البيع البحري كاف " CAF "

أ/ أعراب سعيدة
المركز الجامعي تندوف

الملخص :

عقد البيع كاف هو واحد من المختصرات التي يكثر استخدامها في عقود البيع التجارية الدولية وخاصة في مجال استيراد السلع وتصديرها بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك التي يفصل البحر بينها، وقد ظهرت الحاجة إلى استخدام هذه المصطلحات التجارية المختصرة في مجال التجارة الدولية، لضمان توحيد التعاملات في التجارة الدولية عن طريق التوحيد الدولي للمصطلحات التجارية لضمان السرعة في هذا النوع من المعاملات.

واعتمادا على اختيار الأطراف لواحد من هذه المصطلحات التجارية التي تعرف الأنكوترمز تختلف التزامات البائع والمشتري من بيع لآخر، ففي البيع كاف يلتزم البائع بعملية شحن البضاعة على من السفينة من خلال بإبرام عقد النقل البحري، في مقابل التزام المشتري دفع مبلغ من المال يشمل ثمن البضاعة ومبلغ التأمين على البضاعة من المخاطر التى يمكن أن تلحق بالبضاعة.

Résumé :

CAF, On écrit aussi C et F, C'est l'un des sigles fréquemment utilisés dans les contrats de vente commerciale internationale, notamment en matière d'assurance maritime et de crédit documentaire. On les appelle des *incoterms*, soit des règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux "trade terms". Ils désignent des conditions ou le type de livraison convenus et apparaissent dans les clauses de livraison. Leur fonction est double : répondre à un besoin de rapidité dans ce genre de transaction et assurer une harmonisation terminologique internationale.

Selon que l'on emploie l'un ou l'autre de ces deux termes commerciaux dans un contrat de vente, l'étendue des obligations respectives du vendeur et de l'acheteur sera différente: à chacun d'eux correspond un type de vente particulier. Ainsi, l'usage du terme *CAF* pour le transport maritime signifie que c'est le vendeur plutôt que l'acheteur qui devra s'occuper du transport de la marchandise et c'est sur lui également que pèsera l'obligation d'assurer celle-ci, Dans une vente dite CAF, 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.

مقدمة:

تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم من التجارة الدولية من قديم الزمان، بسبب توسط البحار بين مختلف الأقطار والقارات وبسبب انخفاض تكاليف النقل البحري وسهولته، مقارنة بأجور وصعوبات النقل البري الذي يتم بواسطة السكك الحديدية والسيارات ووسائل النقل الأخرى، أو بالنسبة للنقل الجوي الذي لا يزال حتى الآن باهظ التكاليف ويقتصر على تلبية حاجيات المجتمعات البشرية، ويضاف إلى ذلك أن التجارة البحرية تتيح للتجار نقل كميات ضخمة من البضائع دفعة واحدة، حتى أن بعض السفن قد تجاوزت حمولتها مئات الآلاف من الأطنان دفعة واحدة، وهذه الميزة الهامة لا تتوافر في وسائط النقل الأخرى.

ونظرا لخصوصية عقد البيع البحري كونه يتم بطريق البحر، قامت غرفة التجارة الدولية بوضع مجموعة من القواعد لتفسير المصطلحات التجارية وفقا للعرف السائد في المعاملات التجارية، ولتحديد التزامات الأطراف تحديدا واضحا ودقيقا أطلق عليها قواعد الأنكوترمز التي وضعت سنة 1936، والتي طرأت عليها عدة تعديلات آخرها كان في 2010.

والبيوع الشائعة في الوقت الحاضر فهي البيوع التي نظمت قواعدها غرفة التجارة الدولية، والتي تسمى بالبيوع عند القيام، ومن بينها وأهمها البيع البحري كاف. فما هي القواعد الأساسية التي تنظم البيع كاف؟.

المبحث الأول: ماهية البيع كاف:

يعتبر البيع كاف أحد أنواع البيوع البحرية عند القيام التي تنتقل فيها ملكية البضاعة إلى المشتري في ميناء القيام أو الشحن، ويتحمل فيها البائع مخاطر الطريق، ولاشك أن للبيع كاف مفهومه الخاص الذي يميزه عن باقي الأنواع (المطلب الأول)، كما أن الفقهاء اختلفوا حول طبيعته القانونية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم البيع البحري كاف:

يعتبر البيع كاف شكل حديث من أشكال البيوع البحرية، إذ هو بيع عند القيام (au départ) أو عند الشحن، وهو ما سنبرزه من خلال التعريف (الفرع الأول)، كما أنه مر من حيث النشأة والتطور بمراحل مختلفة (الفرع الثاني)، ويمتاز بخصائص تميزه عن باقي البيوع البحرية عند القيام (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريفه: يعرف البيع البحري كاف على أنه: "***بيع لبضائع يتم فيه التسليم في ميناء الشحن كما يلتزم فيه البائع مقابل ثمن جزافي بشحن البضاعة وتغطيتها بتأمين ضد المخاطر البحرية، ومنذ الشحن تنتقل ملكيه البضائع وكذا مخاطرها إلى المشترى، من وقت وضع البضاعة على ألسيفه وتجاوزها الرصيف***".[1]

ويتكون اسم هذا البيع في اللغة الفرنسية من الأحرف "C.A.F" وهي الحروف الأولى للكلمات Cout, **A**ssurance, Fret،[2] ويطلق على هذا البيع في اللغة الإنجليزية اسم سيف "C.I.F" وهي الحروف الأولى للكلمات الإنجليزية المكونة له،[3] وتلك الكلمات هي (Insurance Freight Cost)، ويعني هذا المصطلح ثمن البضاعة وقيمة التأمين وأجرة النقل، فالاصطلاحان "سيف" و"كاف" مترادفان وأن كان يغلب استعمال الاصطلاح سيف.[4]

الفرع الثاني: نشأة وتطور البيع البحري كاف: تعتبر البيوع البحرية من أقدم وأهم الوسائل التي اتخذها التجار لتبادل السلع والبضائع عبر البحر وسميت تلك البيوع البحرية نتيجة لارتباطها بعقد نقل بحري يتم بموجبه نقلها بواسطة السفن المخصصة لذلك من ميناء إلى أخر، حيث كان التجار يقومون ببيع بضائعهم في ميناء الوصول ويطلق على هذه البيوع مصطلح البيوع البحرية عند الوصول.

إن استعمال البيع كاف بشكل واضح يعود إلى 1870 بعد الحرب بين فرنسا وألمانيا، وانتشر بكثرة بعد الحرب العالمية الأولى 1914.[5] ونظراً للصفة الدولية لعقد البيع سيف فقد اهتمت جمعية القانون الدولي بوضع تقنين دولي لهذا البيع، كان من أثر ذلك وضع تنظيم دولي للبيع كاف في فارصوفيا عام 1928 يتألف من اثنتين وعشرين قاعدة لا تعدوا أن تكون تقنيناً لعادات مختلفة.[6]

وقد مرت تلك القواعد بعدة تعديلات ومنها:التعديل الأول في نيويورك عام 1930 والثاني في أكسفورد عام 1932 أطلق عليها جميعاً قواعد فارصوفيا – أكسفورد 1928 – 1932 ومع ذلك لم يقدر لهذه القواعد الانتشار على المستوى الدولي مما دفع غرفة التجارة الدولية (ICC) إلى القيام بتقنين الأعراف التجارية للبيوع البحرية وكذا وضع قواعد اختيارية تتعلق بالتزامات كل من البائع والمشتري ضمن ما يسمى بمصطلحات التجارة الدولية – الانكوتيرمز (INCOTERMS).

واعتباراً من 1936 أخذت تحدثها بما يواكب التطورات المستجدة في التجارة الدولية والنقل بأنواعه المختلفة، حتى أصدرت النسخة الأخيرة منها 1990، والتي اعتمدتها أخيرا لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية في نيويورك 1992، شملت عدد من البيوع التجارية الدولية بما فيها البيوع البحرية "فوب و كاف".[7] كما أن البعض منها تناولها كالقانون التجاري اليمني والعماني والكويتي والإماراتي والعراقي والتونسي والفرنسي بأحكام خاصة، تعطي لإرادة الأطراف في عقد البيع البحري حرية الأخذ بها بحسب الاتفاق.[8]

الفرع الثالث: خصائص البيع كاف: نتعرض لخصائص عقد البيع كاف كالأتي:

أولا: عقد البيع كاف عقد رضائي: عقد البيع سيف من العقود الرضائية، لأنه ينعقد بمجرد أن يتبادل طرفيه التعبير عن إرادتين متطابقتين، ويكن التعبير عنهما باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المفهمة، ولا يتطلب القانون أن يفرغ المتعاقدين إرادتيهما في شكل مكتوب ويكفي لانعقاده التقاء الإرادتين

وتطابقهما، حيث أنها تنحصر عن ميدان العقود التجارية فالقاعدة التقليدية أنها خالية من الشكليات حرة من القيود.[9]

ثانيا: عقد البيع كاف عقد ملزم للجانبين: عقد البيع كاف عقد ملزم للجانبين حيث تنشأ عنه التزامات في ذمة كلا من البائع والمشترى، فيلتزم البائع بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن وتسليمها إلى الناقل لنقلها مع تسليم أجرة النقل وكذا التأمين عليها. وفي المقابل يلتزم المشترى بدفع الثمن وتسلم البضاعة. ويترتب على هذه الميزة أن عدم وفاء أحد طرفي العقد بالتزامه يعطي الطرف الأخر الحق بطلب فسخ العقد والمطالبة بالتعويض إن كان له مقتضي.

ثالثا: عقد البيع كاف من عقود المعاوضات: عقد البيع كاف من عقود المعاوضات حيث أن كل طرف فيه يأخذ مقابلا لما يعطي، فالبائع يسلم البضاعة للمشترى مقابل دفع الأخير له ثمنها إذ لا يوجد فيه تبرع مجاني دون مقابل فالتجارة تبادل ومعاوضة بين البائع والمشترى يهدف كلا منهما من ورائها إلى تحقيق أرباح وتنمية ثرواته.

رابعا: عقد البيع كاف عقد ناقل للملكية: تتضح هذه الميزة في أن عقد البيع كاف ينقل ملكية السلع والبضائع من البائع إلى المشترى مقابل الثمن، وينقل ملكية الثمن من المشترى إلى البائع مقابل البضائع فنقل الملكية من أهم الخصائص وأهم أثر لعقد البيع كاف، فتنتقل ملكية السلع والبضائع بتسليمها إلى المشترى وشحنها على ظهر السفينة.

خامسا: عقد البيع كاف عقد تجاري دولي: البيع "كاف" وهو عقد بيع تجاري بحري دولي يرد على سلع ومنقولات يبرم بين تاجرين، والبيع كاف عقد تجاري يكون القصد من إبرامه هو المضاربة وتحقيق الربح،[10] كما أنه يتسم بالدولية كون البائع في الغالب ينتمي إلى دولة غير دولة المشتري.[11] وقد تعبر هذه البضائع حدود دولة أخرى أو أكثر من دولة حتى تصل إلى دولة المشترى.[12]

سادسا: عقد البيع كاف عقد بيع بحري: البيع كاف بيع بحري وأحد أهم أنواع البيوع البحرية عند القيام، التي تنقل فيها ملكية البضائع من البائع إلى المشترى في ميناء القيام، وتنطبق عليه السمة البحرية بسبب ارتباطه بعقد نقل بحري يدرج ذلك ضمن الاتفاق بين الطرفين في عقد البيع كاف، وقد ذهب البعض إلى التشكيك في بحرية البيع كاف، بسبب أن التزامات البائع تنتهي بعد شحن البضاعة على السفينة وتغطيتها بجميع التكاليف والمصروفات من تأمين وغيرها.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبيع كاف:

ارتكزت عليها نظريات مختلفة تتعلق بطبيعة البيع نفسه، ومنها من يقول أن البيع كاف بيع مستندات (الفرع الأول)، ومنها من يقول أن البيع كاف بيع للبضائع لا ينفذ إلا بتسليم المستندات (الفرع الثاني)، ورأي آخر يذهب إلى القول أن البيع كاف بيع للبضائع والمستندات (الفرع الثالث)،

كما هناك من يقول أنه بيع للبضائع (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الرأي القائل بأن البيع كاف بيع مستندات: يتلخص مضمون هذه النظرية بأن البيع كاف هو عبارة عن بيع مستندات وليس بيع بضائع وتبني هذه النظرية بعض الفقه والقضاء في فرنسا وبلجيكا وانجلترا كما اعتنقها القضاء المختلط في مصر.[13]

وأساس هذه النظرية أن المشتري في عقد البيع كاف تصبح له حيازة البضائع بمجرد تسلمه المستندات، بحيث يمكنه أن يتصرف في البضائع بالبيع كاف قبل وصولها عن طريق تداول هذه المستندات، وعلى ذلك فأن مشتري البضائع من بلد أخر يستطيع التصرف فيها قبل أن تصل إليه، وعليه فإنه لا يهتم بالبضائع ذاتها وإنما يهتم فقط بالمستندات التي تمثلها.[14] والواقع أن هذه النظرية لا يمكن التسليم بها لأنه لو كانت المستندات هي محل البيع كاف يعتبر البائع أنه أوفى بجميع التزاماته، عندما يسلم المشتري مستندات قانونية منظمة وهذا لم يقل به أحد حتى أصحاب هذه النظرية.[15]

الفرع الثاني: الرأي القائل أن البيع كاف بيع البضائع لا ينفذ ألا بتسليم المستندات: يذهب أنصار هذه النظرية إلى أن البيع كاف بيعاً لبضائع لا ينفذ إلا بتسليم المستندات المتعلقة بها للمشتري، وقد قال بهذه النظرية بعض الفقه والقضاء الانجليزي والبلجيكي.[16]

وأساس هذه النظرية أن العقد كاف لا يمكن أن يتكون بصفة نهائية، إلا بتدخل عمل خارجي هو تسليم المستندات، وعليه فأن نقل الملكية يعلق على نقل المستندات في رأي أصحاب هذه النظرية ليست شرطاً لنقل الحيازة وإنما لنقل الملكية، أي أنهم يجعلون من البيع كاف عقداً عينياً "reel" شأنه شأن الرهن الحيازي وغيره من العقود العينية المحددة في القانون.[17] إلا أن ذلك لا يكون إلا في فروض نادرة الوقوع في العمل، وهي حالة تصرف البائع في الشيء لأثنين من المشترين ومع ذلك فالمشتري الذي فضل الأخر عليه لا يعتبر عقده مفسوخاً، وإنما يبقى قائما وأن كان يتحول إلى تعويض.[18]

الفرع الثالث: الرأي القائل أن البيع كاف بيع البضائع ومستندات: هذه النظرية قال بها بعض الفقه البلجيكي، وترتكز على الجمع بين النظريتين السابقتين فهي لا تعتبر البيع كاف بيع بضائع فقط كما لا تعتبر بيع مستندات فقط وإنما تعتبره بيع بضائع ومستندات في نفس الوقت، وتبعاً لهذه النظرية فإن البائع كاف يلتزم بتسليم البضاعة وتسليم سند الشحن ووثيقة التأمين وكافة المستندات الأخرى المتعلقة بها، ويدرس أصحاب هذه النظرية بيع البضائع وبيع المستندات كل على حده وعليه يكون هناك نقل للملكية أو تسليم خاص للمستندات مستقل تماماً عن نقل ملكية أو تسليم البضاعة ذاتها، وما زال البلجيكيين متأثرين بهذه النظرية.[19]

ولكن الراجح أنه عقد بيع يتضمن التزامات متفق عليها بين البائع والمشتري ومن هذه الالتزامات

التزام البائع بالنقل والتأمين والتزام المشتري بدفع الثمن.[20] كذلك ثار خلاف في محل عقد البيع فقد قيل أنه بيع للمستندات باعتبار أن البائع يلتزم بإرسال المستندات المتفق عليها مقابل ثمن يدفعه المشتري.[21]

الفرع الرابع: الرأي القائل أن البيع كاف بيع بضائع: رأينا أن النظريات المختلفة السالف الإشارة إليها لا تتفق مع طبيعة البيع كاف كبيع عند الشحن. والصحيح أن البيع كاف هو أساساً بيع بضائع، فهو ليس بيع لمستندات، كما أنه ليس بيعاً مختلطاً لبضائع ومستندات، وكذلك فان نقل المستندات لا ينقل ملكية البضائع إلى المشتري وإنما ينقل حيازتها فقط. أما الملكية فتنتقل إليه منذ الشحن وهذا الرأي هو الغالب الآن في الفقه والقضاء في فرنسا ومصر.

فالمشتري في العقد كاف يوجب على البائع أن يشحن له بضائع مؤمناً عليها وفي حالة جيدة عند الشحن إلا أنه لا يضمن له المحافظة عليها.[22] ويبدو أن القضاء الانجليزي الحديث قد هجر نظرية أن البيع كاف ببيع مستندات، وأن كان شأنه في ذلك غالبية الفقه الفرنسي لم يحدد وظيفة المستندات في علاقتها بالبضائع ففي الحكم الصادر سنة 1954 في القضية: " kwei tak choo v. british traders and shippers ltd".[23] ومن هنا فقد قال القاضي "Devlin" أن العقد كاف يضع على عاتق البائع مجموعتين من الالتزامات متميزين عن بعضهما تماماً، إحداهما تتعلق بالبضائع والأخرى بالمستندات وهذه المستندات بدورها يجب أن تتفق مع العقد.[24]

المبحث الثاني: آثار البيع كاف:

لاشك أن هذه الالتزامات تتم بتوافق إرادتين كسائر العقود ولكن الطبيعة الدولية التي يتصف بها البيع البحري وأهميته المتزايدة في التجارة الدولية وحداثة نشأته، حتمت وضع قواعد دولية اتفاقية خاصة بهذا العقد وغيره من العقود الخاصة بالبيوع البحرية، وترتب هذه القواعد التزامات على كل من البائع (المطلب الأول)، وكذا الطرف الآخر أي المشتري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات البائع في البيع كاف:

يقع على البائع في البيع كاف عدة التزامات، أولها التزامه بتجهيز البضاعة (الفرع الأول)، بعدها التزامه بإبرام عقد النقل (الفرع الثاني)، والتزامه بالتأمين على البضاعة (الفرع الثالث)، والتزام البائع بالتسليم (الفرع الرابع).

الفرع الأول: تجهيز البضاعة: الالتزام الأول على البائع أن يجهز البضائع المتعاقد عليها وفقا لشروط العقد من حيث الكمية والنوعية، وإذا لم تحدد النوعية في العقد فتجهز عادة كبضائع تجارية أو من الصنف المتوسط، أو البضائع الملائمة للغرض من الشراء،[25] 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.

الفرع الثاني: إبرام عقد النقل: أي إبرام عقد نقل ملائم لنقل البضائع من ميناء الشحن حتى ميناء التفريغ،[26] حيث أن إبرام البائع عقد النقل، لابد أن تتوفر فيه بعض الشروط التي يجري التعاقد بموجبها على نقل البضائع، هي ما انصرفت إليها إرادة الطرفين في عقد البيع، وفي حالة غياب الاتفاق فهي الشروط التي يجري فيها العمل في ميناء الشحن كما يقضي بذلك العرف في هذا المجال، والاتفاق على تحديد السفينة يتضمن تحديد خط سيرها، وهو
الملائم عادة.

الفرع الثالث: التأمين على البضاعة: من بين أهم التزامات البائع في البيع كاف أن يؤمن على البضاعة من أخطار النقل منذ الشحن وحتى التفريغ، ومطلوب من البائع التأمين لدى مؤمن جيد السمعة ووفق شروط التأمين المعمول بها في تجارة البضائع المماثلة. كما يقتضي أن يغطي التأمين أخطار النقل الاعتيادية، أي أن الناقل غير ملزم بالتأمين ضد غير المألوف من الأخطار إلا باتفاق صحيح بين الطرفين.[27] ويقتضي أن يغطي مبلغ التأمين ثمن البضاعة في ميناء الشحن مضافا إليه ما يساوي 10% من قيمتها.[28]

الفرع الرابع: الالتزام بالتسليم: يعتبر التسليم أهم التزام يقع على البائع لأن الالتزامات الأخرى مساعدة لتنفيذ التسليم باعتباره الهدف النهائي، ويتصف التسليم في البيع كاف بخصائص تختلف عن التسليم في البيع فوب.[29]

البيع كاف يصنف على أنه من بيوع القيام أي أن التسليم يحصل في مكان الشحن، ومن المتعارف عليه عدم وجود المشتري في ذلك المكان في الغالب، وبموجب إجراءين الأول تسليم البضائع إلى الناقل والحصول على سند شحن مقبول، والثاني تسليم سند الشحن والوثائق الأخرى إلى المشتري. ولذلك فإن الإجراء الثاني لتمام التسليم، هو تسليم الوثائق الممثلة للبضائع إلى المشتري أو وكيله، وعليه مطلوب من البائع أن يرسل الوثائق المطلوبة وهي سند الشحن، ووثيقة التأمين وقائمة البضاعة.[30] 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.[31]

المطلب الثاني: التزامات المشتري:

يفرض البيع كاف على المشتري التزامات تتعلق بتسليم المستندات (الفرع الأول)، ودفع الثمن (الفرع الثاني)، وتسلم البضاعة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تسلم المستندات: يلتزم المشتري بتسلم المستندات والتأكد من صحتها ومدى مطابقتها لشروط عقد البيع، والرفض حق المشتري له أن يتنازل عنه، ويعتبر متنازلا عن حقه في الرفض وقابلا للوثائق إذا لم يعترض عليها خلال أربعة أيام من تاريخ تسليمها بغير عذر.[32] وتقضي اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع لسنة 1980 بحق البائع في معالجة النقص في الوثائق، إذا سلمت قبل

التاريخ المحدد للتسليم ولحين التاريخ الذي عين في العقد.[33]

الفرع الثاني: دفع الثمن: من المعلوم أن هدف البائع الحصول على ثمن المبيع ولذلك يلتزم المشتري بدفع الثمن بالطريقة التي حددها الاتفاق المبرم بينهما، وإذا خلا عقد البيع من اتفاقهما على كيفية دفع الثمن، فإن المعروف في البيع كاف أن الدفع يكون مقابل تسليم الوثائق، وحتى إذا كان البائع يعلم بمصير البضائع هذا، على شرط أن يتسلم المشتري الوثائق الممثلة للبضائع صحيحة.[34]

الفرع الثالث: تسلم البضاعة: إن هدف المشتري من عقد البيع الحصول على البضائع، أو على الربح الذي يأمل تحصيله، وإذا تصرف المشتري بالبضائع من خلال التصرف بالوثائق الممثلة لها، فإن من تلقى الوثائق يريد الحصول على البضائع، وبذلك فإن الالتزام الأخير للمشتري هو تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في العقد.

ولكي يقوم المشتري بهذا الواجب، عليه القيام بالعمليات والإجراءات الضرورية لإتمام هذا الواجب في الوقت المناسب، وإذا تسلمها عليه التأكد من مطابقتها لشروط العقد من خلال الفحص، أو يعتمد على ما يقدمه البائع من شهادات مطابقة ومعترف بها، أما إذا لم تتطابق البضائع مع شروط العقد فله أن الامتناع عن تسلمها، كذلك يستطيع رفضها إذا سلمت قبل التاريخ المعين لتسليم، لأن هذا قد يكلفه عبئا لم يكن مهيئا له، وله أن يقبلها رغم ذلك.[35]

وإذا سلمت كمية أكبر من المتعاقد عليه، فيذهب جانب من الفقه إلى حق المشتري في رفض كل الشحنة، بينما نجد اتفاقية فينا لسنة 1980 في المادة 52 منها،[36] قد نصت على أن حق المشتري يكون إما بقبول الكمية الزائدة عن المتعاقد عليه وبالثمن المتفق عليه، أو رفضها، أما حقه في رفض كل الشحنة بما في ذلك المتعاقد عليه فهنا يكون فيه غبن وتعسف في حق البائع.

ونرى أن اتفاقية فينا لسنة 1980 وضعت أحكاما لهذا الموضوع فيها تفصيل لا نرى ما يماثله في القواعد المتعلقة بالبيوع البحرية، لذلك ركزنا على ما أوردته الاتفاقية نظرا لأهميتها في علاقات البيع الدولي.[37] وما تقرره الاتفاقية المذكورة أن البضائع التي تسلم يقتضي أن تكون مطابقة لشروط العقد.[38] وقد يتفق الطرفان على مدة أطول من سنتين فإذا اتفقا يكون اتفاقهما صحيحا، ولا يجوز إنقاصها بما يحقق صالح البائع.[39] ومن المتعارف عليه في هذا النوع من البيع أن يتحقق التسليم بتسليم الوثائق المطابقة لشروط العقد.[40]

الخاتمة: نظرا لندرة البيوع عند الوصول بنوعيها، والتي أصبحت تتلاشى بظهور التقدم العلمي الهائل في عالم بناء السفن والتقدم الرائع في حركة ووسائل النقل البحري، فقد قل استعمال هذا النوع في العصر الحديث، وحل محل البيوع عند الوصول البيوع عند القيام، ومن بينها البيع كاف كما سبق وأن رئينا، حيث نجد من أهم ميزاته كنوع من أنواع البيوع عند القيام أن ملكية البضاعة تنتقل إلى

المشتري في ميناء القيام (ميناء الشحن) ويتحمل كذلك المشتري تبعات الهلاك أو التلف على النحو السالف بيانه.

الهوامش:

[1]– **أحمد محمود حسني**، البيوع البحرية – دراسة للعقود التجارية البحرية الدولية CIF و FOB، الجزء الأول والثاني، منشأة المعارف، الإسكندرية 2001، ص 115.

[2]- لمزيد من التفصيل أنظر البحث الموجود على الرابط الالكتروني تحت عنوان أنواع البيوع البحرية:http://www.marefa.org

[3]– **عدلي أمير خالد**، عقد النقل في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث في أراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 1996، ص 101.

[4]– يختلف هذا النوع من البيوع عن البيع F.A.S "free along side" فاس وتطبق بشأنه كل قواعد البيع فوب فيما عدا أن التزام البائع يقتصر على إحضار البضاعة المبيعة بجانب السفينة التي يستأجرها المشترى في حين أنه في البيع فوب يلتزم بوضع البضاعة على ظهرها. نقلا عن **أحمد محمود حسني**، المرجع السابق، ص 18.

[5]– **المرجع نفسه**، ص 117.

[6]– **أحمد محمود حسني**، البيوع البحرية – دراسة للعقود التجارية البحرية ...، المرجع السابق، ص 118.

[7]– **محمود سمير الشرقاوي**، العقود التجارية الدولية، (دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع)، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص 251.

[8]– **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998، ص 159. نظم المشرع اليمني أحكام البيوع البحرية في المواد من (121 – 140) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991. كما نظم المشرع العماني أحكام البيوع البحرية في المواد من (136 – 155) من القانون التجاري العماني رقم (55) لسنة 1990. ونظم المشرع الكويتي أحكام البيوع البحرية في المواد من (141 – 160) من القانون التجاري الكويتي رقم (68) لسنة 1980. كما نظم المشرع الإماراتي أحكام البيوع البحرية في المواد من (133 – 163) من قانون المعاملات التجارية الإماراتية رقم (18) لسنة 1993.

[9]– **علي البارودي**، مبادئ القانون البحري (السفينة، ملكيتها ونظامها القانوني الخاص، الرحلة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية، التصادم، الإنقاذ، الخسارات العمومية)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975، ص 191.

[10]– **مصطفى كمال طه** و **علي البارودي**، مراد منير فهيم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1982، ص 59.

[11]– **المرجع نفسه**، ص 60.

[12] - **MONTAS Arnaud,** Droit Maritimes, Edition Vuibert, Paris 2012, p 210.

[13]– **محمد السيد الفقي**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2011، ص 159.

[14]– **كمال حمدي**، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 2002، ص 716.

[15]– **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995، ص 79.

[16]– **كمال حمدي**، المرجع السابق، ص 719.

[17]– لمزيد من التفصيل أنظر البحث تحت عنوان مفهوم البيع البحري كاف وخصائصه الموجود على الرابط: http://www.reingex.com

[18]– **منصور القاضي**، ترجمة **لفانسان هوزيه**، المطول في العقود (بيع السلع الدولي)، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 2005، ص 139.

[19]– **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الأشخاص البريون)، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة 2009، ص 97.

[20]– **علي البارودي**، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 201.

[21]– لمزيد من التفصيل أنظر البحث الموجود على الرابط الالكتروني تحت عنوان البيوع البحرية: **http://www.searates.com**

[22]– **محمد السيد الفقي**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2011، ص 192.

[23] - **MONTAS Arnaud,** Droit Maritimes, op, cit, p 298.

[24]– **حسن دياب**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 2000، ص 147.

[25]– تنص المادة 35 من اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع لسنة 1980 على أنه: " ***على البائع أن يسلم بضائع تكون كميتها ونوعيتها وأوصافها وكذلك تغليفها أو تعبئتها مطابقة لأحكام العقد. وما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، ولا تكون البضائع مطابقة لشروط العقد إلا إذا كانت:***

– صالحة للاستعمال في الأغراض التي تستعمل من أجلها عادة بضائع من نفس النوع.

– صالحة للاستعمال في الأغراض الخاصة التي أحيط بها البائع علما صراحة أو ضمنا وقت انعقاد العقد، إلا إذا تبين من الظروف أن المشتري لم يعتمد على خبرة البائع أو تقديره أو كان من غير المعقول أن يعتمد على ذلك ..... ".

[26]– **عادل علي المقدادي**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011، ص 170.

[27]– **لطيف جبر كوماني**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1996، ص 183.

[28]– **عثمانية منى**، البيوع البحرية، مذكرة تخرج المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الثامنة عشر، 2010/2007، ص 59.

[29]– **حسن دياب**، العقود التجارية وعقد البيع سيف CIF دراسة مقارنة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 1999، ص 93.

[30]– **نور الدين جوادي**، تقنيات التجارة الدولية (نظرة مفاهيمية خاطفة في تقنيتي الأنكوترام والنظام الدولي للترميز بالأعمدة)، مجلة رؤى اقتصادية، المركز الجامعي وادي سوف، عدد 04 لسنة 2008، ص 05.

[31]– **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني (إيجار السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية المساعدة)، الجزء الثالث (البيوع البحرية، الحوادث البحرية والتأمين البحري)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 2007، ص 304.

[32]– **عدلي أمير خالد**، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2006، ص 98.

[33]– تنص المادة 34 من اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع لسنة 1980 على أنه: " ***إذا كان البائع ملزما بتسليم المستندات المتعلقة بالبضائع فإن عليه أن يوفي بهذا الالتزام في الزمان والمكان المعنيين في العقد وعلى النحو الذي يقتضيه، وإذا كان البائع قد سلم هذه المستندات قبل الميعاد المتفق عليه فله حتى ذلك الميعاد أن يصلح أي نقص في مطابقة المستندات بشرط أن لا يترتب على استعمال هذا الحق مضايقة للمشتري أو تحميله نفقات غير معقولة*** ".

[34]– **عادل علي المقدادي**، المرجع السابق، ص 176.

[35]– تنص المادة 52 من اتفاقية فينا للبيه الدولي للبضائع لسنة 1980 على أنه: " – ***إذا سلم البائع البضائع قبل التاريخ المحدد جاز للمشتري أن يتسلمها أو أن يرفض استلامها. – إذا سلم البائع كمية تزيد عن الكمية المنصوص عليه في العقد جاز للمشتري أن يتسلم الكمية الزائدة أو أن يرفض استلامها، وإذا تسلم المشتري الكمية الزائدة كلها أو جزء منها يجب عليه دفع قيمتها بالسعر المحدد في العقد*** ".

[36]– يؤسس حق رفض المشتري كل الشحنة على رغبة المشتري باحتكار المتاجرة بالبضاعة لوحده، ولا يرغب في وجود كمية فائضة عن المتعاقد عليها في مكان وجود الكمية المتعاقد عليها، وذلك خشية المنافسة في نفس البضاعة.

[37]– **هاني محمد دويدار**، مبادئ القانون التجاري (دراسة في قانون المشروع الرأسمالي)، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 1997، ص 241.

[38]– تنص المادة 39 الفقرة الأولى من اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع لسنة 1980 على أنه: "***يفقد المشتري حق التمسك بالعيب في مطابقة البضائع إذا لم يخطر البائع محددا العيب خلال فترة معقولة من اللحظة التي اكتشف فيها العيب أو كان من واجبه اكتشافه***".

[39]– تنص الفقرة الثانية من المادة 39 من اتفاقية فينا بشأن عقود النقل الدولي للبضائع لسنة 1980 على أنه: "... ***وفي جميع الأحوال يفقد المشتري حق التمسك بالعيب في المطابقة إذا لم يخطر البائع بذلك خلال فترة أقصاها سنتان من تاريخ تسلم المشتري البضائع فعلا، إلا إذا كانت هذه المدة لا تتفق مع مدة الضمان التي نص عليها العقد*** ".

[40]– لمزيد من التفصيل أنظر البيع البحري كاف الموجود على الرابط: **http://www.EENI Business School.com**