

تطورات قواعد 2010 INCOTERMS مواكبة لمستحدثات النقل Development of rules 2010 INCOTERMS Follow transport innovations

تاريخ قبول المقال للنشر : 2018/06/13

تاريخ إرسال المقال : 2018/04/17

ط.د. بن جيلالي سميرة / جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان
عضو في مخبر القانون البحري والنقل
د. كحلولة محمد / جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان

ملخص:

قامت غرفة التجارة الدولية CCI بمراجعة قواعد الانكو أكثر من مرة بهدف مواكبة تطورات النقل حيث بادرت سنة 1953 إلى وضع قواعد لمصطلحات التجارة الدولية وتم إخضاعها إلى عدة تعديلات إلى غاية سنة 2010 وذلك بهدف مواكبة النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات كما قسمت هذه القواعد الجديدة إلى مجموعتين إحداهما تصلح للتطبيق على النقل البحري والثانية تطبق على النقل متعدد الوسائط ، وتم استحداث قاعدتين جديدتين من قواعد الانكو لسنة 2010 بدل أربعة قواعد لسنة 2000 والتي تتمثل في قاعدة DAT و DAP وتحريك النقطة الحرجة من عبور البضاعة صور السفينة أصبحت بموجب القواعد الجديدة إلى غاية شحن البضائع على ظهر السفينة والتي تحدد نقطة التسليم وانتقال المخاطر من البائع إلى المشتري .
الكلمات المفتاحية : الانكوتيرمز ، التطورات ، النقل متعدد الوسائط ، البيوع الدولية .

Abstract:

The International Chamber of Commerce CCI It established rules INCOTERMS on 1953, The terms of the international trade have undergone modifications Until 2010 Keeping abreast of evolutions of the transport, become integral part of several modes of transport And the transport of containers he new terms 2010 have been divided into two groups, first group applied to maritime transport and the second group is applied to multimodal transport. In addition to the introduction of two new INCOTERMS rules for 2010, this is the DAT and DAP rule, And by moving the delivery point to cross the goods from the ship's barrier, until the goods are loaded on board and that determines the transfer of risk from the seller to the buyer.

Key words: INCOTERMS; developments; Multimodal transport; International sales.

مقدمة:

ظهرت البيوع الدولية ظهرت في أوروبا منذ قرن ونصف من الزمن والتي كانت في غالبيتها بيوع بحرية ولقد شهدت هذه البيوع تطورا يرجع إلى العرف والعادات والتقاليد وليس للتشريعات، ونظرا للأهمية التي تحتلها التجارة الدولية وحاجتها إلى الثقة واليقين في المعاملات عند إبرام العقود الدولية فقد تضمنت حقوق والتزامات كل طرف، وقد اتجهت غرفة التجارة الدولية سنة 1953 إلى وضع قواعد تحكم مصطلحات التجارة الخارجية والتي تسمى بقواعد الانكوتيرمز¹ حيث تعتبر قواعد اختيارية ولا تتمتع بالصفة الآمرة حيث لا تعتبر بذاتها تنظيما دوليا للبيوع البحرية ولا تتمتع بالصفة الآمرة، فهي تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد في حالة النص على الإحالة إليها في العقد المبرم بينهما ومن ثم يمكن للأطراف التعديل في هذه القواعد بالزيادة والنقصان مادامت أن إرادة الأطراف هي الأساس للأخذ بها، إن التطور الحديث الذي شهدته التجارة الدولية أدى إلى ضرورة ظهور مصطلحات جديدة تتماشى مع هذا التطور وهذا ما أدى إلى إخضاع قواعد الانكوتيرمز² إلى أكثر من تعديل لكي تتواءم بشكل مستمر مع مقتضيات التجارة الدولية وقد جاءت التعديلات في سنوات متتالية 1967، 1976، 1980، 1990، 2000، وآخر تعديل لقواعد الانكوتيرمز كان سنة 2010 لكي تتواءم مع مقتضيات النقل والذي أصبح يشمل عدة وسائل ومن هذا المنطلق سوف أعالج الإشكالية التالية: كيف واكبت قواعد الانكوتيرمز 2010 تطورات النقل؟ وفي ما هي أهم مستحدثات قواعد الانكوتيرمز 2010؟

المحور الأول: مستحدثات الانكوتيرمز 2010 في مجال النقل

أصدرت غرفة التجارة الدولية قواعد المصطلحات التجارية المحلية والدولية الانكوتيرمز³ أخذاً في الحسبان ما استجدت إليه الساحة الدولية من تطورات في مجال المعاملات التجارية فالمصطلحات التجارية الدولية Incoterms أو International Commercial Terms هي عبارة عن مجموعة من المصطلحات أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) لأول مرة سنة 1953، ويمثل كل مصطلح منها عقداً نموذجياً من عقود البيوع البحرية موضحاً أهم الخصائص الجوهرية التي تحدد وتفسر بنود هذا العقد، لذلك سُميت أيضاً "بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية"، "International Rules for the Interpretation of Trade Terms". وقد أخضعت غرفة التجارة الدولية هذه القواعد إلى التعديلات المضطردة لكي تتواءم بشكل دائم مع الطفرات السريعة لمقتضيات التجارة الدولية. وجاءت التعديلات في السنوات 1967، 1976، 1980، 1990، 2000، وأخيراً 2010 أي بمعدل كل عشر سنوات تقريباً. 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 ضمناها عقدهما.

شملت هذه التعديلات عدة مجالات متنوعة خاصة تلك الصادرة سنة 2000 و2010 التي عالجت بيوعاً بوسائل مختلفة منها البيوع الجوية والتي لها علاقة بالنقل الجوي⁴، إضافة

إلى بيوع بوسائط نقل أخرى وبالتالي لم تعالج قواعد الانكوتيرمز البيوع البحرية فقط والتي تنفذ بواسطة بحرية لنقل البضائع فقط إنما أتت بمصطلحات تجارية تتماشى ونقل متعدد الوسائط ومن بين المستحدثات 2010 والتي كان لها الأثر البالغ سواء على النقل البحري أو النقل بوسائط أخرى هو تحريك النقطة الحرجة "سور السفينة" باعتبارهما الحد الفاصل الذي تحدد المسؤولية على من تقع وشملت هذه التعديلات مستحدثات مهمة حتى تتماشى من النقل متعدد الوسائط .

أولاً : مستحدثات الانكوتيرمز 2010 المتعلقة بالحد فاصل للمسؤولية

إن التعديلات التي طرأت في هذا المجال وباعتبار سور السفينة بمثابة النقطة المهمة التي تتمتع بأهمية قانونية في النقل البحري فقد كان من بين اهتمامات مصطلحات الانكوتيرمز 2010 هو تحريك هذه النقطة الحرجة والتي تتحدد بموجها الأعباء القانونية التي يتحملها كل طرف من أطراف عقد البيع البحري وعقد النقل البحري حيث كان في ظل قواعد الانكوتيرمز لسنة 2000 عبور البضاعة لسور السفينة في ميناء القيام بمثابة تسليم البضائع من البائع إلى المشتري طبقاً لعقد البيع البحري .

كذا انتقال مخاطر الطريق من البائع إلى المشتري حيث كان يشكل سور السفينة الحدود القانونية بين أراضي البائع وأراضي المشتري ، كانت تبدأ مسؤولية الناقل بمجرد عبور البضاعة لسور السفينة الى غاية تسليمها إلى في ميناء الوصول وبالتالي كان لسور السفينة أهمية قانونية تأثر سواء على أطراف عقد البيع أو عقد النقل البحري ، إلا أنه بعد تعديل INCOTERMS لسنة 2010 تغير المفهوم القانوني للحدود الفاصلة بين البائع والمشتري وانهارت الأهمية القانونية لسور السفينة فبموجب التعديل أصبح البائع مسئولاً عن البضائع إلى غاية شحنها على متن السفينة وليس بمجرد عبورها لسور السفينة كما كان عليه الحال في قواعد الانكوتيرمز لسنة 2000 وما قبلها ، وهذا ما يؤدي إلى تفادي احتمالات تأرجح المخاطر على جانبي الخط الوهمي الذي يتركز عليه سور السفينة التي يجري الشحن عليها لما تضمنتها مقدمة قواعد الانكوتيرمز 2010 والتي لا تطبق إلا إذا عرف الميناء أو المكان المقصود للتسليم بكل دقة وتم إدراجه ضمن القاعدة⁵ فقبل تعديل الانكوتيرمز 2010 مثلاً فإن المكان المسمى أو المقصود هو المكان الذي يكون فيه التسليم والذي تنتقل عنده المخاطر من البائع إلى المشتري بينما في ظل قواعد 2010 فاشتراط شرط أساسي هو تعيين نقطة الوصول بشكل محدد والذي تدفع أجرة النقل لإيصال البضاعة إليها وليس مكان الوصول بشكل عام وهذا تفادياً لوقوع الشك وعدم اليقين في الحصول على المرسل إليه الذي يحق له تسليم البضائع⁶ ، وانهارت الأهمية القانونية لسور السفينة الذي كان يتمتع بها في أوساط التجارة بعد أن بدا النقل المتكامل⁷ يفرض وجوده في ميدان التجارة الدولية لنقل البضائع في المحتواة في وحدات نمطية كالحاويات والطبالي أو على وسائل النقل كالشاحنات والترتيلات نتيجة التطور الذي أدى إلى تحريك النقطة الحرجة من نقطة داخل المجال البحري إلى نقطة داخل البر في بلد ما وهذا بمثابة تجسيد للنقل متعدد الوسائط الذي أدى بمصطلحات التجارة الدولية إلى تعديل قواعدها المستخدمة في مجال النقل وذلك بتحريك

النقطة الحرجة . ومع ظهور النقل متعدد الوسائط⁸ الذي بدأ يفرض وجوده في التجارة الدولية لنقل البضائع المحتواة في وحدات نمطية كالحاويات أو على وسائل النقل كالشاحنات مما أدى إلى انهيار الأهمية القانونية لسور السفينة باعتبارها النقطة الأساسية التي تحدد عندها المراكز القانونية لعقد البيع وعقد النقل، حيث انتقل الاهتمام من نقطة داخل البر في دولة ما إلى نقطة أخرى في دولة أخرى وهو ما يعتبر السمة الجوهرية للنقل متعدد الوسائط حيث لم يعد البائع مطالباً بتسليم البضائع على السفينة أو إلى جانبها في ميناء الشحن بل في الموقع المختار الذي يتفق عليه أطراف عقد البيع تحقيقاً لمصالحهما، هنا برزت مشكلة قصور البيوع التقليدية عن مجرات مقتضيات النقل متعدد الوسائط⁹، أن ما يقارب 70 بالمائة من قيمة التجارة بين الاتحاد الأوروبي وانجلترا تتم بواسطة العبارات والشاحنات حيث أصبح البيع «cif» أو «fob» غير ملائم لتطور الحديث في أنماط التجارة الدولية هذا ما أدى إلى ظهور قواعد جديدة تتماشى مع البيوع الحديثة والبقاء على البيوع البحرية التقليدية وكي تتماشى مع مقتضيات النقل متعدد الوسائط أشار تقرير UNICTRAD أن عدم إلمام التجار بهذه المصطلحات الجديدة قد يؤدي إلى ضياع الوقت والنفقات وإلى عدم انتظام التجارة الدولية إضافة إلى ذلك أصدرت هذه المنظمة الدولية تقرير سنة 2000 أن أغلبية المبادلات التجارية بين الدول النامية تستخدم مصطلحات التجارة البحرية لانجاز النقل متعدد الوسائط وهذا راجع إلى عدم إلمام التجار بهذه المصطلحات الجديدة، كما أن هذا التطور الذي شهدته التجارة الدولية أدى إلى ضرورة صياغة عقود البيوع الدولية بكل دقة¹⁰ وهذا تفادي للمنازعات التي قد تنشأ بين أطراف عقد البيع الدولي وهذا ما بادرت إليه غرفة التجارة الدولية 2010 إضافة إلى مستحدثات أخرى أخذت في الحسبان ما استجد على الساحة الدولية من تطورات .

ثانياً : مستحدثات الانكوتيرمز 2010

تضمنت قواعد الانكوتيرمز لسنة 2010 تحديث لعدة مجالات سواء تعلق بالنقل البحري أو النقل المتعدد الوسائط بالإضافة إلى تعديلات في مجالات أخرى من بينها اختصار العدد الكلي من 13 إلى 11 قاعدة فقط في ظل قواعد الانكوتيرمز 2010، كما أتت هذه القواعد أكثر يسراً ووضوحاً فيكفي الإشارة إلى أحد هذه القواعد 2010 في عقد من عقود بيع البضائع سواء الدولية أو الداخلية في تحديد التزامات أطراف العقد إضافة إلى أنها تقلل من احتمالات وقوع المنازعات القانونية بين الأطراف المتعاقدة على عملية البيع كما أن هذه القواعد الجديدة تشمل كل الخدمات المصاحبة للعمليات التجارية والمتعاملين في بيع وشراء البضائع¹¹، لأن هذه القواعد الجديدة 2010 لقد وسعت من مجال تطبيقها ليشمل المجال الوطني وليس الدولي فقط بمعنى القواعد الجديدة يمكن العمل بمقتضاها بين التجار الوطنيين وداخل الدولة الواحدة وعبر المناطق الحرة مثل قواعد EXW, DAP وهذا هو أحد المفاهيم المستحدثة للقواعد الجديدة، ولقد قامت قواعد المصطلحات الجديدة بعملية تحديث وضم للقواعد المتعلقة بالتسليم ومن ناحية أخرى راعت القواعد الجديدة المعاملات التجارية الالكترونية وتبادل البيانات الكترونياً وأي وثيقة ورقية بالإمكان استبدالها بسجل أو إجراء الكتروني

مساويا لها¹² في حالة موافق الأطراف على ذلك أو جرت به عادات سارية على عكس قواعد 2000 والتي أشارت إلى الوثائق الالكترونية بشكل غير واضح يكتنفه الغموض¹³ ، كما حددت قواعد 2010 حددت أي طرف من أطراف عقد البيع يلتزم بعملية النقل أو التامين اضافة إلى ذلك متى يتم تسليم البضاعة وانتقال المخاطر من البائع إلى المشتري والنفقات التي يتحملها كل طرف ، كما وضحت أي طرف من أطراف عقد البيع يعمل بترتيبات النقل والتامين ومتى تنتقل الملكية من البائع إلى المشتري والمخاطر وما هي النفقات التي يتعين تحملها كل طرف ، أدخلت قواعد Incoterms 2010 قاعدتين بديلتان عن القواعد الأربعة لسنة 2000 والتي تم إلغاؤها والتي تتمثل في : DA.F -D.E.S-D.EQ-DDU¹⁴ وتم استحداثها بقاعدتين جديدتين DAT DAP والتي يتم التسليم بموجهما في مكان الوصول المسمى وهذا ما سأتطرق إليه في المحور الثاني.

المحور الثاني : أنواع الانكوتيرمز 2010

قواعد الانكوهي ليس بذاتها عقدا كاملا لبيع البضائع وعلى الأطراف الانتباه أنها قد تؤدي القوانين الوطنية أي من مشتملات عقد البيع من بينها قاعدة من قواعد الانكو 2010 إلا أن قواعد الجديدة لم تتطرق لثمن البضاعة ولا لطريقة دفعها كذلك ولا تتعامل في مسألة انتقال ملكية من البائع إلى المشتري ولا للنتائج التي يمكن أن تترتب على الإخلال بشروط عقد البيع ولا القانون الواجب التطبيق ولا الاختصاص القضائي، فهي تخضع إلى اتفاق الطرفان البائع و المشتري أو طبقا لأحكام القانون الواجب التطبيق¹⁵ ، تحتوي المذكرة الإرشادية 2010 على قواعد تتماشى أكثر مع النقل متعدد الوسائط على عكس البيوع البحرية التقليدية التي عجزت عن مواكبة مقتضيات النقل¹⁶ ، لذلك تضمنت مصطلحات التجارة الجديدة قواعد تتماشى أكثر مع مقتضيات النقل ، إن قواعد الانكو 2010 تنقسم إلى قسمين من حيث الاستخدام مع وسائط النقل المختلفة فالمجموعة الأولى تطبق على النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية ، أما المجموعة الثانية فتطبق بصرف النظر عن الوسائط المستخدمة سواء واسطة واحدة للنقل أو أكثر من واسطة ولا يشترطان يكون النقل البحري بين هذه الوسائط.

أولا : قواعد الانكو 2010 تصلح للتطبيق على النقل البحري والنقل

عبر الممرات الملاحية الداخلية

المقصود بها أن نقطة التسليم البضائع و التسلم تقعان في موانئ بحرية ومن أهم المستجدات في هذا المجال استبعاد سور السفينة كنقطة للتسليم ، كما أنها لا تطبق هذه القواعد الجديدة ، إلا إذا عرف المكان المقصود بدقة ، كما انه لا يجوز أن نقول FOB Amman ، وإنما يقال FCA Amman أو يقال FOB Aqaba و حددت قواعد الانكو 2010 أربعة قواعد تصلح للتطبيق على هذه المجموعة :

1- الانكوتيرمز CIF¹⁷ : يستخدم المصطلح فقط في حالة النقل البحري أو النقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، ويعني يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة وليس إلى غاية محطة الوصول النهائية و ضروري ذكر ميناء الوصول إلا انه من الجائز عدم ذكر ميناء الشحن ومخاطر النقل البحري تقع على عاتق المشتري ومصاريف المتعلقة

بالبضاعة بعد شحنها تقع عاتقه وللبائع حق الاختيار السفينة التي تنقل البضائع ودفع أجرة النقل إلى الناقل¹⁸ في ميناء القيام إلا إذا اتفق على خلاف ذلك في سند الشحن يلتزم بالتأمين عليها لصالح المشتري¹⁹ إلا أن البائع لا يلتزم بالتأمين إلا بعد أدنى لغطاء التأمين مقابل ثمن إجمالي يدفعه المشتري إلى البائع يتضمن قيمة البضائع وأجرة النقل والتأمين البحري. فإذا أراد المشتري رفع التأمين إما أن يتفق مع البائع على ذلك أو يتولى بنفسه ذلك حسب إرادته كما يلتزم البائع بتجهيز البضاعة وتخليص الجمركي الصادر عليها والإجراءات الجمركية لتصدير البضاعة دون أن يلتزم بإجراءات التوريد إلى بلد المشتري ومن أهم مميزات هذا البيع ان التزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أى وجود البضاعة على ظهر السفينة، كما أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن من وقت الشحنة، والمصاريف المتعلقة بالبضاعة تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن أى وجود ، أي نفقات تتعلق بعملية النقل ذاتها فتكون على حساب البائع.

2-الانكوتيرمز CFR²⁰ : البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة ومخاطر الهلاك والتلف تنتقل من البائع إلى المشتري عند وضعها على ظهر السفينة ، يتعاقد البائع مع الناقل الذي يختاره لتوصيل البضاعة إلى الميناء الوصول المسى ويمكن عدم ذكر ميناء الشحن الاتفاق بين البائع والمشتري في عقد البيع على ذكر ميناء الشحن إذا كان يتمتع بأهمية خاصة لدى المشتري. على الرغم انه المكان التي تنتقل مخاطر الطريق من البائع إلى المشتري ويلتزم البائع بالإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري ، في بعض الحالات لا تكون القاعدة CFR هي المناسبة فعلى سبيل المثال إذا رصت البضاعة في حاوية وسلمت للناقل في إحدى المحطات الطرفية هنا تكون القاعدة المناسبة CPT وليس CFR .

3-الانكوتيرمز FOB²¹ : البائع يسلم البضائع إلى المشتري على ظهر السفينة المسماة بمعرفة المشتري²² والراسية في ميناء الشحن المسى ويتحمل المشتري مخاطر الطريق على أساس انه يتسلم البضاعة منذ تحميلها على ظهر السفينة ويتحمل نفقات الطريق منذ ذلك الوقت²³ إلا إن 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 FOB²⁴ .

وبموجب المصطلح فوب يكون المطلوب من البائع أن يتولى إتخاذ إجراءات التخليص الجمركي اللازمة لتصدير البضاعة، إلا أنه أي البائع غير مطالب بعمل الإجراءات الجمركية اللازمة لاستيراد البضاعة في بلد الوصول ولا دفع أي نفقات تتعلق بذلك.

4-الانكوتيرمز FAS²⁵ : إن هذا البيع تطبق بشأنه كل الأحكام المتعلقة بالبيع FOB باستثناء التزام البائع في البيع FAS بتسليم البضائع إلى المشتري إلى جانب السفينة التي يعينها المشتري²⁶ والمصطلح FAS يعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا وضع البضاعة إلى جانب السفينة المسماة بمعرفة المشتري والراسية في ميناء الشحن المتفق عليه وعلى سبيل

المثال على رصيف أو بارج، وتنتقل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة عندما توضع البضاعة إلى جانب السفينة. ومن ثم يتحمل المشتري كافة النفقات منذ ذلك الوقت، ويلتزم طرفي عقد البيع في أن يحددوا على وجه الدقة بقدر الإمكان، نقطة التحميل في ميناء الشحن المسمى، حيث أن النفقات والمخاطر للوصول إلى هذه النقطة تكون على حساب البائع، كما أن هذه النفقات وأي مصاريف أخرى مرتبطة بها قد تختلف حسب الممارسة المعتادة في الميناء، في حالة تسليم البائع البضائع معبئة في الحاوية إلى المشتري في محطة طرفية في هذه الحالة يستخدم المصطلح FCA بدلا عن المصطلح FAS.

ثانيا: قواعد الإنكوتيرمز 2010 تصلح للتطبيق على واسطة نقل أو أكثر من واسطة نقل تستخدم هذه القاعدة بصرف النظر عن نوع الواسطة المستخدمة، سواء باستخدام واسطة نقل واحدة أو أكثر من واسطة نقل ومن أهم المستحدثات هي القاعدة DAT، DAP وهما قاعدتان بديلتان للمصطلحات الأربع لسنة 2000 ومصطلحات أخرى تتناسب مع وسائل النقل المختلفة.

1- القاعدة DAT²⁷: تستخدم القاعدة مهما كانت واسطة النقل، والمقصود هو أن توضع البضائع المنقولة تحت تصرف المشتري بعد تمام التفريغ من المركبة الواصلة في المحطة المسماة سواء كان في ميناء أو مكان الوصول المتفق عليه سواء كان بحريا أو جويا أو نهريا أو يمكن أن تكون المحطات الطرفية مخازن أو محطة الحاويات أو الشاحنات أو السكك الحديدية مما يعتبر البائع أوفى بالتزامه بتسليم البضائع إلى المشتري في محطة نقل طرفية مسماة، فالبائع ملزم بإبرام عقد نقل البضاعة إلى غاية المحطة الطرفية وتحت نفقة البائع ولكنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة، ويلتزم المشتري بمخاطر الهلاك أو التلف البضاعة منذ تسليمها إليه في المحطة الطرفية وإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد، ويلتزم البائع بإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير، في حالة اخذ البائع على عاتقه نفقات النقل والمخاطر وأعمال المناولة من محطة نقل طرفية إلى مكان آخر فان مصطلح DAP أو مصطلح DDP هو الملائم للاستخدام²⁸.

2- القاعدة DAP²⁹: تستخدم هذه القاعدة في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة. كذلك يمكن استخدامها في حالة توظيف أكثر من واسطة نقل واحدة في عملية النقل، مثل النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، فيكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري في المكان المسمى من المركبة الواصلة جاهزة للتفريغ في النقطة المتفق عليها وخلال الفترة الزمنية المتفق عليها ويتحمل المشتري مخاطر هلاك أو التلف البضائع من وقت تسليمها إليه، وهكذا يتولى البائع إبرام عقد النقل البضاعة على نفقته الخاصة إلى المكان الوصول المسمى للوصول ويقوم بتجهيز البضاعة وتعبئتها وتغليفها وإعدادها للنقل والتسليم وذلك على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته وإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير³⁰.

ان القواعد الجديدة تجعل من قواعد الإنكوتيرمز 2000DES وDEQ غير ضرورية، فقد تكون محطة الوصول المحددة في قاعدة DAT وبناءً عليه يمكن استخدام قاعدة DAT بشكل

آمن في الحالات التي كانت تستخدم فيها قاعدة الإنكوتيرمز 2000DEQ وعلى نحو مماثل، يمكن أن تكون «وسيلة النقل» الواصلة بموجب قاعدة DAP سفينة، ويكون مكان الوصول المحدد هو ميناء، وتبعاً لذلك يمكن استخدام قاعدة DAP بشكل آمن في الحالات التي كانت تستخدم فيها قاعدة الإنكوتيرمز 2000DES هذه القواعد الجديدة كسابقتهما هي قواعد خاصة بالتسليم delivered حيث يتحمل البائع جميع التكاليف ماعدا تلك التكاليف المتعلقة بتخليص المستوردات، حيثما ينطبق ذلك والمخاطر التي ينطوي عليها إحضار البضاعة إلى مكان الوصول المحدد³¹، بالتالي الناقل كافة المخاطر التي تتعرض لها البضائع إلى المكان المسمى مع اتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير على نفقته الخاصة وتزويد المشتري بسند نقل إلا أنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة، إلا أن المشتري يتحمل نفقات تفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها وكذا الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد ويتحمل تبعه هلاكها وتلفها منذ تسليمها إليه.

3- الانكوتيرمز EXW³²: هذه القاعدة الحد الأدنى لالتزامات البائع اتجاه المشتري³³، يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم للمشتري بوضع البضاعة تحت تصرفه وسلمها إلى المرسل إليه في مصانع البائع ويتحمل المشتري كافة المصاريف المتعلقة بسحب البضاعة من مخازن البائع، قد ينخرط مرحل البضائع نيابة على المشتري ويتولى عملية التعبئة وغيرها وهي لازالت في مكان البائع بصفته وكيلا عن المشتري ثم يتولى استلامها وإصدار FCR³⁴ وهي وثيقة غير قابلة للتداول بطبيعتها والمقصود بها إقرار من مرحل البضائع باسم ولحساب موكله المشتري باستلام البضائع بحالة ظاهرية جديدة من البائع ويلتزم مرحل البضائع بإرسال وتسليم البضائع إلى المرسل إليه ومن مزايا هذا البيع انه يمكن للمشتري مقابل حصوله على هذه الوثيقة بدفع قيمة البضاعة التي تم شراءها وبحصوله على الوثيقة يكون واثقا أن البضائع خرجت فعلا عن سيطرة البائع وتأخذ هذه الخصوصية نفس دور سند الشحن باستثناء أنها غير قابلة للتداول.

طبقا لهذه القاعدة التي تمثل الحد أدنى لالتزامات البائع لا التزام على عاتق البائع تجاه المشتري في شأن تحميل البضاعة على وسيلة النقل، كما أن البائع ليس مكلفاً باتخاذ إجراءات التخليص الجمركي الصادر، ومن ثم فإن المشتريين مدعوون لعدم استخدام القاعدة EXW، إذا لم يكن في مقدورهم الحصول على إذن بالتصدير، كما ليس على المشتري إلا التزامات محدودة فيما يتعلق بتزويد البائع بأي معلومات خاصة بتصدير البضاعة. غير أن البائع قد يحتاج إلى مثل هذه المعلومات مثلاً لأغراض محاسبة الضرائب أو تسجيل بيانات لدى السلطة المختصة.

4- الانكوتيرمز FCA³⁵: تستخدم هذه القاعدة في حالة أكثر من واسطة نقل وهما كانت واسطة النقل المختارة، ويقصد بها ان البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضائع إلى الناقل أو أي أخرى مسمى بمعرفة المشتري كالوكيل بالعمولة للنقل في المكان المسمى ساحة أو مستودع خاص بالناقل يقع في عمق البلاد بعيدا عن الميناء ويلتزم البائع بتزويد المشتري بسند نقل لإثبات متعهد النقل جرت العادات التجارية على استعانة بمساعدة البائع لإبرام عقد النقل كما في حالة النقل بالسكك الحديدية أو النقل الجوي مثلا عندئذ سيعمل البائع بصفته وكيلا

عن المشتري يعمل باسم المشتري ولحسابه فيما يتعلق بشتى المصاريف والمخاطر أما المشتري فيتحمل كافة المصاريف منذ لحظة تسليمها إلى متعهد النقل والمصاريف المتعلقة بمعاينة البضاعة قبل شحنها إلا مصاريف الفحص بناء على طلب السلطات المختصة في بلد التصدير فتكون على البائع .

5- الانكوتيرمز CPT³⁶: إن لهذه القاعدة نقطتين حرجتين، ذلك أن انتقال مخاطر الطريق، وتحول عبء النفقات، كل منهما يتم في مكان مختلف عن الآخر. وينصح طرفا عقد البيع بأن يُبين في العقد بكل دقة ممكنة، كل من مكان التسليم الذي عنده تنتقل المخاطر إلى المشتري، وكذلك مكان الوصول المسمى الذي يتعين على البائع التعاقد على نقل البضاعة إليه، كذلك ينصح طرفا عقد البيع بتعيين بأقصى ما يمكن من الوضوح، النقطة التي سيتم عندها التسليم في حدود المكان المسمى للتسليم، ذلك أن تكاليف الوصول إلى تلك النقطة تكون على نفقة البائع، ويعتبر البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم البضاعة منذ الفترة الذي يضع البضائع تحت تصرف الناقل أو أي شخص آخر مسمى الذي عينه البائع في المكان المتفق عليه، يلتزم البائع بتجهيز البضاعة واتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير وإبرام عقد النقل ودفع تكاليف نقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه وتسليم المشتري سند النقل ويتولى دفع الأجرة إلى مكان الوصول، منذ فترة دخول البضاعة في حراسة الناقل كل المصاريف المستجدة الإضافية في تلك الفترة تقع على عاتق المشتري.

6- الانكوتيرمز CIP³⁷: ويعتبر البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم البضاعة إلى الناقل الذي يعينه البائع إلا أنه يلتزم البائع بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى ويتولى التامين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي الحد الأدنى للتامين خلال فترة النقل فبالتالي هناك نقطتين حرجتين فالأولى انتقال مخاطر الطريق والثانية تحويل عبء النفقات ويتولى البائع إجراءات التصدير ويتحمل المشتري كافة المخاطر والتكاليف اللاحقة بالبضاعة بعد استلامها من البائع³⁸ ويلتزم هذا الأخير بتعيين البضاعة في البيع CIP، CPT للتامين عليها أثناء شحنها ويتم تعيينها بالتأشير عليها بشكل واضح والذي يتضمن اسم وعنوان المشتري وتسمية المشتري بطريقة واضحة في سند النقل ويتولى المشتري فحص البضاعة عند تسلمها إلا أن الإشكال هو تسلمها من طرف الناقل وهذا ما عالجت المادة 38 من اتفاقية فيينا³⁹.

7- الانكوتيرمز DDP⁴⁰: يمكن استخدام القاعدة ddp، في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة. كذلك يمكن استخدامها في حالة توظيف أكثر من واسطة نقل واحدة في عملية النقل، مثل النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، ويقصد بها يعني البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم وذلك بوضع البضاعة في المكان المسمى في بلد الاستيراد 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 نظراً إلى المدة الطويلة التي يلتزم من خلالها البائع إلى المحافظة على البائع 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 تغليف والتسليم إلى المشتري وبالمقابل يلتزم المشتري دفع الثمن الإجمالي وفقاً لشروط عقد البيع ويتحمل مخاطر وهلاك البضاعة منذ تسليمها ، يمثل المصطلح DDP الحد الأقصى للالتزامات البائع في حين تمثل EXW الحد الأدنى للالتزامات⁴¹.

الخاتمة :

من خلال دراستي لمستحدثات قواعد الانكو 2010 استنتج أنها أحدثت تغييرات مهمة في مجال المعاملات التجارية وذلك يتجسد في استحداثها لقواعد جديدة تواكب من ناحية تطورات النقل الذي أصبح يضم عدة وسائل ولا يقتصر على واسطة بحرية فقط ومن ناحية أخرى أدت إلى التقليل من المنازعات التي قد تكون ناشئة عن الأطراف المتعاقدة على عملية البيع وبالتالي يمكن استخلاص النتائج التالية : التسليم في النظام التقليدي كان يتم بعبور البضاعة سور السفينة إلا أنه في ظل قواعد 2010 تم تجاوز هذه الفكرة لتحل محلها التسليم عند وضع البضائع على ظهر السفينة وبعد أن بدأ النقل متعدد الوسائط وجوده تم تحريك هذه النقطة الحرجة إلى مكان ما داخل البلاد كما استحدثت قاعدتين جديدتين DAP، DAT بدل أربعة قواعد 2000 الذي تم إلغائها وهي DDU و DEQ و DES و DAF، فبموجب القاعدتين الجديدتين، يتم التسليم في مكان الوصول المحدد، فبموجب قواعد الانكوتيرمز التالية: EXW و FCA و DAT و DAP و DAP و FAS و FOB يكون المكان المحدد هو نفس المكان الذي يجري فيه التسليم، وبموجب قواعد الإنكوتيرمز التالية: CPT و CIP و CFR و CIF، يختلف المكان المحدد عن مكان التسليم، فيكون المكان المحدد هو مكان الوصول الذي تدفع الأجر مقابل النقل إليه، أخذت قواعد الانكو 2010 نطاقاً موسعاً لتطبيقها ليشمل حتى النطاق الوطني لسائر الدول وليس النطاق الدولي فقط كما أنها توضح أي طرف من أطراف عقد البيع يلتزم بعمل ترتيبات النقل والتأمين ومتى يتم تسليم البضاعة من البائع إلى مشتري وفترة انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري ومن يتحمل النفقات ، إلا أنه يمكن إلغاء أو إبطال قاعدة من قواعد 2010 المتفق عليها من طرف القوانين الوطنية.

الهوامش :

- 1 INCOTERMS: International commercial terms.
- 2 تتجسد قواعد الانكوتيرمز في اتفاقية الأمم المتحدة المنعقدة في 11 ابريل 1980 والمتعلقة بالبيع الدولي للبضائع ودخلت حيز التنفيذ 1988 ، تعالج هذه الاتفاقية البيوع الدولية بشكل عام على حسب إرادة الأطراف لإخضاع البيع الدولي لأحكامها سواء نقل بحري أو بري .
- 3 تسمى مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية وهي شروط متعلقة بتسليم البضاعة : انظر المفاهيم الحديثة في إدارة النقل واللوجيستيات ، فريق من منظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007 ، ص 313.
- 4 محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، الطبعة الأولى ، 2007 ، ص 412.
- 5 فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ص 47. متوفر لدى <http://www.Shipping.com.jo/files/incoterms>.
- 6 "CIF" ORAN PORT berth22 ALGER INCOTERMS 2010.
- "FCA" seller s premises at Rode El Farag , El nahda st ORAN, ALGER , incoterms 2010.
- 7 نقل المتكامل أو كما يسمى "INTEGRATDE TRANSPOR"
- 8 ملك شقلم ، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر ، مكتبة الوفاء القانونية ، الطبعة الأولى ، الإسكندرية ، 2016 ، ص 63.
- 9 قمازليلي ، أحكام النقل متعدد الوسائط ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص جامعة تلمسان 2014، ص 301.
- 10 فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 27.
- 11 يتمثل المتعاملين في هذا المجال شركات التجارة ، الوكلاء الملاحيين ومتعهد النقل متعدد الوسائط ومرحلي البضائع ومقدمي الخدمات اللوجيستية وشركات التأمين والبنوك والناقلون البحريون بالإضافة إلى سائر المهتمين بالمعاملات التجارية مثل أساتذة الجامعة ، وجال القضاء والمحامينالخ.
- 12 قمازليلي ، المرجع السابق ، ص 302.
- 13 قمازليلي ، المرجع السابق ، ص 302.
- 14 D.A.F:استلام الحدود أو عند النقطة الحدودية
- D.E.S: استلام على ظهر السفينة
- D.E.Q: استلام الرصيف "الرسوم مدفوعة" مع تحمل البائع التكاليف والمخاطر المتصلة بنقل البضاعة وتفريغها على الرصيف.
- D.D.U: استلام الرسوم غير مدفوعة بمعنى البائع يسلم البضاعة عند الوصول عبر مفرغة من وسيلة النقل إلى المشتري في المكان المقصود ا المتفق عليه / مع تحمل تكليف ومخاطر نقل البضاعة إلى هذا المكان.
- 15 فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 294.
- 16 تحتوي البيوع البحرية التقليدية على : CIF , FOB , FAS
- 17 CIF :cost Insurance freight
- 18 فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 84.
- 19 مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، 2006 ، ص 302.
- 20 CFR:Cost and freight
- 21 FOB: Free on board
- 22 مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 305.
- 23 علاء عمر محمد ، انتقال المخاطر في البيوع البحرية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، 2012 ، ص 120.
- 24 البيع CIF كالببيع FOB أو كما يسمى "Free on Bord" بيوع بحرية عند القيام
- 25 FAS:Free Along side ship
- 26 محمد نعيم علوه ، القانون البحري ، مكتبة زين الحقوقية ، الطبعة الأولى ، 2012 ، ص 276.
- 27 القاعدة DAT:التسليم في المحطات الطرفية كما كان عليه في ظل القاعدة الملغاة DEQ.
- 28 قمازليلي ، المرجع السابق ، ص 307
- 29 القاعدة DAP: التسليم في المكان كما كان عليه الحال في ظل القواعد الملغاة DAF- DES- DDU.
- 30 فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 85.
- 31 سمر حمدان ، مصطلحات التجارة الدولية الجديدة الانكوتيرمز 2010 ، مجلة النقل الالكترونية متوفر لدى
- 32 EWX : ex Works

33 محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 429.

34 FCR: Forwarder certificate of Receipt.

35 FCA: Free Carrier.

36 CPT Carriage paid to.

37 CIP: Carriage Insurances Paid to.

38 فاروق ملش : المرجع السابق ، ص 138.

39 تنص المادة 38 من الاتفاقية في : " على المشتري فحص البضاعة بنفسه أو بواسطة غيره في اقرب وقت تسمح به الظروف ، إذا تضمن عقد النقل يجوز تأجيل الفحص إلى حين وصول البضاعة ، إذا غير المشتري وجهة البضائع أو أعاد إرسالها دون انم تتاح له الفرصة المعقولة لفحصها وكان البائع يعلم وقت انعقاد العقد باحتمال تغيير وجهة البضائع أو إعادة إرسالها جاز تأجيل فحصها إلى غاية وصولها إلى المكان الجديد ."

40 DDP: Delivered Duty Paid.

41 فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 164.