

مبانی انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰

عطیه وشاق^{*}! دکتر علی زارع^۲

۱. دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد امارات و کیل پایه یک دادگستری

کانون وکلای دادگستری مرکز، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

Atiyehvoshagh@gmail.com

۲. استادیار گروه حقوق خصوصی، داشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی

دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

چکیده

با گسترش آشکار روابط تجاری بین المللی و پیدایش شرایط و مقتضیات نوین، حقوق تجارت بین الملل نیز باید به روزآمدسازی راهبردهای نظری و عملی خود پردازد تا بتواند حقوق افراد را بهتر پاسداری کند. این نوشتار که با روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع دسته اول پژوهشی نگاشته شده، درصد است تا مبانی انتقال مسئولیت را در اینکوترمز ۲۰۲۰ بررسی کند. اینکوترمز مجموعه‌ای از عرف‌های گوناگون ملی و فراملی شده گردآوری شده است که به بازرگانان در سطح بین المللی اجازه می‌دهد که با آگاهی از آنها قراردادهای خود را در جایگاه‌های خریدار و فروشنده منعقد نموده و از بروز اختلافات آتی و هزینه‌های تعییلی در اینباره در مراجع قضایی و اداری جلوگیری نمایند. نخستین اینکوترمز در سال ۱۹۳۰ پدید آمد و تا سال ۲۰۲۰ پی در پی روزآمد شده است. تغییر عبارت تحويل در ترمینال به تحويل در هر مکان، تغییر بیمه در CIP و CIF، روش ساختن هزینه‌های گمرکی و ترخیص، برنامه و بایسته‌های امنیتی برخی از مبانی متفاوت مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ نسبت به سلف خود در سال ۲۰۱۰ است. پیدایش انعطاف و سازگاری با مقتضیات تجارت بین المللی و نیز حل و فصل مناسب اختلاف در مراجع قضایی و داوری، رهaward جلوه‌های پیش‌گفته انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ است.

واژه‌های کلیدی: انتقال مسئولیت، اینکوترمز، حقوق تجارت بین الملل، قراردادهای بین المللی

مقدمه

حقوق تجارت بین‌الملل به موازات افزایش مبادلات تجاری میان افراد، دولت‌ها و یا سامانه‌های دولتی با یکدیگریش از پیش در حال گسترش است. پیش روی آشکار دکترین حقوق تجارت بین‌الملل این امکان را پدید آورده است تا دولت‌ها بتوانند برای نمونه در پرتو انعقاد کنوانسیون‌های بین‌المللی گوناگون به ساماندهی روابط تجاری در سطح بین‌المللی پردازنند.

بدون تردید عقد بیع مهمترین یا رایج‌ترین عقد در بین سایر عقود است. در حقوق اسلام آن را ام العقود نامیده اند و این وجه تسمیه چندان هم بی دلیل نیست. زیرا فقیهان بدون آنکه همچون قانون مدنی به ذکر قواعد عمومی در باب قراردادها پردازنند، آنها را در قالب عقد بیع گنجانیده اند. در تجارت بین‌الملل، بیع آن قدر اهمیت دارد که مقررات و کنوانسیون‌های ویژه‌ای مانند کنوانسیون لاهه مورخ اول ژوئیه ۱۹۶۴ در مورد بیع بین‌المللی اشیای منقول مادی در مورد آن وضع شده است. بیع در حقوق داخلی از آن جهت حائز اهمیت است که در برخی از کشورها بیع عقدی است تملیکی که به مجرد انعقاد، ملکیت را برای مشتری ایجاد می‌کند و برخی آن را در زمرة عقود عهده‌آورده اند. به همین خاطر اغلب کشورها مسئله خطر را به تملیک گره زده اند و برخی آن را مقوله‌ای جدای از تملیک دانسته اند. تعریف بیع و تعیین ماهیت آن می‌تواند در تبیین نگرش قوانین مختلف به مسئله خطر کمک شایانی نماید. (شهوندی و دیگران، ۱۴۰۸:۱۴) بر این پایه لازم است که در حقوق تجارت بین‌الملل نی مناسب‌ترین و ایمن‌ترین بسترها برای بیع شناسایی شود.

یکی از بسترها پیش‌گفته نهادی ویژه و کارآمد در حقوق تجارت بین‌الملل به نام اینکوترمز است که نزدیک به نود سال از پیدایش آن می‌گذرد.

این نوشتار که با روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع دسته اول پژوهشی نگاشته شده، در صدد است تا یکی از مسائل مهم در واپسین اینکوترمز یا اینکوترمز ۲۰۲۰ را از نظر بگذراند. مبانی انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ به دلیل تفاوت‌های آشکار با سلف خود یعنی اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌تواند نشان‌دهنده اهمیت راهبردهای پیشنهادی خود باشد. با وجود آن که اینکوترمزها اجرایی نیستند اما می‌توانند پیامدهای عملی مناسبی را برای متعاقden به همراه آورند و از همین رو مطالعه مؤلفه‌های گوناگون آنها همانند انتقال مسئولیت دارای اهمیت فراوانی است.

در این راستا پس از مطالعه فشرده مفاهیم اینکوترمز و نیز انتقال مسئولیت، به تبیین جلوه‌های انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ پرداخته می‌شود.

۱- اینکوتورمز

این پژوهش به مطالعه انتقال مسئولیت در اینکوتورمز ۲۰۲۰ می‌پردازد. از همین‌رو در آغاز مناسب است که مفهوم اینکوتورمز دست کم به گونه‌ای فشرده مطالعه شود تا از آن پس بتوان مسائل کاربردی و مهمی همانند انتقال مسئولیت را در این قلمرو بررسی کرد.

۱-۱ مفهوم‌شناسی

معاملات بین المللی به طور ذاتی ریسک بیشتری از معاملات داخلی به دلیل تفاوت‌هایی در فرهنگ، فرآیندهای تجاری و قوانین و مقررات، به همراه دارد. بنابراین این بسیار مهم است که تاجران مطمئن باشند که در مقابل پرداخت‌ها، کالا را دریافت نمایند و عملیات دریافت و پرداخت مطابق با قرارداد باشد (خان احمدی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۹).

اینکوتورمز یک کلمه مرکب است که از ترکیب سه کلمه انگلیسی به معنی اصطلاحات بین المللی بازرگانی تشکیل شده است و به صورت گسترده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد (نقی‌پور، ۱۳۹۵: ۲۹). به زبان ساده، اینکوتورمز مجموعه‌ای از عرف‌های گوناگون ملی و فراملی شده گردآوری شده است که به بازرگانان در سطح بین المللی اجازه می‌دهد که با آگاهی از آنها قراردادهای خود را منعقد نموده و از بروز اختلافات آتی و هزینه‌های تحمیلی در این‌باره در مراجع قضایی و اداری جلوگیری نمایند.

اینکوتورمز مشخص کننده محدوده ریسک‌ها و مسئولیت‌های خریدار و فروشنده می‌باشد و از این جهت حائز اهمیت بسیار است زیرا بدون وجود اینکوتورمز در هر اختلافی که بین تجار بوجوهر می‌آمد ناچار باید به قوانین داخلی کشورهای دخیل و همچنین به عرف تجاری محل رجوع می‌شد و همین نه تنها بسیار زمان بر بود بلکه تبعاً به نتیجه صحیح و عادلانه نیز نمی‌رسد لذا ابداع اتفاق بازرگانی بین المللی در تدوین این واژگان تجاری را میتوان تغییری چشمگیر در نظام تجاری بین المللی دانست. امروزه تجار نیز عمدتاً به جهت تسهیل و رفع ابهام در تجارت خود قائل به استفاده از روش‌های مقرر در اینکوتورمز میباشند. آخرین نسخه از اینکوتورمز از سال ۲۰۲۰ اجرائی شد و در آن مجموعاً یازده روش ارائه گردید که هفت روش مربوط به حمل با انواع مختلف وسیله حمل می‌باشد و چهار روش آن نیز مخصوص حمل دریایی است.

(بختیاریان، ۱۳۹۸: ۴۹).

۱-۲ پیشینه

با توجه به ضرورت تفسیر یکنواخت از اصطلاحات بازرگانی، از سال ۱۹۳۰ تصمیماتی اخذ شد که به اینکوتورمز معروف شد. اینکوتورمز در اصل حاوی اصطلاحات بازرگانی بین المللی است که ضوابط بین خریدار و فروشنده را تعیین می‌کند. این قوانین تاکنون بارها مورد اصلاح و تغییر قرار گرفته و نوافض سابق خویش را برطرف ساخته است (اکراسامیری و انصاریان، ۱۳۹۵: ۱۹). بر این پایه با وجود آن که پیشینه

اینکووترمز در مقایسه با دیگر نهادهای حقوقی بین‌المللی چندان گسترده نیست، اما روز آمدسازی مدام آن تا روزگار ما آن را به عنوان یکی از مهم‌ترین و کاربردی‌ترین نهادهای حقوق تجارت بین‌الملل مطرح نموده است.

۲- انتقال مسئولیت

بی‌گمان در تجارت بین‌الملل و از جمله در تجارت دریایی بین‌الملل، تعیین و تحديد مفهوم مسئولیت چه در هنگام انعقاد قرارداد و چه در بازه‌های زمانی پس از آن بسیار اهمیت دارد. از یک دیدگاه به نظر می‌رسد که هدف غایبی از پدیدار ساختن اینکووترمز نیز همین تحديد مسئولیت باشد. چرا که در غیر این صورت، دامنه اختلافات میان طرفین تا بدانجا گسترش می‌یابد که امکان دارد تداوم قرارداد کاملاً متغیر و متغیر شود.

برای نمونه باید خاطرنشان شود که بحث انتقال مسئولیت در حمل و نقل دریایی بسیار آشکار است و پیامدهای مهمی را بر جای می‌گذارد. از مهم‌ترین مسائلی که در حقوق حمل و نقل دریایی مورد توجه بوده است مباحث مربوط به نوع و ابعاد مسئولیت متصلی حمل دریایی و میزان مسئولیت وی و اشخاص مرتبط با ایشان می‌باشد. متصلیان حمل از نظر تاریخی تلاش داشته‌اند هر چه بیشتر مسئولیت خود را در قبال خسارات واردہ به کالا به هر دلیلی که باشد محدود نمایند و حتی با درج شروط مختلف در بارنامه دریایی اقدام به ایجاد معافیت و مصونیت برای خود در مقابل خسارات واردہ ناشی از اهمال و قصور که به ورود خسارت منتهی می‌شود نموده و می‌نمایند و همانگونه که ذکر گردید اصولاً تصویب کتوانسیون‌های بین‌المللی به خاطر حمایت از صاحبان کالا در مقابل چنگ اندازی متصلیان حمل بوده است. (نیزی، ۱۳۹۸: ۲۹) از همین‌رو پیاده‌سازی رهنمودهای اینکووترمز ۲۰۲۰ در زمینه تجارت دریایی نیز می‌تواند بسیار سودمند باشد.

۳- بایسته‌های انتقال مسئولیت در اینکووترمز ۲۰۲۰

با بررسی اینکووترمز ۲۰۲۰ و مقایسه آن با همتایان پیشین خود و به ویژه اینکووترمز ۲۰۱۰ می‌توان به مواردی از تغییرات فاحش دست یافت که بی‌گمان بالحاظ واقعیت موجود و به منظور چیرگی بر کاستی‌ها و چالش‌های گوناگون در تجارت بین‌الملل پدید آمده‌اند. از همین‌رو در ادامه به شماری از این دگرگونی‌های شگرف پرداخته می‌شود.

۱- تغییر عبارت تحويل در ترمینال به تحويل در هر مکان

در اینکووترمز ۲۰۱۰ یا DAT Delivered at Terminal بدین معنا بود که بار، بعد از تخلیه در ترمینال مقصد، تحويل داده شده محسوب می‌شد. بنابراین در صورتی که این امر به هر دلیل محقق نمی‌شد،

امکان پیگیری از طریق مراجع قضایی و یا ارجاع امر به داوری نیز پدید می‌آمد. اما با این تغییر در واقع اجازه تحویل در محیط‌های خارج از ترمینال داده شده است، به همین دلیل نیز تمامی اشارات به ترمینال حذف شده است و عبارت **Delivered at Place Unloaded DPU** یا **Delivered at Place Unloaded** آن شده است.

آنچه این امر را موجه می‌کند، ضرورت توجه به مقتضیات کنونی تجارت بین‌الملل است. چرا که طرفین می‌توانند با تسلیم و تسلم بار در مکان‌های دیگری به جز ترمینال، منویات خود را در زمینه تحقق بیشینه‌ای منافع احتمالی از این راه تحقق بخشدند.

بر این پایه باید باور داشت که اینکوترمر ۲۰۲۰ با واقع‌بینی و آگاهی هر چه بیشتر منافع طرفین معامله که تا پیش از این نیز چندان شناخته شده نبود، آزادی عمل و انعطاف پیشتری را برای متعاقden فراهم نموده است و این امر نیز خود به تنهایی نفعی قوتی برای این سند به شمار می‌آید. اگرچه باز هم باید واقع‌بینامه بر این باور بود که امکان تحویل در مکانی به جز ترمینال می‌تواند به تنهایی چالش‌هایی را از نظر اثبات و یا پیگردی‌های قضایی احتمالی و آتی پدید آورد.

۳-۲ تغییر بیمه در CIF و CIP

به طور کلی بیمه‌ها در حقوق تجارت بین‌الملل بسیار بیشتر از حقوق داخلی اهمیت دارند. چرا که شمارگان و نیز دامنه و گستره مخاطرات احتمالی در بازارگانی‌های فرامرزی بسیار بیشتر از حقوق داخلی است. (محقق داماد و اقدسی، ۴۳:۳۹۸) از همین‌رو طبیعی است که اینکوترمر ۲۰۲۰ از آغاز تاکنون به بحث بیمه‌ها پرداخته و با تعیین تکلیف در این‌باره ثبت در روندهای تجاری بین‌المللی و به ویژه قلمروهای مخاطره‌آمیز آن را همانند حمل و نقل دریایی آماج خود قرار داده باشند.

در این راستا باید خاطرنشان شود که اینکوترمر ۲۰۲۰ آشکارا به مفهوم بیمه‌ها پرداخته و تغییراتی را در آن نسبت به سلف خود پدید آورده است. اینکوترمر **Carriage and Insurance paid to** با این تعریف ارائه می‌شود که فروشنده محموله را به حمل کننده تحویل میدهد و سپس هزینه بیمه و حمل به مقصد موردنظر را پرداخت می‌کند. از طرف دیگر CIF فرق چندانی با CIP ندارد و تنها تفاوت این است که از این اینکوترمر فقط حمل و نقل دریایی می‌توان استفاده کرد و نقطه تحویل، عرضه کشتی و مقصد نهایی باید یک بندر ذکر شود.

به موجب اینکوترمر ۲۰۱۰ فروشنده موظف به تهیه بیمه برای خریدار کالاها بود. حق بیمه در نظر گرفته شده طبق ماده (C) **Institute of Cargo Clauses** (Institute of Cargo Clauses) تعریف می‌گردد که حداقل تعهدات بیمه‌ای را در این قرارداد در نظر می‌گرفت می‌گردد.

در اینکوترمر ۲۰۲۰ همچنان همان ملزمات بیمه سال ۲۰۱۰ را دارا می‌باشد، ولی CIF بیمه اجباری را به ماده (A) **Institute of Cargo Clauses** افزایش داده است که حداقل تعهدات را شامل می‌شود. استدلال پشت این تغییر این است که CIF عموماً برای بازارگانی بالک (مواد خام، معدنی

و...) مورد استفاده قرار می‌گیرد و **CIP**، یک اینکوترم چندوجهی است که عموماً برای حمل محصولات تولیدی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳-۳ روش ساختن هزینه‌های گمرکی و ترخیص

یکی از مباحث مهم در قراردادهای تجاری بین‌المللی که گاه به پیدایش اختلافات و نیز تحمل هزینه‌های بسیار بر متعاقدين منجر می‌شود هزینه‌های گمرکی و ترخیص کالاها از گمرک است. اگر در قرارداد منعقده چگونگی تقسیم این هزینه‌ها به گونه‌ای آشکار بیان شده باشد، اشکال عملی چندانی پیش نمی‌آید. در اینکوترم ۲۰۲۰ دیده می‌شود که جزئیات مرتبط با نحوه تقسیم هزینه‌ها میان فروشنده و خریدار از نظم و ترتیب ماضعی نسبت به قبل مطرح شده‌اند. در بندهای **A9 / B9** اینکوترم‌ها مسئولیت پرداخت ذکر شده است و هدف آن نیز بی‌گمان مبارزه با اشکالات عملی گوناگونی است که در این راستا برای بازارگانان و نیز مراجع اداری، داوری و قضایی در حقوق تجارت بین‌الملل پدید می‌آید.

در این راستا لازم است که به نهاد **MMT** نیز پرداخته شود. حمل و نقل چند حالته یا **MMT** شامل شیوه‌های گوناگون حمل و نقل، ترمیمال محل بارگیری و نیز نقش آفرینان گوناگون در این روند است. طبیعتاً این نهاد در زمینه هزینه‌های گمرکی و ترخیص نیز قابلیت (**Aman, Deepanker. 75:2019**) اعمال دارد.

در واقع اینکوترم ۲۰۲۰ به طور اخص توضیح میدهد که هزینه‌ها و تشریفات گمرکی یا ترخیص کالا بر عهده کدام یک از متعاقدين است. نوآوری دیگر هم اضافه شدن امکان ترخیص کالا در پروسه انتقال کالا به مقصد است و ریسک‌های این امر بر عهده شخصی است که ریسک تا مقصد را بر ذمه خویش می‌بیند. اگرچه امکان توافق بر خلاف این آموزه‌ها وجود دارند و طرفین می‌توانند بنا به مصالح و نیز مقتضیات عملی و منافع خود، انجام تشریفات پیش‌گفته را به گونه دیگری مقرر دارند، اما روش است که تصریح اینکوترم ۲۰۲۰ در این‌باره بسیار راهگشایی بوده و به دلیل تطبیق با بایسته‌های تجارت بین‌الملل می‌تواند از یک سو با استقبال بیش از پیش بازارگانان مواجه شده و از سوی دیگر در هنگام رخداد اختلافات نیز مراجع رسیدگی کننده را در این راهیاری دهد.

قاعده کلی که می‌توان در این‌باره بیان کرد این است که فروشنده مسئول تمامی هزینه‌هایی است که پیش از تحويل به وجود می‌آید، و خریدار مسئول هزینه‌های فراتر از آن (پس از تحويل) می‌باشد. این تحدید و تقسیم مسئولیت که آشکارا در اینکوترم ۲۰۲۰ بیان شده است خود تا اندازه بسیاری می‌تواند از تحقق اختلافات آتی جلوگیری کند و در واقع یکی از بنیادی‌ترین آورده‌های عملی اینکوترم در تجارت بین‌الملل است.

۴-۳ بارنامه

یکی دیگر از آوردهای مهم اینکوترمز ۲۰۲۰، درباره بارنامه‌ها به چشم می‌خورد. در آغاز باید به خاطر داشت که استاد حمل و نقل در عرصه تجارت بین الملل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بارنامه دریابی که ساخته و پرداخته عرف تجاری بین المللی است، از جمله مهمترین استاد حمل و نقل دریابی در تجارت بین المللی تلقی می‌شود که منشأ آثار حقوقی متعددی برای طرفین و اشخاص ثالث نظیر گیرنده کالا یا بیمه کننده کالا می‌باشد. در عرصه حمل و نقل بین المللی، کتوانسیونهای حاکم، هر یک بصورت متفاوت، آثار حقوقی استاد حمل و نقل را مورد تعیین قرار میدهند. بر اساس مقررات کتوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ سازمان ملل متحده از نظر ماهیت، بارنامه دریابی نوعی سند تجاري عام با ماهیت حقوقی مستقل و منحصر به فرد و متمایز از استاد تجاري مشابه است و قابل ظهernoیسی، انتقال و توثیق بوده و اماهه انعقاد قرارداد حمل و نقل می‌باشد و علاوه بر اینکه رسید دریافت کالا است، به عنوان سند تصرف کالا و دلیل مالکیت آن نیز محسوب می‌شود. (جلالی و محمودی هرنزی، ۱۳۹۶: ۴۵)

اینکوترم **FOB** عموماً برای محموله‌های کاتینیزی مورد استفاده قرار می‌گیرد و با انتخاب **FOB** فروشنده ریسک قابل توجهی را تقبل می‌کند. معمولاً، فروشنده یک محموله کاتینیزی به محض ورود کاتینیز به بندر، هرگونه کنترل بر روی کاتینیز را از دست می‌دهد. ولی با این که فروشنده کنترل را از دست داده است، او همچنان مسئول بارگیری کاتینیز بر روی کشتی است. این نکته فروشنده را در معرض هزینه و ریسک قابل توجهی قرار می‌دهد. برای مثال، اگر کاتینیز در حین حضور در بین سایر کاتینیزها صدمه‌ای ببیند، مسئولیت جبران این صدمه بر عهده فروشنده می‌باشد. همچنین در سالیان اخیر شکایات متعددی از طرف فروشنده‌گانی که صورت حساب‌های غیرمنتظره، از جانب اپراتورهای بندر برای هزینه انبار و بارگیری دریافت کرده‌اند، به گروه تدوین مقررات **ICC** ارائه شده است. پاسخ این است که فروشنده بر استفاده از اینکوترم **FCA** تاکید کند. با این حال، فروشنده‌ها معمولاً خواهان اطمینان یافتن از پرداخت به وسیله اعتبارات استنادی هستند. اعتبار استنادیهم غالباً نیازمند ارائه یک بارنامه تاریخ‌دار می‌باشد و از آنجایی که فروشنده با اینکوترم **FOB** درگیر مراحل بارگیری است، شناسی بیشتری برای دریافت یک بارنامه تاریخ‌دار دارد و در مقابل، فروشنده‌ای که از اینکوترم **FCA** استفاده می‌کند توانایی دریافت بارنامه تاریخ‌دار را ندارد.

۴-۵ بایسته‌های امنیتی

یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های مسئولیت را در اینکوترمز ۲۰۲۰ باید رهنمودهای آن درباره بایسته‌های رعایت امنیت در روندهای قرارداد تجاري بین المللی معقده و مسائل مرتبط دانست. اینکوترمز ۲۰۱۰ به مسئولیت این ملزمات امنیتی و هزینه‌های آن‌ها نپرداخته است، اما همان‌گونه که پیشتر گفته شد، اینکوترمز جدید

تمرکز بیشتری بر روی این ملزومات امنیتی دارد. در ادامه، دو سطح از بایسته‌های امنیتی که در اینکو ترمز ۲۰۲۰ بیان شده، تشریح می‌شوند.

۱-۵-۳- حمل و نقل کالا به مقصد

بدیهی است که بر پایه قرارداد منعقده، باید مقادیری کالا از مکانی به مکان دیگر منتقل شوند. طبیعتاً بسته به طول مسافت و نیز مسیرهای دریابی انتخاب شده، ممکن است مخاطرات و ریسک‌های خاصی این روند حمل و نقل را به چالش کشیده و تهدید کند. برای نمونه، می‌توان به مخاطرات منتج به ورود خسارت به کالاهای و نیز هزینه‌های تأخیر اشاره کرد.

در این راستا باید خاطرنشان شود که مسئولیت این امنیت هم بر عهده کسی است که قرارداد حمل کالا را منعقد می‌کند که بسته به هر ترم این مسئولیت‌ها متفاوتند. این تفاوت در تعیین مسئولیت سبب می‌شود که از میزان اثرگذاری مخاطرات بر حمل و نقل محموله مربوطه تا اندازه بسیاری کاسته شود و بدین ترتیب بستر مناسبی برای شکوفایی بیش از پیش تجارت بین‌المللی فراهم آید.

۲-۵-۳- ایمنی ناظر به تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

پس از مطالعه رعایت ایمنی در حمل و نقل بار به مقصد، اینکه لازم است که ایمنی ناظر به تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای در مبادی مرزی نیز به گونه‌ای فشرده از نظر گذرانده شود. بر پایه اینکو ترمز ۲۰۲۰ راجع به مجوزهای گمرکی و ترخیص هم مسئولیت امنیتی بر عهده کسی است که عمل ترخیص را انجام میدهد، این امر در هر ترم متفاوت است.

نتیجه‌گیری

قواعد اینکو ترمز که از سوی اتاق بازرگانی بین‌المللی تعیین شده و در روابط تجاری میان بازرگانان مورد استفاده قرار می‌گیرند، بیش از گذشته اهمیت یافته و متعاقدين و نیز مراجع قضایی و داوری را در هنگام کوشش برای حل و فصل اختلافات پدیدآمده یاری می‌رسانند.

پس از تعیین اینکو ترمز ۲۰۱۰ و در پاسخ به کاستی‌های عملی آن که در بسیاری از موارد بر روندهای بازرگانی بین‌المللی - که اصل سرعت یکی از بنیادی‌ترین اصول عملکردی آن به شمار می‌آید - اثر می‌نهاد، سرانجام اینکو ترمز ۲۰۲۰ از سوی مرجع پیش‌گفته وضع شد تا بازرگانان بتوانند خود را با مقتضیات در حال تغییر روابط تجاری بین‌المللی سازگار نمایند.

مهم‌ترین دگرگونی در اینکو ترمز ۲۰۲۰ نسبت به سلف خود را باید دگرگونی در مسئولیت‌ها و به عبارت دیگر انتقال مسئولیت دانست. چرا که با پیش‌بینی انعطاف‌های لازم در قلمرو تعیین مسئولیت، این امکان برای متعاقدين پیش می‌آید که از یک سودر هنگام انجام امور تجاری و در حدود قرارداد آزادی عمل مناسبی داشته و تا آنجا که می‌توانند از بروز و پیدایش زمینه‌های گوناگون پیدایش اختلاف و م Alla ورود

خسارت خود بر خود جلوگیری کنند و از سوی دیگر نیز در صورت تحقق این امر بتوانند در نزدیکترین زمان ممکن اختلاف خود را با مراجعه به مراجع داوری و یا قضایی حل و فصل نمایند.

فهرست منابع و مأخذ

- اکراس امیری، کلشوم، انصاریان، مجتبی، (۱۳۹۸)، اینکو ترمزها (کدها) جهت تشخیص نوع قراردادهای بین المللی، کنگره بین المللی جامع حقوق ایران
- بخیاریان، محمد فرهاد، (۱۳۹۸)، مجموعه واژگان بازارگانی بین المللی اینکو ترمز (۲۰۲۰)، چهارمین همایش بین المللی فقه و حقوق، کالت و علوم اجتماعی
- جلالی، محمود، شکوری، مصصومه، (۱۳۹۲)، روند متعدد الشکل سازی حقوق قراردادها در سطح بین المللی، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۳
- سیدمهדי جلالی، سیدمهدي، محمودي هرندي، مصطفى، (۱۳۹۶)، بررسی ماهیت و آثار حقوقی برنامه دریایی در کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ، فصلنامه مطالعات حقوق، دوره ۲، شماره ۱۵
- خان احمدی، محبوبه، (۱۳۹۰)، نقش ریسک در اعتبارات استانداری براساس اینکو ترمز ۱۱، همایش ملی ایده‌های نو در حسابداری و حسابرسی
- شهوندی، ایرج، (۱۳۹۸)، انتقال مالکیت با نگرشی به اینکو ترمز، دومین کنفرانس بین المللی علوم انسانی و اجتماعی
- عزیزی، ناصر و دیگران، (۱۳۹۵)، نقش عرف‌های تجاری در تجارت بین الملل؛ تأثیر متقابل کنوانسیون بین الملل و قواعد اینکو ترمز، مجله پژوهش‌های حقوقی شماره ۳۰
- محقق داماد، مریم السادات، اقدسی، فاطمه، (۱۳۹۸)، غرامت مالی ناشی از تصادم‌های دریایی در پرتو حادثه سانچی، مجله دستاوردهای نوین در مطالعات علوم انسانی، سال دوم، شماره ۱۹
- خزاعی، حسین، (۱۳۷۲)، روش‌های حمل کالا در تجارت بین المللی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، شماره ۲۹
- ملائی کندلوس، فخرالله، امینی، علیرضا، (۱۳۹۲)، ماهیت تحويل کالا در کنوانسیون بین المللی کالا (۱۹۸۰) و فقه امامیه، مجله مبانی فقهی حقوق اسلامی، شماره ۱۱
- نقی‌پور، محمدرضا، (۱۳۹۰)، کارکرد اینکو ترمز در زمینه کنوانسیون بین المللی کالا، چهارمین کنفرانس بین المللی مهندسی و علوم انسانی
- نیریزی، احسان، (۱۳۹۸)، بررسی مسئولیت حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام، کنگره ملی تازه یافته‌ها در علوم انسانی

____ Aman, Dua, Deepankar , Sinha, (2019), Assessment of Quality of Multimodal Transportation for Containerized Exports, IIM Kozhikode Society & Management Review, vol. 8