

النظام القانوني لحق السيطرة على البضائع

في النقل البحري الدولي للبضائع

دراسة تحليلية مقارنة في ضوء القانون البحري

الاتحادي الجديد واتفاقية روتردام ٢٠٠٨

**The legal system of the right of control of
goods in the international sea transport
of goods A comparative analytical study in
light of the new federal maritime law and
the 2008 Rotterdam Convention**

إعداد

د / أحمد شعبان علي الطاير

أستاذ القانون التجاري المساعد

أكاديمية شرطة دبي- دولة الإمارات العربية المتحدة

Dr. Ahmed Shaaban Ali Al Tayer

Assistant Professor of Commercial Law

Dubai Police Academy - United Arab Emirates

النظام القانوني لحق السيطرة على البضائع في النقل

البحري الدولي للبضائع

دراسة تحليلية مقارنة في ضوء القانون البحري الاتحادي الجديد

واتفاقية روتردام ٢٠٠٨

ملخص البحث

يعالج البحث أحد المسائل المستحدثة في قواعد روتردام ٢٠٠٨ للنقل البحري للبضائع منصوص عليه في المادة (٥٠) وما يليها وهو الحق في السيطرة *The Right of Control*، والقصد هو السيطرة على البضائع طيلة رحلة نقلها من الباب إلى الباب وقارن البحث بين مفهوم ونطاق هذا البحث في الاتفاقية الدولية والقانون البحري الاتحادي الجديد الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٣) لسنة ٢٠٢٣ الذي سبق غيره من القوانين البحرية في الوطن العربي أخذاً بهذا الحق في المادة (١٧٤) منه. وهذا الحق يرتبط بمسائل قانونية مهمة كالتزام الناقل بتسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليهما بين الشاحن والناقل، وتسليم البضاعة بدون مستند نقل، وحق الناقل في طلب تعليمات بخصوص البضاعة غير المسلمة، وواجب التعاون بين الشاحن والناقل.

وتم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين، يعالج الأول هوية الطرف المسيطر، ويحدد الثاني نطاق حق السيطرة. وفيما يتعلق بتحديد هوية الطرف المسيطر، فقد تم تقسيمه إلى مطلبين، في الأول تم تعيين هوية الطرف المسيطر في حال عدم وجود مستند أو سجل نقل قابل للتداول، وفي الثاني تم تعيين هوية هذا الطرف في حال وجود مستند نقل أو سجل إلكتروني قابل للتداول. أما في المبحث الثاني الخاص بنطاق تطبيق حق السيطرة،

فقد تم تقسيمه إلى مطلبين، في الأول تم تحديد النطاق الزمني لممارسة هذا الحق، وفي الثاني تم تحديد النطاق الموضوعي للحق في السيطرة.

وفي نهاية البحث، تم التوصل إلى عدة نتائج وتوصيات أهمها إعادة ترتيب المواد من (٥٠) إلى (٥٤) من قواعد روتردام ٢٠٠٨، وتعديل المادة (١٧٤) من القانون البحري الاتحادي أنف الذكر.

Abstract

The research addresses one of the new issues in the Rotterdam Rules 2008 for the maritime transport of goods stipulated in Article (50) and what follows, which is the right to control. The intention is to control the goods throughout their journey from door to door. The research compared the concept and scope of this research in Rotterdam Rules and the new federal maritime law issued by Decree Law No. (43) of 2023, which preceded other maritime laws in the Arab world, taking into account this right in Article (174) thereof. This right is related to important legal issues, such as the carrier's obligation to deliver the goods at the place and time agreed upon between the shipper and the carrier, the delivery of the goods without a transport document, the carrier's right to request instructions regarding the undelivered goods, and the duty of cooperation between the shipper and the carrier.

This research was divided into two sections, the first deals with the identity of the controlling party, and the second defines the scope of the right to control. With regard to determining the identity of the controlling party, it was divided into two requirements. In the first, the identity of the controlling party was

determined in the absence of a negotiable transport document or record, and in the second, the identity of this party was determined in the event that there was a negotiable transport document or electronic record. As for the second section on the scope of application of the right to control, it was divided into two requirements. In the first, the time frame for exercising this right was determined, and in the second, the substantive scope of the right to control was determined.

At the end of the research, several results and recommendations were reached, the most important of which was rearranging Articles (50) to (54) of the Rotterdam Rules 2008 and amending Article (174) of the aforementioned Federal Maritime Law.

المقدمة

١- موضوع البحث:

في ٢٨ سبتمبر ٢٠٢٣ صدر المرسوم بقانون اتحادي رقم ٤٣ لسنة ٢٠٢٣ في شأن القانون البحري، ونص في المادة (٣٦٩) منه على أنه ينشر في الجريدة الرسمية ويعمل به بعد (٦) أشهر من تاريخ نشره^(١). ويعتبر هذا القانون وبحق طفرة في القوانين البحرية في الدول العربية، ويجسد تطور أحكامه الرؤية المستنيرة للقيادة العليا للدولة نحو مستقبل التجارة البحرية في الدولة، وكافة أوجه الاستغلال والأنشطة التي تتم في البيئة البحرية، وكذلك التأكيد الدائم على الدور الريادي لدولة الإمارات في المنطقة العربية، بل وعلى المستوى العالمي.

وقد سمي هذا القانون الجديد "بالقانون البحري" عن قصد على اعتبار أنه ينظم كافة الأنشطة التي تتم في البيئة البحرية، فالهدف من القانون أن يكون تقنياً للقواعد القانونية المنظمة لجميع صور استغلال البيئة البحرية في الدولة، وأن يتضمن دعماً مباشراً وغير مباشر لجميع المجالات التي تؤثر في نمو وازدهار هذا القطاع الحيوي، ولهذا هجر المشرع مصطلح " القانون التجاري البحري".

والمطلع للأحكام الحديثة التي تضمنها هذا القانون، يلاحظ أنه يواكب المكانة التي وصلت إليها الدولة في المجتمع البحري العالمي، بعضويتها في مجلس المنظمة البحري الدولية (IMO) ضمن الفئة (ب) من الفئات الثلاثة التي تتوزع فيها الدول

(١) منشور بالجريدة الرسمية، العدد (٧٦٠)، ملحق (١٠١)، السنة (٥٣)، ٢٩ سبتمبر ٢٠٢٣. ولأغراض هذا البحث سوف نشير إليه بعبارة " القانون البحري الجديد".

الأعضاء في المنظمة، وهي مكانة لم تصلها أية دولة عربية أخرى^(١).

ويرجع السبب في تطور أحكام هذا القانون أنها لم توضع بمعزل عن القوانين المتقدمة في النقل البحري، فقد أجريت العديد من الدراسات المقارنة بين نصوصه ونصوص القانون الإنجليزي، والأميركي، والألماني، والسنغافوري، وغيرها من قوانين الدول الأخرى. هذا بالإضافة إلى أن القائمين عليه قد حرصوا على مواكبة أحكامه لجميع الأحكام المستحدثة في الاتفاقيات الدولية التي تشهد تطوراً سريعاً ومستمرًا في مجال النقل البحري، والأنشطة المرتبطة به.

ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي كانت أحكامها نصب أعين واضعي القانون اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المنعقدة في مدينة روتردام بهولندا عام ٢٠٠٨^(٢) التي تهدف إلى وضع نظام قانوني موحد وحديث للنقل البحري للبضائع على المستوى الدولي والتي أعدتها لجنة القانون

(١) المجلس هو الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية وهو مسؤول، تحت إشراف الجمعية، عن الإشراف على عمل المنظمة. يتألف المجلس من ٤٠ دولة عضواً، تنتخبهم الجمعية لمدة عامين. والدول الأعضاء مقسمة إلى ثلاث مجموعات بحسب أهميتها للتجارة البحرية، وهي: المجموعة (A) تضم عشرة دول وهي الدول ذات المصالح العظمى في تقديم خدمات النقل البحري الدولي، ولا تضم أية دولة عربية، والمجموعة (B) وهي تضم عشرة دول وهي الدول ذات المصالح العظمى في التجارة الدولية المنقولة بحراً، وليس من بينها دولة عربية سوى دولة الإمارات العربية المتحدة، والمجموعة (C) تضم عشرين دولة وهي الدول ذات المصالح في النقل البحري، ومن بينها أربع دول عربية هي (مصر، والسعودية، وقطر والمغرب). انظر في هيكل المنظمة والدول الأعضاء الموقع الرسمي للمنظمة:

<https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>

(٢) يقصد بها:

The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

ولأغراض هذا البحث، سوف نشير إلى الاتفاقية بعبارة مختصرة "قواعد روتردام".

الدولي التابعة للأمم المتحدة (الأونسيترال) في ١١ ديسمبر ٢٠٠٨^(١).

وفي هذا البحث، اخترنا أحد المسائل المستحدثة في كل من القانون الوطني وقواعد روتردام والتي تبرز تقدم للقانون الوطني والاتفاقية الدولية على أقرانها ألا وهي حق السيطرة Right of Control على البضائع، ودور الطرف المسيطر في توجيه البضاعة أثناء الرحلة البحرية، وعلاقة حق السيطرة بتسليم البضائع.

ويرتبط حق السيطرة بأهم التزامات الناقل في القانون الوطني وقواعد روتردام وهو الالتزام بتسليم البضائع الذي لم يحظ باهتمام كبير في القانون التجاري البحري الاتحادي الملغي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١، ولا في الاتفاقيات الدولية السابقة. فرغم أهمية الموضوع إلا أن الاتفاقيات الدولية السابقة على قواعد روتردام والمنظمة لنشاط النقل البحري الدولي للبضائع^(٢) لم توليه الاهتمام الكافي، واكتفت بتخصيص بعض المواد لتنظيمه فجاء هذا التنظيم قاصراً من وجه أو آخر. ولم يكن القانون التجاري البحري الاتحادي الملغي أحسن حالاً من الاتفاقيات الدولية؛ إذ أنه لم يهتم كثيراً بالالتزام بتسليم البضاعة رغم تعرضه له في بعض النصوص.

(١) عملاً بنص المادة (١/٩٤) من هذه الاتفاقية، لا تدخل نصوصها حيز النفاذ إلا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام. وفي تاريخ كتابة هذا البحث الدول الأطراف في الاتفاقية (٥) دول فقط انضمت إلى الاتفاقية في أوقات مختلفة وهي: بنين (٢٠١٩)، والكاميرون (٢٠١٧)، والكونغو (٢٠١٤)، إسبانيا (٢٠١١)، توغو (٢٠١٢). في حين يبلغ إجمالي الدول الموقعة (٢٤) دولة. ونصوص الاتفاقية متاحة على الموقع الرسمي للجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة:

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

(٢) نقصد بذلك "الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (اتفاقية بروكسل ١٩٢٤) ("قواعد لاهاي")، والتي يطلق عليها اختصاراً "معاهدة بروكسل" والبروتوكولات الملحق بها ("قواعد لاهاي ١٩٦٨ وقواعد فيسبي ١٩٨٧")، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورج ١٩٧٨)، ويطلق عليها اختصاراً "قواعد هامبورج".

وعلى خلاف الاتفاقيات الدولية السابقة المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع، استحدثت قواعد روتردام هذا الحق، وخصصت له أحكاماً تتلاءم مع واقع التجارة البحرية، ومحقة لمصالح الشاحنين والمرسل إليهم في توجيه البضاعة أثناء النقل البحري لكي يتم تجزئتها وتسليم كل جزء في ميناء معين، أو تغيير ميناء التسليم كلية، أو تغيير من له الحق في استلامها. وقد أطلقت قواعد روتردام على هذا الحق " حق السيطرة" *Right of control*، وأطلقت على من يمارس هذا الحق " الطرف المسيطر" *The controlling party*. وقد نظمت الاتفاقية الدولية بشكل دقيق في الفصل العاشر منها في المواد من (٥٠ إلى ٥٨) هذا الحق من حيث: طبيعة هذا الحق، ونطاقه، وتحديد الطرف المسيطر، وإحالة حق السيطرة، كما حددت أيضاً كيفية ممارسه هذا الحق، وتحديد نطاقه.

وتعرف الفقرة (١٣) من قواعد روتردام الطرف المسيطر بأنه " الشخص الذي يحق له بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة. وتعرف حق السيطرة على البضائع في الفقرة (١٢) بأنه " ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل ١٠".

وقد كان سلوك واضعي هذه القواعد الدولية جديداً على المشرعين العرب الذين لم يتبنوا أحكام الطرف المسيطر في قوانينهم البحرية، ويقتصر تنظيمهم على الحالة التي يتفق فيها الشاحن والمرسل إليه على عدم تحديد ميناء التسليم وقت إبرام العقد، ويكتفون بالنص على أن يزود الشاحن أو المرسل إليه بالميناء الذي يتم فيه تسليم البضاعة أثناء الرحلة^(١).

(١) انظر في ذلك، محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٥٣٩.

غير أن القانون البحري الجديد يعد القانون الأول في الدول العربية الذي نظم هذا الحق حيث خصص له المادة (١٧٤) بنودها الأربعة، بشكل قريب من تنظيم الاتفاقية الدولية له، وإن كان قد تفرد عنها في بعض الأحكام.

ونظراً لاختلاف المعالجة بين القانون البحري الاتحادي الجديد عن قواعد روتردام رغم حداثة وتطور القانون الوطني، فقد اخترنا هذا الموضوع ليكون محل معالجة في هذا البحث للحكم على مدى كفاية التنظيم الوطني لهذا الحق في ضوء مكانة الدولة في النقل البحري الدولي للبضائع.

٢- الحق في السيطرة على البضائع قبل قواعد روتردام:

إذا كان حق السيطرة على البضائع هو أحد مستجدات قواعد روتردام والتي تعتبر الأولى في اتفاقيات النقل البحري الدولي التي تنص عليه، إلا أنه ليس من اختراع هذه الاتفاقية الدولية فقد عرفته العديد من الاتفاقيات الدولية السابقة عليها. بيان ذلك، أن هذا الحق منصوص عليه في اتفاقية عقود النقل الدولي للبضائع بالبر المنعقدة في ١٩ مايو ١٩٥٦ (C M R)^(١) في المادة (١/١٢)، والتي تنص على أن " للمرسل الحق في التصرف في البضاعة، ولا سيما عن طريق مطالبة الناقل بإيقاف البضائع العابرة، لتغيير المكان الذي سيتم فيه التسليم أو تسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه المشار إليه في سند الشحن"^(٢).

(١) يقصد بها:

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (C M R), Geneva on 19 May 1956,

(٢) نصوص الاتفاقية متاح على الموقع التالي:

https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf

وفي مجال النقل الجوي، نصت على هذا الحق اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولية المنعقدة في مدينة وارسو ببولندا في أكتوبر ١٩٢٩^(١) والتي تعتبر أقدم الاتفاقيات الدولية التي أخذت بهذا الحق. وقد نصت عليه في المادة (١/١٢) التي تنص على أنه " مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة على عقد النقل، للمرسل حق التصرف في البضاعة وذلك إما بسحبها من مطار القيام أو مطار الوصول أو أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة... " (٢).

وقد أخذت هذا الحكم اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولية المنعقدة في مدينة مونتريال بكندا في ٢٨ مايو ١٩٩٩^(٣)، وذلك في المادة (١/١٢) (٤) التي يتطابق نصها مع نص المادة (١/١٢) من اتفاقية وارسو سالف الذكر.

وقد عرفت اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع المنعقدة في ١١ إبريل ١٩٨٠ في مدينة جنيف بسويسرا (٥) حق السيطرة كذلك، حيث تنص في المادة (٢/٧١) على أنه "

(١) يقصد بها:

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929 (WARSAW CONVENTION)

(٢) نصوص الاتفاقية متاحة على الموقع التالي:

<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>

(٣) يقصد بها:

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, Montreal 1999.

(٤) نصوص هذه الاتفاقية متاحة على الموقع التالي:

<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>

(٥) يقصد بها:

=

إذا كان البائع قد أرسل البضائع قبل أن تتضح الأسباب المذكورة في الفقرة السابقة جاز له أن يعترض على تسليم البضائع إلى المشتري prevent the handing over of the goods، وكان المشتري يحوز وثيقة تجيز له استلام البضاعة، ولا تتعلق هذه الفقرة إلا بالحقوق المقررة لكل من البائع والمشتري على البضائع^(١). ويرى بعض الفقه أن قواعد روتردام بنصها على حق السيطرة تعكس حق البائع في السيطرة على البضائع أثناء الرحلة، وهو حق مقرر من قبل للبائع بمقتضى اتفاقية فينا ويطلق عليه " حق التوقف أثناء الرحلة" The Right of Stoppage in Transit ويجسده نص المادة (٢/٧١) من اتفاقية فينا^(٢).

وننق مع بعض الفقه في القول بأن حق السيطرة المتمثل في توجيه تعليمات للناقل تتعلق بالبضاعة، يختلف عن حق التوقف أو الامتناع عن التنفيذ المطبق في اتفاقية فينا، والمقرر للبائع أن يأمر الناقل بعدم تسليم البضاعة للمرسل إليه لعدم سداد ثمن

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna, 1980) (CISG)

(١) نصوص هذه الاتفاقية متاحة على الموقع التالي:

<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/v1056999-cisg-a.pdf>

(٢) انظر،

VONZIEGLER (A.), Rotterdam Rules and the underlying sales contract, PART II - THE WORK OF THE CMI, at Chrome extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.swlegal.com/media/filer_public/21/9f/219f5c48-0460-40ba-acbb-f4ef77066274/131014_alexander-von-ziegler_rotterdam-rules-and-the-underlying-sales-contract-pdf-02665943.pdf, p. 284.

البضاعة، وإن كان الحقين في النهاية يؤثر في تسليم البضاعة، ولكن هناك فارق كبير ومهم بينهما كما أوضحنا^(١).

أما فيما يتعلق بالأعمال الدولية المتعلقة بالنقل البحري وبصفة خاصة " بوالص الشحن " Sea Waybills، فقد سبقنا روتردام في الأخذ بحق السيطرة القواعد الموحدة لبوالص الشحن البحرية التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية يوليو ١٩٩١^(٢) والتي تنص في المادة (٢) تحت عنوان تعاريف على أن الحق في السيطرة يعني " الحقوق والالتزامات المشار إليها في المادة (٦)، التي تبين هوية الطرف المسيطر وحقوقه^(٣). وتتضمن المادة (٦) من هذه الأعمال أحكام مبسطة عن الحق في السيطرة تتمثل في أن الطرف المسيطر في هذا النوع من بوالص الشحن هو الشاحن فهو الطرف الوحيد الذي يمكنه إعطاء الناقل تعليمات تتعلق بعقد النقل instructions in relation to the contract of carriage كتحديد اسم المرسل إليه، ما لم يحظر القانون المعمول له ذلك. وينص البند الثاني على إمكانية إحالة هذا الحق إلى المرسل إليه ما.

(١) انظر في هذا الرأي،

ZUNARELLI (S.) and ALVISI (Ch.), Chapter 10. Rights of the Controlling Party, in "AN ANALYSIS OF TWO RECENT COMMENTARIES OF THE ROTTERDAM RULES", 2012, at: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/An-analysis-of-two-recent-commentaries-of-the-RR-F.Berlingieri.pdf>, p. 41.

(٢) يقصد بها:

CMI Uniform Rules for Sea waybills

(٣) نصوص القواعد متاحة على الموقع التالي:

<https://comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/>

٣- أهمية الموضوع:

يكتسب موضوع البحث في موضوع السيطرة على البضاعة من الدور الذي يمارسه الطرف المسيطر في تنفيذ عقد النقل وبصفة خاصة أثره في أهم التزامات الناقل قاطبة وهو تسليم البضائع في الزمان والمكان الذي يتناسب مع مصالح المرسل إليه، فالناقل يلتزم بتنفيذ ما يرد إليه من تعليمات من الطرف المسيطر وذلك على الرغم من أنه ليس طرفاً في عقد النقل.

هذا بالإضافة إلى ارتباط الحق بالسيطرة بنظام النقل الحديث الذي يتفق فيه الأطراف على أن يتم النقل من "الباب إلى الباب" From Port to Part وهو الاتجاه الذي تبنته قواعد روتردام والقانون الوطني، والذي يربط فيه بين النقل البحري والنقل بوسائل أخرى كالنقل الجوي والنقل البري، وما يترتب على هذا الارتباط من صعوبات في إتمام عملية النقل في غياب شخص يعتمد عليه الناقل في تلقي تعليمات خاصة بالبضاعة أو شخص يتفاوض معه على شروط نقل مختلفة، وتحصيل التكاليف الإضافية التي ينفقها في ذلك. هذا بالإضافة إلى أن حق السيطرة يتماشى من التجارة الإلكترونية التي لا تعتمد على المستندات الورقية الجامدة التي تتضمن نصوصاً تعكس الإرادة الثابتة للمتعاقدين والتي لا يمكن تغييرها بسهولة ويسر حسبما تقضي مصالحهما.

والدراسة المستفيضة لأحكام الطرف المسيطر كما وردت في الاتفاقية الدولية والوطني تتيح الوقوف على مفهوم الطرف المسيطر، وتحديد دورة في تسليم البضاعة، والتزاماته، ومسؤوليته إن وجدت. هذا بالإضافة إلى أن بيان الأحكام المتعلقة بالطرف المسيطر تساعد في الوقوف على أهمية دوره بالنسبة للدول النامية التي تنتمي إليها معظم الدول العربية.

٤- مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في أنه كانت النصوص من (٥٠) إلى (٥٦) من قواعد روتردام، وكذلك المادة (١٧٤) نصوصاً مستحدثة وتحقق مصالح جميع الأطراف في عقد النقل، وتخدم فكرة النقل متعدد الوسائط، إلا أنها يجب فهمها وتطبيق حكمها في إطار باقي النصوص الأخرى التي تتضمنها الاتفاقية الدولية والقانون الوطني خاصة المادة (٢/٤٧) من الاتفاقية التي تعالج مسألة تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول والتي تنص على منح حق إصدار التعليمات الخاصة بالتسليم للشاحن والشاحن المستندي فقط دون غيرهم مما يشكل تعارضاً وتحدياً في تطبيق النصوص الخاصة بالطرف المسيطر، فكيف تفهم أحكام السيطرة على البضاعة في ضوء الأحكام المتعلقة بتسليم البضائع، وكيف يزال هذا التعارض؟

أضف على ذلك أن حق السيطرة الذي يميز قواعد روتردام، قد يتداخل مع واجب التعاون بين الشاحن المنصوص عليه في **الفصل السابع من الاتفاقية المعنون "** واجبات الشاحن تجاه الناقل " في المواد من (٢٧) إلى (٣٣)، **وهذا التداخل يظهر أكثر** فيما تنص عليه المادة (٢٨) والمادة (٢٩) من التزام الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، الأمر الذي يثير التساؤل عن حدود الحق في السيطرة ومدة تميز المواد التي تنظمه عن باقي مواد ونصوص الاتفاقية الدولية.

سيحاول الباحث في هذا البحث إمطة اللثام عن هذه المسألة ومحاولة التوفيق بين ما تتضمنه المواد من ٥٠ إلى ٥٦ في قواعد روتردام وما تتضمنه من أحكام تتعلق بتسليم البضائع.

٥- تساؤلات البحث:

سوف يحاول الباحث الإجابة على عدة أسئلة تدور حول موضوعه تتمثل في

الآتي:

- ١- ما هو الحق في السيطرة، ولمن يثبت؟
- ٢- هل تختلف هوية الطرف المسيطر باختلاف نوع مستند النقل؟
- ٣- ما هو النطاق الزمني والموضوعي لممارسة الحق في السيطرة، وهل يختلف في القانون الوطني عنه في قواعد روتردام؟
- ٤- ما مدى التزام الناقل بتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر، وما هي مسؤوليته في حالة المخالفة؟
- ٥- ما حقيقة العلاقة بين الحق في السيطرة وحق توجيه تعليمات للناقل بشأن البضائع غير المسلمة، وواجب التعاون بين الشاحن والناقل؟

٦- منهج البحث:

سوف يتبع الباحث في هذا البحث المنهج التحليلي المقارن؛ فهو منهج تحليلي لأنه سيعتمد على شرح وتحليل النصوص الناظمة للحق في السيطرة، ويبين رأي فرق العمل في الاتفاقية الدولية في هذا الحق، ورأي الفقهاء، ويوضح رأيه في المواضع الخلافية. كما أنه منح مقارن، لأنه سيعتمد في فهم الموضوع على مقارنة التنظيم الوارد في قواعد روتردام، بالتنظيم الوارد في القانون البحري الاتحادي الجديد.

٦٧- تقسيم:

وبناء على ما تقدم، سوف نقسم هذا البحث إلى مبحثين على النحو التالي:

المبحث الأول: هوية الطرف المسيطر

المبحث الثاني: نطاق حق السيطرة

المبحث الأول هوية الطرف المسيطر

تمهيد وتقسيم:

تعرف الفقرة (١٣) من المادة (١) من قواعد روتردام الطرف المسيطر بأنه " الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة (٥١) أن يمارس حق السيطرة"، وتوضح الفقرة (١٢) من المادة ذاتها حق السيطرة على البضائع بأنه " يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل ١٠".

وبالرجوع إلى نصوص الفصل العاشر من الاتفاقية المعنون "حقوق الطرف المسيطر"، نجد أن المادة (٥١) المعنونة "هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة"، تتضمن أربع فقرات رئيسية، يبين منها بوضوح أنها مخصصة لبيان هوية الطرف المسيطر في حالة عدم صدور مستند نقل أصلاً، أو صدور مستند نقل غير قابل للتداول، وفي حالة صدور مستند نقل أو سجل إلكتروني قابل للتداول.

أما عن القانون البحري الجديد، فلم يعرف الحق في السيطرة أو الطرف المسيطر، ولكنه بين هوية الطرف المسيطر في المادة (١٧٤). ويبين من قراءة هذا النص، أن المشرع الوطني لم يفرق بين أنواع سندات الشحن فيما يتعلق بمن له الحق في توجيه التعليمات للناقل، وإنما يستنتج من النص أنه يعالج الفرض الذي يكون فيه سند الشحن قابل للتداول فقط على النحو الذي سوف نبينه حالاً.

وتجدر الإشارة إلى أنه بالنسبة للاتفاقيات الدولية الأخرى السابقة على روتردام والتي نصت على هذا الحق لم تفرق بين أنواع مستندات النقل، ولكنها أشارت إلى

المرسل The Sender والمرسل إليه في ممارسة هذا الحق The Consignee^(١). وعودة إلى قواعد روتردام، نلاحظ أن المادة (٥١) من قواعد روتردام تتضمن (٤) فقرات، الفقرة الأولى ليس لها عنوان، والفقرة الثانية تخص مستند النقل غير القابل للتداول ويشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع، والفقرة الثالثة تتعلق بمستند النقل القابل للتداول، والفقرة الرابعة والأخيرة تخص سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

ونفهم من هذا النص أن الفروض التي يواجهها تمثل في الآتي:

- ١- نقل البضاعة دون مستند أو سجل نقل.
- ٢- نقل البضاعة بمستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يشير إلى ضرورة تسليمه لاستلام البضاعة.
- ٣- نقل البضاعة بمستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول لا يشير إلى ضرورة تسليمه لاستلام البضاعة^(٢).

(١) انظر المادة (١/١٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والمادة (١/١٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، والمادة (١/١٢ و ٢) من اتفاقية عقود النقل الدولي للبضائع بالبر، والمادة (٦) من القواعد الموحدة لسندات الشحن البحرية.

(٢) يرى بعض الفقه أن السبب في وجود نوعان من مستندات النقل غير القابلة للتداول على هذا النحو يكمن في وجود نوعين من المستندات في الواقع العملي: الأول، هو مستند النقل المباشر Straight Bill of Lading، والثاني هو بوليصة الشحن Sea Waybill. وكلا الوثيقتان ليسا ضمن المستندات القابلة للتداول، ولكن الفارق بينهما هو أن المرسل إليه بموجب مستند النقل المباشر يحتاج إلى تقديمه لاستلام البضاعة من نائب الناقل بخلاف الوثيقة الثانية التي لا يلزم تقديمها لاستلام البضاعة. انظر،

SUKHNINDER (P.), Is a Straight Bill of Lading a Document of Title? 25 Bus L. Rev., 2004, p. 196

٤- نقل البضاعة بمستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بناء على إمكانية التداول من عدمه^(١).

ونفضل عند تحديد الطرف المسيطر في هذه الفروض الأربعة أن نقسمها إلى بناء على ذلك إلى حالتين:

الأولي، وتضم الفرضين الأول والثاني، والثالث، وهي حالة عدم وجود مستند أو سجل نقل إلكتروني، وحالة وجود مستند نقل غير قابل للتداول بنوعيه. وسوف نجعلهما في عنوان واحد هو " حالة عدم وجود مستند أو سجل نقل قابل للتداول "

الثانية، وتضم الفرض الرابع، وهو وجود مستند أو سجل نقل قابل للتداول.

وترتيباً على ذلك، سوف نبين هوية الطرف المسيطر وفق الحالتين السابقتين بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: هوية الطرف المسيطر في حال عدم وجود مستند أو سجل نقل قابل للتداول.

المطلب الثاني: هوية الطرف المسيطر في حال وجود مستند أو سجل إلكتروني قابل للتداول.

(١) تجدر الإشارة إلى أنه في النسخ قبل الأخيرة من قواعد روتردام تم تقسيم مستندات النقل إلى نوعين فقط: مستندات قابلة للتداول، ومستندات غير قابلة للتداول. ولكن في النسخة الأخيرة من القواعد تم استحداث نوع من المستندات غير القابلة للتداول وهما ما يشير إلى ضرورة تقديمه لاستلام البضائع، وما لا يسير إلى هذه العبارة، وأضيفت حالة الاتفاق على النقل دون مستند نقل. انظر في تطور مستندات النقل الإلكترونية في فرق العمل أثناء الإعداد لقواعد روتردام،

Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, UNCITRALOR, 2002, UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.21 ; Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea], UNCITRALOR, 2003, UN Doc A/CN.9/WG.III/WP.32 ; Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea], UNCITRALOR, 2005, UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.56.

المطلب الأول**هوية الطرف المسيطر في حال عدم وجود****مستند أو سجل نقل قابل للتداول**

الحالة التي نعالجها في هذا المطلب - كما أوضحنا - تضم فرضين: الأول، يتم النقل فيه دون أي مستند نقل، والثاني يتم النقل فيه بمستند نقل غير قابل للتداول. ويجمع الفرضين أنه لا يوجد مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. ولهذا، جاء عنوان المطلب على النحو السابق، وسوف نبين حكم هذه الحالة في النقاط التالية.

أولاً: المقصود بمستند النقل غير القابل للتداول:

تعرف المادة (١) من القانون البحري الجديد سند الشحن بأنه وثيقة تثبت عقد النقل للبضائع، وتسلم الناقل للبضائع وشحنة لها، ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة الأصلية. وفي المادة (١٦٢) حدد المشرع الاتحادي أنواع سندات الشحن في الفقرة (١) من المادة (١٦٢) التي تنص على أن " يحرر سند الشحن الورقي القابل للتداول باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله".

ونسجل في هذا المقام ملاحظة على عدم توفيق المشرع الاتحادي في صياغة نص الفقرة (١) من النص التي تتحدث عن أن سند الشحن القابل للتداول قد يصدر باسم شخص معين، ونفضل صياغة النص القديم الوارد في الفقرة (١) من المادة (٢٦٤) التي تجري على النحو التالي " يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله"، ويرجع تفضيلنا للنص الملغى أنه لم يصرح بأن سند الشحن الاسمي قابل للتداول؛ فالسند الاسمي يقبل التنازل عنه بحوالة الحق المدنية ولا يقبل التداول بالطرق التجارية، وهذا ما

أكده القانون الملغي في الفقرة (٢) من نص المادة (٢٦٤)، وتبناه القانون الجديد في الفقرة (٢) من نص المادة (١٦٢) سالفة الذكر.

أما قواعد روتردام، فقد استبدلت مسمى " مستند النقل " Transport Document بمسمى " سند الشحن " Bill of Lading ولم تعد تستخدم هذا الأخير في نصوصها. وفي حال استخدام مستند نقل إلكتروني في عملية النقل، فقد استخدمت مصطلح " سجل النقل الإلكتروني " Electronic Transport Record، ولم تستخدم مصطلح " سند الشحن الإلكتروني " Electronic Bill of Lading.

وتعرف قواعد روتردام "مستند النقل" في الفقرة (١٤) من المادة (١) منها بأنه المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل، ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه. وتعرف " سجل النقل الإلكتروني " في الفقرة (١٨) من المادة ذاتها بأنه المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيًا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني أبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءًا من سجل النقل الإلكتروني، والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

أما مستند النقل غير القابل للتداول، فتعرفه في الفقرة (١٦) من المادة ذاتها بأنه مستند النقل الذي لا يكون قابلاً للتداول، وتعرف سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول في الفقرة (٢٠) من المادة ذاتها بأنه سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

وبناء على ما تقدم، يكون مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أسمى إذا ذكر

فيه صراحة اسم المرسل إليه الذي يكون له الحق في تسلّم البضاعة من الناقل، والوحيد الذي يتمتع بالصفة القانونية في طلب تسليم البضاعة من الناقل^(١)، واكتسابه هذه الصفة تتأتى مباشرة من عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل إليه وامتلاك المرسل إليه سند الشحن حيث تنتقل آثار العقد إليه^(٢).

وإذا رغب المرسل إليه في التنازل عن حقه الثابت في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول، فقد بين المشرع الوطني الطريقة بشكل واضح عما كان عليه الحال في القانون البحري التجاري الملغي، وكذلك فعلت قواعد روتردام. وسوف نوضح موقف القانون الوطني والاتفاقية الدولية على التوالي.

١- موقف القانون الوطني من التنازل عن سند الشحن الاسمي:

تنص الفقرة الثانية من نص المادة (١٦٢) من القانون البحري الجديد على أنه "يجوز التنازل عن سند الشحن الاسمي بكتابة ما يفيد ذلك في سند الشحن، مع ذكر اسم المتنازل ولا يعد التنازل نافذاً تجاه الناقل إلا إذا علم به أو تم إعلانه به".

(١) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، الوجيز في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، دار الحكمة للطباعة والنشر، ٢٠٢١، ص ١١٥.

(٢) لم تتوحد كلمة الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لمركز المرسل إليه بالنسبة لعقد النقل وما يتمتع به من حقوق تجاه الناقل على اعتبار أنه ليس طرفاً في عقد النقل وطبقاً لقاعدة نسبية أثر العقد المنصوص عليها في المادتين ٢٥٠ و ٢٥١ من قانون المعاملات المدنية الاتحادي رقم (٥) لسنة ١٩٨٥ ومن ثم فإن الآثار المترتبة على العقد تنصرف إلى الأطراف أنفسهم أو خلفهم العام أو الخاص. انظر في ذلك د. عبد الخالق حسن أحمد، الوجيز في شرح قانون المعاملات المدنية الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، مصادر الالتزام، منشورات أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٥، بند ١٢٩، ص ٢٢٦.

وقد فسرت بعض الآراء العلاقة بين المرسل إليه والناقل بنظرية الاشتراط لمصلحة الغير المستمدة من القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية الاتحادي، وبعض الآخر رأى أنه طرفاً في عقد نقل ثلاثي الأطراف، والبعض رأى أن المرسل إليه يستمد حقه من سند الشحن مباشرة. انظر في هذه الآراء، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ٢٠١١، ص ٤١٧.

وعملاً بهذا النص، لا يتداول سند الشحن الاسمي، وإنما يتم التنازل عن الحقوق الثابتة فيه للمرسل إليه بالتنازل عنه. غير أن القانون الجديد استحدث طريقة جديدة للتنازل تختلف عن تلك التي كان يتبناها القانون الملغي. تفصيل ذلك أن القانون الملغي قد أوضح طريقة التنازل عن سند الشحن الاسمي في الفقرة (٢) من المادة (٢٦٤) التي كانت تستوجب تطبيق إجراءات حوالة الحق المدنية لينتقل الحق من المرسل إليه وهو بمثابة المحيل إلى المحال له. وإجراءات الحوالة ونفاذها تجاه أطرافها والغير نظمها قانون المعاملات المدنية الاتحادي في المواد من (١١٠٦) إلى (١١١٥)، وهي إجراءات طويلة ومعقدة تبدأ بكتابة عقد الحوالة، ويستوجب المشرع لنفاذها أن يقبها المدين المحال عليه أو على الأقل يعلن بها، ولا تنفذ الحوالة في حالة القبول إلا إذا كان هذا القبول ثابت التاريخ^(١). أما نفاذ الحوالة بين أطرافها وهم المرسل إليه والشخص الجديد، أو تجاه الغير، فينظم أحكامه المواد من (١١١٦) إلى (١١٣١) من قانون المعاملات المدنية، وأهم الآثار المترتبة على نفاذ الحوالة في حق المدين انتقال الحق من المحيل إلى المحال إليه بكافة تأميناته ودفوعه، فهو بخلاف التطهير الذي ينقل الحق مطهراً من كل عيب.

نخلص من ذلك أن التنازل عن سند الشحن الاسمي كان يسبب مشكلة كبيرة بالنسبة للمرسل إليه الذي يرغب في بيع البضائع أو بيع جزء منها بسبب طول وتعدد إجراءات حوالة الحق المنظمة في قانون المعاملات المدنية.

وتجدر الإشارة هنا إلى دور القضاء الوطني الذي كان يخفف من تعقيد إجراءات الحوالة عند تطبيقها على سندات الشحن الأسمية، ومن ذلك أن القضاء لم يكن يتطلب

(١) انظر في شرح إجراءات حوالة الحق ونفاذها في قانون المعاملات المدنية الاتحادي، د. عبد الرازق حسين يسن، النظرية العامة للالتزامات وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة الصادر بالقانون الاتحادي رقم ٥ لسنة ١٩٨٥، الجزء الثاني، أحكام الالتزام، مطبوعات أكاديمية شرطة دبي، ١٩٩٤، بند ٤٣٥ وما يليه، ص ٤٠١، وما يليها.

موافقة صريحة مكتوبة من المرسل إليه لكي يقر بحوالة حق لصالح المحال إليه الجديد، وإنما كان يستشف هذه الموافقة من أي مسلك يدل على قصده في التنازل عن السند، كذلك كان القضاء يقبل الحوالة ممن ينوب عن المرسل إليه كما هو الحال بالنسبة للوكيل البحري^(١).

هذا الوضع الذي كان عليه الحال في القانون التجاري البحري الملغى قد تغير في القانون البحري الجديد الذي نظم التنازل عن سند الشحن الاسمي بطريقة مغايرة لما ورد في قانون المعاملات المدنية سواء في إنشاء الحوالة أو نفاذها. وتتمثل أوجه الخلاف فيما يلي:

١- وفقاً للقانون الجديد، يتم التنازل بكتابة هذا التنازل في ورقة السند ذاته، مع ذكر اسم المحال له في السند (م ٢/١٦٢). ويترتب على ذلك أن وجود عقد حوالة بين المحيل والمحال له لم يعد متطلباً، فيكفي إثبات الحوالة على السند ليقوم مقام العقد.

غير أن هذا التطلب يثير في نظرنا التساؤل عن اتجاه القضاء الوطني السابق الذي سمح باستنتاج وجود الحوالة من مسلك المرسل إليه المحيل ومن ظروف الواقعة، فهل يظل لهذا القضاء حجتيه في ضوء تطلب النص صراحة إثبات التنازل في السند؟

(١) انظر على سبيل المثال، المحكمة الاتحادية العليا، لطنع رقم ٨٦٢ لسنة ٢٤ قضائية - الدائرة المدنية والتجارية - بتاريخ ٢٠٠٥-١٠-٣٠ مكتب فني ٢٧ رقم الجزء ٤ رقم الصفحة ٢٣٨٨، رقم القاعدة ٢٨٤، متاح على الموقع التالي:

<https://www.eastlaws.com/data/ahkam/details/307862/390722/0>

٢- وفقاً للقانون الجديد، يعتبر عقد الحوالة نافذاً بمجرد علم الناقل وهو هنا في حكم المدين المحال عليه بالتنازل الذي تم بين المحيل وهو المرسل إليه والمحال له وهو الشخص الجديد، وقد اكتفى المشرع بمجرد إعلان الناقل بهذا التنازل. فالتنازل ينفذ في حق الناقل لو علم به أو أعلن به، ولم يتحدث النص عن رضائه بهذا التنازل بخلاف ما يتطلب قانون المعاملات المدنية في الفقرة الأولى من المادة (١١٠٩).

٣- مازالت آثار التنازل عن سند الشحن الاسمي محكومة بقانون المعاملات المدنية خاصة المواد من (١١٦) إلى (١١٣١) في الفرع الثاني المعنون " آثار الحوالة" على اعتبار أن التعديلات التي أجراها القانون البحري الجديد ترد على قواعد انعقاد الحوالة ونفاذها بين المتعاقدين والغير، ولم تمس الآثار المترتبة عليها. ولهذا، يحكم الآثار المترتبة على التنازل في السند الاسمي نفس القواعد التي تحكم آثار الحوالة وأهمها انتقال الحق من المرسل إليه إلى الشخص الجديد محملاً بكافة الدفع التي كانت للناقل تجاه المرسل إليه.

٢- موقف قواعد روتردام من التنازل عن مستند النقل غير القابل للتداول:

بخلاف موقف القانون البحري الجديد الذي عالج سندات الشحن في موضع واحد موضعاً مسمياتها، وكيفية انتقال الحق فيها إلى الغير، تحدثت قواعد روتردام عن مستندات النقل الورقية وسجلات النقل الإلكترونية سواءً قابلة للتداول أم غير قابلة للتداول في مواضع متفرقة. وفيما يتعلق بمستندات أو سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول تتمثل معالجة الاتفاقية لهذه المستندات في الآتي:

١- عملاً بما ورد في المادة (٣٥) وتحت عنوان "إصدار مستند النقل أو سجل النقل

الإلكتروني"، إذا لم يتفق الشاحن والناقل عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل

إلكتروني، أو كانت العادات والأعراف لا تقضي بعدم استخدام هذا المستند أو السجل، يحق للشاحن أن الشاحن المستندي^(١) إذا وافق الشاحن على أن يحصل من الناقل على مستند نقل غير قابل للتداول، أو على سجل إلكتروني غير قابل للتداول وفق الإجراءات والشروط المنصوص عليها في المادة (٨) من الاتفاقية.

٢- في المادة (٤٦) وتحت عنوان "تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه"، أكدت قواعد روتردام في الفقرة (أ) من هذا النص أن تسليم البضاعة يكون للمرسل إليه المبين في المستند أو السجل غير القابل للتداول، وعليه أن يثبت هويته للناقل لكي يسمح له بتسلم البضاعة. وقد أجاز النص في الفقرة (ب) للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع إذا تعذر على المرسل إليه إثبات هويته للناقل على نحو واف Properly identifying itself. ولم يتطرق النص لإمكانية إحالة المرسل إليه حقوقه إلى شخص آخر أو التنازل عنها.

٣- المادة (٥٧) تنص تحت عنوان "إحالة الحقوق في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول وسجل إلكتروني قابل للتداول". ورغم أن عنوان هذا النص يوحي بأن كل ما ينصوي تحته يتعلق بمستندات وسجلات النقل القابلة للتداول، إلا أن في الفقرة (ب) من النص تنص على أنه في حال إصدار مستند قابل للتداول أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند إلى شخص آخر دون تظهير في حالتين هما حالة المستند لحامله أو المستند المظهر على بياض، وكذلك حالة المستند صادر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

(١) الشاحن المستندي عرفته الفقرة (٩) من المادة (١) من الاتفاقية بقولها "يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ، "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني"، وهو يختلف عن الشاحن الذي عرفته الفقرة (٨) من نفس المادة بأنه "يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل".

وبغض النظر عن موقف الاتفاقية من أنها أدرجت حالة مستند النقل الاسمي الصادر باسم شخص مسمى ضمن حالات مستندات النقل القابلة للتداول، فإنه يتضح من النص أن الحقوق الواردة في هذا المستند لا تتداول بالتظهير، وإنما بالحوالة التي تتم بين الشخص المسمى وهو المرسل إليه والحائز الأول للمستند.

غير أن الاتفاقية لم تنص صراحة على إجراءات الحوالة التي تتعدد صحيحة بين المرسل إليه والغير، وتكون نفاذة بين المتعاقدين والغير، ولم تتضمن الإشارة الصريحة إلى القانون الوطني للأطراف أو لأي منهما لاتباع هذه الإجراءات. ونفهم من سكوت الاتفاقية في هذا الصدد أن إجراءات الحوالة تتم وفق القانون الذي يختاره الأطراف عند إجراء الحوالة.

ثانياً: مدى جواز استلام البضاعة دون مستند أو سجل نقل:

تسليم البضاعة عملية قانونية بمقتضاها توضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه بحيث تكون البضاعة في حيازته وحراسته^(١). والتسليم آخر العمليات التي يتم بها عقد النقل، وتهدف إلى تمكين المرسل إليه من فحص البضاعة والتحقق من حالتها، وبه تبراؤمة الناقل تجاه الشاحن والمرسل إليه بأن يكون قد نفذ جميع الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل.

ويختلف التسليم بذلك عن عملية تفريغ البضاعة التي تعتبر – كما تصفها محكمة تمييز دبي – في أحد أحكامها عملية مادية تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو في الصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف لأي سبب^(٢).

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص ٤١٠.

(٢) محكمة التمييز - الأحكام المدنية - الطعن رقم ١٧١ لسنة ٢٠٠٧ قضائية - الدائرة المدنية - بتاريخ ١٢-١١-٢٠٠٧ مكتب فني ١٨ رقم الجزء ٢ رقم الصفحة ١٢٧٦، رقم القاعدة ١٩٣، متاح على الموقع التالي:

=

وتسليم البضاعة لا يتم إلا بتقديم أصل سند الشحن لممثل الناقل سواء كان الربان أو الوكيل البحري في ميناء وصول البضاعة، فالسند هو الإيصال الدالة على استلام الناقل البضاعة من الشاحن، كما أنه يمثل البضاعة ذاتها، ولا يقبل الناقل بتسليم البضاعة سوى بتقديم أصل السند ممن يملكه بشكل قانوني سواء كان المرسل إليه المعين اسمه في السند في السند الاسمي، أو لحامل السند في السند لحامله، أو المظهر إليه في حال السند لأمر^(١).

غير أنه في بعض الحالات التي يتأخر فيها وصول سند الشحن، وأمام رغبة المرسل إليهم في تسلم البضاعة، فيضطر ممثل الناقل إلى التسليم والحصول على خطاب ضمان منهم مقابل تسليم البضاعة لحين وصول سند الشحن^(٢)، فخطاب الضمان في هذه الحالة يعتبر بديلاً مؤقتاً عن سند الشحن^(٣). فالصل اذن أنه لا تسليم دون سند شحن، والاستثناء التسليم بخطاب ضمان لحين وصول أصل السند.

والأصل العام المتمثل في أن التسليم يتم بتقديم أصل سند الشحن منصوص عليه في أكثر من موضع في القانون البحري الجديد منها المواد (١، و١٦٧، و١٦٨، و١٦٩)، ولكن بصفة خاصة تعبر عنه الفقرة (٣) من المادة (١٦٧) بقولها " تسليم نسخة أصلية

<https://www.eastlaws.com/data/ahkam/details/305275/372874/0>

(١) انظر، د. شريف محمد غنام، الوجيز في القانون التجاري البحري، مرجع سابق، ص ١٧٢.

(٢) انظر، د. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ١٦٧.

(٣) المشرع الاتحادي عرف خطاب الضمان في المادة (٤١٤) من قانون المعاملات التجارية الاتحادي الصادر بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (٥٠) لسنة ٢٠٢٢، بأنه " تعهد يصدر من المصرف الضامن بناء على طلب عميل له (الأمر) بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (المستفيد) دون قيد أو شرط ما لم يكن خطاب الضمان مشروطاً إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب. وضوح في خطاب الضمان الغرض الذي صدر من أجله".

من سند الشحن الورقي للناقل أو ممثله حجة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها بالحالة المبينة بسند الشحن، ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك".

هذا المفهوم الثابت الذي يربط بين تسليم البضاعة بسند الشحن خرجت عليه قواعد روتردام في أكثر من نص وأجازت تسليم البضائع بدون مستند نقل، ويتم ذلك بعقد النقل ذاته دون مستند^(١)، ويفسر بعض الفقه هذا النهج المبتكر من الاتفاقية الدولية بالحاجة إلى تعديل النظام الدولي الذي يحكم نقل البضائع عن طريق البحر بطريقة تتماشى مع مختلف التطورات الحديثة مثل الأهمية المتزايدة للنقل بالحاويات، والخدمات اللوجستية، والتجارة الإلكترونية^(٢).

هذا النهج المستحدث من قبل قواعد روتردام الذي يصطدم بالثوابت الراسخة في النقل البحري منصوص عليه في أكثر من موضع في الاتفاقية وهي:

١- المادة (٣٥) المعنونة "إصدار مستند النقل وسجلات النقل الإلكترونية" والتي تنص في مطلع الفقرة (١) منها على أنه "إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل إلكتروني، أو كانت العادات والأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك...".

(١) انظر في ذلك،

ZUNARELLI (S.) and ALVISI (Ch.), Chapter 10. Rights of the Controlling Party..., Op. cit., p. 42.

(٢) انظر،

PEJOVIĆ (C.), Article 47(2) of the Rotterdam Rules: Solution of old problems or new confusion? May 2013, at: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj /https://hrcak. srce.hr /file /172527, p. 95.

ويتضح من النص أن الحصول على مستند أو سجل نقل غير قابل للتداول أو مستند أو سجل نقل قابل للتداول هو استثناء من حالة عدم اتفاق الأطراف على أن يتم النقل بدون مستند أو سجل نقل، وكذلك استثناء من وجود عادة بين الأطراف على النقل بدون مستند أو سجل نقل، أو وجود عرف عام، أو حتى مجرد ممارسة جارية على ذلك في مهنة المتعاقدين، ونوع النقل.

٢- المادة (٤٥) المعنونة " تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول"، وهي تنص في مجملها على أنه في حالة عدم إصدار هذا المستند، يسلم الناقل البضاعة للمرسل إليه في الوقت والمكان المذكورين في عقد النقل وفق ما تقضي به المادة (٤٣)، ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه المرسل إليه أن يثبت هويته للناقل على نحو واف.

وتجيب الفقرة الثانية على تساؤل كيف يمكن معرفة المرسل إليه والأصل أنه ليس هناك مستند نقل قد صدر بقولها إنه إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشار إليهما في تفاصيل عقد النقل، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها.

نستخلص من النصوص السابقة أن الاتفاقية الدولية تجيز النقل بدون مستند نقل، وتفصيل عمليه النقل ومنها تحديد هوية الشخص الذي له الحق في تسلم البضاعة، إما ان تكون موجودة في عقد النقل، أو يتم تحديدها من قبل الطرف المسيطر أثناء الرحلة البحرية. وهذا التوجه الحديث في قواعد روتردام يتماشى مع الشحنات قصيرة المدى، أو قليلة الأهمية، ويتماشى مع النقل بنموذج نقل إلكتروني في التجارة البحرية الإلكترونية بحيث لا يوجد مستند نقل بالمعنى الدقيق للكلمة^(١).

(١) انظر في ذلك،

BOXUAN (L.), and JIE (J.), The Provisions Relating to the Identity of the Controlling Party in the Rotterdam Rules and Their Potential Influences on

ثالثاً: تحديد هوية الطرف المسيطر:

تحدثت قواعد روتردام في الفقرة (١) من المادة (٥١) التي تنطبق على النقل دون سند نقل عن الشاحن كطرف مسيطر، ومن الفقرة (٢) التي تنطبق على النقل بمستند أو سجل نقل غير قابل للتداول، وبيّنت أن الشاحن من يمارس حق السيطرة على البضاعة، ثم أجازت له الفقرتان تعيين شخصاً آخر، أو إحالة حقه في السيطرة إلى الغير، وإثبات هوية الطرف المسيطر.

وقبل الشروع في بيان هذه المسائل، تجب الإشارة إلى أن النص يستثني الحالات المشار إليها في الفقرات الثانية والثالثة والرابعة من تطبيق ما تنص عليه الفقرة الأولى، بمعنى أن ما ورد في الفقرة الأولى خاص بها فقط دون غيرها. والفقرات المستبعدة من التطبيق تتعلق بحالة إصدار مستند غير قابل للتداول تم الاتفاق على تقديمه عند الاستلام، وحالة إصدار مستند نقل قابل للتداول، وحالة إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

١- الشاحن هو الطرف المسيطر:

الأصل الوارد في الفقرتين (١) و(٢) سالفتي الذكر هو أن الشاحن هو الطرف المسيطر على البضاعة. والشاحن وفق تعريف الاتفاقية في الفقرة (٨) هو "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل".

وقد عرفه بعض الفقه بأنه "الشخص المرخص له باستلام وثائق النقل الأصلية الموقع عليها من الناقل أو وكيله، وقد جرى العمل البحري على أنه من الممكن أن يقوم

Chinese Cargo Interests, Revue juridique Thémis de l'Université de Montréal 245, 2017 at: https://ssl.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/25507_07-Li_et_Jiao_TAP.pdf

الشاحن بإبرام عقد النقل البحري للبضائع بصفته المباشرة أو عن طريق وكيل له يسمى وكيل الشحن، وبالتالي يكون مسؤولاً عن تنفيذ العقد أمام الشاحن" (١).

ويرى بعض الفقه أن تحديد الشاحن في هذا الفرض له ما يبرره على اعتبار أنه الطرف المقابل للناقل في عقد النقل، والناقل يلتزم تجاهه بالعديد من الالتزامات التي يفرضها العقد، فيكون من الطبيعي أن نمنح حق التحكم في البضاعة للشاحن (٢). وبتنقد بعض الفقه نص الاتفاقية على أن يكون الشاحن هو الطرف المسيطر على البضاعة، ويجب منح الأطراف حرية اختيار الطرف المسيطر دون وصاية أو تدخل من الاتفاقية وفرض الشاحن طرف مسيطر (٣).

بيد أنه في حال ارتباط النقل البحري بأنشطة وعمليات أخرى كما هو الحال في عقود البيع البحرية، فإن تحديد الطرف المسيطر بأنه الشاحن يثير بعض المشكلات والتي لا يمكن حلها إلا عن طريق التفسير الموسع لمصطلح "الشاحن". ومن أمثلة هؤلاء البائع في البيع فوب FOB. ويعرف المشرع الاتحادي هذا البيع في المادة (١٣١) من قانون المعاملات التجارية الاتحادي بأنه "البيع الذي يتم فيه تسليم المبيع في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري لنقله" (٤).

(١) أ. مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكره لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٥-٢٠١٦، ص ١٦.

(٢) انظر في هذا الرأي،

XIANJIANG (W.) & HAIBO Ch.), Study on the Right of Control, Annual of China Maritime Law 36, 2003, p.44.

(٣) راجع في ذلك،

ERNEST (J.-W.), The Idea of Private Law, Oxford University Press, 2012 p. 10.

(٤) ويعرفه بعض الفقه بأنه "بأنه العقد الذي بمقتضاه يلتزم البائع بتسليم المشتري البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي أختارها المشتري مقابل دفع الثمن". وفي هذا النوع من البيوع، نجد أن عملية تسليم البضائع التي تم بيعها على متن السفينة المحددة لعملية الشحن، والتي يقوم

ويلتزم البائع في هذا البيع بتعبئة وحزم المبيع ونقله إلى ميناء الشحن وشحنه على السفينة التي عينها المشتري وذلك في التاريخ المحدد وخلال المهلة المعينة للشحن (م ١/١٣٢) معاملات تجارية، كما يلتزم بالحصول على إذن التصدير خارج الدولة أو أي ترخيص حكومي آخر، ويتحمل مصروفات ذلك في حال تصدير المبيع خارج الدولة، ويلتزم بالحصول على شهادة المنشأ للمبيع وتقديمها للمشتري (م ١٣٣).

وفي بعض الأحيان، يستعين الشاحن بوكيل شحن، وهو الشخص الذي يساعد شركات الشحن والنقل، بتقديم مجموعة من الخدمات تشمل على، تتبع عملية النقل، وإعداد مستندات الشحن والتصدير، والتخزين، والتفاوض بشأن رسوم الشحن، والتأمين على البضائع، وتقديم متطلبات التأمين، لمساعدة المستوردين والمصدرين على نقل بضائعهم عبر الحدود الدولية بأمان وكفاءة^(١).

المشتري بتعيينها للبائع. وهذا الالتزام بالتسليم يقع ضمن التزامات البائع في عقد البيع فوب، حيث إنه يلتزم في هذا العقد بتسليم البضاعة في ميناء الشحن طبقاً للمواعيد التي تم الاتفاق عليها في العقد". انظر في هذا التعريف، د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١، منشورات أكاديمية شرطة، ٢٠٠٣، ص ٣٧١.

(١) أنظر في تعريف وكيل الشاحن ودوره، مقالة بعنوان " فوائد التعامل مع وكيل الشحن، أكتوبر ٢٠٢٣، متاحة على الموقع التالي:

<https://www.alfarescargo.com/ar/benefits-of-doing-business-with-a-freight-forwarder#:~:text=%D9%8A%D9%8F%D8%B9%D8%AF%D9%91%20%D9%88%D9%83%D9%8A%D9%84%20%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86%20%D8%AC%D8%B2%D8%A1%20%D8%A3%D8%B3%D8%A7%D8%B3%D9%8A,%D8%A5%D9%84%D9%89%20%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%AC%D9%87%D8%A7%D8%AA%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%8A%20%D9%82%D8%A7%D9%85%D9%88%D8%A7%20%D8%A8%D8%AA%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D9%87%D8%A7>

وقد نظم المشرع الاتحادي عمل ومسؤولية وكيل الشحن في الفصل السابع من الباب الخامس المعنون " أشخاص الملاحة البحرية، وذلك في المواد من (١٢٠) إلى (١٢٣) تحت عنوان " وكيل الشحنة"

وفي رأينا، فإنه عند الاستعانة بوكيل شحن، فيعتبر هو الشاحن المعني بحق السيطرة في مفهوم المادة (١/٥١) من قواعد روتردام على اعتبار أنه الأقرب في التعامل مع البضاعة المشحونة.

وفي بعض أنواع النقل يستعين الشاحن بوكيل عبور أو مرحل البضاعة Freight Forwarder، وقد عرفه القانون البحري الجديد بأنه " وكيل بأجر بنوب عن الناقل أو عن مالك البضاعة بحسب الأحوال لتحقيق الربط بين مرحلتي استلام وتسليم البضائع بواسطة ناقلين مختلفين". ويعتبر وكيل العبور على هذا النحو الشخص المسؤول الرئيسي عن إدارة وتنظيم نقل البضائع من جهة إلى أخرى، فهو يقوم بجميع الأعمال اللوجستية، كما أنه يتولى جميع الإجراءات الإدارية اللازمة للبضاعة، ويصنع جميع المستندات المتعلقة بالبضاعة^(١). وقد عرفه بعض الفقه بأنه " شخص يعمل في ميناء معين أو نقطة حدودية، يتلقى البضائع بعد إنهاؤها المرحلة الأولى من مراحل النقل، ثم يقوم بإعادة إرسالها إلى مكان آخر بالوسيلة التي يختارها الموكل لتبدأ المرحلة الثانية"^(٢).

(١) لمزيد من المعلومات عن طبيعة عمل وكيل العبور، انظر الموقع التالي:

<https://www.guide-metiers.ma/ar/metier/%D9%88%D9%83%D9%8A%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A8%D9%88%D8%B1/>

(٢) د. محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة، الأشخاص البريون، دار النهضة العربية، ٢٠١٥، الطبعة رقم (٧)، ص ٤٥٩.

والجدير بالذكر أنه في حالة تعيين وكيل عبور، فهو يقوم بعمل وكيل الشحنة، ولهذا كل وكلاء العبور وكلاء شحنة، ولكن العكس غير صحيح. وهذا يتضح من الالتزامات التي يترتبها المشرع الاتحادي على وكيل العبور كما تنص عليها المادة (١٢٤) من القانون البحري حيث تلزمه باستلامه البضاعة من الناقل الأول، وإبرام عقد النقل مع الناقل التالي وتسليمه البضاعة، وكذلك القيام بكافة الأعمال والتدابير المعقولة للمحافظة على البضائع في مرحلة العبور من ناقل إلى آخر.

ونرى أنه في حال تعيين وكيل العبور في النقل، فهو سيكون بمثابة الشاحن الذي له حق السيطرة على البضاعة في مفهوم المادة (١/٥٠) من قواعد روتردام.

وفي بعض الأحيان، قد يقدر الشاحن أن من مصلحته نقل البضائع على ظهر سفينة يستأجر منها مساحة معينة، أو استئجار سفينة كاملة لنقل بضائعه هو وغيره من الشاحنين. وفي هذه الحالة، يتم النقل بمشاركة إيجار السفينة، ويصبح المستأجر هو الشاحن الذي يملك حق السيطرة^(١).

٣- الطرف المسيطر شخص يعينه الشاحن:

تجيز قواعد روتردام للشاحن أن يعين عند إبرام عقد النقل أو في اتفاق لاحق شخصاً آخر في مهمة الطرف المسيطر، وقد ذكرت الفقرة (أ) من البند (١) من المادة (٥١) أمثلة لمن يجوز للشاحن أن يعينه وهم: المرسل إليه والشاحن المستندي.

وقد عرفت قواعد روتردام المرسل إليه بأنه " الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني". أما الشاحن

(١) أ. سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، رسالة ماستر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١١-٢٠١٢، ص ١٤.

المستندي The documentary shipper، هو وفق الفقرة رقم (٩) من المادة الأولى من القواعد " أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني"، ويفهم من النص أن الشاحن المستندي لا يكون عن الشاحن الفعلي للبضائع؛ لأنه شخص يدون اسمه في مستندات النقل على أنه شاحن، بمعنى أنه شاحن على الورق فقط. فإذا كان هو الشاحن الذي تعاقد مع الناقل وشحن البضاعة فعلياً، فلا يوصف بأنه شاحن مستندي، بل شاحن فقط.

ويجوز أن يعين الشاحن شخصاً آخر غير هؤلاء كوكيل السفينة أو شركة متخصصة في ترحيل البضائع أو إحدى شركات رجال الأعمال التي تتولى أعمال الشاحن أو غيرهم من الأشخاص.

ونرى أن الاتفاقية الدولية لم تكن موقفة في تحديد هوية الطرف المسيطر بأنه الشاحن بحسب الأصل ما لم يعين شخصاً آخر، والفرص هنا أن النقل تم بدون مستند نقل أو بمستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، ومن ثم كان الأصوب منح حق السيطرة للمرسل إليه المحدد في عقد النقل أو في مستند النقل غير القابل للتداول حيث إنه صاحب المصلحة الأولى في تسلم البضاعة من الناقل، وقد يحقق مصلحته توجيه البضاعة إلى ميناء آخر أو تسليمها لطرف آخر. ولهذا، نرى ضرورة تعديل نص الاتفاقية الدولية بمنح حق السيطرة للمرسل إليه ومنحه الحق في تعيين شخص آخر أو إحالة حقه لشخص آخر.

٣- إحالة حق السيطرة:

على خلاف القانون البحري الجديد، تعرضت قواعد روتردام صراحة لإحالة الحق في السيطرة، فنصت في الفقرة (ب) من البند (١) من المادة (٥١) على أنه " ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر، وتصبح الإحالة نافذة المفعول

فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر". ونفس الأمر تقريباً في الفقرة (أ) من البند (٢) من نفس النص.

ويتضح لنا من النصين -ضعيف الصياغة حسب رأينا - عدة مسائل:

١- أن الاتفاقية أجازت إحالة الحق في السيطرة من أي شخص يكون له هذا الحق، وحسباً فعلت الاتفاقية بهذه الصياغة العامة التي تشمل الشاحن وغيره من الأشخاص الذين قد يتمتعون بهذا الحق.

٢- المحال إليه بحسب النص قد يكون أي شخص يقدر المحيل أنه قادر على ممارسة الحق في السيطرة، وأنه يحقق مصالح المحيل، فالصياغة العامة للنص في هذه المسألة أيضاً أمر إيجابي.

٣- الإحالة وفق النص في الفقرتين (١) و(٢) تنفذ في حق الناقل وهو في مركز المدين المحال عليه هنا عندما يبلغه المحيل (الشاحن) بعمل الحوالة، وبمجرد الإبلاغ يصبح الطرف المحال له هو الطرف المسيطر دون أية إجراءات أخرى.

٤- في النص الثاني (الفقرة أ من البند ٢) أضافت الاتفاقية الدولية عبارة "دون تظهير" التي تؤكد أن ما يتم في نقل حق السيطرة هو إحالة حق وليس تظهيراً بالطرق التجارية.

٥- أضاف النص الثاني حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية لمستند النقل وعلاقة ذلك بإحالة حق السيطرة. ومن الطبيعي بداءة أن هذا الحكم يرد في النص الثاني دون الأول على اعتبار أن النص الثاني يعالج الحالة التي يصدر فيها مستند نقل غير قابل للتداول بينما يعالج النص الأول حالة عدم صدور مستند نقل أصلاً. والحكم الذي أضافه النص أنه في حال إصدار أكثر من نسخة

لمستند النقل غير قابل للتداول، يجب أن تتم إحالة حق السيطرة في النسخ جميعاً وإلا لا ينفذ هذا الحق تجاه الناقل^(١).

والجدير بالذكر أن القانون البحري الجديد يجيز إصدار سند شحن ورقي باسم شخص معين وهو ما يطلق عليه " سند الشحن الاسمي " حيث تنص المادة (١٦٢ / ١) على أن " يحرر سند الشحن الورقي القابل للتداول باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله". وقد بين البند الثاني من النص طريقة التنازل عن هذا السند وإحالة الحق الوارد فيه بقوله إنه يجوز التنازل عن سند الشحن الاسمي بكتابة ما يفيد ذلك في سند الشحن ولا يعد التنازل نافذاً تجاه الناقل إلا إذا علم به أو تم إعلانه به.

ويلاحظ على موقف القانون الوطني من التنازل عن سند الشحن الاسمي أنه قد خفف من شدة قانون المعاملات المدنية الاتحادي لعام ١٩٨٥ في حوالة الحق الذي يشترط لصحة الحوالة رضا الأطراف الثلاثة المحيل والمحال له والمحال عليه حسبما تتطلب المادة (١٠٩ / ١) منه^(٢)، ويتحقق رضا المدين بطبيعة الحالة بقبول الحوالة أو إعلانه بها. ويكمن وجه التخفيف في القانون البحري الجديد في أنه أجاز أن يتم التنازل بمجرد التأشير على سند الشحن الورقي دون الحاجة إلى إجراء خاص بالحوالة كإبرام عقد تنازل أو حوالة، كما أنه اشترط فقط لنفاذ التنازل تجاه الناقل وهو في حكم المدين المحال عليه مجرد علم بها أو إبلاغه به، وبالتالي فهو لم يشترط رضائه بهذا التنازل.

(١) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ نقل البضائع عبر دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة ٢٠١١، ص ٣٨.

(٢) انظر في التنازل عن سند الشحن الاسمي وفقاً لنصوص القانون التجاري البحري القديم الذي أحال في المادة (٢٦٤) إلى الإجراءات القانونية النافذة في شأن حوالة الحق، د. شريف محمد غنام، القانون التجارية البحري الاتحادي، مقارنة بالاتفاقيات الدولية من بروكسيل ١٩٢٤ إلى روتردام ٢٠٠٨، مرجع سابق، ص ١٦٨ و ١٦٩.

ويترتب على ذلك أنه بمجرد التأشير على السند وإعلان الناقل به أو علمه به بأية طريقة، يكون التنازل صحيحاً ويتحول السند إلى المحال له. ولا شك أن فصل التنازل عن سند الشحن الورقي عن إجراءات حوالة الحق المدنية، يحقق المرونة الكافية لعمليات التجارة البحرية التي تحتاج إلى السرعة كما أنها تتم في غيبة بعض الأطراف نظراً لطبيعة عمليات النقل، ويبعد عمليات التجارة البحرية عن الإجراءات الشكلية التي تهمين على العمليات المدنية.

٤- إثبات هوية الطرف المسيطر:

يتفق النصاب في هذه المسألة حيث يتطلبان من الطرف المسيطر سواء كان الشاحن أو شخص عينه الشاحن نيابة عنه، أو شخص أحال إليه الطرف المسيطر حق السيطرة أن يقدم مستند النقل، ويثبت هويته على نحو واف *Produce the Document and Properly Identify Itself* للناقل أو لنائب الناقل عند ممارسة حق السيطرة.

وقد أضاف النص الثاني (الفقرة ب من البند ٢) أنه في حال إصدار أكثر من نسخة لمستند النقل غير القابل للتداول، يجب إبراز جميع النسخ الأصلية *All Originals shall be Produced* وإلا يتعذر ممارسة حق السيطرة.

المطلب الثاني

هوية الطرف المسيطر في حال وجود مستند نقل

أو سجل إلكتروني قابل للتداول

بينت الفقرتان (٣) و (٤) من المادة (٥١) من قواعد روتردام هوية الطرف المسيطر حال صدور مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يكون قابل للتداول، وهي حالة تخالف تمامًا الحالة السابقة التي سبق وأن عالجناها في المطلب الأول من هذا المبحث.

وسوف نبين على التوالي المقصود بمستند النقل وسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، ثم نحدد هوية الطرف المسيطر وفق نص الفقرتين السابقتين.

أولاً: المقصود بمستند النقل، وسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول:

أشار القانون البحري الجديد إلى سند الشحن القابل للتداول في أكثر من موضع منها تنص المادة (١٦٠) التي تنص على أن " تكون النسخة المسلمة للشاحن قابلة للتداول ما لم يذكر فيها أنها غير قابلة للتداول". وفي المادة (١٦٢)، بين المشرع شكل سند الشحن القابل للتداول بقوله " يحرر سند الشحن الورقي القابل للتداول باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله". وفي الفقرة الثالثة من النص، أوضح المشرع طريقة تداول هذا السند بقولها " يكون سند الشحن للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويكون تظهير سند الشحن على بياض بمثابة تظهير تمليكي بشرط ذكر تاريخ إجرائه، وإلا عد تظهير توكيلياً.."^(١).

(١) من هذه المواضع كذلك نص المادة ١٦٧ التي تنص في فقرتها الثانية على أنه: " إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بياناً عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة

وفيما يتعلق بسند الشحن الذي يصدر إلكترونياً، فقد أجازت المادة (١٦٣) من القانون ذاته إصدار سند بأي وسيلة إلكترونية، وفي حالة صدور لها نفس الحجية التي لسند الشحن الورقي فيما يتعلق بتعيين الحامل الشرعي للسند، وضمان سلامة السند، وكيفية إثبات حيازة السند.

وأما بالنسبة لقواعد روتردام، فنجدها تهتم اهتماماً كبيراً بمسند وسجل النقل القابل للتداول بأن خصصت لهم العديد من النصوص. تفصيل ذلك، أن الفقرة (١٥) من هذه القواعد تعرف مسند النقل القابل للتداول *Negotiable transport document* بأنه " مسند النقل الذي يدل بعبارة مثل "لأمر" أو "قبل للتداول" أو بعبارة أخرى ملائمة أخرى يعترف القانون المطبق على ذلك المسند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه " غير قابل للتداول" أو " ليس قابلاً للتداول".

وعرفت القواعد سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول *Negotiable electronic transport record* في الفقرة (١٨) من المادة (١) منها بأنه " يعني سجل النقل الإلكتروني الذي^(١):

فيها، وإذا وزعت كامل الشحنة بين أذون تسليم متعددة، وجب على الناقل أن يسترد سند الشحن الورقي أو إلغاء سند الشحن الإلكتروني".

(١) أما سجل النقل الإلكتروني ذاته، فقد عرفته الفقرة (١٨) من المادة ١ بأنه " يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي: (أ) تثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل، (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

أ- يدل بعبارة مثل " لأمر " أو قابل للتداول " أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المطبق على ذلك التسجيل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه " غير قابل للتداول " أو " ليس قابلاً للتداول .

ب- وفي استخدام بمقتضيات الفقرة ١ من المادة ٩^(١) .

وقد أشارت قواعد روتردام كذلك إلى مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني في المادة (٣٥) منها والتي تنص على أنه إذا لم يوجد اتفاق بين الناقل والشاحن على أن يتم النقل دون مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، وما لم يوجد عرف أو ممارسة جارية على ذلك، فيحق للشاحن أو الشاحن المستندي إذا وافق الشاحن أن يحصل من الناقل على مستند مناسب قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. وكذلك تذكر قواعد روتردام مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني في المادة (٤٧) التي تعالج التزام الناقل بتسليم البضائع في حالة إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

وفيما يتعلق بشكل أو طريقة تداول مستند النقل أو سند النقل الإلكتروني القابل للتداول، فإن قواعد روتردام أحالت إلى موضعين فيها وهما المادة (٥٧) بالنسبة لمستند النقل القابل للتداول، والمادة (١/٩) بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. وسوف نوضح كيف تتم الإحالة وفق هاتين المادتين لاحقاً عند الحديث عن إحالة الحق في السيطرة.

(١) هذه الفقرة تنص على أن " يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على: (أ) طريقة إصدار ذلك ال سجل وإحالته إلى حائز مقصود، (ب) وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس، (ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز، (د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين (١) (أ)، و٢، وج من المادة ٤٧".

وتجدر الإشارة إلى أنه لا فرق جوهري بين مستند النقل القابل للتداول، وسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول على الرغم من وجود بعض الإجراءات الخاصة لاستخدام سجل النقل الإلكتروني تنص عليها المادة (٩) من قواعد روتردام. ولهذا، السبب تتشابه المادتان فيما يتعلق بحق السيطرة^(١).

ثانياً: تحديد هوية الطرف المسيطر:

سوف نوضح هوية الطرف المسيطر في حال صدور مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول من خلال الموضوعات التالية:

١- الحائز هو الطرف المسيطر:

تنص الفقرة (أ) من البند (٣) من المادة (٥١) من قواعد روتردام، وكذلك الفقرة (أ) من البند (٤) من نفس المادة على أن الحائز هو الطرف المسيطر، ويقصد به حائز مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني^(٢). وقد عرفته الاتفاقية الدولية في الفقرة (١٠) بقولها " الحائز يعني:

(١) انظر في ذلك،

BOXUAN (L.), and LIE (L.), The Provisions Relating to the Identity of the Controlling Party in the Rotterdam Rules..., Op. cit., p. 258.

(٢) أثبتت في فرق العمل عبارة " مالك البضائع العابرة" The Owner of the goods in Transit كصاحب حق السيطرة في حال صدور مستند نقل قابل للتداول، غير أن النقاش دار حول صعوبة تعريف مستند الملكية Document of Title خاصة وأن هناك بعض الأنظمة تعترف بالملكية بمجرد الاتفاق على البيع ودفع الثمن حتى قبل تسليم الشيء المبيع، وبعض الأنظمة يشترط التسليم، فتم اختيار مصطلح " الجائز" للتعبير عن ممارسة حق السيطرة. انظر في ذلك،

XU (W.) & YUZHUO (s.), The Legal Characters of the Right of Control of the Goods in the Rotterdam Rules, 22 Annual of China Maritime Law, 2011 p. 45.

(أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول، ويذكر في المستند: (١) إذا كان مستنداً لأمر، إنه هو الشاحن أو المرسل إليه أو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول أو (٢) إذا كان المستند مستنداً لأمر مظهر على بياض أو مستنداً لحامله، إنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩ "

وعملاً بهذا النص، فإن الحائز صاحب السيطرة على البضائع، قد يكون واحداً من الأشخاص الآتية حسب الحال:

١- في حال صدور مستند نقل صدر لأمر، فقد يمارس حق السيطرة الشاحن أو المرسل إليه أو المظهر إليه الذي وصله المستند حسب الأصول والإجراءات المتبعة في التظهير. والاختيار بين الثلاثة أشخاص يكون بسحب الموقف المتخذ من الشاحن؛ فالأصل أنه صاحب حق السيطرة يمارسه بنفسه، ما لم يعين المرسل إليه كطرف مسيطر في مستند النقل، ويصدر المستند لأمر المرسل إليه. أما في حالة تظهير المستند إلى شخص من الغير من المرسل إليه، فيكون المظهر إليه هو صاحب حق السيطرة. فالمهم فيمن يمارس حق السيطرة أن يكون حائزاً لمستند النقل.

وقد سبق أن تحدثنا عن الشاحن في المطلب الأول من هذا المبحث. أما المرسل إليه، فقد عرفته الاتفاقية الدولية في الفقرة (١١) من المادة (١) بأنه "يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. والمرسل إليه يكون في أحد حالتين:

الأولى، وهي أن يكون المرسل إليه هو الشاحن نفسه، وبالتالي يجتمع في الشاحن صفة مرسل البضائع وصفة مستلمها في الوقت نفسه. وفي هذه الحالة، يعتبر المرسل إليه هو الشاحن والحائز لمستند النقل.

الثانية، وفيها ترسل البضائع من الشاحن لشخص آخر، وهذه هي الحالة المقصود بالحديث عن المرسل إليه كصاحب حق سيطرة؛ لأنه في الحالة الأولى تغلب صفة الشاحن عليه^(١).

أما المظهر إليه، فلم تعرفه الاتفاقية بتعريف خاص. وقد أشار إليه قانون المعاملات التجارية الاتحادي الصادر بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (٥٠) لسنة ٢٠٢٢ في المادة (٥٣٥) المتعلقة بالكمبيالة، والمادة (٦٤٣) المتعلقة بالشيك. ويفهم من النصين أن المظهر إليه هو حائز الورقة التجارية التي تصله من تظهير ناقل للملكية بشكل مشروع ويطلق عليه "الحائز الشرعي للورقة التجارية". ويعرفه الفقه بأنه من تصله الورقة التجارية - الشيك - بتظهيرات متعاقبة غير منقطعة ولو كان آخرها تظهير على بياض^(٢).

٢- في حال صدور مستند نقل أو سجل نقل لأمر مظهر على بياض أو لحامله، يكون حامل مستند النقل هو الطرف المسيطر. وحامل مستند النقل هو من يحوز فعلياً المستند أو السجل الإلكتروني، ويكون قد وصل إليه بشكل مشروع إما بالتظهير على بياض أو بالمناولة اليدوية ممن حرر المستند إليه لحامله.

والتظهير على بياض هو نوع من التظهير يرد على مستند النقل القابل للتداول يتم بمجرد التوقيع على المستند دون تحديد اسم المظهر إليه. ويعتبر هذا التظهير صحيحاً وناقلاً للملكية من المظهر إلى الغير. والمناولة اليدوية هي التسليم باليد من شخص إلى آخر في مستند صدر لحامله^(٣).

(١) راجع في ذلك، مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٧.

(٢) انظر في هذا التعريف، د. شريف محمد غنام، الوجيز في الأوراق التجارية في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة، الشيك كنموذج، ٢٠٢٢، ص ١٤٨.

(٣) تقول محكمة تمييز دبي في ذلك "لا يشترط تظهير سند الشحن الأذني تظهيراً خاصاً بأن يعين فيه الشخص المظهر له كي تنتقل ملكية البضاعة إليه، بل يكون سند الشحن الأذني قابلاً للتداول بتظهيره على بياض مصحوباً بتسليمه، ويتم التظهير على بياض عادة بمجرد التوقيع على سند الشحن في أي =

٣- الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل النقل الإلكتروني وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة (١) من المادة (٩). ونلاحظ على النص أنه لا يتحدث عن تظهير لسجل النقل الإلكتروني الذي هو عبارة عن معلومات واردة في رسالة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إلكترونية، وهذه المعلومات مرتبطة بالسجل بواسطة مرفقات أو بأي طريقة أخرى. ولهذا تجنبت الاتفاقية الدولية استخدام مصطلح "تظهير" في حديثها عن انتقال المعلومات الواردة في السجل الإلكتروني من شخص إلى آخر.

وتأييداً لوجهة نظرنا هذه، نجد أن الاتفاقية تعرف الإحالة بوجه عام في الفقرة (٢٢) من المادة (١) بقولها "إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل"، ومؤدى ذلك أن الاتفاقية تربط بين مفهوم الإحالة وسجل النقل الإلكتروني، ولا تربط بينه وبين التظهير.

٢- إحالة حق السيطرة من الحائز:

ينص البند (٣) من المادة (٥١) من قواعد روتردام على أن لحائز مستند النقل أن يحيل حق السيطرة بإحالة المستند القابل للتداول إلى شخص آخر وفقاً للمادة (٥٧) من الاتفاقية، وينص البند (٤) على أن لحائز سجل النقل الإلكتروني أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (٩).

وعملأ بالنصين السابقين، تجب التفرقة بين حوالة حق السيطرة في مستند النقل الإلكتروني، وحوالة هذا الحق في سجل النقل الإلكتروني وكلاهما قابل للتداول، وذلك

=
مكان منه دون تعيين للمظهر إليه، ويكون توقيع المظهر بالإمضاء أو الختم أو البصمة". تمييز دبي، الطعن رقم ١٩٩٧/١١١ حقوق.

على النحو التالي:

أحوالة حق السيطرة في مستند النقل القابل للتداول:

أحال البند (٣) من المادة (٥١) إلى نص المادة (٥٧) فيما يتعلق بإحالة الحق في السيطرة في مستند النقل القابل للتداول. وبالرجوع لأحكام هذه المادة الأخيرة نجدها معنونة "إحالة الحقوق" Transfer of Rights وهي مخصصة لبيان كيفية إحالة الحقوق في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، وهي مكونة من بندين: الأول، مخصص لحالة صدور مستند نقل قابل للتداول، والثاني مخصص لحالة صدور سجل نقل إلكتروني قابل للتداول^(١).

وقد بين البند الأول من النص طرق إحالة الحقوق الثابتة في مستند النقل القابل للتداول، وهي طرق تختلف بحسب نوع المستند على النحو التالي:

- ١- تتم الإحالة بالتظهير إذا كان المستند لأمر، فتتم الإحالة بالتظهير حسب الأصول Duly Endorsed، ويكون هذا التظهير لشخص معين أو تظهير على بياض.
- ٢- تتم الإحالة بدون تظهير في حال كان مستند النقل لحامله، أو مظهر على بياض، أو كان مستندا صادر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

ونلاحظ على موقف الاتفاقية الدولية من فكرة تداول الحقوق الثابتة في مستند

النقل ما يلي:

(١) البند الثاني من النص يحيل هو نفسه إلى الفقرة (١) من المادة (٩) من الاتفاقية.

أولاً/ الاتفاقية تعطي مصطلح "إحالة الحقوق" Transfer of rights معنى واسع يشمل كافة طرق انتقال الحق من شخص إلى آخر، فتشمل التظهير والتسليم، ولم تقصره على التظهير دون سواه.

ثانياً/الاتفاقية تعتبر أن مستند النقل الذي يصدر باسم شخص معين هو مستند قابل للتداول، ولكن ليس بالتظهير خاصة في العلاقة الأولى التي تكون بين حائز المستند والشخص المسمى في المستند.

ثالثاً/ لم تحدد الاتفاقية طريقة تداول مستند النقل الذي يكون لحامله أو يكون مظهراً على بياض، ولم تحدد كذلك طريقة تداول مستند النقل الذي يصدر باسم شخص معين، واكتفت بوصف هذه الطريقة بأنها " دون تظهير " Without Endorsement.

ب-إحالة حق السيطرة في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول:

يحيل البند (٤) من المادة (٥١) فيما يتعلق بإحالة حق السيطرة الوارد في سجل النقل الإلكتروني إلى الفقرة (١) من المادة (٩) من الاتفاقية^(١).

وبالرجوع إلى هذا النص، نجده لا يتضمن حكماً موضوعياً يحدد طريقة معينة توضح كيفية إحالة الحقوق الواردة في المستند، ولكنه نصاً عاماً يخضع استخدام سجل

(١) الواقع هذه الإحالة وردت في أكثر من موضع في الاتفاقية منها البند (٢) من المادة (٥٧) المخصصة أصلاً لإحالة الحقوق. ويرى بعض الفقه أن تبني روتردام لسجل النقل الإلكتروني قد جاء لأكثر من سبب منها: تعرض مستندات النقل الورقية لأنها باهظة الثمن، وتستغرق وقتاً طويلاً وعرضه للخطأ وعرضه للاحتيال، كما أن سجلات النقل الإلكترونية تتماشى مع سلاسل التوريد، وتقل بشكل كبير من تكاليف الأعمال الناجمة عن إدارة عدد لا يحصى من قطع الورق. انظر في ذلك،

SANDY Ch.), Success in Electronic Commerce Implementation: A Cross-Country Study of Small and Medium- Sized Enterprises, 21 Journal of Enterprise Information Management, 2008, p.492.

النقل الإلكتروني القابل للتداول لنظام إصداره، والطريقة التي تحدد إحالته إلى حائز مقصود، وكذلك يخضع لإجراءات تأكيد سلامة السجل وضمان أنها لم تمس، والكيفية التي يثبت بها الحائز أنه الحائز. وبمعنى أوضح، النص يحيل إلى النظام القانوني الذي يحكم هذا السجل الإلكتروني في القانون الواجب التطبيق عليه، أو بحسب النظام الذي يتفق عليه الأطراف.

وفيما يتعلق بموقف القانون الوطني من تداول سند الشحن لأمر، نجد البند (٣) من المادة (١٦٢) تنص على أنه يكون سند الشحن للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويكون تظهير سند الشحن على بياض بمثابة تظهير تملكي بشرط ذكر تاريخ إجرائه، وإلا عد تظهيراً توكلياً. وفي البند (٥) من النص أوضح المشرع وسيلة تداول سند الشحن لحامله بأنه يتداول بالتسليم، وكذلك يسري التسليم على سند الشحن المظهر على بياض تظهيراً تملكيًا.

ويتضح من ذلك أن القانون البحري الجديد يتفق مع قواعد روتردام بالنسبة لحوالة الحق في مستند النقل القابل للتداول والمذكور فيه شرط الأمر حيث يتداول بالتظهير، ويتفق معها كذلك في تداول مستند النقل لحامله حيث يتداول بالتسليم (المناملة اليدوية) ^١.

أما فيما يتعلق بسند الشحن الإلكتروني، فقد نصت المادة (١٦٣) من القانون البحري الجديد في البند (١) على أنه يجوز إصدار سند الشحن بأي من الوسائل الإلكترونية، ونص في البند (٢) على أن يكون لسند الشحن الإلكتروني الحجية المقررة لسند الشحن الورقي، ويجوز تداوله من خلال الوسائل الإلكترونية، ويترتب على ذلك

(١) الأمر هو نفسه في قانون التجارة البحرية الملغي الذي كان ينص في البندين (٣) و (٤) من المادة (٢٦٤) على نفس هذه الأحكام.

آثار تداول سند الشحن الورقي. غير أن المشرع الوطني لم يحدد طريقة تداول سند الشحن الإلكتروني وما إذا كان يصدر لأمر أو لحامله، وكل ما هنالك أنه وضع شروطًا للاعتراف بحجية سند الشحن الإلكتروني في البند (٣) من المادة (١٦٣) سالفه الذكر منها أن تكون وسيلة إصدار أو تداول السند مما يسمح بتعيين حامله الشرعي، وأن تكون وسيلة إصدار أو تداول السند ضامنة لسلامته، وأن تضمن وسيلة إصدار أو تداول السند للحائز كيفية إثبات حيازته للسند.

٣- إثبات هوية الطرف المسيطر:

على غرار حالة صدور مستند غير قابل للتداول، يوجب البنودان (٣) و (٤) من المادة (٥١) من قواعد روتردام على الحائز إثبات هويته للناقل على نحو وافٍ وعملاً بما ورد في هذين البندين، تتمثل أحكام إثبات الحائز هويته فيما يلي:

أ- في حالة صدور مستند نقل قابل للتداول، على الحائز أن يبرز للناقل المستند القابل للتداول. وإذا كان الحائز هو الشاحن أو المرسل إليه أو المظهر إليه من تظهير صحيح، فعليه أن يثبت هويته على نحو وافٍ. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية لمستند النقل، فعلى الحائز أن يبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

ب- في حال صدور سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، فعلى الحائز أن يثبت أنه الحائز وفق الفقرة (١) من المادة (٩) من الاتفاقية. وبالرجوع إلى هذا النص، نجد - كما أوضحنا - أنه يضع حكماً عاماً بأنه يخضع بمقتضاه استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول للكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز. وبالتالي، يتم الرجوع إلى النظام الذي ينص عليه القانون الواجب التطبيق أو يتفق عليه الأطراف لبيان الكيفية التي يمكن بها لحائز السجل الإلكتروني أنه الحائز القانوني له.

المبحث الثاني

نطاق حق السيطرة

حددت المادة (٥٠) من قواعد روتردام نطاق حق السيطرة في البند الأول والثاني منها حيث حدد البند الأول النطاق الموضوعي لهذا الحق، وبين البند الثاني النطاق الزمني له.

وبمراجعة نصوص الاتفاقية الدولية المنظمة للحق في السيطرة، نجد أن النطاق الموضوعي لهذا الحق لا يتحدد فقط بما ورد في البند الأول من النص، وإنما تحدثت المادة (٩٣) عن اعتبار البضائع مسلمة إذا تم تسليمها وفقاً للتعليمات الصادرة من الطرف المسيطر، وأشارت المادة (٥٤) عن سلطة الطرف المسيطر في إدخال تغييرات على عقد النقل، والمادة (٥٥) بمسؤولية الطرف المسيطر عن تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية.

أما فيما يتعلق القانون البحري الجديد، فنجد أنه لم يهتم بتحديد النطاق الزمني لممارسة الحق في السيطرة، ولكنه حدد النطاق الموضوعي لهذا الحق بتحديد سلطات ومكانات الطرف المسيطر، وذلك في المادة (١٧٤).

ونظراً لأن هذا الحق تتم ممارسته خلال فترة زمنية محددة أشارت إليها الاتفاقية والقانون البحري الجديد، فإننا نفضل تقسيم هذا المبحث إلى المطالبين التاليين:

المطلب الأول: النطاق الزمني للممارسة الحق في السيطرة.

المطلب الثاني: النطاق الموضوعي للحق في السيطرة.

المطلب الأول

النطاق الزمني لممارسة الحق في السيطرة

حدد البند الثاني من نص المادة (٥٠) من قواعد روتردام النطاق الزمني لممارسة حق السيطرة بنصها على أن " يكون حق السيطرة قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل حسبما تنص عليها المادة (١٢)، وينقضي بانقضاء تلك المدة".

أما القانون البحري الجديد، فلم يخصص نصاً يبين فيه المدعى الزمني لممارسة هذا الحق، وإنما جاءت المادة (١٧٥) عامة ولم تحدد نطاق معين، الأمر الذي يفترض أن ممارسة هذا الحق ستكون خلال فترة مسؤولية الناقل. ومؤدى ذلك، أنه سواء بالنسبة للقواعد روتردام أو القانون البحري الجديد، فإن الحق في السيطرة تتم ممارسته في ذات المدة التي يظل فيها الناقل مسؤولاً.

وبالرجوع إلى نص المادة (١٢) من قواعد روتردام، نجد أنها تنص في بندها الأول على أن " تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع". أما فيما يتعلق بالمادة (١٧٥)، فإنها تنص على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين نسلمه البضائع وتسليمها لصاحب الحق في تسلمها، ما لم يثبت أنه...".

ويفهم من النصين أن ممارسة الحق في السيطرة تبدأ منذ تسلم الناقل البضاعة من الشاحن أو من نائبه، وتنتهي عندما يسلم الناقل البضاعة المرسل إليه أو من له الحق في استلامها. ولكن يثار التساؤل في هذا النطاق عما إذا كانت ممارسة الحق في السيطرة تقتصر على وجود البضاعة في ميناء الشحن، وتنتهي بتسليم البضاعة في ميناء التفريغ،

أم تبدأ والبضاعة على سطح السفينة في ميناء الشحن، وتنتهي والبضاعة على سطح السفينة في ميناء التفريغ، أم تبدأ في أي مكان يتم فيه تسلم الناقل البضاعة، وتنتهي في أي مكان يسلم البضاعة لمن له الحق في استلامها؟

الواقع أن الإجابة على هذا التساؤل مهمة بقدر ما تحدد النطاق الزمني للنقل البحري كله، وتعكس التطورات التي وردت عليها في الاتفاقيات الدولية السابقة على روتردام، وفي القانون التجاري البحري الاتحادي الملغي، وصولاً إلى النظام الذي تبنته قواعد روتردام والقانون البحري الجديد.

أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية قبل روتردام والقانون الملغي:

قبل ظهور قواعد روتردام ٢٠٠٨، خضع عقد نقل البضائع عبر البحر دولياً لاتفاقيتين دوليتين هما الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (اتفاقية بروكسل ١٩٢٤) والتي يطلق عليها قواعد لاهاي ١٩٢٤^(١)، والتي يطلق عليها اختصاراً "معاهدة بروكسيل" والبروتوكولات الملحقة ببروتوكول فيسبي ١٩٦٨، وبروتوكول ١٩٧٩^(٢)، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورج ١٩٧٨)، ويطلق عليها اختصاراً "قواعد هامبورج ١٩٧٨"^(٣).

(١) نصوص هذه الاتفاقية متاحة على الموقع التالي:

https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_INTL-CONV.-RE-LIMITATION-LIABILITY-SHIPOWNERS_1924_ENG.pdf

(٢) نصوص البروتوكول متاحة على الموقع التالي:

https://www.klgeurope.com/files/1968_hague-visby_rules.pdf

(٣) نصوص هذه الاتفاقية متاحة على الموقع التالي:

<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/hamburg-a.pdf>

ويختلف النطاق الزمني في كل اتفاقية عن الأخرى، الأمر الذي يقتضي بيان اتفاقية بروكسيل من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وموقف قواعد هامبورج ١٩٧٩، وموقف قانون التجارة البحرية الملغي من المسألة.

١ - موقف اتفاقية بروكسيل: التزام الناقل من السفينة إلى السفينة:

صدرت هذه الاتفاقية في الفترة الأولى للنقل البحري التي اهتمت بالدرجة الأولى بصناعة النقل البحري وحقوق شركات الملاحة ودعمها على حساب الشاحنين بحجة المخاطر البحرية الكبيرة التي تواجه الملاحة البحرية، وشركات النقل مما يستوجب حمايتهم، وتشجيعهم على الاستثمار في هذه الصناعة.

وقد ترجمت نصوص هذه الاتفاقية هذه الوجهة من النظر، وحددت في الفقرة (هـ) من المادة (١) منها أن مجال عقد النقل الذي تنطبق فيه أحكامه يشمل الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها^(١). وعملاً بهذا النص، فإن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة يمتد منذ وضع البضاعة على ظهر السفينة حتى إفراغها منها، ولهذا يطلق الفقه على مدة المسؤولية في ظل هذه الاتفاقية من "الشكة إلى الشكة" From Takle to Tackle^(٢).

ومؤدي تطبيق هذا النص، أن الاتفاقية الدولية وما تفرضه من أحكام لا تنطبق في المرحلة السابقة على شحن البضائع على ظهر السفينة، كما أنها لا تسري على الفترة

(١) تنص هذه الفقرة على أن:

"Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

(٢) انظر في هذا التعبير، د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢٠٩.

اللاحقة لتفريغ البضاعة سواء تم التفريغ في ميناء التفريغ أو قبل ذلك. ويفسر الفقه توجه الاتفاقية الدولية ذلك بأن هذه الفترة التي اهتمت بها الاتفاقية هي فترة الرحلة البحرية بالمعنى الدقيق، والتي تتجسد فيها المخاطر البحرية، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل وفق الاتفاقية تبدأ بالشحن وتنتهي بالتفريغ^(١).

وقد أكدت المادة (٧) من الاتفاقية الدولية توجه هذه الاتفاقية في التضييق من مسؤولية الناقل على حساب الشاحن بنصها على أنه " لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات، أو شروطاً، أو تحفظات، أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك، أو التلف اللاحق بالبضائع، أو بالنسبة لصيانتها، أو العناية بها، أو تشوينها قبل الشحن، أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً".

وبفرض أن الحق في السيطرة ظهر وتم النص عليه في هذه الاتفاقية - وهذا لم يحدث- فإن نطاق ممارسته سيبدأ من وضع البضاعة على ظهر السفينة، وينتهي بتفريغ البضاعة، ولا يمكن ممارسته في الفترة السابقة، أو الفترة اللاحقة لهذه الفترة الزمنية^(٢).

٢ - موقف قواعد هامبورج والقانون التجاري البحري الملغي: التزام الناقل من الميناء إلى الميناء:

صدرت قواعد هامبورج في فترة لاحقة لاتفاقية بروكسيل نضجت فيها أحكام

(١) د. عاطف الفقهي، النقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ قواعد هامبورج ١٩٧٨، دار النهضة العربية، ١٩٩٧، ص ١٦٣.

(٢) انظر في تفسير المقصود بالشحن والتفريغ والمشكلات التي ترتبط بهما، د. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقاً للاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٦، ٢١ و ٢٢.

عقد النقل البحري الدولي للبضائع، واستقرت صناعة النقل البحري بعض الشيء، وأظهرت تطبيقات اتفاقية بروكسيل الميل الشديد لأحكامها للناقلين ضد الشاحنين، فاختارت قواعد هامبورج نهج التوسع في مسؤولية الناقل البحري المشددة لصالح الشاحنين، ووسعت من المجال الزمني لإعمال أحكام مسؤولية الناقل، وربطت بينها وبين فكرة حراسة البضاعة بدلاً من شحنها وتفريغها. وقد جاء هذا النهج لإقامة بعض التوازن بين حقوق الناقلين والشاحنين.

وترتيباً على ذلك، أصبح الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع وهي ميناء الشحن لحين وصولها إلى ميناء التفريغ؛ أي أنها لم تعد تقتصر على فرض الرحلة البحرية بالمعنى الضيق، وإنما ترتبط وجوداً وعدمًا بوجود البضاعة في حراسة الناقل ووقوع الأضرار أثناء فترة الحراسة حتى ولو خارج الرحلة البحرية. وقد تأسس هذا النهج على فرض أن الناقل مسؤول عن كل العمليات التي تجري على البضائع منذ وجودها في الحراسة الفعلية له في ميناء الشحن إلى أن تنتهي هذه الحراسة بتفريغها في ميناء الوصول. ولهذا، يطلق على مسؤولية الناقل في ظل هذه الاتفاقية الدولية المسؤولية من الميناء إلى الميناء From Port to Port^(١).

وقد نص على هذه القاعدة البند (١) من المادة (٤) من قواعد هامبورج بقولها "مسؤولية الناقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن وأثناء النقل وميناء التفريغ"^(٢).

(١) انظر في ذلك، د. حمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٣٠.

(٢) ويحدد البند (٢) الحالات التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل، ويبين البند (٣) والأخير من المادة أن الإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه تتضمن مستخدم الناقل، والمرسل إليه ووكلائهم.

وقد تبنى القانون التجاري البحري الاتحادي الملغي وجهة نظر قواعد هامبورج في تحديدها لنطاق مسؤولية الناقل الزمني، فنص في المادة (٢٧٥) على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن أحد الأسباب الآتية...". وجاءت المادة (٢٨٢) لتعيد ما ذكره النص السابق، فنصت على أن "تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند شحن في الفترة الواقعة منذ تسلّم الناقل أو نائبه للبضاعة إلى حين تسليمها للمرسل إليه، ولا يعمل بأي شرط يخالف ذلك".

ويفهم بوضوح من أن إجمالي النصين أن المشرع الاتحادي سار على نهج قواعد هامبورج، وأقام مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام القانون التجاري البحري عن الأضرار التي تصيب البضائع في صورة هلاك أو تلف منذ تسلمه البضاعة في ميناء الشحن لجين تسليمها لمن له الحق في تسلمها في ميناء التفريغ. أما في الفترة السابقة، والفترة اللاحقة على ذلك، فتقوم المسؤولية وفق القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية الاتحادي^(١).

ثانياً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في قواعد روتردام والقانون البحري الجديد:

سوف نبين التطور الذي طرأ على قواعد روتردام والقانون التجاري البحري في هذا الصدد على التوالي.

(١) انظر في ذلك، د. شريف محمد غنام، القانون التجاري البحري الاتحادي مقارناً بالاتفاقيات الدولية من بروكسيل ١٩٢٤ حتى روتردام ٢٠٠٨، منشورات أكاديمية شرطة دبي، ٢٠١٤/٢٠١٥، ص ٣٠٩.

١- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في قواعد روتردام "النقل من الباب إلى الباب":

جاءت قواعد روتردام بعد فترة طويلة من الزمن تطور فيها نظام النقل البحري الدولي، وظهر فيها النقل من مواقع الإنتاج أو من مخازن البائع إلى مكان المستهلك النهائي متجاوزاً الموانئ البحرية، وتداخل وسائل نقل أخرى مع السفينة في إنفاذ عملية النقل الواحدة وظهر ما يسمى "النقل متعدد الوسائط" Multimodal Transportation. ولهذا، كان من الطبيعي أن تمتد هذه القواعد مسؤولية الناقل البحري من تسلمه البضائع في أي مكان لحين تسليمها لمن له الحق في تسلمها في أي مكان؛ فظهر ما يطلق عليه "النقل من الباب إلى الباب" From Door to Door^(١).

وبعد دراسة الاقتراحات المقدمة من الوفود المشاركة في إعداد مشروع قواعد روتردام^(٢)، جاء نص المادة (١/١٢) منها على النحو التالي "تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع". ويتضح من النص أن قواعد روتردام وسعت من نطاق تطبيقها الذي يرتبط بنطاق مسؤولية الناقل البحري، وربطت بين قواعد المسؤولية التي تتضمنها وبين فكرة تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع أيًا كان مكان تسلمها لها وتقول الاتفاقية في ذلك When the carrier or a performing party received the

(١) لنظر في شرح هذه العبارة،

NEAME (C.), United Kingdom: what impact will the Rotterdam Rules on ship owners, available <http://www.mondag.com/article.asp?articlieid=107610>.

(٢) تبني النقل من الباب إلى الباب كان نتيجة اقتراحات مقدمة من الوفود المشاركة في مجموعة العمل المتخصصة بمسألة مسؤولية الناقل البحري، انظر في ذلك،

ROCA (M.), The UNCITRALLCMI project, Towards a new door to door convention?, available <http://www.rolarrucea.com/newsletter/rdsanewdoortodootconvention.pdf>.

عن ذلك بقولها *when the goods are delivered*.^(١) سواء تسلمها في ميناء الشحن أو قبل ذلك في مخازن البائع أو مكان المصنع أو الشركة المنتجة للبضائع أو من وكيل البائع، وتنتهي مسؤولية الناقل البحرية عندما يسلم البضائع لمن له الحق في تسلمها أيًا كان مكان التسليم. وتعتبر الاتفاقية

ونرى أن قواعد روتردام ٢٠٠٨ انطلقت من النقطة التي انتهت إليها قواعد هامبورج ١٩٧٨ حيث ربطت هذه الأخيرة بين مسؤولية الناقل البحري وحيازته للبضاعة وحراسته لها، ولكنها قيدت هذه الحيازة بميناء الشحن وليس في الفترة السابقة، وأعملت قواعد المسؤولية حتى خروج البضاعة من حيازة الناقل في ميناء التفريغ. أما قواعد روتردام، فقد ربطت كذلك بين مسؤولية الناقل وحيازته أو تسلمه البضائع وخروجها من حيازته على غرار قواعد هامبورج، ولكنها لم تشترط أن يكون الاستلام أو التسليم في ميناء بحري، فقد يتم في أي مكان وتبدأ منه المسؤولية البحرية.

وقد تؤكد هذا الاتجاه الموسع لقواعد روتردام بما ورد في المادة (١) والمادة (١١) من الاتفاقية. فالمادة (١) تعرف عقد النقل بأنه " يعني عقدًا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقال أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرًا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري". أما المادة (١١) فهي تنص على أن " يقوم الناقل رهنًا بأحكام هذه الاتفاقية ووفقًا لأحكام عقد النقل بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه". ويفسر بعض الفقه عبارة " مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه" الذي تستخدمه الاتفاقية أن تطبيق نصوصها غير مرتبط بشبكة السفينة أو بميناء الشحن والتفريغ، وإنما يمتد إلى مكان المقصد المتفق عليه لتسليم البضاعة " The place of destination"^(١).

(١) انظر في ذلك،

=

٢- النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في القانون البحري الجديد "النقل من الباب إلى الباب":

على خلاف القانون التجاري البحري الاتحادي الملغي الذي تضمن نصين يحددان نطاق مسؤولية الناقل البحري (م ٢٧٥، وم ٢٨٢)، تضمن القانون البحري الاتحادي الجديد نصًا واحدًا يحدد فيها هذا النطاق بعبارات واضحة صريحة هو نص المادة (١٧٥). توضيح ذلك أن البند الأول من هذه المادة ينص على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع وتسليمها لصاحب الحق في تسلمها، ما لم يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذ هذه التدابير".

ويفهم من هذا النص ما يلي:

١- أن القانون الوطني تأثر بقواعد روتردام في تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري حيث مد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للبضائع منذ تسلمه البضائع من الشاحن أو نائبه دون تحديد مكان التسلم وهو ميناء الشحن بخلاف ما كان ينص عليه القانون الملغي، وتستمر لحين تسليم البضاعة لمن له الحق في تسلمها في أي مكان دون تحديد ذلك بميناء التفريغ بخلاف ما كان ينص عليه القانون الملغي.

=

DELEBECQUE (Ph.), Obligations of the carrier, Chapter 4, in " An analysis of Two recent commentaries of the Rotterdam Rules", IL DIRITTO MARITTIMO 2012, p. 75, available at " <http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>", P. 1.

٢- هذا التوجه الحديث للقانون الوطني يتماشى مع سياسة المشرع الاتحادي في عقد النقل البحري للبضائع عمومًا حيث إنه عالج "عقد النقل البحري متعدد الوسائط" لأول مرة في الفصل السابع في المواد من (١٨٨) إلى (١٩٨) ضمن أحكام القانون البحري الجديد، وبالتالي جاء التوسع في مفهوم مسؤولية الناقل البحري من الباب إلى الباب ليخدم النقل متعدد الوسائط الذي يضم أكثر من وسيلة أو واسطة من وسائط النقل. ولهذا، تنص المادة (١٤٩) من القانون الجديد على أن "يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بتوصيل البضائع التي يتسلمها من الشاحن إلى مكان التسليم كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه، ويجوز له أن يعهد لناقل آخر أو أكثر لتنفيذ النقل كله أو بعضه".

يتضح من هذا العرض أن نطاق مسؤولية الناقل الزمني أصبح في القانون البحري الجديد مطابقًا لما هو عليه في قواعد روتردام. غير أنه بالنسبة لممارسة الحق في السيطرة، فقد ربطت قواعد روتردام هذه الممارسة الزمنية بمدة مسؤولية الناقل ذاته، وبالتالي فإنه يجوز لمن له حق السيطرة أن يمارس هذا الحق بكل ما فيه من سلطات في الفترة التي تكون بين استلام الناقل أو نائبه أو وكيله في أي مكان لحين تسلمها لمن له الحق فيها في أي مكان، فمادامت البضاعة في حيازة الناقل فإن الحق في السيطرة قائمًا وممارسته جائزة.

الجدير بالذكر، أنه يجوز لأطراف عقد النقل تعديل النطاق الزمني الذي تتم فيها ممارسة الحق في السيطرة بأن يكون أقل من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بحيث يحرم الطرف المسيطر من توجيه تعليمات أو بيانات للناقل أو الطرف المنفذ في أي فترة في النقل ما عدا فترة الرحلة البحرية فقط؛ أي يقصر ممارسة هذا الحق في جزء الرحلة البحرية فقط. وقد نصت على هذا الحكم المادة (٥٦) من قواعد روتردام^(١).

(١) تنص هذه المادة على أن "يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠، والفقرة ٢ من المادة ٥٠، المادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضًا أن يحددا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها".

أما القانون البحري الجديد، فلم يربط صراحة بين ممارسة الحق في السيطرة والنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، ولكن ورد في صدر المادة (١٧٤) عبارة " للشاحن إعطاء الناقل تعليمات جديدة تتعلق بمباشرة النقل المتفق عليه" التي يفهم منها أن نطاق الحق في السيطرة يرتبط بوجود نقل متفق عليه بين الأطراف يحددان بدايته ونهايته دون ضرورة أن يكون من السفينة إلى السفينة أو من الميناء إلى الميناء.

المطلب الثاني

النطاق الموضوعي للحق في السيطرة

منحت قواعد روتردام ٢٠٠٨ والقانون البحري الجديد الطرف المسيطر عدة حقوق ومكّنات يمارس بها حقه في السيطرة أشارت إليها الاتفاقية بشكل مجمل في المادة (٥٠)، وبشكل متفرق في نصوص أخرى، أما القانون البحري الجديد فقد أشار إليها في موضوع واحد وهو المادة (١٧٤). وتشكل هذه الحقوق وتلك السلطات التي يتمتع بها الطرف المسيطر النطاق الموضوعي للحق في السيطرة^(١).

ورغم اختلاف الصياغة في القانون البحري الجديد عن قواعد روتردام، إلا أنه بالرجوع إلى أحكام النصين السابقين، نجد أن النطاق الموضوعي للحق في السيطرة

(١) يرى بعض الفقه أن تنظيم الاتفاقية الدولية للحق في السيطرة وتحديد النطاق الموضوعي له الذي يتضمن السلطات التي يتمتع بها الطرف المسيطر قد جاء لمواجهة حالات الغش والاحتيايل حتى يتقاضي الطرف المهدهد الأثار التي تترتب على هذا الحق، كما أن هذا الحق قد جاء لمواجهة الظروف الطارئة التي تستجد أثناء فترة النقل البحري. د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨، مرجع سابق، ص ٣٧ وما يليها.

يتضمن تعليمات بشأن البضاعة، وأخرى تتعلق بشخص مستلم البضاعة، وثالثة تتعلق بعقد النقل ذاته. وفي حال إضافة السلطات والحقوق المنصوص عليها في المواد الأخرى من روتردام كالمادة (٥٤)، والمادة (٥٥)، يمكننا تقسيم الحقوق والمكناات التي يتمتع بها الطرف المسيطر إلى نوعين: الأول، يرد على بيانات عقد النقل وسند الشحن دون إجراء تغييرات في عقد النقل. الثاني، ويترتب عليه إجراء تغييرات في عقد النقل.

أولاً: التعليمات التي لا يترتب عليها تغييرات في عقد النقل:

تنص المادة (٥٠) من قواعد روتردام في الفقرتين (أ) و (ب) من البند (١) على أنه لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر، وهذا الحق مقصور على ما يلي: الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً لعقد النقل، والحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي. أما القانون البحري الجديد، فقد نص على هذا الالتزام في البند (١) من المادة (١٧٤) بقوله " للشاحن إعطاء الناقل تعليمات جديدة تتعلق بمباشرة النقل المتفق عليه، ما لم يثبت سند الشحن عكس ذلك. وفي البند (٢) من نفس المادة ينص على أن " ينتقل الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالبضاعة محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسليمه سند الشحن وإلى أي حامل شرعي للسند.

وتتضمن التعليمات الصادرة من الطرف المسيطر ولا يترتب عليها تغييرات في عقد النقل ما ورد في الفقرات (أ)، و(ب) و(ج) من البند (١) من المادة (٥٠)، وما يعادلها في القانون البحري الجديد، وهي تتمثل في الآتي:

- ١- توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع كما هو الحال في بيعها في ميناء معين أو تجزئة تسليمها بين أكثر من مرسل إليه، أو إعادة البضائع إلى الشاحن. والقانون الوطني يعبر عن هذه المسألة بقوله " تعليمات جديدة تتعلق بمباشرة

النقل المتفق عليه"، وكذلك "إعادة البضائع إلى الشاحن".

٢- الحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي. ويفهم من النص أن للطرف المسيطر حق فرض تعليمات تتعلق بتسليم البضاعة في ميناء تم الاتفاق عليه سابقًا. وتفسر كلمة "مقرر" Scheduled Port الوارد في النص؛ أي تم الاتفاق عليه مسبقًا في عقد النقل أو مستند النقل؛ أي تم الاتفاق على أن التوقف في هذا الميناء مرهون بتعليمات تصدر من الطرف المسيطر بعد ذلك. كذلك يحق للطرف المسيطر، أن يعدل بيانات تتعلق بتسليم البضائع في أي نقطة توقف تقع على مسار أو طريق النقل دون أن ينحرف الناقل عن مسيره. وإشارة النص إلى عبارة " في حالة النقل الداخلي" تعني أن حق الطرف المسيطر في تسليم البضاعة في أي نقطة توقف مرهون بوجود نقل داخلي للبضائع مرتبط بالنقل الدولي. والقانون الوطني قد عبر عن هذا الحق بقوله " وعلى وجه الخصوص طلب تعديل ميناء التفريغ".

٣- الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر في أي وقت، وبمن فيهم الطرف المسيطر نفسه. وعملاً بالنص، يمكن للطرف المسيطر تغيير اسم المرسل إليه المدرج في عقد النقل أو في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بشخص آخر بما فيهم الطرف المسيطر نفسه؛ أي يمكنه أن يضع نفسه محل المرسل إليه، فهذا الأمر يدخل في سلطته. ويعبر القانون الوطني عن هذا الحق بقوله " أو تغيير شخص المرسل إليه المعين في سند الشحن".

ثانياً: التعليمات التي يترتب عليها تغييرات في عقد النقل:

تنص المادة (٥٤) من قواعد روتردام تحت عنوان " إدخال تغييرات على عقد النقل" Variations to the contract of carriage في بندها الأول على أن الطرف

المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له ان يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ح) من المادة ٥٠.

وعبارة " تغييرات على عقد النقل " الواردة في النص تفهم على أنها تعديلات لأحكام وشروط العقد الواردة فيه المتفق عليها بين الناقل والشاحن، وتستخدم الاتفاقية الدولية مصطلح "تغييرات" Variations. ويؤيد وجهة نظرنا في تفسير هذه العبارة ما تضمنه النص ذاته من عبارة " غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (١) / ب، و (ج) من المادة ٥٠"، بما يقطع أنها ليست مجرد تعديل في التعليمات الخاصة بالبضاعة أو تسلم البضاعة في ميناء مقرر سابقاً أو تعديل اسم المرسل إليه، وإنما هي تعديلات أعمق وأخطر من ذلك تتعلق ببند عقد النقل كبنء الثمن والمحافظة على البضاعة، وميعاد تسليم البضاعة، وبند خط الرحلة البحرية. ومن هذه البنود كذلك ما يتعلق بالعقود الكمية التي يتمتع الأطراف بحرية كاملة في تنظيمها ولو بالمخالفة لأحكام الاتفاقية (م ٨٠) من قواعد روتردام.

ولنفاء التعديلات والتغييرات التي يطلبها الطرف المسيطر سواء التي يترتب عليها تعديل في عقد النقل أو التي لا يترتب عليها تعديل أحكامه في مواجهة الطرف المسيطر والناقل، وتجاه الغير، فقد نص البند رقم (٢) من المادة (٥٤) على أن تذكر هذه التغييرات والتعديلات في مستند النقل قابل للتداول، ويجوز أن ترد في مستند النقل غير قابل للتداول يشترط تقديمه للناقل أو نائبه عند تسلم البضائع. ويجوز أن ترد هذه التعديلات في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو غير قابل للتداول.

ونلاحظ على هذا النص ما يلي:

الأول، أن هذه التغييرات والتعديلات تتم بناء على طلب من الطرف المسيطر للناقل أو نائبه.

الثاني، أن النص تطلب أن يتم التوقيع في مستند أو سجل النقل على التغييرات المدخلة على عقد النقل وفقاً للمادة (٣٨) من الاتفاقية الدولية. وبالرجوع إلى هذا النص، نجد أنه ينص على أن يوقع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه على مستند النقل. وفيما يتعلق بسجل النقل الإلكتروني، يجب ضمان التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، ويحدد ذلك التوقيع هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين أن الناقل قد أثن بسجل النقل الإلكتروني.

وإذا كان الوضع على النحو السابق في قواعد روتردام، فإنه في القانون البحري الجديد مختلف حيث حظر على الناقل تنفيذ التعليمات الصادرة ممن له الحق في السيطرة إذا كانت تخالف شروط النقل. بما مؤداه أنه لا يجوز للناقل تنفيذ التعديلات والتغييرات التي يبديها الطرف المسيطر وكانت مخالفة لشروط النقل المتفق عليها بين الناقل والشاحن، ومن ثم فإن المشرع الوطني لا يسم بأن تصل التعليمات الصادرة من الشاحن للناقل إلى حد التغيير في بنود وشروط عقد النقل.

ثالثاً: الالتزام بتزويد الناقل بالمعلومات والمستندات الإضافية:

تفرض المادة (٥٥) من قواعد روتردام على عاتق الطرف المسيطر التزاماً بأن يوفر في الوقت المناسب بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ ما قد يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن الشاحن قد وفرها بعد، وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر not Available Otherwise Reasonably.

ويفهم من النص أنه وضع ترتيباً معيناً للأشخاص الذين يجب عليهم توفير المعلومات والمستندات الإضافية التي تحتاجها ممارسة الحق في السيطرة وذلك على النحو التالي:

١- الشاحن، ويقع عليه عبء توفير هذه المعلومات والبيانات في البداية عند إبرام عقد النقل.

٢- الناقل نفسه حيث عليه أن يحصل على هذه المعلومات والتعليمات والمستندات من مصدر آخر بخلاف الطرف المسيطر.

٣- الطرف المسيطر.

٤- وفي حال تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، فيقوم الشاحن بتوفيرها. ونستنتج من ذلك أن الشاحن يتدرك ما فاتته عند إبرام العقد، ويقدم للناقل البيانات والمعلومات التي كان يجب عليه أن يقدمها في البداية، وذلك في حال طلب الناقل منه ذلك.

٥- إذا تعذر على الناقل بعد بذل مجهود معقول تحديد مكان الشاحن، فيقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك المعلومات او التعليمات أو المستندات.

رابعاً: مدى جواز مخالفة الناقل للتعليمات والتغييرات التي يدخلها الطرف المسيطر:

تنظم قواعد روتردام هذه المسألة بشكل مفصل في المادة (٥٢) منها بينودها الأربعة، كما أشار إليها البند (٣) من المادة (١٧٤) من القانون البحري الجديد.

١- تنظيم قواعد روتردام لالتزام الناقل بتعليمات الطرف المسيطر:

سوف نبين تنظيم قواعد روتردام لهذه المسألة في النقاط التالية:

أ- شروط التزام الناقل بتعليمات الطرف المسيطر:

تشترط قواعد روتردام في البند (١) من المادة (٥٢) ثلاثة شروط لكي يلتزم الناقل بتنفيذ التعليمات التي أصدرها الطرف المسيطر له، تتمثل في الآتي:

- ١- إذا كانت هذه التعليمات صادرة من شخص يحق له أصلاً إصدار هذه التعليمات.
 - ٢- إذا كانت تنفيذ هذه التعليمات وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية ممكناً في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier.
 - ٣- إذا كانت هذه التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما في ذلك ما اعتاد عليه في تسليم البضائع، ويضيف بعض الفقه وضوح التعليمات الصادرة كشرط لتنفيذها وإلا جاز للناقل تجاهلها في حال كونها غامضة.
- وفي حال توافر هذه الشروط، فإن الناقل يلتزم بتنفيذ كل التعليمات والتوجيهات الصادرة من الطرف المسيطر وكانت التعليمات^(١).

ب- رد النفقات للناقل والتعويض:

عملاً بنص البند (٢) من المادة (٥٢) سالف الذكر، فإن الطرف المسيطر يلتزم برد ما تكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة Reasonable Additional Expense

(١) انظر في ذلك،

PEJOVIĆ (C.), Article 47(2) of the Rotterdam Rules: Solution old problems ora new confusion? Journal of International Maritime Law, 18 JIML issue 5, 2012, p 89. at: <https://hrcak.srce.hr/file/172527>.

في سبيل تنفيذ تعليمات هذا الطرف المسيطر، كما أنه يلتزم بتعويض الناقل عما تكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات صادرة من الطرف المسيطر. وتتضمن التعويضات أية مبالغ يدفعها الناقل في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

ولا تقتصر الاتفاقية على إلزام الطرف المسيطر بالنفقات والتعويضات السابقة، وإنما نصت في البند (٣) على أنه يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي مقدار ما توقع الناقل في حدود المعقول من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر إذا اتفق على وجود هذا الضمان لحين وجوده.

ولم تحدد الاتفاقية شكل أو صورة الضمان الذي يمكن أن يتفق عليه الناقل والطرف المسيطر، وتركت تحديده لاتفاق الطرفين بما يحقق التوسع في تطبيق النص.

ج- مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف:

وصلت دقة تنظيم قواعد روتردام لنطاق الحق في السيطرة إلى النص على مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في توصيلها إذا ترتبت هذه الأضرار نتيجة عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر إذا توافرت شروط التزامه المنصوص عليها في البند (١) من المادة (٥٢) سالف الذكر. وتنهض مسؤولية الناقل في حالة هذا الإخلال وفقاً لقواعد المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية بوجه عام والمنظمة في المواد من (١٧) إلى (٢٣)، ويخضع التعويض عن الإضرار المترتبة على هذا الإخلال للأحكام المنصوص عليها في المواد من (٥٩) إلى (٦١) من الاتفاقية الدولية.

د- اعتبار البضائع مسلمة Deemed delivery :

لم تتجاهل قواعد روتردام العلاقة بين ممارسة الحق في السيطرة وبين التزام الناقل الرئيسي بتسليم البضاعة خاصة وأن التعليمات التي قد تصدر من الطرف المسيطر تتعلق بصفة أساسية بتسليم البضائع أو بتحديد الطرف صاحب الحق في تسلم البضاعة. ولهذا، تجنباً لأي نزاع ينشأ بين الناقل من جهة ومن له حق تسلم البضائع من جهة أخرى يتمثل حول عملية التسليم، تنص المادة (٥٣) من القواعد على أن البضائع التي تسلم وفق التعليمات الصادرة الطرف المسيطر تعتبر أنها مسلمة في الميناء المقصودة والمحددة بشكل صحيح، وتنطبق على هذا التسليم الأحكام المنصوص في الفصل (٩) من هذه القواعد^(١).

٢- تنظيم القانون البحري الجديد لالتزام الناقل بتعليمات الطرف المسيطر:

على خلاف التنظيم الدقيق الذي ورد في قواعد روتردام، عالج المشرع الوطني هذه المسألة بشكل مجمل مختصر في البند (٣) من المادة (١٧٤) بشكل لم يتعرض فيه لمسائل كثيرة لم ترد في الاتفاقية. وسوف نوضح موقف المشرع الاتحادي من هذه المسألة في النقاط التالية:

أ- شرط تأشير الناقل بالتعليمات في سند الشحن:

ألزم النص الناقل بتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر الذي له حق توجيه البضائع، واشترط لذلك أن يكون الناقل قد أشر بهذه التعليمات على سند الشحن. ونلاحظ هنا أن

(١) الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل هي المنصوص عليها في المواد من (٤٣) إلى (٤٩) وهي المتعلقة بما يلي: واجب قبول التسليم، وواجب الإقرار بالتسليم، وتسليم البضائع في حالة عدم إصدار مستند نقل، وتسليم البضاعة في حالة إصدار سند شحن قابل للتداول، وتسليم البضاعة في حالة إصدار مستند غير قابل للتداول، وحكم بقاء البضائع غير مسلمة، إلخ.

تطلب المشرع الوطني أن يؤشر الناقل على سند الشحن بالتعليمات الصادرة من الطرف المسيطر أمر قد يعرقل ممارسة الحق في السيطرة على اعتبار أن سند الشحن قد يصدر إلكترونياً مما يصعب عملية التأشير ويعرقل ممارسة الحق.

بحق الامتناع عن تنفيذ التعليمات:

يحق للناقل الامتناع عن تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر في أربع حالات تتمثل في الآتي:

- أن تكون هذه التعليمات مخالفة لشروط النقل.
 - إذا كان يتعذر على الناقل تنفيذ التعليمات.
 - إذا كان من شأن تنفيذ التعليمات تعرض الناقل للجزاء.
 - إذا كان من شأن تنفيذ التعليمات تحمل الناقل نفقات تتجاوز قيمة البضائع.
- وفي حالة توافر حالة من الحالات السابقة، فيجب على الناقل إخطار من أصدر له التعليمات الجديدة بامتناعه عن تنفيذها، ويبب هذا الامتناع.
- وإذا امتنع الناقل عن تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر دون مسوغ قانوني أي دون توافر حالة من الحالات السابقة، فيكون مسؤولاً عن أية أضرار تنتج من جراء هذه المخالفة.

ج- رد المصروفات للناقل والتعويض، وأداء الأجرة الزائدة:

على خلاف قواعد روتردام، ينص البند (٤) من المادة (١٧٤) على أن يلتزم من أصدر تعليمات جديدة إلى الناقل بأداء أجرة النقل المتفق عليها بالإضافة إلى الأجرة المستحقة عن إطالة الرحلة بسبب التعليمات الصادرة له. ويفترض النص بطبيعة الحال أن الناقل لم يتلق أجرة النقل الأصلية من الشاحن عند النقل، ولهذا ينص على التزام الناقل

بأداء الأجرة المتفق عليها. أما مطالبة الطرف المسيطر بالأجرة الزائدة المستحقة عن إطالة مدة الرحلة ومسافتها، فهذا أمر طبيعي يقتضيه المنطق والعدل. وقد انفرد القانون الوطني بالنص على هذه المسألة ولم تتعرض لها.

بيد أنه على غرار قواعد روتردام، ينص القانون الوطني على أن من يصدر تعليمات جديدة للناقل ملزم بدفع مصاريف تنفيذ هذه التعليمات، وكذلك التعويض عما قد يلحق الناقل من أضرار بسبب تنفيذ هذه التعليمات.

خامساً: تغيير مضمون حق السيطرة بالاتفاق:

دعماً للحرية التعاقدية، ومنح أطراف عقد النقل البحري الحرية الكاملة في تنظيم عقدهم وإدراج ما يشاءون من التنظيم غير المخالف لأحكامها التي تنص صراحة على عدم جواز المخالفة^(١)، تنص المادة (٥٦) من قواعد روتردام على أنه يجوز لطرفي النقل أن يغيروا مفعول بعض الأحكام المتعلقة بالحق في السيطرة سواء في نطاقه الموضوعي أو في إحالة حق السيطرة، أو فيما يتعلق بتنفيذ الناقل لتعليمات الطرف المسيطر، أو حتى في النطاق الشخصي للحق في السيطرة^(٢)، وذلك على النحو التالي:

١- يجوز للطرفين وهما الناقل والشاحن أن يغيروا من الأحكام المتعلقة بالحق في تسليم البضائع في ميناء توقف مقرر مسبقاً أو في أي مكان على المسار في النقل

(١) انظر،

BERLINGIERI (F.), Freedom of contract under the Rotterdam Rules, Rev. dr. Unif., Volume 14, Issue 4, December 2009, p. 835, at: <https://doi.org/10.1093/ulr/14.4.831>

(٢) تتضمن قواعد روتردام نصوصاً كثيرة تدعم الحرية التعاقدية لأطراف عقد النقل منها: المادة ٦، والمادة ٣/١٢، والمادة ٢/١٣، والمادة ٢/٤٧، والمادة ٨٠.

الداخلي بأن يتفق الأطراف على حرمان الطرف المسيطر من ذلك أو التوسع فيه بزيادة عدد الموانئ التي يجوز التوقف فيها.

٢- يجوز للأطراف تعديل الأحكام المتعلقة بتغيير شخص المرسل إليه بأي شخص آخر بما فيهم الطرف المسيطر، بأن يتم الاتفاق على ألا يكون الطرف المسيطر هو المرسل إليه، أو حرمان الطرف المسيطر من تغيير المرسل إليه مطلقاً.

٣- يجوز لأطراف العقد أن يعدلا الأحكام المتعلقة بتنفيذ الناقل لتعليمات الطرف المسيطر المنصوص عليها في المادة (٥٢) من القواعد الدولية بأن يتم الاتفاق على التخفيف من الشروط المتطلبية لتنفيذ الناقل هذه التعليمات، أو إعفاء الطرف المنفذ من دفع مصروفات تنفيذ هذه التعليمات، أو النص على أنه لا يجوز للناقل طلب ضمان يغطي مقدار ما توقع هو من مصروفات ونفقات إضافية أو خسارة أو ضرر.

غير أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر التي تنتج من عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر؛ لأن هذا الاتفاق سيكون باطلاً إعمالاً لنص المادة (٧٩) من قواعد روتردام.

٤- يجوز للأطراف كذلك الاتفاق على الاستبعاد الكلي لإحالة الحق في السيطرة إلى شخص آخر المنصوص عليه في المادة (١/٥١-ب) أو يحدا من هذا الحق بحرمان الطرف المسيطر من حق الإحالة بحيث يمارس هو نفسه هذا الحق دون غيره، أو يتطلب موافقة الناقل الصريحة على الإحالة وعدم الاكتفاء بإبلاغ الناقل بتلك الإحالة.

سادساً: العلاقة بين الحق في السيطرة بالأحكام الأخرى في روتردام:

يرتبط الحق في السيطرة كما أوضحنا بأهم التزامات الناقل وهو الالتزام بتسليم البضائع في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل المنظم في الفصل (٩) من قواعد روتردام، وهذا الارتباط أشارت إليه المادة (٥٣) التي تندرج في الفصل (١٠) المخصص للحق في السيطرة والتي تنص على أن "تعتبر البضائع التي تسلم عملاً بتعليمات صادرة وفقاً للفقرة (١) من المادة (٥٢) مسلمة في مكان المقصد".

هذا الارتباط بين الحق في السيطرة وواجب الناقل بتسليم البضائع وتسلمها من الشاحن أحدث تداخلاً في الأحكام بين حق توجيه البضائع وتقديم بيانات ومعلومات للناقل أثناء الرحلة، وبعض الأحكام الأخرى الواردة في قواعد روتردام والقانون البحري الجديد التي تعالج موضوعات مشابهة. ومن أول هذه الأحكام ما تنص عليه المادة (١/٤٧) من قواعد روتردام من طلب تعليمات بشأن البضاعة، وكذلك ما تنص عليه المادتان ٢٨ و ٢٩ من القواعد المتعلقة بواجب التعاون بين الشاحن والناقل.

١- الحق في السيطرة وطلب تعليمات بشأن البضائع غير المسلمة:

يتشابه بالحق في السيطرة- بل ويعكس للوهلة الأولى تناقضاً- بحق الناقل في طلب تعليمات تتعلق بالبضائع غير المسلمة المنصوص عليه في المادة (٢/٤٧-أ) من الاتفاقية الدولية. ويتضح من هذه المادة ما يلي:

١- أنها حددت حالات يتعذر فيها على الناقل تسليم البضائع وهي:

أ- أن الحائز بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب في الوقت وفي غضون الفترة الزمنية المحددة في الاتفاقية بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد.

ب- أن الناقل رفض تسليمها للشخص الذي يدعي أنه حائز، ولكنه لم يثبت على نحو واف أنه أحد الأشخاص المحددين في الاتفاقية والذين لهم الحق في تسليم البضاعة.

ت- أنه قد تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع.

٢- في حال توافر أحد هذه الحالات، يجوز للناقل أن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضائع Request Delivery Instructions. وإذا تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول تحديد مكان الشاحن، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

ويفهم من النص أن في حال صدور مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول فإن حق تقديم تعليمات بشأن تسليم البضائع غير المسلمة لسبب من الأسباب السابقة هو للشاحن أولاً، ثم للشاحن المستندي بعد ذلك في حالة تعذر تحديد مكان الشاحن بعد بذل الناقل الجهد المعقول After Reasonable Effort في إيجاد مكان الشاحن والتواصل معه. ووجه الخلط بين هذا الحق والحق في السيطرة أن مضمون هذا الحق هو توجيه تعليمات للناقل تتعلق بتسليم البضائع على غرار الحق في السيطرة^(١).

(١) انظر في ذلك،

VONZIEGLER (A.), ROTTERDAM RULES AND THE UNDERLYING SALES CONTRACT و PART II - THE WORK OF THE CMI, at: Chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj /https://www.swlegal.com/media/filer_public/21/9f/219f5c48-0460-40ba-acbb-f4ef77066274/131_014_alexander-von-ziegler_rotterdam-rules-and-the-underlying-sales-contract-pdf-02665943.pdf, p. 295.

بيد أنه يمكننا إزالة الالتباس بين حق السيطرة المنصوص عليه في المادة (٥٠)، وحق طلب تعليمات بشأن البضائع غير المسلمة المنصوص عليه في المادة (٢/٤٧) من قواعد روتردام بالآتي:

١- يمارس حق السيطرة أشخاص كثيرون يختلفون بحسب نوع مستند أو سجل النقل الإلكتروني، فنجد الشاحن، وأي شخص يعينه، ومن يحيل إليه هذا الحق، وحائز مستند النقل، والمرسل إليه. أما حق تقديم تعليمات بشأن البضائع فهو قاصر على الشاحن أو الشاحن المستندي فقط دون غيرهم.

٢- حق السيطرة تتم ممارسته طيلة مدة مسؤولية الناقل؛ أي فترة المسؤولية كاملة على النحو المنصوص عليه في المادة (١٢) من قواعد روتردام، بينما حق توجيه تعليمات بشأن البضائع غير مسلمة يتعلق بوقت تسليم البضائع فقط وبالتحديد في حالة تعذر تسليم البضائع بالمعلومات والبيانات الواردة في عقد النقل؛ فالعرض الرئيسي من هذا الحق هو معالجة المشاكل التي قد تنشأ عندما لا يتم تسليم البضائع إلى وجهتها.

٣- بموجب حق السيطرة، يلتزم الناقل بالامتثال للتعليمات الصادرة من الطرف المسيطر، فإذا فشل الناقل في تنفيذ هذا الالتزام، فإنه يسأل عن الخسائر الناجمة عن هذه المخالفة، وهذا منصوص عليه في المادة (١/٥٢) من قواعد روتردام. وعلى خلاف ذلك، فإن الناقل غير ملزم بالامتثال للتعليمات الصادرة من الشاحن أو الشاحن المستندي في تسليم البضائع عملاً بنص المادة (٤٧) عندما تكون هذه التعليمات غير معقولة، وعليه في هذه الحالة/اتخاذ التدابير المنصوص عليها في المادة (٢/٤٨) بدلاً من ذلك.

وإذا كنا قد حاولنا إزالة الالتباس بين حق السيطرة وحق توجيه تعليمات بشأن البضائع غير المسلمة على هذا النحو، إلا أننا لا نبرأ الاتفاقية الدولية كلية من الخلط بين الحقين، ولنا أن نتساءل لماذا يطلب الناقل تعليمات بشأن البضائع غير المسلمة من الشاحن والشاحن المستندي في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛ أليس من المفترض أن حائز مستند النقل هو الذي يمارس حق السيطرة وهو الأولى بتوجيه الناقل بشأن البضائع غير المسلمة؟ فعلى أي أساس يبحث الناقل بمجهودات معقولة عن الشاحن المستندي ليتلقى منه معلومات وهناك من يحوز مستند النقل وتعلقت مصالحه بالبضائع؟

ولهذا، نوصي القائمين بمشروع الاتفاقية تعديل نص المادة (٢/٤٧) والنص صراحة على أن يتلقى الناقل المعلومات بشأن البضائع غير المسلمة ممن له حق السيطرة المنصوص عليه في الفصل (١٠) من الاتفاقية الدولية.

٢- الحق في السيطرة وواجب التعاون بين الشاحن والناقل:

استحدثت قواعد روتردام التزاماً جديداً على عاتق الشاحن ضمنته المادتان ٢٨، و٢٩؛ حيث تتعلق الأولى بواجب التعاون بين الطرفين في توفير المعلومات والتعليمات، وتخص الثانية واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات للناقل، وتكون هذه المعلومات ضرورية لبعض الأغراض.

وبقراءة متأنية للمادة (٢٨)، نجد أنها تنص على أن يستجيب كل من الناقل

والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر *The carrier and the shipper shall respond to requests from each other* من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بالشروط المنصوص عليها في هذه المادة. ويطلق بعض الفقه على هذا الواجب "الالتزام بالتنسيق مع الناقل" على اعتبار أن

هذا النص يفرض التنسيق بين الطرفين لتسهيل تنفيذ كل التزام كل طرف تجاه الطرف الآخر^(١)، وذلك رغم أن النص العربي للاتفاقية يستخدم "تعاون الشاحن والناقل"، والنص الإنجليزي يستخدم Cooperation of the Shipper and the Carrier.

وإذا كان المادة (٢٨) تتحدث عن تعاون بين الناقل والشاحن؛ فهي تضع على الشاحن التزام بهذا التعاون بتقديم وتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة Required for the proper handling and carriage of the goods.

والنص الثاني الذي يتحدث عن واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات للناقل هو نص المادة (٢٩) التي يوجه مباشرة للشاحن بقوله "يزود الشاحن الناقل The shipper shall provide to the carrier في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي في حدود المعقول، ضرورية لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ، أو تكون ضرورية لامتنال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتزم شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات أو تعليمات ومستندات.

(١) د. عماد الدين عبد الحي، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام ٢٠٠٨، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون جامعة الإمارات، العدد (٧٠)، السنة (٣١)، إبريل ٢٠١٧، ص ٢٠١. متاح على الموقع التالي:

https://scholarworks.uaeu.ac.ae/cgi/viewcontent.cgi?article=1142&context=sharia_and_law

وبقرارة متأنية للنصين السابقين (٢٨)، و (٢٩) يتضح ما يلي:

١- أن نص المادة (٢٩) يلقي على عاتق الشاحن وحده دون غيره تزويد الناقل بالمعلومات السابقة بالشروط وبالقيود الواردة في النص منها أن تكون هذه المعلومات والتعليمات لازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة For the proper handling and carriage of the goods. ونفس الهدف نصت عليه المادة (٢٨)، ولكن مادامت هذه المعلومات والتعليمات لدى أحد الأطراف ولا يستطيع الطرف الطالب الحصول عليها من مصدر آخر، فهنا يتحدث نص المادة (٢٨) عن واجب التعاون بين الطرفين. أما إذا لم تكن هذه المعلومات والتعليمات لدى الشاحن بصفة خاصة، فعليه أن يزود الناقل بها في جميع الأحوال، وهنا يأتي دور المادة (٢٩) التي تتحدث عن واجب الشاحن في توفيرها، وليس واجب التعاون بين الطرفين، ويبدأ النص يستجيب كل من الناقل والشاحن shall respond to requests from each other.

٢- كلا النصان يفرضان على الشاحن - على اختلاف حالة كل نص- واجب تزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات المتعلقة بالبضائع وتكون هذه المعلومات لازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة. وهذا الالتزام يثير التساؤل عما إذا كان يمتد إلى التعليمات اللازمة لتسليم البضائع، وبالتالي يتداخل مع الحق في السيطرة الذي يتمثل في إعطاء الناقل تعليمات تتعلق بحركة البضائع أثناء فترة النقل، وتسليمها بالشكل القانوني الصحيح الذي يحقق مصالح جميع أطراف النقل.

نرى أنه من الصعب^(١) أن يمتد التزام الشاحن المنصوص عليه في المادتين (٢٨) و (٢٩) بالتعاون مع الناقل، وبتزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات المتعلقة بمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة إلى حق الطرف المسيطر إلى توجيه الناقل أثناء فترة النقل، ويرجع ذلك في رأينا إلى سببين:

الأول/ أن غرض المعلومات والتعليمات الصادرة من الشاحن للناقل محدد بالنصين وهو لمناولة البضائع *handling the goods* ، والقصد هنا المناولة عند شحن البضائع في السفينة، وليس تفريغ البضاعة وتسليمها في ميناء الوصول. ويؤكد استنتاجنا أن النص يتحدث بعد المناولة عن النقل بصورة ملائمة، ومعلوم أن مرحلة النقل تأتي بعد مرحلة المناول والشحن. وهذا الهدف يختلف عن هدف ممارسة الحق في السيطرة الذي هو في مجمله يرتبط بتسليم البضائع بالدرجة الأولى.

الثاني/ أن النصين يحددان المسؤول عن توفير هذه المعلومات والتعليمات بأنه الشاحن ولم يفرقا بين أنواع مستند النقل، وما إذا كان المستند قابل للتداول أو غير قابل للتداول، أو حتى تم النقل بدون مستند نقل، على خلاف تنظيم الاتفاقية الدولية للحق في السيطرة الذي يختلف فيه الطرف المسيطر باختلاف نوع وطبيعة مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني.

(١) انظر كذلك في هذا الرأي،

VONZIEGLER (A.), Rotterdam rules and the underling sales contract, PART II - THE WORK OF THE CMI, Op. cit., p. 296.

الخاتمة

في نهاية معالجتنا لموضوع " النظام القانوني للحق في السيطرة في النقل البحري الدولي للبضائع" في كل من القانون البحري الاتحادي الجديد لعام ٢٠٢٣، وقواعد روتردام ٢٠٠٨، توصلنا إلى عدة نتائج وتوصيات نوضحها على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

- ١- سدت الأحكام المنظمة للحق في السيطرة في قواعد روتردام ٢٠٠٨ الفجوة التي سببتها اتفاقية لاهاي ١٩٢٤، وقواعد هامبورج ١٩٧٨ اللتين لم يتعرضا لهذا الحق رغم أن مصالح الشحن البحري تقتضي إعطاء الناقل بعض التعليمات التي تخص البضائع أثناء فترة النقل إذا تعرضت الرحلة لظروف معينة أو اختلفت شروط النقل. ولا شك أن غياب النص على هذا الحق، وغياب تنظيمه سيصعب على الناقل معرفة هوية من له الحق في توجيه تعليمات له أثناء الرحلة، ويصعب عليه تنفيذ التزامه بتسليم البضائع لصاحب الحق في تسلمها بشكل قانوني صحيح.
- ٢- أحسن المشرع الاتحادي عندما استحدث نص المادة (١٧٤) في القانون البحري الجديد التي نظمت بعض أحكام الحق في السيطرة على البضائع متقدماً بذلك على أقرانه من القوانين الوطنية العربية بما يعكس ريادة الدولة في مجال صناعة النقل البحري والتجارة البحرية مما كسبها صفة العضوية من الفئة (B) في مجلس المنظمة البحرية الدولية (IMO).

- ٣- لتنظيم الحق في السيطرة فوائد عديد منها تحقيق مصلحة البائعين في عقود البيع الدولية المرتبطة بالنقل كما لو أردوا إبقاء سيطرتهم على البضاعة لحين تحصيل

ثمنها، ولذا عالجت اتفاقية فينا للبضائع ١٩٨٠ شيئاً مشابهاً هو "حق التوقف أثناء العبور" Right of stoppage in Transit في المادة (٢/٧١)، كما أن حق السيطرة يحقق مصالح العديد من الأطراف الممولة في هذه التجارة كالبنوك والمؤسسات المالية التي عن طريق هذا الحق تتحكم في حركة البضاعة وتوجيه الناقل. وقد فرقنا ما هو منصوص عليه في قواعد روتردام وبين اتفاقية فينا.

٥- أخذت قواعد روتردام بالتفرقة الشهيرة المستقرة في التجارة البحرية بين مستندات النقل غير القابلة للتداول، والمستندات القابلة للتداول؛ إلا أنها قسمت النوع الأول إلى نوعين فرعيين: الأول، مستند نقل غير قابلة للتداول تم التأشير فيه على أنه يجب تقديمه لاستلام البضائع، والثاني مستند نقل غير قابلة للتداول لم يتم التأشير فيه بضرورة تقديمه. وإذا أضفنا إلى هذا التقسيم مستندات النقل القابلة للتداول، يكون لدينا ثلاثة أنواع من هذه المستندات. وقد حددت الاتفاقية في كل نوع من هذه الأنواع هوية الطرف المسيطر؛ فظهر الشاحن، والحائز، والشخص الذي يعينه الشاحن، والمحال إليه حق السيطرة من الشاحن أو الحائز.

٦- تتطلب القوانين الوطنية ومنها القانون البحري الجديد (م ٣/١٦٧) تسليم أصل سند الشحن للناقل أو نائبه لاستلام البضاعة، ولا تعرف هذه القوانين النقل بدون مستند نقل، أو النقل بمستند نقل غير قابل للتداول لم يؤشر فيه أنه يجب تقديمه لاستلام البضاعة. أما قواعد روتردام، فقد ابتدعت هذا النوع من النقل نتيجة الممارسات العلمية لعمليات النقل البحري الدولي التي تتم بمستندات شحن مباشرة Straight Bill of Lading، وتلك التي تتم ببوليصة شحن Sea Waybill.

وقد ساوت قواعد روتردام بينهما في تحديدها للشخص الذي يمارس حق السيطرة، فنصت على أنه الشاحن ما لم يعين نائباً له، وما لم يحيل حقه إلى

شخص آخر. ولهذا، لا تربط قواعد روتردام بين حق السيطرة وحياسة مستند النقل؛ فالشاحن يمارس هذا الحق بصفة أصلية ولو لم يصدر له مستند نقل.

٧- نظمت قواعد روتردام حق السيطرة في التجارة البحرية الإلكترونية التي يصدر لها سجل نقل إلكتروني بنصها على أنه الحائز لهذا المستند هو من يمارس حق السيطرة بصفة أصلية، ما لم يحيل حقه إلى شخص آخر وفق الأحكام التي تتضمنها القواعد لإحالة الحقوق والتي تختلف كلية عن قواعد الحوال في المعاملات المدنية. ولم يتأخر المشرع الوطني في ذلك، بل نص في المادة (١٦٣) من القانون التجاري البحري على جواز إصدار سند الشحن بأي وسيلة إلكتروني وتكون له الحجية القانونية المقررة لسند الشحن الورقي بالضوابط المنصوص عليها في هذه المادة.

٨- حددت قواعد روتردام وكذلك القانون الوطني أنه في حالة صدور مستند النقل غير قابل للتداول، فإن الشاحن بحسب الأصل هو صاحب حق السيطرة على البضائع، وقد عرفت قواعد روتردام الشاحن بأنه " من يبرم عقد نقل مع الناقل ". وهذا المفهوم يمثل تحدي أمام البائعين في البيع فوب " FOB "؛ لأنه في هذا البيع يقوم البائع بتسليم البضائع على متن السفينة التي عينها المشتري بنفسه في ميناء الشحن، أو يستري البضائع التي يقوم بتسليمها على هذا النحو. ومنذ وضع البضائع في السفينة، فيصعب وصفه بأنه الشاحن في مفهوم قواعد روتردام والقانون الوطني، فأطراف عقد النقل هما المشتري والناقل.

هذا التحدي تفادته قواعد هامبورج بتعريفها الشاحن بأنه " كل شخص أبرم مع الناقل عقدًا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه

إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري". ويمكن مواجهة هذا التحدي إما بتعديل تعريف "الشاحن" في قواعد روتردام، أو النص في مستند النقل في حالة البيع فوب FOB أنه قابل للتداول حتى يكون حائز المستند هو الطرف المسيطر.

٩- نظمت قواعد روتردام ممارسة الحق في السيطرة بطريقة منظمة أوضحت فيها النطاق الزمني لممارسة الحق، وكذلك السلطات التي يتمتع بها الطرف المسيطر سواء كانت تعليماته تؤدي على تغييرات على عقد النقل، أو لا تؤدي إلى ذلك، وأوضحت مدى التزام الناقل بهذه التعليمات، ومسؤوليته عن مخالفة هذه التعليمات، وأثر هذه التعليمات المدخلة أثناء فترة النقل على تسليم البضائع. وعلى خلاف ذلك، جاء تنظيم المشرع الوطني لهذا الحق مقتضياً في موضع واحد هو المادة (١٧٤) دون تفاصيل وإن كانت معالجة المشرع الوطني جاءت شاملة لمعظم المسائل الفرعية المتعلقة بممارسة هذا الحق، إلا أن التنظيم الوطني فاتته العديد من المسائل مثل تحديد هوية الطرف المسيطر في أنواع مستندات النقل، وبيان العلاقة بين التعليمات الصادرة من الطرف المسيطر وتسليم البضاعة.

١٠- قد يبدو للوهلة الأولى أن هناك تداخل بين ممارسة الحق في السيطرة المنصوص عليه في المادة (٥٠) من قواعد روتردام، وبين استعانة الناقل بالشاحن والشاحن المستندي لكي يتحصل منهم على تعليمات تتعلق بالبضائع. هذا التداخل ينأتى من أن الحقين يتضمنان توجيه تعليمات للناقل بشأن البضاعة، ولكن يبقى الفارق الرئيسي بينهما هو أن الحق المنصوص عليه في المادة (٤٧) يمارسه الشاحن والشاحن المستندي فقط في حال عدم التوصل للشاحن، وهو يمارسه في حال عدم التمكن من تسليم البضاعة للمرسل إليه، بينما الحق في السيطرة تتم ممارسته من أكثر من شخص بحسب نوع مستند النقل على النحو السابق بيانه، كما أنه تتم ممارسته أثناء مدة مسؤولية الناقل، وليس في حالة البضاعة غير المسلمة. هذا

بالإضافة إلى أن الناقل غير ملزم بالامتثال للتعليمات التي يقدمها الشاحن أو الشاحن المستندي في حالة المادة (٤٧)، بينما يجب عليه الامتثال لهذه التعليمات في حالة المادة (٥٠) وإلا نهضت مسؤوليته.

١١- يمكن فك الاشتباك بين حق السيطرة المنصوص عليه في المادة (٥٠) من قواعد روتردام وبين واجب التعاون بين الشاحن والناقل المنصوص عليه في المادة (٢٨)، وواجب الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة المنصوص عليه في المادة (٢٩)، والمنصوص عليه كذلك في المادة (٤/١٦٩) من القانون البحري الجديد بتحديد مفهوم كل حق وتحديد نطاق تطبيقه، وقد أثبتنا اختلاف الحقيين في هذه المسائل.

ثانياً: التوصيات:

من خلال مقارنة أحكام الحق في السيطرة في قواعد روتردام وحق توجيه المعلومات للناقل في القانون البحري الاتحادي، وكذلك تحليل وقراءة متأنية لهذه النصوص، توصلنا إلى عدة توصيات نجملها في التالي:

١- إعادة ترتيب المواد من (٥٠) إلى (٥٤) من قواعد روتردام؛ لأنها جاءت في رأينا في ترتيب غير صحيح. بيان ذلك أن المادة (٥٠) تتحدث عن حدود ونطاق حق السيطرة، وتحدد المادة (٥١) هوية الطرف المسيطر الذي يمارس هذه الحقوق، والمادة (٥٢) تبين أثر تنفيذ الناقل التعليمات الصادرة ممن يمارس حق السيطرة، والمادة (٥٣) جاءت لتتنص على اعتبار البضاعة مسلمة تسليمًا صحيحًا في حالة التسليم وفق تعليمات الطرف المسيطر، وأخيرًا جاءت المادة (٥٤) لتوضح حق المسيطر في إدخال تغييرات على عقد النقل، وحقه في تزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات.

ونرى أن يعاد ترتيب هذه النصوص من الناحية الموضوعية؛ أي بسحب الموضوعات التي يعالجها كل نص، فنبدأ بتحديد هوية الطرف المسيطر، ثم نبين نطاق هذا الحق من الناحية الموضوعية والزمنية، وكذلك سلطته في تزويده بالمستندات وسلطته في تعديل بنود العقد، ثم يأتي النص على اعتبار التسليم قد تم صحيحاً بناء على ما مارسه المسيطر من حقوق، وفي النهاية تأتي مسؤولية المسيطر عما أصدره من تعليمات.

٢- تعديل هوية الطرف المسيطر في حالة النقل بدون مستند نقل، وكذلك النقل بمستند نقل غير قابل للتداول بأن يكون هو المرسل إليه بحسب الأصل، وفي حال عدم توصل الناقل ببذل جهد معقول للمرسل إليه، فيكون الشاحن في هذه الحالة هو الطرف المسيطر. ويرجع السبب في ذلك أن اعتبار الأصل في الطرف المسيطر في هذه الفروض هو الشاحن يضر بمصالح المرسل إليهم، فالنقل بدون مستند نقل أو بمستند أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يعني أن المصلحة الأولى في استلام البضائع تكون للمرسل إليهم.

٣- تعديل تعريف الشاحن في قواعد روتردام وعدم قصره على من يبرم عقد النقل مع الناقل على اعتبار أن هذا التعريف ضيق يضر بالبائعين في بعض البيوع البحرية كالبيع فوب FOB، وتبني مفهوم قواعد هامبورج لمصطلح الشاحن وهو "كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري".

كما نوصي بتبني القانون الوطني لتعريف الشاحن على هذا النحو الذي تبنته قواعد هامبورج للتوسع في تطبيق الحق في توجيه البضائع المنصوص عليه في

المادة (١٧٤) من القانون البحري الجديد.

٤- تعديل المادة (١٧٤) من القانون البحري الجديد بإدخال بعض المسائل التي سكت عنها النص والتي تخص ممارسة الحق في السيطرة كما هو الحال في بيان العلاقة بين هذا الحق وتسليم البضائع، وبيان مدى إمكان إحالة هذا الحق، ودور المرسل إليه في ممارسة هذا الحق، وبيان مدى إمكان إدخال الطرف المسيطر تعديلات جوهرية يعدل بها عقد النقل.

٥- تعديل نص البند (١) من المادة (٥١) من قواعد روتردام بالنص على منح حق السيطرة للمرسل إليه ومنحه الحق في تعيين شخص آخر أو إحالة حقه لشخص آخر؛ أننا نرى عدم توفيق القواعد في تحديد هوية الطرف المسيطر بأنه الشاحن بحسب الأصل ما لم يعين شخصاً آخر، والفرض هنا أن النقل تم بدون مستند نقل أو بمستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، ومن ثم كان الأصوب منح حق السيطرة للمرسل إليه المحدد في عقد النقل أو في مستند النقل غير القابل للتداول حيث إنه صاحب المصلحة الأول في تسلم البضاعة من الناقل، وقد يحقق مصلحته توجيه البضاعة إلى ميناء آخر أو تسليمها لطرف آخر.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- د. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠.
- أ. سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعه الجزائر، ٢٠١١-٢٠١٢.
- د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً للاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٦.
- د. شريف محمد غنام،
- *التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع عبر دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة ٢٠١١.
- *القانون التجاري البحري الاتحادي مقارناً بالاتفاقيات الدولية من بروكسيل ١٩٢٤ حتى روتردام ٢٠٠٨، منشورات أكاديمية شرطة دبي، ٢٠١٤/٢٠١٥.
- *الوجيز في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، دار الحكمة للطباعة والنشر، ٢٠٢١.
- *الوجيز في الأوراق التجارية في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة، الشيك كنموذج، ٢٠٢٢.

- د. عاطف الفقهي، النقل البحري في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ قواعد هامبورج ١٩٧٨، دار النهضة العربية، ١٩٩٧ .
- د. عبد الخالق حسن أحمد، الوجيز في شرح قانون المعاملات المدنية الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، مصادر الالتزام، منشورات أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٥ .
- د. عبد الرازق حسين يسن، النظرية العامة للالتزامات وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة الصادر بالقانون الاتحادي رقم ٥ لسنة ١٩٨٥، الجزء الثاني، أحكام الالتزام، مطبوعات أكاديمية شرطة دبي، ١٩٩٤ .
- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ٢٠١١ .
- د. عماد الدين عبد الحي، الوضع القانوني للشاحن في ضوء قواعد روتردام ٢٠٠٨، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون جامعة الإمارات، العدد (٧٠)، السنة (٣١)، إبريل ٢٠١٧ .
- د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٠ .
- د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١، منشورات أكاديمية شرطة، ٢٠٠٣ .
- د. محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (السفينة)، اشخاص الملاحة، الشخاص البريون، دار النهضة العربية، ٢٠١٥ .
- د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، ١٩٩٢ .

- د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٨.

- أ. مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكره لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٥- ٢٠١٦.

ثانياً: المراجع باللغات الأجنبية:

-BERLINGIERI (F.), Freedom of contract under the Rotterdam Rules, Rev. dr. Unif., Volume 14, Issue 4, December 2009, p. 835, at: <https://doi.org/10.1093/ulr/14.4.831>-

-BOXUAN (L.), and JIE (J.), The Provisions Relating to the Identity of the Controlling Party in the Rotterdam Rules and Their Potential Influences on Chinese Cargo Interests, Revue juridique Thémis de l'Université de Montréal 245, 2017 at: https://ssl.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/25507_07-Li_et_Jiao_TAP.pdf.

-DELEBECQUE (Ph.), Obligations of the carrier, Chapter 4, in "An analysis of Two recent commentaries of the Rotterdam Rules", IL DIRITTO MARITTIMO 2012, p. 75, available at " <http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>".

-
- ERNEST (J.-W.), The Idea of Private Law, Oxford University Press, 2012.
- NEAME (C.), United Kingdom: what impact will the Rotterdam Rules on ship owners, available <http://www.mondag.com/article.asp?articleid=107610>.
- PEJOVIĆ (C.), Article 47(2) of the Rotterdam Rules: Solution of old problems or new confusion? May 2013, at: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj /https://hrcak.srce.hr/file/172527.
- Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, UNCITRALOR, 2002, UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.21 ; Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea], UNCITRALOR, 2003, UN Doc A/CN.9/WG.III/WP.32 ; Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea], UNCITRALOR, 2005, UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.56.at: <https://www.eastlaws.com/data/ahkam/details/305275/372874/0>
- ROCA (M.), The UNCITRALLCMI project, Towards a new door to door convention? available <http://www.rolarrucea.com/newsletter/rdsanewdoortodootconvention.pdf>.

-
- SANDY Ch.), Success in Electronic Commerce Implementation: A Cross- Country Study of Small and Medium- Sized Enterprises, 21 Journal of Enterprise Information Management, 2008.
- SUKHNINDER (P.), Is a Straight Bill of Lading a Document of Title? 25 Bus L. Rev., 2004.
- VONZIEGLER (A.), Rotterdam rules and the underling sales contract, PART II - THE WORK OF THE CMI, at: Chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj /https://www.swlegal.com/media/filer_public/21/9f/219f5c48-0460-40ba-acbb-f4ef77066274/ 131 014_alexander-von-ziegler_rotterdam-rules-and-the-underlying-sales-contract-pdf-02665943.pdf.
- VONZIEGLER (A.), Rotterdam Rules and the underlying sales contract, PART II - THE WORK OF THE CMI, at Chrome extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj /https://www.swlegal.com/media/filer_public/21/9f/219f5c48-0460-40ba-acbb-f4ef77066274/ 131014_alexander-von-ziegler_rotterdam-rules-and-the-underlying-sales-contract-pdf-02665943.pdf.

-
- XIANJIANG (W.) & HAIBO Ch.), Study on the Right of Control, Annual of China Maritime Law 36, 2003.
 - XU (W.) & YUZHUO (s.), The Legal Characters of the Right of Control of the Goods in the Rotterdam Rules, 22 Annual of China Maritime Law, 2011.
 - ZUNARELLI (S.) and ALVISI (Ch.), Chapter 10. Rights of the Controlling Party, in “AN ANALYSIS OF TWO RECENT COMMENTARIES OF THE ROTTERDAM RULES”, 2012, at: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/An-analysis-of-two-recent-commentaries-of-the-RR-F.Berlingieri.pdf>.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية:

- <https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>
- <https://www.emaratalyoum.com/local-section/other/2019-07-08-1.1230867>
- http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html
- https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf
- <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>

-<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>

-<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/v1056999-cisg-a.pdf>

-<https://comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/>

-<https://www.eastlaws.com/data/ahkam/details/307862/390722/0>

-<https://www.alfarescargo.com/ar/benefits-of-doing-business-with-a-freight-forwarder#:~:text=%D9%8A%D9%8F%D8%B9%D8%AF%D9%91%20%D9%88%D9%83%D9%8A%D9%84%20%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86%20%D8%AC%D8%B2%D8%A1%20%D8%A3%D8%B3%D8%A7%D8%B3%D9%8A,%D8%A5%D9%84%D9%89%20%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%AC%D9%87%D8%A7%D8%AA%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%8A%20%D9%82%D8%A7%D9%85%D9%88%D8%A7%20%D8%A8%D8%AA%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D9%87%D8%A7>

-<https://www.guide-metiers.ma/ar/metier/%D9%88%D9%83%D9%8A%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A8%D9%88%D8%B1/>

-https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_INTL-CONV.-RE-LIMITATN-LIABILITY-SHIPOWNERS_1924_ENG.pdf

-https://www.klgeurope.com/files/1968_hague-visby_rules.pdf

-<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/hamburg-a.pdf>

-https://scholarworks.uaeu.ac.ae/cgi/viewcontent.cgi?article=1142&context=sharia_and_law