



جامعة المنصورة
كلية الحقوق
إدارة الدراسات العليا
قسم القانون التجاري

(عنوان البحث)

انتقال المخاطر في بيع فوب (FOB) البحري

الطالب

الحسين حمود برغش

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور

أحمد السيد لبيب إبراهيم علي

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري

٢٠٢٥

الملخص

تواجه البضائع المبيوعة مخاطر أثناء نقلها من دولة البائع إلى دولة المشتري، مما قد يؤدي إلى فقدانها كلياً. لذا، تكمن أهمية البحث في تحديد لحظة انتقال المخاطر في عقود البيع البحري فوب ضمن التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، نظراً لتنوع المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة، مما قد يؤدي إلى هلاكها كلياً أو جزئياً أو تلفها. وبالتالي، يتحمل المشتري مسؤولية تلك المخاطر.

توصلنا إلى عدة نتائج، منها أن القاعدة الأساسية في بيع فوب هي أن المخاطر تنتقل إلى المشتري عند شحن البضائع على ظهر السفينة المحجوزة. فعملية تحميل البضاعة على السفينة وتسليمها للناقل تحدد اللحظة التي يتم فيها نقل المخاطر. كما نقدم عدة توصيات، منها اقتراح تعديل نص الفقرة التاسعة من التزامات البائع فوب في المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي النافذ ليصبح كالتالي: (...تاسعاً: أن يتحمل كافة النفقات المرتبطة بالبضاعة، وكل المخاطر التي تتعرض لها من الوقت الذي تستقر فيه البضاعة فعلياً على ظهر السفينة).

الكلمات المفتاحية: البيوع الدولية، لحظة انتقال المخاطر، بيع فوب.

Abstract

The sold goods face risks during their transportation from the seller's country to the buyer's country, which may lead to their total or partial loss. Therefore, the importance of the research lies in determining the moment of transfer of risks in FOB maritime sales contracts within national legislation and international agreements, due to the variety of risks that the goods may be exposed to, which may lead to their total or partial destruction or damage. Accordingly, the buyer bears responsibility for those risks.

We reached several results, including that the basic rule in FOB sales is that the risks are transferred to the buyer when the goods are shipped on board the seized ship. The process of loading the goods onto the ship and delivering them to the carrier determines the moment at which the risks are transferred. We also provide several recommendations, including a proposal to amend the text of the ninth paragraph of the seller's obligations FOB in Article (299) of the Iraqi Commercial Law in force to become as follows: (... Ninth: To bear all expenses related to the goods, and all risks to which they are exposed from the time the goods are actually settled on .board the ship)

.Keywords: International sales, moment of transfer of risks, FOB sale

المقدمة

تعد البيوع البحرية الدولية الأداة الفعالة في التجارة الدولية، والتي بموجبها استيراد السلع وتصديرها بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك، التي يفصل البحر بينها، وتوفير المزايا للبائعين والمشتريين الذين ينتمون إلى بلدان تفصل بينها مسافات شاسعة^(١)، وينظم هذا العقد - كمبدأ عام- بموجب اتفاقية فيينا بشأن عقود البيع الدولي للبضائع لسنة ١٩٨٠، والتي تعد ثمرة جهود تشريعية استهلكت في بداية القرن العشرين، حيث تهدف هذه الاتفاقية إلى تحقيق توازن دقيق بين مصالح كل من البائع والمشتري، وقد استلهمت أحكامها أيضاً في اصلاح قوانين العقود على الصعيد الوطني^(٢)، وتعتبر البيوع البحرية جزءاً من البيوع الدولية بشكل عام، ولا تختلف هذه الأخيرة إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذها، وعليه فإن البيع البحري الدولي هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع، واستيراد بالنسبة للمشتري، يعرف البيع البحري على أنه بيع للبضائع التي تنتقل بطريق البحر، وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين هما: ١ - البيوع عند الوصول ويتم فيها التسليم في ميناء الوصول، وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة. ٢ - البيوع عند القيام ويتم فيها التسليم في ميناء القيام، وتشمل البيع سيف (ci.f) والبيع فوب (fo.b) (F.O.B)، ذلك بسبب ذبوعهما في العمل وكذلك الأصل الذي يتفرع عنه العديد من البيوع الأخرى حيث تتخذ هذه البيوع صبغة موحدة أو متماثلة على المستوى الدولي، والبيع سيف بالإنجليزي أو كاف بالفرنسي هو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام، ويقوم البائع بشحن البضاعة على سفينة يختارها هو ويلتزم بالتأمين على البضاعة وإبرام عقد نقلها، على أن يقوم المشتري في

مقابل ذلك بدفع بدل مقطوع يشمل ثمن البضاعة والتأمين عليها وأجرة نقلها في السفينة^(٣). أما البيع فوب (F.O.B) فهو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري، ويقع على عاتق المشتري عبء القيام بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة وعليه أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن وأن يخطر البائع باسمها^(٤).

(١) فريد بن عثمان، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠١٧، ص ١١٧.

(٢) عبدلي نزار، دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات أطراف عقد البيع الدولي للبضائع، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد ٠٧، العدد ٠٢، ٢٠٢٢، ص ٥٠٢.

(٣) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧، ص ٦٣٤؛ فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، الأفق المشرقة ناشرون، دولة الإمارات العربية المتحدة، المملكة الأردنية الهاشمية، ٢٠١٧، ص ٢٣٧.

(٤) نقض (مصري) مدني ١٣ نوفمبر ١٩٥٨ مجموعة أحكام النقض س ٩ ص ٦٦٩، ٣ ديسمبر ١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٣١٥ أشار له مصطفى كامل طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة ٢٠١٨، ص ٣٩٨.

حيث أُنِت اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٠^(٥) بقواعد موحدة بشأن البيع الدولي للبضائع^(٦)، ونصت في مادتها الأولى في البند (١) على "أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية، الدولي للبضائع على عقود بيع البضائع المعقودة بين أطراف توجد أماكن عملهم في دول مختلفة". وأشارت كذلك في مادتها الأولى بند (٣) على أنه "لا تؤخذ في الاعتبار جنسية الأطراف ولا الصفة المدنية أو التجارية للأطراف أو للعقد في تحديد تطبيق هذه الاتفاقية. حيث يتضح من ذلك أن الاتفاقية تنظم عقود البيع التي تتم بين أشخاص في دول مختلفة، ولم تقصر الاتفاقية تطبيقها على عقود البيع التجارية، وإنما شملت أيضاً في نطاق تطبيقها عقود البيع المدنية".

أولاً: أهمية البحث

ترجع أهمية هذا البحث نظراً للموضوع الذي يتناوله، نظراً لما تتعرض له البضاعة المباعة أثناء مرحلة نقلها من دولة البائع إلى دولة المشتري إلى مخاطر، إذ كان لازماً علينا البحث في انتقال المخاطر في عقد البيع البحري فوب في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية نظراً لاتساع هذه العقود، وذلك من حيث الأساس الذي اتخذته الاتفاقيات لانتقال المخاطر وشروطه، نظراً لاتساع دائرة المخاطر التي تتعرض لها البضاعة مما يؤدي إلى هلاك البضاعة بصورة كلية أو جزئية، أو تلفها، ويترتب على ذلك أن يتحمل مسؤولية تلك المخاطر، ومن هنا تكمن أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على الأساس القانوني لانتقال المخاطر في البيع البحري فوب التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

ثانياً: مشكلة البحث

تعتبر مسألة انتقال المخاطر في البيع البحري فوب من المواضيع الشائكة، طالما أن هذه البيوع تخضع لقواعد مختلفة، بسبب تعدد القوانين التي تخضع لها التزامات أطراف العلاقة القانونية (البائع والمشتري)، إذ إن المسؤولية عموماً تخضع لقواعد القانون الوطني في حالة إخلال البائع في البيوع العادية، بينما نكون في موضوع البيوع الدولية أمام قواعد قانونية متشابهة وطنية من جانب ودولية من جانب آخر تم الاتفاق عليها من خلال المعاهدات المعنية بالبيوع الدولية، ورغم ذلك، فإن موضوع المخاطر وانتقالها من البائع إلى المشتري من المواضيع الأساسية في البيوع البحرية الدولية، لأنها تنصب على ركن جوهري فيها، وهو موضوع هذه البيوع.

(٥) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع تسمى كذلك باتفاقية فيينا.

(٦) Pour aller plus loin: Y. Derains et J. Ghestin, La Convention de Vienne sur la vente internationale et les Incoterms, Actes colloque 1er et 2 déc. 1989: LGDJ, 1990 ; C. Witz, Les premières applications jurisprudentielles du droit uniforme de la vente internationale, Convention des Nations unies du 11 avril 1980: LGDJ 1995 ; J. Thieffry et C. Granier, La vente internationale: éd. CFCE, coll. L'exportateur, 2e éd. 2000

ونظراً لأن البيع البحري الدولي يكون بين دول تفصل بينها بحار واسعة، ومسافات شاسعة تتعرض فيها الرحلة البحرية لمخاطر شتى، رأينا أن ننفرد بدراسة هذا الموضوع الذي يقع ضمن الترتيب المنطقي لدراسة بيع فوب في إطار مسؤولية البائع من حيث الزمان.

ثالثاً: منهج البحث

إن طبيعة الموضوع الذي يتناوله البحث تفرض اتخاذ منهج معين، يتمثل في اعتماد منهجية متكاملة ومركبة لإيجاد إطار شامل للتحليل، ومن أبرز هذه المناهج المنهج الوصفي من خلال البحث في مفهوم البيع الدولية، وخاصة البيع بوب، وذلك من خلال الرجوع إلى الدراسات والبحوث الخاصة بها، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية في التشريع المصري والعراقي والاتفاقيات الدولية، كما تم الاعتماد على المنهج المقارن بين القانون العراقي والمصري والاتفاقيات الدولية.

رابعاً: خطة البحث

تم تناول انتقال المخاطر في بيع فوب (FOB) البحري من خلال تقسيم البحث إلى مبحثين، تم تخصيص المبحث الأول تعريف البيع البحري فوب، وذلك في مطلبين، الأول تعريف بيع فوب ونشأته، والثاني: طبيعة بيع الفوب وخصائصه، كما تم تخصيص المبحث الثاني لتناول وقت انتقال المخاطر في بيع فوب، من خلال ثلاث مطالب، تم تخصيص المطلب الأول لتناول لحظة انتقال المخاطر، أما المطلب الثاني فتناول الأساس القانوني لانتقال المخاطر، أما المطلب الثالث لتناول التسليم في بيع فوب.

المبحث الأول

ماهية البيع البحري فوب

البيع (Free on Board) هو أحد أنواع بيوع القيام البحرية (بيوع ميناء الشحن)، ويقصد بالبيوع البحرية هي: "تلك البيوع التي يكون محلها بضائع يجري نقلها عن طريق البحر وتكون لها صفة دولية^(٧)، وذلك بالنظر إلى أن نقل هذه البضائع يكون بين دولتين مختلفتين أو أكثر كما أن أطرافها تكون مراكز أعمالهم أو إقامتهم في دول مختلفة^(٨). يرتبط عقد البيع فوب (F.O.B)، الذي يضم المشتري والبائع، بعقد النقل الذي يربط أحد طرفي البيع (المشتري أو البائع) بالناقل. وذلك لأن تنفيذ البيع فوب (F.O.B) يتطلب وجود عقد النقل^(٩).

عادةً ما تخضع هذه البيوع للأحكام العامة المتعلقة بالبيوع، إلا أن ما يميزها هو ارتباطها بعقود أخرى مثل عقدي التأمين على البضاعة والاعتماد المستندي، بالإضافة إلى عمليات التنفيذ. وبالتالي، فإن نطاق البيوع البحرية يشمل قطاعات التأمين، والاقتصاد، والتمويل، والمصارف^(١٠)، وحتى يتضح مفهوم البيع فوب (F.O.B) فسيتم تناول نشأة البيع فوب (F.O.B) والمقصود به في الفقه التقليدي والفقه الحديث. ثم نستعرض مفهومه القانوني، وفق التفصيل الآتي:

المطلب الأول: تعريف بيع الفوب.

المطلب الثاني: طبيعة البيع فوب (F.O.B) وخصائصه.

المطلب الأول

تعريف البيع فوب (F.O.B) ونشأته

المصطلح "فوب" هو مختصر من الحروف الأولى للكلمات الإنجليزية وهي (Free On Board) ويطلق عليه بالفرنسية (Franco Board)، وقد جرت العادة تسميتها لدى الفرنسيين أيضاً بالبيع

^(٧) الياس ناصيف، موسوعة العقود المدنية والتجارية، البيوع البحرية، بيروت: مطبعة نمم، ١٩٨٦، ص ٦.

^(٨) عادل المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (٣٥/١٩٨١)، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، ٢٠١١م، ص ٢٩١.

^(٩) محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، ٢٠٠٥م، ص ٣٧٥.

^(١٠) الياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٧.

(F.O.B) والذي يقصد به خالص على ظهر السفينة^(١١)، حيث يلتزم البائع بتجهيز البضاعة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري مقابل التزام الأخير بدفع الثمن، وحتى يتضح مفهوم البيع فوب (F.O.B) فسيتم تقسيم هذا المطلب لنتناول فيه نشأة البيع فوب (F.O.B) والمقصود به في الفقه التقليدي والفقه الحديث. ثم نستعرض مفهومه القانوني، وفق التفصيل الآتي:

أولاً: نشأة البيع فوب (F.O.B)

من خلال القراءة التاريخية لعقد البيع فوب (F.O.B) يتبين أنه قد سبق في نشأته عقد البيع (سيف)، و يرى مذهب آخر أن شرط سيف قد نشأ أصلاً من شرط فوب، أما عقد البيع سيف فقد ظهر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في كل من فرنسا وإنجلترا والذي يُعفى فيه المشتري من مسؤولية حجز فراغ للبضاعة داخل السفينة وإبرام عقد التأمين، مما يعتبر فائدة للمشتري حيث يتم فيه نقل مخاطر تقلب أجور الشحن إلى البائع، هذا إذا ما علمنا أن أجور الشحن في البيع (سيف) تكون على عاتق البائع، لذا فقد أخذت مزايا سيف بالانتشار على حساب غيره من البيوع^(١٢). وقد أشار آخرون بأنه البيع فوب (F.O.B) تعتبر من أوائل البيوع البحرية ظهوراً حيث بدأ بالظهور في أوائل القرن التاسع عشر، فهو سابق بالظهور على البيع سيف الذي بدأ بالظهور بأحكام القضاء منذ عام ١٨٦٢^(١٣).

وعلى الرغم من ذلك فإن البيع فوب (F.O.B) ظل استعماله قائماً جنباً إلى جنب مع البيع سيف^(١٤)، وما يؤكد على بقاء وقوة البيع فوب (F.O.B) أنه خلال الحرب العالمية الثانية أخذ البيع سيف بالتراجع، ومرد ذلك تخوف الباعة من ضمان القدرة على توفير الحماية اللازمة للسفن، عوضاً عن تقلب أجور الشحن وأقساط التأمين خاصة تلك التي تغطي مخاطر الحرب^(١٥). وبالتالي تسيد البيع فوب (F.O.B) تلك المرحلة من التجارة البحرية الدولية.

^(١١) الياس ناصيف، مرجع سابق، ص ٧.

^(١٢) نبيل جعفر عبد الرضا، وباسمة كزار حسن، سياسات تحرير التجارة الخارجية وانعكاساتها في الاقتصاد العراقي، ط ١، البصرة، العراق، دار الغدير للطباعة والنشر المحدودة، ٢٠١٦، ص ١٣٢.

^(١٣) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر سابق، ص ١٣٠.

^(١٤) يعقوب يوسف صرخوه، يعقوب يوسف صرخوه، دور عقد بيع فوب في التجارة الدولية - القسم الأول، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، ٩ (٣)، ١٩٨٥، ص ١٢٧.

^(١٥) الياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٧.

ومما ينبغي الإشارة إليه أنه قد طرأ على هذا النوع من البيوع الكثير من التغييرات والتطورات، وذلك بفضل الظروف المحيطة والعادات والأعراف التجارية المتبعة وتطور وسائل النقل والمواصلات. ونادي مذهب من الفقهاء في بعض البلدان الأوروبية والعربية أثناء فترة الحرب العالمية الثانية بأن يتم البيع عن طريق سيف والشراء عن طريق فوب، وذلك لحماية الأساطيل التجارية الوطنية من مخاطر الاحتلال والقرصنة البحرية التي انتشرت في الأربعينيات من القرن المنصرم^(١٦).

كما ويرى مذهب من الفقهاء أن أصل الشرط فوب يعود إلى العرف والعادات التجارية، فضلاً على أن أحكام القضاء هي التي أعطت فرصة البقاء للبيع فوب بجانب البيع سيف ويعود ذلك إلى التفسير المرن الذي انتجه القضاة في أحكامهم^(١٧)، ومما يشير إلى ذلك بوضوح الحكم الذي أصدره القضاء الإنجليزي عام ١٩٥٤م في القضية (Pyreme co. Ltd.V.seindia navigation Co.Ltd) حيث جاء "أنَّ العقد فوب قد أصبح أداة مرنة، ففي صورته التقليدية كان على المشتري أن يعين السفينة وعلى البائع أن يضع البضائع على ظهرها لحساب المشتري وأن يحصل على سند الشحن بالشروط المألوفة في التجارة. وفي مثل هذه الحالة فإنَّ البائع يكون له دخل مباشر في عقد النقل على الأقل حتى يحصل على سند الشحن باسم المشتري، وهذه الصورة التقليدية قد أسست على فرض أن السفينة ستكون مستعدة لشحن أي بضائع يؤتي بها إليها أو على الأقل البضائع التي أخطرت بها. أما الآن فغالباً ما يكون الفراغ محجوزاً مقدماً ، أي أن عقد النقل يوجد في وقت مبكر وأحياناً يطلب من البائع أن يقوم بالترتيبات اللازمة لإبرام عقد النقل^(١٨).

وعليه فالبيع فوب (F.O.B) شأنه شأن البيع سيف يرجع في نشأته إلى العرف والعادات التجارية وليس إلى تشريع، وإذا كان البيع سيف لم تتغير طبيعته منذ ظهوره أول مره فإن البيع فوب (F.O.B) قد تطور ليتلائم مع ما استجد من ظروف لم تكن موجودة عند نشأته.

وقد ينص العقد على أن يحصل البائع على سند الشحن باسمه هو ويحصل على الثمن نظير نقله السند إلى المشتري كما في البيع سيف، وأحياناً يطلب المشتري من وكيله في ميناء الشحن أن يحجز فراغاً للبضاعة ويحصل على سند الشحن، فإذا كانت أجرة النقل مستحقة الدفع مقدماً فإنَّ هذه الطريقة تكون أكثر مناسبة، ويقوم البائع بالوفاء

^(١٦) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر سابق، ص ١٢٨.

^(١٧) محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٧م، ص ٧٤٥.

^(١٨) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر السابق، ص ١٣٠.

بالتزامه على ظهر السفينة - تسليم البضاعة - نظير الحصول على الإيصال المؤقت (mate's receipt) وتسليمه لوكيل المشتري حتى يمكنه أن يحصل على سند الشحن^(١٩).

ثانياً: تعريف البيع بالفوب

يعرف عقد البيع الدولي بأنه "العقد الذي يتضمن عنصراً أجنبياً، ويترتب عليه حركة البضائع والأموال عبر الحدود" وتطبيقاً لذلك تعتبر عقود بيع البضائع عقد دولي لتوافر العنصر الأجنبي في العقد، والذي يتمثل في سبب التعاقد أو تحديد الجهة التي تم تصدير المال إليها^(٢٠).

ويقصد بالبيع البحرية هي "تلك البيوع التي يكون محلها بضائع يجري نقلها عن طريق البحر وتكون لها صفة دولية، وذلك بالنظر إلى أن نقل هذه البضائع يكون بين دولتين مختلفتين أو أكثر كما أن أطرافها تكون مراكز أعمالهم أو أعمالهم أو إقامتهم في دول مختلفة"^(٢١).

أما البيع فوب (F.O.B) فهو من أنواع البيوع البحرية الدولية، ويعني اسم فوب تسليم البضائع المباعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع، ويقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع في ميناء القيام، ولا يتجاوز هذا الحد إلى إبرام عقد النقل البحري وإنما يتولى المشتري أو وكيله إبرامه، ويترتب على ذلك أيضاً أن المشتري هو الذي يبرم عقد التأمين على البضائع المنقولة ليقى نفسه من آثار الهلاك، التي تظل تبعته على عاتقه أثناء النقل^(٢٢).

^{١٩} - احمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٣، ص ٤٨٦.

^{٢٠} - د. محمد فريد العريني، و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٥، ص ٣٧٥.

^{٢١} - محمد مصطفى محمد إبراهيم، الإخلال الجوهري بعقد البيع الدولي وأثره على ضوء أحكام القضاء الدولي وهيئات التحكيم، المجلة القانونية، جامعة الخرطوم، المجلد ٠٩، العدد ١٤، مصر، ٢٠٢١، ص ٤٨٤٥.

^{٢٢} - محمد بهجت عبد الله قايد العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦م، ص ١٩٩.

وقد جاء في قواعد (الأنكوتيرمز) ^(٢٣) تعريف هذا البيع بأنه " البيع الذي ينجز فيه البائع التزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المسمى " ^(٢٤) ، كما جاء تعريف هذا البيع في المادة (٢٩٨) من قانون التجارة العراقي، وعرفه بأنه: "البيع الذي يتم على أساس تسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري في الميناء المعين للشحن". وعالج المشرع العراقي في قانون التجارة النافذ البيع فوب (F.O.B) في الفصل الثامن من الباب الخامس منه في المواد (٢٩٨-٣٠٠).

بينما التشريع المصري بالرغم من التطورات التي حصلت على قانون التجارة البحرية إلا أنه لم يتطرق إلى موضوع البيوع البحرية، وحتى القانون البحري المصري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لم يتطرق إلى هذه البيوع. أما التشريع الفرنسي فقد عالجها في القانون الصادر سنة ١٩٦٩.

^{٢٣} - قواعد (الأنكوتيرمز): قامت غرفة التجارة الدولية في سنة ١٩٣٦ بإصدار مجموعة من القواعد المتعارف عليها دولياً لتفسير المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الدولية، وذلك لتفادي الصعوبات الناشئة عن اختلاف العرف التجاري بين الدول، وإذا كان الأطراف في عقود التجارة الدولية على غير علم بهذه الأعراف، فإن ذلك يؤدي إلى ارتباك في المعاملات التجارية الدولية، وقد أطلق على هذه القواعد (Incoterme) ، وبقيت القواعد السابقة سارية المفعول إلى أن دعت الضرورة إلى إجراء مراجعة شاملة لها عام ١٩٥٣، وهكذا الغيت قواعد ١٩٣٦، وحلت محلها ١٩٥٣، وعلى هذا الأساس، أضيف إلى قواعد (الأنكوتيرمز) الصادرة عام ١٩٥٣ عقدان جديان يلبيان حاجة الأطراف في تحديد التزامات كل طرف بالنسبة لعمليات نقل البضاعة وتسليمها، وقد تم إضافة هذين العقدين في عام ١٩٦٧، وأضيف لهما عقد ثالث عام ١٩٧٦ وفي سنة ١٩٨٠ أعيد إصدار مجموعة قواعد (الأنكوتيرمز) بأكملها ، حيث تضمنت العقود الثلاثة السابق بيانها، وأضيف إليها ثلاثة عقود أخرى ظهرت لتتلاءم مع أحدث ما توصلت إليه سبل النقل الدولي، والتي أثرت تأثيراً مباشراً على التزامات أطراف التجارة الدولية من المصدريين والمستوردين. وقد بقيت قواعد عام ١٩٨٠ سارية المفعول حتى صدرت القواعد الجديدة العام الماضي وهي قواعد (الأنكوتيرمز) لعام ١٩٩٠) وقد كان من الأسباب التي أدت إلى إصدارها ما يلي : أ- مواكبة الاستخدام المتزايد لتبادل المعلومات الإلكتروني ، حيث أصبح بمقدور الأطراف استخدام الوسائل الالكترونية لتزويد بعضهم البعض بالوثائق اللازمة، مثل الفواتير ووثائق الشحن ، أو أية وثائق لازمة للتخليص على البضائع. ب- تطور وسائل المواصلات، وهذا هو السبب الثاني للتعديل ، حيث تطورت وسائل النقل وخاصة شيوخ النقل بالحاويات.

^{٢٤} - أنظر قواعد الانكوتيرمز ١٩٩٠ ، ص ٣٨ ، وقد ورد النص كما يلي :

"Free on board" means that the seller fulfils his obligation to deliver when the goods have passed over the ships rail at the named port of shipment.

المطلب الثاني

طبيعة البيع فوب (F.O.B) وخصائصه

لقد ثار الجدل حول طبيعة البيع فوب (F.O.B)، فيما إذا كان هذا البيع بيعاً بحرياً أم بيعاً عادياً، تسري عليه القواعد العامة في البيع. فقد ذهب رأي إلى القول^(٢٥)، انه ما دام البيع والشراء والتسليم والتسلم قد تم في بلد واحد، فلا وجود للصفة البحرية لهذا البيع، وإنما نكون أمام بيع عادي تسري عليه القواعد العامة، وذلك لأن البائع يكون قد أنهى التزاماته قبل بدء الرحلة البحرية، وان المشتري وحده سوف يتسلم البضاعة. هذه الحالة تشبه حالة قيام البائع بشحن البضاعة على سفينة يمتلكها ويقوم بإرسالها إلى وكيل له في بلد آخر على أمل أن يجد لها مشترياً، إذ أن البضاعة تبقى في ملكية شخص واحد طوال مدة الرحلة البحرية، سواء كان البائع أم المشتري، وهو وحده الذي سيتحمل مخاطر الرحلة البحرية، ولذلك ما دام لا يوجد عقد نقل بحري يقترن بعقد البيع، فلا وجود للصفة البحرية لهذا العقد^(٢٦).

أولاً: الاختلاف حول طبيعة البيع فوب (F.O.B)

البيع فوب (F.O.B) شأنه شأن البيع سيف يرجع في نشأته إلى العرف والعادات التجارية وليس الى تشريع وإذا كان البيع سيف لم تتغير طبيعته منذ ظهوره أول مره فإن البيع فوب (F.O.B) قد تطور ليتلاءم مع ما استجد من ظروف لم تكن موجودة عند نشأته، وعلى الرغم من وضوح المعنى الاصطلاحي لهذا البيع إلا أن الفقه والقضاء قد اختلف في تفسيره، وانقسموا إلى قسمين:

الرأي الأول: وهو الراجح للفقهاء والقضاء وأخذت به قواعد الإنكوتيرمز حيث نصت في الملحوظة الإرشادية للعقد فوب بأنه يعني أن البائع يسلم البضاعة على متن السفينة التي يحددها المشتري في ميناء الشحن المحدد أو يحصل على البضاعة التي تم تسليمها بتلك الطريقة... ويتحمل المشتري جميع التكاليف منذ تلك اللحظة. فعلى البائع التزاماً بإحضار البضاعة وتسليمها بوضعها على ظهر السفينة التي يعينها المشتري وليس على الرصيف بجوارها وأن البائع يتحمل مصاريف ومخاطر البضاعة حتى هذه اللحظة. وهذا التفسير هو الواجب الأخذ به لاتفاقه مع المعنى الحرفي لعبارة free on board^(٢٧).

^(٢٥) أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ٤٤٣.

^(٢٦) علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢م، ص ٣٣-٣٤.

^(٢٧) احمد محمود حسني، مصدر سابق، ص ٤٨٩.

الرأي الثاني: وهو تفسير مرجوح نادى به الفقيه ريبير و أخذ به القضاء في بلجيكا وحسب هذا الرأي فإن التزام البائع فوب ينحصر في إحضار البضاعة على نفقته ومسئوليته ووضعها بجانب السفينة التي يعينها المشتري أي أن تسليم البضاعة يتم على الرصيف قبل الشحن، وهذا التفسير ساوى بين البيع فوب (F.O.B) والبيع فاس^(٢٨).

لكن ماذا يعني إصطلاح وضع البضاعة على ظهر السفينة؟، حتى يتحقق المقصود من وضع البضاعة على ظهر السفينة فلا بد من وضعها فعلاً وحقيقة على ظهر السفينة فلا يكفي وضعها في الرصيف أو في الحاويات معدة للشحن. وإن التزام البائع بذلك هو التزام ناشئ عن التزامه بالتسليم فالبائع عندما يسلم البضاعة للناقل علي ظهر السفينة التي يعينها المشتري يكون قد نفذ التزامه التعاقدي وقام بتنفيذ التزامه بالتسليم. فإذا تعرضت البضاعة للتلغ خلال عملية الشحن يتحمل البائع هذه المخاطر لأن عملية التسليم لم تتم بعد حيث أن البضاعة لم تستقر على ظهر السفينة.

ثانياً: خصائص البيع فوب (F.O.B)

ومن خلال تعريف البيع فوب (F.O.B) يتضح لنا أنه يمتاز بعدة خصائص الا وهي:

١. تتم عملية تسليم البضاعة من قبل البائع للمشتري بوضع البضاعة على ظهر السفينة المحددة من قبل المشتري، وهذا ما أكدت عليه الفقرة (٤/أ) من قواعد الإنكوترمز والتي جاء فيها (يجب على البائع تسليم البضاعة إما عن طريق وضعها على متن السفينة التي يحددها المشتري...).
٢. لا يلتزم البائع في العقد فوب بإبرام عقد النقل والتأمين سناً للفقرة (٣أ) من قواعد الإنكوترمز باب البيع فوب (F.O.B) والتي جاء فيها (أ- لا يترتب على البائع إلتزام تجاه المشتري لإبرام عقد النقل ب لا يترتب على البائع إلتزام تجاه المشتري لإبرام عقد تأمين...).
٣. يتحمل البائع تكاليف إحضار البضاعة حتى وضعها على ظهر السفينة سناً للفقرة (٦أ) من ذات القواعد والتي جاء فيها (يجب على البائع أن يدفع : أ- يدفع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى وقت تسليمها وفقاً للبند ٤ عدا عن تلك التكاليف واجبه الدفع من قبل المشتري كما هو منصوص عليها في البند ٦).
٤. وعلى المشتري توجيه إخطار للبائع يتضمن اسم السفينة ونقطة التحميل ووقت التسليم سناً للمادة ٧ من ذات القواعد والتي جاء فيها (يجب على المشتري إعطاء إخطار كاف للبائع يتضمن اسم السفينة ونقطة التحميل وحيث كان ضرورياً وقت التسليم المختار خلال الفترة المتفق عليها).

^(٢٨) مختار السويفي، مصدر سابق، ص ١٤٣.

وفي المجمل ليس هناك ثمة مانع في البيع فوب (F.O.B) من الاتفاق على أن ينوب البائع عن المشتري في إبرام عقد النقل البحري، ويكون ذلك في الفروض التي لا يكون فيها للمشتري وكيل في ميناء القيام، وفي مثل هذا الفرض يبرم البائع عقد النقل البحري بوصفه وكيلاً عن المشتري، وتستقل هذه الوكالة عن عقد البيع ذاته بحيث لا يؤدي إخلال البائع بالتزامه كوكيل إلى فسخ للبيع فوب.

وعلى الرأي نفسه فإن بعض الكتاب الفرنسيين^(١)، لا يعد البيع فوب (F.O.B) بيعاً بحرياً على أساس إن البائع لا يلتزم إلا بتسليم البضاعة على الرصيف بجوار السفينة أي قبل بدء عملية الشحن وفي الوقت الذي يبدأ فيه النقل البحري فإن العلاقة ما بين البائع والمشتري تكون قد انتهت والمشتري وحده الذي يتحمل مصاريف ومخاطر وضع البضاعة على ظهر السفينة.

إن هذا القول لا يمكن الأخذ به، وذلك لأن المشتري باستطاعته الرجوع على البائع بعد استلامه البضاعة، فيما لو وجد في البضاعة عيباً سابقاً لعملية الشحن كعيب في التغليف مثلاً أو عدم تهيئة البضاعة من قبل البائع لكي تتحمل الرحلة البحرية. وهذا ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بمسؤولية البائع عما لحق المشتري من خسائر نجمت عن تجمد المياه الموجودة في (الراديترات) والتي حصلت بعد تفريغ هذه الجرارات في ميناء الوصول، إذ كان من المفروض على البائع تفريغ هذه الراديترات من الماء أو على الأقل أنه أهمل في تبليغ الناقل بضرورة تفريغ الماء^(٢).

أما فيما قيل حول انتهاء مسؤولية البائع بجانب السفينة قبل بدء الرحلة البحرية، وإن هذا ينفي الصفة البحرية للبيع فوب. فإن هذا القول لا يمكن اعتماده باعتبار أنه حتى لو سلمنا بانتهاء مسؤولية البائع عند هذه النقطة، فإن مثل هذا الوصف يدخلنا في بيع بحري آخر، وهو البيع فاس، وقد عد المشرع العراقي كلا البيوع من البيوع البحرية عند الشحن^(٣)، كما أن العلاقة بين طرفي العقد لا تنتهي عند هذا الحد، بل إن هناك التزامات مختلفة يجب القيام بها بعد تسليم البضاعة. وهذا ما جاءت به المادة (٢٩٩) من القانون التجارة العراقي، إذ يلتزم البائع بتزويد المشتري بسند شحن نظيف وإن يقوم بأية مساعدة أخرى يحتاجها المشتري للحصول على أية وثائق تصدر من بلد الشحن أو المنشأ.

(١) احمد محمود حسني، البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ٤٤٣.

(٢) نقض فرنسي، ٢٧ يناير ١٩٥٨، ١٩٥٨ ٦٢٩، D.M.F.، مشار إليه لدى : د. احمد محمود حسني، مصدر سابق، ص ٤٤٣.

(٣) انظر نص المادة (٣٠٩) والمادة (٢٩٨) من قانون التجارة العراقي النافذ رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.

كما يمكننا القول إن البائع فوب لا يستطيع إحضار البضاعة إلى ميناء الشحن قبل أن يعلم بوقت وصول السفينة المعينة من قبل المشتري، أي بمعنى آخر هناك ارتباط وثيق بين التزام البائع بتسليم البضاعة وبين قيام المشتري بإبرام عقد النقل البحري، ومن ثم تعيين السفينة وتحديد موعد وصولها إلى ميناء الشحن. ولذلك فإن البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري من بيوع الشحن.

نرى أن البيع فوب (F.O.B) بيع بحري، نشأ بحرياً ولا بد أن يبقى كذلك، إذ أوجدته الأعراف البحرية في موانئ الدول المختلفة، وأنه من البيوع التي لا بد أن يتخللها عقد النقل البحري، وإن عدم وجود هذا العقد في البيع فوب (F.O.B) يعني هدم ركن من الأركان الأساسية التي يستند إليها هذا البيع.

وتأسيساً على ما سبق فإن البيع فوب (F.O.B) يختلف عن البيع سيف في عدة فروق، الفارق الأول يتمثل في أن المشتري في البيع فوب (F.O.B) يقوم هو بتعيين السفينة سواء قام بنفسه بإبرام عقد النقل أو كلف البائع بذلك، أما في البيع سيف فمن يقوم بتعيين السفينة هو البائع، وأما الفارق الثاني وهو الأساسي بين العقد سيف والعقد فوب، يتمثل في الصفة التي يقوم بها البائع في تنفيذ عمليتي النقل والتأمين على البضاعة المبيعة، فإن قام بالعمليتين بصفته أصيلاً كان العقد عقد سيف، وإن قام بهما بصفته وكياً عن المشتري كان العقد عقد فوب وهذا الفارق يعتبر معيار التمييز بين العقدين^(١).

ومما يجدر الإشارة له أن البيع فوب (F.O.B) يوضح وبشكل قاطع النقطة التي يتم فيها تسلّم البضائع وهي أن تكون على ظهر السفينة، بينما لا تتضح هذه النقطة تحديداً في البيع سيف الذي يعرفه البعض بأنه "عقد يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام ويقوم البائع بشحن البضاعة على سفينة يختارها هو"^(٢).

وأما حكم هلاك البضاعة في البيع فوب (F.O.B) أثناء الرحلة البحرية يكون على عاتق المشتري كما هو الحال في البيع سيف، وكذلك يتحمل المشتري التقلبات التي تحدث في أسعار تكاليف هذه العمليات، وعلى ذلك يمكن تصنيف البيع فوب (F.O.B) وفق الآراء المختلفة بما يلي:

١ - بيع فوب بيع بحري

تعددت الآراء الفقهية حول طبيعة البيع فوب (F.O.B) ويعود السبب في ذلك إلى الاختلاف الفقهي حول الصفة البحرية للبيع فوب، فظهر اتجاهان الأول يرى بأن البيع فوب (F.O.B) بيع عادي^(٣)، والاتجاه الثاني يرى

(١) يعقوب يوسف صرخوه مصدر سابق ١٤٥

(٢) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١١م، ص ٣٦.

(٣) علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ٣٣.

بأن البيع فوب (F.O.B) بيع بحري^(١)، وفيما يلي نستعرض آراء كلا الاتجاهين، فالبيع فوب (F.O.B) "بيع عادي"، يرى جانب من الفقه أنّ هذا البيع هو بيع عادي تسري عليه القواعد العامة، والسبب في نظر هؤلاء إلى أن التزام البائع يكون قد انتهى بمجرد تسليمه البضاعة قبل انطلاق سير الرحلة البحرية، بمعنى أنه لا وجود للصفة البحرية في هذا البيع، وافترض هذه الحالة يشابه حالة بقاء ملكية البضاعة أثناء سير الرحلة البحرية لدى طرف واحد المشتري أو البائع في حال ما إذا قام البائع بشحن البضاعة على سفينة يمتلكها هو، ويأمر وكيله في بلد آخر بالبحث عن مشتري للبضاعة، وبالتالي هنا البائع سيتحمل تبعه المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة أثناء سير الرحلة البحرية^(٢).

بينما يرى جانب آخر من الفقه البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري، وذلك يرجع إلى نشأته وطبيعة الأعراف البحرية التي سادت في موانئ العالم، وأنه حينما يتم الاتفاق بين البائع والمشتري على البيع فوب (F.O.B) فإن هذا العقد لا بد أن يرتبط بعقد نقل بحري، يتم على إثره بأن يحضر البائع البضاعة إلى المكان الذي ترسو فيه السفينة المختارة للنقل في الوقت المحدد^(٣).

وعليه لا تنتفي الصفة البحرية للبيع فوب لمجرد القول بانتهاء العلاقة بين البائع والمشتري وقيام الأول بوضع البضاعة على رصيف الميناء (جانب السفينة)، فإنّ هذا الرأي لا يتسق مع الممارسات التي جرى العمل عليها في البيع فوب (F.O.B)، بل إنّ الأصح القول بأن البيع فوب (F.O.B) صفته بحرية عند ميناء القيام وذلك يتحقق بشحن البضاعة على ظهر السفينة التي خصصت لنقلها بناءً على الاتفاق بين الطرفين، وأن آثار العلاقة بين الطرفين تمتد إلى وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ وقيام المشتري بفرزها ومعاينتها^(٤).

أما المشرع العراقي فقد خصص لهذه البيوع فرعاً أطلق عليه البيوع البحرية وذلك ضمن الفصل الثالث من قانون التجارة العراقي الذي يتناول بعض أنواع البيوع التجارية ونستنتج أن القانون أنفاً قد حسم الجدل والخلاف الحاصل بين الفقهاء بشأن الصفة البحرية للبيع فوب، وذلك بعدم اتفاه مع ما ذهب إليه بعض الفقهاء الفرنسيين وكذلك بعض أحكام محكمة النقض الفرنسية، فكل الدلالات واضحة من خلال مواد القانون تشير إلى أن البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري مرتبط بإبرام عقد نقل بحري، ويتحقق بشحن البضاعة على ظهر السفينة. وقد ذهب في هذا الاتجاه مع القانون العراقي المشرع الكويتي في قانون التجارة الكويتي رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠م والذي

(١) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر سابق، ص ١٥٧.

(٢) علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ٣٤.

(٣) منير قزمان المحامي، البيوع التجارية، الإسكندرية، مصر، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٦، ص ١٤٣.

(٤) كامل الوادي، الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والقوانين المنظمة لها، الجزء ٢، ط ١، الإسكندرية، مصر، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، ٢٠٠١، ص ١٦٥.

خصص الفرع الثاني من الباب الثاني لبيان بعض أنواع البيوع التجارية، وهو ذاته ما ذهب إليه المشرع البحريني في قانون التجارة البحريني رقم (٧) لسنة ١٩٨٧م، وكذلك ما اتجه إليه المشرع الإماراتي في قانون المعاملات التجارية رقم (١٨/١٩٩٣) بتخصيصه الفرع الرابع من الفصل الثاني، لتوضيح هذه البيوع والتي عنوانها بمسمى بعض أنواع البيوع الدولية.

إضافة إلى ما ذكر أعلاه فإنه تجدر الإشارة إلى ضرورة استعراض الخلاف حول اقتصار استعمال مفهوم شرط فوب للدلالة على البيوع البحرية فقط، أم إنه بالإمكان استعماله في بيوع أخرى بواسطة وسائل نقل مختلفة.

وقد أظهرت الممارسات الأمريكية في هذا الجانب اختلافاً مع الوضع في السفينة من حيث دلالة معنى شرط (فوب)، ففي أمريكا وكندا يعنى الشرط السابق بأنه تسليم عام إذا استعمل مجرداً دون إضافة أي عبارة أو كلمة بعده، أما في حال تم استعمال عبارة فوب مكان الشحن (For the place of shipment) (فهنا البائع يكون ملزماً بشحنها في مكان الشحن ، أما في حالة استعمال عبارة فوب لمكان الوصول (Fob the place of Destination) فهنا يجب على البائع بنقل البضاعة إلى مكان التسليم، أما في حالة ارتباط تسليم البضاعة بوسيلة نقل مثل شاحنة، سفينة، أو أي مركبة أخرى، فهنا يضاف التزام آخر على عائق البائع، وهو وضع البضاعة على الوسيلة المعدة للنقل^(١).

فمن هذا المنطلق، يتبين أن استعمال عبارة شحن فوب" في الممارسات الأمريكية قد لا يفهم منه اقتران (فوب) بالسفينة فقد يمكن أن يؤدي إلى معنى آخر كان يُفسر هذا التسليم على أنه تسليم إلى محطة شاحنات أو سكة حديد أو محطة داخلية، دون أن يقصد أصلاً بأن يتم التسليم إلى ميناء بحري، فالنظام الأمريكي في هذه الحالة يفترض دائماً اقتران الشرط (فوب) بالوسيلة المستخدمة للنقل، وهذا على خلاف الوضع القائم في الدول التي اخذت بالنظام اللاتيني وكذلك مفهومه في المملكة المتحدة والذي يقصد عادة بـ (فوب) بأنه " فوب السفينة"^(٢).

ونحن من جانبنا نقترح على المشرع العراقي بأن يتوسع في مفهوم الشرط (فوب) وأن تتم الاستفادة من الممارسات الأمريكية ومواكبة التطورات الحاصلة في ميدان النقل بمختلف أنواعه، وكذلك الاسترشاد بقواعد الإنكوترمز في مجال تعريف أنواع البيوع الدولية، والتي لم تقتصر على البيوع البحرية بل تعدتها إلى النهرية الجوية والبرية بحيث أنه يمكن استعمال عبارة (فوب) في محطات النقل البري الداخلي أي الميناء البري الداخلي.

^(١) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر سابق، ص ١٦١.

^(٢) عرفت الفقرة (٢٦) من المادة (١) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، ٢٠٠٨) قواعد روتردام" عرفت الحاوية على أنها " أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك".

٢- البيع فوب(F.O.B) بيع دولي، اهتمت دول العالم بإيجاد قواعد موحدة لتنظيم هذه البيوع الدولية في إطار عملية التبادل التجاري بينها وبشكل عام يستمد البيع الدولي سمته الأساسية من وجود البائع والمشتري في دولتين مختلفتين. وعادة تتميز العقود الدولية بمزايا لا تتوافر في عقود البيوع الداخلية، وهي أن هذه البيوع عبارة عن وحدة متكاملة ترتبط معاً ككل بمجموعة من العقود الدولية، فالبيع الدولي عادة يرتبط بإبرام عقد النقل عن طريق البحر أو الجو، وعقد التأمين اللازم للبضاعة، علاوة على إبرام عقد الاعتماد المستندي الذي يتم بواسطته دفع الثمن^(١).

مما تجدر الإشارة إليه أن كثيراً من الهيئات الدولية اهتمت بوضع قواعد موحدة للبيع الدولي، والتي تكون في غالب الأحيان في إطار عقود نموذجية أو في شكل شروط عامة أو اتفاقيات دولية، وأبرز مثال على الاتفاقيات في هذا الجانب (اتفاقية لاهاي لنقل البضائع ١٩٦٤م) و(اتفاقية الأمم المتحدة لبيع البضائع فيينا ١٩٨٠م)^(٢). وحتى يمكن فهم طبيعة أن البيع قوب بيع دولي انطلاقاً من معيار الدولية، فإنه ينبغي التطرق إلى تحديد ماهية المعيارين في كلا الاتفاقيتين أنفتي الذكر.

المعيار الأول: معيار الدولية في اتفاقية القانون الموحد للبيع الدولي لاهاي ١٩٦٤م حدد معيار دولية عقد البيع في هذه الاتفاقية وفق المعيار الشخصي بالنظر إلى اختلاف مراكز أعمال الأطراف المتعاقدة أو محال إقامتهم المعتادة، دون النظر إلى جنسية الأطراف المتعاقدة، إذ يعتبر البيع دولياً ولو كانت جنسيتي البائع والمشتري واحدة، إضافة إلى وجود ثلاثة معايير موضوعية أخرى وهي:

أ- بيع البضاعة في الطريق وهو وقوع البيع على سلع تكون عند إبرام البيع محلاً لنقلها من دولة لأخرى، أو ستكون بعد إبرام البيع محلاً للنقل.

ب- صدور الإيجاب والقبول في دولتين مختلفتين، ولا يشترط أن تكون دولتي مركز أعمال الأطراف أو محل إقامتهما، بل يكفي أن تختلف دولة الإيجاب عن دولة القبول.

ج- يعد البيع دولياً ولو لم تنتقل البضاعة من دولة لأخرى، وهذا الفرضية تكون في حالة تسلم المبيع في دولة غير الدولتين التين صدر فيها الإيجاب والقبول^(٣).

ثالثاً: معيار الدولية في "اتفاقية الأمم المتحدة لبيع البضائع (فيينا ١٩٨٠م)".

^(١) محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية -دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٤٢

^(٢) المصدر السابق الذكر، ص ٥٢

^(٣) د. محمد نصر محمد الوسيط في عقود التجارة الدولية دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ٢٠١٤، ص ٢٦.

اختلف معيار الدولية الذي أخذت به هذه الاتفاقية عن معايير اتفاقية ١٩٦٤م، وفيما يأتي استعراض هذا الاختلاف:

(أ) اختلاف مكان وجود مركز أعمال أطراف البيع.

يطبق المعيار أعلاه على بيع البضائع بين الأطراف البائع والمشتري الذي توجد مراكز أعمالهم في دول مختلفة، وهذا ما قضته المادة الأولى من اتفاقية (فيينا ١٩٨٠م) والتي نصت على ما يلي "تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود بيع البضائع المعقودة بين أطراف توجد أماكن أعمالهم في دول مختلفة:

١. عندما تكون هذه الدول دول متعاقدة.

٢. عندما تؤدي قواعد القانون الدولي الخاص إلى تطبيق قانون دولة متعاقدة".

وعليه يتبين من هذه المادة من الاتفاقية أنه لا يكفي لاعتبار البيع دولياً أن تقع مراكز أعمال أطراف البيع في دول مختلفة بل لابد من توافر أحد أمرين: الأول: لا بد أن تكون هذه الدول من أطراف الاتفاق متعاقدة، ولا يكفي أن يكون إحدى أو بعض هذه الدول من الدول المتعاقدة، بل يجب أن تكون جميعها متعاقدة. الثاني: الاتفاقية تكون واجبة التطبيق في حال ما أشارت قواعد القانون الدولي الخاص في دولة القاضي المعروض عليها النزاع إلى تطبيق قانون دولة معينة، فإن هذه الدولة الأخيرة يجب أن تكون دولة متعاقدة، وعندئذ تطبق قواعد اتفاقية فيينا على النزاع، سواء أكانت دولة القاضي المعروض عليها النزاع دولة متعاقدة أم غير ذلك^(١).

(ب) وجود علاقة أجنبية

يكفي لتطبيق هذه الاتفاقية أن توجد علاقة أجنبية، بمعنى أن تكون هناك علاقة عابرة للحدود سواء في إنشاء عقد البيع أو تنفيذه، أو بمعنى آخر أن العقد يمكن تكوينه وتنفيذه في دولة واحدة حتى ولو كانت غير متعاقدة. وتطبق هذه الاتفاقية ويعتبر البيع دولياً في حال وقع بين شخصين من جنسية واحدة، ما دام أن معيار الدولية قائم وهو اختلاف دول أطراف مركز الأعمال. إضافة إلى عدم الاعتراف بالطبيعة التجارية أو المدنية لأطراف البيع أو عقد البيع ذاته، فتطبق هذه الاتفاقية في حال كان أطراف العقد تجاراً أم لا، أو كانت طبيعة عقد البيع تجارية أو مدنية^(٢).

^(١) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٥٢.

^(٢) محمد نصر محمد، الوافي في عقود التجارة الدولية، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٣، ص ٣١.

يستنتج الباحث أن عقد البيع فوب (F.O.B) استناداً للاتفاقيتين المذكورتين هو بيع دولي، لأنه يفترض به دائماً وجود علاقة أجنبية في العقد، إلا أن الباحث يرى بأنه لا يمنع من أن يطبق البيع فوب (F.O.B) في النطاق الداخلي ويتم تكييفه مع وسائل النقل الأخرى وذلك بالاستعانة بتلك الممارسات المعمول بها في الولايات المتحدة الأمريكية.

رابعاً: مزايا وعيوب البيع فوب (F.O.B)

بالرغم من المنافسة الشديدة التي واجهها البيع فوب (F.O.B) في القرن العشرين من قبل البيع سيف، إلا أنه ما يزال يستعمل بكثرة في البيوع البحرية، وذلك مثل ما أشرنا بفضل الطبيعة المرنة التي تجعله قادراً على الانسجام مع مصالح الطرفين (البائع والمشتري)، وهذا ما أكدته القضاء الإنجليزي في إعطاء أطراف البيع فوب (F.O.B) الحرية الكاملة في تعديل شروط هذا العقد^(١). ونظراً لطبيعة أحكام البيع فوب (F.O.B)، فإنه يوفر عدد من المزايا لصالح طرفيه البائع والمشتري، إلا أنه به بعض العيوب وفيما يلي تلك المزايا والعيوب.

١. مزايا البيع فوب (F.O.B) بالنسبة للبائع:

- أ. يعتبر البيع فوب (F.O.B) مفيداً جداً للبائع، حيث يعفيه من إبرام عقدي النقل والتأمين، إلا في حال توكيله من قبل المشتري وهذا يخضع بطبيعة الحال لعقد الوكالة وليس لعقد البيع فوب (F.O.B) مما يجعله بعيد عن مخاطر تقلب الأسعار التي قد تلحق بأسعار النقل وأقساط التأمين الذي يمكن أن يحدث في ميناء القيام نتيجة لتغير بعض الظروف الاقتصادية أو زيادة المخاطر التي تلحق بالسفن في البحار، مما ينصب جل اهتمام البائع على شحن البضاعة من مكان تخزينها إلى المكان الذي ترسو فيه السفينة المخصصة لنقل البضاعة، ووضعها على ظهر السفينة^(٢).
- ب. انتقال تبعة المخاطر من البائع للمشتري بمجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة تشكل ميزة مهمة للبائع وبالتالي إعفاؤه من تحمل مسؤوليتها، حيث أن هناك العديد من المخاطر التي تتعرض لها البضاعة في البحر مثل تغير أحوال الطقس أو تعرض السفينة للقرصنة أو إصابة أجزاء من السفينة لأعطال ميكانيكية أو كهربائية^(٣).

^(١) محمود محمد عبابنة، أحكام عند النقل دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢١٠٥م، ص ٢٠٧.

^(٢) علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ١٥٧.

^(٣) الياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٤٦٥.

وعلى سبيل المثال إذا اشترى تاجر عراقي مائة طن من الشعير المصري فوب تشحن من ميناء بورسعيد، فإنّ هذا يعني أن البائع سيقوم بوضع البضاعة على ظهر السفينة التي يخصصها المشتري والتي تكون موجودة على أرصفة الميناء المذكور، وينتهي التزامه وتنتقل تبعة الهلاك إلى المشتري العراقي بوضع الكمية المتفق عليها من الشعير.

ت. يحق للبائع الاحتفاظ بسند شحن البضاعة والمستندات الأخرى، وهذا الحق يكسبه ميزة استيفاء ثمن البضاعة من المشتري، ويمكن له أن يعجل استيفاء هذا الثمن وأن يرسل للمشتري هذه المستندات ويتسلم المبلغ المتفق عليه^(١).

٢. مزايا البيع فوب (F.O.B) بالنسبة للمشتري:

البيع فوب (F.O.B) يحقق للمشتري ثلاثة مزايا، أهمها الإعفاء من مصروفات شحن البضاعة والنفقات التي تترتب عليها قبل شحنها على ظهر السفينة، وكذلك تملك البضاعة من وقت انتقال ملكيتها إليه، وأخيراً يفرض البيع فوب (F.O.B) أن المشتري هو الذي يقوم بتحديد السفينة المختارة لنقل البضاعة.

أ. البائع في البيع فوب (F.O.B) هو الذي يتحمل مصروفات شحن البضاعة والحفاظ عليها ونقلها على ظهر السفينة، حيث يستدعي في بعض الأحيان نقلها إلى رصيف الشحن في وقت مبكر والحفاظ عليها سواء عن طريق وضع شخص لمراقبتها أو حفظها في أحد المخازن بالميناء وذلك خوفاً من تعرضها للسرقة أو إصابتها بالتلف نتيجة لتغير أحوال الطقس، كما أن المبالغ التي تترتب على شحنها ووضع الرقابة عليها يمكن أن تتغير نظراً لتغير الظروف الموجودة في الميناء، وبالتالي تشكل ميزة مهمة للمشتري من حيث عدم تحمله نفقات من تكاليف هذه العمليات^(٢).

ب. يملك المشتري البضاعة من وقت وضعها على ظهر السفينة وقبل وصولها إليه فيحميه من تغير الأسعار الذي يمكن أن يطرأ على البضاعة المنقولة على ظهر السفينة وبالتالي يستطيع المشتري أن يقوم بكل الخيارات الممكنة للتصرف بالبضاعة كبيعها أو رهنها وذلك بفضل سند الشحن ووثيقة التأمين والمستندات الأخرى^(٣).

ت. تتمثل أهمية حيازة المشتري فوب لسند البضاعة في حق الرجوع على الناقل أو المؤمن في حال ما إذا أصاب البضاعة تلف أو هلاك راجع إلى الناقل، لكون أن الذي يتحمل تبعة هلاك أو تلف البضاعة هو الناقل أو المؤمن على الرغم من انتقال ملكية البضاعة للمشتري^(٤).

(١) محمود محمد عبابنة، مصدر سابق، ص ١٢٩.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٥٥.

(٣) إلياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٤٦٦.

(٤) كامل الوادي، مصدر سابق، ص ١٧٦.

٣. عيوب البيع فوب (F.O.B) بالنسبة للبائع

يتطلب قيام البائع بعملية شحن البضاعة والمحافظة عليها في الفترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء الشحن وتسليمها على ظهر السفينة إنفاق مصاريف كثيرة، حيث أن خلال الفترة المذكورة يمكن أن تتعرض البضاعة لمخاطر متعددة مثل التقلب في أجواء الطقس والذي يمكن أن يلحق ضرراً كبيراً بالبضاعة وخاصة ما إذا كانت قيمتها المادية كبيرة؛ مما يترتب على البائع بذل العناية الكبيرة للمحافظة عليها ولكي تبقى بذات المواصفات التي اشترطها المشتري، وإلا فإنه سيكون مسؤول قبل المشتري في حال ما إذا وصلت إليه تالفة أو غير مطابقة للمواصفات^(١).

ويمكن أن يرفض المشتري رفضاً تعسفياً المستندات التي يقوم بإرسالها البائع؛ مما يدفع البائع إلى أن يقوم برفع دعوى يطالب فيها المشتري في بلد الأخير بإلزامه بدفع الثمن، وهذا من المحتمل أن يؤدي إلى أضرار جسيمة تصيب البائع، كما أنه من الممكن أن يواجه البائع خطر إصرار المشتري وذلك بعد وصول المستندات إلى هذا الأخير وعدم تمكنه من دفع الثمن المتفق عليه^(٢).

ولأجل حماية البائع من خطر رفض المشتري للمستندات، فإن مذهب من الفقهاء أشار إلى وجود طريقة تتمثل في أن يشترط البائع على المشتري قبل شحن البضاعة بفتح اعتماد مستندي لمصلحة البائع ويكون باتاً غير قابل للإلغاء في بلد البائع؛ مما يمكنه من الحصول على الثمن عند التقدم بالمستندات المطلوبة^(٣).

٤. عيوب البيع فوب (F.O.B) بالنسبة للمشتري

يترتب على المشتري عبء إثبات الضرر الذي أصاب البضاعة قبل شحن البضاعة عند رفع دعوى التعويض واسترداد الثمن، وذلك في حال وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول واكتشف عند فحصها أنها غير مطابقة للمواصفات التي تم الاتفاق عليها مع البائع أو أنها هالكة أو تالفة، وهذا الضرر بطبيعة الحال أمر يلحق بالمشتري خسارة وإثباته ليس أمراً سهلاً^(٤).

(١) الياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٤٦٥ .

(٢) محمود فياض، المعاصر في قوانين التجارة الدولية، ط ١، عمان، الأردن، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، ٢٠١٢، ص ١٦٥.

(٣) كامل الوادي، مصدر سابق، ص ١٧٧.

(٤) الياس ناصيف، مصدر سابق، ص ٤٦٥.

وعلیه نری أن التزام المشتري بإبرام عقدي النقل والتأمين يمكن أن يضر به وذلك بسبب تقلب الأسعار الذي يصيب هذين المجالين، مما قد يترتب عليه دفع مصاريف كثيرة نتيجة لعدم وجود ثبات في الأسعار.

المبحث الثاني

وقت انتقال المخاطر في البيع فوب (F.O.B)

من الأهمية بمكان تحديد وقت إنتقال المخاطر، إذ تمثل هذه اللحظة الفاصلة بين تحمل المسؤولية من قبل البائع أو المشتري. والأهم من ذلك هو تحديد اللحظة التي يتم فيها تسليم البضاعة، حيث تعتبر هذه النقطة الفاصلة بين مسؤوليات البائع والمشتري، وعليه سنقوم بتخصص ثلاث مطالب لموضوع انتقال المخاطر بالشحن وذلك كما يلي:

المطلب الأول: وقت انتقال المخاطر.

المطلب الثاني: الأساس القانوني لانتقال المخاطر بالشحن.

المطلب الثالث: التسليم في البيع فوب (F.O.B).

المطلب الأول

لحظة انتقال المخاطر

إن مفهوم انتقال المخاطر يشير إلى تحديد نطاق المسؤولية من حيث الزمن، وبشكل أدق، تحديد الفترة الزمنية التي تبدأ وتنتهي فيها مسؤولية الأطراف المعنية في العقد. لذا، كان من الضروري دراسة كيفية انتقال هذه المخاطر واللحظة التي يحدث فيها هذا الانتقال، إلا أنه قبل ذلك يتوجب علينا تعريف هذا المصطلح، عند النظر في تعريف مصطلح "انتقال المخاطر"، نجد أنه يتوافق مع مفهوم تبعة الهلاك في القواعد العامة. ويعود سبب استخدام هذا المصطلح في البيوع البحرية إلى العلاقة بين هلاك البضاعة أو تلفها والمخاطر المرتبطة بالرحلة البحرية، حيث لا تعتبر البيوع البحرية كذلك إلا إذا كانت مرتبطة برحلة بحرية.^(١)

ويعد اصطلاح انتقال المخاطر غير مألوف في الفقه العربي والتي تستخدم بدلاً من اصطلاح تبعة الهلاك؛ ويعرف الهلاك بأنه "زوال الشيء محل العقد من الوجود بمقوماته الطبيعية"^(٢) عند التدقيق في هذا التعريف، يتضح أنه يحد من مفهوم الهلاك، حيث نادراً ما يختفي الشيء من الوجود بمكوناته الطبيعية. فإذا تعرض الشيء محل العقد

^(١) محمد آزاد محمد شريف أميني، انتقال المخاطر في البيع البحري سيف c.i.f: دراسة مقارنة مجلة جامعة بحري للأداب والعلوم الإنسانية، جامعة بحري، مجلد ٤، العدد ٨، ٢٠١٥، ص ٥٠.

^(٢) الدكتور سليمان مرقص، عقد البيع، المجلد الأول، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٥٣، ص ٢٦١.

للفناء، أو فقد إحدى خصائصه الأساسية، أو أصبح غير صالح للاستخدام الذي أعد من أجله، فإن ذلك لا يعني بالضرورة زواله من الوجود. فقد يتحول إلى شيء آخر ويصبح مناسباً في سياق مختلف. كما عرّفه آخرون بأنه "فناء محل العقد، أو فقدانه لإحدى خصائصه الأساسية، أو عدم صلاحيته للاستخدام المعتاد.

وهذا التعريف السابق يصدق على الهلاك الكلي، لأنه يمكن الانتفاع بمحل العقد في حالة الهلاك الجزئي على ما سنرى عند البحث في ذلك.

أما تبعة الهلاك فيقصد بها " تحديد أي من طرفي عقد البيع يتحمل مخاطر هلاك البضاعة والخسارة الناتجة عنها بعد انتقال ملكيتها إلى المشتري وقبل تسليمها بسبب لا يرجع إلى البائع، أي تعيين الطرف الذي يخسر الشيء الهالك ويذهب من حساب ثروته"^(١). وعليه نرى بأن هلاك المعقود عليه يؤدي إلى فسخ العقد، ولكن الأمر يختلف فيمن يتحمل تبعة الهلاك تبعاً لسببه، فإذا كان سبب الهلاك القوة القاهرة، فالأمر مختلف عنه فيما لو كان السبب أحد العاقدين، إذ يترتب على عدم قيام أحد العاقدين بما يترتبه العقد في ذمته من إلتزامات فسخ العقد، إضافة لمطالبة على أساس المسؤولية العقدية، التي بمقتضاها إما أن يجبر على تنفيذ إلتزامه عيناً، أو يصار إلى التعويض وفقاً لظروف كل حالة.

وقد أشار بعض الفقه إلى أن انتقال المخاطر في البيوع البحرية تكون على المشتري منذ الشحن، أي حين انتقال الملكية إلى المشتري، لأن تخصيص البضاعة وجعلها شيئاً معيناً بذاته يتم بهذا الوقت، فالمخاطر عند أصحاب هذا الرأي تنتقل إلى المشتري عند التخصيص على افتراض أن هذا التخصيص قد تم شحن البضاعة، ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك، فإن المخاطر تنتقل إلى المشتري منذ الشحن^(٢).

ويعتبر القانون المدني العراقي تسلم المبيع من المشتري (القبض) أساساً لانتقال تبعة الهلاك، وهذا ما تضمنته المادة (٥٤٧) بنصها "إذا هلك المبيع في يد البائع قبل أن يقبضه المشتري يهلك على البائع ولا شيء على المشتري، إلا إذا حدث الهلاك بعد إعدار المشتري لتسلم المبيع". وهذا النص يعيد التأكيد على القاعدة المنصوص عليها في المادة (١٧٩) من نفس القانون، التي تنص على أنه "إذا هلك المبيع في يد البائع قبل أن يستلمه المشتري، فإن الهلاك يكون من مال البائع ولا يتحمل المشتري أي مسؤولية". في القانون المدني العراقي، تنتقل تبعة الهلاك عند حدوث القبض، وهو مصطلح استمدته المشرع العراقي من الفقه الإسلامي، ويعادل

^(١) محسن شفيق، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٢٠٩.

^(٢) محمد آزاد محمد شريف أميني، انتقال المخاطر في البيع البحري سيف: دراسة مقارنة، مجلة جامعة بحري للأداب والعلوم السياسية، مجلد ٤، العدد ٨، ٢٠١٥، ص ٥٣.

مفهوم التسلم في القانون الوضعي. وبالتالي، يرتبط القانون المدني العراقي تبعة الهلاك بالقبض (التسلم)، حيث يتحمل المشتري تبعة هلاك المبيع بمجرد استلامه له. ويعتبر المشتري متسماً للمبيع عندما يقوم البائع بتنفيذ التزامه بالتسليم، إذ إن التسلم يعد نتيجة طبيعية لعملية التسليم المعترف بها قانونياً. ويشمل مفهوم التسليم هنا أشكالاً متعددة، سواء كانت فعلية أو حكمية أو رمزية، وعلى الرغم أن المشرع العراقي لم يعرف انتقال المخاطر (تبعة الهلاك) إلا أنه نظم في قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ المعدل ثمانية أنواع من البيوع الدولية اقتبسها بتصرف من قواعد الانكوتيرمز لسنة (١٩٨٠) وهذه القواعد تحدد النقطة التي تنتقل فيها انتقال المخاطر (تبعة الهلاك) وفقاً لكل نوع من أنواع البيوع الدولية، وترتبط ذلك الانتقال بتسليم البضاعة. ولما كان المشرع قد فسح المجال لطرفي العقد أن يختارا غيرها إذا اقتضت ذلك، لذلك نجد إنه من اللازم عدم قصر البحث في موضوع انتقال تبعة الهلاك على أنواع البيوع التي تناولها المشرع بالتنظيم، بل يجب الرجوع إلى آخر ماصدر عن غرفة التجارة الدولية، وإن آخر إصدار رسمي لهذه الشروط كان في عام ٢٠١٠ الذي يتضمن أحد عشر نوعاً من البيوع الدولية وتلك القواعد دخلت حيز النفاذ في ١/١/٢٠١١م، أما المشرع المصري فقد ربط بين التسليم إلى المشتري وانتقال تبعة الهلاك كالقانون المدني المصري.

كما أشارت المادة (٦٦) من اتفاقية فيينا للبيع الدولي للبضائع إلى أن الهلاك أو التلف يجب أن يكون بسبب أجنبي، فإذا كان قد حصل بطلاً أو بتقصير من البائع أو أحد تابعيه، فإن تبعة الهلاك لا تنتقل إلى المشتري^(١) أما فيما يتعلق بلحظة انتقال المخاطر في البيع بوب فإن القاعدة العامة في البيع وفقاً لشروط فوب تقتضي أن تنتقل المخاطر من البائع إلى المشتري بمجرد شحن البضائع على ظهر السفينة. ومع ذلك، هناك اختلافات في الآراء حول اللحظة الدقيقة التي تبدأ فيها هذه المخاطر في الانتقال إلى المشتري. وعند محاولة تحديد هذه اللحظة، يصبح الموضوع متعلقاً بإمكانية توزيع المخاطر بين الطرفين، بالإضافة إلى دراسة حالة إبرام المشتري لعقد نقل يتعارض مع شروط عقد البيع فوب (F.O.B)، وكذلك حالة عدم تهيئة السفينة المناسبة للنقل في الوقت المتفق عليه مع البائع، وما يرتبط بذلك من اتفاقات خاصة بالمخاطر.

وقد استقر الفقه والقضاء في غالبية دول العالم على هذه القاعدة، كما أخذت بها غرفة التجارة الدولية في قواعد التجارة الدولية في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠^(٢)، على الرغم من الإجماع على هذه القاعدة، إلا أن هناك

(١) حيث أشارت المادة "الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضائع مالم يكن الهلاك أو التلف ناتجاً عن فعل البائع أ

(٢) انظر: د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٠٣.

ود. علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٦٩٣.

وكذلك انظر: البند (٥) من التزامات المشتري فوب في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠.

وجهة نظر تشير إلى أن المخاطر تنتقل إلى المشتري عند تخصيص البضاعة، حتى وإن تم ذلك قبل الشحن. وقد يحدث ذلك أيضاً إذا كان الشيء المبيع محدداً بالذات، وذلك في حال تضمين العقد شرط القبول في المصنع^(١).

مع ذلك، لا يمكن الأخذ بهذا الرأي، حيث إن من الخصائص الأساسية لبيع فوب التي لا يمكن تجاوزها، وإذا أخذنا بهذا الرأي فيما يتعلق بالمخاطر، فإنه يتعارض تماماً مع ما يتمتع به هذا العقد من خصائص، إذ أن اتفاق الطرفين على إبرام عقد البيع فوب (F.O.B)، يعني إنهما قصدا ترتيب آثار هذا العقد، وضمن المفاهيم التي تحدثت العادات التجارية. فالبيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري عند الشحن وإن القضاء قد استقر في أحكامه على اعتبار البيع فوب (F.O.B) كما هو الحال في البيع سيف من البيوع البحرية عند الشحن، ولهذا فلا تنتقل المخاطر للمشتري بالتخصيص الذي يحصل قبل شحن البضاعة أو تسليمها للناقل البحري، فلا يمكن أن يكون التخصيص السبب الوحيد لنقل المخاطر في البيع فوب (F.O.B)، علماً أن التخصيص غالباً ما يتم عند الشحن، ولكنه إذا تم قبل ذلك، فإنه لا يؤدي إلى نقل المخاطر إلى المشتري وإن أدى ذلك إلى نقل الملكية في حالة علم المشتري بحصول عملية التخصيص^(٢).

ويعد تحديد اللحظة التي تتم فيها عملية انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري، ولقد برز في تحديد لحظة انتقال المخاطر عدة معايير وهي:

المعيار الأول: حاجز السفينة

إنَّ المخاطر تنتقل إلى المشتري حسب هذا المعيار بمجرد اجتياز السفينة البضاعة حاجز السفينة المعينة من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين، بمعنى اعتماد حاجز السفينة في البيع فوب (F.O.B) كحد فاصل بين مسؤولية البائع والمشتري^(٣)، ويعني أنَّ البضاعة ستبقى على مسؤولية البائع حتى تجتاز هذه البضاعة حاجز السفينة، فالشحن لم يتحقق حتى تجتاز البضاعة ذلك الحاجز، وقد أخذ بهذا الاتجاه قانون التجارة العراقي النافذ^(٤)، والذي يبدو أنه كان متأثراً بما جاءت به قواعد الانكوتيرميز ١٩٩٠ حيث أن سور السفينة كان يشكل بحدود القانونية بين مسؤولية البائع والمشتري، فعبور البضاعة سور السفينة كان يعني في نفس الوقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته،

(١) انظر : علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ١٤٥، وكذلك علي جمال الدين، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٩٣.

(٢) المصدر السابق، ص ١٤٥-١٤٦.

(٣) T. com. Le Havre, 1er déc. 1920: Rec. jurispr. com. et mar. du Havre 1920, 1, 17; E. du Pontavice, Le transfert de la propriété dans les ventes maritimes de marchandises: L'assureur conseil, juin 1986, p. 8.

(٤) لقد نصت الفقرة الثانية من المادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي النافذ على ما يأتي: "أن يتحمل كافة النفقات التي تترتب على البضاعة، وكل المخاطر التي تتعرض لها اعتباراً من الوقت الذي تجتاز فيه فعلاً حاجز السفينة).

وبدء مسئوليته عنها حتى يقوم بتسليمها لصاحب الحق في استلامها في ميناء الوصول، إن المخاطر تنتقل إلى المشتري حسب هذا المعيار بمجرد اجتياز البضاعة سور السفينة المعنية من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين^(١).

يثير هذا المعيار العديد من النزاعات بين الأطراف المعنية في العلاقة التعاقدية، خاصةً عند حدوث أضرار للبضاعة المعلقة في الهواء. إذ يحدث ذلك بشكل خاص عندما يتم شحن البضاعة بواسطة رافعات رصيف الميناء التي تنقلها إلى رافعات السفينة. في هذه الحالة، لا يتناسب هذا المعيار مع شحن البضاعة عندما تكون المناولة مقتصرة على رافعات رصيف الميناء التي تضع البضاعة على ظهر السفينة، كما لو كانت رافعات السفينة قد التقطت البضاعة مباشرة من الرصيف. في مثل هذه الحالات، لا توجد مناولة فعلية، بالإضافة إلى ذلك، هناك حالات الشحن التي تتم عن طريق الصب، كما هو الحال مع السوائل والحبوب، حيث يتم شحن هذه البضائع عبر خراطيم، مما يجعل من الصعب تحديد الحاجز الذي تعبره البضاعة^(٢).

المعيار الثاني: انتقال المخاطر عند إتمام عملية التسليم للناقل: يعتبر هذا الاتجاه أن لحظة انتقال المخاطر إلى المشتري تحدث عندما يتم تسليم البضاعة إلى الناقل البحري، أي عندما تصبح البضاعة في عهده، مما يتيح له التصرف فيها قانونياً وفقاً للعقد، أو عند تسليمها إلى جهة مخولة^(٣).

ويتوافق هذا مع اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨، التي تنص في المادة (٤) على أن "تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ"^(٤).

المعيار الثالث: انتقال المخاطر في حالة الشحن بواسطة الصنادل

يشير الشحن بواسطة الصنادل (الجنائب)^٥ إلى وضع السفينة المحددة من قبل المشتري، التي تُشحن عليها البضاعة، بعيداً عن رصيف الميناء. يتبادر إلى الذهن سؤال حول ما إذا كان الشحن يتم من خلال هذه الجنائب، أو

(١) كما جاء في البند خامساً من التزامات المشتري فوب من قواعد الإنكوترمز لعام ١٩٩٠ ما يأتي "يتحمل المخاطر والفقدان أو الضرر الذي يصيب البضاعة من لحظة عبورها حاجز السفينة في ميناء الشحن المسمى..".

(٢) انظر: يعقوب محمد صرخوة، دور الالبيع فوب (F.O.B) في التجارة الدولية (القسم الأول)، مصدر سابق، ص ١٧٧-١٧٨، د. لطيف جبر كومانى، مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ١٣٢.

(٣) اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨.

(٤) يعقوب محمد صرخوة، مصدر سابق، ص ١٧٧؛ وكمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٨٥.

(٥) الصنادل: مفرداها "الصنديل" ويقابلها بالانجليزية (scow) وتعريفها بالإنجليزية هو:

إذا كان يتطلب اجتياز البضاعة لحاجزها، أو حتى إذا كان الشحن لا يُعتبر مكتملاً إلا بعد اجتياز البضاعة لحاجز السفينة أو استقرارها على ظهرها^(١).

تتضح هذه العملية في حالتين: الأولى، عندما لا يكون الرصيف مناسباً لوقوف السفينة بالقرب منه، مما يضطرها للوقوف على مسافة بعيدة. والثانية، عندما يكون حجم السفينة غير كافٍ للوقوف بالقرب من الرصيف. في الحالة الثانية، تُعتبر الجنايب جزءاً من السفينة، وبالتالي فإن وضع البضاعة على الصندل يُعتبر استمرارية في عملية الشحن. وعليه، فإن انتقال المخاطر يحدث في اللحظة التي يتم فيها وضع البضاعة على الصندل^(٢).

ومع ذلك، يبدو أن هناك صعوبة في تحديد اللحظة التي تنتقل فيها المخاطر إلى المشتري في حالة البيع فوب (F.O.B)، رغم أنها قد تكون مناسبة في النقل بالحاويات، إلا أنها لا تتماشى مع طبيعة البيع فوب (F.O.B) بشكل عام، أما إذا كان الشحن بالصندل قد تم بناءً على رغبة أحد المتعاقدين، فإن المخاطر التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل بالصندل تقع على عاتق الطرف الذي رغب بالنقل على الصندل، لأن استقرار البضاعة على ظهر السفينة، وهو الوقت الذي تنتقل فيه المخاطر من البائع إلى المشتري في البيع فوب (F.O.B)^(٣).

المعيار الرابع: ظهر السفينة

إنّ هذا المعيار يتلافى ما وجّه من انتقادات لمعيار حاجز السفينة، وهو يتلاءم مع أساليب الشحن الحديثة، كاستخدام روافع الميناء التي تضع البضاعة مباشرة على سطح السفينة، أو قيام السفينة بالتقاط البضائع من على الرصيف بواسطة روافع السفينة^(٤).

: a large flat-bottomed boat with broad square ends used chiefly for transporting bulk material (as ore, sand, or refuse)" Retrieved from <http://www.merriam-webster.com/dictionary>

وترجمتها باللغة العربية هو عبارة عن قارب مسطح القاع، تم تصميمه أساساً لنقل البضائع الثقيلة عبر الأنهار والقنوات، انظر: لافي درادكة، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحري الأردني وقواعد هامبورغ) منشور بتاريخ ٢١ يناير ٢٠٠٧ في مجلة المنارة، المجلد ٩، ٢٠٠٧، ص ١١٧.

(١) يعقوب محمد صرخوة، مصدر سابق، ص ١٤٣.

(٢) محمد آزاد محمد شريف، التسليم في البيوع البحرية: دراسة مقارنة في عقدي البيع سيف وفوب، أطروحة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية، عمان، ٢٠١٤، ص ٣٠٥.

(٣) انظر: علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ١٤٦.

(٤) د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٧٨.

وقد استقر الفقه وبعض القوانين^(١) والقضاء على قاعدة انتقال الملكية في البيع فوب (F.O.B) بوضع البضاعة محل العقد على ظهر السفينة وبالتالي ملكيتها من البائع إلى المشتري، وما يؤيد ذلك حكم محكمة النقض المصرية في ٢٧ ديسمبر ١٩٦٩ والتي أقرت في حكمها القاعدة المشار إليها بالتالي: مفاد "التعاقد بين البائع والمشتري على بيع البضاعة فوب أن يتم تسليم البضاعة على ظهر السفينة، وأن تبرأ منذ ذلك الوقت ذمة البائع من الالتزام بالتسليم. وتنتقل ملكية البضاعة إلى الشركة التي تلتزم وحدها بمخاطر الطريق"^(٢).

أما الانتقاد الموجّه لهذا الاتجاه، هو إن بقاء البائع مسؤولاً عن مخاطر البضاعة، مع فقدانه السيطرة على البضائع عند شحنها لا يستقيم مع العدالة، لذلك وجدنا البعض يفضل انتقال المخاطر منذ التسليم للناقل قبل الشحن^(٣).

ونرى بأن هذا المعيار يتلاءم مع الطريقة القديمة في الشحن عندما يتم مناولة البضائع بين روافع الرصيف وروافع السفينة، حيث تنتقل البضائع من البائع إلى الناقل بتلك المناولة، وما يؤيد ذلك ما أشير إليه في قواعد الإنكوترمز (ICC) ٢٠١٠م وذلك باستبدال مصطلح حاجز السفينة إلى ظهر السفينة في كل المصطلحات، أما قواعد الإنكوترمز ٢٠٠٠ فقد كانت تأخذ بقاعدة ومقتضاها أن المشتري تنتقل إليه تبعة المخاطر ويصبح مسؤولاً عن أي خطر يصيب البضاعة اعتباراً من لحظة اجتيازها لحاجز السفينة في مرفأ الشحن^(٤).

إذاً فالاختلاف بين قواعد الإنكوترمز ٢٠٠٠ وقواعد ٢٠١٠م يكمن في تحديد اللحظة التي تنتقل فيها البضاعة من البائع إلى المشتري ففي الأولى تكون بعبور البضاعة حاجز السفينة أما الثانية فتكون منذ اللحظة التي تستقر فيها البضاعة على ظهر السفينة.

(١) ولقد أخذت بهذا المعيار العديد من القوانين العربية ومنها قانون التجارة العماني، حيث نصت المادة (١٥٢) بالقول يتحمل البائع جميع النفقات اللازمة لشحن البضاعة، كما يتحمل تبعة ما قد يلحق البضاعة من ضرر حتى اللحظة التي تجتاز فيها أثناء شحنها حاجز السفينة، أما ما قد يلحق البضاعة بعد ذلك من ضرر وما يستحق عليها من مصروفات فيقع على عاتق المشتري"، وكذلك أخذ بهذا المعيار قانون المعاملات التجارية الإماراتي في المادة (١٣٧)، (٤) وقانون التجارة البحريني في المادة (١٢٢)، (٢) وقانون التجارة الكويتي في المادة (١٥٧).

(٢) نقض مصري، ٢٦ ديسمبر ١٩٦٩م، مجموعة أحكام النقض، السنة ١٧، العدد ٤، ص ١٩٧٩.

(٣) د. لطيف جبر كومان، مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ١٣٣.

(٤) نصت الفقرة به من التزامات المشتري في قواعد (ICC ٢٠٠٠) على أنه يجب على المشتري أن يتحمل جميع أخطار فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تجاوزها حاجز السفينة في ميناء الشحن المحدد، بدءاً من التاريخ المتفق عليه، أو من تاريخ انقضاء الفترة المتفق عليها للاستلام والتي تنتج بسبب فشله في إعطاء الإخطار طبقاً للفقرة (ب/٧)، أو بسبب أن السفينة المحددة بمعرفته فشلت في الوصول في الوقت المحدد، أو بسبب عدم تمكنها من استلام البضاعة أو إنجاز التحميل قبل انقضاء الوقت السابق للإخطار به وفقاً للفقرة (ب/٧)، شريطة أن تكون البضاعة مع ذلك قد تم تمييزها وفقاً لشروط العقد بمعنى أن تكون مفروزة أو معروفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ولكن هناك مذهب يرى^(١) أن تبعة المخاطر تنتقل إلى المشتري قوب في حالات أخرى مثل تخصيص البضاعة حتى ولو كان قبل الشحن أو إذا كان الشيء المبيع معيناً بالذات أو أنها تنتقل إذا قام المشتري بنفسه أو وكيله بفحص وقبول البضاعة قبل الشحن، ولكن اعتبر هذا الرأي غير مقبول وذلك على اعتبار أن تخصيص ليس السبب الوحيد لنقل المخاطر في البيع فوب (F.O.B)، فالتخصيص في غالب الأحيان يتم بوضع البضاعة على ظهر السفينة وفي حالة وقوعه قبل ذلك فيمكن أن ينقل الملكية في حال حضور المشتري أو وكيله لتلك الواقعة. وكذلك فهذا الرأي لا يتوافق مع الخصائص والمفاهيم والعادات التجارية في البيع فوب (F.O.B)، والذي هو من البيوع البحرية وهو بيع بحري عند الشحن وكذلك الشروط التي اتفق عليها الطرفين حين إبرام العقد فوب.

وبالتالي فإن القاعدة الأساسية في بيع فوب هي أن المخاطر تنتقل للمشتري عند شحن البضائع على ظهر السفينة التي تم حجزها. فعملية وضع البضاعة على ظهر السفينة وتسليمها للناقل هي التي تحدد اللحظة التي يتم فيها نقل المخاطر، إذ يعتبر هذا المعيار هو الصحيح نظراً لأنه يعد معياراً واضحاً ومحددًا، ففي هذا المعيار يعلم البائع جيداً عند إبرامه عقد البيع فوب (F.O.B) أنه يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة المعنية من قبل المشتري، وإذا كان البائع غير قادر على تحمل مسؤولية ذلك، فمن الأجدر به أن يتفق على إبرام عقد البيع فاس، الذي تنتهي التزاماته فيه على الرصيف، لذا يقترح الباحث أن يصبح نص الفقرة تاسعاً من التزامات البائع فوب من المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي النافذ كالاتي (...تاسعاً: أن يتحمل كافة النفقات المرتبة على البضاعة، وكل المخاطر التي تتعرض لها من الوقت الذي تستقر فيه البضاعة فعلاً على ظهر السفينة في ميناء الشحن المعين...).

وعليه يبدو إن المشرع العراقي كان واضحاً في تحديد الوقت الذي تنتهي عنده التزامات البائع، وهو الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة على ظهر السفينة وليس بجانب السفينة. لأنه في هذه الحالة بيع بحري آخر، هو البيع فاس^(٢)، ما لم تستجد ظروف نكون أما استثنائية أثناء تنفيذ العقد تفرض على البائع بأن يسلم البضاعة على الرصيف وليس على ظهر السفينة، منها حالة عجز المشتري عن إحضار السفينة الناقلة في الوقت المحدد لشحن البضاعة.

(١) علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ١٤٥ د. الياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، منشور بحر المتوسط ومنشورات عويدان، بيروت، باريس، ١٩٨١، ص ٤٧٩.

(٢) المادة (٣٠٩) من قانون التجارة العراقي النافذ ينص على أن البيع فاس هو البيع بشرط التسليم بجانب السفينة (فاس) وهو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن يسلم البضاعة بجانب السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن".

المطلب الثاني

الأساس القانوني لانتقال المخاطر

إن قاعدة انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري عند الشحن مقررة في الفقرة الثانية من المادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي النافذ، والتي تحمّل المشتري تبعه المخاطر التي تتعرض لها البضاعة منذ اللحظة التي تجتاز فيها البضاعة حاجز السفينة، وأيضاً أن هذه القاعدة مقررة في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠، وذلك في البند الخامس من التزامات المشتري^(١). كما جاءت المادة (٥٤٧) من القانون المدني العراقي النافذ، والمادة (٣٧) من قانون بيع البضائع الإنكليزي لسنة ١٨٩٣ بالمعنى نفسه، لتحمل البائع تبعه الهلاك قبل التسليم، على اعتبار أن هلاك الشيء يقع على عاتق مالكه إلا إذا كان الهلاك بعد إعدار المشتري بالاستلام^(٢).

هناك إجماعاً على أن تكون انتقال المخاطر في البيع فوب (F.O.B) عند الشحن، إلا أنه ظهرت خلافات حول الأساس القانوني لانتقال هذه المخاطر عند الشحن؛ فهناك من يرى إن أساس ذلك يأتي من ارتباط المخاطر بالملكية^(٣)؛ وهذا الاتجاه يتماشى مع ما جاء به قانون التجارة المصري القديم وقانون بيع البضائع الإنكليزي^(٤)، وهو الرأي الغالب الفقه المدني الفرنسي^(٥)، إلا أن هذا الرأي لا يمكن قبوله وذلك لأن الملكية لا تنتقل عند الشحن

(١) لقد جاء في الفقرة الثانية من المادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ (أن يتحمل كافة النفقات التي تترتب على البضاعة وكل المخاطر التي تتعرض لها اعتباراً من الوقت الذي يختار فعلاً حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين)، وجاء في البند خامساً من التزامات المشتري فوب في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠ (يتحمل جميع مخاطر فقدان والضرر للبضائع من لحظة عبورها حاجز السفينة في ميناء الشحن المسمى...).

(٢) انظر : المادة (٥٤٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.
كما جاء في المادة (٣٧) من القانون الإنكليزي بما يأتي (عندما يكون البائع مستعداً لتسليم البضاعة، واعدر المشتري بذلك، فإن هذا الإعدار يعتبر تسليمياً للبضاعة إذا لم يقم المشتري بذلك، فإن هذا الإعدار، ويتحمل المشتري أمام البائع مسؤولية هلاك أو فقدان البضاعة في حالة رفضه أو إهماله بالتسليم).

(٣) فرايكن (Guy Frikin)، مشار إليه لدى: د. لطيف جبر كومانى، مسؤولية البائع في البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ١٢٨.

(٤) جاء في المادة (٩٤) من قانون التجارة المصري القديم (البضائع التي تخرج من مخزن البائع أو المرسل يكون خطرهما على من يملكها ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك). كما نصت المادة (٢٠) من قانون بيع البضائع الإنكليزي لسنة ١٨٩٣ على ما يلي (ما لم يتفق على خلاف ذلك فإن المخاطر تبقى على عاتق البائع حتى تنتقل ملكيتها إلى المشتري الذي سيتحمل مخاطر البضاعة سواء تم تسليمها له أم لم يتم).

(٥) لقد جعل الفقه المدني الفرنسي تبعه الهلاك على المشتري بمجرد تمام العقد، ما دامت الملكية قد انتقلت إليه بمجرد التعاقد، لذلك كان عليه تحمّل تبعه الهلاك من ذلك الوقت.

دائماً، وخاصة في الأحوال التي تكون فيها البضاعة غير معينة، وتنقل بالخرطوم صباً، وإن البائع قد يبقى محتفظاً بسند الشحن، وهذا ما يمنحه حق التصرف بالبضاعة.

هناك اتجاه آخر يربط انتقال المخاطر بالتسليم، إذ أن شحن البضاعة على ظهر السفينة يعني تسلم المشتري البضاعة، وبهذا التسلم تنتقل المخاطر إلى المشتري فوب، وقد انتقد هذا الاتجاه أيضاً بالرغم من أن التسليم في البيع يتم بالشحن عند وجود المشتري أو نائبه في ميناء الشحن وقد تسلم سند الشحن من الناقل، ولكن عندما يكون سند الشحن قد حرر المصلحة البائع فإن التسليم لا يتم إلا بتسليم هذا السند إلى المشتري أو ممثله، وهذا الأمر يحصل غالباً بعد الشحن، وفي بعض الأحيان يستغرق الأمر وقتاً طويلاً، قد يصل حتى وقت وصول البضاعة إلى ميناء الوصول^(١).

ومن جانب آخر من يرى بأن أساس ارتباط المخاطر بالشحن يعود إلى الرحلة البحرية، التي تتميز بها هذه البيوع، وما يحيط بها من مخاطر، بالإضافة إلى قدرة البائع على نقل ملكية البضاعة عند الشحن، من خلال مطابقتها لشروط العقد، وخاصة وأن المشتري لا يتحمل المخاطر إلا تلك التي تخص البضاعة، وهذا لا يمكن إلا بالشحن^(٢).

يبدو أن هذا الاتجاه الأخير أكثر منطقية مقارنة بالاتجاهات الأخرى، حيث يُعتبر البيع فوب (F.O.B) من البيوع البحرية عند الشحن. فالشحن يمثل النقطة الفاصلة بين مسؤوليات البائع والمشتري، إذ تنتهي مسؤولية البائع عند هذه النقطة وتبدأ مسؤولية المشتري. علاوة على ذلك، فقد استقرت العادات التجارية والأعراف في موانئ العالم المختلفة على اعتبار البيع فوب (F.O.B) بيعاً بحرياً عند الشحن، مما يعني أن إبرام هذا العقد يشير ضمناً إلى اتفاق الطرفين على انتقال المخاطر منذ لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري.

المطلب الثالث

التسليم في البيع فوب (F.O.B)

يعتبر التسليم في البيع فوب (F.O.B) من المواضيع المهمة، وذلك لأن من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق البائع هو تسليم المبيع على ظهر السفينة المعينة من قبل المشتري ولما كان محل البيع فوب (F.O.B) بضاعة

(١) أشار له : محمد آزاد محمد شريف، التسليم في البيوع البحرية: دراسة مقارنة في عقدي البيع سيف وفوب، أطروحة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية، عمان، ٢٠١٤، ص ٣٠٥.

(٢) أشار له : د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٠٣.

معينة بالنوع، فإن الملكية لا تنتقل إلا بعد تخصيص المبيع، وإن هذا التخصيص يتم عند تسليم البضاعة في أغلب الأحيان. إن التسليم يتضمن العديد من المسائل المهمة، والتي سنتناولها في نقاط أربعة نخصص الأولى لموضوع التسليم يتم بوضع البضاعة على ظهر السفينة، والثانية لموضوع التسليم يتم بنقل سند الشحن والثالثة لموضوع أجل التسليم والأخيرة ستكون لمكان التسليم.

أولاً: التسليم يتم بوضع البضاعة على ظهر السفينة

وفقاً لهذا المفهوم، إنَّ البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري عند الشحن والتسليم يتم فيه من خلال وضع البضاعة على ظهر السفينة المعينة من قبل المشتري، في ميناء الشحن المتفق عليه، وفي الزمان المعين. وقد سارت بعض التشريعات وفقاً لهذا المفهوم^(١).

كما يجب على البائع إخطار المشتري بأن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة، أو أخطاره بتاريخ ومكان الشحن حتى يتسنى له حضور عملية الشحن أو إرسال من ينوب عنه. أما إذا تضمن عقد البيع فوب (F.O.B) شرط (الدفع نظير المستندات)، أي أن البائع سيقوم باستلام المستندات من الناقل ومن بينها سند الشحن، ليسلمه بدوره إلى المشتري مقابل تسلمه ثمن البضاعة فإن هذه الواقعة هي التي يتحقق بها تسليم المبيع. فالمشتري يُعد مستملاً للبضاعة في اليوم الذي ينقل إليه البائع سند الشحن^(٢).

لقد رد أصحاب المبدأ القائل إن التسليم يتم بالشحن بأن هذا القول غير مقبول، وذلك لأن البائع إذا حاز سند الشحن، فإنه يحوزه حيازة عرضية لمصلحة المشتري، لأن الأصل في أحكام البيع فوب (F.O.B)، هو أن المشتري يلتزم بإبرام عقد النقل مع الناقل، ويتسلم سند الشحن منه عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، وإن الاتفاق الذي يحصل بين المشتري والبائع على تسليم هذا الأخير سند الشحن من الناقل، ليسلمه بدوره إلى المشتري ضماناً لاستيفاء الثمن، لا يكفي للقول إن التسليم لا يتم بالشحن، وذلك لأن البائع سيقع عليه التزامان الأول تسليم البضاعة، والثاني تقديم سند الشحن إلى المشتري، فالناقل لا يحوز البضاعة إلا لمصلحة المشتري الذي أبرم عقد البيع معه^(٣).

^(١) لقد نصت الفقرة الثانية من المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي على ما يأتي: "ان يسلم البضاعة على ظهر السفينة المعينة من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين وفقاً للتعامل المتبع في ذلك الميناء، وعليه ان يخطر المشتري دون تأخير بأن البضاعة قد سلمت على ظهر السفينة". كما جاء في البند رابعاً من التزامات البائع فوب في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠ ما يأتي تسليم البضاعة على ظهر السفينة المسماة من قبل المشتري في ميناء الشحن المتفق عليه من تاريخه أو خلال الفترة المشتركة ووفق العادة المطبقة في الميناء".

^(٢) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٨٢٣.

^(٣) أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، مصدر سابق، ص ٤٦٤.

ولقد سار القضاء المصري وفقاً لهذا المفهوم، إذ جاء في أحد قراراته إن التسليم في البيع فوب (F.O.B) يتم بشحن البضاعة على ظهر السفينة التي تعاقدها معها المشتري^(١).

ثانياً: التسليم يتم بنقل سند الشحن

يقع على عاتق المشتري فوب التزام بتعيين السفينة الواجب شحن البضاعة عليها، وإعلام البائع بذلك، وهذا ما أكدته المادة (٣٠٠/أولاً) من قانون التجارة العراقي والتي جاء فيها: "يلتزم المشتري بهذا البيع بما يلي: أولاً: أن يستأجر سفينة أو أن يحجز المكان اللازم على ظهرها على نفقته وأن يخطر البائع في الوقت المناسب باسم السفينة، ورصيف التحميل وتواريخ التسليم على ظهرها....". كما جاء في البند سابعاً من التزامات المشتري من قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠ ما يلي. (أخطار البائع بإسم السفينة وميناء التحميل و الوقت الذي يتطلبه التسليم".

الأصل أن البائع غير ملزم بتسليم سند الشحن إلى المشتري، وذلك لأن التزاماته تنتهي عند شحن البضاعة على ظهر السفينة الناقلة^(٢) أما إذا تضمن عقد البيع فوب (F.O.B) شرط (الدفع نظير المستندات. أو أن البائع قد قام بإبرام عقد النقل، وكالة عن المشتري، أو أن دفع الثمن يكون عن طريق فتح اعتماد مستندي، ففي مثل هذه الحالات يجب على المشتري أن يتفق مع الناقل على أن يقوم هذا الأخير بتسليم سند الشحن إلى البائع ليسلمه بدوره للمشتري نظير دفع الثمن من قبل هذا الأخير^(٣).

ونؤيد الرأي الذي أكد على إن تسليم البضاعة مادياً إلى الناقل عن طريق شحنها على ظهر السفينة لا يستقيم مع الواقع العملي للنقل البحري، ولا مع متطلبات التجارة الدولية إلا إذا رافق ذلك الشحن تسليم مستندات إلى المشتري أو ممثله في الحال في ميناء الشحن المعين. أما الاتفاق بين المشتري والبائع على أن يقوم هذا الأخير بتسليم سند الشحن من الناقل أي تضمين عقد النقل فوب الشرط المستندات نظير دفع الثمن، فإن التسليم يتم بنقل سند الشحن إلى المشتري على أساس أن البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري، ولأن المشتري لا يملك كلاً من الحيازة المادية والحيازة الحكيمة بمجرد شحن البضاعة وتسليم الوثائق إلى البائع، إذ يترتب على ذلك حرمانه من أهم مميزات حق

(١) نقض مصري ١٣ نوفمبر ١٩٥٨ مجموعة أحكام النقض، السنة ٩، ص ٦٩٩. ١٩٦٩ مجموعة أحكام النقض، السنة ١٧، ص ١٩٧٩. نقض مصري ٢٧ ديسمبر استئناف مختلط، ٢٢ مايو ١٩٤٦، ب ٨، ١٨٩، ٤٦٣. الأحكام مشار إليها لدى د. أحمد محمود حسني مصدر سابق، ص ٤٧٦.

(٢) محمد عمر، البيع خالص الثمن في ميناء الشحن على ظهر السفينة في البيع فوب، رسالة ماجستير، قدمت إلى معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٩١.

(٣) مصطفى كمال طه، مصدر سابق، بند ٦١١.

الملكية، وهو التصرف بالبضاعة والذي هو غرضه الأساسي من إبرام عقد البيع، خاصة عند تقلب الأسعار. لذلك لا بد من ان يتم تسليم سند الشحن إلى المشتري أو ممثله لكي يتحقق التسليم في هذا البيع^(١).

ثالثاً: أجل ومكان التسليم

إن البيع فوب (F.O.B) من العقود الملزمة للجانبين، وحسب القواعد العامة لا يلتزم فيها أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه، إذا لم ينفذ الطرف الآخر التزامه. لذلك لا يجوز إلزام البائع بتسليم المبيع إلا إذا دفع المشتري الثمن ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بغير ذلك^(٢)، وهذا ما جاءت به المادة (٥٣٦) من القانون المدني العراقي^(٣). ومع ذلك فإن هذه القواعد لا يمكن تطبيقها على البيع فوب (F.O.B)، لكونه من البيوع ذات الطبيعة الخاصة، فالمشتري يلتزم بتعيين السفينة أو حجز الفراغ عليها، ومن ثم يقوم البائع بوضع البضاعة على ظهر السفينة خلال المدة المتفق عليها^(٤).

ومن أجل معرفة أجل التسليم فإنه يتعين على المشتري أن يبرم عقد النقل، وأخطار البائع بالسفينة لتي ستشحن عليها البضاعة، والوقت الذي ستكون فيه هذه السفينة مستعدة للشحن، وعلى المشتري تحديد أجلاً مناسباً لذلك^(٥).

ولمعرفة ان البائع قام بتنفيذ التزامه بشحن البضاعة خلال الأجل المحدد في العقد، فإن ذلك يتم في الوقت الذي توضع فيه البضاعة على ظهر السفينة، وليس بتاريخ وضعها على الصنادل، إلا إذا قام الناقل بالنقل على الصنادل على مسؤوليته، إذ يتساوى فيها الشحن على الصنادل مع الشحن على ظهر السفينة، ويكون تاريخ الشحن على الصنادل هو التاريخ المعتبر^(٦). وفي الأحوال التي لا يتفق فيها الطرفان على تحديد اجل التسليم بسبب الصعوبات التي ترافق شحن البضائع، مع بقاء المشتري ملزماً بإبرام عقد النقل. فهنا يتعين على الطرفين الاتفاق

^(١) علاء عمر محمد، مصدر سابق، ص ١٥٣.

^(٢) حسن علي الذنون، عقد البيع، مصدر سابق، ص ١٦٣.

^(٣) جاء في المادة (٥٣٦) من القانون المدني العراقي: "على البائع أن يسلم المبيع وتوابعه إلى المشتري عند نقده الثمن ولو اشترط المشتري أخذ المبيع في وقت معين قبل نقده الثمن للبائع جاز"

^(٤) انظر الفقرة الثانية من التزامات البائع الواردة في المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي والبند رابعاً من التزامات البائع فوب من قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠.

^(٥) انظر المادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي والبند ثالثاً وسابعاً من التزامات المشتري فوب من قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠.

^(٦) لقد جاء في الفقرة الثانية من المادة (٢٩) من قانون بيع البضائع الإنكليزي (إن البائع في عقد البيع ملزم بتسليم البضاعة إلى المشتري، وإذا لم يتم الاتفاق على تحديد وقت التسليم فإن البائع ملزم بتسليم البضاعة في وقت معقول.

وديا أو اللجوء إلى القضاء في وقت لاحق لإبرام العقد لتحديد اجل التسليم^(١). أما في الأحوال التي لم يحدد فيها المتعاقدان أجلاً وهذا ما ذهب إليه قانون بيع البضائع الإنكليزي للتسليم، فيجب على البائع ان يقوم بتسليم المبيع في وقت معقول ظروف وطبيعة الشيء المبيع^(٢).

وعن مكان التسليم، إن البيع فوب (F.O.B) يرتب على البائع التزاماً بشحن البضاعة على ظهر السفينة المعينة من قبل المشتري، في المكان المتفق عليه في العقد، وبذلك فهو ملزم بالتسليم في هذا المكان وغير ملزم بالتسليم بغير المكان المحدد بالعقد، ومن حقه أن يرفض التسليم في مثل هذه الأحوال^(٣).

لو رجعنا إلى القواعد العامة في تحديد مكان التسليم، فإنه يحدد بمكان وجود المبيع وقت التعاقد، وإذا كان المبيع منقولاً ولم يحدد مكانه، فيعتبر موجوداً في محل إقامة البائع. ولكن إذا اشترط في العقد ان المبيع يسلم في مكان معين، التزم البائع بتسليم المبيع في ذلك المكان^(٤)، وإذا كان المبيع موجوداً في غير ذلك المحل، فإن البائع يلتزم بنقل المبيع إلى المكان المتفق عليه في العقد مع تحميل البائع نفقات النقل والمصاريف^(٥).

وبذلك، فإن تحديد مكان التسليم حسب القواعد العامة، لا يمكن تطبيقه على البيع فوب (F.O.B)، لما يتميز به هذا البيع من خصوصية، إذ أنه بيع بحري لا يتم التسليم فيه إلا في ميناء الشحن حيث على البائع ان يقوم بنقل البضاعة من مخازنه أو مصنعه إلى ميناء الشحن المعين في العقد، وقد يكون مكان وجود البضاعة في دولة غير الدولة التي يقطن فيها البائع، فيتحمل هذا الأخير كافة المصاريف التي تترتب على ذلك، قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة^(٦).

^(١) محسن شفيق، اتفاقية لاهاي، مصدر سابق، ص ١٢٨.

^(٢) يعقوب يوسف صرخوه، مصدر سابق، ص ١٥٧.

^(٣) محسن شفيق اتفاقية لاهاي مصدر سابق، ص ١٢٩، ويعقوب يوسف صرخوه، المصدر السابق، ص ١٩٦.

^(٤) قد نصت المادة (٣٠٩) من قانون التجارة العراقي النافذ على ان البيع بشرط التسليم بجانب السفينة (فاس) هو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بان يسلم البضاعة بجانب السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن)

لقد نصت المادة (٥٤١) من القانون المدني العراقي على ان (١) - مطلق العقد يقتضي تسليم المبيع في المحل الذي هو موجود فيه وقت التعاقد. وإذا كان المبيع منقولاً ولم يعين محل وجوده، اعتبر مكانه محل إقامة البائع . ٢ - أما إذا اشترط في العقد على البائع تسليم المبيع في محل معين لزمه تسليمه في المحل المذكور).

^(٥) أنور سلطان ود. جلال العدوي، العقود المسماة، عقد البيع، القاهرة، بلا سنة طبع، ص ٢٧٠.

^(٦) انظر البند تاسعا من التزامات البائع فوب من المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي كذلك انظر البند سادساً من التزامات البائع فوب من قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠.

الخاتمة

يعتبر البيع فوب (F.O.B) أحد البيوع البحرية عند القيام، ويرجع سبب الظهور المبكر لهذا النوع من البيوع كونه الصورة المبسطة التي تحقق للبائع هدفه في التخلص من المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء شحنها بحراً، إضافةً إلى أنه في وقت ظهوره لم تكن خطوط الملاحة المنتظمة مكتشفة، فكانت معظم العمليات التجارية المرتبطة بالبيوع البحرية تعتمد على سفن جواله، حيث يرافق المشترون تلك السفن التي يستأجرونها، أو يقوم الوكلاء نيابة عنهم بذلك، وقد حاولنا في هذا البحث أن نبين كيفية انتقال المخاطر في البيع فوب (F.O.B)، وما علاقة انتقال المخاطر بالتسليم، ولحظة انتقال المخاطر، وذلك في ضوء قواعد الانكوتيرمز، وقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات تتمثل بما يلي:

أولاً: النتائج

- إن البيع فوب (F.O.B) هو بيع بحري وله خصائص فريدة ومميزة تجعله قادراً بفضل مرونته أن يتكيف مع الظروف المتغيرة، وهذه الصفة تبقى ملازمة لهذا النوع من البيوع طول مدة الرحلة، كما وأنه يعتبر بيع دولي استناداً إلى معيار الدولية في اتفاقية لاهاي ١٩٦٤ واتفاقية فيينا ١٩٨٠.
- إن قاعدة انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري عند الشحن مقررة في الفقرة الثانية من المادة (٣٠٠) من قانون التجارة العراقي النافذ، والتي تحمّل المشتري تبعه المخاطر التي تتعرض لها البضاعة منذ اللحظة التي تجتاز فيها البضاعة حاجز السفينة، وأيضاً أن هذه القاعدة مقررة في قواعد الانكوتيرمز لعام ١٩٩٠، وذلك في البند الخامس من التزامات المشتري.
- إن تحديد مكان التسليم حسب القواعد العامة، لا يمكن تطبيقه على البيع فوب (F.O.B)، لما يتميز به هذا البيع من خصوصية، إذ أنه بيع بحري لا يتم التسليم فيه إلا في ميناء الشحن حيث على البائع أن يقوم بنقل البضاعة من مخازنه أو مصنعه إلى ميناء الشحن المعين في العقد، وقد يكون مكان وجود البضاعة في دولة غير الدولة التي يقطن فيها البائع، فيتحمل هذا الأخير كافة المصاريف التي تترتب على ذلك، قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة.
- أما التسليم في البيع فوب (F.O.B) فيتم بالشحن على ظهر السفينة، حتى تضمن العقد شرط الدفع نظير المستندات، وعلى الرغم من أن هذا الشرط يخول البائع تسلم سند الشحن من الربان لتقديمه للمشتري لإستيفاء الثمن، فلا يتم التسليم إلا بتسليم سند الشحن. إلا أنه في الحقيقة لا يمكن القول بأن التسليم هنا لا يتم إلا بتسليم سند الشحن حيث أن حيازة البائع لسند الشحن هي حيازة عرضيه لحساب المشتري وبالتالي فإن التسليم هنا يتم منذ الشحن بغض النظر عن هذا الشرط.

- يوضح البيع فوب (F.O.B) وبشكل قاطع النقطة التي يتم فيها تسلّم البضائع وهي أن تكون على ظهر السفينة، بينما لا تتضح هذه النقطة تحديداً في البيع سيف الذي يعرفه البعض بأنه "عقد يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء القيام ويقوم البائع بشحن البضاعة على سفينة يختارها هو، وأما حكم هلاك البضاعة في البيع فوب (F.O.B) أثناء الرحلة البحرية يكون على عاتق المشتري كما هو الحال في البيع سيف، وكذلك يتحمل المشتري التقلبات التي تحدث في أسعار تكاليف هذه العمليات.
- إن القاعدة الأساسية في بيع فوب هي أن المخاطر تنتقل للمشتري عند شحن البضائع على ظهر السفينة التي تم حجزها. فعملية وضع البضاعة على ظهر السفينة وتسليمها للناقل هي التي تحدد اللحظة التي يتم فيها نقل المخاطر، إذ يعتبر هذا المعيار هو الصحيح نظراً لأنه يعد معياراً واضحاً ومحددًا، ففي هذا المعيار يعلم البائع جيداً عند إبرامه عقد البيع فوب (F.O.B) أنه يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة المعنية من قبل المشتري.

ثانياً: التوصيات

١. نقترح على المشرع العراقي بأن يتوسع في مفهوم الشرط (فوب) وأن تتم الاستفادة من الممارسات الأمريكية ومواكبة التطورات الحاصلة في ميدان النقل بمختلف أنواعه، وكذلك الاسترشاد بقواعد الإنكوترمز في مجال تعريف أنواع البيوع الدولية، والتي لم تقتصر على البيوع البحرية بل تعدتها إلى النهرية الجوية والبرية بحيث أنه يمكن استعمال عبارة (فوب) في محطات النقل البري الداخلي أي الميناء البري الداخلي.
٢. ندعو المشرع العراقي إلى إلغاء الباب الخامس من قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ المتعلق بالبيوع البحرية الدولية والنص في هذا القانون على مسألة معالجة البيوع التجارية الدولية على وفق أحكام الاتفاقيات الدولية بشأن هذه البيوع النافذة في العراق وكذلك الأعراف السائدة في التجارة الدولية والتفسيرات التي أعدتها المنظمات الدولية للمصطلحات المستعملة في التجارة إذا أحوال إليها العقد، وكما فعل المشرع المصري في المادة ٢/٨٨ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.
٣. نقترح أن يصبح نص الفقرة تاسعاً من التزامات البائع فوب من المادة (٢٩٩) من قانون التجارة العراقي النافذ كالاتي (...تاسعاً: أن يتحمل كافة النفقات المرتبة على البضاعة، وكل المخاطر التي تتعرض لها من الوقت الذي تستقر فيه البضاعة فعلاً على ظهر السفينة في ميناء الشحن المعين...).

قائمة المصادر

أولاً: المراجع العربية

أ) الكتب

- (١) أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٣.
- (٢) أنور سلطان ود. جلال العدوي، العقود المسماة، عقد البيع، القاهرة، بلا سنة طبع، ص ٢٧٠.
- (٣) عادل المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم (٣٥/١٩٨١)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠١١م.
- (٤) علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢م.
- (٥) علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، ١٩٨٢.
- (٦) فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، الآفاق المشرقة ناشرون، دولة الإمارات العربية المتحدة، المملكة الأردنية الهاشمية، ٢٠١٧.
- (٧) كامل الوادي، الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والقوانين المنظمة لها، الجزء ٢ ، ط ١ ، الإسكندرية ، مصر، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، ٢٠٠١.
- (٨) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٧.
- (٩) كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- (١٠) محمد بهجت عبد الله قايد العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦م.
- (١١) محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٧م.
- (١٢) محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، ٢٠٠٥م.
- (١٣) محمد نصر محمد، الوافي في عقود التجارة الدولية، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٣.
- (١٤) محمد نصر محمد، الوسيط في عقود التجارة الدولية دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ٢٠١٤.
- (١٥) محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية -دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢.
- (١٦) محمود فياض، المعاصر في قوانين التجارة الدولية ، ط ١ ، عمان ، الأردن ، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، ٢٠١٢.

- (١٧) محمود محمد عبابنة، أحكام عند النقل دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ٢٠١٥م.
- (١٨) مصطفى كامل طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة ٢٠١٨م.
- (١٩) منير قزمان المحامي، البيوع التجارية، الإسكندرية، مصر، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٦م.
- (٢٠) نبيل جعفر عبد الرضا، وباسمة كزار حسن، سياسات تحرير التجارة الخارجية وانعكاساتها في الاقتصاد العراقي، ط١، البصرة، العراق، دار الغدير للطباعة والنشر المحدودة، ٢٠١٦م.
- (٢١) الياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، منشور بحر المتوسط ومنشورات عويدان، بيروت، باريس، ١٩٨١م.
- (٢٢) الياس ناصيف، موسوعة العقود المدنية والتجارية، البيوع البحرية، بيروت: مطبعة نمم، ١٩٨٦م.
- (٢٣) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١١م.

(ب) الرسائل الجامعية

- (١) فريد بن عثمان، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، ٢٠١٧م.
- (٢) محمد آزاد محمد شريف، التسليم في البيوع البحرية: دراسة مقارنة في عقدي البيع سيف وفوب، أطروحة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية، عمان، ٢٠١٤م.
- (٣) محمد عمر، البيع خالص الثمن في ميناء الشحن على ظهر السفينة في البيع فوب (F.O.B)، رسالة ماجستير، قدمت إلى معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٩٠م.

(ج) المقالات العلمية

- (١) عبدلي نزار، دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد التزامات أطراف عقد البيع الدولي للبضائع، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد ٧، العدد ٢، ٢٠٢٢م.
- (٢) لافي درادكة، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحري الأردني وقواعد هامبورغ) منشور بتاريخ ٢١ يناير ٢٠٠٧ في مجلة المنارة، المجلد ٩، ٢٠٠٧م.
- (٣) يعقوب يوسف صرخوه، يعقوب يوسف صرخوه، دور عقد البيع فوب (F.O.B) في التجارة الدولية - القسم الأول، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، المجلد ٩، العدد ٣، ١٩٨٥م.

ثانياً: المراجع الأجنبية

- 1) T. com. Le Havre, 1er déc. 1920: Rec. jurispr. com. et mar. du Havre 1920, 1, 17; E. du Pontavice, Le transfert de la propriété dans les ventes maritimes de marchandises: L'assureur conseil, juin 1986.
- 2) Y. Derains et J. Ghestin, La Convention de Vienne sur la vente internationale et les Incoterms, Actes colloque 1er et 2 déc. 1989: LGDJ, 1990 ; C. Witz, Les premières applications jurisprudentielles du droit uniforme de la vente internationale, Convention des Nations unies du 11 avril 1980: LGDJ 1995 ; J. Thieffry et C. Granier, La vente internationale: éd. CFCE, coll. L'exportateur, 2e éd. 2000