

البيع البحري سيف (CIF)

أكلي ليندة¹

مقدمة:

يرتبط عقد النقل البحري للبضائع بصفة أساسية بين الناقل البحري والشاحن إلا أن العمل يشير إلى تدخل طرف ثالث في كثير من الفروض يعرف بالمرسل إليه، وهو الشخص الذي يتسلم البضائع في ميناء الوصول، وهذا الوضع يستند إلى علاقة سابقة بين الشاحن والمرسل إليه، وتكون ذات اثر في مواجهة الناقل البحري بخصوص ما يتعلق بالنقل البحري وتنفيذه إذ تحتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل على أن يتسلم شخص آخر البضائع في ميناء الوصول، فهذه العلاقة غالبا ما تكون عقد بيع.

فالبيوع البحرية هي بيع يرد على بضائع يتم نقلها عن طريق البحر، ويكون هذا النقل ضروريا لتنفيذ عقد البيع، حتى يتسلم المشتري البضاعة، ويكون عقد البيع البحري مرتبطا بعقد النقل البحري، ومرتبطا بعقود أخرى كعقد التأمين. فهي التي تتم بين البائع (الشاحن) والمشتري (المرسل إليه)، وموضوعها يكون بيع بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا.

ولذلك تجد البيوع البحرية أحكامها في العرف البحري أساسا. ولا توجد على الصعيد الدولي معاهدات دولية تنظم تلك البيوع. إلا أن جمعية القانون الدولي سنت قواعد موحدة لصورة خاصة من البيوع البحرية، هي البيع سيف، فيما يعرف بقواعد وارسوا- أكسفورد. ويلاحظ أن ليس لهذه القواعد صفة الإلزام. ومع ذلك كثيرا ما يلجأ إليها الطرفان. كذلك يمكن للطرفين الاستناد إلى أحكام نظم التجارة الدولية incoterms في شأن البيوع البحرية، وهي الأحكام الصادرة عن غرفة التجارة الدولية وتنقسم البيوع البحرية إلى البيوع البحرية عند الوصول والبيوع البحرية عند القيام، فالبيوع البحرية عند الوصول تحمل البائع مخاطر الطريق وأنه يجوز التزام البائع بسفينة غير معينة بتسليم بضاعة أخرى بدلا عن الهالكة هذا من جهة البائع، أما من جهة المشتري فإنه يلتزم بانتظار وصول السفينة حتى يتمكن من التصرف في البضاعة وبذلك يحرم من الإفادة من ارتفاع سعر البضاعة أو التحصن من آثار إنخفاضه، ولذلك ندرت البيوع البحرية عند الوصول في العمل، وحلت محلها البيوع البحرية لدي القيام.

¹ أكلي ليندة طالبة دكتوراه سنة ثانية -جامعة مولود معمري-تيزي وزو

فهذا النوع الأخير هي تلك البيوع التي يتفق فيها البائع (الشاحن) على تسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام أي ميناء الشحن الذي تشحن منه البضاعة، ومؤدي التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري على عاتق المشتري إذ أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري في ميناء القيام. ومن أهم صوره نجد البيع فوب والبيع سيف فهذا الأخير ذو طبيعة خاصة ومميزة عن غيره من البيوع البحرية التي جعلت الكثير من المستوردين يقبلون عليه لما يوفره لهم من مميزات لا يجدونها في البيوع الأخرى، وذلك أن البيع البحري سيف يجمع بين أطراف عدة وهؤلاء الأطراف يشكلون أكثر القطاعات حيوية لكل دولة.

هنا يثور التساؤل حول النظام القانوني لعقد البيع البحري سيف (CIF)؟ وانطلاقاً من هذا وتسهيلاً لدراسة الموضوع ارتأينا تقسيمه إلى مبحثين، خصصنا المبحث الأول الأحكام العامة لعقد البيع البحري سيف (CIF)، أما المبحث الثاني فتتم فيه الدراسة حول الآثار القانونية المترتبة على عقد البيع البحري سيف (CIF).

المبحث الأول: الأحكام العامة لعقد البيع البحري سيف (CIF)

تكمن الأحكام العامة المترتبة على العقد البيع البحري سيف في تحديد مفهومه (المطلب الأول)، وتحديد أهم خصائصه التي يتميز بها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد البيع البحري سيف (CIF)

يعتبر البيع سيف من العقود البحرية عند القيام ولتوضيح مفهومه لا بد من تحديد أولاً تعريفه (الفرع الأول)، وتحديد مزاياه إلا أنه لا يخلو من عدة عيوب (الفرع الثاني)، وتمييز عقد البيع سيف عن عقد البيع فوب (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف عقد البيع البحري سيف (CIF)

يطلق اسم " CIF " 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⁾.

فالبائع سيف هو بيع البضائع مع الالتزام بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن إجمالي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين⁽²⁾. ويقصد به كذلك 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 Cost وقيمة التأمين

¹ - علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ت.ن، ص 213.

² - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 300.

Insurance وأجرة النقل Freight. ومن هذه العناصر الثلاثة نشأت تسمية هذا البيع سيف (C.I.F) أما البيع (C.F) (Cout et Fret) فيقتصر فيه إلزام البائع على إبرام عقد النقل دون عقد التأمين في مقابل إلزام المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل، وتسري على هذا البيع ذات القواعد المطبقة على البيع سيف⁽¹⁾.

ولقد ظهر هذا البيع في بداية القرن التاسع عشر، وانتشر فأصبح من أهم البيوع البحرية، بالنظر لما يحققه من مزايا لكل من طرفي العقد (البائع والمشتري)، فهذا البيع لا يتحمل فيه بائع البضاعة تبعية هلاكها أو تلفها ابتداء من الوقت الذي تشحن فيه هذه البضاعة، فهو يقتضي ثمن تلك البضاعة منذ تقديم السندات التي تتضمن ملكية البضاعة والتأمين عليها ونقلها، ودون النظر للمصير الذي ستؤول إليه البضاعة في الطريق. وهو يحصل على ذلك الثمن بسحب سفتجة (حوالة سحب) على المشتري بثمن البضاعة ومن ثم يقوم بخصمها من أحد البنوك المتفق عليها⁽²⁾.

كما يحقق البيع سيف من جهة للمشتري فوائد منها:

- أنه يعفيه من عبئ القيام بإبرام عقد النقل لشحن البضاعة وكذلك البضاعة.

- يعفيه من عملية التأمين على البضاعة إذ أنه يكون بعيدا عن ذلك.

- كما أن المشتري في البيع سيف يكون مالكا للبضاعة، من لحظة شحنها في ميناء القيام، مما يتيح له حرية التصرف بها، حتى وهي في ميناء الشحن أو في الطريق. الأمر الذي سيمكنه من ميزة ارتفاع أسعار البضاعة، فيجري عليها عملية البيع قبل وصولها إليه.

- لا يضار المشتري من هلاك البضاعة وإن كانت تقع عليه تبعية مخاطر الطريق، إذ يفرض في هذا البيع أن البضاعة مؤمن عليها من قبل البائع، وهذا التأمين سيغطي مخاطر الطريق، التي تتعرض لها البضاعة، وعند ذلك يترتب له حق عند هلاكها، بحصوله على مبلغ التأمين⁽³⁾.

الفرع الثاني: مزايا وعيوب عقد البيع البحري سيف (CIF)

1 - محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحري- إيجار السفينة- النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 374.

2 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 165.

3 - البيع سيف عادة ما يكون أطرافه من جنسيات مختلفة، ولهذا فكانت هناك حاجة لتنظيمه دوليا، ولهذا وضعت قواعد خاصة للبيع سيف، تسمى بقواعد " فارسوفيا " لعام 1928، حيث عدلت في مؤتمر أكسفورد لعام 1933 وهي تسمى الآن " قواعد وارسو - أكسفورد " وتضم (22) قاعدة وهي في الواقع تقنين للعادات المتبعة دوليا في البيع، وهي تطبق على هذا البيع عند اتفاق طرفي العقد على ذلك صراحة في البيع سيف. أنظر: عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 166.

يحقق البيع سيف للبائع عدة مزايا منها:

- أنه يتقادم مخاطر الهلاك والتلف أثناء النقل.
- يستطيع قبض الثمن فوراً بسحب كمبيالة على المشتري.
- يمكن المشتري من التصرف في البضاعة أثناء الطريق بصفته مالكا.
- يقيه مخاطر الطريق لأن المؤمن يتحملها عنه.

ولما كان هذا البيع هو الغالب في التجارة الدولية بين المصدرين والمستوردين فقد وضعت له قواعد موحدة في وارسو سنة 1928-1933، وهي نموذج بيع ليس له قيمة إلزامية إلا إذا أحال إليه ذوي الشأن، كما خصته قواعد الغرفة الدولية بنصوص عدة⁽¹⁾.

تجدر الإشارة هنا بأنه على الرغم من الفوائد التي يحققها البيع سيف لكلا الطرفين ولكنه لا يخلو من بعض العيوب.

فبالنسبة للمشتري فإنه لا يمكن أن يختار السفينة التي تنقل البضائع حيث البائع هو الذي يختارها، كذلك فإن المشتري يكون ملزماً بدفع ثمن البضاعة قبل التحقق من فحص البضاعة، فإذا استلم البضاعة وظهرت غير مطابقة لما متفق عليه فلا يحق له المطالبة بالتعويضات إلا إذا اثبت أن الضرر الذي أصابها كان قبل عملية الشحن وهذه العملية صعبة.

أما العيوب التي تصيب البائع فتتمثل في خطر ارتفاع أجرة النقل أو أقساط التأمين بعد إجراء عقد البيع سيف مع المشتري لأن المشتري لا يلزم في هذه الحالة إلا بالثمن الذي تم الاتفاق عليه مع البائع حيث أن المشتري لا يتحمل تبعه ارتفاع أسعار النقل والتأمين بعد الاتفاق.

الفرع الثالث: تمييز عقد البيع سيف (CIF) عن عقد البيع فوب (FOB)

أولاً- أوجه التشابه:

يتفق البيع البحري سيف مع البيع البحري فوب في كونهما من البيوع البحرية عند القيام، فالبائع في كلا النوعين من البيوع يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام، ومن ثم تنتقل الملكية بمجرد الشحن إلى المشتري والذي يتحمل منذ ذلك الوقت مخاطر الطريق.

ثانياً- أوجه الاختلاف:

يبدو الاختلاف واضحاً بين البيع البحري سيف (CIF) والبيع البحري فوب (FOB) سواء من جهة الشخص الذي يختار السفينة التي تشحن عليها البضاعة أو من جهة الملزم بإبرام عقد النقل وعقد التأمين على البضاعة المنقولة. أما بالنسبة لمن يختار السفينة فهو المشتري في البيع البحري

¹ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 322.

فوب بينما هو البائع في البيع البحري سيف، وأما بالنسبة للإلتزام بإبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة المبيعة فيقع في البيع البحري فوب على عاتق المشتري وليس البائع كما هو الحال في البيع البحري سيف⁽¹⁾.

المطلب الثاني: خصائص عقد البيع البحري سيف (CIF)

قد ينشأ البيع سيف تحت ضغط الحاجة العملية إذ يصعب تحقق وجود المشتري أو وكيل عنه في ميناء القيام ليتولى إبرام عقد النقل البحري ويتضح من ذلك أن للبيع سيف ثلاثة عناصر جوهرية: أن البائع يلتزم بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري، إن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري من وقت الشحن، ومخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري منذ الشحن.

الفرع الأول: التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها

يلتزم البائع "سيف" بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة. ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بمقتضى سند الشحن، كما يثبت قيامه بالتأمين على البضاعة بمقتضى وثيقة التأمين. ثم يرسل هذين المستنديين (سند الشحن ووثيقة التأمين) إلى المشتري. ومن هنا يمكن القول بأن بيع "سيف" إنما هو بيع للمستندات. بيد أن هذا القول يتضمن كثيرا من التجوز في التعبير، لأن إرادة الطرفين إنما انصرفت إلى بيع البضاعة ذاتها وشرائها. أما المستندات فلا تخرج عن كونها أداة لإثبات قيام البائع بتنفيذ الالتزامات المفروضة عليه بمقتضى عقد البيع⁽²⁾.

الفرع الثاني: 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 لمشتري آخر والمشتري عندما يتصرف بالبضاعة، يكون بمقتضى السندات الممثلة للبضائع والتي تكون لديه. وهي التي سبق أن أرسلها إليه البائع لهذا قيل في البيع سيف بأنه بيع للمستندات، وفي الواقع إن البيع سيف هو بيع اتجهت فيه إرادة الطرفين البائع والمشتري، إلى بيع بضاعة بذاتها أما المستندات المتعلقة بها فهي عبارة عن وسيلة لإثبات قيام البائع بتنفيذ التزاماته التي فرضها عقد البيع سيف⁽³⁾.

1 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 380.

2 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 2006، ص 302.

3 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 167.

ويلزم لانتقال الملكية، وفقا للقواعد العامة أن يتم إفراز البضاعة وتعيينها لتتحول من منقول معين بنوعه إلى منقول معين بالذات ويثبت الإفراز بسند الشحن الذي يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن والحالة والعلامات، هذا إذا كانت البضاعة من الممكن فرزها عند الشحن بأن كانت في طرود أو صناديق تحمل أرقاما وعلامات وكانت هذه الأرقام والعلامات واردة في سند الشحن. أما إذا كانت البضاعة مشحونة صباً دون تغليف كما هو الشأن في القمح أو الخشب، وكانت هذه البضاعة مبيعة لجملة من مشتريين، فليس ثمة إفراز عند الشحن⁽¹⁾.

الفرع الثالث: انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري من وقت الشحن

من آثار انتقال ملكية إلى المشتري من وقت الشحن، هو أن مخاطر الطريق التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة، يتحملها المشتري وليس البائع الذي تبرع ذمته منها من وقت الشحن، فلم يعد مسؤولاً عنها، فالبضاعة إذا هلك أو تلفت وهي في طريقها إلى الميناء الوصول، فهذا الهلاك والتلف تقع تبعته على المشتري، ولا يعفيه من مسؤولية دفع الثمن كاملاً، إذا لم يكن قد دفعه إلى البائع. وحتى التأخير يتحملة المشتري وليس البائع، إذا كان البائع قد شحن البضاعة في الوقت المتفق عليه في العقد. ومع ذلك فإن المشتري عادة يحتمي عند هلاك البضاعة أو تلفها والتأخر في تسلمها، بالرجوع على المؤمن بموجب وثيقة التأمين للحصول على مبلغ التأمين أو الرجوع إلى الناقل بحسب الأحوال لمطالبته بالتعويض عن ذلك. فللمشتري حق الرجوع على البائع إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة، ناجم عن عيوب لحقت في البضاعة قبل شحنها كالضرر الذي يصيب البضاعة، بسبب في تغليفها⁽²⁾.

ويراعي أن البائع يكون مسؤولاً عن المخاطر والعيوب السابقة على الشحن كعيب التغليف، وللمشتري الحق في حبس البضاعة عند الوصول للتحقق مما إذا كان التلف ناشئاً عن خطر بحري يتحملة المشتري أو عيب سابق على الشحن يسأل عنه البائع⁽³⁾.

المبحث الثاني: الآثار القانونية المترتبة على عقد البيع البحري سيف (CIF)

يرتب البيع سيف في ذمة أطرافه التزامات متبادلة مثلما ترتبه بقية العقود الملزمة للطرفين (المطلب الأول)، وفي حالة عدم تنفيذ للإلتزامات ترتب عليهم مسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إلتزامات أطراف العقد

الفرع الأول: إلتزامات البائع

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 303.

2 - علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، المرجع السابق، ص 168.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع نفسه، ص 303.

يقع على البائع في البيع سيف عدة التزامات منها الالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليها في العقد والالتزام بإبرام عقد النقل، والالتزام بشحن البضاعة، والالتزام بالتأمين على البضاعة، والالتزام بتسليم المستندات الممثلة للبضاعة.

أولاً- الالتزام بتسليم البضاعة المتفق عليه: يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها قدراً وصنفًا. وإذا كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل من الصنف المتفق عليه أو كانت كميتها أقل، فإن البائع يكون مخلاً بالتزامه، وجزاء هذا الإخلال هو الفسخ، بيد أن القضاء يذهب إلى أن اختلاف الصنف أو اختلاف الكمية لا يترتب عليه فسخ البيع بل تخفيض الثمن، وذلك نظراً لما يترتب على الفسخ من إعادة نقل البضاعة إلى البائع وإضراب في العلاقات القانونية التي تمتد من المشتري إلى من اشترى منه البضاعة. وهكذا ولأن التاجر يستطيع غالباً تصريف البضاعة ولو كانت مختلفة عن تلك التي تعاقد عليها. ويجوز للمشتري طلب الفسخ إذا نص في العقد على أن إخلال البائع بالتزامه بالتسليم يترتب عليه الفسخ وحده، أو إذا كانت البضاعة المسلمة غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له.

وقد جرت عادة البائعين تلافياً للمنازعات التي تنشأ في المستقبل حول صنف البضاعة، على طلب الكشف على البضاعة لدى شحنها بمعرفة خبراء واستصدار شهادة بنوعها. وهذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة وللمشتريين من جانبهم الحق في طلب فحص البضاعة لدى الوصول بمعرفة خبراء للتحقق من صنفها وحالتها⁽¹⁾.

ثانياً- الالتزام بإبرام عقد النقل والتأمين

يلتزم البائع في عقد البيع سيف إبرام عقد نقل البضاعة المبيعة من ميناء الشحن إلى الميناء المتفق عليه في العقد، ويتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجرة الحمولة⁽²⁾.

فبإبرام عقد النقل يكتسب البائع صفة الشاحن فيقع على عاتقه شحن البضائع المبيعة ودفع أجرة نقلها. ويجب أن يتم الشحن في الميعاد المحدد في العقد وعلى ظهر السفينة التي يختارها البائع بنفسه في ميناء القيام، ويحصل البائع من الناقل بمجرد شحن البضاعة على سند شحن يثبت واقعة

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 375.

² - أنظر المادة 738 من أمر رقم 76/80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 جريدة رسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

الشحن في الميعاد المحدد، وإذا أخل البائع بالتزامه بالشحن في الميعاد كان للمشتري فسخ العقد والمطالبة بالتعويض عما عسى أن يكون قد أصابه من ضرر دون حاجة لأعذار البائع بتنفيذ التزامه⁽¹⁾. وكذلك يلتزم البائع في عقد البيع البحري سيف بالتأمين على البضاعة وفق الشروط التي نص عقد البيع عليها ووفقا للأعراف والعادات التجارية السارية المفعول وقت إبرام العقد وللتعامل التجاري السابق بين الطرفين هذا وإن لم يحدد عقد البيع نوع التأمين وشروطه، فلا يلتزم البائع إلا بتقديم وثيقة تأمين من نوع متوسط طبقا لمشروط العادية ووفقا للعادات التجارية المعمول بها في ميناء الشحن عند وضع البضاعة على السفينة بالنسبة للبضاعة من نفس النوع ولرحلة مماثلة. كما يجب الأخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة ذاتها، بالإضافة إلى طبيعة السفينة المستأجرة والميناء المرسل إليه والطريق الذي ستسلكه البضاعة خلال رحلتها، كل ذلك يمكن أن يكون له تأثير على الشروط التي جرى العرف بالتأمين طبقا لها⁽²⁾.

ثالثا - الالتزام بتسليم المستندات المماثلة للبضاعة: تنتهي التزامات البائع إذا قام بمجرد شحن البضاعة المباعة على السفينة، بإرسال المستندات الخاصة بها إلى المشتري وتتضمن هذه المستندات أساسا سند الشحن البحري الذي يسمح للمشتري (المرسل إليه) بتسليم البضاعة لدى الوصول ومساءلة الناقل عما يصيبها أثناء النقل من هلاك أو تلف، ووثيقة التأمين التي تمكن المشتري بوصفه المستأمن من مطالبة المؤمن (شركة الضمان) بضمان الأخطار المؤمن عليها. كذلك يندرج ضمن المستندات المرسلة إلى المشتري فاتورة البضاعة والمستندات الجمركية.

وقد يلتزم البائع بتقديم مستندات أخرى مثل شهادة الخبرة والتي تثبت نوع البضاعة المشحونة على السفينة، وشهادة المنشأ التي تثبت إسم الدولة المنتجة للبضاعة المشحونة، ولهذه الشهادة الأخيرة فائدتها في الحالات التي تشتهر فيها بلد المنشأ بجودة البضاعة المباعة⁽³⁾.

كما أشارت إتفاقية فيينا لعام 1980 في المادة 30 إلى الإلتزامات الرئيسية للبائع والمتمثلة في الإلتزام الأول بتسليم المبيع، والثاني تسليم المستندات والثالث بنقل ملكية البضاعة وفقا لما تتطلبه عقد البيع وفقا لهذه الإتفاقية⁽⁴⁾.

1 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 376.

2 - أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، " تأصيل ودراسة عملية لعقود التجارة البحرية سيف وفوب "، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، د.ت.ن، ص 324.

3 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 377.

4 - جودت هندي، الالتزام بالمطابقة وبضمان ادعاء الغير حسب نصوص إتفاقية فيينا لعام 1980 بشأن البيع الدولي للبضائع، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد الأول، دمشق، 2012، ص 112.

الفرع الثاني: إلتزامات المشتري

في مقابل الإلتزامات التي تقع على البائع إلا أن للمشتري أيضا عدة إلتزامات وتتمثل في دفع الثمن والإلتزام بإستلام المستندات التي يقدمها البائع إليه وتسلم البضاعة محل العقد.

أولا- الإلتزام بدفع الثمن:

تنص المادة 54 من إتفاقية فينا لعام 1980 على أنه: « يتضمن التزام المشتري بدفع الثمن اتخاذ ما يلزم واستيفاء الإجراءات المطلوبة بموجب العقد أو بموجب القوانين والأنظمة الواجبة التطبيق من أجل تسديد الثمن »⁽¹⁾.

يتضمن الثمن في عقد البيع البحري سيف مبلغا إجماليا جزافيا يقابل الثمن الحقيقي للبضاعة وأجرة نقلها والتأمين عليها، ويتحمل المصاريف التي تستحق على البضاعة بعد شحنها كمصاريف حفظها في العنابر إذا كانت مستقلة عن الأجرة، وكذلك ما يستحق عليها من ضرائب أو رسوم بعد شحنها⁽²⁾.

فالفقه والقضاء يتضمنون أن الثمن في البيع سيف ثمن جزافي في مبلغ واحد بطريقة إجمالية وغير قابلة للإنقسام قيمة البضاعة ذاتيا بالإضافة إلى أجرة النقل وقسط التأمين، فالمشتري في البيع سيف يكون دائما على يقين من أن سعر التكلفة للبضائع لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يجاوز المبلغ المتفق عليه، وإن كان لم يمنع البعض من وصف الثمن بأنه ثمن إجمالي Global وعلى الرغم من الإختلاف الواضح بين الوصفين أكبر دليل على أن خصوصية البيع سيف تجعل من الثمن جزافي هو أن المشتري يلزم بدفع الثمن المحدد في العقد ولا يتحمل مصاريف زيادة في أجرة النقل أو أقساط التأمين بعد إبرام العقد بل يتحملها البائع⁽³⁾.

ثانيا- الإلتزام بإستلام المستندات:

إن ملكية البضاعة تنتقل بتخصيصها، ولكن نقل حيازتها أي تسليمها لا يتم إلا بنقل المستندات التي تمثلها إلى المشتري، فيترتب على قبول المشتري المستندات أثرين هامين: أن تنتقل إلى المشتري حيازة البضاعة بصفة نهائية، والثانية أن ذلك يعتبر قبولا منه للأخطاء التي ارتكبها البائع في تنفيذ التزامه والتي تكتشفها هذه المستندات⁽⁴⁾.

¹ - المادة 54 من إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع المبرمة بفينا لعام 1980 عن الموقع: http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitral_texts/sale_goods/1980CISG.html

² - جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 333.

³ - VINCENT Heuzé, Traité des contrats La vente internationale de marchandises, Delta, 2000, P 244.

⁴ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 331.

ويكون الثمن مستحق الوفاء بمجرد إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري دون انتظار لوصول البضاعة ذاتها إلى ميناء الوصول⁽¹⁾.

المطلب الثاني: مسؤولية أطراف عقد البحري سيف (CIF)

قد يخلف أحد المتعاقدين عن أداء التزاماتهم التعاقدية المحددة في عقد البيع، فتقرر عليهم جزاءات في حالة عدم تنفيذ أحد أطراف عقد البيع لالتزاماته التعاقدية (الفرع الأول)، إلا أن هناك حالات لا يسأل فيها المخل عن تنفيذ التزاماته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: جزاءات مخالفة أطراف العقد لالتزاماته التعاقدية

أولاً- التنفيذ العيني:

تنص الفقرة الأولى من المادة 119 من القانون المدني الجزائري على أنه: «في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزاماته جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه مع التعويض في الحالتين إذا إقتضى الحال ذلك»⁽²⁾. فإن أغلب التشريعات تقر أن التنفيذ العيني هو الأصل والتنفيذ بالمقابل هو الإستثناء. والتنفيذ العيني شروط حددتها النصوص التشريعية الوطنية وتتمثل في:

- أن يتقدم بطلب التنفيذ العيني الدائن أو المدين.
- أن يكون التنفيذ العيني ممكناً فإذا إستحال بفعل المدين كأن تكون البضاعة معيبة بالذات وهلكت بسبب أو تم هلاكها بسبب أجنبي كالحريق، لم تعد هناك جدوى من طلب التنفيذ.
- ألا يكون التنفيذ العيني مرهقاً للمدين، فإذا قدرت المحكمة وجود هذا الإرهاق جاز لها أن تمتنع عن الحكم به ولو تمسك به الدائن (المادة 107 ق.م.ج)⁽³⁾.

ثانياً: فسخ العقد

1- الفسخ في القانون الجزائري:

بالعودة للمادة 119 من القانون المدني الجزائري السالفة الذكر فإنها حددت القواعد العامة لشروط الفسخ والمتمثلة في:

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 378.
² - المادة 119 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20/09/1975، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد 78، لسنة 1975، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 13/05/2007، جريدة رسمية عدد 31 في 2007/05/13.
³ - أنظر الفقرة الأخيرة من المادة 107 من القانون المدني الجزائري.

- أن يكون العقد محل الفسخ ملزم لجانبين بحيث ينعدم هذا الحق في العقود الملزمة لجانب واحد.

- عدم وفاء المتعاقد بالتزامه ففي هذه الحالة عدم تنفيذ البائع لإلتزاماته التعاقدية.

- وفاء طالب الفسخ بالتزامه حيث يكون المشتري قد أدى كافة الإلتزامات منها أداء الثمن. ويكون الفسخ إما قضائي برفع الدعوى أمام القضاء، أو إتفاقيا حيث يمكن لكل من البائع والمشتري الإتفاق على اعتبار العقد مفسوخا بسبب عدم التنفيذ للإلتزام، والغرض من الشرط الفاسخ هو إستبعاد الفسخ القضائي أي تجنب السلطة التقديرية للقاضي.

2- الفسخ في إتفاقية فينا:

حددت إتفاقية فينا لعام 1980 الحق في الفسخ، إلا أنه يمكن أن يكون بإرادة المتعاقدين ودون الرجوع إلى المحكمة، وذلك عند توفر شروط مع وجوب توجيه إخطار بذلك. فبالتالي قصرت إتفاقية فينا حالات الفسخ المتاحة للدائن حالة إرتكاب المدين مخالفة جوهرية لإحدى التزاماته في نطاق المادة 49 و64 من الإتفاقية حيث أنه لا يجوز للدائن استعمال حقه في إعلان الفسخ إلا إذا توافرت حالة من الحالات وتتمثل في:

- أن تكون مخالفة أحد المتعاقدين تشكل مخالفة جوهرية لعقد البيع.

- حالة الفسخ المبكر والتي تتحقق عندما يتبين للدائن قبل التاريخ المحدد لتنفيذ العقد أن المدين سيرتكب مخالفة جوهرية.

- حالة الفسخ المبكر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية

أولاً- القوة القاهرة:

تقضي القواعد العامة بعدم مسؤولية البائع والمشتري في البيع سيف عند الاخلال بالإلتزامات المفروضة عليهما إذا كان يرجع إلى قوة خارجية (قوة القاهرة) من غير الممكن توقعها ولا تلافي نتائجها. فالنتيجة التي تترتب على ثبوت العائق ليس عدم التنفيذ وإنما إيقافه وهذا الحكم يتعارض مع النصوص القانونية، حيث تنص المادة 121 من القانون المدني الجزائري على اعتبار العقد مفسوخا بقوة القانون في حالة القوة القاهرة وليس وقف التنفيذ⁽²⁾. أما المادة 79 من إتفاقية فينا 1980 تنص على أنه: «لا يسأل أحد الطرفين عن عدم تنفيذ أي من إلتزاماته إذا أثبت أن عدم التنفيذ كان بسبب

¹ - بن زروق فتيحة، فسخ العقد طبقا لإتفاقية فينا لسنة 1980 الخاصة بالبيع الدولي للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر 1- كلية الحقوق، 2015، ص ص 07 و08.

² - أنظر المادة 121 من القانون المدني الجزائري.

عائق يعود إلى ظروف خارجة عن إرادته وأنه لم يكن من المتوقع بصورة معقولة أن يأخذ العائق في الاعتبار وقت إنعقاد العقد أو أن يكون بإمكانه تجنبه أو تجنب عواقبه أو التغلب عليه أو على عواقبه «(1).

ثانيا- خطأ الدائن (المتضرر):

إذ كان عدم قيام المدين بتنفيذ إلتزاماته التعاقدية قد نشأ خطأ عن الدائن، ففي هذه الحالة فإن مسؤولية المدين لا تتحقق ويتحمل الدائن تبعة الأخطاء الواردة منه، وقد يكون خطأ الدائن خطأ شخصيا كما لو كان المشتري لم يدفع الثمن في الميعاد المحدد وامتنع البائع عن التسليم فليس للمشتري أن يرجع على البائع بتعويض عما أصابه من ضرر بسبب تأخر البائع عن التسليم فيمكن للبائع في هذه الحالة أن يقوم حق حبس العين حتى يستوفي الثمن بفضل قاعدة الدفع بعدم التنفيذ⁽²⁾. وقد يكون خطأ الدائن راجعا إلى تقصير إرتكبه أحد أتباعه فيتحمل هو المسؤولية، كذلك لا يسأل البائع عن الأضرار التي يكون سببها تخلف المشتري عن تسلم البضاعة في المكان والوقت المعينين.

أما في إتفاقية فيينا لعام 1980 فإنه بالرجوع إلى أحكام المادة 80 منه فتنص على أنه : « لا يجوز لأحد الطرفين أن يتمسك بعدم تنفيذ الطرف الآخر لالتزاماته في حدود ما يكون عدم التنفيذ بسبب فعل أو إهمال من جانب الطرف الأول »⁽³⁾.

ثالثا- خطأ الغير :

يكتسب الغير في عقود البيع البحرية الدولية أهمية إستثنائية وذلك نظرا لأن جانبا من تنفيذ العقد يحصل من قبل أطراف متعددة كالناقل مثلا، إذ أن البائع غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق البضاعة، كأن تسلم البضاعة معيبة أو ناقصة أو متأخرة عن الموعد المحدد للتسليم، فإذا ما حصلت مثل هذه النتائج فيرجع ذلك إلى خطأ الناقل، على أن يكون البائع قد سلم بضائع مطابقة لشروط العقد⁽⁴⁾.

1 - المادة 79 من إتفاقية فيينا لعام 1980.

2 - عبد الرزاق أحمد السنهاوري، نظرية الحق، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 1998 ص 961.

3 - المادة 80 من إتفاقية فيينا لعام 1980.

4 - ALAIN Sériaux, La faute du transporteur Economica, 2^{eme} Edition, Paris, 1998, P 123.

الخاتمة:

إن نجاح البيع سيف وإتساع نطاق إستخدامه كوسيلة لتسوية البيوع الدولية لا يعني بالضرورة أنه أفضل طريقة للمستوردين، فالحماية والمزايا التي يوفرها للمصدر أكبر بكثير من تلك التي يوفرها للمستورد، كما أن طريقة الوفاء في البيع سيف وهي الإعتماد المستندي رغم أهميتها فهي إجحاف في حق المستورد وفائدة بالنسبة للمصدر، بالإضافة إلى أن إحتكار الدول الصناعية لقطاع الإنتاج جعلها تستقطب إقبال المستوردين على منتجاتهم ذات الجودة، وكل هذا أدى بهذه الدول إلى تقليص أسباب فسخ عقد البيع في إتفاقية فيينا لعام 1980 وإكتفت بتقرير هذا الجزاء في حالة المخالفة الجوهرية للعقد فقط.

فمؤسسات النقل البحري وشركات التأمين والبنوك هي أحد أهم مصادر الدخل للدول الصناعية الكبرى، فلو كانت بلادنا ضمن إحدى الدول المصدرة لإستفاد إقتصادنا الوطني مما يؤدي لإنتعاشه، وهذا يغنينا عن الإستيراد ويجعل منا دولة منتجة لا مستهلكة.