فصلنامه تحقیقات جدید در علوم انسانی
Human Sciences Research Journal
دوره جدید، شماره ۲۷، بهار ۱۳۹۹، صص ۲۱۰-۲۰۱ **New Period, No 27, 2020, P 201-210**
شماره شاپا (۲۴۷۶-۷۰۱۸) **ISSN (2476-7018)**

مبانی انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰

عطیه وشاق*[1]. دکتر علی زارع[2]

۱. دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد امارات، وکیل پایه یک دادگستری کانون وکلای دادگستری مرکز، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

Atiyehvoshagh@gmail.com

۲. استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

چکیده

با گسترش آشکار روابط تجاری بین‌المللی و پیدایش شرایط و مقتضیات نوین، حقوق تجارت بین‌الملل نیز باید به روزآمدسازی راهبردهای نظری و عملی خود بپردازد 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، درصدد است تا مبانی انتقال مسئولیت را در اینکوترمز ۲۰۲۰ بررسی کند. اینکوترمز مجموعه‌ای از عرف‌های گوناگون ملی و فراملی‌شده گردآوری‌شده است که به بازرگانان در سطح بین‌المللی اجازه می‌دهد که با آگاهی از آنها قراردادهای خود را در جایگاه‌های خریدار و فروشنده منعقد نموده و از بروز اختلافات آتی و هزینه‌های تحمیلی 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 تحویل در ترمینال به تحویل در هر مکان، تغییر بیمه در **CIP** و **CIF**، روشن ساختن هزینه‌های گمرکی و ترخیص، بارنامه و بایسته‌های امنیتی برخی از مبانی متفاوت مسئولیت در اینکوترمز۲۰۲۰ نسبت به سلف خود در سال ۲۰۱۰ است. پیدایش انعطاف و سازگاری با مقتضیات تجارت بین‌المللی و نیز حل و فصل مناسب اختلاف در مراجع قضایی و داوری، رهاورد جلوه‌های پیش‌گفته انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ است.

واژه‌های کلیدی: انتقال مسئولیت، اینکوترمز، حقوق تجارت بین‌الملل، قراردادهای بین‌المللی

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

مقدمه

حقوق تجارت بین‌الملل به موازات افزایش مبادلات تجاری میان افراد، دولت‌ها و یا سامان‌های دولتی با یکدیگربیش از پیش در حال گسترش است. پیشروی 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 بپردازند.

بدون تردید عقد بیع مهمترین یا رایج ترین 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 بپردازند، آنها را در قالب عقد بیع گنجانیده اند. در تجارت بین الملل، بیع آن قدر اهمیت دارد که مقررات و کنوانسیون های ویژه ای مانند کنوانسیون لاهه مورخ اول ژوئیه ۱۹۶۴ در مورد بیع بین المللی 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 می کند و برخی آن را در زمره عقود عهدی آورده اند. به همین خاطر اغلب کشورها مسئله خطر را به تملیک گره زده اند و برخی آن را مقوله ای جدای از تملیک دانسته اند. تعریف بیع و تعیین ماهیت آن می تواند در تبیین نگرش قوانین مختلف به مسئله خطر کمک شایانی نماید .(شهوندی و دیگران، ۱۴:۱۳۹۸) بر این پایه لازم است که در حقوق تجارت بین‌الملل نی مناتب‌ترین و ایمن‌ترین بسترها برای بیع شناسایی شود.

یکی از بسترهای 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، درصدد 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 اجباری نیستند اما می‌توانند پیامدهای عملی مناسبی را برای متعاقدین به همراه آورند و از همین‌رو 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.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

۱- اینکوترمز

این پژوهش به مطالعه انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰ می‌پردازد. از همین‌رو در آغاز مناسب است که مفهوم اینکوترمز دست‌کم 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 تفاوت هایی در فرهنگ، فرآیندهای تجاری و قوانین و مقررات، به همراه دارد .بنابراین این بسیار مهم است که تاجران مطمئن باشند که در مقابل پرداخت ها، کالا را دریافت نمایند و عملیات دریافت و پرداخت مطابق با قرارداد باشد (خان احمدی و دیگران، ۳۹:۱۳۹۰).

اینکوترمز یک کلمه مرکب است که از ترکیب سه کلمه انگلیسی به معنی اصطلاحات بین المللی بازرگانی تشکیل شده است و به صورت گسترده ای مورد استفاده قرار می‌گیرد (نقی‌پور، ۲۹:۱۳۹۵). به زبان ساده، اینکوترمز مجموعه‌ای از عرف‌های گوناگون ملی و فراملی‌شده گردآوری‌شده است که به بازرگانان در سطح بین‌المللی 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.

اینکوترمز مشخص کننده محدوده ریسک ها و مسئولیت های خریدار و فروشنده می‌باشد و از این جهت حائز اهمیت بسیار است زیرا بدون وجود اینکوترمز در هر اختلافی که بین تجار بوجود 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 تبعا به نتیجه صحیح و عادلانه نیز نمی‌رسد لذا ابداع اتاق بازرگانی بین المللی در تدوین این واژگان تجاری را میتوان تغییری چشمگیر در نظام تجاری بین المللی دانست. امروزه تجار نیز عمدتا به جهت تسهیل و رفع ابهام در تجارت خود قائل به استفاده از روش‌های مقرر در اینکوترمز میباشند. آخرین نسخه از اینکوترمز از سال ۲۰۲۰ اجرائی شد و در آن مجموعا 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، ۴۹:۱۳۹۸).

۱-۲ پیشینه

با توجه به ضرورت تفسیر یکنواخت از اصطلاحات بازرگانی، از سال ۱۹۳۰ تصمیماتی اخذ شد که به اینکوترمز معروف شد. اینکوترمز 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 نواقص سابق خویش را برطرف ساخته است (اکراسرامیری و انصاریان، ۱۹:۱۳۹۵). بر این پایه با وجود آن که پیشینه

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

اینکوترمز در مقایسه با دیگر نهادهای حقوقی بین‌المللی چندان گسترده نیست، اما روزآمدسازی مداوم 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 تحدید 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 غایی از پدیدار ساختن اینکوترمز نیز همین تحدید مسئولیت باشد. چرا که در غیر این صورت، دامنه اختلافات میان طرفین تا بدانجا گسترش می‌یابد که امکان دارد تداوم قرارداد کاملا متعذر و متعسر 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 مهم ترین مسائلی که در حقوق حمل و نقل دریایی مورد توجه بوده است مباحث مربوط به نوع و ابعاد مسئولیت متصدی حمل دریایی و میزان مسئولیت وی و اشخاص مرتبط با ایشان می باشد. متصدیان حمل از نظر تاریخی تلاش داشته اند هر چه بیشتر مسئولیت خود را در قبال خسارات وارده 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 وارده ناشی از اهمال و قصور که به ورود خسارت منتهی می‌شود نموده و می نمایند و همانگونه که ذکر گردید اصولا تصویب کنوانسیون‌های بین المللی به خاطر حمایت از صاحبان کالا در مقابل چنگ اندازی متصدیان حمل بوده است. (نیریزی، ۲۹:۱۳۹۸) از همین‌رو پیاده‌سازی رهنمودهای اینکوترمز ۲۰۲۰ درزمینه تجارت دریایی نیز می‌تواند بسیار سودمند باشد.

۳- بایسته‌های انتقال مسئولیت در اینکوترمز ۲۰۲۰

با بررسی اینکوترمز ۲۰۲۰ و مقایسه آن با همتایان پیشین خود و به ویژه اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌توان به مواردی از تغییرات فاحش دست یافت که بی‌گمان با لحاظ 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.

۳-۱ تغییر عبارت تحویل در ترمینال به تحویل در هر مکان

در اینکوترمز ۲۰۱۰ **DAT** یا **Delivered at Terminal** بدین معنا بود که بار، بعد از تخلیه در ترمینال مقصد، تحویل‌داده‌شده محسوب می شد. بنابراین در صورتی که این امر به هر دلیل محقق نمی‌شد،

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

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

بر این پایه باید باور داشت که اینکوترمز 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 بیشتری را برای متعاقدین فراهم نموده است و این امر نیز خود به تنهایی نقطه قوتی برای این سند به شمار می‌آید. اگرچه باز هم باید واقع‌بینانه بر این باور بود که امکان تحویل در مکانی به جز ترمینال می‌تواند به تنهایی چالش‌هایی را از نظر اثبات و یا پیگردهای قضایی احتمالی و آتی پدید آورد.

۲-۳ تغییر بیمه در CIP و CIF

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 بازرگانی‌های فرامرزی بسیار بیشتر از حقوق داخلی است. (محقق داماد و اقدسی، ۴۳:۱۳۹۸) از همین‌رو طبیعی است که اینکوترمزها 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 اینکوترمز ۲۰۲۰ آشکارا به مفهوم بیمه‌ها پرداخته و تغییراتی را در آن نسبت به سلف خود پدید آورده است. اینکوترم **Carriage and Insurance paid to** با این تعریف ارائه می‌شود که فروشنده محموله را به حمل‌کننده 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 **CIF** این است که از این اینکوترم فقط برای حمل و نقل دریایی می‌توان استفاده کرد و نقطه تحویل، عرشه کشتی و مقصد نهایی باید یک بندر ذکر شود.

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

در اینکوترمز ۲۰۲۰، **CIF** همچنان همان ملزومات بیمه سال ۲۰۱۰ را دارا می‌باشد، ولی **CIP** بیمه اجباری را به ماده **A (Institute of Cargo Clauses**) افزایش داده است که حداکثر تعهدات را شامل می‌شود. استدلال پشت این تغییر این است که **CIF** عموما برای بازرگانی بالک (مواد خام، معدنی

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

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

۳-۳ روشن ساختن هزینه‌های گمرکی و ترخیص

یکی از مباحث مهم در قراردادهای تجاری بین‌المللی که گاه به پیدایش اختلافات و نیز تحمیل هزینه‌های بسیار بر متعاقدین 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 مضاعفی 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 بازرگانان 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، ترمینال محل بارگیری و نیز نقش‌آفرینان گوناگون در این روند است. **(Aman, Deepanker. 75:2019)** طبیعتا این نهاد در زمینه هزینه‌های گمرکی و ترخیص نیز قابلیت اعمال دارد.

در واقع اینکوترمز۲۰۲۰ به طور اخص توضیح میدهد که هزینه‌ها و تشریفات گمرکی یا ترخیص کالا برعهده کدام یک از متعاقدین است. نوآوری دیگر هم اضافه شدن امکان ترخیص کالا در پروسه انتقال کالا به مقصد است و ریسک‌های این امر برعهده 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 روشن است که تصریح اینکوترمز ۲۰۲۰ در این‌باره بسیار راهگشا بوده و به دلیل تطبیق با بایسته‌های تجارت بین‌الملل می‌تواند از یک سو با استقبال بیش از پیش بازرگانان مواجه شده و از سوی دیگر در هنگام رخداد اختلافات نیز مراجع رسیدگی‌کننده را در این راهیاری دهد.

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

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

٤-۳ بارنامه

یکی دیگر از آورده‌های مهم اینکوترمز ۲۰۲۰، درباره بارنامه‌ها به چشم می‌خورد. در آغاز باید به خاطر داشت که اسناد حمل و نقل در عرصه تجارت بین الملل از اهمیت ویژه ای برخوردار است. بارنامه دریایی که ساخته و پرداخته عرف تجاری بین المللی است، از جمله مهمترین اسناد حمل ونقل دریایی در تجارت بین‌المللی تلقی می‌شود که منشآ آثار حقوقی متعددی برای طرفین و اشخاص ثالث نظیر گیرنده کالا یا بیمه کننده کالا می‌باشد. در عرصه حمل و نقل بین المللی، کنوانسیونهای حاکم، هر یک بصورت متفاوت، آثار حقوقی اسناد حمل و نقل را مورد تعیین قرار میدهند. بر اساس مقررات کنوانسیون ۱۹۷۸هامبورگ سازمان ملل متحد از نظر ماهیت، بارنامه دریایی نوعی سند تجاری عام با ماهیت حقوقی مستقل و منحصر به فرد و متمایز از اسناد تجاری مشابه است و قابل ظهرنویسی، انتقال و توثیق بوده و اماره انعقاد قرارداد حمل و نقل می باشد و علاوه بر اینکه رسید دریافت کالا است، به عنوان سند تصرف کالا و دلیل مالکیت آن نیز محسوب می‌شود. (جلالی و محمودی هرندی، ۴۵:۱۳۹۶)

اینکوترم **FOB** عموما برای محموله‌های کانتینری مورد استفاده قرار می‌گیرد و با انتخاب **FOB** فروشنده ریسک قابل توجهی را تقبل می‌کند. معمولاً، فروشنده یک محموله کانتینری به محض ورود کانتینر به بندر، هرگونه کنترل بر روی کانتینر را از دست می‌دهد. ولی با این که فروشنده کنترل را از دست داده است، او همچنان مسئول بارگیری کانتینر بر روی کشتی است. این نکته فروشنده را در معرض هزینه و ریسک قابل توجهی قرار می‌دهد. برای مثال، اگر کانتینر در حین حضور در بین سایر کانتینرها صدمه‌ای ببیند، مسئولیت جبران این صدمه بر عهده فروشنده می‌باشد. همچنین در سالیان اخیر شکایات متعددی از طرف فروشندگانی که صورت‌حساب‌هایی غیر منتظره، 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 اسنادی هستند. اعتبار اسنادیهم غالبا نیازمند ارائه یک بارنامه تاریخ‌دار می‌باشد و از آنجایی که فروشنده با اینکوترم **FOB** درگیر مراحل بارگیری است، شانس بیشتری برای دریافت یک بارنامه تاریخ‌دار دارد و در مقابل، فروشنده‌ای که از اینکوترم **FCA** استفاده می‌کند توانایی دریافت بارنامه تاریخدار را ندارد.

٥-۳ بایسته‌های امنیتی

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

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

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 دریایی 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 کالاها 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 بدین‌ترتیب 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، اینک لازم است که ایمنی ناظر به تشریفات گمرکی و ترخیص کالاها در مبادی مرزی نیز به گونه‌ای فشرده از نظر گذرانده شود.

بر پایه اینکوترمز ۲۰۲۰ راجع به مجوزهای گمرکی و ترخیص هم مسئولیت امنیتی برعهده کسی است که عمل ترخیص را انجام میدهد، این امر در هر ترم متفاوت است.

نتیجه‌گیری

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

پس از تعیین اینکوترمز 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 اینکوترمز 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 اینکوترمز 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 متعاقدین 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 مآلا ورود

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

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.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]

فهرست منابع و مآخذ

ـ اکراسرامیری، کلثوم، انصاریان، مجتبی، (۱۳۹۸)، اینکوترمزها (کدها) جهت تشخیص نوع قراردادهای بین المللی، کنگره بین المللی جامع حقوق ایران

ـ بختیاریان، محمدفرهاد، (۱۳۹۸)، مجموعه واژگان بازرگانی بین المللی اینکوترمز (۲۰۲۰)، چهارمین همایش بین المللی فقه و حقوق، وکالت و علوم اجتماعی

ـ جلالی، محمود، شکوری، معصومه، (۱۳۹۲)، روند متحد الشکل سازی حقوق قراردادها در سطح بین المللی، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۳

ـ سیدمهدی جلالی، سیدمهدی، محمودی هرندی، مصطفی، (۱۳۹۶)، بررسی ماهیت و آثار حقوقی بارنامه دریایی در کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ، فصلنامه مطالعات حقوق، دوره ۲، شماره ۱۵

ـ خان احمدی، محبوبه، (۱۳۹۰)، نقش ریسک در اعتبارات اسنادی براساس اینکوترمز ۲۰۱۱، همایش ملی ایده‌های نو در حسابداری و حسابرسی

ـ شهوندی، ایرج، (۱۳۹۸)، انتقال مالکیت با نگرشی به اینکوترمز، دومین کنفرانس بین المللی علوم انسانی و اجتماعی

ـ عزیزی، ناصر و دیگران، (۱۳۹۵)، نقش عرف‌های تجاری در تجارت بین‌الملل؛ تأثیر متقابل کنوانسیون بیع بین‌الملل و قواعد اینکوترمز، مجله پژوهش‌های حقوقی شماره ۳۰

ـ 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

ـ خزاعی، حسین، (۱۳۷۲)، روش‌های حمل کالا در تجارت بین المللی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، شماره ۲۹

ـ ملائی کندلوس، فخرالله، امینی، علیرضا، (۱۳۹۲)، ماهیت تحویل کالا در کنوانسیون بیع بین المللی کالا (۱۹۸۰ وین) و فقه امامیه، مجله مبانی فقهی حقوق اسلامی، شماره ۱۱

ـ نقی‌پور، محمدرضا، (۱۳۹۰)، کارکرد اینکوترمز در زمینه کنوانسیون بیع بین المللی کالا، چهارمین کنفرانس بین المللی مهندسی و علوم انسانی

ـ نیریزی، احسان، (۱۳۹۸)، بررسی مسئولیت حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام، کنگره ملی تازه یافته ها در علوم انسانی

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

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-19]