

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



حدود مسؤولية أطراف البيوع البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

د- سلطاني بكير

من تقديم الطلبة:

* قويسم وائل

* بوقروة أيمن

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ- صافي عبد الله	أستاذ مساعد	رئيساً
د- سلطاني بكير	أستاذ محاضر	مشرفاً ومقرراً
أ- شليحي كريمة	أستاذ مساعد	مناقشاً

دورة سبتمبر 2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



شكر و عرفان

نود أن نعبر عن شكرنا العميق وامتناننا لكل من ساهم في إتمام بحث هذا التخرج بنجاح. أولاً نتوجه بالشكر إلى مشرفنا الأكاديمي الذي قدم الإرشاد والمشورة خلال كل مرحلة من مراحل البحث، كما نود أن نشكر الزملاء والأصدقاء الذين قدموا الدعم والتشجيع طوال فترة إعداد البحث.

ثانياً، نعرب عن امتناننا للمؤسسات والمنظمات التي ساهمت في توفير الموارد والبيانات اللازمة لإتمام هذا البحث بنجاح. بدون دعمهم الكريم لم يكن لهذا البحث أن يتحقق. وأخيراً نود أن نعبر عن شكرنا وامتناننا لأسرنا وأحبائنا الذين قدموا الدعم اللازم والتحفيز خلال رحلة البحث. إن وجودهم ودعمهم كان له الأثر الكبير في تحقيق هذا الإنجاز العلمي. بفضل تعاون الجميع ودعمهم الكريم، تمكنا من إتمام هذا البحث بنجاح وتحقيق النتائج المرجوة. فشكراً للجميع على جهودهم وتفانيهم في دعم هذا العمل البحثي.



أهدي هذه المذكرة لكل من ساهم في رحلتي الأكاديمية.
لأسرتي الحبيبة التي كانت دائما ركيزة قوية ومصدر إلهام لي.
لأصدقائي الأعزاء الذين شجعوني ودعموني طوال هذه السنوات.
لأساتذتي الرائعين الذين شاركوني معرفتهم وخبراتهم.
ولكل شخص عبر طريقي ساهم بلمحة أو كلمة تشجيعية، أنتم جميعًا جزء من
هذا الإنجاز . شكرًا لكم على الثقة والدعم، وأتمنى أن تكون هذه المذكرة تقديرًا
لكل جهد قمتم به.

وشكرا

قويسم وائل



إلى من شجعني على المثابرة طوال عمري،
إلى الرجل الأبرز في حياتي
(والدي العزيز)
إلى من بها أعلو، وعليها أرتكز، إلى القلب المعطاء
(والدتي الحبيبة)
إلى من بذلوا جهدًا في مساعدتي وكانوا خيرَ سندٍ
(إخواني وأخواتي)
إلى أسرتي إلى أصدقائي وزملائي
إلى أستاذتي الأعداء الذين شاركوني بعلمهم و معرفتهم
إلى كل من ساهم ولو بحرف في حياتي الدراسية.....
إلى كل هؤلاء: أهدي هذا العمل، الذي أسأل الله تعالى أن يتقبله خالصًا...

بوقرودة ايمن

قائمة المختصرات باللغة العربية

ص = صفحة

ق = قانون

ق،ت،ج = القانون التجاري الجزائري

ق،ت،ع = قانون التجارة العراقي

قائمة المختصرات باللغة الأجنبية

F-O-B :Free On Board

C-I-F :Cost Insurance and Freight

F-A-S :Free Along Side

C & F : cost and freight

مقدمة

مقدمة:

يعتبر قطاع البيوع البحرية من القطاعات الحيوية في التجارة العالمية، حيث يشهد نموا مستمرا على مر السنين لما تتمتع به البيوع البحرية من دور حيوي في تسهيل حركة التجارة العالمية، حيث تشكل قاعدة أساسية لتدفق البضائع عبر المحيطات والبحار، وترتكز على عقود تجارية معقدة تنظم العلاقات بين الأطراف المتعاقدة تتضمن هذه العقود مجموعة متنوعة من الشروط والالتزامات التي يجب على الأطراف الالتزام بها، وتحدد حدود المسؤولية في حالة وقوع خلافات أو تعثر في تنفيذ الصفقات التجارية.

ويعود تاريخ البيوع البحرية إلى فترات قديمة، حيث كانت البحارة والتجار يستخدمون البحر كوسيلة لنقل البضائع بين البلدان مع مرور الزمن، شهدت العقود التجارية البحرية تطورات هامة، ساهمت في تشكيل القوانين والتشريعات الخاصة بهذا القطاع.

وخلال العقود الأخيرة، شهدت البيوع البحرية تطورات هائلة، بفضل التقدم التكنولوجي والعولمة الاقتصادية ومع ذلك فإن هذا التطور لم يأتِ بدون تحديات خاصة فيما يتعلق بتحديد حدود مسؤولية الأطراف المتعاقدة في عقود البيع البحري وتحديد الالتزامات والجزاء المترتبة عليها.

من خلال دراسة مسؤولية أطراف البيوع البحرية سنحاول تحديد الإجراءات القانونية والتعاقدية التي يمكن اتخاذها لتجنب النزاعات وتحقيق الاستقرار في العلاقات التجارية وبالتالي تعزيز التبادل التجاري الدولي وتعزيز الثقة بين الأطراف المتعاقدة في السوق البحرية العالمية.

مما سبق ذكره يمكننا طرح الإشكالية التالية:

ما هي التزامات و مسؤوليات الاطراف في عقود البيوع البحرية المختلفة؟ و كيف تؤثر هذه الالتزامات على تنفيذ العقود البحرية؟

وللإجابة على هذه الإشكالية وجب الإجابة على مجموعة من التساؤلات الفرعية:

- ما هي البيوع البحرية وما هي أنواعها؟

- ما الالتزامات التي تقع على أطراف عقد البيع البحري؟
- ما هي المسؤولية المترتبة على الإخلال بهذه الالتزامات؟

أسباب اختيار الموضوع:

الأسباب الذاتية:

- الاهتمام و الرغبة الشخصية للبحث في الموضوع.
- تم اختيار الموضوع لأنه يتماشى مع تخصصنا الأكاديمي ولتعزيز معرفتنا في هذا المجال.

- محاولة الإلمام بالموضوع نظرا لأهميته في المعاملات التجارية البحرية.

الأسباب الموضوعية:

- قلة الدراسات في هذا الموضوع حيث أنه لم يتم التطرق له بصفة واسعة.
- هذا الموضوع يمكن أن يساهم في تحسين الفهم القانوني والتجاري للبيوع البحرية، مما يعود بالنفع على المجتمع ككل.

الغرض من هذه الدراسة يمكن تلخيصه في النقاط التالية:

- تحديد مفهوم البيوع البحرية و ابراز دورها والغرض من إنشائها.
- تسليط الضوء على البيع البحري وأهميته في التجارة الدولية.

وبطبيعة الحال خلال رحلتنا مع هذه الدراسة واجهتنا بعض الصعوبات في إنجاز هذا

العمل كان أهمها قلة المراجع خاصة في ما يتعلق ببعض الأنواع من البيوع البحرية.

لإجابة على الإشكالية تم الاعتماد على المنهج التحليلي، حيث يهدف إلى تحليل

مفاهيم البيوع البحري وتحديد حدود مسؤولية أطرافها ويتطلب ذلك فحصا دقيقا للتشريعات

المتعلقة بالبيوع البحرية ودراسة الأطراف المتعاقدة والمسائل المتعلقة بالتزاماتهم وجزاءات

الإخلال بتلك الالتزامات.

هذا المنهج يسمح بفهم عميق للموضوع وتحليل شامل للمعطيات والمفاهيم، مما يسهم

في وضوح النتائج وإيجاد التوصيات المناسبة.

وتم الاعتماد على المنهج الوصفي بالتطرق لماهية البيوع البحرية و تكوين عقودها. ولمعالجة موضوعنا تم اعتماد الخطة الآتية حيث تم تقسيم الموضوع إلى فصلين الفصل الأول يندرج تحت عنوان البيوع البحرية الذي يضم مبحثين الأول ماهية البيوع البحرية أما الثاني فكان تحت عنوان أنواع البيوع البحرية. أما الفصل الثاني فقد تناول آثار البيوع البحرية كذلك تم تقسيمه إلى مبحثين المبحث الأول مسؤولية أطراف البيوع البحرية في حين الثاني أندرج تحت عنوان مسؤولية أطراف العقود الدخيلة على عقدي البيع سيف وفوب عند إخلالهم بالتزاماتهم.

الفصل الأول

البيوع البحرية

تمهيد:

في عالم مترابط بشكل متزايد، تبرز البيوع البحرية كعنصر حيوي في التجارة الدولية تُعد البيوع البحرية، بما تحمله من خصائص وتعقيدات، أكثر من مجرد عمليات بيع تقليدية إذ تشكل جسرا يربط بين الأسواق المختلفة عبر البحار والمحيطات. يهدف هذا الفصل إلى استكشاف جوهر البيوع البحرية، مفهومها، وأهميتها بالإضافة إلى الأركان الأساسية التي تقوم عليها والأنواع المختلفة التي تتخذها لذا تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين الأول بعنوان ماهية البيوع البحرية والثاني أنواع البيوع البحرية.

المبحث الأول : ماهية البيوع البحرية

يشار إلى أن عقد البيع البحري يعد فريدا من نوعه مقارنة بعقود التجارة الدولية الأخرى، وقد نشأ جدل بشأن ماهية هذه البيوع، وما إذا كانت تندرج تحت القواعد العامة للبيع أو تتمتع بخصائص مستقلة. يسود الاعتقاد بأن البيوع البحرية لا تتميز عن البيوع العادية سوى في الإجراءات المتبعة لتنفيذها، والتحديات التي تواجه الأطراف المتعاقدة خصوصا فيما يخص نقل السلع المباعرة عبر البحر¹

المطلب الأول : مفهوم عقد البيع البحري

في عالم التجارة الذي لا يعرف حدوداً، تبرز البيوع البحرية كأحد أهم الأدوات التي تمكن الأمم من تبادل خيراتها بكفاءة وفعالية، هذا النوع من البيوع الذي يعتمد على مسارات المياه الشاسعة لنقل البضائع لا يعد مجرد عملية بيع تقليدية، بل هو جسر يربط بين الثقافات والاقتصادات، ويعزز من مفهوم السوق العالمية.

الفرع الأول: تعريف عقد البيع البحري

يذكر في المادة 351 من القانون المدني الجزائري أن "البيع عقد يلتزم بمقتضاه البائع أن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا ماليا آخر في مقابل ثمن نقدي" يعد عقدا يتعهد البائع بموجبه بنقل ملكية شيء ما أو حق ماليا آخر في مقابل ثمن نقدي".

يعتبر هذا التعريف الأساس الذي يجمع كل العناصر الضرورية لتكوين أي عقد بيع وبالتالي، لا يخرج عقد البيع البحري عن هذا الإطار. تُعرف البيوع البحرية بأنها تلك البيوع التي يتفق فيها على أن يكون التسليم في ميناء الشحن، حيث يتحمل المشتري مسؤولية خطر فقدان أو تلف البضائع أثناء النقل البحري، ومن هنا جاءت تسميتها.

فالبيوع البحرية إذن هي تلك البيوع التي يتفق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام، ومؤدي التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هالك البضائع أثناء النقل البحري

¹ احمد حسيني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، 1973، ص 12-13

على عاتق المشتري¹ وسميت بالبيوع البحرية لأنها تنصب على البضائع التي يتم بيعها وتسليمها ونقلها بحرا.

فلا يعتبر بيعا بحريا البيع الذي يربط كاملاً وينفذ في بلد الوصول، حيث يكون موضوعه بضاعة قام البائع أولاً بإحضارها، والبيع البحري لا يعتبر بيعاً بحرياً إذا كان يربط كاملاً وينفذ في بلد القيام، ويكون موضوعه بضاعة يقوم المشتري بنقلها بشكل مباشر عبر البحر.

وعليه فالبيع البحري هو نوع من البيوع يتعلق بنقل البضائع عبر البحر يتم تنفيذ هذا النوع من البيع عن طريق السفن، إذ يجب نقل البضائع محل التعاقد على متنها.²

حيث يتم الاتصال بين عقد البيع وعملية نقل البضائع، يجب أن يتم نقل البضائع من ميناء إلى آخر، ويمكن أن تتجاوز هذه العمليات الحدود الوطنية، يعتبر البيع البحري قضية دولية تتطلب التعامل مع قوانين واتفاقيات دولية.

يعتبر البيع البحري قضية دولية تتطلب التعامل مع قوانين واتفاقيات دولية، ومن الصعب تحديد هذه الميزة بسهولة نظراً لتعقيد العلاقات الدولية، لذا ظهرت عدة معايير واتجاهات مختلفة في محاولة لضبط هذه الميزة.

من بين هذه المعايير، يأتي القانون الموحد للبيع الدولي، الذي ساد في مجال التجارة الدولية يهدف هذا القانون إلى توحيد القواعد المتعلقة بالبيع الدولي وتحديد حقوق والتزامات الأطراف المشاركة في هذا النوع من الصفقات.

ولعل من أهم ما جاء به القانون الموحد للبيع الدولي مايلي:

¹ علي البارودي، د. هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، ص 213

² خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2010 - 2011، ص13

أولاً: المعيار الشخصي

- يعتبر عقد البيع دولياً عندما تكون جنسية الأطراف المتعاقدة مختلفة.
- يعتبر عقد البيع دولياً متى كانت مراكز أعمال الأطراف المتعاقدة، أو محل إقامتهم العادية المختلفة في دول مختلفة دون الاعتداد بجنسيتها.

ثانياً: المعيار الموضوعي:

- يعتبر البيع دولياً عندما يتعلق بسلع تكون عند إبرام البيع محل لنقل من دولة إلى أخرى.
 - يعتبر البيع دولياً عندما يكون صدور الإيجاب والقبول في دولتين مختلفتين، دون الاعتداد بجنسيتها أو مراكز أعمالهما.
- هذه المعايير تساهم في تحديد طابع البيع الدولي وتحديد القوانين والالتزامات المتعلقة بالأطراف المشاركة في هذا النوع من الصفقات.

إلا أن محاولة توحيد الإطار الدولي للعقود التجارية الدولية يعد تحدياً نظراً لاختلاف التشريعات الوطنية والتباين في تنظيمها للمعاملات التجارية، هذا التباين يؤثر على تدفق التجارة الدولية ويمكن أن يؤدي إلى عدم الاستقرار في التعاملات على المستوى الدولي.

من الجدير بالذكر أن تباين القوانين الموضوعية وقواعد التنازع التي تضعها التشريعات الوطنية¹ يمكن أن يؤدي إلى مشكلات غير متوقعة عند حدوث نزاعات بين الأطراف فقد يجد الأشخاص المشاركين في العلاقات التجارية الدولية أنفسهم في مواقف

¹ Rene RODIERE, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12 ° edition, Dalloz Delta 1997, p417, n ° 420.

مقتبس عن: بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012 - 2011 ص 32.

معقدة نتيجة لتطبيق قواعد تنازع مختلفة بسبب تباين القوانين الموضوعية التي تخضع لها المعاملات.

الفرع الثاني: استقلالية عقد البيع البحري عند النقل البحري:

كل عقود البيوع البحرية لا تنتمي مباشرة للقانون البحري، فباعتبارها بيع فإنها تنتمي للمبادئ العامة للقانون الأرضي *droits terrestre* ومثلها مثل جميع البيوع فإنها تخضع لأحكام القانون العام، فالبيع البحري هو ذلك البيع الذي يرتبط عنصر التسليم- تسليم الشيء المبيع فيه بنقله بحرا، وهذه البيوع تقتضي القيام بعدة إجراءات والعديد من الأعمال من بينها عقد النقل البحري، فمن الناحية الاقتصادية يبدو عقد النقل البحري تابع لعقد البيع ولكن الواقع أنهما من الناحية القانونية عقدان متميزان فتتفقد عقد النقل البحري على الوجه الأكمل لا يعني أن عقد البيع قد نفذ على ذات الوجه. فعقد النقل البحري هو ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو تجهزها أو مستأجرها بأن ينقل شحنة ما من ميناء إلى آخر مقابل أجره عقد النقل هو اتفاق بين الناقل سواء المالك أو الناقل أو المالك على نقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر¹

والمشعر الجزائري عرفه في المادة 738 من القانون البحري بان « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة² وعليه فالبيع البحري، هو بيع يختص باتصاله اتصالا لازما بنقل البضائع بحرا الذي يتوسط إبرام عقد البيع وتنفيذه والذي يتم بوسيلة نقل وهي السفينة، إذ يجب نقل البضائع محل التعاقد على متنها، فنجد أنفسنا أمام ثلاث مراحل مهمة:

¹ احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 11.

² الأمر رقم 80 76 المؤرخ في 29 شوال سنة 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري.

(1) وضع البضائع على السفينة.

(2) نقل البضائع بحرا على متن السفينة.

(3) إنزال البضائع من السفينة.

وهذه المراحل العامة تستلزم منفذين لها:

يقوم البائع بوضع البضائع على السفينة.

يقوم الناقل بنقلها بحرا على متن السفينة.

يقوم المشتري بإنزالها من السفينة.

فعقد النقل البحري وعقد البيع البحري عقدان منفصلان، فالمشتري الذي يتلقى بضائع غير مطابقة للمواصفات المتفق عليها، بينه وبين البائع، ويرفض هذه البضائع، لا يمكننا الرد عليه أن إدعاءاته بعدم تنفيذ البائع لالتزامه باطل، بسبب أن الناقل أو ربان السفينة قد تلقى هذه البضائع دون تحفظات ونقلها إلى ميناء الوصول ذلك أن عقد النقل عقد مستقل وعقد البيع عقد آخر فإذا كان عقد النقل صحيحا، فهذا لا يعني أن عقد البيع صحيح.

بالإضافة إلى أن أطراف العقدين مختلفة تماما فبالنسبة لعقد البيع، البائع ابرم عقد النقل لأجل نقل بضائعه إلى المشتري المرسل إليه، لكن بالنسبة للناقل، الشاحن ليس بائعا لان هذه الصفة الأخيرة لا تهمه ولا تعنيه بل تهمه صفة الشاحن، وعقد البيع بالنسبة إليه شيء يبقى خارج العقد *resinter alios acta*.

الفرع الثالث: أهمية البيع البحرية:¹

تعد التسهيلات التي تقدمها البيع البحرية للحياة التجارية عامة والحياة التجارية الدولية خاصة كافية في حد ذاتها لتوضيح سبب أهميتها واحتلالها مكانة مهمة في عالم التجارة فهي أولا الأداة الفعالة في التجارة الدولية، إذ يتم بموجبها استيراد السلع وتصديرها

¹<https://www.arabency.com.sy/ency/details/954/5>

بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك التي يفصل البحر بينها. ويساعدها في أداء هذه الوظيفة الدور الرئيس المهم الذي تؤديه « وثيقة الشحن » في هذا النوع من البيوع.

ومما زاد في أهمية البيوع البحرية أيضا كثرة المزايا التي تتيحها لأطرافها الذين ينتمون إلى بلدان تفصل بينها مسافات شاسعة، فهي تمكن المشتري أحيانا من تخطي الصعاب التي قد يواجهها للحصول على العملات الأجنبية لتسديد تكاليف النقل والتأمين في ميناء الشحن الذي يكون على الأغلب في دول أجنبية تختلف عملتها عن العملة المستعملة في دولته، كما أن بعض أنواع البيوع البحرية تغني المشتري عن حاجته إلى وجود ممثل له في ميناء الشحن لإبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة، أما ما يتصل بالبائع فإن بعض هذه البيوع يمكنه من الحصول على ثمن البضاعة فور تسليمها إلى الناقل في ميناء الشحن دون الحاجة لانتظار وصولها إلى ميناء الوصول وهذا يتفق مع طبيعة الأعمال التجارية التي تتطلب السرعة، كما زاد في أهمية البيوع البحرية أيضاً التطور النوعي الذي طرأ على صناعة النقل البحري، وساعد على نمو المبادلات التجارية وزيادة حجمها بين الدول.¹

الفرع الرابع: الطبيعة القانونية للبيوع البحرية

تعتبر البيوع البحرية من العقود التجارية الدولية، وهذا يجعلها تتصف بمجموعة من العناصر تشمل:

أولاً : تجارية البيوع البحرية

تعتبر البيوع البحرية من العقود التجارية، إذ تكون هذه البيوع تجارية خالصة عندما ترد على منقولات مادية² وسبب ارتباطها بالقانون البحري راجع أن تنفيذ العقد وترتيب

¹ <https://www.arabency.com.sy/ency/details/954/5>

² حمد الله محمد، حمد الله، القانون البحري، الجزء الأول، دار النهضة العربية، 2006 - 2005، الفقرة 338، ص

بعض آثاره القانونية يستلزم نقل البضائع بالبحر بغرض إيصال المبيع إلى المشتري¹ ويرى البعض الآخر أن اتفاقية فيينا الخاصة بعقود البيع الدولية للبضائع والمبرمة في 11 أبريل 1980، لم تنص صراحة على تجارية عقود البيع الدولية، غير أنه يفهم من استقراء بعض نصوصها أن هذه الاتفاقية تميل إلى إضفاء الطبيعة التجارية على البيع البحرية، ومن ذلك المادة 11 التي نصت على أنه يمكن إثبات العقد بكل وسيلة بما في ذلك شهادة الشهود والمادة 45 (3) التي نصت على منع القاضي من إعطاء البائع مهلة لتنفيذ التزاماته ويلاحظ من استقراء النصين السابقين أن الاتفاقية تضيي الطابع التجاري على عقد البيع البحري.

أما المشرع الجزائري فقد نص على أن عقود التجارة البحرية تعتبر أعمال تجارية بحسب الموضوع² واعتبرتها المادة 3 فقرة 5 من القانون التجاري أنها تعتبر أعمال تجارية بحسب الشكل، ويلاحظ أن المشرع الجزائري يكيف عقود التجارة البحرية تارة أعمال تجارية بحسب الموضوع، وتارة أعمال تجارية بحسب الشكل.

ويرى جانب من الفقه أنه يتعين على المشرع تعديل النصوص القانونية لتجنب هذا الخلط واقتراح³:

– إدراج المادة 2 فقرة 18 في المادة 3 فقرة 5 لتصبح العقود المتعلقة بالتجارة البحرية أعمال تجارية بحسب الشكل.

¹ يوسف المصري، القانون البري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة، 2011، ص.36، ومحمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزءان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2005-2004، الفقرة 339، ص. 260.

² المادة 2 فقرة 18 ق.ت.ج.

³ فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري: الأعمال التجارية، التاجر، الحرفي الأنشطة التجارية المنظمة السجل التجاري، ابن خلدون، 2003، ص96 - 97.

– اعتبار العقود المتعلقة بالتجارة البحرية أعمال تجارية بحسب الموضوع وبالتالي إلغاء الشرط الأول من الفقرة 5 من المادة 3 وهو الرأي الصواب حسب ذات الجانب الفقهي إذ من غير الممكن اعتبار الأعمال المتعلقة بالتجارة البحرية أعمال تجارية بحسب الشكل وبحسب الموضوع في نفس الوقت¹

كما نصت المادة السابعة من قانون التجارة الأردني على تجارية سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية،² وهو نفس الموقف الذي تبناه المشرع العراقي الذي نص على تجارية عمليات استيراد البضائع أو تصديرها وأعمال مكاتب الاستيراد والتصدير³ وتتجلى أهمية تكييف البيوع البحرية كعقود تجارية هو أعمال قاعدة حرية الإثبات التي ورد النص عليها في القانون التجاري⁴

ثانياً: دولية البيوع البحرية

إن البيوع البحرية تعتبر من العقود الدولية⁵ ومن ثم تتصف هذه البيوع بالصفة الدولية⁶ ولتحديد الصفة الدولية للبيع البحري ظهر اتجاهان: الاتجاه المادي والاتجاه الشخصي.

الفقرة الأولى: الاتجاه المادي

يكيف هذا الاتجاه البيوع البحرية بأنها عقود دولية بالنظر إلى حركة البضائع دون الأخذ بعين الاعتبار جنسية، أو شخصية طرفي العقد، إذ يكفي أن تنتقل البضائع بين

¹ فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري: الأعمال التجارية، التاجر، الحرفي الأنشطة التجارية المنظمة السجل التجاري، ابن خلدون، 2003، ص 96 – 97.

² فرحة زراوي صالح، المرجع السابق، ص 96 و 97 .

³ الفقرة الثالثة من المادة الخامسة ق.ت.ع

⁴ ورد النص على قاعدة حرية الإثبات في المادة 30 ق.ت.ج.

⁵ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص. 301.

⁶ عادل علي المقدادي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية التأمين البحري، دار الثقافة والدار الدولية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، 2002، ص. 157.

دولتين أو أكثر حتى يوصف عقد بيع البضائع بأنه عقد دولي و يأخذ هذا الاتجاه بالمعيار الاقتصادي في تعريف العقد الدولي، والذي يرى بأن العقد الدولي هو العقد الذي يترتب عليه نقل البضائع من دولة إلى أخرى مقابل انتقال ثمنها، أو العقد الذي ينصرف لكل تبادل للسلع والأموال بين الحدود¹ فالعقد الدولي هو العقد الذي يمس مصالح التجارة الدولية.

ولقد كان القضاء الفرنسي السابق في وضع أسس المعيار الاقتصادي في تعريف العقد الدولي، من خلال العديد من الأحكام القضائية، و التي عرفت العقد الدولي بأنه: العقد الذي يكون موضوعه تبادل السلع والأموال بين الحدود، وهو كل عقد يتعلق بمصالح التجارة الدولية².

وهو الاتجاه الذي تبناه القانون العراقي عندما عرف البيع الدولي بأنه: "بيع يكون محله بضائع منقولة أو معدة للنقل بين دولتين أو أكثر..."³

ويرى البعض أن الاتجاه الذي تبناه القانون العراقي يوسع من نطاق البيوع التي تضاف عليها صفة الدولية، كما يؤخذ على تعريف القانون العراقي أنه اقتصر على البضائع المنقولة و المعدة للنقل الاقتصار على النوعين المذكورين بالنص القانوني⁴ يستبعد التعاقد على بضائع لم تنتج بعد، مع أن الغالب في العقود الدولية حالياً هو التعاقد وفق نموذج⁵

¹ حبار محمد، قانون العقد والمسؤولية العقدية في القانون الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر كلية الحقوق، 1987، ص 14

² انظر قرار محكمة النقض الفرنسية 17 مايو 1927 ، و 19 فبراير 1930، و 27 يناير 1930 نقلاً عن: شبة سفيان عقد البيع الدولي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012-2011، من ص 24 إلى ص 27 .

³ المادة 294 ق.ت.ع، و هو نفس الاتجاه الذي تبنته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل بموجب سندات الشحن المسماة قواعد هامبورغ 1978، و لمزيد من الفهم راجع في هذا الصدد : سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، 1986 ص. 24.

⁴ يتعلق الأمر هذا بالمادة 294 ق.ت.ع.

⁵ لطيف جبر كومانى، القانون البحري: السفينة، أشخاص المالحة، النقل، البيوع، التأمين، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2003، الفقرة 117، ص ص. 168 و 169.

المطلب الثاني: أركان عقد البيع البحري

العقد هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث اثر قانوني معين فلكي ينشا العقد لابد من وجود التراضي بين طرفيه، فالتراضي هو ركن العقد الأساسي فيجب أن يكون تراضي الطرفين موجودا حقيقة وان ينصب علي شيء معين، إذ أن العقد يؤدي إلي إنشاء التزام أو حق أو تعديل الالتزام أو نقله أو زواله، لذا يجب أن يكون لهذا الالتزام محل صالح لكي يرد عليه، علي أن تتوافر فيه الشروط القانونية، وهذا هو محل العقد.¹

وكما أسلفنا الذكر فان عقد البيع البحري يعتبر دوليا بطبيعته لأنه يجمع بين بائع ومشتري يقعان في دولتين مختلفتين هذا النوع من العقود يتضمن دائما طرفين أساسيين: البائع والمشتري، حتى إذا أضيفت إليه صفة "بحري" وبالتالي لا يمكن لعقد البيع أن يشمل أكثر من طرف بائع وآخر مشتري، حتى لو كان أحد الأطراف يحمل صفة إضافية مثل الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه

هذه الصفات الإضافية تعبر عن دور الطرف في عملية الشحن والتسليم ولا تغير من الطبيعة الأساسية للعقد كعقد بيع²

لكي تمنح صفة "بائع" أو "مشتري" لأحد الأطراف في عقد البيع، يجب أن يكون هناك عرض من أحد الطرفين. العارض يُصبح "بائعا" إذا كان يقدم البضاعة للبيع، والطرف الآخر يصبح "مشتريا" إذا كان يرغب في شراء البضاعة إذا قبل الطرف الآخر العرض واتفقا عليه، ينشأ بينهما اتفاق يعرف بالإيجاب والقبول، وهو ما يؤدي إلى إنشاء عقد البيع البحري هذا العقد مثل غيره من العقود التجارية الدولية، يتكون بتوافر أركانه وشروط صحته

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني ، دار الهدي الجزائر ، 2012، ص 73.

² خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مرجع سابق ص13

وينتج آثاراً قانونية يلتزم بها المتعاقدان، هذه الآثار تشمل الالتزامات والحقوق المترتبة على كل طرف في العقد¹

الفرع الأول: الرضا

في القانون يشير إلى توجه إرادة الشخص نحو تحقيق أثر قانوني معين على سبيل المثال، عندما يُقال إن البائع "ارتضى" البيع، فهذا يعني أنه وافق على إتمام عملية البيع وكذلك الأمر بالنسبة للمشتري الذي "ارتضى" الشراء. في سياق العقود، يُقصد بالرضا توافق إرادتي الطرفين على إحداث الأثر القانوني المرغوب، وهو ما يُعد شرطاً أساسياً لإبرام العقد لكي يعتبر الرضا موجوداً في العقد، يجب أن تكون هناك إرادة واضحة من شخص محدد تتجه نحو إحداث أثر قانوني معين، وأن يُعبر عن هذه الإرادة بشكل صريح وأن تتطابق مع إرادة الطرف الآخر² هذا التطابق في الإرادات يُنتج الاتفاق الذي يشكل أساس العقد.

بالنسبة لتبادل الرضا في العقود الدولية فقد نصت عليه اتفاقية فيينا لسنة 1980 في

المادة الرابعة بما يلي :

يقتصر تطبيق هذه الاتفاقية على تكويني عقد البيع والحقوق والالتزامات التي ينشئها هذا العقد لكل من البائع والمشتري، وفيما عدا الأحوال التي يوجد في شأنها نص مخالف في صريح هذه الاتفاقية لا تتعلق هذه الاتفاقية بوجه خاص بما يلي:

أ: صحة العقد أو شروطه أو الأعراف المتبعة في شأنه.

ب: الآثار التي قد يحدثها العقد في شأن ملكية البضائع المباعة.

¹ خديجة يعقوبي، مرجع سابق ص 20.

محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 276.

الفرع الثاني: المحل

أ: معنى المحل:

المحل هو المكان الذي يتم فيه تنفيذ العقد وتحقيق آثاره القانونية. يمكن أن يكون المحل مكاناً جغرافياً محدداً، مثل مدينة معينة أو ميناء بحري. يعبر عن المكان الذي يتم فيه نقل الملكية أو تنفيذ الالتزامات المتفق عليها في العقد.

ب: أهمية المحل:

يحدد المحل القوانين التي تنطبق على العقد، حيث يختلف التشريع من بلد لآخر. يؤثر المحل على الالتزامات والحقوق المترتبة على الأطراف في العقد. يُحدد المحل أيضاً المحكمة المختصة في حالة وجود نزاع قانوني.

ج: العقود بدون محل:

لا يمكن أن يكون هناك عقد بدون محل، حيث يجب تحديد المكان الذي سيتم فيه تنفيذ العقد.

العقود المجهولة المحل أو التي لا يتم تحديد مكانها تعتبر باطلة.¹ في النهاية، يجب أن يكون المحل معروفاً ومحددًا في العقد حتى يكون صحيحاً وملزماً قانونياً.

الفرع ثالث: السبب

السبب في العقود يعتبر جوهرًا للالتزام، حيث يحدد الهدف الذي يسعى الملتزم لتحقيقه من خلال الالتزام بالعقد، دعوني أوضح بعض النقاط المتعلقة بالسبب في العقود:

أ: معنى السبب:

– السبب هو الهدف الذي يرغب الملتزم في تحقيقه نتيجة الالتزام بالعقد.

¹ J.M Jacque/ P.Delebeque, Droit du commerce international, 2eme éd, 2000, Dalloz, Paris, p138 .

مقتبس عن: أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مرجع سابق ص 27

- يعبر عن الغاية التي يهدف الملتزم لتحقيقها من خلال الالتزام بالعقد.
- يمكن أن يكون السبب متعلقا بنقل ملكية، تسليم بضائع، دفع ثمن، أو أي هدف آخر.¹

ب: أهمية السبب:

- يحدد السبب الغاية التي يسعى الملتزم لتحقيقها من خلال العقد.
- يؤثر السبب على طبيعة الالتزامات والحقوق المترتبة على الأطراف في العقد.
- يُعبر عن الهدف الذي يجعل الالتزام مبررا وملزما قانونيا.

ج: العقود بدون سبب:

- لا يمكن أن يكون هناك عقد بدون سبب، حيث يجب أن يكون هناك هدف محدد يراد تحقيقه من خلال الالتزام بالعقد.
- العقود التي لا يتضمن لها سببا معينا تعتبر باطلة.
- ويجب أن يكون السبب معروفا ومحددا في العقد حتى يكون صحيحا وملزما قانونيا.

الفرع الرابع: الشكلية

الشكلية البيع بحري باعتباره بيعا دوليا فإنه تنطبق عليه أحكام اتفاقية فيينا 1980 وإن كان أساس عقد البيع التجاري هو الرضائية لما يعتمد عليه من سرعة وائتمان ، وهو ما جاءت به المادة 30 من القانون التجاري الجزائري بقولها: يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية أو بسندات عرفية أو بفاتورة مقبولة أو بالرسائل أو بدفاتر الطرفين أو بالإثبات أو بالبيئة أو بأية وسيلة أخرى... إلا أن الواقع العملي وأهمية صفات التجارة الدولية، جعل من الكتابة أمرا لا مفر منه. ومهما على الصعيد العملي إذ أن جميع حقوق الملكية وفواتير دفع الثمن وعقود التامين هي تعبير عن العقد الذي تصبح كتابته أمرا ثابتا لتنظيم هذه الأمور وأهمية الكتابة لا شك أنها تستمد قوتها من صياغة العقد في حد ذاته فإن أي إبهام فيه سيؤدي لا محال إلى مشاكل قانونية كثيرة¹

¹ محمد صربي السعدي، المرجع السابق، ص 217.

المبحث الثاني: أنواع البيوع البحرية

تشكل البيوع البحرية جزءًا لا يتجزأ من نسيج التجارة العالمية، مما يسمح بتدفق السلع والخدمات عبر الحدود الدولية بسلاسة من خلال الاستفادة من الطرق البحرية، وتتوسع هذه البيوع لتلبية متطلبات المشترين والبائعين على حد سواء، مع توفير مرونة في شروط الدفع والتسليم. سنتناول في المطلب الأول البيوع البحرية عند الوصول وتليها البيوع البحرية عند القيام في المطلب الثاني.

المطلب الأول: بيوع بحرية عند الوصول

بيوع الوصول تعد من أقدم الطرق في التجارة البحرية، حيث يكون البائع مسئولًا عن إيصال البضاعة بحالة جيدة إلى المشتري في ميناء الوصول، هذا النوع من البيوع كان الأكثر شيوعًا في الأزمنة التي كانت فيها السفن أبسط مما هي عليه اليوم، قبل التطورات التكنولوجية الحديثة في صناعة السفن، في تلك الأوقات كان المشتري لا يثق في دفع ثمن البضاعة إلا بعد وصولها إلى ميناء الوصول ورؤيتها بأعينه. المخاطر المرتبطة بالنقل كانت تقع على عاتق البائع وحده، لذلك انخفض استخدام بيوع الوصول في العصر الحديث حيث تم استبدالها ببيوع القيام التي تُقلل من المخاطر على البائع. وتنقسم بيوع الوصول إلى نوعين: البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

الفرع الأول: البيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة "Vente par navire designé"، هو نوع من البيوع يتفق فيه البائع والمشتري على تحديد سفينة معينة ضمن عقد البيع (يمكن أيضا تحديد السفينة فيما بعد) لبيع بضاعة محددة النوع والكمية بمجرد تحديد السفينة في العقد وإخطار المشتري بها يصبح من غير الممكن التراجع عن هذا الاختيار، ويتحمل البائع مسؤولية ضمان وصول

¹ خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مرجع سابق ص35

البضاعة بحالة جيدة إلى ميناء الوصول وتسليمها للمشتري، الذي يصبح مالكا لها من تلك اللحظة¹

وعليه فإن البائع هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع مجهر السفينة، ويظل البائع مالكا للبضاعة أثناء الرحلة البحرية، ويظل مسئولا عنها حتى ميناء الوصول، عندما يتسلمها المشتري، حيث أنه من هذا التاريخ تنتقل ملكيتها إلى المشتري.

بناء على ذلك في البيع بسفينة معينة، يتحمل البائع مسؤولية المخاطر المتعلقة بالنقل حتى يتم تسليم البضاعة للمشتري² إذا تم هلاك البضاعة أثناء النقل، فإن العبء يقع على البائع، مما يؤدي إلى إلغاء عقد البيع وإعفاء المشتري من دفع الثمن، ولا يمتلك المشتري الحق في طلب تسليم بضاعة من نفس النوع من البائع³ في حالة تعرض البضاعة للتلف أو النقصان، يطلب من المشتري قبول البضاعة مع الحق في تخفيض الثمن بمقدار يعادل قيمة الضرر أو النقص الذي لحق بالبضاعة⁴

الفرع الثاني: البيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة، المعروف أيضا بـ "Vente sur embarquement"، هو نوع من البيع حيث لا تحدد السفينة مسبقا في هذا النوع من البيع، يكون البائع ملزما بنقل ملكية بضاعة محددة خلال فترة زمنية معينة، وذلك على متن السفينة التي ستستخدم لنقل تلك البضاعة.

مع تطور صناعة السفن وظهور البخار، تغيرت ديناميكيات التجارة البحرية بشكل كبير لم يعد تحديد السفينة أمراً ضرورياً للمشتري بفضل تحسن الخطوط الملاحية والثقة في

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993.

² أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 1983 ص 17. د. علي البارودي وجمال وفاء محمدان القانون البحري، القاهرة، 1992 ص 380.

³ علي البارودي وجمال وفاء محمدان، المرجع نفسه ص 380

⁴ مصطفى كمال طه- المرجع السابق- ص 291.

سلامة الرحلات البحرية. أدى هذا إلى منح البائع الحرية في اختيار السفينة المناسبة لنقل البضاعة، مما أدى إلى تفضيل البيع بسفينة غير معينة على البيع بسفينة معينة، الذي كان يتطلب من المشتري معرفة تفاصيل السفينة لضمان سرعتها وأمانها، خاصة عندما كانت السفن تعتمد على الشراع كوسيلة أساسية للحركة¹

البيع بسفينة غير معينة هو بيع أجل، حيث انه اتفاق يبرم بين البائع والمشتري حول بضاعة محددة النوع والكمية، يتعهد البائع في هذا النوع من البيوع بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها للمشتري، الذي يصبح مالكا لها من لحظة استلامها ويتحمل بعد ذلك مسؤولية أي أضرار قد تلحق بها يلزم البائع بشحن البضاعة على سفينة يختارها بنفسه ضمن مدة محددة في العقد، والتي عادة ما تكون بحد أقصى شهرين² في حال عدم الاتفاق على موعد محدد للشحن، يشترط أن يتم الشحن في أقرب وقت ممكن أو على أول سفينة متاحة يُثبت إتمام عملية الشحن بسند الشحن الذي يحمل تاريخ الشحن المتفق عليه.

في البيع بسفينة غير معينة، تظل ملكية البضاعة مع البائع طوال الرحلة البحرية مما يعني أنه يتحمل مسؤولية أي هلاك للبضاعة، تمامًا كما في البيع بسفينة معينة³ الفارق الأساسي بين النوعين هو أن في حالة هلاك البضاعة في البيع بسفينة غير معينة، لا يؤدي ذلك إلى فسخ العقد، بل يلزم البائع بتوفير بضاعة بديلة من نفس النوع المتفق عليه في العقد، بينما في البيع بسفينة معينة يؤدي هلاك البضاعة إلى فسخ العقد ولا يحق للمشتري المطالبة ببضاعة بديلة، والسبب في هذا التمييز هو أن البيع بسفينة معينة يتضمن تحديد السفينة التي ستنقل البضاعة إلى ميناء الوصول، مما يعني أن البضاعة تعتبر مفرزة بمجرد

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 380.

² مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 219

³ أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 1983 ص 17.

تحديد السفينة، بينما في البيع بسفينة غير معينة لا يحدث الإفراز حتى يتسلم المشتري البضاعة في ميناء الوصول¹

المطلب الثاني: بيوع بحرية عند القيام

تتميز بيوع القيام بأنها تتقل مسؤولية المخاطر، مثل فقدان البضاعة، إلى المشتري بمجرد شحنها، وذلك على عكس بيوع الوصول التي تُبقي هذه المسؤولية على عاتق البائع حتى تسليم البضاعة، في بيوع القيام يصبح المشتري مالكا للبضاعة ومسئولا عنها منذ لحظة شحنها في ميناء القيام، هذا ما يمنح المشتري الحرية في التصرف في البضاعة، حتى قبل وصولها إلى ميناء الوصول طالما أنه يمتلك سند الشحن، بالمقابل في بيوع الوصول يجب على المشتري انتظار وصول السفينة ليصبح مالكا للبضاعة ويتمكن من التصرف فيها، مما يحرمه من الاستفادة من أي ارتفاع محتمل في أسعار البضاعة لهذه الأسباب أصبح استخدام بيوع الوصول أقل شيوعا، وأخذت بيوع القيام تحل محلها.

الفرع الأول: البيع سيف CIF

البيع سيف هو اتفاق يتم بين البائع والمشتري، يلتزم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وشحنها على متن السفينة، بالإضافة إلى ذلك يجب على البائع ترتيب عقد نقل البضاعة ودفع أجزتها والتأمين على البضاعة، من ناحية أخرى يلتزم المشتري بدفع مبلغ شامل يشمل قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها²

ويتكون اصطلاح البيع سيف C.I.F من الأحرف الأولى للكلمات الانكليزية "Cost, insurance, freight" وتعني ثمن البضاعة، وقسط التأمين، وأجرة « النقل » كما يطلق عليه البيع « كاف C.A.F » باللغة الفرنسية، حيث يتضمن الأحرف الأولى للكلمات

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 292، د. علي البارودي وجلال وفاء محمدين، القانون البحري، المرجع السابق، ص 381.

² انظر في تعريف البيع سيف: د. أحمد حسني، البيوع البحرية، المرجع السابق، ص 115، د. مصطفى كمال طه المرجع نفسه، ص 292، د. علي البارودي وجلال وفاء محمدين، القانون البحري، المرجع السابق، ص 383

الفرنسية- Cout, assu rance, fret و معناها بالفرنسية « ثمن البضاعة، وقسط التأمين وأجرة النقل.

ظهر البيع سيف في أوائل القرن التاسع عشر وسرعان ما اكتسب شعبية، ليصبح واحدًا من أبرز أنواع البيوع البحرية، نظرا للمنافع التي يقدمها لكلا الطرفين في العقد، البائع والمشتري، في هذا النوع من البيع لا يتحمل البائع مسؤولية أي ضرر قد يلحق بالبضاعة بعد شحنها إذ يستحق الثمن بمجرد تقديم الوثائق التي تثبت ملكية البضاعة وتأمينها ونقلها بغض النظر عن مصير البضاعة أثناء النقل، يتم الحصول على الثمن عبر سحب حوالة على المشتري وخصمها من البنك المتفق عليه، من جانبه يستفيد المشتري من تخفيف العبء المتعلق بإبرام عقود النقل والتأمين على البضاعة، حيث يصبح مالكا للبضاعة منذ لحظة شحنها، مما يمنحه الحرية في التصرف بها حتى قبل وصولها، وعلى الرغم من أن المشتري يتحمل مخاطر النقل، فإنه لا يتضرر من هلاك البضاعة لأنها مؤمن عليها من قبل البائع، وهذا التأمين يغطي المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة، وبالتالي يحق له الحصول على مبلغ التأمين في حالة الهلاك¹

¹ وعادة البيع سيف يكون أطرافه من جنسيات مختلفة، ولهذا فكانت هناك حاجة لتنظيمه دوليا، ولهذا وضعت قواعد خاصة للبيوع سيف، تسمى بقواعد فارسوفيا لعام 1982، حيث عدلت في مؤتمر أكسفورد لعام 1933 وهي تسمى الآن « قواعد وارسو أكسفورد » وتضم (22) قاعدة، هي في الواقع تقنين للعادات المتبعة دوليا في البيع، وهي تطبق على هذا البيع عند اتفاق طرفي العقد على ذلك صراحة في البيع سيف: انظر في ذلك: د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق ص 293.

خصائص البيع سيف:

البيع سيف يتسم عموماً بالخصائص التالية:

1- يقع على البائع في البيع سيف واجب الالتزام بشحن البضاعة بعد إبرام عقد النقل والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري¹

يترتب على البائع، في البيع سيف، التزام يتمثل بشحن البضاعة وإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة. وعادة يثبت البائع التزامه، بإبرام عقد النقل البحري، بمقتضى سند الشحن، كما يثبت البائع قيامه بالتأمين على البضاعة، بموجب وثيقة التأمين، ويقع على البضائع، بعد قيامه بذلك، واجب إرسال تلك المستندات، سند الشحن ووثيقة التأمين ومستندات أخرى إلى المشتري وعند تسلّم هذا الأخير لتلك المستندات يتوجب عليه دفع الثمن الذي يمثل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين. ولا يحق للمشتري، الامتناع عن دفع الثمن المذكور، بحجة عدم وصول البضاعة إليه وعدم تمكنه من التحقق منها لأن البضاعة انتقلت إليه منذ قيام البائع بشحنها على السفينة واستلام المشتري لمستنداتها.

2- تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها:

يتم في البيع سيف تسليم البضاعة وانتقال ملكيتها إلى المشتري من لحظة شحنها وهذه المزية في الواقع تحقق للمشتري فائدة، هي كما ذكرنا سابقاً تتمثل في إمكانية التصرف في البضاعة سواء إن كانت في الطريق أو لازالت في ميناء الشحن، وبالتالي هو يستفيد من ارتفاع الأسعار فيلجأ إلى بيعها لمشتري آخر والمشتري عندما يتصرف بالبضاعة، يكون بمقتضى السندات الممثلة للبضائع والتي تكون لديه وهي التي سبق أن أرسلها إليه البائع

¹ يرى البعض من الفقهاء ، أن الخصائص الأولى للبيع سيف ظهرت في بلجيكا حوالي منتصف القرن التاسع عشر في شكل بيع اختفى في أيامنا هذه هو البيع تحت الشراع La vente sous voile وأوأن كل ما أمكن معرفته عن البيع سيف تحت الشراع هو أن مخاطر النقل البحري تكون على عاتق المشتري، وأنه يتعين على البائع أن ينقل إلى المشتري سند الشحن ووثيقة التأمين: انظر في ذلك

Heenen, (J): Vente et commerce maritime Bruxelles, 1952. No. 116.

ولهذا قيل في البيع سيف بأنه بيع للمستندات، وفي الواقع أن البيع سيف هو بيع اتجهت فيه إرادة الطرفين البائع والمشتري إلى بيع بضاعة بذاتها، أما المستندات المتعلقة بها فهي عبارة عن وسيلة لإثبات قيام البائع بتنفيذ التزاماته التي فرضها عقد البيع سيف¹

إن من آثار انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن هو أن مخاطر الطريق التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة يتحملها المشتري وليس البائع الذي تبرء ذمته منها من وقت الشحن فلم يعد مسئولاً عنها، وينبني على ذلك أن البضاعة إذا ما هلكت أو تلفت وهي في طريقها إلى ميناء الوصول هذا الهلاك أو التلف تقع تبعته على المشتري وهذا الهلاك أو التلف لا يعفيه من مسؤولية دفع الثمن كاملاً، إذا لم يكن قد دفعه إلى البائع.

وحتى التأخير يتحملة المشتري وليس البائع، إذا كان هذا الأخير قد شحن البضاعة في الوقت المتفق عليه في العقد، ومع ذلك فإن المشتري عادة يحتمي عند هلاك البضاعة أو تلفها والتأخر في تسلمها بالرجوع إلى المؤمن بموجب وثيقة التأمين للحصول على مبلغ التأمين أو بالرجوع إلى الناقل بحسب الأحوال لمطالبته بالتعويض عن ذلك² كذلك فإن المشتري له حق الرجوع على البائع، إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة ناجم عن عيوب لحقت في البضاعة قبل شحنها كالضرر الذي يصيب البضاعة بسبب عيب في تغليفها.

الفرع الثاني: البيع فوب FOB

البيع فوب (FOB) يعد من الأساليب التجارية التقليدية والمعروفة في بيوع القيام، وقد ظهر هذا النوع من البيع قبل البيع سيف، يتميز البيع فوب بأن البائع يسلم البضاعة في ميناء الشحن مباشرة على متن السفينة، يعرف البيع فوب بأنه اتفاق بين البائع والمشتري يقوم بموجبه البائع بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 294.

² أحمد حسني، المرجع السابق ص 118.

يحددها المشتري وعلى عكس البيع سيف، في البيع فوب لا يلزم البائع إلا بتجهيز البضاعة بينما يقع على عاتق المشتري مسؤولية إبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة¹

وقد أتت تسمية البيع فوب FOB من الأحرف الأولى للكلمات الانكليزية Free on board ويسمى بالفرنسية Franco a bord أو Franco bord وقد جرت تسميته بالبيع FOB حتى عند الفرنسيين.

خصائص البيع فوب

البيع فوب هو احد بيوع القيام البحرية، ويقع فيه على البائع الالتزام بتسليم البضاعة المبيعة وخلال المدة المحددة على ظهر السفينة والتي يعينها المشتري في ميناء الشحن الذي جرى تحديده في العقد، والبائع في هذا البيع، تقع عليه تبعة المخاطر والمصروفات التي تتعلق بالبضاعة إلى حين تسليمها للمشتري في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة، ومما تقدم يمكن إجمال خصائص البيع فوب بما يأتي:

1- انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت شحنها: البيع فوب يوجب على البائع تسليم البضاعة في ميناء الشحن المتفق عليه، وعلى ظهر السفينة التي اختارها المشتري، وعليه لما كان التسليم للمشتري من قبل البائع على ظهر السفينة فإنه من هذا الوقت تنتقل ملكية البضاعة من البائع إلى المشتري، وعليه فإن البيع فوب يرتب قاعدة أساسية بمقتضاها أن نقل ملكية البضاعة للمشتري يجري عندما توضع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة التي سبق وان عينها المشتري، وهذه القاعدة هي التي تميز البيع فوب عن البيوع البحرية الأخرى، وقد اعتمدت غرفة التجارة الدولية ICC " هذه القاعدة عندما تناولت مفهوم البيع فوب بالقول يتم نقل الملكية والمخاطر في البيع فوب مند أن تكون السفينة قد أخذت البضاعة في عهدتها²

¹ علي البارودي وجمال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 388

² Termes Commerciaux, Definitions, edition de La chambre de commerce Inter- nationale, No. 43, P. 48.

ولا شأن لانتقال سند الشحن إلى المشتري في انتقال ملكية البضاعة إليه، إذ لا توجد علاقة بين انتقال ملكية سند الشحن ودفع الثمن وبين انتقال ملكية هذه البضاعة بالتسليم على ظهر السفينة وحصول البائع، على سند بشحن البضائع من الناقل، لا ببقية مالكاً للبضاعة طالما أنه سلمها إلى الناقل على ظهر السفينة، إذ أنه من هذا التاريخ انتقلت الملكية إلى المشتري وحيازة سند الشحن من قبل البائع هي حيازة رمزية للبضاعة، إذ أن هذه الحيازة لا تجعل من البائع مالكاً للبضاعة وإنما هو حائز لها لحين استلامه الثمن من المشتري عليه عند ذلك إعادته أو تسليمه للمشتري ذلك، لأن الملكية تنتقل إلى المشتري منذ فترة الشحن وان حيازته لهذه البضاعة لا يباشرها إلا بعد استلام سند الشحن من البائع انتقال تبعه المخاطر إلى المشتري منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل.

ولا شأن لانتقال سند الشحن إلى المشتري في انتقال ملكية البضاعة إليه، إذ لا توجد علاقة بين انتقال ملكية سند الشحن ودفع الثمن وبين انتقال ملكية هذه البضاعة بالتسليم على ظهر السفينة، وحصول البائع على سند بشحن البضائع من الناقل لا يبقيه مالكاً للبضاعة طالما أنه سلمها إلى الناقل على ظهر السفينة، إذ أنه من هذا التاريخ انتقلت الملكية إلى المشتري وحيازة سند الشحن من قبل البائع هي حيازة رمزية للبضاعة، إذ أن هذه الحيازة لا تجعل من البائع مالكاً للبضاعة وإنما هو حائز لها لحين استلامه الثمن من المشتري عليه عند ذلك إعادته أو تسليمه للمشتري ذلك لأن الملكية تنتقل إلى المشتري منذ فترة الشحن وان حيازته لهذه البضاعة لا يباشرها إلا بعد استلام سند الشحن من البائع.

2- انتقال تبعه المخاطر إلى المشتري منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل¹:

لما كانت ملكية البضاعة في البيع فوب تنتقل إلى المشتري منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة فإنه يترتب على ذلك أن المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة، تقع على عاتق المشتري من لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة التي عينها المشتري، إذ أن هذه

¹علي البارودي وجمال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 388

اللحظة هي التي تؤشر انتقال الملكية إلى هذا الأخير، وبالتالي فهو الذي يتحمل تبعه هلاك البضاعة.

وعليه فإن جعل البضائع التي تعود إلى المشتري على ظهر السفينة واستلام الناقل لها بحيث تكون في عهده هو الذي يحدد الوقت الذي تنتقل فيها المخاطر إلى المشتري وهذا الأخير يتحمل كل ما يتعرض للبضاعة من خطر ابتداء من الوقت الذي تصبح فيه هذه البضاعة في عهدة الناقل البحري الذي سبق وان تعاقد معه، ويقع على الناقل أيضا منذ لحظة شحنها ضمان هذه البضاعة لمصلحة المشتري بالاستناد إلى عقد النقل الذي جرى بينهما، ولهذا فإن البيع فوب يشابه البيع سيف من حيث أن الناقل البحري يكون مسئولا عن البضاعة منذ شحنها وحتى وصولها إلى ميناء الوصول إي أن مسؤوليته تتواصل طيلة فترة النقل البحري، إلا أن المشتري وان كان يتحمل المخاطر التي تواجه البضاعة من لحظة شحنها لكنه غير مسؤول عن الأضرار التي كانت قد تعرضت لها البضاعة وهي على الرصيف قبل شحنها¹ أو إذا تبين أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن سوء تغليفها.

الفرع الثالث: البيع فاس FAS

كلمة "فاس" مأخوذة من الحروف الأولى للكلمات الإنجليزية Free Along Sid حيث أن في عقد البيع "فاس"، يتمثل دور البائع في تسليم البضاعة على الرصيف بجانب السفينة حيث تكون قريبة من الرافعات وجاهزة للتحميل. يقع على عاتق المشتري مسؤولية إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة، كما في عقد البيع "فوب" الاختلاف الرئيسي هو أن المشتري في "فاس" يتحمل تكاليف الشحن والتحميل على السفينة، بينما في "فوب" يكون البائع مسئولا عن تسليم البضاعة على متن السفينة، أما في البيع "فاس" يكون التسليم على رصيف²

¹ ChaUVEAU, (P): Traité théorique et pratique des ventes maritimes- Paris, 1933. No. 319. P. 88.

<https://www.arabency.com.sy/ency/details>²

الفرع الرابع: البيع سي أند أف

عقد البيع "سي.أند.إف" ينطوي على التزام البائع بنقل البضاعة إلى ميناء الشحن وإبرام عقد نقلها إلى بلد الوجهة مقابل سعر شامل يغطي قيمة البضاعة وتكلفة النقل البحري يتحمل المشتري مخاطر النقل البحري من لحظة الشحن ويقع عليه واجب تأمين البضاعة ضد هذه المخاطر، يشترك عقد "سي.أند.إف" في الخصائص ذاتها مع عقد البيع "سيف" لكن في "سي.أند.إف" يكون التأمين مسؤولية المشتري، تفضل الدول استخدام هذا النوع من العقود لتحفيز ودعم شركات التأمين المحلية وللتغلب على التحديات المتعلقة بمقاصة شركات التأمين الأجنبية ومتابعتها في حالة وقوع المخاطر المغطاة بالتأمين¹

<https://www.arab-ency.com.sy/ency/details/954/5/%D8%BA%D8%B1%D9%81%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9>

13/04/2024. 15:50

خلاصة الفصل

يبرز هذا الفصل أهمية البيوع البحرية في تعزيز التجارة الدولية بفضل قدرتها على نقل كميات كبيرة من البضائع بتكلفة اقتصادية معقولة، تعتبر البيوع البحرية جزءاً لا يتجزأ من النظام التجاري العالمي حيث تسهم في ربط الأسواق العالمية مما يعزز من نمو الاقتصاد العالمي وتوسيع نطاق التعاون بين الدول.

تناول الفصل ماهية البيوع البحرية وتفصيلها موضحاً أن هذه البيوع تتميز بخصوصية استخدام النقل البحري لنقل البضائع بين الموانئ المختلفة، وهو ما يجعلها خياراً مفضلاً للعديد من التجار والمستوردين، كما تم التأكيد على أهمية هذه البيوع في تسهيل حركة البضائع عبر الحدود الدولية، مما يسهم في تلبية احتياجات الأسواق المختلفة بفعالية وسرعة.

تم استعراض الأركان الأساسية للبيوع البحرية والتي تشمل التراضي بين الطرفين وتحديد المبيع بدقة، والاتفاق على الثمن، واختيار وسيلة النقل البحرية المناسبة، هذه الأركان تمثل الأساس الذي تبنى عليه العقود البحرية وتضمن حقوق والتزامات كل من البائع والمشتري.

كما تم التطرق إلى الأنواع المختلفة للبيوع البحرية، هذه الأنواع تعكس التنوع في احتياجات الأطراف المتعاقدة وتوفر مرونة في تحديد المسؤوليات والتكاليف بين البائع والمشتري.

وفي الختام يتضح من هذا الفصل أن البيوع البحرية تشكل عنصراً حيوياً في بنية التجارة الدولية، وتلعب دوراً محورياً في تسهيل نقل السلع وتوسيع نطاق الأسواق، فهم ماهية هذه البيوع وأركانها وأنواعها يساهم بشكل كبير في تحقيق معاملات تجارية ناجحة، مما يعزز من الثقة والتعاون بين الأطراف المتعاقدة وبضمن استمرارية وازدهار التجارة البحرية على المستوى العالمي.

الفصل الثاني

آثار البيوع البحرية

تمهيد:

البيع البحري يحمل آثارا مهمة عند توافر أركانه وتأسيسه بين المتعاقدين نظرا للطبيعة الدولية للبيع البحري وأهميته في التجارة الدولية، تم وضع قواعد دولية خاصة بهذه العقود، هذه القواعد تحدد التزامات كل من البائع والمشتري في البيوع البحرية، وبما أن هناك التزامات تقع على كلا الطرفين، فإن هناك جزاءات تفرض عليهما في حالة مخالفة هذه الالتزامات يترتب على هذه المخالفة أو الإهمال وجود المسؤولية التعاقدية، ونطاق هذه المسؤولية يعتمد على طبيعة ومضمون الالتزام المخالف من هذا سنتناول في المبحث الأول مسؤولية أطراف البيوع البحرية وفي المبحث الثاني سنتطرق لمسؤولية أطراف البيوع الدخيلة على عقدي البيع البحري سيف وفوب.

المبحث الأول: مسؤولية أطراف البيوع البحرية

تعد البيوع البحرية من الأنشطة التجارية الحيوية في التجارة الدولية، حيث تتطلب تحديد دقيق لمسؤوليات أو التزامات الأطراف المتعاقدة لضمان تنفيذ العمليات بشكل سلس وفعال، في هذا المبحث سنستعرض التزامات الأطراف في عقود البيوع البحرية كمطلب أول وفي المطلب الثاني تناولنا الجزاءات المترتبة عن إخلالهم بهذه الالتزامات وهنا خصصنا الدراسة على البيعين سيف وفوب بصفتهما العقدين الأكثر استعمالاً في عمليات البيع البحري.

المطلب الأول: التزامات الأطراف في البيوع البحرية

تتشابه جميع العقود في الجوهر بأنها تخلق مجموعة من الآثار القانونية، والتي تتجسد في التزامات معينة يجب على الأطراف المتعاقدة الوفاء بها في سياق عقود البيع البحري، سنناقش الالتزامات المتبادلة التي يتعين على الأطراف الالتزام بها.

الفرع الأول: التزامات الأطراف في عقد البيع سيف CIF

أولاً: التزامات البائع

يتحمل البائع في عقد البيع البحري سيف التزامات متعددة، تشمل واجب توصيل السلع المحددة في الاتفاقية، وواجب إبرام عقد الشحن، بالإضافة إلى مسؤولية شحن البضائع، وضمان التأمين عليها، وأخيراً، تسليم الوثائق التي تعبر عن البضاعة وسنتطرق لهذه الالتزامات تباعاً.

أ: الالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليها

يلتزم البائع بتسليم البضائع المتفق عليها في عقد البيع البحري سيف للمشتري، وذلك بالالتزام بالكمية والنوع والحجم والوزن المحددين. إذا انحرف البائع عن هذا الالتزام وسلم بضائعاً وقت الشحن وكانت غير مطابقة للصفة المتفق عليه، أو إذا كانت الكمية أو الوزن أو الحجم أقل من الاتفاق، يعتبر ذلك انتهاكاً للالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليها.

وتكون العقوبة لهذا الانتهاك هي فسخ العقد، ونظرا للتداعيات المترتبة على الفسخ مثل إعادة نقل البضائع إلى البائع وتأثيرها على العلاقات بين المشتري والبائع يعتاد المشتري عادة تخفيض الثمن بمقدار الضرر الذي ينجم عن انحراف البضاعة عن الصنف المتفق عليه، سواء كان المشتري الأول أو الشخص الذي انتقلت إليه البضاعة ومع ذلك يحق للمشتري طلب الفسخ إذا كان العقد ينص صراحةً على أن انتهاك البائع لالتزامه بتسليم النوعية والكمية المتفق عليها يؤدي إلى فسخ العقد دون غيره، وذلك إذا كانت البضاعة غير صالحة للاستخدام المخصص لها، ولتجنب المشاكل المحتملة بشأن نوعية البضائع يمكن للبائع طلب فحص البضائع في ميناء الشحن من قبل خبراء متخصصين واستصدار شهادة بذلك، ولدي المشتري أيضا الحق في طلب فحص البضائع عند وصولها باستخدام خبراء للتحقق من الكشف الذي أجراه البائع، حيث لا تكون الشهادة التي يحصل عليها البائع ذات حجية مطلقة تجاه المشتري¹

ويتم التسليم من جانب البائع عبر عملية الشحن، حيث يعتبر ذلك تسليماً للبضاعة ولا يحدث هذا إلا عندما يسلم البائع البضاعة إلى الناقل مقابل الحصول على سند الشحن وهو ما يعد تسليماً حكماً للبضاعة من البائع إلى المشتري، وبتسليم سند الشحن من إلى المشتري يتحول التسليم الحكمي إلى تسليم فعلي للبضائع الممثلة بسند الشحن²

ب: الإلتزام بإبرام عقد النقل

يتعين على البائع بموجب عقد البيع البحري سيف أن يقوم بإبرام عقد نقل للبضائع المتفق عليها بهدف نقلها من ميناء الشحن إلى الميناء المتفق عليه. عادة ما يتم ذكر ميناء الوصول في عقد البيع، مثلاً "ميناء سكيكدة"، وهذا يعني أن البائع ملزم بتنفيذ التزام نقل البضائع على نفقته حتى يصلوا إلى ميناء سكيكدة عندما يقوم البائع بإبرام عقد النقل فإنه ينفذ التزاماً مستمداً من عقد البيع البحري سيف.

¹ مصطفى كمال طه، المصدر السابق ص 297.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 260، وانظر أيضاً: حسن النجفي، البيوع الدولية، الجزء الأول، بغداد، 1973 ص

ويجب على البائع عند إبرام عقد النقل أن يختار سفينة قادرة على نقل البضائع إلى ميناء الوصول، ويجب أن تتوفر في السفينة الصلاحية الملاحية والصلاحية التجارية، بما يتناسب مع شروط المتانة والقدرة على السير أثناء الرحلة البحرية، كما يجب أن تكون مجهزة بطاقم كاف من حيث العدد والخبرة، وأن تتوفر فيها الأجهزة الملائمة لطبيعة البضائع، على سبيل المثال: إذا كانت البضائع عبارة عن لحوم أو فواكه، يجب أن تكون السفينة مجهزة بالعنابر التي تحتوي على أجهزة التبريد، إذا كان العقد يشترط أن تكون السفينة من الدرجة الأولى، يجب على البائع أن يتعاقد مع سفينة تنطبق على هذه المتطلبات، يجب أيضا أن يأخذ في الاعتبار سرعة السفينة، خصوصا عند نقل المحاصيل التي تكون قابلة للتلف بسرعة، في هذه الحالة يجب أن يتعاقد البائع مع سفينة ذات سرعة مناسبة لطبيعة البضائع لتجنب أي تلف، إذا كان البائع يتجاهل هذه الالتزامات فإنه يخالف التزامه¹

إذا تضمن عقد البيع سيف طريقا للرحلة البحرية، يجب أن يؤخذ ذلك في الاعتبار أما إذا لم يتم تحديد طريق النقل في العقد، فإن الطريق العادي أو المألوف هو الذي يتبع، وليس شرطا أن يكون هذا الطريق هو الأقصر، ولكن يجب أن يكون الأكثر أمانا والأسرع. وإذا كان عقد البيع لا يسمح بتغيير السفينة فعلى البائع مراعاة ذلك عند إبرام عقد النقل، ومع ذلك إذا تضمن عقد البيع تخويلا للبائع يسمح بإبرام عقد نقل يجيز تغيير السفينة في الطريق، فيجوز للبائع ذلك وقد يكون مثل هذا التخويل مفهوما ضمنا، إذا اتفق في عقد البيع سيف على التزام البائع، بأن يقدم للمشتري سند شحن مباشر، إذ يعتبر ذلك موافقة من قبل المشتري بتغيير السفينة²

¹ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 204.

² أحمد حسني، المرجع نفسه، ص 212.

ج: الإلتزام بشحن البضاعة

يقع على عاتق البائع في عقد البيع سيف الإلتزام بشحن البضائع المبيعة، وفي هذه الحالة يجب أن يتم الشحن وفقاً للشروط المتفق عليها في عقد البيع، أو وفقاً للشروط المعتادة التي تناسب طبيعة البضائع، يجب أن يتم الشحن في الميناء المحدد في العقد، وإذا لم يتم تحديد الميناء يقع على البائع اختيار الميناء الذي سيتم منه شحن البضائع لضمان وصولها في المدة الملائمة وبعيداً عن المخاطر.

يتم تحديد موعد للشحن في عقد البيع لتمكين المشتري من تقدير تقريبي لموعد وصول البضاعة أو المستندات المتعلقة بها، وبالتالي، تحديد موعد دفع الثمن عادة ما يكون هذا الموعد لا يتجاوز مدة شهرين.¹

يجب على البائع مراعاة هذا الأجل عند الشحن، كما يجب على البائع أن يأخذ في الاعتبار طبيعة البضاعة عند التفاوض مع الناقل لشحنها، يجب أن تكون وسائل الشحن ملائمة وصالحة لنقل البضاعة مثل الصنادل، والروافع وغيرها، ومن الضروري أن يحصل البائع على سند الشحن من الناقل، مع الانتباه إلى صحة البيانات المدونة فيه التي تؤكد نوع البضاعة وكميتها ووزنها وحجمها.

د: الإلتزام بالتأمين على البضاعة

يقع على البائع واجب التأمين على البضائع في عقد البيع سيف يجب أن يشمل التأمين مخاطر النقل البحري من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، هذه المخاطر تشمل الأحداث البحرية العادية والمألوفة التي تتعرض لها السفن أثناء الملاحة البحرية، عند تحديد شروط التأمين يجب أن يأخذ البائع في الاعتبار طبيعة البضائع والسفينة وميناء الوصول والطريق الذي ستسلكه السفينة، يلتزم البائع بتأمين البضائع ضد المخاطر البحرية المعتادة ولكنه ليس ملزماً بتغطية مخاطر الحرب، إلا إذا اتفق المشتري صراحة على ذلك في عقد

¹ أحمد حسني، المرجع السابق ص 231.

البيع سيف قد لا يتضمن عقد البيع اتفاقاً يشمل تأمين مخاطر الحرب، ولكن يجوز تأمينها إذا تلقى البائع إشعاراً من المشتري قبل شحن البضائع أو تسليمها، يطلب فيه تأمين مخاطر الحرب في هذه الحالة يجب على البائع القيام بذلك، ويجب أن يبلغ المشتري بذلك ليتمكن من دفع قسط التأمين الذي يشمل مخاطر الحرب.

يجب أن يغطي التأمين البضائع في كل مرحلة من مراحل رحلتها، بدءاً من ميناء الشحن وحتى ميناء الوصول، وعلى هذا الأساس، إذا دعت الحاجة إلى تغيير السفينة وإعادة شحن البضاعة في سفينة أخرى، يجب أن يشمل التأمين المخاطر المتعلقة بوجود البضاعة في المكان أو الميناء الذي تم فيه التفريغ وإعادة الشحن¹

يجب على البائع عند إجراء التأمين أن يختار شركة التأمين التي تمتاز بسمعة جيدة وتكون موثوقة، يجب أن يكون المؤمن قادراً على الوفاء بالالتزامات عند تعرض البضائع للخطر ودفع مبلغ التأمين، عند اختيار شركة التأمين، يجب على البائع أن يأخذ كافة الاحتياطات لضمان اختيار شركة موثوقة وألا يتعاقد مع شركة تظهر عليها علامات العجز أو عدم الاستقرار.

يجب أن يغطي التأمين قيمة البضاعة وتشمل هذه القيمة ثمن البضاعة نفسها بالإضافة إلى مصاريف الشحن وتكاليف النقل وقسط التأمين، وعادة ما يتم إضافة مبلغ يعادل 10% أو 5% من قيمة البضاعة إلى القيمة الأساسية، يعتبر هذا المبلغ ربحاً محتملاً للمشتري إذا وصلت البضاعة إليه بحالة سليمة.

¹ أحمد حسني، المرجع السابق ص 301.

هـ: الإلتزام بتسليم المستندات

في إطار عقد البيع سيف، يتحمل البائع مسؤولية تسليم المستندات الخاصة بالبضاعة¹ إلى المشتري يتم ذلك عبر إرسال هذه المستندات للمشتري ليتمكن من التصرف في البضاعة أو استلامها عند وصولها إلى الميناء المحدد، وللتحقق من أنها تطابق الشروط المتفق عليها في العقد. المستندات الواجب على البائع تسليمها وإرسالها للمشتري تشمل سند الشحن، الذي يحتوي على تفاصيل البضاعة مثل نوعها، كميتها، حجمها، ووزنها، بالإضافة إلى وثيقة التأمين وقائمة البضاعة التي تصفها وتبين الثمن المستحق الدفع. قد يطلب المشتري أيضاً مستندات إضافية مثل شهادة المنشأ، التي تحدد الدول المنتجة والمصدرة للبضاعة، وشهادة توضح نوعية البضاعة، والتي يتم إعدادها من قبل خبراء قبل شحن البضاعة² هذه الوثائق تساعد المشتري على التأكد من مطابقة البضاعة للمواصفات المتفق عليها وتفيده في حالة إعادة بيع البضاعة للغير.

يجب على البائع تسليم المشتري سند الشحن نظيفاً، لا يجوز للبائع تقديم سند شحن يحتوي على تحفظات من قبل الناقل، حيث يمكن أن يواجه المشتري صعوبات عند حيازته لسند الشحن غير النظيف إذا كان البائع قد استلم سنداً برسم الشحن، فيجب عليه عند شحن البضائع استبداله بسند شحن مشحون، لأن المشتري غير ملزم بقبول سند الشحن برسم الشحن إذا لم يكن يتضمن شحن البضائع فعلياً.

¹ تنص المادة 34 من اتفاقية فينا لعام 1980 على أنه إذا كان البائع ملزماً بتسليم المستندات المتعلقة بالبضائع، فإن عليه أن يوفي بهذا الإلتزام في الزمان والمكان المعينين في العقد وعلى النحو الذي يقتضيه، وإذا كان البائع قد سلم هذه المستندات قبل الميعاد المنفق عليه، فله حتى ذلك الميعاد أن يصلح أي نقص في مطابقة المستندات بشرط ألا يترتب على استعمال هذا الحق مضايقة للمشتري أو تحميله نفقات غير معقولة. ومع ذلك يحتفظ المشتري بالحق في طلب تعويضات وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، المصدر السابق ص 296.

ثانياً: التزامات المشتري

ينشأ عن عقد البيع سيف التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من البائع والمشتري كما هو الحال في العقود الأخرى التي تلزم الطرفين، بناءً على ذلك وكمقابل للمسؤوليات التي تمت مناقشتها والتي يتحملها البائع، يتوجب على المشتري أيضاً الوفاء بالتزامات معينة، والتي من أبرزها دفع قيمة البضاعة، استلام المستندات المتعلقة بها، وأخيراً استلام البضاعة نفسها. سنقوم بمراجعة هذه الالتزامات واحدة تلو الأخرى.

أ: دفع ثمن البضاعة:

في عقد البيع سيف يتم تحديد الثمن بطريقة غير قابلة للانقسام، يشمل الثمن قيمة البضاعة نفسها، بالإضافة إلى أجرة النقل وقسط التأمين¹ المشتري ملزم بدفع الثمن بعد استلام المستندات الممثلة للبضاعة والتحقق من مطابقتها لشروط العقد، دون الحاجة لانتظار وصول البضاعة الفعلية² يجب على المشتري دفع الثمن بالكامل³ ولا يجوز له التخلي عن هذا الالتزام حتى في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، حيث تعتبر مملوكة له من لحظة شحنها، وعليه يتحمل آثار الهلاك والتلف. يجب أن يكون استحقاق الثمن مرتبطاً بتقديم المستندات الكاملة من قبل البائع، وأن تتوفر في هذه المستندات جميع الشروط المتفق عليها في عقد البيع، ويجب أن تتضمن هذه المستندات البيانات التي يعتمد عليها القانون البحري والتي جرى العرف باستعمالها، مثل اسم السفينة وتاريخ ومكان الشحن وكمية البضاعة وحالتها أثناء الشحن⁴.

¹ Bellot (Rene): Traité théorique et pratique de La vente C.A.F. 2ème tiarge. paris 1951. No. 406.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 155.

³ تقضي المادة (53) من اتفاقية فينا 1980 بأنه يجب على المشتري، بموجب شروط العقد وهذه الاتفاقية، أن يدفع ثمن البضائع وان يتسلمها. « راجع أيضاً المواد 54-55-56-57-58-59 من الاتفاقية.

⁴ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 384 وانظر أيضاً د. عزيز العكيلي- دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف- دار النهضة العربية- القاهرة 1971 ص 393، وما بعدها.

ب: تسلم المستندات:

كما هو معروف لا تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري إلا بعد عملية الشحن ولكن لا تنتقل حيازة البضاعة إليه إلا بعد أن يقوم البائع بنقلها وتسليمها إذا كان البائع يحتفظ بالمستندات التي تمثل البضاعة، فهذا يضمن له حق استيفاء الثمن من المشتري. وبمجرد استيفاء الثمن، يجب على البائع التنازل عن حيازة البضاعة للمشتري. يتعين على المشتري بدوره، استلام المستندات والتحقق من مطابقتها لشروط العقد، بما في ذلك النوعية والكمية وشروط النقل والتأمين وتفاصيل الشحن، يجب على المشتري استلام المستندات التي يرسلها البائع إذا كانت تتوافق مع شروط العقد، وله الحق في رفضها إذا لم تكن كذلك، في حالة الرفض يجب على المشتري إبلاغ البائع بالأسباب، ويعتبر استلام المستندات دون اعتراض من قبل المشتري بمثابة قبول للبضاعة وتأكيد على مطابقة المستندات لشروط العقد¹

في حال قام البائع بتسليم المستندات قبل الوقت المحدد وكانت تحتوي على أخطاء أو لم تتطابق مع شروط العقد، يحق له تصحيح هذه الأخطاء قبل تاريخ التسليم المتفق عليه بشرط أن لا ينجم عن هذا التصحيح أي ضرر للمشتري²

ج: تسلم البضاعة

في إطار عقود البيع البحري، يتعهد المشتري بالاستلام الفعلي للبضاعة التي تعد موضوع العقد، ولا يقتصر هذا الالتزام على مجرد وصول البضاعة إلى الميناء، بل يشمل الاستلام المادي للبضاعة بواسطة المشتري، يمكن هذا الاستلام المشتري من فحص البضاعة والتحقق من تطابقها مع شروط العقد والمستندات التي تلقاها مسبقاً من البائع يجب

¹ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 416.

² وهذا الحكم قد جاءت به المادة (34) من اتفاقية فيينا لعام 1980، وقد سبقت الإشارة إليها، حيث نصت على انه: « إذا كان البائع ملزماً بتسليم المستندات المتعلقة بالبضائع، فإن عليه أن يوفي بهذا الالتزام في الزمان والمكان المعينين في العقد وعلى النحو الذي يقتضيه، وإذا كان البائع قد سلم هذه المستندات قبل الميعاد المتفق عليه، فله حتى ذلك الميعاد أن يصلح أي نقص في مطابقة المستندات، بشرط أن لا يترتب على استعمال هذا الحق مضابطة المشتري أو تحميله نفقات غير معقولة ومع ذلك يحتفظ بالحق في طلب تعويضات وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية »

أن يمنح المشتري فترة كافية لفحص البضاعة والتأكد من مطابقتها للعقد، إذا اكتشف المشتري أي عيب أو نقص في البضاعة، أو عدم مطابقتها لشروط العقد، يتوجب عليه إبلاغ البائع بالعيب المكتشف في فترة معقولة من الزمن بعد لحظة الاكتشاف، وفي حال عدم إبلاغ البائع يفقد المشتري الحق في الاعتراض على العيب، إذا لم يتم الإبلاغ عن العيب أو مرت سنتان من تاريخ استلام المشتري للبضاعة، يفقد المشتري هذا الحق وفقا لما نصت عليه اتفاقية فيينا للنقل الدولي للبضائع الموقعة في عام 1980¹

إذا قدم البائع البضائع قبل التاريخ المحدد في العقد، يحق للمشتري قبولها أو رفضها² وفي حالات معينة، إذا قدم البائع كمية تزيد عن المتفق عليها، يمكن للمشتري أن يختار إما استلام الكمية الزائدة بأكملها أو جزء منها ودفع قيمتها بالسعر المحدد في العقد، أو رفض الزيادة³ لأنه غير ملزم بقبول أكثر من الكمية المتفق عليها. إذا لم يستلم المشتري البضاعة دون سبب مقبول، يحق للبائع إيداعها لدى طرف ثالث على نفقة المشتري، مع الحفاظ على حق البائع في المطالبة بتعويض عن أي ضرر ناتج عن ذلك.

¹ تنص المادة (39) من الاتفاقية المذكورة على أنه: يفقد المشتري حق التمسك بالعيب في مطابقة البضائع، إذا لم يخطر البائع محددًا طبيعة العيب خلال فترة معقولة من اللحظة التي اكتشف فيها العيب أو كان من واجبه اكتشافها وفي جميع الأحوال يفقد المشتري حق التمسك بالعيب في المطالبة إذا لم يخطر البائع بذلك خلال فترة أقصاها سنتان من تاريخ تسلّم المشتري للبضائع، إلا إذا كانت هذه المدة لا تتفق مع مدة الضمان التي نص عليها العقد.

² وسبب الرفض قد يكون بسبب عدم وجد المكان المخصص لها لدى المشتري أو أنه يكلفه عبئا ماليا إذا كان قد تسلّمها قبل الوقت المحدد بالعقد.

³ تقضي المادة (53) من اتفاقية فيينا 1980 على أنه: « إذا سلّم بائع البضائع قبل التاريخ المحدد جاز للمشتري أن يتسلمها أو أن يرفض استلامها، إذا سلّم البائع كمية من البضائع تزيد عن الكمية المنصوص عليها في العقد جاز للمشتري أن يستلم الكمية الزائدة أو أن يرفض استلامها، وإذا لم استلم الكمية الزائدة كلها أو جزء منها يجب عليه دفع قيمتها بالسعر المحدد بالعقد.

الفرع الثاني: التزامات الأطراف في عقد البيع فوب FOB

يلتزم أطراف عقد البيع فوب بتنفيذ التزامات عديدة سنتطرق لها تباعاً:

أولاً: التزامات البائع

تقع على البائع في عقد البيع فوب مجموعة التزامات وهي كالتالي:

أ: الإلتزام بتجهيز البضاعة

بموجب عقد البيع فوب يتعهد البائع بتجهيز البضاعة المتفق عليها مع المشتري يجب أن تكون هذه البضاعة مطابقة لشروط العقد من حيث نوعها وكميتها وحجمها ووزنها إذا كانت البضاعة التي قام البائع بتجهيزها غير مطابقة لشروط العقد، سواءً من حيث النوع أو الكمية أو الوزن أو الحجم، يتحمل البائع مسؤولية تعويض المشتري عن أي ضرر ناجم عن عدم المطابقة، يجب على المشتري، في الحالات التي لا تكون فيها البضاعة المجهزة من قبل البائع مطابقة لشروط العقد، إخطار البائع بذلك وتحديد طبيعة العيب أو النقص الذي يختلف فيه البضاعة عن شروط البيع فوب، يجب أن يتم ذلك خلال مدة معقولة وإلا فقد يفقد المشتري حقه في المطالبة بالتعويض عن عدم المطابقة¹

ب: تسليم البضاعة

تسليم البضائع هو التزام يقع على عاتق البائع، يجب على البائع تسليم البضاعة في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام بتعيينها المشتري يجب أن يتم تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في شروط البيع فوب.

عادة ما يتم تحديد تاريخ تسليم البضاعة عند وضعها على ظهر السفينة لضمان تنفيذ البائع لهذا الإلتزام، يجب أن يحصل على سند شحن من الناقل يثبت شحن البضاعة على ظهر السفينة ويحدد التاريخ الفعلي للتسليم.

¹ تراجع المواد: 37-38-39-40 من اتفاقية فيينا لعام 1980.

في حال عجز البائع عن تسليم البضاعة خلال الإطار الزمني المحدد في البيع فوب، يحق للمشتري المطالبة بتعويض من البائع عن الخسائر الناجمة عن هذا التأخير بالإضافة إلى تغطية المصاريف المترتبة على التأخير، ومن بين هذه المصاريف على سبيل المثال، التكاليف التي يتحملها المشتري نتيجة تأخر السفينة في ميناء الشحن والأضرار التي قد تلحق بتجارته نتيجة هذا التأخير¹

وكما هو الحال في البيع سيف، يتم التسليم عادة عندما ينقل البائع البضاعة المتفق عليها إلى الناقل الذي اختاره المشتري ويجب أن يتم ذلك مقابل الحصول على سند شحن². أما المصاريف المتعلقة بتسليم البضاعة المبيعة، فتقع على عاتق البائع، الذي يتوجب عليه دفعها عند وضع البضاعة على ظهر السفينة التي حددها المشتري.

ج: تسليم المستندات

"يتعهد البائع في البيع فوب بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة، ويجب أن يلتزم البائع بهذا الالتزام بنفس الطريقة المتبعة في البيع سيف من بين هذه المستندات، يأتي سند الشحن في مقدمتها، عادةً ما يتم إصدار سند الشحن من قبل الناقل، وعند استلامه لسند الشحن، يجب على البائع نقله إلى المشتري مقابل استلام الثمن. ومع ذلك، يجب على البائع أن يكون حذرًا عند استلام سند الشحن من الناقل، يجب أن يلاحظ البيانات المدونة فيه والتي تم تسجيلها من قبل الناقل. يجب التحقق من أن هذه البيانات كاملة وصحيحة ومطابقة لشروط العقد، كما يجب أن يطلب من الناقل أن يكون سند الشحن نظيفاً وأن يحتوي على شرط الأمر، حتى يتمكن المشتري من بيع البضاعة للغير بطريق التظهير بشكل عام، يجب على البائع التأكد من أن سند الشحن يحتوي على جميع البيانات المتعلقة بالبضاعة، مثل الوزن والعلامات، وفي حالة عدم وجود هذه البيانات، يكون البائع مسؤولاً

¹ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 471.

² راجع المواد 31 و 32 من اتفاقية فيينا لعام 1980.

أمام المشتري عن أي ضرر قد يحدث نتيجة لنقص بيان العلامات والكميات من سند الشحن.

من مسؤوليات البائع الحصول على إجازة التصدير اللازم لنقل البضائع من دولته إلى دولة المشتري، وعليه أيضاً تحمل تكاليفها (إجازة التصدير) بالإضافة إلى ذلك، يجب على البائع تجهيز وإرسال مستندات أخرى ذات صلة بالبضاعة إلى المشتري، مثل شهادة المنشأ التي تبين مكان أو البلد الذي تم فيه تصنيع البضاعة، وكذلك شهادة فحص البضاعة هذه المستندات تعتبر ضرورية للمشتري، خاصة إذا كان يخطط لإعادة بيع البضاعة للغير.

ثانياً: التزامات المشتري

في مقابل الالتزامات التي يتحملها البائع والتي تم ذكرها، يلتزم المشتري بدوره بإبرام عقد النقل، استلام البضاعة، ودفع ثمن البضاعة.

أ: إلتزام المشتري بإبرام عقد النقل

في البيع فوب يقع على المشتري واجب إبرام عقد النقل لنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول بناءً على ذلك، يجب على المشتري اختيار السفينة التي ستقل البضاعة وتعيينها للبائع. إذا لم يتم تعيين السفينة للبائع، يكون المشتري مسئولاً عن تحديد السفينة التي ستقوم بنقل البضاعة في الفترة المتفق عليها في العقد¹ ونظراً لأن مخاطر النقل تقع على المشتري، يجب عليه التواصل مع شركة النقل وتحديد الشروط المناسبة لطبيعة البضاعة، بالإضافة إلى ذلك، يحظى المشتري بحرية تأمين البضائع من مخاطر الرحلة البحرية، قد يتفق المشتري مع البائع على أن يقوم البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة بموجب اتفاق خاص، وهذا صحيح ويخضع لأحكام عقد الوكالة إذا قام البائع بإبرام عقد النقل دون التأمين على البضاعة، يكون البيع فوب مشابهاً للبيع (سي اند اف).

¹ Chavea U. P.: op. cit. p. 139

أما إذا قام بالتأمين عليها إضافة لإبرام عقد النقل، فإن البيع فوب يقترب من البيع معيار التمييز بين البيع فوب في هذه الحال وغيره من البيوع البحرية، هو بالصفة التي يتعاقد فيها البائع فوب عند إبرامه عقدي النقل والتأمين، ولما كان البائع يقوم بذلك بناء على اتفاق خاص بينه وبين المشتري، فهو يتصرف عند إبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة بصفته وكيلًا عن المشتري، وهذه الوكالة تستقل عن البيع فوب ولا علاقة لها بتنفيذه من قبل البائع وهذه الوكالة في الواقع لا تتغير من طبيعة عقد البيع فوب كما لا تأثير لها على نطاقه وقواعده الأساسية، وإنما تنفيذهما الوكالة والبيع فوب، يجرى من قبل البائع بناء على ما يرتبه كل منهما من التزامات على البائع¹

ب: استلام البضاعة

يتحمل المشتري في البيع فوب مسؤولية تسليم البضاعة في ميناء الشحن، حيث تنتقل ملكية البضاعة إليه بمجرد شحنها على ظهر السفينة يجب على المشتري، شخصيا أو عبر ممثل، أن يكون حاضرا وقت تسليم البضاعة في ميناء الشحن لفحصها قبل شحنها على السفينة للتأكد من مطابقتها للعقد من واجب البائع إخطار المشتري بموعد الشحن ليتمكن من إجراء الفحص اللازم. إذا لم يتم الإخطار، يحق للمشتري رفض البضاعة إذا لم تطابق شروط العقد عند وصولها في هذه الحالة، يقع على البائع عبء إثبات أنه شحن بضاعة مطابقة للعقد² يمكن للبائع تجنب رفض المشتري للبضاعة بالاتفاق مسبقا على تخفيض الثمن إذا لم تكن البضاعة مطابقة للعقد. وقد يتفق الطرفان على موعد محدد للمشتري لإبداء رفضه، وإلا فقد حقه في ذلك³ ومع ذلك إذا تم القبول من قبل المشتري وكان صحيحا، فلا يمكنه التراجع عنه، سواء كان هو من فحص البضاعة أو ممثله ولا يحق للمشتري رفض

¹ أحمد حسني، المرجع السابق - ص ص 190-779.

² Chaveu, op. cit. No. 1. 53.

³ أحمد حسني، المرجع نفسه، ص 499.

البضاعة إذا تسلمها ممثله، حيث يعتبر ملزماً بقبول ممثله حتى لو كان هذا الممثل لم يفحص البضاعة في حين كان بإمكانه فحصها¹

ج: دفع ثمن البضاعة:

القاعدة الأساسية في البيع فوب هي أن الثمن يصبح مستحق الدفع للبائع عند تسليم البضاعة للمشتري في ميناء الشحن وعلى متن السفينة لا يحق للمشتري رفض الدفع إلا إذا كانت البضاعة معيبة بعيب سابق لشحنها يجعلها غير صالحة للاستخدام، وهذا يتضح عند فحص البضاعة ومع ذلك، قد يتفق البائع والمشتري على أن يكون الثمن مستحقاً على المشتري من وقت تسليم المستندات إليه. هذا الاتفاق صحيح ولا يحق للمشتري رفض الدفع بحجة عدم وصول البضاعة أو عدم فحصها إذا كان قد تسلم المستندات بناء على اتفاق.

عادة ما يكون الدفع نقداً عند استلام البضاعة في ميناء الشحن، لكن إذا تضمن البيع فوب شرط الدفع مقابل المستندات، يتم الدفع عن طريق سحب البائع لسفينة على المشتري، الذي يجب عليه في هذه الحالة فتح اعتماد غير قابل للإلغاء لصالح البائع²

الفرع الثالث: التزامات الأطراف في عقد البيع فاس FAS³

1- التزامات البائع:

أ1 / التزامات عامة: يجب على البائع تقديم البضائع والفاكورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المتفق عليه أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

¹ وقد تناولت اتفاقية فيينا لعام 1980 الأحكام الخاصة بتسليم المشتري وقبول البضاعة في المواد 46 إلى 52، للمزيد من المعلومات يرجى مراجعة تلك المواد.

² وقد تناولت اتفاقية فيينا لعام 1980 موضوع دفع الثمن من قبل المشتري في المواد 53 إلى 59.

³ Incoterms 2020, Icc rules for the use of domestic and international trade terms, p85-91 53

2 أ التسليم: يجب على البائع تسليم البضائع إما عن طريق وضعها بجانب السفينة التي حددها المشتري أو عند نقطة التحميل إن وجدت التي يحددها المشتري في ميناء الشحن المحدد أو في الفترة التي يخطر بها المشتري بموجب ب10.

3 أ / نقل المخاطر : يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا 2 باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في ب3.

4 أ / عقد النقل: لا يوجد التزام ومع ذلك يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر والتكلفة وأي معلومات بحوزة البائع من متطلبات أمنية متعلقة بالنقل التي يحتاجها المشتري لترتيب النقل إذا تم الاتفاق على ذلك، أو التعاقد على النقل وفقا للشروط المعتادة على مسؤولية المشتري وتكلفته.

5 أ عقد التأمين: لا يوجد التزام يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر والتكلفة وبالمعلومات التي بحوزة البائع والتي يحتاجها المشتري للحصول على التأمين.

6 أ التسليم و مستند النقل: يجب على البائع أن يزود المشتري وعلى نفقته بالدلائل المعتاد على تسليم البضاعة وفقا لما ورد فص أ-2 ما لم يكن عقد الإثبات مستند النقل يجب على البائع تقديم المساعدة للمشتري بناء على طلبه وتحمل مخاطره وتكلفته للحصول على مستند النقل.

7 أ تراخيص التصدير والاستيراد

أ- تخليص التصدير عند الاقتضاء: يجب على البائع تنفيذ ودفع جميع إجراءات تخليص الصادرات المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير التصريح الأمني للتصدير فحص ما قبل الشحن وأي تفويض رسمي آخر.

ب- المساعدة في التخليص الجمركي: يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه وتحمله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك المتطلبات الأمنية والتفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد.

أ- جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقا لـ أ2 بخلاف التي يدفعها المشتري في ب9

ب- تكاليف تقديم الدليل المعتاد المشتري بموجب أ6

ج- الرسوم والضرائب وأي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب أ7 يدفع للمشتري التكاليف والرسوم للحصول على المستندات والمعلومات وفقا ب3
أ10 الإشعارات يجب على البائع إعطاء المشتري إشعارا كافيا بأن البضاعة قد تم تسليمها وفقا لـ أ2، أو أن السفينة قد فشلت في الإسلام في غضون الوقت المحدد.

2 التزامات المشتري

ب1 التزامات عامة: يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني على النحو المتفق عليه.

ب2 الاستلام: يجب على المشتري استلام البضائع عند تسليمها بموجب أ2

ب3 نقل المخاطر: يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب أ2 وإذا فشل في تقديم إشعار وفقا ب10 أو عدم وصول السفينة التي حددها المشتري في الوقت المحدد لتمكين البائع من الامتثال لـ أ2 أو عدم استلام البضائع أو إغلاقها للشحن في وقت أبكر وفقا لـ ب10.

ب4 / عقد النقل: يجب على المشتري التعاقد على نفقته الخاصة لنقل البضائع من ميناء الشحن المحدد إلا في حالة إبرام البائع لعقد النقل لعقد النقل وفق أ4

ب5 / التأمين: لا يوجد التزام

ب6 التسليم ومستند النقل: يجب على المشتري قبول إثبات التسليم المنصوص عليه في أ6

ب7 تراخيص التصدير والاستيراد

أ- المساعدة في تخليص في التصدير: يجب على المشتري مساعدة البائع بناء على طلبه والمخاطر والتكلفة يتحملها البائع للحصول على أي مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص التصدير بما في ذلك جميع المتطلبات الأمنية والتفتيش قبل الشحن الذي يحتاجه بلد التصدير.¹

¹ Incoterms 2020, Icc rules for the use of domestic and international trade terms, p85-91 53

ب تخليص الاستيراد : يجب على المشتري تنفيذ و دفع الإجراءات المطلوبة من قبل أي بلد عبور وبلد الاستيراد مثل رخصة الاستيراد، وأي ترخيص مطلوب للعبور، تصريح امني للاستيراد أو تفتيش عبور ما قبل الشحن أو أي إذن رسمي.

ب8 / المعاينة / التغليف / التأشير : لا يوجد التزام.

ب9 توزيع وتبعية التكاليف: يجب على المشتري أن يدفع :

أ- جمع التكاليف المتعلقة بالضائع من وقت استلامها بموجب أ2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب أ9

ب- يدفع للبائع تكاليف ورسوم الحصول على المستندات وفقا أ6/ أ7 الرسوم والضرائب وأي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا ل ب7.

ج- أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري بموجب أ10 إما بعدم وصول السفينة التي حددها في الوقت المحدد أو عدم إغلاق البضائع قبل الوقت الذي تم الإخطار به وفقا ل ب10 شريطة أن تحدد البضائع بوضوح أنها سلع العقد.

ب10 الإشعارات يجب على المشتري إعطاء البائع إشعارا بأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل ورسوم السفينة، نقطة التحميل تاريخ التسليم المحدد إن وجد خلال الفترة المتفق عليها.

الفرع الرابع: التزامات الأطراف في عقد البيع سي ان أف F&C¹

1- التزامات البائع :

أ1 التزامات عامة: يجب على البائع تقديم البضائع و الفاتورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المتفق عليه أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

أ2 التسليم: يجب على البائع تسليم البضائع إما عن طريق وضعها على ظهر السفينة في التاريخ المحدد، أو خلال المدة المتفق عليها في ميناء الشحن.

أ3 / نقل المخاطر: يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا أ2 باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في ب3.

¹ Incoterms 2020, Icc Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms, P103-110 58

4 عقد النقل: يجب على البائع التعاقد أو الحصول على عقد نقل البضائع من نقطة التسليم المتفق عليها إلى ميناء الوصول المحدد وفقا للشروط المعتادة على حساب البائع بواسطة سفينة بحرية من النوع المستخدم عادة لنقل نوع البضائع المباعه، ويجب امتثال البائع لأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل إلى الوجهة.

5 عقد التأمين: لا يوجد التزام و مع ذلك يجب على البائع تزويد المشتري على بالمخاطر و التكلفة وبالمعلومات التي بحوزة البائع والتي يحتاجها المشتري للحصول على التأمين.

6 التسليم ومستند النقل: يجب على البائع وعلى نفقته الخاصة تزويد المشتري بمستند النقل المعتاد الميناء الوصول المتفق عليه، ويجب أن يغطي مستند النقل البضائع المتعاقد عليها ويتم تأريخه في غضون الفترة المتفق عليها للشحن وتمكين المشتري من مطالبة الناقل بالبضائع في ميناء الوصول ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، وأن يمكن المشتري من بيع البضاعة و هي قيد الترانزيت عن طريق تحويل المستند إلى مشتر آخر أو إخطار الناقل بذلك في حالة إصدار عدة نسخ أصلية، ويجب تقديم نسخة أصلية من مستند النقل للمشتري.

7 تراخيص التصدير والاستيراد

أ- تخليص التصدير عند الاقتضاء: يجب على البائع تنفيذ ودفع جميع إجراءات تخليص الصادرات

المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير التصريح الأمني للتصدير فحص ما قبل الشحن أي تفويض رسمي آخر.

ب المساعدة في التخليص الجمركي يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه وتحمله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك

المتطلبات الأمنية والتفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد.

8 المعاينة والتغليف / التأشير: يجب على البائع دفع تكاليف عمليات الفحص الجودة القياس التلوين و العد الضرورية لغرض تسليم البضائع وفقا 2^أ ويجب تغليف البضائع على نفقته الخاصة.¹

Incoterms 2020, Icc Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms, P104.¹

ما لم يكن من المعتاد نقل البضائع غير معبأة، ويجب على البائع تغليفها وتمييزها بالطريقة المناسبة لنقلها ما لم يتفق الطرفان على متطلباً تغليف أو وضع علامات محددة 9أ توزيع و تبعية التكاليف يجب على البائع دفع.

أ - جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقاً لـ 2أ، بخلاف التي يدفعها المشتري في ب9

ب تكاليف الشحن وعقد النقل وفقاً لـ 4أ وتكاليف الأمن المتعلقة بالنقل.

ج رسوم التفريغ في ميناء الوصول وتكاليف العبور إذا كانت على حساب البائع وفقاً لعقد النقل

د تكاليف تقديم الدليل المعتاد على تسليم البضاعة للمشتري بموجب 6أ

هـ - الرسوم والضرائب وأي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب 7أ ويدفع للمشتري التكاليف والرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة للحصول على المستندات والمعلومات وفقاً لـ B7

10أ الإشعارات: يجب على البائع إخطار المشتري بأن البضاعة قد تم تسليمها وفقاً لـ 2أ ويجب أن يعطي للمشتري الإشعار المطلوب لتمكينه من استلام البضائع.

2- التزامات المشتري

ب1 التزامات عامة: يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني على النحو المتفق عليه.

ب2 الاستلام: يجب على المشتري استلام البضائع عند تسليمها بموجب 1أ من الناقل في ميناء الوصول المحدد و المسمى.

ب3 نقل المخاطر: يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب 2أ وإذا فشل في تقديم إشعار وفقاً لـ 10ب ، فإنه يتحمل جميع مخاطر فقدان أو تلف البضائع من التاريخ المتفق عليه أو نهاية الفترة المحددة للشحن بشرط أن تكون البضاعة محددة بوضوح على أنها بضائع محل العقد

ب4/ عقد النقل: لا يوجد التزام.¹

¹ Incoterms 2020, Icc Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms, P105.

ب5/ عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب6 التسليم ومستند النقل: يجب على المشتري قبول مستند النقل المقدم بموجب أ6 إذا كان متوافقا مع العقد.

ب7 تراخيص التصدير والاستيراد

أ- المساعدة في تخليص في التصدير: يجب على المشتري مساعدة البائع بناء على طلبه والمخاطر والتكلفة يتحملها البائع للحصول على أي مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص التصدير بما في ذلك جميع المتطلبات الأمنية والتفتيش قبل الشحن الذي يحتاجه بلد التصدير.

ب- تخليص الاستيراد: يجب على المشتري تنفيذ ودفع الإجراءات المطلوبة من قبل أي بلد عبور وبلد الاستيراد مثل رخصة الاستيراد، وأي ترخيص مطلوب للعبور تصريح امني للاستيراد أو تفتيش عبور ما قبل الشحن أو أي إذن رسمي.

ب8 / المعاينة / التغليف / التأشير: لا يوجد التزام.

ب9 توزيع و تبعية التكاليف يجب على المشتري أن يدفع :

أ- جمع التكاليف المتعلقة بالضائع من وقت استلامها بموجب أ2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب أ9

ب - تكاليف الترانزيت والتفريغ بما في ذلك رسوم أخف وزنا ورسيف السفن ما لم تكن على عاتق البائع وفقا لعقد النقل.

ج - للبائع جميع التكاليف والرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة على الحصول على المستندات وفقا لـ أ5 و أ7

د- الرسوم والضرائب وأي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا لـ ب7.

هـ- أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري في تقديم الإشعار بموجب ب10.

ب10 الإشعارات: يجب على المشتري متى تم الاتفاق على أنه يحق للمشتري تحديد وقت شحن البضائع أو / ونقطة استلامها في ميناء الوصول المحدد إعطاء البائع إشعارا كافيا.¹

¹ Incoterms 2020, Icc Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms, P106.

المطلب الثاني: جزاء إخلال أطراف البيوع البحرية بالتزاماتهم

عندما يخل أحد الأطراف، سواء البائع أو المشتري، بالتزاماته المنصوص عليها في عقد البيع، ينشأ عن ذلك مسؤولية عقدية تترتب عليها جزاءات هذه المسؤولية تتبع من الإخلال بالتزامات العقدية، والذي يعد خطأ يؤدي إلى ضرر يلحق بالطرف الآخر، ويجب أن تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر الناتج. الجزاءات التي قد تترتب على الإخلال بالعقد تختلف بين البائع والمشتري، وقد تكون هناك بعض الجزاءات المشتركة بينهما، والتي تهدف إلى تصحيح الوضع أو تعويض الطرف المتضرر.

الفرع الأول: جزاء إخلال الأطراف بالتزاماتهم في عقدي البيع سيف و فوب

أولاً: جزاء إخلال البائع بالتزاماته

يترتب عن إخلال البائع بالتزاماته عدة جزاءات من هذه الجزاءات:

أ: تخفيض الثمن

بموجب اتفاقية فيينا لعام 1980، يحق للمشتري تخفيض الثمن إذا كانت البضائع المسلمة لا تطابق شروط العقد، سواء تم دفع الثمن أم لا يحسب التخفيض بناء على الفرق بين قيمة البضائع المسلمة وقت التسليم وقيمة البضائع التي كان من المفترض أن تكون مطابقة للعقد في ذلك الوقت. ومع ذلك، إذا قام البائع بإصلاح العيوب أو الخلل في البضائع، فلا يسمح للمشتري بتخفيض الثمن، هذا ما تنص عليه المادة 50 من الاتفاقية¹

ب: إصلاح العيب

في حالة عدم مطابقة البضائع للشروط المتفق عليها في العقد، يحق للمشتري أن يطلب من البائع إصلاح العيب. ومع ذلك، لا يُطلب من البائع الإصلاح إذا كان يمثل عبئاً

¹ كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو السنة 2016، ص 141.

غير معقول بالنظر إلى جميع الظروف، يجب أن يتم الإصلاح إما فور إخطار البائع بالعيب أو خلال فترة معقولة بعد الإخطار، قد يمنح البائع أيضا مدة إضافية لإجراء الإصلاح إذا كان ذلك مناسبا، هذه القواعد تضمن التوازن بين حقوق ومسؤوليات كلا الطرفين في العقد.

ثانيا: جزاء إخلال المشتري بالتزاماته

في حالة تأخر المشتري عن استلام البضائع أو عدم دفع الثمن، وكانت هذه الشروط متلازمة في العقد والبضائع لا تزال في حيازة البائع، يحق للبائع حفظ البضائع كجزء هذا يعني أن البائع له الحق في حبس البضائع حتى يقوم المشتري بتسديد المصاريف التي تكبدها البائع من أجل الحفظ، هذا الإجراء يضمن للبائع تعويضا عن التكاليف المترتبة على تأخر المشتري أو عدم دفعه¹

الفرع الثاني: الجزاءات المشتركة بين الطرفين

يشترك الطرفين (البائع والمشتري) في عدة جزاءات، ففي حال أخلا بالتزاماتها تطبق عليهما هذه الجزاءات وهي كما يلي.

أولا: التنفيذ العيني

- بناء على المادة 119 من القانون المدني الجزائري، بعد إعلام المدين بالإخلال بالتزاماته، يحق للدائن طلب التنفيذ العيني أو فسخ العقد.

- يعتبر التنفيذ العيني إجراء وقائيا لحماية العقد ومصالح الطرف المتضرر.

- يطبق التنفيذ العيني قبل المطالبة بالتنفيذ بمقابل.

هناك شروط لتطبيق التنفيذ العيني:

¹ كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 145.

– يجب أن يكون ممكناً وليس مستحيلاً، ولا يجب أن يكون مرهقاً. إذا كان التنفيذ العيني غير ممكن أو مرهق، يحق للقاضي رفضه حتى لو تمسك به الدائن (المادة 107 من القانون المدني الجزائري).

– يجب أن يقدم الدائن أو المدين طلباً للتنفيذ العيني، ويجب على الطرف الثاني قبوله. لا يمكن استبدال التنفيذ العيني بالتنفيذ بمقابل¹

ثانياً: فسخ العقد

تحدد المادة 119 من القانون المدني الجزائري القواعد العامة لشروط الفسخ، وتشير إلى أنه يجب أن يكون العقد ملزماً لجانبيين لكي يكون الفسخ ممكناً، ولا ينطبق هذا الحق على العقود الملزمة لجانب واحد فقط. يتم الفسخ إما قضائياً عبر القضاء أو اتفاقاً بين البائع والمشتري.

وفقاً لاتفاقية فيينا لعام 1980 يمنح حق الفسخ، لكن يقصر على الحالات التي يرتكب فيها المدين مخالفة جوهرية لالتزاماته ضمن نطاق المادتين 49 و64 من الاتفاقية. لا يسمح للدائن باستخدام حق الفسخ إلا إذا كانت المخالفة تشكل خرقاً جوهرياً للعقد، وكذلك في حالات الفسخ المبكر عندما يظهر للدائن قبل التاريخ المحدد للتنفيذ أن المدين قد ارتكب مخالفة جوهرية²

¹ أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر1، السنة 2013، ص ص 107-108.

² ليندة أكلي، البيع البحري سيف، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان المجلد 5، العدد 7، 2018، ص 309.

ثالثاً: التعويض

اتفاقية فيينا لعام 1980 تنص على قاعدة عامة لتقدير التعويض في حالات الإخلال بعقود البيع، وهي أن التعويض يجب أن يغطي الخسارة الفعلية التي لحقت بالطرف المتضرر والربح الذي فاتته بسبب المخالفة¹

يجب أن لا يتجاوز التعويض الذي يدفع للطرف المتضرر قيمة الخسارة الفعلية والربح الضائع والذي كان متوقعا من قبل الطرف المخالف.

لكي تتحقق مسؤولية المتعاقد عن التعويض، يجب توافر ثلاثة شروط:

الإخلال بالعقد: يجب أن يكون هناك إخلال واضح بالتزامات العقد من قبل أحد الأطراف.
الضرر: يجب أن ينتج عن هذا الإخلال ضرر ملموس للطرف الآخر.

علاقة السببية: يجب أن تكون هناك علاقة سببية مباشرة بين الإخلال بالعقد والضرر الذي لحق بالطرف²

جاءت نصوص الاتفاقية في مجال التعويض موافقة لما جاء في القواعد العامة والاجتهادات القضائية في قضية شركة (كوسنوكمار) ضد المؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية (اينيبال) حيث أن الشركة البائعة لم تقم بتوريد السلعة بالنوعية المتفق عليها في عقد البيع لكن الشركة الموردة تمسكت بأن الأضرار ناجمة عن أخطار الرحلة البحرية وبذلك تقع المسؤولية على من تكون السلعة تحت مسؤوليته أثناء نقلها فقامت الشركة الموردة بالطعن بالنقض في القرار الصادر 02 ماي 1987 عن مجلس قضاء الجزائر الذي قضى بتأييد الحكم الصادر بتاريخ 14 أفريل 1983 بمحكمة سيدي أحمد بقبول دعوى شركة

¹ خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010/2011 ص 120.

² خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، المرجع السابق، ص 120.

إينيبيال المشتريّة بإلزام شركة كوسنوكمار بإرجاع ثمن الجزء المتضرر ومبلغ آخر كتعويض عن الضرر الذي لحق بها غير أن المحكمة العليا بتاريخ 02 / 19 / 1989 أصدرت قرار يرفض طعن الشركة كوسنوكمار لأن النزاع لا يتعلق بعيب في نقل السلعة ولكن يتعلق بعدم تنفيذ التزام تعاقدى من طرف البائع¹

رابعاً: وقف التنفيذ

وقف التنفيذ هو إحدى الجزاءات التي يمنحها القانون لأي طرفين في عقد البيع لضمان تنفيذ حقوق الطرف الآخر المترتبة على العقد، يشترط أن يكون الإخلال بالتزامات العقد مخالفة جوهريّة، إذا تبين بعد توقيع العقد أن أحد الطرفين لا يلتزم بالتزاماته، يسمح للطرف الآخر الذي يجب أن ينفذ التزامه، بالامتناع عن التنفيذ حتى يتم تنفيذ التزام الطرف الآخر، هذا ما يعبر عنه بالدفع بعدم التنفيذ اتفاقية فيينا لعام 1980 واتفاقية لاهاي تؤكدان هذا المبدأ، ولكن بصياغة مختلفة.

يترتب على الحق في وقف التنفيذ الذي أعطيه الاتفاقيات الدولية لأي طرفين في عقد البيع الدولي وقفا مؤقتاً لتنفيذ العقد وبالتالي، أقرت اتفاقية فيينا شروطاً للتمسك بهذا الحق² وتتمثل هذه الشروط في:

- وقوع ظروف معينة: يجب أن تحدث ظروف بعد إبرام العقد تشير إلى احتمالية عدم تنفيذ الطرف الآخر لجانب هام من التزاماته.
- دلالة واضحة على مخالفة محتملة: يجب أن تكون هناك أدلة واضحة تنبئ بأن الطرف المدعى عليه سيخل بتنفيذ جانب هام من التزاماته.

¹ أحمد أسامة طرابلسي، مرجع سابق، ص ص 110-111.

² نعم حنا رؤوف، وقف التنفيذ لعقد البيع الدولي للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية) دراسة تحليلية في ضوء أحكام اتفاقية لاهاي 1964 واتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (1980)، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، بدون جهة مصدر، المجلد، 14، العدد، 11، 2007، ص ص 448 و449.

- العجز عن التنفيذ: يجب أن تكون الظروف المتوقعة مرتبطة بشكل مباشر بالجانب الهام من التزامات الطرف المدعى عليه¹

الفرع الثالث: حالات إعفاء البائع والمشتري من المسؤولية في عقدي البيع سيف وفوب
بناء على اتفاقية فيينا، يعفى البائع والمشتري من المسؤولية العقدية في عقد البيع البحري (سيف وفوب) في حالة إثبات وجود أسباب تؤدي إلى الإخلال بالتزامات العقد، هذه الأسباب قد تكون نتيجة لوجود عوائق تمنع أحد الطرفين من تنفيذ التزاماته أو قد تكون نتيجة لفعل الدائن أو فعل الغير²

جاء في نص المادة 121 من القانون المدني الجزائري على أنه: " يعتبر العقد مفسوخا بقوة القانون في حالة القوة القاهرة " ويقابلها نص المادة 79 من اتفاقية فيينا 1980 " يعفى أحد الطرفين من عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا أثبت أن عدم التنفيذ كان بسبب يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته" ونصت أيضا المادة 80 من نفس الاتفاقية أنه: " لا يجوز لأحد الطرفين أن يتمسك بعدم تنفيذ الطرف الآخر لالتزاماته في حدود ما يكون عدم التنفيذ بسبب غفل أو إهمال من جانب الطرف الثاني³

المبحث الثاني: مسؤولية أطراف العقود الدخيلة على عقدي البيع البحري سيف و فوب عند إخلالهم بالتزاماتهم

يعتبر عقدي النقل و لتأمين عقدين أساسيين في عملية البيع البحري وتقع على عاتق أطراف هذين العقدين عدة التزامات وبالتالي تترتب مسؤولية عند إخلال أحد الأطراف بالتزاماته، سنتناول في المطلب الأول مسؤولية أطراف عقد التأمين وفي المطلب الثاني مسؤولية أطراف عقد النقل البحري.

¹ نغم حنا رؤوف، نفس المرجع ، ص 449.

² نغم حنا رؤوف، التزام البائع بالتسليم في عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا، مقال منشور في مجلة الرافدين للحقوق، بدون جهة مصدرة ، المجلد 14، العدد 51، 2016، ص 335 و336.

³ أحمد أسامة طرابلسي، مرجع سابق، ص ص 111-112.

المطلب الأول: مسؤولية أطراف عقد التأمين عند إخلالهم بالتزاماتهم

يُعد عقد التأمين من العقود الدخيلة في عقد البيع البحري و الذي يعنى بتوزيع المخاطر وتقديم الحماية المالية للأطراف المعنية، يتشكل هذا العقد من طرفين رئيسيين: المؤمن، الذي يُقدم الضمان ضد الأخطار المحتملة، والمؤمن له، الذي يحصل على هذا الضمان مقابل دفع القسط. يتناول هذا المطلب مسؤوليات كلا الطرفين في حال إخلالهم بالتزاماتهم، مُقسماً إلى فرعين.

سنتناول في الفرع الأول مسؤولية المؤمن له وفي الفرع الثاني مسؤولية المؤمن.

الفرع الأول: مسؤولية المؤمن له

عقد التأمين يتعلق بتغطية المسؤولية المالية للمؤمن له في حالة وقوع حادث أو ضرر، هذا النوع من التأمين ينقل بموجبه تبعية تعويض الضرر عن كاهل المؤمن له إلى شركة التأمين، وسوف نلقي نظرة على بعض النقاط المهمة حول مسؤولية المؤمن له:

أ-التنبيه بدفع القسط:

إذا لم يتم دفع القسط المستحق، يجب على المؤمن أن يندر المؤمن له بضرورة دفع القسط قبل أن يتم اللجوء إلى فسخ العقد والمطالبة بالتعويض¹

هذا ما جاء به المشرع الجزائري في أحكاما خاصة من الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات فجاءت المادة 111 من الأمر لتتص على أنه: "في حالة عدم دفع القسط وجب على المؤمن أن يندر المؤمن له بأن يدفع القسط"، وقد استمد المشرع هذا الإجراء من القواعد العامة في باب تنفيذ الالتزامات في المادة 119 من القانون المدني بحيث تلزم الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ والتعويض.

¹ فوضيل بن معروف، التأمين البحري في الجزائر، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدر، العدد 7 ص 176.

ب-المعلومات غير الصحيحة عن الخطر:

يعاقب المشرع الجزائري المؤمن له إذا قدم معلومات كاذبة بشأن الخطر المحل الضمان في حالة تقديم معلومات زائفة بسوء نية، يمكن للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد.

وفقا للتشريع الفرنسي يفرض عقوبة إضافية في حالة إثبات سوء نية المؤمن له عند تقديم البيانات، في هذه الحالة يمكن للمحكمة أن تقضي لصالح المؤمن بمبلغ يعادل قسط التأمين وإذا كان المؤمن له حسن النية فقد تحكم المحكمة بمبلغ لا يزيد عن نصف قسط التأمين يعتبر هذا المبلغ تعويضا للمؤمن بسبب إلغاء عقد التأمين¹

الفرع الثاني: مسؤولية المؤمن

لقد أورد المشرع آليات قانونية تمكن المؤمن له من الحصول على التعويض تنحصر هذه الآليات في:

أ-دعوى الخسارة:

يمكن للمؤمن له أن يلجأ إلى دعوى الخسارة للحصول على تعويض عن الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه، وذلك في حدود مبلغ التأمين.

وفي حالة وقوع أخطار ينجم عنها أضرار بالغة فيقوم المؤمن له بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن ويطالبه بالتعويض عن الهلاك الكلي وسبيله في ذلك²

ب-دعوى التخلي:

في حالة وقوع أخطار تسبب في أضرار كبيرة، يمكن للمؤمن له التخلي عن الشيء المؤمن عليه والمطالبة بتعويض الهلاك الكلي.

¹ نور الدين صحراوي، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدر، العدد 8، ص 242 و 243 .

² نور الدين صحراوي، المرجع السابق، ص 248.

فدعوى الخسارة هي طريق عادي يسلكه المؤمن له للحصول على تعويض أما دعوى الترك أو التخلي هي طريق استثنائي يسلكه المؤمن له عند ما تكون الأخطار جسيمة وبمقتضاها يحصل المؤمن على التعويض كاملاً بمقابل تخليه عن المال المؤمن عليه¹

المطلب الثاني: مسؤولية أطراف عقد النقل البحري عند إخلالهم بالتزاماتهم

يعتبر عقد النقل البحري ركيزة أساسية في التجارة الدولية، حيث ينظم العلاقة بين الناقل البحري والشاحن يتحمل الناقل التزام نقل البضائع بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، بينما يلتزم الشاحن بتوفير البضائع للنقل ودفع الأجرة المتفق عليها وبالتالي تترتب مسؤولية الطرفين في حال أخلا بالتزامات التي يفرضها عليهم العقد.

الفرع الأول: مسؤولية الشاحن

مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري تعتمد على اثنتين من الأسس الرئيسية:

المسؤولية العقدية بناءً على الخطأ الواجب الإثبات:

- يتعين على الشاحن الوفاء بالتزاماته، مثل دفع أجرة النقل وتسليم البضائع للناقل تمهيداً للنقل.
- يجب على الشاحن توفير المعلومات والتعليمات والمستندات الخاصة بالبضائع للناقل.
- يشمل ذلك أيضاً الالتزام بقواعد النقل بالحاويات وضمان سلامة التغليف.

المسؤولية الموضوعية (الضمان):

تنشأ هذه المسؤولية عن عدم صحة المعلومات المستخدمة في تفاصيل العقد. تشمل حالات نقل البضائع الخطرة والعيوب الذاتية للبضائع²

¹ محمود الكيلاني، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة، 1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان 2009، ص234.

² قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدر، العدد 4، ص ص87-88.

يعتبر الشاحن مسئولاً بشكل مباشر ولا يتطلب الإثبات على الخطأ، في بعض الحالات، يمكن أن يكون سبب الأضرار التي تتعرض لها البضائع المنقولة بحرًا مرتبطاً بخدمات عامل الشحن والتفريغ، ويعتبر هذا جزءاً من النسبة الكبيرة من القضايا المطروحة أمام المحكمة العليا.

أن عمليات الشحن والتفريغ ينبغي أن تراعي نوعية واختيار الوسائل التقنية المتوفرة التي تضمن عمليات دون أي إتلاف أو تمزيق فأغلب القضايا المعروضة على الغرفة التجارية والبحرية يرجع السبب في الخسائر إلى الطريقة العنيفة التي تفتقر إلى المهارة اللازمة فيؤدي إلى تمزيق الأكياس والإتلاف الكلي للبضاعة وبعثرتها في موانئ التفريغ الجزائرية وهذه الحالات جاءت في القرارات الصادرة عن الغرفة التجارية والبحرية.

قرار رقم 137056 الصادر بتاريخ 07 / 11 / 1995.

قرار رقم 137054 الصادر بتاريخ 11 / 07 / 1995.

قرار رقم 137051 الصادر بتاريخ 21/05/1996.

قرار رقم 137050 الصادر بتاريخ 21/05 / 1996¹

تنص اتفاقية بروكسل في المادة 24 على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة انعدام التغليف أو عدم كفايته، يعتبر هذا خطأ يقع فيه الشاحن أو من يمثله بالإضافة إلى ذلك يمكن نقل بعض البضائع دون تغليف، وذلك حسب طبيعتها، مثل نقل السيارات.

كما تنص اتفاقية روتردام على نفس المبدأ، حيث يكون الشاحن مسئولاً بسبب قصور أو عيب في الوسم، شريطة أن يثبت الناقل البحري العلاقة السببية بين عدم إتقان العلامات أو كفايتها والضرر الذي أصاب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم.²

¹ فاطمة مستيري، مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ مقال منشور في مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق للمحكمة، العدد خاص الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، 1999، ص 69.

² قويدر قرارية، مرجع سابق، ص ص 88-89.

يعتبر العيب الذاتي للبضاعة وفقا لرأي البروفيسور ريبير من الأسباب التي يمكن أن تعفي الناقل من المسؤولية، حيث يحمل الشاحن المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالسفينة أو البضائع نتيجة لعيب خفي، حتى وإن كان الشاحن حسن النية وغير مدرك لوجود العيب.

الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقيات بروكسل، هامبورغ، وروتterdam، تشدد على ضرورة أن يقدم الشاحن معلومات دقيقة وصحيحة عن البضاعة، وتعتبر الشاحن ضامنا لصحة هذه البيانات، وفي حالة تقديم معلومات غير صحيحة يتوجب على الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار والتكاليف الناشئة عن عدم صحة البيانات المقدمة، هذا يظهر أهمية الدقة والشفافية في تقديم المعلومات في عقود النقل البحري لضمان حقوق جميع الأطراف المعنية. وحسب المادة 13: من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع يجب على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر الاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع:

يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إزالة خطورتها دون دفع تعويض¹.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري نص على عقوبة جزائية في حال الإخلال بالإجراءات القانونية الخاصة بنقل البضائع الخطرة في المادة 953 قانون بحري جزائري.

في القانون الجزائري تنظم مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة عبر الطرق إذا حدث ضرر للغير بسبب أعمال الشاحن الشخصية خارج نطاق العقد يطبق عليها القواعد

¹ قويدر قرارية، مرجع سابق، ص ص 92-93.

العامة للمسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي، هذه القواعد مبنية على ثلاثة أركان رئيسية:

الخطأ: يشمل الإخلال بالتزام قانوني.

الضرر: يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير نتيجة لأعمال الشاحن.

العلاقة السببية: يجب أن يكون الخطأ مرتبطاً بالضرر

هذه المبادئ تماشياً مع القوانين الجزائرية والمعاهدات الدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، مثل اتفاقيات هامبورغ، بروكسل، وروتدام.

كذلك نص المشرع الجزائري والمعاهدات الدولية السابقة على مسؤولية الشاحن عن خطأ تابعيه¹

ولم تعالج الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية أي إعفاء الشاحن من المسؤولية إلا أن اتفاقية روتردام نصت في المادة 79 ببطان هذا الإنفاق.

فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة يحدد القانون الجزائري القواعد والإجراءات المتعلقة بهذا النوع من النقل، دعوني أوضح بعض النقاط المهمة:

التزامات الشاحن:

يتعين على الشاحن الالتزام بالقوانين واللوائح المحلية والدولية المتعلقة بنقل البضائع الخطرة. يجب أن يؤدي هذه الالتزامات بشكل صحيح وملتزم.

الجزاءات:

تحدد الاتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية جزاءات للشاحن في حالة عدم الالتزام بالقوانين قد تشمل هذه الجزاءات عقوبات مالية أو حتى جنائية.

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور، مرجع سابق، ص 611.

والملاحظ أن للشاحن التزامات عديدة ملزم بأدائها على أكمل وجه وإلا عرض لجزاءات قررتها الاتفاقيات الدولية وكذلك تشريعات دول مختلفة كالمشرع الجزائري حيث نظم ونص على هذه الجزاءات، وأورد حتى في بعض الأحيان جزاءات جنائية¹

إمكانية الإعفاء:

على الرغم من ذلك، لم يتطرق القانون الجزائري أو الاتفاقيات الدولية الأخرى إلى مسألة إمكانية إعفاء الشاحن من المسؤولية، ومع ذلك، أكدت اتفاقية روتردام على بطلان أي اتفاق يعفي الشاحن من المسؤولية.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري

مصطلح "المسؤولية" في قانون التجارة الدولية يشير إلى حالة عندما يخالف أحد الأطراف في عقد تجاري دولي بنود العقد أو قاعدة من قواعد القانون. تتحقق المسؤولية عندما يتسبب هذا الخرق في وقوع ضرر لشخص آخر غير المسؤول عن الخرق. بشكل عام، يلتزم الطرف الذي ارتكب التصرف غير المشروع بتعويض الطرف الآخر الذي تعرض للضرر، هذا ينطبق على معاملات التجارة الدولية وفقاً لقوانين التجارة الدولية²

يتمثل الطرف الذي خالف القواعد في شخص الناقل البحري، عندما يخالف الناقل البحري التزاماته في عقد النقل البحري، يؤثر ذلك على عقد البيع البحري بما أن عقد النقل محتوى في عقد البيع، بالتالي يمكن أن يؤدي هذا الخرق إلى عدم تنفيذ العقد بشكل كامل.

أولاً: أساس مسؤولية الناقل

يعتبر الأساس السبب الذي من أجله وضع القانون عبئ التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، فقد يكون خطأ من الناقل أو أتباعه يحدث الضرر وفي بعض الأحيان، قد يكون الضرر نفسه كافياً لتحديد المسؤولية، ونظراً لأن مسؤولية الناقل البحري

¹ قويدر قرارية، مرجع سابق، ص 90.

² حبيبة قدة، التعويض عن المسؤولية في التجارة الدولية مقال منشور في مجلة الأستاذ الباحث لدراسات القانونية والسياسية جامعة لمسيطة، المجلد 3، العدد 1، 2018، ص 817.

عقدية، يعتبر الخطأ، المتمثل في عدم الوفاء بالتزام عقدي، أساساً لهذه المسؤولية ومع ذلك تتباين التشريعات والنصوص الدولية فيما إذا كان إثبات الخطأ واجباً أو مفترضاً.

في القانون البحري الجزائري، يتضح من نص المادة 802 أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وعلى هذا الأساس فإن المضرور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل الخطأ، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، ويتمثل هذا الضرر في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد، بالتالي يعتبر الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في القانون البحري الجزائري¹

يعتبر التزام الناقل طبقاً لأحكام قانون التجاري الأردني التزام بتحقيق نتيجة حيث ورد نص المادة 213 "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك الذي تتعرض له البضاعة..."²

تنص معاهدة بروكسل أن التزام الناقل البحري يتمثل في تحقيق نتيجة وهي توصيل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول لذلك يكون هو المسؤول عن التعويض إذا لم تتحقق هذه النتيجة وأسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس بمعنى أن له أن يدفع المسؤولية ببيان السبب الأجنبي فقط.

أما اتفاقية هامبورغ، ففي الفقرة الأولى من مادتها الخامسة قد أسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس³.

¹ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو، السنة 2013، ص 23.

² لطيف جبر كومانى، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة النقل البيوع التأمين الطبعة 2، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن 1998 ص 119.

³ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع المرجع السابق، ص ص 24 - 25.

ثانيا: صور مسؤولية الناقل

يتعين على الناقل، وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، إيصال البضائع إلى المشتري في الحالة التي استلمها من الشاحن. ومع ذلك، في حالة هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في التسليم، يتحمل الناقل المسؤولية.

لم تحدد اتفاقية بروكسل شكل المسؤولية للناقل، وكذلك القانون الجزائري، حيث اكتفى بذكر الخسائر والأضرار بمعناها العام في المادة 802 من قانون البحر¹

1- مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة

يمكن أن يكون الهلاك كلياً أو جزئياً حيث تتعدد مسؤولية الناقل الكلي للبضائع في حالة وصول الناقل إلى ميناء الوصول لم يتم بتسليم البضائع إلى المشتري كما لو أنها سرقت، أما في حالة وصول البضائع إلى ميناء الوصول و قام الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه ناقصة على خلاف ما ورد في سند الشحن فيتحمل الناقل هذا النقص، فالتزام هذا الأخير هو تحقيق نتيجة مما يجعله عرضة للمسؤولية في حالة نقصانها²

2- مسؤولية الناقل عن تلف البضاعة

يشير التلف هنا إلى وصول البضائع بالكامل إلى استلامها بالكمية المحددة، ولكن في حالة تالفة، يشمل هذا التلف البضائع بأكملها أو جزءاً منها حيث يأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف³

يتعين على الناقل تسليم البضائع إلى المشتري بحالة سليمة وفقاً لما هو مذكور في سند الشحن بعد استلام البضائع، يجب على المشتري فحصها للتحقق من حالتها والتعرف عليها ومعرفة مدى الضرر الذي لحق بها، يُفضل فحصها على الرصيف بعد التفريغ أو في

¹ سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان المجلد 5، العدد 7، ص 331.

² سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 331.

³ سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال كلية الحقوق جامعة باجي مختار، عنابة، السنة 1999/2000، ص 72.

مخازن الجمارك يجب أن يكون طرفا عقد النقل حاضرين للفحص، إذا تم العثور على هلاك، يجب على المشتري إبلاغ الناقل كتابياً خلال المدة المحددة وفقاً للمادة 790 من القانون البحري الجزائري¹

3- مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم

يحدث التأخير في تسليم البضاعة في حالتين: الأولى عندما يفشل الناقل في تسليم البضاعة للمستلم (المشتري) أو وكيله القانوني في الوقت المتفق عليه، والثانية في غياب اتفاق محدد على وقت التسليم، يجب على الناقل تسليم البضاعة في الوقت الذي يُتوقع من ناقل مماثل تسليمها، وفقاً للممارسات المعتادة في موانئ التفريغ.

التأخير بحد ذاته لا يعتبر ضرراً مثل الهلاك أو التلف، بل الضرر ينشأ من العواقب المترتبة عليه، مثل فوات الأرباح أو تكبد الخسائر²

4- مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع الخطيرة

يتحمل مخاطر البضائع المنقولة بحراً ليس فقط الشاحن وحده، بل أيضاً الناقل، يمكن تقسيم هذه المسؤولية إلى ثلاث حالات:

أ- علم الناقل بالخطورة: عندما يكون الناقل على علم بأن البضائع المحمولة خطرة ووافق على نقلها.

ب- إعداد السفينة: يجب على الناقل تجهيز سفينة صالحة للملاحة البحرية لنقل البضائع الخطرة.

ج- المحافظة على البضائع الخطرة: يجب أن يضع الناقل البضائع الخطرة في مكانها ويحافظ عليها خلال النقل³

¹ سميرة بن جيلالي، المرجع نفسه، ص 332.

² سليم بودليو، مرجع سابق، ص 74.

³ عمار فيصل، المسؤولية المدنية لناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدرة، العدد 4 ص 315 و 316.

ثالثاً: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

إن مسؤولية الناقل البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل وليس ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية، فالناقل يرتبط بالشاحن بمثابة عقد نقل يثبت سند الشحن وبذلك فالمسؤولية عقدية تنشأ عند الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل.

يمكننا استخلاص طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع من المادة 802 قانون بحري جزائري بأنها مسؤولية عقدية تنتج عن إخلال الناقل بالتزاماته في عقد النقل البحري الذي يهدف إلى إيصال البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول¹

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 14 إلى 16.

خلاصة

يتضح أن البيوع البحرية تحمل تأثيرات متعددة تتطلب التزاما صارما من جميع الأطراف المتعاقدة تناولنا بالتفصيل التزامات الأطراف في البيوع البحرية، حيث يقع على عاتق كل من البائع والمشتري مجموعة من الواجبات الضرورية لضمان نجاح الصفقة، مثل توفير البضائع في الوقت والمكان المتفق عليه، والالتزام بشروط النقل والتسليم.

كما استعرضنا الجزاءات المترتبة على الإخلال بهذه الالتزامات، والتي تشمل تعويضات مالية وتحمل تكاليف إضافية، إلى جانب إمكانية فسخ العقد في حالات معينة هذه الجزاءات تهدف إلى حماية حقوق الأطراف المتضررة وضمان تنفيذ العقود بشكل عادل وفعال، ومن جهة أخرى ناقشنا الحالات التي يمكن فيها إعفاء الأطراف من المسؤولية.

أخيرا سلطنا الضوء على مسؤولية أطراف عقد النقل والتأمين عند الإخلال بالتزاماتهم باعتبارها عقود دخيلة على عقد البيع البحري، حيث تتضمن هذه المسؤولية تعويض الأطراف المتضررة عن الأضرار والخسائر الناجمة عن التقصير أو الإهمال في أداء المهام المحددة، يتضح أن التعاون والتنسيق بين جميع الأطراف، بما في ذلك شركات النقل والتأمين، هو عنصر أساسي لضمان سلاسة العمليات التجارية البحرية وحماية المصالح المشتركة.

بهذا نكون قد رسمنا صورة شاملة لآثار البيوع البحرية، موضحين الالتزامات والمسؤوليات المختلفة، والجزاءات المترتبة على الإخلال بها، والحالات التي تتيح الإعفاء من المسؤولية، هذا الفهم الشامل يساعد الأطراف المتعاقدة على تحقيق التوازن بين حقوقهم وواجباتهم، مما يعزز من استقرار ونجاح التجارة البحرية على المستوى الدولي.

الختامة

الخاتمة

في الختام يمكن القول إن دراسة حدود مسؤولية أطراف البيوع البحرية تكتسب أهمية كبيرة في ظل تعقيدات التجارة البحرية الحديثة، فإن فهم هذه المسؤوليات يساعد في تعزيز الثقة بين الأطراف المتعاقدة، ويضمن تنفيذ الالتزامات التعاقدية بشكل صحيح، مما يقلل من النزاعات القانونية ويعزز من كفاءة العمليات التجارية البحرية.

تتجلى قيمة هذا الموضوع في تأثيره المباشر على الاقتصاد العالمي، حيث تلعب التجارة البحرية دوراً حيوياً في نقل البضائع عبر القارات، كما أن تحديد المسؤوليات بدقة يساهم في حماية حقوق الأطراف المختلفة، سواء كانوا بائعين أو مشتريين أو ناقلين، ويضمن توزيع المخاطر بشكل عادل ومنصف.

من خلال هذا البحث تم التوصل إلى مجموعة من النتائج حيث أنه:

- تم التأكيد على أن المسؤولية في البيوع البحرية هي مسؤولية عقدية تعتمد على وجود عقد بيع بحري صحيح وإخلال بالالتزامات الواردة في هذا العقد تشمل هذه المسؤولية الأطراف المتعاقدة وأحياناً الناقلين للبضائع.

- لتحقيق المسؤولية يجب توافر ثلاثة أركان رئيسية: الخطأ العقدي، وهو إخلال أحد المتعاقدين أو الغير بالالتزامات، الضرر الذي يلحق بأحد المتعاقدين نتيجة هذا الإخلال وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

- تحديد المسؤوليات بدقة يساهم في حماية حقوق الأطراف المختلفة ويضمن توزيع المخاطر بشكل عادل، مما يعزز من كفاءة العمليات التجارية البحرية ويقلل من النزاعات القانونية.

- كما أشار البحث إلى التطورات النوعية في القواعد المنظمة للبيع البحري، بما في ذلك المصطلحات التجارية الدولية التي تهدف إلى تجنب الارتباك في المعاملات التجارية الدولية وتفاذي النزاعات الناشئة عن اختلاف تفسير مضمون العقد.

وفي النهاية نؤكد على أهمية الدراسة المستمرة والتحليل الدقيق لهذه العقود، ليس فقط لفهم الإطار القانوني الذي يحكمها، بل أيضا لضمان سلامة وكفاءة العمليات التجارية البحرية فالتطورات المستمرة في القانون البحري والممارسات التجارية تتطلب من الباحثين والممارسين القانونيين البقاء على إطلاع دائم وتحديث معارفهم باستمرار.

وفي الأخير ندعو الله أن يكون هذا العمل قد أسهم في إثراء المعرفة القانونية البحرية وأن يكون مرجعا يستفيد منه الطلاب والباحثون والممارسون في هذا المجال الحيوي، والله ولي التوفيق.

المقترحات:

1. تحسين الشفافية والوضوح في العقود: ينبغي أن تتضمن العقود التجارية البحرية شروطا واضحة ومفصلة تحدد حدود المسؤولية لكل طرف، هذا يمكن أن يقلل من النزاعات ويسهل عملية تحديد المسؤولية في حالة وقوع مشكلات.

2. تعزيز التوعية والتدريب من المهم تعزيز التوعية بين الأطراف المتعاقدة حول القوانين والممارسات المتعلقة بالبيع البحرية يمكن أن يساعد التدريب المستمر في تحسين فهمهم للالتزامات والمسؤوليات.

3. تعزيز التعاون الدولي: ينبغي تعزيز التعاون بين الدول لتبادل المعلومات والخبرات في مجال تحديد حدود المسؤولية في البيع البحرية يمكن أن يساهم هذا في تطوير أفضل الممارسات وتعزيز الثقة بين الدول.

باعتقاد هذه الحلول والتوصيات، يمكن تحقيق تحسينات في عملية تحديد حدود مسؤولية أطراف البيوع البحرية وتعزيز الاستقرار والثقة في السوق البحرية العالمية.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر:

الاتفاقيات:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل بموجب سندات الشحن المسماة قواعد هامبورغ 1978.
- 2- اتفاقية فيينا الخاصة بعقود البيع الدولية للبضائع والمبرمة في 11 أبريل 1980.

القوانين:

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال سنة 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري.
- 2- القانون التجاري الجزائري الامر 75-59 المؤرخ في 26-09-1975 معدل و متمم ب القانون 22-09 المؤرخ في 5 ماي 2022 ج ر 32.
- 3- قانون التجارة العراقي رقم 30 لسنة 1984.

قائمة المراجع

1- الكتب:

- 1- احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، بدون طبعة الإسكندرية، 1998.
- 2- احمد حسيني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية 1973.
- 3- حسن النجفي - البيوع الدولية - الجزء الأول - بغداد - 1973.
- 4- حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء الأول، دار النهضة العربية، 2006 - 2005.
- 5- سعيد يحيى مسؤولية الناقل البحري، بدون طبعة، منشأة المعارف، 1986.

- 6- عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة والدار الدولية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، 2002.
- 7- عزيز العكيلي- دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف- دار النهضة العربية- القاهرة 1971.
- 8- علي البارودي، د. هاني محمد دويدار، القانون البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية.
- 9- علي البارودي وجمال وفاء محمدين- القانون البحري- القاهرة- 1992
- 10- فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري: الأعمال التجارية، التاجر الحرفي الأنشطة التجارية المنظمة، السجل التجاري ابن خلدون، 2003.
- 11- لطيف جبر كوماني ، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة النقل، البيوع التأمين الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2003.
- 12- لطيف جبر كوماني، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة النقل البيوع التأمين الطبعة 2، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن 1998.
- 13- محمد بهجت عبد الله أمين قايد الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2004,2005.
- 14- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، بدون طبعة، دار الهدى الجزائر 2012.
- 15- محمود الكيلاني، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة 1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 16- مصطفى كمال طه، القانون البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية بيروت، 1993.

17-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين (المصري، الفرنسي الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني) الطبعة 1، الفكر الجامعي، الإسكندرية ، 2005.

18-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.

19-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، 2004.

20-يوسف المصري، القانون البري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة 2011.

أطروحات الدكتوراه ورسائل الماجستير:

أطروحات الدكتوراه:

1-حبار محمد، قانون العقد والمسؤولية العقدية في القانون الجزائري والقانون المقارن أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 1987.

2-شبة سفيان، عقد البيع الدولي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012 -2011.

رسائل الماجستير:

1-أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013.

2-بسعيد مراد ،عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012 - 2011.

3-خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1 2011/2010.

- 4-رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.
- 5-سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال كلية الحقوق جامعة باجي مختار، عنابة، 1999/2000.
- 6-كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.

المقالات:

- 1-حبيبة قدة، "التعويض عن المسؤولية في التجارة الدولية" مقال منشور في مجلة الأستاذ الباحث لدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد 2018، 1.
- 2-سميرة بن جيلالي، "التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري" مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان المجلد 5، ع7.
- 3-عمار فيصل، "المسؤولية المدنية لناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة"، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدرة، العدد 4.
- 4-فاطمة مستيري، "مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ" مقال منشور في مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق للمحكمة، العدد خاص الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، 1999.
- 5-فضيل بن معروف، "التأمين البحري في الجزائر" مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 7.
- 6-قويدر قرارية، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع" مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 4.

7- ليندة أكلي، "البيع البحري سيف" مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7، 2018 .

8- نغم حنا رؤوف، "وقف التنفيذ لعقد البيع الدولي للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية" (دراسة تحليلية في ضوء أحكام اتفاقية لاهاي 1964 واتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع 1980، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، بدون جهة مصدرة المجلد، 14، العدد، 11، 2007.

9- نغم. حنا رؤوف، "التزام البائع بالتسليم في عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا" مقال منشور في مجلة الرافدين للحقوق، بدون جهة مصدرة، المجلد 14، العدد 51، 2016.

10- نور الدين صحراوي، "التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري" مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدرة، العدد 8.

المراجع الأجنبية:

- 1- Rene Rodiere, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12 ° édition, Dalloz Delta1997, p417, n .420 °
- 2- J.M Jacque/ P.Delebeque, Droit du commerce international, 2eme éd, 2000, Dalloz, Paris, p138.
- 3- Heenen. J. Vente et commerce maritime. Bruxelles. 1952.
- 4- Termes Commerciaux, Définitions, édition de La chambre de commerce Inter- nationale, No. 43.
- 5- Chaveau.P. Traité théorique et pratique des ventes maritimes. Paris. 1933.
- 6- Bellot (RENE): Traité théorique et pratique de La vente C.A.F. 2éme tirage. paris 1951
- 7- Incoterms 2020, ICC Rules For The Use Of Domestic And International Trade Terms.

المواقع الإلكترونية:

<https://www.arab-ency.com.sy/ency/details/954/5/%D8%BA%D8%B1%D9%81%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9>

فهرس

الموضوعات

الصفحة	فهرس الموضوعات
	شكر وعرهان
	إهداء
أ - ج	مقدمة
الفصل الأول: البيوع البحرية	
7	المبحث الأول: ماهية البيوع البحرية
7	المطلب الأول: مفهوم عقد البيع البحري
7	الفرع الأول: تعريف عقد البيع البحري
10	الفرع الثاني: استقلالية عقد البيع البحري عن عقد النقل البحري
11	الفرع الثالث: أهمية البيوع البحرية
12	الفرع الرابع: الطبيعة القانونية للبيوع البحرية
16	المطلب الثاني: أركان عقد البيع البحري
17	الفرع الأول: الرضا
18	الفرع الثاني: المحل
18	الفرع الثالث: السبب
19	الفرع الرابع: الشكلية
20	المبحث الثاني: أنواع البيوع البحرية
20	المطلب الأول: بيوع بحرية عند الوصول
20	الفرع الأول: البيع بسفينة معينة
21	الفرع الثاني: البيع بسفينة غير معينة
23	المطلب الثاني: بيوع بحرية عند القيام
23	الفرع الأول: البيع سيف CIF
26	الفرع الثاني: البيع فوب FOB
29	الفرع الثالث: البيع فاس FAS
30	الفرع الرابع: البيع سي أند أف C&F
الفصل الثاني: آثار البيوع البحرية	

33	الفصل الثاني: آثار البيع البحرية
34	المبحث الأول: مسؤولية أطراف البيع البحرية
34	المطلب الأول: التزامات أطراف البيع البحرية
34	الفرع الأول: التزامات الأطراف في عقد البيع سيف
43	الفرع الثاني: التزامات الأطراف في عقد البيع فوب
47	الفرع الثالث: التزامات الأطراف في عقد البيع فاس
50	الفرع الرابع: التزامات الأطراف في عقد البيع سي أند أف
54	المطلب الثاني: جزاء إخلال أطراف البيع البحرية بالتزاماتهم
54	الفرع الأول: جزاء إخلال أطراف البيع البحرية بالتزاماتهم في عقدي البيع سيف وفوب
55	الفرع الثاني: الجزاءات المشتركة بين الطرفين
59	الفرع الثالث: حالات إعفاء البائع و المشتري من المسؤولية في عقدي البيع سيف و فوب
59	المبحث الثاني: مسؤولية أطراف العقود الدخيلة على عقدي البيع سيف و فوب عند إخلالهم
60	المطلب الأول: مسؤولية أطراف عقد التأمين عند إخلالهم بالتزاماتهم
60	الفرع الأول: مسؤولية المؤمن له
61	الفرع الثاني: مسؤولية المؤمن
62	المطلب الثاني: مسؤولية أطراف عقد النقل عند إخلالهم بالتزاماتهم
62	الفرع الأول: مسؤولية الشاحن
66	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري
73	الخاتمة
	قائمة المصادر والمراجع
	الفهرس
	الملخص

المخلص:

البيوع البحرية هي عقود تجارية دولية تتميز بأنها تنقل البضائع بحرا من بائع إلى مشتري تعتبر هذه العقود جزءا لا يتجزأ من التجارة الدولية وتلعب دورا مهما في تسهيل تبادل السلع على مستوى العالم والبيوع البحرية، أيضا هي كل بيع يرد على بضائع يتم نقلها بطريق البحر ويكون هذا النقل ضروريا لتنفيذ عقد البيع حتى يتسلم المشتري البضاعة ويكون عقد البيع البحري مرتبطا بعقد النقل البحري، ويعقود أخرى كعقد التأمين. وتتقسم البيوع البحرية إلى بيوع القيام وهي التي يتم تسليم فيها البضاعة إلى المشتري في ميناء الشحن.

أما النوع الثاني من البيوع البحرية فهي بيوع الوصول وهي التي يتم فيها تسليم البضاعة إلى المشتري في ميناء الوصول، وتكون هذه البيوع في شكل صورتين هي البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

إن البيوع البحرية بمختلف أنواعها ترتب التزامات متبادلة ومختلفة باختلاف نوع عقد البيع البحري.

التزامات البائع تشمل ضرورة شحن البضاعة وإرسال جميع المستندات المتعلقة بالعقد إلى المشتري، ويتحمل البائع مسؤولية البضاعة حتى يتم شحنها، بينما تنتقل الملكية ومخاطر الطريق إلى المشتري بمجرد الشحن.

التزامات المشتري في عقد البيع تتضمن دفع الثمن وتحمل مخاطر الطريق بعد شحن البضاعة.

المسؤولية عن الإخلال بالالتزامات تقع على عاتق الطرف المخل بالعقد، فإذا أخل البائع بالتزاماته قد يتحمل تبعات قانونية تشمل التعويضات، وإذا أخل المشتري بالتزاماته قد يواجه عقوبات مماثلة.