

المحور الخامس: مصطلحات التجارة الخارجية **-International Commercial Terms**

-Incoterms

أولاً: تعريفها

Incoterms هي اختصار للكلمة الإنجليزية International Commercial Terms أي مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة. وقد اصدرت غرفة التجارة العالمية شروط الانكوتيرمز منذ العام 1936 ، وقد تم تحديثها 8 مرات (آخر تعديل في 2020) . و تعتبر الانكوتيرمز شروط تجاريه مقبولة دوليا لتحديد وتعريف مسؤوليات كل من البائع والمشتري وذلك فيما يخص ترتيبات النقل والتأمين والتفريغ والمسئوليات الأخرى ، وأيضا تحدد الانكوتيرمز متى وأين تنتقل ملكية البضائع.

ويمكن تعريف مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) أو International Commercial Terms على أنها عبارة عن مجموعة من المصطلحات أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) لأول مرة سنة 1936، ويمثل كل مصطلح منها عقداً نموذجياً من عقود البيع الدولية موضعاً أهم الخصائص الجوهرية التي تحدد وتفسر بنود هذا العقد، لذلك سُميت أيضاً "بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية"، وتعرف أيضاً على أنها قواعد أو شروط تحدد وتنظم التزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طرق عرض لغة مشتركة.

ثانياً: نشأة وتطور الأنكوتيرمز

عرف تاريخ الانكوتيرمز المراحل التالية:

- ظهر أول مصطلح وهو **FOB** قديماً في المحاكم البريطانية العام 1812.
- تم اضافة **CIF** أواخر القرن التاسع عشر.
- في 1919 تأسست غرفة التجارة الدولية في باريس-فرنسا.
- في 1936 أنشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من **INCOTERMS**.
- قد أخضعت غرفة التجارة الدولية هذه القواعد إلى التعديلات المضطردة لكي تتواءم بشكل دائم مع الطفرات السريعة لمقتضيات التجارة الدولية. وجاءت التعديلات في السنوات 1953، 1967، 1976، 1980، 1990، 2000، 2010 ، آخر تعديل العام 2020 أى بمعدل كل عشر سنوات تقريباً.
- ومن الواضح أن قواعد (Incoterms) لا تعتبر بذاتها تنظيماً دولياً للبيع الدولية يتمتع بصفه أمره. إنما هي مجرد قواعد اختيارية يمكن الإحالة إليها في عقود البيع الدولي للبضائع، ومن ثم تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد إذا ضمناها عقدهما وبطبيعة الحال فطالما كانت إرادة الأطراف هي القول الفصل، في الأخذ بقواعد (Incoterms) أو التخلي عنها، فليس هناك - من حيث المبدأ - ما يمنع هذه الأطراف المتعاقدة من أن تعدل من مضمون هذه القواعد عند الأخذ بها .

لقد دام إهتمام البائعين والمشتريين في شتى أنحاء العالم منذ ظهور البيوع البحرية التقليدية أى منذ نصف قرن تقريباً، منصباً على موانئ شحن البضاعة وموانئ تفريغها. وفي تلك الموانئ تركز الإهتمام على "النقطة الحرجة" ، المتمثلة في سور السفينة بإعتباره الحد الفاصل، الذى تتحدد عنده الأعباء القانونية التي يتحملها أطراف كل من عقد البيع البحرى وعقد

النقل البحري وهكذا وطبقاً للفكر السائد آنذاك كان عبور البضاعة سور السفينة في ميناء القيام يعني تمام تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري طبقاً لعقد البيع البحري، وكذا إنتقال ملكية البضاعة وعبء مخاطر الطريق من البائع إلى المشتري. فسور السفينة كان يشكل بحق الحدود القانونية (Legal Frontier) بين أراضي البائع وأراضي المشتري. كذلك فإن عبور البضاعة سور السفينة كان يعني في نفس الوقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته، وبدء مسئوليته عنها حتى يقوم بتسليمها لصاحب الحق في إستلامها في ميناء الوصول.

قد ظل سور السفينة يتمتع بهذه الأهمية القانونية الخطيرة في أوساط التجارة، إلى أن بدأ النقل المتكامل (Integrated Transport) يفرض وجوده في ميدان التجارة الدولية، لنقل البضائع المحواة في وحدات حمولة نمطية كالحاويات والطبالي، أو على وسائل نقل كالتريلات والشاحنات

وهكذا عندما ذاعت في الإستعمال عمليات النقل المتعدد الوسائط، إنحارت بالمقابل الأهمية القانونية لسور السفينة، بإعتباره النقطة الحرجة التي تتحدد عندها المراكز القانونية لأطراف عقد البيع وعقد النقل، وإنتقل الإهتمام إلى النقل من نقطه داخل البر في دولة ما إلى نقطه أخرى في دولة أخرى، وهو ما يعد السمة الجوهرية للنقل المتعدد الوسائط. وهكذا برزت المشكلة، وهي تتمثل في قصور البيوع التقليدية عن مجاراة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط. وأدى هذا التطور الجديد الذي بدأ يشيع في الإستعمال إلى تحريك "النقطة الحرجة" إلى موقع ما داخل البر. فلم يعد البائع مطالباً بتسليم البضاعة المباعة على السفينة الناقلة أو إلى جانبها في ميناء الشحن، ولكن في الموقع المختار الذي يرضيه طرفاً عقد البيع تحقيقاً لمصالحهما لذلك أصبح من الضروري إستحداث قواعد جديدة تلائم طبيعة البيوع الحديثة إلى جوار ما تعرفه التجارة الدولية من قواعد للبيوع البحرية التقليدية. ومن ثمَّ ظهرت إلى الوجود قواعد المصطلحات التجارية لسنة 2000 (Incoterms 2000).

وقد كان آخر تعديل لمصطلحات التجارة الدولية في العام 2020 ولكننا سنركز على تعديل سبتمبر 2010 ففي اجتماع بغرفة التجارة الدولية بباريس أدخلت تعديلات 2010 حيز التطبيق انطلاقاً من جانفي 2011. وقد أخذت غرفة التجارة الدولية في الاعتبار عند اصدارها لقواعد مصطلحات التجارة الدولية 2010 في الحسبان ما استجد على الساحة الدولية من تطورات في مجال المعاملات التجارية خلال السنوات العشر الماضية، ولقد راعت قواعد المصطلحات الجديدة ظروف الإنتشار المستمر لمناطق التجارة الحرة في كثير من الدول، كذا التوسع في إستخدام التجارة الإلكترونية وتبادل البيانات إلكترونياً بالإضافة إلى تزايد الإهتمام بتوفير مقومات الأمن والسلامة للحركة الدولية للبضائع. فقد تزايد الوعي الأمني منذ سبتمبر 2001، حتى أصبح هاجس الأمن بالنسبة لنقل البضائع والأشخاص يحتل مركزاً هاماً من العناية والتنظيم على كافة المستويات، فلقد ألزمت Incoterms 2010 أطراف البيع وهم البائعون والمشترون بأن يزود كل طرف منهما الطرف الآخر بإحتياجاته من المعلومات التي تفيد خاصة في المجال الأمني. وهذه الدرجة من التأزر والتعاون بين الأطراف لم تكن مطلوبة من قبل.

وقد تضمنت أيضاً قواعد المصطلحات التجارية الدولية 2010 مفهوماً موسعاً لنطاق تطبيقها. فبعد أن ظل هذا النطاق يقتصر لسنوات طويلة على عقود البيع الدولي فحسب، مدّت القواعد الجديدة لسنة 2010 نطاق تطبيقها ليشمل إلى جانب النطاق الدولي، النطاق الوطني لسائر الدول. بمعنى أن القواعد الجديدة سوف يمكن العمل بمقتضاها بين التجار

الوطنيين وداخل الدولة الواحدة وعبر المناطق الحرة مثلًا لقواعد EXW, DAP وهذا هو أحد المفاهيم الهامة المستحدثة للقواعد الجديدة.

كذلك فقد أجرت قواعد مصطلحات التجارة الدولية لسنة 2010 عملية تحديث وضم القواعد المتعلقة "بالتسليم" (Delivered)، فقد قدمت مصطلحين جديدين DAT وDAP، حيث تعتبر هاتان القاعدتان بديلتان للقواعد الأربعة الواردة في Incoterms 2000 وهي DAF, DEQ, DES, DDU ليصبح العدد الكلي للقواعد 11 قاعدة فقط في ظل قواعد 2010 مقارنة بـ 13 قاعدة في ظل قواعد سنة 2000. كما حرصت قواعد 2010 على أن تكون على صورة أكثر يسراً ووضوحاً.

ثالثاً: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية

تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية وهي:

1. التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضاعة؟.
2. المستندات : من يضع وينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الالكترونية المماثلة؟.
3. المخاطر : من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة؟.
4. التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري.

و لكن لا تنظم و لا تغطي الآتي:

1. النقل الغير مشار إليه حسب شروط INCOTERMS.
2. طريقة الدفع الخاصة بالعملية.

رابعاً: أصناف مصطلحات التجارة الخارجية:

1. حسب مضمون المصطلحات التجارية

• تسليم البضاعة من المصنع أو في أرض المعمل EXW Ex Works.

يعني هذا المصطلح أن البائع يتم التسليم عندما يضع البضائع تحت تصرف المشتري في موقع البائع أو أي مكان آخر مثل المصنع أو المخزن الخاص بالبائع .. الخ ولكن لا يتم تخليص البضائع لتصبح جاهزة للتصدير -التخليص الجمركي- ولا يتم تحميلها على أي وسيلة نقل . يعني أن كل مصاريف النقل والتأمين والمخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد أن تمر البضائع من باب مرافق البائع حيث يتحمل المشتري جميع أعباء ومخاطر نقل البضائع من مرافق البائع إلى نقطة الوجهة النهائية.

إن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى ، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة باستلام البضاعة .

• تسليم البضاعة للناقل مع تحمل المشتري مصاريف النقل FCA Free Carrier.

يعني هذا المصطلح أن البائع يسلم البضائع جاهزة للتصدير بعد إنهاء إجراءات التصدير -التخليص الجمركي- إلى الناقل الذي يحدده المشتري في المكان المحدد . ويجب ملاحظة أن المكان الذي يتم اختياره للتسليم له تأثير فيما يختص بالتزامات التفريغ والتحميل للبضائع في ذلك المكان . مثلًا إذا تم التسليم في مستودعات مكان البائع فإن البائع يكون مسئول عن

التحميل . وإذا حدث التسليم في أي مكان آخر فإن البائع غير مسئول عن التفريغ . ويجوز للبائع ان يساعد المشتري في إجراءات النقل ولكن ذلك يكون على حساب ومسؤولية المشتري .
يستخدم هذا المصطلح في حالة النقل بأي وسيلة نقل.

● تسليم البضاعة جانب السفينة أو على رصيف الميناء **FAS** Free Alongside Ship.

يعني هذا المصطلح أن البائع يتم عملية التسليم عندما يضع البضائع بجانب السفينة على رصيف ميناء الشحن المحدد (المسمى، وهذا يعني انه علي المشتري أن يتحمل كل التكاليف و المخاطر المتعلقة بفقدان أو تلف البضائع منذ تلك اللحظة. وعلى البائع أن يستخرج الوثائق اللازمة لتصدير البضائع -التخليص الجمركي- .
يستخدم هذا المصطلح في حالة النقل البحري أو النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية.

● تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير **FOB** Free On Board.

يعني هذا المصطلح أن البائع يتم عملية التسليم عندما تمر البضائع حافة السفينة - تصبح البضائع على متن أو ظهر السفينة - في ميناء الشحن المحدد . وهذا يعني انه علي المشتري أن يتحمل كل مصاريف ومخاطر فقدان أو تلف البضائع من تلك النقطة. وعلى البائع أن يستخرج الوثائق اللازمة لتصدير البضائع . -التخليص الجمركي-، بالإضافة إلى مصاريف شحن البضاعة على ظهر السفينة ومخاطر ذلك هذا في الحالة العادية، أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المشتري. ويستخدم هذا المصطلح في حالة النقل البحري أو النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية.

● تسليم البضاعة خالصة أجرة الشحن في ميناء الوصول **CFR** Cost And Freight.

على البائع أن يتكفل بالمصاريف اللازمة لنقل البضائع إلى ميناء الوجهة المحددة الذي يسميه المشتري ، ولكن تتحول كافة المخاطر من البائع إلى المشتري بعد تسليم البضائع على متن السفينة في ميناء الشحن ، يشمل ذلك مخاطر فقدان أو تلف البضائع بالإضافة إلى أى مصاريف أخرى تنشأ بسبب أحداث تقع بعد وقت التسليم. أما بالنسبة لمصاريف شحن البضاعة على ظهر السفينة ومخاطر ذلك ، فإنها تكون على عاتق البائع، بالنسبة لمخاطر الشحن يتحملها البائع إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لمخاطر الشحن.

ويتطلب المصطلح من البائع أن يستخرج الوثائق اللازمة لتصدير البضائع. ويستخدم هذا المصطلح في حالة النقل البحري أو النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية

● تسليم البضاعة خالصة الثمن والتأمين وأجرة الشحن في ميناء الوصول **CIF** Cost, Insurance and Freight.

CIF Freight

يعني المصطلح أن على البائع أن يلتزم بجميع التكاليف حتى ميناء الوصول (كل تكاليف ما قبل ارسال البضاعة ، نقل البضاعة ، والتأمين عليها - على البائع أن يشتري تأمين بحري " الحد الأدنى للتأمين " - ضد أى خسارة أو تلف للبضائع لصالح المشتري- دون أن ننسى التخليص الجمركي في بلد البائع)، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى ميناء الوصول ، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، وبالنسبة للمشتري تبدأ مسؤوليته على الأخطار عند شحن الحمولة على ظهر السفينة في

ميناء الانطلاق. بالنسبة لمخاطر الشحن يتحملها البائع إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لمخاطر الشحن.

ويستخدم هذا المصطلح في حالة نقل البضائع بجرا أو الممرات المائية الداخلية.

● تسليم البضاعة إلى الناقل خالصة أجرة النقل في مكان الوصول **CPT Carriage Paid To**.

على البائع أن يتكفل بالمصاريف اللازمة لنقل البضائع إلى مطار ، محطة أو ميناء الوجهة المحددة-بلد المشتري- الذي يسميه المشتري ، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تبدأ عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار في بلده ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية البائع على الأخطار تنتهي بمجرد شحنها على وسيلة النقل في بلده لتنتقل مسؤولية الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى المشتري أي أن المشتري تبدأ مسؤوليته بتحمل الأخطار عند شحن الحمولة في ميناء أو مطار أو محطة الانطلاق. بالنسبة لمخاطر الشحن يتحملها البائع إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لمخاطر الشحن.

الفرق بين CPT و CFR هو أن CFR يصلح فقط للنقل البحري أما CPT فهو لجميع أنواع النقل.

● تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول **Carriage and Insurance Paid To CIP**.

إن مصطلح CIP له نفس معنى CIF إلا أن الفرق بينهما يكمن أن CIF يصلح فقط للنقل البحري أما CIP فهو لجميع أنواع النقل.

● تسليم البضاعة في محطة نقل طرفية أو في محطة الوصول **Delivered At Terminal DAT**.

يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري بعد تفريغها من المركبة الواصلة في المحطة المسماة سواء أكانت في ميناء أو مكان الوصول المتفق عليه (كما كان عليه الحال في ظل القاعدة الملغاه (DEQ). حيث يتحمل البائع كافة تكاليف: التخليص الجمركي للبضاعة في بلده-البائع- ، شحن البضاعة وغيرها من التكاليف التي تسبق عملية الشحن في المحطة أو الميناء أو المطار في بلده ، نقل البضاعة والتأمين عليها -فيما يخص التأمين فيعتبر غير اجباري على البائع -، إضافة إلى تكلفة تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تبدأ بعد تفريغ الحمولة في مكان الوصول ليتكفل المشتري بباقي التكاليف المتمثلة في التخليص الجمركي في بلده وإرسال البضاعة إلى وجهتها النهائية -المخازن- أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل في بلد المشتري للتحول مسؤولية تحمل المخاطر إلى المشتري انطلاقاً من تلك النقطة.

● تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه **Delivered at place DAP**:

فيكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم، عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري في المكان المسمى، جاهزة للتفريغ من المركبة الواصلة (كما كان الحال في ظل القواعد الملغاه ^{*}DDU ^{**}DES ^{***}DAF)

*** تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم والضرائب والمصاريف **Delivered Ex Quay**.

DEQ

حيث يتحمل البائع كافة تكاليف: التخليص الجمركي للبضاعة في بلده-البائع - ، شحن البضاعة وغيرها من التكاليف التي تسبق عملية الشحن في المحطة أو الميناء أو المطار في بلده ، نقل البضاعة والتأمين عليها ، إضافة إلى تكلفة تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، ونفقة إرسال البضاعة في مكان الوصول إلى وجهتها الأخيرة - مخازن... إلخ- ليتكفل المشتري بتكاليف التخليص الجمركي في بلده فقط -أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على جميع الأخطار ماعدا المخاطر التي تنجم عن تسوية الاجراءات الجمركية والتي يتحملها المشتري.

● تسليم البضاعة خالصة الرسوم في ميناء الوصول **DDP** Delivered Duty Paid ..

يعني مصطلح (DDP) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخلصاً جمركياً، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق أما بالنسبة لتحويل التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد ويعتبر DDP عكس EXW تماماً من حيث الالتزامات. ويمثل المصطلح (DDP)، الحد الأقصى للالتزامات البائع في حين تمثل (EXW)، الحد الأدنى للالتزامات

2. التصنيف حسب العائلات أو الأيجدية

- المجموعة E: البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانيتها في المصنع.
 - المجموعة F: لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري.
 - المجموعة C: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.
 - المجموعة D: البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة.
- ويطلق على المجموعة E مجموعة المغادرة ، والمجموعة F أجور النقل الرئيسي غير مدفوعة، والمجموعة C أجور النقل الرئيسي مدفوعة، والمجموعة D مجموعة الوصول.

3. التصنيف حسب وسيلة النقل

قواعد للنقل البحري فقط Rules for Sea and Inland Waterway Transport	قواعد لأي وسائل النقل Rules for Any Mode or Modes of Transportation	
FAS	EXW	DAP
FOB	FCA	DDP
CFR	CPT	DAT
CIF	CIP	

تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الوصول **DES Delivered Ex Ship.

*تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في ميناء الوصول **DDU** Delivered Duty Unpaid.

بالنسبة لقواعد المجموعة الأولى وعددها أربعة فقط، فالملاحظ أن نقطة إستلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه، كليهما يقعان في موانئ بحرية، بمعنى أن قواعد هذه المجموعة تخدم أساساً النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية.

وتصلح قواعد المجموعة الثانية وعددها سبعة قواعد للتطبيق بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المستخدمة، وبصرف النظر عن إستخدام واسطة واحدة للنقل أو أكثر من واسطة، ولا يشترط بأى حال أن يكون النقل البحري أحد هذه الوسائط. وبتعبير آخر فإن قواعد هذه المجموعة تصلح للتطبيق في حالة النقل المتعدد الوسائط .