

البيوع البحرية

مقدمة :

يرتبط عقد النقل البحري بعقود عدة أهمها عقد التأمين على البضائع من المخاطر التي يمكن أن تعترضها أثناء الرحلة البحرية و عقد البيع البحري للبضائع المنقولة بحرا ، وهي عبارة عن بضائع يبيعهها الشاحن للمرسل اليه ما يجعل عملية البيع مرتبطة بعملية النقل . فالنقل البحري هو الطريق لانتقال البضائع و للتجارة الدولية و البيوع البحرية هي العملية التي يرتبط بها عنصر تسليم المبيع لنقله بحرا و يطلق عليه تسمية عمليات التصدير و الاستيراد و التي تتطلب عدة مراحل و اجراءات لتحقيقها و أهمها إبرام عقد النقل البحري.

و البيع لا يعتبر بحريا بمجرد نقل البضاعة بحرا بل يلزم أن يرتبط عقد النقل بعقد البيع و ذلك إذا تم البيع قبل النقل أو إنعقد البيع بعد إتمام عملية النقل فلا تكون أمام بيع بحري.

تعريف البيوع البحرية :

هي عقود تجارية تخضع للقواعد العامة في البيع و تتميز باحكام خاصة ابتكرها العرف و العمل التجاري فالبيع في جوهره هو عقد يلتزم فيه البائع بنقل ملكية شيء أو حق مالي إلى المشتري مقابل ثمن نقدي ، و البيوع البحرية هي عقود بيع تجارية تتم عادة بين بائعين أو بين طرفين تابعين لدول متباعدة عن بعضها .ومن أهم الخصائص لهذه البيوع هو نقلها بحرا و أن تكون مرتبطة بعملية النقل البحري إرتباطا وثيقا و هذا الارتباط يؤثر على العقدين و يؤثر على التزامات كل من البائع و المشتري و يكون الناقل شخصا غريبا عن عقد البيع مع أنه من يتلقى البضاعة من البائع.

أهميتها :

ساهمت البيوع البحرية في تسهيل عملية إنتقال البضائع من منطقة إلى أخرى دون إنتقال أصحابها و قد أخذت مكانة هامة في عالم التجارة الدولية إذ تم بموجبها إستيراد السلع و تصديرها بين أسواق الاستهلاك و اسواق الانتاج الذي يفصل البحر بينها و يساعدها في ذلك وثيقة الشحن.

ومازاد من أهميتها كذلك المزايا الكثيرة التي تحققها لاطرافها الذين ينتمون الى بلدان تفصل بينها مساحات شاسعة فهي تمكن المشتري من تخطي الصعوبات التي تواجهها للحصول على العملات الأجنبية كتسديد نفقات النقل و التأمين في ميناء الشحن الذي يكون غالبا في دولة أجنبية تختلف عمولتها عن العملة المستعملة في دولته و ذلك من أهم الميزات التي يتميز بها البيع البحري. كما أن بعض أنواع البيوع البحرية تعني المشتري عن الزامية وجود ممثل عنه في ميناء الشحن لابرارم عقدي النقل و التأمين على البضاعة. كما يمكن للبائع قبض ثمن البضاعة فور تسليمها الى الناقل في ميناء الشحن دون حاجة الى انتظار وصولها الى ميناء الوصول و هذا كله ما يتوافق مع طبيعة الاعمال التجارية و المتمثل في السرعة.

كما زاد من اهميتها التطور النوعي الذي طرأ على صناعة النقل البحري، وزاد في نمو المبادلات التجارية، وقد ساهمت الاعراف للتجارة الخارجية فقد كثر إستعمالها للطابع الخاص الذي تتصف به كونها تبرم بين تجار ينتمون لبلدان مختلفة و لما قد تثيره من مشاكل بسبب تداخل تنفيذ عقد البيع مع عقد النقل البحري حيث ظهرت الحاجة لاستعمال قواعد خاصة و المتمثلة في قواعد و التي أنشأت من طرف غرفة التجارة الدولية سنة 1936، وخضعت لعدة تعديلات incoteame 2010، 2000، 1980، 1953.

رغم اهمية البيوع البحرية على الصعيد العملي إلا أن القليل من التشريعات التجارية قد تناولتها حيث عالجهها المشرع الفرنسي حديثا بالقانون الصادر سنة 1969، و بعض التشريعات العربية، وذلك لاعتبارها عقود تخضع للسلطات أرادة الاطراف غير المحدودة، و لارتباطها بالصيغة الدولية فقد حاولت جمعية القانون الدولي وضع تقنين لها أطلق عليه قواعد فارسوفيا، فوكس فور دلعامين 1928 الى 1932 حيث تركت أمر تطبيقها لمحض إرادة الطرفين كما حاولت غرفة التجارة الدولية وضع قواعد دولية لتفسير المصطلحات التجارية، وهدفها جعل المتعاقدين عالمين بحالهما من حقوق و ما عليهما من واجبات حتى تتجنب المشاكل و النزاعات و مع ذلك فالأخذ بهذه المصطلحات متروك لمحض إرادة الاطراف.

تقسيماتها :

بالنظر الى مصطلحات التجارة الدولية التي أصدرتها غرفة التجارة نجد أن البيوع البحرية تنقسم إلى قسمين أساسيين هما : بيوع الوصول و بيوع القيام .

1/ بيوع الوصول : يقصد بها البيع الذي يتم فيه تسليم البضاعة عند الوصول ويشمل البيع بسفينة معينة و البيع بسفينة غير معينة حيث يتفق البائع و المشتري على شحن البضاعة سليمة ، وقد عرف أيضا أنه البيع الذي تسلم فيه البضاعة و انتقال ملكيتها الى المشتري او المرسل اليه في ميناء الوصول و لا يلتزم المشتري بدفع ثمنها الا في ميناء الوصول و بعد التسليم ، و تكون تبعة الهالك و المخاطر على عاتق البائع حيث يتحمل البائع جميع المصاريف و المخاطر اللازمة لاحضار البضاعة الى ميناء الوصول ، اذا التزم البائع بالتسليم عندما تكون البضاعة في متناول المشتري و مستوفية لاجراءات التصدير .

وسنتناول بيوع الوصول من خلال البيع بسفينة معينة و البيع بسفينة غير معينة.

اولا : البيع بسفينة معينة

و تسمى هذه البيوع *Délebrite en frontière DAF* أي تسليم البضاعة عند الحدود و هو بيع يلتزم فيه البائع بإحضار البضاعة للمرسل اليه حتى ميناء الوصول و على متن سفينة معينة يعلم المشتري باسمها في عقد البيع أو في إتفاق لاحق ، ويرجع إشتراط علم المشتري بالسفينة إلى حرصه على سلامة الرحلة البحرية و على ميعاد الوصول ، و البائع هو الذي يتحمل المخاطر التي يمكن ان تلحق بالسفينة و إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا فسخ العقد و إذا هلكت البضاعة هلاكا جزئيا فإنه ينقص الثمن بقدر الجزء التالف و يبقى المشتري مخيرا بين الفسخ أو أخذ المقدار المتبقي بحصته.

و تعيين السفينة في هذا البيع نهائي لا رجعة فيه ، و يعتبر عنصرا من عناصر العقد فلا يمكن تعيين سفينة اخرى إلا إذا إتفق الطرفان . و يبقى البائع مسؤولا عن نقل البضاعة و شحنها و التأمين عليها ، و تبقى تحت ذمته حتى وصولها إلى المشتري الذي لا يلتزم بدفع ثمنها حتى يتسلمها.

ملاحظة :

الأصل أن شحن البضاعة على السفينة المعينة و المحددة يعد بمثابة إقرار و تعيين لها مما كان يتوجب معه إنتقال ملكيتها الى المشتري منذ ذلك الوقت.

ومع ذلك فالمتعاقدان يتفقان على نقل الملكية لحين وصول البضاعة لميناء الوصول، و بالتالي فالبايع ملزم بإبرام عقد النقل، كما يقع على عاتقه مخاطر الطريق ، و اذا هلكت البضاعة بسبب القوة القاهرة تنقضي التزاماته لاستحالة التنفيذ و ينقضي معه التزام المشتري بدفع الثمن، و يعتبر هذا النوع الصورة الاولى التي ظهرت عليها البيوع البحرية حيث إرتبط ظهورها بالسفن الشراعية و مع حلول عصر السفن التجارية تحولت البيوع البحرية الى البيع بسفينة غير معينة.

ثانيا: البيع بسفينة غير معينة

يلتزم البائع في هذا النوع بنقل البضاعة الى ميناء الوصول في ميعاد محدد و يتم النقل هنا على سفينة يختارها البائع دون أن تحدد في العقد وهو بيع بضائع معينة بنوعها مع التزام البائع بشحنها خلال المدة المتفق عليها و تسليمها للمشتري و يثبت ذلك بمقتضى سند الشحن، و يتحمل البائع مصاريف الرحلة و مخاطر الطريق كما في البيع بسفينة معينة و لكنهما يختلفان في أن هلاك البضاعة في هذا النوع بسبب القوة القاهرة لا ينقضي معه التزام البائع بل يظل ملزما بتسليم المشتري بضاعة أخرى من نفس النوع أخذ بمبدأ المثليات لا تهلك، أما إذا كانت البضاعة مالا معيناً بالذات فينفسخ العقد تلقائياً حيث لا يجوز للمشتري في مثل هذه الحالة أن يطالب البائع ببضاعة بديلة في البيع بسفينة معينة و يسبب ذلك ان هذا البيع هو بيع لبضاعة مفروءة و انما يتحقق الافراز بالتسليم حيث يمكن للبائع أن يشحن البضاعة على عدة سفن شرط ان تكون كلها متجهة نحو ميناء الوصول المتفق عليه مباشرة غدا لم يتم افرازها أو تعيينها إلا عند وصولها و تسليمها للمشتري.

2/ بيوع القيام :

و تشمل البيع CIF و FOB و يقصد بها البيوع التي تنفذ في ميناء الشحن و تسلم فيها البضاعة و تنتقل ملكيتها مع المخاطر الى المشتري بمجرد عبور البضاعة حاجز السفينة اثناء الشحن.

و تظهر أهمية التمييز بين نوعي البيوع البحرية عند لحظة انتقال ملكية البضاعة و بالتالي انتقال المخاطر ففي بيع القيام يتم ذلك عند الشحن ، أما بيوع الوصول فتنتقل عند وصول البضاعة الى الميناء.

فالبيوع البحرية عند القيام هي تلك البيوع التي يتفق فيها البائع و المشتري على أن يكون تسليم البضاعة في ميناء القيام، وتتخذ هذه البيوع صوراً متعددة ، فقد تكون مركبة حيث يلتزم البائع بمقتضى

عقد البيع ليس فقط لتسليم البضاعة في ميناء القيام و انما أيضا إبرام عقد النقل و التأمين على البضاعة،و يمكن أن تتخذ صورة بسيطة ،حيث يلتزم البائع فقط بتسليم و شحن البضاعة على ظهر السفينة كما في البيع فوب FOB.

وتجدر الاشارة إلى أن الاطراف في هذه البيوع لها أن تتفق على ما تشاء من شروط من قواعد المصطلحات التجارية الدولية ذلك أن إستعمال المصطلحات التجارية أمر إختياري و لذا كان لابد من الاشارة إلى تبنيها في العقود التي تبرم بين التجار على المستوى الدولي و المحلي ،و اعتبار العقدين FOB و CIF هما الاساسيان في البيوع التي سنتطرق لها و لأهم احكامها:

1- البيع سيف: (CIF) بالانجليزية (CAF) بالفرنسية

النفقات و التأمين و أجور الشحن مدفوعة عند ميناء الوصول وهو عقد بيع بضاعة مصدرة الى محل معين بثمن مقطوع أو اجمالي يشمل ثمن البضاعة و تكاليف التأمين عليها و أجرة النقل بالسفينة الى ميناء الوصول. فالبيع سيف هو اتفاق بحري بين البائع و المشتري و يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن،و شحنها على ظهر السفينة إضافة الى التزامه بابرام عقد النقل ،ودفع ثمن البضاعة.و التأمين عليها بمقابل التزام المشتري بدفع ثمن اي مبلغ اجمالي للبضاعة يشمل هاته المصاريف وهو شلرح لتسميتها،ولا يتأثر هذا الثمن الجزافي إذا تغيرت أسعار النقل و أقساط التأمين بعد ابرام عقد البيع.

إن هذا النوع من البيوع أصبح أهم من أهم البيوع البحرية في وقتنا الحالي لما يحققه من مزايا لكلا الطرفين و قد ظهر البيع سيف في أواسط القرن 19 بشكل محتشم في بلجيكا بشكل بيع تحت الشراع حيث يقتضي هذا النوع من البيع أن يتحمل المشتري مخاطر النقل، كما أن على البائع أن يقدم للمشتري سند الشحن ووثيقة التأمين إلا أن استعماله بشكل واضح كان سنة 1870 بفرنسا بعد الحرب بين فرنسا و المانيا، و انتشر بكثرة بعد الحرب العالمية الاولى بعد أن فرضته الامر يكون بغرض تسهيل الامور على المستوردين الفرنسيين و البلجيكين، و الانجليزيين بإعفائهم من البحث عن سفينة معينة للشاحن و على ابرام عقد التأمين على الرغم من ظهوره الحديث إلا أنه فرض

نفسه بشكل كبير بسبب مزاياه التجارية سواء بالنسبة للبائع المصدر أو المشتري المستورد، ومن هذه المزايا:

1* لا يتحمل فيه البائع تبعه الهلاك أو التلف للبضاعة إبتداء من الوقت الذي تشحن فيه هذه البضاعة.

2* تحقق للمشتري فوائد أهمها أنه يعفيه من عبئ القيام بإبرام عقد النقل لشحن بضاعته و يعفيه من عملية التأمين عليها .

3* يكون المشتري مالكا للبضاعة من لحظة شحنها من ميناء القيام ما يتيح له حرية التصرف فيها اذ بإمكانه أن يستفيد من مزية ارتفاع الاسعار أو البضاعة و بيعها قبل وصولها اليه.

4* حق المشتري بالحصول على مبلغ التأمين على البضاعة عند هلاكها.

خصائص البيع سيف :

1* يقع على البائع واجب الالتزام بشحن البضاعة بعد ابرام عقد النقل و التأمين عليها من مخاطر النقل البحري، و البائع لا يتعاقد بوصفه وكيل عن المشتري و انما يتعاقد باسمه و لحسابه فإبرام عقد النقل هو التزام على عاتقه، و يترتب على ذلك ان البائع يكتسب صفة الشاحن ،في حين أن المشتري غالبا ما يتحدد بوصفه المرسل اليه،و يثبت البائع التزامه بابرام هذا العقد بمقتضى سند الشحن،ويثبت قيامه بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين و على البائع إرسال هذه المستندات إلى المشتري،و حال إستلام المشتري لهذه المستندات يتوجب عليه دفع الثمن الذي يمثل قيمة البضاعة و أجره النقل و قسط التأمين و لا يجوز للمشتري رفض دفع الثمن المطلوب بحجة عدم وصول البضاعة اليه لان ملكية البضاعة قد إنتقلت اليه من قيام البائع بشحنها على السفينة و إستلامه لمستنداتها.

2* تنتقل إلى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها في السفينة و هذا يعني أن تسليم البضائع إلى المشتري يتحقق من لحظة شحنها.

و كما ذكرنا سابقا فإن لذلك فائدة كبيرة للمشتري حيث لها حرية للتصرف في البضاعة سواء كانت في الطريق أو لازالت في ميناء الشحن.

3* يقع على المشتري مخاطر الطريق خلال الرحلة حيث أن ملكية البضاعة قد إنتقلت من البائع إلى المشتري من وقت الشحن و لكن للمشتري الحق بالرجوع إلى المؤمن بموجب وثيقة التأمين للحصول على مبلغ التأمين أو بالرجوع إلى الناقل بحسب الأحوال لمطالبته بالتعويض عن ذلك.و للمشتري أيضا الحق بالرجوع على البائع إذا كان الضرر الذي لحق البضاعة ناجم عن عيوب لحقت البضاعة قبل شحنها كالضرر الذي يصيب البضاعة بسبب عيب في تغليفها.

عيوب البيع سيف :

تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من الفوائد التي يحققها البيع سيف لكلا الطرفين إلا أنه لا يخلو من بعض العيوب .فبالنسبة للمشتري لا يمكنه ان يختار السفينة التي تنقل البضاعة، كما أن المشتري يكون ملزما بدفع ثمن البضاعة قبل التحقق من فحصها فإذا إستلم البضاعة، و ظهرت غير مطابقة لما اتفق عليه فلا يحق له المطالبة بالتعويض إلا إذا أثبت ان الضرر الذي أصابها كان قبل عملية الشحن.

أما العيوب التي تصيب البائع خطر ارتفاع أجرة النقل أو أقساط التأمين بعد إجراء عقد البيع لأن المشتري لا يلتزم إلا بثمان الذي اتفق عليه مع البائع فهو لا يتحمل تبعه إرتفاع أسعار النقل و التأمين بعد الإتفاق.

2- البيع فوب FOB

هذا النوع من أقدم بيوع القيام،حيث ظهر قبل البيع CIF و قد كان يعد البيع المناسب للتجارة الدولية، و بقي كذلك إلى أن ظهر البيع CIF منذ سنة 1862،ومع أن البيع سيف أخذ يتقدم عن البيع فوب إلا أنهما بقي في العمل جنبا إلى جنب،فكلاهما ظهرا و برزا بفضل الأعراف و العادات التجارية وليس التشريع.

و يقوم هذا البيع عل غلتزام البائع بتسليم البضاعة عندما تجتاز حاجز السفينة في ميناء الشحن.ويعني ذلك ان المشتري يتحمل جميع النفقات و الأخطار التي تسبب تلف البضاعة إبتداءا من تلك اللحظة،ويعني ذلك أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل و التأمين،ومتى لم يكن للمشتري وكيل في ميناء القيام.فيمكنه الاتفاق مع البائع لإبرام العقدين بصفته وكيلا.و كلمة فوب هي اختصار للكلمة الانجليزية Free On Board و تعني تسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري.

ويقف التزام البائع في هذا البيع عند حد تسليم البضاعة في ميناء القيام و لا يتجاوز ذلك إلى إبرام عقد النقل، وإنما يتولى المشتري أو وكيله ذلك ، و يختلف البيع فوب عن نوع آخر من البيوع و هو البيع FAS و تعني قيام البائع بتسليم البضائع على رصيف الميناء بجوار السفينة التي يعينها المشتري.

و يكمن الاختلاف وقت التسليم فوب تسلم البضاعة على سطح السفينة و يتحمل البائع تبعه هلاكها أو تلفها السابقة على ذلك و في البيع FAS تسلم البضائع على رصيف الميناء و بالتالي تقع تبعه هلاكها على المشتري من تلك اللحظة.

وقد ثار جدال حول اعتبار البيع فوب بيعا بحريا حيث إعتبره جانب كبير من الفقه غير ذلك على أساس أن الوقت الذي تبدأ فيه عملية النقل البحري تكون العلاقة بين البائع و المشتري قد إنتهت لأن المشتري هو من يتحمل كافة مصاريف و مخاطر وضع البضاعة على متن السفينة، إلا أن هذا الإتجاه و الذي قال به جانب كبير من الفقه الفرنسي لا يؤخذ به لأن العلاقة بين البائع و المشتري لا ينتهي بجانب السفينة، و ذلك طبقا للشروط المتفق عليها في عقد البيع، فمن المعلوم في البيع فوب أنه عند القيام يتم فصح البضاعة و قبولها من جانب المشتري و لكن متى وضعت في صناديق مغلقة و لصعوبة فتحها في ميناء القيام يحق للمشتري عند فتحها في ميناء الوصول الرجوع على البائع إذا ما وجد أن البضاعة تالفة لسبب يرجع إلى ما قبل الشحن، و بالتالي فالعلاقة بين البائع و المشتري لا تنتهي بوضع البضاعة على ظهر السفينة و يبقى البيع فوب بيعا بحريا قائما بذاته.

خصائص البيع فوب :

يمكن إيجاز أهم خصائصه فيمايلي:

1* إنتقال مخاطر البضائع عندما يسلم البضائع للناقل الذي تعاقده مع المشتري فيتحمل المشتري وفقا لقواعد incotene جميع الأخطار و الأضرار التي تلحق البضاعة منذ لحظة إجتيازها جميع الأخطار و الأضرار التي تلحق البضاعة منذ لحظة إجتيازها حاجز السفينة بدءا من التاريخ المتفق عليه.

2* ان عملية التسليم تتم و تنتقل ملكية البضاعة بوضعها على ظهر السفينة.

3* مصاريف وضع البضاعة و رصها في العنابر تقع على المشتري إلا إذا كان هناك إتفاق مسبق بقيام البائع بذلك .

أحكام البيع فوب و سيف :

1* إنتقال الملكية في البيع سيف : هو بيع يتن فيه نقل ملكية البضاعة و تسليمها للمشتري من وقت الشحن، و تنتقل الملكية وفقا للقواعد العامة عن طريق الفرز، و إذا كانت عبارة عن صناديق و طرود تحمل ارقاما و علامات يمكن فرزها عند الشحن ما عدا البضائع المشحونة صبا كالبتترول و القمح، و متنى كانت مبيعة لعدة مشتريين فإن إفرازها لا يكون عند الشحن، و إنما يتم العد أو الكيل عند وصول البضاعة.

السؤال الذي يطرح كيف تنتقل الملكية في هذه الحالة ؟

-يجمع القضاء على أنه في هذه الحالة تصبح البضاعة ملكا شائعا بين المشتريين منذ الشحن و بالتالي يتقاسمون مخاطر الطريق و يتم توزيع البضاعة عليهم عند الوصول بحسب حصة كل منهم.

و عند نقل الملكية يجب التمييز بين الشيء المعين بذاته و الشيء المعين بنوعه فمتى كان معين بذاته فتنتقل الملكية للمشتري فورا بمجرد إتمام العقد، أما بالنسبة للشيء المعين بنوعه فتنتقل الملكية بإفراز المبيع و جعله بذلك معيناً بذاته، و بالتالي فما يصيب البضاعة قبل التسليم يكون على عاتق البائع باعتباره لا يزال مالكا لها، و تنتقل للمشتري بعد الفرز في ميناء الوصول فالمنقول الذي لا يعين إلا بنوعه لا تنتقل ملكيته إلا بإفرازه فيشترط إذا في البيع سيف و لانتقال الملكية أن يعين الشيء و بنوعه التعيين المادي، بالتالي لا بد أن تتجه إرادة البائع إلى تخصيص هذه البضاعة لمشتري معين، ونظرا لكون البيع سيف هو بيع عند الشحن و أن الملكية تنتقل للمشتري عند الشحن فإنه يترتب على ذلك ضرورة إتباع العرف الساري في ميناء الشحن، و بالنسبة لقواعد فارسفيا و اكسفورد نجدها قد ربطت بين نقل الملكية و نقل الحيازة و ذلك من خلال نص القاعدة 6 و التي تنص على أنه مع مراعاة نص القاعدة 20 فإن تاريخ نقل الملكية هو تاريخ تسليم المستندات للمشتري و هو رأي مخالف للقواعد العامة في البيع.

و بالتالي فعملية الإفراز و جدتها غير كافية لنقل الملكية من البائع إلى المشتري حيث لا يتم نقلها إلا بعد أن يتم تخصيص البضاعة للوفاء بالعقد، و من تم فإنه وفقا للقواعد العامة حتى تنتقل الملكية يتم

إفراز البضاعة و تعيينها لتتحول من منقول معين بنوعيه إلى منقول معين بالذات، ويثبت ذلك بسند الشحن الذي يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة من حيث العدد و الوزن و العلامات.

1/ التخصيص :

1. **مفهومه:** طبقا للقواعد العامة للبيوع البحرية فإن المخاطر تنتقل للمشتري إنما مع إنتقال الملكية

أو مع التسليم و غالبا ما يرد البيع على بضائع معينة بنوعها، ولأجل نقل الملكية لا بد من تخصيصها والارتباط بانتقال الملكية بالتخصيص فإن ذلك يرتبط أيضا بانتقال المخاطر و يعد التخصيص من المسائل الهامة و هو مصطلح لصيق بالبيوع و هي كالإفراز في البيع العادي و تعني به تحويل الشيء المعين بنوعه إلى شيء معين بذاته و يقتضي هذا الإجراء و لخصوصيته و أهميته توافر عنصرين:العنصر المادي و العنصر المعنوي

1)العنصر المادي: و يكون بإعداد البضاعة و افراز كمية تعادل ما اتفق عليه الاطراف

،وتعيينها بوضع علامات و اشارات تميزها عن غيرها من البضائع من نفس النوع.

2)العنصر المعنوي: يتمثل في إعلام البائع عن ارادته بتخصيص البضاعة لمصلحة مشتري

معين تمهيدا لتسليمها إليه تنفيذًا للعقد.

ولا يستطيع البائع الرجوع عن قراره و إلا كان للبائع أن يتلاعب و يقضي بما يخدم مصلحته.

فالقاعدة الاساسية في التخصيص هي أن البائع ملزم بتسليم البضاعة للمشتري و ليس له أن

يخصص بضاعة أخرى لا يبقى المشتري تحت تصرفه و للتخصيص وجهان:

1-الوجه موضوعي: يتعلق بالبضاعة و يتناسب تماما مع العنصر المادي.

2-الوجه الشخصي: يتعلق بعلم المشتري بتخصيص البائع للبضاعة بحيث على البائع اعلام

المشتري بذلك، واشترط علم المشتري ضروري لتعلقه بحق المشتري في الحصول على

البضاعة على إمتياز أن هذا العلم يجعل البائع ملزما به، و انتفاءه لا يمنح المشتري الحماية من

تلاعب و غش البائع، فمتى قام البائع بتخصيص بضاعة غير مطابقة لما اتفق عليه، للمشتري

طلب فسخ العقد، و اذا لم يعلم المشتري بالتخصيص و كانت البضاعة معينة فلا يتحمل تبعه ذلك

مادام أن البائع قد خصصها دون علمه.

فالتخصيص مصطلح يستعمل في البيوع البحرية كواقعة لنقل ملكية المبيع الى المشتري.

2.التخصيص في البيع سيف :

محل البيع سيف هو بضائع معينة بنوعها و بالتالي، يخضع تخصيصها لشروط خاصة :

1*تحديد البضاعة كذاتيتها: بأن يتعين تعيينا يمكن أن يميزها عن غيرها للبضائع من نفس النوع.

2*على البائع اعلان ارادته بتخصيصها للمشتري معين ،ويكون ذلك بالشحن إذا كانت السفينة تحمل نوعا واحدا من البضائع و بوضع اشارات و علامات إذا كانت السفينة تحمل أنواعا أخرى من البضائع وهذا يبرر أنه و ان كانت القاعدة أن الملكية في البيع سيف تنتقل الى المشتري منذ شحنها فان العقد يفرض على البائع التزاما أساسيا بتخصيص البضاعة حتى لا يكون هناك أي التباس لدى المشتري عند تسلمه بضاعته.أما و إذا كانت مرسلة إلى شخص واحد فتحدد كلها وفقا لسند شحن إجمالي،و غذا كانت البضائع صبا كالسوائل و الحبوب و التي يمكن وضع علامات و ارقام عليها فالتخصيص يكون بادراج لكل البيانات و المعلومات في سند الشحن متى ارسلت لمشتري واحد.

أما اذا تعدد الاطراف فليس لأي منهم الحق في ملكية البضاعة، وقد ثار جيل من الفقه في كيفية تحديد انتقال الملكية بالتخصيص و الرأي الراجح يرى أنها تنتقل بتطبيق قاعدة لا تخصيص قبل التفريغ و ان كان هذا الرأي الراجح قد انتقد لخروجه عن الطبيعة القانونية للبيوع البحرية،لذى فالراجح أن يبقى كل مشتري مالكا لحصته ملكية معلقة على شرط واقف و هو التخصيص عند التفريغ باعتبار البائع قد عبر عن ارادته في تخصيص البضاعة عند اصداره لسند الشحن الخاص في كل مشتري حتى لا يحافظ البيع سيف على طبيعته فيمكن للمشتري التصرف في البضاعة و هي في البحر.

3.آثار عقد البيع سيف :

1*التزامات البائع:

*إبرام عقد النقل:يلتزم البائع بإبرام عقد النقل،ويكون ذلك على نفقة البائع،وكذا عقد التأمين مقابل الثمن المتفق عليه و شروط عقد النقل هنا هي التي تحدد حقوق المشتري اتجاه الناقل البحري، وذلك في حدود ما يرد في سند الشحن،فان كان من حق الناقل ان يقوم بتغيير السفينة اثناء الرحلة و تضل البضاعة على سفينة اخرى فعليه اعلام المشتري بذلك لأن من شأن ذلك أن يزيد عبئ المخاطر على المشتري.

أ- اجرة النقل: من القواعد الأساسية في البيع سيف أن يتحمل البائع أجرة النقل و تعتبر جزءا من الثمن الذي يتحمله المشتري و غالبا ما يتم دفعها عند وصول البضاعة و استلام المشتري لها و بالتالي يكون المشتري في هذه الحالة هو من دفع أجرة النقل، ويكون ذلك خاصة عندما تكون اجرة النقل على اساس الكمية التي استلمها المشتري، وان كان الأصل ان تدفع ضمن ثمن اجمالي للبيع اضافة لقيمة التأمين.

لدى كان على البائع دفعها عند الشحن و ليس عند الوصول، وهناك بعض عقود سيف تشترط ان يقوم البائع بدفع الجزء الأكبر من الأجرة عند القيام و الباقي عند الوصول، وقد تشترط أن تدفع أجرة النقل أيا كانت الحوادث أن يستوي أن يدفعها المشتري أو البائع بشرط أن تكون الاجرة مستحقة في كل الاحوال و نفرق هنا بين حالة قيام البائع بدفع اجرة النقل في ميناء الشحن بينما ان كانت أجرة النقل سيتم دفعها في ميناء الوصول بعد خصمها من فاتورة الثمن. ففي هذه الحالة الاولى يحصل البائع على كامل الثمن بما فيه اجرة النقل و للمشتري الرجوع على المؤمن في حالة حدوث الخطر، أما الحالة الثانية و الخاصة بعدم دفع الاجرة من البائع في ميناء الانطلاق مع احتمال عدم دفعها للناقل حالة هلاك البضاعة فيحق للمشتري في هذه الحالة استرداد أجرة النقل، ولا يحصل من المؤمن إلا على تعويض ما لحقه من ضرر، والاتفاق على تحديد أجرة النقل هو أمر نهائي فلا يلتزم المشتري إلا بدفع الأجرة المتفق عليها حتى و لو ارتفعت بعد ابرام العقد، وليس للبائع زيادة الثمن بمعنى أن زيادة أو ارتفاع الاجرة لن يتحملها البائع وحده و هو ثمن جزافي لا يستطيع أي من الطرفين توقع الثمن الدقيق فله أن يرتفع أو ينخفض ومن ثم فإن أي مستجد لا يكون في مقدورهما توقعه عند ابرام العقد.

و في حالة الحوادث البحرية فان أجرة النقل لا تستحق إذا كانت بسبب قوة قاهرة أو بسبب إهمال الناقل بالتزاماته، وتستحق الاجرة عن البضائع التي يضطر الناقل إلى التصرف بها ببيعها مثلا للحصول على المؤونة أو لاصلاح العطب لاتمام الرحلة بسلام، وهو نهج لنظام الخسائر المشتركة و قد يتم تحديد الاجرة للنقل بصفة تقريبية حيث يتم الاتفاق على ثمن البضاعة و قسط التأمين بصفة نهائية و تبقى تحديد أجرة النقل بصفة تقريبية.

ومن الشروط التي يجب توافرها في العقد سيف شروط متعلقة بالسفينة و اخرى بخط السير.

فبالنسبة للسفينة: يجب أن تحدد طبيعتها و مواصفاتها في عقد البيع و في حالة عدم تعيينها فيلتزم البائع باستئجار سفينة صالحة للملاحة لنقل البضائع الى ميناء الوصول ويشترط أن تكون سريعة خاصة بنقل البضائع.

بالنسبة لخط السير: يجب إتباع ما اتفق عليه حسب ترتيب الموانئ التي ستدخلها السفينة طبقا للتوزيع الجغرافي وطبقا لما جرى عليه العرف، و هناك العديد من القضايا التي عالجها الفقه المعاصر و غالبا ما تشتمل خطوط النقل النموذجية بعض الشروط الخاصة بالطرق الملاحية كما يعطي سند الشحن الحق للناقل في تغيير الطريق أثناء الابحار و ليس للبائع حينها الغاء هذا الشرط، ولا يعتبر البائع مسؤولا عن التغيير إذا قام به الربان دون علمه، وبمخالفته لشروط عقد النقل فيتحمل هو المخاطر التي يمكن أن تنجر عن ذلك.

***الالتزام بشحن البضاعة:**

يجب تحديد الميناء الذي ستشحن به البضاعة و الوقت الذي تبدأ فيه عملية الشحن و مراعاة الشروط الخاصة بها للمشتري، وثيقة التأمين، فاتورة البضاعة، وثائق الجمركة و غيرها من الوثائق الخاصة بالبضاعة.

1-مكان الشحن ووقته:

إن لذلك أهمية بالغة فكلما زاد زمن الرحلة زاد حجم المخاطر التي تتعرض لها البضاعة كما أن معرفة المشتري لميناء الشحن يسمح له بحساب الوقت التقريبي لوصول السفينة، و استعداده لاستلام البضاعة، و تنشأ مسؤولية البائع في حالة مخالفته لهذا الشرط المحدد في العقد في حالة مخالفته حيث يحق للمشتري رفض قبول المستندات عند تقديمها له، و غالبا مالا يحدد ميناء الشحن و يكون ذلك باتفاق ضمني بين الطرفين تبعا لطبيعة البضاعة و طبيعة العقد لأنها هي التي تحدد ميناء الشحن، و على البائع أن يبذل العناية اللازمة في اختيار ميناء الشحن حيث كلما بعد ميناء الشحن عن ميناء الوصول أو كثرت الموانئ المتوسطة زاد احتمال تعرض البضائع للخطر.

كما عليه إحترام الاجراءات الخاصة بميناء التفريغ المتفق عليه و ان حدد المشتري رصيفا خاصا به لرسو السفينة فيجب أن يكون التسليم على هذا الرصيف، و في حالة تعذر ذلك لعدم

ملائمة السفينة لميناء التفريغ، كما لو كانت من السفن العملاقة و ذات غاطس كبير لا يسمح بدخولها الى الميناء المتفق عليه فله أن يغيره و يحق للمشتري رغم ذلك رفض تسلم المستندات. و في حالة عدم تحديد ميناء التفريغ في عقد البيع فعلى المشتري تعيينه خلال وقت معقول ليتمكن البائع من تنفيذ التزامه و في حالة عدم قيام المشتري بذلك فيمكن للبائع فسخ العقد و عادة ما يتم تحديد مدة شحن البضاعة بشهرين و بالتالي يمكن للبائع شحن البضاعة في أي وقت خلال فترة محددة تشمل عملية الشحن و جاهزية السفينة للملاحة البحرية. وهناك شروط متعلقة بميعاد الشحن حيث لها صور و اشكال متعددة.

1. بشرط الشحن السريع: يتحدد هذا الميعاد وفقا للعرف في ميناء الشحن بحيث هو الذي يحدد المدة التي يكون فيها البائع ملزما بشحن البضاعة .

2. بشرط الشحن الفوري: و على اختلاف الآراء في تحديده فإن غالبية الفقه ترى أن البائع هو من يقع عليه الالتزام بنقل البضاعة على أول سفينة صالحة للملاحة تقوم في ميناء الشحن المحدد و من أهم الصفات التي يتميز بها البيع سيف هو أن المشتري يسأل عن مخاطر التأخير طالما أن الشحن قد يتم في الاجل المحدد في العقد و بالتالي فوصول السفينة متأخرة لميناء الوصول لا يبرر طلب المشتري بفسخ العقد، فالبائع يسأل عن عدم احترامه لميعاد الشحن.

3. الالتزام بالتسليم: الاصل أن تسلم البضاعة بشحنها على ظهر السفينة على أن يلتزم البائع بتسليم البضاعة في النوع و الصنف المتفق عليهما، و في حالة عدم الاتفاق يتم الرجوع الى العرف، و يتم التسليم اما عند الشحن أو بنقل سند الشحن و وثيقة التأمين و الوثائق الالكترونية المماثلة بالنسبة لهذه الوثائق مصدرها هو عقد البيع ذاته فلا تربط هذا النقل علاقة المشتري بالبائع بنقل سند الشحن و التأمين فتسليمهما ما هو الا طريقة لتنفيذ عقد البيع البحري. الإلتزام بالتأمين :

يلتزم البائع سيف بالتأمين على البضاعة بالشروط المعتادة و يسلم المشتري وثيقة تأمين التي تبين عقد التأمين و غالبا ما يتحكم سوق التأمين في مكان و وقت ارسال البضاعة و تحديد نطاق التزام البائع. كما أن هناك قواعد موحدة تحتوي على شروط شركات التأمين و التي غالبا ما يكون من الصعب تغييرها، و بالتالي فالشروط المستعملة و السائدة في ميناء الشحن هي التي يؤخذ بها و هو التزام أساسي و عدم إجرائه يعطي للمشتري الحق في فسخ العقد علاوة على

رفض المستندات و هذا ما اشارت اليه قواعد الانكوتارمز بحيث يجب أن يعطي سند الشحن ووثيقة التأمين الفترة التي يتحمل المشتري مخاطر البضائع اثناءها.

التزامات المشتري:(CIF)

1-دفع الثمن: نشير قواعد الانكوتارمز أن على المشتري دفع ثمن البضاعة التي اشتراها وفقا لشروط عقد البيع CIF و هو مبلغ يمثل ثمن البضاعة و اجرة النقل و قسط التأمين.

شروط استحقاق الثمن :

تعتبر مستندات البيع CIF و التي للمشتري حيازة البضائع على أساس شرط دفع الثمن نظير المستندات التي يقدمها له البائع هي اجرة القواعد الاساسية في البيع CIF و على الرغم من أن المشتري يلتزم بدفع الثمن قبل دخول البضاعة في حيازته و فحصها إلا أن له الحق في رفضها منذ وصولها لعدم مطابقتها لشروط البيع و لا يعين دفع الثمن مباشرة عند استلامه للمستندات فإذا إتفق الطرفان على أن يدفع الثمن في ميعاد محدد، يجب أن يتم الوفاء عند هذا الميعاد و الا بحسب العرف، من جانبه العملي و بالرجوع الى الاصل فليس للمشتري تأخير الدفع من أجل فحص البضاعة و ليس له أن يرفض التنفيذ إلا إذا لم يتم بتنفيذ التزامه اتجاهه أو عدم استكمال المستندات بحيث تكون هذه الاسباب مبررا لطلب الفسخ للعقد، هنالك بعض الاستثناءات التي تسمح بفحص البضائع قبل دفع الثمن.

1) عدم طلب البائع دفع الثمن في الحال عند تقديم المستندات للمشتري فإذا كانت هذه الفرضية فيها مخاطرة من جانب البائع بإعتبار المستندات بالنسبة اليه حجة فتخرج البضاعة من حيازته.

2) قد يقوم المشتري بنفسه أو عن طريق وكيله باستلام البضاعة في ميناء الوصول و يعطي فرصة للمتهم بفحصها من البضاعة قبل قبض الثمن.

3) و قد يرفض المشتري دفع الثمن إذا أثبت أن البائع لم يتم ببعض التزاماته و تختلف شروط الدفع فقد يكون في ميناء الوصول مقابل المستندات و بعد فحص البضاعة و قد يكون مقدما و من المعتاد أن تتضمن عقود البيع CIF و FOB شرطا بخصوص قيام المشتري بفسخ

الاعتماد المستندي لحساب البائع سواء قبل تقديم المستندات أو قبل الشحن في ميناء القيام و هي طريقة تضمن للبائع الحصول على الثمن المتفق عليه.

تعريف الاعتماد المستندي :

هو تعهد مكتوب صادر من بنك بناء على طلب من المشتري لصالح البائع (المستفيد) و يلتزم البنك بموجبه بالوفاء في حدود المبلغ المحدد و خلال فترة معينة متى تقدم البائع المستندات مطابقة لتعليمات و شروط الاعتماد. و اصبحت له أهمية كبيرة في تمويل التجارة و هو يمثل حاليا الاطار الذي يحظى بالقبول من كلا الطرفين بما يحفظ مصالحهم من مصدريين و مستوردين باعتباره أهم قواعد التجارة الخارجية و يكون للمصدر في هذه الحالة الضمان بواسطة الاعتماد المستندي بمجرد تقديمه للبنك بحيث يقبض قيمة البضاعة و تقديم وثائق الشحن للبنك و التي تضمن المستورد كذلك أن البنك الفاتح للاعتماد لن يدفع قيمة البضاعة حتى يتأكد من وثائقها بشكل مستكمل للشروط الواردة في الاعتماد المستندي المفتوح لديه اصبح الاعتماد المستندي طريقة لتسهيل تداول الاموال في كل انحاء العالم و كان ظهوره نتيجة البعد لمكانين بين البائع و المشتري التابعين غالبا لدول مختلفة و عرف بانه العملية التي يقبل فيها بنك المستورد ان يحل محله في الالتزام بتسديد وارداته لصالح المستورد الاجنبي عن طريق البناء الذي يمثله مقابل الوثائق و المستندات التي تبين فعلا أن المشتري قام فعلا بارسال البضاعة.

الالتزام بتسليم البضاعة :

يلتزم بتسليم البضاعة من البائع فور وصولها الى ميناء و هو التزام مقابل التزام البائع بالتسليم في نفس المكان و الوقت على أساس أنهما التزامات ينفذان في وقت واحد و عملية واحدة، و يحق للمشتري قبول و تسلم جزء من البضاعة و رفض بعضها إذا كان الجزء الآخر لا يتفق مع ما إتفق عليه في عقد البيع و بالتالي يمكن قبول بضاعة جزئيا افضل من رفض الشحنة كلها و يعتبر المفسوخ جزئيا و يعود لمحكمة الوصول النظر في الموضوع حول صعوبات تنفيذ العقد و ذلك بتعيين خبراء.

2-البيع فوب :

1.نقل ملكية البضاعة في البيع فوب :

تنتقل الملكية منذ وضع البضاعة على ظهر السفينة فهي كالبائع سيف و ككل البيوع التي ترد على اشياء معينة بنوعها فيجب تخصيصها عند الشحن و ليس قبل ذلك ،فالتخصيص السابق لا ينقل الملكية و هذا ما أقرته غرفة التجارة الدولية.

إنتقال الملكية بسند الشحن: لا تنتقل ملكية البضاعة المبيعة في البيع فوب إلا لحظة نقل سند البيع فوب الى المشتري بعد أن يدفع الثمن و هو رأي أنتقد إذ لا توجد رابطة زمنية بين الملكية و دفع الثمن في العلاقة بين الطرفين، فنقل الملكية في البيع فوب يتم عند تخصيص البضاعة و احتفاظ البائع بسند الشحن هو فقط لضمان إستيفاء الثمن، حتى و ان كان الربان لا يمكنه تسليم البضاعة عند الوصول الا للحامل القانوني لسند الشحن، الا ان هذه العلاقة بين الناقل و حامل سند الشحن لا تنشأ من كون حامل سند الشحن مالكا للبضاعة، فسند الشحن لا يعطي الحق في ملكية البضاعة، وانما الحق في حيازتها و عليه فإن كانت ملكية البضاعة تنتقل للمشتري بسند الشحن فان حيازتها لا تنتقل اليه كما في البيع سيف الا بتسليم سند الشحن اليه،و اذا اتفق في عقد البيع فوب الا بتسليم سند الشحن اليه، و اذا اتفق في عقد البيع فوب على حق البائع في تسليم سند الشحن اليه، و اذا اتفق في عقد البيع فوب على حق البائع في تسليم سند الشحن من الناقل الذي تعاقد مع المشتري فان ذلك يعني احتفاظ البائع بحيازة البضاعة. وهذا ما يحصل عندما يتضمن البيع فوب شرط الدفع نظير المستندات عند الوصول إذ لا يكون الثمن مستحقا إلا عند تقديم سند الشحن وغيره من الاوراق التي يتفق على تقديمها.و للبائع الذي لم يستوفي الثمن الحق في الحبس فيرفض نقل حيازته للمشتري بعدم منحه سند شحن.

2.إنتقال المخاطر:

الأصل في البيع فوب أن المخاطر تنتقل للمشتري من شحن البضاعة على ظهر السفينة(و وضعها على ظهر السفينة)و أخذ الناقل لها في عهده هو الذي يحدد اللحظة التي يتم فيها انتقال المخاطر و هي قاعدة مأخوذ بها فقها و قضاء، ومع ذلك فقد ذهب البعض من الفقه الى أنها تنتقل للمشتري بتخصيص البضاعة و لو تم ذلك قبل الشحن، كما تنتقل منذ البيع إذا كان الشيء معيناً بالذات أو كان المشتري قد قام بفحص البضاعة و قبولها قبل الشحن.

فالببيع فوب يتضمن قواعد ثابتة و محددة بهذا الخصوص، وفي ذلك نوع من الخروج عن القواعد العامة فيما بانتقال المخاطر فعندما يتضمن الطرفان في عقديهما الشرط فوب فإن ذلك يعني قصدتهما في ترتيب آثار هذا النوع من البيع.

والخلاصة أن المشتري في البيع فوب يتحمل المخاطر ابتداء من الوقت الذي تكون فيه البضاعة في حيازة الناقل الذي تعاقد معه و الذي يضمنها في مواجهته بمقتضى عقد النقل بينهما، و تؤرخ تبعة المخاطر بين البائع و المشتري، إذ أن المخاطر التي تقع قبل وضع البضاعة على متن السفينة يتحملها البائع إلا إذا كان المشتري قد تفحصها مسبقا، أو تم تخصيصها قبل الشحن، أما ما يحدث على ظهر السفينة فيتحمّلها المشتري لأنه هو من يتحمل مخاطر الرحلة البحرية و للطرفين اثبات العكس.

رغم وضوح هذا الاتجاه إلا أن التطبيق العملي لتوزيع المخاطر في البيع فوب يثير الكثير من الصعوبات، ويرجع ذلك أساسا إلى أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل، وكذلك الاختلاف في الاعراف و العادات في موانئ الشحن فيما يتعلق بالطريقة التي تتم فيها عمليات الشحن. وللناقل أن يتمسك في مواجهة البائع بالشروط الواردة في عقد النقل الذي أبرمه مع المشتري و إن كان هذا لا يعني أن يكون للمشتري مطلق الحرية في تضمين عقد النقل ما يراه من شروط لذا يجب أن تكون شروط عقد النقل متفقة مع ما ورد في عقد البيع. كما ان نقل المخاطر يتأثر باهمال المشتري و تهاونه في التعاقد مع السفينة التي سيعهد اليها بنقل البضاعة المبيعة. و بقاء البضاعة فترة أطول مما يلزم على الرصيف سواء بسبب خطأ المشتري أو بسبب القوة القاهرة.

و تبقى نفقات وضع البضاعة على ظهر السفينة على البائع و اذا حدد عقد البيع فوب الشروط التي يتم على أساسها تسليم البضاعة للناقل فعلى المشتري إحترامها في ابرام عقد النقل، و اذا لم يتفق عليها فعلى المشتري ابرام عقد نقل يتفق مع عرف الميناء بشأن تسلم الناقل للبضاعة، ومهما كان عرف الميناء فإن نقل المخاطر يتم عندما يحضر البائع البضاعة الى المكان الذي سيسلمها فيه الى الناقل. تنفيذًا عقد النقل المبرم مع المشتري و ابتداء من هذا التسليم يعتبر الناقل حائزا للبضاعة لحساب المشتري و من تم يتحمل عبئ المخاطر.

التخصيص في البيع فوب:

يتم كما في البيع سيف فهو يرد على أشياء معينة بنوعها كإفراز البضائع و يتم بوضعها على ظهر السفينة المعنية من قبل المشتري ثم يثبت هذا الإفراز في سند الشحن الذي يتضمن وصفا لهذه البضائع من حيث عددها ووزنها، علاماتها و هو ما يمثل الركن المادي.

أما الركن المعنوي فهو يختلف عن البيع سيف و ذلك لكون المشتري او وكيله يحضرون عملية الشحن و التخصيص، الا إذا وكل المشتري البائع بإبرام عقدي النقل و التأمين و هنا نأخذ بنفس اجراءات البيع سيف وجوب اخطار المشتري و تسليمه سند الشحن و يتحمل المشتري مخاطر الرحلة، كون مسؤولية البائع فوب تنتهي عند وضع البضاعة على ظهر السفينة، بحيث لا يكون مسؤولا بعد ذلك عن الاضرار الناتجة عن ظروف الرحلة، وحتى لا تكون هناك مساواة بين الحيازة و نقل الملكية في الاخذ بأن انتقال سند الشحن الى المشتري يترتب عليه دفع الثمن بحيث تنتقل ملكية البضاعة الى المشتري لحظة نقل سند الشحن و دفع الثمن كون نقل الملكية في البيع فوب تتم عند تخصيص البضاعة فإن الوضع لا يتغير و لا بد من التخصيص لنقل الملكية الى المشتري، و التركيز على هذه العلاقة هو أن علاقة البائع و المشتري هي التي تحدد حق الملكية و ليس الناقل أو حامل سند الشحن فحيازة البائع لسند الشحن لا تجعل منه مالكا للبضاعة، و بالتالي يجب التفريق بين نقل الملكية عن طريق شحنها و بين انتقال الحيازة عن طريق المستندات عند الوصول بحيث يكون الثمن مستحقا عند تقديم سند الشحن، و من تم فإن تسليم البائع لسند الشحن من الناقل الذي تعاقد نمعه المشتري لا يعني إحتفاظه بحيازة البضاعة و انما غرضه هو ضمان إستيفاء الثمن و من هنا تتبين أهمية السند في أي يد كان فمتى كان بيد البائع و كان المشتري يعتبر مالكا للبضاعة لأنه دفع ثمنها إلا أنه لا يمكنه مباشرة حقه في الملكية على أساس أنه لا يحوز البضاعة نظرا لعدم وجود سند الشحن في يده، في حين نجد أن البائع الذي لم يستوفي الثمن و يحتفظ بسند الشحن في يده يكون له الحق في حبس البضاعة و رفض نقل حيازتها للمشتري.

آثار البيع فوب :

1- إلتزامات المشتري :

أهم هذه الإلتزامات هي دفع الثمن بإعتباره من العقود التبادلية و سنحاول إبراز بعض الشروط الخاصة بذلك. إذ على المشتري دفع الثمن وفق شروط العقد، ويجب أن يتم الدفع وفقا لقواعد البيع فوب بوضع البائع للبضاعة على ظهر السفينة التي حددها المشتري و لقد رأينا أن الشرط فوب غالبا ما يتضمن شرط الدفع نظير المستندات و لا يجوز للمشتري في هذه الحالة تعليق الدفع على وصول البضاعة أو فحصها لأنه من حقه الاستعانة بخبير لفحصها و تقرير حالتها، و بناءا على رأي الخبير فله فسخ العقد أو إنقاص الثمن، و إذا رفض المشتري دفع الثمن نظير المستندات ففي هذه الحالة يجوز طلب فسخ العقد. وقد اتفق الفقه على أنه في حالة عدم مطابقة البضاعة لشروط البيع فوب فيلتزم البائع برد الثمن للمشتري برد الثمن للمشتري الذي دفع مقابل المستندات إضافة إلى تعويض يعتبر الضرر الذي اصابه .

و يتم دفع الثمن نقدا عن طريق الاعتماد المستندي غير قابل للغلاء و يعتمد ذلك على وجود شرط الدفع نظير المستندات من عدمه فمتى لم يوجد يكون دفع الثمن نقدا عند تسلّم البضاعة في ميناء الشحن، أما في حالة وجود مثل هذا الشرط فيكون الدفع بواسطة الاعتماد المستندي.

2- الإلتزام بتسلم البضاعة:

مقابل التزام البائع بتسليم البضاعة يقع التزام المشتري بتسلمها و هذا وفقا لقواعد Incoterme و بإعتبار المشتري في البيع فوب هو من يقوم بإبرام عقد النقل فعليه إخطار البائع و تقديم البيانات و المعلومات اللازمة للشحن و تحديد مكان و زمان وصول و رسو السفينة التي عينها، إذ بدون إبرام هذا العقد لن يكون هنالك تسليم للبضاعة المبينة.

1- التزام المشتري بإبرام عقد النقل :

يلتزم المشتري فوب بإبرام عقد النقل و تعيين السفينة التي تنقل البضاعة التي اشتراها على أن يحافظ على التوافق بين الناقل و البائع و ان كان و كما أشرنا سابقا يمكن للبائع أن يقوم هو بإبرام العقدين باتفاق بينه و بين المشتري لحساب المشتري و الفرق بين فوب و سيف في الصفة التي يتصرف فيها البائع فوب عند إبرامه لهذين العقدين، في

البيع سيف يعتبر أصيلا و في فوب و كيلا عن المشتري و هي وكالة مستقلة عن عقد البيع. في هذه الحالة ما العمل إذا لم يتمكن البائع من تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه. لا يمكن للمشتري في هذه الحالة فسخ العقد بسبب التأخير في التسليم كما لا يمكنه أن يطالب البائع بالتعويض إذا كان خطأ البائع في تنفيذ الوكالة هو سبب التأخير.

2- التزامه بإبرام عقد التأمين :

3- إلتزام المشتري بإخطار البائع بميعاد الشحن:

يقع على المشتري بإخطار البائع بميعاد الشحن و ذلك بعد تحديده للسفينة التي ستشحن عليها البضائع ، مع وجوب أن يتضمن هذا الإخطار كل البيانات الضرورية التي تمكنه من القيام بشحن البضاعة في وقت كاف و مناسب ليتمكن من احضارها الى ميناء الشحن في وقتها. كما عليه اخطاره بالرصيف الذي سترسو عليه السفينة و في حال تغييره اضطراريا لظروف استثنائية فعلى البائع نقل البضاعة في وسائل نقل أخرى إلى رصيف آخر على نفقته. أما إذا كان التغيير بسبب المشتري و إهماله فهو من يتحمل مصاريف نقلها إلى رصيف آخر

4- الإلتزام بفحص البضاعة:

قد يكون فحص البضاعة قبل وضعها على ظهر السفينة إلا أنه قد يتم الاتفاق بين الطرفين على أن يتم الفحص متأخرا و بعد وصفها على ظهر السفينة و لذلك فمن الضروري معرفة ذلك الاتفاق على أين و متى يتم الفحص و غالبا ما يمثل المشتري شخصا آخر عنه و منعا لأي لبس تجد أن البيع فوب يتضمن غالبا شرطا صريحا لقيام المشتري بفحص و قبول البضاعة في ميناء الشحن و إلا أعتبر أنه قبلها ضمنا و قد عالج القضاء الغربي العديد من هاته القضايا ووصلوا إلى أن البيع فوب لا يتضمن شرط القبول في مكان الشحن و بالتالي للمشتري رفض البضاعة إذا لم يمنح فرصة معقولة لفحصها في وقت سابق على التسليم. و يقع عبئ الإثبات على البائع بأن يثبت

أن المشتري البضاعة في ميناء الوصول فله الحق في إستردادها و أجرة النقل مبلغ التأمين و حتى لا يترك للمشتري مطلق الحرية في امكانية الرفض فغالبا ما يحدد في العقد ميعاد على المشتري أن يبدي رفضه خلالها و إلا سقط حقه في الرفض و يقع على المشتري تحمل كل المصروفات و النفقات الخاصة عند اتخاذ اجراء الاسترداد و الرسوم الجمركية، كما يتحمل مصاريف الوصول على المستندات التي تسلمها في بلد الشحن باسترداد البضاعة كشهادات التصدير و المستندات القنصلية.

- التزامات البائع:

- 1 التسليم كالتزام اساسي للبيع فوب :

تتم عملية التسليم عند مرور البضاعة المتعاقد عليها من حاجز السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه، و يعني هذا أن حاجز السفينة هو معيار انتهاء المسؤولية و بدايتها. و لقد أصبح حاجز السفينة هو الخط الفاصل بين مسؤولية البائع و المشتري فبالسليم تنتهي مسؤولية البائع و تبدأ مسؤولية المشتري باعتباره المعيار القانوني الذي يتخذ في العقد لنقل المسؤولية و نقل المخاطر بين البائع الى المشتري لاعتباره المعيار القانوني الذي يتخذ في العقد و يرى إتجاه آخر أن نقل سند الشحن للمشتري هو الذي يتم به التسليم و ان كان هذا الرأي يؤخذ عليه على أساس أنه في البيع فوب المشتري هو من يقوم بإبرام عقد النقل و عقد التأمين و من تم يتسلم سند الشحن من الربان، و البائع يتخلى عن الحيازة المادية للبضائع بوضعها على ظهر السفينة، و من تم يحوزها الربان لحساب المشتري بصفته الحاجز القانوني لسند الشحن ، و بالتالي فالتسليم في البيع فوب يتم منذ شحن البضائع على ظهر السفينة التي حددها المشتري حتى و لو كان هنالك شرط في عقد البيع يقضي بالدفع نضير المستندات لان هذا الشرط يفيد في احقية البائع لتسلم سند الشحن من الربان و تقديمه للمشتري مقابل استيفاء الثمن و يبقى التسليم شرط لصالح المشتري باعتباره هو من يلتزم بتعيين السفينة المحددة لنقل البضائع على أن تكون السفينة جاهزة و مستعدة لنقل البضائع إلى الميناء المقصود

و بالتالي فمجرد إبرام عقد البيع لا يعني إلتزام البائع بنقل البضاعة إلى ميناء الشحن بلا لابد من أن يرسل المشتري إخطار للبائع لإخباره باسم السفينة و ميعاد الوصول على أن تكون المدة كافية ليتمكن البائع من إحضار البضاعة محل الشحن ووضعها على ظهر

السفينة، على أن تكون السفينة جاهزة و مستعدة لنقل الى الميناء المقصود، و بالتالي فبمجرد إبرام عقد البيع لا يعني التزام البائع بنقل البضائع إلى ميناء الشحن بل لا بد أن يرسل المشتري إخطارا إلى البائع بإخباره باسم السفينة و ميناء الوصول.

ليس هنالك ما يمنع من اتفاق المتعاقدين على أن يتحمل البائع مصاريف وضع البضاعة في العنابر و رصها . و يطلق على البيع في هذه الحالة البيع فوب المرصوص، و يقوم البائع بشحن البضاعة و رصها رغم أنه ليس طرفا في عقد النقل، و هو التزام تابع لالتزامه بالتسليم، و يعني هذا أن الفترة الحقيقية للتسليم تبدأ م إخطار البائع، و يتم الاتفاق على بداية المدة و نهايتها و في حالة عدم الاتفاق عليها فإن العديد من العوامل تتدخل لتحديد طول الفترة كطبيعة البضاعة أو طول المسافة بين ميناء الوصول و ميناء المخازن ، و كذا طريقة نقلها و للصعوبات التي قد تعترض عملية الشحن، فقد لا يتم الاتفاق على أجل للتسليم و لكن قد يتم الاتفاق وديا على أجل للشحن.

و يكون ذلك بأن يقوم المشتري بإبرام عقد النقل، فإذا أخل البائع بالتزامه يتحمل تبعه التأخير، و عليه تعويض الضرر الذي يصيب المشتري، أما إذا قبل المشتري ذلك، فلا مسؤولية على البائع، كما للمشتري اعدار البائع بالوفاء بالتسليم قبل أن يطلب فسخ العقد، و بصفة عامة متى لم يتم البائع بالتسليم خلال فترة محددة، فمن حق المشتري المطالبة بالتعويض المناسب، و الذي يحدد على أساس الفرق في الثمن المحدد في العقد، و بين سعر السوق للبضائع المماثلة، بالإضافة لكل المصاريف الذي يتحملها المشتري للوفاء بالتزامه الناشئة عن العقد.

2) تسليم المستندات:

يلتزم البائع فوب بتسليم بعض المستندات للمشتري و من أهمها سند الشحن، و ترخيص التصدير أو إذن التصدير الأصل في البيع فو أن البائع لا يحتفظ بسند لأن المشتري هو من يبرم عقد النقل و بالتالي لا يمكن بتسليمه له من الناقل إلا باتفاق مع المشتري، و نقل سند الشحن بالنسبة للبائع ضروري لضمان حقه في الثمن إذن فالمشتري هو الذي يقوم بتحديد السفينة التي سيتم شحن البضاعة على متنها و بالتالي هو من يقوم بتحرير سند الشحن باعتباره الشاحن و يمكنه أن يذكر في هذا السند أن يتم إصداره لأمر البائع بمعنى ان

البائع هو الذي يتسلم سند الشحن من المشتري أو ممثلة في ميناء الشحن، و بتمام عملية الشحن يقوم الربان بالتوقيع على أصل إذن الشحن سند الشحن مع ختمه بخاتم السفينة و تسليمه للبائع الذي يقدمه بدوره الى مكتب الشركة للحصول على سند الشحن .

ترخيص التصدير:

بعض البضائع يتطلب نقلها و التعامل بها و تصديرها إلى دول أخرى للحصول على إذن التصدير و لكن من هو الملزم بالحصول على الترخيص، هل هو المشتري أم البائع؟
ثار جدل بخصوص هذه المسألة فهناك من ألزم المشتري و هناك من ألزم البائع والراجح في بيع فوب أنه متى لم يتم الاتفاق، فان البائع هو من يقوم بذلك على أساس أنه صاحب البضاعة، و على أساس بلد التصدير و المعلومات اللازمة لتصدير البضاعة إلى الموانئ.

أهم الفروقات بين البيع سيف و البيع فوب :

- 1- تفقان في كونهما من بيوع القيام أي أن البيع يتم في ميناء الشحن.
 - 2- يشبه البيع فوب البيع سيف في أن البائع يتحمل تبعه ما يلحق البضاعة حتى تمام شحنها على السفينة ، تتم تنقل التبعة بعد ذلك الى المشتري، أي أن تخطي البضاعة لحاجز السفينة هو معيار انتقال المخاطر التي تتعرض لها البضاعة من البائع إلى المشتري و كذا انتقال ملكيتها
 - 3- يختلف فوب عن سيف في أن البيع سيف البائع يلتزم بإبرام عقد النقل و عقد التأمين و بالتالي فثم البيع لا يشمل نفقات التأمين و النقل و إنما يدفعها البائع مباشرة إلى الناقل أو شركة التأمين.
- كذلك في البيع فوب لا يكون للمستندات دور أساسي لسبب قيام المشتري بإبرام عقد النقل و التأمين، فيتسلم المشتري سند الشحن و وثيقة التأمين دون تدخل البائع، و هذا على عكس البيع سيف.
- قواعد الانكوتارم:

البيوع البحرية هي قواعد التجارة الدولية التي يتم إبرامها بواسطة التجار في مختلف الدول مع إنتقال البضاعة المبيع إلى المشتري بطريق البحر، و يرجع تطور البيوع البحرية إلى

العرف و العادات التجارية، و من أهم الإتفاقيات الدولية إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود البيع الدولي للبضائع و هي إتفاقية فيينا المنعقدة في 11/04/1980 و دخلت حيز التنفيذ 1988 و هي من الإتفاقيات التي حاولت توحيد قواعد البيع البحري، و سبقتها قواعد المصطلحات التجارية و التي ساهمت مساهمة كبيرة في تسهيل التجارة الخارجية لمبادرة من غرفة التجارة الدولية CCI و قد خضعت هذه المصطلحات لتعديلات كثيرة بإعتبارها مصطلحات تجديدية تتطور و تتلاءم مع الظروف التكنولوجية المعاصرة و كذا الظروف القانونية.

و يمثل كل مصطلح منها عقد انموذجيا من عقود البيوع البحرية. من أهم التعديلات التي مست هذه القواعد ما جاء في تعديل 1967 تم 1976، 1980، 1990، 2000، 2010 أي بمعدل 10 سنوات بين كل تعديل. و من الواضح أن هاته القواعد لا تعتبر بذاتها تنظيما دوليا للبيوع الدولية البحرية لأنها لا تتمتع بصفة القواعد الأمرة إنما هي مجرد قواعد اختيارية يمكن الإحالة إليها في عقود البيع الدولية للبضائع و من تم فهي تستصدر قوتها من إرادة طرفي العقد إذا تضمنها عقدهما. و بطبيعة الحال طالما كانت إرادة الأطراف هي الأساس في الأخذ بقواعد انكوتارم أو التخلي عنها فليس هناك من حيث المبدأ ما يمنع هذه الأطراف من أن تعدل في مضمون هاته القواعد عند الأخذ بها إما بالتشديد أو التخفيف. و لقد صممت هاته القواعد بحيث توضح التزامات الأطراف طبقا لكل مصطلح بشكل بسيط و ميسر، و في الأخير يمكن القول انه و بظهور البيوع البحرية التقليدية زاد اهتمام البائعين و المشتريين المصدرين و الموردن على وضع قواعد تحكمهم في موانئ شحن البضاعة و موانئ تفرغها.

كان الفكر السائد منذ ظهور قواعد 2000 incoterme و عبور البضاعة من البائع الى المشتري، و كذا انتقال ملكية البضاعة و عبئ مخاطر الطريق من البائع الى المشتري فكان حاجز السفينة هو الذي يشكل الحدود القانونية بين أراضي البائع و أراضي المشتري . و كذلك فإن عبور البضاعة حاجز السفينة يعني في نفس الوقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته ، و بذل مسؤوليته حتى يقوم بتسليمها لصاحب الحق في ميناء الوصول، و ظل حاجز

السفينة يتمتع بهذه الأهمية إلى أن بدأ النقل المتكامل يرفض وجوده في مجال التجارة الدولية، وخاصة النقل بالحاويات أو النقل على وسائل أخرى، و أدى هذا التطور الجديد الى تحريك النقطة الحرجة إلى موقع ممكن في البر، فلم يعد البائع مطالباً بتسليم البضاعة على السفينة أو إلى جانبها في ميناء الشحن و لكن في الموقع الذي يختاره أو الذي يتفق عليه الطرفان تحقيقاً لمصالحهم، و هكذا و عندما شاعت و كثر عمليات النقل المتعدد الوسائط انهارت بالمقابل الأهمية القانونية لحاجز السفينة باعتبار هذه النقطة هي التي تبرز المراكز القانونية للاطراف في عقد البيع و عقد النقل، و انتقل الاهتمام الى النقل من نقطة داخل البر في دولة ما الى نقطة اخرى في دولة اخرى و هو ما يعد الميزة الاساسية للنقل المتعدد الوسائط و هنا برز قصور البيوع التقليدية فوب و سيف عن مجارة و مسايرة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط اذ لم تعد هذه البيوع تلائم التطور الحديث في أنماط التجارة الدولية حيث أصبح من الضروري استحداث قواعد جديدة تتلاءم و طبيعة البيوع البحرية الحديثة، و من تم ظهرت قواعد مصطلحات التجارة الدولية لسنة 2010، و اقتصرت على 11 قاعدة بدل 13 في سنة 2000، فاهتمام المنظمة البحرية التجارية و منذ عام 1939 على تجديد المصطلحات التجارية كل 10 سنوات تقريبا استجابة للمستجدات التي تطرأ على عالم التجارة الدولية فكان آخر اصدار لها في 2010 و دخلت حيز التنفيذ في يناير 2011، و تهتم هذه الشروط بكيفية تقسيم تكلفة النقل بين البائع و المشتري كما تحدد النقطة التي يتحول فيها انتقال المسؤولية في حالة الخطر من البائع الى المشتري، كما حدد الاطراف المسؤولية عن تخليص البضائع و استردادها، فهي بالتالي تحدد الحد الأدنى من الالتزامات التي يلتزم بها طرفي العقد و متى يتم تسليم البضاعة من البائع الى المشتري طبقاً لكل شرط يسهل و يبسر باسلوب عملي و يمكن لهذه الشروط الاختيارية أن تلغى أو تبطل إذا تعارضت مع النصوص القانونية الداخلية. و تعمل هذه المصطلحات على توزيع المستندات بين البائع و المشتري.

*تحديد شروط تسليم البضائع.

*توزيع التكاليف المتعلقة بعملية التصدير و الاستيراد.

*توزيع حجم المخاطر على طرفي عقد البيع.

ما الجديد الذي اتت به قواعد 2010 :

تجري غرفة التجارة الدولية تعديلات على هاته القواعد كل 10 سنوات لمواكبة التطورات التي تطرأ على التجارة الدولية، و لهذا فقد قامت بمراجعة قواعد 2000 و ادخلت عليها عدة تغييرات نظير المستجديات المستحدثة، ومن اهمها:

1/انتشار مناطق التجارة الحرة حيث لا حدود جمركية و ذلك بين مجموعة من الدول كدول الاتحاد الاوروبي.

2/التطور في الاتصالات الالكترونية حيث كانت في سنوات 2000 غالبا لا تتحملها سوى الشركات الكبرى.

الا أنه و خلال 10سنوات شهد هذا المجال تزايدا و تطورا كبيرا حيث أصبحت الاتصالات الالكترونية باسعار معقولة و في متناول الجميع.

أخيرا الإهتمام المستمر بتوفير اسس الامن و السلامة لحركة التجارة و الذي كان بعد احداث

11 سبتمبر سنة 2001 هذه القواعد المستجدة لا تهتم فقط المتعاملين في البيع و الشراء

للبضائع بل تهتم ايضا الناقلين البحريين،الوكلاء الملاحيين، متعهدي النقل المتعدد الوسائط، مقدمي الخدمات اللوجيستية، شركات التأمين ، البنوك، وكل المهتمين بالمعاملات التجارية، و

من المستجديات أيضا التي جاءت بها قواعد روتردام و أثرت في شروط التجارة الخارجية الالتزام بالاعلام و التعاون بين الاطراف، الشاحن و البائع و الناقل.

و الجوائز من الدول التي تتم معاملاتها وفقا لهذه البيوع و ان كان متمايا مع آخر تعديل

لقواعد التجارة الدولية تركز على نوع واحد من هذا البيوع و هو البيع CFR و تبعا للتقسيم

التقليدي فإن البيوع قسمت الى نوعين في 2010 incoterne

و يعني CFR النفقات و اجور الشحن حيث يلتزم البائع في هذا النوع بدفع أجور النقل اللازمة

لوصول البضاعة في ميناء الوصول المتفق عليه و يتحمل المشتري مخاطر الفقد و التلف التي

قد تلحق البضاعة و كذا المصاريف و الاضافية التي قد تنجم عن أي حادث يقع بعد لحظة

التسليم وسعت مصطلحات الانكوتارم 2010 من مجال 2017/04/18 البيوع البحرية

بحيث لم تعد تركز فقط على حاجز السفينة ليتم انتقال الملكية و المسؤولية من البائع الى

المشتري بل أصبحت البيوع البحرية ، تتم حتى مع وسائل النقل الاخرى البرية و الجوية و

قسمت بالتالي الى مجموعتين:

1/ المجموعة الاولى: تستخدم فيها كافة وسائل النقل EXWOKOS التسليم في أرض المعمل، و يعني ذلك أن البائع يكون قد قام بالتزامه بتسليم البضاعة اذا وضعها تحت تصرف المشتري و يسلمها اليه في مصانعه أو مخازنه، و لا يكون البائع مسؤولاً عن شحن البضاعة بوسيلة النقل المختارة من طرف المشتري و عن التخليص الجمركي لتصدير البضاعة ما لم يكن هنالك اتفاق، و يتحمل المشتري كافة المسؤوليات عن المخاطر .

البيع الثاني Free carière fianquant FCA :

يعني ذلك أن التزام البائع بتسليم البضاعة و تجهيزها للتصدير و على مسؤولية الناقل الذي اختاره المشتري، و في المكان الذي عينه له و اذا لم يحدده المشتري فللبائع اختيار المكان و الناقل، و الناقل هنا هو متعهد بالنقل البحري أو السككي أو الطرقي اي النقل متعدد الوسائط. البيع الثالث Cip Cariège Insurance Pay Two تسليم البضاعة، أجرة النقل و التأمين في مكان الوصول : يلتزم البائع في هذا البيع بجميع الالتزامات المتفق عليها بالإضافة الى التزامه بدفع القسط، و بالتخليص على البضاعة لامكان تصديرها كذلك البيع CPT أجور النقل و التأمين مدفوعة.

يلتزم البائع بدفع أجرة النقل من مكان الوصول المتفق عليه كما يتحمل مصاريف الطريق، و المصاريف الإضافية و تنتقل هذه الالتزامات الى المشتري بمجرد تسليم البائع للبضاعة الى الناقل

البيع Rendue Interminel DAT

التسليم في الميناء أو في محطة الوصول المتفق عليه، يلتزم البائع بالتسليم عندما توضع البضاعة تحت تصرف المشتري على وسيلة النقل المتفق عليها دون تحميله مسؤولية التفريغ.

البيع Delidretdety DDT

التسليم و الرسوم مدفوعة في ميناء الوصول معين، يلتزم البائع بتسليم البضاعة إذا قام بإيصالها الى المكان المتفق عليه في الدولة المستوردة، ويتحمل جميع المخاطر و المصاريف حتى وصوله الى بلد المشتري و كل المصاريف المتعلقة و المفروضة لاسترداد البضائع و يمثل هذا الشرط الحد الاعلى من الالتزامات المترتبة على البائع.

2/المجموعة الثانية : الخاصة بالنقل البحري :

من أهمها البيع FAS تسليم البضاعة على رصيف الميناء بجانب السفينة فيكون البائع قد أوفى بالتزاماته بمجرد وضع البضاعة على الرصيف الى جانب السفينة التي عينها للمشتري، و تنتقل الأعباء للمشتري بمجرد وضع البضاعة على الرصيف

البيع CFR يتحمل البائع دفع اجور النقل الواجبة حتى وصول البضاعة الى الميناء المتفق عليه، و يتحمل المشتري مخاطر الطريق التي تتعرض لها البضائع و المصاريف الاضافية و هي كما البيعين سيف و فوب تنتقل فيها المسؤولية الى المشتري بمجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه

البيع سيف يلتزم البائع بدفع أجرة النقل و التأمين ضد المخاطر

البيع فوب يلتزم المشتري بابرام عقد النقل و التأمين و تعيين السفينة.

باعتبار الجزائر من الدول المتوسطة المطلة على البحر الابيض المتوسط فانها تتعامل خاصة مع البيع فوب و رغم ذلك لم تنظمها في قوانينها الداخلية، ما يستوجب تنظيمها تنظيمها في القانون البحري الجزائري و قوانين خاصة، و يظهر الاهتمام الدولي بهذه البيوع من خلال الاتفاقية الدولية فيينا 1980 و المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع.