

دور عقد البيع فوب في التجارة الدولية

(القسم الثاني)

الدكتور/ يعقوب يوسف صرخوه
قسم القانون الخاص
كلية الحقوق - جامعة الكويت

الفصل الثالث التزامات البائع والمشتري

يرتب عقد البيع فوب مجموعة من الالتزامات على عاتق كل من البائع والمشتري . فيلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة . ويتسلم المستندات الدالة على الشحن للمشتري ، كما يلتزم المشتري بدفع الثمن وتسليم البضائع وبإبرام عقد النقل مع الناقل وبإخطار البائع بميعاد الشحن وبدفع نفقات تسليم البضاعة . ودراسة هذه الالتزامات التي تقع على عاتق كل من الطرفين تحتم علينا دراستها في بحثين متتابعين : في الأول يبحث عن التزامات البائع ، وفي الثاني يبحث عن التزامات المشتري .

المبحث الأول التزامات البائع

أشرنا الى أن عقد البيع فوب يلتزم فيه البائع بمجموعة من الالتزامات ، صحيح أن أطراف العقد يمكنها الاتفاق على تعديل هذه الالتزامات بطريقة أو بأخرى بالزيادة أو النقصان ، ومع ذلك فإن ثمة التزامات جوهرية جرى العمل على ضرورة اضطلاع البائع بتحملها .

هذا وقد عالج المشرع الكويتي هذه الالتزامات في المواد من ١٥٣ الى ١٥٧ من قانون التجارة . ولبحث هذه المسألة تفصيلاً ، نعالج في مطلبين : التزام البائع بتسليم البضاعة على الظهر ، والتزامه بتسليم المستندات الدالة على الشحن .

المطلب الأول التزام البائع بالتسليم على الظهر Delivery Free On Board

الالتزام بوضع البضاعة على الظهر : Duty to put Goods On Board
يلتزم البائع فوب بوضع البضاعة على ظهر السفينة التي يسميها أو يعينها المشتري في ميناء القيام ، وذلك في التاريخ أو خلال المهلة المعينة للشحن^(١٥٩) وعليه أن يخطر المشتري دون أدنى تأخير بأن البضاعة قد تم تسليمها على ظهر السفينة^(١٦٠) .

(١٥٩) أنظر في هذا المعنى م ١/١٥٣ تجاري كويتي وكذا : محكمة النقض المصرية طعن رقم ٦٤ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٧ / ٦ / ١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٧٠ وأنظر أيضاً : أحمد حسني - المرجع السابق - ص ٥٢٦ ، وبنجامين ص ٩٦٢ .

(١٦٠) ، أنظر نص م ٣/١٥٣ تجاري كويتي .
وأنظر كذلك شروط فوب - التزامات البائع رقم ٢ الوارد في الانكوتيرمز طبعة ١٩٨٠ ص ٣٤ .

الوقت الذي تعد فيه البضاعة مشحونة :

لكن متى تعتبر البضاعة قد وضعت على ظهر السفينة ؟ والجواب على ذلك أن البضاعة المتعاقد عليها تكون كذلك عندما تجتاز حاجز السفينة Ship's Rail في ميناء القيام المتفق عليه^(١٦١) ، وهذا هو الحل الذي أقره القضاء الانجليزي في قضية Pyrene Co. Ltd. v. Soindia Navigation Co. Ltd.^(١٦٢) بأن معنى عبارة على الظهر Free on Board أن البضاعة تكون مشحونة على السفينة بمجرد عبورها حاجز السفينة Goods are loaded on the ship as soon as they are out across the ship's Rail».

وهذا المعيار هو الذي أخذ به المشرع، الكويتي في المادة ١٥٧ من قانون التجارة رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ ، التي تعتد بحاجز السفينة كفاصل بين التزامات كل من البائع والمشتري .

وعلى ذلك لو أن البضاعة تضررت قبل أن تستقر بسلام على السطح مثل تعرضها لحادث أثناء وجودها معلقة في الهواء بعد تخطيطها حاجز السفينة فإن مثل هذا الضرر يتحمله المشتري وليس البائع .

وبالتالي فإن تسليم البضائع للناقل على الشاطئ بموجب عقد فوب من جانب البائع لا يعفى هذا الأخير من التزامه في مواجهة المشتري بضمان سلامة البضاعة حتى تجتاز حاجز السفينة ، على أن الناقل يكون مسؤولاً تجاه البائع في مثل هذه الحالة وتكون نفقات تحميلها على البائع الذي يتفق مع الناقل بشأنها

(١٦١) أنظر المادة ١٤٧ تجاري كويتي وكذا البند الرابع من شروط فوب التزامات البائع الواردة في الانكوترمز لسنة ١٩٥٣ .

Pyren Co. Ltd. V. Soindia Co. Ltd. (1954) 2 Q.B. 402.

(١٦٢)

ولكنها تدخل بطريقة غير مباشرة في أجور الشحن التي يتحملها أخيراً المشتري^(١٦٣).

وهذه النقطة التي يتحدد عندها الاستلام تميز بين عقد فوب وعقد فاس كما ذكرنا^(١٦٤).

وينطبق الحال نفسه بالنسبة لنفقات الصندلة حيث تتحمل السفينة مسئوليتها وتكاليف نقل البضاعة الى السفينة بواسطة الصنادل ولكنها تستردها عن طريق تضمين هذه النفقات أجور الشحن^(١٦٥). ولهذا السبب فإن على البائع أن يقدم سند شحن - مشحون على الظهر ولا يفي بمتطلبات العقد إذا قدم سند الشحن برسم الشحن ، ولا يمكن التوصل الى استنتاج مخالف لما سبق من حقيقة أن المشتري قد قام بشراء غطاء تأميني على البضائع في حركتها من المستودع الى المستودع^(١٦٦).

(١٦٣) أنظر ديفيد ساسون - المرجع السابق - ص ٣٨٢/٣٨٣ .

(١٦٤) وأحسن ما قيل في بيان الفرق بين هذين النوعين من عقود البيوع البحرية هو ما جاء في مقال

Schwing بعنوان : F.A.S.Clauses in American and Comparative Law .

منشور في مجلة 32 New York University Law Review (1957) p. 1243.

يجب تمييز عقد فاس عن عقد فوب واسع الانتشار والذي يتطلب التسليم على ظهر السفينة من ميناء القيام ، ويتضح هذا التمييز من تعريف العقدين ، ويأتي عدم الوضوح بينهما في الممارسة العملية حيث جرت العادة في أمريكا وفي خارجها على تسليم الشحنات في الموانئ للشركات البحرية التي تنولى رفعها على ظهر السفن وتدفع الأجور اللازمة لذلك في حالتي عقد فوب وفاس وتجري تغطية النفقات بادخالها ضمن أجور النقل التي يتحملها المشتري ، وفي كثير من البلدان تقف مسئولية البائع بخصوص دفع النفقات عند حد تسليم البضائع للشركات البحرية في الموانئ بينما يجري انتقال مخاطر الهلاك الى المشتري في فوب بعد الشحن ولكنها تنتقل في عقد فاس قبل الشحن ولعل هذا الفارق بينهما هو العلامة المميزة في استعمالها .

Maughans: Trade Term Definitions- London 1929 p. 22.

(١٦٥) أنظر :

Yelo V.S.M. Machado & co. Ltd. (1952) ILloyd's Rep. 183.

(١٦٦) أنظر قضية :

ولهذا السبب فلقد تم التأكيد على أن حاجز السفينة في عقود فوب يمثل الخط الفاصل الذي يعلق عليه المحامون ورجال الأعمال أهمية متساوية ، فهو لا يحدد فقط التكاليف التي يتحملها البائع أو المشتري ولكنه المعيار القانوني المعمول عليه لتنفيذ العقد من مثل انتقال الملكية ، تسليم البضائع وانتقال المخاطر باستثناء ما تتجه إليه نية الطرفين بشكل واضح ، فحاجز السفينة هو الحد القانوني الفاصل بين منطقتي كل من البائع والمشتري^(١٦٧) وهو ما جاء صريحاً في المادة ١٥٧ تجاري كويتي بقولها : يتحمل البائع جميع النفقات اللازمة لشحن البضاعة كما يتحمل تبعه ما قد يلحق البضاعة من ضرر حتى اللحظة التي تجتاز فيها أثناء الشحن حاجز السفينة ، أما ما يلحق البضاعة بعد ذلك من ضرر وما يستحق عليها من مصروفات فيقع على عاتق المشتري .

يتضح مما سبق أن التسليم بموجب عقد فوب ، الذي يبرئ البائع من التزامه بموجب عقد البيع المبرم بينه وبين المشتري ، هو ذلك العمل الذي يتضمن تخطي البضاعة لحاجز السفينة بغض النظر عن استقرارها أو عدم استقرارها على السطح . والبائع بقيامه بهذا الالتزام يكون قد سلم البضاعة الى المشتري ويكون مكان تسليم البضاعة هو مكان تنفيذ عقد بيع فوب^(١٦٨) .

إن الالتزام بالتسليم يثور في ظل عقد فوب العادي بعد أن يقوم المشتري بابرار عقد النقل ودفع أجرته واطار البائع في ميعاد مناسب باسم السفينة وميعاد الشحن وتاريخه - م ١٥٢ تجاري كويتي . وهكذا فإذا عجز المشتري عن اعطاء تعليمات الشحن أو لم يعطها خلال مدة الشحن المعينة فإن البائع لا

(١٦٧) أنظر : Clive Schmitthoff Legal Aspects of Export Sales London, 1953, p. 43.

Benaim & Co. V.L. Debono (1924) A.C. 514

(١٦٨) أنظر قضية :

يسأل عن الاضرار الناجمة عن عدم التسليم حتى ولو لم يكن في مقدور البائع تسليم البضاعة لو أعطيت له تعليمات الشحن بطريقة سليمة^(١٦٩) .

ويعتبر البائع مخلاً بعقد البيع عندما يعجز عن تسليم البضاعة على ظهر السفينة التي عينها المشتري والتي لم يبرم البائع معها عقد النقل ، مع أن فشل البائع يعود أساساً الى عجز الناقل عن الوفاء بالتزامه ، ولكن البائع له حق التعويض من الناقل عما أصابه من ضرر^(١٧٠) ، فإن كان العجز راجعاً الى عدم فاعلية تعليمات المشتري فإن المشتري هو الذي يعتبر مخلاً بالعقد ، ومن ثم فلا حق للبائع بالرجوع على الناقل وإنما يعطى هذا الحق للمشتري إذا تضمن عقده مع الناقل تحفظاً يتيح له الرجوع عليه بالتعويض المطلوب^(١٧١) .

كما يعتبر البائع الذي يكلفه المشتري بإبرام عقد النقل نيابة عنه ، مسؤولاً عن فقدان البضاعة أو هلاكها أثناء النقل إذا لم يتم بذلك ، وللمشتري الحق في أن يرفض اعتبار التسليم الى الناقل على أنه تسليم لنفسه^(١٧٢) .

نقطة التسليم : Point of Delivery

إن التزام البائع يتمثل بوضع البضاعة على ظهر السفينة المسماة أو

(١٦٩) أنظر قضية : Forrestdt & Son Ltd. v. Aramago (1900) 83 L.T. 335.

(١٧٠) أنظر قضية : Pyrene Co. Ltd. المشار إليها سابقاً وكذا قضية Scruttons, Ltd. V. Midland

Silicons Ltd. (1962) A.C. 446 وقد اعتبر المشتري فيها - لدرجة محدودة - أنه وكيل البائع في

إبرامه عقد النقل .

(١٧١) أنظر : بنجامين - المرجع السابق - ص ٩٦٣ .

Michael Blair: Sale of Goods act 1979 London 1980, P. 78.

(١٧٢) أنظر :

السفينة في مكان الشحن كما ورد في العقد ، وقد يكون هذا المكان ميناءاً معيناً أو رصيفاً في أحد الموانئ . وعلى ذلك فالبايع غير ملزم بالتسليم في ميناء غير الميناء المعين في العقد ، كما أنه غير ملزم بأي مصاريف اضافية ناجمة عن تسمية رصيف معين تعجز السفينة المسماة عن الوصول إليه^(١٧٣) .

ويتضح أنه في هذه الحالة يمكن للبايع أن يرفض التسليم كلية^(١٧٤) . وقد ينص العقد أحياناً على التسليم في ميناء من عدة موانئ تحدد بشكل اقليمي مثل «فوب ميناء المملكة المتحدة» «أو فوب ميناء القارة الأوروبية»^(١٧٥) .

ويفسر مثل هذا الشرط على ضوء قصد المتعاقدين ، فحيث يكون العقد فوباً بمعناه الضيق فإن التزام المشتري بتسمية السفينة يتضمن التزامه باختيار ميناء الشحن ضمن المدة المنصوص عليها في العقد ، كما يتضمن اعلان البايع بذلك في وقت مناسب (م ١٥٢ تجاري)^(١٧٦) . أما حيث يكون العقد عقد فوب مع التزام البايع بإبرام عقد النقل ، فإن اختيار الميناء يقع على عاتق البايع ، أي أنه وباختصار أن الطرف المسئول عن الشحن له حق اختيار ميناء الشحن عادة .

الشروط العقدية التي تغير من وضع البضاعة على الظهر :
يتوسع القضاء الانجليزي في تحويل أطراف العقد الحق في تحديد

(١٧٣) أنظر قضية : Hecht Preiffer (London) Ltd. v. Sophus Herendsen (London) Ltd. (1927) 33 Ll. L.R. 157.

(١٧٤) أنظر قضية : Mainspinning & Co. v. Sutcliffe & Co. (1918) 87 L.J.K.E. 382.

(١٧٥) أنظر قضية : Fielding & Platt Ltd. v. Najjar (1969) L.W. L.R. 357.

(١٧٦) أنظر قضية : David T. Boyd & Co. Ltd. v. Louis Louca (1973) ILloyd's Rep. 209.

الشروط العقدية للبيع فوب ، سيما وأنه قد قرر أن شرط فوب يعد أداة مرنة يمكن تطويعها لتواءم مع حاجات التجارة الدولية ، وعلى ذلك يكون لطرفي العقد دائماً حق تعديل الشروط العقدية الخاصة ببيع فوب ، وبالتالي فإن التزامات البائع يمكن أن تنتهي قبل وقت التسليم على حاجر السفينة فحيث يقبل المشتري سند الشحن برسم الشحن Received for Shipment Bill Of Lading فإن ذلك يدل دلالة واضحة على أن تنفيذ التسليم يتم بمجرد دخول البضاعة في عهدة الناقل البحري على الشاطئ وهذا الاستنتاج قائم على طبيعة وثيقة الشحن لأن مثل هذا السند يعتبر وثيقة ملكية Document of Title وإلا فإن الأمر يحتاج الى اتفاق صريح يبطل المعنى العادي لشروط فوب^(١٧٧) .

وعلى أي حال فإن المشتري إذا طلب أن يكون التسليم في مكان غير ظهر السفينة فإنه يفترض فيه أنه تنازل عن تسليم فوب بالمعنى العادي وأن هذا العرض للتسليم في النقطة المطلوبة من جانب المشتري يرقى الى تنفيذ البائع لالتزامه بتسليم البضاعة^(١٧٨) .

وقد يتضمن العقد شرطاً صريحاً أو ضمناً ، يعطى للبائع الحق في التسليم في مكان آخر غير ظهر السفينة ، وعليه فقد يعطى العقد المشتري الخيار في أن يتسلم البضائع على الظهر أو من جانب السفينة^(١٧٩) . فقد أعطى العقد في أحد القضايا^(١٨٠) وكيل المشتري ، بموجب شرط صريح ، الحق في

(١٧٧) أنظر ديفيد ساسون - عقود بيع سيف وفوب - المرجع السابق - ص ٣٨٤ .

(١٧٨) أنظر قضية : Henderson & Glass V. Radmore & Co. (1922) IOLi. L.R. 727 .

(١٧٩) أنظر قضية : Hecht, Pfeiffer (London) Ltd. V. Sophus, deren dsen (London). Ltd. .

(1929) 23 Li. L.R. 157.

(١٨٠) أنظر قضية : Austin Baldwin & Co. v. wilfred Turner & Co. Ltd. (1920) 36. T.L.R. 769 .

استلام البضاعة في ميناء الشحن ، في حالة عدم امكانية الحصول على الرخصة المطلوبة ، فحكم بأن البائع قد وفى بالتزامه بالتسليم الى الوكيل وأن عدم امكانية المشتري الحصول على الرخصة لم يبطل العقد ، يضاف الى كل ذلك أن البائع يمكنه أن يسلم البضاعة الى مدير الرصيف Wharfinger وفقاً للعادة المحلية المتبعة التي تسمح بذلك ، ولا يمكن رفض ذلك على أساس أنه لا يتفق والعقد^(١٨١) كما أن العادة التجارية قد تسمح للمشتري في أن يطلب أن يكون التسليم في مكان ما على الشاطئ^(١٨٢) .

يستنتج مما سبق أن بيان مكان التسليم الذي يدرج في عقود فوب الدولية ، هو اما لتمكين البائع من المطالبة بثمان البضائع ، حيث يصبح تنفيذ العقد مستحيلا بفعل خطأ المشتري الذي يعجز عن تقديم السفينة في الموعد المحدد ، أو لاعطاء المشتري الخيار في قبول تنفيذ العقد باستبدال التسليم فوب بالتسليم في مستودع على الشاطئ ، وأحسن ما يعبر عن ذلك ، الشرط النمطي الذي يدرج في عقود فوب الدولية^(١٨٣) والذي ينص على أنه إذا لم تصل السفينة التي سماها المشتري في الوقت المحدد أو أنها لم تصل في جميع الأحوال ، ضمن حدود الوقت المتفق عليه في العقد وبالتالي يستحيل تسليم البضاعة في الحدود الزمنية المذكورة في العقد ، فإن المشتري قد يطلب من البائع تسليم البضاعة حيثما تكون . وتكون مسؤولية المشتري عن البضاعة من الوقت الذي يفترض تسليمها إليه فيه فإذا لم يستلمها ضمن المدة المتفق عليها

(١٨١) أنظر قضية : Henderson and Glass المذكورة سابقاً .

As para 4 (a) of the Broker's Notes of Copenhagen on Delibery of Corn F.O.B. (١٨٢)

Commercial Laws of the World. Vol. 20 - Denmark. pp. 91 - 92.

Clauses 907 of the Standard From of F.O.B.

(١٨٣) أنظر Contracts for the Sale of cereals (Nos. 5A and 5B) Drawn up under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Coutent Risques assures par Le Vendeur Dans la.

بالطريقة السابقة ، فإن للبائع أن يودعها في مستودع على نفقة وتحت مسؤولية المشتري ، وعلى المشتري أن يقوم بدفع الثمن مقابل شهادة الجهات المسؤولة عن الميناء أو المستودع أو أي جهة أخرى رسمية في ميناء الشحن تشهد على أن البضاعة قد تم تخزينها في ميناء الشحن لدى جهة تملك صلاحية اصدار مثل هذه الشهادة ويتحمل المشتري نفقات التخزين والتأمين وتسليم البضائع للمستودع وكذا مصاريف نقلها من المستودع إلى السفينة ولا يتحمل البائع بنفقات التحميل القائمة على أساس أسلوب التسليم المتفق عليه بين الطرفين . ويعتبر تاريخ الشهادة أنه تاريخ التسليم .

ويمكننا أن نعتد على ما جاء في المادة ١٥٩ تجاري كويتي للقول بأنها تتضمن الحل السابق لأن نصها يتسع لكل ذلك . وفي رأينا أنه ينبغي التحرز في تحديد الوصف القانوني الدقيق للبيع فوب على الأقل في ظل النظام اللاتيني والوضع الحالي في القانون الكويتي ، ومن ثم إذا كانت الاتفاقات المبرمة بين أطراف العلاقة من شأنها أن تعدل من الالتزامات الجوهرية التي يتطوع بها البيع فوب فإن العقد يتحول في هذه الحالة إلى عقد آخر بحري . من ذلك أن يتفق الطرفان مثلاً على أن البائع ينفذ التزامه لا بوضع البضاعة على ظهر السفينة وإنما مجرد وضعها على الرصيف بمحاذاة السفينة .

مصاريف الشحن : -

تقع مصاريف شحن البضاعة ومخاطره على عاتق البائع ، وفي ظل بيع فوب ، بصورته التقليدية المحض فإن البائع يلتزم بوضع البضائع على ظهر السفينة التي سماها المشتري .

ويجري العمل أحياناً على أن يأتي البيع مقروناً بشرط «فوب المرصوص» F.O.B.arrime أو Cale et arrime ، وبمقتضى هذا الشرط يقع على عاتق البائع مصاريف الشحن على ظهر السفينة ومخاطره^(١٨٤) . ويقع أصلاً على عاتق ربان

السفينة القيام بهذه العملية المادية، وإذا كان الرص هو حفظ البضاعة وليس مجرد الحفاظ على توازن السفينة فإن ذلك يقع على عاتق البائع الذي عادة ما يعهد بذلك الى شركة متخصصة في ذلك^(١٨٥). غير أن ذلك مشروط بأن يكون نقل البضاعة قد تم بمقتضى مشاركة ايجار لا بمقتضى عقد نقل بحري .

اخطار المشتري :-

متى تم تسليم البضاعة تعيين على البائع فوب أن يخطر المشتري بذلك ويكون الهدف من هذا الاخطار في البيع فوب اعلام المشتري بأن البضاعة قد أصبحت منذ لحظة التسليم خارج حوزته (البائع) ، وأن النفقات اللازمة بعد ذلك وتحمل تبعة المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة تقع على عاتقه (المشتري) كما قد يكون من شأن هذا الإخطار تعيين البضاعة ، التزام البائع بشحن البضاعة المطابقة .

التزام البائع بشحن بضاعة مطابقة :

يجب أن تكون البضاعة مطابقة لعقد البيع الذي أبرم بين البائع والمشتري وهذا المبدأ العام يطبق أيضا في حالة بيع فوب^(١٨٦) . فإذا نص العقد على أن تكون البضاعة مصنوعة في بلد معين ، فإن تقديم بضاعة مماثلة ولكنها مصنوعة في بلد آخر لا يعتبر وفاء بالالتزام العقدي^(١٨٧) ، كما يدخل في وصف البضاعة تاريخ الشحن^(١٨٨) . فالبضائع يجب أن تكون كما حددت في العقد من حيث الكمية والنوعية^(١٨٩) ، كما لا يجب أن تختلط بغيرها من البضائع ويجب

CHAUVEAU, Retrospective d'actualites D.M.F. 1975 P. 72.

(١٨٥)

Scaliaris V.E.O. Verberg & Co. (1921) 37 : T.L.R. 307. أنظر قضية :

(١٨٦)

Schijve schurder V. Canon (Export) Ltd. (1952)2LLoyd's Rep. 196.

أنظر قضية :

(١٨٧)

Wilson V. Wright (1937) 59 Ll. L.R. 86.

أنظر :

(١٨٨)

Smeaton, Hans Comb & Co. Ltd. V. Sasson I. Setty & Co. (No. 1) (1953) 1

أنظر : 1

(١٨٩)

W.L.R. 1468.

كذلك أن تكون البضاعة مناسبة للغرض المحددة له ، كما اعتمد المشتري على مهارة البائع فيما يتعلق بتغليف البضاعة ، وبالمقابل فإن بائع فوب لا يلتزم بالأمور التي تؤثر على قابلية البضاعة للبيع في بلد الوصول فلو كانت البضاعة تحتوى على مادة معينة محظورة في بلد آخر غير بلد الوصول ، فإن البائع لا يسأل عن ذلك لأنه مجهل مكان تصدير البضاعة التالى ، كما أن ذلك لم يرد في عقد البيع الأصل^(١٩٠) ، فإذا كان ذلك يمثل التزام البائع بضرورة تقديم البضاعة المتفق عليها في عقد البيع فإن حق المشتري يتمثل في هذا الشأن بمطابقة البضاعة المبيعة للعينة المتفق عليها بينه وبين البائع عقب وصول البضاعة إلى ميناء الوصول^(١٩١) ويدخل التزام البائع بتقديم بضاعة مطابقة للمواصفات التي وردت في العقد أن يتأكد من أن تغليف البضاعة قد تم بشكل يجعلها تصمد في مواجهة مخاطر الرحلة البحرية المقبلة من أنها كانت في حالة مناسبة للغرض المعدة له ، فإذا أصيبت البضاعة بأضرار بسبب الإهمال في التغليف فإن ذلك يقع على مسؤولية البائع^(١٩٢) . كما يتأكد أن عملية الشحن قد تمت بعناية وحرص وبعد ذلك لا يسأل عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء النقل البحري إذا كان ذلك راجعا إلى تعليمات أصدرها المشتري ، كما حدث في أحد بيوع فوب التي كان موضعها جرارات لم تفرغ مشعاعاتها Radiators من الماء حيث أن نقلها حدث في جو بارد وذلك بناء على تعليمات ممثل المشتري ، مع أن الأصل أن يتخذ البائع الحيلة اللازمة ويفرغ الماء من المشعاعات قبل الشحن لولا تعليمات المشتري في هذا الشأن^(١٩٣) .

(١٩٠) أنظر قضية Summer Per main & Co. V. Webb & Co (1922) 1 A.B. 55.

(١٩١) أنظر حكم محكمة النقض المصرية - طعن رقم ٢٨٣ سنة ٢٤ ق جلسة ١٣/١١/١٩٥٨ س ٩ ص ٦٩٩ .

(١٩٢) أنظر قضية : George Wills & Son Ltd. V. Everitt (1932) 14Ll. L.R. rep 120.

وكذا قضية : Board of Trade (Minister of Materials) V. Steet Bros & Co. Ltd. (1952)

Llloyd's Rep. 87.

وفيهما أعفى الناقل من المسؤولية لثبوت عيب في التغليف .

(١٩٣) أنظر قضية : A. Hanson & Son (London) Ltd. V.s. Martin Johnson & Co. Ltd. (1953)

Llloyd's Rep. 553.

وقت التسليم :

عادة ما يتضمن عقد البيع مهلة ، لا تاريخاً محدداً ، يتم خلالها التسليم فيقال مثلاً بتسليم البضاعة خلال شهر يناير ، فنظراً لأن المشتري هو الذي يقوم بتعيين السفينة فإنه يحدد من ضمن المهلة التاريخ الذي ينبغي تسليم البضاعة فيه على ظهر السفينة إذا تعلق الأمر ببيع فوب ، أو على الرصيف ، إذا تعلق الأمر ببيع فاس . وينبغي على المشتري كما ذكرنا أن يخطر البائع فإذا لم يخطره بتاريخ التسليم بل أخطره متأخراً فلا يكون البائع ملزماً بتسليم البضاعة .

أما إذا اختار البائع أن يسلم البضاعة فإنه يكون معذوراً عن التأخير الذي لا يعزى لأحد إلا للمشتري^(١٩٤) .

وينبغي أن يكون التاريخ المحدد بواسطة المشتري داخلياً ضمن المهلة المنصوص عليها في العقد . وفي خلال هذه المهلة يتمتع المشتري بحرية واسعة فيمكنه أن يطلب التسليم في اليوم الأول^(١٩٥) كما يمكنه المطالبة به في اليوم الأخير من المهلة^(١٩٦) . فإذا حدد المشتري تاريخاً ليس ضمن المهلة المنصوص عليها فإن البائع لا يكون ملزماً بتسليم البضاعة .

حكم تعيين السفينة بواسطة البائع :-

قد ينص العقد على أن يقوم البائع بتعيين السفينة المطلوب شحن البضاعة عليها ، وقد ينص في العقد على تحديد مهلة يتم ذلك خلالها . على أن هذه المهلة لا تلزم إلا البائع الذي يلتزم بإيجاد ناقل يقبل نقل البضاعة في تاريخ محدد ضمن المهلة المتفق عليها ، وينبغي في البيع فوب أن

(١٩٤) Heenen المرجع السابق بند ٣١٦ .

(١٩٥) رودير المرجع السابق بند ١٤٨ ص ٥٥٢ .

(١٩٦) في هذا المعنى استئناف باريس ٢٥ مايو ١٩٦٥ D.M.F. ١٩٦٦ ص ٣١٢ .

يتم شحن البضاعة قبل انتهاء هذه المدة^(١٩٧) ومتى تم تسليم البضاعة على ظهر السفينة ، تأخر وصول البضاعة ، ففي هذه الحالة ليس أمام المشتري إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار التي لحقت نتيجة التأخير ، إلا أنه يظل للناقل أن يدفع المسؤولية إذا أعزى التأخير لقوة القاهرة . ومع ذلك يمكن أن تتحقق مسؤولية البائع نتيجة لتأخير السفينة متى كان ثمة شرط صريح في العقد يلزم البائع بشحن البضاعة على سفينة ستصل قبل انقضاء مدة معينة .

وظائف التسليم :

للمشتري الحق في فحص البضاعة في ميناء القيام حين توضع بين يدي الناقل وذلك ما لم يكن هناك ثمة اتفاق مخالف ، وقد يقوم بهذا الفحص بنفسه أو عن طريق خبير يعينه . وسلطة فحص البضاعة لا تكون ، من حيث المبدأ ، من إختصاصات الناقل . فهذا الأخير يفحص البضاعة لمصلحته الخاصة لا لمصلحة المشتري ، فإجراء تحفظات في سند الشحن من عدمه أمر لا أثر له على المسألة الخاصة بمعرفة ما إذا كان المشتري قد قبل البضاعة أم لا^(١٩٨).

على أنه ليس ثمة ما يمنع من أن يقوم الناقل بفحص البضاعة نيابة عن المشتري متى كان ثمة اتفاق خاص ، غير أن هذه المسألة نادرة في العمل . ومتى فحص المشتري البضاعة في ميناء الشحن بنفسه أو بواسطة غيره فإن هناك عدة فروض : -

- لا تكون البضاعة مقبولة أو غير مطابقة للأوصاف ، عندئذ يكون للمشتري أو ممثله في فحص البضاعة أن يرفض دفع ثمن المبيع أو أن لا يقبل دفع الثمن إلا بتسجيل احتجاجه المسبب إلى البائع . وعادة ما ينص العقد على شكل

(١٩٧) استئناف Aix ٥ مارس ١٩٥٣ ، D.M.F. ١٩٥٣ ص ٤٣٦ مع تعليق للأستاذ Jau FFRET .

(١٩٨) أنظر في هذا المعنى كايكس المرجع السابق بند ٥٠ وأنظر في القضاء حكم محكمة Dunkerque ١٢ مايو ١٩٥٢ ، D.M.F. ١٩٥٣ ص ٤١٤ .

الاحتجاج والمدة التي يجب تقديمه فيها ، أما إذا جاء خالياً من مثل هذا الأمر فيجب أن يتضمن الاحتجاج ملاحظات المشتري بشأن البضاعة وأن يرسل ذلك للمشتري بأسرع ما يمكن .

- أن تكون البضاعة مقبولة أي أن المشتري أو ممثله لا يبديان بعد فحص البضاعة أي اعتراض ويقبلان دفع ثمن المبيع . ومفاد ذلك أنه يمتنع على أي منهما أن يتمسك فيما بعد بعدم مطابقة البضاعة للأوصاف المنصوص عليها في العقد^(١٩٩) . غير أنه يكون للمشتري أن يتمسك بعد ذلك بالعيوب التي لم يكن ممكناً كشفها في ميناء القيام وذلك مثلاً العيوب التي لم يكن من الممكن الوقوف عليها إلا بفحص البضاعة من أغلفتها ، كما يكون له أن يتمسك بالعيوب الخفية التي كانت موجودة في البضاعة ، ولم يكن في المقدور الكشف عنها بالفحص العادي ولم تظهر إلا بعد وصولها إلى المشتري .

الفرض حتى هذه اللحظة أن المشتري قد فحص البضاعة بنفسه أو بوكيل عنه في ميناء القيام . لكن ، ما الوضع في حالة ما إذا دفع المشتري الثمن دون أن يقوم - بنفسه أو بواسطة غيره - بفحص البضاعة .

يذهب الفقه الراجح في فرنسا^(٢٠٠) إلى أن الامتناع عن فحص البضاعة يعني - كقاعدة - قبول البضاعة غير أن هذا المبدأ لا يمكن العمل به على إطلاقه إذ يتعطل العمل به في بعض الفروض : -

١ - إذا كان هناك اتفاق صريح في العقد يعفى المشتري من فحص البضاعة وقبولها في ميناء القيام . وقد يكون هذا الاعفاء صريحاً كما لو كان هناك

(١٩٩) نقض تجارى فرنسى ٢ سبتمبر ١٩٥٣ ، بلتان النقض ١٩٥٣ العدد الثالث ص ٢٣٠ ،

استئناف Rennes ١٥ يونيو ١٩٦٦ D.M.F. ١٩٦٧ ص ٣٦ مع تعليق Villeneau .

(٢٠٠) هنن المرجع السابق بند ٣٢٠ ، كايكس المرجع السابق بند ٧٧ .

شرط مثلاً «بأن يكون الفحص عند الوصول» Verification a L'arrivee وقد يكون الشرط ضمناً من ذلك أن القضاء الفرنسي يذهب إلى أن المشتري فوب يمكنه ألا يقبل البضائع إلا عند الوصول متى لم يكن في مقدوره أن يقوم بعملية الفحص في ميناء القيام^(٢٠١).

والواقع من الأمر أن هذا القضاء محل نظر إذ يجعل البائع تحت رحمة المشتري حيث أن يتمكن الأول من معرفة ما إذا كان عدم فحص البضاعة عند رحيلها يعني قبولها أم لا وهو الأمر الذي قد يفاجأ معه بوجود تحفظات من المشتري بشأن البضاعة وهي بعيدة عنه ولم تعد في متناوله^(٢٠٢).

٢ - كما يعفى المشتري من فحص البضاعة وقبولها في ميناء القيام إذا ما حال دون ذلك قوة قاهرة ، أو خطأ من البائع .

قبول البضاعة المستقل عن عملية الاستلام عند القيام :-
هناك فروض خاصة يتم فيها قبول البضاعة قبل أو بعد تسليمها في ميناء القيام .

القاعدة أن أياً من طرفي العقد في البيع فوب يستطيع أن يفرض على الآخر قبولاً مسبقاً للبضاعة^(٢٠٣) غير أنه قد ينص في بعض العقود صراحة أنه سوف يتم فحص البضاعة وقبولها بواسطة المشتري في مصنع البائع أو متجره وقد يجد المتعاقد أن في تلك الطريقة مصلحة لهما ، فالمشتري يراقب بطريقة متكاملة البضائع قبل تغليفها فيتمكن من ثم الوقوف عليها بصورة واضحة ، كما أن البائع لا يتحمل أية نفقات لتعبئة البضاعة أو لنقلها متى لم يتم قبولها في مبدأ الأمر ، على أن القول السابق قد ينطوي على مخاطر بالنسبة للمشتري

(٢٠١) نقض تجارى فرنسي ١٥ مايو ١٩٧٢ D.M.F. ١٩٧٢ ص ١٤ تعليق P.L.

(٢٠٢) في نفس المعنى رودير المرجع السابق ص ٥٥٥ .

(٢٠٣) رودير ، المرجع السابق بند ١٥١ ، ص ٥٥ ، وعكس ذلك هنن - المرجع السابق - بند

الذي يتحمل تبعة المخاطر التي تصيب البضاعة بعد قبوله لها .
وقد يحدث على عكس ما تقدم أن يتأخر قبول المشتري للبضاعة لحين
نقل المستندات الخاصة بالبضاعة أو لحين وصول البضاعة .

تسليم البضاعة : -

يتحقق تسليم البضاعة في البيع فوب متى قام البائع بتسليم البضاعة
لِلناقل وشحنها على ظهر السفينة التي عينها المشتري فمِنذ هذه اللحظة تكون
البضاعة تحت أمره المشتري وبحوزته ، فالناقل يرتبط بالمشتري بعقد نقل
ويستلم البضاعة لحسابه ، ومنذ وقت تسليم البضاعة في ميناء القيام يصبح
المشتري حائِزا وتمثل حيازته لها بواسطة سند الشحن الذي يسلمه له الناقل ،
وحتى في الحالة التي لا يسلم فيها الناقل للمشتري إلا إيصال الشحن فإنه يجوز
البضاعة لحساب هذا المشتري . وعلى ذلك فإن البائع ينفذ التزامه بالتسليم
متى قام بتسليم البضاعة لِلناقل الذي حدده المشتري^(٢٠٤) .

على أن تسليم البضاعة في ميناء القيام لا يتحقق في بيع فوب في الحالة
التي يسلم فيها الناقل سند الشحن للبائع لا للمشتري ، فاستلام المشتري
للْبضاعة لا يتحقق إلا في اليوم الذي ينقل فيه البائع للمشتري سند الشحن .

ويذهب الاستاذ رودير إلى أن البائع في البيع فوب ، حين يستلم سند
الشحن فإنه يكون ممثلا للمشتري بوصفه وكيلًا عنه لا بوصفه بائعا ويقع على
عاتقه الالتزام بنقل سند الشحن إليه ولا يتحقق استلام البضاعة إلا بنقل
مستندات البضاعة إليه^(٢٠٥) .

تعيين البضاعة : -

نقل المخاطر (تبعة الهلاك ومصاريف البضاعة) : -

(٢٠٤) هنن المرجع السابق بند ٣١٠ .

(٢٠٥) رودير المرجع السابق بند ١٥٢ ص ٥٥٦ .

متى تم تسليم البضاعة من البائع للناقل وذلك على ظهر السفينة تنتهي التزامات البائع ، ويتحمل المشتري التبعة عن الاضرار التي قد تلحق البضاعة بعد عملية الشحن ولحين وصولها كما لا يتحمل البائع أية مصاريف لاحقة على التسليم^(٢٠٦) .

ومتى وفي البائع بالتزامه بوضع البضاعة على السفينة تحمل المشتري ما تقتضيه عملية نقل البضاعة بعد ذلك من نفقات كما تنتقل إليه مخاطر نقلها .

وبالرغم من استقرار هذا المبدأ ورسوخ دعائمه لدى الغالبية في الفقه والقضاء ، إلا أن رأياً في الفقه الفرنسي قد ذهب إلى أن هذه القاعدة لا ينبغي اعمالها على إطلاقها ، وإنما يلزم الرجوع في تحديدها من عدمه إلى العرف السائد في ميناء الشحن ، فلا يتحمل البائع هذه المصاريف إلا إذا كان ذلك مفروضاً على الشاحن بمقتضى العرف السائد في ميناء الشحن . فالأساس الذي ينبغي التعويل عليه في تحديد كيفية توزيع المصاريف بين البائع والمشتري هو الوقت الذي بدأ منه يتحمل الناقل البحري المصاريف وفقاً لما هو سائد في ميناء الشحن ، لأن المصاريف التي يتحملها الناقل البحري تدخل ضمن أجرة النقل التي يدفعها المشتري فوب . فالأصل أن طرفي العقد قد قصدا - وفقاً لصاحب هذا الرأي - وعلى ما هو سائد في ميناء الشحن تحمل البائع المصاريف

(٢٠٦) إذا كان البيع من بيع فاس انتقلت تبعة المسؤولية عن هلاك البضاعة وكافة المصاريف المتعلقة بها من البائع إلى المشتري منذ اللحظة التي يتم فيها تسليم البضاعة بمحاذاة السفينة . وعلى ذلك يتحمل البائع النفقات التالية كما جاء في الانكوترمز : نفقات التغليف والتعبئة ، نفقات نقل البضاعة إلى داخل الميناء ونفقات حراسة البضاعة ونقلها إلى الرصيف بحيث تكون على مقربة من السفينة في اليوم المحدد للشحن ، وكذلك نفقات فحص البضاعة والمصروفات اللازمة للحصول على المستندات المتبعة لتسليم البضاعة ، كما يتحمل البائع تبعة المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء عملية النقل ولحين إدخالها إلى ميناء القيام ومصروفات وضعها على الرصيف ولحين تسليمها إلى الناقل أما المشتري فيتحمل النفقات الآتية : - رسوم وعوائد التصدير ، نفقات الشحن وغرامات التأخير ، نفقات النقل ونفقات التأمين والنفقات اللازمة للحصول على سند الشحن وبوليصة التأمين وسائر النفقات اللازمة لنقل البضاعة إلى مخازن المشتري .

التي تتضمنها أجرة النقل دون سواها وهي المصاريف التي عادة ما يتحملها الشاحن والذي يقوم بدوره - هنا - البائع فوب^(٢٠٧) .

ويضيف صاحب هذا الرأي حججا أخرى مفادها أن المتعاقدين يدخلان في الاعتبار عند التعاقد عرف ميناء الشحن بالنسبة لمصاريف الشحن ، بقصد تحديدهما للثمن . فما يتحمل الشاحن من مصاريف وفقا للعرف السائد في ميناء الشحن ، عادة ما يدخل في تقدير الطرفين عند تعاقدتهما . ومفاد ما تقدم أنه متى لم يتضمن عقد البيع فوب شرطا خاصا بشأن من يتحمل مصاريف الشحن ، فإن المرجع في حكم هذه المسألة هو عرف الميناء .

تقدير هذا الاتجاه : -

والواقع أن هذا الرأي صحيح على إطلاقه ، فشرط «فوب» له معنى محدد وواضح لا يفرضه العرف السائد في ميناء الشحن ، هذا المعنى يقضي بأن يتحمل البائع نفقات الشحن ومخاطره ، فإذا ما دفع المشتري هذه النفقات كان له أن يطلب من الناقل الأوراق المثبتة لذلك حتى يمكنه أن يطالب بها البائع^(٢٠٨) .

وبالإضافة إلى ذلك فإن اعتماد هذا الشرط سوف يترتب عليه تباين واختلاف في تفسير الشرط «فوب» من ميناء إلى آخر في مسألة لها أهميتها وهي تحديد من يتحمل مصاريف الشحن . فليس من المقبول أن تترك مسألة تحديد الملزم بنفقات وضع البضاعة المباعة على ظهر السفينة للعرف السائد في ميناء الشحن الذي لا يمكن افتراض علم المشتري به^(٢٠٩) .

اخلال البائع بالتزاماته : -

متى عين المشتري السفينة للبائع ولم يكن ثمة عائق يحول دون تسليم

(٢٠٧) أنظر Heenen المرجع السابق بند ٣١٩ .

(٢٠٨) رودير المرجع السابق بند ١٥٧ ص ٥٦٠ .

(٢٠٩) أحمد حسنى البيوع البحرية الطبعة الثانية ١٩٨٣ بند ٤١٦ .

البضاعة . ولم يسلم البائع البضاعة فإنه يكون للمشتري أن يمتنع عن دفع الثمن ويكون له أن يختار بين تنفيذ العقد أو فسخه بالإضافة إلى حقه في طلب التعويض ، اللهم إلا إذا كان عدم تنفيذ البائع لالتزاماته راجعا إلى قوة قاهرة فالعقد ينفسخ عندئذ دون اعدار ومن غير أن يكون للمشتري الحق في المطالبة بالتعويض .

وقد يحدث من الناحية العملية أن تكون البضاعة ذاتها المسلمة عند القيام ، أو تغليفها ، غير مطابقة للأوصاف المتفق عليها في العقد ، ويخول البيع فوب المشتري حق فحص البضاعة بنفسه أو بواسطة وكيله في ميناء القيام . ومتى كان الحال كذلك فإن دفع المشتري للثمن دون اعتراض يفيد قبوله للبضاعة ويمتنع عليه بعد ذلك التمسك بالعيب الذي كشفه قبل دفع الثمن .

على أنه يحدث أن يسهو على البائع بعد تسليمه البضاعة للناقل أن يرسل اخطارا للمشتري بأنه قد سلم البضاعة ، كما يحدث أن يحصل هذا الإخطار متأخرا فما الأثر المترتب على ذلك ؟ .

يذهب بعض الفقه في فرنسا بأن الأثر الذي يترتب على ذلك هو التزام البائع بدفع تعويض للمشتري إذا ترتب على عدم الاخطار أو التأخر فيه ضرر لهذا الأخير ، ومع ذلك ذهبت محكمة النقض الفرنسية في قضية لها خصوصيتها بفسخ العقد لمصلحة المشتري^(٣١) .

هذا ، ومتى تحدد أجل الشحن الذي يلتزم البائع بالشحن خلاله ، فإن تقاعسه عن الشحن ، خلال الأجل المحدد يعد من جانبه اخلالا بالتزام واقع على عاتقه ويكون مسئولا عن تعويض الضرر الذي يصيب المشتري نتيجة هذا التأخير الراجع إلى خطأ منه وخاصة ما يسمى بغرامات التأخير Les Surestaires أو بزيادة في تكاليف النقل .

(٢١٠) نقض تجارى ١٧ يولية ١٩٥٧ D.M.F. ١٩٥٧ ص ٧٥٦ .

وهذا المبدأ هو المستقر أيضا في القضاء الانجليزي حيث يذهب إلى أنه متى عجز البائع عن الشحن خلال المدة المحددة فإن ذلك يشكل سببا لرفض البضاعة من جانب المشتري أو أنه يقبلها مع طلب التعويضات المستحقة عن الخسارة الناجمة عن التأخير^(٢١١) التي قد تشمل على غرامات التأخير المستحقة للنقل Demurrages^(٢١٢) والتي قد ينص عقد البيع عليها مقدما على أنها تعويضات محددة بمبلغ جزافي .

هذا ويجوز للمشتري الحق في طلب الفسخ عند اعدار البائع للوفاء بالتزامه بالتسليم . وللبائع أن يثبت في سبيل التخلص من مسؤوليته أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه أو لقوة القاهرة^(٢١٣) .

ومتى أخل البائع بتنفيذ التزامه بتسليم البضائع المتفق عليها في الميعاد المحدد ، فإنه يكون للمشتري الحق في المطالبة بالتعويض الذي عادة ما يحسب على أساس الفرق بين ثمن العقد وسعر السوق لبضائع مماثلة في تاريخ الاخلال بالعقد وفي مكان التسليم فوب^(٢١٤) .

ويضاف إلى ذلك بالطبع المصاريف المقبولة التي يكون المشتري قد تحملها في سبيل الوفاء بالتزاماته الناشئة عن العقد كتلك التي يدفعها كمقابل للتأخير في الشحن بالإضافة إلى تعويض ما قد يكون قد لحق تجارته وسمعته من اضطراب^(٢١٥) .

غير أن الحال لا يكون كذلك إذا استحال على البائع تنفيذ التزامه يرجع إلى المشتري نفسه وهو فرض متصور عامة في بيوع «فوب» بحسبان أن المشتري هو الذي يعين له السفينة التي يتم شحن البضاعة عليها . وعلى ذلك إذا

(٢١١) أنظر قضية : Yelo V. Machado (1952) ILloyd's Rep. P. 183.

(٢١٢) أنظر قضية : Einar Bugge A.S.V. W.H. Bowater Ltd. (1925) 31 Com. cas. 1.

(٢١٣) رودير - المرجع السابق بند ١٥٨ ، السين ٣ ديسمبر ١٩٥١ D.M.F. ١٩٥٣ - ١١١ .

(٢١٤) راجع أحكام القضاء المذكورة عند دافيد ساسون بند ٤٧٨ ص ٤٣٥ .

(٢١٥) استئناف روان ٣ ديسمبر ١٩٥٦ D.M.F. ١٩٥٧ - ٢٤٧ .

استحال على البائع أن ينفذ التزامه بسبب عدم تعيين المشتري للسفينة التي يتم الشحن عليها ، أو إذا لم يخطر بذهنه ذلك في الوقت المناسب ، فإن البائع لا يعد مقصراً في تنفيذ التزامه بالتسليم .

وقد وضعت الانكوتيرمز لسنة ١٩٨٠ حلولاً لمجابهة هذا الغرض يشمل في الآتي : - أنه متى انقضى الاجل المحدد لتسليم البضاعة خلاله التزم المشتري بسائر النفقات وتنتقل إليه المخاطر وذلك متى تم تعيين البضاعة بذاتها^(٢١٦) . فليس ضرورياً إذن في هذا الغرض أن تنتقل البضاعة إلى المشتري وإنما يكفي - لانتقال المخاطر إليه وتحمله بالمصاريف - أن تنقضي المهلة المحددة لتسليم البضاعة دون تعيين للسفينة المراد شحن البضاعة عليها . وهذا حل عادل ، فمتى تم تحديد ميعاد تسليم البضاعة خلاله ، فلا يكون من حق المشتري أن يؤجل إلى مالا نهاية إنتقال المصاريف والمخاطر إليه^(٢١٧) .

لكن ما الحكم إذا تعذر على البائع تنفيذ التزامه بالتسليم لسبب يرجع إلى الناقل الذي عينه له المشتري كأن تكون السفينة المحددة من قبله غير مهيأة - في الميعاد المتفق عليه في العقد - لشحن البضائع عليها ، أو كأن يرفض الناقل شحن البضاعة . وضعت الانكوتيرمز لسنة ١٩٨٠ حكماً لهذه الحالة مؤداه أن النفقات والمخاطر تنتقل إلى المشتري متى انقضت المدة المحددة لتسليم البضاعة خلالها^(٢١٨) وما على المشتري في هذه الحالة إلا الرجوع على الناقل طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية استناداً إلى العقد المبرم بينه وبين الناقل البحري .

هذا ، وقد يحدث من الناحية العملية أن يقوم أحد المتعاقدين - البائع أو المشتري - في البيع «فوب» بالتزام ليس على عاتقه وإنما يقع على عاتق الطرف الآخر ، فقد يدفع مثلاً المشتري فوب نفقات الشحن أو نفقات التأخير في التسليم . وعلى النقيض قد يقوم البائع بدفع أجرة النقل أو نفقات التأمين على

(٢١٦) الانكوتيرمز F.O.B. B 4 .

(٢١٧) رودير ١٦٠ - المرجع السابق .

(٢١٨) انكوتيرمز F.O.B. B3 .

البضاعة . في هذه الفروض وغيرها ، ومتى كنا بصدد بيع فوب ، يفسر الأمر على أن ثمة وكالة ضمنية من هذا الطرف لذاك أو العكس ، وكالة ينبنى عليها أن يدفع الموكل للوكيل كافة النفقات التي أنفقها أثناء تأديته لوكالته ، وهي نفقات منفصلة لا علاقة لها بالأجر المتفق عليه في هذا البيع .

ورغم أن التشريع التجاري الكويتي قد خلا من معالجة مثل هذه الحالات صراحة ، إلا أنه ليس ما يمنع الأخذ بها ، إذ أنها تعتبر تطبيقاً للقواعد العامة في الوكالة سيما وأن النصوص القانونية التي تعالج عقد البيع فوب لا تتصف بالصفة الآمرة مما يتيح لطرفي العقد أن يتفقا صراحة أو ضمناً على تبادل الالتزامات التي لا تخالف النصوص القانونية . إن الوضع السابق يجد أساسه في الإرادة الضمنية لأطراف البيع على أن المتعاقدين قد يتفقا صراحة على مخالفة الالتزامات المتولدة عن هذا النوع من البيوع ، فقد يتفق المتعاقدان على تقديم الوقت الذي يتحمل فيه المشتري بمصاريف النقل وتبعية المخاطر التي قد تصيب البضاعة ، كأن يتفق على أن يكون ذلك منذ خروج البضاعة من متجر البائع أو منذ أن يعهد بها إلى أول ناقل ينقلها ، وعلى النقيض قد توجد شروط أخرى يتأخر وفقاً لها انتقال هذه التبعات حين وصول البضاعة إلى ميناء الوصول .

والواقع أن مثل هذا البيع أن هو إلا «بيع فوب» في تسميته دون جوهره ، فالأمر يتعلق هنا ببيع من بيوع الوصول^(٢١٩) .

يبقى أن نذكر أنه إذا اشترط في البيع «فوب» بأن تكون نفقات الشحن على عاتق المشتري فإننا نكون عندئذ بصدد بيع «سي أند ف» C&F وإذا تحمل البائع فوق ذلك الالتزام بالتأمين على البضائع كنا عندئذ بصدد عقد بيع C.A.F. .

(٢١٩) هينن المرجع السابق بند ٣٣٢ .

المطلب الثاني الالتزام بتسليم المستندات

تصدى المشرع الكويتي في القانون التجاري لمعالجة هذا الالتزام في المواد من ١٥٣ إلى ١٥٦ فجعل البائع فوب ملزماً بتقديم المستندات الدالة على شحن البضاعة (م ٣/١٥٣) واستخراج إذن التصدير واتخاذ جميع الاجراءات الخاصة بشحن البضاعة (م ١٥٤) بالإضافة إلى استخراج شهادة دالة على مصدر البضاعة وتقديمها للمشتري بناء على طلبه (مادة ١٥٥) ، كما يلتزم البائع بتقديم كل معاونة لتمكين المشتري من الحصول على سند الشحن وغيره من المستندات الصادرة في بلد الوصول أو مرورها عبر دولة أخرى عند الاقتضاء ، على أن يتحمل المشتري النفقات اللازمة للحصول على هذه الاوراق (مادة ١٥٦) .

ونظراً لأهمية هذه المسألة وبالاخص أهمية سند الشحن فإننا نعالج في هذا المطلب التزام البائع بتسليم سند الشحن وباستخراج ترخيص التصدير وسائر المستندات الأخرى اللازمة في البيع .

أولاً : تسليم سند الشحن :-

ذكرنا أن المشتري في عقد فوب العادي يكون ملزماً أن يعين للبائع السفينة الواجب شحن البضاعة عليها ، ويلتزم البائع عندئذ بشحن البضاعة عليها والحصول على سند الشحن من الناقل^(٢٢٠) .

والواقع أن البائع لا يكون ملزماً من حيث المبدأ بالحصول على سند الشحن ، فهو ينفذ التزامه بشحن البضاعة وكفى . فإذا طلب الحصول على سند الشحن من الناقل بعد ذلك باسم المشتري ، فرفض الناقل إلا أن يدفع البائع أجرة النقل مقدماً ، فإن البائع لا يكون ملزماً لا بدفع أجرة النقل ولا

(٢٢٠) أنظر القاضى ديفلين في قضية : Pyrene Cp Ltd. V. Scindia Navigation Co. Ltd. 1954
2Q. B. P. 402.

بالحصول على سند الشحن^(٢٢١) . فتعهد البائع بالحصول على سند الشحن لا يخرج عن كونه ضرباً من ضروب المجاملة As a matter of Courtesy كما أشار إلى ذلك بحق القضاء الانجليزي^(٢٢٢) .

ومفاد ما تقدم أن لا التزام على عاتق البائع بتسلم سند الشحن ولا بدفع الأجرة لقاء ذلك اللهم إلا إذا كان هناك اتفاق بين البائع والمشتري بمقتضى العقد حيث يكون البائع ملزماً في هذه الحالة بدفع الأجرة والحصول على سند الشحن^(٢٢٣) . بينما لا يكون في مقدوره الحصول على سند الشحن إذا كان الشرط الوارد في العقد يقضي بأن يكون الدفع مقابل أي سندات أخرى كإيصال ضابط السفينة Mate's Receipt^(٢٢٤) .

ويتخذ البائع في مثل هذه الحالة صفة الشاحن ويتحمل التكاليف والمسئوليات التي تترتب على اكتسابه هذه الصفة^(٢٢٥) .

ويتربط على حصول البائع على سند الشحن أو غيره من الوثائق أن هذه الوثائق تثبت الشحن الفعلي للبضائع على الظهر^(٢٢٦) ، وهو ما يمكن أن يفى به إيصال ضابط السفينة دون سند الشحن برسم الشحن الذي لا يثبت واقعة الشحن الفعلي للبضائع^(٢٢٧) .

(٢٢١) أنظر قضية : Green V. Sichel & Sons (1860) 7C. B. (N. S) 747 مشار إليها في ديفيد ساسون ص ٣٢٠ هـ ٩٠ وبنجامين ص ٩٦٧ - هـ ٩٧ .

(٢٢٢) أنظر القضية المذكورة سابقاً : Green V. Sichel

(٢٢٣) أنظر قضية : Green V. Sichel المشار إليها سابقاً .

(٢٢٤) أنظر قضية : Pyrene V. Scindia المذكورة سابقاً .

(٢٢٥) أنظر القضية الحديثة : Foep fer V. Lener San-Poort man N.V. (1980) ILloyd's Rep. P. 143.

(٢٢٦) أنظر : Pyrene V. Scindia المشار إليها سابقاً ، وانظر كايكس بند ٦١ المرجع السابق .

(٢٢٧) أنظر ديفيد ساسون - المرجع السابق - ص ٣٢٠ وأنظر أيضاً على جمال الدين - دور المستندات في تنفيذ البيع البحري - مجلة القانون والاقتصاد - العدد الثالث - سنة ٣٠ ص ٧٠٥ .

ومن الجدير أن نذكر أن الناقل البحري لا يكون ملزماً بتسليم سند الشحن للبائع إلا إذا كان ثمة إتفاق مدرج في عقد النقل المبرم بينه وبين المشتري ، ويمكن القول بأن العقد يتضمن عندئذ اشتراط لمصلحة البائع^(٢٢٨) .

شكل ونوع سند الشحن المطلوب تقديمه :-

إذا اتخذ البائع صفة الشاحن فإنه يلتزم بالحصول على سند الشحن وتقديمه للمشتري ، ويعتمد نوع وشكل سند الشحن المطلوب على شروط العقد المبرم بين طرفي عقد البيع فإن لم توجد شروط في هذا الشأن فإن المعيار هو الشرط المعتاد في التجارة ، فإذا خلا العقد من تلك الشروط ولا توجد عادة تجارية تحدد نوع وشكل سند الشحن يمكن تطبيقها ، فإن المحكمة تطبق المبادئ العامة التي تحدد التزامات البائع في عقد سيف^(٢٢٩) . أي أن البائع يجب أن يحصل على سند شحن «مشحون» Shipped Bill of Lading ويجب أن يقدم ما يسمى سند الشحن غطاءاً مستندياً مستمراً Continuous Documentary Cover ، فيجب أن يكون السند نظيفاً وبشكل قابل للتحويل Transfirable Form ويكون سند الشحن في مثل هذه الحالة دليلاً مبدئياً على القيام بالالتزام الذي يفرضه عقد فوب كما يكون دليلاً على التسليم أي يثبت واقعة الشحن وتاريخ الشحن^(٢٣٠) .

ولقد قيل بأن سند الشحن يجب أن لا يحتوي على شروط مشاركة الايجار^(٢٣١) ولكن تقديم مثل هذا السند يكون مفيداً في العلاقة بين البائع والمشتري إذا احتوى على إشارة إلى شكل نمطي من مشاركة الإيجار التي جرى العمل فيها بين الطرفين بموجبها . وبالتالي تكون معروفة لدى المشتري أو إذا قدمت مشاركة الإيجار مع سند الشحن^(٢٣٢) .

(٢٢٨) في هذا المعنى كائيكس - المرجع السابق - بسند ٦١ .

(٢٢٩) أنظر - بنجامين - المرجع السابق - ص ٩٦٧ .

(٢٣٠) أنظر : ريبير - القانون البحري ٢ - ١٩٢٩ - شوفو في البيع البحري المرجع السابق رقم ٥٠٩ مكرر .

(٢٣١) أنظر قضية : Enrico Furst & Co. V. W. E. Fischer Ltd (1960) 2 Lloyd's Rep. 240 .

(٢٣٢) أنظر - بنجامين - المرجع السابق - ص ٩٦٧ .

ومن ذلك يتضح أن سند الشحن برسم الشحن Received For Shipment Bill of Lading الذي لا يفيد بشحن البضاعة على الظهر لا يعتبر مقبولا في عقد البيع فوب . فهو لا يحدد تاريخ الشحن كما لا يثبت شحن البضاعة على ظهر أي سفينة^(٢٣٣) بل أن قبوله يعني انتقال المخاطر المصاحبة لحركة البضاعة قبل تخطي البضاعة لحاجز السفينة وهو أمر مخالف لما جاء في المادة ١٧٥ تجاري كويتي وكذا البند الرابع من التزامات البائع بموجب عقد فوب وفق شروط الانكوتيرمز ١٩٥٣ .

ولعل هذه الأسباب هي التي دعت القضاء الانجليزي^(٢٣٤) إلى رفضه لأنه لا يحدد تاريخا للشحن ولا يعين السفينة التي يمكن أن يتم الشحن عليها .

وأخيرا فإن البائع الذي يتعهد بالحصول على سند الشحن لا يكون ملزما بتقديم المستندات قبل وصول البضاعة إلى مكان الوصول^(٢٣٥) ، وإن كان يستحسن أن يقدمها في وقت معقول حتى يتمكن المشتري من التأمين عليها فإذا عجز البائع عن إرسال إشعار إلى المشتري بشحن البضاعة ليمكنه من التأمين عليها أثناء الرحلة البحرية فإن البضاعة تكون على عاتق البائع خلال تلك الرحلة البحرية^(٢٣٦) . كما أنه غير ملزم بتقديم مجموعة سندات الشحن جميعها Full Set حتى لو نص العقد على أن يكون الدفع مقابل مستندات الشحن إلا إذا نص العقد صراحة على تقديم مجموعة مستندات الشحن كاملة A. Full Set of Bills of Lading^(٢٣٧) .

(٢٣٣) أنظر على جمال الدين - دور المستندات في تنفيذ البيع البحري - المرجع السابق ص ٧٠٥ .

(٢٣٤) أنظر قضية : Yelo V. S.M. M. Machado of Co. Ltd. (1958) ILloyd's Rep. 181 .

(٢٣٥) أنظر قضية : Tradax Inter National S.A. v. Golds Chimdt S. A. (1977) 3 LILyd's Rep. 604 .

(٢٣٦) أنظر : بلير - قانون بيع البضائع لسنة ١٩٧٩ - المرجع السابق ص ٧٨ وأنظر كذلك استئناف الرباط ٢٣ ديسمبر ١٩٥٣ D.M.F. ١٩٥٣ - ٢٩٢ .

(٢٣٧) بنجامين - المرجع السابق - ص ٩٦٨ .

الدفع عن طريق الاعتماد المستندي : - Payment Through a documentary Credit.

إن من وظائف سند الشحن أن يمثل البضاعة المنقولة بحرا ومن يحوزه يعتبر حائزا قانونيا للبضاعة المنقولة وله حق استلامها من الربان بعد وصولها وبالتالي تترتب على حيازة سند الشحن نفس النتائج القانونية التي تترتب على حيازة البضاعة ذاتها^(٢٣٨) وهو بهذه الصفة يلعب دورا رئيسياً في البيوع البحرية سيف وفوب ، إذ ييسر لحائز سند الشحن أن يتعامل على البضاعة بنقل ملكيتها أو رهنها أثناء الرحلة عن طريق تسليم سند الشحن للمشتري أو المرتهن بدلا من انتظار البضاعة لتسليمها بذاتها^(٢٣٩) .

وعلى أساس وظيفة سند الشحن هذه قامت فكرة الاعتماد المستندي لتيسير تداول البضاعة أو الحصول على تيسير ائتماني سريع قبل وصولها وذلك عن طريق تقديم السند الممثل لها إلى المصارف المحلية^(٢٤٠) .

إلا أن الاشتراط في عقد فوب على أن يكون الدفع بواسطة اعتماد مصرفي يتصل بالتزامات البائع بطريقتين وذلك فيما يتعلق بحصوله وتقديمه مستندات الشحن .

فمن جهة فإن مثل هذا الشرط قد يفرض التزاما ظاهرا على البائع بتقديم سند الشحن ، ولذا فإنه إذا نص عقد البيع فوب على أن يكون الدفع

(٢٣٨) أنظر : نقض فرنسي ٣٠ مايو ١٨٩٢ سيرى ١٨٩٤ - ص ٨١ ، محكمة العدالة الانجليزية ٣ ديسمبر ١٩٢٦ - دور ٢٢ ص ٢١٨ ، نقض ايطالي ١٠ أغسطس ١٩٣٤ ، دور - ٣٣ - ص ٢٣٨ استئناف مختلط ٢٧ ابريل ١٩٤٩ بلتان - ٦١ - ص ٨٣ ، مرسليليا ١٠ يونيو ١٩٤٩ - ١٩٥٠ - ٣٤٩ .

(٢٣٩) أنظر الدكتور السيد محمد اليماني : الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك ، رسالة دكتوراه - القاهرة - ١٩٧٥ - ص ١٩١ . وأنظر كذلك عزيز العكيلى - المرجع السابق - ص ١٨٨ .

(٢٤٠) أنظر الدكتور مصطفى طه - أصول القانون البحرى رقم ٤٢٩ ، استئناف مختلط ١٦ ابريل ١٩٢٦ بلتان - ٢٨ - ص ٢٤٦ ، نقض ايطالي ١٦ مايو ١٩٣٤ - دور ٣١ - ص ٣٨٨ .

بواسطة اعتمادات مقابل مستندات من بينها إيصال ضابط السفينة Mate's Receipt ، فإن البائع يخل بالتزامه إذا قدم إيصال ضابط السفينة مكان سند الشحن إلا إذا وجد اتفاق صريح على ذلك ، كما لا يقبل سند الشحن إذا كان بتوقيع الوكيل بالعمولة بالنقل Forwarding Agent^(٢٤١) . ومن جهة أخرى فإن شروط الاعتماد يمكن أن تحدد المستندات التي يلتزم البائع بتقديمها بموجب عقد البيع ، وعليه فإذا نص عقد البيع على أن يكون الدفع بموجب اعتمادات Irrevocable Credit وعند فتح الاعتماد اشترط أن يكون سند الشحن من نوع مشحون Shipped فإن البائع ملزم بتقديم السند المذكور وبالتالي لا يقبل منه سند الشحن برسم الشحن^(٢٤٢) .

وعادة تطلب المصارف سندات شحن نظيفة ، وسند الشحن النظيف هو الذي لا يحمل أي إشارة تدل صراحة على الحالة المعيبة للبضائع أو التغليف^(٢٤٣) وهو يفيد عدم وجود أي عوار بالبضاعة عند شحنها على الظهر^(٢٤٤) .

وعلى العموم فإن البائع إذا طلب منه الحصول على سند شحن وتقديمه للمشتري فإنه لا يلزم بتقديم السند إلا وفق ما جرى عليه العمل وان الاعتماد في هذا المجال لا يخرج عن الشروط المعتادة في سندات الشحن . ولكن المشكلة تثور إذا تضاربت شروط الاعتماد مع شروط عقد البيع ، وفي هذه الحالة لا يلزم البائع بالوفاء بأكثر الشروط الواردة في عقد البيع ، وعلى ذلك إذا نص عقد البيع على أن البائع يلتزم بتقديم إيصال ضابط السفينة مقابل الدفع

(٢٤١) أنظر قضية : Enrico Furst & Co. V. W. E. Fisher Ltd. (1960) 2 ILloyd's Rep. 340.

(٢٤٢) أنظر قضية : Yalo V. S. M. Machado (1952) ILloyd's Rep 183.

وكذا قضية : Ficom S.A.V. Scoiedad Cadex Ltd. (1980) 2 ILloyd's Rep 118.

(٢٤٣) أنظر المادة ١٨/١ من قواعد الاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية

٧٥/٣/١ ولزيد من التفصيل حول سند الشحن النظيف ، معيار النظافة والتحفظات -

أنظر السيد محمد اليماني - المرجع السابق ص ٢٣٢ . وكذا عزيز العكيلي - المرجع السابق -

ص ٥٢٣ - وما بعدها .

(٢٤٤) أنظر : ديفيد ساسون - المرجع السابق - ص ٣٢٣ .

فلا يلتزم بموجب عقد البيع بتقديم سند شحن كما يشترط ذلك عقد الاعتماد المصرفي ، لذا فلا بد من إحداث تغيير في العقد لالتزام البائع بسند شحن بدل إيصال ضابط السفينة ، ويمكن استنتاج هذا التغيير من تصرف البائع بعدم التزامه بشروط الاعتماد كأن يسحبه مثلاً أو يطلب تمديده^(٢٤٥) .

سند الشحن لأمر البائع : - Bill of Lading To Seller's Order

ذكرنا أن البائع قد يلتزم بموجب عقد البيع فوب بالقيام بعملية الشحن ولذا فإنه ملزم بالحصول على سند الشحن الذي يمثل البضاعة . ويختلف شكل سند الشحن باختلاف الظروف ونوع البيع فوب . ففي البيع التقليدي لفوب يلتزم البائع بالحصول على سند شحن باسم المشتري أي تسمية المشتري كشاحن وبالتالي تكون البضاعة قابلة للتسليم لأمر المشتري^(٢٤٦) ، وما لا شك فيه أن سند الشحن يكون في هذا الشكل إذا نص العقد صراحة على ذلك .

ومن جهة أخرى فإن البائع لا يستطيع أن يستلم سند الشحن من الناقل إلا إذا أبرم عقد النقل هو شخصياً معه واشترط ذلك في العقد تنفيذاً للالتزام الذي يقع على عاتقه بموجب عقد البيع مع المشتري ، كما لا يستطيع البائع أن يستلم سند الشحن إذا كان عقد النقل قد أبرم بين المشتري والناقل دون أن يتضمن شرطاً يعطي البائع حق مطالبة الناقل بسند الشحن ولذا فإن المشتري يعتبر مقصراً في هذا الشأن خاصة إذا تضمن عقد البيع شرط الدفع مقابل المستندات مما يعطي للبائع حق رفض شحن البضاعة ، كما يعطي حق الدفع في مواجهة المشتري بعدم التنفيذ فإذا لم يحصل على حق الحصول على سند الشحن حتى انتهاء أجل الشحن جاز له أن يطلب فسخ البيع البحري في مواجهة المشتري^(٢٤٧) .

(٢٤٥) . أنظر قضية : W.J. Alan & Co. V. El-Nasr Export and Import Co. (1972) 2 'q.b. 189 .

(٢٤٦) أنظر قضية : Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation (1954) 2 Q.B. 402 .

(٢٤٧) أنظر أحمد حسنى - المرجع السابق - ص ٥٤٥ .

ثانيا : ترخيص التصدير : - Export Licence

التزام البائع بالحصول على رخصة تصدير : -
قد تخضع بضائع معينة لنظام أذن التصدير بحيث لا يمكن ارسالها خارج البلاد إلا بعد الحصول على إذن بتصديرها ، وبالتالي فإن الحصول على إذن تصدير هو شرط لازم للوفاء بالتزامات عقد بيع فوب ، وذلك بتسليمها فوق ظهر السفينة والتي تصلح قانونا لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول .

وإذا كان الأصل أن يتفق أطراف عقد البيع عادة صراحة أو ضمنا على أن واجب الحصول على اذن التصدير اللازم لشحن البضاعة فوب هو التزام يقع على عاتق البائع إلا أن الأمر لا يكون كذلك في سائر الأحوال ، وهناك عدة حالات تثور في الواقع العملي : -

- الحالة التي يتم فيها البيع فوب بين بائع ومشتري من نفس البلد ، في هذا الفرض يلتزم المشتري عادة بالحصول على اذن التصدير^(٢٤٨) وذلك حتى يتمكن البائع من تنفيذ التزامه بوضع البضاعة على ظهر السفينة .

فلا شك أن الحصول على رخصة التصدير يجعل عملية شحن البضاعة قانونية فإذا قام المشتري بهذا الالتزام فإن البائع يقوم بالتزامه المقابل وذلك بوضع البضاعة على ظهر السفينة . فإذا كان الأمر كذلك فإن من مصلحة المشتري أن يحصل على إذن التصدير المطلوب لأن مصلحته تتطلب مغادرة السفينة ميناء القيام بعد شحن البضاعة على ظهرها وانطلاقا من أن رخصة التصدير لا تصدر في معظم البلدان إلا لمواطني الدول المصدرة .

- الحالة التي يكون فيها بيع فوب دوليا ولم يحدد العقد الطرف الذي يلتزم بالحصول على ترخيص التصدير وكان الطرفان يعلمان بضرورة الحصول عليه حال تعاقدتهما ، فإن البائع أو وكيله هو الجهة المختصة بالحصول على

(٢٤٨) أنظر قضية : H.C. Brandt & Co. V. H.N. Morris & Co. Ltd. (1917) 2. K.B. 784.

والقضية الاميركية : Armstrong Trading Corp. V. Miehle Printing Press & Mig. Co.

206 2d. 103 (2nd Cir.195) .

الترخيص اللازم^(٢٤٩) وإذا نص العقد على أن المشتري هو الذي يتحمل المصاريف المتعلقة باستخراج رخصة التصدير وحدث أن ألغت الدولة ضرورة الحصول على إذن التصدير فإن للمشتري حق استرداد ما يقابل الرسوم التي دفعت للحصول على إذن التصدير^(٢٥٠) فإذا اتفق الطرفان على أن يتولى البائع عملية الحصول على إذن التصدير صراحة في عقد البيع فوب وصادر حظر التصدير لمكان الوصول الذي ستشحن إليه البضاعة ، فإن المشتري لا يلزم بتغيير مكان الوصول كما أن التزام الحصول على إذن التصدير يقع على عاتق البائع .^(٢٥١) ولكن الطرفين يلتزمان بالتعاون في الحصول على الترخيص اللازم كما أن البائع يعفى من التزام الحصول على إذن الترخيص إذا ثبت أنه قام بأداء التزامه ببذل أقصى ما يمكن للحصول على الترخيص ولكنه لم ينجح في هذا المسعى وذلك لأنه لا يملك أي سلطة تجاه الجهة المخولة بمنح هذا الترخيص^(٢٥٢) . كما يفسر التعهد بالحصول على إذن التصدير بأنه تعهد غير مطلق وإنما مشروط بموافقة السلطات مع بذل أقصى جهد لازم للحصول عليه منها ، وينطبق الحال نفسه في حالة القوة القاهرة ونشوب الحرب وعندها يفسخ العقد ، حسب الأحوال أو يعلق تنفيذه إلى أجل إذا أمكن ذلك ويعفى البائع من التعويض^(٢٥٣) .

- (٢٤٩) أنظر شميتهوف - ط ٧ لسنة ١٩٨٠ - المرجع السابق - ص ٢٣ .
 (٢٥٠) أنظر قضية : Compagnie Continentale d' Importation Zurich S.A.V. Ispahania (1962) ILloyd's Rep. 213.
 (٢٥١) أنظر : A.V. Pound & Co. Ltd. v. M.W. Hardy & co. Inc (1956) A.C. 588.
 (٢٥٢) أنظر القضية الهندية : Ga Galia Kotwalak Co. Ltd. v. K.R.L. Narasiam & bro (1954) A.I.R. (Madras) 199.
 (٢٥٣) أنظر مقال : بيرمان Berman بعنوان : «القوة القاهرة ورفض اذن التصدير في القانون السوفييتي Force Majeure and the Denial of an Export Licence under Soviet Law» منشور في مجلة : 43 Harvard Law Review, 1960, P. 1141. وأنظر القضايا : Peter Cassidy Seed Co. Ltd. v. Osuustuk Ku kau ppa l. L. (1957) 1W.L. R. 273.
 حيث اعتبر التعهد بالحصول على اذن التصدير بأنه مشروط بالحصول على رخصة لا تعهدا مطلقا .

ومع ذلك فإن القضاء المصري^(٢٥٤) لم يأخذ بذلك وألزم البائع بضرورة الحصول على الترخيص اللازم للتصدير وعندما عجز عن ذلك حكم بفسخ العقد والتعويض .

يتضح مما سبق أن الالتزام بالحصول على إذن تصدير يختلف باختلاف الظروف المحيطة بعقد فوب المبرم بين الطرفين .

وإزاء هذا الوضع جاءت المادة ١٥٤ من القانون التجاري الكويتي وكذا شروط الانكوتيرمز لسنة ١٩٥٣^(٢٥٥) حاسمة في هذا الشأن حيث ألزمت البائع بأن يتولى على نفقته استخراج إذن التصدير وجميع الاجراءات الخاصة بشحن البضاعة .

ثالثا : مستندات أخرى : -

إن البائع فوب مثله مثل البائع سيف قد يلتزم بتقديم مستندات أخرى مثل شهادة وزن Weight Certificate^(٢٥٦) وشهادة فحص Inspection Certificate^(٢٥٧) أو شهادة صحية وتتوقف التزاماته في هذا الشأن على شروط العقد الضمنية التي تستفاد من العادات والاعراف التي تتعلق بالموضوع ، إلا أن البائع ملزم قانونا بتقديم شهادة منشأ كذلك إذا طلبها المشتري م ١٥٥

= وقضية : Andrew Willer & Co. Ltd. v. Taylor & Co. Ltd. (1916) I.K.B. 402. التي فسخ

فيها العقد بسبب نشوب الحرب العالمية الاولى وبالتالي أعفى البائع من التعويض .

وقضية : Societe Co. Operative Suisse des Cereales et Matieres Fourrageres v.

Lapalate comp. S. A. (1947) 80 Ll. L. Rep. 530.

وفيها حظر تصدير البضاعة من جانب الدولة ففسخ العقد وأعفى البائع من التعويض .

(٢٥٤) أنظر حكم الفرض المصرية : طعن رقم ٢٠٥ سنة ٣٩ ق جلسة ١٢/٣ ص ٧٤ ص ٢٥ ص ١٣١٥ .

(٢٥٥) أنظر البند الثالث من شروط عقد فوب الخاصة بالتزامات البائع .

(٢٥٦) أنظر قضية : Man Tovan v. Carapelli S.P.A. (1978) 2 ILloyd's Rep. 630.

(٢٥٧) كما في القضية : Tradax International S.A.V. Gold Schmidt S.A. (1977) 2 LLoyd's

Rep. 604.

تجاري كويتي ، كما يلتزم بتقديم كل معاونة لتمكين المشتري من الحصول على سند الشحن وغيره من المستندات الصادرة في بلد الشحن التي قد يطلبها المشتري ، ليتمكن من استيراد البضاعة إلى بلد الوصول أو مرورها عبر دولة أخرى عند الاقتضاء ، ويتحمل المشتري النفقات اللازمة للحصول على هذه الأوراق (م ١٥٦ تجاري كويتي) . ومن ذلك يتضح أن البائع يلتزم بتقديم الشهادات التي يطلبها المشتري لتمكينه من استيراد البضاعة والتي قد تطلبها السلطات المحلية في بلده أو التي تكون لازمة لتسهيل عملية الاستيراد ، والتأكد من مطابقة البضاعة للمواصفات المذكورة في العقد حتي يتمكن المشتري من التصرف بالبضاعة إلى الغير وهو مطمئن إلى المعلومات التي لديه عن البضاعة .

المبحث الثاني

التزامات المشتري

Duties Of the Buyer

يلتزم المشتري فوب بمجموعة من الالتزامات فيقع على عاتقه بادیء ذي بدء الالتزام بدفع الثمن والالتزام بابرار عقد النقل وتعيين السفينة ، كذلك الالتزام بنفقات تسلر البضاعة ، كما يتحمل بواجب فحص البضاعة والتأمين عليها ونعالج هذه الالتزامات في أربعة مطالب متتابعة : -

المطلب الاول

الالتزام بدفع الثمن

نشير بداية إلى أن الثمن في البيع فوب هو المقابل الذي يدفعه المشتري البائع ، وهو على أي حال أقل من الثمن في حالة البيع «سيف» على أساس أن الثمن في هذا البيع الاخير يشمل - فرق ثمن البضاعة - أقساط التأمين وأجرة النقل وهما أمران لا يتضمنهما الثمن في البيع «فوب» .

يبقى أن نذكر أن البائع قد يقوم بوصفه وكيلًا عن المشتري بإبرام عقد نقل لشحن البضاعة والتأمين عليها ، غير أن المبالغ التي يقوم بدفعها بوصفه كذلك تبقى مستقلة تماما عن الثمن ويكون له الرجوع على المشتري لاقتضاء المبالغ التي دفعها وهي مبالغ مستقلة عن الثمن الذي يتقاضاه كمقابل للبضاعة .

فالثمن الذي يدفعه المشتري في عقد البيع فوب يشتمل على مقابل التغليف والنقل الداخلي والساحلي في بلد التصدير ورسم الميناء وأجور الشحن وسائر النفقات الأخرى التي ينفقها والتي تكون لازمة لايصال البضاعة حتي تستقر على ظهر السفينة التي تعينت من قبل المشتري . فالبائع يضع هذه المصاريف في حسابه وهو بصدد تحديده لثمن البضاعة المبيعة «فوب»^(٢٥٨) .

استحقاق الثمن : -

الأصل أن يكون الثمن مستحقا في البيع فوب وقت تسليم البائع للبضاعة أي عندما يضع البائع البضاعة على ظهر السفينة التي عينها له المشتري ، أو عندما يعهد البائع بالبضاعة إلى الناقل الذي أبرم مع المشتري عقد النقل^(٢٥٩) وهذا الحكم إعمال للمبدأ العام المنصوص عليه في المادة ٥٠١ من القانون المدني الكويتي التي تجعل الثمن مستحق الأداء في المكان الذي يتم فيه تسليم المبيع ، وذلك كله ما لم يكن هناك اتفاق أو عرف يقضي بغير ذلك . فالمشتري لا يمكنه رفض دفع الثمن إلا إذا أثبت أن البضاعة كانت

(٢٥٨) أنظر حكم محكمة مجلس اللوردات في القضية الشهيرة : Midlandsilicones. Ltd. v. Scruttons Ltd (1962) A.C. 446.

وأنظر حكم المحكمة العليا الأميركية في قضية : Robert C. Herd & Co. Inc. v. Krawill .

Machinery Corp (1959) ILloyd's rep. 305.

(٢٥٩) رودير المرجع السابق بند ١٦٣ ص ٥٦٤ ، شوفو المرجع السابق بند ١٣٧٨ ، كايمكس المرجع السابق بند ٨٠ ، وكذلك الانكوتيرمز ١٩٥٣ - بند ٢ ، وأيضا الانكوتيرمز ١٩٨٠ بند ٣ ، التزامات المشتري فوب .

مشوبة بعيب سابق على الشحن يجعلها غير صالحة للاستهلاك وأن البائع قد قصر في تنفيذ التزامه بتسليم بضاعة سليمة ومطابقة لشروط البيع^(٢٦٠) .

فإذا سُرقت البضاعة أو تضررت بعد دخولها في عهدة المشتري فعليه دفع الثمن رغم أن التسليم يكون مستحيلا ، إلا أن الأصل أن هلاك المبيع أو تلفه بفعل المشتري يجعله ملتزما بالثمن كاملا (م ١/٤٨٠ مدني) ، فإذا دفع المشتري ثمن البضاعة ، ومع ذلك لم تسلم إليه البضاعة لسبب لا يتعلق به ، فإنه يسترد الثمن لأنه لم يستلم أي مقابل له^(٢٦١) . وقد جاءت المادة ١٥٧ تجاري كويتي في هذا المعنى كذلك حيث حملت المشتري ما يلحق البضاعة من ضرر وما يستحق عليها من مصروفات بعد لحظة تجاوزها حاجز السفينة أثناء عملية الشحن وكذا البند الثاني من شروط الانكوتيرمز لسنة ١٩٥٣ المتعلقة بالتزامات المشتري في بيع فوب .

فإذا كان ذلك هو الأصل إلا أن عقد البيع يندر أن يغفل مكان ووقت واسلوب دفع الثمن ولذا فإننا سنتكلم عن كل هذه الأمور على النحو التالي : -

مكان دفع الثمن : -

ان مكان دفع الثمن هو إما مكان عمل البائع أو مكان عمل المشتري إلا إذا وجد اتفاق أو عرف يقضي بغير ذلك (م ٥٠١ مدني) .

يتضح من هذا أنه في حالة عدم وجود اتفاق صريح فإن شرط الدفع نقدا مقابل المستندات لا يتضمن أن يكون مكان الدفع هو مكان المشتري ، مع أن هذا هو الاستنتاج الطبيعي من الشرط السابق تطبيقا للمبدأ العام وهو أن المدين يسعى للدائن ، فإذا تعذر الوصول إلى قصد الطرفين فإن مكان الدفع يكون في مكان البائع فور تنفيذ العقد بوضع البضاعة على الظهر^(٢٦٢)

(٢٦٠) أنظر نقض فرنسي ٢٧ نوفمبر ١٩٦٥ D.M.F. ١٩٦٦ - ٨٦ .

(٢٦١) A.P. Dobson: Sale of Goods and Consumer Credit 2nd London 1979, P. 108.

(٢٦٢) أنظر : ديفيد ساسون - المرجع السابق - ص ٣٩٧ .

وذلك تطبيقاً للمادة (٥٠١) مدني أن الثمن يكون مستحق الاداء في المكان الذي يتم فيه تسليم المبيع .

وقت دفع الثمن : -

يستحق دفع الثمن فوب عند استلام سند الشحن أو المستندات التي ينص العقد عليها ، فالمشتري يجب أن يكون مستعداً لدفع الثمن في مقابل حيازة البضاعة^(٢٦٣) ، الذي يمثلها سند الشحن أو المستندات الأخرى كإيصال استلام البضاعة ، ولذا فإن تقديم سند الشحن أو المستندات التي ينص عليها العقد للمشتري يقوم مقام تسليم البضاعة إليه ذلك أن حيازتها تمثل الحيازة الحكومية للبضاعة^(٢٦٤) وعلى ذلك فإن المشتري لا يلتزم بالدفع الا وفق الشروط الواردة في العقد بخصوص تسليم المستندات ، فإذا نص العقد مثلاً على أن يكون الدفع مقابل سند الشحن وأصبح المشتري مقلساً قبل شحن البضاعة ، فإن البائع لا يحق له الامتناع عن شحن البضاعة بحجة أن الوصي القائم على أمور المشتري لم يجبره قبل الشحن برغبته في تنفيذ شروط العقد ، لأن الوصي غير ملزم بالافصاح عن رغبته حتى يحين وقت الدفع بموجب العقد^(٢٦٥) ، وكذا الحال إذا نص العقد على أن يكون الدفع مقابل تعيين البضاعة في سند الشحن Specification of The Goods فإن البائع لا يستطيع المطالبة بالثمن في مقابل الفاتورة Invoice^(٢٦٦) .

فإذا لم يشتمل العقد على شرط خاص بوقت الدفع فإن التسليم والدفع

(٢٦٣) ويلاحظ في هذا الخصوص أن المشتري لا يمكنه رفض الدفع إذا كان مقروناً بتسليم

المستندات بحجة أنه لم يعطى الوقت الكافي أو الفرصة المناسبة لفحص البضاعة .

(٢٦٤) أنظر قضية : Jack v. Roberts and Gibson (1865) 3. M. (ct. of Sess) 554.

مشار إليها في بنجامين ص ٩٨٤ هـ ٤٠ .

(٢٦٥) أنظر قضية : Gibson v. Curruthers (1841) 8M & W 321 مشار إليها في بنجامين ص ٩٨٤ هـ ٤٢ .

(٢٦٦) أنظر قضية : Jack v. Reverts التي سبقت الإشارة إليها .

يكونان متزامنين (م ٥٠١ مدني) علما بأن التسليم المقصود هنا هو نقل الحيازة وليس تسليم فوب بالمعنى المعروف^(٢٦٧) ، ويعتبر التسليم إلى الناقل بغرض نقل البضاعة إلى المشتري دليلا مبدئيا على التسليم للمشتري^(٢٦٧) .

ويلاحظ أن البائع لا يمكنه أن يطالب بالثمن قبل أن تتاح الفرصة للمشتري لفحص البضاعة ، إلا أن حق فحص البضاعة يكون عادة في ميناء الوصول إذا كان الدفع مقابل المستندات ، ولهذا فإن الالتزام بالدفع لا يكون وفقا لهذا الرأي في الوقت الذي تسلم فيه البضاعة للناقل وإنما يكون بعد الوقت الذي يتولى فيه المشتري فحص البضاعة أو بعد تنازله عن هذا الحق^(٢٦٩) .

لكن الواقع أنه يندر أن توجد عقود بيع لا يحدد فيها أسلوب ووقت دفع الثمن ، وما يجري عليه العمل في المجال التجاري هو أن الدفع يكون مستحقا عندما تصل البضاعة إلى المكان المطلوب بغض النظر عن الحق في الفحص^(٢٧٠) أو عندما تقدم المستندات الدالة على شحنها إلى المشتري ، وعندها لا يجوز له أن يعلق دفع الثمن على وصولها أو امكانية فحصها وأن يرفض الدفع عند تقديم المستندات إليه بحجة وجود نقص أو تلف فيها ، وإنما عليه أن يدفع الثمن عند تقديم المستندات الدالة على الشحن إليه ، ثم يطلب نذب أحد الخبراء لفحص البضاعة لاثبات حالتها ثم يطالب إما بفسخ عقد البيع أو انقاص الثمن حسب الاحوال^(٢٧١) . مع ملاحظة أن انقاص ثمن البيع فوب يجب أن يحسب على أساس ثمن فاتورة الشراء وليس على أساس ثمن البضاعة

(٢٦٧) أنظر ديفيد ساسون - ص ٤٠٨ هـ ٤٩ .

(٢٦٨) أنظر في هذا المعنى - المادة ١/٣٢ من قانون بيع البضائع الانجليزي ، Sale of goods - Act, 1979.

(٢٦٩) أنظر ديفيد ساسون ص ٤٠٩ .

(٢٧٠) أنظر : ديفيد ساسون - ص ٤١٠ هـ ٤٥ ، ٤٦ حيث تتفق وجهتا نظر الفقهاء الانجليز والاميركان - في هذا الشأن .

(٢٧١) أنظر حكم محكمة مرسيليا ٧ مارس ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥١ - ٣٩ .

في ميناء الوصول^(٢٧٢) .

فإذا رفض المشتري صراحة دفع الثمن نظير المستندات ، فلا يجوز طلب الحكم بالزامه باستلام البضاعة ودفع ثمنها وكذا مصاريف تخزينها في ميناء الشحن لأن ذلك مفاده استبدال التزام بآخر لم ينص عليه عقد البيع فوب وهو ما ليس بجائز ، وإنما الذي يجوز هنا هو طلب فسخ البيع وترتيب آثار الفسخ حسب الاحوال^(٢٧٣) .

وإذا فسخ العقد لعدم مطابقة البضاعة لشروط العقد ، فإن على البائع أن يرد للمشتري الثمن الذي دفعه نظير المستندات فضلا عن التعويض عما لحقه من أضرار^(٢٧٤) .

وأخيرا فإنه متى تعاقد البائع فوب مع المشتري على توجيه البضاعة في خط معين ولم يحترم هذا الشرط ومن ثم استحال على المشتري استلام المستندات لخطأ البائع مما استتبع استحالة استلام البضائع المتفق عليها في العقد فليس للبائع أن يطالب بالثمن المتفق عليه كمقابل لهذه البضاعة .^(٢٧٥) .

طرق دفع الثمن :-

الأصل هو أن يتم دفع الثمن نقدا عند تسليم البضاعة في ميناء الشحن كما ذكرنا ، على أنه قد يتضمن عقد البيع «فوب» شرط الدفع نظير المستندات . فالحياة التجارية قد ساهمت على ابتكار طرائق للدفع تلعب المستندات والمصارف فيها دورا هاما على النحو التالي :-

١ - التحصيل المستندي :- قد يتضمن عقد البيع البحري ما يسمى بشرط «المستندات للتحصيل» وفي هذه الحالة يقوم البائع بشحن البضاعة طبقا لمضمون التزامه في عقد البيع وعقب حيازته للمستندات المتفق عليها وهو سند

(٢٧٢) أنظر حكم محكمة السين ٢٥ يونيو ١٩٥١ D.M.F. ١٩٥٢ - ٣٢٦ .

(٢٧٣) أنظر نقض فرنسي ١٦ يوليو ١٩٥٦ D.M.F. ١٩٥٦ - ٦١٦ .

(٢٧٤) أنظر حكم محكمة السين ٢٧ يونيو ١٩٥٨ D.M.F. ١٩٥٩ - ٦٩٥ .

(٢٧٥) أنظر حكم محكمة استئناف باريس ١٤ نوفمبر ١٩٧٩ D.M.F. ١٩٨٠ - ص ٥٢٦ .

الشحن ووثيقة التأمين والفاتورة يقوم باخطار المشتري عن طريق وكيله في بلد المشتري أو مصرفه بأنه لن ينقل إليه حيازة المستندات عند وصول السفينة الناقلة للبضاعة الا بشرط الدفع عند تقديم المستندات الممثلة للبضاعة ، والمشتري بعد فحص المستندات ومطابقتها يدفع الثمن ويتسلم المستندات وهذا النوع من تحصيل الثمن يسمى في العرف المصرفي «المستندات للتحصيل» . وقد يعطى المشتري أمره إلى مصرف في بلد البائع باستلام المستندات والدفع مقابلها وهو ما يسمى الأمر بالدفع المستندي^(٢٧٦) .

غير أن المشتري قد يرفض المستندات إذا لاحظ انخفاض سعر البضاعة وهو ما يتعرض معه البائع لخسائر ويلاقي مصاعب جمة في الرجوع على المشتري للمطالبة بالتعويض ، لذا ابتدع العمل نظاما آخر وهو شرط المستندات في مقابل القبول .

٢ - شرط المستندات في مقابل القبول : - وفي هذه الحالة يسحب البائع كمبيالة على المشتري يرفقها بالمستندات ويرسلها إلى المشتري ويشترط عدم تسليمه المستندات إلا بقبول الكمبيالة .

وهذه الطريقة معيبة إذ تترك المستندات مع المشتري دون ضمان وفائه لقيمة الكمبيالة مما يعرض البائع إلى متاعب قضائية وإلى احتمال إفلاس المشتري^(٢٧٧) . ورغم أن المصارف دخلت طرفا في عملية الدفع بموجب الكمبيالة المستندية التي أصبحت تتمتع بقبول المصارف مما أعطاها ثقة عالية أكثر في الاوساط التجارية ، إلا أن ذلك بقي ضمانا مهددا بتوقف المصرف عن الدفع أو إفلاسه ، ولذا وجدت المصارف نفسها أمام حاجة ملحة لايجاد وسيلة ائتمانية أخرى تتناسب مع قواعد التجارة الدولية وضماداتها^(٢٧٨) . وكان الاعتماد المستندي هو نوع الائتمان الذي أوجدته خبرة المصارف بمرور الوقت

(٢٧٦) أنظر السيد محمد اليمان - المرجع السابق ص ٩ .

(٢٧٧) أنظر المرجع السابق ص ١٠ وكذا عزيز العكيلي - المرجع السابق ص ٣٩٧ .

(٢٧٨) أنظر : H.C. Gutteridge: The Law of Bankers Commercial Credits, London, 1962, P. 2.

في أواخر القرن التاسع عشر (٢٧٩) .

٣ - دفع الثمن بواسطة الاعتماد المستندي في البيع فوب : -

لقد ابتدعت البلاد الانجلوسكسونية الاعتماد المستندي كوسيلة للتوفيق بين المصالح المتعارضة لكل من البائع والمشتري في البيوع البحرية . فهدف الاعتماد المستندي هو تمكين البائع من استيفاء الثمن عند تقديمه المستندات الدالة على تنفيذ التزامه بحيث يطمئن إلى حصوله على الثمن مهما طرأ من ظروف على أحوال المشتري ، ومن ناحية يطمئن المشتري بأن الثمن لا يدفع إلا بعد أن يقوم البائع بتنفيذ التزامه وتقديم المستندات الدالة على ذلك (٢٨٠) وهذا الهدف لا يتحقق إلا إذا كان الاعتماد المستندي باتا ومؤيداً (٢٨١) .

وقد حل الدفع بواسطة الاعتماد المستندي محل طرق الدفع السابقة وأصبح الطريقة المثلى في الوفاء بالالتزامات في التجارة الدولية .

وغالباً ما يحدد عقد البيع أسلوب ومكان دفع الثمن ، فإذا نص العقد على وجوب فتح اعتماد قبل الشحن فلا يكون البائع ملزماً بشحن البضاعة أو تسليمها للناقل البحري الذي تعاقد معه المشتري أو حتى احضارها إلى ميناء الشحن طالما أنه لم يخطر بفتح الاعتماد (٢٨٢) . ففتح الاعتماد هو شرط سابق للالتزام بتسليم البضاعة وأي تباطؤ في فتح الاعتماد في غير الوقت المحدد يعتبر خطأ عقدياً (٢٨٣) .

(٢٧٩) أنظر الدكتور موريس نصر - الاعتماد المستندي - مجلة القضاء نقابة المحامين - بغداد ١٩٦٠ ع ١ ، ٢ ص ١٤ .

(٢٨٠) أنظر الدكتور عزيز عبد الأمير العكيلى - المرجع السابق - ص ٤٣١ .

(٢٨١) أنظر في صور الاعتماد المستندي : مؤيد Confirmed ، غير قابل للإلغاء irrevocable ، قابل للإلغاء Revocable ، عزيز العكيلى المرجع السابق ص ٤٠٧ ، السيد محمد اليماني المرجع السابق ص ٢٥ . وكذا Davis: the Law Relating to Commercial letters of Credit; 3 rd. (Pitman) 1965.

(٢٨٢) أنظر كايكس - المرجع السابق - ص ٨٠ .

Dix v. Granger (1922) 10 Ll. L. Rep 496

(٢٨٣) أنظر قضية :

ولكن البائع إذا تنازل عن هذا الشرط فلا يحق له أن يعتمد فيما بعد على مبدأ ضرورة فتح الاعتماد كشرط سابق على الالتزام بالتسليم وبالتالي يكون مسئولا تجاه المشتري عن عدم الوفاء بالتزامه بالتسليم^(٢٨٤).

فالاعتماد يجب أن يتفق مع شروط العقد ، فلو نص العقد على الاعتماد باتا في بلد المبيع وصدر كذلك في بلد المشتري دون أن يؤيده مصرف بلد البائع فإن ذلك يعتبر مخالفا لشروط فتح الاعتماد^(٢٨٥) وحيث يترك تحديد ميعاد الشحن خلال فترة محددة للشحن وحتى نهايتها ولم يحدد تاريخ فتح الاعتماد في عقد البيع فإن الاعتماد يجب أن يفتح مع بداية فترة الشحن ، أي قبل تاريخ الشحن المسموح به^(٢٨٦) Prior to the earliest allowed Shipping Date أو بعبارة أخرى فإنه إذا لم يعلن عقد البيع عن تاريخ محدد لفتح الاعتماد فيجب أن يفتح خلال وقت معقول وذلك قبل تاريخ الشحن Before The First date of Shipment^(٢٨٧) فإذا رغب المشتري في تجميد حركة الاعتماد حتى وقت قصير من تاريخ الشحن الفعلي . فيجب أن يدخل شرطا صريحا في العقد يكون الاعتماد بموجبه مشروطا بذلك الشرط ، مثال ذلك أن يتحرك الاعتماد قبل ١٤ يوما من استلام اعلان الشحن أو ارساله^(٢٨٨).

وهكذا يلاحظ أن تاريخ فتح الاعتماد ، هو شرط في العقد فإذا عجز المشتري عن الوفاء به كان للبائع أن ينقض العقد ، فإذا تناول عن ذلك ولم يفتح الاعتماد بشكل سليم فإن المشتري لا يمكنه مقاضاة البائع بموجب العقد إذا أثبت أن المشتري بالرغم من إعادة فتح الاعتماد كان غير قادر على الوفاء

(٢٨٣) أنظر قضية : Plasticmade Societe Par Azioin V. Davidsons (Manchester) Ltd. (1952) ILloyd's Rep 52.

(٢٨٥) أنظر قضية : Enrico Furst & Co. v. W.E. Fisher (1960) 2 Lloyd's Rep. 340.

(٢٨٦) أنظر قضية : Ian Stach Ltd. v. Baker Bosley Ltd. (1958) 2 Q.B. 130.

(٢٨٧) أنظر تعليق القاضى سومرفيل Somervell في القضية الاستثنائية Pavia & Co. A.R.A.V. Thurmman- Nielsen (1952) 2 Q. B. 84.

(٢٨٨) أنظر تعليق القاضى سومرفيل المشار اليه سابقا .

بشروط الاعتماد^(٢٨٩) .

ومتى كان الاعتماد غير قابل للإلغاء فإن ذلك يفرض على المصرف التزاما مطلقا بالدفع عند تقديم المستندات المشروطة^(٢٩٠) ويكون الدفع خاضعا فقد لتحديد الفترة الزمنية التي يكون فيها الاعتماد متوفرا والتي لا يمكن الرجوع فيها فلا تستطيع تعليمات المشتري اللاحقة ولا المحادثات فيما بين المشتري والبائع حول مدى تنفيذ العقد أن تخلّي سبيله من الصرف .

ومن جهة أخرى فإن المصرف إذا لم يلتزم بشروط الاعتماد ودفع دون التقيد بالمستندات المطلوبة فإنه يرتكب خطأ في مواجهة المشتري الذي له أن يتحلل عن التزامه تجاه المصرف^(٢٩١) وتكون المستندات عادة مذكورة في عقد البيع وبالتالي يذكرها المشتري في فتح الاعتماد المستندي وخاصة نوع سند الشحن المطلوب .

وقد يحدث أن يحصل المشتري على سند الشحن الممثل للبضاعة دون أن يدفع الثمن للبائع وذلك لعدم كفاية المستندات المقدمة للمصرف فيحصل المشتري على سند الشحن بطريقة أو بأخرى ومن ثم يتسلم البضائع من الناقل وهنا لا يمكن للمشتري أن يدعي بانقضاء التزامه بالدفع بمجرد فتح الاعتماد وأن البائع فقد حقه في اقتضاء ثمن البضاعة بل يبقى حق البائع قائما في الرجوع على المشتري بالثمن دون أن يكون المصرف طرفا في العلاقة بينهما^(٢٩٢) .

(٢٨٩) أنظر Establishments Chainbaux. S.A.R.L.V. Harbormaster Ltd. (1955) ILloyd's Rep. 3030.

(٢٩٠) أنظر قضية Hamzeh Malas & Sons v. British Imex Industries Ltd (1958) 2 Q.B. 127.

(٢٩١) أنظر قضية Midland Bank Ltd. v. Seymour (1955) 2 Lloyd's Rep. 147.

(٢٩٢) أنظر القضية الاسترالية التي نظرتها المحكمة العليا في استراليا :

Saffaron v. Societe Miniere Caffika (1958) 100 C.L.R. 231.

وكذا قضية Newman Industries Ltd. v. Indo - British Shipping Industries Ltd (1956) 2

Lloyd's Rep 219.

التأمين على البضاعة من قبل البائع ضمانا لاستيفاء الثمن : -
ذكرنا أن البائع فوب قد يقوم - نيابة عن المشتري - بإبرام عقد النقل وبالتأمين على البضاعة من مخاطر الرحلة البحرية ، وذكرنا أن اجراءه لهذه التصرفات تتم بوصفه وكيلًا عن المشتري وله الحق في الرجوع عليه لمطالبته بدفع نفقات هذه الاجراءات ، وهي نفقات مستقلة تماما عن ثمن البضاعة .
وإذا أمن البائع على البضاعة لصالح المشتري ونيابة عنه فإن للمشتري وحده حق الرجوع على المؤمن إذا أصاب البضاعة ضرر أثناء الرحلة لأنه هو الذي يتحمل المخاطر في هذه الرحلة ومنذ لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة .

غير أنه يلاحظ أنه إذا اتفق على أن يكون دفع الثمن نظير المستندات كانت للبائع مصلحة في أن يؤمن على البضاعة اعمالا لحقه في الامتياز ولاقتضاء قيمة البضاعة إذا ما هلكت أثناء الرحلة البحرية ، فإذا كان صحيحا أن مخاطر البضاعة عند نقلها تقع على عاتق المشتري ، إلا أن البائع لا يكون قد استوفى ثمنها بعد ، وقد ترجحت ذلك محكمة النقض المصرية في حكم لها حين قالت «إذا كان التعاقد بين البائع والمشتري قد تم على أن يكون البيع فوب F.O.B. وعلى أن يتم دفع ثمن البضاعة عند استلام مستندات الشحن بميناء الوصول ولم يكن البائع وقت تسليم البضاعة في ميناء الشحن - وإلى ما بعد هذا التسليم قد قبض ثمنها ، وكان له بسبب استحقاق الثمن امتياز على الشيء المبيع فإنه يقتضى ذلك أن يعتبر التأمين الذي تعاقد عليه البائع مع شركة التأمين على البضاعة التي قام بتسليمها فعلا إلى المشتري - تأمينا بحريا أبرمه البائع لمصلحته الشخصية إعمالا لحق الامتياز . وتمثل هذه المصلحة في ضمان اقتضائه قيمة البضاعة من شركة التأمين إذا هلكت أثناء الرحلة البحرية . وتسرى على هذا التأمين قواعد التأمين البحري ، فلا تتعدى المخاطر المؤمن عليها مخاطر الرحلة البحرية ، إلى مخاطر أخرى تتعلق باعسار المشتري أيا كان سبب هذا الاعسار . فإذا كان الثابت من عبارة الحوالة الصادرة من البائع إلى شركة التأمين أن البائع قبض من هذه الشركة قيمة

البضاعة أثر غرقها نفاذاً لوثيقة التأمين وأحال إلى الشركة جميع حقوقه ودعاويه ، لترجع بها قبل من تراه من الغير ، فإنه يكون لشركة التأمين أن ترجع بموجب هذه الحوالة على المشتري بوصفه من الغير بالنسبة لوثيقة التأمين ولأنه لم يدفع ثمن البضاعة بعد إلى البائع ويقع على عاتقه تحمل مخاطر الطريق^(٢٩٣) .

الجزء المترتب على عدم دفع الثمن : -

إذا كان دفع الثمن مرتبطاً بتسليم البضاعة على نحو ما ذكرنا ، فإنه إذا تخلف المشتري عن دفع الثمن فالأصل أن للبائع الحق في حبس البضاعة ، غير أنه لا محل لأعمال هذا الحق إذا كان البائع قد قام بتسليم البضاعة فعلاً للناقل البحري ، في مثل هذه الحالة الأخيرة تبدو أهمية العهدة بسندات الشحن إلى الناقل أو إلى شخص آخر من الغير يرتضيه الطرفان وعلى ذلك إذا لم يكن الثمن قد دفع عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول فإنه لا يكون في مقدور المشتري أن يتسلم البضاعة ، وذات الحل يتم أعماله في الفرض الذي يتعلق فيه الأمر ببيع «فوب» منظوياً على شرط دفع الثمن نظير المستندات .

لكن من الذي يتسلم البضاعة عندئذ في مثل هذا الفرض ؟

إذا كان سند الشحن باسم البائع أو باسم الغير الذي عهد إليه به فلا مشكل على الإطلاق فلأي منهم الحق في طلب استلام البضاعة أما إذا كان سند الشحن ، الموجود بين يدي البائع أو أي شخص آخر من الغير . باسم المشتري ، فليس لأي شخص آخر غيره الحق في طلب استلام البضاعة ، وما على البائع ألا أن يدعها في أحد المخازن إلى أن يحسم الأمر بينه وبين المشتري .

والبائع الذي لم يقبض الثمن له أن يختار بين طلب تنفيذ العقد جبراً على المشتري أو طلب فسخ العقد وفقاً للقواعد العامة^(٢٩٤) .

(٢٩٢) نقض ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٦٦ - مجموعة أحكام النقض السنة ١٧ عدد ١٤ ص ١٩٧٩ .

(٢٩٣) محكمة باريس التجارية ، ١٤ يونيو ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ D.M.F. - ١٧٣ .

المطلب الثاني

الالتزام بتعيين السفينة

يقع على عاتق المشتري أن يقوم بتعيين السفينة التي ستحمل عليها البضائع في المكان والميعاد المحددين في العقد .

ولا يكون المشتري ملزماً بأن يبرم بنفسه عقداً مع مجهز السفينة الذي يتلقى البضاعة اذ له أن يكلف شخصاً آخرأ بأن يبرم العقد اللازم ، بل السائد أنه عادة ينبب عنه في ذلك خاصة وأنه لا يتواجد في ميناء الشحن .

فمن خصائص بيع فوب الجوهريّة أن المشتري هو الذي يتعاقد بنفسه أو بوكيل عنه مع الناقل ، وهو الذي يعين للبائع السفينة التي يجب وضع البضاعة عليها ، ومتى أبرم المشتري أو وكيله عقد النقل مع الناقل تعين عليه أن يخطر البائع اذ لهذا الأخير مصلحة في أن يعرف أين ومتى يتعين عليه تسليم البضاعة .

ووفقاً للانكوتيرمز ١٩٥٣ الخاصة بالبيع فوب - التزامات المشتري - يجب أن يتوافر في هذا الإخطار : -

١ - اسم السفينة ، وتعيين السفينة أمر هام في البيع «فوب» الا أن أهميته تتضاءل اذا كنا بصدد البيع «فاس» حيث تبرأ فيه ذمة البائع ويعتبر قد سلم البضاعة متى وضعها على الرصيف بمحاذاة السفينة .

٢ - الرصيف الذي سترسو عليه السفينة في الميناء المعين وعلى النقيض من هذه القاعدة المتضمنة في «الانكوتيرمز» تجب أن المشرع الكويتي لم يلزم المشتري بتعيين الرصيف الذي ترسو عليه السفينة . وقد كان ذلك هو مسلك المشرع الفرنسي في قانون ٣ يناير ١٩٦٩ . ولا شك في منطقية الحل الذي تبناه المشرع الكويتي والمشرع الفرنسي .

فمن ناحية لا يمكن تعيين الرصيف الذي ترسو عليه السفينة الا في اللحظة الأخيرة وهي مسألة تحكمها قواعد العمل في الميناء وعدد - السفن وازدحامها فيه بحيث يكون من الصعوبة بمكان تعيين ذلك المكان

مقدما ، ومن ناحية أخرى فإن هذه مسألة ميسورة بالنسبة للبائع فمتى أحيط علما باسم السفينة بات من الهين عليه أن يعرف الرصيف الذي سترسو عليه باستعلامه ذلك من مجهزة السفينة (٢٩٥) .

٣ - أن يتضمن الاخطار تاريخ الشحن أو المهلة المحددة لاجرائه ، وتحديد هذا التاريخ له أهميته بالنسبة للبائع اذ يعرف الميعاد الذي يجب عليه فيه أن يشحن البضاعة على ظهر السفينة حتى يتم تنفيذ التزامه بالتسليم . كما أن ذلك من شأنه أن يجنبه مخاطر وضع البضاعة لفترة طويلة على الرصيف قبل شحنها ، وهي مخاطر سوف تكون على حساب البائع الذي يظل مسئولا عنها ولحين تسليمها على ظهر السفينة .

وقد جرى العمل في القضاء الانجليزي على تطبيق هذه القواعد فقضى بأن من واجب المشتري بموجب عقد فوب هو تقديم سفينة في المكان المعين في الوقت الذي يتمكن معه البائع من احضار البضاعة إلى جانب السفينة ومن ثم ، وضعها على حاجز السفينة حتى يتمكن المشتري من استلامها في الوقت المحدد وعلى المشتري اعلان البائع بوصول السفينة حتى يكون البائع في موقف يتمكن معه من الوفاء بالتزامه العقدى (٢٩٦) ويجب أن يحدد المشتري اسم السفينة أو سفينة متجهة إلى ميناء معين (٢٩٧) أو بلد معين (٢٩٨) أو مجرد الشحن على السفينة التالية (٢٩٩) فالمهم هو أن يبلغ البائع بتعليمات المشتري للشحن بحيث يتمكن من القيام بالتزامه بوضع البضاعة على الظهر فإن لم تصدر له تعليمات أو لم تعط التعليمات ضمن المهلة المحددة للشحن (م ١٥٢ ب تجاري كويتي)

(٢٩٥) رودير - المرجع السابق - ص ٥٤٣ .

(٢٩٦) أنظر قضية : J & J Cunningham Ltd. v. R. A. Monro & Co. Ltd (1972) 28 comm. cas. 42.

(٢٩٧) أنظر : Green V. Sichel (1860) C.B. (N.S.) 747.

وقضية : Laing Son & Co. Ltd. v. Estcheap Dried Fruit Co. (1961) 2 Lloyd's Rep. 277.

(٢٩٨) أنظر قضية : Port sudan Co. v. Govmndaswamy Chettiar & Sons (1977) 1 Lloyd's Rep. 166.

(٢٩٩) أنظر : Wilson v. wright (1937) 59 Ll. L.R. 86 .

فالبائع غير مسئول عن الاضرار الناجمة عن عدم التسليم^(٣٠٠) ويكون المشتري مسئولا عن الاضرار الناجمة عن عدم القبول^(٣٠١).

فالسفينة أولا يجب أن تكون فعالة بمعنى أن تكون قادرة على التحصيل بشكل قانوني ضمن مدة الشحن المعينة^(٣٠٢) ويجب ثانيا أن تتواجد في ميناء الشحن المعين في عقد البيع وما لم يوافق البائع على تسليم البضائع في مكان آخر فإن المشتري يتحمل تبعة تعيين سفينة أخرى في ميناء آخر ، فالمشتري يجب أن يعين ميناء الشحن أو مكانا معينا في ميناء الشحن فإذا عجزت السفينة عن الوصول إلى مكان الشحن فإن البائع يعذر عن عدم تنفيذ التزامه بالشحن فإن قام بالشحن فإن المشتري يتحمل المصاريف الإضافية الناجمة عن ذلك وإذا نص العقد على أن يكون الشحن من ميناء أو أكثر فإن للمشتري حق اختيار أحدهما ما لم ينص العقد صراحة على حق البائع في ذلك^(٣٠٣).

هذا ويجب أن يكون الاخطار في ميعاد مناسب dans un delai reasonable (م ١٥٢ تجاري كويتي والمادة ٣٣ من القانون الفرنسي الصادر في ٣ يناير ١٩٦٩) ولا يخلو الحال من أمرين : أن يكون هذا الميعاد المناسب محددا بمقتضى عقد البيع ، سبعة أيام مثلا قبل الشحن ، أو الا يكون الميعاد محددا ، فعندئذ يحدد المشتري مهلة آخذا في الحسبان طبيعة البضاعة ذاتها والمسافة التي تستغرقها عملية النقل إلى حين الوصول إلى الرصيف الذي ترسو عليه السفينة .

هذا ويجري القضاء الانجليزي على أعمال أحكام تقترب من تلك المتعارف عليها في القانون الفرنسي ، من ذلك ما قضى به من أنه إذا لم يحدد العقد موعدا للتسليم فإن على الطرفين القيام بواجباتهما خلال وقت معقول ،

(٣٠٠) أنظر قضية : Armitage v. Insole (1850) 14 Q.B. 728 وقضية : Mainnspinning Co. v.

Sutcliffe & Co. (1971) 87 L.J.K.B. 382.

(٣٠١) أنظر : David t. Boyd & Co. Ltd. v. Louis Louca (1973) ILloyd's Rep. 209.

(٣٠٢) أنظر : Napier V. Dexters Ltd (1926) 26 Ll. L.R. 62.

(٣٠٣) أنظر بنجامين ص ٩٧٨ والقضايا المشار إليها في هـ ٩٦ ، ٩٨ .

فإن لم يعين المشتري السفينة خلال هذا الوقت اعتبر البائع العقد باطلا^(٣٠٤) ويتبع ذلك أن المشتري إذا لم يتمكن من تعيين سفينة فعالة أو مناسبة كما لو كانت غير قادرة على حمل البضائع بسبب عيب فيها أو لأحد العوامل الادارية في ميناء الشحن المتفق عليه في العقد فإنه لا يستطيع مقاضاة البائع لعدم تسليم البضائع^(٣٠٥). ومع ذلك فإن اتضح أن البائع لا ينوى تسليم البضاعة في الوقت والمكان المحددين في العقد فإن المشتري يتحمل من التزام تسمية السفينة^(٣٠٦) ويعتبر سلوك البائع في مثل هذه الحالة انتهاء للعقد وفسخا لكل الشروط التي اتفق عليها سابقا ولا يلزم المشتري بقبول التسليم المتأخر في مثل هذه الحالة^(٣٠٧).

التسليم على الشاطئ : Delivery on Shore

إن شروط العقد فوب لم توضع لمصلحة طرف واحد من أطراف عقد البيع ولذا فإن عجز المشتري عن تسمية سفينة مناسبة وفعالة Suitabel and effective ship في الوقت المحدد يعتبر فسخا للعقد من جانب المشتري وبالتالي لا يحق له أن يصر على أداء بديل أي التسليم على الشاطئ Delivery On Shore أو التسليم إليه مباشرة ، أو إلى مخازن الميناء إلا أن ذلك قد يعرض البائع لخسائر ومخاطر غير محسوبة ، لذا فإن من حقه رفض التسليم على الشاطئ لأن ذلك لا يتفق وأسلوب التسليم المنصوص عليه في العقد. ^(٣٠٨) ونتيجة لذلك

(٣٠٤) أنظر القضية الاسترالية : Cuning & co. Ltd. v. Hasell (1920) 28 C.L.R. 508.

(٣٠٥) أنظر قضية : Societe Co. operative Suisse des Cereales et Matieres Fourrageres v.

La Plata Cereal Co. (1974) 80 LIL. rep. 530.

(٣٠٦) أنظر قضية : Werthelm v. chi Coutimi Pulp Co. (1911) A.C. 61.

وأنظر في نفس المعنى القضية الاسترالية التي نظرتها المحكمة العليا

The High Court of Australia Reter Turnbull & Co. Proprietary Lt. d. v. Mindas

Trading Co. (Australisia) Proprietary Ltd (1954) 2 Lloyd's Rep. 198.

(٣٠٧) أنظر قضية : Nordisk Over Soiek Handel sselskab V. Eriksen & Christensen (1920)

5 LI. L. Rep. 71.

Cohen & Co. v. Ockerby & Co. Ltd. (1917).

(٣٠٨) أنظر قضية :

فإن عاجز المشتري أو تأخره في تسميتها يفسح المجال أمام البائع لطلب التعويض اللازم. (٣٠٩) لكنه لا يستطيع أن يطالب بثمن الشراء إلا إذا تضمن عقد البيع شرطاً يستحق ثمن الشراء بموجبه في تاريخ معين سواء عينت السفينة أم لا (٣١٠).

السفينة البديلة : - Substitute Vessel

فإذا كان الأمر كذلك فهل يحق للمشتري أن يقدم سفينة أخرى خلال المهلة العقدية للشحن وبدفع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك إذا لم تستطع السفينة التي سماها أن تتولى شحن البضائع في الميناء المتفق عليه وخلال المدة المتفق عليها ؟

الأصل أن فشل المشتري في تسمية السفينة خلال المهلة العقدية يرقى إلى مرتبة نقض العقد لأن عنصر الزمن يعتبر جوهرياً في عقد البيع ، ولكن استعداد المشتري لتقديم سفينة بديلة خلال مدة الشحن العقدية لا يسمح للبائع بفسخ العقد لأنه لا يزال هناك متسع (٣١١) من الوقت أمامه للوفاء بالتزامه وشحن البضاعة على الظهر خلال المدة المتفق عليها ، على أن يكون تقديم السفينة البديلة خلال وقت كاف لوفاء البائع بالتزامه بوضع البضاعة على ظهرها ، وقد يعالج هذه الحالة بأن ينص على حق المشتري في تسمية سفينة بديلة بعد المهلة العقدية أو المدة التي جرى العرف التجاري على العمل خلالها والتي تكون في جميع الحالات خلال وقت معقول . وقد عاجلت المادة ١٥٨ تجاري كويتي هذه الحالة بقولها «إذا لم يخطر المشتري البائع باسم السفينة في الميعاد المناسب أو احتفظ لنفسه بحق تعيين مدة لتسلمه البضاعة أو تحديد ميناء الشحن ولم تصدر عنه تعليمات محددة خلال تلك المدة ، التزم بالمصروفات الإضافية التي تنجم عن ذلك وتحمل تبعة ما قد يلحق البضاعة من ضرر من

(٣٠٩) أنظر قضية : Colley v. Over Seas Exporters (1921) 3. K.D. 302.

(٣١٠) أنظر شميتهوف - ط ٧ - المرجع السابق ص ٢٠ .

(٣١١) أنظر قضية : Agricultores Federados Argentions v. Ampro (1965) 2 Lloyd's Rep.

تاريخ انقضاء المدة المتفق عليها للتسليم بشرط أن تكون البضاعة المباعة قد تعينت بذاتها .

ومن ذلك يتضح أن المشرع الكويتي لم يرتب على عدم تعيين السفينة أو مهلة الشحن جزاء بفسخ العقد أو بطلانه بل اكتفى بتعويض الضرر الناجم عن ذلك وهذا الضرر قد يصل إلى حد هلاك البضاعة هلاكاً كلياً إذا انتظرت مدة طويلة .

وعالجت أيضاً المادة ١٥٩ تجاري حالة تأخر السفينة بعد مدة الشحن المتفق عليها أو إذا لم تستطع شحن البضاعة خلال تلك المدة ، فألزمت المشتري بالمصروفات الناجمة عن ذلك وبالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة بعد انقضاء مدة الشحن إذا تعينت البضاعة بذاتها ، كل ذلك ما لم يتفق طرفا عقد البيع على مهلة أخرى في العقد يحددانها سلفاً أو بترك تحديدها للعرف التجاري السائد في هذا الشأن .

وقت تعيين السفينة : - Time of Nomination

وفي الفرض الذي يمنح المشتري فيه مهلة معينة لاستلام البضائع من البائع فيقوم خلالها بتعيين السفينة المخصصة لاستلام البضاعة ، فإن المشتري لا يستطيع مقاضاة البائع الذي بدأ في تنفيذ التزامه بالتسليم من لحظة اعلانه باستعداد السفينة للشحن ، ولكنه لم يستطع إتمام عملية الشحن خلال المهلة المعينة فإذا ورد في عقد البيع^(٣١٢) ما يفيد بأن التسليم يجب أن يتم في أكتوبر من عام ١٩٢٥ بصيغة فوب - لندن - السفينة F.O.B. London Vessel وأن الدفع يكون مقابل إيصال السفينة ، وفي ٢٧ أكتوبر أعلن المشتري بضرورة وضع البضاعة بجانب سفينة معينة ترسو على رصيف معين في ميناء لندن فقام البائع بتنفيذ التزامه حتى ٣١ أكتوبر دون أن يتم تسليم الكمية المتفق عليها ، لكن المشتري رفض قبول البضاعة ودفع الثمن على أساس اخلاف البائع بالتزامه ، وفي هذه الحالة رفض القضاء ادعاء المشتري وحكم لصالح البائع الذي لم

(٣١٢) أنظر شميتهوف - ط ٤ - ١٩٦٢ ص ٢٠ .

يتراخ في تنفيذ التزامه واستغل الوقت المعطى له حتى آخر لحظة ومن ثم فهو يستحق كامل الثمن^(٣١٣) .

وعلى ذلك فإن المشتري يجب أن يعين السفينة في وقت معقول Reasonable Time حتى يتمكن البائع من الوفاء بالتزامه حسب تعليمات المشتري ، وبالمثل فإن البائع يلتزم بتسليم البضاعة في الوقت بحيث تستقر على الظاهر مع انتهاء مهلة الشحن العقدية .

يتضح من كل ذلك أن البائع والمشتري يجب أن يتعاونوا بما يحقق مصلحتهما المشتركة وعلى الوفاء بالتزاماتها العقدية في الوقت المحدد لها ودون أن يعرض أحدهما الآخر للضرر ولذا وجب التنسيق بينهما في جميع مراحل الصفقة التجارية حتى تصبح البضاعة في عهدة المشتري وتحت إشرافه ومسئوليته .

اخلال المشتري بتنفيذ التزاماته :-

قد تعدد الصور التي يخل فيها المشتري بالتزاماته ، فقد لا يعين السفينة ، وقد يعينها ولكنه لا يخطر البائع ، أو يخطره متأخرا في هذه الحالة وأمثاله يكون من المستحيل على البائع أن يسلم البضائع وفقا لما تم الاتفاق عليه في العقد ، فإذا انطوت المدة المحددة للتسليم كان أمام البائع أكثر من طريق له أن يلجأه :-

١ - فقد يتابع تنفيذ العقد ، ويكفيه عندئذ أن يعين البضاعة وأن يتركها في أي مكان تحت امرة المشتري .

ومتى يتم تعيين البضاعة بذاتها ، وكانت المدة المحددة لتسليم البضاعة قد انقضت ، فإنه يلتزم بالمصروفات الإضافية التي تنجم عن ذلك ويتحمل تبعه ما قد يلحق البضاعة من ضرر (م ١٥٨ تجاري كويتي)^(٣١٤) .

Napier v. Dexter Ltd (1926) 26 Ll.L Rep. 184.

(٣١٣) أنظر قضية :

Craswell v. Donald & Jacobs (1921) N.Z.L.R. 368.

والقضية النيوزيلاندية :

. F.A.S. F.O.B. B4

(٣١٤) أنظر أيضا الانكوتيرمز

لكن هل يكون للبائع امكانية فسخ العقد ؟

يذهب القضاء والفقهاء^(٣١٥) في فرنسا إلى امكانية ذلك ، وعلى ذلك يحتفظ بحقه في التصرف في البضاعة على أن يرد للمشتري الثمن إذا كان قد سبق له أخذه منه ويكون للبائع أن يطلب من المشتري التعويض عن الضرر الذي يسبب له فسخ العقد .

هذا وإذا أثبت المشتري أن عدم تنفيذ التزامه بسبب قوة القاهرة كاضراب مثلا ، أو حادث مفاجئ غير متوقع انفسخ العقد دون أن يكون للبائع الحق في المطالبة بأي تعويض^(٣١٦) .

الصورة الثانية لعدم التنفيذ : -

أن يتقيد المشتري بالتزامات لا تكون مطابقة لتلك المنصوص عليها في العقد بأن يتأخر وصول السفينة إلى ما بعد انتهاء المدة المعينة للشحن ، أولا تستطيع السفينة شحن البضاعة خلال تلك المدة أو أن يتعين ميناء الشحن المتفق عليه . في هذه الفروض يكون للبائع الذي تم اخطاره بهذه التغييرات من قبل المشتري أن يسلك واحدا من الطرق الآتية : -

١ - إما أن يسلم البضائع طبقا للاخطار الذي تلقاه ، ويكون بذلك قد قبل التنازل عن حقه في الفسخ ، ويكون له فوق ذلك الحق في طلب المصاريف الإضافية التي تمت في غضون تلك الفترة اللهم إلا إذا كان صرفها بسبب قوة القاهرة .

٢ - إما أن يرفض المشتري تسلم البضائع ، ويكون للبائع عندئذ أن يفسخ العقد ويطالب بالتعويض اللهم إلا إذا كان قد حال دون المشتري وتنفيذ التزامه قوة القاهرة ، ففي هذه الحالة ينفسخ العقد دون أن يكون هناك محل للتعويض .

وأخيرا فإن عدم التقيد قد يأخذ الصورة التالية : -

(٣١٥) نقض تجاري ٢٧ نوفمبر ١٩٥٧ ، D.M.F. ١٩٥٨ ص ١٤٦ .

(٣١٦) روديير المرجع السابق ص ٥٤٤ .

إن الناقل يتقاعس عن أخذ البضائع في اليوم المحدد ، وتختلف أسباب هذا التقاعس ، فقد لا تصل السفينة إلى الميناء في اليوم المتفق عليه ، وقد تصل ولكنها لا تكون مهيأة بعد لتحميل البضاعة عليها ، وقد تصل وتكون قد استوعبت حمولتها بالكامل ولم يعد ثمة مكان . ما الحكم في مثل هذه الفروض ؟

تصدت الانكوتيرمز للاجابة على ذلك فميزت بين البيع «فاس» والبيع «فوب» ففي الأول تكون تبعة ما لحق البضاعة من ضرر على عاتق المشتري متى وضعت البضاعة تحت تصرفه^(٣١٧) .

بينما لا تمثل تبعة هذه المخاطر في البيع فوب إلا من تاريخ انقضاء المدة المحددة للتسليم . على أنه يشترط في الحالتين أن تكون البضاعة قد تعينت بذاتها^(٣١٨) .

وقد انتقد الفقهاء الفرنسيون هذا التمييز على أساس أنه متى لم تنته المدة المحددة فإن المشتري يمكن أن ينفذ التزاماته ولا يخرج الأمر عن واحد من فرضين : -

إما أن المشتري يجد سفينة بديلة قبل انقضاء المدة المحددة وعندئذ لا يكون أمام البائع إلا أن يطلب التعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة لتحديد تاريخا خاطئا لوصول السفينة من ذلك ، كما لو كان البائع قد دفع مثلا مصاريف اضافية نتيجة لوضعه البضائع مدة أطول من المتفق عليها في ميناء الرحيل .

واما أن لا يجد المشتري سفينة إلى أن تنقضي المهلة المحددة . فيكون للبائع عندئذ الخيار بين تنفيذ العقد أو فسخه مع الزام المشتري في كلتا الحالتين

. F.A.S.B3

.F.O.B. B3

(٣١٧) الانكوتيرمز

(٣١٨) الانكوتيرمز

بالتعويض عما قد يلحقه من ضرر ، ودفع كافة المصاريف الإضافية التي تم دفعها من تاريخ انقضاء المدة المعينة للشحن .

ويستطيع المشتري أن يتخلص من مسؤوليته عن دفع تعويض إذا أثبت أن عدم تنفيذه لالتزامه راجع لقوة القاهرة . غير أن خطأ الناقل لا يعد من قبيل القوة القاهرة^(٣١٩) .

ولا يكون أمام المشتري ألا أن يرجع على الناقل ، على أساس عقد النقل البحري المبرم بينهما .

حكم التزام البائع بإبرام عقد النقل : -

يجري العمل في الوقت الحالي في عديد من بيوع فاس وفوب على أن يقوم البائع بإبرام عقد النقل بمقتضى شرط صريح في العقد أو اعمالا للعادة المتبعة في ميناء القيام^(٣٢٠) ولعل ذلك مرجعه إلى أن البائع عادة ما يكون في وضع أفضل من المشتري في تعامله مع الناقل .

وقد ذهب القضاء الفرنسي^(٣٢١) إلى أن وضع هذا الالتزام على عاتق البائع لا يغير من كون هذا من بيوع القيام متى اشترط أنه بيع «فاس» أو «فوب» . ويشبه هذا البيع عندئذ البيع «سيف» .

وقد ذهب بعض الفقه الفرنسي إلى القول بأن من الخطأ وصف العقد بأنه في هذه الحالة بيع فوب وإنما هو بيع سيف^(٣٢٢) .

(٣١٩) روديير المرجع السابق ص ٥٤٥ .

(٣٢٠) روديير المرجع السابق ص ٥٤٥ بند ٢ .

(٣٢١) أنظر هذا القضاء المذكور روديير - المرجع السابق ص ٥٤٥ هامش ٢ .

(٣٢٢) أنظر هذا الرأي في روديير - المرجع السابق ص ٥٤٦ هامش ١ .

ويذهب الرأي الراجح^(٣٢٣) إلى تخطيط هذا الرأي المقدم ، ويرى أنه مبالغ فيما ذهب إليه ، ويذهب أصحاب هذا الرأي في شرح وجهة نظرهم بقولهم بأن الالتزام الواقع على عاتق البائع F.O.B. بابرار عقد النقل لا يقوم على ذات الاساس الذي يقوم عليه التزام البائع C.A.F. أي أن أساس الالتزامين ليس واحدا في الحالين . فالبائع في عقد البيع C.A.F. حين يبرم عقد النقل إنما ينفذ واحدا من الالتزامات الواقعة على عاتقه بمقتضى هذا العقد بينما يتعامل البائع F.O.B. مع الناقل استنادا إلى وكالة متولدة عن عقد البيع .

يتولد عن ذلك اختلاف جد جوهري في عملية حساب المبالغ التي يجب أن يدفعها المشتري . فالمشتري «سيف» يدفع بدلا مقطوعا اجماليا وغير قابل للانقسام يشمل - من بين ما يشمل - أجرة النقل بالسفينة (م ١٤١ كويتي) أما المشتري فوب فهو يدفع ثمنين : ثمن البضاعة (وهي لا تشمل ثمن الشحن) و ثمن النقل الذي قد يدفعه اما مباشرة للناقل وإما للبائع إذا كان قد دفعها نيابة عنه بوصفه وكيلًا في ابرار عقد النقل .

عدم تنفيذ البائع لالتزامه : -

إذا كان البائع ملزما ، بمقتضى اتفاق في العقد أو بحسب ما جرى عليه العمل في ميناء القيام ، بابرار عقد النقل ، ولم يتقيد هذا الاخير بالتزامه في المدة المحددة ، فإنه يكون للمشتري أن يبحث بنفسه عن سفينة ، يتفق معها ويكون له حق مطالبة البائع بالتعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة لدفعه مصاريف اضافية والتأخير في التسليم .

ولكن هل للمشتري أن يسلك طريقا آخر ؟ هل له أن يطلب فسخ العقد بعدم تنفيذ البائع لالتزامه ؟

يذهب الفقه والقضاء في فرنسا إلى عدم أحقية المشتري في ذلك^(٣٢٤)

(٣٢٣) أنظر رودير المرجع السابق ص ٥٤٦ هامش ٢ و ٣ .

(٣٢٤) أنظر هذا الفقه والقضاء معروضا في رودير - المرجع السابق ص ٥٤٧ هامش ٢ .

وحجتهم في ذلك أنه لا ينبغي خلط البيع بالوكالة في هذا الفرض . فالبائع فوب الذي لا ينفذ الالتزام المتعلق بإبرامه لعقد النقل ، انما يخل بالتزاماته المترتبة على عقد الوكالة ، لا بالتزاماته كبائع ومن ثم فإن نطاق الجزاء ينحصر في دائرة الوكالة دون أن ينسحب على البيع .

ويشكك الاستاذ رودير^(٣٢٥) في صحة هذا الرأي ، فإذا كان صحيحا أن البائع يتعامل مع الناقل بوصفه وكيلًا إلا أن هناك ارتباطًا وثيقًا بين عقدي البيع والوكالة المبرمين بين نفس الأشخاص ، فعقد البيع يلتزم البائع بمقتضاه بتسليم البضاعة على ظهر السفينة ، وسوف يكون من المستحيل على البائع أن يسلم البضاعة إلا إذا تعاقد مع ناقل من أجل شحن البضاعة . وبعبارة أخرى فإن عدم إبرام عقد النقل مع المجهز يستتبع بالضرورة عدم تسليم البضاعة .

على أنه رغم ارتباط العقدين ببعضهما إلا أننا مع الرأي الأول الذي يفصل بين العقدين وبالتالي فإن الالتزامات الناجمة عن الإخلال بعقد البيع يجب أن لا تختلط بالالتزامات الناجمة عن عقد الوكالة ذلك أن القول بعكس ذلك يخرج عقد البيع فوب عن طبيعته ويحمل البائع بالتزام أصلي بتدبير عملية النقل وهو ما لم يقل به أحد من الفقهاء .

المطلب الثالث

التزام المشتري بنفقات تسلم البضاعة

لقد حددت المادة ٤٧٧ مدنى كويتي بأن نفقات تسليم المبيع تكون على البائع ما لم يقضي الاتفاق والعرف بغير ذلك . ومقابل ذلك حددت المادة ٥٠٧ مدنى التزامات المشتري في هذا الشأن فنصت على أن يتحمل المشتري نفقات عقد البيع ورسوم التسجيل ونفقات الوفاء بالثمن ونفقات تسلم المبيع وغير ذلك من مصروفات ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضى بغير ذلك .

وعلى ذلك يتضح أنه كما يلتزم المشتري بدفع الثمن فإنه ملزم بدفع

(٣٢٥) رودير - المرجع السابق ص ٥٤٧ .

نفقات تسلم المبيع أي المصروفات التي تستحق على البضاعة منذ اللحظة التي تجتاز فيها أثناء شحنها حاجز السفينة (م ١٥٧ تجاري كويتي) وكذا البند (٢) من شروط الانكوتيرمز الخاصة بالتزامات البائع فوب وبالمثل فإن أي رسوم أو نفقات تكون مستحقة الدفع بعد الشحن تقع على عاتق المشتري فهو مسئول عن تكاليف الرص بمجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة^(٣٢٦) ولكنه لا يلزم برسوم التصدير الواجبة الدفع قبل الشحن^(٣٢٧) وهذا هو المبدأ المتبع فيما بين البائع والمشتري أصلاً ، حيث قد تكون نفقات الرص على المشتري مع أنه فيما بين الشاحن والناقل يكون الشاحن هو الملتزم بأجرة الرص وهذا الشاحن قد يكون البائع ، ولذا فإن الالتزامات الناجمة عن هذه العمليات يمكن أن تتغير وفقاً لشروط العقد فيما بين البائع والمشتري ، كأن يشترط في العقد على أن تكون رسوم التصدير على حساب المشتري^(٣٢٨) . وعادة ما يتضمن العقد ما يفيد بأن كل زيادة في مصاريف التصدير يتحملها المشتري في الفترة ما بين توقيع العقد وتاريخ الشحن الفعلي . لكنه لا يلتزم بها إذا فرضت في تاريخ لاحق لتاريخ الشحن المتفق عليه لأن عدم الشحن كان راجعاً إلى خطأ من البائع .

ورغم وضوح العلاقة فيما بين التزامات البائع والمشتري فيما يتعلق بالمصروفات الناجمة عن التسليم على النحو المتقدم إلا أن هناك رأياً يحمل المشتري الذي يظهر بمظهر الشاحن في مواجهة السفينة بالتزامات تعتبر أصلاً من التزامات البائع وذلك في الفترة التي تسبق تغطية البضاعة حاجز السفينة^(٣٢٩) حيث يتحمل نفقات أذون الشحن ورسوم الميناء ورسوم التصدير أو الرخص اللازمة لذلك ، لأنها لا تتصل بتسليم البضاعة على الظهر بل تتعلق بمرحلة لاحقة من مراحل البيع أي شحن وتصدير البضاعة، وذلك لأن من مصلحة المشتري إذا كان مستأجراً السفينة أن يحصل على جميع الرخص

(٣٢٦) أنظر قضية : Att. Gen Leopold Walford (London) Ltd., (1923) 14 Ll. L.R. 359.

(٣٢٧) أنظر : Bowhill Coal Co, Ltd, v. Tobias (1902) 5F. (ct. of Sess.) 262.

(٣٢٨) أنظر بنجامين المرجع السابق ، ص ٩٨٤ .

(٣٢٩) أنظر ديفيد ساسون المرجع السابق ص ٣١١ .

والأذونات اللازمة للتصدير وإلا فإن السفينة لا تتمكن من مغادرة الميناء بسرعة، الأمر الذي يلزمه بدفع غرامات تأخيرية لها^(٣٣٠).

لكن الواقع أن توزيع هذه النفقات يخضع لاتفاق الطرفين أو للعرف المتبع في ميناء الشحن .

وقد حسم المشرع الكويتي ذلك في المادة ١٥٧ تجاري فألزم المشتري بجميع المصاريف المستحقة بعد تخطى البضاعة حاجز السفينة كما ألزمه بدفع المصاريف الناجمة عن اخطاره بشحن البضاعة وإرسال الاوراق الدالة على ذلك (م ١٥٣ / ٢ تجاري). أما التكاليف الناجمة عن استخراج وارسال الشهادات القنصلية وشهادات المنشأ فلم يذكرها وإنما ذكرتها الانكوتيرمز في البند ٥ ، ٦ من التزامات المشتري في عقد البيع فوب على أنها واجبة على المشتري .

المبحث الرابع فحص البضائع وردها

مصدر هذا الواجب : - نص التقنين المدني الكويتي في المادة ٤٩٢ منه على أنه إذا تسلم المشتري المبيع وجب عليه التحقق من حالته بمجرد تمكنه من ذلك وفقا للمألوف في التعامل ، فإذا كشف عيبا يضمنه البائع وجب عليه أن يبادر باخطاره فإذا لم يفعل سقط حقه في الضمان ، فإذا كان البيع مما لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد تم كشفه للمشتري بعد ذلك ، فإنه يجب عليه أن يخطر البائع بمجرد كشفه والا سقط حقه في الضمان .

وعلى ذلك فإننا سنحاول تطبيق ذلك في البيع فوب لعدم وجود نصوص في القانون التجاري ، تعالج هذا الأمر ، مما يستوجب الرجوع إلى الاصل العام في القانون المدني .

وقت ومكان الفحص : - إن الفكرة الرئيسية التي تهيمن على هذا

Brands & Co. b.v. Morris & Co. (1917) 2K. B. 784.

(٣٣٠) أنظر قضية :

الموضوع هو الوقت الذي يصبح فيه الفحص ممكنا ، أي الوقت الذي يتمكن فيه المتعاقد من القيام بإجراء الفحص ، وهذا التمكن من الفحص قد يحصل عند إبرام العقد أو عند التسليم وقد لا يحصل إلا بعد التسليم بفترة^(٣٣١) الاصل في العقد فوب أن يتم فحص البضاعة في ميناء الشحن عندما تكون جاهزة لوضعها على ظهر السفينة ، ذلك لأن مكان التصدير أو مكان الشحن وهو مكان البائع المدين بالتسليم^(٣٣٢) ما لم يعين الاتفاق والعرف مكانا ، أو زمانا لتسليم المبيع (م ٥٠٦ مدني كويتي) شريطة أن يتمكن المشتري من فحص البضاعة ومطابقتها للعينة التي تم الشراء بموجبها في هذا المكان أي تعطى له الفرصة المناسبة للفحص وأن تكون طبيعة البضاعة تسمح بذلك وإلا إعتبر قابلا لها^(٣٣٣) .

وبذا يكون مكان التسليم هو مكان الفحص^(٣٣٤) . ويلاحظ أن الفحص قد يقتصر على فحص عينة من المبيع لأنه قد يعاد بيعه إلى أكثر من تاجر وبالتالي يتعذر استرداده من بلاد مختلفة .

فإذا وجد للمشتري وكيل في ميناء الشحن ولم يتول فحص البضاعة قبل شحنها على الظهر ومطابقتها للأوصاف الواردة في عقد البيع فإن حق المشتري في رد البيع يسقط وليس للمشتري إلا المطالبة بالتعويض^(٣٣٥) . أما استلام الناقل للبضاعة فلا يعتبر قبولا من المشتري لها لأن الناقل ليس طرفا في عقد البيع وليس وكلا عن المشتري حتى يقبل التسليم وفق عقد البيع فهو وكيل

(٣٣١) أنظر رسالة : Cottin - Elizabeth: La definition du vice cache Dans La Vente (Etude de droit Compare) Paris, 1939, P. 70-71.

(٣٣٢) أنظر : الدكتور عبد الرسول عبد الرضا محمد - الالتزام بضمان العيوب الخفية في القانونين المصري والكويتي - القاهرة - ١٩٧٤ - رسالة دكتوراه - ص ١٠٦ .

(٣٣٣) كايكس ٧٧ و ٨٩ ، شوفوند ١٠٥٣ ، استئناف جاند ٢٨ يونيو ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥٢ - ٤٨ ، الهافر ٢٢ ابريل ١٩٢٩ - ملحق دور ٧ - ٢٨١ .

(٣٣٤) أنظر قضية : Perkins V. Belt (1893) 1 Q.B. 193.

(٣٣٥) أنظر قضية : Boks & Co. v. J.H. Rayner and Co. (1921) T.L.R. 800.

وكذا أنظر - أحمد حسني - المرجع السابق ص ٥٦٤ .

لاستلام البضاعة من أجل نقلها^(٣٣٧) ولذلك لا يعتبر تلقى السفينة التي أرسلها المشتري للبضاعة قبولا نهائيا منه لهذه البضاعة^(٣٣٧) .

ومع ذلك فإن الفقه والقضاء لا يسلمان بالقبول الضمني للبضاعة من جانب المشتري في ميناء الشحن وإنما يشترطان لذلك أن يكون البائع قد أخطر المشتري في وقت مناسب لحضور التسليم عند الشحن مع تحديد وقت الشحن بدقة ، إذ يكون على المشتري في هذه الحالة التزام بفحص البضاعة وبيان مدى مطابقتها للشروط الواردة في عقد البيع فإن تمكن من ذلك ولم يفعل سقط حقه في الفحص ، فإذا قام البائع من جهة أخرى بشحن البضاعة دون إخطار المشتري بوقت الشحن فإن للمشتري حق عدم قبول البضاعة وردها لعدم مطابقتها للمواصفات الواردة في العقد الا إذا أثبت البائع أنه قام بشحن البضاعة تتفق وتلك المواصفات .^(٣٣٨) فإذا كان ذلك هو الأصل الا أن الطرفين قد يتفقان على تأجيل الفحص إلى ما بعد مكان التسليم وذلك لعدم مناسبة مكان التسليم للفحص ولعدم ملائمة طبيعة البضاعة للفحص في هذا المكان ، وعلى ذلك يحتفظ المشتري بحق رد المبيع عند الفحص إذا وجد غير مطابق لما اتفق عليه في العقد^(٣٣٩) .

كما أن الأعراف التجارية قد تتضمن تأخير موعد الفحص حتى وصول الشيء إلى موطن المشتري ومعنى ذلك أن التسليم الاول لم يكن نهائيا ، وبناء عليه يحق للمشتري رفض البضاعة إذا وجد بها عيوباً ولو كانت تعتبر من العيوب الظاهرة^(٣٤٠) .

(٣٣٦) أنظر قضية : *Vigers Bros v. Sander Son Bros.*, (1901)

(٣٣٧) أنظر على جمل الدين - القانون البحري - ص ٨٢٦ .

(٣٣٨) أنظر كايكس بند ٥٦ ، ٥٧ ، شوفوبند ١٠٥٣ استئناف جاند ٢٨ يونيو ١٩٥٠ ، D.M.F. ،

١٩٥٢ - ٢٨ - سابق الإشارة إليها .

(٣٣٩) أنظر قضية : *Mosling v. Dean* (1901) 18 T.L.R. 217.

(٣٤٠) أنظر : الدكتور عبد الرزاق السنهوري - الوسيط ج ٤ ص ٧٣٦ .

وهذا ما أخذت به محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها^(٣٤١) حيث قالت : بأن تسليم البضائع في البيع فوب بشحنها على ظهر السفينة لا يتعارض مع حق المشتري من التحقق من مطابقة البضاعة المباعة للعينة عقب وصول البضاعة إلى ميناء الوصول .

وعادة ما يكون الفحص مؤجلاً في الحالة التي يتولى فيها البائع تقديم سند الشحن ويقع عبء اثبات توفير فرصة الشحن للمشتري على عاتق البائع وتتم المطابقة عادة حسب حالة البضاعة في وقت الشحن فوب دون النظر إلى التلف الذي يلحق البضاعة أثناء النقل ، لأن تأجيل حق الفحص والمطابقة لا يؤثر على مبدأ توزيع المخاطر بموجب عقد بيع فوب^(٣٤٢) .

فإذا كانت البضاعة معدة لإعادة البيع فإن المحكمة تكتفى بالتفتيش في مكان المشتري^(٣٤٣) إلا إذا لم يعط الفرصة الكافية لذلك وعندها يعتد بالفحص في مكان المشتري الثاني .

ويلاحظ أنه إذا كان يحق للمشتري رفض البضاعة من الناحية القانونية بسبب عدم مطابقتها للمبيع المتفق عليه في عقد البيع إلا أن الواقع العملي يجري على خلاف ذلك لأسباب إقتصادية حيث يكون المبيع قد نقل إلى مكان بعيد قد لا يكون معروفا واسترجاعه يكلف مبالغ طائلة ، كما أن أوضاع السوق التجارية واحتمالات الربح بالاضافة إلى أن البضاعة إذا كانت من النوع القابل للتلف ، يجعل من عدم قبولها اعتبارها هالكة هلاكاً كلياً ، ولذا فإن المحاكم تلجأ إلى تعديل الاسعار بما يحقق مصلحة الطرفين والمصلحة العامة لأن الدولة قد تكون في حاجة للبضاعة رغم عيوبها^(٣٤٤) وتفادياً لذلك يلجأ الباعة عادة إلى تضمين عقود بيعهم ما يسمى بشروط الرد Rejection

(٣٤١) طعن رقم ٢٨٣ سنة ٢٤ ق جلسة ٥٨/١١/٢٣ ، س ٩ ص ٦٩٩ .

(٣٤٢) أنظر ديفيد ساسون ص ٤١٦ هـ ٦٣ .

(٣٤٣) أنظر قضية : Boks & Co. Ltd. المشار إليها سابقاً .

(٣٤٤) أنظر : الدكتور عبد الرسول عبد الرضا محمد - المرجع السابق ص ١٠٧ .

وكذا ديفيد ساسون المرجع السابق - ص ٤١٦ هـ ٦٦ .

Clauses التي تهدف إلى استبعاد أو تعديل حق المشتري في رفض قبول البضاعة وذلك باستبدال هذا الحق بتعديل في السعر أو بالسماح بنسبة مئوية للتلف ، كما قد ينص العقد على ميعاد محدد يتعين على المشتري أن يبدى خلاله رفضه وإلا سقط حقه في ذلك . (٣٤٥) .

ويترتب على رفض المشتري قبول البضائع في ميناء الوصول لعدم مطابقتها للمبيع الوارد في عقد البيع استعادته لأجرة النقل والتأمين والمصاريف الأخرى التي تكبدها بعد تجاوزها حاجز السفينة بالإضافة إلى حقه في استرداد ثمن الشراء^(٣٤٦) الذي يقدر بثمن البضاعة وقت اكتشاف العيب الذي سبب عدم القبول في مكان الوصول النهائي^(٣٤٧) وفي ذلك تنص المادة ٤٩٨ مدني كويتي بأنه إذا لم تتوافر في البيع وقت التسليم الصفات التي كفل البائع للمشتري وجودها فيه كان للمشتري أن يطلب فسخ البيع مع التعويض أو أن يستبقى المبيع مع طلب التعويض عما لحقه من ضرر بسبب عدم توفير هذه الصفات .

وأخيراً فإن البائع يبقى ضامناً للعيوب مدة سنة وقت تسليم المبيع إلا إذا قبل البائع أن يلتزم بالضمان لمدة أطول ، ولكن ليس له أن يتمسك بسقوط الضمان بعد مضي هذه المدة إذا ثبت أنه عمد إخفاء العيب غشاً منه (م ٤٩٦ مدني كويتي) .

المبحث الخامس

التزام المشتري بأجرة النقل البحري وواجبه في تأمين البضاعة

Freight and Marine Insurance

عندما تباع البضاعة فوب بالمعنى العادي فإن المشتري هو الذي يتحمل

(٣٤٥) ديفيد ساسون المرجع السابق - ص ٤١٧ .

(٣٤٦) أنظر ساسون^٢ المرجع السابق - ٤١٥ .

Van Den Hurk V. Martens (1920) LI. K.B. 850.

(٣٤٧) أنظر قضية :

التزام تنظيم أجرة النقل ويتوجب عليه شراء الغطاء التأميني ويقوم كذلك بتحمل النفقات المترتبة على ذلك ، ويعتمد المشتري لتأمين البضاعة لأن مخاطر البضاعة تنتقل إليه من لحظة تسليم البضاعة فوب ، أي من اللحظة التي تجتاز فيها حاجز السفينة . ولذا فإنه يبحث عن غطاء تأميني يشمل أجرة النقل وضمن البضاعة وهامش ربحي ، وأقساط التأمين كما قد يشمل الغطاء ، المخاطر غير البحرية كالحرب والاضرابات والحصار البحري وغير ذلك من الأمور التي تعترض البضاعة في رحلتها البحرية^(٣٤٨) . وقد شملت كل ذلك المادة ٢٧٣ / ١ من قانون التجارة البحرية الكويتي بقولها «يجب أن يكون محل التأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع» . باستثناء المخاطر الناجمة عن الحرب والاضرابات والحصار البحري فإن التأمين العادي لا يشملها إلا إذا اتفق في عقد التأمين على خلاف ذلك (م ١٨٩ / ١ تجارة بحرية كويتي) .

وعلى ذلك فإن البائع فوب غير ملتزم أصلا بالتأمين على البضاعة لمصلحة المشتري بل يتوجب عليه أداء هذه المتطلبات التي تقع عليه حسب شروط عقد فوب العادية .

لكن هذا التنظيم قد لا يكون مناسباً لأن البائع الذي يمارس عمله في مكان وجود البضاعة يملك التسهيلات اللازمة لتنظيم عمليتي النقل والتأمين أفضل من المشتري ، وعليه فإن عقد فوب قد ينص على شرط صريح أو ضمني يلزم البائع بالقيام بهذه الواجبات التي تتعلق بالبضاعة المباعة إلا أن كلفة النقل والتأمين تكون طبعاً على حساب المشتري^(٣٤٩) .

ويقوم البائع بهذه الاعمال بصفته وكيلًا عن المشتري فهو قد يحصل على سند الشحن ويدخل في عقود أخرى باسم المشتري أو باسمه ولكنه يفعل ذلك دائماً لحساب المشتري وكذلك فإنه يقوم بهذه الاعمال بمقابل ويحصل على عمولة

(٣٤٨) أنظر ديفيد ساسون - المرجع السابق ص ٤٢٥ .

N.V. Handel My J. Smith, Import-Export v.

(٣٤٩) أنظر قضية :

English Exporters Ltd., (1957) ILloyd's Rep 517.

من المشتري لبرامه عقدى النقل والتأمين إلا إذا اتفق الطرفان أو كانت هناك عادة تجارية بخلاف ذلك ، ولذا فإنه يحزر فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن فوب بما فيه المصاريف اللازمة حتى تتخطى البضاعة حاجز السفينة والثانية تشمل المصاريف الناجمة عن الخدمات الاضافية التي قام بها البائع لحساب المشتري وخاصة مقابل النقل والتأمين والعمولة المستحقة له^(٣٥١) .

فإذا لم يكن البائع ملزما بالتأمين على البضاعة بموجب عقد بيع فوب فإن عليه أن يعلن المشتري بأسرع ما يمكن حتى يتمكن هذا من التأمين على البضاعة أثناء النقل البحرى ، والا فإنه يتحمل المخاطر والأضرار التي تتعرض لها البضاعة في رحلتها إلى مكان الوصول ، فإذا لم يحدث ضرر انتفى حق المشتري في المطالبة بالتعويض^(٣٥١) .

ويلاحظ أنه في الحالة التي لا يوجد فيها التزام على البائع بشراء الغطاء التأمينى اللازم للبضاعة ، فإنه لا يوجد ما يلزم المشتري بشراء تأمين معين لتغطية المخاطر التي تتعرض لها مصالحه ، ولكن المعروف أن كل طرف يشتري من التأمين ما يغطى مصلحته . فمصلحة البائع هي التأمين على البضائع حتى عبورها حاجز السفينة^(٣٥٢) ، مع أنه قد يحتفظ بمصلحة تأمينية حتى بعد انتقال ملكية البضاعة ومخاطرها إلى المشتري وذلك بفعل حقه في ايقاف البضاعة أثناء النقل^(٣٥٣) إذا لم يكن قد دفع له الثمن^(٣٥٤) وعلى ذلك إذا اتفق على دفع الثمن مقابل المستندات في ميناء الوصول فإن للبائع أن يبرم تأميناً بحرياً لمصلحته اعمالاً لحق الامتياز المقرر له على البضاعة وذلك لضمان اقتضاء قيمة البضاعة من شركة التأمين في حالة هلاكها^(٣٥٥) .

(٣٤٩) أنظر شميتهوف ط ٧ - ص ٢٠ .

(٣٥٠) أنظر - بنجامين ص ٩٧٥ - ديفيد ساسون - ص ٤٢٦ .

(٣٥١) أنظر قضية : W.L.R. Traders Ltd. v. British and Shippig Agency. (1955) ILloyd's : Rep. 559.

(٣٥٣) أنظر : شميتهوف ط ٦ - ص ٢٧٠ ، ديفيد ساسون - عقود بيع وفوب بند ٥٠٨ .

(٣٥٤) قضية : Moran Galloway & Co. V. Uzielli (1905) 2.K.B.

(٣٥٥) نقض مصرى طعن رقم ٣٩٣ سنة ٢٤ ق جلسة ٥٨/١١/٢٣ س ٩ ص ٦٩٩ .

ومن جهة أخرى فإن مصلحة المشتري عادة تبدأ بعد تخطي البضاعة حاجز السفينة حيث أن المخاطر المتعلقة بالبضاعة تنتقل عند تلك النقطة^(٣٥٦) .

وتدق المصلحة في التأمين عندما يتم تحميل جانب من البضاعة فتتلف ، وقد حكم هذه الحالة بأن المشتري له مصلحة في التأمين على الجزء التالف وبالتالي يحق له التعويض من شركة التأمين ، حتى ولو كان له حق رد ذلك الجزء من الحمولة لاهمال البائع بدون عذر قانوني في اكمال توريد الكمية كلها^(٣٥٧) ، ذلك أن شحن ذلك الجزء على ظهر السفينة يرقى إلى مرتبة تسليمه إلى المشتري .

(٣٥٦) بنجامين ص ٩٧٥ .

(٣٥٧) أنظر قضية : Colouial Insurance Co. Of New Zealand V. Aderaide Insurance Co. (1886) 12 App. Cas. 128.

الخاتمة

على ضوء معالجتنا لعقد البيع «فوب» بوصفه من بيوع القيام اتضح لنا أن البيوع البحرية بصفة عامة تلعب دورا هاما ومؤثرا في نطاق التجارة الدولية ، وعلى الأخص تجارة الاستيراد والتصدير ، ووضح أن هذا البيع يثير مشكلات متعددة بسبب تداخل تنفيذه مع عقد النقل البحري ، مضافا إلى هذا أن هذه البيوع ذات طبيعة دولية ، ولذا فقد أحسن المشرع الكويتي صنعا بتنظيمه لها مما يتفق وما وضعتة الغرفة التجارية الدولية بباريس ١٩٥٣ والتي تواضع العمل عليها في معظم البلدان . وقد اتضح لنا أن موقف المشرع الكويتي يعد من هذه الزاوية موقفا متقدما إذا ما قورن بغيره من التشريعات العربية كالشريع المصري مثلا . وقد لاحظنا أن البيع فوب قد كتب له البقاء بفضل ما أضفاه عليه القضاء من مرونة على النحو الذي يحقق التوازن بين الاطراف ، فوجدنا أن شرط البيع «فوب» لم يعد مصبوبا في قوالب جامدة بدليل أن شرط التسليم فيه لم يعد محصورا ضمن الفكرة التقليدية التي نشأ في ظلها وهي التسليم على ظهر السفينة في ميناء القيام ، بل امتد ليشمل التسليم في أماكن أخرى كظهر المركبات وعربات سكة الحديد والمستودعات في المطارات وفي محطات تعبئة الحاويات وفي مخازن البائع . إلا أن المبدأ الأساسي في توزيع المسؤوليات بين البائع والمشتري من حيث نقل الملكية وتحمل المخاطر بقى ثابتا حيث أن نقل الملكية وتحمل المخاطر تبقى في العادة في جانب البائع حتى يتم التسليم في النقطة المتفق عليها ، ومن ثم تنتقل إلى المشتري إلا ان تم الاتفاق على خلاف ذلك . وهذا الاتجاه نلاحظه في الشرط الجديد الذي أضيف إلى شروط الانكوتيرمز ١٩٧٦ تحت عنوان «فوب الميناء الجوى» كما نلاحظه في الشرط الذي أضيف إلى شروط الانكوتيرمز ١٩٨٠ تحت عنوان «تسليم الناقل» ليواكب ما عليه العمل في نظام النقل بالحاويات الذي يتم التسليم فيه إلى الناقل في محطة الحاويات بعيدا عن ميناء الوجهة البحرية .

وأمام ندرة الاحكام القضائية في هذا الصدد في الكويت فقد حاولنا أن نستعين بعدد وافر من أحكام القضاء في القانونين الفرنسي والانجليزى بصفة خاصة ، حتى يمكننا أن نصل إلى إبراز القواعد المستقرة في العمل والتي تساعد قضاءنا الكويتي على ضبط النصوص وتحديد نطاق أعمالنا .

وإذا كان لنا في نهاية هذا البحث من توصية لرجال الأعمال في الكويت فإننا ننصح باستخدام عقد فوب في الشراء وذلك بقصد تنمية وتشجيع اسطولنا التجاري وخاصة في دولة الكويت لها موقعها المرموق بين دول الخليج وهي دولة تكاد تستورد معظم حاجياتها ، فوق أنها تعمل على تنمية اسطولها . كما نهيب بالدولة أن تعمل على حث هيئاتها ومؤسساتها على استيراد حاجياتها بمقتضى البيع فوب على غرار ما فعلته في ميدان الطيران المدني .
والله ولي التوفيق ، ، ،

مراجع البحث

أولا : المراجع العربية :

- ١ - دكتور احمد محمود حسنى : البيوع البحرية - الاسكندرية ١٩٧٢ ، ١٩٨٣ رسالة دكتوراه .
- ٢ - دكتور أحمد عبد الحميد عشوش : القانون البحرى الليبى - بنغازى ١٩٧٧ .
- ٣ - دكتور رزق الله انطاكى / الدكتور نهاد السباعى : موسوعة الحقوق التجارية ، ج ٢ ، الحقوق التجارية البحرية .
- ٤ - دكتور السيد محمد اليماني : الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية للالتزام (البنك - القاهرة ١٩٧٥ - رسالة دكتوراه) .
- ٥ - دكتور عبد الرزاق السنهورى - الوسيط ج ٢ ، ج ٤ .
- ٦ - دكتور عبد القادر حسين العطير - الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحرى - ١٩٨٤ .
- ٧ - دكتور عبد الرسول عبد الرضا محمد ج : الالتزام بضمان العيوب الخفية في القانونين المصري والكويتي - القاهرة ١٩٧٤ - رسالة دكتوراه .
- ٨ - دكتور عزيز عبد الامير العكيل : دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف - القاهرة ١٩٧١ - رسالة دكتوراه .
- ٩ - دكتور على جمال الدين عوض - القانون البحرى - القاهرة ١٩٧٠ . دور المستندات في تنفيذ البيع البحرى - مجلة القانون والاقتصاد - الاسكندرية عدد ٣ سنة ٣ .
- ١٠ - دكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى - الاسكندرية ١٩٧٠ .
- ١١ - مختار السويفى : مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية - القاهرة ١٩٨٢ .

- ١٢ - دكتور مصطفى الحمال : دروس في القانون البحري - الاسكندرية ١٩٦٨ .
- ١٣ - دكتور مصطفى طه : القانون البحري اللبناني ١٩٦٨ .
- اصول القانون البحري - الاسكندرية ١٩٥٢ .
- الوجيز في القانون البحري - ١٩٦٦ .
- ١٤ - دكتور موريس نصر : الاعتماد المستندي - مجلة القضاء - نقابة المحامين بغداد ١٩٦٠ .

ثانيا : المراجع الاجنبية :

- 1 — A.P. Dopson: Sale of Goods and Consumer Credit, 2nd ed., London, 1979.
- 2 — Benjamin's Sale of Goods: The Common Law Library, No. 11, 2nd Edition, London, 1981.
- 3 — Berman: Force Majeure and the Denial of an Export Licence under Soviet Law. 43 Harvard Law Review, 1960.
- 4 — Bonnetcase (J) : Traité de droit Commercial Maritime, Paris, 1923.
- 5 — Batiffol: Les Conflits des Lois en Matière des Contrats, 1938.
- 6 — Clive M. Shmitthoff: Shmitthoff's Export Trade, 7th ED London, 1980. Legal: Aspects of Export sales, London, 1953.
- 7 — Chauveau (P) : Traite de Droit Maritime, Paris, 1958. Retrospective d'actualites, D.M.F., 1975.
- 8 — Coutret: Risques assures par le vendeur "F.O.B. arrimé et calé", Bull Trans., 1977.
- 9 — David M. Sasson: C.I.F. and F.O.B. Contracts, London, 1968.
— The Origin of F.O.P. and C.I.F. Terms and the Factors Influencing their choice, Journal of Business Law, 1967.
- 10 — DELAYEN (M.G.) et HOMBURG (R.) et CHOTIAU (G) : Des Marchés Commerciaux, Paris, 1927.
- 11 — Davis: The Various Types of F.O.B. Contracts, Journal of Business Law Review, 1957.
- 12 — Escara (J) : Précise de Droit Maritime, Paris, 1984.
- 13 — Fraikin (J) : Du Tranfert de la Propriete et des risques dans la vente F.O.B., D.M.F., 1950.
- 14 — Gaubert: Des Ventes Maritimes, Theses, Aix., 1912.

الخاتمة

على ضوء معالجتنا لعقد البيع «فوب» بوصفه من بيوع القيام اتضح لنا أن البيوع البحرية بصفة عامة تلعب دورا هاما ومؤثرا في نطاق التجارة الدولية ، وعلى الأخص تجارة الاستيراد والتصدير ، ووضح أن هذا البيع يثير مشكلات متعددة بسبب تداخل تنفيذه مع عقد النقل البحري ، مضافا إلى هذا أن هذه البيوع ذات طبيعة دولية ، ولذا فقد أحسن المشرع الكويتي صنعا بتنظيمه لها مما يتفق وما وضعته الغرفة التجارية الدولية بباريس ١٩٥٣ والتي تواضع العمل عليها في معظم البلدان . وقد اتضح لنا أن موقف المشرع الكويتي يعد من هذه الزاوية موقفا متقدما إذا ما قورن بغيره من التشريعات العربية كالتشريع المصري مثلا . وقد لاحظنا أن البيع فوب قد كتب له البقاء بفضل ما أضفاه عليه القضاء من مرونة على النحو الذي يحقق التوازن بين الاطراف ، فوجدنا أن شرط البيع «فوب» لم يعد مصبوبا في قوالب جامدة بدليل أن شرط التسليم فيه لم يعد محصورا ضمن الفكرة التقليدية التي نشأ في ظلها وهي التسليم على ظهر السفينة في ميناء القيام ، بل امتد ليشمل التسليم في أماكن أخرى كظهر المركبات وعربات سكة الحديد والمستودعات في المطارات وفي محطات تعبئة الحاويات وفي مخازن البائع . إلا أن المبدأ الأساسي في توزيع المسؤوليات بين البائع والمشتري من حيث نقل الملكية وتحمل المخاطر بقي ثابتا حيث أن نقل الملكية وتحمل المخاطر تبقى في العادة في جانب البائع حتى يتم التسليم في النقطة المتفق عليها ، ومن ثم تنتقل إلى المشتري إلا ان تم الاتفاق على خلاف ذلك . وهذا الاتجاه نلاحظه في الشرط الجديد الذي أضيف إلى شروط الانكوتيرمز ١٩٧٦ تحت عنوان «فوب الميناء الجوى» كما نلاحظه في الشرط الذي أضيف إلى شروط الانكوتيرمز ١٩٨٠ تحت عنوان «تسليم الناقل» ليواكب ما عليه العمل في نظام النقل بالحاويات الذي يتم التسليم فيه إلى الناقل في محطة الحاويات بعيدا عن ميناء الوجهة البحرية .

وأمام ندرة الاحكام القضائية في هذا الصدد في الكويت فقد حاولنا أن نستعين بعدد وافر من أحكام القضاء في القانونين الفرنسي والانجليزي بصفة خاصة ، حتى يمكننا أن نصل إلى إبراز القواعد المستقرة في العمل والتي تساعد قضاءنا الكويتي على ضبط النصوص وتحديد نطاق أعمالنا .

وإذا كان لنا في نهاية هذا البحث من توصية لرجال الأعمال في الكويت فإننا ننصح باستخدام عقد فوب في الشراء وذلك بقصد تنمية وتشجيع اسطولنا التجاري وخاصة في دولة الكويت لها موقعها المرموق بين دول الخليج وهي دولة تكاد تستورد معظم حاجياتها ، فوق أنها تعمل على تنمية اسطولها . كما نهيب بالدولة أن تعمل على حث هيئاتها ومؤسساتها على استيراد حاجياتها بمقتضى البيع فوب على غرار ما فعلته في ميدان الطيران المدني .
والله ولي التوفيق ، ، ،

مراجع البحث

أولا : المراجع العربية :

- ١ - دكتور احمد محمود حسنى : البيوع البحرية - الاسكندرية ١٩٧٢ ، ١٩٨٣ رسالة دكتوراه .
- ٢ - دكتور أحمد عبد الحميد عشوش : القانون البحرى الليبى - بنغازى ١٩٧٧ .
- ٣ - دكتور رزق الله انطاكى / الدكتور نهاد السباعى : موسوعة الحقوق التجارية ، ج ٢ ، الحقوق التجارية البحرية .
- ٤ - دكتور السيد محمد اليماني : الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية للالتزام (البنك - القاهرة ١٩٧٥ - رسالة دكتوراه) .
- ٥ - دكتور عبد الرزاق السنهورى - الوسيط ج ٢ ، ج ٤ .
- ٦ - دكتور عبد القادر حسين العطير - الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحرى - ١٩٨٤ .
- ٧ - دكتور عبد الرسول عبد الرضا محمد جـ : الالتزام بضمان العيوب الخفية في القانونين المصري والكويتي - القاهرة ١٩٧٤ - رسالة دكتوراه .
- ٨ - دكتور عزيز عبد الامير العكيلى : دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف - القاهرة ١٩٧١ - رسالة دكتوراه .
- ٩ - دكتور على جمال الدين عوض - القانون البحرى - القاهرة ١٩٧٠ . دور المستندات في تنفيذ البيع البحرى - مجلة القانون والاقتصاد - الاسكندرية عدد ٣ سنة ٣ .
- ١٠ - دكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى - الاسكندرية ١٩٧٠ .
- ١١ - مختار السويفى : مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية - القاهرة ١٩٨٢ .

- ١٢ - دكتور مصطفى الحمال : دروس في القانون البحري - الاسكندرية ١٩٦٨ .
- ١٣ - دكتور مصطفى طه : القانون البحري اللبناني ١٩٦٨ .
- اصول القانون البحري - الاسكندرية ١٩٥٢ .
- الوجيز في القانون البحري - ١٩٦٦ .
- ١٤ - دكتور موريس نصر : الاعتماد المستندي - مجلة القضاء - نقابة المحامين بغداد ١٩٦٠ .

ثانيا : المراجع الاجنبية :

- 1 — A.P. Dopson: Sale of Goods and Consumer Credit, 2nd ed., London, 1979.
- 2 — Benjamin's Sale of Goods: The Common Law Library, No. 11, 2nd Edition, London, 1981.
- 3 — Berman: Force Majeure and the Denial of an Export Licence under Soviet Law. 43 Harvard Law Review, 1960.
- 4 — Bonnetcase (J) : Traité de droit Commercial Maritime, Paris, 1923.
- 5 — Batiffol: Les Conflits des Lois en Matière des Contrats, 1938.
- 6 — Clive M. Shmitthoff: Shmitthoff's Export Trade, 7th ED London, 1980. Legal: Aspects of Export sales, London, 1953.
- 7 — Chauveau (P) : Traite de Droit Maritime, Paris, 1958. Retrospective d'actualites, D.M.F., 1975.
- 8 — Coutret: Risques assures par le vendeur "F.O.B. arrimé et calé", Bull Trans., 1977.
- 9 — David M. Sasson: C.I.F. and F.O.B. Contracts, London, 1968.
— The Origin of F.O.P. and C.I.F. Terms and the Factors Influencing their choice, Journal of Business Law, 1967.
- 10 — DELAYEN (M.G.) et HOMBURG (R.) et CHOTIAU (G) : Des Marchés Commerciaux, Paris, 1927.
- 11 — Davis: The Various Types of F.O.B. Contracts, Journal of Business Law Review, 1957.
- 12 — Escara (J) : Précise de Droit Maritime, Paris, 1984.
- 13 — Fraikin (J) : Du Tranfert de la Propriete et des risques dans la vente F.O.B., D.M.F., 1950.
- 14 — Gaubert: Des Ventes Maritimes, Theses, Aix., 1912.

- 15 — Heenen (J) : Vente Commerce Maritime, 1952.
- 16 — Herman D. Tabak : Cargo Containers-Their Stowage Handling and Movement, Cambridge, Maryland, 1970.
- 17 — H.C. Cutteridge: The Law of Bankers Commercial Credits, London, 1962.
- 18 — Joint, Committee of U.S. Chamber of Commerce Commentary: 2 Willistone on Sales, Rev. ed., 1984.
- 19 — Kahn-Freund: Conflict of Laws in Foreign Trade, 8th Ed., 1967.
- 20 — M. de Juglart: Les Obligations des Parties dans la Vente F.O.B., D.M.F., 1958.
- 21 — Michael Blair: Sale of Goods Act, 1979, London, 1980.
- 22 — Maughans: Trade Term Definitions, London, 1929.
- 23 — Nizinski: Caractieres Juridiques de la Vente F.O.B. en Pologne, D.M.F., 1964.
- 24 — Ripert (G) : Droit Maritime, 4 eme edition, Tome. 2, Paris, 1952.
- 25 — Rodiere (R) et Jean Calais-Auloy: Droit Maritime: Assurances Maritimes, Ventes Maritimes-Dalloz, 1983.

ثالثا : القوانين والشروط النمطية :

- ١ - قانون المرافعات المدنية والتجارية - الكويت - رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٠ .
- ٢ - القانون المدني - الكويت - رقم ٦٧ لسنة ١٩٨٠ .
- ٣ - قانون التجارة - الكويت رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ .
- ٤ - قانون التجارة البحرية - الكويت - رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ .
- ٥ - Uniform Commercial Code of the U.S.A., S. 2 - 319.
- ٦ - Sale of Goods Act., 1979., United Kingdom. (U.K.)
- ٧ - شروط غرفة التجارة الدولية الخاصة بمصطلحات التجارة الدولية الانكوتيرمز ١٩٥٣ ، ١٩٨٠ .
- ٨ - قواعد الاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية لسنة ١٩٧٤ .

رابعاً : دوريات ومجموعة احكام مشار اليها برموز : -

أولاً : عربية : -

- ١ - المحاماة - تصدرها نقابة المحامين بالقاهرة .
- ٢ - القضاء - تصدرها نقابة المحامين ببغداد .
- ٣ - مجموعة أحكام النقض - يصدرها المكتب الفني - القاهرة .
- ٤ - مجلة القانون والاقتصاد - يصدرها أساتذة كلية الحقوق - جامعة القاهرة .

ثانياً : أجنبية :

1 - International Commercial Terms-Incoterms.

2 - Le Droit Maritime Français-D.M.F.

3 - Revue de Droit Maritime Comparé-D.O.R.

4 - Sirey

5 - Revue International de Droit Commercial

6 - Solicitors Journal-S.J.

7 - All England Law Reports-ALL E. R.

8 - Appeal Cases -A. C.

9 - King Bench - K. B.

10 - Queen Bench- Q. B.

11 - Canada Law Reports- C.L.R.

12 - Commercial Cases- Com. Cas.

13 - Federal Reports- F.

14 - Law Journal Queen Bench- L.J.Q.B.

15 - Law Times Reports- L.T.

16 - Lloyd's List Law Reports- L1. L. R.

17 - New Yourk Reporter- N.Y.

18 - North Estern Reporter- N.E.

دور
سيري

المجلة الدولية

- 19 - Session Cases-Sess. Cas.
- 20 - Time Law Report- T.L.R.
- 21 - Weekly Law Report - W.L.R.
- 22 - Exchequer Courts- Exch.
- 23 - New Zealand Law Reports- N.Z.L.R.
- 24 - Harvard Law Review.
- 25 - American Shipper.
- 26 - Rabel: The Conflict of Laws- A Comparative Study, 2nd Ed., 1964.
- 27 - Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading, London, 8th edition, 1974.
- 28 - Schwing: F.A.S. Clauses in Commercial and Comparative Law, 32, Journal of New York University Law Review, 1957.

مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

تصدر عن جامعة الكويت

رئيس التحرير
الدكتور عبد الله الغنيم

صدر العدد الاول في يناير ١٩٧٥

نصل اعدادها الى ابدى نحو ٢٠٠٠ ر. ٢٠٠٠

- بحوي كل عدد على حوالي ٢٥٠ صفحة من النفلح الكبر سننل على . . .
- مجموعة من البحوث نعالج الشئون المختلفة للمنطقة بأقلام عدد من كبار الكتاب المتخصصين في هذه الشئون .
- عدد من المراجعات لطائفة من أهم الكتب التي نلحت في الماضي المختلفة للمنطقة .
- أبواب ثابتة : تقارير - وثائق - يوميات - ببليوجرافيا .
- ملخصات للبحوث باللغة الانجليزية .

منشورات المجلة

- اضطلعت المجلة بأصدار عدد من سلاسل الكتب هي . . .
- اولا : سلسلة المنشورات ، وقد صدر منها حتى الان أحد عشر منشورا من أحدثها :
منظمة الانتطار العربية المصدرة للبترول ١٩٦٨ - ١٩٧٧ : دراسة مقارنة في التنظيم الدولي
د. عادل خاكي .
- قواعد الملاحة عند بن ماجد والقطامي . حسن صالح شهاب .
- ثانيا : سلسلة الإصدارات الخاصة ، وصدر منها حتى الان ثلاثة عشر كتابا ، من أحدثها :
المفهوم الحديث للتسويق وتخطيط الخدمات المصرفية في البنوك التجارية الكويتية .
د. عبد الفتاح الشربيني ، د. السيد ناجي
رسالة في تاريخ اليمن : مطالع النبران . د. محمد عيسى صالحية .
- ثالثا : سلسلة كتب الوثائق ، وقد صدر منها كتب الوثائق للاعوام : ٧٥ - ٧٦ - ٧٧ - ٧٨
٧٩ - ٨٠ .

الإشتراكات

- نمن العدد : ٤٠٠ فلس كويتي أو ما يعادلها في الخارج .
- الإشتراك للأفراد : سنوياً ديناران كويتيان أو ١٥ دولارا أمريكيا في الخارج (بالبريد الجوي)
- الإشتراك للوؤسسات والدوائر الرسمية : سنوياً ١٢ ديناراً كويتياً أو ٤٠ دولاراً أمريكياً في الخارج (بالبريد الجوي) .

المعنوان : جامعة الكويت - كلية الآداب والفرية - الشوبخ - دولة الكويت

ه.ب : ١٧٠٧٣ - الخالدية

الهاتف : ٨١٦٨٠٧ - ٨١٦٧٩٩ - ٨١٦٨٢٤

جميع المراسلات توجه باسم رئيس التحرير