

المحاضرة رقم 19 في عقود الأعمال

المحور الرابع: مصطلحات التجارة الدولية

ثالثا: تطبيق مصطلحات التجارة الدولية على عقد البيع الدولي للبضائع:

نستعرض في هذا العنصر دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات البائع في عقد البيع الدولي للبضائع، ثم نبين دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات المشتري في عقد البيع الدولي للبضائع، ثم نعالج القيمة الإلزامية لمصطلحات التجارة الدولية ودورها في تكييف عقد البيع الدولي للبضائع وفقا للمستجدات الاقتصادية والقانونية.

1- دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات البائع في عقد البيع الدولي للبضائع:

تكمن أهمية مصطلحات الإنكوترمز في المساهمة في إنجاح مرحلة تنفيذ عقود التجارة الدولية ومنها عقد البيع الدولي للبضائع، بالنظر لما تقدمه من قواعد لتفسير مفردات التجارة الدولية والسماح للأطراف بالتعرف على الممارسات التجارية السائدة في مختلف البلدان، كما أنها تتدخل على المستوى الأساسي للعقد وتنظم العمليات اللاحقة له، ومن بين هذه العمليات، المساهمة في تحديد التزامات الطرفين في العقد من مرحلة تجهيز البضاعة وتسليمها إلى غاية وصولها للمكان المتفق عليه في العقد¹، كالتزامات البائع في مجال التسليم، نقل المخاطر، نقل البضائع، توزيع التكاليف وغيرها، وهنا نلاحظ أن هذه الالتزامات تكون محدودة في بعض المصطلحات وموسعة في أخرى.

أ- التزامات محدودة على عاتق البائع بموجب مصطلحات المجموعتين E و F:

تضم المجموعة E مصطلح واحد وهو EXW والذي يعني تسليم البضاعة في المصنع، بموجب هذا المصطلح يتحمل المشتري جميع التكاليف والمخاطر، في المقابل تنحصر مسؤولية البائع في تغليف البضائع وتحضيرها للمشتري في أماكن معينة مثل مخزنه أو مصنعه، كما يلتزم البائع بمساعدة المشتري للحصول على رخصة التصدير أو أي وثيقة أخرى تكون ضرورية لعملية التصدير، ويكون ذلك

1- عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية: النظرية المعاصرة، دار هومة، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2016، ص 196.

بناء على طلب المشتري وعلى نفقته، ويعفى البائع من المسؤولية بمجرد وضع البضائع تحت تصرف المشتري، حيث يصبح هذا الأخير هو المسؤول عن جميع التكاليف والمخاطر المتعلقة بالبضائع.

من الناحية العملية، تقع على عاتق المشتري التزامات أخرى، نذكر من بينها تحميل البضائع فوق وسيلة النقل مهما كان نوعها وربما لعدة مرات، مباشرة كافة الإجراءات الجمركية، تفريغ الشحنات وتخزينها واستخدامها أو إعادة بيعها كلما دعت الضرورة إلى ذلك.

أما المجموعة **F** فتتكون من ثلاثة مصطلحات تجارية دولية وهي **FAS / FCA/ FOB**، حيث نجد أن مصطلح **FCA** والذي يعني تسليم البضاعة للناقل يترتب التزام على عاتق البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري، وتوريدها له طبقاً لبنود العقد المبرم بينهما مع تقديم شهادة تفيد ذلك مرفقة بالفاتورة التجارية، حيث يتحمل البائع على حسابه وتحت مسؤوليته تكاليف استخراج ترخيص التصدير وباقي التراخيص الرسمية، والالتزام بإنهاء الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة، لكنه لا يكون ملزم بإبرام عقدي النقل والتأمين على البضائع ودفع التكاليف المترتبة عنهما¹.

يرتب استخدام **FOB** على عاتق البائع الالتزام بتجهيز البضاعة التي تم الاتفاق عليها مع المشتري، إذ يجب أن تكون هذه البضاعة مطابقة لشروط العقد من حيث نوعيتها وكميتها وحجمها ووزنها، وفي حالة عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد تقع المسؤولية على عاتق البائع تجاه المشتري ويلتزم بتعويضه عن الضرر الذي قد ينجم نتيجة عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد.

أما بخصوص من يتحمل التزام تسديد تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة، فيتم الرجوع إلى مضمون العقد التجاري المبرم بين البائع والمشتري، ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار أما إذا نص العقد على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن والأخطار على عاتق المشتري، مع التزام البائع بإكمال

¹ - علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص 120.

إجراءات التصدير، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات من البائع إلى المشتري¹.

أما في مصطلح FAS فيقوم البائع بتسليم الشحنة إلى المشتري عندما تكون البضاعة بجانب السفينة، وهذا يدل على أن التزامات البائع تنتهي بعد إتمام إجراءات تعبئة وتغليف البضاعة ودفع تكاليف جمركتها وتحمل مخاطر كل ذلك، مع التزامه بإيصال الحمولة إلى رصيف الميناء، أين تنتقل كل التكاليف وأعباء الأخطار إلى المشتري².

الملاحظ على هذا المصطلح أن تسليم الشحنة إلى المشتري يتم بجانب السفينة في رصيف ميناء الشحن الذي عينه المشتري، وهو أمر واضح لا يثير اللبس والغموض، لكن التساؤل الذي يطرح في هذا الصدد هو كيف يتحقق التسليم خاصة إذا رست السفينة بعيدا عن الرصيف؟ والجواب على ذلك هو أن التسليم يتحقق طبقا لما انصرفت إرادة الطرفين إليه، فما دامت البضاعة ستنقل من الرصيف إلى السفينة بواسطة الزوارق، فإنه يتم على الرصيف بجانب الزوارق، أو في الزوارق بجانب السفينة بحيث تصبح الزوارق وكأنها من الرصيف، بحيث تكون البضاعة جاهزة لأن تلتقط بواسطة روافع السفينة، وعند غياب اتفاق الطرفين، فالبائع ملزم بوضع البضائع في متناول روافع السفينة، أي أن نقلها في الزوارق يكون من مسؤولية البائع.

ب- التزامات موسعة على عاتق البائع بموجب مصطلحات المجموعتين C وD:

تحتوي المجموعة C على عدة مصطلحات والتي توسع من نطاق الالتزامات التي تقع على عاتق البائع بالمقارنة مع التزامات المشتري في عقد البيع الدولي للبضائع، حيث نجد المصطلحين CFR والذي يقصد به التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة وCPT الذي مدلوله أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين يتفقان في حجم الالتزامات التي تقع على البائع³، حيث يتحمل البائع بموجبهما

1- نهاد عسكر، مصطلحات التجارة الدولية 2010 " Icoterms "، مجلة الجمارك المصرية، العدد 463، تصدر عن الجمارك المصرية، مصر، 2011، ص 66.

2 - KOSMIDIS Abraam, Les incoterms dans le commerce international, <http://avocat-grece.fr>, consulté le mercredi 01 décembre 2021 à 15h 30.

3- مختار رزايقية، المرجع السابق، ص 27.

مسؤولية دفع كافة التكاليف التي تسبق عملية النقل البحري للبضائع إلى غاية ميناء الوصول، كما يرتب كل منهما مسؤولية المخاطر التي تنجم على عاتق البائع إلى حين شحن الحمولة في ميناء الانطلاق ما لم ينص العقد على خلاف ذلك، إلا أن الفرق بينهما يكمن في أن مصطلح **CPT** يتم استعماله لكافة وسائل النقل أما **CFR** فينحصر استعماله في النقل البحري للبضائع¹.

أما المصطلح **CIF** والذي يعني التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة، فيلتزم بموجبه البائع بدفع تكاليف تجهيز البضائع وشحنها بعد إبرام عقد النقل والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري، كما أن البائع (الشاحن) لا يتعاقد بوصفه وكيلا عن المشتري وإنما يتعاقد باسمه ولحسابه الخاص، إذ يمثل إبرام عقد النقل البحري التزاما على عاتقه، ويترتب على ذلك أن البائع يكتسب صفة الشاحن، في حين أن المشتري غالبا ما يتحدد بوصفه المرسل إليه، ويثبت البائع التزامه بإبرام هذا العقد بمقتضى سند الشحن، ويثبت أيضا قيامه بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين، كما يقع على البائع التزام إرسال هذه المستندات إلى المشتري.

في حال استلام المشتري لهذه المستندات يتوجب عليه دفع الثمن الذي يمثل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين، ولا يجوز للمشتري الامتناع أو رفض دفع الثمن المطلوب بحجة عدم وصول البضاعة إليه، لأن انتقال ملكية البضاعة إليه يكون من تاريخ قيام البائع بشحنها على السفينة واستلامه (أي المشتري) لمستنداتها².

تتوسع التزامات البائع بموجب المصطلح **CIP** والذي يعني أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين، فبالإضافة إلى الالتزامات التي يتحملها هذا الأخير بموجب مصطلحات المجموعة **C** كدفع تكاليف التعبئة والتغليف، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي والنقل البحري للبضاعة، يتحمل البائع أيضا الالتزام بدفع أقساط التأمين على البضائع، كما يكون مسؤولا على الضرر الذي يلحق البضاعة إلى حين شحنها على وسيلة النقل مهما كان

1- عبد الهادي كاظم الحميري، شروط التجارة الدولية **incoterms** وعقود الاستيراد والمواضيع ذات الصلة، مطبعة هيفي، العراق، 2013، ص 120.

2- زاهية توام، رزاي سعاد، مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز"- قراءة في إصدار 2020، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 04، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي، جوان 2021، ص 322.

نوعها، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار، حيث يتكفل هذا الأخير بتسديد كافة التكاليف المتبقية¹. كما تضم المجموعة **D** جملة من مصطلحات التجارة الدولية على غرار **DAT/ DAP/ DDP**، حيث نجد أن الالتزامات والأخطار التي تقع على عاتق البائع تبلغ حدها الأقصى في حالة تطبيق هذه المصطلحات، حيث نجد مصطلح **DAT** والذي مفاده تسليم البضاعة في محطة الوصول يرتب مجموعة من الالتزامات على البائع منها تحمل تكاليف التعبئة والتغليف، وبقية المصاريف المتعلقة بإجراءات ما قبل إرسال البضاعة، نفقة شحن حمولة النقل الأساسي، ونقل البضاعة عبر أي وسيلة من وسائل النقل إلى محطة الوصول في بلد المشتري²، في المقابل لا يلزم البائع بإبرام عقد التأمين أو دفع أقساطه. يتحمل المشتري بموجب المصطلح **DAT** مخاطر هلاك أو تلف البضاعة منذ تسلمها في المحطة الطرفية، ومباشرة الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد، مع الإبقاء على التزام البائع بالقيام بالإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير³. أما في المصطلح **DAP** والذي يعني تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه، فيقوم البائع بدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى المكان المتفق عليه، إضافة إلى التزامه بإبرام عقد التأمين على البضائع ودفع تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في المكان المتفق عليه، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، ما عدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما بخصوص تحمل الأخطار المتوقع حدوثها فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق البضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل البرية، البحرية أو الجوية، ونقطة تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري تكون عند مباشرة الإجراءات الجمركية في بلد المشتري⁴.

1- ليلي مشطر، المرجع السابق، ص 233.

2- حكيمة بن شعبان، الاعتماد المستندي والتجارة الخارجية، رسالة ماجستير في القانون، تخصص القانون الدولي للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014، ص 39.

3- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 55.

4- محمد أمين شيخي، المرجع السابق، ص 435.

يقصد بمصطلح **DDP** تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية الحد الأقصى من الالتزامات التي تقع على عاتق البائع، وبموجب هذا المصطلح يلتزم البائع بتجهيز البضاعة المبيعة والقيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالاستيراد والتصدير على نفقته الخاصة مع تزويد المشتري بسند النقل الصادر عن الناقل، كما يلتزم بنقل البضاعة على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته إلى غاية تسليمها في مكان الوصول، ورغم عدم التزام البائع بالتأمين وفق هذا المصطلح، إلا أنه وبالنظر لطول المدة التي يلتزم خلالها البائع بالمحافظة على البضائع وتخزينها إلى حين تسليمها في مكان تواجد المشتري، فإنه يضطر لإبرام عقد تأمين قصد المحافظة على البضائع من مخاطر النقل¹.

أما في مجال الأخطار، فيكون البائع بموجب المصطلح **DDP** مسؤولاً على الضرر الذي يلحق البضاعة منذ بدء عملية نقلها إلى حين تسليمها للمشتري عند الباب، وبالتالي لا تتحول التكاليف والأخطار في هذا المصطلح إلى المشتري لكون أن البائع قد أوفى بجميع الالتزامات التي يترتبها العقد.

المبحث الثاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات المشتري في عقد البيع الدولي للبضائع:

الملاحظ هو تفاوت الالتزامات التي تقع على عاتق المشتري من مصطلح لآخر، حيث تكون محدودة في بعض المصطلحات على غرار مصطلحات المجموعتين C و D ، في حين يتسع نطاقها عند تطبيق مصطلحات المجموعتين E و F.

1- التزامات محدودة على عاتق المشتري بموجب مصطلحات المجموعتين C وD:

سبق لنا الإشارة في النقطة الأولى بأن نطاق الالتزامات التي تترتبها مصطلحات المجموعتين C و D على عاتق البائع يتجاوز بكثير نطاق التكاليف والأخطار التي يتحملها المشتري²، ففي مصطلح **CFR** والذي يعني دفع نفقات وأجرة نقل البضاعة على البائع حتى ميناء الشحن المحدد، تنتقل مسؤولية تحمل المخاطر

¹ - جوهر خلخال، المرجع السابق، ص 562.

² - سميرة بن جيلالي، محمد كطولة، المرجع السابق، ص 156.

والنفقات الزائدة التي قد تلحق بالبضاعة إلى المشتري بمجرد تسليم و شحن البضاعة على ظهر السفينة، وبالتالي تحول التكاليف على عاتق المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الشحن، في حين تحول الأخطار إليه من لحظة عبور تلك البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، وعليه يكون المشتري مسؤولاً عن دفع تكاليف تأمين النقل البحري، حقوق الجمارك، إرسال البضاعة وتفريغ الحمولة عند الوصول¹.

أما عن التزامات المشتري بموجب المصطلحين **CIF** و **CPT** فتنتمثل في تحمل تكاليف تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول عند تطبيق مصطلح **CIF**، وتحمل التكاليف عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار عند تطبيق مصطلح **CPT**، مع تكفله بالإجراءات والرسوم الجمركية ودفع النفقات الأخرى المرتبطة بإرسال البضاعة من مكان الوصول، في حين تكمن الأخطار التي يسأل عنها المشتري في الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة في ميناء الانطلاق إلى غاية وصولها وجمركتها وإرسالها إلى مستودعاته².

في المقابل يتحمل البائع حد أقصى من الالتزامات والأخطار في حالة تطبيق مصطلحات المجموعة **D**، مما يعني أن التزامات المشتري تقتلص في هذه المصطلحات في مواجهة البائع، حيث تبدأ التزامات المشتري بموجب المصطلح **DAT** بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول، حيث يتكفل بدفع باقي النفقات والتكاليف المتمثلة في إتمام الإجراءات الجمركية في بلد الاستيراد وإرسال البضاعة من محطة الوصول، أما مسؤوليته على الأخطار فتبدأ عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول، إضافة إلى الخطر الذي قد يلحق بالحمولة أثناء النقل إلى غاية وصول البضاعة إليه.

أما في المصطلح **DAP** تتقلص التكاليف والأخطار التي يتحملها المشتري في العقد، وبالتالي يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري في المكان المتفق عليه قبل التفريغ زائد قوس المخاطرة للتخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد، وبالتالي

1- أحمد حسني محمود، المرجع السابق، ص 245.

2- محمد نصر الله محمد، الوافي في العقود التجارية الدولية، دار الراية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2013، ص 178.

يتحمل المشتري مخاطر هلاك أو تلف البضائع من وقت تسليمها إليه، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في مكان وصول البضاعة قبل التفريغ¹.
نلاحظ أن البائع عند استعمال مصطلح **DAP** يقوم بالتسليم عند وضع البضائع تحت تصرف المشتري على وسيلة النقل القادمة جاهزة للتفريغ في مكان الوجهة المحدد بموجب شروط المشتري من نقطة الوصول المذكورة في عقد التسليم، بمجرد أن تصبح البضائع جاهزة للشحن، يقوم البائع بالتعبئة اللازمة على نفقته الخاصة، بحيث تصل البضائع إلى وجهتها النهائية بأمان، يتم إكمال جميع الإجراءات القانونية اللازمة في البلد المصدر من قبل البائع على نفقته الخاصة ويخاطر بتخليص البضائع للتصدير، بعد وصول البضائع إلى بلد المقصد، يجب على المشتري إكمال التخليص الجمركي في البلد المستورد، على سبيل المثال تصريح الاستيراد والمستندات المطلوبة من قبل الجمارك، بما في ذلك جميع الرسوم الجمركية والضرائب.

كما يوسع المصطلح **DPU** والذي معناه التسليم في مكان التفريغ من نطاق التزامات البائع بالمقارنة مع تلك التي تقع على عاتق المشتري، حيث يتحمل البائع كافة المخاطر والنفقات حتى يتم تفريغ البضاعة في المحطة المحددة، والقيام بالتخليص الجمركي عند التصدير، في حين يكون المشتري مطالب بتنظيم عملية توجيه البضائع إلى الوجهة النهائية والقيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة باستيراد البضائع وتفريغها من مركبة التسليم في مخازنه الخاصة، ويتم تحويل مخاطر النقل من البائع إلى المشتري وفق هذا المصطلح عندما يتم تفريغ البضائع في المحطة أو غيرها قبل التخليص الجمركي.

أما التزامات المشتري بموجب المصطلح **DDP** فتتمثل في دفع الثمن الإجمالي وفق الشروط الواردة في عقد البيع مع تحمل مخاطر هلاك البضاعة منذ تسلمها، بمعنى أن هذا المصطلح يخفف من مسؤولية المشتري في العقد لكنه يفرض التزامات متعددة على البائع، تبدأ من تجهيز البضائع ونقلها وشحنها في وسيلة

¹ - شريف محمد غنام، أثر تغيير الظروف في عقود التجارة الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص468.

النقل الأساسي مروراً بالتزام التأمين ودفع مختلف النفقات والرسوم الجمركية وصولاً إلى تسليم البضاعة للمشتري عند الباب¹.

يلاحظ مما سبق، أن هذه الصيغة تعتبر من أقل الصيغ إرهاباً للمشتري في مواجهة البائع، حيث يلتزم هذا الأخير بتسليم البضاعة في بلد الاستيراد، بمعنى أن الالتزام بالتسليم في هذا النوع من الإنكوترمز يرتكز بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري في المكان والتاريخ أو المهلة المتفق عليهما، وإخطار المشتري بالإرسال في مهلة كافية، كما يجب على البائع في هذه الصيغة أن يقوم بجمركة البضاعة محل البيع في بلد التصدير وبلد الاستيراد معاً، وبهذا فإن الصيغة DDP هي معاكسة تماماً للصيغة EXW.

المطلب الثاني: التزامات موسعة على عاتق المشتري بموجب مصطلحات المجموعتين E و F:

يتحمل المشتري بموجب مصطلحات المجموعة E والتي تضم مصطلح واحد وهو EXW التزامات واسعة، حيث تقع على عاتقه مسؤولية دفع كافة النفقات وتحمل جميع المخاطر المتعلقة بنقل البضاعة من منشأة البائع أو من أي مكان آخر توجد به البضاعة إلى حين وضعها تحت تصرفه (المشتري)، ويعني ذلك أن هذا المصطلح يرتب على المشتري التزامات أكثر من تلك التي تقع على عاتق البائع. حيث يلتزم البائع فقط بتسليم البضاعة حسب المواصفات والشروط المحددة في العقد مع إرفاقها في الغالب بشهادة مطابقة تسلم من طرف شركات متخصصة، في المقابل يلتزم المشتري بالقيام بإجراءات الشحن، النقل، التأمين والجمركة، إضافة إلى دفع كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده².

يستنتج مما سبق، أنه بالرغم من اتساع نطاق الالتزامات التي تقع على عاتق المشتري بالمقارنة مع البائع، عند استخدام مصطلح EXW، إلا أن هذا المصطلح يوفر مجموعة من المزايا لصالح المشتري، إذ أنه بمجرد حصوله على وثيقة FCR وهي عبارة عن إقرار من مرحل البضائع والذي يقوم باسمه ولحسابه

¹ - محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 253.

² - عصام أنور سليم، خصائص البيع الدولي وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع المبرمة في فيينا سنة 1980، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 34.

باستلام البضائع بحالة ظاهرية جديدة من البائع وإرسالها وتسليمها إلى المرسل إليه، يقوم المشتري بدفع قيمة البضاعة التي تم شراؤها، وبحصوله على هذه الوثيقة يكون واثقا أن البضائع خرجت فعلا عن سيطرة البائع، وتأخذ هذه الخصوصية نفس دور سند الشحن باستثناء أن هذه الوثيقة غير قابلة للتداول.

أما مصطلحات المجموعة F فإنها تعفي البائع من دفع تكاليف وسائل النقل الرئيسي، بل يقوم فقط بتسليم السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة، ففي مصطلح FCA تنتقل المخاطر وبقية التكاليف إلى المشتري لحظة استلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري، أي أن نقطة تحول الالتزامات من البائع إلى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع إلى الناقل الدولي¹، فإذا طلب المشتري من البائع تسليم البضاعة إلى شخص غير الناقل، يعتبر البائع بأنه أوفى التزامه بالتسليم في اللحظة التي تسلم البضاعة فيها لذلك الشخص.

في مصطلح FAS تنتقل كل التكاليف والمخاطر على عاتق المشتري وتحت مسؤوليته عند شحن البضاعة إلى رصيف ميناء التصدير، وهي نقطة تحول الالتزامات من البائع إلى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة على ظهر السفينة، إضافة إلى النقل الأساسي والتأمين وتفريغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد، ناهيك عن القيام بإجراءات التخليص الجمركي ودفع التكاليف الأخرى المرتبطة بإرسال الحمولة إلى مكان الوصول².

يلاحظ أن مصطلح FAS 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، وهناك نقطة ذات أهمية خاصة، ألا وهي أن هذا المصطلح لا يستعمل إلا إذا كان النقل عبر البحر أو المياه داخلية.

¹ - وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 165.

² - محمود محمد عيانية، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 195.

كما تتوسع التزامات المشتري عند تطبيق مصطلح FOB، حيث تكون نقطة بدايتها من الوقت الذي توضع فيه البضائع على ظهر السفينة، حيث تتحول الالتزامات من البائع إلى المشتري، ويتحمل هذا الأخير جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري، التأمين على المخاطر التي قد تصيب البضائع وبنفقة تفريغ الحمولة، زيادة على ذلك يتكفل المشتري بتسديد مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.