

## فصلنامه بین المللی قانون یار

License Number: 78864 Article Cod: 2020S4D15SH1M8 ISSN-P: 2538-3701

### اینکوترمز، در حقوق تجارت بین المللی

(تاریخ دریافت ۱۳۹۹/۰۳/۱۵، تاریخ تصویب ۱۳۹۹/۰۹/۱۲)

جواد رنجبر زاده

#### چکیده

پس از جنگ دوم جهانی معاملات و داد و ستدهای بین المللی کالا رشد قابل توجهی داشته است. این رشد بالاخص با افزایش قابل توجه جمعیت و پیشرفت سریع تکنولوژی و وسایل حمل و نقل رابطه مستقیمی دارد. تامین نیازها و خواسته‌های بشر امروزی سبب گردیده تا تجارت و اقتصاد بین المللی شاهد تحولات بزرگی باشد و به همان اندازه نیز مخاطرات مرتبط با آن افزایش یابد. حقوقدانان و موسسات حقوقی بین الملل خصوصی و دولتی بسیاری از اعم از ارکان سازمان ملل متحد یا دیگر سازمان‌های بین المللی در صدد بوده‌اند تا نسبت به یکسان سازی حقوق تجارت بین الملل اقداماتی به عمل آورند تا از مخاطرات تجاری به نحو چشمگیری کاسته و امور اقتصادی - تجاری فعالان بین المللی را از نظر حقوقی انسجام بخشیده و تابع مقررات یکسانی کنند. یکی از این نهادها اتاق بازرگانی بین المللی است که از سال ۱۹۳۵ اقدام به انتشار مجموعه شروطی برای تدوین قراردادهای خرید و فروش بین المللی کالا تحت عنوان اینکوترمز با اصطلاحات سه حرفی نموده است. این شروط نقش اساسی در حل و فصل اختلافات تجاری در سطح بین الملل داشته است. خواه حل و فصل این قضایا در محاکم قضایی و یا داوری داخلی انجام شده باشد و یا در سطوح فرامرزی و بین المللی.

**واژگان کلیدی:** اینکوترمز، کنوانسیون وین ۱۹۸۰، کنوانسیون بیع بین المللی کالا، اتاق

بازرگانی بین الملل، آنسیترال، حقوق تجارت بین الملل، عرف بازرگانی



## مقدمه

بیش از هفت میلیارد نفر در این کره خاکی زندگی می‌کنند که همگی آنها دارای نیازهای مشترک و در عین حال متفاوتی هستند و لازم است تا روزانه، بطور مرتب و بدون وقفه تامین شوند. به همین دلیل افراد حقیق و حقوقی بسیاری وجود دارند که هر یک بنا به حرفه و تخصص خود بخشی از این نیازها را در قالب وظایف تجاری و بازرگانی در چرخه‌ای مداوم و مستمر به دست مصرف کنندگان می‌رسانند. اگر چه قسمت عمده‌ای از تجارت در سطح دنیا از طریق نهادهای و شرکت‌های غیر دولتی تامین می‌شوند اما دولت‌ها نیز بنا به ضرورت حاکمیتی و اینکه تامین نیازها و خواسته‌های اقشار مختلف جمعیت تشکیل دهنده عنصر دولت را به عنوان عاملی تثبیت کننده‌ی قدرت، از وظایف خود می‌دانند به شکلی تعریف شده و مدون هم بر فعالیت‌های بازرگانان نظارت دارند و هم خود در قالب شرکت‌ها و ارگان‌های دولتی و در برخی کشورها که هنوز اقتدار کلی اقتصاد در دست دولت‌هاست و به شکلی شبهه سوسیالیستی اداره می‌شوند، شرکت‌ها و نهادهای عمومی غیر دولتی اقدام به تهیه و توزیع نیازها و خواسته‌های دولت و مردم می‌نمایند. « افراد بشر برای ارضای نیازهای خود به ۴ روش متفاوت اقدام می‌نمایند. این چهار روش عبارتند از: "خود تولیدی"، "استعانت از دیگران"، "اعمال زور" و "مبادله"<sup>۱</sup>. تجار و بازرگانان برای تامین خواسته‌های مردم بر انتخاب چهارم یعنی مبادله همت گماشته و در قالب تجارت در حوزه‌های درون سرزمینی (داخلی) یا برون سرزمینی (بین‌المللی) اقدام به "داد و ستد" کالا یا ارائه خدمات می‌نمایند. اگر چه در گذشته معمولاً ارائه خدمات به حوزه‌ی تجارت راه نیافته بود اما از سه دهه پیش به ویژه پس از موافقتنامه GATS ارائه خدمات نیز وارد حوزه‌ی فعالیت‌ها در سازمان تجارت جهانی گردیده است. برای انجام مبادله لازم است تا اولاً دو طرف وجود داشته باشند و دوماً، هر دو طرف چیز با ارزشی برای مبادله با هم در اختیار داشته و در نهایت هر طرف مجاز به پذیرش یا رد پیشنهاد طرف دیگر باشد.<sup>۲</sup> تنوع این نوع مبادلات و داد و ستدها به ویژه هنگامی که قرار است از



<sup>۱</sup> روستا، احمد و دیگران، مدیریت بازاریابی، چاپ دوم، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۷۶، ص ۷

<sup>۲</sup> همان

کشوری دیگر با خصوصیات اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی متفاوتی تامین شده و طی فرایند حمل و نقل از مرزهای جغرافیایی - سیاسی متعددی عبور نماید و اعمال حاکمیتی دولت‌های مبدا، گاهی اوقات در مسیر حمل (ترانزیت) و مقصد را تحمل نماید. ریسک‌ها و مخاطرات متعددی دارد که شامل اعمال حقوقی خاصی است. در این مختصر گفتار تصمیم داریم تا بر این اعمال به ویژه پیرامون شرایط خاصی از خزید و حمل و تحویل کالا که توسط "اتاق بازرگانی بین المللی"<sup>۱</sup> تحت عنوان اصطلاحات "اینکو ترمز" (incoterms) تعریف و ارائه شده‌اند، نظری اجمالی بیان‌ازیم.

### بخش اول: داد و ستدهای بین المللی و مخاطرات آن

امروزه به معنی اخص کلمه، واژه‌ی خودکفایی اقتصادی و یا استقلال اقتصادی در دنیا رنگ و بوی خود را باخته است. حجم تجارت جهانی به ویژه پس از جنگ دوم جهانی بیش از هر فعالیت دیگری در دنیا رشد داشته است. به ویژه در سال‌های اخیر، به نحوی که از حدود ۶/۶ هزار میلیارد دلار در سال ۱۹۹۸<sup>۲</sup> به حدود ۱۹ هزار میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹<sup>۳</sup> رسیده است. چنین میزان رشدی بیانگر این واقعیت است که در طی بیست سال اخیر حجم مبادلات تجاری انجام یافته در دنیا قریب ۳ برابر افزایش یافته است، اما این رشد هرگز در یک بستر امن و خالی از مخاطرات و یا به عبارتی ریسک‌های تجاری نبوده است. وجود رقابت شدید در تامین و توزیع کالا و خدمات بدلیل تعدد اشخاص حقیقی و حقوقی درگیر در تولید و عرضه انواع نیازهای بشری در قالب محصولات و خدمات قابل ارائه سبب گردیده تا به همان میزان که عرضه کنندگان برای تثبیت بازار خود و کسب شهرت و اعتبار محلی یا بین المللی دنبال سالم-سازی فضای تجاری خود باشند به همان میزان نیز به هر شکلی به منظور کسب درآمد بیشتر یا نفوذ در بازاری خاص دست به یکسری اقداماتی بزنند که باعث بروز ضرر و زیان به طرف مقابل خود شوند. علیرغم این موضوعات، وضعیت سیاسی و تغییرات قوانین و مقررات

<sup>۱</sup> International chamber of commerce (ICC)

<sup>۲</sup> اسماعیل پور، حسن؛ مدیریت بازاریابی بین المللی، چاپ دوم، انتشارات نگاه دانش، ۱۳۷۹، ص ۲۳

<sup>۳</sup> آمارهای تجارت جهانی در سال ۲۰۱۹، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۴۹۵۱، ۱۳/۰۵/۱۳۹۹





اقتصادی کشورها، عوامل محیطی و فرهنگی همچنین برخی خطرات ناشی از بروز سوانح جغرافیایی سبب می‌گردد تا بازرگانان و تجار در تمام طول تاریخ با خطرات زیادی همراه باشند. به طور عمده این خطرات را می‌توان در ۴ دسته عمده شامل: خطرات ناشی از عوامل اقتصادی، خطرات ناشی از عوامل سیاسی، خطرات ناشی از عوامل جغرافیایی، خطرات ناشی از بازار و رقابت تقسیم نمود.

**الف:** ریسک‌های ناشی از عوامل اقتصادی را می‌توان در مثالی ساده به بحران ناشی از بیماری فراگیر COVID-19 تشبیه نمود. بسیاری از تجار مطابق روال معمول سرمایه‌های خود را به امید خریدهای نروزی به خصوص نیازهای مسافران در نوروز ۹۸ صرف نمودند تا کسب سود نمایند اما شیوع ویروس کرونا و تعطیلی فراگیر کسب و کارها همچنین محدودیت‌های شدید تردد در ایام نوروز باعث شد تا آن گونه که پیش بینی شده بود و تجار عوامل اقتصادی و وضعیت بازار را تحلیل نموده بودند اوضاع و احوال مطابق برنامه‌های آنان پیش نرود. این موضوع به ویژه در مورد تجارت‌های کلان من جمله در حوزه انرژی و کاهش محسوس تقاضا در بازارهای بین‌المللی باعث ایجاد خسارات و زیان‌های هنگفتی به تجار و شرکتهای تجاری گردید. علاوه بر این تغییران شدید در کلان اقتصادی به ویژه در کشورهای کمتر توسعه یافته و متکی به اقتصاد دستوری مانند ایران از عمده خطرات تجاری به شمار می‌روند.

**ب:** ریسک‌های سیاسی: در بسیاری از کشورها بنا به پاره‌ای از صلاحیت‌های سرزمینی و برنامه‌های سیاسی و حتی ایدئولوژیکی قوانین و محدودیت‌هایی وضع می‌شوند که می‌توانند باعث ایجاد اختلال در نظام برنامه‌ریزی‌های تجاری در سطوح ملی و منطقه‌ای شوند. این عوامل به ویژه در چالش‌های سیاسی - عقیدتی که فی‌مابین دول مختلف و حتی در برخی نظام‌های چند حزبی یا الیگارشسی در درون نظام سیاسی بروز می‌کنند و یا در صحنه‌های سیاسی - اقتصادی کلان که منجر به مصادره اموال شرکت‌های خارجی ناشی از ملی‌سازی می‌شوند به وقوع می‌پیوندند و ایجاد خطرات عمده و بالقوه‌ای برای اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در حوزه‌های اقتصادی و تجاری می‌نمایند. علاوه بر این تعیین قوانین ورود و خروج کالا و یا

تغییرات خلق الساعه در آنها یکی از ریسک‌های بزرگ در تجارت بین‌المللی می‌باشد. هر چند در سال‌های اخیر به خصوص اعمال سیاست‌های سازمان تجارت جهانی در قالب موافقت‌نامه‌های GAT & GATS و سایر موافقت‌نامه‌های مرتبط به آن سازمان بخش قابل توجهی از این مخاطرات کاهش یافته اما هنوز هم در کشورهایی که به آن سازمان نپیوسته‌اند و یا آنهایی که پیوسته‌اند و در اعمال حداکثر تعرفه‌های قراردادی برخی مواقع بنا به ملاحظات سیاسی دست به اقداماتی غیر مبنایی می‌زنند<sup>۱</sup> چنین ریسک‌هایی را به وضوح احساس نمود.

**ج:** ریسک‌های ناشی از عوامل جغرافیایی - فرهنگی: وضعیت‌های خاص جغرافیایی و عوامل اقلیمی و طبیعی همواره چالشی جدی در سر راه بازرگانان و تجار از دیر باز تا کنون بوده است که از آن به عنوان جدی‌ترین خطر که غالباً باعث از بین رفتن کالاها می‌شود، یاد نمود. در قدیم خطر دزدان دریایی و یا دزدان قوافل بازرگانی همچنین مسیرهای صعب‌العبور کوهستانی و یا بیابان‌های گرم و سوزان و بی‌آب علف همیشه ذهن تجار را در حمل و نقل کالاها به خود مشغول می‌داشته و شدت یا کاهش این عوامل نقشی جدی در قیمت و میزان عرضه‌ی کالاها داشته است. گذشته بر این، خطرات همیشگی حمل و نقل دریایی نیز معضلی بوده که با غرق شدن کشتی‌های حامل کالا یا گم شدن در مسیر و سر در آوردن به سرزمینی - هایی غیر از مقصد تعیین شده، مباحث حقوقی بسیاری را در مورد چگونگی انتقال ریسک تلف شدن کالاها از خریدار به فروشنده دامن می‌زده به نحوی که برای اولین بار بحث بیمه کالاها توسط شرکت‌های بزرگ سرمایه‌گذاری در لندن بدین دلیل پایه‌ریزی گردیده است. این موضوع آنجا اهمیت می‌یابد که در تجارت بین‌المللی کشورهای خریدار و فروشنده و حتی بُعد مسافت آنها باعث بوجود آمدن چالش‌های حقوقی بسیاری شده و تا هنوز هم این چنین موضوعاتی علیرغم پیشرفت تکنولوژی و امنیت وسایل حمل و نقل و مسیرهای ارتباطی وجود دارد و یکی از خطرات جدی به حساب می‌آید. بجز این موضوع عوامل فرهنگی و

<sup>۱</sup> در این مورد به خصوص می‌توان به اعمال تعرفه‌های حداکثری دولت ترامپ بر تولیدات فولادی اروپا و یا کالاهای چین اشاره نمود که سبب مخاطرات بالقوه‌ای برای بسیاری از شرکت‌های بزرگ تجاری در سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ گردید، اشاره نمود.





پذیرش یا عدم پذیرش برخی کالاها و خدمات من جمله موضوع نظم عمومی که برای دولت-ها در وضع و اعمال قواعد و مقررات علی‌الخصوص مغایرت با اخلاق حسنه جامعه با اهمیت است از دیگر خطراتی است که تجار را در روابط و داد و ستدهای بین‌المللی خود درگیر می‌نماید.<sup>۱</sup>

**۵:** ریسک‌های ناشی از عوامل بازار و رقابت: گسترش بیش از حد جمعیت، رونق تجارت بین‌المللی و افزایش کمی تعداد تولیدکنندگان، واسطه‌ها و مصرف‌کنندگان باعث ایجاد بازارهای متعددی گردیده که با توجه به قواعد و مقررات داخلی کشورهای حوزه‌ی نفوذ این بازارها به ویژه معاهدات اقتصادی - سیاسی فی‌مابین آنها همین‌طور اصول و قواعد عمومی و اختصاصی گروه‌های بازاری متشکله سبب شده تا تجار به شکلی کاملاً گسترده و گاهی گیج‌کننده خود را درگیر مقررات و قواعدی ببینند که بیاد سپردن و عمل به آنها در بسیاری مواقع چنان سخت می‌گردد که می‌توانند برای حیات اقتصادی تجار و شرکت‌های تجاری خطرات دامنه‌داری را به همراه داشته باشد. از جمله‌ی این گروه‌های بازاری می‌توان به موارد زیر اشاره نمود.

- ۱- مناطق آزاد تجاری (Free trade area): «به مجموعه کشورهایایی اطلاق می‌گردد که تعرفه‌های تجاری را از بین خود برداشته‌اند، اما با سایر کشورها هر یک روابط تجاری خود را دارند».<sup>۲</sup> مانند نفتا (NAFTA)
- ۲- اتحادیه‌های گمرکی (Custom union): «به مجموعه کشورهایایی اطلاق می‌شود که علاوه بر برداشتن محدودیت‌های تجاری بین خود، برای کشورهای غیر عضو تعرفه یا محدودیت‌های گمرکی یکسانی وضع نموده‌اند».<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> در خصوص عوامل فرهنگی می‌توان به جنبش تحریم تانباکو در دوران قاجار اشاره نمود.

<sup>۲</sup> اسماعیل پور، حسن؛ مدیریت بازاریابی بین‌المللی، چاپ دوم، انتشارات نگاه دانش، ۱۳۷۹، ص ۲۳.

<sup>۳</sup> همان.

۳- بازار مشترک (Common market) : «بازار مشترک تمام ویژگی‌های یک اتحادیه گمرکی را دارد به اضافه اینکه منابع انسانی و سرمایه نیز به سهولت در بین کشورهای عضو جریان می‌یابد».<sup>۱</sup>

۴- اتحادیه اقتصادی (Economic union) : «اتحادیه اقتصادی، بازار مشترکی است که کلیه سیاست‌های اقتصادی کشورهای عضو با هم هماهنگ شده‌اند».<sup>۲</sup>

۵- اتحادیه سیاسی (Political union) : «حد نهایی ادغام کشورها اتحادیه سیاسی است که کشورهای عضو علاوه بر هماهنگ‌سازی سیاست‌های اقتصادی ائتلاف سیاسی را نیز به وجود آورده‌اند».<sup>۳</sup>

شکل ۱- جنبه‌های مختلف گروه‌های بازار و ائتلاف‌های اقتصادی در شد و ضعف عوامل مشترک

					مناطق تجاری
					اتحادیه گمرکی
					بازار مشترک
					اتحادیه اقتصادی
					اتحادیه

<sup>۱</sup> همان.

<sup>۲</sup> همان.

<sup>۳</sup> همان.

					به سیاسی
اثتلا ف سیاسی	هماهنگ سازی سیاست های اقتصادی	عبور آزادانه سرمايه و نیروی انسانی	تعرفه های خارجی مشترک	برداشتن تعرفه داخلی	

با عنایت به موارد مطرح شده به‌ویژه خطرات ناشی از عوامل چهارگانه ارائه شده به وضوح می‌توان دریافت که همیشه دو مورد عمده در این خطرات بیش از سایرین به چشم می‌آیند که عبارتند از: یکی خطرات ناشی از تلف شدن و هدر رفتن وجوه نقد در معامله که ممکن است به علت عدم انجام تعهد فروشنده به تحویل مورد مبیع پس از دریافت بهای آن یا تحویل کالایی غیر از آنچه توافق شده باشد (اعم از عیوب اساسی کالا و یا عدم شباهت اساسی کالای مورد ایجاب و قبول در معامله) صورت گیرد. دیگری خطر ناشی از تلف شدن یا ایراد آسیب و نقصان جدی به کالا در حین انتقال ملکیت آن از فروشنده به خریدار باشد. با توجه به این که داد و ستدهای بین‌المللی دامنه وسیع و عوامل مداخله‌گر بسیاری دارند. در صورت بروز هر یک از خطرات یاد شده مباحث حقوقی متعددی به وجود می‌آید که حل و فصل آنها غالباً نیازمند دوره‌های زمانی طولانی مدتی گاهاً بیش از یکسال مالی تاجر است که ممکن است به تعهدات مالی دیگر وی صدمه جدی وارد آورده یا سبب ورشکستگی او تا زمان حل و فصل نهایی اختلاف گردد و موجودیت اقتصادی - مالی و حتی شهرت و اعتبار تاجر یا شرکت طرف در معامله را به شکل بسیار جدی به خطر افکند. از آنجایی که هر یک از عوامل اشاره شده تابع شرایط خاص خود می‌باشند و معمولاً در سرزمین‌هایی متفاوت با اوضاع و احوال اقتصادی - سیاسی و حتی ایدئولوژیکی مختلف و قوانین داخلی خاص هر سرزمین با صلاحیت اجرایی، قضایی و مقننه‌ی مواجه هستند بستری را فراهم آوردند که ناگزیر می‌بایست در سال‌های پس از رکود بزرگ اقتصادی دهه ۱۹۲۰ میلادی و متعاقب آن بعد از جنگ جهانی دوم





که کشورها به ویژه اشخاص حقیقی و حقوقی من جمله شرکت‌های فراملی گام‌های بزرگی برای داد و ستدهای بین‌المللی برداشتند قواعد و رویه‌های تقریباً ثابت و حتی المقدور یکنواختی در سطح بین‌المللی تدوین و اجرایی گردد.

### بخش دوم: یکسان‌سازی قواعد و مقررات تجاری

معاملات تجاری آن‌هم در سطح جهانی به دلیل درگیری تابعان تجاری با کشورهای متعدد دارای قوانین و مقررات متفاوت مشکلات ریز و درشت بسیاری را در زمینه حقوقی در بر دارد و از دیر باز حقوقدانان، قانون‌گذاران و فعالان حوزه اقتصاد و تجارت بین‌المللی در صدد بوده‌اند تا وضعیتی پدید آورند که حداقل در مباحث حقوقی مربوط به امر تجارت مقررات یک شکل و حتی المقدور یکسانی را در سطح بین‌المللی تدوین و اجرایی نمایند تا در حین اقدام به داد و ستدها تجار و بازرگانان و حتی شرکت‌های خدماتی و تولیدی حتی واسطه‌های تجاری فیما بین تولیدکننده و توزیع‌کنندگان بین‌المللی نیازهای اساسی جوامع بشری در هر دو طرف معامله بدانند با چه شرایط و مقرراتی حقوقی طرف هستند و تفاوت و تعارض قوانین داخلی کشورها سبب ایجاد چالش‌ها و معضلات حقوقی - اداری نگردند. از طرفی برخی از دولتمردان با توجه به رویکردهای سیاسی و صلاحیت دورن سرزمینی خود به ویژه برنامه‌ها و سیاست‌های کلان اقتصادی در حوزه داخلی کشور خود تمایل داشتند تا از هر عملی که باعث شود به نحوی اقتدار سرزمینی و یا برنامه‌های حکومتی‌شان را تضعیف نماید خودداری نمایند. اما از طرفی نیاز ضروری و گاهاً حیاتی آنها به تعاملات اقتصادی هم به منظور تامین نیازهای کشور و هم برای نیل به برخی اهداف سیاسی لاجرم تن به اصلاح برخی از مقررات داخلی و یا شرکت در معاهدات و کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی داده‌اند. بنابراین «هماهنگ‌سازی و یکسان‌سازی مقررات قانونی ممکن است از راه‌های متفاوتی محقق شوند. این فرایند ممکن است در سطح ملی از طریق اصلاح قواعد و مقررات موجود و یا وضع قوانین و آیین‌نامه‌های جدید، در سطح بین‌المللی از طریق انعقاد معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و یا از طریق پذیرش داوطلبانه بعضی مقررات از سوی تجار، شرکت‌ها و موسسات





انجام پذیرد<sup>۱</sup>. ممکن است این شکل یکسان‌سازی حقوقی باعث گردد تا برخی از کشورها بنا به مصالح سیاسی و حتی احساسات ملی و ملاحظیات اجتماعی حاضر به پذیرش بسیاری از مقررات یکسان‌سازی شده، نشده باشند. به همین دلیل نیز برخی از سازمان‌ها یا موسسات معتبر بین‌المللی اقدام به تدوین و انتشار "قوانین نمونه" (Model law) نمایند تا کشورها از این طریق اقدام به اصلاح مقررات پیشین و یا وضع مقررات جدید نمایند. یکی از این نهادهای بین‌المللی، "کمیسیون تجارت سازمان ملل متحد"<sup>۲</sup> آنستیرال می‌باشد. از سوی دیگر علاوه بر دولت‌ها، بسیاری از شرکت‌های بزرگ، اتحادیه‌های بین‌المللی یا موسسات حقوقی خصوصی در سطح فراملیتی که اقدام به ارائه مشاوره‌های تخصصی به تجار و شرکت‌های تجاری، تولیدی و خدماتی می‌نمایند نیز رویه‌ها و متدهای علمی - حقوقی و یا مدیریتی خاصی را ارائه نموده‌اند که با استقبال تجار مواجه شده و کم‌کم به شکل عرف بازرگانی رواج یافته و به عنوان قواعد عرفی تجاری - حقوقی درآمده‌اند به شکلی که در روابط تجاری و داد و ستدهای بین‌المللی توجه و عمل به آنها ضروری و لازم الاجرا شده‌اند. بنابراین در حوزه تجارت بین‌الملل علاوه بر قوانین نمونه آنستیرال و "کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا" (CISG) که توسط کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به فروش بین‌المللی کالا تدوین شده و کشورهای بسیاری به آن پیوسته‌اند. "اتاق بازرگانی بین‌المللی"<sup>۳</sup> نیز به منظور یکسان‌سازی و ارائه تعاریف دقیق از شروطی که از قرن ۱۷ میلادی در حمل و نقل دریایی رواج داشته و تجار و متصدیان حمل و نقل از عبارات و اصطلاحات اختصاری برای تعیین میزان و تکالیف خود در زمان انتقال مخاطرات کالا از فروشنده به خریدار استفاده می‌نمودند از دهه ۱۹۲۰ دست به فعالیت‌هایی برای تعیین و تفسیر دقیق معانی این عبارات و اصطلاحات اختصاری زد<sup>۴</sup>. در سال ۱۹۳۶ اولین مجموعه از این عبارات و اصطلاحات را با تفاسیر مشخص و معین تحت عنوان "اینکو‌ترمزها"

<sup>۱</sup> شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین‌الملل، انتشارات سمت، چاپ یازدهم، ۱۳۹۸، ص ۶۵

<sup>۲</sup> United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

<sup>۳</sup> International Chamber of Commerce (ICC)

<sup>۴</sup> همان.

(Incoterms) منتشر نمود که شامل ۷ اصطلاح بود و به اینکوترمز ۱۳۹۶ مشهور گردید. «انجام این مهم به منظور احتراز از تفسیر و برداشت‌های مستقل و جدا از مقررات ملی و عرف معمول در هر کشور که متعاملین در آن اقامت دارند می‌باشد. بنابراین با استناد به اصطلاحات منتشره توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی، وظایف و مسؤولیت‌های خریدار و فروشنده از پیش تعیین می‌شود و از برداشت‌های یکطرفه جلوگیری می‌گردد»<sup>۱</sup>. به همین جهت است که در صورت بروز اختلاف «مراکز مستقر در محل اقامت هر یک از طرفین دعوی»<sup>۲</sup> براساس آنچه در قرارداد معین شده و یا قوانین تعارض دادگاه‌های کشورهای محل طرح دعوی و یا داوری اتاق بازرگانی، اینکوترمز را به عنوان شرط اساسی فیما بین طرفین دعوی مورد ملاحظه و رسیدگی حقوقی قرار می‌دهند. این اصطلاحات را مطابق روال بازرگانی، ترجیحات تجاری و شرکت‌های تجاری در استفاده از آنها همینطور تغییراتی که آنها حسب تسهیل در امور تجاری خود در شرایط آنها انجام داده‌اند طی دوره‌های متفاوتی که از دهه ۱۹۸۰ تا کنون هر ده سال یکبار است، اتاق بازرگانی بین‌المللی مورد بازبینی قرار می‌دهد. روش‌های نوین تجارت به ویژه تغییرات تکنولوژیکی و فناوری‌ها همچنین تغییرات اساسی در شیوه حمل و نقل از عواملی هستند که در اصلاح و بازبینی آنها مورد نظر قرار می‌گیرند. نسخه‌های اینکوترمز پس از اولین انتشار به ترتیب در سال‌های ۱۹۵۳ - ۱۹۶۷ - ۱۹۷۶ - ۱۹۸۰ - ۱۹۹۰ - ۲۰۰۰ - ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ منتشر و در دسترس عموم قرار گرفته‌اند. از آنجایی که هدف این نوشتار بررسی شرایط مندرج در این اصطلاحات نمی‌باشد از بیان آنها و تعریف و توضیح شرایط آنها خودداری نموده و صرفاً به بررسی حقوقی آنها در چارچوب دادگاه‌های داخلی، کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا، قوانین نمونه آنیسترال، مقررات داوری اتاق بازرگانی می‌پردازیم.



<sup>۱</sup>دانیال‌زاده، ایرج، مدیریت خرید. راهنمای خرید خارجی و سیستم‌های خرید، نشر قانون، چاپ دوم، ۱۳۷۷ ص ۷۰

<sup>۲</sup>همان.

## بخش سوم: اینکوترم‌ها شروط معامله‌اند یا قاعده حقوقی

خیلی پیش‌تر از تدوین و دسته‌بندی این اصطلاحات توسط اتاق بازرگانی، شروط مطرح در آنها به ویژه دو اصطلاح پرکاربرد (FOB & CIF) به شکلی گسترده توسط تجار مورد استفاده قرار می‌گرفته‌اند. به عنوان مثال عبارت "سیف" چه بعد و چه قبل از تعریف ارائه شده توسط این اتاق مورد عمل و حتی به عنوان عرف بازرگانی مورد استناد قرار می‌گرفته و می‌توان ادعان داشت که اتاق بازرگانی در اصل روش‌ها و شروط مورد استفاده‌ی بازرگانان را مدون و دسته‌بندی نموده و به شکلی خلاصه و قابل ارائه به عنوان شرط ضمن عقد در قراردادهای مکتوب و ضمنی و یا هنگام ایجاب و قبول معامله، تدوین نموده و برای آنکه استفاده از آنها در قراردادها با سهولت بیشتری همراه باشد در قالب اصطلاحات سه حرفی به جامعه تجاری ارائه نموده است. بدین ترتیب می‌توان بیان داشت که اینکوترمز را نمی‌توان به عنوان یک قاعده حقوقی در دعاوی مطرح در محاکم یا آیین‌های حل اختلاف حقوقی و امثالهم در حقوق تجارت بین الملل به شمار آورد. به دو دلیل عمده؛ اول آنکه، نهاد مدون‌کننده‌ی این شروط هرگز در طول دوران ارائه‌ی آنها هیچ‌گاه ادعایی مبنی بر اینکه اصطلاحات تدوین شده در حکم قاعده حقوقی تلقی شوند را نداشته و در هیچ کجای دنیا نیز قانون‌گذاران داخلی اصطلاحات اینکوترمز را به عنوان قانون یا قاعده‌ای حقوقی و قانونی تصویب ننموده‌اند. دوم این‌که، در هیچ معاهده و کنوانسیون بین‌المللی چندجانبه‌ای این مفاهیم و اصطلاحات به عنوان قواعد حقوقی یا مشابه آن بین متعاهدین لازم‌الاجرا دانسته نشده است. اگر چه کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا در بند ۲ ماده ۹ خود به آن اشاره نموده اما آن را نه یک قاعده بلکه یک رویه تجاری و به مثابه قانون معرفی نموده و این اصل در حقوق داخلی و حتی بین‌المللی به وضوح روشن است که یک موضوع به مثابه قانون، هرگز خود قانون تلقی نمی‌گردد و حکم قانون را نخواهد داشت. بنابراین اینکوترمز، تنها در برگیرنده شروط و یا به نوعی تعهدات طرفین معامله است و هیچ قاعده‌ی الزام‌آوری در آنها وجود ندارد که بتوان آنرا به عنوان قانون یا قاعده‌ی حقوقی قابل اجرا در دعاوی تجاری مانند آنچه در مفاد کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا یا موافقت‌نامه‌های GAT & GATS وجود دارند به عنوان قاعده حقوقی قابل



استناد در حل و فصل اختلافات دعاوی مورد عمل قرار دارد بلکه داوران و یا قضات در صورت نقض این شروط می‌توانند با استناد به قواعد حقوقی داخلی و یا معاهدات بین‌المللی اقدام به صدور تصمیم لازم الاجرای قضایی یا داوری نمایند.

### بخش چهارم: اینکوترم‌ها در دعاوی حقوق داخلی

در اینکوترمز «عمدتاً بحث از نقض تعهد و طرق جبران خسارات در آن مطرح نمی‌شود، در واقع در صورت عدم وجود کنوانسیون حاکم بر قرارداد طریق جبران خسارت مربوط به قانون داخلی است و از کشوری به کشور دیگر متفاوت است»<sup>۱</sup>. در حقوق ایران، که هنوز به کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا نپیوسته و به قوانین نمونه آنیسترال نیز در حقوق داخلی در این خصوص استنادی ندارد؛ با نقض تعهدات ناشی از شروط اینکوترمز برای طرف مقابل ناقض تعهد، حق خیار مفروض می‌گردد و بنا بر آنچه در قواعد قانونی به ویژه قانونی مدنی صراحت دارد راه‌های جبران خسارت در تصمیم‌های محاکم قضایی یا داوری می‌تواند از حق الزام متعهد به انجام عین تعهد تا پرداخت خسارت و ابطال معامله حسب اوضاع و احوال موجود در قضیه تحت بررسی متفاوت باشد. چنانچه یکی از طرفین تبعه کشوری خارج از کشور باشد و یا به هر نحوی دعوی تابع حقوق بین‌الملل خصوصی تلقی گردد در محاکم قضایی بحث تعارض قوانین مطرح گردیده و در صورت وجود معاهدات فی‌مابین کشورهای طرف قرارداد مستند دعوی نسبت به آن عمل می‌شود. بنابراین چنانچه اینکوترمز به عنوان موضوع تعهد در معامله و قرارداد تجاری مطرح باشد، «بحث زمان انتقال ریسک و ضمان کالا است که به شکلی مطلوب تعیین و تعریف شده‌اند و در بررسی‌های قضایی و داوری مورد عمل قرار می‌گیرند، چنانچه در قرار داد از اصطلاحات اینکوترمز استفاده شده باشد لازم است تا به عنوان



<sup>۱</sup> داراب‌پور، مهرباب، «سیف و شروط خلاف اقتضای استاندارد آن»، مجله پژوهش حقوقی، سال دوم، شماره چهارم، پائیز



شروط اصلی قرارداد و بر مبنای آزادی اراده‌ی طرفین قرارداد مبنای صدور تصمیم قرار گیرد.<sup>۱</sup>

### بخش پنجم: اینکوترمزها در مباحث داوری

چنانچه در قراردادها شرایط داوری مطرح شده باشد یا اینکه فی‌مابین طرفین از طریق قرارداد جداگانه‌ای هرگونه اختلافی را به داوری اتاق بازرگانی یا سایر روش‌ها و یا مراجع داوری ارجاع داده باشند. رجوع به داور و حل و فصل اختلافات از طریق آیین داوری همچنین تبعیت طرفین از احکام و تصمیمات مرجع داوری الزامی و اجباری خواهد بود. از آنجایی که « اینکوترمزها تنها یم اصطلاح برای نشان دادن بخشی از تعهدات فروشنده (و در کنار آن تعهدات خریدار می‌باشد) که می‌تواند در قرارداد متعاهدین گنجانیده شود»<sup>۲</sup> و همانطور که قبلاً پیرامون معاملات با شرط سیف به عنوان یکی از پرکاربردترین اصطلاحات و شروط مندرج در اینکوترمز توضیح داده شد، لازم است اضافه گردد که: « بر خلاف آنچه تصور شده است، سیف اصولاً در اینکوترمز ۲۰۰۰ مانند اینکوترمز قبلی به عنوان قرارداد نیست و این اشتباه بزرگ است که این اصطلاح را قرارداد محسوب می‌نمایند و در اینکوترمز هم هیچ تعریفی از قرارداد سیف به عمل نیامده است».<sup>۳</sup> بنابراین در مراجع داوری نیز سعی می‌گردد چنانچه کمنواسیون بیع بین المللی کالا و یا هریک از قوانین نمونه آئیسترال بر قرارداد حاکم باشد مطابق آن اتخاذ تصمیم نمایند و در صورتی که هیچ یک از قواعد و کنوانسیون‌های بین المللی نتوانند قواعد خود را بر آن اعمال نمایند، از طریق عرف تجاری - بازرگانی و یا نهایتاً قواعد حقوقی داخلی که صلاحیت اعمال بر قرارداد را دارند اقدام به حل و فصل قضیه نمایند. در این خصوص می‌توان به دو قضیه زیر به عنوان نمونه اشاره نمود. بر مبنای شکایت مطرح شده توسط خریداری از آیالات متحده علیه فروشنده دستگاه تصویربرداری پزشکی (MRI) از آلمان، پرونده‌ای با شماره ۹۳۶ در دادگاه فدرال، حوزه‌ی قضایی جنوب نیویورک تشکیل

<sup>۱</sup> همان.

<sup>۲</sup> همان.

<sup>۳</sup> نعیمی، سید مرتضی، «انتقال مالکیت در قراردادهای سیف»، فصلنامه حقوقی گواه، دانشگاه امام صادق، شماره ۱۰، ۱۳۸۶،

گردید. آن دادگاه در رای مورخ ۲۶ مارس ۲۰۰۲ بر مبنای قواعد CISG اتخاذ تصمیم نموده بود. دادگاه ابتدا ادعای فروشنده را بر این مبنا که بر اساس اصول تعارض قوانین مقرر دادگاه، می‌بایست قواعد و قوانین داخلی آلمان (محل انعقاد قرارداد) به عنوان قواعد ماهوی حاکم بر دعوی مد نظر دادگاه قرار گیرد ره به این دلیل که هر دو کشور آلمان و آمریکا عضو CISG هستند رد نمود. آنگاه با توجه به اینکه در قرارداد طرفین از اصطلاح CIF استفاده شده و در بند ۲ ماده ۹ آن کنوانسیون نیز اینکوترمز مورد تایید قرار گرفته است. شرط CIF را به عنوان یکی از شروط اصلی قرارداد و مبنای تعهدات در خصوص ضمان کالا دانسته، عنوان نمود که: «با توجه به اسناد حمل و نقل، دادگاه به این نتیجه رسید که چون کالا در زمان تحویل روی عرشه کشتی در بندر مبداء سالم بوده است و بنا بر این با توجه به شرایط CIF ضمان تلف شدن کالا یا خسارت به آن همان عرشه کشتی در بندر مبداء از فروشنده به خریدار منتقل شده و فروشنده در مورد خسارت وارده به دستگاه هیچ مسئولیتی ندارد».<sup>۱</sup> در موردی دیگر نیز که قضیه به داوری بین المللی ارجاع شده است دوباره نیز در خصوص دعوی تجاری با موضوع اینکوترمز ملاحظه می‌گردد که کمیسیون داوری نیز اینکوترمز را صریحاً به عنوان یک شرط ضمن عقد مورد توجه و رسیدگی قرار داده است. رای کمیسیون داوری اقتصادی و تجاری بین المللی چین (PRC)[CICTAC] در تاریخ ۷ آوریل ۱۹۹۷ در دعوی فیما بین فروشنده‌ای از ایالات متحده و خریداری از چین به عنوان مدعی با شماره پایگاه اختصاصی CISG1999/20<sup>۲</sup> در خصوص محل PVC صادره از آمریکا به چین، داوران با توجه به شروط CIF (1990) مندرج در قرارداد، مدعی را مستحق دریافت غرامت دانستند چرا که هر چند مطابق شروط منرج در آن اصطلاح فروشنده می‌بایست کالا را با پرداخت هزینه حمل و بیمه تا بندر مقصد بر عهده بگیرد اما ضمان کالا از روی عرشه کشتی در بندر مبداء از فروشنده به خریدار منتقل می‌شده. خریدار چینی مدعی بود که کالاها را پس از گشودن مهر و موم کانتینرها در مقصد آسیب دیده دریافت نموده و فروشنده باید غرامت کالاهای آسیب دیده را پرداخت نماید. فروشنده در مقابل ادعا داشت، که برابر اسناد بازرسی کالا در بندر مبداء و قبل از پلمپ

<sup>1</sup> [www.cisg.law.pace.edu/cisg/wais/db/cases2/020326u1.html](http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/wais/db/cases2/020326u1.html)

<sup>2</sup> [www.cisg.law.pace.edu/cisg/wais/db/cases2/990407c1.html](http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/wais/db/cases2/990407c1.html)







کانتینرها همه کالاها سالم بوده و سلامت آنها را نماینده شرکت بازرسی کالا تایید نموده است و بلافاصله نیز بر روی عرشه کشتی منتقل شده‌اند. بنابراین از عرشه کشتی به بعد در خصوص آسیب دیدن کالاها مسؤولیتی متوجه وی نمی‌باشد. اما کمیسیون داوری با این نظر که مطابق اعلام گمرک بندر مقصد ماموران بازرسی کانتینرها تایید نموده‌اند که مهر و موم همگی سالم بوده است. همینطور از آنجایی که بسته بندی و انتقال کالاها به دورن کانتینر براساس CIF بر عهده فروشنده بوده و در فرایند حمل از عذشه کشتی تا بندر مقصد نیز بر مبنای اعلام رسمی متصدی حمل و نقل، کاپتان کشتی و بررسی دفتر ثبت وقایع کشتی اتفاق خاصی که منجر به بروز خسارت به اشیاء درون کانتینر گردد در طول سفر دریایی و تخلیه کشتی روی نداده است. بر مبنای اوضاع و احوال موجود می‌توان نتیجه گرفت که تلف شدن و آسیب دیدن کالاها به دلیل بسته بندی غیر اصولی و چیدمان ناقص در کانتینرها بوده و از آنجایی که در اصطلاح مورد کاربرد وظایف بسته بندی و انتقال آنها به دورن کانتینر بر عهده فروشنده است. بنابراین آسیب ناشی از این عمل فروشنده قبل از تحویل روی عرشه کشتی و ناشی از عدم رعایت استانداردهای بسته بندی و چیدمان کالاها در کانتینر بوده و فروشنده مسؤول غرامت می‌باشد. آرا و رویه‌های قضایی و داوری دیگری نیز وجود دارند که بنا به محدودیت حجم مطالب در این مختصر نوشتار امکان ذکر آنها میسر نمی‌گردد ولی در همه‌ی آنها از اینکوترمز به عنوان شروط تعیین کننده محل و چگونگی و مهمتر از همه نحوه و زمان انتقال مالکیت کالا و ضمان تلف شدن آنها یاد شده و نقض تعهد هر یک از طرفین معامله را در خصوص شروط اینکوترمز تعیین شده بررسی و براساس قانون حاکم بر روابط قراردادی فی‌مابین خریدار و فروشنده اتخاذ تصمیم می‌کنند.

### بخش ششم: اینکوترمزها در کنوانسیون وین ۱۹۸۰

از اواسط دهه ۱۹۳۰ میلادی که "موسسه بین المللی یکسان سازی حقوق خصوصی"<sup>۱</sup> اولین نسخه از یک قانون تجاری پیشنهادی را ارائه داد تا سال ۱۹۷۸ که اولین پیش‌نویس کنوانسیون سازمان ملل متحد راجه به قراردادهای فروش بین المللی کالا ارائه گردید. قانون‌های نمونه و

<sup>۱</sup> The International Institute Of The unification Of Private Law (UNIDROIT)



کنوانسیون‌های تیججاری ناموفقی ارائه شدند که مورد اقبال دولت‌ها در خصوص یکسان سازی قواعد تجاری قرار نگرفتند. در کنوانسیون مذکور که در سال ۱۹۸۰ تشکیل گردید و به "کنوانسیون وین ۱۹۸۰" شهرت یافت. قانون مذکور در خصوص قرارداد خرید و فروش بین المللی کالا می‌باشد که در ابتدای امر مورد تصویب ۶۲ کشور قرار گرفته و تاکنون این تعداد به ۸۹ کشور رسیده است. ترجمه فارسی آن تحت عنوان کنوانسیون بیع بین المللی کالا در ایران رایج گردیده و هر چند جمهوری اسلامی ایران جزو ۶۲ کشوری بوده که در سال ۱۹۸۰ آنرا به تصویب رسانیده اما هنوز به آن ملحق نشده و سند الحاق ارائه نداده است.<sup>۱</sup> این کنوانسیون از ابتدای سال ۱۹۸۸ بین کشورهای عضو لازم الاجرا گردیده و ناظر بر قراردادهای خرید و فروش بین المللی کالا برگرفته از دیدگاه‌های نظام‌های حقوقی بزرگ دنیا است که بر تعهدات خریدار و فروشنده در داد و ستدهای بین المللی دلالت می‌کند و به عنوان قانون حاکم بر قراردادها در صورت اعمال آنها از طریق طرفین مورد عمل در روش‌های حل و فصل قضایی در کشورهای عضو قرار می‌گیرد و مراجع داوری مشروط به قابل اعمال بودن کنوانسیون در قراردادها بنا به قواعد موجود خود کنوانسیون مفاد آنرا مبنای داوری قرار می‌دهند. «مقررات کلی مندرج در مواد ۳۱ و ۶۷، ۶۸، ۶۹ کنوانسیون توسط اینکوترمز معین شده است. تفاوت عمده بین اینکوترمز و کنوانسیون وین این است که اینکوترمز به طرفین می‌گوید چکار کنید و کنوانسیون می‌گوید چه اتفاقی خواهد افتاد اگر چنین نکند زیرا ضمانت اجرای نقض تعهدات قرارداد اصولاً در اینکوترمز مطرح نشده است. ... مقررات کنوانسیون ماهیت تکمیلی دارند و طرفین می‌توانند خلاف آنها توافق نمایند. زمانی که طرفین روی اصطلاحی از اینکوترمز توافق نمایند و مفاد آن اصطلاح با مقررات کنوانسیون در تعارض باشد، در این صورت مفاد آن اصطلاح به شرح مندرج در اینکوترمز بر مفاد کنوانسیون اولویت خواهد داشت».<sup>۲</sup> با در نظر گرفتن موارد بالا می‌توان به این نتیجه رسید که اگر چه بنا به اهمیت آزادی اراده در قراردادها شروط مندرج در اینکوترمز در صورت مغایرت بر کنوانسیون بیع بین المللی



<sup>۱</sup> شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین الملل، انتشارات سمت، چاپ یازدهم، ۱۳۹۸ ص ۱۱۲

<sup>۲</sup> همان.

کالا اولویت دارد اما چون اینکوترمز فاقد هر گونه ضمانت اجرایی است بنابراین در صورت بروز اختلاف ناشی از عدم ایفای تعهدات طرفین قرارداد برای حل و فصل موضوع می‌بایست با در نظر گرفتن شروط اینکوترمز به مفاد و قواعد کنوانسیون رجوع نمود.

## نتیجه‌گیری

با عنایت به آنچه در این مختصر نوشتار بدان اشاره شد می‌توان نتیجه گرفت که اینکوترمز هرگز نه به عنوان قرارداد و نه به عنوان قواعد حقوقی کاربردی در حل و فصل اختلافات تجاری - اقتصادی بین المللی ندارد و تنها وظیفه آنها روشن نمودن وضعیت تعهدات خریدار و فروشنده صرفاً در حوزه‌ی کالاها و نه خدمات و نیروی انسانی می‌باشد. از آنها می‌توان به عنوان شروط اصلی قراردادها و تحت عنوان شروط عمومی یا اختصاصی با توجه به ماهیت قراردادها نام برد. اما گستردگی دامنه پوشش اینکوترمز به ویژه پس از تغییرات و بازبینی‌های مکرر به گونه‌ای تعریف و معین شده که معمولاً تمامی خواسته‌ها و نیازهای خریدار و فروشنده را در یک داد و ستد بین المللی و حتی داخلی در حوزه‌ی چگونگی تحویل و ضمانت تلف شدن کالا در دسته‌های مختلف پوشش می‌دهد. خواه حمل نقل و تحویل و تحول کالا از طریق شبکه‌های حمل و نقل داخلی باشد (اعم از هوایی، جاده‌ای، ریلی و یا آبراهه‌های داخلی) و خواه حمل و تحویل و تحول کالا از طریق شبکه‌های حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده‌ای و یا دریایی در سطح فرامرزی و بین المللی باشد. بنابراین تنها با اشاره به هر یک از اصطلاحات سه حرفی اینکوترمز، تجار می‌توانند شرایط تحویل کالا و ضمانت‌های مرتبط با تلف شدن آنرا مشخص نمایند. اگر چه در حوزه‌ی دریایی ضمانت کالا به بارگیری آن توسط فروشنده بر روی عرشه کشتی در بندر مبداء خلاصه می‌گردد که آن هم می‌تواند به دلیل وجود قوانین مفصل و کامل حمل نقل دریایی همینطور پوشش‌های مفصل بیمه‌ای در این حوزه باشد. اما در حمل و نقل زمینی از ضمانت کالا بر روی کامیون در ترمینال کشور فروشنده تا تخلیه کامل کالا از کامیون طرف قرارداد فروشنده در ترمینال و یا محل مورد نظر خریدار در کشور مقصد کالا را شامل گردد و معمولاً این مورد چنان دامنه وسیعی را در مورد زمان



انتقال مالکیت کالا و ضمان آن پوشش می‌دهد که می‌تواند هر نوع شرط و خواسته‌ی طرفین را پوشش دهد و با ارجاع قرارداد به هر یک از این اصطلاحات با عنایت به شرایط مندرج در آنها می‌توان اذعان داشت تعهدات هر یک از طرفین قرارداد به وضوح روشن و نمایان می‌گردد. اما ذکر این نکته ضروری است که اینکوترمز هرگز به عنوان قرارداد لحاظ نشده و هیچگاه به همه‌ی روابط فیما بین خریدار و فروشنده و کلیه تعهدات فیما بین آنها وارد نمی‌شود و نمی‌توان آن را به عنوان قواعدی دارای ضمانت اجرا شناخت. اینکوترمز هرگز به عنوان شرایط و چگونگی نقل و انتقال وجوه مالی وارد نمی‌شود و به مبادلات مالی بین خریدار و فروشنده کاری ندارد. تنها به تعیین تکلیف پرداخت هزینه‌ها به ویژه هزینه‌های حمل و نقلو قراردادهای آن، هزینه‌های بیمه و بازرسی کالا مبادرت می‌نماید، آن هم صرفاً بر این اساس که پرداخت این هزینه‌ها در تعهد کدام یک از طرف‌ها خواهد بود و به جزییات و شیوه‌های پرداخت مبالغ ورود نمی‌کند. آنچه در اینکوترمز مورد توجه است به ویژه در تغییرات اعمالی در اینکوترمز ۲۰۲۰ محدود به موارد زیر است:

- ۱- شیوه حمل و نقل شامل حمل و نقل داخلی یا بیرون مرزی
- ۲- محل تحویل مبیع
- ۳- محل و نحوه‌ی انتقال مالکیت مبیع و به تبع آن ضمان تلف شدن مبیع
- ۴- تعهد پرداخت هزینه‌های حمل و نقل، بیمه و بازرسی کالا
- ۵- تعهد پرداخت هزینه‌های گمرکی و اداری درون مرزی یا برون مرزی
- ۶- بسته بندی کالا و تعهدات مربوط به تخلیه و بارگیری آنها در درون و برون مرز

اما آنچه مهم است این است که اینکوترمز تنها به بیان این شروط در هر یک از دسته اصطلاحات می‌پردازد و در خصوص ضمانت اجرای شروط ورود نمی‌کند و فقط به بیان تعهدات بسنده می‌کند و کاری به اینکه اگر این تعهدات عملی نگردند واکنش‌ها و یا قواعد حقوقی فیما بین طرفین چه باشد، ندارد. همچنین براساس آزادی اراده طرفین در صورت



موافقت آنها در هر مرحله امکان لغو آنها میسر است و نقض تعهد تنها در صورتی قابل پیگیری حقوقی می‌باشد که خلاف مقتضا و خواست یکی از طرفین بدون کسب رضایت وی باشد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که اینکوترمز تنها مبین شرایط فیما بین خریدار و فروشنده در خصوص هر یک از موارد ششگانه فوق با تاکید بر ضمان تلف شدن مبیع می‌باشد و آثار حقوقی آن صرفاً به این ۶ مورد محدود می‌گردد بدون اینکه در خود اینکوترمز ضمانت اجرایی وجود داشته باشد. با توجه به پیوستگی میان کنوانسیون بیع بین المللی کالا و اینکوترمز در صورتی که دولت‌های طرفین قرارداد عضو کنوانسیون باشند یا قرارداد را به گونه‌ای منعقد کرده باشند که امکان حکومت آن بر قرارداد وجود داشته باشد. بهترین منبع حقوقی جهت حل و فصل اختلافات فیما بین در معاملات قراردادی که شامل شروط اینکوترمز باشد همان مقررات و قواعد موجود در کنوانسیون است و الا می‌بایست با توجه به تعرض قوانین در صورت مراجعه به محاکم قضایی در قوانین مقرر دادگاه و یا سایر عرف‌ها و مقررات داوری در صورت مراجعه به داوری اتاق بازرگانی یا هر شیوه حل و اختلاف داوری دیگری موضوع دعوی را حل و فصل نمود. بنابراین هر یک از ۶ مورد اشاره شده در خصوص تعیین تکلیف تعهدات طرفین به عنوان قواعد حقوقی که بتوان آنها را به امری یا تکمیلی دسته بندی نمود، قلمداد نمی‌شوند و تنها مواردی از شروط اصلی قرارداد تلقی می‌گردند که می‌توان آنها را به عنوان شروط امری تلقی نمود که بدون رضایت طرفین قابل تخطی نمی‌باشند.



## منابع و ماخذ

### الف: کتب فارسی

- ۱- اسماعیل پور، حسن، مدیریت بازاریابی بین المللی، نشر نگاه، چاپ دوم، ۱۳۷۹
- ۲- سلجوقی، محمود، بایسته‌های حقوق بین الملل خصوصی، نشر میزان، چاپ چهارم، ۱۳۸۵
- ۳- روستا، احمد و دیگران، مدیریت بازاریابی، انتشارات سمت، چاپ دوم، ۱۳۷۶
- ۴- شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین الملل، انتشارات سمت، چاپ یازدهم، ۱۳۹۸
- ۵- زیدال هومن فلدرن، اقتصاد بین المللی، ترجمه: سید ابولقاسم زمانی، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی، ۱۳۹۸
- ۶- صدر، جواد، حقوق دیپلماتیک و کنسولی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سیزدهم، ۱۳۹۲
- ۷- سیاست‌های موفق توسعه صنایع کوچک در ۲۰ کشور صنعتی و در حال توسعه (سیاست‌های همگرا)، تهیه و تدوین سازمان صنایع کوچک ایران، تهران، ناشر: کارآفرینان بصیرت، ۱۳۸۰
- ۸- زینال زاده، ایرج، مدیریت خرید، راهنمای خرید خارجه و سیستم‌های خرید، نشر قانون، چاپ دوم، ۱۳۷۷
- ۹- صلح‌جو، محمد علی و نژندی‌نژاد، هیبت الله، حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی، انتشارات بنیاد حقوقی میزان، چاپ هفتم، ۱۳۹۸

### ب: کتب انگلیسی

- 10- Rebecca M.M Wallace (2005), International Law, 15<sup>th</sup> Ed, LONDON. Sweet & Maxwell
- 11- Global Asset Management, speeches presented at the GAM Conference 1995. 13<sup>th</sup>-14<sup>th</sup> June, Jerusalem

### ج: مقالات



- ۱۲- نعیمی، سید مرتضی، «انتقال مالکیت در قراردادهای سیف»، فصلنامه حقوقی گواه، دانشگاه امام صادق، شماره ۱۰، ۱۳۸۶، ص ۱۰۵
- ۱۳- داراب‌پور، مه‌راب، «سیف و شروط خلاف اقتضای استاندارد آن»، مجله پژوهش حقوقی، سال دوم، شماره چهارم، پائیز ۱۳۹۲، ص ۹-۳۸

