

مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز" - قراءة في إصدار 2020-

- International Commercial Terms "Incoterms" - read in the 2020 edition

رزاي سعاد

جامعة الجزائر3- الجزائر

s.rezzai22@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/06/30

توام زاهية*

جامعة الجزائر3- الجزائر

touam.k7z@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2021/05/18

تاريخ القبول للنشر: 2021/06/22

ملخص:

تمثل مصطلحات التجارة الدولية (*Incoterms*) قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع. فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف، ويهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الدولية، تقوم غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد الانكوترمز مرة كل عشر سنوات تقريبا، وقد تزامن آخر تعديل قامت به مع أواخر العام 2019، والذي توج بإصدار جديد لمصطلحات الانكوترمز دخل حيز التنفيذ ابتداء من الفاتح من يناير 2020.

في هذا الاطار، تهدف هذه الدراسة الى التطرق إلى مصطلحات التجارة الدولية حسب الاصدار الجديد لعام 2020 مع إظهار أهم التعديلات التي جاءت فيه.

الكلمات المفتاحية: مصطلحات التجارة الدولية، مسؤوليات البائع والمشتري، البيع الدولي، الشحن، التأمين، انكوترمز 2020.
تصنيف JEL: N7، F13، F23.

Abstract:

Incoterms are rules that define the responsibilities of the buyer and seller in the delivery of goods under the sales contract. There are formal rules that determine how costs and risks are shared among the parties. In order to monitor the evolution of transport and international trade, the The International Chamber of Commerce (ICC) reviews and amends the rules of Incoterms almost every 10 years. Its last amendment coincided with the end of 2019, resulting in a new publication of the Incoterms which came into effect from 1 January 2020.

In this context, this study aims to address the terms of international trade under the new 2020 version, while showing the most important changes that have entered it.

Keywords: International Commercial Terms, International sales, seller and buyer responsibilities, shipping, insurance, Incoterms 2020.

Jel Classification Codes: N7 , F13, F23.

* المؤلف المراسل.

1. مقدمة:

تعتبر التجارة الدولية ركيزة من الركائز الأساسية للتطور الاقتصادي، فهي تمكن كل بلد من الاستفادة بمزايا البلد الآخر في سلعة معينة، ونظرا لتزايد العلاقات و المعاملات التجارية بين الدول ازدادت الحاجة الى الرجوع لقواعد تجارية موحدة لتجنب أي لبس أو سوء فهم يحدث عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة بسبب تباين التشريعات الداخلية للدول. الأمر الذي يؤدي إلى عدم استقرار التعامل التجاري الدولي لعدم معرفة القائمين بهذه التجارة لمضمون التشريعات الوطنية للدول المختلفة وكذلك لرغبة كل طرف في إخضاع العلاقة القانونية للقانون الذي يعرفه، وقد لا يتناسب هذا القانون وطبيعة عقود تجارتهم الدولية، لذا عملت غرفة التجارة الدولية على تحديد عدد من القواعد التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد في إطار عقود التجارة الدولية وعرفت هذه القواعد بمصطلحات التجارة الدولية أو ما يسمى "الانكوترمز". وقد قامت غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد الانكوترمز أكثر من مرة بهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الدولية مرة كل عشر سنوات تقريبا، وكان آخر تعديل لها عام 2020.

ومن هنا تنبثق اشكالية بحثنا والتي نصوغها في الشكل التالي:

فيما تتمثل مصطلحات التجارة الدولية؟ وما هي أهم التعديلات التي تضمنها الإصدار الأخير لعام 2020؟

1.1. أهمية الدراسة وقيمتها المضافة:

رغم اتفاق هذه الدراسة مع الكثير من الأدبيات الواردة في الدراسات السابقة من الجانب الأكاديمي، فيما يخص التعرف على مصطلحات التجارة الدولية و ايضاح دورها في تنظيم وتحديد وتقسيم المسؤوليات بين المصدر والمستورد، إلا أن هذه الدراسة ركزت على التعرف على أهم التعديلات التي مست إصدار 2020، وهذا بعينه يشكل قيمة مضافة هامة، إذ وفي حدود علم الباحثة لم يتم التطرق إلى تحليل هذه التعديلات الخاصة بالإصدار الأخير لهذه المصطلحات في المراجع العربية المتاحة.

2.1. المنهج المتبع: سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي.

2. ماهية مصطلحات التجارة الدولية -الانكوترمز- Incoterms -

أدى تزايد العلاقات و المعاملات التجارية بين الدول إلى ازدياد الحاجة إلى وجود مصطلحات تجارية موحدة لتجنب أي لبس أو سوء فهم قد يحدث عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة، يطلق على هذه المصطلحات إسم " مصطلحات التجارة الدولية" أو "شروط البيع الدولية" أو "الانكوترمز". وهي إختصار للكلمة الإنجليزية *International Commercial Terms* .

1.2 نشأة مصطلحات التجارة الدولية -الانكوترمز-

تمثل مصطلحات التجارة الدولية تلك المختصرات (الرموز) الدالة على الكيفية التي يتم بها تقاسم مصاريف صفقات التجارة الخارجية بين المصدر والمستورد والمحددة للحظة انتقال المخاطر بين أطراف الصفقة، ولقد تم ابتكار هذه المصطلحات من طرف غرفة الصناعة والتجارة العالمية (international chamber of commerce-ICC)، والتي أولت رعايتها وكفالتها بتحديد مفاهيم سهلة وواضحة للقواعد المتعارف عليها دوليا عن طريق إصدار نشراتها المتتالية لتفسير هذه المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الدولية، وكان أول إصدار لهذه المصطلحات عام 1936، حيث يعتبر هذا الإصدار النواة الأولى لهذه القواعد، وكان عددها في البداية 9 مصطلحات، ولقد تم تعديل وتنقيح هذه المصطلحات عدة مرات و بانتظام من قبل غرفة التجارة الدولية في سياق تطور التجارة والنقل الدولي للبضائع (مشطر، جوان 2018، صفحة 236)، فمختلف هذه التعديلات المستهدفة لضبط الانكوترمز مع واقع النقل الدولي تتغير باستمرار. حيث تمت في في الاعوام 1953، 1967، 1980، 1990، 2000، 2010، وأصدرت النسخة الأخيرة هذا العام 2020، ويعد استخدامها وإتقانها ضروريا جدا لتفادي اللبس وسوء

التفاهم بين الأطراف المتعاقدة الناتج عن اختلاف اللغة أو المفاهيم غير أن استخدامها من عدمه يعد أمراً إختيارياً وليس وجوبياً حيث يعتمد ذلك على إرادة أطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي العقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للانكوترمز (ترك، 2007، صفحة 16).

2.1. تعريف مصطلحات التجارة الدولية-الانكوترمز-

تمثل الانكوترمز (Incoterms) مجموعة منعقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، وهي إختصار للكلمة الإنجليزية "International Commercial Terms أي مصطلحات التجارة الدولية أو شروط التجارة الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة (لاشين والمنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2007، صفحة 313). كما تعتبر كدليل لمصطلحات التجارة الدولية (شيخي، جوان 2017، صفحة 428).

وتعرفها غرفة التجارة الدولية على أنها قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع. فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف، فقواعد الانكوترمز تدرج بانتظام في قلب عقود البيع على المستوى العالمي. وأصبحت يوماً بعد يوم جزءاً أساسياً في اللغة التجارية (بن عثمان، 2017، صفحة 117). كما تعرف بأنها: قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية إلتزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين إلتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليهما، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري، حيث تمثل الصيغ الوحيدة المستخدمة لحل النزاعات بين الأطراف (سعد لله، 2007، صفحة 127).

وتعرف كذلك كما يلي: هي مجموعة القواعد العامة المعروفة لدى كل المتعاملين في مجال التجارة الدولية، والتي تسمح بتوزيع التكاليف والمخاطر بوضوح بين البائع والمشتري عند إبرام وتنفيذ عقد البيع الدولي (HADDAD, 2009, p. 8). ومن خلال تحليل التعاريف السابقة، نستخلص أن قواعد الانكوترمز هي قواعد مصاغة ومقترحة من قبل غرفة التجارة الدولية على أطراف عقد البيع الدولي لاستخدامها، وهي قواعد غير مفروضة أي أنها غير الزامية، فاعتمادها في عقد التجارة الدولية من قبل المتعاملين يبقى منوطاً بإرادتهم، كما أن هذه القواعد تهدف إلى تحديد وتوحيد بعض الإلتزامات المميزة للبيع، وذلك لتمكين البائع والمشتري من احترام الإلتزامات المتبادلة في مجال نقل البضائع وتحمل المخاطر والتكاليف. وعليه فإن مسؤولية الشحن، الإزالة، المستندات الجمركية والتفريغ منقسمة بصورة صريحة بين كلا الطرفين. ومنه تعرف هذه القواعد الشروط في حدها الأدنى ثلاثة أمور:

✓ الإلتزامات كل من البائع والمشتري؛

✓ كيف يتم تقسيم تكلفة النقل بين البائع والمشتري وتحدد النقطة التي يتحول تحمل مسؤولية الخطر كضيق البضاعة أو تلفها؛

✓ من الطرف المسؤول عن تخليص البضائع واستيرادها.

3.2. أهمية مصطلحات التجارة الدولية:

تعكس التعديلات المنتظمة على إصدارات مصطلحات التجارة الدولية - الانكوترمز- منذ ظهورها عام 1936، مدى أهميتها في تسهيل العمليات التجارية على الصعيد الدولي خاصة بعد انتشار المناطق الجمركية الحرة وزيادة استخدام الاتصالات الإلكترونية في المعاملات التجارية، والتي تتجلى أصلاً من خلال أهدافها والمتمثلة في النقاط التالية:

- ✓ هي أساس المبادلات التجارية باعتبارها مصطلحات مفهومة في كل دول العالم.
- ✓ هي اداة لتوزيع المهام التي يجب أن يؤديها كل من البائع والمشتري طوال مرحلة تسليم البضاعة، حيث يرجع المتعاملون في التجارة الدولية إلى استعمال قواعد الأنكوترمز لأنها تحدد بصفة دقيقة وواضحة كل من التزامات البائع والمشتري بما فيها من تكاليف وانتقال المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع من البائع إلى المشتري، إلا أنه من الضروري أن يعلم طرفا العقد أن قواعد الانكوترمز لا تحدد العلاقات بين مختلف الناقلين أو المؤمنين ولا قيمة السلعة أي ثمن البضائع محل البيع وخاصة لا تحدد ما له علاقة بنقل الملكية، لا الكيفية ولا اجراءات انتقالها(قاسي، 2018، صفحة 15).
- ✓ تهدف إلى وضع مجموعة من القواعد الدولية لتفسير المصطلحات الأكثر استعمالا في العلاقات التجارية الدولية وبالتالي يتم تجنب الكثير من الغموض والنزاع التي يمكن أن تنشأ جراء إبرام عقد بيع دولي في أي عملية بيعاً وشراء كانت، حيث أنه من المهم تحديد مكان التسليم، أو معرفة متى تنتقل المسؤولية، أو من يتحمل مسؤولية مخاطر الشحن، أو توزيع تكاليف مسار النقل، فهي تحد من الخلافات الناشئة بشكل معتبر جدا(HADDAD S. , janvier 2009, p. 9).
- ✓ تكيفها مع واقع العرف التجاري الدولي إذ أن وضعها وتعديلها يتم دائما على ضوء العرف السائد في المعاملات التجارية الدولية.

4.2 وظائف الانكوترمز: يمكن التمييز بين الوظائف الرئيسية والوظائف الثانوية

- ✓ الوظائف الرئيسية لمصطلحات التجارة الدولية: تتمثل فيما يلي(Sendcloud, 2020, p. 3):
 - تقسيم التكاليف: من يتحمل التكاليف؟.
 - توزيع الحقوق: من يتعاقد مع الالتزامات وعلى النقل؟.
 - تحويل المخاطر: من الذي يغطي المخاطر ومتى؟.
- ✓ الوظائف الثانوية لمصطلحات التجارة الدولية
 - مستندات البضائع: من الذي يحصل على المستندات المتعلقة بالبضائع؟.
 - الجمارك: من المسؤول عن التخليص الجمركي؟.
 - وثائق النقل: من الذي يقدم وثائق النقل؟.
 - تأمين الشحن: من يؤمن البضائع وبأي نظام؟.
 - المعلومات: من يقوم بإبلاغ الآخر ومتى وكيف؟.
 - فحص البضائع: من يقوم بفحص وتفتيش البضائع؟.
 - التعبئة والتغليف: من الذي يحدد طريقة التعبئة؟.

3. عرض لمصطلحات التجارة الدولية لعام 2020

تجري غرفة التجارة الدولية تعديلات على قواعد الانكوترمز كل عشر سنوات تقريبا، وذلك لمواكبة التطورات التي تطرأ على التجارة الدولية. وبعد مرور تسع سنوات على إصدار عام 2010 من الانكوترمز، والذي دخل حيز التنفيذ في عام 2011، بدأ سريان التحديث الجديد في 1 جانفي 2020. والمتمثل في إصدار نشرته غرفة التجارة الدولية في سبتمبر 2019 وتجدر الاشارة أنه ورغم أن هذا التحديث لا يتضمن تغييرات كبيرة مقارنة بالإصدار السابق لعام 2010، إلا أن تضمن بعض التحديثات التي أخذت بعين الاعتبار التطورات التي حدثت خلال السنوات العشر الماضية.

1.3 ضبط مصطلحات التجارة الدولية لعام 2020

يتشكل كل مصطلح من مصطلحات الانكوترمز من رمز يتكون من ثلاث (03) حروف فارقة لكل مصطلح، وعليه يوضع كل مصطلح التزامات البائع (المصدر) والمشتري (المستورد) من ابرام عقد النقل أو التأمين أو استخراج المستندات... الخ كذلك تبيان مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري بالإضافة إلى التطرق للمسؤولية التي تقع عند تحقق مخاطر فقد أو هلاك أو تلف البضاعة محل العقد. وتصنف قواعد الانكوترمز من قبل غرفة التجارة الدولية على اساس امكانية استخدامها من طرف المصدر والمستورد مهما كانت واسطة النقل المستعملة إلى أربعة مجموعات وهي (Formation Conseil: Achats, 2020, p. 5):

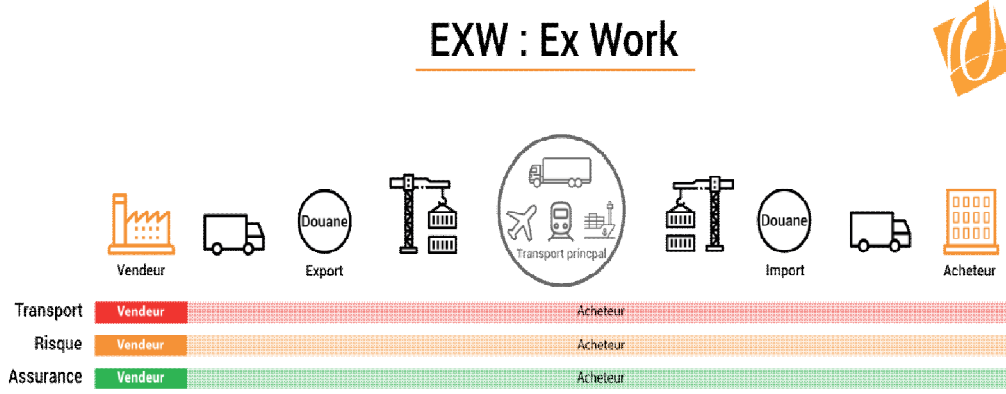
- ✓ **مجموعة E:** هي مصطلحات أو قواعد تخص الانطلاق، أي أن المشتري يتحمل كل شيء، والبائع ببساطة يلتزم بإتاحة البضاعة فقط، على سبيل المثال المصطلح **EXW**.
- ✓ **مجموعة F:** هي المصطلحات التي تستعمل عندما تكون تكاليف النقل مدفوعة من قبل المشتري وعليه فالبايع لا يدفع على سبيل المثال **FCA, FOB, FAS**.
- ✓ **مجموعة C:** هي المصطلحات التي تستعمل عندما تكون تكاليف النقل مدفوعة من قبل البائع، على سبيل المثال ، **CIF, CIP, CFR, CPT**.
- ✓ **مجموعة D:** تسمى كذلك مصطلحات الوصول (*les incoterms d'arrivée*)، وهي بالتالي تعني أن المشتري لن يتحمل أي شيء، كل الاجراءات يديرها البائع وحتى التكاليف يتحملها البائع، على سبيل المثال **DDP, DPU, DAP**. وبالاعتماد إلى معيار واسطة نقل البضائع، يمكن تصنيف قواعد الانكوترمز **2020** الاحدى عشر إلى مجموعتين اثنتين هما:
- ✓ **المجموعة الاولى:** يطلق عليها اسم القواعد متعددة الوسائط (**incoterms multimodaux**) موجهة للتطبيق في حالة النقل المتعدد الوسائط أي أنه يغطي واسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل (البر، البحر، الجو، السكك الحديدية) (<https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schemas/>)، بمعنى ان هذه المجموعة تستخدم بصرف النظر عن واسطة النقل المستخدمة وعن استخدام واسطة واحدة أو أكثر. تضم سبعة (07) قواعد هي: **EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP**.
- ✓ **المجموعة الثانية:** ويطلق عليها كذلك القواعد البحرية أو النهرية (**incoterms maritimesoufluviaux**)، وهي تشمل قواعد تصلح فقط للنقل البحري والنقل عبر الممرات الداخلية، أي أنها تستخدم عندما تكون نقطة استلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه هي ميناء بحري. وهي تضم أربعة من القواعد هي: **FAS, FOB, CFR, CIF** وفيما يلي يتم شرح كل قاعدة أو مصطلح من مصطلحات الانكوترمز **2020**:

1.1.3 المصطلح **EXW (Ex Works) (à l'usine)** التسليم في المصنع

حيث يتم بمقتضى هذا المصطلح تسليم البضاعة عند مصنع أو مخزن البائع، وعليه يتحمل المشتري كافة النفقات والمخاطر المتعلقة بنقل البضاعة من منشأة البائع أي من مكان تواجد البضاعة إلى حين وضعها تحت تصرف المشتري، ويعد هذا النظام أقل الأنظمة في ترتي بالتزامات على البائع، حيث يتمثل التزام هذا الأخير في تسليم البضاعة حسب المواصفات والشروط المحددة في العقد مع ارفاقها في الغالب بشهادة مطابقة تسلم من طرف شركات متخصصة، يثبت من خلالها التزامه ببنود الاتفاق. كما أنه غير مسؤول عن شحن البضاعة داخل أو فوق وسيلة النقل التي وفرها المشتري، ولا بالتخليص الجمركي عند تصدير البضاعة، غير أنه، إذا رغب طرفا العقد تحميل البائع مسؤولية شحن البضاعة من مكان المصنع إلى

المكان الذي يريده المشتري، وكذا المخاطر والنفقات المتعلقة بذلك عند مسار النقل فيجب عليهم تحديد ذلك بصفة واضحة بدمج بند صريح ينص على ذلك بعقد البيع، وبالتالي فهذا المصطلح لا يجب استعماله إذا كان المشتري غير قادر، سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة، أن يتخذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تغيير مقارنة مع مصطلحات 2010. والشكل الموالي يوضح تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق هذا المصطلح.

الشكل رقم 01: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح EXW

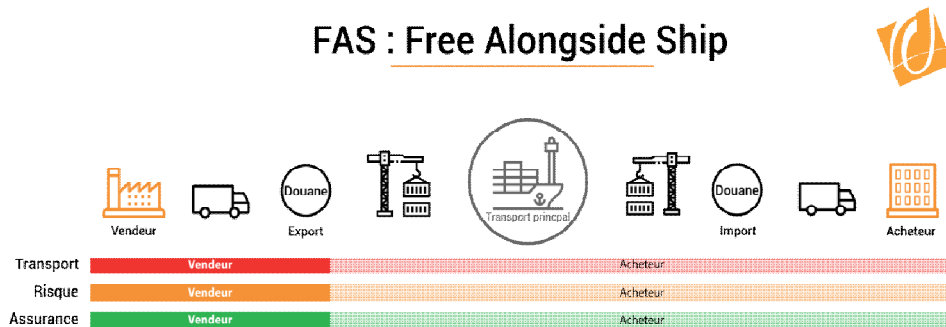


Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p 7.

2.1.3 المصطلح FAS "Free Alongside Ship" التسليم إلى جانب السفينة (Franco le long du navire...port d'embarquement convenu)

يستعمل هذا المصطلح فقط إذا كان النقل عبر البحر أو المياه داخلية. ويلتزم وفقه البائع بتسليم البضاعة بوضع هذه الأخيرة على جانب السفينة في ميناء الشحن المحدد سابقا، وهذا يعني أن المشتري يتحمل كل نفقات ومخاطر فقد وتلف البضاعة الممكن التوقع والحصول فهذا المصطلح يلزم البائع بالتخليص الجمركي للبضاعة عند التصدير، غير أنه إذا اتجهت رغبة طرفي العقد بأن يقوم المشتري بالتخليص الجمركي للبضاعة عند التصدير، فعلى طرفي العقد تحديد ذلك بوضع بند صريح ينص عليه في عقد البيع، وعليه يتم نقل الخطر من البائع إلى المشتري مباشرة بعد التخليص الجمركي في بلد البائع كما أن التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف كذلك في هذه المرحلة. وتجدر الإشارة إلى أنه في عام 2020، كان من المفترض أن يختفي هذا المصطلح لأنه كان يستخدم فقط لبعض المنتجات المحددة (المعادن والحبوب)، ولكن في الأخير لم يتم حذفه إذ أن غرفة التجارة الدولية لن تنشئ مصطلحا خاصا فقط لهذه الفئة من المنتجات، والشكل الموالي يوضح تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FAS.

الشكل رقم 02: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FAS



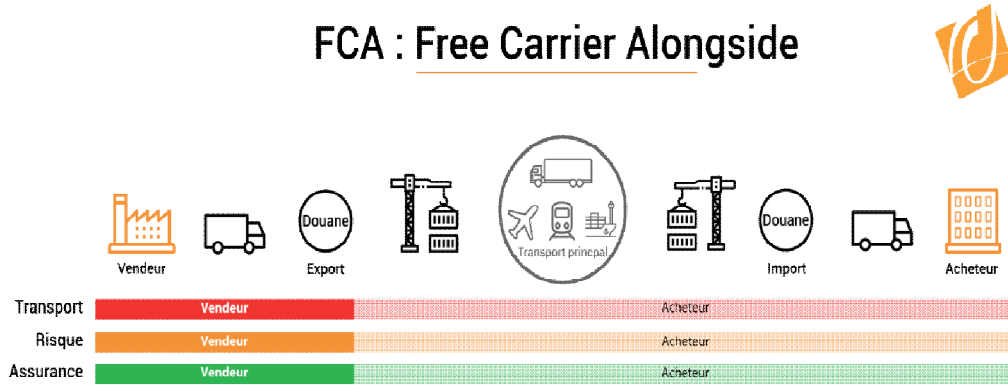
Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p 8.

3.1.3. المصطلح "Free Carrier Alongside" FCA التسليم خالص للناقل (Franco Transporteur...lieu convenu)

يعني هذا المصطلح أن البائع يتولى كل من تحميل البضائع ونقلها والتخليص الجمركي لها، ولن يكون على عاتق المشتري سوى بالعناية بنقلها إلى مصنعه (Formation Conseil Achats, 2020, p. 9). ويعتبر هذا المصطلح الأكثر استخداما حيث وحسب تقديرات الهيئات المختصة فإن واحدة من كل أربع معاملات دولية تستخدم هذا المصطلح، حيث ميزته الرئيسية هو مرونته في عنوان التسليم الذي يمكن أن يكون عنوان البائع، مستودع، مطار... الخ. وتجدر الإشارة أن لمكان التسليم أثر على التزامات شحن أو تفرغ البضاعة في المكان المحدد، فإذا اتفق على أن يتم التسليم في أماكن عمل البائع، فعليه أن يقوم بشحن البضاعة، أما إذا تم التسليم في مكان آخر هنا البائع غير مسؤول عن تفرغ البضاعة لشحنها فوق وسيلة نقل الناقل، فيمكن استعمال هذا المصطلح في كل طرق النقل بما فيها النقل المتعدد الوسائط.

وتعني عبارة الناقل في عقد النقل كل شخصي لتزم بالقيام بعملية نقل برية (عبر الطرق بالشاحنات أو بالسكك الحديدية) أو بحرية (البحر والمياه الداخلية) أو جوية، أو حتى مزج بين العديد من وسائل النقل، فإذا طلب المشتري من البائع تسليم البضاعة إلى شخص غير الناقل، يعتبر البائع بأنه وفي التزامه بالتسليم في اللحظة التي تسلم البضاعة فيها لذلك الشخص، وعليه يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد عملية التخليص الجمركي في بلد البائع وكذا التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف في هذه المرحلة. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FCA

الشكل رقم 03: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FCA



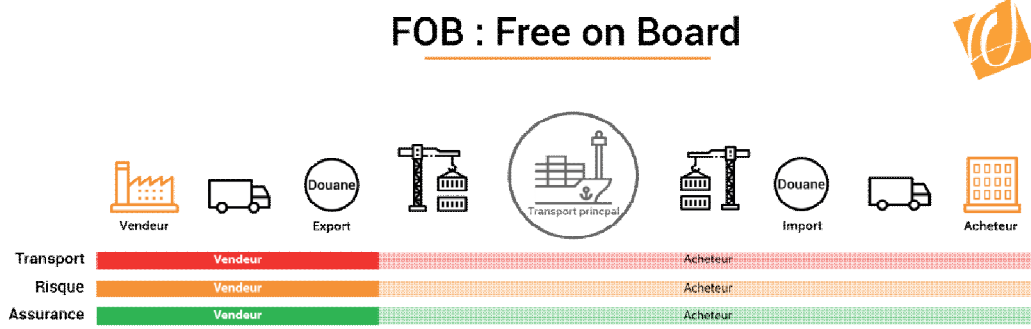
Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p 9.

4.1.3 المصطلح "Free On Board" FOB التسليم على ظهر السفينة (Franco Bord...port d'embarquement convenu)

البائع يسلم البضائع إلى المشتري على ظهر السفينة المسماة بمعرفة المشتري والراسية في ميناء الشحن المسمى ويتحمل المشتري مخاطر الطريق على أساس انه يتسلم البضاعة منذ تحميلها على ظهر السفينة ويتحمل نفقات الطريق منذ ذلك الوقت (علاء، 2012، صفحة 120). إلا أن البائع يتولى الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري، ففي حالة مناولة البضائع إلى الناقل قبل تحميلها على ظهر السفينة ومثال ذلك تسليم الحاوية إلى الناقل في محطة طرفية هنا تطبق القاعدة FCA بدل FOB.

ووفق هذا المصطلح فوب، يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد التخليص الجمركي للبضائع، كما أن التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف بعد التخليص الجمركي للبضائع وتحميلها على متن السفينة (تكاليف THC)، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FOB

الشكل رقم 04: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح FOB



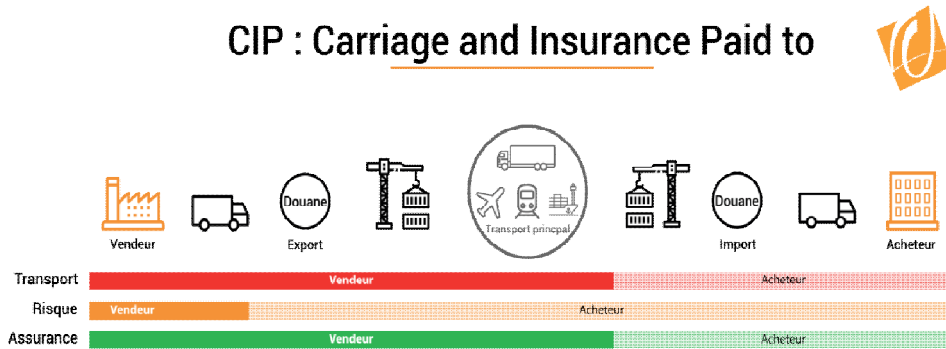
Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p 10.

5.1.3 المصطلح "Carriage and Insurance Paid to" CIP "التأمين والنقل مدفوع حتى ... (Payé assurance comprise jusqu'à..point de destination convenu)

يهتم البائع وفق هذا المصطلح بتسليم البضائع إلى المكان الذي يختاره المشتري (Formation Conseil Achats, 2020, p. 11). ويلتزم البائع بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى كما يتولى التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصي بالبضاعة فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل، أي أن على البائع التعاقد مع شركة تأمين ودفع أقساط التأمين في حدها الأقصى حيث أن هذا المصطلح في هذا الإصدار 2020 حافظ على كل صفاته التي كانت في إصدار 2010، باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى في إصدار 2010 إلى حدها الأقصى (tousrisques) في الإصدار الجديد لعام 2020.

ويتم تحويل الخطر يبدأ عند التسليم إلى المشتري، أي أن المشتري يتحمل الخطر عند التفريغ، وتتوقف التكاليف التي يتحملها البائع وفق هذا المصطلح حتى مصنع المشتري أو أي مكان آخر يحدده المشتري (باستثناء المحطة النهائية (terminal)) + التأمين. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CIP.

الشكل رقم 05: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CIP

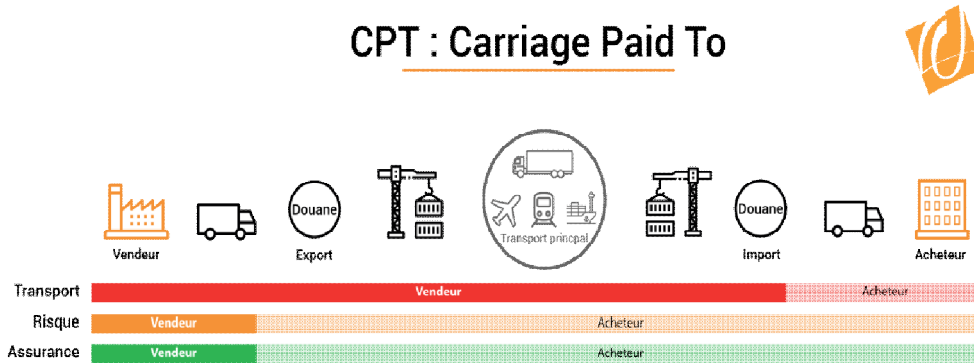


Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p11.

6.1.3 مصطلح " Carriage Paid To " CPT " النقل مدفوع حتى (Port Payé Jusqu'à...lieu de destination convenu)

وفق هذا المصطلح، يدفع البائع أجرة مسار نقل البضاعة حتى وصولها إلى المكان المتفق عليه في عقد البيع، بحيث يتحمل المشتري من مخاطر الفقد أو التلف التي يمكن أن تلحق بالبضاعة، وكذا خطر النفقات الإضافية الناشئة عن ظروف خارجية بعد أن تسلم البضاعة إلى الناقل. فهي تنتقل من البائع إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل، وعبارة " الناقل " تعين كل شخص يلتزم بالقيام بعملية نقل برية (بالشاحنات أو السكك الحديدية) أو بحرية (البحر والمياه الداخلية) أو جوية، أو حتى مزج بين العديد من وسائل النقل، فإذا كان هناك عدة ناقلون متتالون لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المحدد، فانتقال المسؤولية وانتقال المخاطر يكون عند تسليم البضاعة إلى الناقل الأول، إن لهذا المصطلح نقطتين حرجيتين، ذلك أن تحويل مخاطر الطريق، وتحويل عبء النفقات، كل منهما يتم في مكان مختلف عن الآخر، وينصح طرفا عقد البيع أن يبينا في العقد بكل دقة ممكنة، كل من مكان التسليم ومكان الوصول (بن جيلالي وكحلولة، 2018، صفحة 153)، حيث أن نقل المخاطر إلى المشتري يكون في مكان تسليم البضاعة إلى الناقل الأول K بينما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف عند مكان الوصول المسمى الذي يتعين على البائع التعاقد على نقل البضاعة إليه أي ميناء التفريغ، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010، ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CPT.

الشكل رقم 06: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CPT



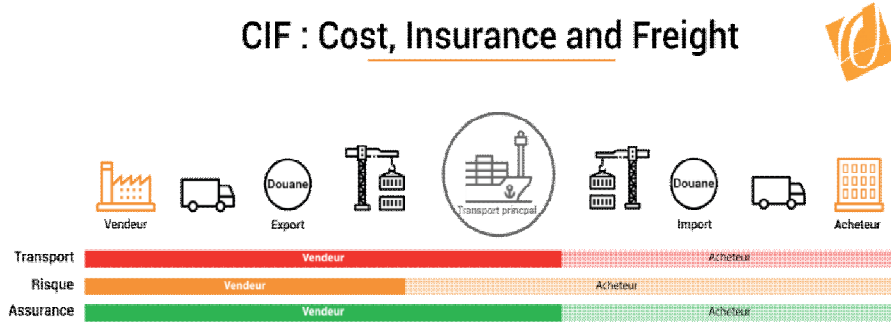
Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p11.

7.1.3 المصطلح " Cost Insurance & Freight " CIF " ثمن البضاعة والتأمين والنقل (Cout, assurance et fret...port de destination convenu)

يستخدم المصطلح فقط في حالة النقل البحري أو النقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، ويعني أن يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة، والبائع ملزم بالقيام بالتأمين البحري الذي يغطي كل مخاطر التلف أو الفقد التي يمكن أن تلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها، فالبائع يتعاقد مع المؤمن ويدفع بذلك أقساط التأمين، وعلى المشتري الملاحظة أنه طبق لهذا المصطلح، البائع ملزم بأداء التأمين لكن في حده الأدنى ضد المخاطر المتوقعة، فإذا رغب المشتري في تأمين أكبر المدى أي كحد أقصى، فعليه إما الاتفاق صراحة مع البائع ليقوم به وإلا فعلى المشتري القيام بتأمين تكميلي، كما يلتزم البائع بتجهيز البضاعة والتخليص الجمركي الصادر عليه أو الإجراءات الجمركية لتصدير البضاعة دون أن يلتزم بإجراءات التوريد إلى بلد المشتري ومن أهم مميزات هذا البيعان التزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أي وجود البضاعة على ظهر السفينة.

كما أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن، والمصاريف المتعلقة بالبضاعة تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن أي وجود، أي نفقات تتعلق بعملية النقل ذاتها فتكون على حساب البائع، ويتميز هذا المصطلح بأنه يشبه المصطلح CFR لكن البائع وفقه يدفع التأمين بالإضافة إلى الشحن، وهذا يقلل من مخاطر المشتري لأنه في حالة وقوع حادث أثناء النقل الرئيسي، سيتم طلب تأمين البائع، ويتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد التخليص الجمركي للبضائع في بلد البائع كما يتحمل البائع التكاليف حتى ميناء التفريغ في بلد المشتري (Formation Conseil Achats, 2020, p. 13). وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CIF.

الشكل رقم 07: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CIF

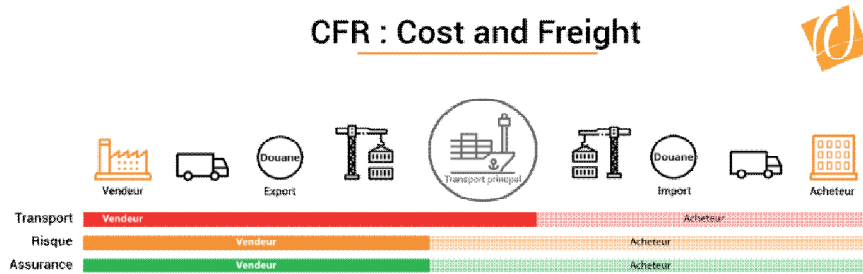


Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p11.

8.1.3 المصطلح "Cost and Freight" CFR " ثمن البضاعة والنقل (Cout et Fret...port de destination convenu)

يعني هذا المصطلح أنه على البائع دفع نفقات وأجرة نقل البضاعة حتى ميناء الشحن المحدد وأنه بمجرد تسليم البضاعة على ظهر السفينة تنتقل مسؤولية تحمل المخاطر والنفقات الزائدة التي قد تلحق بالبضاعة إلى المشتري، أي أن المخاطر أثناء النقل الرئيسي لا يغطيها البائع، ويحث هذا المصطلح على أن البائع ملزم بالتخليص الجمركي للبضاعة عند التصدير، كما لا يمكن استعمال هذا المصطلح إلا إذا كان النقل بحريا أو عبر مياه داخلية، وإذا اتفق طرفا العقد على ألا يتم تسليم البضاعة على ظهر السفينة في جدر هنا استعمال المصطلح CPT. فعلى سبيل المثال إذا رصت البضاعة في حاوية وسلمت للناقل في إحدى المحطات الطرفية (terminal à conteneur) هنا تكون القاعدة المناسبة CPT وليس CFR. ويتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد أن يتم تحميل البضائع على السفينة في بلد البائع، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع عند تفريغ البضائع من القارب على الأرصفة. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CFR.

الشكل رقم 08: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CFR



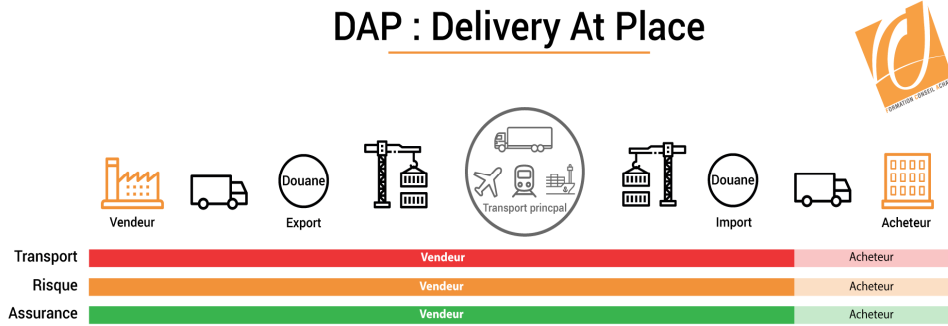
Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p14.

9.1.3 المصطلح "DAP" Delivered At Place" التسليم في المكان المتفعله (Rendu lieu de destination)

يستخدم هذا المصطلح في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة. حيث يمكن استعماله مهما كانت وسيلة النقل أو طريقة النقل المستعملة، ووفق هذا المصطلح يعتبر أن البائع أوفى بالتزامه بمجرد تسليمه البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري ووضعها في المكان المتفق عليه، حيث يقوم البائع بتجهيز البضاعة وتعبئتها وتغليفها وإعدادها للنقل والتسليم وذلك على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته وإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير ويكون المشتري مسؤولاً عن التخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد كما يتولى تفريغ البضاعة من السيارة فقط.

ويتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري في المكان المتفق عليه قبل التفريغ + قوس المخاطرة للتخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد وبالتالي يتحمل المشتري مخاطر هلاك أو التلف البضائع من وقت تسليمها إليه، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في مكان وصول البضاعة قبل التفريغ، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010، ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DAP.

الشكل رقم 09: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DAP

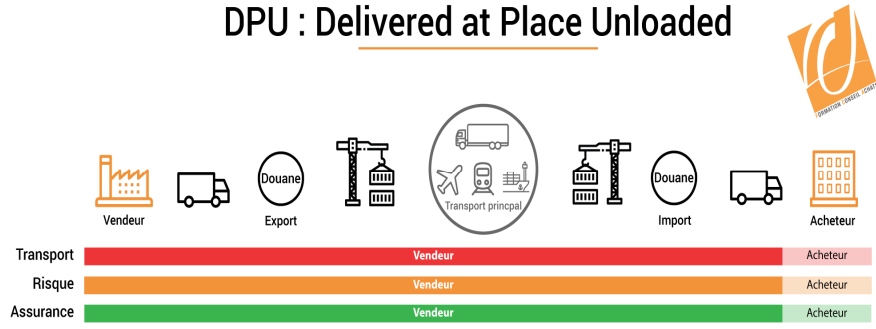


Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p15.

10.1.3 المصطلح "DPU" Delivered at Place Unloaded" التسليم في مكان التفريغ (Rendu au lieu de destination déchargé)

يعد هذا المصطلح جديد على قائمة مصطلحات 2020، وقد حل بشكل ملحوظ محل المصطلح DAT 2010، ووفق هذا المصطلح، يقوم البائع بتسليم البضائع إلى المحطة النهائية (Terminal) (أو أي مكان آخر يحدده المشتري)، ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي المتعلق باستيراد البضائع ونقلها إلى مصنعها أو مخازنها وعليه يعتبر التسليم قد تم طبق هذا المصطلح، لما يقوم البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المحطة المتفق عليها، وبالتالي يمكن القول أن البضاعة سلمت إلى المشتري أنها تحت تصرفه، فالبائع يتحمل كل المخاطر والنفقات حتى يتم تفريغ البضاعة في المحطة المحددة ويشترط في هذا المصطلح أن يقوم البائع بالتخليص الجمركي عند التصدير، أما المشتري فهو مطالب بتنظيم عملية توجيه البضائع إلى الوجهة النهائية والقيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة باستيراد البضائع وتفريغ البضائع من مركبة التسليم في مخازنها الخاصة، ويتم تحويل مخاطر النقل من البائع إلى المشتري وفق هذا المصطلح عندما يتم تفريغ البضائع في المحطة (أو غيرها) قبل التخليص الجمركي، أما التكاليف التي يتحملها البائع فتتوقف عندما يتم تفريغ البضائع على المحطة (أو غيرها) قبل التخليص الجمركي، ويمكن استخدام هذا المصطلح لجميع أنواع النقل، ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DPU.

الشكل رقم 10: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DPU

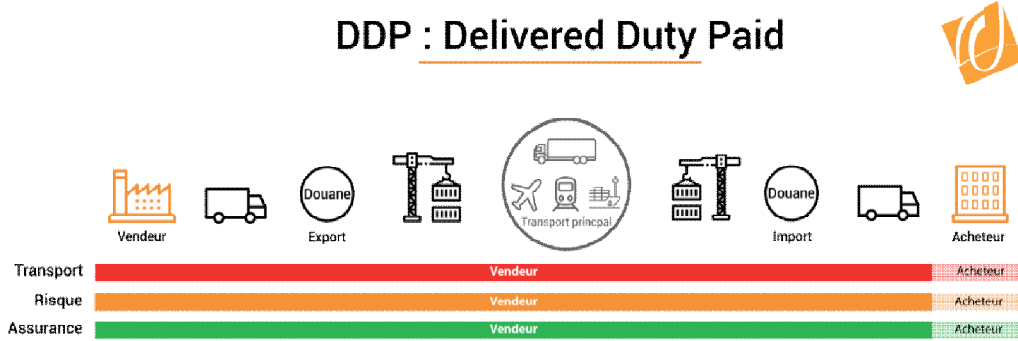


Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, 16.

11.1.3 المصطلح "DDP Delivery Duty Paid" خدمة التوصيل مدفوعة "Rendu Droit Acquittés...lieu de destination convenu)

يمكن استخدام المصطلح DDP، في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة ووفق هذا المصطلح، يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم لما توضع البضاعة في المكان المحدد بالدولة المستوردة وهي لازالت على وسيلة النقل في حالة الاستعداد للتفريغ، ويلتزم البائع بتجهيز البضاعة المباعة والإجراءات الجمركية المتعلقة بالاستيراد والتصدير على نفقته الخاصة ويزود المشتري بسند النقل الصادر على الناقل ويلتزم بنقل البضاعة على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته إلى غاية تسليم البضائع في مكان الوصول إلا أن البائع لا يلتزم بالتأمين على البضائع إلا أنه نظرا إلى المدة الطويلة التي يلتزم من خلالها البائع إلى المحافظة على البضاعة إلى غاية تسليمها في مقر المشتري كما يلتزم بتخزينها وتداولها وإعادة شحنها في حالات معينة مما يضطر للتأمين على البضاعة للمحافظة عليها من مخاطر النقل، ويلتزم البائع بدفع نفقات التغليف والتسليم إلى المشتري، وبالمقابل يلتزم المشتري دفع الثمن الإجمالي وفق الشروط عقد البيع ويتحمل مخاطر هلاك البضاعة منذ تسليمها. تجد بالملاحظة أن المصطلح EXW يعبر عن التزامات البائع في حدها الأدنى، في حين يعبر المصطلح DDP على التزامات البائع في حدها الأقصى، ويتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري عند مصنع المشتري، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في مكان وصول البضاعة النهائي أي مصنع المشتري، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010، ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DDP.

الشكل رقم 11: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح CIF



Source: Formation Conseil Achats, (2020), tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020, p9.

2.3 أهم التعديلات التي ميزت الاصدار 2020

منذ عام 1990، تقوم غرفة التجارة الدولية بتحديث لمصطلحات التجارة الدولية من أجل تكييفها مع الاتجاهات الجديدة في التجارة الدولية وهذا مع كل عقد جديد، أي تحديث في عام 2000 ثم في عام 2010 وأخيراً في عام 2020. وهدفت هذه التحديثات أو هذه المراجعات إلى التمسك والتوافق مع أكبر قدر ممكن من القوانين المختلفة المعمول بها. وقد تم نشر قواعد إصدار 2020 في سبتمبر الماضي من العام 2019 وقد دخلت حيز التنفيذ بدأ من 1 يناير 2020 (<https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms>). حيث أخيراً، انضمت الصين وأستراليا للمرة الأولى إلى هيئة التحرير المكلفة بمراجعة شروط التجارة الدولية جنباً إلى جنب مع ممثلين من فرنسا وإنجلترا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية وتركيا، قاموا باقتراح النسخة النهائية من Incoterms 2020. ويتمثل الهدف الرئيسي من هذه الطبعة الجديدة في تسهيل قراءة وفهم قواعد التجارة الدولية من أجل الحد قدر الإمكان من سوء التفاهم والنزاعات التي يمكن أن تنشأ عن سوء تفسير شروط التجارة الدولية.

✓ وتتمثل أول إضافة في هذا الاصدار الجديد في قيام غرفة التجارة الدولية بوضع عرض تقديمي محسن في الكتيب الرسمي لغرفة التجارة الدولية رقم **EF 723**. حيث نجد ومن أجل كل مصطلح من مصطلحات الانكوترمز ملاحظات توضيحية (notes explicatives) للمستخدمين مع توصيات للاستخدام، الرسوم البيانية التي تحدد موقع التسليم (نقطة تحويل المخاطر) وتوزيع التكاليف (نقطة توقف وتحويل التكلفة)، وكجزء لا يتجزأ من القواعد، ستتمكن هذه الملاحظات من الآن فصاعداً من توضيح الأمور أمام القضاة والمحكمين في حالة النزاعات بين البائع والمشتري؛

✓ تم إعادة ترتيب الالتزامات المتبادلة من أجل لتسليط الضوء على النقاط الأساسية المتعلقة بالتسليم وتحويل المخاطر؛

✓ هناك مادة واحدة تتضمن توزيع لجميع التكاليف بين البائع والمشتري؛

✓ إضافة متطلبات متعلقة بالأمان في التزامات النقل وتقاسم التكاليف بين البائع والمشتري (QUESADA & LUVARA, octobre 2019, p. 2).

وفيما يلي أهم التغيرات التي مست المصطلحات

✓ استبدال المصطلح **DAT** بالمصطلح **DPU** "التسليم في مكان التفريغ"

حيث قامت غرفة التجارة الدولية بإلغاء المصطلح **DAT** "التسليم عند المحطة النهائية" (**Rendu au Terminal**) - والذي يتم وفقه البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المحطة المتفق عليها- واستبداله بالمصطلح **DPU** "التسليم في مكان التفريغ"، حيث أثار المصطلح **DAT** الكثير من سوء الفهم في المعاملات من خلال إساءة تفسير مصطلح المحطة النهائية **Terminal**، وقد جاء المصطلح الجديد **DPU** ليلزم البائع على تسليم البضائع المفرغة إلى الوجهة المتفق عليها (سواء كانت محطة أو مصنع أو مستودع أو غيرها...)، وإذا لم يكن المكان محطة نهائية، فيجب على البائع التحقق من أن المكان الذي يخطط لتسليم البضائع فيه هو مكان يسمح له بتفريغ البضاعة فيه (<http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>).

✓ إثراء المصطلح **FCA** بخيار بوليصة الشحن (**connaissance à bord**)

حسب إصدار الانكوترمز 2010، فإن البائع بموجب المصطلح **FCA** يلتزم فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي يعينه المشتري، ويكزن التسليم في المكان المتفق عليه (KSOURI, 2014, p. 95). وقد جاء إصدار 2020 ليعزز ويثري هذا المصطلح بخيار "بوليصة الشحن على متن السفينة" (أو **Bill of Lading (B/L) on board**) تشير لشحن

البضائع على ظهر السفينة كخيار إضافي للبائعين والمشتريين. فمع هذا الخيار، يقوم المشتري -والذي تقع على مسؤوليته تعيين الناقل (مؤسسة بحرية أو أي عون آخر) - بإلزام الناقل بتقديم دليل على أن البائع قد حمل البضاعة على متن السفينة (GLOBAL NEGOTIATOR, 2020, p. 18).

وستساهم هذه الإضافة في تسهيل المعاملات خاصة الاستجابة لطلبات البنوك (في حالة الائتمان المستندي على سبيل المثال)، وتجدر الإشارة إلى أن هذا الخيار غير مدون في التزامات المشتري أي أنه لا يمثل التزاما ولكنه مدون في الفقرة التوضيحية لمصطلح FCA ، وعليه يجب على البائع والمشتري تفاهم بخصوص هذا الخيار "بوليصة الشحن على متن السفينة" عند إبرام عقد البيع.

✓ شروط التأمين: تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح CIP

في الواقع، هناك ثلاثة أنواع لبوليصة التأمين على الشحن البحري المتاحة للمعاملات الدولية (<http://marcologistique.com/incoterms-2020/>)، وهذه الأنواع معروفة باسم:

Institute Cargo Clauses (A) - (ICC-A)

Institute Cargo Clauses (B) - (ICC-B)

Institute Cargo Clauses (C) - (ICC-C)

ويغطي كل نوع من سياسات الشحن البحري هذه مخاطر مختلفة، فمثلا يغطي البند (ICC-C) الحد الأدنى من التغطية التأمينية، أما البند (ICC-A) والمعروف أيضا باسم "tousrisques" يوفر التغطية التأمينية في حدها الأقصى. وحسب إصدار الانكوترمز 2010، فإن البائع وحسب المصطلح CIP ملزم بالتأمين ضد المخاطر بشأن الفقد أو التلف الممكن أن يلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها، فعلى البائع التعاقد مع شركة تأمين ودفع أقساط التأمين، وعلى المشتري العلم، بأنه ضمن هذا المصطلح ما على البائع إلا التأمين كحد أدنى للمخاطر المتوقعة الحصول، وإذا أراد المشتري تأمين بحد أقصى، عليه الاتفاق مع البائع وإدراج بند صريح بعقد البيع على أن البائع يتحمل مسؤولية التأمين الشامل، وإلا فعلى المشتري القيام بتأمين تكميلي (بن جيلالي وكحلولة، 2018، صفحة 153).

وفي الحقيقة، انتقلت متطلبات التأمين في المصطلح CIP من البنود C إلى البنود A، للمعهد (Institute Cargo Clauses)، وذلك لزيادة التغطية التأمينية، حيث وحسب إصدار 2020، فإنه وفق المصطلح CIP يتولى البائع التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل، أي أن على البائع التعاقد مع شركة تأمين ودفع أقساط التأمين في حدها الأقصى أي حسب بند (ICC-A) أو ما يعادل سعر البضاعة حسب العقد مضاف إليه 10% (REPAY, 2019, p. 3). حيث أن هذا المصطلح في هذا الإصدار 2020 حافظ على كل صفاته التي كانت في إصدار 2010، باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى في إصدار 2010 إلى حدها الأقصى (tousrisques) في الإصدار الجديد لعام 2020، وبالتالي فمن الآن فصاعدا، أصبحت التغطية التأمينية للمصطلح CIP أكثر شمولاً.

✓ المصطلح EXW

بالنسبة لهذا المصطلح احتفظت به غرفة التجارة الدولية، لكن باقتصار استخدامه في المعاملات المحلية دون الدولية (QUESADA & LUVARA, octobre 2019, p. 2).

✓ امكانية استخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات **FCA, DAP, DPU, DDP**

قواعد انكوترمز2010، أخذت بعين الاعتبار أن البضائع يتم نقلها من البائع إلى المشتري من قبل طرف ثالث (ناقل تجاري أو شركة نقل بحري)، وبالتالي لم تسمح قواعد 2010 للمشتري أو البائع بإتاحة فرصة استخدام وسائل النقل الخاصة به من أجل تسليم البضاعة. وهذا النقص تداركه إصدار2020، والذي أخذ بعين الاعتبار مفهوم النقل للحساب الخاص. حيث ولأول مرة يمكن ومن أجل مجموعة من المصطلحات أن يكون النقل الداخلي في بلد البائع (حالة المصطلح **FCA**) أو النقل في بلد الوجهة أي بلد المشتري (حالة المصطلحات **EXW, DAP, DPU, DDP**) (Nguyen, 2019, p. 4) محققا باستخدام وسائل النقل الشخصية بالبائع أو المشتري لنقل البضائع دون الاعتماد بالضرورة على شركة النقل.

✓ التخليص الجمركي في حالة التصدير والاستيراد بالعبور

يبين اصدار 2020 بصورة واضحة الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي بتحمل مستحقات الجمركة وكذا المخاطر، ولأول مرة في يتم أخذ حالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور (marchandiseen régime de transit)، وعليه وفي هذه الحالة، فإن القاعدة المستعملة وفق هذا الاصدار هي أن تنسب المسؤولية للطرف الذي يتحمل مخاطر النقل إلى غاية مكان التسليم.

فبخصوص المصطلحات **EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP, CIF** والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد البائع فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي عند العبور يتحملها المشتري. والعكس في حالة المصطلحات **DAP, DPU, DDP** والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد المشتري، فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي للعبور يتحملها البائع، وعليه فإن هذه الاضافة تعتبر جد مهمة خاصة عندما يتعلق الأمر ببيع بضاعة يستلزم تسليمها العبور على ادارات جمارك دول قبل الوصول إلى إدارة جمارك بلد المستورد أي المشتري (GLOBAL NEGOTIATOR, 2020, p. 19).

4. خاتمة

تعتبر قواعد الأنكوترمز مجموعة من المصطلحات التجارية التي صدرت عن غرفة التجارة الدولية بباريس، يمثل كل واحد منها عقدا من عقود البيوع الدولية، بما في ذلك كل الاجراءات المتبعة سواء في الاستيراد أو التصدير لتنفيذ عملية بيع دولي، ولهذه القواعد أهمية كبيرة في تنسيق عملية البيع، حيث أنها تجنب الوقوع في غموض أو نزاع قد ينشأ عند تنفيذ عقد البيع الدولي، فهي تحدد من الخلافات الناشئة بشكل معتبر كونها تحدد كل من التزامات البائع والتزامات المشتري. ورغم أن قواعد الانكوترمز لا تعد ملزمة في مجال البيوع التجارية الدولية، فهي تستمد الزاميتها من إتفاق طرفي العقد على تبنيها بالإشارة إليهما ودمجها في عقدهما؛ إلا أنها استطاعت أن تحظى بالقبول الدولي حيث أصبحت يوما بعد يوم جزءا اساسيا في اللغة التجارية.

وقد قامت غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد الانكوترمز أكثر من مرة بهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الدولية مرة كل عشر سنوات تقريبا. وكان آخر تعديل قامت به غرفة التجارة الدولية في أواخر العام 2019، والذي توج بإصدار جديد لمصطلحات الانكوترمز دخل حيز التنفيذ ابتداء من الفاتح من يناير 2020. وتتمثل أهم تعديلات هذا الاصدار الجديد فيما يلي:

✓ استبدال مصطلح **DAT** بالمصطلح " **DPU** التسليم في مكان التفريغ" والذي يلزم البائع على تسليم البضائع المفرغة إلى الوجهة المتفق عليها (سواء كانت محطة أو مصنع أو مستودع أو غيرها...)، وإذا لم يكن المكان محطة نهائية، فيجب على البائع التحقق من أن المكان الذي يخطط لتسليم البضائع فيه هو مكان يسمح له بتفريغ البضاعة فيه؛

- ✓ إثراء المصطلح FCA بخيار بوليصة الشحن (connaissance à bord) :
- ✓ تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح CIP بالحد الأقصى؛
- ✓ امكانية استخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات FCA, DAP, DPU, DDP ;
- ✓ توضيح الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي في حالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور (marchandiseen régime de transit).

5. قائمة المراجع:

1. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007.
2. عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، منشورات المنظمة، مصر، 2007.
3. عمر سعد لله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر، 2007.
4. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2012.
5. ليلى مشطر، مصطلحات التجارة الدولية (INCOTERMS): عنصر اساسي في عقد التجارة الدولية، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، العدد السادس، جوان 2018، ص 236.
6. شيخي محمد أمين، تفسير مصطلحات التجارة الدولية، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 3، العدد 2، جوان 2017.
7. سميرة بنجيلالي، محمد كحلولة، تطورات قواعد INCOTERMS 2010 مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 11، سبتمبر 2018.
8. بن عثمان فريدة، النظام القانوني للبيوع التجارية الدولية، أطروحة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2016-2017.
9. منال قاسي، فعالية قواعد الانكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2017-2018.
10. Claire QUESADA , Valérie LUVARA, Les règles Incoterms 2020, fiche technique, GREX INTERNATIONAL CCI Grenoble, octobre 2019.
11. Formation Conseil Achats, tout comprendre sur les Incoterms 2020, France, 2020.
12. HADDAD.S. et Collectif, Les incoterms : international commercial terms, Pages bleues éditions, Alger, Algérie, 2009.
13. HADDAD.S et Collectif, les incoterms 2000, dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport, pages bleues, Alger, janvier 2009.
14. GLOBAL NEGOTIATOR, guide pratique : incoterms 2020, Global Marketing Strategies S.L, Paris, 2020 , P19.
15. Les Institute Cargo Clauses (ICC) sont les conditions d'assurance marchandises transportées "tous risques" les plus connues et les plus utilisées dans le monde (notamment par les banques dans le cas de crédits documentaires).
16. Madeleine Nguyen-The, INCOTERMS® 2020, river Chelles, Lyon, France, décembre 2019.
17. Vincent REPAY ,Incoterms 2020 CCI : une évolution plus qu'une révolution, Luxembourg, Novembre 2019.
18. KSOURI Idir, Les opérations de commerce international, Berti éditions, Alger, Algérie, 2014.
19. Sendcloud, incoterm , l'essentiel, 2020.
20. <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schemas/> consulté le 25/02/2020.
21. <https://www.appvizier.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms> .Consulté le 10/03/2020.
22. <http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/> Consulté le 10/03/2020.
23. <http://marcologistique.com/incoterms-2020/> consulté le 25/02/2020.