارچوب صورت می پذیرد و درج هرگونه مبالغ غیر در این خصوص تحت هر عنوانی بلا اثر می باشد.

فصل ششم

هزینه دیرکرد

۱- هزینه دیرکرد برگشت کانتینر (Container Demurrage & Detention)

هزینه ای است که استفاده کنندگان از کانتینر(فرستنده/ گیرنده کالا) اعم از وارداتی، صادراتی و ترانزیتی برای در اختیار داشتن کانتینر پس از پایان مدت معافیت موظف به پرداخت آن به تحویل دهنده آن اعم از شرکت کشتیرانی، نماینده وی و یا نماینده متصدی حمل میباشند. این هزینه طبق ضوابط و عرف رایج بین المللی که از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تعیین و ابلاغ می گردد قابل محاسبه و وصول می باشد.

تبصره ۱: در هر سند یا توافقی که Demurrage و Detention بدون توضیح مفهوم خاصشان قید شود، این واژگان در معنای عام خود به عنوان هزینه دیرکرد کانتینر مورد پذیرش می باشد.

تبصره ۲: مبنای زمانی محاسبه نرخ تسعیر ارز هزینه دیرکرد برگشت کانتینر، روز استرداد کانتینر به محوطه طرف قرارداد نماینده کشتیرانی میباشد.

تبصره ۳: گیرنده کالا موظف میباشد حداکثر طی ۷ روز از تاریخ صدور صورتحساب نهایی هزینه دیرکرد، نسبت به پرداخت و تسویه حساب اقدام نماید. چنانچه دریافت ترخیصیه با بهره مندی از تسهیلات (طرح بیمه برگشت سالم کانتینر) صورت پذیرفته باشد حداکثر زمان تسویه حساب ۱۰ روز می باشد.

تبصره ۴: در صورت عدم تسویه حساب وفق تبصره ۳، مبنای زمانی نرخ تسعیر ارز هزینه دیرکرد برگشت کانتینر در صورت افزایش نرخ، روز تسویه حساب می باشد و علاوه بر آن گیرنده کالا بابت تاخیر در پرداخت، مازاد بر تاریخ ۷ روزه (مهلت تسویه حساب) روزانه ۱ در هزار تا روز تسویه حساب می بایستی جریمه دیرکرد پرداخت نماید.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

بدیهی است "جریمه دیرکرد عدم تسویه حساب صرفاً مشمول مانده بدهی، پس از کسر سپرده نقدی علی الحساب هزینه دیرکرد می باشد" چنانچه دریافت ترخیصیه با بهره مندی از تسهیلات (طرح بیمه برگشت سالم کانتینر) صورت پذیرفته باشد موعد این تبصره ۱۰ روز خواهد بود، در عین حال نرخ جریمه دیرکرد ثابت می باشد.

تبصره ۵: صورت حساب علی الحساب هزینه دیرکرد کانتینر با تعیین بازه زمانی دیرکرد و درج نرخ تسعیر ارز روز صدور صورت حساب، صادر میگردد. وصول هزینه این صورت حساب به منزله تسویه حساب قطعی هزینه دیرکرد کانتینر تا تاریخ صدور صورت حساب علی الحساب است. (اصلاحیه به استناد اطلاعیه شماره ۱۲۲۵/۰۴/۳۰۰۰/ص مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۲۶)

تبصره ۶: متصدی حمل و نقل / نماینده کشتیرانی مکلف است حداکثر طی ۷ روز پس از تحویل کانتینر خالی سالم به محوطه طرف قرارداد خود و دریافت اسناد مثبت، سپرده نقدی دریافتی یا آن بخش باقی مانده از سپرده نقدی را به ذینفع اصلی مسترد نماید در غیر آن مازاد بر زمان ۷ روزه (مهلت استرداد وجه) روزانه ۱ در هزار وجه قابل استرداد تا روز استرداد سپرده/ مانده سپرده جریمه دیرکرد پرداخت نماید.

۲- بازه زمانی هزینه دیرکرد کانتینر صادراتی

مبدأ محاسبه هزینه دیرکرد، تاریخ تحویل کانتینر خالی به فرستنده کالا یا نماینده وی بوده و تا زمانیکه کانتینر پر به همراه کلیه اسناد صادراتی مورد نیاز و دستور بارگیری جهت حمل تحویل نماینده کشتیرانی گردد، محاسبه می گردد.

تبصره ۱: در صورتیکه اسناد صادراتی تحویل شود ولی دستور بارگیری (Shipping Order/ Confirmation) به نماینده کشتیرانی ارائه نگردد، بازه زمانی هزینه دیرکرد قطع نمی گردد و همچنان تا زمان دریافت دستور فوق هزینه دیرکرد محاسبه می شود.

تبصره ۲: خطوط کشتیرانی موظف به کنترل موجودی ترمینال های خود هستند و مجوز برداشت کانتینر را در زمان موجود بودن کانتینر خالی در محوطه خود می بایست صادر نمایند.

تبصره ۳: تاریخ آمادگی تحویل کانتینر خالی با رعایت تبصره دو این ماده، تاریخ دریافت مجوز برداشت کانتینر از محوطه کانتینری می باشد و در صورت عدم وجود کانتینرهای خالی در محوطه، مبنای محاسبه زمان دیرکرد، تاریخ واقعی تحویل کانتینرهای خالی در محوطه می باشد، مگر اینکه به گونه دیگری توافق شده باشد.

۳- بازه زمانی هزینه دیرکرد کانتینر وارداتی

مبدأ محاسبه هزینه دیرکرد، تاریخ پایان عملیات تخلیه کشتی بوده و تا زمانی که کانتینر خالی تحویل محوطه کانتینرهای خالی معرفی شده توسط کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی گردد، محاسبه خواهد گردید.

تبصره ۱: تا زمانی که گیرنده بر اثر قصور متصدی حمل و نقل و یا نمایندگی آن از وظایف قانونی خود از جمله تاخیر در ارسال اعلامیه ورود طبق قانون امور گمرکی و یا حبس غیر قانونی کالا، امکان تصرف در کالا و کانتینر را نداشته باشد، مسئولیتی در قبال کانتینر نخواهد داشت. در این صورت زمان شروع مسئولیت صاحب کالا، زمان امکان دسترسی به کانتینر و کالا می باشد.

تبصره ۲: هرگاه یک بارنامه دارای چند کانتینر است، نرخ تسعیر ارز روز استرداد هر کانتینر ملاک محاسبه قطعی هزینه دیرکرد همان کانتینر خواهد بود و قابل تسری به کانتینرهای دیگر در روزهای قبل نمی باشد. (الحاقی به استناد اطلاعیه شماره ۱۲۲۵/۰۴/۳۰۰۰/ص)

مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۲۶



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۴- زمان معافیت از هزینه دیرکرد (Free Time)

بازه زمانی است که در آن هزینه دیرکرد کانتینر اخذ نمی شود و در صورت سپری شدن مدت زمان معافیت، تنها روزهای مازاد مشمول هزینه دیرکرد می گردد.

فصل هفتم

وظایف، تعهدات و مسئولیتهای طرفین

۱- واردات:

- ۱-۱- متصدی حمل و نقل کانتینری موظف است کانتینر را با پلمب سالم در بندر مبداء بر اساس تعاریف فصل سوم این آیین نامه، مندرج در بارنامه از فرستنده کالا تحویل گرفته و به همان شکل و با پلمب سالم در بندر مقصد به پیمانکار بندری تحویل دهد. در صورتیکه به هر دلیلی در طول مسیر (حمل دریایی) پلمب کانتینر تغییر پیدا کند، کشتیرانی موظف است مستندات قانونی این تغییر را تهیه و در صورت نیاز در اختیار فرستنده و گیرنده کالا قرار دهد.
 - ۲-۱- کشتیرانی موظف است مانیفست کشتی را قبل از ورود کشتی و پهلوگیری به اداره کل بنادر و گمرکات مربوطه بر اساس رویه های جاری ارسال نماید.
 - ۳-۱- نماینده کشتیرانی/ متصدی حمل و نقل بین المللی کانتینری موظف است تخلیه کامل کانتینرهای مورد بارنامه از کشتی را حداکثر ظرف ۵ روز کاری پس از اتمام تخلیه کشتی طی اعلامیه ورود به اطلاع گیرنده کالا برساند. این مسئولیت مشروط بر صحیح بودن اطلاعات تماس گیرنده کالای مندرج در بارنامه است.
 - ۴-۱- گیرنده کالا موظف است در اسرع وقت با در دست داشتن کلیه اسناد مورد نیاز و پرداخت کلیه هزینه ها و سپرده گذاری و ارائه تضامین مربوطه، مطابق با مندرجات بند ۲-۲ فصل چهارم این آیین نامه نسبت به اخذ ترخیصیه اقدام نماید.
 - ۵-۱- گیرنده کالا موظف است چنانچه به هر علت تمایلی/ امکان دریافت ترخیصیه ندارد، مراتب عدم پذیرش مسئولیت دریافت ترخیصیه، کالا و سلب مسئولیت خود بعنوان گیرنده کالا را حداکثر طی ۷ روز کاری از تاریخ دریافت اعلامیه ورود مراتب را کتبا به اطلاع متصدی حمل و نقل بین المللی کانتینری رسانده و رسید دریافت نماید. در غیر آن مسئول پرداخت تمامی خسارات و هزینه های مترتب بر کانتینر اعم از کرایه حمل، انبارداری، هزینه دیرکرد، THC و غیره می باشد.
 - ۶-۱- چنانچه گیرنده کالا وفق مفاد بند ۵-۱ این آیین نامه از پذیرش کالا امتناع ورزد، متصدی حمل و نقل بین المللی می بایست مورد را به فرستنده منعکس و در صورتیکه فرستنده ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ اعلام ورود، تکلیف محموله را مشخص ننماید و مطالبات را پرداخت نکند، متصدی حمل و نقل بین المللی می تواند اقدامات قانونی جهت فروش کالا و تامین مطالبات خود را بعمل آورد.
 - ۷-۱- گیرنده کالا میبایستی در هنگام مراجعه جهت دریافت ترخیصیه، مراتب نیاز به صدور پروانه ورود موقت کانتینر را برای خروج کانتینر از محوطه های بندری/ گمرکی به نماینده کشتیرانی اعلام نماید و هزینه های مربوطه را طبق تعرفه های مصوب پرداخت کند.
- تبصره:** متصدی حمل و نقل کانتینری موظف است ترخیصیه کانتینرهای پر را پس از احراز سمت یا مالکیت و اجرای تشریفات مرتبط اداری، مالی و اسنادی و در قبال دریافت تعهدنامه/ توافق نامه مطابق موازین این آیین نامه تحویل نماید.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۸-۱ استفاده کننده از کانتینر (گیرنده کالا) موظف است ظرف مهلت قانونی و در اسرع وقت کانتینر تحویل گرفته شده را با همان وضعیت زمان دریافت که در برگه مبادله یا شناسنامه کانتینر درج شده به ترمینال طرف قرارداد کشتیرانی یا نماینده کشتیرانی تحویل نماید. هر گونه مغایرت فیزیکی با شناسنامه به منزله خسارت محسوب گردیده و در هنگام صدور صورتحساب قطعی حق توقف توسط متصدی حمل و نقل کانتینری مشخص و اعلام میگردد. استفاده کننده از کانتینر (گیرنده یا فرستنده کالا) موظف به جبران خسارت وارده به کانتینر بر اساس مستندات قابل ارائه از سوی متصدی حمل و نقل کانتینری می باشد.

۹-۱ گیرنده کالا موظف است بعد از تخلیه کامل کالا از کانتینر، کانتینر خالی را عاری از هرگونه آلودگی داخلی و خسارت به ترمینال طرف قرارداد کشتیرانی یا نماینده وی تحویل نماید.

۱۰-۱ در صورتیکه کانتینر حاوی کالای خطرناک باشد، گیرنده کالا موظف است قبل از تحویل کانتینر خالی به دپوی تحت قرارداد کشتیرانی/نماینده کشتیرانی نسبت به عاری سازی کانتینر از آثار کالای خطرناک و جداسازی برچسبهای مربوطه اقدام نماید. چنانچه کانتینر خالی با برچسپ کالای خطرناک به دپوی تحت قرارداد کشتیرانی/نماینده کشتیرانی تحویل گردد، کلیه مسئولیت ها ناشی از برچسب زدایی و هزینه های مربوطه بعهدہ گیرنده کالا بوده و می بایستی مطابق تعرفه های رایج بندر و در قبال صورت حساب کشتیرانی/نماینده کشتیرانی پرداخت گردد.

۱۱-۱ گیرنده کالا و تمامی عوامل مرتبط با وی از جمله راننده کامیون معرفی شده از سوی ایشان حق استفاده مجدد از کانتینر خالی و حمل کالای دیگری را ندارند مگر با کسب موافقت کتبی و تعیین حقوق مادی آن. در غیر این صورت، گیرنده کالا مسئول پرداخت جرایم اعلامی متصدی حمل و نقل کانتینری می باشد.

۲- صادرات:

۱-۲ نامه واگذاری کانتینر خالی (Empty Container Release Letter) پس از توافق متصدی حمل یا نماینده وی با فرستنده کالا صادر می شود و به همراه پلمپ کشتیرانی به تعداد کانتینرهای خالی در اختیار متقاضی قرار میگیرد.

تبصره ۱: کشتیرانی/نماینده کشتیرانی موظف است کانتینر خالی را پس از اجرای تشریفات مرتبط اداری، مالی و اسنادی و در قبال دریافت تعهدنامه/توافق نامه مطابق با موازین این آیین نامه تحویل نماید.

تبصره ۲: دریافت کننده ی کانتینر (فرستنده کالا) موظف است کانتینر خالی دریافتی از محوطه اعلامی را قبل از تحویل گرفتن و بارگیری کالا مورد بازدید و بازرسی دقیق قرار دهد و در صورت آلودگی و آسیب دیدگی کانتینر خالی به نحوی که موجب بروز هر گونه ایراد به کالا و یا تشخیص خسارت به کانتینر در مقصد شود، از قبول آن خودداری و درخواست جایگزین نمودن کانتینر را بنماید.

۲-۲ فرستنده کالا موظف است مطابق اصول ایمنی بار چینی و مهار کالا، تمامی اقدامات احتیاطی لازم، بر حسب نوع محموله برای جلوگیری از بروز خسارت به کانتینر را انجام داده و پس از بارگیری کالا در کانتینر نسبت به الصاق پلمب برکانتینر پر اقدام و آنرا را به CY و یا محوطه کانتینری (دپو) تحت قرارداد نمایندگی کشتیرانی در صورت وجود تحویل و پس از طی مراحل تشریفات قانونی، اسناد صادراتی کالا از قبیل برگه نظارت بر بارگیری، برگه بارشماری، کپی اظهارنامه صادراتی، برگه توزین بار (VGM)، جواز صادراتی سازمان بندر و دریانوردی و دستور حمل و دستورالعمل صدور بارنامه و سایر مدارک لازم برابر سایر مفاد این آئین نامه را تحویل کشتیرانی/نمایندگی کشتیرانی نماید.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

تبصره ۱: کشتیرانی/ نمایندگی کشتیرانی در صورت وجود مغایرت در اطلاعات مندرج در اسناد، وزن غیر مجاز و عدم دریافت بموقع دستور حمل (Shipping Order/ Confirmation) مجاز است از بارگیری کانتینر پر صادراتی بر روی شناور جلوگیری بعمل آورد.

تبصره ۲: مهلت ارسال الکترونیکی اظهارنامه اجمالی صادراتی به سازمان بنادر (EDI) منطبق بر زمانبندی اعلامی سازمان بنادر و دریانوردی قبل از ساعت تخمینی ثبت ورود کشتی (ETA) در سامانه های مربوطه برای بارگیری محمولات می باشد و پس از انقضای مهلت یاد شده، کانتینر قابل بارگیری بر کشتی مورد نظر نخواهد بود لذا فرستنده کالا موظف است منطبق بر زمانبندی و شرایط اعلامی شرکت نماینده کشتیرانی، قبل از تاریخ تقریبی ورود کشتی (ETA) اسناد و مدارک صادراتی و دستور حمل را تحویل شرکت نماینده کشتیرانی نماید و در صورت تاخیر منجر به عدم بارگیری، حق هیچگونه اعتراض نسبت به مورد فوق الذکر را نخواهد داشت.

۳-۲ کشتیرانی/ نمایندگی کشتیرانی/ متصدی حمل و نقل کانتینری پس از بارگیری کانتینر (ها) بر روی کشتی طی گزارش بارگیری پیمانکار بندر، اقدام به صدور بارنامه صادراتی نموده و نسخ اصل بارنامه را پس از وصول هزینه های مربوطه از فرستنده کالا و یا نماینده قانونی وی، تحویل می نماید.

۴-۲ چنانچه محموله صادراتی از جمله کالاهای خطرناک باشد مسئولیت اظهار دقیق مشخصات کالای خطرناک، نصب برچسب به تناسب نوع کلاس محموله و استاندارد مربوطه بر کانتینر بعهدہ فرستنده کالا می باشد. چنانچه قصوری از طرف فرستنده صورت پذیرد کلیه مسئولیت ها و هزینه های مربوطه و خسارات و عواقب ناشی از این امر بعهدہ فرستنده کالا می باشد.

تبصره: فرستنده کالا می تواند برچسب های ایمنی و هشدار دهنده ویژه کالاهای خطرناک را در قبال پرداخت هزینه از کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی اخذ نماید.

۵-۲ مهلت معافیت کانتینر از حق توقف صرفاً منوط به حمل کانتینر پر بوده و چنانچه به هر علت فرستنده از ارسال کالا منصرف گردد. علاوه بر مسئولیت وی بر استرداد کانتینر خالی به محوطه کشتیرانی و پرداخت هزینه انتقال، می بایستی از تاریخ دریافت کانتینر خالی تا زمان استرداد کانتینر برابر تعرفه هزینه دیرکرد کانتینر، و سایر هزینه های مربوطه را پرداخت نماید.

۶-۲ چنانچه به هر علت کانتینر پر صادراتی در طی مسیر یا از مقصد به مبدا برگشت داده شود، تمامی هزینه های عملیات حمل مجدد و بندری بنادر مبدا و ترانشیپی و مقصد در مسئولیت پرداخت فرستنده کالا می باشد.

۷-۲ چنانچه حسب دستور فرستنده کالا، کانتینر در طی مسیر یا پس از رسیدن کانتینر به مقصد مندرج در بارنامه به مقصد دیگری ارسال و حمل گردد، تمامی هزینه های عملیات حمل و بندری مجدد در مسئولیت پرداخت فرستنده کالا می باشد.

۸-۲ ارائه پلمب با اخذ هزینه بوده، در صورت امحاء یا مفقودی پلمب، تامین پلمب جدید منوط به ارائه پلمب یا گزارش مفقودی پلمب از سوی نیروی انتظامی و پرداخت هزینه مجدد پلمب می باشد.

۹-۲ بارنامه متعاقب اجرای تشریفات اداری، اسنادی و مالی صادر میگردد. لذا چنانچه فرستنده از پرداخت هزینه های متعلقه منجمله کرایه حمل، THC، صدور بارنامه، هزینه دیرکرد (حق توقف) و سرباز زند مشمول پرداخت جریمه تا روز تسویه حساب قطعی بر اساس ضوابط و عرف رایج بین المللی که از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تعیین و ابلاغ میگردد، می شود.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

فصل هشتم

سایر ضوابط

۱: تعهدات جبران خسارات به کانتینر

- ۱-۱ - سپرده و اسناد تحویلی وفق مندرجات بند ۱۰ فصل چهارم این آیین نامه از سوی گیرنده کالا در بخش واردات و فرستنده کالا در بخش صادرات به کشتیرانی / نماینده کشتیرانی به منظور تامین هزینه دیرکرد، خسارات احتمالی یا از بین رفتن کانتینر و سایر مسئولیت های آنان میباشد . کشتیرانی یا نماینده کشتیرانی میتوانند در صورت عدم پرداخت صورتحسابهای مربوط به هر یک از موارد فوق و یا عدم عودت کانتینر، از محل سپرده ها و اسناد نزد خود نسبت به جبران خسارت وارده اقدام نمایند . لیکن مسئولیت گیرنده کالا / فرستنده کالا به مبالغ سپرده ها و اسناد مالی ارائه شده محدود نبوده و فرستنده کالا / گیرنده کالا موظف به جبران کل خسارت و پرداخت کلیه هزینه های مترتب می باشد .
- ۲-۱ - در رویه واردات گیرنده کالا می بایستی پس از دریافت ترخیصیه و اخذ پروانه ورود موقت، کانتینر (های) خالی را همراه با برگه مبادله (اینترچنج) با همان وضعیت مندرج در برگه مذکور به محوطه کانتینری تحت قرارداد کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی عودت داده و رسید دریافت دارد .
- ۳-۱ - کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی در صورت مشاهده هرگونه مغایرت در وضعیت فیزیکی کانتینر (های) برگشتی با موارد ثبت شده در برگه بارشماره (Tally) و برگ مبادله کانتینر حداکثر طی ۵ روز کاری، می بایست خسارت وارده به کانتینر را مستندا به اطلاع گیرنده، فرستنده کالا می رساند .
- تبصره:** هرگونه مطالبه خسارت (از گیرنده یا فرستنده) منوط به اطلاع رسانی به ذینفعان (گیرنده / فرستنده کالا) مبنی بر بروز خسارت به کانتینر و ارائه مهلت ۳ روز کاری جهت تعیین تکلیف خسارت می باشد. در صورتیکه گیرنده بارنامه دریایی شرکت فورواردر باشد مهلت مندرج در این تبصره به ۶ روز کاری افزایش می یابد .
- ۴-۱ - کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی صرفا تعمیرات و شستشوی استاندارد صورت گرفته توسط ترمینال (دپوی) کانتینری تحت قرارداد خود را تأیید می نماید . هر گونه تعمیر و شستشوی کانتینر بدون اطلاع و موافقت کشتیرانی / نماینده کشتیرانی یا مالک کانتینر ، توسط استفاده کننده کانتینر (گیرنده یا فرستنده) غیر قابل قبول می باشد.
- ۵-۱ - کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی مجاز است در خصوص تعمیرات تخصصی که در ایران (توسط ترمینال کانتینری تحت قرارداد و یا سایر ترمینالهای مجاز) امکان پذیر نیست و ناچار به ارسال کانتینر خالی خسارت دیده به بنادر خارجی تحت قرارداد کشتیرانی باشد، کلیه اسناد تضامین و وجوه سپرده گذاری شده از سوی استفاده کننده کانتینر (گیرنده / فرستنده کالا) برای کانتینر خسارت دیده را تا زمان اعلام برآورد قطعی خسارت توسط کشتیرانی نزد خود نگهداری نماید و پس از تعیین تکلیف نهائی و دریافت هزینه متعلقه آن را مسترد و در غیر آن از محل آنها مطالبات مربوط به هزینه های تعمیر را وصول نماید.
- تبصره:** صدور صورت حساب و مطالبه خسارت در این بخش برای تعمیر در داخل کشور حداکثر طی ۳۰ روز و خارج از کشور حداکثر ۷۰ روز از تاریخ تحویل کانتینر به ترمینال کانتینری طرف قرارداد کشتیرانی / نماینده کشتیرانی قابل قبول می باشد .
- ۶-۱ - مسئول مستقیم خسارات وارده به کانتینر و پرداخت خسارات آن ، شخص حقیقی یا حقوقی است که در بارنامه متصدی حمل و نقل کانتینری بعنوان گیرنده / فرستنده کالا تلقی می شود.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۷-۱- مرجع تایید سلامت کانتینر ، تایید خسارت وارده ، ماهیت خسارت ، برآورد و تعیین خسارت کانتینر، محوطه نگهداری کانتینر طرف قرارداد کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی می باشد. کشتیرانی / نماینده کشتیرانی به استناد مدارک موجود از جمله ورقه مبادله (اینترچنج)، تصاویر عکسبرداری شده و ضمیمه پرونده ، خسارت را اعلام و از ذینفع با صدور صورت حساب مطالبه خسارت می نماید .

تبصره ۱: کشتیرانی/ نماینده کشتیرانی مکلف می باشند مستندات فنی و مالی تعیین میزان و ارزش خسارت وارده به کانتینر که توسط محوطه کانتینری مجاز صادر شده است را به ضمیمه صورت حساب خود به ذینفع ارائه دهد، در غیر آن مطالبه خسارت بلاوجه میباشد.
(اصلاح شده به استناد اطلاعیه شماره ۱۵۲۰/۰۴/۳۰۰۰/ص مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۳۰)

تبصره ۲: عدم تمکین یا هر گونه اعتراض گیرنده / فرستنده کالا نسبت به ماهیت یا میزان خسارت، کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی را مجاز می نماید که از شرکت های بازرسی دارای مجوز از سازمان بنادر یا بانک مرکزی برای بررسی و برآورد خسارت دعوت بعمل آورد بررسی خسارت با دعوت از نماینده گیرنده یا فرستنده کالا صورت می پذیرد عدم حضور نماینده ذینفع مانع از بررسی کارشناسی نبوده و هزینه کارشناسی و بازرسی برعهده گیرنده یا فرستنده کالا می باشد.

تبصره ۳: مکاتبات اداری ، اظهار نظر، گزارش و کارشناسی شرکتهای بازرسی فاقد مجوز ، ارگانها، کارگزاران و سازمانها ذیمدخل در امور بندری، دریایی ، بازرگانی ، قابل استناد و مورد قبول نمی باشد .

۸-۱- کشتیرانی / نمایندگی کشتیرانی تنها طی ۷ روز کاری پس از ارائه صورت حساب به گیرنده می تواند اقدام به صدور صورت حساب اصلاحی در آن بخش که مدعی عدم لحاظ هزینه یا افزایش هزینه است بعمل آورد . مگر آنکه با ذینفع توافق دیگری بعمل آورده باشد.

۹-۱- اگر گیرنده کالا برای دریافت ترخیص یا ترخیص کالای حاوی کانتینرهای متوقف در اماکن گمرکی یا تخلیه و استرداد کانتینر خالی ، ظرف مهلت ۹۰ روز از تاریخ ورود کانتینر اقدام ننماید ، متصدی حمل و نقل کانتینری می تواند ضمن اخطار به گیرنده ، درخواست تخلیه کالا از کانتینر به هزینه و مسئولیت گیرنده را بعمل آورد و محتویات کانتینر را با هماهنگی گمرک در انبار تخلیه و قبض انبار را دریافت نماید و متعاقباً" از طریق مراجع ذیصلاح برای احقاق حقوق خود و جبران خسارات ، نسبت به فروش کالا اقدام نماید .

۱۰-۱- **مرور زمان :** هرگونه ادعای ضرر و زیان مادی و معنوی ، مطالبه خسارت، طرح شکایت و ارجاع امر به داوری از طرف فرستنده و گیرنده کالا در خصوص هزینه دیرکرد کانتینر ۶ ماه می باشد .

تبصره : مبداء زمانی شروع مرور زمان از تاریخ صدور صورت حساب نهایی هزینه دیرکرد می باشد .

فصل نهم

فرایند بوکینگ صادراتی در ترم تحویل CY-CY

بخش مهمی از فرایند اقتصادی هر کشور، مبادلات تجاری از طریق انجام واردات و صادرات کالا می باشد. از جنبه صادرات، این مبادلات می تواند تبادل مواد خام و یا محصول تمام شده از طریق حمل دریایی باشد. یکی از روش های انتقال کالا به سایر نقاط جهان، حمل و نقل کانتینری می باشد . شرکتهای کشتیرانی با استفاده از ناوگان کانتینر/کشتی اقدام به حمل کالا می نمایند .



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

هر شرکت کشتیرانی با توجه به فعالیتی که در کشورهای مختلف دارد، دارای نماینده می باشد. یکی از وظایف نمایندگی شرکت کشتیرانی در هر کشور معرفی و ارائه سرویس ها و خدمات شرکت کشتیرانی به متقاضیان سرویس می باشد. نماینده شرکت کشتیرانی از طریق بازاریابی، شرکت در نمایشگاه ها، ملاقات حضوری، استفاده از پلتفرمهایی مانند لینکدین، اتاقهای بازرگانی، انجمن های صنفی و... متقاضی سرویس را پیدا کرده و مذاکرات حمل شروع می شود و در صورت وصول توافقات، اقدامات حمل انجام می پذیرد.

از طرفی، پس از آنکه خریدار و فروشنده مذاکرات تجاری را انجام دادند، با توجه به قوانین اینکوترمز ترم معامله و به تبع آن مذاکره کننده جهت حمل را مشخص می کنند. در مورد اینکوترمز و توافقات بازرگانی بین خریدار و فروشنده کالا در بخش های آتی صحبت خواهیم کرد.

در ترم تحویل CY-CY که در فصل ۳ توضیح داده شده، مروری داریم بر فرایند حمل کانتینر محتوی کالای صادراتی:

نماینده شرکت کشتیرانی پس از ایجاد ارتباط موثر با متقاضی (مذاکره کننده)، موارد مورد نیاز ذیل را از ایشان دریافت می کند:

- ✓ تعداد و نوع و سایز کانتینر
- ✓ نوع کالا
- ✓ نوع بسته بندی کالا
- ✓ تاریخ تقریبی آماده بودن کالا
- ✓ بنادر بارگیری و تخلیه
- ✓ نام فرستنده، گیرنده، اطلاع گیرنده
- ✓ نحوه پرداخت کرایه حمل (پسکرایه، پیش کرایه)
- ✓ محل پرداخت کرایه حمل

همچنین در صورت نیاز:

- ✓ مشخصات کالای خطرناک
- ✓ دمای کانتینر یخچالی، رطوبت، تهویه
- ✓ ابعاد کالایی که خارج از ابعاد معمول کانتینر باشد
- ✓ افزایش مدت معافیت هزینه دیرکرد

سپس مبلغ کرایه حمل، اعتبار نرخ و سایر هزینه ها و شرایط را از واحد قیمت گذاری شرکت کشتیرانی استعلام می کند. این مرحله یا به صورت مکاتبه با واحد پرایسینگ شرکت کشتیرانی و یا استعلام از طریق سیستم آنلاین شرکت کشتیرانی انجام می شود. سپس موارد را جهت بررسی به اطلاع مذاکره کننده می رساند.

مذاکره کننده، موارد مذکور را بررسی کرده و در صورتیکه کلیه موارد مورد تایید و توافق طرفین باشد، درخواست رزرو کانتینر و نام نماینده خود را به نماینده شرکت کشتیرانی ارسال می نماید و متعاقب آن نماینده شرکت کشتیرانی نسبت به ایجاد بوکینگ/رزرو کانتینر در سیستم های خود و ارسال تاییدیه رزرو کانتینر به مذاکره کننده اقدام می نماید.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۷۱۳/۰۰/۳۰۰۰/ص
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

سپس نماینده مذاکره کننده با در دست داشتن معرفی نامه یا وکالتنامه معتبر به دفتر شعبه مستقر در بندر بارگیری نماینده شرکت کشتیرانی مراجعه کرده و نامه واگذاری کانتینر خالی و پلمب کانتینر را از ایشان دریافت می نماید و متعاقباً به پایانه بندری خصوصی جهت دریافت کانتینر خالی مراجعه کرده و همانطور که در فصل ششم، قسمت صادرات توضیح داده شده، پس از چک کردن وضعیت کانتینر از نظر سلامت و مناسب بودن برای بارگیری کالای مربوطه، کانتینر خالی را تحویل گرفته و در محوطه بارگیری

منتخب خودشان با در نظر گرفتن شرایط و دستورالعمل های اعلام شده توسط شرکت کشتیرانی اقدام به بارگیری کالا داخل کانتینر می کند. پس از انجام امور گمرکی، اسناد صادراتی (که توضیحات آن در تعاریف ابتدای این فایل آمده) را به دفتر شعبه مستقر در بندر بارگیری نمایندگی شرکت کشتیرانی تحویل می دهد. لازم به ذکر است زمانی که کالا توسط تحویل گیرنده کانتینر به داخل کانتینر بارگیری شده و پلمب می شود، تا زمان انتقال برای بارگیری به روی کشتی، در محوطه منتخب مذاکره کننده باقی می ماند. نماینده شرکت کشتیرانی پس از دریافت اسناد صادراتی و دستور حمل و دستورالعمل صدور بارنامه، هماهنگی لازم برای بارگیری کانتینر به روی کشتی را انجام می دهد.

همچنین نماینده شرکت کشتیرانی نسبت به تهیه پیش نویس بارنامه (Draft) و ارسال آن به مذاکره کننده اقدام می کند. مذاکره کننده پیش نویس بارنامه را چک کرده و در صورتیکه نیاز به اصلاح یا تغییر داشته باشد اعلام می کند و نهایتاً پیش نویس بارنامه را تایید می نماید.

زمانیکه کشتی از بندر بارگیری عزیمت کرد نماینده شرکت کشتیرانی پیش نویس بارنامه تاریخ دار و صورتحساب کرایه حمل و سایر هزینه های مربوطه را برای مذاکره کننده ارسال می کند. مذاکره کننده هزینه ها را پرداخت نموده و در صورت تمایل به دریافت اصل بارنامه، بارنامه را از نماینده شرکت کشتیرانی دریافت می نماید و به همراه سایر مدارک مورد نیاز برای گیرنده کالا در مقصد ارسال می کند. چنانچه مذاکره کننده تقاضای صدور تاییدیه واگذاری (Release Instruction) را داشته باشد، با شرکت نماینده شرکت کشتیرانی هماهنگی به عمل می آورد.

➤ نکات مهم:

- ۱- در صورتیکه مذاکره کننده نیاز به خروج کانتینر خالی از محوطه بندری داشته باشد، باید پروانه ورود موقت (TIP) را از نماینده شرکت کشتیرانی دریافت کند. برای این کار در زمان انعقاد بوکینگ، موضوع را کتبا به اطلاع نماینده شرکت کشتیرانی می رساند و پس از اینکه تعهدنامه و وجه التزام از ایشان دریافت شد، نسبت به خروج کانتینر از محوطه بندری اقدام می نماید.
- ۲- موارد مندرج در اسناد صادراتی مانند نام صاحب کالا، نوع کالا، وزن، تعداد، بسته بندی، بندر بارگیری و تخلیه باید با B/L Instruction دریافتی از مذاکره کننده چک شود و در صورت مغایرت اصلاح شود.
- ۳- مذاکره کننده می بایست نماینده خود جهت دریافت اصل بارنامه را کتبا به نماینده شرکت کشتیرانی معرفی نماید. نماینده با معرفی نامه یا وکالتنامه معتبر مراجعه کرده و پس از رسیدن اسناد، اصل بارنامه را دریافت می نماید.
- ۴- در صورتیکه مذاکره کننده درخواست فرایند تاییدیه واگذاری داشته باشد، همانگونه که در بند ۳ فصل ۴ توضیح داده شده، درخواست خود را کتبا به نماینده شرکت کشتیرانی اعلام کرده و با ذکر نام گیرنده در مقصد، تقاضای تحویل کالا در مقصد بدون اصل بارنامه را می نماید و اصل بارنامه صادر شده را پشت نویسی کرده و به نمایندگی کشتیرانی عودت می نماید.



Ref:
Date:
Enclosed:

شماره: ۳۰۰۰/۰۰/۳۷۱۳
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
پیوست:

۵- در صورتیکه پس از ارسال کالا و صدور بارنامه، درخواست اصلاحیه وجود داشته باشد، باید امکان انجام اصلاحیه از نظر نوع و زمان مناسب انجام آن با بندر مقصد چک شود. همچنین در صورت انجام اصلاحیه، اصل بارنامه باید به نمایندگی کشتیرانی عودت داده شده و اصل بارنامه جدید صادر شود. همچنین چنانچه درخواست اصلاحیه بر روی وزن، تعداد و نوع کالا باشد با توجه به اینکه مبنای موارد مذکور اسناد صادراتی می باشد، مطابقت درخواست باید با اسناد صادراتی چک شود. در مجموع کلیه درخواستها باید به صورت کتبی و از شخصیهایی که در بند ۱۹ تعاریف اولیه این فایل گفته شده دریافت گردد.

مرجع تفسیر:

مرجع تفسیر مفاد و رفع هرگونه ابهام این آیین نامه، کمیته ای مرکب از نمایندگان اتاق بازرگانی ایران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نماینده دبیرخانه مشترک انجمن های صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی می باشد.

این آیین نامه در ۹ فصل ۲۲ ماده ۵۹ بند ۲۶ تبصره و ۱۹ صفحه در نشست مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۶ هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصویب و ابلاغ گردید.