

## المحور الخامس: مصطلحات التجارة الخارجية Incoterms-International Commercial Terms -

### أولاً: تعريفها

Incoterms هي اختصار للكلمة الانجليزية International Commercial Terms أي مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة<sup>1</sup>. والانكوترمز ماهي إلا تلك المختصرات –الرموز- الدالة على الكيفية التي يتم بها تقاسم مصاريف صفقات التجارة الخارجية بين المصدر والمستورد والمحددة للحظة انتقال المخاطر بين أطراف الصفقة<sup>2</sup>. ولقد تم ابتكار هذه المصطلحات من طرف غرفة التجارة العالمية ICC بباريس سنة 1936 ، وقد تم تحديثها 8 مرات (آخر تعديل في 2020). و تعتبر الانكوترمز شروط تجاريه مقبولة دوليا لتحديد وتعريف مسؤوليات كل من البائع والمشتري وذلك فيما يخص ترتيبات النقل والتأمين والتفريغ والمسئوليات الأخرى ، وأيضا تحدد الانكوترمز متى وأين تنتقل ملكية البضائع.

وبناء على ما سبق يمكن تعريف الأنكوترمز على أنها:

- قواعد أو شروط تحدد وتنظم التزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طرق عرض لغة مشتركة<sup>3</sup>.
- مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) أو International Commercial Terms هي عبارة عن مجموعة من المصطلحات أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) لأول مرة سنة 1936، ويمثل كل مصطلح منها عقداً نموذجياً من عقود البيوع الدولية موضحاً أهم الخصائص الجوهرية التي تحدد وتفسر بنود هذا العقد، لذلك سُميت أيضاً "بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية"، حيث يحدد هذا العقد مسؤوليات كل من المشتري والبائع بالنسبة لتوزيع المخاطر والتكاليف بين الطرفين بوضوح.

### ثانياً: نشأة وتطور الأنكوترمز

ظهر أول استخدام للمصطلحات التجارية بعام 1812 حيث استخدم مصطلح فوب (Free On Board – FOB) أمام المحاكم الإنجليزية تبعه استخدام مصطلح سيف (Cost, Insurance, Freight paid to .. – CIF) عام 1895 و ذلك قبل تأسيس غرفة التجارة الدولية عام 1919 بفرنسا. وقامت غرفة التجارة الدولية عام 1936 بالإعلان عن أول إصدار من إصدارات المصطلحات التجارية الدولية والذي تضمن حينها ستة مصطلحات تجارية وهي:

- التسليم بجانب السفينة (Free Alongside ship – FAS)
- التسليم علي رصيف الشحن (Ex – Quay)
- التسليم خارج السفينة (Ex- Ship)
- التسليم علي متن السفينة (Free On Board)
- التسليم علي متن السفينة (النولون مدفوع) (Cost & Freight)
- التسليم علي متن السفينة (النولون و التأمين مدفوعين) (Cost , Insurance, Freight)

<sup>1</sup>- عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجيستيات ، المنظمة العربية للتنمية الادارية ، مصر ، 2009، ص313.

<sup>2</sup> - <https://economie.univ-batna.dz/images/cours/cours4.pdf>

<sup>3</sup>- عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة :و اقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر، جامعة محمد خيضر –بسكرة- ، 2014/2015، ص9.

ومع التطورات المتلاحقة لأساليب تنفيذ عمليات التبادل التجاري وتعدد المصروفات والنفقات المرفأية والرسوم والجمارك وتكاليف الشحن و التأمين أصبح من الضروري علي غرفة التجارة الدولية - باريس المراجعة والتحديث المستمر لإصداراتها من قواعد المصطلحات التجارية الدولية و الذي أدى إلي وجود العديد من تلك الإصدارات خلال الأعوام 1953 ، 1976 ، 1980 ، 1990 ، 2000 ، 2010 ، 2020و كان كل إصدار من هذه الإصدارات يتضمن تعديلات إما بالحذف أو الإضافة أو التوضيح للمصطلحات التجارية (الإنكوتيرمز) المستخدمة بما يتوافق و متطلبات تنفيذ عقود البيع و تطور تنفيذ العمليات التجارية حينها . ومع كل إصدار تؤكد غرفة التجارة الدولية أن الإصدارات السابقة لازالت قابل للإستخدام إذا ما إرتاي أطراف عملية التبادل التجاري استخدام أي إصدار سابق وتوافقوا على ذلك.

وقد راعت غرفة التجارة الدولية بإصداراتها المختلفة إشراك الأطراف المرتبطة بعملية نقل وتسليم البضائع من شركات نقل وشركات تأمين وتجار و خبراء بالبنوك وقانونيين لضمان تغطية جميع بنود الإلتزامات والمسئوليات المتضمنة تحت عمليات التبادل التجاري. وأصبح من المتعارف عليه أن تقوم غرفة التجارة الدولية بعمل تلك المراجعة كل عشر سنوات<sup>4</sup>.

ومن الواضح أن قواعد (Incoterms) لا تعتبر بذاتها تنظيماً دولياً للبيوع 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 ضمنها 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 أي منذ نصف قرن تقريباً، منصّباً على موانئ شحن البضاعة وموانئ تفرغها. وفي تلك الموانئ تركّز الإهتمام على "النقطة الحرجة" ، المتمثلة في سور السفينة بإعتباره الحد الفاصل، الذي تحدد عنده الأعباء القانونية التي يتحملها أطراف كل من عقد البيع البحري وعقد النقل البحري وهكذا وطبقاً للفكر السائد آنذاك كان عبور البضاعة سور السفينة في ميناء القيام يعنى 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 يعنى في نفس الوقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته، وبدء مسؤليته 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 المحوأة في وحدات حمولة نمطية كالحاويات والطبالي، أو على وسائل نقل كالتريلات والشاحنات

وهكذا عندما ذاعت في الإستعمال عمليات النقل المتعدد الوسائط، إنهارت بالمقابل الأهمية القانونية لسور السفينة، بإعتباره النقطة الحرجة التي تحدد عندها المراكز القانونية لأطراف عقد البيع وعقد النقل، وإنتقل الإهتمام إلى النقل من نقطة داخل البر في دولة ما إلى نقطة 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 يرتضيه طرفا

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 ثم ظهرت إلى الوجود قواعد المصطلحات التجارية لسنة 2000 (Incoterms 2000).

وقد كان آخر تعديل لمصطلحات التجارة الدولية في العام 2020 وبعد دخولها حيز التنفيذ جانفي 2020، شهدت "قواعد الإنكوترمز 2020" والتي تعرف بـ«قواعد التجارة الدولية»، بعض التغييرات في مسؤوليات كل من البائع والمشتري والتكلفة التي يتحملها كل منهما ، وأيضا نقطة انتقال المخاطرة خلال عملية التجارة الدولية. ويتم دمج قواعد التجارة الدولية بشكل منتظم في عقود ومستندات بيع البضائع في جميع أنحاء العالم ، وأصبحت جزءاً من لغة التجارة اليومية.، وهي 11 شرطاً، يتم وضعها بناء علي أحدث التطورات في التجاره الدولية لتسهيل المعاملات التجارية ، وتقوم إنكوترمز 2020 حالياً بنقل مسؤولية المتطلبات الأمنية والتكاليف الإضافية بشكل صريح إلى البائع وذلك مراعاة لأهمية البعد الأمني في التجارة الدولية بعد أحداث سبتمبر 2001.

### أهمية الأنكوترمز

بالرغم من عدم وجوبية استخدامها في التجارة الدولية بمعنى أنها إختيارية بحيث يعتمد ذلك على إرادة الأطراف المتعاقدة، إلا أنه متى أشار المتعاقدان إليها في عقودهم ستصبح إلزامية، كما أنها أصبحت من الشروط الأساسية في التجارة الدولية الالكترونية:<sup>5</sup>

ومن أهميتها:

- تقليص سوء التفاهم والاختلاف بين المتعاقدين التجاريين في مختلف الدول، خاصة إذا كانت هذه الدول تتميز بتباين كبير في أنظمتها التشريعية ؛
- تسمح للمصدر بأن يعرف بدقة إلى غاية متى وإلى أي مكان يبقى يتحمل الأعباء . التي تنجر عن عقد التصدير الذي أبرمه مع المستورد، وفي المقابل ستسمح للمستورد معرفة وبدقة متى تصبح أعباء إرسال البضاعة من طرف المستورد على عاتقه؛
- تسمح التعديلات التي تخضع إليها هذه الرموز إلى إضفاء الليونة الكافية من أجل تسهيل انتقال البضائع المصدرة بين أطراف العقد التجاري؛
- تسمح بمعرفة مهام وأدوار كل من المصدر والمستورد منذ خروج البضاعة من مستودع المصدر، وإلى غاية وصولها مستودعات المستورد( من يقوم بتحرير عقود النقل الثانوية والاساسية، من يحرر عقود التأمين، من يتحمل أعباء وضع البضاعة على ظهر السفينة، من يتحمل أعباء تفريغ البضاعة من على ظهر السفينة، إذا كانت وسيلة النقل غير تلك فمن يتحمل أعباء ومخاطر الطرق الأخرى....).

### ثالثاً:العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية

<sup>5</sup> بوقراطة سليم، محاضرات في تقنيات التصدير والاستيراد، مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة اولى ماستر، تخصص: اقتصاد وتسيير المؤسسات، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس ، 2021/2020 صص 73-74.

تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية وهي:<sup>6</sup>

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.

ولكن لا تنظم ولا تغطي الآتي:

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

رابعاً: أصناف مصطلحات التجارة الخارجية لسنة 2020

#### 1. حسب مضمون المصطلحات التجارية

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

يعنى 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 . يعنى 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.

## EXW Ex Works

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



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

وينطبق هذا النوع من البيوع عادة على الصفقات التي يتم دفع مبلغ الصفقة مقدماً، وذلك حتى يكون المصدر بعيداً عن أي خطر من مخاطر عدم الدفع. كذلك فإن أهم المؤسسات المصدرة التي تُفضل هذا النوع من البيوع هي المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، التي لا تتوفر في أغلب الحالات على الإمكانيات اللازمة لتحمل العمليات والإجراءات التصديرية لقلّة خبرتها في هذا المجال وارتفاع تكاليفها، كما ينطبق هذا النوع من شروط البيوع الدولية على مختلف أنواع النقل المستخدمة في التجارة الدولية<sup>7</sup>.

<sup>6</sup>-عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 13.

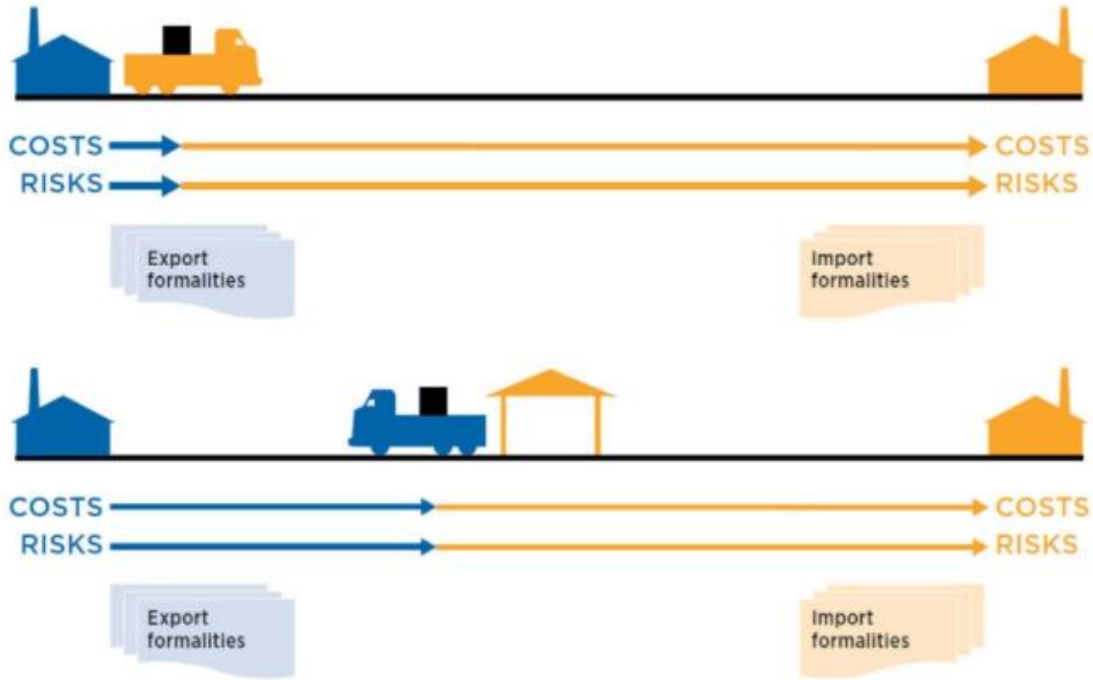
<sup>7</sup>-بوقزاة سليم، مرجع سابق، ص ص74-75.

• 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 . مثلا 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 .

## FCA Free Carrier

(Insert named place of delivery) Incoterms® 2020



وبصفة عامة يمكن القول أن تحت FCA Incoterm يتم تسليم البضائع على النحو التالي<sup>8</sup>:

- عندما يكون مكان التسليم المحدد هو مكان البائع, تعتبر البضاعة قد تم تسليمها عندما يتم تحميلها على سيارة النقل التي يرتبها المشتري;
- عندما يكون مكان التسليم المحدد في مكان آخر غير تابع للبائع يحدده المشتري , على سبيل المثال, مستودع أو مصنع, إلخ, يتم تسليم البضائع عند استيفاء المتطلبات التالية: بعد تحميلها على سيارة النقل الخاصة بالبائع, توصيلها إلى المكان المسمى, جاهزة للتفريغ من مركبة نقل البائع-غير منزلة- ويتم وضعها تحت تصرف الناقل الذي يرشحه المشتري .

<sup>8</sup> - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية

- يتطلب FCA Incoterm أيضاً من البائع تخليص البضائع للتصدير، حيثما ينطبق ذلك. ومع ذلك، لا يلتزم البائع بتخليص البضائع للاستيراد. لا يوجد التزام تأمين على البائع أو المشتري.

وقد طرأ على هذا النوع من البيوع بعض التعديلات في ما يخص نسخة 2020، فقد أصبح بإمكان المستورد أن يُطالب شركة النقل الموكلة بنقل البضاعة بإصدار سند الشحن لصالح البائع كدليل على تسليمه البضاعة، بحيث يعتبر هذا السند أحد السندات المطلوبة من طرف البنوك من أجل تسهيل فتح الاعتماد المستندي<sup>9</sup>.

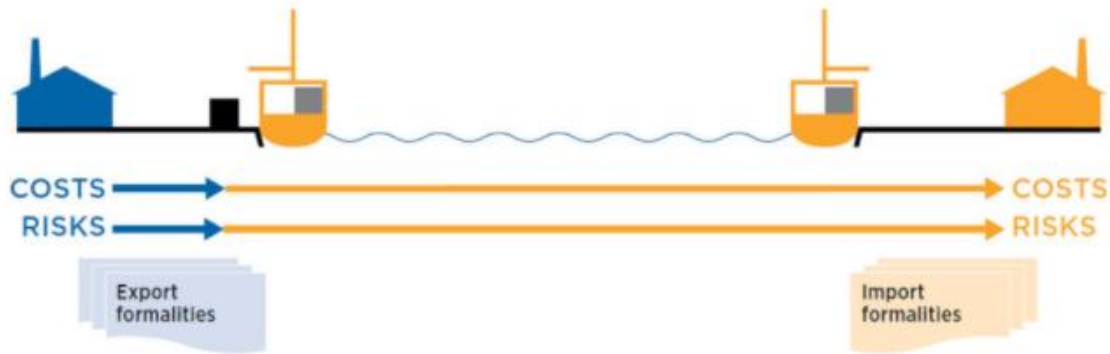
يستخدم هذا المصطلح في حالة النقل بأي وسيلة نقل.

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

يعني هذا المصطلح أن البائع يتم عملية التسليم عندما يضع البضائع بجانب السفينة على رصيف ميناء الشحن المحدد - (المسمى)، وهذا يعني أنه على 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 -.

## FAS Free Alongside Ship

(Insert named port of loading) Incoterms® 2020



يستخدم هذا المصطلح في حالة النقل البحري أو النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية. ويلاحظ أن هذا النوع من الرموز التجارية الدولية، يخص عمليات التصدير التي تتم عبر النقل البحري، وعلى المستورد في هذا النوع من البيوع أن يبلغ المصدر بنوع السفينة الناقلة وتسميتها ووقت وضع البضاعة أمام هذه السفينة<sup>10</sup>.

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

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 أنه على 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.

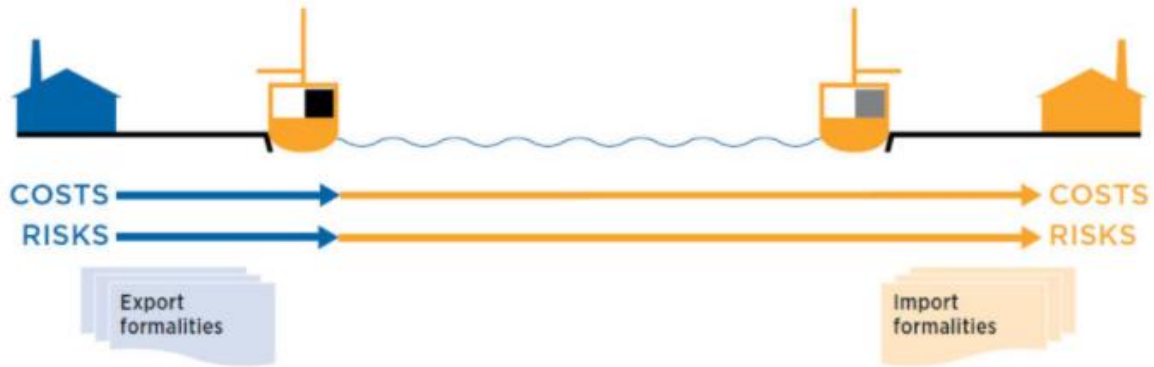
<sup>9</sup>- بوقزاطة سليم، مرجع سابق، ص 74-75.

<sup>10</sup>- بوقزاطة سليم، مرجع سابق، ص 76.



## FOB Free on Board

(Insert named port of loading) Incoterms® 2020



عموماً يمكن القول أنه حسب هذا المصطلح يتم نقل خطر فقدان / تلف البضائع إلى المشتري بمجرد وضع البضائع على متن السفينة. حيث يجب على البائع تخليص البضائع للتصدير. ولا يلتزم البائع بإبرام عقد النقل، ويتحمل المشتري جميع النفقات المتعلقة بنقل البضائع من ميناء الشحن المحدد. ولا يلزم أي تأمين بموجب فوب Incoterm يبرمه البائع أو المشتري<sup>11</sup>.

### • 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 وبالتالي فالبايع يلتزم بإبرام عقد نقل البضائع حتى ميناء المقصد. حيث يتحمل جميع التكاليف المتعلقة بالتفريغ في ميناء المقصد الناتج عن عقد النقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك. ، ولكن تتحول كافة المخاطر من البائع إلى المشتري بعد تسليم البضائع على متن السفينة في ميناء الشحن في بلد المصدر ، يشمل ذلك مخاطر فقدان أو تلف البضائع بالإضافة إلى أي 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 على ظهر السفينة يتحملها البائع إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لمخاطر الشحن.

## CFR Cost and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



11 - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية

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

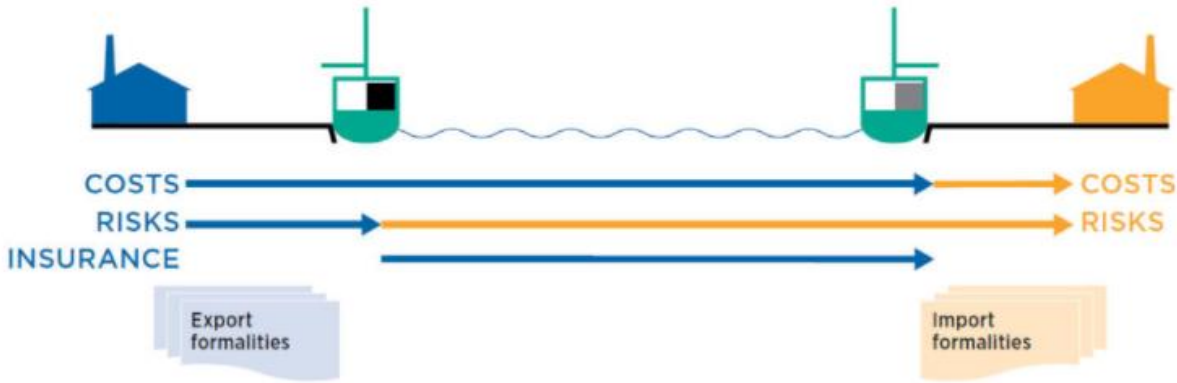
• تسليم البضاعة خالصة الثمن والتأمين وأجرة الشحن في ميناء الوصول Cost, Insurance and Freight..

CIF

يعنى 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 اى 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 مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، وبالنسبة للمشتري تبدأ مسؤوليته على الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق. ويستخدم هذا المصطلح في حالة نقل البضائع بحرا أو الممرات المائية الداخلية.

## CIF Cost, Insurance and Freight

(Insert named port of destination) Incoterms® 2020



وعموما يمكن القول أنه حسب المصطلح CIF Incoterm<sup>12</sup>:

- تنتقل المخاطر وفق مصطلح CIF Incoterm إلى المشتري بعد تسليم البضائع من البائع على متن السفينة في ميناء الانطلاق - التسليم.
- في ميناء التسليم، يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضائع حتى ميناء المقصد ويتحمل تكاليفه;
- يجب على البائع أن يتحمل جميع التكاليف المتعلقة بالتفريغ في ميناء الوصول، ما لم يتفق على خلاف ذلك;
- يقوم البائع بإبرام عقد تأمين لصالح المشتري ، هذا العقد يغطي مخاطر فقدان / تلف البضائع من ميناء الشحن إلى - على الأقل - ميناء المقصد. حيث يطلب من البائع الحصول على الحد الأدنى من التأمين وفقا ل شروط (ج) من بنود معهد الشحن ، والتأمين هنا اجباري على البائع لصالح المشتري.
- يلتزم البائع بتخليص البضائع للتصدير.

<sup>12</sup> - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية



- تسليم البضاعة إلى الناقل خالصة أجره 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.

## CPT Carriage Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



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

- تسليم البضاعة خالصة أجره النقل والتأمين في مكان الوصول CIP Carriage and Insurance Paid To. إن مصطلح CIP له نفس معنى CIF إلا أن الفرق بينهما يكمن أن CIF يصلح فقط للنقل البحري أما CIP فهو لجميع أنواع النقل، في المصطلحين التأمين اجباري على البائع ، حيث يطلب في مصطلح CIP أعلى تغطية تأمينية مقارنة ب CIF الذي يطلب فيه الحد الأدنى للتأمين.

## CIP Carriage and Insurance Paid To

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



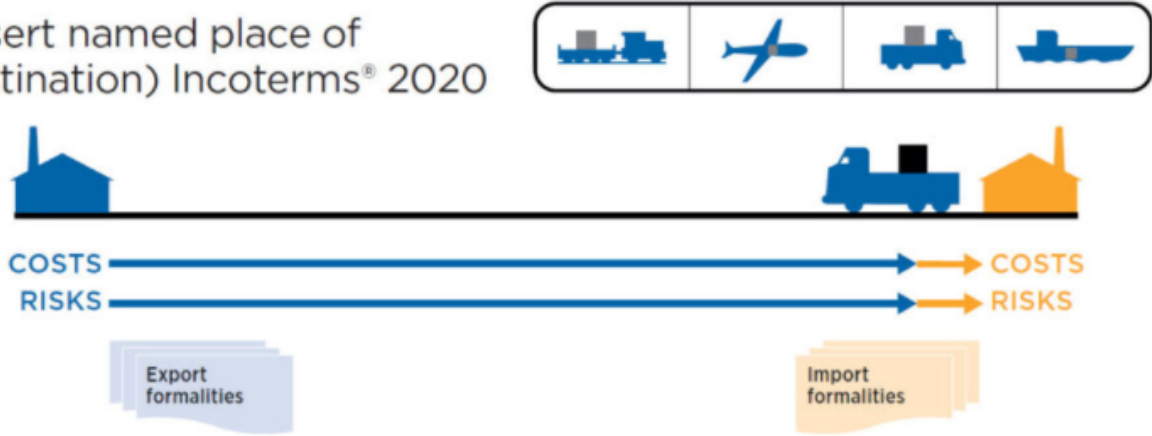
بخصوص التأمين، يجب أن تكون مطابقة مع **شروط (أ) من بنود معهد الشحن** ( أعلى تغطية تأمينية). ومع ذلك، يمكن للطرفين الاتفاق على تغطية أقل. بمجرد التعاقد، يلتزم البائع بتقديم بوليصة التأمين أو الشهادة للمشتري.<sup>13</sup> وتجدر الإشارة هنا أن CIF و CIP البيوع الوحيدة التي تلزم المصدر بتأمين البضاعة المصدرة.

• 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 المسعى أي المتفق عليه في بلد المشتري، غير مفرغة من المركبة الواصلة، 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 إلى المكان المتفق عليه في بلد المستورد غير منزلة من وسيلة النقل (أي لا يتحمل البائع تكلفة التفريغ للبضاعة)، ليتكفل المشتري بتكاليف التخليص الجمركي في بلده و تكلفة التفريغ للبضاعة من وسيلة النقل في المكان المتفق عليه في بلده، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على جميع الأخطار ما عدا المخاطر التي تنجم عن تسوية الاجراءات الجمركية ومخاطر التفريغ والتي يتحملها المشتري.

## DAP Delivered at Place

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



بصفة عامة يمكن القول أن المصطلح يلزم البائع بإبرام عقد النقل و دفع تكاليف نقل البضائع وتخليص البضائع للتصدير، و لا يُطلب من البائع تفريغ البضائع من وسيلة النقل في مكان المقصد –المكان المتفق عليه للتسليم في بلد المستورد -. بالإضافة إلى ذلك لا البائع ولا المشتري ملزم بإبرام عقد تأمين<sup>14</sup>.

• مصطلح **DPU** سلمت في مكان التفريغ

يمثل Incoterm DPU ميزة جديدة من Incoterms 2020 التي حلت محل DAT Incoterm (سلمت في المحطة) والذي أنشأ بموجب التعديلات التي جاءت في مصطلحات التجارة الدولية 2010 .

<sup>13</sup> - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية

، <https://www.international-arbitration-attorney.com/ar/icc-incoterms-in-international-trade> ، نشرت يوم 2020/06/19.

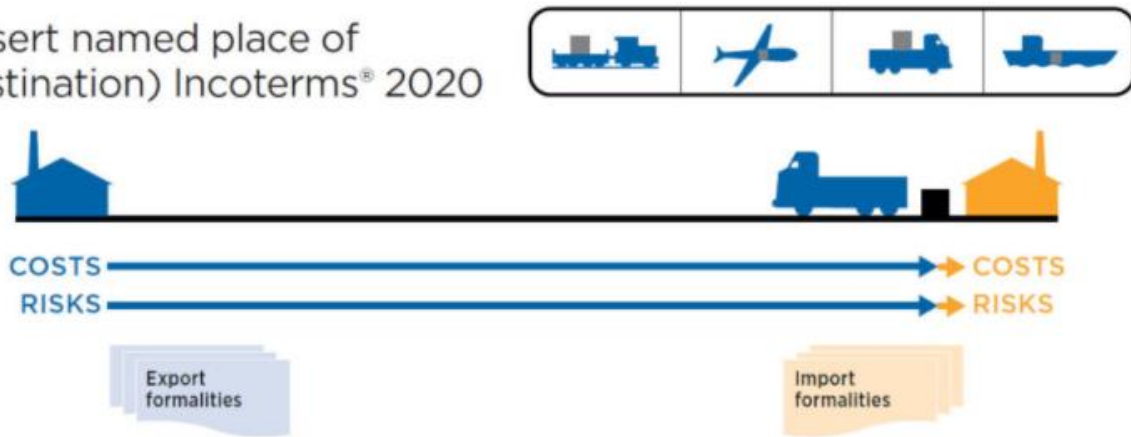
<sup>14</sup> - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية

، <https://www.international-arbitration-attorney.com/ar/icc-incoterms-in-international-trade> ، نشرت يوم 2020/06/19.

وقد جاء هذا المصطلح الجديد لرفع الالتباس الذي كان يُسود مصطلح DAT (تسليم البضاعة في محطة نقل طرفية أو في محطة الوصول Delivered At Terminal) فقد كانت كلمة Terminal تُثير بعض الغموض والاختلاف بين المصدر والمستورد، ففي حين كان يفهمها البعض أنها ميناء الوصول فحين يفهمها البعض الآخر أنها أي مكان يتفق عليه للتسليم وليس بالضرورة الميناء. كذلك فإن الرمز الأخير لم يكن يُوضح بدقة إذا كانت عملية تفريغ البضاعة تكون على عاتق المصدر أم المستورد، فكان DPU ليفصل في ذلك بوضوح،<sup>15</sup> ووفقاً ل Incoterm DPU يحدث تسليم البضاعة من قبل البائع إلى المشتري عندما يتم تفريغ البضائع من وسيلة النقل وتوضع تحت تصرف المشتري في المكان المتفق عليه في بلد المستورد منزلة من وسيلة النقل. وبالتالي، يتحمل البائع الخطر حتى يتم تفريغ البضائع في مكان المقصد. لتبقى مصاريف ومخاطر التخليص الجمركي على المشتري.

## DPU Delivered at Place Unloaded

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



ويتعهد البائع بإبرام عقد النقل أو ترتيب النقل على نفقته الخاصة. كما أن لديه التزام بتخليص البضائع للتصدير. يكون البائع أو المشتري في هذا المصطلح غير ملزمين بالتعاقد على التأمين.

### • تسليم البضاعة خالصة الرسوم في ميناء الوصول DDP Delivered Duty Paid..

يعني مصطلح (DDP) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخرصة 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، أما بالنسبة لتحويل التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد ويعتبر DDP عكس EXW تماماً من حيث الالتزامات. ويمثل الحد الأقصى للالتزامات البائع في حين تمثل (EXW)، الحد الأدنى للالتزامات.

يلتزم البائع في المصطلح (DDP) بالحد الأقصى من الالتزامات، حيث يتحمل جميع المخاطر والتكاليف، بما في ذلك التخليص الجمركي، حتى المكان المتفق عليه.

وبالتالي ، بموجب هذا المصطلح ، يتم تسليم البضائع بعد تخليصها جمركيا ( في بلد التصدير والاستيراد) ، وتكون جاهزة للتفريغ في مكان الوصول. ويتحمل المشتري مسؤولية و تكاليف التفريغ في الوجهة فقط.<sup>16</sup> ويعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الالتزامات.

## DDP Delivered Duty Paid

(Insert named place of destination) Incoterms® 2020



والملاحظ في الجانب العملي ، أن المصدر يعمل على تفادي هذا النوع من البيوع لأنه يتطلب منه إتمام مختلف الإجراءات العملية الاستيرادية بدلا من المستورد. إلا أنه كثير الاستخدام في حالة ما تكون هذه العملية التصديرية بين الشركة الأم واحدى فروعها في دولة أخرى<sup>17</sup>.

### 2. التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية

- المجموعة E: البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها 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

<sup>16</sup> - Fiche technique "les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane,

<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> ,p4.

<sup>17</sup>- بوقزاطة سليم، مرجع سابق، ص 80.

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

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. وتعبير آخر فإن قواعد هذه المجموعة تصلح للتطبيق في حالة النقل المتعدد الوسائط.

#### التعديلات التي جاءت في مصطلحات التجارة الخارجية 2020

- إن أهم التغييرات في النسخة الجديدة هو إضافة بند جديد يسمى "Delivered at place unloaded DPU" بدلا من "Delivered at Terminal" DAT،<sup>18</sup> حيث أثار المصطلح الـ DAT الكثير من سوء الفهم في المعاملات من خلال إساءة فهم مصطلح المحطة النهائية Terminal. وقد جاء المصطلح الجديد DPU ليلزم البائع على تسليم البضاعة في مكان يتفق عليه قد يكون محطة أو مصنع أو مستودع..... ألخ مفرغة من وسيلة النقل.<sup>19</sup>
- إن بند التكاليف أصبحت أكثر تفصيلا في شروط 2020 مقارنة مع قواعد 2010 خاصة تكاليف التخليص الجمركي سواء في الصادرات أو الواردات
- إثراء المصطلح الـ FCA بخيار بوليصة الشحن

حسب إصدار انكوترمز 2010، فإن البائع بموجب المصطلح FCA يلتزم فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي عينه المشتري في المكان المتفق عليه، وقد جاء إصدار 2020 ليعزز ويثري هذا المصطلح بخيار بوليصة الشحن على متن السفينة، والتي تشير لشحن البضاعة على ظهر السفينة كخيار إضافي للبائع

<sup>18</sup> - غرفة تحكيم التجارة الدولية، مصطلحات التجارة الدولية في التجارة الدولية

، <https://www.international-arbitration-attorney.com/ar/icc-incoterms-in-international-trade> ، نشرت يوم 2020/06/19.

والمشتري، فمع هذا الخيار يقوم المشتري -والذي تقع عليه مسؤوليته تعيين الناقل (مؤسسة بحرية أو أي وسيلة نقل أخرى) - بإلزام الناقل بتقديم دليل بأن البائع قد حمل البضاعة على متن السفينة..<sup>20</sup>

#### ✓ شروط التأمين

في المصطلح CIP أصبح بند التأمين في الإصدار الجديد مختلف عن "إنكوترمز 2010" حيث أصبح في إصدار 2020 يوفر أعلى تغطيه تأمينية (tousrisques) (ICC-A) - Institute Cargo Clauses (A) . فحسب إصدار أنكوترمز 2010، كان البائع ملزم بالتأمين في حده الأدنى ضد المخاطر بشأن الفقد أو التلف الممكن أن يلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها، وإذا أراد المشتري التأمين بحده الأقصى، عليه الاتفاق مع البائع وادراج بند صريح بذلك في عقد البيع بأن البائع سوف يتحمل مسؤولية التأمين الشامل-التأمين بحده الأقصى ضد المخاطر التي قد تلحق بالسلعة-، وإلا فعلى المشتري القيام بتأمين تكميلي .

وبناء على التعديل الجديد الذي جاء في نسخة 2020 انتقلت متطلبات التأمين في المصطلح CIP من البند C إلى البند A وذلك لزيادة التغطية التأمينية، وقد حافظ المصطلح CIP في الإصدار 2020 على صفاته التي كانت في إصدار 2010، باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى في الإصدار 2010 إلى حدها الأقصى (tousrisques) في إصدار 2020.

<sup>20</sup> - توام زهية، زراري سعاد، مصطلحات التجارة الدولية -قراءة في إصدار 2020-، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 04، العدد 01، جوان 2021، جامعة الشهيد حمو لخضر بالوادي، الجزائر، ص ص 327-328.