

أنواع البيوع البحرية

د. درسي أمينة

أستاذة محاضرة ب

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس

الملخص :

تتنوع البيوع البحرية في الحياة العملية ، حيث نجد بيوع في ميناء القيام وبيوع في ميناء الوصول ، ورغم أهمية هذه البيوع إلا أن المشرع الجزائري لم ينظم أحكامها وهذا على خلاف المشرع الفرنسي الذي عالج مختلف جوانبها القانونية .
الكلمات المفتاحية : البيوع البحرية - البيوع في ميناء القيام - البيع سيف - البيع فوب - البيوع في ميناء الوصول.

Résumé : les ventes maritimes varient dans la vie pratique , ou nous trouvons les ventes maritimes au port de départ et les ventes maritimes au port d'arrivée . Malgré l'importance de ces ventes , mais le législateur Algérien n'a pas organisée les dispositions législatives de ces ventes , contrairement au législateur français qui 'a traité les différents aspects juridiques de ces ventes.

مقدمة :

البيع البحري هو كل بيع يرد على بضائع منقولة بحرا¹ ، ومن ثم يرتبط البيع البحري بالقانون البحري وذلك لأن تنفيذ عقد البيع وترتيب بعض آثاره القانونية يستلزم نقل البضائع عن طريق البحر.²

إن دراسة البيوع البحرية في نطاق القانون البحري يجعلنا نكتشف العلاقة التي تربط البيوع البحري بالنقل البحري، حيث تختلف البيوع البحرية عن النقل البحري من حيث العلاقة التي تنظمها، إذ تحكم هذه البيوع العلاقة ما بين الشاحن(أو البائع) والمرسل إليه (أو المشتري للبضاعة)³، في حين

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري : السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة و الدار الدولية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، 2002، ص. 158.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2004، الفقرة 339، ص. 260.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السالف الذكر، ص. 158.

يربط عقد النقل البحري الشاحن بالناقل. وتجدر الإشارة في هذا السياق أن الشاحن يمكن أن يرتبط بعقدين، عقد نقل البضائع مع الناقل، وعقد بيع بحري للبضائع مع المشتري أو المرسل إليه. وهناك من يرى أنه لا يكفي لاعتبار البيع بحريا مجرد أن يتم نقل البضاعة عن طريق البحر، بل ينبغي علاوة على ذلك أن يكون عقد البيع وعقد النقل البحري متلازمين¹،

ويرى البعض أن هناك علاقة بين عقد النقل البحري وعقد البيع البحري، حيث يعتبر النقل البحري أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية، المسماة بالبيوع البحرية، هذه الأخيرة هي التي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحرا وجرى العمل على تسمية البيوع البحرية بعمليات التصدير والاستيراد، وتقتضي هذه العمليات القيام بعدة إجراءات لتحقيق الصفقات منها إبرام عقد النقل البحري².

ان البيوع البحرية لها أهمية كبيرة في الحياة العملية باعتبارها أداة لتحريك عجلة الاقتصاد ورغم هذه الأهمية فإن المشرع الجزائري لم ينظم احكامها . كما لم تصادق الجزائر على اتفاقية فيينا الخاصة بعقود البيع الدولية للبضائع والمبرمة في 11 أبريل 1980 .

ان موضوع هذه الدراسة يسلط الضوء على انواع البيوع البحرية وتحديد التزامات طرفي عقد البيع البحري في كل نوع .

تنقسم البيوع البحرية إلى نوعين، بيوع في ميناء القيام وهي الأكثر أهمية وانتشارا في العمل، وبيوع في ميناء الوصول وهي الأسبق في الظهور غير أنها لم تلق انتشارا في الحياة العملية.

وهو التقسيم الذي اعتمده المشرع الفرنسي³.

المبحث الأول : البيوع البحرية في ميناء القيام⁴

يقصد بالبيوع البحرية في ميناء القيام تلك البيوع التي يتفق فيها الطرفان على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام، حيث تنتقل ملكية البضائع من البائع إلى المشتري قبل نقل البضائع لأن هذه الأخيرة يتم تعيينها في ميناء القيام⁵.

وتجدر الإشارة أن غرفة التجارة الدولية CC اوضعت قواعد خاصة بهذه البيوع في ما اصطلح على تسميته بـ Incoterms.

¹ يوسف المصري، القانون البري الدولي، الطبعة الأولى، دار العدالة، 2011، ص. 36 و 37.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص. 301.

³ Art. L 5424 – 1 et D.C.T.F.

⁴ تشمل البيوع البحرية في ميناء القيام على عدة أنواع : البيع سيف CIF، والبيع فوب FOB، والبيع C and F، والبيع FAS، والبيع بشرط التسليم في مكان وجود البضائع Ex.work or Ex.warehouse or Ex.farm or Ex.store، والبيع بشرط التسليم في المطار المعين FOB by Aix (Foa)، والبيع بشرط التسليم في عربة قطار أو مركبة : Free on rail (For) – Free on truck (FOT).

⁵ هاني دويدار، المرجع السالف الذكر، ص. 303.

وسوف تقتصر هذه الدراسة على الأنواع الشائعة من بيوع القيام وهي البيع سيف CIF والبيع فوب FOB.

المطلب الأول: البيع سيف CIF

إن دراسة هذا النوع من البيع سوف نبدأها بتعريفه، ثم آثاره، وأخيرا تحديد انتقال المخاطر في هذا العقد.

الفرع الأول: تعريفه

عقد البيع سيف هو عقد يرم بين البائع والمشتري، يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وشحنها على سفينة، كما يلتزم علاوة على ذلك بإبرام عقد نقل البضاعة ودفع أجرة النقل والتأمين عليها، وبالمقابل يلتزم المشتري بدفع مبلغ إجمالي يتضمن: قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها¹.

ويعد اصطلاح البيع سيف CIF اختصاراً للأحرف الأولى من الكلمات الانجليزية «Cost, Insurance, Freight» ويقصد بها: " ثمن البضاعة، قسط التأمين، أجرة النقل"، ويطلق على هذا البيع باللغة اللاتينية CAF التي تعد اختصاراً للكلمات: «Cout, Assurance, Fret»، وتعني أيضاً: " ثمن البضاعة، قسط التأمين، أجرة النقل".

ونظراً لشيوع هذا النوع من البيع في الحياة العملية فقد خصه المشرع الفرنسي²، وبعض التشريعات العربية³ بأحكام خاصة.

ولقد ظهر هذا البيع في بداية القرن التاسع عشر ثم انتشر بعد ذلك بحيث أضحي أهم البيوع البحرية، وذلك بسبب المزايا التي يحققها لكل من البائع والمشتري⁴.

الفرع الثاني: آثاره

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص ص. 164 و 165.

² V. Section 4: Le vente<<cout, assurance, fret>> C.T.F.

ويلاحظ أنه رغم أن البيع سيف أو CAF يعتبر من البيوع التي تعقد في ميناء القيام، وعلى الرغم من أن المشرع الفرنسي ميز في قانون النقل بين بيوع القيام وبيوع الوصول إلا أنه خصص للبيع كاف فرعاً مستقلاً وذلك بسبب اختلافه عن البيع FOB فيما يتعلق بتحمل المخاطر وهو ما سيأتي بيانه: راجع أدناه الدراسة الخاصة بـ انتقال المخاطر في البيع سيف والبيع FOB بسبب اختلافهما في النوعين.

³ أنظر المادة 301 من قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 و المادة 144 و ما يليها من قانون التجارة القطري رقم (27) لسنة 2006 و المادة 136 و ما يليها من قانون التجارة العماني رقم (55) لسنة 1999.

⁴ أنظر عادل علي المقدادي، المرجع السالف الذكر، ص ص. 165 و 166، وبالنسبة للبائع لا يتحمل تبعه هلاك البضاعة أو تلفها ابتداءً من الوقت الذي تشحن فيه هذه البضاعة إذ يحصل على ثمن البضاعة منذ تقديم المستندات التي تتضمن ملكية البضاعة والتأمين عليها ونقلها، دون الأخذ بعين الاعتبار للمصير الذي تؤول إليه البضاعة في الطريق. أما بالنسبة للمشتري فيعفى من عبء القيام بإبرام عقد النقل لشحن البضاعة ومن التأمين عليها مع أن للمشتري يصبح مالكا للبضاعة من لحظة شحنها في ميناء القيام مما يعطيه الحق في التصرف فيها فيمكنه بيعها قبل وصولها إليه.

يتميز عقد البيع سيف بخصائص يمكن حصرها في الآتي¹:

1. يقع على البائع في البيع سيف واجب الالتزام بشحن البضاعة بعد إبرام عقد النقل والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري.
 2. تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها.
 3. تقع على المشتري مخاطر الطريق من تاريخ الشحن.
- ويرتب هذا البيع التزامات في ذمة طرفيه، كما أن انتقال المخاطر في هذا العقد لها ما يميزها وهو ما سوف نتطرق له في النقاط الثلاثة التالية :

البند الأول التزامات البائع

يلتزم البائع في البيع سيف بعدة التزامات تتمثل في :

الالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليها في العقد، والالتزام بإبرام عقد النقل، الالتزام بشحن البضاعة، والالتزام بالتأمين على البضاعة والالتزام بتسليم المستندات الممثلة للبضاعة.

1- الالتزام بتسليم البضاعة : يلتزم البائع بتسليم البضائع المتفق عليها للمشتري، ويجب أن يقع التسليم على بضائع بحسب الكمية والنوعية والحجم والوزن المتفق عليه، فإذا سلم البائع بضائع وتبين أن نوعيتها من غير الصنف المتفق عليه أو أن كميتها أو وزنها أو حجمها يقل عما اتفق عليه الطرفان في العقد فإنه يكون بذلك قد أخل بالتزامه في التسليم². ولقد نصت اتفاقية فينا على التزام البائع بتسليم البضائع المبيعة وشرحت بإسهاب هذا الالتزام³.

إن التسليم يعد من التزامات البائع، ويتحقق التسليم عند شحن البضاعة، ويكون البائع قد نفذ التزامه إذا سلمها الناقل مقابل حصوله على سند الشحن. ويعتبر التسليم في هذه الصورة تسليماً حكماً للبضاعة من قبل البائع إلى المشتري، وعندما يسلم البائع سند الشحن للمشتري يتحول التسليم الحكمي إلى تسليم فعلي للبضائع التي يمثلها سند الشحن⁴.

2- الالتزام بإبرام عقد النقل : يلتزم البائع في عقد البيع سيف بإبرام عقد النقل البحري⁵. وأكدت بعض التشريعات العربية على التزام البائع بإبرام عقد النقل على نفقته بالشروط المعتادة وذلك لنقل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه وبالطريق المعتاد للرحلة، كما يلتزم البائع بأداء أجرة النقل وأية نفقات أخرى لتفريغ البضاعة كما هي محددة في وقت ومكان الشحن⁶. وإذا كان القانون العراقي قد

¹ أنظر عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص ص. 166 و 167 و 168.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 169.

³ راجع المادة 30 من اتفاقية فينا وما يليها.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 170.

⁵ Art. L 5424 – 9 C.T.F.

⁶ المادة 137 ق. ت. ب. عماني، والمادة 145 ق. ت. ب. ق.

نص بدوره على التزام البائع بإبرام عقد النقل⁽¹⁾، فإنه قد أكد على أن إبرام العقد يتم وفق الشروط الجاري عليها العقد في ميناء الشحن بشأن البضائع المماثلة ويتعين على البائع حينئذ أن يختار سفينة صالحة لنقل البضائع من حبس المبيع².

ويرى البعض أن إبرام عقد النقل يثير عدة مواضيع أهمها الشروط التي يتم من خلالها نقل البضائع، والأصل أنه يجب أن تراعى الشروط التي انصرفت إليها إرادة الطرفين في عقد البيع وفي حالة عدم اتفاق الطرفين على شروط معينة فيجب مراعاة الشروط التي يجري فيها العمل في ميناء الشحن، والاتفاق على تحديد السفينة وتحديد خط سيرها وعلاوة على ذلك يلتزم البائع بأن تكون السفينة التي اختارها لمباشرة عملية النقل صالحة للملاحة³، بمظهرها الصلاحية الملاحية والصلاحية التجارية⁴.

3- الالتزام بشحن البضائع :

نص المشرع الفرنسي صراحة على التزام البائع في عقد البيع سيف أو كاف كما ورد النص عليه في القانون الفرنسي، بوضع البضاعة على ظهر السفينة⁵. وأكدت بعض التشريعات العربية على التزام البائع بشحن البضاعة على نفقته على السفينة في ميناء الشحن، في التاريخ المتفق عليه في عقد البيع، أو في وقت معقول إذا لم يحدد الطرفان وقتاً للشحن⁶.

وعلاوة على ذلك يتحمل البائع نفقات الشحن ومصروفات قياس البضاعة أو وزنها أو عدها، أو التأكد من نوعيتها متى كانت هذه العمليات لازمة للشحن، كما يلتزم بالضرائب والرسوم المستحقة على البضاعة بسبب تصديرها أو شحنها⁷.

¹ المادة 301 ق. ت. ب. عراقي.

² المادة 302 ثانياً ق. ت. ب. عراقي.

³ لطيف جبر كوماني، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2003، الفقرة 127، ص ص. 182 و 183.

⁴ للمزيد عن صلاحية السفينة، أنظر درسي أمينة، حالات أعفاء الناقل البحري من المسؤولية : الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحرين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، السانيا، 2007. 2008.

⁵ V. Art. L 5424 – 9 C.T.F qui dispose que : << Dans les ventes " cout, assurance, fret " le vendeur s'oblige à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ainsi qu'à l'assurer contre les risques de ce transport. Il adresse aussitôt à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi >>.

⁶ المادة 144 ق. ت. ب. ق. و المادة 138 ق. ت. ب. عماني، في حين أكد المشرع العراقي بأن البائع ملزم بتحميل البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن، وفي التاريخ المحدد أو خلال الفترة المعينة، وإذا لم يكن هناك تاريخ محدد أو فترة معينة فخلال المدة التي يقضي بها التعامل في ميناء الشحن وعليه أن يبلغ المشتري دون تأخير بأن البضاعة قد حملت على ظهر السفينة، راجع في هذا الصدد المادة 302 رابعاً ق. ت. ب. عراقي.

⁷ المادة 146 ق. ت. ب. قطري و المادة 138 ق. ت. ب. عماني، و المادة 302 ثامناً وتاسعاً من ق. ت. ب. عراقي.

4- الالتزام بالتأمين على البضاعة :

إن الالتزام بالتأمين على البضاعة يعتبر من الالتزامات الأساسية للبائع في عقد البيع سيف، إذ يتعين على البائع أن يؤمن البضاعة¹ من المخاطر التي يمكن أن تعترضها أثناء نقلها بحرا من ميناء الشحن وحتى ميناء الوصول.

والأصل أن التأمين يرد على المخاطر المألوفة والاعتيادية، أما أخطار النقل غير العادية فلا يؤمنها البائع إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك سلفا كمخاطر الحرب². وهو ما أكدته بعض التشريعات العربية³. وعند إبرام عقد التأمين يتعين على البائع أن يختار المؤمن الذي يمتاز بحسن السمعة، ويجب أن يكون مسيرا حتى يستطيع الوفاء بالتزامه عند تعرض البضاعة للخطر⁴.

5- الالتزام بتسليم المستندات :

يلتزم البائع بإرسال المستندات الخاصة بنقل البضائع المبيعة إلى المشتري⁵، وهو الالتزام الذي نصت عليه اتفاقية فيينا لعام 1980⁶.

ولقد حددت بعض التشريعات العربية الوثائق التي يلتزم البائع بإرسالها للمشتري وهي سند الشحن الذي يمثل البضاعة ووثيقة التأمين أو أي وثيقة تقوم مقامها والوثائق الأخرى التي قد يطلبها المشتري⁷. وتجدر الإشارة أن إرسال هذه الوثائق والمستندات يعد بالغ الأهمية بالنسبة للمشتري حيث أنها تمكنه من التصرف بالبضاعة أو تسلمها عند وصولها إلى الميناء المتفق عليه والتأكد من مطابقتها للشروط المتفق عليها في العقد⁸.

البند الثاني: التزامات المشتري

يلتزم المشتري بتسليم المستندات، ودفع الثمن وتسلم البضائع.

1- الالتزام بتسليم المستندات :

يلتزم المشتري بقبول المستندات المرسله إليه من طرف البائع إذا كانت تتفق مع شروط عقد البيع المبرم¹، وللمشتري الحق في رفضها وعدم تسلمها إذا لم تتفق مع هذه الشروط، وفي هذه الحالة يجب

¹ V. Art L 5424 – 9 C.T.F.

وأنظر المادة 148 ق. ت. ب. قطري، والمادة 140 ق. ت. ب. عماني والمادة 302 خامسا ق. ت. ب. عراقي.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 173.

³ المادة 302 خامسا والمادة 303 ق. ت. ب. عراقي، والمادة 148 ق. ت. ب. قطري والمادة 140 ق. ت. ب. عماني.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 174 والمادة 302 خامسا ق. ت. ب. عراقي، والمادة 148 ق. ت. ب. قطري، والمادة 140 ق. ت. ب. عماني.

⁵ Art. L5424 – 9 C.T.F.

⁶ Art.34 Convention Vienne 1980.

⁷ المادة 141 ق. ت. ب. عماني، والمادة 302 ثالث عشر ق. ت. ب. عراقي والمادة 149 ق. ت. ب. قطري.

⁸ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 174 و 175.

عليه إخطار البائع بذلك وبيان سبب الرفض، غير أن تسلم المشتري للمستندات المرسلة إليه دون أي اعتراض يعتبر قرينة على قبوله للبضاعة، ومطابقة جميع المستندات لشروط العقد.² ولقد أكدت اتفاقية فيينا أنه إذا كان البائع قد سلم المستندات قبل الموعد المتفق عليه وكانت تتضمن نقص، أو عدم مطابقتها لشروط العقد، فله الحق في إكمال هذا النقص حتى ميعاد التسليم إلى المشتري، بشرط أن لا يترتب على استعمال هذا الحق ضرراً للمشتري.³

2- الالتزام بدفع الثمن :

نص المشرع الفرنسي على أن المشتري في عقد البيع سيف يعد مدينا بدفع مبلغ غير قابل للانقسام يشمل قيمة الشيء المبيع، قسط التأمين، وأجرة النقل.⁴ ومن ثم يترتب العقد التزاما في ذمة المشتري بدفع ثمن البضائع⁵، حيث أن عقد البيع سيف هو العقد الذي يكون موضوعه بيع بضاعة مصدرة بطريق البحر إلى محل معين مقابل دفع مبلغ يشمل ثمن البضاعة والتأمين عليها وأجرة نقلها بالسفينة إلى ميناء الوصول.⁶ ويؤكد البعض أن المشتري يكون ملزما بدفع الثمن بمجرد استلامه المستندات الممثلة للبضاعة ومطابقة هذه الأخيرة لشروط عقد البيع وذلك دون الحاجة لانتظار وصول البضاعة ومن ثم فإن استحقاق الثمن يجب أن يكون متصلا بتقديم المستندات الكاملة من قبل البائع.⁷

3- الالتزام بتسليم البضائع :

يلتزم المشتري باستلام البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك بعد فحصها والتحقق من مدى مطابقتها للمستندات التي استلمها.⁸ ويرى جانب من الفقه أن المقصود بتسليم البضائع هو التسلم المادي الذي يسمح للمشتري بفحص البضاعة ومعاينتها للتأكد من مطابقتها لشروط العقد.⁹ فإذا أظهرت بالبضاعة مخالفة لما جاء في المستندات ولم تجاوز المخالفة القدر المسموح به عرفا، كان المشتري ملزما بقبولها مع تنزيل في الثمن

¹ المادة 151 ق. ت. ب. قطري، والمادة 305 أولا ق. ت. ب. عراقي والمادة 142 ق. ت. ب. عماني.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 178، وأحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 1983، ص. 416.

³ Art. 34 convention vienne.

⁴ Art. L 5424 – 10 C.T.F.

⁵ المادة 53 من اتفاقية فيينا لعام 1980.

⁶ أنظر المادة 144 ق. ت. ب. قطري والمادة 136 ق. ت. ب. عماني والمادة 301 ق. ت. ب. عراقي.

⁷ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 176.

⁸ أنظر المادة 305 أولا ق. ت. ب. عراقي والمادة 144 ق. ت. ب. عماني، المادة 153 ق. ت. ب. قطري.

⁹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 179.

يقدره الخبراء وفقا للعرف المعمول به في ميناء الوصول¹. أما في حالة عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد فيتعين على المشتري إخطار البائع بذلك خلال فترة معقولة من تاريخ اكتشاف العيب وفي جميع الأحوال يفقد المشتري حق التمسك بالعيب إذا لم يخطر البائع بذلك خلال مدة أقصاها سنتان من تاريخ تسلم البضائع إلا إذا كانت هذه المدة لا تتفق مع مدة الضمان التي نص عليها العقد².

وإذا كان البائع قد سلم هذه البضائع قبل موعدها المحدد في العقد جاز للمشتري أن يتسلمها أو يرفض ذلك³. ويرى البعض أن سبب الرفض قد يكون بسبب عدم وجود المكان المخصص لها لدى المشتري أو أن تسلمها قبل الوقت المحدد بالعقد سيكلفه عبئا ماليا⁴، فإذا سلم البائع كمية من البضائع تفوق تلك التي اتفق عليها الطرفان في عقد البيع فإن للمشتري الحرية في استلام الكمية الزائدة أو الاكتفاء باستلام الكمية المتفق عليها فقط، فإذا استلم الكمية الزائدة كلها أو جزءا منها يجب عليه دفع قيمتها بالسعر المحدد بالعقد⁵.

ويلاحظ أن عدم تسلم المشتري للبضائع المرسلة إليه بموجب عقد سيف، ودون وجود عذر مشروع يبرر ذلك يعطي للبائع الحق في إيداعها لدى شخص ثالث على أن هذا الإيداع يكون على نفقة المشتري، ويكون للبائع علاوة على ذلك الحق المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي قد يلحقه من جراء ذلك.

الفرع الثالث : انتقال المخاطر في البيع سيف

إن تحديد وقت انتقال المخاطر يعتبر مسألة هامة في البيع سيف وفي البيوع الدولية بصفة خاصة، لأن ذلك يسمح بتحديد مسؤولية كل من طرفي عقد البيع.

وللبحث في هذه المسألة ظهر اتجاهان :

الاتجاه الأول ويرى أن المخاطر تنتقل من لحظة اجتياز البضائع حاجز السفينة⁶. وقد انتقد البعض هذا الاتجاه وأكد أنه من الصعب تطبيق هذا المبدأ بالنسبة للبضائع التي تباع عائمة إذ لو شحنت هذه البضائع لحساب مشتري معين فإن هذا الأخير هو من يتحمل مسؤولية البضائع منذ تاريخ شحنها. أما إذا باشرت السفينة رحلتها ثم أبرم عقد بيع البضائع المشحونة على مئتها لاحقا، ومن ثم فلا يمكن تحميل المشتري مخاطر البضائع المبيعة منذ تاريخ الشحن لأن عملية الشحن كانت سابقة لعقد البيع،

¹ المادة 154 ق. ت. ب. قطري.

² Art. 39 convention vienne.

³ Art. 52 convention vienne.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 179.

⁵ Art. 52 convention vienne.

⁶ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 529.

ذلك أن الأصل أن المسؤولية في هذه الحالة يتحملها البائع الذي ضارب في عملية الشحن بحثاً عن الربح إذ يتعين عليه تحمل تبعات ما نتج مقابل بحثه عن الغنم¹. أما الاتجاه الثاني فيرى انتقال المخاطر منذ تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، أو تسليمها للناقل²، وهو ما يتماشى مع ما نصت عليه اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع والتي جاء فيها أنه إذا تضمن عقد البيع نقل البضائع ولم يكن البائع ملزماً بتسليمها في مكان معين تنتقل التبعة إلى المشتري عند تسليم البضائع إلى أول ناقل لنقلها إلى المشتري³. ولقد أكدت اتفاقية فينا المشار إليها آنفاً أنه بالنسبة للبضائع العائمة فتنتقل المخاطر عند انعقاد العقد⁴، وعلى الرغم من أن هذا الموقف يختلف عن ما هو شائع في التجارة البحرية إلا أن البعض قد أيده⁵.

المطلب الثاني : البيع فوب FOB

إن دراسة عقد البيع فوب تستلزم تعريفه، ثم تحديد آثاره والبحث في انتقال المخاطر في هذا العقد.

الفرع الأول : تعريفه

تعد تسمية البيع FOB اختصاراً للعبارة الانجليزية Free On Board وتعني تسليم البضائع المباعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع⁶. وهو نفس التعريف الذي استقرت عليه التشريعات العربية⁷. ويتميز البيع FOB بالخصائص التالية⁸: إنتقال ملكية البضائع من البائع إلى المشتري من وقت شحنها، انتقال تبعة المخاطر إلى المشتري من تاريخ استلام الناقل للبضائع⁹، التزام المشتري بإبرام عقد النقل البحري للبضائع، استلام المشتري للبضائع من لحظة وضعها على ظهر السفينة.

الفرع الثاني : آثاره

يرتب عقد البيع فوب التزامات في ذمة البائع وأخرى في ذمة المشتري.

البند الأول : التزامات البائع

يلتزم البائع في البيع فوب بتجهيز البضاعة وتسليمها على ظهر السفينة وتسليم المستندات الخاصة بها.

¹ لطيف جبركوماني، المرجع السابق، الفقرة 132، ص. 195.

² مجيد العنبيكي، قانون النقل العراقي، بغداد، وزارة العدل، 1984، ص. 284.

³ Art. 67 convention vienne.

وأنظر أيضاً المادة 142 من القانون اليمني.

⁴ Art. 68 convention vienne.

⁵ لطيف جبركوماني، المرجع السابق، الفقرة 132، ص. 196.

⁶ يوسف المصري، المرجع السالف الذكر، ص. 42.

⁷ راجع في هذا الصدد المادة 155 ق. ت. ب. قطري و المادة 146 ق. ت. ب. عماني، و المادة 298 ق. ت. ب. عراقي.

⁸ يوسف المصري، المرجع السابق، ص. 43 و 44.

⁹ راجع أدناه الدراسة الخاصة بانتقال المخاطر في البيع FOB.

1- الالتزام بتجهيز البضاعة :

يلتزم البائع بتجهيز البضاعة، وذلك وفقا للاتفاق الذي تم بين البائع والمشتري، إذ يجب أن تكون البضاعة مطابقة للعقد من حيث نوعها، كميتها، حجمها ووزنها¹. فإذا لم تكن البضاعة التي قام البائع بتجهيزها مطابقة لشروط العقد سواء من حيث نوعها أو كميتها أو وزنها أو حجمها، يلتزم البائع بتعويض المشتري عن أي ضرر ناجم عن عدم مطابقة البضاعة لشروط العقد².

2- الالتزام بتسليم البضاعة :

يقع تسليم البضاعة في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام المشتري بتعيينها وفي الموعد الذي اتفق عليه البائع والمشتري، ويعتبر البائع قد نفذ التزامه بالتسليم عندما يحصل على سند شحن من الناقل يتضمن شحن البضاعة على ظهر السفينة والتاريخ المثبت على سند الشحن يبين تنفيذ البائع لالتزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل³.

3- الالتزام بتسليم المستندات :

يقوم البائع بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة للمشتري وأهم هذه المستندات سند الشحن⁴. وعلاوة على ذلك يلتزم البائع باستخراج إذا التصدير وتقديم الشهادة الدالة على منشأ البضاعة متى طلب منه المشتري تقديم هذه الأخيرة⁵.

البند الثاني: التزامات المشتري

يلتزم المشتري بتسلم البضائع ودفع ثمنها.

1- الالتزام بتسلم البضائع :

يقابل التزام البائع بتسليم البضائع في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة الزام المشتري بتسلم البضاعة خاصة وأن ملكية البضائع تنتقل إلية عند شحنها على ظهر السفينة وبذلك يتعين عليه الحضور شخصيا أو تعيين ممثل عنه لفحص البضاعة قبل شحنها على ظهر السفينة، للتأكد من مطابقتها لشروط العقد، ولذلك يجب على البائع إحضار المشتري بوقت الشحن حتى يتسنى له الحضور ومعاينة البضائع فإذا لم يقم البائع بإحضاره بوقت الشحن يحق للمشتري رفض البضائع عند وصولها إلى ميناء الوصول إذا كانت غير مطابقة لشروط العقد⁶.

¹ يوسف المصري، المرجع السالف الذكر، ص. 44.

² Art. 36 (1) convention vienne.

³ يوسف المصري، المرجع السابق، ص. 44.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 188.

⁵ يوسف المصري، المرجع السالف الذكر، ص. 44، وراجع المادة 158 و 159 ق. ت. ب. قطري والمادة 149 و 150 ق. ت. ب. عماني، و

المادة 299 ثالثا وثامنا ق. ت. ب. عراقي.

⁶ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 489 و 490.

2- الالتزام بدفع الثمن :

إن المشتري ملزم بدفع ثمن البضائع المباعة بمجرد استلام هذه الأخيرة في ميناء الانطلاق، وبعد شحنها على ظهر السفينة غير أنه قد يتفق الطرفان على دفع الثمن بمجرد استلام المشتري للمستندات الخاصة بالبضاعة، ويعتبر مثل هذا الشرط صحيحاً، وفي هذه الحالة يتعين على المشتري تسديد الثمن بمجرد حصوله على مستندات البضائع ولا يمكنه رفض دفع الثمن بحجة عدم وصول البضائع إليه غير أن الراجح أن دفع الثمن يكون نقداً أو عن تسلم المشتري للبضاعة في ميناء الشحن وبعد وضعها على ظهر السفينة¹.

ويؤكد البعض أنه علاوة على الالتزامين السابقين يلتزم المشتري في عقد البيع فوب بإبرام عقد النقل البحري للبضائع وأداء أجرته إذا تم إخطار البائع خلال ميعاد مناسب باسم السفينة التي سيباشر النقل من خلالها².

وتأسيساً على أن البائع هو الذي يختار السفينة الناقلة في البيع سيف والمشتري هو الذي يختار هذه السفينة في البيع فوب عادة ما تعتمد الدول على تشجيع مواطنيها على النقل على سفنها الوطنية بإبرام عقد البيع سيف والشراء بواسطة عقد البيع فوب وذلك حتى يتمكن رعاياها الذين يباشرون عمليات الاستيراد والتصدير من حق اختيار مباشرة النقل بواسطة سفنهم الوطنية³.

من خلال استقراء أحكام عقد البيع سيف وعقد البيع فوب نجد أنهما يتفقان في انتقال ملكية البضائع للمشتري في كلا العقدتين في ميناء الشحن بينما يختلفان في نقطتين أساسيتين:

1. في البيع فوب لا يلتزم البائع بإبرام عقد التأمين أو عقد نقل البضاعة ودفع أجرته حيث يلتزم فقط بتجهيز البضاعة في حين أن التأمين على البضائع وإبرام عقد نقلها يعتبر من التزامات المشتري، بينما في البيع سيف يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضائع وكذا التأمين عليها.

2. في البيع فوب يقوم المشتري بتعيين السفينة سواء أكان هو من أبرم عقد النقل أو أوكل للبائع مهمة إبرامه أما في البيع سيف فإن البائع هو الذي يقوم بتعيين السفينة.

الفرع الثالث: انتقال المخاطر في البيع فوب

أقرت قواعد الأنكوتيرم أن المخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد اجتياز البضائع لحاجز السفينة⁴. ومن ثم لا يتحمل المشتري المخاطر التي تواجه البضائع عندما تكون على الرصيف قبل شحنها⁵.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 192.

² يوسف المصري، المرجع السالف الذكر، ص. 45.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 352، ص. 267.

⁴ أنظر الفقرة A5 و B5 من قواعد الأنكوتيرم المشار إليها في مرجع لطيف جبر كوماني، المرجع السالف الذكر، الفقرة 123، ص. 178.

⁵ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 183.

ولقد انتقد جانب من الفقه هذا المعيار وذلك بسبب عدم ملاءمته لبعض الأنواع من عمليات الشحن أو كما لو لحق البضائع ضرر وهي معلقة في الهواء فوق حاجز السفينة، ولهذا يبدو من الصواب مسابقة الأعراف التي استقرت عليها بعض الموانئ الإنجليزية والتي تقضي بامتداد مسؤولية البائع إلى أن تستقر البضائع على ظهر السفينة¹.

المبحث الثاني: البيوع البحرية في ميناء الوصول

يقصد بها تلك البيوع التي لا تنتقل فيها ملكية البضائع للمشتري إلا في ميناء الوصول حيث أن تبعة هلاك البضائع خلال عملية نقلها يتحملها البائع. عكس ما هو عليه الحال في البيوع البحرية في ميناء القيام حيث يتحملها المشتري².

ويرى جانب من الفقه أن هذا النوع من البيوع كان شائعاً في الماضي حيث كان النقل البحري يعتمد على الملاحة الشراعية التي كانت تتميز بزيادة المخاطر التي كانت تتعرض لها البضائع أثناء الطريق، غير أنه ومع تطور الملاحة البحرية وانتشار التأمين فقد تراجع العمل بهذا النوع من البيوع³.

وتنقسم البيوع في ميناء الوصول إلى قسمين: البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

المطلب الأول: البيع بسفينة معينة Vente par navire désigné

لقد جرى التعامل بالبيع بسفينة معينة حتى بداية القرن التاسع عشر وذلك لأنه خلال هذه الفترة كانت الملاحة البحرية تكتنفها المخاطر المحتمل وقوعها⁴.

ويعرف البعض هذا البيع بأنه البيع الذي يلتزم فيه البائع بشحن البضائع المباعة على متن سفينة يتفق عليها الطرفان في عقد البيع، ويجوز للطرفان أن يتفقا على تعيين السفينة بموجب اتفاق لاحق لعقد البيع⁵. كما يجوز للطرفان الاتفاق على تحديد السفينة حتى قبل إبرام عقد البيع⁶.

ويؤكد جانب من الفقه أنه حتى ولو أعطي للمشتري الحق في تعيين السفينة التي ستشحن على متنها البضاعة المباعة فإن ذلك لا يعني أنه هو الذي يتولى إبرام عقد النقل البحري، ذلك أن البائع هو الذي يبرم عقد النقل البحري في بيع الوصول، ويكون للمشتري الحق فقط في اختيار السفينة التي يتم بواسطتها هذا النقل البحري⁷.

¹ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، الفقرة 123، ص. 178 و 179.

² أنظر أعلاه الدراسة الخاصة بانتقال المخاطر في البيع سيف وفوب.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الجزء 2 و 3، المرجع السالف الذكر، الفقرة 353، ص. 268.

⁴ حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء الأول، دار النهضة العربية، 2005، 2006، الفقرة 355، ص. 314.

⁵ محمود سمير الشرقاوي و محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، الفقرة 504، ص. 501.

⁶ هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 308.

⁷ هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 308.

وتتجلى أهمية تعيين السفينة التي يتم نقل البضائع على متنها في حالة هلاك البضاعة أثناء الرحلة البحرية إذ يفسخ العقد وتبرأ ذمة المشتري من الوفاء بالثمن، ولا يجوز للمشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع وب نفس المقدار¹، وذلك لأن تعيين البضاعة المباعة وإفرازها يتم بشحنها على ظهر السفينة، ولأنه في هذا النوع من عقد البيع، يرد البيع على منقول معين بالذات، ومن ثم ينعقد العقد بمجرد التعاقد، أما نقل الملكية الذي يعتبر من آثار العقد فيتراخى باتفاق الطرفين إلى حين وصول البضاعة إلى ميناء الوصول².

ويرى البعض أن البيع بسفينة معينة يعتبر بيعاً معلقاً على شرط وصول البضاعة، في حين يرى البعض الآخر أن وصول البضاعة ليس شرطاً في البيع وإنما هو موضوع البيع ذاته، ولذا يعتبر العقد هنا بمثابة بيع أشياء مستقبلية³.

ولقد كان لهذا النوع من البيوع أهمية بالغة عندما كان المشتري يهتم بالسفينة وبمواصفاتها حتى يضمن سلامة وصول البضائع، غير أنه ومع تطور بناء السفن لم يعد للسفينة اعتبار جوهري في مجال النقل البحري إلا إذا تعلق الأمر باستئجار السفينة، حيث تظهر أهمية تعيين المشتري للسفينة متى كان المشتري حريصاً على موعد إيجار سفينة معينة، ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحري مرحلة من مراحل نقل البضائع التي يتسلمها المشتري في ميناء الوصول ليعيد إرسالها إلى مكان آخر ومن ثم يكون تعيين السفينة سبيلاً للتنسيق بين مختلف مراحل النقل⁴.

المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة Vente à l'embarquement ou sur l'embarquement

لقد ظهر هذا النوع من البيوع البحرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، عندما انتشرت السفن التجارية التي حلت محل السفن الشراعية وظهور الخطوط الملاحية المنتظمة التي حلت محل السفن الجواله، ولقد قلل ذلك من أهمية تعيين السفينة التي يتم فيها نقل البضائع المشتراة وقت إبرام عقد البيع⁵.

ولقد أضحى بيع البضائع بسفينة غير معينة هو الغرض الغالب للبيوع عند الوصول، وتجدر الإشارة أنه في هذا البيع، لا يقوم المشتري بإبرام عقد النقل البحري كما لا يقوم بتعيين السفينة التي يتم من خلالها نقل البضائع المباعة⁶.

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 354، ص. 269.

² حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، الفقرة 356، ص. 314.

³ راجع هذه الآراء الفقهية مشار إليها لدى محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، الفقرة 504، ص. 502.

⁴ هاني دويدار، المرجع السالف الذكر، ص. 208 و 209.

⁵ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 355، ص. 269.

⁶ هاني دويدار، المرجع السالف الذكر، ص. 208.

إن البيع بسفينة غير معينة هو البيع الذي يلتزم فيه البائع بتسليم المشتري في ميناء الوصول لقاء ثمن متفق عليه، بضاعة معينة خلال مدة محددة وعلى ظهر سفينة يختارها البائع لاحقاً، وعادة ما تحدد مدة النقل شهرين من تاريخ البيع، غير أنه قد ينص العقد على شحن البضاعة على أول سفينة شاغرة¹.

ويؤكد بعض الفقه على أنه في حالة عدم تعيين مدة لوصول السفينة فإنه يتعين على البائع الالتزام بنقل البضاعة خلال مدة أقصاها ستة أشهر من تاريخ إقلاع السفينة من المحل الذي شحنت فيه البضائع وفي حالة عدم وصول السفينة خلال هذه المدة جاز للمشتري أن يطلب من المحكمة تعيين مدة لذلك فإن لم تصل السفينة خلال هذه المدة أيضاً فله أن يطلب فسخ العقد².

ويلاحظ أنه في البيع بسفينة غير معينة لا يقوم المشتري بإبرام عقد النقل البحري كما لا يكون له اختيار السفينة التي ستباشر عملية نقل البضائع المبيعة، ومن ثم فإن إفراز البضائع لا يتحقق إلا في ميناء الوصول وعليه تظل البضائع مملوكة للبائع خلال النقل البحري، ومن ثم يتحمل البائع وحده تبعة هلاكها خلال هذه المرحلة³.

وتجدر الإشارة أن الاختلاف بين البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة يكمن في حالة هلاك البضائع أثناء النقل البحري، حيث يلتزم البائع في البيع بسفينة غير معينة بإرسال بضائع أخرى من نفس أوصاف البضائع الهالكة وذلك تطبيقاً لمبدأ عدم هلاك المثليات كما يجوز للمشتري أن يطالبه بذلك⁽⁴⁾ وهذا لأنه في هذا النوع من البيع تكون السفينة غير محددة ويختارها البائع عند شحن البيع تكون السفينة غير محددة ويختارها البائع عند شحن البضائع عليها حيث أن إفراز البضائع لا يتحقق إلا عند تسليمها للمشتري في ميناء الوصول بينما في البيع بسفينة معينة ليس للمشتري أن يطلب البائع بتسليمه بضاعة أخرى من نفس النوع، وذلك لأنه في هذا النوع من البيع يرد البيع على بضاعة تم إفرازها بتحديد السفينة التي يقوم البائع بشحن البضاعة عليها⁵.

ويؤكد البعض أن قواعد الأنكوتيرم لم تتضمن الإشارة إلى النوعين السابقين من البيوع عند الوصول، كما أنها لم تستعمل عبارة " البيع عند الوصول "⁶.

والراجع أن القانون الفرنسي يبقى هو المصدر النوعي البيع عند الوصول⁷.

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 355، ص. 269 و 270.

² يوسف المصري، المرجع السابق، ص. 47.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 309 و 310.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 335، ص. 270.

⁵ يوسف المصري، المرجع السابق، ص. 46 و 47.

⁶ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، الفقرة 356، ص. 315.

⁷ V. section 3 : Vente à l'arrivée : art. L 5424 – 6 jusqu'à art. L 5424 – 8 C.T.F.

المطلب الثالث: آثار العقد

يرتب عقد البيع البحري عند الوصول التزامات في ذمة كل من البائع والمشتري.

الفرع الأول : التزامات البائع

يلتزم البائع بما يلي¹:

- أ- الالتزام بدفع أجرة السفينة الناقلة: فالبائع هو الذي يتعاقد مع المجهز، فهو الذي يوقع عقد استئجار السفينة أو عقد نقل البضاعة المبيعة.
- ب- الالتزام باحترام المواعيد المتفق عليها للشحن والتفريغ.
- ج- الالتزام بشحن البضاعة على السفينة المتفق عليها إذا تعلق الأمر بسفينة معينة، فإذا لم يتفق الطرفان على سفينة معينة التزم البائع بنقل البضاعة سفينة صالحة للملاحة بمعناها الواسع أي من الناحية الملاحية والتجارية.
- د- الالتزام بدفع قسط التأمين على البضاعة.
- هـ- الالتزام بإخطار المشتري باسم السفينة الناقلة واسم المجهز وتاريخ وصول السفينة والالتزام بإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة والممثلة لها للمشتري.
- و- الالتزام بتسليم البضاعة المبيعة للمشتري في ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه.

الفرع الثاني: التزامات المشتري

يرتب عقد البيع عند الوصول في ذمة المشتري الالتزامات الآتي بيانها²:

1- الالتزام بتسلم البضائع :

فالمشتري ملزم بتسلم البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه في مكان الوصول متى كانت مطابقة لشروط العقد وخالية من أي نقص أو تلف أو ضرر.

2- الالتزام بدفع الثمن المتفق عليه للبضاعة المبيعة وهو الالتزام الجوهري:

ويراعى في هذا السياق بأن الثمن النهائي للبضاعة يتحدد بعد استلام المشتري للبضاعة وقيامه بفحصها، فإذا أهلك البضاعة فلا يلتزم المشتري بدفع الثمن، كما يجوز للمشتري إنقاص الثمن بقدر التلف الذي لحق البضاعة أثناء رحلتها البحرية، وكل شرط يقضي بخلاف ذلك يحول البيع لدى الوصول إلى بيع كاف CAF.

3- الالتزام بدفع المصروفات المتفق عليها: يلتزم المشتري بدفع جميع المصروفات المتفق عليها كمصاريف إرسال المستندات والشهادات التي يجب إرسالها للمشتري كالشهادة الصحية للبضاعة، وشهادة الجمارك الصادرة عن الدولة المصدرة وهي دولة ميناء القيام.

¹ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، الفقرة 359، ص ص. 316 وما يليها.

² لطيف جبر كوماني، المرجع السالف الذكر، الفقرة 148، ص. 225.

4- الالتزام بتحمل مخاطر البضائع :

إن المشتري هو الذي يتحمل المخاطر التي تتعرض لها البضائع منذ تسليمها إليه في ميناء التسليم، وقد يتحمل هذه المخاطر حتى قبل ذلك إذا تخلف عن التسليم رغم إخطاره بتاريخ الوصول، وفي هذه الحالة يقع عليه وحده عبء تحمل الأضرار والمصاريف التي تلحق البضاعة منذ ذلك التاريخ.

خاتمة :

ويستخلص من دراسة أنواع البيوع البحرية النتائج التالية :

- ان تشجيع الجزائر للاستثمارات سواء من قبل المستثمر الوطني او الاجنبي ، وتشجيع المبادلات التجارية ، والاستيراد والتصدير الذي يتم غالبا عن طريق البحر بسبب قدرة السفينة على نقل حمولات كبيرة ، وأيضا قدرتها على الربط بين مكانين قد تفصل بينهما البحار والمحيطات ، وان النقل البحري في غالب الاحيان يرتبط بالبيع البحري للبضائع المنقولة بحرا وان عدم افراد احكام خاصة بالبيوع البحرية يحول دون تحقيق الهدف الذي تسعى اليه الدولة الجزائرية والمتمثل في النهوض بالاقتصاد الوطني وتشجيعه.
- إن عدم مصادقة الجزائر على اتفاقية فينا يجعل العقود البحرية خاضعة للقانون المدني الذي يحكم العقود الداخلية، وذلك لا يتماشى مع طبيعة هذه العقود التي تستلزم سن أحكام خاصة بهذه العقود بسبب خصوصيتها.