

#### دوره‌های آموزش مجازی در کمیته ایرانی ICC

[www.academy.icc-iran.com](http://www.academy.icc-iran.com)



#### بهره‌مندی از پایداری

همان‌طور که اقدام‌های جهانی برای جداسازی دی‌اکسید کربن شدت یافته، آگاهی درباره سرمایه‌گذاری «سبز» نیز افزایش داشته است- یعنی سرمایه‌گذاری در زمینه‌های زیست‌محیطی مفید محسوب می‌شود. تخصیص این میزان سرمایه‌گذاری ممکن است به علت بهبود جریان نقد، کاهش بیشتر خطر و مدل کسب و کار پایدارتر در بلند مدت، به عنوان وجه تمایز رقابتی در این مجموعه مطرح باشد.

ما در برابر این پیشینه، تعداد بسیاری از صنایع گوناگون را مشاهده کرده‌ایم- بسیاری از آن‌ها از بخش‌های سنتی «غیرسبز»، از جمله فلزات، معدن، پتروشیمی و صنایع سنگین، انرژی و نیرو هستند- که به دنبال گسترش استراتژی‌های پایدار هستند.

#### سیاست: محرک تغییر

محرک توسعه چیست؟ به طور جزئی، افزایش آگاهی از خطرهای (تغییر) اقلیم در بین شرکت‌ها، سرمایه‌گذاران و به طور گسترده‌تر میان جامعه از ابتکارات ملی و منطقه‌ای اقلیمی پیروی کرده است.

افزایش اخیر سرمایه‌گذاری چین در ابتکارات پایداری و انرژی پاک، نشانه‌هایی جهت تسریع در برنامه‌های این کشور برای تبدیل شدن به ابرقدرت سبز ارسال می‌کند. چین نزدیک به ۷۱ درصد از تولید جهانی فن‌آوری صفحه خورشیدی را در

#### در این شماره می‌خوانید:

- بهره‌مندی از پایداری
- مدیرعامل Bosch درخواست کرد: تصویری کلی از اقدام اقلیم ارائه شود
- شورای کمیته ایرانی ICC تشکیل جلسه می‌دهد
- کمیته ایرانی ICC برگزار می‌کند: «رویکرد جدید مبارزه با فساد در بنگاه‌های اقتصادی»
- معرفی کتاب: «شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج»

#### بولتن هفتگی

کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

تهیه و تنظیم: روابط عمومی کمیته

ایرانی ICC

تلفن: ۸۸۳۰۶۱۲۷ - ۸۸۳۱۷۷۸۳

نمابر: ۸۸۳۰۸۳۳۰

پست الکترونیکی:

[icciran@icc-iran.org](mailto:icciran@icc-iran.org)

دست دارد و باتری‌های لیتیومی یونی بیشتری نسبت به سایر کشورهای دنیا تولید می‌نمایند.

سیاست‌های سبز شدن چین، بخش جدایی‌ناپذیر ابتکار تحول‌آفرین «کمربند و جاده» این کشور است، می‌تواند مهر تاییدی بر نقشی داشته باشد که سرمایه‌گذاری پایدار در جذب سرمایه خارجی ایفا می‌نماید. در واقع، برآورد می‌شود که اهداف انرژی و اقلیمی کشور چین برای سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰، به ترتیب نیازمند ۴۸۰ و ۶۴۰ میلیارد دلار آمریکا است. و چین برنامه‌ریزی می‌کند که تا سال ۲۰۴۰ با بیش از ۶ تریلیون دلار آمریکا در تولید نیرو کم‌کربن و فن‌آوری‌های پاک سرمایه‌گذاری کرده باشد که اگر این هدف به سرانجام برسد، می‌تواند از بسیاری از کشورهای اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا پیشی گیرد.

چنین اهداف بلند پروازانه و تبلیغاتی از چین، موجب ایجاد رقابت در سایر نقاط جهان شده است. این امر با اعلامیه دولت ترامپ مبنی بر خروج از توافق‌نامه پاریس باعث نگرانی‌هایی در ایالات متحده آمریکا شده که تحولات فن‌آوری را به محیطی منزوی‌تر می‌برد.

همچنان امیدواریم که ایالات متحده آمریکا در قالب ابتکارات دولت محور باقی بماند. در سپتامبر ۲۰۱۸، «ادموند جی براون (Edmund J Brown)»، فرماندار کالیفرنیا به طور رسمی تعهد ایالت خود جهت دستیابی به اقتصادی کربن خنثی را تصدیق کرد. او فرمان SB100 را امضا کرد، فرمانی که کالیفرنیا را در مسیری قرار می‌دهد تا ۱۰۰ درصد نیروی خود را تا سال ۲۰۴۵ از منابع پاک استخراج نماید- تا به امروز به مقدار ۳۵ درصد رسیده است. کالیفرنیا اکنون دارای سیستم مبادله کربنی است که شامل سوخت‌های حمل و نقل و استاندارد سوخت کم‌کربن می‌شود که هر دوی آن‌ها احتمالاً انگیزه توسعه سوخت‌های زیستی پیشرفته و فن‌آوری‌های مرتبط هستند.

هدف اتحادیه اروپا، در مقایسه با سطوح سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۳۰، کاهش میزان انتشار CO2 تا ۴۰ درصد است که منجر به افزایش اقدامات جهانی برای پایداری شده است. حتی نروژ غنی از نفت نیز به دنبال جداسازی بیشتر کربن است که استانداردهای خود را با تمرکز بر بخش حمل و نقل- بخشی که هنوز امکان پیشرفت دارد- سخت‌تر نماید.

## وقفه‌های فن‌آوری

سرمایه‌گذاران خصوصی به دنبال تنوع پورتفولیو خود و دولت‌ها به دنبال دستیابی به اهداف پایداری هستند، سرمایه‌گذاری در منابع انرژی کم‌کربن و تجدیدپذیر، احتمالاً اهمیت آنها را افزایش خواهد داد.

چنین فرصت‌هایی باید هنگامی که کیفیت اعتبار آنها ارزیابی می‌شوند، با دیدگاه‌های مختلفی تجزیه و تحلیل گردند. این امر به ویژه به دلیل باقی‌ماندن فن‌آوری انرژی کم‌کربن است. به علاوه، تحولات انرژی تجدیدپذیر، مانند بادی و خورشیدی، مانند سایر پروژه‌های ساخت، منوط به زمان اجرای طولانی و هزینه‌های پیش‌پرداخت قابل توجه است. و مزارع بادی و خورشیدی نیز در معرض شرایط اقلیمی غیرقابل پیش‌بینی و چالش‌های دسترسی به منابع در حین عملیات هستند.

اگر پروژه‌های کم‌کربن و انرژی‌های تجدیدپذیر گسترش یابند، تامین انرژی باید تضمین شود. ذخیره انرژی از طریق باتری‌ها به منظور پشتیبانی اساسی برای کاهش ریزش آب در آب و هوای متغیر، به بهبود و عادی‌شدن نیاز خواهد داشت.

اما همچنان راه طولانی در پیش است. برای مثال، ظرفیت‌های ذخیره‌سازی، به منظور دستیابی به هدف انرژی‌های تجدیدپذیر کالیفرنیا باید تا ۲۰۰ برابر افزایش یابد. اما، با یک بار افزایش ظرفیت، رشد می‌تواند نمایان شود. و هنگامی که فن‌آوری انرژی‌های تجدیدپذیر پیشرفت می‌کند، پیش‌بینی‌ها می‌توانند در برابر عملکرد اجرایی معیار باشند. شفافیت و داده‌های بیش‌تر را فراهم نماید و نهایتاً تمایل سرمایه‌گذاری بشر را به دارایی‌های انرژی تجدیدپذیر تشویق کند.

### پیشرفت

غلبه بر موانع فن‌آوری و هدایت محیط‌های پیچیده سیاسی و قانونی برای سرمایه‌گذاری سبز ضروری هستند تا رشد تداوم یابد. پروژه‌های نیروی کم‌کربن، بین بخش‌های اقتصاد و سیاست قرار می‌گیرند و توسعه مستمر فن‌آوری‌های انرژی به دسترسی مداوم به بازارهای سرمایه نیاز خواهد داشت. این دسترسی به سطح بالاتری از شفافیت در عملکرد و هزینه‌های این دارایی‌ها حتی با رشد اقتصادی نیازمند خواهد بود. اگرچه ممکن است این شرط در کوتاه‌مدت گران‌قیمت باشد، اما پیامدهای آتی آن می‌تواند قابل توجه باشد.

\***سلب مسئولیت:** محتوای این مقاله لزوماً دیدگاه‌های رسمی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) را منعکس نمی‌کند. دیدگاه‌هایی که ابراز می‌شوند، تنها منعکس‌کننده نظرهای نویسندگان و سایر مشارکت‌کنندگان است.

## مدیرعامل Bosch درخواست کرد: تصویری کلی از اقدام اقلیم ارائه شود

مقاله میهمان: «ولکمار دنر (Volkmar Denner)»، مدیرعامل شرکت بوش (Bosch) در مقاله میهمان ICC استدلال کرد که صنعت خودروسازی می‌تواند در جلوگیری از گرمایش جهانی موثرتر از الزامات قانونی باشد.

### اقدام اقلیم – تصویری کلی برای ما ارائه کن!

اهمیت تغییر اقلیم در حال جدی‌تر شدن است، ولی ما چقدر در مورد اقدام اقلیم جدی هستیم؟ ترافیک جاده‌ای، یکی از عوامل تشدیدکننده اثر گلخانه‌ای است که ۱۸ درصد از انتشار جهانی CO2 را به خود اختصاص داده است.



با این حال، پیشرفت‌های زیادی در این زمینه انجام شده است: در آلمان، از سال ۲۰۱۷ میزان انتشار CO<sub>2</sub> از وسایل نقلیه جدید به یک چهارم کاهش یافته است. موضوع به اینجا ختم نمی‌شود: در اتحادیه اروپا (EU)، پارلمان، شورا و کمیسیون اروپایی به‌زودی لزوم کاهش انتشار CO<sub>2</sub> وسایل نقلیه جدید تا ۳۰ یا ۴۰ درصد در دهه آینده را به بحث خواهند گذاشت. با این حال، محدودیت‌های انتشار ناشی از حمل و نقل جاده‌ای، تنها بخشی از این تصویرند. برای تکمیل آن، نیاز به داده‌های مصرفی که تا حد امکان به واقعیت نزدیک هستند، داریم. همچنین اگر همچنان نحوه تولید سوخت و برق را نادیده بگیریم، تمام داستان در مورد انتشار کربن ناشی از ترافیک جاده‌ای را نگفته‌ایم. کسی که به اقدام اقلیمی مرتبط با جاده‌ها می‌پردازد، باید به‌طور جدی تمامی منابع انتشار CO<sub>2</sub> را از طریق ارزیابی چرخه حیات در نظر بگیرد. هیچ‌گونه مبارزه‌ای علیه تغییرات آب و هوایی انجام نخواهد شد، مگر این‌که در مورد CO<sub>2</sub> کاملاً شفاف باشیم.

### تغییر اقلیم – به رخوت پایان بده

درک عمومی در مورد تغییر اقلیم مسئله مشکلی است. زمانی که ایالات متحده در سال گذشته خروج خود را از توافق نامه اقلیم پاریس اعلام کرد، اعتراضات زیادی ایجاد شد. انتقاد از سمت اروپا موجه بود، ولی نشانه‌هایی از ریاکاری داشت. با این وجود، دولت فدرال آلمان تنها با بیان این که اهداف تعیین شده غیرقابل دستیابی بودند، خروج خود از اهداف ۲۰۲۰ اقدام اقلیم را اعلام کرد. چنین «رکود قابل توجهی» در مواجهه با اضطرار جهانی عملاً غیرقابل توجیه به نظر می‌رسد. اخیراً هیئت بین‌دولتی در مورد تغییرات اقلیمی (IPCC)<sup>۱</sup> اعلام کرده است در صورتی که مقرر باشد گرمایش جهانی تا حداکثر ۱٫۵ درجه سلسیوس باقی بماند، نیاز مفرط به تغییرات بی‌سابقه داریم. چه میزان پیش‌بینی‌های موجود، مانند پیش‌بینی بانک جهانی در مورد وجود قریب به ۱۴۰ میلیون پناهنده اقلیمی قبل از ۲۰۵۰ را جدی می‌گیریم؟ آیا ما فکر می‌کنیم که آنها صرفاً هشداردهنده هستند؟ در مورد درخواست از هر یک از ما در مورد منتظر نماندن برای بقیه قانون‌گذاران و یا نهادهای سیاسی بین‌المللی چطور؟ به نظر من، صنعت خودروسازی می‌تواند اقدامات بیشتری برای جلوگیری از گرمایش جهانی در مقایسه با ملزومات قانونی ما داشته باشد. از همه اینها گذشته، این صنعت باید برخورد جدی‌تری با این موضوع داشته باشد. درخواست من اتخاذ دیدی تازه در مورد CO<sub>2</sub> ناشی از ترافیک جاده‌ای، به نفع محیط‌زیست و همچنین به نفع هر راننده است.

محدودیت‌ها به تنهایی کارساز نخواهند بود

به عبارت دیگر، من نه تنها در مورد محدودیت‌هایی که توسط اتحادیه اروپا برای دهه آینده وضع خواهند شد، صحبت می‌کنم، بلکه در مورد این‌که چه چیزی سنجیده خواهد شد نیز سوال وجود دارد. در اینجا دو مسئله مطرح است: مورد اول؛ اندازه‌گیری میزان مصرف واقعی سوخت خودرو است. مورد دیگر اتخاذ دیدگاه ارزیابی چرخه حیات است که تمامی زنجیره انرژی را از نیروگاه‌ها و پالایشگاه‌ها تا خود وسایل نقلیه در نظر می‌گیرد. باید تمرکز دقیقی روی این نقاط داشته باشیم. تنها در این صورت است که به صورت شفاف‌تر خواهیم دید که در چه مواردی نیاز به اقدام برای بهبود انتشار کربن ناشی از ترافیک جاده‌ای وجود دارد.

### به سوی مصرف واقعی سوخت خودرو

ولی چطور می‌توانیم باعث این اتفاق شویم؟ یا به عبارت دیگر، چطور می‌توانیم مسیری واقع‌گرایانه‌تر در راستای بهره‌وری و اهداف اقدام اقلیمی در پیش بگیریم؟ استفاده از چرخه تست استاندارد شده جهانی WLTP گامی در مسیر صحیح است. این‌که اتحادیه اروپا قصد اجباری کردن نصب برنامه اندازه‌گیری مصرف سوخت در کامپیوتر را در مدل‌های جدید وسایل نقلیه و همچنین انتشار CO<sub>2</sub> آنها را در دهه آینده دارد، نیز خوب است. از آنجایی که مصرف واقعی می‌تواند بسته به عواملی مانند نوع رانندگی و روشن بودن سیستم تهویه مطبوع به شدت نوسان داشته باشد، برخی مسائل همچنان حل نشده باقی مانده‌اند. با این وجود، مشخص شده است که مصرف واقعی سوخت خودرو، معیار اتحادیه اروپا برای انتشار کربن وسایل نقلیه خواهد بود. این موضوع شفافیت بیشتری برای مصرف‌کنندگان خواهد داشت. بیش از همه، این موضوع امکان مشخص کردن هزینه و فایده هر اقدامی را در جهت کاهش انتشار CO<sub>2</sub> به‌طور دقیق فراهم می‌آورد.

### اسطوره وسایل نقلیه الکتریکی بدون انتشار کربن

هر چه بتوانیم انتشار CO<sub>2</sub> را جامع‌تر اندازه‌گیری کنیم، می‌توانیم در مبارزه با تغییر اقلیم موثرتر باشیم. هیچ فردی به نفع اقدامات اقلیمی نمی‌تواند هزینه نادیده گرفتن انتشار کلی کربن حمل و نقل را بپردازد. شرکت بوش در این مورد اتخاذ دیدگاهی جامع «ارزیابی چرخه حیات»، به عبارت دیگر شروع احتساب انتشار دقیقاً از منبع تولید، به‌جای صرفاً «حین مصرف» استدلال می‌کند. در مورد اقلیم جهانی، فقط انتشار مستقیم از خودرو موردنظر نیست، بلکه انتشار در نتیجه تولید سوخت و انرژی نیز مدنظر قرار می‌گیرد. تمایل داریم که دوره بعد قانون‌گذاری CO<sub>2</sub> شامل این انتشار کلی نیز باشد. در این صورت، رانندگان وسایل نقلیه دیگر به این معتقد نخواهند بود که وسایل نقلیه آنها عاری از کربن است و هیچ دی‌اکسید کربنی را منتشر نمی‌کند. اگر ترکیب انرژی کنونی اروپا در محاسبات در نظر گرفته می‌شد، یک ماشین الکتریکی کوچک به میزان ۴۰ گرم در هر کیلومتر انتشار کربن داشت و اگر این موضوع بر اساس ترکیب انرژی آلمان بود، این میزان ۸۰ گرم بود.

## ارتقای وسایل نقلیه معمولی و الکتریکی

در حال حاضر موتورهای احتراق و نیروگاه‌های الکتریکی با در نظر گرفتن انتشار کربن توسط آنها، آنچنان از هم دور نبوده و در آینده هم نخواهند بود. به عبارت دیگر، انتخاب بین موتورهای احتراق و نیروگاه‌های الکتریکی انتخاب روشنی نیست. وقت آن است که از تقابل آن‌ها در برابر یکدیگر دست برداریم. در عوض، از شایستگی‌های هر دو به خوبی استفاده کنیم. به‌طور مشخص، این امر به معنای ایجاد اطمینان از این مسئله است که موتورهای احتراق کاهش مصرف سوخت‌های CO<sub>2</sub> خود را افزایش می‌دهند و این که نیروگاه‌های الکتریکی از انرژی‌های تجدیدپذیر بیشتر استفاده می‌کنند. موضوع این است که فعالین متعصب راهکارهای ساده‌تر را ترجیح می‌دهند. تعداد کمی از آنان بر این باورند که موتور احتراق باید به زباله‌دان تاریخ فرستاده شود. من به شدت مخالفم: ما هر قدر در مورد اقدام اقلیمی جدی‌تر باشیم، باید به همان میزان از استدلال‌های ساده اجتناب کنیم.

لینک برای اطلاعات بیشتر: <https://www.bosch.com/our-company/sustainability>

### 1 Intergovernmental Panel on Climate Change

\*سلب مسئولیت: محتوای این مصاحبه دیدگاه رسمی اتاق بازرگانی بین‌المللی را منعکس نمی‌کند. دیدگاه‌های بیان‌شده تنها مختص نویسنده و سایر دست‌اندرکاران است.

## شورای کمیته ایرانی ICC تشکیل جلسه می‌دهد

شورای کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC Iran) روز سه‌شنبه، ۱۳۹۷/۱۰/۲۵ ساعت ۱۴:۰۰ در سالن طبقه دهم ساختمان جدید اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران تشکیل جلسه می‌دهد.

اهم مطالب مورد بحث در این نشست به شرح زیر خواهد بود:

- بررسی و پیشنهاد تغییر اساسنامه کمیته ایرانی ICC (برای تصویب اساسنامه جدید در مجمع عمومی فوق‌العاده)
- بررسی گزارش مالی و عملکرد سال ۱۳۹۶ جهت پیشنهاد به مجمع عمومی
- بررسی و تصویب بودجه سال ۱۳۹۷
- تعیین دستور جلسه مجمع عمومی.

## سمینار رویکرد جدید مبارزه با فساد در بنگاه های اقتصادی

### New Approach Combating Corruption in Economic Enterprise



سابقه تدوین مقررات ICC درباره مبارزه با فساد به سال ۱۹۷۷ برمی گردد، اگرچه این ضوابط و مقررات در سال های بعدی کامل تر و جامع تر نیز شده است.

کمیته ایرانی ICC نیز سال ها به دنبال اجرای این مقررات و ضوابط در بنگاه های اقتصادی بود تا آنها بتوانند میزان فساد خود را اندازه گیری کرده و برنامه کاهش تدریجی آن را تهیه نمایند. در سال ۱۳۹۶ شورای راهبری اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران تصمیم گرفت تمامی فعالیت های سلامت اداری و مبارزه با فساد اتاق ایران به صورت متمرکز به اتاق بازرگانی تهران محول شود. پس از این مصوبه، کمیته ایرانی ICC همکاری خود را با کارگروه مبارزه با فساد اتاق بازرگانی تهران آغاز کرد و در نتیجه انعقاد قرارداد تحقیقاتی بین دانشکده صنایع دانشگاه علم و صنعت ایران و اتاق بازرگانی تهران، مدل مبارزه با فساد بنگاه های اقتصادی طراحی گردید و در سه شرکت به طور آزمایشی اجرا شد.

در صورتی که بنگاه های اقتصادی بخواهند به طور داوطلبانه این مدل را اجرا نمایند و بدین ترتیب به بقای خود در زنجیره تجارت بین المللی همت گمارند، لازم است در مرحله اول از طریق سمینار و کارگاه آموزشی کمیته ایرانی ICC با این مدل آشنا شوند.

از این رو کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) با همکاری دانشکده صنایع دانشگاه علم و صنعت ایران در نظر دارد، سمیناری یک روزه با عنوان «رویکرد جدید مبارزه با فساد در بنگاه های اقتصادی» را به مدت ۴ ساعت برگزار نماید.

- سخنرانان: رسول نورالسنا، ملک رضا ملک پور
- زمان: چهارشنبه، ۱۰ بهمن ماه ۱۳۹۷، ساعت: ۸:۳۰ الی ۱۳:۰۰
- محل برگزاری: خیابان طالقانی شماره ۱۷۵، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران
- ارتباط با دبیرخانه: ۸۸۳۰۶۱۲۷ فکس: ۸۸۳۰۸۳۳۰ ایمیل: ICCIran@icc-iran.org

از علاقمندان دعوت می شود برای نام نویسی در سمینار فوق، هزینه شرکت در سمینار (مبلغ ۲,۱۰۰,۰۰۰ ریال برای اعضای کمیته ایرانی و ۲,۷۰۰,۰۰۰ ریال برای غیراعضا) را حداکثر تا تاریخ یکشنبه، ۷ بهمن ماه ۱۳۹۷ به شماره حساب ۱۵۵۰۰۵۰۰۹۲ کد شناسه ۹۷۱۰۹۴ نزد بانک ملت شعبه وزارت نفت (کد ۶۳۲۵/۵) به نام کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی واریز و اسامی شرکت کنندگان را به همراه تصویر فیش واریزی به دبیرخانه کمیته ایرانی ارسال نمایند.

## معرفی کتاب: «شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج»

کمیته ایرانی ICC، کتاب «شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج» به ترجمه «حسین محبی» و ویراستاری «دکتر محسن محبی»، دبیر کمیسیون حقوقی و داوری کمیته ایرانی ICC و عضو دیوان بین‌المللی داوری پاریس (ICC) را روانه بازار کرد.



شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج در واقع ناظر به کانون اصلی قرارداد است. لذا، بسیار مهم است که این شروط، متعادل و متوازن باشند و نسبت به هر یک از طرفین به طور مساوی اعمال شود. در همین راستا، طی سال ۲۰۰۳، در نشریه شماره ۶۵۰، اتاق بازرگانی بین‌المللی شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج را جهت تسهیل روند تنظیم قرارداد؛ هم برای شرکت‌ها و هم برای وکلای آنها تهیه و منتشر کرده است.

اتاق بازرگانی بین‌المللی در سال ۱۹۸۵ (نشریه ۴۲۱)، شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج را تهیه و منتشر کرده بود و کمیته ایرانی ICC نیز آن را ترجمه و منتشر نمود. این شرط، سال‌ها مورد استفاده شرکت‌ها و فعالین تجاری بود تا این که چند سال قبل اتاق بازرگانی بین‌المللی بر اساس تجارب حاصله و نیازهای جدید، متن شرط مذکور را بازبینی کرد و متن جدید را تنظیم و چاپ نمود.

فورس ماژور در لغت به معنی قوه قاهره است. به موجب شرط فورس ماژور که در قرارداد درج می‌شود، اگر یک واقعه غیرقابل پیش‌بینی و خارج از اراده، هر یک از طرفین را از انجام تعهدات قراردادی‌اش بازدارد، از مسئولیت معاف و مبری خواهد بود.

اثر شرط دشواری یا عسر و حرج ICC، فسخ نیست بلکه طرفین باید برای تطبیق قرارداد با شرایط جدید حاصل از وقوع عسر و حرج مذاکره نمایند و سعی کنند شروط قراردادی جایگزین را متناسب با اوضاع و احوال جدید، با تراضی بیابند و در صورتی که به تراضی دست نیابند، تازه نوبت به فسخ می‌رسد.

نمونه شرط فورس ماژور که اتاق بازرگانی بین‌المللی تهیه و پیشنهاد نموده، ۹ بند است که به دنبال متن شرط فورس ماژور، توضیحات و نظراتی در خصوص هر کدام از بندهای آن آمده است. برای درک بهتر بندهای مذکور و آثار و پیامدهای آن و برای استفاده درست‌تر از شرط فورس ماژور، باید توضیحات مذکور با دقت مطالعه شود.

متن کامل شروط به همراه متن انگلیسی شرط فورس ماژور و شرط عسر و حرج و توضیحات آنها برای استفاده و ملاحظه کسانی که مایلند به متن انگلیسی نیز دسترسی داشته باشند، عیناً چاپ شده است.