

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of High Education and Scientific Research
جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريريج -
University of Mohamed el Bachir el Ibrahimi-Bba
كلية الحقوق والعلوم السياسية
Faculty of Law Political Sciences



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في الحقوق

تخصص: حقوق

الموسومة بـ:

صور البيوع البحرية الدولية C.I.F و F.O.B

إشراف:

د. عجيري عبد الوهاب

إعداد الطلبة:

بن عزيز عبير

زايد نريمان

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
رفاف لخضر	أستاذ محاضر أ	رئيسا
عجيري عبد الوهاب	أستاذ مساعد أ	مشرفا ومقررا
نجار أمين	أستاذ مساعد أ	ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

شكرو عرفان

قال رسول الله -صلى الله عليه وسلم : "من لا يشكر الناس لا يشكر الله" .

الحمد لله حمد كثير مبارك فيه ، الحمد لله على أن وفقنا لإتمام هذا البحث العلمي
ونعمة الصبر والقدرة فله الحمد

نتقدم بالشكر والتقدير إلى استاذنا الفاضل / الدكتور عجيري عبد الوهاب الذي
تفضل بإشرافه على هذا البحث ، ولكل ما قدمه من دعم و إرشاد لإتمام هذا العمل
على ما هو عليه فله اسمى عبارات الشاء والتقدير .

أيضا نتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه ومقامه .

كما نتقدم بالشكر إلى أساتذتنا الكرام بقسم الحقوق والعلوم السياسية بجامعة
محمد البشير الابراهيمي برج بوعريريج .

كما لا ننسى الفضل وتقديم الشكر لأساتذتنا عبر مسارنا الدراسي و إلى كل من
علمونا حرفا إلى من صاغوا بفكرهم منارة تنير إلى من شجعوا ونصحوا إلى من كانوا
القدوة و الأمل بعد أفضل إلى كل من له الحق والفضل علينا لما نحن عليه اليوم
بعد الله سبحانه وتعالى .

قائمة المختصرات: باللغة العربية

الحروف	المعنى
ص	صفحة
ق	قانون
ق، م، ج	القانون المدني الجزائري
ق، ب	القانون البحري
ق، إ، م، إ	قانون الإجراءات المدنية والإدارية
الأنكوترمز	مصطلحات التجارة الدولية
اليونيدروا	مبادئ العقود التجارية الدولية.

قائمة المختصرات باللغة الاجنبية

P:PAGE

F-O-B :FREE ON BOARD

C-I-F :cost insurance and freight

C-F-R : cost and freight

مقدمة

إن حاجات ومتطلبات الإنسان عديدة ومختلفة من زمن إلى آخر، ومع التطور الحاصل في العالم وتقدم المجتمعات الإنسانية تزداد هذه المتطلبات مما يجعل الإنسان يقوم بتعاملات عديدة ويدخل في علاقات من أجل اشباع احتياجاته وجميع متطلباته، وتتمثل هذه التعاملات أساسا في القيام بمبادلات تجارية سواء كانت عمليات بيع من أجل الحصول على النقود وتنمية الثروة، أو عمليات شراء من أجل تلبية رغبات معينة سميت هذه المبادلات بعملية التجارة.

كما تعد التجارة من أعرق الأنشطة التي مارسها الإنسان منذ العصور القديمة فقد تطورت خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين من خلال تداول سلع بين تجار في سوق محلي في منطقة جغرافية محددة ثم مع اتساع الرقعة الجغرافية للعالم وانتشار الأسواق في جميع أنحاء العالم جعلتها تتعدى حدود الدولة الواحدة فأصبح التداول يتم بين تجار من جنسيات مختلفة مجسدة ما يسمى بالتجارة الخارجية أو الدولية.

وتحتل التجارة الدولية مركز الصدارة في العلاقات الحديثة ويعود الفضل في ذلك إلى الخدمات لنقل البضائع والسلع بين الدول، والتي تتجسد في شكل عقود قانونية أبرزها عقد البيع البحري الذي يعتبر من أهم مواضيع التجارة الدولية.

تتميز هذه البيوع البحرية بأنها تتم بواسطة استخدام وسيلة بحرية هي السفينة، وتنقسم هذه البيوع إلى طائفتين أساسيتين الأولى تعتبر البيوع الأقدم ظهورا وتعرف ببيوع الوصول التي تشمل البيع على سفينة معينة أو بيع على سفينة غير معينة، ومن سمات هذه البيوع أن ملكية البضائع لا تنتقل إلى المشتري إلى حين وصولها إلى ميناء معين من قبل هذا الأخير، إلا أن التطور الحاصل في وسائل النقل البحري من حيث السرعة والسعة وتطور التكنولوجيا انعكس على التجارة الدولية والبيوع البحرية فأصبحت بيوع الوصول لا تلائم الوضع الجديد المتطور مما أدى إلى ظهور بيوع جديدة وهي الطائفة الثانية من البيوع التي تدعى ببيوع القيام وهذه الأخيرة عرفت انتشارا واسعا في الوقت المعاصر بسبب انجذاب أغلب

المتعاملين الاقتصاديين إليها، ويعود سبب هذا الانجذاب لما تتميز به من خصائص جعلتها تلم بجميع متطلبات التجارة الدولية وتلبي احتياجات الأفراد الاقتصاديين، كما تنقسم بيوع القيام بنفسها إلى أنواع أبرزها البيع سيف وفوب الدوليين اللذان تقتصر عليهما دراستنا.

تكمن أهمية هذا الموضوع في أن البيوع البحرية سيف وفوب هما بيعان أكثر استعمالهما في هذا المجال لكونهما مميزين عن غيرهم من العقود البحرية بحيث يؤديان دورا فعالا في هذا المجال، كما يؤثران بشكل مباشر على اقتصاد الدول من خلال عمليات الاستيراد والتصدير، وكذلك أن العقد الاساسي الذي يتعلق به البيع البحري هو عقد النقل البحري وهذا الأخير يعتبر الأول من بين قطاعات النقل الأخرى لقلته تكاليفه وكذلك للقدرة الهائلة التي تتمتع بها السفينة في حمل عدد كبير من البضائع في آن واحد.

أما الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع هو الميل إلى مواضيع التجارة الدولية والعقود المنظمة لها عامة وإلى المواضيع البحرية خاصة، كذلك لإثراء مكتبة الكلية بهذا مواضيع خاصة لأنها تعاني نقص المراجع في القانون البحري والبيوع البحرية. بالإضافة إلى أسباب أخرى منها الإحاطة بجميع جوانب الموضوع القانونية و التطبيقية وذلك لغرض مساعدة المتعاملين الاقتصاديين من إجادة تطبيق هذه العقود على الواقع العملي وتجنب وقوعهم في مشاكل ومataهات تؤدي إلى فشل العقد، وكذلك تمكينهم من حل التعقيدات العملية لهذه البيوع.

لذا فإن الهدف من هذه الدراسة هو معرفة النصوص القانونية لمختلف التشريعات الدولية وكذلك الاتفاقيات الدولية التي تحكم هذه الطائفة من البيوع البحرية الدولية وفهم طريقة وكيفية تنظيمها لهذه البيوع، وكذلك التعرف على دور النقل البحري والتأمين البحري في البيوع البحرية وكيفية تأثير هذان الاخيران على عقد البيع سيف وفوب.

وقد سبق وأن تطرقت بعض الرسائل والدراسات إلى هذا الموضوع ومن هذه الدراسات

السابقة نجد:

الدراسة الأولى هي دراسة الباحث أسامة محمود حميدة رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، جامعة الخرطوم كلية القانون تحت عنوان الالتزامات المتقابلة لأطراف البيع الدولي والاحكام المشتركة بينها . وجاء فيها بإشكالية هل حققت إتفاقية الأمم المتحدة أهدافها في توحيد أحكام الالتزامات في البيع الدولي ؟ وتفرق هذه الدراسة عن دراستنا في أنها تناولت البيع الدولي بصفة عامة ولم تفرق بين التزامات البائع في البيع فوب والتزامات البائع في البيع سيف وكذلك بالنسبة للمشتري على عكس ما فعلناه نحن في دراستنا فقد تناولنا التزامات أطراف البيع سيف ثم أطراف البيع فوب بالتفصيل كما أن هذه الدراسة ركزت كثيرا على الالتزامات في حين أننا فصلنا في الأحكام العامة لكلا البيعين من خصائص ونشأة وغيرها ثم تطرقنا إلى اثار البيعين.

الدراسة الثانية دراسة الطالبة خديجة يعقوبي (أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي لبضائع 1980 والقانون الجزائري) وهي عبارة عن مذكرة لنيل شهادة ماجيستر في الحقوق، جامعة الجزائر1، كلية الحقوق حيث جاءت هذه الدراسة للإجابة عن الإشكالية ماهي أحكام عقد البيع البحري بين قواعد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع فيينا 1980 وبين قواعد القانون الجزائري. وتختلف هذه الدراسة عن دراستنا من جانب أنها تتحدث عن البيع البحري بصفة عامة في حين أننا حددنا صورتين في دراستنا وهما البيع سيف وفوب فقط كذلك أنها تدرس أحكام البيع البحري في ظل اتفاقية فيينا 1980 والقانون الجزائري في حين أننا تطرقنا إلى تشريعات واتفاقيات أخرى.

أما الدراسة الثالثة فهي للطالب أحمد أسامة طرابلسي وهي مذكرة لنيل شهادة الماجيستر جامعة الجزائر1، كلية الحقوق بن عكنون تحت عنوان عقد البيع (فوب) الاشكالية التي جاء بها هي ماهي الاحكام الخاصة بعقد البيع فوب وماهي الاثار القانونية المترتبة عنه وتختلف هذه الدراسة عن موضوعنا في أنها اقتصرت على عقد البيع فوب في حين أننا تطرقنا لسيف وفوب مع بعضهما كذلك اقتصرت دراسته على قواعد

الأنكوترمز 2000 وأحكام البيع الدولي والقانون المدني الجزائري في حين أننا تطرقنا إلى تشريعات واتفاقيات أخرى.

وكل دراسة واجهتنا مجموعة من الصعوبات خلال بحثنا في هذا الموضوع فرغم وفرة المراجع الخاصة بموضوع التجارة البحرية والبيوع إلا أنها كلها تقريبا تتطرق فقط إلى أجزاء معينة كالالتزامات مثلا وبطريقة مختصرة.

يعتبر البيعين سيف وفوب من أهم المواضيع الفعالة في مجال التجارة الدولية حيث أن معظم الأشخاص الفاعلين في هذا المجال يلجؤون إلى هذه الأنواع من البيوع، ومع كثرة تطبيقهما في الواقع العملي وكثرة انتشار هذان البيعان جعل التشريعات الدولية تخصصهما بالتنظيم، مما يجعلنا نطرح الإشكالية الآتية:

إلى أي مدى وفقت التشريعات الدولية في تنظيم عقود البيع البحري سيف وفوب لتسهيل عملية تبادل السلع و البضائع بين الدول ؟

وللإجابة على هذه الإشكالية استوقفنا عدة تساؤلات فرعية نذكر منها ما يلي:

-كيف يتم إبرام عقد البيع البحري سيف وفوب ؟

-كيف تم تنظيم البيوع البحرية سيف وفوب على المستوى الداخلي والدولي وماهي الالتزامات المترتبة على هذين البيعين ؟

-كيف تؤثر البيوع البحرية سيف وفوب عامة والنقل البحري خاصة على التجارة الدولية؟

-كيف يؤثر عقد النقل البحري وعقد التأمين البحري على البيوع البحرية سيف وفوب؟

وقد اعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال وصف الأحكام المتعلقة بالبيعين سيف وفوب وكذلك وصف طبيعة هذين البيعين بصفة خاصة والبيع البحري بصفة عامة.

كما استخدمنا المنهج المقارن الذي يبرز من خلال تبيان الحكم الشرعي للبيع البحرية سيف وفوب وكذلك حكم الاعتماد المستندي وعقد التأمين البحري، أي تبيان موقف الشريعة الإسلامية وكذلك يظهر استخدام هذا المنهج من خلال المقارنة بين أحكام التشريعات المختلفة.

-وللإجابة على الإشكالية تم اعتماد الخطة الآتية لموضوع الدراسة حيث قسم الموضوع إلى فصلين الفصل الأول يحتوي على الأحكام العامة لعقود البيع البحري سيف وفوب الذي يضم مبحثين الأول أساسيات حول عقد البيع سيف وفوب أما الثاني فكان تحت عنوان العقود المحتواة داخل عقد البيع سيف وفوب. أما الفصل الثاني تعلق أساسا بآثار عقدي البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما كذلك قسم إلى مبحثين المبحث الأول الالتزامات المترتبة عن البيوع البحرية سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما في حين الثاني جاء تحت عنوان جزاء الإخلال بالتزامات عقدي البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما.

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقود البيع البحري سيف

وفوب

تعد البيوع البحرية من البيوع التي تنفذ عبر البحار من ميناء لآخر، وهي من البيوع التي تقع على البضاعة التي يراد نقلها بحرا من المرسل إلى المرسل إليه، حيث نجد ارتباط البيع بعقد النقل هو ما يعطيه الصفة أو الطابع البحري، وتوجد العديد من هذه البيوع أهمها البيع سيف وفوب.

ونظرا لأهمية هذين البيعين الذي يتمحور عليهما موضوع البحث تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين المبحث الأول أساسيات حول عقد البيع البحري سيف وفوب أما المبحث الثاني فيضم العقود المحتواة داخل عقد البيع سيف وفوب.

المبحث الأول: أساسيات حول عقد البيع البحري سيف وفوب

يعتبر البيع سيف والبيع فوب من البيوع الفعالة في التجارة البحرية، لكونه همزة وصل بين الأطراف وذلك لسد الحاجيات والمتطلبات لاسيما خلال الأوضاع الراهنة، حيث فرضت البيوع في هذه الفترة وجودها فاحتلت المرتبة الأولى مقارنة بغيرها من البيوع، ومنه قضت دراسة الإطار المفاهيمي لعقد البيع سيف والفوب، التعرف على ماهية عقد البيع البحري سيف وفوب وكذلك دراسة إبرام عقد البيع البحري سيف وفوب.

المطلب الأول: ماهية عقد البيع البحري سيف وفوب

سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى نشأة البيوع الدولية سيف وفوب ثم إلى تعريفهما وبيان معنى مصطلحات سيف والفوب ونظرا لامتيازهما بعدة خصائص تميزهما عن غيرهما من البيوع البحرية الأخرى ألزم علينا تعداد هذه الميزات ثم ذكر الطبيعة القانونية للبيوع التجارية الدولية بصفة عامة لتعرض بعدها إلى طبيعتهما بصفة خاصة كذلك تم تبيان الحكم الشرعي للبيوع ونظرا لتعدد الأعراف التي تحكم هذه البيوع واختلافهما من بلد إلى آخر سعت المنظمات الدولية إلى توحيد أحكام هذه البيوع فتم التطرق إلى هذه الجهود.

الفرع الأول: نشأة البيوع البحرية سيف وفوب

سوف يتم تبيان مراحل تطور البيع البحري الدولي سيف ثم فوب

أولا: نشأة البيع سيف

ظهر هذا البيع في بداية القرن التاسع عشر وانتشر فأصبح من أهم البيوع البحرية¹، ويقول البعض أن الخصائص الأولى للبيع سيف ظهرت في بلجيكا في شكل بيع الشراع حيث يمتاز هذا البيع بأن مخاطر النقل البحري تكون على عاتق المشتري ويتعين على

¹ عادل على المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، حوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 170 .

الفصل الأول..... الأحكام العامة لعقود البيع البحري سيف وفوب

البائع أن ينقل للمشتري سند الشحن ووثيقة التأمين، أما معالم وخصائص هذا البيع فقد ظهرت في الفترة الممتدة بين سنة 1819-1927 وانتشرت مبادئه من خلال أحكام القضاء.¹

ولما كان البيع سيف يبرم بين شخصين من بلدين مختلفين فقد ظهرت الحاجة إلى خلق قواعد اتفاقية للبيع سيف على المستوى الدولي وتوحيد أحكامه، فعقد مؤتمر وارسو سنة 1928 وتم تعديل هذه الأحكام سنة 1932 وسميت بقواعد وارسو اكسفورد، إلا أنها غير ملزمة للطرفين إلا إذا أحالوا عليها صراحة.

ثم وضعت غرفة التجارة الدولية تعريف للمصطلحات المستخدمة في التجارة الدولية سميت بالأنكوترمز وعدلت عدة مرات آخرها عام 1990 إلا أنها لا تعد تنظيمًا للبيع سيف فهي أيضا غير ملزمة للأطراف. حاولوا بعدها وضع عقود نموذجية للبيع سيف حسب نوع وطبيعة البضاعة لكنها أثارت صعوبات في تطبيقها نظرا لعدم تقيدها بنصوص تشريعية².

ثانيا: نشأة البيع فوب

لقد ظهر البيع فوب في أوائل القرن التاسع عشر ميلادي وسبب نشأته يرجع إلى العرف والعادات وليس إلى التشريع.³ وإذا تم الرجوع إلى القرارات القضائية الصادرة من القضاء الانجليزي المتعلقة بهذا البيع نجد أنها تعود إلى مائة وستة وثمانين عام⁴ وفي منتصف القرن العشرين تم إجراء تعديلات في هذا العقد ولذا زاد الاقبال عليه فأصبح منافسا لعقد البيع سيف⁵.

¹ علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب) الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2012، ص 17 إلى 20 .

² محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2012، ص 262 .

³ حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، عقد البيع فوب (F.O.B) دراسة فقهية، مقال منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، بدون جهة مصدر، العدد 36، 2021، ص 1317 .

⁴ علاء عمر محمد، نفس المرجع، ص 27 .

⁵ حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، نفس المرجع، ص 1317 .

الفرع الثاني: تعريف البيع سيف وفوب

لقد أوجد الفقهاء العديد من التعريفات للبيع سيف وفوب منها

أولاً : تعريف البيع سيف

يطلق اسم سيف على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل إلتزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري.¹

تشير الأحرف الأولى من تسمية هذا البيع إلى أن السعر يجب أن يشمل تكلفة التأمين والشحن، وهو نوع من العقود يستخدم على نطاق أوسع وبشكل متكرر أكثر من أي عقد آخر يستخدم لغرض التجارة المنقولة بحرا . فالمعاملات التي تصل قيمتها إلى مبالغ لا حصر لها، يتم إجراؤها كل عام بموجب عقود سيف.²

البيع سيف وهو بيع بضاعة بطريق البحر إلى محل معين ببدل مقطوع يشمل ثمن البضاعة والتأمين عليها وأجرة النقل بالسفينة.³

كما يعرف أيضا :ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع علاوة على تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام بإبرام عقد نقلها والتأمين عليها وذلك في مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضاعة وقيمة التأمين وأجرة النقل .ومن هذه العناصر الثلاثة نشأت تسمية هذا البيع سيف⁴

¹ محمد فريد العريني ،هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2000، ص 605 .

²AL-Anbaki ,Majid HK ,passing of property in CIF FOB contracts(comparative study) ,(submitted for the degree of PHDfaculty of law ،glasgowuniversity ،August ،1978) p 03.

³بسام أحمد الطراونة ، باسم محمد ملحم، مبادئ القانون التجاري (النظرية العامة، الأعمال التجارية والتجار، الدفاتر التجارية، السجل التجاري المستجد، العنوان التجاري، العقود التجارية)، الطبعة 1 ، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2010 ، ص 66 .

⁴محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010، ص 376 .

يطلق اسم سيف على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري.¹

كما يعرف المصطلح سيف انه: نفس القاعدة كقاعدة CFR إلى أن الاختلاف بينهما يكمن في الشروط الواردة تحت البيع سيف وهي التزام البائع بإبرام التأمين لتغطية المخاطر (فقدان / تلف البضائع) من ميناء الشحن إلى ميناء المقصد.²

ثانيا: تعريف البيع فوب

يعرف البيع فوب على أنه: "اختصار للعبارات الانجليزية (Free on board) ويقصد بها البضائع التي يعينها المشتري للبائع على ظهر السفينة".³

كما يمكن تعريفه : بانه البيع الذي يقوم فيه البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن.⁴

البيع فوب هو ذلك البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر سفينة يختارها المشتري في ميناء القيام ويقف إلتزام البائع عند حد تسليم البضائع، ومنه فالبايع في البيع فوب لا يلتزم إلا بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يختارها المشتري ولا يلزم بإبرام عقد النقل أو عقد التأمين حيث أن المشتري هو الذي يبرم هذين العقدين أو يرسل نائباً عنه لإبرام هذين العقدين إلى ميناء القيام.⁵

¹ محمد فريد العريني، هاني دويدار، مرجع سابق، ص 605 .

² محمد لمين بن قايد علي، الانكوترمز : آلية التعامل في البيوع الدولية، مقال منشور في مجلة السياسة العالمية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، المجلد 5، العدد 3، 2021، ص 633 .

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004، ص 305 .

⁴ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة (السفينة، أشخاص السفينة، استغلال السفينة، مسؤولية الناقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الأردن، 1999، ص 476 .

⁵ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 268 .

هو القاعدة التي مفادها التسليم على ظهر السفينة. ويكون ذلك على عاتق المشتري الذي بدوره يؤجر السفينة لنقل بضاعته.¹

هو ذلك البيع الذي يضع فيه البائع على نفقته ومسئوليته البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن أي أن الناقل يترك الخيار للمشتري الذي يعين ناقلا وطنيا تشجيعا لأسطوله الوطني. ومن ثم كانت العبارة الدارجة في العمل البحري إشتري فوبا وبيع سيفا تطبق لصالح الأسطول الوطني إذا كان المشتري من الدول ذات الأساطيل التجارية البحرية.²

ومنه نخلص في تعريفنا للبيع سيف وفوب: أن البيع سيف وفوب، من البيوع البحرية التي تقوم في ميناء القيام، يقوم البائع في البيع سيف بإبرام عقد النقل و يدفع مقابل التأمين بينما البائع في البيع فوب ليس ملزم بإبرام عقد النقل أو عقد التأمين أما بالنسبة للمشتري في البيع سيف يلتزم بدفع مبلغ يتضمن الثمن وكذا التأمين أما المشتري في البيع فوب هو الذي يبرم هذين العقدين وهو من يختار السفينة، وعليه فإنه من أهم البيوع البحرية انتشارا والأكثر تداولاً مقارنة بالبيوع الأخرى.

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري الدولي سيف وفوب

قبل التطرق إلى طبيعة البيوع البحرية سيف وفوب، يجب أن نبين طبيعة البيع البحري بصفة عامة.

¹ محمد لمين بن قايد علي، مرجع سابق، ص 633 .

² عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، 2009، ص 383 .

أولا : طبيعة البيع البحري الدولي بصفة عامة

البيع البحري هو عقد تحكمه القواعد العامة للعقود من جهة والقواعد الخاصة للبيع من جهة ثانية وشروط دولية العلاقة من جهة ثالثة وبميزه إقتران تسليم المبيع فيه عن طريق نقله بحرا.¹

وقد اختلف الفقهاء في تحديد دولية البيع البحري وظهرت عدة نظريات منها نظرية المعيار القانوني ونظرية المعيار الإقتصادي ونظرية المعيار المزدوج، واتخذت كل من إتفاقية لاهاي 1964 واتفاقية الأمم المتحدة موقفا مختلفا بالنسبة لتطبيق معايير تحديد دولية عقد البيع البحري.²

كذلك اختلف الفقهاء في تحديد ما إذا كان البيع البحري تجاريا أم لا لأن تحديد هذا الأمر له اثار مهمة كموضوع الإثبات وتضامن المدينين والإفلاس والمادة 6 من قانون التجارة الأردني تقتضي بتجارية سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية وكذلك يفهم من نصوص إتفاقية الأمم المتحدة ذلك بحيث تجيز المادة 11 اثبات العقد بكافة طرق الإثبات.³

ولم يحدد المشرع الجزائري موقفه في تحديد طبيعة البيع البحري بل لم ينص على هذه البيوع إطلاقا .

ثانيا : الطبيعة القانونية لعقدي التجارة الدولية سيف و فوب

سنتطرق إلى طبيعة كل من البيعين سيف وفوب فقد ظهرت عدة نظريات و آراء في هذا الصدد و لكل نظرية حجج تستدل بها عن رأيها.

¹ خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة 2010/2011، ص 19 .

² أسامة محمود حميدة، الالتزامات المتقابلة لأطراف البيع الدولي والأحكام المشتركة بينها، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة الخرطوم، 2004، ص 50 إلى 52 .

³ سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 170 .

1- الطبيعة القانونية للبيع سيف

اعتبر البعض البيع سيف بيع مستندات وليس بيع بضائع وحججهم في هذا أن المشتري تصبح له حيازة البضاعة عند تسلمه للمستندات بحيث يمكنه أن يبيع البضاعة قبل وصولها بنقله للمستندات.¹

هناك اتجاه آخر من الفقهاء اعتبر البيع سيف بيع بضائع لا ينفذ إلا بتسليم المستندات أصحاب هذه النظرية هم بعض الفقهاء وكذلك القضاء الانجليزي والبلجيكي ، ويستندون في رأيهم أن العقد سيف لا يكون نهائي إلا بعد تسليم المستندات، فنقل الملكية يتعلق ويرتبط بنقل المستندات فحسب رأي أصحاب النظرية ان البيع سيف عقد تنتقل فيه الملكية بتقديم المستندات , إلا أن هذا لا يكون إلا في فروض نادرة الوقوع.²

الاتجاه الثالث هو الذي يرى أن البيع سيف هو بيع بضائع ومستندات في آن واحد، أصحاب هذه النظرية هم بعض الفقه البلجيكي فهي تجمع بين نظرية أن البيع سيف بيع بضائع ونظرية البيع سيف بيع مستندات فالبائع طبقا لهذه النظرية يلتزم بتسليم البضاعة وسند الشحن ووثيقة التأمين وكل المستندات المتعلقة بها . ويدرس هؤلاء الفقهاء بيع البضائع وبيع المستندات كل على حدا، لكن ثار عندهم خلاف في محل عقد البيع فقد قيل أنه بيع للمستندات لأن البائع ملزم بإرسال المستندات مقابل دفع الثمن من طرف المشتري.³

الاتجاه الرابع والأخير يرى أن البيع سيف هو بيع بضائع لأن نقل المستندات إلى المشتري لا يؤدي إلى نقل الملكية بل هو نقل للحيازة فقط فالملكية لا تنتقل إلا بالشحن. ويبدو انه الاتجاه الأقرب إلى الصواب على اعتبار أن البيع سيف يرد على بضاعة أما المستندات فإنها تمثل البضاعة وهذا ما أشارت إليه م 294 من قانون التجارة العراقي النافذ.⁴

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 265 .

² سعيدة أعراب، البيع البحري كاف، مقال منشور في مجلة العلوم الانسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 17، العدد 46، 2017، ص 313 .

³ سعيدة أعراب، نفس المرجع، ص 313 و 314 .

⁴ علاء عمر محمد، مرجع سابق، ص 26 .

ويستخلص أن هذه النظرية هي الأقرب إلى الصواب فالملكية في البيع سيف لا تنتقل إلا بشحن البضاعة وأن عقد البيع البحري سيف يتمحور حول بيع البضاعة من طرف البائع لفائدة المشتري بالتالي فهو بيع بضاعة.

2- طبيعة البيع فوب

لقد ثار الجدل حول طبيعة البيع فوب فيما إذا كان بيعا بحريا أم عاديا فظهر رأي ينفي عنه الصفة البحرية واستند رأيه في أن ما دام البيع والشراء والتسليم والتسلم قد تم في بلد واحد فهو مجرد بيع عادي تطبق عليه القواعد العامة للبائع يكون قد أنهى التزاماته قبل بدأ الرحلة البحرية وظل فقط تسلم البضاعة من طرف المشتري .

يذهب بعض الكتاب الفرنسيين في نفس الرأي ودليلهم في هذا أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة على الرصيف بجوار السفينة أي قبل بدأ عملية الشحن فالعلاقة بين البائع والمشتري تنتهي قبل بدأ عملية النقل البحري.¹

لكن الرأي الراجح أن الشرط فوب (الالتزام بتسليم البضاعة على الرصيف) لا يؤدي إلى نفي الصفة البحرية عن البيع فوب فإذا سلمنا بهذا الرأي كيف يمكن أن نفسر ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قرار لها الصادر بتاريخ 8 جويلية 1953 المتعلق برداء صنف البضاعة المخفية عمدا والتي لا يمكن كشفها بالفحص العادي عند الشحن؛ فإن المشتري فوب يمكن له الرجوع على البائع بسبب عيب في البضاعة مادام أنه بين من مستندات الدعوى أن الطرفين لم يقصدا أبدا اعتبار شهادة القبول نهائية.²

¹ علاء عمر محمد، مرجع سابق، ص 33 و 34 .

² كميلة أعراب، البيع البحري فوب، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 5، 2017، ص 135 و 136 .

نستنتج مما سبق أن البيع فوب بيع بحري نشأ بحريا ولا بد أن يبقى كذلك إذ أوجده الأعراف البحرية في موانئ الدول المختلفة وإنه من البيوع التي لا بد أن يتخللها عقد النقل البحري¹.

وحتى لو أخذنا بتفسير محكمة النقض الفرنسية للشرط والذي يتفق مع غالبية الكتاب الفرنسيين فنجد أن العميد ريبير رغم أنه لا يعتبر البيع فوب بيعا بحريا فإنه رغم ذلك يعترف للمشتري بالحق في الرجوع على البائع عندما تصل البضاعة مصابة بتلف اذا أثبت أن البضاعة شحنت في حالة سيئة².

إن النظرية التي تقول أن البيع فوب بيعا بحريا هي الصحيحة فلا يمكن أن نسلم أن العلاقة بين البائع والمشتري تنتهي قبل بدأ النقل البحري لأن في بعض الحالات يمكن للمشتري الرجوع على البائع ويتحمل البائع جزءا إخلاله بالتزامه وتقع وتترتب عليه المسؤولية وكل هذا يتم بعد عملية النقل البحري.

الفرع الرابع: خصائص البيع سيف وفوب

يمتاز البيع سيف والبيع فوب بالعديد من الخصائص التي تجعلها متميزان ومختلفان عن باقي البيوع البحرية الأخرى كبيوع الوصول، وهي كالتالي :

أولا: خصائص البيع سيف

للبيع سيف عدة خصائص منها

1- يقع على البائع في البيع سيف واجب الالتزام بشحن البضاعة بعد إبرام عقد النقل

والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري

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

¹ علاء عمر محمد، مرجع سابق، ص 35.

² كميلة أعراب، البيع البحري فوب، مرجع سابق، ص 136 .

الشن، كما يثبت البائع قيامه بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين ثم يرسل هذين المستنديين (سند الشحن ووثيقة التأمين) إلى المشتري.¹

وتجدر الإشارة أن تنفيذ البيع سيف يرتبط عادة بتدخل أحد البنوك من خلال فتح اعتماد مستندي ذلك أن البائع يتعين عليه إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة المبيعة إلى المشتري وأهمها على الإطلاق سند الشحن البحري الذي يسمح للمشتري بتسلم البضائع في ميناء الوصول ووثيقة التأمين البحري التي تسمح له بالحصول على التعويض من شركة التأمين في حالة هلاك البضائع أو تلفها.²

2- انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن

يتم في البيع سيف تسليم البضاعة وانتقال ملكيتها إلى المشتري من لحظة شحنها، وهذه في الواقع تحقق للمشتري فائدة، تتمثل في إمكانية التصرف في البضاعة سواء أن كانت في الطريق أو لازالت في ميناء الشحن وبالتالي هو يستفيد من ارتفاع الأسعار فيلجأ إلى بيعها إلى مشتري آخر.

والمشتري عندما يتصرف بالبضاعة يكون بمقتضى السندات الممثلة للبضائع والتي تكون لديه وهي التي سبق ان أرسلها إليه البائع لهذا قيل في البيع سيف بأنه بيع للمستندات.³

يلزم لانتقال الملكية وفقا للقواعد العامة أن يتم فرز البضاعة وتعيينها لتتحول من منقول معين بنوعه إلى منقول معين بالذات ويثبت هذا الفرز بسند الشحن الذي يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن والحالة والعلامات. هذا إذا كانت البضاعة من الممكن فرزها عند الشحن إن كانت في طرودا أو صناديق تحمل ارقاماً

¹ عادل على المقدادي، مرجع سابق ، ص 116 و 117 .

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 304 و 305 .

³ ليندة أكلي، البيع البحري سيف، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7، 2018، ص 303.

وعلامات وكانت هذه الأرقام واردة في سند الشحن، أما إذا كانت البضاعة مشحونة دون تغليف ومبيعة لجملة مشتريين فليس ثمة فرز عند الشحن .كما هو الشأن في القمح والقمح والبتروول.¹

3-تقع على المشتري مخاطر الطريق من تاريخ الشحن

يترتب على انتقال ملكية البضائع للمشتري من تاريخ الشحن أن مخاطر الطريق التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة تقع على عاتق المشتري وليس البائع الذي برأت ذمته منها عند الشحن فإذا هلكت البضاعة أو تلفت وهي في الطريق إلى ميناء الوصول فإن المشتري هو الذي يتحمل هذا الهلاك وهذا الهلاك لا يعفيه من مسؤولية دفع الثمن كاملا إلى البائع إذا لم يكن قد دفعه بعد، وللمشتري الرجوع في هلاك البضاعة أو تلفها على المؤمن بموجب وثيقة التأمين للحصول على مبلغ التأمين بدل تلف البضاعة أو هلاكها.²

4-عقد البيع سيف عقد رضائي

عقد البيع سيف من العقود الرضائية أي يكفي لقيامه تطابق إرادة المتعاقدين، ولا يتطلب القانون أن يصب في شكل معين أو مكتوب ويكفي لانعقاده إلتقاء إرادتين وتطابقهما؛

5 -عقد البيع سيف عقد تجاري دولي

هو بيع يرد على سلع ومنقولات يبرم بين تاجرين ويكون القصد من هذا البيع هو المضاربة وتحقيق الربح. كما يتسم بالدولية كون البائع في الغالب ينتمي لدولة غير دولة المشتري.³

¹مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث

البحرية، التأمين البحري) ، الطبعة 1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010، ص 395

²عبد الله رشاد حسين، محمد عواد الكر، عقد البيع سيف وأحكامه في الفقه الإسلامي (دراسة فقهية مقارنة)، مقال منشور

في مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات الشرعية والقانونية، بدون جهة مصدرة، المجلد 29، العدد 02، 2021، ص 181.

³سعيدة أعراب، مرجع سابق، ص 311 .

6 - عقد بيع بحري

من أهم البيوع البحرية عند القيام التي تنتقل فيها ملكية البضائع من البائع إلى المشتري في ميناء القيام وتنطبق عليه السمة البحرية بسبب ارتباطه بعقد نقل بحري يدرج ذلك ضمن اتفاق بين الطرفين في عقد البيع سيف.¹

ثانيا : خصائص البيع فوب

للبيع فوب عدة خصائص يمكن لنا أن نستخرجها من خلال التعريفات التي تطرقنا إليها والتي تتمثل في :

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 المشتري²

2-انتقال تبعه المخاطر إلى المشتري منذ تسليم البائع للبضاعة إلى الناقل

يترتب على ذلك أن المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة تقع على عاتق المشتري من لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة التي عينها المشتري، إن هذه اللحظة هي التي تؤدي إلى إنتقال الملكية إلى هذا الأخير، وبالتالي فهو الذي يتحمل تبعه هلاك البضاعة.

وكما ذكرنا يتزامن إنتقال مخاطر الطريق إلى المشتري مع إنتقال البضاعة المبيعة إليه وعليه فبمجرد شحن البضاعة تقع تبعه هلاكها أو تلفها أثناء الطريق على عاتق

¹ سعيدة أعراب، مرجع سابق، ص 312 .

² عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 60 .

المشتري بوصفه مالكا¹، على العكس إن كانت البضاعة قد تلفت أو ضاعت أثناء وجودها على رصيف الميناء أي قبل شحنها على السفينة، فإن تبعة ذلك تظل على عاتق البائع².

3- تسليم البضاعة يتم عند وضعها على ظهر السفينة

عندما يضع البائع البضاعة على ظهر السفينة فإنه من هذا الوقت يتخلى على حيازتها المادية لربان السفينة الذي يتولى حيازتها ووضعتها في عهدة الناقل³.

الفرع الخامس : الحكم الشرعي لعقود البيع البحري الدولي سيف و فوب

في كل الأحوال يجب أن نبين رأي الشريعة الإسلامية من هذه العقود البحرية فالشريعة الإسلامية في التشريع الوطني اعتبرت كمصدر من مصادر القاعدة القانونية .

أولا : الحكم الشرعي للعقد سيف وفوب

عقد البيع سيف يأخذ حكم بيع العين الغائبة على الصفة في الفقه الإسلامي وحكم هذا العقد هو الجواز مع ثبوت حق خيار الرؤية للمشتري فإذا رأى المشتري البضاعة عند وصولها ورضي بها لزم العقد وان لم يرض بها فسخ العقد.

من احتج على هذا البيع لوجود الغرر فيه فغير مسلم به لأن جنس المبيع ونوعه ومقداره وثمنه محدد في العقد الأمر الذي يدل على جواز هذا النوع من البيوع.

ثبوت الخيار للمشتري عند رؤية المبيع يرفع الغرر والضرر الذي قد يلحق به جراء عدم رؤيته له وبالتالي جواز هذا العقد⁴.

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 183 .

² محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 148 .

³ كميلة أعراب، البيع البحري فوب، مرجع سابق، ص 136 .

⁴ عبد الله رشاد حسين، محمد عواد الكر، مرجع سابق، ص 189 .

إذا تصرف المشتري في المبيع فباعه أو وهبه لشخص آخر فإن خيار الرؤية يسقط في حقه ويصبح ملزماً بعقد البيع سيف أما إذا كان تصرفه في المبيع لا ينشأ حقاً للغير فيبقى خيار الرؤية قائماً.¹

ثانياً : الحكم الشرعي للبيع فوب

العقد فوب هو إتفاق بين البائع والمشتري على بيع بضاعة تسلم على ظهر السفينة بحيث المشتري هو الذي يختار السفينة ويلتزم بنفقاتها والتأمين عليها فهو بيع بضاعة بالثمن المتفق عليه على وجه مخصوص وهذا جائز شرعاً بشرط استبعاد التأمين البحري وعدم اشتراطه في العقد. يرتبط العقد فوب بعقدين هما عقد استئجار الناقل البحري على نفقة المشتري وهذا عقد جائز على القول الراجح من أقوال الفقهاء لأن الأصل في العقود الصحة والإباحة، العقد الثاني هو عقد إلزام المشتري بالتأمين البحري وهو عقد محرم شرعاً والبديل الشرعي له هو عقد التأمين التعاوني.²

الفرع السادس : الجهود الدولية في توحيد احكام البيوع

نظراً لتطور التجارة العالمية وتطور المجتمعات الدولية ظهرت حاجة الدول للدخول في علاقات تجارية مع غيرها من الدول وذلك لتلبية حاجات مجتمعاتها وتحقيق رغباتهم في العيش النبيل ولتحقيق هذا الهدف اقتضى الأمر توحيد القواعد التي تحكم علاقات البيع الدولي تقادياً لعدم حدوث مشاكل مستقبلية نظراً لتعدد الأعراف التي تحكم هذه البيوع من بلد إلى آخر، لذلك سعت المجموعات الدولية والإقليمية وشبه الحكومية والمنظمات التجارية إلى عمل جهود لتوحيد تلك القواعد.³

¹ عبد الله رشاد حسين، محمد عواد الكر، مرجع سابق، ص 190 إلى 207 .

² حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، مرجع سابق، ص 1332 .

³ لطيف جبر كومانبي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة 2، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، 1998، ص 165 .

أولاً : وضع عقود نموذجية

تمثل التنظيم الدولي للبيوع البحرية بادئ الأمر بوضع عقود نموذجية تحتوي على الشروط الضرورية للتعامل والحلول الملائمة للمنازعات التي قد تقع من جراء التعامل،¹ وهذه العقود تصاغ تبعاً لنوع وطبيعة البضاعة التي يرد عليها العقد بحيث يتفق الطرفان على تحديد كمية البضاعة والتمن فقط. وبدأت هذه العقود تطبق على المعاملات التي تتم بين تجار من جنسيات مختلفة.² يوجد في نطاق التجارة العديد من العقود النموذجية الشائعة أبرزها تم وضعها من طرف الجمعيات الآتية :

- جمعية الحبوب والاعذية؛
- جمعية لندن لتجارة الحبوب؛
- جمعية ليفربول للقطن جمعية لندن لتجارة المطاط.³

ثانياً : وضع قواعد تفسيرية

من أجل تحقيق الاستقرار في المعاملات التجارية وتجنب المشاكل التي قد تثور حول تفسير نصوص وبنود عقود البيوع البحرية بسبب اختلاف العرف من بلد إلى بلد جاءت غرفة التجارة الدولية بتعاريف ومصطلحات التي ترد في عقود البيع المستعملة في التجارة الدولية سيف وفوب؛

فوضعت الغرفة القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية سميتها بالأنكوترمز⁴، كانت البداية سنة 1963 ثم أدخلت عليها تعديلات سنة 1953 ثم أصدرت الغرفة تفسير لعقود اخرى سنة 1967⁵ لتأتي بعدها أنكوترمز 1980؛

¹ باسم محمد صالح، القانون التجاري، الجزء 1، منشورات دار الحكمة مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1987، ص 165

² محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 264 .

³ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 165 .

⁴ محمد نصر محمد، نفس المرجع، ص 263 .

⁵ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 92 .

وتستمد قواعد الانكوترمز قوتها من إرادة الاطراف اذا ما تم إدخالها في العقد كما يتعين عليهم الإدلاء بصراحة عن رغبتهم في تطبيق هذه القواعد في العقد المبرم بينهم. وعلى هذا فإن انكوترمز 1980 لا تعتبر تنظيماً دولياً للبيع سيف أو غيره وإنما هي قواعد يحال إليها إذا رغب الاطراف في ذلك وهي تحدد فقط التزامات كل من البائع والمشتري وهذا السبب يكفي لعدم اعتبار هذه القواعد بمثابة تنظيم طالما يمكن تطبيق قواعد البيع التي جرى عليها العرف ووضعها القضاء إستجابة لضرورات التجارة الدولية.¹

ورغم الأهمية الكبيرة التي تكتسبها قواعد الأنكوترمز بحيث تقدم مجموعة من القواعد الدولية التي تساعد في تفسير وتوضيح المصطلحات التجارية الشائعة في التجارة الدولية²، إلا أنها تبقى قواعد تعتمد على إرادة الأطراف في العقد في اللجوء إليها لذا برزت الحاجة لإيجاد أسلوب أشمل في تبسيط المعاملات التجارية الدولية.³

ثالثاً : عقد إتفاقيات دولية

لقد تم عقد اتفاقيات ثنائية وإقليمية ودولية وكانت دول أمريكا اللاتينية هي السباقة في وضعها لاتفاقيات مونتيبيديو 1889 الخاصة بالشروط الموحدة للقانون الدولي الخاص وكذلك جاءت بعدها دول أوروبا التي أقرت مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص 1893، بحيث أصدر إتفاقيات لمعالجة مشاكل البيع الدولية وكذلك فعل معهد روما لتوحيد القانون الخاص الذي أصدر اتفاقيتين الاتفاقية الخاصة بالقانون الموحد للبيع الدولي للبضائع والثانية الإتفاقية الخاصة بانعقاد عقد البيع الدولي للبضائع سنة 1965.⁴

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 263 .

² جوهري خلخال، قواعد الانكوترمز وتطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر، مقال منشور في مجلة الاستاذ الباحث لدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد 11، 2018، ص 558 .

³ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 144.

⁴ نفس المرجع، ص 166 و 167

الملاحظ هنا أن جل الجهود كانت من الجانب الدولي أو الغربي أما على نطاق البلاد العربية فالجهود قليلة جدا تكاد تكون منعدمة.

يجب التنويه أن جل هذه الجهود الدولية من قواعد نموذجية وتفسيرية التي تعرف بقواعد الانكوترمز وكذلك الاتفاقيات الدولية تعتبر أيضا مصادر للبيع البحري الدولي مع إضافة العرف الذي يعتبر المصدر الأساسي للبيع البحرية فالبيوع نشأت عن طريق الأعراف الدولية. لكن ليس كل عرف دولي يعتبر مصدرا للبيع البحري بل يجب توفر شروط العرف حتى يكون مصدرا لهذه البيوع¹ ويكون ملزم لأطراف عقد البيع البحري.

رابعا: بعض التشريعات المنظمة للبيع الدولية

لم يهمل بعض المشرعين العرب تنظيم عقود البيع الدولي خاصة سيف وفوب فقد نص عليها قانون التجارة العراقي رقم 30 لسنة 1984، اذ تضمن نصوص مختلفة للعقد فوب وسيف فقد عالج البيع فوب في الفصل الثامن من الباب الخامس منه في المواد (298-300).²

أما التشريع الفرنسي فقد عالج هذه البيوع في القانون الصادر 1969 في حين أن التشريع المصري واللبناني والجزائري لم يتطرقوا إلى موضوع البيوع البحرية هذا رغم التطورات الخاصة في قانون التجارة البحرية³.

والملاحظ هنا كما سبق القول أن التشريعات العربية منها الجزائر لم تتطرق إلى موضوع البيوع البحرية بصفة خاصة فلم تقم بتنظيمه إلا أنها تطرقت إلى العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري منها عقد النقل البحري الذي تناولته بالتفصيل وقامت بتنظيمه.

¹ أنظر نغم حنا رؤوف، المعيار المتبع في تحديد الأعراف المطبقة على عقد البيع الدولي، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، بدون جهة مصدرة، المجلد 16، العدد 1، 2009 .

² باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 291 .

³ علاء عمر محمد، مرجع سابق، ص 28 .

المطلب الثاني : إبرام عقد البيع البحري سيف وفوب

إن مرحلة إبرام عقد البيع البحري لها أهمية كبيرة ففي هذه المرحلة من حياة العقد التجاري الدولي يتم إعداد المشروع النهائي للعقد وصياغته بعد إدراج كافة الشروط المتفق عليها وتنتهي هذه المرحلة بتوقيع العقد الذي حرر من قبل الطرفين¹.

إلا أنه تسبق مرحلة إبرام العقد مرحلة تمهيدية تخضع لها كل العقود التجارية الدولية بصفة عامة تدعى بالمفاوضات تكون مرحلة سابقة على التعاقد بحيث تبدأ بعرض يتقدم به المستورد أو المورد يكيف على أنه دعوة للتعاقد وتتطلب هذه الدعوة إجراءات عديدة كاللقاء أطراف العقد والزيارات المتبادلة وتسلم وتسليم المراسلات والاطلاع على السلعة وقد تفشل هذه الدعوة بقطع المفاوضات وقد تفلح ويتم إبرام العقد².

الفرع الاول : أركان البيع البحري الدولي

لقد اختلف فقهاء القانون التجاري الدولي حول الأركان المطلوبة لإبرامه وقد انعكس هذا الخلاف على الإتفاقيات الدولية حيث نجد إتفاقية البيع الدولي للبضائع المبرمة في روما عام 1980 حصرت الأركان في الإيجاب والقبول ولم تتطرق إلى مسائل الأهلية والرضا التي تبقى خاضعة للقوانين الوطنية حسب قواعد التنازع، مخالفة في ذلك مبادئ العقود التجارية الدولية المعدلة في عام 2004 والتي تناولت تنظيم العقد في جميع مراحلها³.

¹ يسري عوض عبد الله، العقود التجارية الدولية مفاوضاتها -إبرامها -تنفيذها، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة النيلين السودان، السنة 2009، ص 256 .

² رضوان العيورات، تكوين عقد البيع الدولي للبضائع وفق إتفاقية فينا لعام 1980، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، السنة 2010 / 2011 ، ص 32 .

³ يسري عوض عبد الله، نفس المرجع، ص 256 .

أولاً : التراضي

يقصد بالتراضي توافق إرادتي المتعاقدين باقتران الإيجاب والقبول وهو شرط أساسي في العقد إذ أن هذا الأخير يتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين، ولا بد أن يكون الرضا صحيحاً خالياً من العيوب ويصدر من شخص عاقل يعي تماماً ما يتضمنه العقد من حقوق والتزامات فإذا انعدم وقع العقد باطلاً وإذا جاء معيباً كان العقد قابلاً للإبطال.¹

تبادل الرضا نصت عليه إتفاقية فينا 1980 وأرجعت إلى القوانين الداخلية ما يتعلق بصحته في المادة 04 منها بنصها: " يقتصر تطبيق هذه الإتفاقية على تكوين عقد البيع والحقوق والإلتزامات التي ينشأها هذا العقد لكل من البائع والمشتري وفيما عدا الأحوال التي يوجد في شأنها نص صريح مخالف لهذه الإتفاقية. لا تتعلق هذه الإتفاقية بوجه خاص بما يلي:"

- صحة العقد أو شروطه أو الاعراف المتبعة في شأنه؛
- الآثار التي قد يحدثها العقد في شأن ملكية البضائع المبيعة".²

1- الإيجاب

سننظر إلى كل ما يخص الإيجاب

أ - تعريف الإيجاب :

سنتناول فيه التعريف اللغوي وتعريف أخرى متعددة:

¹ عبد المجيد زعلاني، الوجيز في القانون الجزائري (دراسة فقهية)، دار بيرتي للنشر، الجزائر، 2009، ص 240.

² خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 21 .

أ- 1 تعريف الإيجاب لغة:

هو الإثبات الذي هو نقيض السلب، وسمي الإيجاب إيجابا اصطلاحا لكون الموجب بإيجابه يثبت للآخر حق القبول¹.

أ- 2 التعريف الفقهي للإيجاب:

الإيجاب هو العرض البات الصادر من شخص يدعو فيه شخصا آخر إلى التعاقد وفق شروط محددة ويمثل الإيجاب الدعامة الأولى لنشأة العقد.²

أ- 3 تعريف الإيجاب في إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (إتفاقية فينا 1980):

الإيجاب وفق إتفاقية فيينا نعني به ركن الرضا بل لا تشمل منه إلا الإيجاب والقبول فقط وما عدا ذلك فإنه مستبعد من الإتفاقية لأنها أمور تتصل بأوضاع وطنية محضة كالأهلية والمحل وعيوب الرضا لأن الإتفاق عليها أمر في غاية الصعوبة، عرفته المادة 14 من إتفاقية فينا بأنه:"

يعتبر إيجابا أي عرض لإبرام عقد إذا كان موجها إلى شخص أو عدة أشخاص معينين وكان محدد بشكل كاف وتبين منه اتجاه قصد الموجب إلى الإلتزام به في حالة القبول؛

ويكون العرض محددًا بشكل كاف إذا عين البضائع وتضمن الثمن صراحة أو ضمنا تحديدا للكمية أو بيانات يمكن بموجبها تحديدها؛

¹ يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 260

² عبد المجيد زعلاني، مرجع سابق، ص 240 .

ولا يعتبر العرض الذي يوجه إلى شخص أو اشخاص غير معينين إلا دعوة إلى الإيجاب ما لم يكن الشخص الذي صدر منه العرض قد بين بوضوح عن اتجاه قصده إلى خلاف ذلك".¹

نرى أن المادة فرقت بين الإيجاب والدعوة إلى الإيجاب أو كما تسمى الدعوة إلى التعاقد فيكون إيجابا إذا وجه العرض إلى أشخاص معينين ويكون دعوة إلى التعاقد إذا كان الأشخاص غير معينين، كذلك يفهم من نص المادة ان الإيجاب يجب أن يكون محددًا ويكون الموجب معبرا على نيته في الإلتزام به إذا ما صدر القبول.

أ -4 تعريف الإيجاب وفقا لمبادئ اليونيدروا للعقود التجارية الدولية المعدلة 2004 :

هو أي عرض للتعاقد إذا ما كان محدد تحديدا كافيا ودالا على نية الموجب في الإلتزام لدى القبول.²

ب -شروط الإيجاب:

مما سبق ومن التعريفات التي تطرقنا إليها تبين أن شروط الإيجاب هي ثلاث:

- أن يكون العرض باتا وأن يكون هناك نية الإلتزام من طرف الموجب في حالة قبول العرض وأن يكون هذا العرض محددًا تحديدا كافيا بتحديد العناصر الجوهرية للعقد وهي الشروط التي بدونها ينعدم العقد، وكذلك العناصر الثانوية التي لا تؤثر في إبرام العقد اذا ما أغفلها الطرفان.³

والملاحظ أن جل التعريفات التي تطرقنا إليها سابقا في تعريفها للإيجاب جاءت بنفس الشروط فإتفاقية فيينا ومبادئ اليونيدروا كلاهما يتفقان على نفس شروط الإيجاب.

¹ رضوان العيورات، مرجع سابق، ص 32 و 33 .

² يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 265 .

³ رضوان العيورات، نفس المرجع، ص 33 إلى 36

ج -العدول عن الايجاب:

إن القواعد الدولية تتفق مع الرأي الراجح في الفقه الإسلامي بشأن حق الموجب في الرجوع عن إيجابه طالما لم يرتبط الإيجاب بالقبول مع الخلاف في ضرورة إعلام المخاطب بالإيجاب بهذا الرجوع لدى فقهاء القانون التجاري الدولي، لقد نصت على ذلك صراحة في المادة (4/2) من مبادئ اليونيدروا و التي تنص على أنه: "يجوز الرجوع عن الإيجاب قبل إبرام العقد اذا ما وصل الإلغاء إلى الموجب له قبل أن يصدر قبوله".¹

لكن هناك استثناءات تقع في الرجوع عن الإيجاب حيث أدخلت المادة 16 الفقرة 2 على مبدأ حرية الرجوع عن الإيجاب استثناء مزدوجا الأول هو الذي يبين فيه الإيجاب بتحديد مهلة محددة للقبول أنه غير قابل للرجوع والشرط الثاني هو أن المرسل اليه الإيجاب كان قد تصرف تبعا لعدم قابلية الرجوع الذي اعتقده بصواب وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 63 من القانون المدني الجزائري وذلك بقوله:"إذا عين أجل للقبول إلتمزم الموجب بالبقاء على إيجابه إلى انقضاء هذا الاجل".²

د -الوقت الذي يحدث فيه الايجاب أثره:

هناك اختلاف بين النظريات الفقهية في تحديد الوقت الذي يعتبر فيه العقد قد انعقد لاسيما إذا كان التعاقد بين غائبين وهو الحال في البيع البحري بحيث يكون المتعاقدان كل منهما في دولة وقد برزت عدة نظريات في تحديد الوقت الذي ينتج فيه الإيجاب أثره فالبعض يأخذ بوقت صدور القبول والبعض الآخر من يوم تصدير القبول وكذلك من يوم وصول القبول إلى الموجب أما واضعوا المبادئ الدولية لعقود التجارة الدولية فهم يأخذون بنظرية وصول القبول إلى الموجب بحيث لا ينعقد العقد الا إذا اتصل القبول بعلم الموجب له.³

¹يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 272

²رضوان العيورات، مرجع سابق، ص 48 و 49 .

³ نفس المرجع، ص 51

هـ- سقوط الإيجاب:

يسقط الإيجاب لعدة أسباب أهمها رفض الإيجاب من طرف المخاطب به وثانيهما مرور الوقت وانقضاء المدة المحددة للإيجاب وينتهي أيضا بوفاء الموجب والمخاطب.¹

يجب أن نضيف أن الإيجاب يسقط أيضا بتعديله والتعديل في الإيجاب يعتبر إيجابا جديدا ويسقط القديم.

إذن فالمستخلص أن للإيجاب تعاريف عديدة منها ما وضعته القوانين الوضعية ومنه ما جاءت به الإتفاقيات الدولية كإتفاقية فينا وكذلك المبادئ الدولية كمبادئ اليونيدروا إلا أن جل هذه التعريفات تشترك وتتفق في شروط الإيجاب الثلاث وهي: أن يكون العرض موجها إلى شخص أو أشخاص معينين ويكون هذا العرض محددًا بشكل كاف وكذلك يجب إلتزام الموجب في حال قبول العرض، أما عن وقت انعقاد العقد أو متى يكون للإيجاب أثر فقد أخذت القوانين الدولية بنظرية وصول القبول إلى الموجب. أما أسباب سقوط الإيجاب فهي واضحة: رفض الموجب إليه الإيجاب وانقضاء المدة المحددة للإيجاب كذلك وفاة الموجب وأيضا تعديل الإيجاب.

إن مفهوم الإيجاب في عقود التجارة الدولية يختلف عن مفهوم الإيجاب في القوانين الوطنية هذا الإختلاف سببه تميز عقود التجارة الدولية بالسمة التفاوضية في الغالب الأعم بحيث تكون هناك مرحلة تمهيدية تسبق مرحلة التعاقد يتم التفاوض فيها حول العقد المراد إبرامه بحيث يتم فيها تعديل الإيجاب لذا فقط قيل أن الإيجاب في عقود التجارة الدولية التي تبرم إثر مفاوضات يعد إيجابا مشتركا، إلا أن الرأي الراجح لدى فقهاء القانون الدولي أن توصل الاطراف نتيجة للمفاوضات إلى إيجاب مشترك لا يعتبر إيجابا نهائيا للتعاقد بل لا بد أن يصدر عن أحد المتعاقدين إيجاب نهائي ليقابله قبول من المتعاقد الآخر.²

¹ يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 260 و 261 .

² نفس المرجع، ص 277.

2-القبول:

سننترق إلى تعريف القبول من جهة وبيان صورته من جهة أخرى.

أ -تعريف القبول:

سنتناول تعريف القبول لغويا ثم تعريفه في القوانين الوضعية.

أ-1 التعريف اللغوي للقبول:

هو من قبل (قبولا و قبولا) : الشيء: أخذه، الكلام: صدقه، طلبا: وافق عليه، عمله: رضي عنه، كفه وضمنه، الله دعاءه: استجابته.¹

أ -2 تعريف القبول في القوانين الوضعية:

هو التعبير الذي يصدر عن الموجه إليه الإيجاب معلنا عن إرادته بالرضا بالغرض الذي وجهه إليه الموجب دون تعديل فيه.²

ب -صور القبول:

تتمثل صور القبول في بيان من المخاطب يفيد الموافقة على الإيجاب أو تصرف آخر من المخاطب يفيد الموافقة على الإيجاب مثل توضيب السلع أو إرسالها فهذا العمل المادي يعبر بشكل أكيد عن إرادة فاعله في قبول الإيجاب والصورة الثالثة هي القبول المتأخر فقد نصت المادة 21 من اتفاقية فيينا على الاعتراف بالقبول المتأخر بشرط أن يقوم الموجب بدون تأخير بإبلاغ القابل شفاهة بذلك أو يرسل اخطار بهذا المعنى إليه. هذه الصور حددتها المادة 18 من اتفاقية فيينا.³

¹ محمد حمدي، قاموس مرشد الطلاب، المرشد الجزائرية للنشر و الوزيع، الجزائر، 2005، ص225.

² خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 24.

³ رضوان العيورات، مرجع سابق، ص 60

ج - السكوت والقبول الموصوف:

الأحكام التي قررتها الإتفاقيات المنظمة للتجارة الدولية بشأن السكوت ومدى الاعتداد به في إعتباره قبولاً ينعقد به العقد تتفق تماماً مع ما قرره التشريع الإسلامي وهو عدم الاعتداد بالسكوت المجرد وأن السكوت الذي يعتد به هو السكوت الموصوف الذي يكون بحكم القانون أو الذي يقرره الأطراف أو العرف التجاري وكذلك بالسكوت الملايس الدال على إرادة صاحبه من قرائن الأحوال والظروف المحيطة بالعقد والمتعاقدين.¹

أما عن القبول الموصوف فأحكامه في عقود التجارة الدولية وفقاً للإتفاقيات الدولية تتشابه مع أحكام العقود حيث تتفق في المبدأ العام مع التشريع الإسلامي وهو ضرورة تطابق القبول مع الإيجاب في جميع جزئياته وكل تعديل أو إضافة للإيجاب يعتبر رفضاً له ويعتبر إيجاباً جديداً يحتاج إلى قبول جديد. وفي الإستثناء تتفق مبادئ العقود الدولية مع الفقه الحنفي من حيث إجازة الاعتداد بالقبول الموصوف متى ما أجازته الموجب أو متى كانت التعديلات في صالح الموجب.²

د- الأثر القانوني للقبول:

تعد مسألة تحديد اللحظة التي ينتج فيها القبول أثره القانوني مسألة جد مهمة في التجارة الدولية وقد حددتها إتفاقية فيينا بوصول الموافقة على الإيجاب إلى الموجب خلال المدة التي اشترطها في إيجابه أو خلال مدة معقولة في حالة عدم وجود هذه المدة. بخلاف الإيجاب الشفوي والذي يلزم قبوله في الحال.³

¹ يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 277 .

² نفس المرجع، ص 295 .

³ رضوان العيورات، مرجع سابق، ص 61.

هـ-العدول عن القبول:

يجوز للقابل وفقا للإتفاقيات المنظمة للتجارة الدولية سحب القبول الصادر منه شريطة وصول السحب إلى الموجب قبل أو في الوقت الذي يحدث فيه القبول أثره وعلى هذا جاء الحكم صريح في المادة 22 من إتفاقية روما للبيع الدولي للبضائع وهذا الحكم هو نفسه بالنسبة للمبادئ الدولية لعقود التجارة الدولية و الملاحظ أن معظم أحكام القبول في التشريع الاسلامي لا تختلف كثيرا عن أحكامه في الإتفاقيات الدولية ومبادئ العقود التجارية الدولية.¹

وبالتالي في الأخير يمكن القول أن لحظة انعقاد العقد بين الأطراف هي لحظة اقتران القبول مع الإيجاب فآثر هذا الاقتران هو نشوء العقد.

أما بخصوص عيوب الارادة فيجب أن يكون التراضي خاليا من هذه العيوب، وتتمثل أساسا هذه العيوب في الغلط، التدليس، الإكراه والغبن وكل منها يخضع لشروط وأحكام قانونية معينة.²

أغلب الإتفاقيات والمعاهدات المنظمة لعقود التجارة الدولية لم تتناول مسألة عيوب الرضا وتركت ذلك للقوانين الوطنية لأطراف العقد ليتم تنظيمه وفق قاعدة تنازع القوانين والقانون الواجب التطبيق وجاء ذلك صراحة في إتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي للبضائع الصادر في فيينا 1980 فاقترنت في تكوين عقد البيع على الإيجاب والقبول والحقوق والإلتزامات التي ينشئها العقد لكل من البائع والمشتري أما مبادئ اليونيدروا تطرقت إلى عيوب الإرادة بشيء من التفصيل واتفقت مع الأنظمة القانونية الوطنية وحصرت عيوب الإرادة في الغلط، الغش، التدليس، الإكراه، الإستغلال.³

¹يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 200 و 202.

²عبد المجيد زعلاني، مرجع سابق، ص 242.

³يسري عوض عبد الله، نفس المرجع، ص 252 .

ثانيا : المحل :

لا يقوم العقد إلا على محل له فالمحل هو العملية القانونية التي يريد الاطراف إنشاؤها مثل انتقال ملكية الشيء المبيع في عقد البيع. فمحل الالتزام هو الشيء الذي يقدمه كلا الطرفين لبعضهما البعض سواء الشيء المبيع أو عملية النقل أو ثمن الشيء، إذا انعدم المحل أو انعدمت مشروعيته فالعقد حسب تشريعات كل بلد إما معدوم أو باطل.¹

ويجب أن تكون العملية المراد القيام بها من طرف الأطراف مشروعة من زاوية نظر القانون الداخلي لكل دولة لها علاقة بالعقد (الدولة المصدرة والدولة المستوردة) فالبضائع المنقولة لا يجب أن تكون موضوع للمنع عند الاستيراد أو التصدير في أحد الدول المعنية لعملية البيع ومن طرف المجتمع الدولي وهو ما ينطبق على الطرف الجزائري سواء أكان بائعا فلا يجوز له بيع بضاعة ممنوعة عبر الصعيد الوطني كالمخدرات أو كان مشتريا فلا يمكنه شراءها واستيرادها وهذا ما جاء في القانون المدني الجزائري في المادة 96 منه².

كذلك يعتبر الثمن من أكثر المواضيع طرحا للتساؤلات في عقد بيع الدولي للبضائع فالعقد لا ينصب فقط على بيع البضائع ولكن من العقود التي تدخل في عقد البيع كالنقل والتأمين وهذه العقود لا يمكن الفصل بينها فصعوبة هذه المسألة تفسر لنا لماذا تركت إتفاقية فيينا 1980 مسألة الثمن للقوانين الداخلية لما يوجد من فروقات بين مختلف الدول، وإن كان الثمن هو جزء من محل الإلتزام في عقد البيع البحري فالجزء الثاني هو البضاعة وهذان الجزآن لا بد أن يكونا ممكنين ولا يكونا مستحيلان استحالة مطلقة فمتى كان المحل مستحيلا كان العقد باطلا حسب المادة 93 من القانون المدني الجزائري.³

¹سهام دربال، الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 6، ص 221 .

²خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 27 و 28 .

³نفس المرجع ، ص 28 .

ثالثا - السبب:

هو الغاية التي يهدف الملتزم تحقيقها نتيجة إلتزامه. ففي عقد البيع هدف البائع هو الحصول على الثمن الذي يلتزم المشتري بدفعه ومن ناحية أخرى هدف المشتري يتمثل في الحصول على المبيع مقابل دفع الثمن والمبيع في عقد البيع البحري هو البضاعة.¹

رابعا - الشكلية:

البيع البحري بإعتباره بيعا دوليا فإنه تنطبق عليه أحكام اتفاقية فينا 1980 وإذا كان الاساس في عقد البيع التجاري أنه يقوم على الرضائية تناسبا مع صفات التجارة من سرعة وإئتمان مثل ما جاءت به المادة 30 من القانون التجاري الجزائري بقولها: " يثبت كل عقد تجاري بسندات رسمية أو بسندات عرفية أو بفاتورة مقبولة". إلا أن الواقع العملي وأهمية صفات التجارة الدولية جعلت أمر الكتابة لازما ومهما، فجميع حقوق الملكية وفواتير دفع الثمن وعقود التأمين تستلزم الكتابة، وذلك بهدف تنظيم هذه الأمور فأى إبهام فيها يؤدي لا محالة إلى مشاكل قانونية كثيرة.²

ومنه نستنتج أن إبرام عقد البيع البحري نظمته إتفاقية فيينا إلا أنها تطرقت للإيجاب والقبول فقط وتركت ركن السبب والمحل وعيوب الرضا والأهلية للقوانين الداخلية لكل دولة لتنظيمها.

كذلك بالإضافة للأركان هنالك أطراف لهذه العقود لا تقوم هذه الاخيرة إلا بتوافرها.

تتمثل أطراف عقد البيع البحري في البائع والمشتري والناقل البحري،³ وهناك كذلك بالإضافة لهذه الاطراف المستأمن (المؤمن له) الذي يلتزم بالتأمين على البضاعة وكذلك

¹سهام دريال، مرجع سابق، ص 221

² نفس المرجع، ص 221 .

³حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، مرجع سابق، ص 1223

الشاحن وكل طرف من هؤلاء له إلتزاماته. والملاحظة التي يمكن ابداءها أن البائع في عقد البيع البحري سيف يجمع بين عدة صفات فهو يمثل الشاحن والمستأمن في نفس الوقت¹.

أما الإضافة التي يمكن إضافتها بخصوص أطراف عقد البيع البحري فمن خلال دراستنا في مجال الحقوق تعلمنا أن الاشخاص تنقسم إلى نوعين طبيعية ومعنوية ومنه فنفس الشيء ينطبق على أطراف البيع البحري فيمكن أن تكون طبيعية كما يمكن أن تكون معنوية متمثلة في الشركات.

في الأخير يمكن القول أن أطراف عقد البيع هي البائع والمشتري بالإضافة للناقل والشاحن والمستأمن فهم أطراف لازمة لإستكمال عقد البيع تكون مجتمعة في صفة البائع في عقد البيع سيف وتكون منفصلة في عقد البيع فوب.

¹أنظر سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 99

المبحث الثاني: العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف

وفوب

عقد البيع البحري ككل العقود هو عقد له آثار ومن بينها أن يلتزم أطراف العقد (البائع والمشتري) بالتزامات مختلفة كإبرام عقدي النقل والتأمين، فعقد البيع البحري هو بيع يتم عن طريق البحر بواسطة وسيلة بحرية هي السفينة إذ أن إتمام العقد ووصول البضاعة للمشتري يتطلب نقلها عبر البحر وهذا التصرف يفرض إنشاء عقد نقل بحري وكذلك لوصول البضاعة بأمان والتخفيف من شدة الخسائر والحوادث يتطلب إنشاء عقد التأمين البحري .

المطلب الأول : أحكام عقد النقل البحري

سننظر من خلال هذا المطلب إلى الأحكام المتعلقة بعقد النقل البحري من تعريف إلى خصائص وكذا الاطراف المكونة لهذا العقد.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري:

تعددت تعاريف عقد النقل البحري، فنجد التعريفات الفقهية والتعريفات التشريعية.

أولاً: التعريف الفقهي لعقد النقل البحري:

عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن لقاء الحصول على أجر محدد.¹

¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، (دراسة لسند الشحن وقواعد الانكوترمز لسنة 2000 واهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الاحكام القضائية)، الطبعة 1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2007، ص 205

ثانيا : التعريف القانوني لعقد النقل البحري

لقد تناول القانون البحري الليبي عقد النقل البحري في الباب السادس منه في الفصل الثالث فنص المادة 177 فقرة 2 من هذا القانون عرف عقد النقل البحري بأنه: "عقد يتعهد الناقل بمقتضاه لقاء أجره يتعهد بها الشاحن بأن يوصل أمتعة أو بضاعة معينة من ميناء إلى آخر".¹

أما عن المشرع الجزائري فبالرجوع للقانون الجزائري البحري نجد أن المشرع لم يعطي تعريفا لعقد نقل البضائع عن طريق البحر، إلا أنه يمكن أن نستشفه من نص المادة 738 ق.ب.ج وهو مشابه لتعريف عقد النقل في القانون الليبي.

الفرع الثاني: علاقة النقل البحري بعقد البيع البحري

إن عقد البيع البحري لا ينتمي إلى القانون البحري مباشرة فاعتباره بيعا فإنه يخضع للمبادئ العامة للقانون البري إلا أن التسليم فيه - تسليم الشيء المبيع - يتم عن طريق البحر لذلك يقتضي هذا البيع القيام بعدة إجراءات من بينها إبرام عقد النقل البحري لكن تنفيذ عقد النقل البحري على الوجه الأكمل لا يعني أن عقد البيع قد نفذ على ذات الوجه.²

وعليه فالبيع البحري هو بيع من خصائصه أنه يتصل بعقد النقل البحري للبضائع فهذا الأخير يتوسط إبرام عقد البيع وتنفيذه والذي يتم بوسيلة نقل وهي السفينة إذ يجب نقل البضائع محل التعاقد على متنها.³

إذا العقدان منفصلان فمن حق المشتري أن يرد البضائع للبائع إذا لم تكن مطابقة للمواصفات المتفق عليها ولا يمكن القول أن ادعاءاته بعدم تنفيذ البائع لالتزامه باطلة بسبب

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 197-198.

² سهام دربال، مرجع سابق، ص 218

³ خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 13 .

أن الناقل قد تلقى هذه البضائع دون تحفظات ونقلها إلى ميناء الوصول ذلك أن العقدين منفصلين عن بعضهما، فإذا كان عقد النقل صحيح فلا يعني أن عقد البيع أيضا صحيح.¹

بالإضافة إلى أن أطراف العقدين مختلفة فالبايع في عقد البيع قد أبرم عقد النقل لأجل نقل البضاعة للمشتري لكن بالنسبة للناقل الشاحن ليس بائعا لأن صفة البائع لاتهمه وعقد البيع بالنسبة إليه شيء يبقى خارج العقد.

وقد ظهرت نظريتين في هذا الخصوص فمنهم من قال أن عقد البيع البحري مقترن بعقد النقل البحري أي أنه لا يمكن إضفاء صفة بحري على بيع ما لم يتم تنفيذه بواسطة عقد نقل بحري يبرمه البائع مع الناقل من أجل إيصال البضائع للمشتري،

أما النظرية الثانية فيرون أن المبيع البحري هو البيع الذي تنتقل فيه البضائع بحرا.²

إذا فالرأي الراجح هو الرأي القائل بأن عقد البيع البحري وعقد النقل منفصلان فكل منهما مستقل عن الآخر إلا أنه لإتمام عملية البيع وتنفيذ العقد ووصول البضاعة للمشتري يجب على البائع إبرام عقد ثاني يتوسط عملية البيع هو عقد النقل البحري ليسمح بوصول البضاعة للطرف الثاني (المشتري).

¹سهام دربال، مرجع سابق، ص 217 .

²خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 16

الفرع الثالث: إبرام عقد النقل البحري

كما سبق التوضيح أن لقيام أي عقد من العقود يجب توفر القاعدة الأساسية التي يبنى عليها ألا وهي الأركان التي يركز عليها لكي تكون نشأته صحيحة وينتج أثره القانوني كذلك وجب توفر أطراف هذا العقد وهم الأشخاص المعنيين الذين يبرم العقد لصالحهم.

أولاً- الأركان:

ينعقد عقد النقل إذا توفرت أركانه المتمثلة في التراضي، المحل والسبب.

1- الرضا (التراضي):

ينعقد عقد النقل بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن الصحيحة والخالية من العيوب فلا يشترط إبرامه في شكل خاص.

والأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفيه بعد مناقشتهما للشروط الواردة فيه غير أن ظروف الممارسات البحرية الحالية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحري حيث يمكن أن يقتصر دور الشاحن على قبول الشروط الموضوعية الموضوعية من قبل الناقل الذي يحتكر هذه الخدمة أو رفضها دون مناقشتها مما جعل المشرع البحري يضع أحكاماً أمره تحمي الشاحن من تعسف الناقل لأنه الطرف الضعيف في العقد.¹

وبما أن عقد النقل البحري عقد تجاري، فإنه يجب أن يتوفر طرفيه على الأهلية التجارية الكاملة.²

¹ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن)، الطبعة 1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص 284
² سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الاعمال ، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، السنة 1999/ 2000، ص 22 .

2-المحل:

يعتبر كل منقول مادي محل عقد نقل الأشياء بشرط أن يكون هذا المنقول المادي من بين الأشياء القابلة للتعامل فيها، ويجب بيان قيمة الشيء محل عقد النقل. هذا بالنسبة للناقل أما بالنسبة للمرسل والشاحن فإن محل العقد هو أجرة النقل المحددة أو المتفق عليها في العقد.¹

أما أجرة النقل فتعرف بأنها المبلغ الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل إلتزام هذا الأخير بنقل البضاعة والمشرع الجزائري لم يحدد كيفية تحديد أجرة النقل وإنما حدد الملتزم بدفعها فقط في المادة 797 من القانون البحري فقد أعطى الحرية للأطراف في تقديرها وكيفية دفعها معتمدين على نوع وطبيعة البضاعة.²

3-السبب:

يتحدد بمحل إلتزام كل طرف من أطراف العقد، فالإلتزام الناقل بالقيام بنقل البضاعة هو سبب إلتزام الطرف المقابل بدفع أجرة النقل والإلتزام المرسل بدفع الأجرة هو بسبب إلتزام الناقل بالقيام بعملية النقل وككل العقود يجب أن يكون السبب مشروعاً وإلا كان العقد باطلاً كأن ينقل الناقل بضاعة مسروقة.³

إذن فأركان عقد النقل هي ترجع إلى القواعد العامة لكل العقود فتكون تراضي من إيجاب وقبول ويكون الرضا خالي من عيوب الإرادة ويصدر من أشخاص ذوي أهلية تجارية كاملة، وبالنسبة للأشخاص المعنوية فتتحدد أهليتهم بسبب إنشائهم أو الهدف من إنشائهم فإن كان هدف إنشائهم أو الغرض منه هو القيام بعملية النقل فأهليتهم صحيحة، كذلك يجب توفر محل وسبب مشروعين وكل هذا يؤدي إلى قيام عقد نقل صحيح منتج لآثاره القانونية.

¹باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 185 .

²سليم بودليو، مرجع سابق، ص 24

³باسم محمد صالح، نفس المرجع، ص 186 .

ثانيا - أطراف عقد النقل البحري:

إن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى¹.

فالناقل هو كل شخص أبرم عقد، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر² وعادة ما يكون مجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة.

وإذا كان الأصل أن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين (الناقل، الشاحن) لكن في الغالب يمكن أن يحصل الشحن لمصلحة غير الشاحن وهو شخص يدعى المرسل إليه.³

فبالرغم من أن القواعد العامة في القانون تقصر آثار العقد فيما بين المتعاقدين فقط إلا أنه وخروجا على حكم القواعد العامة فقد أعطى قانون التجارة للمرسل إليه الحق في إقامة دعوى مباشرة على الناقل من أجل تنفيذ العقد بين الناقل والمرسل وعلى الرغم من ذلك فإن البعض لا يعتبر المرسل إليه طرفا في العقد لأنه يظهر إلا في مرحلة تنفيذ العقد⁴.

الفرع الرابع : إثبات عقد النقل البحري

عند قيام عقد النقل بطريقة صحيحة ينتج آثاره القانونية فيرتب إلتزامات على عاتق كل من الطرفين وعند حدوث تنازع بين المتعاقدين وجب إثبات وجود هذا العقد. يكون هذا الإثبات بواسطة مجموعة من الوثائق.

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 201

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة 1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2012، ص 202؛ أنظر أيضا رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، السنة 2013، ص 7 .

³ محمد نصر محمد، نفس المرجع، ص 202 .

⁴ بسام أحمد الطراونة، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 231

أولا : الإثبات بواسطة سند الشحن

إذا كان عقد النقل من العقود الرضائية إلا أن إثباته يكون عن طريق الكتابة ويرى الرأي الراجح في الفقه أن المشرع خالف مبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية باشتراطه إثبات عقد النقل كتابة، وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن: "عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية فلا يصح القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة". فاعتبرت أن الكتابة شرط إثبات وليس انعقاد وإثبات هذا العقد يتم عن طريق سند الشحن طبقا للمادة 1/257 قانون بحري لدولة الامارات.¹ وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري أيضا.

ثانيا : الإثبات بوثائق نقل أخرى

توجد عدة وثائق أخرى غير سند الشحن تكون دليلا لعقد نقل البضائع بحرا كما جاء في نص المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل لعام 1924 أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند لنقل البضائع بحرا.²

ومن هذه الوثائق نجد الإيصال المؤقت وهو الذي يسلمه الريان للشاحن عند شحن البضائع على ظهر السفينة وهو مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن وذلك عند تمام عملية الشحن. كذلك من الوثائق نجد السند من أجل الشحن وقد أقرته معاهدة بروكسل 1924 وفي الحقيقة أنه يمثل وعدا بالشحن فقط، ثالثا نجد أوامر التسليم وهي صكوك خاصة يصدرها الشاحن لمصلحة عدة أشخاص مشتريين لكمية كبيرة من البضاعة شحنت بمقتضى سند شحن واحد وأخيرا نجد السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار.³

¹هاشم رمضان الجزائري، عبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح قانون التجارة البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة 1، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع جدار الكتاب العالمي، 2009، ص 232 و 233 .

²سليم بودليو، مرجع سابق، ص 37 .

³نفس المرجع، ص 38 و 39 .

الفرع الخامس: النقل البحري والتجارة العالمية

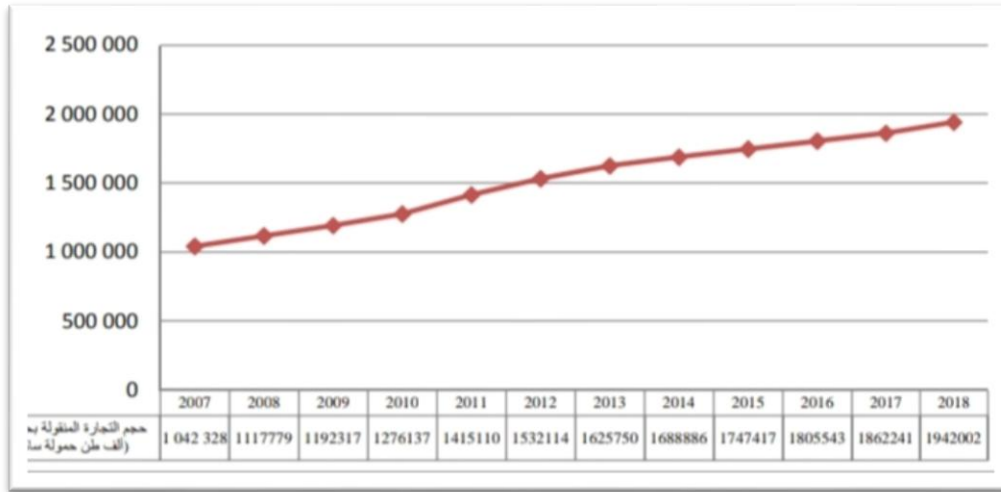
يلعب النقل البحري دورا هاما في تطور التجارة البحرية الدولية تظهر أهمية هذا الدور من خلال حركة البضائع التي تنتقل عن طريق البحر من بلد إلى آخر مجسدة البيوع البحرية الدولية.

اولا : تطور التجارة البحرية

خلال الفترة التي جاءت بعد الحرب العالمية الثانية ظل النقل البحري متخلفا تكنولوجيا حيث ظلت أساليب شحن وتفريغ السفن تعتمد على الطريقة التقليدية، أما خلال السبعينات والثمانينات من القرن الماضي عرف قطاع النقل البحري ثورة تكنولوجية والى غاية اليوم تشهد التجارة البحرية الدولية تطورا مستمرا وذلك من خلال الإحصائيات التي تقدمها الهيئات الدولية المختصة في هذا المجال على غرار مؤتمر الامم المتحدة لتجارة والتنمية.¹

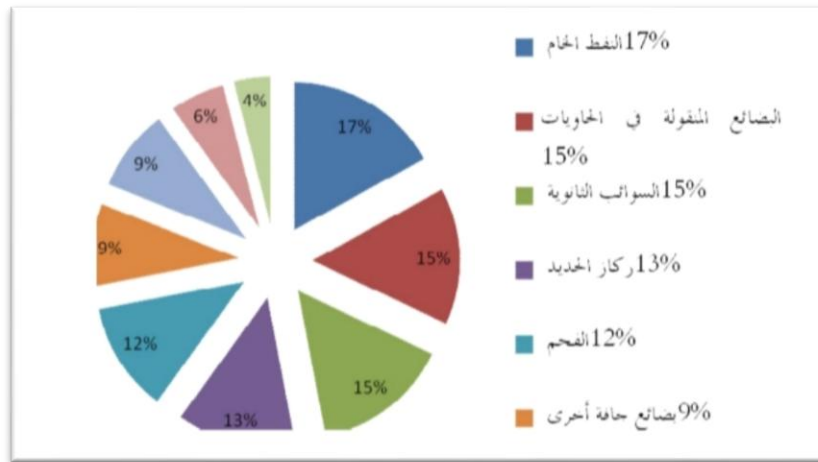
¹إكرام حجاب وآخران، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، مقال منشور في مجلة البناء الاقتصادي، بدون جهة مصدر، العدد 2، 2018 ، ص 76.

الشكل التالي يوضح نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة 2007-2018
الشكل رقم 1(حجم التجارة المنقولة بحرا في العالم خلال الفترة 2007 / 2018).



1

نلاحظ من خلال الشكل الاتي أن المبادلات التجارية للبضائع التي تتم عن طريق البحر على المستوى العالمي في تزايد مستمر حيث في سنة 2018 وصلت الى حد 1942002 طن و هذا راجع الى اسباب عديدة منها تطور قطاع النقل البحري و جودة خدماته.
الشكل رقم 2(التجارة البحرية الدولية بملايين الأطنان المحملة لسنة 2015).²



من خلال ملاحظة الأشكال نلاحظ أن فعلا التجارة البحرية في نمو مستمر

¹سعيدة ولد لغواطي ، عثمان لخلف، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007 - 2018، مقال منشور في مجلة الاقتصاد الجديد ، جامعة خميس مليانة، المجلد 12، العدد 1، 2021، ص 383 .

²إكرام حجاب وآخزان، مرجع سابق، ص 78 .

1- حركة البضائع داخل البحر الابيض المتوسط

يمثل البحر الابيض المتوسط 30% من التجارة البحرية العالمية إذ تضاعفت حركة البضائع بشكل كبير إضافة إلى زيادة إمكانية النقل البحري بنسبة 50% بين 1997 و 2006 24% من حركة الشحن الاجمالية تمثل السلع الطاقوية و36% تمثل البضائع العامة وهي في إرتفاع مستمر.¹

الشكل 3 (حركة البضائع داخل البحر المتوسط سنة 2012)



2

حيث تقدر تدفقات البضائع داخل البحر الابيض المتوسط ب 130 مليون طن. وتختلف انواع البضائع و تتعدد فالبضائع العامة نسبتها 28 بالمئة في حين ان المحروقات اخذت النصيب الاكبر ب 57 بالمئة و هذا يرجع الى ان معظم دول البحر الابيض المتوسط كالجزائر مثلا تعتمد في اقتصادها على تصدير البترول.

2- حركة البضائع في الموانئ الجزائرية

يبقى للنقل البحري في الجزائر النصيب الأوفر من الاستيراد والتصدير حيث دلت إحصائيات وزارة النقل على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة يستحوذ على ما يفوق نسبة 64% من إجمالي نقل البضائع والسبب في ذلك يرجع إلى المزايا التي

¹أمال قلبازة، رشيد يوسف، لوجيستيك النقل البحري للبضائع حالة الجزائر، مقال منشور في مجلة دفاتر بواديكس، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، المجلد 4، العدد 4، 2015، ص183 .

²نفس المرجع، ص 184 .

يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكاليف وموقع الجزائر المطل على البحر الابيض المتوسط.¹

الجدول 01 (النقل البحري للبضائع في الجزائر 2015 / 2017 حركة الموانئ الجزائرية)

التعيين	الوحدة	2015	2016	2017
بضائع مفرغة	10 ⁶ ط	56,1	52,0	46,0
بضائع مشحونة	10 ⁶ ط	77,4	77,0	74,5
منها المحروقات ²	10 ⁶ ط	71,9	70,9	69,1

نلاحظ من خلال الجدول أن النقل البحري للبضائع في الجزائر ذو وتيرة متزايدة إلا أن عملية التصدير في سنة 2017 فاقت عملية الاستيراد و هذا ربما راجع إلى السياسة المنتهجة من طرف الدولة الجزائرية آنذاك.

أما بالنسبة لحركة البضائع في الموانئ الجزائرية فيساهم ميناء بجاية بنسبة تقدر ب 28,60% يليها ميناء وهران بنسبة 15,92% ثم ميناء الجزائر بنسبة 13,26%.³

3- تطور التجارة البحرية في البلدان النامية

تدفع البلدان النامية لاسيما في إفريقيا وأوقيانوسيا لقاء النقل الدولي لوارداتها نسبة تتجاوز في المتوسط ما تدفعه البلدان المتقدمة بمقدار يتراوح بين 40 و 70% ويعود هذا الوضع إلى أسباب تأتي في صدارتها الاختلالات التجارية التي تعاني منها هذه المناطق وإصلاحات الموانئ و التسيير التي لم تنفذ بعد.⁴

¹ رحيمة سمارة وآخران، التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية، مقال منشور في مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، بدون جهة مصدرة، المجلد 3، العدد 2، 2020، ص 21 .

² نفس المرجع، ص 21 .

³ آمال قلبازة ، رشيد يوسف، مرجع سابق، ص 186 و 189 .

⁴ إكرام حجاب وآخران، مرجع سابق، ص 80 و 81 .

ثانيا : أهمية تطوير نظام النقل البحري

يتطلب في الوقت الحالي إنشاء موانئ متخصصة ومتميزة بموقعها الجغرافي، وكذلك استخدام سفن كبيرة الحجم لأنها تضمن تحقيق القدرة التنافسية في سوء النقل البحري حيث يضمن تخفيض نفقاتها والإستفادة من عامل الوقت المستغرق في عملية النقل، كذلك تسمح التجهيزات الحديثة للسفن في تسهيل نقل و شحن مختلف نوعيات البضائع.¹

ثالثا : دور الموانئ في عملية النقل البحري

تظهر أهمية الموانئ في عملية التبادل التجاري الدولي، فعملية النقل البحري تعتبر الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، فكلما تحسنت أوضاع الموانئ والنقل البحري زادت إمكانية نقل البضائع بين دول العالم.²

رابعا :تأثير فيروس كورونا على نشاط النقل البحري والموانئ البحرية

لقد ضرب فيروس كورونا كوفيد 19 قطاع النقل البحري العالمي للبضائع وألحق به خسائر تقدر بملايين الدولارات، إذ أوقفت العديد من الشركات البحرية رحلاتها وعلقت معظم خدماتها من وإلى الصين بإعتبارها بؤرة الوباء مما أثر سلبا على حركة التصدير والاستيراد خاصة أن الصين تعتبر أكبر دولة تجارية عالمية.

ومن تأثير هذا الفيروس على الخدمات اللوجيستية المرتبطة بأنشطة النقل البحري هي تقليص عمليات شحن البضائع وتقليص اليد العاملة ما أدى إلى تراجع حجم التجارة الدولية ..

و أشارت وكالة ألفا لاينر الفرنسية المتخصصة في شؤون النقل البحري أن فيروس كورونا يقلل من حجم الحاويات المتداولة في الموانئ الصينية بما في ذلك هونج كونج بأكثر

¹أمال قلبازة ، رشيد يوسف، مرجع سابق، ص 180 .

²حمزة مصعب وآخران، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-

2018، مقال منشور في مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير و العلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 13، العدد 3،

2020، ص 808 .

من 6 ملايين حاوية في الربع الأول من عام 2020. ومن المتوقع أن تتراجع حركة الحاويات بأكثر من 17 مليون حاوية نمطية، كما سجلت السعة الإجمالية للسفن التي وضعت خارج الخدمة بسبب تراجع حركة التجارة البحرية العالمية رقما قياسيا بلغ أكثر من 3 ملايين حاوية و ليس ببعيد أن يشهد قطاع النقل البحري العالمي إشهار عدة شركات ملاحية عالمية إفلاسها في حال إستمرار هذه الجائحة.¹

لكن للضرورة التي إستوجبتهما الوضعية الإقتصادية لهذا القطاع لتأمين الخدمات واحتياجات المتعاملين الإقتصاديين وأصحاب السفن عبر العالم دفعت إلى إستئناف النشاط البحري جزئيا في معظم موانئ العالم مع فرض تدابير وقائية.

يقوم المسؤولون على مستوى الموانئ الجزائرية بشكل دوري بتطهير وتعقيم المباني والمعدات البحرية وذلك على مساحة مبينة تفوق 80 هكتار للتصدي لفيروس كورونا المستجد والحفاظ على سلامة العمال ولا يسمح للبواخر التجارية القادمة من الخارج أن ترسو في الميناء إلا بعد تقديم الشهادة الصحية للباخرة وكذلك لأصحاب وأعضاء الباخرة وأخرى للموانئ التي مرت بها، ثم يخضع مرة أخرى أعضاء طاقمها للمراقبة الصحية، كما أن السفن المغادرة لايسمح لها بذلك إلا بعد خضوع أعضاء طاقمها إلى المراقبة الطبية من قبل الفريق الطبي للميناء، ومن أجل تقليل الحركة بالميناء قامت اللجنة الامنية للميناء بالتنسيق مع مصالح الشرطة بتقليص 50% من رخص الدخول للميناء لمختلف المتعاملين الإقتصاديين والخبراء البحريين.²

¹إلهام عزايذ، إنعكاسات جائحة كورونا كوفيد 19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية، مقال منشور في مجلة قانون العمل والتشغيل، بدون جهة مصدر، المجلد 5، العدد 4، 2020، ص 159 و 160 .

² نفس المرجع، ص 159 .

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري

عقد التأمين هو عقد يحتويه عقد البيع البحري يضم هذا المطلب تعريف هذا العقد وكيفية نشأته بالإضافة إلى تأثير هذا العقد على التجارة الخارجية و خصائص ومبادئ هذا العقد.

الفرع الاول : تعريف عقد التأمين البحري

عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين.¹

أما المشرع الجزائري فقد صدرت عدة قوانين أولها القانون لسنة 1980 حيث حدد مضمون التأمين بصفة عامة وأحكامه وكان قد عرفه قبل هذا في القانون المدني في المادة 619 ثم صدر قانون آخر من خلال الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات والمؤرخ في 25 يناير 1995 ولم يغير كثير من مفهوم العقد وأحكامه وخصص هذا الأمر الباب الثاني منه لأحكام التأمين البحري وفقا لنص م92 منه²، و جاء بعده تعديل آخر إلا أنه لم يغير من هذه الأحكام.

¹مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين: (المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني الليبي، القطري، البحريني، العماني)، الطبعة 1، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، 2005، ص 18.
²كميلة أعراب، عقد التأمين البحري كالية لادارة المخاطر البحرية، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 6، ص 269؛ أنظر أيضا على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي)، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، ص 48 إلى 52.

كما يعرف أيضا : الترتيب الذي بموجبه يطبق الشخص المسمى المؤمن الشروط المحددة للعقد، لتعويض شخص آخر اسمه المؤمن عليه عن الخسائر والاضرار التي لحقت بالبضائع المؤمن عليها (البضائع، هيكل السفينة، الاشياء المتحركة الاخرى)¹.

عرفته لجنة مصطلحات التأمين لمؤسسة الخطر والتأمين الأمريكية بأنه: "هو تجميع للخسائر العرضية عن طريق تحويل هذه الأخطار إلى المؤمن (شركات التأمين)، والذين يوافقون على تعويض المؤمن لهم عن هذه الخسائر، أو توفير مزايا مالية أخرى في حالة وقوعها أو تقديم خدمات متعلقة بالخطر."²

الفرع الثاني : نشأة عقد التأمين البحري

التأمين البحري يعتبر أقدم أنواع التأمين فهو سابق على ظهور التأمين البري و الجوي حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الاولى على الملاحة البحرية، وكانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التي تواجه النقل البري؛ ظهر هذا الاخير في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان والرومان كما عرف التأمين في عصر الرومان لأغراض قضائية، ويعد هذا العقد هو النواة التي انطلق منها عقد التأمين البحري.³

الفرع الثالث : أنواع عقد التأمين البحري

عقود التأمين تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضوع التأمين فنجد التأمين البحري على البضائع وهو من أكثر التأمينات البحرية شيوعا ويشمل كافة أنواع البضائع (سائلة، جافة، مغلفة في صناديق ورقية أو خشبية ...).

¹Louelh Sofiane et DahmaniArezki ,la realite de l'assurance maritime en Algerie : Cas de compagnie Algerienne d'assurance transport C.A.A.t ,mémoire en vue de l'obtention du diplôme de master en finance et assurance ,faculte des siences economiques commerciales et des siences de gestion ,universite Mouloud Mammeri TIZI OUZOU ،annee 2019/2020, P44.

²رحيمة سمارة و آخران ،مرجع سابق ، ص 16.

³ نفس المرجع، ص 16

ويمتد التأمين إلى الأشياء الثمينة كاللوحات الثمينة، أما النوع الثاني من التأمين فهو تأمين أجرة الشحن بحيث يتم تعويض المؤمن له عن الخسارة المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري من خلال إصدار وثائق تأمين أجرة النقل.

والنوع الثالث هو التأمين على السفن يهدف إلى حماية صاحب السفينة من الخسائر المادية التي تصيبها.¹

لكن بما أن موضوع الدراسة هو البيوع البحرية سيف وفوب فيمكن القول أن نوع التأمين الذي يهتم هو تأمين البضائع لأننا بصدد بيع بضائع ونقلها عن طريق البحر وبالتالي يستلزم التأمين عليها ضد الاخطار.

الفرع الرابع: أطراف عقد التأمين البحري

عقد التأمين يحوي أطراف وهما الأشخاص أو الشخصين المعنيين بهذا العقد وهما المؤمن والمؤمن له فالمؤمن يمكن أن يكون فردا واحدا لكن بسبب ضخامة ونفقات المخاطر التي تتعرض لها السفن فإن في الوقت الحاضر تتولى التأمين شركات متخصصة عادة ما تكون في شكل شركة مساهمة واشهر هذه الشركات مجموعة اللويدز البحري بإنجلترا.

والمؤمن مهما كانت صفته هو الذي يتحمل تبعات الخطر في عقد التأمين البحري إلا أنه لا يعرض المؤمن له إلا بعد دفع هذا الأخير الأقساط المتفق عليها في العقد ووقوع الخطر المؤمن منه.²

أما الطرف الثاني فهو المؤمن له وهو الذي صدر باسمه عقد التأمين وهو الطرف الذي يدفع له المؤمن التأمين مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يدفعها المؤمن له للمؤمن وفي التأمين البحري المؤمن له هو صاحب السفينة أو صاحب البضاعة طبيعي كان أم

¹ رحيمة سمارة وآخران، مرجع سابق، ص 17 .

² عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 252 .

معنويا وفي حالة عقد البيع سيف فإن البائع هو الذي يقوم بالتأمين على البضاعة تنفيذاً لشروط عقد البيع.¹

الفرع الخامس : أثر تأمين النقل البحري على التجارة الخارجية

تظهر أهمية وضرورة التأمين البحري في أن عملية التعويض النقدي تتيح للمشتري أن يسترد قيمة ما أصابه من ضرر كتلف البضاعة المنقولة وذلك بدون النظر إلى الشخص الذي أبرم عقد التأمين هل هو البائع أم المشتري، والتأمين البحري يعتبر مأسداً للتجارة الخارجية لا يمكن الاستغناء عنه إذ أنه يقدم الوقاية اللازمة ضد الخسائر المحتملة أثناء عملية نقل البضائع وتتيح للمشتغلين في التجارة الدولية أن يخاطروا برأس مالهم في طمأنينة وثقة كما قد يؤدي لزيادة حجم عملية التبادل التجاري.²

الفرع السادس: الحكم الشرعي لعقد التأمين البحري

لقد اختلف الفقهاء المعاصرون في تحديد الحكم الشرعي للتأمين التجاري البحري فظهرت عدة اقوال.

أولاً : القول الأول

تحريم التأمين التجاري وإليه ذهب أكثر الفقهاء المعاصرون، وأدلتهم في ذلك قوله تعالى: " يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ" وجه الدلالة أن عقود التأمين فيها أكل لأموال الناس بالباطل المنهي عنه شرعاً وأن النبي صلى الله عليه وسلم نهى عن الغرر وعقد التأمين كونه من عقود المعاوضة المالية الذي يؤثر فيه الغرر والغرر عند الفقهاء ما كان متردداً بين الحصول والفوات.³

¹ عبد الله رشاد حسين ، محمد عواد الكر، مرجع سابق، ص 200.

² رحيمة سمارة وآخران، مرجع سابق، ص 23 .

³ حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، مرجع سابق، ص 1229 و 1230 .

ثانيا: القول الثاني

إباحة التأمين التجاري واستدل أصحاب هذا القول بأن الأصل في العقود الإباحة فيباح عقد التأمين البحري، لكن الإباحة الأصلية لا تصلح دليل هنا لان عقود التأمين التجاري قامت الأدلة على مناقضتها للكتاب والسنة والعمل بالإباحة الأصلية مشروط بعدم النقل وإن وجد يبطل الاستدلال بها.

ثم قام أصحاب هذا الرأي بقياس عقود التأمين التجاري على ضمان خطر الطريق لكن أيضا هذا القياس غير صحيح لأنه قياس مع الفارق فالضمان نوع من التبرع أو الإحسان بخلاف التأمين فإنه عقد معاوضة هدفه الكسب المادي أو الربح.¹

بناء على ما سبق فإن لجوء التجار للتأمين التجاري على بضائعهم يعد محرما شرعا وهم آثمون بذلك وعليهم اللجوء إلى البديل الشرعي وهو التأمين التعاوني فإن لم يتمكنوا من ذلك لعدم اعتراف الدول الخارجية به (التجارة الدولية) فإن البديل هو وجود وكيل عن المشتري في بلد البائع يتسلم البضاعة ويدفع ثمنها نقدا ثم يرسلها للمشتري واستبعاد التأمين البحري. أما إذا اضطر التاجر إلى إبرام عقد التأمين التجاري لان شركة الشحن ألزمته فحينها يمكن القول بجوازه للضرورة فقط.

وقد ذهب إلى هذا الرأي المجمع الفقهي الإسلامي في دورته الأولى المنعقدة بمكة المكرمة في الفترة من 10-17 شعبان 1398، حيث قرر المجلس بالأكثرية تحريم التأمين بجميع أنواعه ومنه التأمين على البضائع التجارية؛

كما قرر مجلس المجمع بالإجماع الموافقة على قرار مجلس هيئة كبار العلماء من جواز التأمين التعاوني بدلا من التأمين التجاري المحرم؛

¹ حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، مرجع سابق، ص 1231 و 1232 .

كما ذهب إلى ذلك مجمع الفقه الإسلامي المنبثق عن منظمة المؤتمر الإسلامي في دورته الثانية المنعقدة بجدة في الفترة من 10- 16 ربيع الثاني 1406 حيث قررت تحريم التأمين التجاري¹.

الفرع السابع: خصائص عقد التأمين البحري

يتميز عقد التأمين بعدة خصائص أهمها:

أولاً: عقد رضائي

ينعقد بمجرد تراضي الطرفين على شروطه ولا يحتاج لصبه في قالب خاص وإنما ينعقد بتطابق الإيجاب مع القبول.

إلا أن العقد يجب أن يكتب و غالبية الفقهاء يرون أن هذه الكتابة هي شرط إثبات وليس انعقاد.²

ثانياً: عقد تجاري و ملزم لجانبين

بحيث أن كل طرف فيه ملزم اتجاه الآخر؛ فالمؤمن له يلتزم بدفع القسط و المؤمن يلتزم بدفع مبلغ التعويض إذا وقع الضرر.

ويعتبر العقد تجاري بالنسبة للمؤمن لأن هدفه هو الربح أما المؤمن له فلا يكون بالنسبة له تجارياً إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري.³

بالإضافة للخاصيتين المذكورتين هناك من يضيف خصائص و مميزات أخرى بأنه عقد غرر و أنه يقوم على مبدأ حسن النية كذلك يتميز بأنه عقد زمني و عقد معاوضة.⁴

¹ عبد الله رشاد حسين ، محمد عواد الكر ، مرجع سابق، ص 205 .

² نفس المرجع، ص 198.

³ كمييلة أعراب ، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية ، مرجع سابق ، ص 271.

⁴ أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، السنة 2014-2015، ص من 411 إلى 429.

الفرع الثامن: مبادئ عقد التأمين البحري

يرتكز التنظيم القانوني للتأمين البحري على ثلاثة مبادئ أساسية: مبدأ التعويض، مبدأ حسن النية و مبدأ تجريد الخدمة التأمينية ويضيف جانب من الفقه مبدأ الرضائية والاحتمالية.¹

¹ أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، مرجع سابق، ص 428.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال ما تناولناه في الفصل الأول تبين أن البيعين (سيف، وفوب) هما من أهم بيوع القيام، وبعد التطرق إلى نشأة هذين البيعين نجد أن لهما نشأة متزامنة فنجد أن كلاهما نشأ في بداية القرن التاسع عشر و نشأتهما ترجع إلى العرف والعادات.

إن إلتزامات البائع تنتهي عند الشحن في البيع سيف وعند عبور حاجز السفينة المعينة من قبل المشتري في البيع فوب، كما تناولنا في هذا الفصل طبيعة البيعين (سيف، وفوب) وكذا خصائص كل منهما الذي ينفرد بها عن الآخر . وتطرقنا إلى تبيان الحكم الشرعي لهما والجهود الدولية المبذولة لتنظيم و توحيد احكام هذين البيعين .

يتطلب لانعقاد البيعين ركن التراضي بتوافر عنصري الايجاب والقبول وكذلك ركن المحل والسبب والشكلية، ويجب توافر أطرافه الاساسية (البائع والمشتري)وباعتبار أن بيوع القيام هي بيوع بحرية بحتة فهي تحوي عقد النقل البحري وكذا عقد التأمين البحري، فكلاهما مكمل للأخر فلا يمكن تصور عملية نقل تخلو من مشاكل واطار ومن أجل سلامة هذه العمليات يتدخل التأمين لتغطية هذه المخاطر.

الفصل الثاني: آثار عقد البيع البحري سيف وفوب والعقود

المحتواة داخلهما

متى إنعقد البيع البحري سيف وفوب وتوافرت أركانه فإنه يرتب آثار، إذ تنشأ عنه الحقوق والالتزامات التي إتجهت إرادة المتعاقدين إلى إنشائها، ولكن الطبيعة الدولية التي يتصف بها البيع البحري وأهميته المتزايدة في التجارة الدولية وحادثة نشأته، حتمت وضع قواعد دولية اتفاقية خاصة بهذه العقود ترتب هذه القواعد التزامات على كل من البائع والمشتري في البيعين سيف وفوب.

وبما أن هناك إلتزامات تقع على كل من البائع والمشتري فهناك جزاءات تترتب عليهما إذا ما تم مخالفة تلك الإلتزامات، وتنشأ نتيجة هذه المخالفة أو الإهمال وجود المسؤولية التعاقدية ونطاقها يعتمد على طبيعة ومضمون الإلتزام.

وهذا ما سوف يبين من خلال الفصل الثاني، بحيث المبحث الأول يضم الإلتزامات المترتبة عن البيوع البحرية سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما، أما الثاني ينص على جزاءات الإخلال بالتزامات عقدي البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما.

المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن البيوع البحرية سيف

وفوب والعقود المحتواة داخلهما

إن كل العقود تجتمع في فكرة واحدة أنها ترتب آثار قانونية تتمثل في مجموعة التزامات يتحملها أطراف هذا العقد وبما أننا بصدد دراسة عقد البيع الدولي سيف وفوب فسنتطرق إلى مجموعة الالتزامات المتقابلة لأطراف هذين العقدين.

المطلب الأول: الالتزامات المفروضة على البائع والمشتري في عقد

البيع سيف وفوب

هناك عدة إلتزامات تترتب على أطراف عقد البيع خاصة منها على البائع فنجده ملزماً بأداء عدة أعمال سواء في عقد البيع البحري سيف أو فوب.

الفرع الأول: التزامات البائع في عقد البيع سيف وفوب

للبيع في البيع البحري سيف وفوب عدة التزامات سنتطرق إلى التزامات البائع في كل من البيعين على حدا.

أولاً : إلتزامات البائع في عقد البيع سيف

سنتناول كل الالتزامات المفروضة على البائع في عقد البيع سيف وأهم ملاحظة يمكن قولها أن البائع في البيع سيف يأخذ صفة الشاحن وكذلك المؤمن له.

1-الالتزام بتسليم البضاعة:

يعتبر التسليم أهم التزام يقع على عاتق البائع، والالتزامات الأخرى تعتبر مساعدة لتنفيذ التسليم بإعتباره الهدف النهائي ويتميز التسليم في البيع سيف بخصائص تختلف عن التسليم في البيع فوب.¹

البيع سيف يصنف على أنه من بيوع القيام أي أن التسليم يحصل في مكان الشحن، والمعلوم أن المشتري لا يكون موجودا في ذلك المكان في الغالب ولذلك يتحقق التسليم في ميناء الشحن بموجب إجراءات الأول تسليم البضائع إلى الناقل والحصول على سند شحن مقبول والثاني تسليم سند الشحن والوثائق الأخرى إلى المشتري².

كما أن زمان الشحن ومكانه يحددهما عقد البيع وبالنسبة لزمان الشحن فالمقصود به ليس الشحن ذاته إنما يجب أن تبحر السفينة فعلا في المدة المحددة للشحن ولا تتعدها.³ كذلك إذا لم يحدد عقد البيع زمان الشحن فيترك الأمر للبائع وقد يتفق الطرفان على أن يحدد الزمان المشتري لكن خلال مدة محدودة فإذا أخفق يسأل عن الأضرار.⁴

02-الالتزام بإبرام عقد النقل البحري:

يلتزم البائع في عقد البيع سيف بإبرام عقد النقل البحري على نفقته بالشروط المعتادة وذلك لنقل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه وبالطريق المعتاد للرحلة.⁵

يجب أن تكون السفينة التي اختارها البائع ذات صلاحية لنقل مثل هذه البضاعة وإيصالها للميناء المطلوب، يقال عادة بيع سيف الاسكندرية مثلا، فهي تعني التزام البائع

¹سعيدة أعراب، مرجع سابق، ص 315 .

²لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 185 .

³سعيدة أعراب، نفس المرجع، ص 315 .

⁴لطيف جبر كوماني، نفس المرجع، ص 186 .

⁵أمينة دريسي، أنواع البيوع البحرية، مقال منشور في مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمار ثليجي لغواط، المجلد

2، العدد 3، 2018، ص 417 .

بإبرام عقد نقل حتى ميناء الاسكندرية، وقد يرد البيع على بضاعة سبق وأن تم شحنها وتسمى بضاعة عائمة وعندما تباع ينظم مستند شحن بشأنها ويثبت فيه بأنها مشحونة.¹

03-الإلتزام بتجهيز البضاعة:

على البائع أن يجهز البضائع المتعاقد عليها وفقا لشروط العقد من حيث النوعية والكمية، فإذا لم تحدد النوعية في العقد فتجهز عادة كبضائع تجارية، وأن يتم تجهيزها في المدة المعينة للشحن وهي مدة يترك يوم الشحن فيها للبائع عادة، فإذا تم الاتفاق على أن يكون خلال شهر فيكون للبائع حرية اختيار اليوم من ذلك الشهر الذي حدد لتنفيذ العقد.²

04-الإلتزام بتغليف البضاعة:

على البائع تغليف البضاعة ودفع جميع ما يترتب من نفقات على هذا التغليف ومن مصروفات يتطلبها فحص البضاعة ووزنها أو قياسها.³

05-الإلتزام بشحن البضاعة:

يقع على عاتق البائع في البيع سيف الإلتزام بشحن البضاعة وفق الشروط المتفق عليها في العقد أو وفقا للشروط التي تفرضها طبيعة البضاعة.

ويجب أن يجري الشحن في الميناء المعين في العقد وفي حالة عدم تعيينه فإنه يقع على البائع اختيار مكان الشحن، وغالبا ما يتم تحديد أجلا للشحن لكي يكون في علم المشتري ميعاد وصول البضاعة ووصول المستندات وبالتالي دفع الثمن وعادة لا يتجاوز أجل شهرين فيجب على البائع مراعاة ذلك.⁴

¹طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية عقد التأمين البحري العقود البحرية المساعدة)، الطبعة 1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، الاردن، 2004، ص 168.

²سعيدة أعراب، مرجع سابق، ص 314 .

³باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 298 .

⁴عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 186 .

وفي جميع الاحوال يجب على البائع إخطار المشتري بأن البضاعة قد شحنت في السفينة وذلك حتى يتمكن المشتري من اتخاذ الاجراءات اللازمة لاستقبال البضاعة.¹

06-الإلتزام بتجهيز رخصة التصدير:

يقع على البائع تجهيز رخصة التصدير واتخاذ الاجراءات اللازمة لذلك والقيام بعملية التخليص الجمركي وتحمل المصاريف والنفقات اللازمة لهذا الغرض.²

07-الإلتزام بإبرام عقد التأمين على البضائع:

يلتزم البائع بالتأمين على البضاعة وفق الشروط التي نص عقد البيع عليها ووفقا للأعراف والعادات التجارية السارية المفعول وقت إبرام العقد وللتعامل التجاري السابق بين الطرفين.

وإن لم يحدد عقد البيع نوع التأمين وشروطه، فلا يلتزم البائع إلا بتقديم وثيقة تأمين من نوع متوسط طبقا للشروط العادية ووفقا للعادات التجارية المعمول بها في ميناء الشحن عند وضع البضاعة على السفينة بالنسبة للبضاعة من نفس النوع ولرحلة مماثلة.

كما يجب الانتباه لطبيعة البضاعة ذاتها وطبيعة السفينة المستأجرة والميناء المرسل إليه وطريق البضاعة كل ذلك يمكن أن يكون له تأثير على الشروط التي جرى العرف بالتأمين طبقا لها.³

08-الإلتزام بالمطابقة:

يعد الإلتزام بالمطابقة من الإلتزامات الجوهرية في عقود المبيعات الدولية ولقد نصت المادة 35 من اتفاقية الامم المتحدة لبيع البضائع على هذا الإلتزام، ويجب على البائع وفقا لهذه المادة أن يسلم بضائع تكون كميتها ونوعيتها وأوصافها وكذلك تغليفها أو تعبئتها

¹ عبد الله رشاد حسين ، محمد عواد الكر، مرجع سابق، ص 182 .

² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 168 .

³ ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 306 .

مطابقة لأحكام العقد مالم يتفق الطرفان على خلاف ذلك ولا تكون البضائع مطابقة لشروط العقد إلا إذا توافرت فيها شروط ومعايير.¹

09- الالتزام بتسليم المستندات:

تنتهي التزامات البائع إذا قام بشحن البضاعة المباعة على السفينة، بإرساله للمستندات الخاصة بها إلى المشتري وتتمثل هذه المستندات في سند الشحن البحري الذي يسمح للمشتري بتسلم البضاعة لدى الوصول ومساءلة الناقل عما يصيبها أثناء النقل من هلاك أو تلف. ووثيقة التأمين التي تمكن المشتري بوصف المستأمن من مطالبة المؤمن بضمان الأخطار المؤمن عليها بالإضافة إلى هذه المستندات الرسمية نجد أيضا فاتورة البضاعة والمستندات الجمركية وشهادة المنشأ.

تتقسم المستندات بالنظر إلى أهميتها ووظيفتها في عقد البيع إلى:

أ- سند الشحن:

وقبل التطرق لتعريف سند الشحن أردنا تعريف عملية الشحن يقصد بعملية شحن البضائع عملية رفع هذه الأخيرة من الرصيف إلى ظهر السفينة بأي وسيلة سواء بواسطة رافعات السفينة، عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاذاة الرصيف، أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة، أو بواسطة الأنابيب والخرطوم، إذا كانت طبيعة البضاعة سواء سائلة كالنفط أو عن طريق الصب عند شحن الحبوب أو الدحرجة بالنسبة لشحن المركبات.²

أ-1 تعريف سند الشحن:

لقد نظم المشرع الجزائري وثيقة الشحن في القانون البحري بالمواد من 748 إلى 769 ولكنه لم يورد لها تعريف ونفس الشيء فيما يتعلق بمعاهدة بروكسل لعام 1924 غير

¹ يسري عوض عبد الله، مرجع سابق، ص 426 .

² مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مقال منشور في مجلة الشريعة والاقتصاد، جامعة العلوم الاسلامية الامير عبد القادر قسنطينة، المجلد 7، العدد 14، 2018، ص

أنه من خلال نص المادة 748 و 749 القانون البحري وكذا المادة 03 فقرة 3 من معاهدة بروكسل نقول بأنها إيصال أو محرر يقوم الناقل أو ممثله بالتوقيع عليه وتسليمه ألى الشاحن وذلك عند تمام عملية شحن ووضع البضاعة على ظهر السفينة.¹

إن الناقل يصدر بناء على طلب الشاحن عند استلام البضائع سند شحن، وعلى هذا فسند الشحن عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة ومن ثم فهو دليل لإثبات واقعة الشحن أو أيضا لإثبات عقد النقل البحر ذاته.²

أ- 2 بيانات وثيقة الشحن:³

البيانات التي يجب توافرها في سند الشحن وهي:

- اسم المتعاقدين وهما مجهز السفينة والمستأجر والتعبير هنا غير دقيق لان المادة تتكلم عن سند الشحن، فالمفروض أن أطرافه هما الناقل والشاحن أو كلاهما أما التعبير السابق فينصرف إلى سند إيجار السفينة؛
- تحديد البضائع المشحونة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها؛
- اسم السفينة وجنسيته وأهمية هذا البيان تفيد المرسل إليه والشاحن في تحديد السفينة التي نقلت عليها البضاعة؛
- أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود؛
- تاريخ إصدار سند الشحن، وأهمية هذا التاريخ أنه يحدد بدأ مسؤولية الناقل عن البضاعة؛
- عدد نسخ سند الشحن التي نظمها الربان؛

¹سليم بودليو، مرجع سابق، ص 26 .

²عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض الدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006، ص 348 .

³أنظر الملحق رقم 1 .

- توقيع الريان والشاحن، الريان وكيل عن الناقل كما يجري العرف أيضا على أن يوقع عن الناقل أي وكيل بحري آخر، وتوقيع الشاحن أمر ضروري لإلزامه بمحتوى السند وشروطه؛

- وإذا خلت أي نسخة من نسخ سند الشحن من أحد البيانات الواردة أعلاه فلا تكون لها إلا قوة مبدأ الإثبات بالكتابة¹.

أ-3 نسخ وثيقة الشحن:

المشرع لم يحدد عدد النسخ التي تحرر بها وثيقة الشحن وإنما ترك الأمر للناقل وفقا لما يراه هذا الأخير ضروريا، لكن كل نسخة يجب أن تحوي عدد النسخ الصادرة، كذلك يجب إرفاق البضاعة على متن السفينة بنسخة من سند الشحن تكون موقعة من طرف الناقل أو ممثله والشاحن في مدة 24 ساعة من التحميل إلى مدة أقصاها عند مغادرة السفينة، كذلك يجب أن تحوي الوثيقة تواريخ ومكان إصدارها.

وقد نصت المادة 762 من القانون البحري الجزائري أنه لا يمكن لأي طرف أن يتمسك بالبيانات الواردة في وثيقة الشحن التي معه ما لم تكن تلك البيانات موجودة في النسخة التي عند الطرف الآخر ومطابقة لها، وعند الخلاف بين النسخ يتم الإثبات بوسائل أخرى.²

أ-4 أنواع وثيقة الشحن:

هناك ثلاث أنواع من سندات الشحن.

أ-4-1 سند الشحن الاسمي:

هو الذي يصدر باسم شخص معين ولا ينتقل إلى الغير إلا بطريق انتقال حوالة الحق، وهذا يتناقض مع مبدأ الاعمال التجارية فهي تمتاز بالسرعة إلا أن هذه الطريقة تؤدي

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 206 .

² سليم بودليو، مرجع سابق، ص 32

إلى التعطيل إذ لا ينقل السند إلا بقبول الريان أو إبلاغه بانتقال السند وليس للريان أن يسلم البضاعة إلا إلى الشخص المعين في السند.¹

أ-4-2 سند الشحن لأمر:

تكون لأمر الشاحن نفسه كما يحدث غالبا أو يمكن أن تكون لأمر المرسل إليه (مشتري البضائع أو وكيل الشاحن) أو كذلك يمكن أن تصدر لأمر البنك فاتح الاعتماد المستندي في حالة البيوع البحرية سيف وفوب، ويتم تداولها عن طريق التظهير.²

أ-4-3 وثيقة الشحن لحاملها:

إذ كان سند الشحن لحامله، يكون قابلا للتداول بمجرد التسليم وعلى الريان أن يسلمه مع البضاعة لأي شخص يتقدم إليه عند الوصول وهذا السند نادر نظرا لخطورته فقد يتعرض للفقدان أو السرقة.³

ب- وثيقة التأمين:

تعرف بصورة عامة بأنها المستند المكتوب المثبت لعقد التأمين والذي يبين فيه كافة الشروط التي يقبل المؤمن بمقتضاها إبرام العقد.

يلتزم البائع في البيع سيف بتقديم وثيقة التأمين للمشتري بالشروط المألوفة تجاريا وذلك حسب نوع البضائع ومدة وطبيعة الرحلة، والتي يمكن للمشتري أن يتعاقد بنفسه بموجبها لو كان في ميناء الشحن، بحيث يشمل التأمين كل الأخطار البحرية المتوقعة ويجوز أيضا أن يتفق الطرفين على إضافة أخطار خاصة مثل السرقة فيلزم البائع بهذه الأخطار.⁴

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 211 .

² سليم بولديو، مرجع سابق، ص 33 .

³ محمد نصر محمد، نفس المرجع، ص 211

⁴ أحمد دغيش، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة (دراسة مقارنة)، مقال منشور في مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، المجلد 1، العدد 3، 2017، ص 188 .

ب-1 حجية وثيقة التأمين:

إذا تضمنت وثيقة التأمين البيانات المذكورة سابقا تكون حجة على أطرافها ولا يجوز إثبات عكسها، إلا إذا تضمنت بيانات أخرى إضافية إتفق عليها الطرفان يجب أن تكون مكتوبة ولا تعارض القانون فتعتبر عندئذ تلك البيانات الإضافية لها نفس قوة الإثبات¹.

ج- الفاتورة:

هي مستند رئيسي ثالث بالإضافة إلى سند الشحن ووثيقة التأمين واستقر العرف التجاري الدولي على وجوب تسليمها في عقد البيع سيف، فهي مستند يحرره البائع ويبين فيه البيانات الخاصة بالبضاعة من حيث الكمية والوصف، والنوع والوحدات التي تتكون منها ويبين فيها أيضا القيمة الاجمالية للبضاعة وقيمة أجرة النقل والتأمين وكذلك أسماء المتعاقدين وتاريخ التعاقد والتفاصيل الخاصة بالشحن والتعبئة والتغليف.

تختص هذه الفاتورة بثلاث مسائل البضاعة والتمن والشحن والتعبئة والتغليف، ويجب أن تكون البيانات الواردة بها مطابقة لبيانات العقد فالأصل أن يلتزم البائع بتسليم المشتري فاتورة نهائية ولكن جرى العمل في مجال البيوع الدولية على إصدار فاتورة مؤقتة نهائية، حيث يصدر البائع في أغلب الأحيان فاتورة مؤقتة ويتسلم مقابلها الجزء الأكبر عن ثمن البضاعة ثم يتسلم الجزء المتبقي عند تسليمه للفاتورة النهائية عموما هذه الفاتورة تعتبر ملخص لعقد البيع الدولي وبيانا لأركانه الأساسية².

د- المستندات الثانوية:

تتمثل المستندات الثانوية في شهادة فحص البضاعة، شهادة المنشأ، الشهادة الصحية، وشهادة التحليل، ورخصة التصدير التي تم التطرق إليها سابقا.

¹ عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 257 .

² أسامة محمود حميدة، مرجع سابق، ص 194 .

د-1 شهادة فحص البضاعة:

هي عبارة عن وثيقة تصدرها شركة المعاينة المختصة بإجراء الفحص وتورد فيها نتيجة تفنّيش البضاعة ومطابقتها لشروط العقد، وترتبط قيمتها وحجبتها باسم الشركة التي تصدرها فإذا كانت حسنة السمعة في مجال الفحص يؤدي هذا إلى جذب الزبائن المشتريين وخلق الثقة والإطمئنان ومعرفة أن بضائعهم مطابقة للعقد، ورغم تصنيف هذه الشهادة كشهادة ثانوية إلا أن العرف التجاري الدولي يصر على ضرورة تقديمها في كافة أنواع البيوع الدولية نظراً لأهميتها فهي وسيلة ضرورية يؤدي تقديمها لدفع قيمة الاعتماد المستندي.¹

د-2 شهادة المنشأ:

هي شهادة أو وثيقة تدل على مصدر البضاعة ومحل إنتاجها يمكن للمشتري طلبها من البائع، لكن إذا رتب الحصول عليها مصاريف فإنها تقع على المشتري.²

تعتبر هذه الوثيقة إثباتاً وبيانا لحقوق الملكية الصناعية والفكرية والجهة مالكة الحقوق والدولة التي بها هذه الجهة وذلك لتفادي التزوير والتقليد في مجال السلع.

د-3 الشهادة الصحية:

هي مستند يوضح الحالة الصحية للبضاعة بغرض إحاطة المشتري علماً بحالة البضاعة وخلوها من أي عيوب صحية تؤثر فيها وتسهل دخولها إلى بلده؛

د-4 شهادة التحليل:

تبين الخصائص الفنية الدقيقة في البضاعة والتي تكون نتيجة التحليل المعملية للبضاعة وتمكن المشتري من معرفة الحالة الداخلية للبضاعة ومدى مطابقتها لشروط العقد.³

¹أسامة محمود حميدة، مرجع سابق، ص 198.

²باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 206 و 207.

³أسامة محمود حميدة، نفس المرجع، ص 199 إلى 201.

يعطي إتجاه للوثائق في البيع سيف أهمية إستثنائية، بل يذهب بعضهم إلى إعتبار هذا البيع بيعا لوثائق تأسيسا على أن المشتري يهدف إلى تسلم الوثائق التي لا يعوض عليها تسلم البضائع ماديا وهذا الكلام تطرقنا إليه سابقا في طبيعة البيع سيف وبيننا سابقا بأنه غير صحيح فالبيع سيف هو بيع بضائع، بل تكمن أهمية هذه الوثائق في أن تحقق التسليم لا يتم إلا بتسليم البضائع إلى الناقل مع تسليم الوثائق للمشتري فهنا تبرز أهمية الوثائق في البيع سيف فيؤدي تسليم هذه الوثائق من البائع إلى المشتري لإتمام عملية البيع.¹

نصت إتفاقية لاهاي على التزام البائع بتسليم المستندات وحددت مكان وزمان تسليم المستندات فقررت أنه يجب على البائع أن يسلم المستندات في الزمان والمكان الذي يحددهما العقد أو العرف. كذلك تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة مبدأ التزام البائع بتسليم المستندات وقررت أن يكون التسليم في المكان والزمان المحددين في العقد وبالكيفية المنصوص عليها في العقد.²

ثانيا: التزامات البائع في البيع البحري فوب

كما للبائع في العقد سيف عدة التزامات يقوم بها فإن للبائع في البيع فوب أيضا العديد من الالتزامات:

1-الإلتزام بتجهيز البضاعة:

يلتزم البائع بتجهيز البضاعة وفقا للاتفاق الذي بينه وبين المشتري فيجب أن تكون البضاعة مطابقة للعقد من حيث نوعها، كميتها حجمها ووزنها.³

¹لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، 193 و 194 .

²أسامة محمود حميدة، مرجع سابق، ص 174 و 175

³أمينة دريسي، أنواع البيوع البحرية، مرجع سابق، ص 423 .

2-التزام البائع بفحص البضاعة ومعاينتها:

يتحمل البائع تكاليف فحص البضاعة ووضع العلامات اللازمة عليها¹

3-التزام البائع بتغليف البضائع:

التغليف مشروط على البائع طبقا لأحكام النصوص الشائعة في التجارة وكيفية التغليف تكون طبقا لما اتفق عليه الطرفان.

في قضية عرضت على القضاء الإنجليزي تتعلق ببيع كمية من الدقيق مشروط تعبئتها بعلب من زنة معينة ولدى التسليم رفض المشتري البضاعة لأنه وجد أنها معبئة بعلب تختلف في زينتها عن المتفق عليه وأيدته المحكمة، وإذا لم يتضمن العقد الكيفية فنرجع إلى تغليفها طبقا لما يجرى به العمل بالنسبة لبضائع مماثلة، ويكون غالبا وفقا للعادات التجارية في ميناء الشحن كما يؤخذ بعين الاعتبار العادات المطبقة في بلد المستورد بالنسبة لتغليف بضائع مماثلة².

كلمة التغليف لها معاني عديدة كلها تهدف للحفاظ على سلامة البضاعة إلى غاية تسليمها نهائيا³.

4-التزام البائع بالضمان:

البائع ملزم بضمان مطابقة البضائع لشروط العقد وهذا بأن تكون البضائع مطابقة للكمية والنوعية والاصناف التي يقتضيها العقد وأن تكون معبأة أو مغلفة على النحو الذي يقتضيه العقد. وفي حالة عدم اتفاق الطرفين على معايير المطابقة فإن المادة 35 الفقرة "ب"

¹حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، مرجع سابق، ص 1224 .¹

²لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 176 .

³محمد لمين بن قايد علي، مرجع سابق، ص 630 .

من اتفاقية فيينا حددت معايير المطابقة، كذلك يجب على البائع ضمان عدم التعرض والاستحقاق وضمان العيوب الخفية¹.

5-التزام البائع بنقل البضاعة من المخازن إلى الميناء:

بعد تلقي البائع للإخطار من طرف المشتري بحجزه لسفينة ونوعها وبيين له موعد وصولها إلى ميناء الشحن، يقوم البائع بنقل هذه البضاعة من المخازن إلى الميناء وإبرام عقد شحن مع مقاوله شحن من أجل شحن البضاعة على السفينة².

6-الالتزام بالحصول على الموافقة:

يجب على البائع الحصول على موافقة السلطات المعنية بشأن تصدير البضاعة والقيام بالإجراءات الإدارية الضرورية مع أداء المصاريف المترتبة عن هذه الإجراءات ومبالغ رسوم التصدير³.

7-الالتزام بإخطار المشتري:

يلتزم البائع بإخطار المشتري خلال مدة معقولة من تاريخ تسليمه البضاعة للناقل بحصول هذا التسليم؛ وتزويده بالمستند اللازم لهذا الإثبات إضافة إلى المستندات الأخرى مثل إجازة التصدير⁴.

8-الالتزام بشحن البضائع:

يلتزم البائع بشحن البضائع على السفينة التي عينها المشتري ويجب أن تتم عملية الشحن في المدة المتفق عليها لشحن البضاعة فإذا أخل البائع بذلك كان مسؤولاً عنه⁵.

¹ خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 44 .

² أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة 2013 -2014 ، ص 73 .

³ باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 306.

⁴ طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 172.

⁵ باسم محمد صالح، نفس المرجع، ص 305.

9-الالتزام بتسليم المستندات:

يلتزم البائع في عقد البيع البحري فوب بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة وأهمها سند الشحن الذي تم التطرق إليه سابقاً، فيجب على البائع عند تسلمه لسند شحن أن ينقله للمشتري مقابل حصوله على الثمن إلا أنه ملزم بالتأكد من البيانات المدونة فيه من طرف الناقل إذا كانت صحيحة ومطابقة لشروط العقد، وعليه أن يطلب من الناقل أن يكون سند الشحن نظيفاً ويتضمن شرطاً لأمر لكي يتمكن المشتري من بيعها للغير بطريق التظهير. بالإضافة لسند الشحن نجد مجموعة سندات ثانوية كشهادة المنشأ وشهادة التصدير، والفحص وغيرها من السندات المتطرق إليها سابقاً في التزام البائع في البيع سيف بتسليم المستندات.¹

10-التزام البائع بتسليم البضاعة:

يجب على البائع أن يسلم البضائع والمستندات المتعلقة بها وأن ينقل ملكية البضائع على النحو الذي يقتضيه العقد،²ومن وقت التسليم تبرأ ذمة البائع من الالتزام وتنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري ويتحمل تبعه الهلاك، وقد يفوض المشتري البائع باتفاق خاص في أبرام عقدي نقل البضائع ودفع أجرتها والتأمين عليها وفي هذه الحالة يكون البائع نائب ووكيل عن المشتري فقط.

أما زمان التسليم فهو الزمان المتفق عليه في العقد وفي حالة عدم الاتفاق عليه ففي الوقت الملائم لتسليم بضاعة مماثلة وكما جرى العرف التجاري في ميناء القيام وتقضي المادة 52 الفقرة الأولى من اتفاقية فيينا 1980 للبيع الدولي للبضائع أنه إذا حضرت البضائع للتسليم قبل الموعد المحدد جاز للمشتري رفضها أو قبولها.³

¹كميلة أعراب، البيع البحري فوب، مرجع سابق، ص 138 و 139 .

²أحمد السعيد الزقرد، أصول قانون التجارة الدولية البيع الدولي للبضائع، المكتبة العصرية لنشر والتوزيع، مصر، 2007، ص 160 .

³كميلة أعراب، البيع البحري فوب، نفس المرجع، ص 138 .

أما عن مكان التسليم فهو ميناء البائع أو المشتري أي ميناء القيام.¹

نستنتج مما سبق حول إلتزامات البائع في عقد البيع البحري سيف وفوب أن الإلتزامات كل من البائعين متقاربة ومتماثلة إلا أن الفرق يكمن في أن البائع في عقد البيع البحري سيف هو الملزم بإبرام عقد التأمين البحري وعقد النقل البحري في حين هذان الإلتزامان غير مفروضان على البائع في العقد فوب إلا في حالة كان المشتري بعيدا عن مكان الشحن فيفوض البائع في إبرام عقدي النقل والتأمين لكن في هذه الحالة يكون البائع وكيلًا أو نائبًا فقط عن المشتري.

الفرع الثاني: الإلتزامات المشتري في عقود البيع البحري سيف وفوب

بما أن عقود البيع البحري سيف وفوب هي عقود ملزمة لجانبين وهي أيضا عقود عوض أو معاوضة فهي ترتب إلتزامات على طرفي العقد الاثنين وكل طرف منهما يلتزم بتقديم عوض مقابل الخدمة التي يقدمها له الطرف الثاني وبما أن البائع في كلا العقدين ملزم بمجموعة من الإلتزامات فكذلك المشتري في المقابل له عدة الإلتزامات مفروضة عليه.

أولاً: الإلتزامات المفروضة على المشتري في عقد البيع البحري سيف

سنتناول فيه كل إلتزام على حدا.

1- الإلتزام بتسلم المستندات

إن ملكية البضاعة تنتقل بتخصيصها فنقل حيازتها أي تسليمها لا يتم إلا بنقل المستندات التي تمثلها للمشتري.²

فيلتزم المشتري بتسلم المستندات والتأكد من صحتها ومدى مطابقتها لشروط عقد البيع، وله حق الرفض إن وجد عدم تطابق لكن في فترة أربعة أيام من تاريخ تسليمها وإلا فيعتبر متنازلاً عن حقه في الرفض إذا لم يعترض خلال هذه المدة وتقضي اتفاقية فينا للبيع

¹أنظر أحمد السعيد الزقرد، مرجع سابق، ص 166 .

²ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 307 .

الدولي للبضائع 1980 بحق البائع في معالجة النقص في الوثائق إذا سلمت قبل التاريخ المحدد للتسليم ولحين التاريخ الذي عين في العقد.¹

2- الالتزام بتسلم البضائع

يلتزم المشتري بتسلم البضاعة عند وصولها إلى الميناء المتفق عليه في العقد، ويلتزم بدفع مصروفات تفرغها ونقلها إلى مخازنه ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بخلاف ذلك وللمشتري الذي بيده سند الشحن حق تسلم البضاعة بالصفات والكميات المتفق عليها في العقد، إلا أنه جرى العرف في فرنسا على التسامح بنقص الكمية من 5 إلى 10% مع انقاص الثمن المتفق عليه بنفس النسبة ولا يسمح القضاء الفرنسي بحل العقد إلا إذا وجد عيب خفي في البضاعة أو أن البائع لم يقم بالالتزامه . لذلك تطبق قاعدة انقاص الثمن أما إذا كان هناك زيادة فلا يلتزم المشتري بتكملة الثمن.²

3- الالتزام بتحمل رسوم الاستيراد:

يتحمل المشتري جميع رسوم الاستيراد ورسوم إخراج البضاعة من ميناء التفرغ بما فيها نفقات إخراجها من السفينة ورسوم استعمال رصيف ميناء التفرغ.³

4- الإلتزام بدفع الثمن:

يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين.⁴

¹ ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 315 و 316 .

² سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 115 .

³ باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 302 .

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000، ص 397 .

أ- تحديد ثمن البضاعة:

تشير إتفاقية فيينا إلى أنه إذا ماذكر الثمن صراحة في العقد فيدفع المشتري ذلك المبلغ، أما إذا لم تذكر قيمة الثمن وجب علينا الرجوع إلى الثمن الذي يتقاضاه البائع عموما وقت ابرام العقد فإذا لم يمكن التحقق من هذا الثمن فعلى المشتري أن يدفع الثمن السائد عموما في الوقت المشار إليه للبضائع المباعة في ظروف مماثلة وقت انعقاد العقد وإذا حدد الثمن حسب وزن البضائع فيحسب الوزن الصافي في حالة الشك ويستبعد وزن مواد التغليف حسب المادة 55-56 من إتفاقية 1980.¹

ب- تحديد مكان وزمان دفع الثمن:

إذا اتفق الطرفان على مكان الدفع فإنه لا توجد مشكلة فيكون المكان المتفق عليه هو الأصل أما إذا لم يتفق الطرفان على مكان فعموما يكون مكان عمل البائع أو مكان التسليم. لكن في هذه الحالة يكون مكان التسليم لان العقد ينص على دفع الثمن مقابل الوثائق التي يجب أن يسلمها البائع وغالبا ما تسلم إلى بنك يمثل المشتري في معاملاته المالية ويتم التسليم في بلد المشتري أو البائع او حتى في بلد ثالث أما عن زمن الدفع فإذا اتفق الطرفان يطبق الاتفاق وإلا فيدفع المشتري الثمن بعد تسلم البضاعة.²

ج- طرق دفع الثمن:

هناك عدة وسائل لتحصيل الثمن في عقود التجارة الدولية منها التقليدية التي كانت موجودة من قبل ومنها الحديثة وسنتناول كل واحدة منها على حدا.

¹ خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 49 و 50 .

² نفس المرجع ، ص 52 و 53 .

ج-1 الوسائل التقليدية لتحصيل الثمن في التجارة الدولية :

نجد في عقود التجارة الدولية وخاصة في مجال البيوع ثلاث وسائل تقليدية لتحصيل الثمن هي الصك، السند لأمر، السفتجة المستندية.¹

ج-2 الوسائل الحديثة لتحصيل الثمن في عقود التجارة الدولية

نجد في مجال التجارة الدولية والبيوع الدولية خمس وسائل حديثة لتحصيل الثمن في عقود البيع الدولي ظهرت نتيجة تراجع الوسائل التقليدية التي أصبحت لا تلائم طبيعة التجارة الدولية وخصائصها الأساسية كالسرعة والتطور.

ج-2-1 الاعتماد المستندي:

يعتبر الأسلوب الأكثر انتشارا في عقود البيع الدولي وخاصة البيع البحري لكونه يفي بالحاجات . وهناك محاولات عديدة من قبل الكثير من الكتاب لتعريف هذه الوسيلة إلا أنه يمكن الاجماع على أنه خطاب أو تعهد مكتوب في صيغة معينة من بنك يسمى البنك المصدر يسلم هذا الخطاب إلى البائع أو المستفيد بناء على طلب المشتري مقدم الطلب أو الامر بهدف الوفاء سواء نقدا أو بقبول سفتجة أو خصمها في حدود مبلغ محدد خلال فترة معينة مقابل تسليم مستندات معينة سبق النص عليها.²

ج-2-1-1 أطراف عقد الاعتماد المستندي:

هناك أربع أطراف لهذه الوسيلة من وسائل الدفع فالطرف الأول هو المستورد أو المشتري طالب فتح الاعتماد حيث يكون الاعتماد في شكل عقد بينه وبين البنك فاتح الاعتماد؛

¹أنظر عقيل مجيد كاظم السعدي ، عباس سلمان محمد علي، طرق الوفاء بالثمن في التجارة الدولية (داسة قانونية مقارنة لتحصيل الثمن في عقود التجارة الدولية البيع الدولي نموذجا)، مقال منشور في مجلة رسالة الحقوق، بدون جهة مصدرة،

العدد 3، 2021، ص 75 إلى 78

²خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 53 و 54 .

الطرف الثاني هو البنك فاتح الاعتماد وهو الذي يقوم بدراسة طلب المشتري وفي حالة الموافقة عليه وموافقة المشتري على شروط البنك يتم فتح الاعتماد، الطرف الثالث هو المصدر أو المورد أو البائع وهو الذي فتح الاعتماد المستندي لصالحه ويقوم بتنفيذ شروط الاعتماد في مدة صلاحية هذا الاعتماد؛

والطرف الأخير هو البنك المراسل هو الذي يقوم بتبليغ البائع بنص خطاب الاعتماد الوارد إليه من البنك المصدر للاعتماد في الحالات التي يتدخل فيها أكثر من بنك¹.

ج-2-1-2 آثار استقلال الاعتماد المستندي عن عقد البيع البحري:

متى قرر خطاب الاعتماد مدة معينة يقدم البائع خلالها المستندات الدالة على شحن البضاعة فلا تكون بالضرورة هي نفس المدة المقررة في عقد البيع البحري لشحن البضاعة بالفعل. متى قدم البائع للبنك المستندات خلال المدة المحددة في خطاب الاعتماد فليس معنى هذا أن يكون له الحق في قبض الثمن فهذا الأخير لا يكون له إلا متى ما نفذ التزامه كبائع فيمكن أن يكون عقد البيع في تلك اللحظة قد حكم ببطلانه أو فسخه. أن ما يقبضه البائع من البنك نظير المستندات ليس في الحقيقة الثمن لان ذلك القبض لا يكون تنفيذا لعقد البيع بل لعقد الاعتماد ولان من يدفعه ليس المشتري بل البنك².

ج-2-1-3 دور الاعتمادات في تشجيع حركة التجارة الخارجية:

إن الاعتمادات تؤدي إلى تسهيل الحصول على قيمة البضاعة بمجرد تسليم المستندات المطابقة إلى البنك المراسل كذلك تلعب دور في إعفاء المصدر من بذل الجهد في الحصول على المعلومات والبيانات عن المركز المالي للمشتري لأنه يحصل على الثمن بمجرد تسليم المستندات المطلوبة في الاعتماد للبنك.

¹ شيماء آزهرى بخيت أحمد، الاعتمادات المستندية كوسيلة للدفع في التجارة الخارجية ودورها في ميزان المدفوعات دراسة حالة بنك فيصل الاسلامي ومصرف المزارع التجاري 2009-2015، بحث تكميلي لنيل درجة الماجيستر في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السنة 2016، ص 15 و 16 .

² خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 58 و 59 .

كذلك تمنح الاعتمادات الطمأنينة للمشتري إذا أن الثمن الذي دفعه لقاء البضاعة تكون في محل عناية ورعاية البنك التامة كذلك هي تساعد في تصحيح النقص أو الخطأ الموجود في مستندات الشحن في أقل وقت ممكن عندما يقوم البنك بفحص هذه المستندات بعد تسليمها إليه لدفع قيمتها من الاعتماد المفتوح لديه وأخيرا توزع أعباء استيفاء جميع الاجراءات الحكومية بين المستورد والمصدر¹.

ج-2-1-4 مراحل وشروط فتح الاعتماد المستندي:

يفتح الاعتماد المستندي بمناسبة وجود عقد دولي كعقد البيع الدولي ويحتاج فيه إلى الوفاء بثمن المبيع هنا يتم الإشتراط في عقد البيع من قبل البائع أن يتم الوفاء بالثمن عن طريق الاعتماد المستندي.

يبدأ المشتري بطلب فتح الاعتماد وهذا الطلب هو نموذج معد مسبقا من طرف البنك يملأه المشتري يتضمن شروط فتح الاعتماد وإذا قبل البنك ينعقد عقد فتح الاعتماد، ثم كمرحلة ثانية يقوم البنك فاتح الاعتماد بتنفيذ لعقده مع المشتري بإرسال خطاب الاعتماد إلى البائع يخطر فيه أنه فتح اعتماد لصالحه ويتعهد لدفع أو قبول الكمبيالات التي يسحبها عليه البائع بحدود مبلغ معين إذا قدم المستندات المطلوبة خلال الفترة المحددة.²

أما المرحلة الأخيرة فهي مرحلة التنفيذ حيث يقوم البنك بفحص المستندات التي تسلمها من البائع للتأكد من أنها مطابقة للتعليمات من الامر.

أما عن شروط فتح الاعتماد فتتمثل في فتح الاعتماد لدى المصرف المسمى في عقد البيع والذي إتفق عليه الطرفان.

كذلك يجب إختيار نوع الاعتماد المتفق عليه مع البائع ففي مجال البيوع الدولية نجد الإيعتماد القابل للنقض هو السائد.

¹شيماء أزهرى بخيت أحمد، مرجع سابق، ص 21 و 22 .

²عقيل مجيد كاظم السعدي ، عباس سلمان محمد علي، مرجع سابق، ص 82 و 83

يجب تحديد مدة نفاذ الإعتقاد أيضا وتقديم المستندات المطلوبة في العقد كسند الشحن وثيقة التأمين، الفاتورة، شهادة المنشأ، وأي تعديل حصل في الخطاب يجب أن يذكر حسب الاعراف الدولية.¹

ج-2-1-5 الحكم الشرعي للاعتقاد المستندي:

عقد الإعتقاد المستندي جائز شرعا ويجوز للمصرف أخذ العمولة على فتح هذا الاعتقاد كون هذا العقد من العقود المستحدثة التي لا تخضع في تكييفها لاي عقد من العقود المسماة بشرط أن لا ينطوي على أي محذور شرعي أو يتضمن أكل أموال الناس بالباطل.²

وتقدم البنوك الاسلامية خمس أنواع من الاعتمادات وهي:

إعتقاد الوكالة الذي تطبقه البنوك الاسلامية في حالة قيام العميل الامر بفتح الإعتقاد بتقديم تغطية كاملة الاعتقاد فالمعاملة لا تتضمن تقديم تمويل من قبل البنك، إعتقاد المرابحة ويكون في حالة طلب العميل فتح الإعتقاد دون قدرته على تغطية المبلغ كليا فيحصل على تمويل كامل من البنك، إعتقاد المضاربة يكون من خلال تمويل العملاء الذين لديهم القدرة على تنفيذ الصفقة التجارية دون أن يكون لهم رأس المال وهذا النوع قليل التطبيق، إعتقاد المشاركة واعتماد التصدير وكل هذه الاعتمادات لها شروط وضوابط شرعية تبين كيفية تطبيقها واستعمالها حتى تكون جائزة الاستعمال.³

ج-2-2 الوسائل الحديثة الاخرى لتحصيل الثمن في عقود التجارة الدولية:

نجد أربع وسائل أخرى حديثة تستعمل في عقود التجارة الدولية لتحصيل الثمن أولها التحصيل المستندي وهو الدفع بموجب سند سحب يكون مصحوبا بالمستندات والوثائق الخاصة بالعقد أو المستندات المترتبة عن العملية التجارية الدولية، فمن خلاله يختار البائع

¹ عقيل مجيد كاظم السعدي ، عباس سلمان محمد علي، مرجع سابق، ص 83 .

² عبد الله رشاد حسين ، محمد عواد الكر، مرجع سابق، ص 193 إلى 207 .

³ شيماز أزهرى بخيت أحمد، مرجع سابق، ص 43 إلى 51 .

تقديم المستندات للمصرف بدل إرسالها للمشتري ويعطي تعليمات بعدم تسليمها له إلا بعد أن يسدد المشتري الثمن، هذه الوسيلة تمكن المشتري من فحص البضاعة ومعاينتها قبل تسديد الثمن.

كذلك نجد الوسيلة الثانية هي الدفع عن بعد السويفت وهو التراسل المالي بين المصارف (هو نظام دفع عن بعد) يعتمد على أرقام حسابية باستخدام الحاسوب الآلي الذي يربط بين مختلف المصارف تستخدمه الدول الأوروبية المتطورة ذات البنوك الحديثة.¹

الوسيلة الثالثة هي وكالة التسويق نشأت في بريطانيا في القرن 18 ثم انتشرت في الولايات المتحدة الأمريكية وهو أن يدفع العميل الموكل قيمة الفاتورة التي تمثل حقه لدى المشتري في البيع الدولي في البلد الآخر ويحل محله في هذا الحق وإذا لم يدفع المشتري للوكيل لا يمكن لهذا الأخير الرجوع على الموكل.

والوسيلة الأخيرة هي التحويل الدولي وهو صدور أمر من المشتري إلى المصرف الذي يتعامل معه بفتح حساب لفتح الائتمان لصالح طرف آخر هو البائع ويقوم المصرف بالاتصال بالبنك المراسل في الخارج من أجل القيد في جانب حساب البائع مباشرة لدى مصرف البائع ويكون غالباً عند ما تكون هناك تعاملات سابقة بين المتعاملين.²

يستخلص أن وسائل تحصيل الثمن في عقود البيع الدولي عامة والبيع البحري خاصة هي عديدة تنقسم إلى تقليدية كالصك والسند لأمر والسفتجة المستندية التي لم يكن لها النصيب الأوفر من الاستعمال بسبب كثرة عيوب هذه الوسائل وعدم ملائمتها لطبيعة التجارة الدولية ووسائل أخرى حديثة لجأ إليها أطراف عقد البيع البحري نظراً لسرعتها ومواكبتها للتطور الحاصل مثل التحويل الدولي، وكالة التسويق، التحصيل المستندي، ونظام الدفع عن بعد أو ما يعرف بنظام السويفت فكل واحدة من هذه الوسائل لها خصائصها ومميزاتها التي

¹ عقيل مجيد كاظم السعدي ، عباس سلمان محمد علي، مرجع سابق، ص 80 إلى 85 .

² نفس المرجع، ص 85 و 86.

تجعل الاطراف يلجؤون إليها إلا أن التركيز كان على عقد الاعتماد المستندي الذي يعتبر الأكثر شيوعا والأكثر استعمالا من طرف الاطراف.

د- خصائص الثمن في عقود التجارة الدولية:

يمتاز الثمن بأنه عنصر جوهري في العقد التجاري الدولي فلا بد أن يتضمن العقد نصا يحدد الثمن المتفق عليه بالإضافة إلى إلتزامات كل طرف، وتظهر أهميته في انعقاد العقد خاصة في مرحلة ما قبل التعاقد أي المفاوضات لا نها تتوقف على توافق الإرادتين وتطابقهما على ثمن العقد ومحله والذي يمثل إيجاب مشترك فالثمن هو النقطة الحاسمة التي يطول عليها النقاش والتفاوض، ونظر للتقلبات التي تتعرض لها أسعار الصرف الوطنية والاجنبية تم اعتبار الثمن عنصر جوهري في عقود التجارة الدولية.¹

كذلك يمتاز الثمن بعدم الاستقرار معروف أن العقود الدولية تستغرق وقت طويل لتنفيذها مما يجعل من استقرار الثمن طول هذه المدة أمرا غير مطلق، فنقلب الاسعار الخاصة بالسلع والخدمات وارد لا محالة.

كما أنه يمكن حصول قوة قاهرة أو ظرف طارئ تؤدي إلى التأثير سلبا فتدفع بالأطراف إلى إنقاص الثمن أو مراجعته، وكذلك للمنافسة في السوق والدور الذي يلعبه العرض والطلب في نفس المكان دورا مهما في استقرار الثمن من عدمه، لكن يبقى العامل الاساسي لتقلب الثمن هو عدم استقرار العملة في السوق المالية الدولية، أما الخاصية الاخيرة هي أن الثمن هو الإلتزام الرئيسي للمشتري في عقود التجارة الدولية²

وهذه عي مجمل إلتزامات المشتري في عقد البيع البحري سيف فيمكن القول أن المشتري له عدة إلتزامات يقوم بها اتجاه البائع لكن يعتبر الإلتزام بدفع الثمن هو الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه ولذا تناولناه بشيء من التفصيل.

¹ عبد الكريم موكة، المقاربة القانونية لعنصر الثمن في عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الدراسات حول فعالية

القاعدة القانونية، بدون جهة مصدرة، المجلد 2، العدد 1، 2018، ص 50 و 51

² نفس المرجع، ص 52 و 53 .

ثانيا: التزامات المشتري في عقد البيع البحري فوب:

للمشتري عدة التزامات يقوم بها اتجاه البائع تتشابه إلى حد ما مع التزامات المشتري في العقد سيف مع بعض الاختلاف سنتعرف عليه من خلال هذا العنصر.

1- الإلتزام بإستتجار سفينة أو جزء منها:

يطلب من المشتري أن يجهز سفينة لاستقبال البضائع المتعاقد عليها مع البائع، ويجب أن تكون السفينة ملائمة من حيث القدرة على استيعاب البضائع وأن تكون قادرة على مواجهة الرحلة المحددة في العقد أي ملائمة تجارية وملائمة ملاحية في نفس الوقت وإذا تأخرت السفينة فالمشتري مسؤول عن الاضرار التي تصيب البضائع نتيجة هذا التأخر وهو المسؤول عن النفقات الناجمة عن التأخير في إحضار السفينة في التاريخ المحدد للشحن.¹

عادة ما تلجأ الدول على تشجيع مواطنيها على النقل على سفنها الوطنية بإبرام عقد البيع سيف عند البيع وإبرام عقد البيع فوب في الشراء وذلك حتى يتمكن رعاياها الذين يباشرون عمليات الاستيراد والتصدير من حق اختيار مباشرة النقل بواسطة سفنهم الوطنية.²

2- الإلتزام بتسلم البضائع:

فهذا الإلتزام يقابل إلتزام البائع بتسليم البضائع في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة فيتعين على المشتري الحضور شخصيا أو تعيين ممثل عنه لفحص البضاعة قبل شحنها على ظهر السفينة للتأكد من مطابقتها للعقد، فإذا لم يحضر البائع المشتري وقت الشحن

¹لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 176

²أمينة دريسي، أنواع البيوع البحرية، مرجع سابق، ص 424

لمعاينة البضائع يحق للمشتري رفض البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول إذا كانت غير مطابقة لشروط العقد.¹

3- الالتزام بدفع الثمن:

يلتزم المشتري بدفع الثمن المنصوص عليه في العقد ولا تدخل فيه أجرة النقل إلى ميناء الوصول لأن هذا العقد كما لا حظنا لا يضع مثل هذا الالتزام على البائع ونفس الشيء بالنسبة لأقساط التأمين.² ودفع الثمن يكون بمجرد استلام البضاعة في ميناء الانطلاق وبعد شحنها على ظهر السفينة إلا أنه يمكن أن يتفق الطرفان على دفع الثمن بمجرد استلام المشتري للسندات المطلوبة الخاصة بالبضاعة.³

بالإضافة للالتزامات السابق ذكرها يلتزم المشتري أيضا بأبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين إلا إذا عين البائع كوكيل عنه يلتزم بإبرام العقدين.

إذا فالتزامات عقود البيوع البحرية سيف، وفوب تتشابه إلى حد ما مع التزامات البيوع العادية مع وجود بعض الاختلاف نظرا لطبيعة هذه البيوع كونها تنتقل عن طريق البحر، وقد حددت هذه الالتزامات بعض الاتفاقيات الدولية والاعراف في حين نجد أن التشريعات هناك من نصت عليها كالقانون العراقي وهناك من سكت عليها كالقانون الجزائري والمصري ويمكن القول أن الفرق الملاحظ بين هذه الالتزامات أن البائع في عقد البيع سيف هو الذي يلتزم بإبرام عقدي النقل البحري والتأمين البحري في حين أن في البيع فوب نجد أن المشتري هو من يتكفل بإبرام هذين العقدين ويمكن له استثناء أن يفوض إبرامها إلى البائع بإعتباره وكيل عنه.

¹ أمينة دريسي: أنواع البيوع البحرية، مرجع سابق، ص 423

² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 173

³ أمينة دريسي، نفس المرجع، ص 424

الجدول رقم 02 : 1

المخاطر	التكاليف	التسليم على ظهر السفينة fob
البائع	البائع	التغليف
البائع	البائع	جمركة التصدير
البائع	البائع	الشحن
البائع	البائع	النقل
المشتري	المشتري	التأمين
المشتري	المشتري	جمركة الاستيراد
المشتري	المشتري	التاريخ

الجدول رقم 03 : 2

المخاطر	التكاليف	النفقات والتأمين وأجور الشحن سيف
البائع	البائع	التغليف
البائع	البائع	جمركة التصدير
البائع	البائع	الشحن
البائع	البائع	النقل
المشتري	البائع	التأمين
المشتري	المشتري	جمركة الاستيراد
المشتري	المشتري	التاريخ

¹ خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 78

² نفس المرجع، ص 82 و 83

المطلب الثاني: التزامات أطراف العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري

سيف وفوب

كما سبق القول أن عقد البيع البحري سيف وفوب يحوي داخله عقدين آخرين هما عقد النقل البحري وعقد التأمين البحري ولكل عقد أطرافه، فلا يتصور إمكانية إتمام عقد البيع البحري دون تنفيذ هذان العقدين، فالالتزامات أطراف عقدي النقل والتأمين مرتبطة بصفة ما بآثار عقد البيع البحري فمثلا لو أن الناقل البحري لم يؤدي إلتزامه المتعلق بنقل البضاعة فلا يمكن وصول البضاعة إلى المشتري وبالتالي عدم إمكانية تنفيذ أو إتمام تنفيذ عقد البيع لذا رأينا أنه يجب التطرق إلى إلتزامات أطراف عقد النقل وعقد التأمين فأي إخلال بهذه الإلتزامات يؤدي بالضرورة إلى الإخلال بعقد البيع البحري.

الفرع الأول: إلتزامات الناقل البحري

للناقل البحري عدة إلتزامات سنحاول تلخيص بعض هذه الإلتزامات من خلال هذا الفرع.

أولا: الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة:

الناقل عليه أن يعد سفينة صالحة للملاحة للقيام بالرحلة المتفق عليها، أي تكون صالحة للإبحار واستقبال البضائع المراد نقلها وهو ما يطلق عليه الصلاحية الملاحية والصلاحية التجارية، وقد جرى العمل بأن يتم فحص السفينة من قبل أشخاص متخصصون قبل مباشرتها الرحلة وبعد التأكد من صلاحيتها للملاحة يتم منحها شهادة صلاحية للملاحة؛ وقد جعلت كثير من القوانين من هذا الإلتزام إلتزام بتحقيق نتيجة كالقانون التجاري البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 . ويشمل صلاحية السفينة للملاحة تجهيزها بطاقم كافي لإدراتها ملاحيا وتجاريا وأن تكون عنابر السفينة صالحة لحفظ البضاعة.¹

¹حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري معهد الحقوق والعلوم الادارية جامعة وهران، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص90 و 90 .

والملاحظ أن هذا الإلتزام يقع على عاتق المشتري في البيع البحري فوب في حين أنه يقع على عاتق البائع في البيع البحري سيف.

ثانيا: الإلتزام بالنقل:

يجب أن تتقل البضائع في مدة مناسبة وفي الطريق المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي ويمكن له تغيير الطريق في حالات إستثنائية كإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال ولا يعد الناقل مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك.¹

حيث بمقتضى هذا العقد يتم نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه ويجب أن يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة ابتداء، فلا يجوز للناقل أن يغير السفينة أثناء الرحلة إلا إذا أصبحت غير صالحة للملاحة جاز له تقديم سفينة أخرى.²

يعتبر هذا الإلتزام الأساسي للناقل في عقد نقل البضائع وكذلك يتداخل مع عقد البيع البحري إذ أن عدم تنفيذ هذا الإلتزام يؤدي إلى عدم تنفيذ عقد البيع البحري إذ يمنع وصول البضاعة للمشتري.

ثالثا: الإلتزام باستلام البضاعة:

تبدأ عمليات النقل البحري باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن في المكان والزمان المحددين في العقد وإذ لم يوجد فإن الأمر يتوقف على عادات الميناء، فهذا الاستلام هو واقعة مادية وقانونية يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية.³

¹ حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 90 .

² محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 222

³ كميلا 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 52 و 53

1-مكان استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع

يتم الاستلام في ميناء الشحن ويمكن الاتفاق على أن يتم ذلك خارج حدود الميناء كتسليمها في مخازن الشاحن أو الناقل أو مقره، ويبقى على الناقل إتمام الاجراءات اللازمة لنقل البضاعة إلى رصيف الميناء.¹

2-ميعاد إستلام البضاعة:

يسلم الناقل البضاعة في المواعيد المتفق عليها بينه وبين الشاحن ويختلف ميعاد استلام البضائع في عقد النقل البحري في كل من التقنين الجزائري والمصري والاتفاقيات فميعاد الاستلام في التقنين الجزائري حددته المادة 739 الفقرة 1 من القانون البحري الجزائري حيث نصت: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".²

أما التقنين المصري فجاء في المادة 218 من القانون البحري أنه: " يجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليه وعند تخلف الاتفاق يسري العرف السائد في ميناء الشحن".³

أما عن الإتفاقيات الدولية فمعاهدة بروكسل اهتمت أكثر بإثبات واقعة التسليم عن طريق سند الشحن الذي يسلمه الناقل إلى الشاحن أكثر من الإهتمام بميعاد التسلم، فهذا الأخير ترك تنظيمه إلى إتفاق الطرفين، أما إتفاقية هامبورغ فقد ربطت لحظة تسلم الناقل للبضاعة بحيازته لها أي تحديد لحظة التسليم بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو وكلائه.⁴

¹رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 42

²كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 53 و 54

³رشيد الواحد، نفس المرجع، ص 46

⁴نفس المرجع، ص 42 .

رابعاً: شحن البضاعة:

يقوم الناقل بشحن البضاعة على السفينة بوسائل مختلفة في أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة، ويقصد بالشحن هو رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلاً على ظهر السفينة، وتقع هذه العملية على عاتق الناقل ويمكن الاتفاق على أن يقوم بها الشاحن.¹

ويجب التنويه أن البائع في عقد البيع سيف يأخذ مركز الشاحن فهو يوقع عقد الشحن.

خامساً: رص البضاعة:

معناه توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بشكل يحميها من خطر التلف أو الهلاك أثناء السفر وهو رفع البضاعة من على الأرض ووضعها على ظهر السفينة ويجب أن يراعى في الرص طبيعة البضاعة ذاتها ومدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها.²

سادساً: تفريغ البضائع:

التفريغ هو عملية مادية تتم بفك البضاعة وإنزالها من السفينة إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راصة بالقرب من الرصيف.

لم يعرف القانون البحري الجزائري عملية التفريغ بل نص في المادة 780 على أن الناقل بعد وصول السفينة يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في البداية من شحن و رص، كما يجب على الناقل إتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك.

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 46 .

² محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 224.

والأصل أن عملية التفريغ تقع على عاتق الناقل إلا إذا اتفق الطرفان على تحميل الشاحن أو المرسل إليه (المشتري) عبئ التفريغ.¹

سابعاً: تسليم البضاعة:

تسليم البضاعة هو الإلتزام الأخير الذي يترتب عليه عقد النقل البحري في ذمة الناقل، فلا تنتهي مسؤولية الناقل البحري إلا بتسليم البضاعة وهي بحالة سليمة إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمًا فعليًا؛

لا يعتبر تسليم البضاعة إلى دائرة الجمارك في ميناء الوصول بمثابة التسليم القانوني للمرسل إليه لأنها لا تعتبر نائباً عن المرسل إليه وإنما تستلم البضاعة لاستيفاء الرسوم الجمركية التي خولتها القوانين باستلامها؛

وتعتبر عملية التسليم عملية قانونية بينما عملية التفريغ عملية مادية.²

ثامناً: الإلتزام بالمحافظة على البضائع:

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة خلال عملية النقل، فعلى الناقل أن يراعي الحيطة أثناء مناولة البضاعة أي تحريكها من مكان لآخر وخاصة بالنسبة للبضائع القابلة للكسر، وكذلك يجب حماية البضاعة أثناء عملية الشحن.³

إذا الناقل البحري له عدة إلتزامات تطرقنا إليها وهناك من الفقهاء من يقوم بتقسيمها إلى ثلاث مراحل مرحلة بدء الرحلة، أثناء الرحلة وبعد الرحلة أي أثناء الوصول.

¹رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 53 و 54

²هاشم رمضان الجزائري، عبد العزيز الشامسي، مرجع سابق، ص 253

³نفس المرجع، ص 250 .

الفرع الثاني: إلتزامات الشاحن:

هناك ثلاث إلتزامات أساسية للشاحن .

أولاً: الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل:

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة في الوقت والمكان المحددين، بموجب اتفاق الاطراف أو بموجب الأعراف المتعارف عليها في ميناء التحميل وفي حالة لم يقم الشاحن بتحميل البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليه أو وفقاً للعرف فإنه يتحمل التعويضات.¹

ثانياً: الإلتزام بتغليف البضائع:

يجب أن يحضر الشاحن البضائع مغلقة إذا كان العرف يقضي بذلك والتغليف المطلوب هو الذي يقي البضائع مخاطر النقل البحري وعادة يقوم البائع بالتغليف لأنه يكون على دراية بما يحمي البضائع من الاخطار ويقوم بالعمل لحساب المشتري.²

ثالثاً: الإلتزام بدفع الأجر:

يعتبر دفع الأجر والتمن هو الإلتزام الرئيسي للشاحن ويدفع بالطريقة المتفق عليها في عقد النقل كأن تدفع مقدماً أو لدى التفريغ، ويترتب للناقل حق امتياز على البضائع المنقولة فله حق حبسها لحين استيفاء أجره وله أن يطلب ببيعها.³

هذه هي بالمجمل إلتزامات كل من أطراف عقد النقل البحري الناقل والشاحن فالملاحظة التي يجب إيدؤها هو أن البائع في عقد البيع سيف مركزه القانوني يمثل الشاحن فهو الذي يبرم عقد النقل، أما في البيع فوب فالمشتري هو الذي يقوم بهذا الإلتزام.

¹ سليم بودليو، مرجع سابق، ص 53 .

² لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 117

³ نفس المرجع، ص 117.

الفرع الثالث: التزامات المؤمن

يضمن المؤمن الخطر المؤمن ضده وهو في سبيل ذلك يلتزم بدفع تعويض التأمين للمؤمن له والمتمثل بمقدار الضرر الناتج عن تحقق الخطر على ألا يجاوز مبلغ التأمين¹. فالتزامات المؤمن تتمثل في دفع مبلغ التعويض عند تحقق الخطر المضمون ففي حالة التلف الكلي للبضاعة المؤمن عليها يلتزم بدفع قيمة البضاعة الواردة والمحركة في عقد التأمين البحري. وقد يلحق بصورة التلف الكلي للبضاعة حالة اختيار المؤمن له التخلي عن البضاعة لكن بتقيده في حالات خاصة، أما في حالة التلف الجزئي للبضاعة يلتزم المؤمن بدفع قيمة البضاعة التي مسها الضرر فقط؛

والإلتزام الثاني هو تخفيض التأمين أي استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة جديدة يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي الذي يمثل الفرق بين القيم الحالية للالتزامات المؤمن والمؤمن له . ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط.²

الفرع الرابع: التزامات المؤمن له

للمؤمن له إلتزامات عديدة تقابل إلتزامات المؤمن فيلتزم المؤمن له أن يدفع قسط التأمين المتفق عليه في الأجل المقرر في العقد، فالقسط هو المساهمة المقدرة ماليا لغرض تغطية الخطر والمدين المباشر بمبلغ قسط التأمين هو المؤمن له ولكن يمكن أن يقوم بهذا الإلتزام أشخاص آخرون كحالة المستفيد من التأمين، ويدفع هذا القسط إلى المؤمن مباشرة أو إلى الوسيط إذا كان هذا الاخير مفوضا بالاستلام من قبل المؤمن وفي الأجل المتفق عليه.³ كذلك يلتزم المؤمن له بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة لحصر الاخطار المضمونة، فبما أنه من الصعب على المؤمن أن يتحرى طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه بنفسه فرض

¹ محمود الكيلاني، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة 1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 234.

² قوضيل بن معروف، التأمين البحري في الجزائر، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدر، العدد 7، ص 180 .

³ باسم محمد صالح، مرجع سابق، ص 273 و 274 .

القانون على المؤمن له أن يطالب بقسط يتناسب وأهمية الخطر، وهذا الإلتزام نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة التأمين البحري ونص عليه المشرع الجزائري كذلك؛ والإلتزام الاخير الذي يقع على عاتق المؤمن له هو الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن فيجب أن يتحلى المؤمن له بحسن النية.¹

الفرع الخامس: التزامات المستفيد

يجب عليه الامتناع عن القيام بأي فعل من شأنه أن يؤدي إلى وقوع الخطر المؤمن منه.

وبهذا نكون قد أنهينا التزامات أطراف العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف، فوب وأهم ملاحظة يمكن إيدائها أن البائع في عقد البيع سيف هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين لصالح المشتري وبهذا يأخذ البائع في هذا النوع من البيع صفة الشاحن والمؤمن له بينما يكون المشتري بمثابة مستفيد من عقد التأمين أما في عقد البيع فوب فالمشتري هو الذي يبرم عقد النقل وعقد التأمين لصالحه فيكون هو بمثابة المؤمن له والمستفيد في نفس الوقت.

¹فوضيل بن معروف، مرجع سابق، ص 178.

المبحث الثاني: جزاء الاخلال بالتزامات عقدي البيع البحري سيف

وفوب والعقود المحتواة داخلهما

يضم هذا المبحث جزاءات اخلال البائع والمشتري بالتزاماتهم بصفتهم أطراف عقدي البيع البحري سيف وفوب وكذلك مسؤولية كل من الناقل البحري والشاحن والمؤمن له والمؤمن بصفتهم أطراف في العقود المحتواة داخل عقدي البيع البحري سيف وفوب.

المطلب الأول: جزاء اخلال البائع والمشتري بالتزاماتهم في عقد البيع

سيف وفوب

عند إخلال البائع أو المشتري بالتزاماتهم اتجاه بعضهم تنشأ عنها مسؤولية ترتب جزاء وهناك جزاءات يشترك فيها البائع مع المشتري سببها.

ان مسؤولية البائع او المشتري هي مسؤولية عقدية تنشأ بمناسبة إخلال أحد الطرفين بالتزاماته التي يرتبها عليه عقد البيع حيث أن هذا الإخلال يعتبر خطأ عقدياً ينتج عنه ضرر يمس الطرف الثاني للعقد مع وجوب توافر علاقة أو رابطة السببية بين الخطأ العقدي والضرر الناتج.

في حالة قيام المسؤولية العقدية السابق ذكرها يترتب على طرفي عقد البيع جزاءات مختلفة منها ما يطبق على البائع و منها ما يطبق على المشتري و منها ما هو مشترك بينهما.

الفرع الأول: جزاء اخلال البائع :

هناك عدة جزاءات تقع على البائع عند خرقه للتزامات الواقعة عليه منها:

أولاً- تخفيض الثمن:

يجوز للمشتري في حالة عدم مطابقة البضائع للعقد سواء تم دفع الثمن أم لا، أن يخفض الثمن بمقدار الفرق بين قيمة البضائع التي تم تسليمها فعلاً وقت التسليم، وقيمة البضائع المطابقة في ذلك الوقت غير أنه إذا قام البائع بإصلاح الخلل فلا يجوز للمشتري أن يخفض الثمن وقد نصت عليه اتفاقية فيينا 1980 المادة 1.50¹

ثانياً- إصلاح العيب:

يجوز أيضاً للمشتري في حالة عدم مطابقة البضائع للعقد أن يطلب من البائع إصلاح العيب في المطابقة إلا إذا كان هذا الإصلاح يشكل عبئاً غير معقول على البائع مع مراعاة جميع ظروف الحال ويجب الإصلاح إما في وقت الاخطار بوجود العيب وإما في ميعاد معقول من وقت الاخطار كما يجوز أن تمنح للبائع مدة إضافية للإصلاح؛

الفرع الثاني: جزاء اخلال المشتري :

يعد حفظ البضائع جزاء مترتب في حالة تأخر المشتري عن استلام البضائع أو إذا لم يدفع الثمن و ذلك عندما يكون دفع الثمن وتسليم البضائع شرطين متلازمين وكانت البضائع في حيازة البائع فله حبس البضائع لحين قيام المشتري بتسديد المصاريف التي أنفقت لهذا الغرض.²

الفرع الثالث: الجزاءات المشتركة بين البائع والمشتري

هناك جزاءات يشترك فيها البائع مع المشتري فهذه الأخيرة تطبق على كلاهما في حالة أخلا بالتزاماتهما وهي كالتالي:

¹كميلة أعراب، البيع البحري فوب، مرجع سابق، ص 141

²نفس المرجع، ص 145 .

أولاً-التنفيذ العيني:

نصت عليه المادة 119 من القانون المدني الجزائري أنه بعد إعدار المدين يطلب الدائن التنفيذ العيني أو فسخ العقد ويكون التنفيذ العيني كإجراء وقائي من أجل حماية العقد وكذلك حماية مصلحة الطرف المتضرر في العقد ويكون التنفيذ العيني سابقاً على المطالبة بالتنفيذ بمقابل وللتنفيذ العيني شروط لازمة لتطبيقه فيجب أن يكون ممكناً وليس مستحيلاً وكذلك يجب أن لا يكون مرهقاً وإلا جاز للقاضي رفضه ولو تمسك به الدائن المادة 107 قانون مدني جزائري ويجب أن يتقدم الدائن أو المدين بطلب التنفيذ العيني ولا يكون على الطرف الثاني إلا قبوله ولا يمكن له استبداله بالتنفيذ بمقابل¹.

ثانياً-الفسخ:

بالعودة للمادة 119 قانون مدني جزائري نجدها قد حددت القواعد العامة لشروط الفسخ والمتمثلة في أن يكون العقد محل الفسخ ملزم لجانبيين بحيث ينعدم هذا الحق في العقود الملزمة لجانب واحد.

عدم وفاء المتعاقد بالتزامه حيث يكون المشتري قد أدى كافة الالتزامات منها أداء الثمن ويكون الفسخ إما قضائي عن طريق القضاء أو اتفاقي أي اتفاق بين البائع والمشتري. أما اتفاقية فيينا 1980 فقد أوردت حق الفسخ لكنها قصرت حالات الفسخ المتاحة للدائن في حالة ارتكاب المدين مخالفة جوهرية لإحدى التزاماته في نطاق المادة 49 و 64 من الاتفاقية حيث لا يجوز للدائن استعمال حقه في اعلان الفسخ إلا إذا كانت مخالفة أحد المتعاقدين تشكل مخالفة جوهرية لعقد البيع وكذلك حالة الفسخ المبكر عندما يتبين للدائن قبل التاريخ المحدد لتنفيذ العقد أن المدين ارتكب مخالفة جوهرية.²

¹ أحمد أسامة طرابلسي، مرجع سابق، ص 107 و 108 .

² ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 309 .

3-التعويض:

لما كان من المستحيل على إتفاقية فينا أن تقوم بتقدير التعويض في كل حالة من الحالات التي قد تعترض البائع والمشتري خلال تنفيذ عقد البيع البحري، فإنها أقرت قاعدة عامة يتم على أساسها تقدير التعويض في كافة الحالات مفادها أن التعويض عن مخالفة أحد الطرفين للعقد يتألف من مبلغ يعادل الخسارة التي لحقت بالطرف الاخر والكسب الذي فاته نتيجة للمخالفة.¹

لا يجوز أن يتجاوز التعويض قيمة الخسارة والربح الضائع التي توقعها الطرف المخالف، ووجب توافر شروط لتحقيق مسؤولية المتعاقد عن التعويض وهي أن يصدر من المتعاقد إخلال بالعقد وأن يرتب هذا الإخلال ضرر بالمتعاقد الآخر وأن تتوافر علاقة السببية بينهما.²

وجاءت نصوص الإتفاقية في مجال التعويض موافقة لما جاء في القواعد العامة والاجتهادات القضائية في قضية شركة (كوسنوكمار) ضد المؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية (إينيبال): 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 امحمد بقبول دعوى شركة إينيبال المشتريّة بإلزام شركة كوسنوكمار بإرجاع ثمن الجزء المتضرر ومبلغ آخر كتعويض عن الضرر الذي لحق بها، غير أن المحكمة العليا بتاريخ 19 /02/ 1989 أصدرت قرار

¹خديجة يعقوبي، مرجع سابق، ص 120

²نفس المرجع ، ص 120

يرفض طعن الشركة كوسنوكمار لان النزاع لا يتعلق بعيب في نقل السلعة ولكن يتعلق بعدم تنفيذ التزام تعاقدى من طرف البائع¹.

4-وقف التنفيذ:

وقف التنفيذ عبارة عن أحد الجزاءات التي يعطيها القانون لأي من طرفي عقد البيع لضمان أداء الطرف الاخر لحقوقه المترتبة له بموجب العقد في حالة اخلاله بالتزاماته، بشرط أن يمثل هذا الاخلال مخالفة جوهرية، فإذا تبين بعد إبرام العقد أن أحد طرفي البيع لا يقوم بتنفيذ التزاماته فإنه يجوز للطرف الاخر حال وجوب تنفيذ التزامه أن يمتنع عن التنفيذ حتى ينفذ الطرف الاخر ما التزم به وهو ما يعبر عنه بالدفع لعدم التنفيذ، وقد أكدته اتفاقية فيينا 1980، وكذلك اتفاقية لاهاي ولكن أوردها اتفاقية فيينا بصياغة مختلفة عن اتفاقية لاهاي.

يترتب عن الحق في وقت التنفيذ الذي أعطته الاتفاقيات الدولية لأي من طرفي العقد وقف مؤقت لتنفيذ عقد البيع الدولي وبالتالي أقرت اتفاقية فيينا شروطاً للتمسك بهذا الحق.²

تمثلت الشروط في وقوع ظروف معينة تنبئ عن عدم تنفيذ أحد طرفي العقد جانبا هاما من التزاماته وأن تقع هذه الظروف بعد إبرام عقد البيع الدولي للبضائع، كذلك يجب أن توجد دلالة واضحة على أن المدعى عليه سوف يرتكب مخالفة ما في تنفيذ جانب هام من التزاماته، والشرط الاخير أن تتصل هذه الظروف (العجز عن التنفيذ) بجانب هام من التزامات المدعى عليه.³

¹أحمد أسامة طرابلسي، مرجع سابق، ص 110 و 111

²نغم حنا رؤوف، وقف التنفيذ لعقد البيع الدولي للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية (دراسة تحليلية في ضوء أحكام إتفاقية لاهاي 1964 واتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع 1980)، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، بدون جهة مصدر، المجلد 14، العدد 11، 2007، ص 448 و 449 .

³ نفس المرجع، ص 449 .

الفرع الرابع: حالات اءفاء البائع والمشتري من المسؤولية

حددت إتفاقية فيينا في أحكامها حالات معينة يعفى بموجبها البائع والمشتري من المسؤولية العقدية في عقد البيع البحري سيف وفوب وذلك إذا ما أثبت أن هناك أسباب أدت للإخلال وهذه الاسباب إما أن تكون لوجود عائق يمنعه من التنفيذ أو بسبب فعل المضرور (الدائن) أو فعل الغير.¹

نصت المادة 121 من القانون المدني الجزائري على أنه: " يعتبر العقد مفسوخا بقوة القانون في حالة القوة القاهرة ".ويقابلها نص المادة 79 من إتفاقية فيينا 1980"يعفى أحد الطرفين من عدم تنفيذ أي من التزاماته إذا أثبت أن عدم التنفيذ كان بسبب يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته"، وتنص أيضا المادة 80 من الإتفاقية أنه: "لا يجوز لأحد الطرفين أن يتمسك بعدم تنفيذ الطرف الاخر لالتزاماته في حدود ما يكون عدم التنفيذ بسبب غفل أو إهمال من جانب الطرف الثاني".²

إن هذه هي جل الجزاءات التي تقع على المشتري والبائع في البيع البحري سيف، وفوب عند خرق التزاماتهم التعاقدية ولكننا لم نتطرق إلى كل بيع على حدا كما فعلنا في السابق وهذا لان جزاءات البائع في البيع سيف هي نفسها في البيع فوب ونفس الأمر بالنسبة للمشتري.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن إخلال أطراف العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف وفوب بالتزاماتهم.

يبين هذا المطلب مسؤولية المؤمن والمؤمن له وكذلك مسؤولية الشاحن والناقل البحري مع النص على بعض الجزاءات المترتبة في بعض الأحيان.

¹ نغم حنا رؤوف، التزام البائع بالتسليم في عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا، مقال منشور في مجلة الرافدين

للحقوق، بدون جهة مصدر، المجلد 14، العدد 51، 2016، ص 335 و 336

² أحمد أسامة طرابلسي، مرجع سابق، ص 111 و 112 .

الفرع الاول: مسؤولية المؤمن له:

أقر المشرع الجزائري أحكاما خاصة في الامر 07/95 المتعلق بالتأمينات فجاءت المادة 111 من الامر لتنص على أنه: " في حالة عدم دفع القسط وجب على المؤمن أن ينذر 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

كذلك رتب المشرع الجزائري جزاء صارما عند إخلال المؤمن له بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر محل الضمان وقد اعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له كذلك.

يترتب سقوط التأمين على كل تصريح كاذب يقدمه المؤمن له بسوء نية بخصوص حادث ما فيجوز للمؤمن هنا أن يطالب بفسخ العقد.

أما المشرع الفرنسي أضاف جزاء آخر بحيث إذا ثبت سوء نية المؤمن له في الادلاء بهذه البيانات فيمكن للمحكمة أن تحكم للمؤمن بمبلغ يساوي قسط التأمين أما إذا كان حسن النية فللمحكمة أن تحكم بمبلغ لا يتجاوز نصف هذا القسط ويعتبر هذا المبلغ بمثابة تعويض للمؤمن جراء إبطال عقد التأمين.²

الفرع الثاني: مسؤولية المؤمن:

لقد أورد المشرع آليات قانونية تمكن المؤمن له من الحصول على التعويض تنحصر هذه الآليات في دعوى الخسارة والتي تعد أهم وسيلة يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه في حدود مبلغ التأمين، أما

¹فوضيل بن معروف، مرجع سابق، ص 176 .

²تور الدين صحراوي، إلتزامات الاطراف في عقد التأمين البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل بدون جهة مصدر، العدد 8، ص 242 و 243.

في حالة وقوع أخطار ينجم عنها أضرار بالغة فيقوم المؤمن له بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن ويطالبه بالتعويض عن الهلاك الكلي وسبيله في ذلك دعوى التخلي¹.

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 كاملا بمقابل تخليه عن المال المؤمن عليه.²

الفرع الثالث: مسؤولية الشاحن:

لم تختلف أحكام الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري في الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن العقدية فهي تقوم على أساسين الأول يتمثل في قيامها على الخطأ الواجب الإثبات وهذا عندما يخل بإحدى التزاماته المتمثلة في عدم الوفاء بأجرة النقل، الإخلال بتسليم البضاعة للناقل تمهيدا لنقلها والالتزام بتوفير البيانات أو المعلومات والتعليمات والمستندات الخاصة بالبضاعة للناقل، أيضا في حالة سوء التغليف أو انعدامه، عدم احترام القواعد الخاصة للنقل بالحاويات؛

أما الأساس الثاني الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن العقدية وهو الضمان أو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية فهي مسؤولية حكومية تنشأ عن عدم صحة المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وفي حالة نقل البضائع الخطرة والعيب الذاتي للبضاعة.³

فقد يعود سبب الأضرار التي تتعرض لها البضائع المنقولة بحرا بمقتضى عقد نقل بحري إلى خدمات عامل الشحن والتفريغ بنسبة ثلاث أرباع، وهذا يتبين من نسبة القضايا المطروحة أمام المحكمة العليا فلذلك حدد المشرع الجزائري مسؤولية كل طرف فقرر:

¹ نور الدين صحراوي، مرجع سابق، ص 248 .

² محمود الكيلاني، مرجع سابق، ص 234 .

³ قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدر، العدد 4، ص 87 و 88 .

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 الاكياس والاتلاف الكلي للبضاعة وبعثرتها في موانئ التفريغ الجزائرية وهذه الحالات جاءت في القرارات الصادرة عن الغرفة التجارية والبحرية.

قرار رقم 137056 الصادر بتاريخ 11 / 07 / 1995؛

قرار رقم 137054 الصادر بتاريخ 11 / 07 / 1995؛

قرار رقم 137051 الصادر بتاريخ 21 / 05 / 1996؛

قرار رقم 137050 الصادر بتاريخ 21 / 05 / 1996.¹

وقد تعرضت إتفاقية بروكسل في المادة 24 والمتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية إلى حالة انعدام التغليف أو عدم كفايته وهي صورة من صور الخطأ الذي يقع فيه الشاحن أو من يمثله، كما أن من البضائع ما ينقل دون تغليف على حسب طبيعتها كالسيارات.

كذلك بالرجوع إلى إتفاقية روتردام نصت هي الأخرى على غرار معاهدة بروكسل على أن الشاحن يكون مسؤولاً بسبب قصور أو عيب في الوسم لم يحم به بشرط 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

ويرى البروفيسور ريبير: أن العيب الذاتي للبضاعة يمكن إلحاقه بخطأ الشاحن فهو يعتبر حالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، فيسأل الشاحن عن الأضرار التي تصيب السفينة أو البضائع الناتجة عن العيب الخفي حتى لو كان حسن النية ولا يعلم بوجود العيب كذلك شددت الإتفاقيات الدولية (بروكسل، هامبورغ، روتردام) في جزاء إخلال الشاحن

¹ فاطمة مستيري، مهام ومسؤوليات عامل الشحن و التفريغ في الموانئ، مقال منشور في مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق للمحكمة، العدد خاص الإجتهد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، 1999، ص 69.

² قويدر قرارية، مرجع سابق، ص 88 و 89 .

الفصل الثاني..... آثار عقد البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما

بتقديم معلومات صحيحة عن وصف البضاعة العامة واعتبرت هذا الأخير ضامن لصحة هذه البيانات وعليه أن يعرض الناقل عن التلف والهالك والمصاريف الناشئة عن عدم صحة هذه البيانات،¹

إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع وكذلك بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل ذلك يكون مسؤولاً اتجاه الناقل واتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع، ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إزالة خطورتها دون دفع تعويض.²

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

إذا حدث ضرر للغير بسبب أعمال الشاحن الشخصية خارج نطاق العقد فتحكم هذه المسؤولية القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي، الواردة في القانون المدني الجزائري وهي التي يترتبها القانون عند الإخلال بالتزام قانوني وتقوم على ثلاث أركان: الخطأ، الضرر، علاقة السببية هذا ما اتبعه المشرع الجزائري والمعاهدات الدولية (هامبورغ، بروكسل، روتردام)، كذلك نص المشرع الجزائري والمعاهدات الدولية السابقة على مسؤولية الشاحن عن خطأ تابعيه.³

ولم تعالج الإتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية أي إعفاء الشاحن من المسؤولية إلا أن إتفاقية روتردام نصت في المادة 79 ببطلان هذا الإتفاق.

والملاحظ أن للشاحن إلتزامات عديدة ملزم بأدائها على أكمل وجه وإلا عرض لجزاءات قررتها الإتفاقيات الدولية وكذلك تشريعات دول مختلفة كالمشرع الجزائري حيث نظم

¹قويدر قرارية، مرجع سابق، ص 92 و 93

²مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص 611 .

³قويدر قرارية، نفس المرجع، ص 90 .

ونص على هذه الجزاءات، وأورد حتى في بعض الاحيان جزاءات جنائية لكن الملاحظ أنه لم يتطرق إلى مسألة إمكانية إعفاء الشاحن من المسؤولية وهذا على غرار باقي الاتفاقيات الدولية ماعدا إتفاقية روتردام التي أكدت على بطلان مثل هذا الإتفاق.

الفرع الرابع: مسؤولية الناقل البحري:

يصف مصطلح المسؤولية على مستوى قانون التجارة الدولية حالة طرف في عقد تجاري دولي خالف بند من بنود هذا العقد أو قاعدة من قواعد القانون ولا تتحقق إلا إذا وجد ضرر ولحق هذا الضرر شخص آخر غير المسؤول، وعرفت بشكل عام بأنها نظام قانوني بمقتضاه يلتزم طرف في معاملات التجارة الدولية الذي ينسب إليه تصرف غير مشروع طبقاً لقانون التجارة الدولية بأن يعرض الطرف الآخر الذي ارتكب ضده هذا العمل.¹

وهذا الطرف الذي خالف القواعد هنا يتمثل في شخص الناقل البحري الذي أخل بالالتزامات المفروضة عليه في عقد النقل البحري وبما أن عقد النقل البحري هو عقد محتوى داخل عقد البيع البحري سيف، فوب فإنه بالنتيجة سيؤثر هذا الإخلال على عقد البيع البحري ويؤدي إلى عدم إتمام تنفيذه.

اولاً-أساس مسؤولية الناقل البحري:

الأساس هو السبب الذي من أجله وضع القانون عبئ التعويض عن الأضرار على عاتق شخص معين، فقد يكون خطأ من الناقل أو أتباعه يحدث الضرر، في حين أيضاً يمكن أن يكون الضرر لوحده هو الأساس وقد يكون الأساس في تحمل التبعة، وبما أن مسؤولية الناقل البحري عقدية فيجب اعتماد الخطأ أساساً لقيامها وهذا الخطأ هو الإخلال بالتزام عقدي، لكن تختلف موقف التشريعات والنصوص الدولية في كون الخطأ واجب الإثبات أم مفترض؛

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

يتضح من نص المادة 802 قانون بحري جزائري أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام بتحقيق نتيجة وعلى هذا الأساس فالمضرور (الشاحن) لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل الخطأ ما بل يكفيه إثبات وقوع الضرر له والمتمثل في عدم توصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد كأساس المسؤولية في قانون الجزائري هو الخطأ المفترض.¹

يعتبر إلتزام الناقل طبقاً لأحكام قانون التجاري الاردني إلتزام بتحقيق نتيجة حيث ورد نص المادة 213 بأن: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب وأضرار مالم يثبت أن هذا الهلاك الذي تتعرض له البضاعة...."².

نصت معاهدة بروكسل أن إلتزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة أي توصيل البضاعة سالمة إلى جهة الوصول لذلك يكون مسؤولاً عن التعويض إذا لم تتحقق النتيجة، وأسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس أي له أن يدفع المسؤولية ببيان السبب الأجنبي فقط؛

أما الفقرة الاولى من إتفاقية هامبورغ المادة الخامسة أسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.³

في حين إتفاقية روتردام 2008 فعباراتها تعطي الانطباع أنها تقيم المسؤولية في بعض الأحوال على الخطأ واجب الإثبات وفي بعض الاحوال على الخطأ المفترض.⁴

¹رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 23 .

²لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 119

³رشيد الواحد، نفس المرجع، ص 24 و 25 .

⁴ انظر أحمد محمد عبد الفوضيل، عقد نقل البضائع وفقاً لاتفاقية روتردام 2008، مقال منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، بدون جهة مصدرة، العدد 68، 2019، ص 60 .

ثانيا - صور مسؤولية الناقل البحري:

يلتزم الناقل وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإيصال البضاعة إلى المشتري في الحالة التي تسلمها من الشاحن، لكن في حالة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في التسليم تثار مسؤوليته.

اتفاقية بروكسل لم تحدد صور مسؤولية الناقل وكذلك المشرع الجزائري بل اكتفى بذكر الخسائر والأضرار بمعناها العام وذلك في المادة 802 من قانون البحري.¹

1- المسؤولية على هلاك البضاعة:

قد يكون الهلاك كلياً أو جزئياً حيث تتعد مسؤولية الناقل الكلي للبضائع في الحالة التي يصل فيها الناقل إلى ميناء الوصول ولم يسلم البضاعة إلى المشتري كما لو تعرضت للسرقة.

أما في الحالة التي تصل إلى ميناء الوصول ولكن سلمها الناقل إلى المرسل إليه ناقصة مقارنة مع حجم البضاعة المذكورة في سند الشحن فيتحمل الناقل هذا النقص، فالإتزام الناقل البحري هو تحقيق نتيجة مما يعرضه للمسؤولية في حالة نقصانها.²

2- المسؤولية عن تلف البضاعة:

يقصد به وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة أي تالفة، ويشمل التلف البضاعة كلها أو جزء منها ويأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف.³

فالناقل ملزم بتسليم البضاعة إلى المشتري سليمة وكما ذكرها في سند الشحن حيث يلتزم هذا الأخير بعد تسلمها بفحصها للتأكد من حالتها ومن أجل التعرف عليها ومدى ما أصابها من تلف في حالة وصولها ناقصة، فالأصل أن يتم فحصها والتحقق منها على

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 نفس المرجع، ص 331 .

³ سليم بودليو، مرجع سابق، ص 72 .

الرصيف بعد التفريغ أو مخازن الجمارك غير أن الشركات الملاحية تشترط حضور طرفي عقد النقل للفحص وفي حالة وجود هلاك يتوجب على المشتري بتوجيه الاخطار كتابة خلال مدة محددة قانونا المادة 790 من القانون البحري الجزائري.¹

3-المسؤولية عن التأخير في التسليم:

يتحقق التأخير في حالتين: حصول التأخير من طرف الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه (المشتري) أو ممثله القانوني في الوقت الذي حصل الاتفاق عليه، والحالة الثانية عندما ما لا يكون هناك اتفاق على تحديد ميعاد معين، فعلى الناقل أن يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه أي ناقل عادي آخر وفقا للأعراف المتعامل بها في موانئ التفريغ، والتأخير لا يعتبر ضررا في ذاته كالهلاك والتلف وإنما الضرر في النتائج التي تترتب عليه كفوات الريح أو وقوع خسارة.²

4- مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع الخطرة:

إن مخاطر البضاعة المنقولة بحرا لا يتحملها الشاحن وحده، بل حتى الناقل تقوم عليه المسؤولية ونفرق بين ثلاث حالات: حالة علم الناقل البحري بأن البضاعة المشحونة هي خطرة ووافق على نقلها، و حالة إلزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية لنقل البضاعة الخطرة، وأيضا حالة إلزام الناقل بوضع البضاعة الخطرة في مكانها والمحافظة عليها.³

ثالثا- طبيعة مسؤولية الناقل البحري:

إن مسؤولية الناقل البحري هي تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، بالتالي تكون على هذا الإعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة الإخلال بتنفيذ

¹سميرة بن جيلالي، مرجع سابق، ص 332

²سليم بودليو، مرجع سابق، ص 74 .

³عمار 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 .

الإلتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل وليس ما يبرر إعتبارها مسؤولية تقصيرية، فالناقل يرتبط بالشاحن بمثابة عقد نقل يثبته سند الشحن وبذلك فالمسؤولية عقدية تنشأ عند الإخلال بتنفيذ الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل.

المشعر الجزائري لم يحدد بنص صريح طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع غير أنه يمكن إستنتاجها من نص المادة 802 قانون البحري الجزائري بأنها مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.¹

رابعا- اءفاء الناقل البحري من المسؤولية:

إذا كان القانون يحدد أسبابا لانءقاء المسؤولية وهي الخءا والضرر ورابطة السببية فإنه يحدد أيضا أسبابا للإءفاء تنقسم هذه الاسباب إلى قانونية وأسباب اتفاقية المتمثلة في اتفاق أطراف العقد على اءفاء المدين من المسؤولية المترتبة على خطئه.²

1- الإءفاءات القانونية:

لقد أورد المشعر الجزائري حالات يستفيد منها الناقل بإءفائه من المسؤولية تم النص عليها في المادة 803 ق.ب.ج والتي أوردت 12 حالة والملاحظ أن المشعر الجزائري تأثر بمعاهدة بروكسل والتي تأثرت بالاتجاه الانءلوسكسوني.³

الأسباب العامة للإءفاء:

نءد عدة أسباب عامة للإءفاء ذكرتها المادة 803 قانون البحري الجزائري.

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

²صلاح الدين سءولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجيستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران السانيا، السنة 2006/2007 ، ص 129 .

³نفس المرجع، ص 130.

أ - 1- الأخطاء الملاحية:

نصت عليها الفقرة "ب" من المادة 803 وهي إعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية لأنه لا يتدخل فيها ولا قانون ملاحية السفينة وسيورها لما للريان من سلطة واسعة في التصرف الأخطاء الملاحية هي التي تقع في قيادة السفينة (كالقيام بمناورة أدت إلى اصطدام السفينة)؛

أ-2 العيوب الخفية:

الناقل ليس مسؤولاً عن العيوب الخفية التي تحدث ضرراً بالبضاعة وهذا ما جاءت به المادة 803 في الفقرة "ظ".¹

أ-3 خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها:

لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك وتلف كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة وهذا ما جاء في الفقرة "ز" المادة 803؛

أ-4 إنقاذ الأرواح أو الأموال:

يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض كتأخر الریان لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق وهذا ما جاء في الفقرة "ي" المادة 803.²

¹ أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدر، العدد 3، ص 210 .

² نفس المرجع، ص 210 و 211 .

أ-5 القوة القاهرة:

هي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل فيه يجعل التزام النقل مستحيلا وأمثلتها العواصف الشديدة.¹

أ-5-1 تأثير جائحة كورونا على مسؤولية الناقل البحري:

إن لجائحة كورونا آثار عديدة على كافة العلاقات القانونية والالتزامات العقدية لكون أن هذا الوباء جعل من الوفاء بالالتزامات التعاقدية مرهقا أو مستحيلا فقد أثرت هذه الجائحة على العديد من المراكز القانونية.² وخاصة تنفيذ العقود التجارية الدولية فواجهت هذه الأخيرة عدة صعوبات من شأنها أن تجعل العقد غير قابل للتنفيذ أو تجعله صعبا وعسيرا على أحد المتعاقدين.³

فإذا كان وصف جائحة كورونا بالقوة القاهرة فهذا يجعل تنفيذ الإلتزام مستحيلا أما إذا كانت الجائحة عبارة عن ظرف طارئ فقط فهذا يكون التنفيذ مرهقا وصعبا فيتدخل القضاء الدولي المختص لإعادة التوازن بين طرفي العقد الدولي.⁴

أ-5-2 تكيف جائحة كورونا:

هناك من يعتبر جائحة كورونا ظرف طارئ ينتج عنه صعوبة تنفيذ الإلتزام وهناك من يعتبرها قوة قاهرة تؤدي إلى استحالة تنفيذه.

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 72

² ايمان خلادي، مراد بسعيد، مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية، مقال منشور في مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34، العدد خاص القانون وجائحة كوفيد 19، 2020، ص 290 .

³ سهام سوادي طعمة، اثر جائحة كورونا على تنفيذ العقود التجارية الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق، بدون جهة مصدر، العدد 40، ص 193 و 194.

⁴ سماح هدى الجنابي، التكيف القانوني لجائحة كورونا و أثرها على الالتزامات التعاقدية الدولية، مقال منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، بدون جهة مصدر، المجلة 9، العدد خاص، 2020، ص 68

أ-5-2-1 اعتبار جائحة كورونا ظرف طارئ:

عرف بعض فقهاء القانون الظروف الطارئة بأنها كل حادث عام لاحق على تكوين العقد وغير متوقع الحصول أثناء التعاقد، ينجم عنه اختلاف في المنافع المتولدة عن عقد يتراخى تنفيذه إلى أجل أو آجال، بحيث يصبح تنفيذ المدين لالتزامه كما اوجبه العقد يرهقه إرهابا شديدا ويهدده بخسارة فادحة تخرج عن الحد المألوف في خسارة التجار.¹

إن آثار الظرف الطارئ هي أقل وطأة على حياة العقد من آثار القوة القاهرة فهو يجعل فقط تنفيذ العقد مرهقا ماليا، إذ أنه يؤدي إلى خسارة فادحة للمدين بسبب انقلاب توازن العقد إلا أن هذا الظرف لا يؤثر على مبدأ استمرار تنفيذ العقد.²

ولكي تنطبق نظرية الظروف الطارئة يجب توفر شروط أن يكون العقد متراخيا وأن يحدث الظرف بعد إبرام العقد كالزلازل والحروب وأن يكون هذا الظرف شاملا لطائفة كبيرة من الناس أو دولة بأكملها وليس خاصا بالمدين وحده وأن تكون هذه الظروف غير متوقعة وأخيرا أن تجعل هذه الحوادث تنفيذ الالتزام مرهقا لا مستحيلا.³

أما موقف التشريعات من نظرية الظروف الطارئة فاعترف التشريع الجزائري ومعه التشريع المصري بنظرية الظروف الطارئة وأعطت هذه التشريعات إمكانية مراجعة أو تعديل العقد في حال وقوع أحداث غير متوقعة جعلت من تنفيذ العقد مرهقا للمدين، أما موقف التحكيم التجاري الدولي، فهو موقف تتجاذبه مواقف الرفض تارة والاختار تارة أخرى.⁴

¹ سالم بن سلام بن حميد الفليتي، أثر تغير الظروف على عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة روح القوانين، كلية الحقوق جامعة طنطا، المجلد 2، العدد 88، 2019، ص 24.

² نفس المرجع، ص 43.

³ عايض راشد المري، الآثار القانونية لفيروس كورونا على العقود التجارية في القانون الكويتي، مقال منشور في مجلة روح القوانين، كلية الحقوق جامعة طنطا، المجلد 1، العدد 88، 2019، ص 11 و 12.

⁴ حليلة بن دريس، مأل العقد التجاري الدولي في ظل تأثير وباء كورونا المستجد على تنفيذه (دراسة في ضوء القوانين المقارنة وأحكام اتفاقيات التجارة الدولية)، مقال منشور في المجلة الدولية للقانون بدون جهة مصدر، المجلد 9، العدد 4، 2020، ص 402 و 403.

أ-5-2-2 اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة:

لقد تطرقنا في البداية إلى مفهوم القوة القاهرة كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية لذا سنقوم بتعداد شروط القوة القاهرة.

للقوة القاهرة أربع شروط أولها عدم إمكان توقع حدوثها لا من جانب الدائن أو المدين كذلك استحالة الدفع فإذا أمكن دفعها لم تكن قوة قاهرة كما يجب أن تجعل الالتزام مستحيلا لا مرهقا للمدين والاستحالة هنا مطلقة وسوف نتطرق لاحقا إلى التشريعات التي تأخذ باستحالة التنفيذ أما الشرط الرابع فيجب ألا يكون هناك خطأ من جانب المدين أدى إلى وقوع الحادث،¹

ويعتبر الفرق الاساسي بين نظرية القوة القاهرة والظروف الطارئة أن هذه الاخيرة تتعلق بالحالات التي لا يصبح فيها أداء الالتزامات التعاقدية مستحيلا بالنسبة للطرف المتضرر على عكس الطرف الذي يواجه حدث قوة قاهرة لا يزال بإمكان هذا الطرف الأداء لكنه يواجه صعوبات أساسية لم تكن متوقعة في وقت إبرام العقد.²

القوانين التي تأخذ بمعيار استحالة التنفيذ في حالة القوة القاهرة هو القانون الأردني والقانون السويسري فخصائص القوة القاهرة في هذا القانون تقترب من خصائصها في القانون الفرنسي أيضا القانون الالمانى سايرهم في اعتماد معيار استحالة التنفيذ والقانون الانجليزي وكذلك القانون الجزائري.³

ونجد في القضية رقم 3142 لسنة 97 القرار التحكيمي الصادر عن غرفة التجارة الدولية أن هيئة التحكيم تصدت من تلقاء نفسها لتحديد معنى استحالة التنفيذ المترتبة على حدث القوة القاهرة، فعلى إثر تأميم ونقل ملكية مشروع وطني يعمل في استخراج المواد

¹ عايش راشد المري، مرجع سابق، ص 16 و 17 .

² عقيل كريم زغير، أثر تغير الظروف على عقود التجارة الدولية (دراسة تأصيلية مقارنة)، مقال منشور في مجلة

المعهد، بدون جهة مصدر، العدد 3، 2020، ص 165

³ سالم بن سلام بن حميد الفليتي، مرجع سابق، ص 11 و 12 .

الأولية في دولة آخذة في النمو، هددت الشركات التي كانت تشغل هذه المناجم حتى بالحجز على كل منتج من هذه المصادر تم بيعه عن طريق هذا المشروع الوطني، وفي فترة ما بين التأميم وهذه التهديدات عقد المشروع الوطني سلسلة من بيوع فوب مع مشتريين من عديد من الدول لتصريف المنتجات المأخوذة من المناجم التي تم تأميمها، لم يتسلم بعض من هؤلاء المشتريين هذه المنتجات بحجة أن التهديدات الصادرة من الشركات التي كانت تشغل المشروع تعيقهم من التسليم وتمثل بالنسبة لهم استحالة مطلقة تعفيهم من الالتزام.

رفضت هيئة التحكيم هذا الدفع من جانب المشتريين وأكدت أن التهديدات التي تحتج بها الشركات لا ينتج عنها استحالة مطلقة في تنفيذ التزاماتهم بتسلم هذه المنتجات وتبنت الهيئة هذا الرأي على أساس أن هناك مشتريين آخرين استطاعوا نقل المنتجات محل العقد في نفس الفترة.¹

ومن منطلق شروط القوة القاهرة يمكن القول بانطباقها على جائحة فيروس كورونا باعتبارها حدثا لم يكن يتوقع ظهوره، ولا يستحيل دفعه ومستقل عن إرادة أطراف العقد وهو ما ذهبت إليه محكمة كولمار بفرنسا في مارس 2020 إذ اعتبرت عدم حضور المستأنف ودفاعه في جلسة الحكم بسبب احتمال إصابته بفيروس كورونا قوة القاهرة واعتبرت المحكمة أنه ليس فيروس كورونا في حد ذاته هو القوة القاهرة، وإنما خطر العدوى وعدم وجود لقاح وكون المرض مميتا هو ما يشكل قوة القاهرة واعتبرت هيئة التحكيم قيام الدولة بإلغاء رخصة التصدير نتج عنها استحالة التنفيذ وأن إلغاء الرخصة يشكل قوة القاهرة بمفهومها القانوني.²

ومن الأحكام القضائية التي اعتبرت جائحة فيروس كورونا قوة القاهرة، الحكم الصادر عن محكمة دوي بفرنسا مارس 2020 جاء فيه بأن إلغاء رحلة جوية من قبل السلطات الإيطالية بسبب المخاطر الناتجة عن جائحة فيروس كورونا تعتبر قوة القاهرة .

¹ شريف غنام، اثر تغير الظروف في عقود التجارة الدولية، الطبعة 1، مطبعة الفجيرة الوطنية، دبي الامارات العربية المتحدة، 2010، ص 119.

² حليلة بن دريس، مرجع سابق، ص 394 و 395 .

في الجزائر دعت الحكومة بموجب مذكرة تحمل رقم 07 / 2020 أمر فيها وزير العدل بتفعيل المادة 322 من ق. إ. م. إ. التي تمنح السلطة التقديرية المطلقة لرئيس الجهة القضائية للنظر في طلب رفع سقوط ممارسة حق الطعن في ظل وجود قوة قاهرة¹.

ولمعالجة المشاكل التي سببتها جائحة كورونا خاصة في العقود الدولية ترك الأمر إلى السلطة التقديرية للقضاء².

كذلك يجب إدراج شرط إعادة مراجعة العقد بنص صريح في العقد كوسيلة أو مخرج يمكن الاطراف من تصحيح اختلال التوازن العقدي الذي سببته تقلبات الظروف مما يترتب على ذلك تعزيز الثقة والاطمئنان بين المتعاملين في مجال عقود التجارة الدولية³.

إذن نستنتج بما أن جائحة كورونا كيفت على أنها قوة قاهرة وهذا ما يظهر في مختلف احكام القرارات القضائية إذن فهي تعتبر حالة من حالات اعفاء الناقل البحري عن مسؤوليته.

ب- الأسباب الخاصة للإعفاء القانوني:

يقصد بها الأسباب التي يمكن للناقل أن يطلب على أساسها دفع مسؤوليته عن الاضرار التي لحقت بالبضاعة، بإثبات أنه قد اتخذ هو شخصيا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.

تتمثل هذه الأسباب في المسؤولية النسبية وذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب للشاحن ونقل البضاعة على سطح السفينة⁴.

¹ حليلة بن دريس، مرجع سابق، ص 395 .

² على حسين حوران، جائحة كورونا وتأثيرها على الالتزامات العقدية، مقال منشور في مجلة كلية التربية، جامعة واسط، الجزء الأول، العدد 41، 2020، ص 607.

³ عبد الكريم موكة، أثر تغيير الظروف الاقتصادية على استقرار عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور خنشلة، المجلد 5، العدد 10، 2018، ص 412 .

⁴ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 73

2- الاعفاءات الاتفاقية

الأصل أنه يعد باطلا كل شرط يوضع أو يتفق عليه، يكون الهدف منه إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، غير أنه هناك استثناءات وفي حالات محددة يجوز فيها الإتفاق على اعفاء الناقل من المسؤولية .

يتضح من خلال المادة 811 قانون بحري جزائري أنه يجوز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته.

واعتبر كل من التقنين البحري المصري وإتفاقية بروكسل ومعاهدة هامبورغ أن كل الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها باطلة .

رخص المشرع الجزائري الشروط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل على أن تتعلق بالحالات المذكورة في 812 وكذلك فعل المشرع المصري من خلال المادة 238 ق.ب.ج.¹

3- المستفيدون من الاعفاء في القانون البحري الجزائري:

المستفيدون من الإعفاء هم الناقل البحري بالمفهوم العام وتابعي الناقل البحري أي مندوبي الناقل.²

خامسا-دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إن أطراف عقد النقل البحري هما الناقل والشاحن إلا أن تنفيذ العقد يلزم تدخل طرف ثالث هو المشتري.

وبالتالي فأصحاب الحق في رفع دعوى المسؤولية هم الشاحن وكذلك المشتري والطرف الثالث ألا وهو المؤمن .

¹ رشيد الواحد، مرجع سابق، ص 77 و 78

² محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، السنة 2006 ، ص 49 و 50 .

أما الطرف الذي ترفع ضده الدعوى فأساسا يكون الناقل المتعاقد وتابعيه والناقل الفعلي ومجهز السفينة.

تتمثل إجراءات رفع الدعوى أساسا في الأخطار ويكون أمام الجهات القضائية المختصة للنظر في القضايا البحرية ويكون هذا الإخطار مقيدا بشروط فيجب أن يكون مكتوبا وواضحا ومحددا.¹

أما تقادم هذه الدعوى فيكون مدته سنة واحدة وذلك بقصد الإسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات ويبدأ سريانه من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما فعليا أما في حالة وجود تسليم فإن التقادم يبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة أي منذ وصولها إلى ميناء التفريغ.²

وهذه هي بالمجمل مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري فهي متشعبة وطويلة إلا أننا حاولنا الاختصار وتطرقنا إلى أهم العناصر في هذه المسؤولية ودائما ما كنا نلاحظ ظهور اسم المشتري فمثلا هو يعتبر طرف من أطراف دعوى مسؤولية الناقل لذا كان علينا التطرق لموضوع مسؤولية الناقل لأنه يؤثر ويرتبط بعقد البيع البحري سيف وفوب.

¹ محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدر، العدد 8، ص 214 إلى 222 .

² محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 256.

خلاصة الفصل الثاني:

تعد مرحلة تنفيذ البيعين (سيف وفوب) في غاية الأهمية لأنها المرحلة التي يقوم فيها البائع والمشتري بتنفيذ محتوى العقد، وهذه الأخيرة هي مجموعة من الإلتزامات الواقعة على البائع من جهة وعلى المشتري من جهة أخرى، فنجد أن إلتزامات البائع في البيع سيف تختلف عن إلتزاماته في البيع فوب، فالبائع في البيع سيف ملزم بتسليم البضاعة وإبرام عقد النقل البحري وكذا تجهيز السفينة وتغليف البضاعة، أما في البيع فوب يجهز البضاعة، يسلم المستندات، يخطر المشتري، يلتزم بالضمان، أما المشتري في البيع سيف فهو ملزم بدفع الثمن في حين ان المشتري في البيع فوب ملزم بالاضافة الى دفع الثمن بإستئجار السفينة وتسلم البضائع.

ويكون دفع الثمن بواسطة وسائل حديثة كالتحويل الدولي للأموال و نظام السويقت إلا أن أشهر وسيلة للدفع هي الإعتماد المستندي فمعظم الدول يلجؤون إليها كطريقة حديثة للدفع ومن بينهم الجزائر.

ولكي تثور المسؤولية ويترتب الجزاء لابد أن يكون هناك اخلال بالتزامات تعاقدية، سواء من طرف البائع او المشتري في عقدي البيع سيف وفوب او من جانب اطراف العقود المحتواة داخل هذان العقدان حيث لكل طرف جزاء معين و هناك بعض الجزاءات المشتركة. وتستفيد هذه الاطراف في بعض الحالات من حالات اعفاء تعفيها من المسؤولية.

الخاتمة

يعتبر البيع سيف وفوب من أهم البيوع البحرية نظرا لكثرة استعمالهما في التجارة الدولية البحرية، تعود نشأة البيعين إلى بداية القرن التاسع عشر، يمتاز كل بيع بخصائص معينة تميزه عن غيره من العقود حيث نجد من بين خصائص البيع فوب أن إبرام عقد النقل البحري يقع على عاتق المشتري وهذه الخاصية هي نقيض خاصية عقد البيع البحري سيف فهذا الأخير يتميز بأن البائع هو الذي يبرم عقد النقل و التأمين، وككل العقود فإن إبرام عقدي البيع سيف وفوب يشترط توافر أركان و أطراف فأركان عقدي البيع هي التراضي من إيجاب وقبول وكذلك المحل والسبب أما أطرافه فنجد منها ما هو رئيسي ومنها ما هو ثانوي فالأطراف الرئيسية هي البائع والمشتري لكن هناك من يضيف الناقل البحري باعتباره أساس عملية النقل البحري وكذلك الشاحن و المؤمن، عند توافر كل هذه الأركان يقوم العقد وينشأ آثاره من بين هذه الآثار هي الالتزامات المترتبة على البائع والمشتري وتتشابه التزامات أطراف البيع فوب مع التزامات أطراف البيع سيف إلا أن أهم فرق جوهري هو أن البائع في البيع سيف ملزم بإبرام عقدي النقل والتأمين في حين أن هذا الالتزام في البيع فوب يقع على عاتق المشتري .

لكن في بعض الأحيان قد يخل أحد المتعاقدين بالتزاماته فسواء كان البائع أم المشتري فكل منهما تترتب عليه مسؤولية في حالة الإخلال بالتزاماته العقدية وهناك جزاءات مشتركة بينهما تمثلت في الفسخ والتفويض العيني والتعويض ووقف التنفيذ .

يحتوي عقدي البيع سيف وفوب داخلهما عقود أخرى لها أهمية كبيرة كعقد التأمين البحري وعقد النقل البحري فهما يلعبان دورا مهما في عقد البيع سيف وفوب حيث أن عدم إبرام عقدي النقل والتأمين يؤدي بالضرورة إلى فشل عقد البيع فأى إخلال يرتكبه طرف من أطراف هذه العقود يؤدي إلى عدم إمكانية تنفيذ عقد البيع البحري .

ونظرا لدور البيع سيف وفوب الفعال وتأثيرهما على التجارة الدولية جعل هذه الطائفة من البيوع محل اهتمام التشريعات الدولية بصفة عامة والتشريعات الداخلية وكذا الاتفاقيات

الدولية فتم عقد الكثير من الاتفاقيات الدولية لتنظيم عقدي البيع سيف وفوب، بصفة عامة والبيع الدولي للبضائع بصفة خاصة حيث نصت بعض هذه الاتفاقيات على التزامات هذه العقود وكذلك قامت بتنظيم ركن الرضا وخصوصا مسألة الايجاب والقبول، أما عن التشريعات العربية فجهودها في تنظيم هذه البيوع قليلة فنجد العديد من التشريعات لم تتطرق إلى هذه البيوع كالمشرع الجزائري والمشرع المصري، لكن رغم ذلك نجد فئة قليلة من التشريعات العربية نصت على هذه البيوع كالتشريع العراقي والتشريع البحريني.

إذا فقد وفقت التشريعات الدولية في تنظيم البيوع البحرية سيف وفوب إلى حد كبير، فقد نصت على العناصر الأساسية لهذه البيوع، وهي أركان هذه البيوع والالتزامات المترتبة عن هذه البيوع، في حين أنها تركت المسائل الثانوية وبقية العناصر المتعلقة بهذه البيوع للقوانين الداخلية لكل دولة لتنظيمها.

النتائج:

لكل بيع من البيعين خصائص معينة تفرقه عن بقية البيوع هذه الخصائص هي ما جعلت هذه البيوع محل اهتمام المتعاملين الاقتصاديين في التجارة الدولية.

للبيع البحرية سيف وفوب تأثير كبير على التجارة الدولية فمعظم عمليات الاستيراد والتصدير تكون عن طريق هذه البيوع فهيا تساهم بشكل كبير في تنمية الاقتصاد الدولي.

يرتب البيع سيف وفوب التزامات متبادلة بين البائع والمشتري وأهم فرق جوهرية بين هذه الالتزامات هو أن إبرام عقدي النقل و التأمين تكون على عاتق البائع في البيع سيف في حين تكون على عاتق المشتري في العقد فوب.


يحوي عقدي البيع سيف وفوب داخلهما عقدي النقل البحري والتأمين البحري حيث يؤثران هذان الأخيران في البيعين بشكل غير مباشر، فأى إخلال يصدر من جانب أطراف هذه العقود يؤثر بالتبعية على إتمام تنفيذ البيوع البحرية سيف وفوب.

التوصيات :

يجب على المشرع الجزائري أن يضع نصوصا خاصة للبيع البحري سيف وفوب تتميز هذه البيوع بطبيعة وسمات خاصة تجعل خضوعها للقواعد العامة أمرا مستحيلا. تطوير التجارة الالكترونية في الدول النامية لتتماشى مع خاصية السرعة التي تتميز بها التجارة الدولية بصفة عامة والبيوع سيف وفوب بصفة خاصة مثل استبدال الإدارة الورقية التقليدية بالإدارة الرقمية الحديثة في الموانئ لتسهيل المعاملات التجارية و رح الوقت.

الاهتمام بترقية قطاع النقل البحري خاصة في الدول النامية مثل الجزائر التي تشهد تراجع وضعف كبير في هذا القطاع خاصة أنه يعد عصب البيوع البحرية، فالموانئ الموجودة بها والسفن تمتاز بقدما حتى أن بعضها يعود للحقبة الاستعمارية وهذا يعتبر عائق أمام تطور وإزدهار قطاع النقل البحري و يعد سبب لتراجع نسبة المعاملات التجارية البحرية.

الملحق رقم 01: بيانات سند الشحن

CONNAISSANCEMENT		Les références indiquées ci-contre sont à rappeler en toute occasion.		
CHARGEUR		N° de note de chargement		
DESTINATAIRE ou à l'ordre de		Transitaire au port de chargement ou Agence expéditrice		
ARRIVÉE À NOTIFIER ÉVENTUELLEMENT sans responsabilité pour non notification		 sudcargos S. A. AU CAPITAL DE 2.000.000 F. REGIS PAR LES ARTICLES 18 A 196 DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS COMMERCIALES R.P. N°2478 - 13278 MARSEILLE CEDEX 02 TELE 442 448 - 11 08 55 00 R.C. MARSEILLE 8 071 805 756		
Valeur pour assurance seulement (1)		Montant remboursement (1)		
Nom principal ou substitut		Port de chargement		
Port de destination		Date de départ à titre indicatif		
MARQUES ET NUMÉROS		NOMBRE ET GENRE des colis		
		NATURE DES MARCHANDISES		
		POIDS BRUT		
		VOLUME		
		Frete payable à :		
		COPIE NON NEGOCIABLE		
(1) Les sommes ne figurant pas dans cet emplacement ne seront pas prises en considération.				
Art. 28 - Tous les litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement seront jugés par le Tribunal de Commerce de MARSEILLE, même en cas d'appel au garant ou de pluralité de défendeurs et par dérogation expresse aux articles 42, 43 et 48 du nouveau code de procédure civile. Tribunal dont les chargeurs et réclamateurs déclarent formellement accepter la compétence.				
		LE CHARGEUR _____ P. LE CAPITAINE ET P.P. _____		
MONTANTS PAYABLES				
PAR L'EXPÉDITEUR		PAR LE DESTINATAIRE		

CLAUSES ET CONDITIONS DE TRANSPORT

.....

.....

¹ سلیم بودلیو ، مرجع سابق ، ص 131 و 132.

الملحق 02 : نموذج بوليصة الرحلة.¹

POUR LE VOYAGEUR - ALGER 13 - 2018

NOM DU VOYAGEUR (ou de l'entreprise) : S.I.F.E.C
ALGER 0903 100 0000

Valeur assurée : 2 000 000 000 (2 000 000 000 FF + 10 000 000)

Nature de l'assurance : Assurance de l'Algérie

Numéro de police, police ou sous-police : AL 1000000000000000

Nature de l'emballage : Boîte en bois

Voyage à effectuer : ALGER - ALGER

Nom, âge et position du maître transporteur : M. S. ALGERI EL

Date de départ : 01 Dec 2018

CONDITIONS D'ASSURANCE :

1- Tous Risques OK
 2- F.R. 200
 3- Garantie complémentaire

Taux de prime : 0.36% Taux de franchise : 0.36%

NOM	<u>S.I.F.E.C</u>				
Adresse	<u>ALGER 0903 100 0000 ALGER</u>				
Date d'effet	<u>01 Dec 2018</u>				
Prime nette	Taux	Prime brute	Prime nette	Prime brute	Prime nette
<u>360 000</u>	<u>18.0</u>	<u>2 000 000</u>	<u>180 000</u>	<u>2000</u>	<u>1 820 000</u>

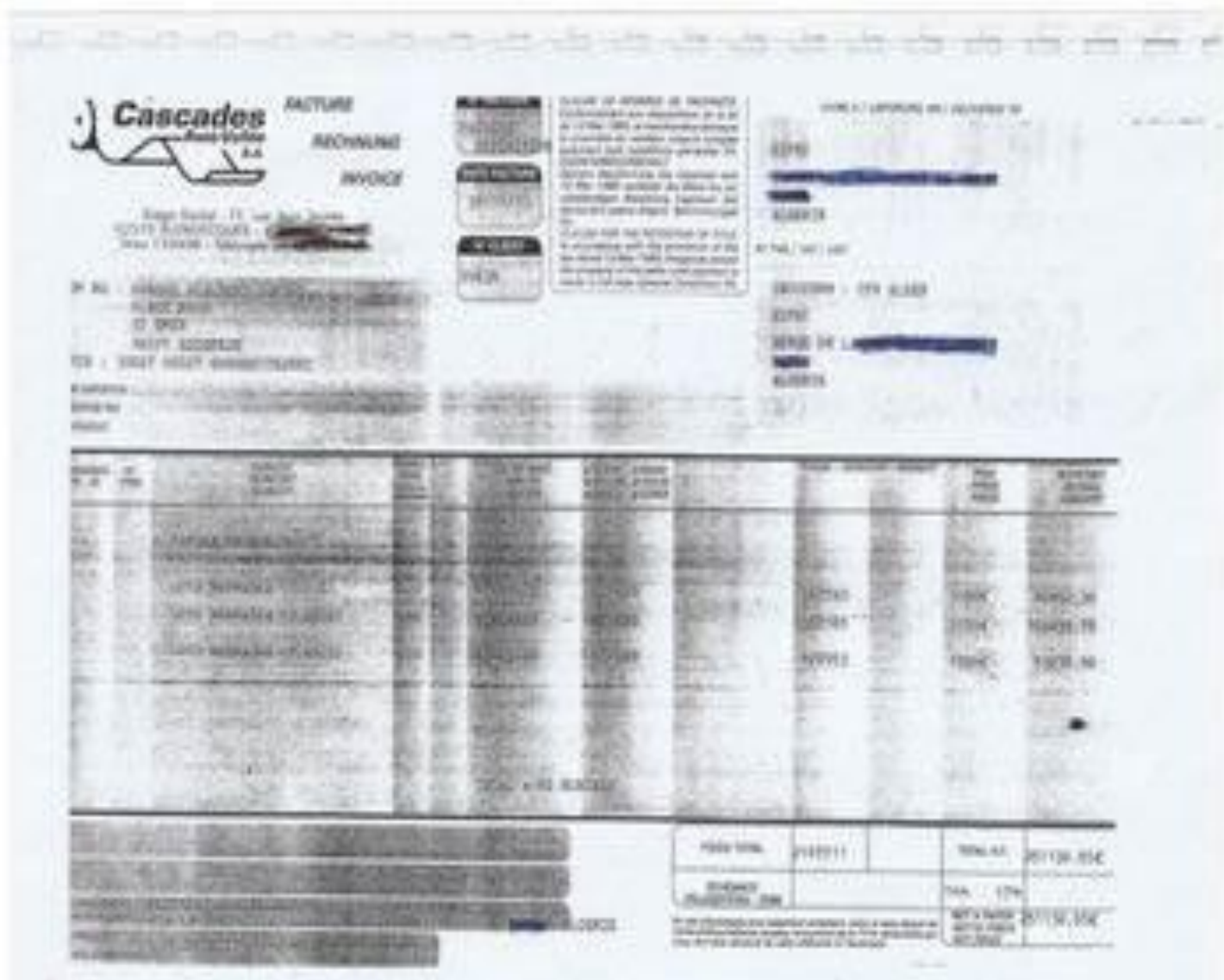
Date : ALGER - ALGER - 01 Dec 2018

S.I.F.E.C
 ALGER 0903 100 0000

ALGER 13
 ALGER 13

¹ إيمان عبد الاوي، دور التأمين في عمليات التجارة الدولية دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات SAA وكالة بوسعادة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة المسيلة، السنة 2015/2020، ص67.

الملحق 03 : نموذج الفاتورة التجارية¹



¹ إيمان عبد اللاوي، مرجع سابق، ص 72.

الملحق 04 : نموذج وثيقة التأمين¹.

ASSURANCES DE TRANSPORT

1- BULLETS DE DÉCOMPTÉ TRANSPORT N°

BRANCHE : TRANSPORT MARCHANDS

ASSURÉ : SAH SAH

ADRESSE : RUE EL KHAY

N° DE POLICE : 24-26-07

EFFET : 24/12/19

AVIS D'ALIMENT :

PRIME RÉGULÈRE : 9.261,31

TYPE FRAISSE ASSURÉE

DATE DE DÉCLARATION

TYPE POLICE, MARCHANDS COLIS

212 Avenue, 212

STAGNÉ

VALEUR ASSURÉE : 2.877.000,00

ARRIVÉE A D'OBJET PORT

GARANTIES

MODE D'ASSURANCE : TOUT - RISQUES

GARANTIES ANNEXES :

FRANCHISE : 15

SINISTRE N° : 180197-000-00

DATE DU SINISTRE : 09.01.19

DATE DE DÉCLARATION : 14.01.19

LIEU DU SINISTRE :

VERS RESPONSABLES : R.P.A.L.

DOMMAGES : 66.200,76

EVALUATION : 24.825,695

EXPERT : 66.200,76

MONNAIES : 3719,50

NATURE DES DOMMAGES

LEONCANTANCES : Les dommages sont signalés aux déclarations et emballés conformément à
 signes pendant les opérations de chargement et de déchargement et de mise et réception à quai.

FRANCHISE A DÉDUIRE : 15,00

MONTANT A RÉGLER : 24.794,53

LE RESPONSABLE DE LA SINISTRE : SAH SAH

317



¹ إيمان عبد الاوي، مرجع سابق، ص 75.

الملحق 05 : قضايا حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع¹.

ملف رقم 0964344

الغرفة التجارية والبحرية

ملف رقم 0964344 قرار بتاريخ 04/09/2014

قضية الشركة الجزائرية للتأمينات "كات"

ضد شركة النقل البحري "مارسك لاين"

الموضوع : نقل بحري للبضائع - مسؤولية الناقل البحري - تسليم - تحفظات.

أمر رقم : 76-80 (قانون بحري) - المادتان : 790 و 802 - جريدة رسمية عدد : 29 لسنة 1977.

قانون رقم : 98-05 (قانون بحري - تعديل وتعميم) - المادة : 47 - جريدة رسمية عدد : 47.

المبدأ، مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة، من تاريخ شحن البضائع إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله.

يجب على المرسل إليه أو ممثله، في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضائع، تبليغ الناقل البحري، كتابيا، بالتحفظات خلال أجل ثلاثة (3) أيام من تاريخ الاستلام.

تغني الخبرة الحضرية، عند استلام البضائع، عن تبليغ التحفظات كتابيا.

¹ مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق و الدراسات القانونية و القضائية، العدد 01، 2017، ص 230.

ملف رقم 0964344

الغرفة التجارية والبحرية

إن المحكمة العليا

بإجلستها العتية المتعددة مقرها شارع 11 ديسمبر 1960، الأبيار، بن
مكتون، الجزائر.

بعد المدولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :
بناء على المواد 349 إلى 360 و 377 إلى 378 و 557 إلى 581 من قانون
الإجراءات المدنية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى، وعلى عريضة الطعن بالنقض
المودعة بتاريخ 02/09/2013 وعلى مذكرة الرد التي تقدم بها محامي الطعون
ضدها.

بعد الاستماع إلى السيد زهير عبد السلام الرئيس المقرر بإتلاوة تقريره
المكتوب وإلى السيدة صحراوي الطاهر مليكة المحامية العامة بإتقديم طلباتها
المكتوبة الرامية إلى رفض الطعن.

حيث طعنت بالنقض الشركة الجزائرية للتأمين "كات" بإتقرار الصادر
عن المجلس القضائي للجزائر بإت 08 ماي 2013 الذي ألغى حكم محكمة بئر
مراد رابح المؤرخ بإت 02 جويلية 2012 وفض من جديد برفض دعواها.

وعليه فإن المحكمة العليا

حيث أن الطعن استوفى الأشكال والأجال القانونية.

وحيث أن الطاعنة تثير وجها وحيدا للطعن.

صن الوجه الوحيد، المأخوذ من مخالفة القانون.

حيث أن الطاعنة تطلب على القرار الطعون فيه مخالفة المادة 802 من
القانون البحري التي تجعل مسؤولية الخسائر التي تلحق بالحمولة إلى غاية
تسليمها على عائق الناقل، وقد تضررت الحمولة بإت دعوى الحبال من عدم
احترام درجات الحرارة الإجبارية، كما أن القرار اعتبر أن التحفظات لم ترسل
للتناقل في الأجال القانونية إلى حين أن التسليم تم بإت 11 ماي 2011 والتحفظات

الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 09643-44

تمت في اليوم الثواني للتسليم أي قبل مرور أكثر من ثلاثة أيام كما اعتبر عن حتماً أن الخبرة لم تكن حضورية مع أن ممثل الناقل وهو الخبير السيد مجملوخ كان حاضراً.

حيث أنه يتبين فعلاً من القرار المطعون فيه أن التحفظات تمت في اليوم الثواني للتسليم وتكون صحيحة بالنظر إلى طبيعة الحمولة المتواجدة في حاويات ولعملية المراقبة التي تستلزمها العدادات المدرجة بها والموجهة لضبط درجات الحرارة. وبالتالي تكون هذه التحفظات داخل أجل ثلاثة أيام المنصوص عليها في المادة 790 من القانون البحري. وفضلاً عن ذلك. وعلى عكس ما جاء في القرار المطعون فيه. فإن الخبرة تمت بحضور ممثل الناقل كما يتجلى من تقرير الخبرة.

وعليه. فالوجه التماس مؤنس.

فهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

بتسوية العلن شكلاً وبتقضى وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2013/05/08 وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس شكلاً من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقاً للقانون.

وبإبقاء المساريف القضائية على عاتق المطعون ضدها.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المتعددة بتاريخ الرابع من شهر سبتمبر سنة ألفين وأربعة عشر من قبل المحكمة العليا - الغرفة التجارية والبحرية - والمترتبة من السادة :

رئيس الغرفة رئيساً مقرباً

مستشاراً

ذبيب عبد السلام

عجيسر محسن

ملف رقم 113345 قرار بتاريخ 1995/05/16

قضية: (ش.ج.ت.ن) ضد: (شركة م أم)

عقد النقل البحري - الحسائر اللاحقة بالضائع أثناء عملية التفريغ -

مسؤولية الناقل - لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

(المواد: 802، 739، 879، 780 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أن الناقل البحري بعد مسؤولاً عن الحسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

ومن المقرر قانوناً أيضاً أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

وقد ثبت - في قضية الحال - أن قضاة الموضوع أعطوا الناقل البحري من المسؤولية عن الحسائر، على أساس أن الأضرار تمت أثناء التفريغ وأن عقد النقل ينتهي عند وضع البضاعة بين أيدي مؤسسة الاحتكار، قبلضائهم كما فعلوا بكونون قد أعطوا في تطبيق المواد 739، 780، 873 من القانون البحري. ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المعقدة بتاريخ 11 ديسمبر 1960 بالبار، الجزائر العاصمة.

بعد التداول القانونية أصدرت القرار الآتي نصه:

بناء على المواد: 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عرضة الطعن بالنقض وعلى مذكرة الرد.

حيث أن القرار المتخذ بحرق ثانيا مقتضيات المادة 780 من القانون البحري التي توضح أن عمليات تفريغ البضائع تتم تحت مسؤولية الناقل البحري.

حيث أن القرار المطعون فيه بحرق البضائع فيها مؤسسة مبنية بموجب احتكار شرعي، تتم تحت مسؤولية الناقل البحري الذي يبرم عقدا مكتوبا مع عامل الشحن والتفريغ وفقا للمادة 875 وذلك العقد لا ينتج أي أثر قانوني بإزاء المرسل إليه.

ونتيجة لذلك، فإن القرار المتخذ، عندما أعطى الناقل البحري من مسؤوليته عن الحسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ وقبل تسليمها للمرسل إليه، قد حرق مقتضيات القانونية لقبية أملاء، الأمر الذي يؤدي إلى نقضه.

فلهذه الأسباب

تلغى المحكمة العليا:

بقول الطعن شكلا وموضوعا.

ويقضى وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 9 ماي 1988 وإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى لتفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

وإلغاء التصاريح على المطعون ضدها.

يلا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المتعقدة بتاريخ السادس عشر من شهر ماي سنة خمسة وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا العرفية التجارية والبحرية والمركبة من السادة:

الرئيس المقرر

الاستشارة

الاستشارة

بوعروج حسان

مستوري فاطمة

مراد الهوارى

ويجوز السيد بالبط اسماعيل الحفامى العام وبمساعدة السيد تويوات ماحد

كاتب الضبط الرئيسي.

الملحق 06: دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية.¹

ملحق 05: دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 2000 OCEAN BILL OF LADING

SHIP FROM		Bill of Lading Number: 0001 0000 0000	
Canadian Farm Commodities, Inc 1805 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Attn: Max Smith		BILL OF LADING SPACE	
SHIP TO		Carrier Name: Northern Maritime Services	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 5140706 Attn: Adnan Demachis		Container Number: 100428 0075 Serial Number(s)	
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO		POINT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada	
N/A		POINT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port		BL/CO:	
		No. Number: 0000 0000	
		BILL OF LADING SPACE	
		PRELIMINARY T/BL:	
		FOB Vancouver, British Columbia, Canada	
		☐ Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	
CUSTOMER ORDER INFORMATION			
Customer Order No. 10000	# of Packages	Weight	Permitting (check one)
Grade A Summer Corn	500	50,000 kg	☐
			☐
			☐
Grand Total			☐
ADDITIONAL SHIPPER INFORMATION			
Full on transfer of bills with no credit, all loading charges for account of shipper. All charges become FOB point for account of the buyer. All shipping charges shipment in Canadian dollars.			
CARRIER INFORMATION			
Handling Unit	Package	Weight	Commodity Description
Qty	Type	kg	
		50,000 kg	Grade A Summer Corn
			Country of Origin: Canada
			SEMI-FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION
<p>When the cargo is received on ship, it shall be counted, weighed and certified in writing by the carrier. The carrier shall not make delivery of the shipment without payment of charges and all other lawful dues.</p> <p>Shipped Freight Vancouver to Valparaiso \$ 888,000.00</p>			
<p>Shipped under a standard bill of lading and the carrier shall not be liable for loss or damage to the cargo unless it is shown that the carrier was negligent. The carrier shall not be liable for loss or damage to the cargo unless it is shown that the carrier was negligent.</p>		<p>The carrier shall not make delivery of the shipment without payment of charges and all other lawful dues.</p> <p>Shipped Signature: Max Smith April 8, 2000</p>	

¹ أحمد لخضر تحي، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجستك الدولي، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة المسيلة، السنة 2019/2020، ص87

الملحق 07: دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري.¹

رقم (07) دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في القاتورة المحترية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

SELLER: AgChem Incorporated 7523 Industrial Park 1A, Mobile, AL, Attn: Bob Beattie		Date: February 1, 20XX Sales Order Number: 9909 Payment Terms: Letter of Credit Delivery Terms: <u>CIF Hai Phong port, Vietnam</u> Incoterms: Incoterms 2010 Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation valid Through: March 1, 20XX			
SOLD TO: HCM Rice Cooperative Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Attn: Mr. Nguyen		SHIP TO: SAME			
Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		Meters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000
Payment Terms: Letter of Credit sight draft <u>CIF Port of Hai Phong, Vietnam : USD 128,000</u>					
Statements:					
Authorized Signature		John Holmes, Export Sales Manager Print Name		Feb 1, 20XX Date	

¹ أحمد لخضر تحي، مرجع سابق، ص 85

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

1. محمد حمدي، قاموس مرشد الطلاب، المرشد الجزائرية للنشر والوزيع، الجزائر، 2005.

ثانيا: المراجع

1-الكتب:

1. أحمد السعيد الزقرد، أصول قانون التجارة الدولية البيع الدولي للبضائع، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2007 .
2. باسم محمد صالح، القانون التجاري، الجزء 1، منشورات دار الحكمة مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1987.
3. بسام أحمد الطراونة ، باسم محمد ملحم، مبادئ القانون التجاري(النظرية العامة، الاعمال التجارية والتجار، الدفاتر التجارية، السجل التجاري المستجد، العنوان التجاري، العقود التجارية)، الطبعة 1 و2، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2010 و 2012.
4. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
5. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
6. شريف غنام، أثر تغيير الظروف في عقود التجارة الدولية ، الطبعة 1، مطبعة الفجيرة الوطنية، دبي الامارات العربية المتحدة، 2010.
7. طالب حسن موسى، القانون البحري(السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، عقود البحرية المساعدة)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2004.
8. عادل على المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
9. عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، 2009.

10. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة (السفينة، أشخاص السفينة، استغلال السفينة، مسؤولية الناقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة 1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، 1999.
11. عبد المجيد زعلاني، الوجيز في القانون الجزائري (دراسة فقهية)، دار بيرتي للنشر، الجزائر، 2009.
12. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض الدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2006.
13. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2012.
14. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي)، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.
15. لطيف جبر كوماني، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة 2، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، 1998.
16. محمد السيد الفقي، تطور قواعد القانون البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007.
17. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية (دراسة لسند الشحن وقواعد الانكوترمز لسنة 2000 وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الاحكام القضائية)، الطبعة 1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2007.
18. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2010.
19. محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2000.
20. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض، 2012.

21. محمود الكيلاني، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
22. مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين (المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الاردني، اللبيني، القطري، البحريني، العماني)، الطبعة 1، الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005،
23. مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة 1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2012.
24. مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة 1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010.
25. مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000.
26. هاشم رمضان الجزائري ، عبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح قانون التجارة البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة 1، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع جدار الكتاب العالمي، 2009.
27. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004.

2-المجلات والمقالات العلمية:

1. مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق و الدراسات القانونية و القضائية ،العدد 2017،01.
2. إيمان خلادي، مراد بسعيد، مدى اعتبار جائحة كورونا كوفيد 19 قوة قاهرة لبراء الناقل البحري من المسؤولية، مقال منشور في مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34، العدد خاص القانون وجائحة كوفيد 19، 2020.
3. أحمد دغيش، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة (دراسة مقارنة)، مقال منشور في مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، المجلد 1، العدد 3، 2017 .

4. أحمد محمد عبد الفوضيل، عقد نقل البضائع وفقا لاتفاقية روتردام 2008، مقال منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، بدون جهة مصدرة، العدد 68، 2019.
5. أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 3.
6. إكرام حجاب، محمد بن جيار، هاجر طرودي، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، مقال منشور في مجلة البناء الاقتصادي، بدون جهة مصدرة، العدد 2، 2018.
7. إلهام عزايي، إنعكاسات جائحة كورونا كوفيد 19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية، مقال منشور في مجلة قانون العمل والتشغيل، بدون جهة مصدرة، المجلد 5، العدد 4، 2020.
8. أمال قلبازة، رشيد يوسف، لوجستيك النقل البحري للبضائع حالة الجزائر، مقال منشور في مجلة دفاتر بواديكس، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، المجلد 4، العدد 4، 2015.
9. أمينة دريسي، أنواع البيوع البحرية، مقال منشور في مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمار ثلجي لغواط، المجلد 2، العدد 3، 2018.
10. جوهر خلخال، قواعد الانكوترمز وتطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر، مقال منشور في مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد 11، 2018.
11. حبيبة قدة، التعويض عن المسؤولية في التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد 1، 2018.
12. حليلة بن دريس، مآل العقد التجاري الدولي في ظل تأثير وباء كورونا المستجد على تنفيذه (دراسة في ضوء القوانين المقارنة وأحكام اتفاقيات التجارة الدولية)، مقال منشور في المجلة الدولية للقانون، بدون جهة مصدرة، المجلد 9، العدد 4، 2020.
13. حمزة مصعب، بورني حناشي، مصعب بالي، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010 2018، مقال منشور في مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 13، العدد 3، 2020.
14. حمود بن محسن بن ناصر الدعجاني، عقد البيع (F.O.B) دراسة فقهية، مقال منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، بدون جهة مصدرة، العدد 36، 2021.

15. سالم بن سلام بن حميد الفليتي، أثر تغيير الظروف على عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة روح القوانين، كلية الحقوق جامعة طنطا، المجلد 2، العدد 88، 2019.
16. سعيدة أعراب، البيع البحري كاف، مقال منشور في مجلة العلوم الانسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، المجلد 17، العدد 46، 2017.
17. سعيدة ولد لغواطي، عثمان لخلف، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007 2018، مقال منشور في مجلة الاقتصاد الجديد، جامعة خميس مليانة، المجلد 12، العدد 1، 2021.
18. سماح هدى الجنابي، التكيف القانوني لجائحة كورونا وأثرها على الالتزامات التعاقدية الدولية، مقال منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، بدون جهة مصدرة، المجلد 9، العدد خاص، 2020.
19. سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7.
20. سهام دريال، الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 6.
21. سهام سوادي طعمة، لأثر جائحة كورونا على تنفيذ العقود التجارية الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق، بدون جهة مصدرة، العدد 40.
22. رحيمة سمارة، فطيمة الزهرة بن صغير، صبرين زعموم، التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية، مقال منشور في مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، بدون جهة مصدرة، المجلد 3، العدد 2، 2020.
23. عايض راشد المري، الاثار القانونية لفيروس كورونا على العقود التجارية في القانون الكويتي، مقال منشور في مجلة روح القوانين، كلية الحقوق جامعة طنطا، المجلد 1، العدد 88، 2019.
24. عبد الكريم موكة، أثر تغيير الظروف الاقتصادية على إستقرار عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور خنشلة، المجلد 5، العدد 10، 2018.
25. المقاربة القانونية لعنصر الثمن في عقود التجارة الدولية، مقال منشور في مجلة الدراسات حول فعالية القاعدة القانونية، بدون جهة مصدرة، المجلد 2، العدد 1، 2018.

26. عبد الله رشاد حسين ، محمد عواد الكر، عقد البيع سيف وأحكامه في الفقه الاسلامي (دراسة فقهية مقارنة)، مقال منشور في مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات الشرعية والقانونية، بدون جهة مصدرة، المجلد 29، العدد 2، 2021.
27. عقيل كريم زغير، أثر تغير الظروف على عقود التجارة الدولية (دراسة تأصيلية مقارنة)، مقال منشور في مجلة المعهد، بدون جهة مصدرة، العدد 3، 2020.
28. عقيل مجيد كاظم السعدي، عباس سلمان محمد علي، طرق الوفاء بالثمن في التجارة الدولية (دراسة قانونية مقارنة لتحصيل الثمن في عقود التجارة الدولية البيع الدولي نموذجا)، مقال منشور في مجلة رسالة الحقوق، بدون جهة مصدرة، العدد 3، 2021
29. علي حسين حوران، جائحة كورونا وتأثيرها على الالتزامات العقدية، مقال منشور في مجلة كلية التربية، جامعة واسط، الجزء الاول، العدد 41.
30. عمار فيصل، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 4.
31. فاطمة مستيري، مهام و مسؤوليات عامل الشحن و التفريغ في الموانئ، مقال منشور في مجلة المحكمة العليا، قسم الوثائق للمحكمة، العدد خاص الإجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، 1999.
32. فوضيل بن معروف، التأمين البحري في الجزائر، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 7.
33. قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 4.
34. كميلة أعراب، عقد التأمين البحري كألية لادارة المخاطر البحرية، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 6.
35. ليندة أكلي، البيع البحري سيف، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7، 2018.
36. محمد لمين بن قايد علي، الانكوترمز : آلية التعامل في البيوع الدولية، مقال منشور في مجلة السياسة العالمية، جامعة محمد بوقرة بومرداس، المجلد 5، العدد 3، 2021.

37. محمد ياسين بوزوبنة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 8.
38. مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا لتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مقال منشور في مجلة الشريعة والاقتصاد، جامعة العلوم الاسلامية الامير عبد القادر قسنطينة، المجلد 7، العدد 14، 2018.
39. نغم حنا رؤوف، إلتزام البائع بالتسليم في عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا، مقال منشور في مجلة الرافدين للحقوق، بدون جهة مصدرة، المجلد 14، العدد 51، 2016.
40. المعيار المتبع في تحديد الاعراف المطبقة على عقد البيع الدولي، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، بدون جهة مصدرة، المجلد 16، العدد 1، 2009.
41. وقف التنفيذ في عقد البيع الدولي للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية (دراسة تحليلية في ضوء أحكام إتفاقية لاهاي 1964 وإتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع 1980)، مقال منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، بدون جهة مصدرة، المجلد 14، العدد 11، 2007.
42. نور الدين صحراوي، إلتزامات الاطراف في عقد التأمين البحري، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون جهة مصدرة، العدد 8.

3- الرسائل والاطروحات:

الاطروحات:

1. أسامة محمود حميدة، الإلتزامات المتقابلة لاطراف البيع الدولي والاحكام المشتركة بينها، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة الخرطوم، السنة 2004.
2. أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، السنة 2014-2015.
3. يسري عوض عبد الله، العقود التجارية الدولية مفاوضاتها - إبرامها - تنفيذها، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة النيلين السودان، السنة 2009.

رسائل الماجستير:

1. أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ،كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة 2013.
2. خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الامم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة 2010/2011.
3. رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، السنة 2013.
4. رضوان العيورات، تكوين عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فينا لعام 1980، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، السنة 2010/2011.
5. سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، السنة 1999/2000.
6. شيماء أزهرى بخيت أحمد، الاعتمادات المستندية كوسيلة للدفع في التجارة الخارجية ودورها في ميزان المدفوعات دراسة حالة بنك فيصل الاسلامي ومصرف المزارع التجاري 2009/2015 ، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السنة 2016.
7. صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرة ماجستير في قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، السنة 2016/2017.
8. 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.
9. محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، السنة 2016.

رسائل الماجستير:

1. أحمد لخضر تحي، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجستيك الدولي ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، السنة 2020/2019.
2. إيمان عبد اللاوي، دور التأمين في عمليات التجارة الدولية دراسة حالة الشركة الجزائرية لتأمينات SAA ووكالة بوسعادة ، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، السنة 2020/ 2019.

ثالثا: المراجع باللغة الأجنبية.

1. AL-Anbaki ,Majid HK ,passing of property in CIF FOB contracts(comparative study) , (submitted for the degree of PHDfaculty of law ،glasgowuniversity ،August ،1978) .
2. Loueleh Sofiane et DahmaniArezki , la realite de l'assurance Maritime en Algerie :Cas de compagnie Algerienne d'assurance transport C.A.A.T ,mémoire en vue de l'obtention du diplôme de master en finance et assurance ,faculte des sienceseconomiques commerciales et des sciences des gestion ,université Mouloud Mammeri TiziOuzou ,2019/2020.

فهرس المحتويات:

الصفحة	العنوان
	شكر و عرفان
01	مقدمة
06	الفصل الأول: الأحكام العامة لعقود البيع البحري سيف وفوب.
07	المبحث الأول: أساسيات حول عقد البيع البحري سيف وفوب
07	المطلب الأول: ماهية عقد البيع البحري سيف وفوب
07	الفرع الأول: نشأة البيوع البحرية سيف و فوب
09	الفرع الثاني: تعريف البيع سيف وفوب
11	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري الدولي سيف وفوب
15	الفرع الرابع: الرابع: خصائص البيع سيف وفوب
19	الفرع الخامس: الحكم الشرعي لعقود البيع البحري الدولي سيف و فوب
20	الفرع السادس: الجهود الدولية في توحيد احكام البيوع
24	المطلب الثاني: ابرام عقد البيع البحري سيف وفوب
24	الفرع الأول: أركان البيع البحري الدولي
36	المبحث الثاني: العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف وفوب
36	المطلب الأول: أحكام عقد النقل البحري
36	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري.
37	الفرع الثاني: علاقة النقل البحري بعقد البيع البحري.
39	الفرع الثالث: إبرام عقد النقل البحري
41	الفرع الرابع: إثبات عقد النقل البحري.
43	الفرع الخامس: النقل البحري والتجارة العالمية.

49	المطلب الثاني: عقد التأمين البحري
49	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري
50	الفرع الثاني: نشأة عقد التأمين البحري.
50	الفرع الثالث: أنواع عقد التأمين البحري.
51	الفرع الرابع: أطراف عقد التأمين البحري
52	الفرع الخامس: أثر تأمين النقل البحري على التجارة الخارجية
52	الفرع السادس: الحكم الشرعي لعقد التأمين البحري
54	الفرع السابع: خصائص عقد التأمين البحري
55	الفرع الثامن: مبادئ عقد التأمين البحري
56	خلاصة الفصل الاول:
57	الفصل الثاني: آثار عقد البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما
58	المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن البيوع البحرية سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما.
58	المطلب الاول: الالتزامات المفروضة على البائع والمشتري في عقد البيع سيف وفوب
58	الفرع الأول: التزامات البائع في عقد البيع سيف وفوب
72	الفرع الثاني: التزامات المشتري في عقود البيع البحري سيف و فوب
84	المطلب الثاني: التزامات أطراف العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف وفوب
84	الفرع الاول: التزامات الناقل البحري.
89	الفرع الثاني: التزامات الشاحن
90	الفرع الثالث: التزامات المؤمن

90	الفرع الرابع: التزامات المؤمن له
91	الفرع الخامس: التزامات المستفيد
92	المبحث الثاني: جزاء الاخلال بالتزامات عقدي البيع البحري سيف وفوب والعقود المحتواة داخلهما.
92	المطلب الأول: جزاء اخلال البائع والمشتري بالتزاماتهم في عقد البيع سيف وفوب
92	الفرع الأول: جزاء إخلال البائع .
93	الفرع الثاني: جزاء إخلال المشتري .
93	الفرع الثالث: الجزاءات المشتركة.
97	الفرع الرابع: حالات إعفاء البائع و المشتري من المسؤولية.
97	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن إخلال أطراف العقود المحتواة داخل عقد البيع البحري سيف وفوب بالتزاماتهم.
98	الفرع الأول: مسؤولية المؤمن له
98	الفرع الثاني: مسؤولية المؤمن
99	الفرع الثالث: مسؤولية الشاحن
102	الفرع الرابع: مسؤولية الناقل البحري
115	خلاصة الفصل الثاني
116	خاتمة
	قائمة الملاحق
	قائمة المصادر والمراجع

ملخص:

تعتبر البيوع البحرية نوع خاص من البيوع الدولية وهي عبارة عن عقود تجارية ذات طبيعة قانونية خاصة، تنقسم إلى طائفتين هما بيوع الوصول وبيوع القيام (الشحن). هذه الأخيرة سميت بهذا الاسم لأن ملكية البضاعة فيها تنتقل منذ شحنها في ميناء الشحن ومن أهم أنواع البيوع في هذه الطائفة البيع سيف والبيع فوب، اللذان تعود نشأتهما إلى القرن 19، ونجد أن لكل منهما خصائص ينفرد بها عن الآخر تميزهما عن البيوع الأخرى. لقد نظمت المنظمات الدولية وأغلبية الدول أحكام البيوع سيف وفوب بصفة عامة فوضعوا قواعد نموذجية ثم تلتها قواعد تفسيرية وجاءت بعدها الاتفاقيات الدولية حيث تطرقت هذه الأخيرة لركن التراضي وتركت المحل والسبب للقوانين الداخلية لكل دولة لتنظيمها. نصت اتفاقية فيينا على التزامات أطراف عقد البيع فأهم التزامات البائع تتمثل في تسليم المستندات والبضاعة، وأهم التزام للمشتري هو دفع الثمن. وإذا أخل أحد الطرفين بالتزاماته تقوم عليه المسؤولية وكذلك يترتب عليه جزاء ونفس الشيء بالنسبة للشاحن والناقل والمؤمن والمؤمن له والمستفيد فهي أطراف في عقود مختلفة وأي إخلال يصدر من أحد الأطراف تترتب عليه مسؤولية تؤدي بالضرورة إلى توقيع الجزاء.

Résumé :

Les ventes maritimes sont considérées comme un type spécial de ventes internationales, qui sont des contrats commerciaux, d'une nature juridique spéciale, elles se divisent en deux catégories : les ventes d'arrivée et les ventes d'exécution (chargement). Cette dernière appelé ainsi, car la propriété des marchandises qu'elle contient est transférée, puisqu'elle expédiée au port d'embarquement. L'un des types de ventes les plus importants dans cette catégories est la vente cif et la vente fob qui remonte au 19^{ème} siècle, et nous constatons donc que chacune elle possède des caractéristiques qui leur sont propre les unes des autres qui les distinguent des autres ventes.

Les organisations internationales et la majorité des pays ont organisé les dispositions des deux ventes, cif et fob en général, et ils ont fixe des règles types, suivies de règles explicatives, puis d'accords internationaux, là où ces derniers touchaient a l'élément de consentement mutuel et laissaient la place et raison des lois internes de chaque pays les organisent.

La convention de Vienne stipule les obligations des parties au contrat de vente. Les obligations du vendeur sont de livrer les documents et marchandises, et les obligations de l'acheteur sont de payer le prix. Et si l'une des parties manque à ces obligations, sa responsabilité engagées, ainsi qu'une sanction.

Il en est de même que l'expéditeur, le transporteur et le bénéficiaire, qui sont parties a des contrats différents, et tout manquement de l'une des parties entraine une responsabilité nécessairement l'imposition d'une sanction.