

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية
والاقتصادية للنزاعات المسلحة



بحث بعنوان

حق السيطرة على البضائع فى عقد النقل البحرى
(دراسة مقارنة)

بحث مقدم إلى المؤتمر العلمى السادس عشر

لكلية الحقوق جامعة بنها

الجوانب القانونية والاقتصادية للنزاعات المسلحة

إعداد الباحث

حسن فتحى محمد عبدالحميد

رئيس محكمة من الفئة أ

بالمحاكم الابتدائية

ت ٠١٠٦١٦٣١٢٣٤

مقدمة

يعد عقد النقل البحري من بين العمليات الحيوية التي تقوم بها السفينة، إذ تشكل وسيلة فعّالة للملاحة البحرية. ونظراً لهذا الدور الرئيسي، يحمل عقد النقل البحري أهمية اقتصادية بارزة في سياق التجارة الخارجية. فلا يمكن تصوّر النقل البحري من دون وجود التجارة الخارجية، وعلى الجانب الآخر، لا يوجد مجال للتجارة الدولية من دون النقل البحري. يتجلى هذا الارتباط في تفعيل دور النقل البحري كمحرك أساسي لتيسير التبادل التجاري العالمي وتعزيز التكامل الاقتصادي بين الدول المختلفة.^(١)

مما حدا بالمجتمعات الدولية والمحلية على حد سواء الإهتمام بشكل أساسي بالتشريعات والصكوك التي تهتم بأحكام النقل البحري للبضائع ويعتبر قانون هاربر الأمريكي الصادر في ١٣ فبراير ١٨٩٣^(٢) من أوائل التشريعات التي صدرت لتنظيم أحكام النقل البحري فلاقي رواجاً وترحيباً كبيراً على المستويين المحلي الأمريكي والدولي بوجه عام فصدرت إتفاقية بروكسل لسندات الشحن سنة ١٩٢٤ والذي يطلق عليه في بعض الدول الانجلوسكسونية قانون لاهاي^(٣) والذي وقعت عليها جمهورية مصر العربية بتاريخ ٣١ يناير ١٩٤٤ والمعدل بموجب بروتوكول لاهاي فيسبي والصادر بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ وبروتوكول بروكسل ١٩٧٩، ثم صدرت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع بطريق البحر والذي يطلق عليها قواعد هامبورج ١٩٧٨ والتي سعى القائمين على صياغتها محاولة مواكبة التطور من خلا إستحداث مصطلحات حديثة نوعاً ما على القانون البحري فإستحدثت مصطلح الناقل البديل (الناقل الفعلي le transporteur substitute)، وذلك بجانب الناقل المتعاقد وهو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن. أما الناقل الفعلي فهو الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل بأكمله أو جزء منه، كما يجب أن يشمل أيضاً كل شخص آخر يُعهد إليه بهذا التنفيذ (نص المادة ٢/١ من قواعد هامبورج)^(٤).

أخيراً إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً والمسماة بقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ والتي إستحدثت مصطلحات جديدة أيضاً كالشاحن المستندي والطرف المنفذ

(١) د. محمود رجب محمود: دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠ مجلة التجارة والتمويل كلية التجارة جامعة طنطا المجلد ٣٨ عدد ٤ ديسمبر ٢٠١٨ ص ٢٠ وما بعدها

(٢) أ.د. كوثر سعيد عدنان خالد: النظام القانون للعقد الكمي في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً " قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ " بدون سنة نشر أو تاريخ نشر ص ١.

(3) Arnaud Montas: Droit Maritime, Vuibert, 2ème éd, 2015, P. 185 et 186.

(٤) مشار إليه في أ.د/ كوثر سعيد عدنان خالد المرجع السابق ص ١
(٤) أ.د. حنان عبد العزيز مخلوف النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٩) بدون سنة نشر أو تاريخ نشر ص ١ و ص ٢

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

البحرى والطرف المسيطر والذي عرفته الإتفاقية بأنه الشخص الذى يحق له أن يمارس حق السيطرة على البضائع وفقاً لنص المادة ٥١ من القواعد وعرفت حق السيطرة ذاته بأنه ما يقضى به عقد النقل من حق توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الصل العاشر من القواعد.^(١)

ولا ينسخ صدور أياً من تلك الإتفاقيات أياً من نصوص الإتفاقيات التى سبقته بل تظل سارية المفعول^(٢) وتسرى نصوص كل إتفاقية على الاطراف المنتمين للدول التى تأخذ بها مما يخلق نوعاً من إضطراب المراكز القانونية نتيجة لتضارب النصوص والاحكام بما يربا معه اصدار صك دولى يوحد النصوص القانونية التى تنظم النقل البحرى كلياً وجزئياً ويكون ناسخاً لكل الإتفاقيات السابقة عليه.

ففى عالم النقل حتى ولو كان داخلياً، مع تطور سندات الشحن البحرى وتقدم وثائق النقل غير التداولية، أصبحت قضية التحكم وتوجيه البضائع أثناء الرحلة البحرية أمراً بالغ الأهمية، وسبق وأن تمت مناقشة ذلك الموضوع بشكل مفصل فى إطار اللجنة البحرية الدولية لقواعد الشحن البحرى فى عام ١٩٩٠. وفى هذا السياق، جاءت نصوص حق لسيطرة على البضائع لتنظيم ذلك الحق بما فى ذلك تمكين الشاحن بإعتباره الحامل الأصلى لحق السيطرة على البضائع من نقل حق السيطرة إلى الغير بما فى ذلك المرسل إليه ذاته.^(٣)

أهمية البحث:

حق السيطرة على البضائع احد الادوات القانونية المستحدثة فى النقل البحرى بموجب قواعد روتردام للنقل البحرى ٢٠٠٨ حيث لم يشار الى ذلك الحق فى الإتفاقيات البحرية السابقة على تلك الإتفاقية.

وتضمنت قواعد روتردام تنظيمياً كاملاً لمسألة حق السيطرة على البضائع وكانت تلك النصوص كما رأينا على مدار البحث منضبطة بشكل كبير يجعلها قابلة للتطبيق ولكن لا يحول ذلك دون وجود ثغرات فى الصياغة تحتاج لضبطها حتى تكون قابلة للتطبيق المباشر بما يحافظ على حق أطراف عقد النقل البحرى والغير أيضاً. وحق السيطرة على البضائع يجعل من حق الشاحن إستبدال المرسل إليه ذاته على الرغم من أن حق السيطرة على البضائع يشكل أداة قانونية مرنة، قابلة للاستخدام بغية تحقيق مجموعة واسعة من الأهداف مما يتطلب وضع ذلك الموضوع على طاولة البحث وصولاً إلى عدد من التوصيات للمشرع المصرى والأجنبى متى تراه له الأخذ بنظام حق السيطرة على البضائع.

أهداف البحث:

يتطرق البحث بشكل فعال إلى: ماهية حق السيطرة وطرق اكتسابه؟، نشأة وتطور حق السيطرة؟، احكام حق السيطرة على البضائع؟

(١) راجع الفقرتين ١٢ و١٣ من المادة ١ من قواعد روتردام ٢٠٠٩.

(٢) أ.د. كوثر سعيد عدنان خالد: النظام القانون للعقد الكمي فى ضوء إتاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولى للبضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩" بدون سنة نشر أو تاريخ نشر ص ٢.

(٣) د. رشا على الدين: النظام القانونى لسندات الشحن الإلكترونية؛ (دراسة على ضوء قواعد تنازع القوانين)؛ مجلة البحوث القانونية والاقتصادية كلية الحقوق جامعة المنصورة العدد ٥٧ ابريل ٢٠١٥ ص ٢٩٤ وما بعدها.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

منهج البحث:

أتبع الباحث في هذه الدراسة منهجاً مختلطاً يجمع بين المنهج التأصيلي والمنهج التحليلي والمقارن. في سياق المنهج التأصيلي، تم تحليل الفروع والجزئيات للربط بينها وبين أصولها العامة في ميدان القانون البحري، وهذا بهدف تسهيل فهم واستيعاب جوانب هذا الموضوع. يُعزَز ذلك فهماً أعمق للموضوع من خلال توجيه الانتباه إلى الأسس الأساسية والمفاهيم الرئيسية في هذا السياق القانوني. ومن خلال المنهج التحليلي، وأيضاً تعتمد هذه الدراسة بشكل أساسي على المنهج المقارن، حيث يتم تناول الشامل للمواضيع من خلال مقارنة التشريعات المصرية والفرنسية، بالإضافة إلى استعراض بعض التشريعات الأمريكية وذلك بهدف الاستفادة الشاملة من الشروح والتجارب التي تمت في هذا المجال في فرنسا.

خطة البحث:

المبحث الأول مفهوم حق السيطرة على البضائع

المطلب الأول: المقصود بحق السيطرة

المطلب الثاني: التطور التاريخي لحق السيطرة

المبحث الثاني أحوال حق السيطرة على البضائع

المطلب الأول: النطاق الزمني لحق السيطرة

المطلب الثاني: حوالة حق السيطرة على البضائع

المبحث الأول

مفهوم حق السيطرة على البضائع

حق السيطرة على البضائع يعني أن صاحب البضائع، أو الشاحن، أو المرسل إليه، يحق له إصدار تعليمات للناقل بشأن كيفية التعامل مع البضائع كما أنه ملزم بتقديم المعلومات اللازمة للناقل البحري حتى يتسنى له الإلتزام بتعليماته بنحو لا يشكل ضرراً يلحق بالبضائع أو بالغير. بحيث يُعتبر الطرف الذي يمتلك هذا الحق كالشخص الذي يتحكم فعلياً في البضائع، ويمكن أن يكون ذلك صاحب البضائع نفسه أو من ينوب عنه،

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

مثل الشاحن أو المرسل إليه. وقد يمتلك أي شخص آخر سلطة لإصدار تعليمات للناقل حول كيفية التعامل مع البضائع، مما يسهم في تنظيم وتيسير عمليات النقل وضمان تلبية متطلبات الشحن بشكل فعال.

يأتي حق السيطرة على البضائع بدور أساسي في سياق قانون النقل البحري. يمنح هذا الحق صاحب البضائع أو المندوب عنه صلاحية اتخاذ القرارات المتعلقة بكيفية التعامل مع البضائع أثناء عملية النقل. وتتضمن هذه القرارات تحديد مسار النقل ووسيلة نقل البضائع وتحديد شروط التأمين عليها. يعكس هذا الحق السيطرة الفعالة لصاحب البضائع على مصيرها خلال رحلتها، مما يسهم في تحقيق تنظيم فعال لعمليات النقل البحري وضمان سلامة وتأمين البضائع بطريقة تلبى احتياجات ومتطلبات الشحن بشكل شامل.⁽¹⁾

وسوف تنقسم هذه الدراسة في هذا المبحث لمطلبين رئيسيين:

- **المطلب الأول : المقصود بحق السيطرة على البضائع.**
- **المطلب الثاني : التطور التاريخي لحق السيطرة على البضائع.**

المطلب الأول

المقصود بحق السيطرة

حق السيطرة على البضائع البحرية كمفهوم قانوني يُشير إلى السلطة التي يتمتع بها الشاحن على البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع، وتمثل تلك السلطة أولاً: في القدرة على إصدار التعليمات الأزرمة بشأن البضائع، وثانياً: في القدرة على ميناء استلام البضائع أو تغيير المرسل إليه وينشأ حق السيطرة على البضائع البحرية للشاحن من خلال عقد النقل البحري للبضائع مباشرة، ويتمتع الشاحن بحق حوالة هذا الحق لأي شخص آخر بما فيه المرسل إليه.

وتُعرّف المادة الأولى عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لعقود النقل الدولي للبضائع عبر البحر، المُعرّفة بقواعد روتردام والتي اعتُمدت بقرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة، حق السيطرة على البضائع بمفهوم شامل أو جزئي، وفي تلك الفقرة، يتم تعريف حق السيطرة كتوجيه تعليمات إلى الناقل في إطار عقد النقل بما

(1) د. محمد عبدالمقصود غانم: المركز القانوني للطرف المنفذ البحري ؛ وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً ٢٠٠٨ "قواعد روتردام" مجلة روح القوانين كلية الحقوق جامعة طنطا المجلد ٣٥ العدد ١٠١ ص ١٦٥٤ وما بعدها.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

يتفق مع أحكام الفصل العاشر من الاتفاقية، أي الفصل المختص بحق السيطرة على البضائع والتفاوض حولها.^(١)

ووفقاً للمادة ٥٤ من الاتفاقية، فإن حق السيطرة هو الحق بموجب عقد النقل في إعطاء تعليمات للناقل فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤليته، ويشمل الحق في إعطاء أو تعديل التعليمات المتعلقة بالبضائع التي لا تشكل تغييراً في عقد النقل، والحق في طلب تسليم البضائع قبل وصولها إلى مكان المقصد في ميناء وسيط أو مكان في الطريق، وأيضا الحق في استبدال المرسل إليه بأي شخص آخر بما في ذلك الطرف المسيطر^(٢).

وعادةً ما تكون هذه التعليمات مطلوبة بموجب عقد النقل من قبل الناقل بصفته الشخص الذي يتحكم في البضائع أثناء نقلها بموجب عقد النقل ووفقاً لنص المادة ٥٠ من قواعد روتردام وتحديدًا البند (أ) منها فإن التعليمات الجديدة التي يصدرها الطرف المسيطر بموجب حق السيطرة على البضائع لا يجب أن تشكل تغييراً في العقد في عقد النقل البحري وإلا يكون الناقل ليس ملزماً بالامتثال إليها، ومن الأمثلة على ذلك التعليمات الخاصة بنقل البضائع عند درجة حرارة معينة أو تسليمها في وقت معين في مقر الشخص الذي لديه حق السيطرة وتلك التعليمات تكون داخل النطاق المشروع لحق السيطرة على البضائع، بخلاف ذلك إصدار أمر للناقل البحري قد يؤدي إلى تجزئة شحنة أثناء نقلها وتسليم أجزائها إلى أشخاص مختلفين حيث أن ذلك يعتبر تغيير جذري في عقد النقل نفسه^(٣).

وتسليم البضائع قبل وصولها إلى الوجهة المقصودة الوارد في المادة ٥٠ بند (ب) هو ترجمة الحق في إيقاف البضائع العابرة إلى مصطلحات قانون النقل، والتعليمات التي تصدر للناقل البحري بموجب نص المادة ٥٠ بند (ج) لاستبدال المرسل إليه تعني أنه يمكن تسليم البضائع الموقوفة إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي.

ويتوقع أن يتم استخدام التعليمات الواردة بالبندين ب وج من المادة ٥٠ من قواعد روتردام بتغيير ميناء الوصول واستبدال المرسل إليه بشكل متزامن أما التعليمات التي تصدر بموجب البند أ من تلك المادة مثل تخزين البضائع مؤقتاً (في ميناء وسيط أو في مكان الوصول) أو إعادة البضائع إلى مكان منشئها فتشكل معاً

(١) المادة ١ فقرة ١٢ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً والتي يطلق عليها اسم قواعد روتردام.

(2) Wang Yang and Prof. Thor Falkanger, about Right of Control in Respect of Carriage of Goods by Sea (a handbook), Deadline for submission 09/01/2017, Date of submission: 28/08/2018, published by Norwegian Open Research Archives, from P5 to P6.

(3) Ibid (Wang Yang and Prof. Thor Falkanger, about Right of Control in Respect of Carriage of Goods by Sea (a handbook), Deadline for submission 09/01/2017, Date of submission: 28/08/2018, published by Norwegian Open Research Archives, from P7

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

الحد الأدنى من المتطلبات للتنفيذ بموجب عقد النقل للتحكم في البضائع التي قد تكون موجودة بموجب عقد البيع. (١)

وقد تم تنظيم القواعد القانونية المتعلقة بعقود النقل البحري الدولي للبضائع، سواء كان ذلك بشكل كلي أو جزئي، وفقاً لقرار اتخذته الأمم المتحدة في جلستها العامة في ديسمبر عام ٢٠٠٨ (الجلسة رقم ١١٦٧)، وقد تم اتخاذ هذا القرار بناءً على مشروع صك تشريعي قدمته لجنة الأمم المتحدة للقانون الدولي، والتي قامت بتفويض الجمعية العامة للأمم المتحدة بذلك في نص هذه القواعد، أذنت الجمعية العامة للأمم المتحدة باعتبار "قواعد روتردام" التي ينص عليها الاتفاق باسمها، معبرةً عن تقديرها لحكومة هولندا التي استضافت حفل توقيع هذه المبادئ، والقواعد التنظيمية لعقود النقل عبر البحار في مدينة روتردام، ومنذ ذلك الحين، أصبح من المتعارف عليه في فقه القانون البحري أن "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا وجزئيا يُشار إليها بمصطلح "قواعد روتردام". (٢)

ولقد ورد تعريفات لحق السيطرة في الفقرة ١٢ من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المرتبطة بعقود النقل الدولي للبضائع عبر البحر، المعروفة باسم "قواعد روتردام"، يطلق على هذه القواعد هذا الاسم وفقاً لما ورد في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الذي أقر تلك الاتفاقية. (٣)

ويستخلص من تلك الفقرة أن حق السيطرة على البضائع، وفقاً لاتفاقية النقل البحري، يتمثل في القدرة على إصدار توجيهات بشأن البضائع وفقاً لما ينص عليه عقد النقل، تشير المادة إلى الفصل العاشر في هذه الاتفاقية لتحديد نطاق وتنظيم استخدام هذا الحق، يجدر بالتأكيد على أهمية تأكيد أن قواعد روتردام كان لها دور رئيسي في تحديد وتطوير مفهوم حق السيطرة، الذي لم يكن معروفاً في سياق القانون البحري من قبل، حتى رغم وجود استخدام سابق لهذا المفهوم. (٤)

(1) Ibid (Wang Yang and Prof. Thor Falkanger, about Right of Control in Respect of Carriage of Goods by Sea (a handbook), Deadline for submission 09/01/2017, Date of submission: 28/08/2018, published by Norwegian Open Research Archives, from P8

(٢) أ.د./ قماز ليلي أدياز: قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط؛ بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد ٣ ٢٠٢٢ ص ٢٥ وما بعدها

(٣) تعرف الفقرة على حق السيطرة على البضائع على أنه يمثل الحق الذي ينص عليه عقد النقل، يتيح للطرف الذي يشحن البضائع إصدار توجيهات للناقل بشأن التعامل مع البضائع، وذلك وفقاً لأحكام الفصل العاشر من الاتفاقية

(4) UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW, about United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Comparative law), published in 2018, published by United Nations Office Vienna,

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

ويجدر بالذكر أن قواعد وارسو، المعروفة أيضا باتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩، التي تتعلق بقواعد النقل الجوي، قد أقرت حق المرسل في التصرف بالبضائع في موادها الثانية عشرة والثالثة عشرة ورغم اعترافها بهذا الحق، إلا أنها لم تصرح به صراحة كما هو الحال في قواعد روتردام في هذا السياق، تنص المادة الثانية عشرة من اتفاقية وارسو المعنونة بحق التصرف بالبضائع على أنه يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع عند هبوط الطائرة، أو عند المطالبة بتسليمها في المكان المقصود النهائي، أو حتى أثناء الرحلة، ويمكنه تسليمها لشخص آخر غير المرسل المحدد أصلا وتشتط المادة الثانية عشرة أن يقوم المرسل بتنفيذ جميع التزاماته تجاه عقد النقل، ويجب عليه ألا يتسبب في أي ضرر للناقل أو للمرسلين الآخرين، يتعين على المرسل أيضا تحمل أي نفقات ناجمة عن ممارسة حق التصرف بالبضائع، وفي حالة عدم تنفيذ تعليمات المرسل، يتعين على الناقل إخطاره فوراً إذا قام الناقل بتنفيذ تعليمات المرسل، دون المطالبة بتسليم نسخة وثيقة الشحن الجوي، فإنه يتحمل المسؤولية عن أي ضرر يحدث لأي شخص يحمل بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي، أو إيصال البضائع، دون المساس بحق الناقل في الرجوع على المرسل^(١).

تستخدم هذه الصلاحية أيضاً لمواجهة الحالات الطارئة التي قد تطرأ أثناء عملية نقل البضائع. على سبيل المثال، إذا كان البائع يطلب من الناقل تغيير درجة حرارة الحاوية خلال عملية النقل، أو تغيير ميناء الوصول بسبب صعوبات في الوصول إلى الميناء المحدد، أو حتى تغيير مسار النقل لتفادي أي خطر ناجم عن وجود قرصنة، هذه الصلاحية تعكس التفهم المشترك بين البائع والناقل لضمان سلامة البضائع في وجه التحديات الغير متوقعة أثناء الرحلة^(٢).

وفكرة الحق قديمة قدم القانون نفسه فقد ظهرت هذه الفكرة منذ بداية نشأة المجتمعات البشرية، عندما بدأ الناس ينظمون حياتهم الاجتماعية والقوانين التي تحكمها، وقد حاولت مختلف المدارس القانونية تحديد مفهوم الحق^(٣).

(١) اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو، المعروفة باسم اتفاقية وارسو، تعتبر مؤتمراً دولياً يُنظم المسؤولية المترتبة عن النقل الدولي للأفراد والأمتعة أو البضائع التي يقوم بها الطائرات مقابل تعويض. تم التوقيع على هذه الاتفاقية في الأصل في عام ١٩٢٩ في مدينة وارسو، ومن هنا جاءت تسميتها بعد ذلك، تم إجراء تعديلات عليها في لاهاي، هولندا، وفي عام ١٩٧١ في مدينة غواتيمالا بهدف هذا المؤتمر إلى إنشاء إطار قانوني واضح للتعامل مع قضايا المسؤولية في مجال النقل الجوي الدولي، سواء كان ذلك للأفراد أو للبضائع، وذلك تجنباً للتباينات وتحقيقاً للتنظيم الفعال، ولمراجعة المزيد ينظر الى د منال محمد السيد ود سامر محمد الزعبي: مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال بحث منشور بمجلة روح القوانين العدد الرابع والتسعون إصدار ابريل ٢٠٢١ ص ١٤٢ وما بعدها

(٢) د/ شريف محمد غنام: التزامات الشاحن ومسئولياته في قواعد روتردام لنقل البضائع دولياً عبر البحر ٢٠٠٨م دراسة مقارنة، كلية الحقوق - جامعة المنصورة دون سنة نشر ص ٢٧

(٣) أ.د/ حمدي عبد الرحمن، أ.د/ فاروق الأباصيري: مقدمة القانون المدني - الحقوق والمراكز القانونية - عامر للطباعة والنشر بالمنصورة، ٢٠٠٧م، ص ٢٣.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وتعتبر سلطة السيطرة حقاً استثنائياً يُمنح بموجبه الطرف المسيطر القدرة على إصدار توجيهات تتعلق بالبضائع، مع الحرص على أن تظل هذه التوجيهات خالية من أي تأثير على أحكام عقد النقل البحري، كما يتيح هذا الحق للطرف المسيطر التدخل في عمليات النقل واتخاذ قرارات مستندة إلى الظروف الطارئة، مثل تغيير تعليمات حول البضائع، دون أن يتسبب ذلك في تغيير، أو انتهاك للبنود الأصلية لعقد النقل البحري.⁽¹⁾

ويذكر لقواعد روتردام أنها قامت بتحديث نظام الطرف المسيطر، وحق السيطرة على البضائع، حيث لم يقتصر ذلك على مجرد إدراج المصطلح الحديث في نصوصها، بل اتخذت ترتيباً قانونياً لهذه الأحكام، ولم تقتصر هذه القواعد على ذكر "حق السيطرة" بشكل صريح، بل امتدت لتنظيم كيفية اكتساب هذا الحق، وتحديد الحقوق التي يحملها الطرف المسيطر على البضائع، أطلقت الاتفاقية تسمية "الطرف المسيطر" على الجهة التي تحقق هذا الحق، محددة بالتفصيل المسؤوليات التي يتحملها الطرف المسيطر في إطار التزامات الاتفاقية.

وقواعد روتردام تمثل نتاجاً لجهود دولي مكثف، حيث تتجلى الجهود الشاقة لوضع هذا الإطار القانوني الذي سعى صاغته إلى إيجاد نص شامل يتفوق في كثير من الحالات على ما قبله، يبرز هذا الصك الدولي كنتاج للالتزام بمواكبة التقدم التكنولوجي في ميدان التجارة الدولية بشكل عام، وتطويرات ميدان التجارة البحرية بشكل خاص.⁽²⁾

وبناءً على المادة ٥١ من قواعد روتردام لعام ٢٠٠٩، يظهر أن حق السيطرة على البضائع يصبح واقعاً عندما يقوم الطرف المسيطر بإثبات هويته بشكل وافٍ وفقاً للإجراءات والضوابط المحددة في تلك المادة، وفي حالة عدم اتباع تلك التوجيهات من قبل الناقل البحري، يكون الناقل مسؤولاً عن ذلك، شريطة توافر الشروط الخاصة بتلك التوجيهات.

وقد ظهرت ثلاثة مذاهب رئيسية في هذا الصدد: المذهب الشخصي يرى هذا المذهب أن الحق هو سلطة أو قدرة إرادية يعترف بها القانون للشخص في نطاق معلوم ويركز هذا المذهب على جانب الشخص صاحب الحق، ويرى أن الحق هو قدرة قانونية للشخص على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام بعمل ما. والمذهب الموضوعي يرى هذا المذهب أن الحق هو مصلحة مشروعة يحميها القانون ويركز هذا المذهب على جانب المصلحة المحمية، ويرى أن الحق هو حماية قانونية لمصلحة مشروعة للشخص والمذهب المختلط يرى هذا المذهب أن الحق هو سلطة وقدرة إرادية يعترف بها القانون للشخص في نطاق معلوم، وهي سلطة تهدف إلى حماية مصلحة مشروعة للشخص وجميع هذا المذهب بين جانبي المذهبين الشخصي والموضوعي، ويرى أن الحق يتضمن كلا من السلطة والحماية القانونية.

(1) Ibid (UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW, about United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Comparative law), published in 2018, published by United Nations Office Vienna)

(2) أ.د/حنان مخلوف: النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام" الناشر شبكة الانترنت الدولية، سنة نشر ص ٦

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

ولقد سار المشرع الأمريكي بتقنين حق السيطرة بشكل قطعي ففي المادة ١٨ من قانون الولايات المتحدة، في القسم (٣٠١٠٦)، تبرز أهمية حق السيطرة على البضائع، حيث يمكن أن يكون هذا الحق ذا أهمية كبيرة للشاحن، حيث يمكنه كبائع منع التسليم إلى المشتري حتى يتم دفع الثمن، يُشبه حق السيطرة هنا حق التوقف عن العبور بموجب القانون العام، ويُعتبر حقًا للبائع للحفاظ على السيطرة على البضائع حتى يتم دفع السعر.

بموجب الفقرات (٢٦٤-٢٦٦) من القانون البحري الأمريكي، يظهر أن الناقل يمتلك السيطرة على البضائع بدلا من الحيازة، حيث لا يكون لديه نية في امتلاك البضائع عند استلامه للبضائع، يكون للناقل واجب حملها وتسليمها للحائز القانوني لسند الشحن، ويقوم بأداء دور المحكوم عليه في ممارسة السيطرة على البضائع نيابة عن الحائز الشرعي، دون نية في الحصول على ملكيتها أو التصرف فيها.^(١)

ومع ذلك يمكن لبوليصة الشحن البحري في القانون البحري الفيدرالي الأمريكي أن تسمح بالحفاظ على السيطرة على البضائع، حيث يحتفظ الشاحن بحق السيطرة الكاملة على البضائع قبل وصولها إلى وجهتها التعاقدية وفقاً للقانون العام للكفالة. في حالة استخدام الحائز فاتورة للسيطرة على البضائع قبل وصولها إلى وجهتها، فإن هذا الإجراء غير قابل للتشكيك تماماً.

باختصار، يظهر القانون البحري الأمريكي والقانون العام للكفالة أن الناقل يمتلك السيطرة على البضائع ويقوم بأداء واجب النقل، في حين يمكن لبوليصة الشحن البحري السماح بالحفاظ على السيطرة من قبل الشاحن واستخدام الفاتورة لذلك.

ويمكننا القول أن حق السيطرة يحمي البائع بفعالية أكبر، حيث يُسمح له بالاحتفاظ بالسيطرة على البضائع حتى يتم دفع السعر مما يحميه من خطر إفلاس البائع، أو يمكنه من الحفاظ على حقه في حال اكتشافه أنه قد وقع ضحية عملية احتيال سيما وأن شهر الإفلاس له أثره المباشر على حقوق الدائنين، بما يعرضهم لخطورة إخضاعهم مع غيرهم حال استيفاء حقوقهم لما يسمى بقسمة الغرماء بل والأكثر من ذلك لا يجوز للدائن التاجر المفلس بعد شهر إفلاسه في النظام المصري اتخاذ أية إجراءات قضائية ضده بعد صدور حكم شهر الإفلاس بل وجوب وقف الدعاوى المقامة من أي من الدائنين ووقف إجراءات التنفيذ أيضاً حفاظاً على وحدة التفليسة وحماية لحقوق الدائنين الغائبين عنها^(٢). وفي هذا السياق فإن الإفلاس أحد الأسباب الرئيسية لتصفية الشركات حتى لو كانت شركة الشركة أخذت صورة شركة الشخص الواحد مما يعني انقضاء

(1) Lijun Zhao: Right of Control over Sea Goods in Article (18) of the United States Code P6)

(٢) م. د. وائل ممدوح راضي: المبادئ القانونية لمحكمة النقض في شأن أحكام الإفلاس نادى قضاة مصر ٢٠١٥ ص ١٩٦-١٩٧.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

الشخصية المعنوية للشركة المشهر إفلاسها إلا فى ما يلزم لأعمال التصفية إلا إذا تصالح الشريك الوحيد مع دائنيه، ومما يزيد الأمر خطورة أن إفلاس شركة الشخص الواحد لا يترتب عليها إفلاس مالك الشركة ولو كان تاجراً^(١) مما يدعو للإقرار بنظام حق السيطرة على البضائع كأحد الوسائل القانونية لحماية الدائنين وتدعيم الاستقرار والأمان فى التجارة الدولية، ويعتمد نقل حق السيطرة عادةً على دفع السعر عبر خطاب اعتماد ويُعتبر حق السيطرة قابلاً للتعديل بناءً على إرادة الأطراف، حيث يُمكن تحديد من سيمتلك الحق فى التحكم فى البضائع خلال عملية نقلها.

ويثور تساؤل بشأن مدى فاعلية الأخذ بنظام حق السيطرة على البضائع فى وجود سند الشحن، سيما وأن الواقع العملى حول سند الشحن البحرى إلى قيمة قابلة فى التبادل فى حد ذاته من خلال ما يعرف بتظهير سندات الشحن، وسند الشحن هو تلك الوثيقة التى يصدرها الناقل البحرى بناء على طلب الشاحن عن تسليم البضائع^(٢)، وسند الشحن له ثلاث وظائف وفقاً لما استقر عليه الفقه البحرى الأولى أنه عبارة عن إيصال بالبضائع المشحونة بموجب عقد النقل البحرى ومن ثم فهو أداة لإثبات عملية شحن البضائع حيث يكون موقعاً من الناقل البحرى، والثانية أنه كثيراً يعمل به كوسيلة لإثبات عقد النقل البحرى فى حد ذاته، أما الثالثة فهو سند ملكية للبضائع^(٣)، وعلى الرغم من تلك الوظائف الهامة لسند الشحن إلا أنه ليس من ضمن وظائفه المتفق عليها إنهاء عقد النقل البحرى، ومن ثم فليس هناك تعارض بينه وبين حق السيطرة على البضائع، إذ أنه من المتفق عليه فى الفقه البحرى، وكذلك القضاء أن انتهاء عقد النقل البحرى تكون بتسليم البضائع إذ أن تسليم البضائع هى الواقعة التى تنهى العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن، ومن ثم ينتهى بها عقد النقل البحرى.^(٤)

وكذلك فإن حق السيطرة على البضائع يصطدم بما استقر عليه الفقه والقضاء من فترة بعيدة من الاعتراف للمرسل إليه بحق خاص فى مواجهة الناقل البحرى على الرغم من كونه ليس طرفاً فى عقد النقل البحرى، حيث أن من حق المرسل إليه مقاضاة الناقل، ومطالبته باستلام البضاعة، والتعويض عن هلاكها وتلفها فضلاً عن التزامه فى بعض الأحيان بدفع أجرة النقل بالإضافة إلى التزامه بكافة الشروط الواردة بسند

(١) أ. د/ كوثر سعيد خالد عدنان - تصفية شركة الشخص الواحد - دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية الطبعة الأولى سنة ٢٠٢٣ ص ٢٠ حتى ص ٢٣

(٢) خالد مصارع الهاجرى: وظائف سند الشحن البحرى ودوره فى عملية النقل دراسة مقارنة- رسالة لنيل درجة الدكتوراة فى الحقوق من كلية الحقوق جامعة القاهرة ص ٣٠.

(٣) تحسين على زعلان العبادى: المسؤولية القانونية عن أعمال الشحن والتفريغ البحرى - رسالة لنيل درجة الدكتوراة فى الحقوق من كلية الحقوق جامعة بنها ٢٠٢١ ص ١٠٦ و ص ١٠٧.

(٤) خالد مصارع الهاجرى: وظائف سند الشحن البحرى ودوره فى عملية النقل دراسة مقارنة- مرجع سابق ص ٩٣.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

الشحن^(١) سيما مع ما يذهب إليه رأى فى الفقه من أن المرسل إليه طرف فى عقد النقل البحرى، ولكن يؤخذ من وجهة نظرنا على الرأى القائل بذلك أن من أهم ما يوجهه فى وجهة النظر تلك أن هناك علاقة مباشرة بين أطراف عقد نقل البضائع، والذين هم ومن خلال هذا الرأى (المرسل، والمرسل إليه، والناقل)، وأن ذلك هو تفسير الحقوق والالتزامات المتبادلة بين أطراف عقد نقل البضائع^(٢).

ويرى الباحث أن ذلك يعتبر خلطا بين العلاقة التى تربط الشاحن، والناقل بموجب عقد نقل البضائع وعلاقة المرسل إليه بالشاحن من جهة أخرى، فضلا عن أن اعتبار المرسل إليه طرفا فى عقد النقل البحرى قد يترتب عليه نتيجة شديدة الخطورة حيث يحق له كطرف فى العقد إقامة دعوى بفسخ العقد وما قد يترتب على ذلك من اثار تضرر بالشاحن والناقل والذين هما أطراف عقد النقل البحرى أصلا ومن بإرادتهما نشأ ذلك العقد^(٣).

والشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو أي شخص آخر باعتباره الطرف المسيطر؛ ويحق للطرف المسيطر نقل أو حوالة حق السيطرة إلى أي شخص آخر.

وعند إصدار مستند نقل قابل للتداول يكون الحائز، أو حائز جميع النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة هو الطرف المسيطر.

وعند إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول الحائز هو الطرف المسيطر، ويجوز للحائز أن ينقل حق السيطرة إلى شخص آخر عن طريق تحويل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ومن أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها فى قواعد روتردام أنه صاحب حق السيطرة^(٤).

وفي حالة إصدار أكثر من مستند أصلي واحد، تشترط المادة ٥١(البند ٢)(الفقره أ) نقل جميع المستندات الأصلية لكي يكون النقل نافذا، ومن ثم فإن الشاحن الذي يرغب فى إحالة حقوق السيطرة إلى

(١) محمد عبد العظيم عبد النبي الجندى: المركز القانونى للمرسل إليه فى عقد نقل البضائع دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لكلية الحقوق جامعة القاهرة لنيل درجة الدكتوراه فى الحقوق ص ٣٥

(٢) محمد عبد العظيم عبد النبي الجندى: المركز القانونى للمرسل إليه فى عقد نقل البضائع دراسة مقارنة مرجع سابق ص ٢١٧.

(٣) تنص المادة ١٦١ من القانون المدنى المصرى على أنه فى العقود التى تلزم الجانبين، عندما تكون الالتزامات المتبادلة جاهزة للوفاء، يحق لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن أداء التزامه إذا لم يقيم الطرف الآخر أداء التزامه بالشكل المناسب. وتعتبر هذه النصوص مماثلة للقوانين المقارنة.

(1) UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW, about United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Comparative law) (A chapter in a book), published in 2018, published by United Nations Office Vienna, from P 50 to P52.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

المرسل إليه المسمى يكون بحوزته الوثائق ويحولها كلها إلى المرسل إليه، والأثر الآخر لهذه القاعدة هو أنه في حالة إصدار أكثر من مستند واحد، يتعين على الشاحن، أو المنقول إليه حق السيطرة (المرسل إليه المسمى)، تقديم جميع النسخ الأصلية إلى الناقل من أجل ممارسة حقوق السيطرة، ولا توجد قاعدة مقابلة بموجب قانون نقل البضائع عن طريق البحر لعام ١٩٩٢ تشترط إصدار بوليصة الشحن البحري، أو سندات الشحن المستقيمة عند المطالبة بالتسليم، لا عند إصدار مستند واحد فقط، ولا عند إصداره في مجموعات.

وأخيراً، فإن نفس الشرط الذي نوقش في إطار المادة ٥١(١)(ج) تكرره المادة ٥١ (٢) (ب) التي تلزم الطرف المسيطر بـ 'تحديد هويته على نحو سليم' من أجل ممارسة حق السيطرة، وبصرف النظر عن المناقشات السابقة بشأن تعريف 'التحديد الصحيح' الذي ينطبق أيضاً هنا، يقال مرة أخرى، أنه عندما يتم تسليم الوثيقة، لن تعمل أي آلية أكثر فعالية لغرض تحديد الهوية من الوثيقة نفسها، ولذلك يبدو أن هذا يشكل طبقة إضافية من الحماية للناقل، يعتقد أنها مفرطة ويمكن أن تعرض المرسل إليه لتكاليف ونفقات إضافية، ناجمة عن التأخر في التسليم.

وعموماً، تفر الفقرة الثالثة من المادة ٥١ بـ 'حائز' مستند النقل القابل للتداول باعتباره الطرف المسيطر، ثم تنص على أنه في حالة إصدار أكثر من مستند أصلي واحد، يكون حائز جميع النسخ الأصلية هو الطرف المسيطر يعرف 'الحائز' في المادة ١(البند ١٠) من القواعد بأنه: 'الشخص الحائز لمستند نقل قابل للتداول'، وبالتالي يكون الحائز هو الشاحن في حالة مستند الأمر، أو المرسل إليه، أو المصادق عليه من المستند، أو حاملها إذا كانت وثيقة حامل، أو معتمدة فارغة، وبالتالي يمكن أن يكون المرسل إليه حائزاً لمستند نقل قابل للتداول يحق له التمتع بحقوق السيطرة، بوصفه الطرف المسيطر بمقتضى المادة ٥١ (البند ٣) (١)

(1) Kourosh Majdzadeh Khandani, about Rights and Liabilities of the Consignees/ Endorsees (Comparative Study P.H.D), published in 2020, published by the Faculty of Humanities, University of Manchester, from P 171. to P 177.

المطلب الثاني

التطور التاريخي لحق السيطرة

لم تكن فكرة حق السيطرة على البضائع نتيجة للحظة عابرة عندما تم تضمينها في نصوص قواعد روتردام عام ٢٠٠٩، بل كانت لها جذور عميقة تعود إلى الوراء، يمكن القول إن هذه الفكرة نشأت تزامناً مع ظهور الحاجة إليها، حيث أن فكرة منح الشاحن حقوقاً في إصدار توجيهات للناقل البحري قبل وأثناء الرحلة، خاصة للحفاظ على سلامة البضائع، تعد فكرة قديمة ولها جذور تمتد في الزمن".

فقد عرف في مجال النقل الجوي بمسمى الحق في التصرف في البضاعة أثناء النقل والذي يثبت للمرسل على أساس أنه هو الذي أبرم عقد النقل وقد نصت عليه ونظمتها اتفاقية وارسو في مادتها الثانية عشر^(١) وقد نص عليه في المادة ١٢ من بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وإمتناع الناقل عن تنفيذ تعليمات المرسل بشأن البضائع دون إبداء أسباب مقبولة يعرضه للمسئولية عن تعويض المرسل عن الأضرار التي لحقت به جراء ذلك.^(٢)

ومع ظهور سندات الشحن البحري وغيرها من مستندات النقل غير القابلة للتداول كان له تأثير كبير على أهمية حق التحكم في النقل البحري، قامت اللجنة البحرية الدولية بتناول هذه المسألة بتفصيل في قواعد الشحن البحري لعام ١٩٩٠، وتنص القاعدة ٦ في هذه القواعد على إمكانية للشاحن نقل حق التحكم إلى

(١) تنص المادة الثانية عشرة من قواعد مونتريال على أن " حق التصرف بالبضائع ١- يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع وذلك أما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً أو بالمطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين ويجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق. ٢- على الناقل عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل أن يخطر به بذلك فوراً. ٣- إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل. ٤- ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة ١٣ غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به فإن المرسل يسترد حقه في التصرف. وتنص المادة ١٣ من ذات الاتفاقية على أن "

تسليم البضائع ١- ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢ يحق للمرسل إليه عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل. ٢- على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك. ٣- إذا أقر الناقل بضياع البضائع أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.

وتنص المادة ١٤ من هذه الاتفاقية على أن "مطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين ١٢ و١٣، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير وذلك بشرط تنفيذه الالتزامات".

(٢) د/ محمد فريد العربي: القانون الجوي - النقل الجوي الدولي والداخلي - دار الجامعة الجديدة ٢٠١٦ من ص ١٨٠ حتى ص ١٨٤

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

المرسل إليه، ولكن بشرط أن يتم ذلك قبل استلام البضائع من قبل الناقل، وأن يتم ذكر هذه العملية بوضوح في بوليصة الشحن البحري أو أي وثيقة مماثلة.⁽¹⁾

وفي سياق النقل تحت بوليصة الشحن البحري، يُمكن التخلص من البضائع أثناء العبور، وذلك من خلال الأوامر التي يقدمها الشاحن أو المرسل إليه إلى الناقل يكون ذلك ذا أهمية بالغة للبائع في حالة إفلاس المشتريين، حيث يمكنه إصدار توجيهات لشركة النقل بتغيير ميناء الوجهة، يقوم المشتري بدفع السعر قبل تسليم البضائع إلى شركة النقل لنقلها، ويحق له بموجب قواعد اللجنة البحرية الدولية، بصفته المرسل إليه، الحصول على حق التصرف من البائع بصفته الشاحن.

ومع ذلك تطرح المشكلة نفسها عندما لا تنص قواعد اللجنة البحرية الدولية على إمكانية نقل السيطرة، أو التخلص بعد تسليم البضائع إلى الناقل عملياً، وخاصة في حالات نقل النفط، قد تكون هناك حاجة للتخلص من البضائع أثناء الرحلة، يُشار إلى أنه في حالة تغيير المرسل إليه خلال الرحلة، يظل هذا الحق في يد شخص واحد فقط: الشاحن أو المرسل إليه، وعندما يُفترض إعادة بيع البضائع عدة مرات، تصبح عدم قدرة بوليصة الشحن البحري على نقل السيطرة واضحة ولهذا السبب تظل بوليصة الشحن البحري غير مناسبة في حالات إعادة بيع البضائع أثناء العبور، حيث تظل بوليصة الشحن هي الحلقة الأفضل⁽²⁾.

قبل صدور قواعد روتردام للنقل البحري بشأن حق السيطرة على مستندات معينة، لم تكن هناك قواعد موحدة دولياً لهذا الموضوع. نتيجة لذلك، كانت الممارسات المتعلقة بهذه النقطة تختلف بشكل كبير في الدول المختلفة، وحتى في الولايات القضائية المختلفة داخل نفس الدولة، كما هو الحال في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا.⁽³⁾

ففي الولايات المتحدة الأمريكية ظهر مبدأ حق السيطرة كمبدأ جديد في عقد النقل البحري، والتجارة البحرية، وقد اعتمدت الولايات المتحدة اتفاقية بروكسل للنقل البحري، والتي حددت مفهوم حق السيطرة على النحو التالي:

- الحق في إعطاء أو تعديل التعليمات المتعلقة بالبضائع.

(1) OreISLAV PEJOVIC: DOCUMENTS OF TITLE IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER ENGLISH and US LAW: LEGAL NATURE AND POSSIBLE FUTURE DIRECTIONS; received on 7th April 2017, published on 16th June 2017.p 72

(2) Ibid (OreISLAV PEJOVIC: DOCUMENTS OF TITLE IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER ENGLISH and US LAW: LEGAL NATURE AND POSSIBLE FUTURE DIRECTIONS Op.cit p 73 and 74)

(3) كانت المادة ٤٤٣ من قانون التجارة الكويتي الملغى بالمرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة البحرية تنص على أن "يجوز للمرسل أثناء وجود الشيء في حيازة الناقل أن يأمر بإعادته إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه، ويدفع الناقل أجرة ما تم من النقل ويعوضه عن المصروفات والأضرار، على أنه لا يجوز للمرسل استعمال هذا الحق: أ- إذا عجز عن تقديم وثيقة النقل التي تسلمها من الناقل. ب- إذا وصل الشيء وطلب المرسل إليه تسلمه وينتقل هذا الحق إلى المرسل إليه من وقت تسلمه وثيقة النقل".

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

- الحق في الحصول على تسليم البضائع في ميناء الطلب المقرر، فيما يتعلق بالنقل الداخلي، وأي مكان في الطريق.
 - الحق في استبدال المرسل إليه بأي شخص آخر.
- يُمارس حق السيطرة في حدود عقد النقل نفسه، ويُفسر وفقاً لشروط المعقولة والقدرة على التنبؤ ويكون حق السيطرة قائماً خلال كامل فترة مسئولية الناقل.
- تُهم المادة ١٨ من قانون الولايات المتحدة بتوضيح مبدأ حق السيطرة في أقسامها (من ٣٠١٠٥ إلى ٣٠١١٣)، والتي تتعلق بتعريف حق السيطرة وأهميته ومدته الزمنية، وأشكاله، وخصائصه، في مختلف عقود النقل البحري، ونقل الحق.^(١)

ربما تكون فكرة منح الشاحن البحري حق التحكم في البضائع حتى وقت استلامها من المرسل إليه فكرة حديثة نسبياً، نشأت هذه الفكرة نتيجة انتشار الاحتيال والغش التجاري،^(٢) بالإضافة إلى التحديات المتعلقة بالإفلاس التجاري الذي يهدد صاحب البضائع يكون الشاحن، كوكيل عن صاحب البضائع في نقلها، عرضة لأن يتقاسم حقوقه في البضائع مع آخرين، نتيجة لإفلاس المرسل إليه، أو الشخص الذي يعمل لحساب المرسل إليه، حيث يكون الشاحن البحري أو مالك البضائع، الذي يتم الشحن البحري لحسابه، معرضاً لخضوعه في استيفاء حقوقه لقسمة الغرماء التي يخضع لها التاجر المفلس حيث أن صدور حكم شهر إفلاس التاجر يترتب عليه كقاعدة عامة تصفية جميع أمواله لصالح جماعة الدائنين، وتقسيم هذه الأموال قسمة غرماء^(٣).

ففي حالة تقاسم الغرماء، يعني ذلك أساساً أن المرسل إليه، أو الشخص العامل لحسابه، الذي يستفيد من البضائع، يكون لديه عدد من الدائنين الذين لديهم ديون مستحقة للسداد وبسبب عدم كفاية الأموال لسداد مبالغ الديون، يتم تقدير ديون كل دائن بنسبة، ويتم استقطاعها من الأموال المتاحة للمدين وفي حالة عجز الأموال عن تلبية جميع المطالب المستحقة، يتم توزيع المدفوعات بناءً على نسب المطالب الدينية، مما يعكس تعقيدات وتحديات التعامل مع الديون في ظل حالات الإفلاس كما يترتب على وجود ديون مضمونة أفضلية لأصحابها على غيرهم والذي قد يكون منهم الشاحن، أو من يعمل لحسابه".

(1) Lijun Zhao: Right of Control over Sea Goods in Article (18) of the United States Code, published in Spring 2022, Edited and Supported by; Yale University; Published by: Taylor & Francis publishing, P2

(٢) عبد الحميد عيسى الساعدي: السعي لتوحيد قواعد النقل البحري للبضائع - قراءة في قواعد روتردام ٤، مجلة الفقه والقانون العدد السادس، إبريل ٢٠١٣ ص

(٣) أ.د/ سميحة القليوبي، الأسس القانونية لتنظيم وإعادة هيكلة والصلح الوافي والإفلاس - دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، ٢٠٢٢، ص٢١٩.

المبحث الثاني

أحوال حق السيطرة على البضائع

بعد أن تحدثنا عن المقصود بحق السيطرة على البضائع والتطور التاريخي لهذا الحق سوف نتحدث في المبحث الثاني من الفصل التمهيدي عن أحوال حق السيطرة على البضائع متى يبدأ هذا الحق ومتى ينتهي وهو يمكن حوالة كغيره من الحقوق الشخصية بوجه عام وكيف تتم تلك الحوالة وهل يجري حوالة هذا الحق وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني أم تكون شبيهة بتظهير الاوراق التجارية بإعتبارها الحالة الأشهر في حوالة الحقوق في مجال المعاملات التجارية بوجه عام وبناء على ذلك سوف ينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين:

- المطلب الأول : النطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع
- المطلب الثاني : حوالة حق السيطرة على البضائع

المطلب الأول

النطاق الزمني لحق السيطرة

يقصد بالنطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع المدة الزمنية التي يسري خلالها حق السيطرة على البضائع أي المدة الزمنية التي يستطيع خلالها الطرف المسيطر أن يمارس حق السيطرة على البضائع من إصدار تعليمات للناقل البحري، أو الطرف المنفذ البحري بشأن البضائع أو إبدال المرسل إليه..إلخ.

ولقد جاءت المادة ٥٠ من قواعد روتردام في فقرتها ٢ بارتباط حق السيطرة على البضائع وجوداً، وعدمًا، بمدة مسؤولية الناقل البحري، بحيث يبدأ حق الطرف المسيطر حال بداية مدة مسؤولية الناقل البحري، وينتهي حق السيطرة على البضائع بنهاية تلك المدة لمسئولية الناقل البحري.

وكان من الطبيعي أن يحتل المادة ٥٠ فقرة ٢ من قواعد روتردام آنفة البيان إلى نص المادة ١٢ من تلك الاتفاقية باعتبار أن الأخيرة هي المنوط بها تحديد النطاق الزمني لتلك المسؤولية^(١).

(١) وتنص المادة ٥٠ فقرة ٢ من قواعد روتردام على أن " ٢- يكون حق السيطرة على البضائع قائماً طول مدة مسؤولية الناقل، حسبما تص المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة"، وتنص المادة ١٢ من قواعد روتردام على أن " ١- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع."
= ٢- وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر، يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة، أو الطرف الثالث الآخر.
ب- إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة، أو الطرف الثالث الآخر.
٣- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت، ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

جاءت قواعد روتردام بمعيار تسلم البضائع بميناء الشحن، أو بالمكان المنفق عليه بين طرفي عقد النقل البحري، وتسليم تلك البضائع بميناء المقصد كمعيار⁽¹⁾ موضوعي لنشأة وانتهاء حق السيطرة على البضائع دون النظر لما إذا كان القائم بالتسليم والاستلام هو الناقل البحري ذاته، أو المرسل إليه، أم نائباً عن أي منهما.

والمقصود بتسليم وتسلم البضائع في العرف البحري الحيازة الفعلية التي تمكن المستلم من فحص البضائع، والوقوف على حالتها، والتأكد من مطابقتها لكافة البيانات الموجودة لعقد النقل البحري، وبالتالي فليس المقصود مجرد الحيازة المادية بل يجب أن تقتزن تلك الحيازة بمظاهر الحيازة الفعلية المستقرة للشيء لما ترتبه تلك الواقعة - الاستلام والتسلم - من آثار قانونية بالغة الأهمية مثل نشأة حق السيطرة وانتهائه، وبدء مسؤولية الناقل البحري وانتهائها أيضاً.

ولقد أكدت على المعيار الموضوعي لتسليم البضائع وتسليمها المادة ١٢ فقرة ١ من قواعد روتردام أنفة البيان حالما ساوت بين تسليم الناقل البحري، أو المنفذ البحري للبضائع، وكذلك كمعيار لبدء المسؤولية، وتسليم البضائع، دون تحديد القائم به كمعيار لانتهاء مسؤولية الناقل البحري، وبالتالي انقضاء حق السيطرة على البضائع.

وقد جعلت قواعد روتردام الاستلام والتسلم معياراً موضوعياً لبدء حق السيطرة وانقضاؤه، قياساً على بدء مسؤولية الناقل البحري، وانقضاؤها أيضاً.

ومن الجدير بالذكر في هذا المقام الإشارة إلى أن قواعد روتردام كان لها الفضل في استحداث نطاق زمني لبدء ونهاية حق السيطرة على البضائع، ومسؤولية الناقل البحري أيضاً، يمكن من خلاله استيعاب نظام النقل متعدد الوسائط، وهو الأمر الذي يمكن استنباطه من خلال الاسم الخاص بتلك الاتفاقية "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً".

فعقد النقل البحري قد يتم كلياً بواسطة البحر، وقد يستخدم خلاله وسائط نقل أخرى مثل السكك الحديدية، ويعتبر النقل متعدد الوسائط نتيجة من نتائج الناقل بواسطة الحاويات، والذي قد يستخدم فيها أكثر من

أ- ن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولى، بمقتضى عقد النقل أو

ب- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفرغها النهائي بمقتضى عقد النقل".

(١) ويوضح نص المادة ١٢ من قواعد روتردام النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري وبالتالي أيضاً النطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع ومن ثم يكون تناول النطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع من خلال عدة نقاط تسليم وتسلم البضائع كمعيار موضوع لبدء وانتهاء حق السيطرة على البضائع. النطاق الزمني لنشأة حق السيطرة وانقضاءه. البند الثالث/ إرادة المتعاقدين وأثرها على النطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وسيلة نقل، وأكثر من طريقة، وقد كان لقواعد روتردام سبق في ذلك خلافاً للاتفاقيتين الدوليتين السابقتين لهان وهما اتفاقية بروكسيل لسندات الشحن واتفاقية هامبورج أيضاً.^(١)

ويذهب جانب من الفقه يؤيده الباحث إلى أن هذا الحكم الوارد بقواعد روتردام من أنه المساهمة في توحيد الأحكام - سواء فيما يخص نظام المسؤولية للناقل البحري - وأيضاً نشأة وانقضاء حق السيطرة على البضائع -، وهو ما يعد مسאיرة حقيقية ومواكبة لنظام النقل بواسطة الحاويات، والذي أخذ ينمو وينتشر، ويعد هو بمثابة السمة الغالبة للنقل البحري الآن^(٢).

إن فالنطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع في ضوء قواعد روتردام يشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل البحري، سواء كانت داخل ميناء شحن البضائع، أو فارغة، وكذلك تشمل المدة اللاحقة لميناء التفريغ ما دامت البضائع ما زالت في عهدة الناقل البحري ولم يسلمها للمرسل إليه أو غيره، وذلك وفقاً لما استحدثته قواعد روتردام.

ومن الجدير بالذكر أن قانون التجارة البحري المصري لا يجيز للناقل البحري تسليم البضاعة إلا لصاحب الحق في استلامها، وهو إما أن يكون المرسل إليه المسمى في سند الشحن، غير القابل للتداول، أو حامل السند القابل للتداول، فمسئولية الناقل البحري في القانون المصري، لا تنقضي بتسليم البضائع للسلطات الجمركية، أو خلافه، والأمر نفسه بالنسبة لتسلم الناقل للبضائع.

على خلاف قواعد روتردام والتي ومسאיرة منها للنطاق الموضوعي الذي انتهجته في نصوصها اعتدت بالتسليم والاستلام التي تنص القوانين الداخلية لمكان التسليم على إتمام التسليم والتسلم بمجرد تسليم البضائع لتلك السلطة.

ويرى الباحث أن ذلك الاتجاه من قبل قواعد روتردام يساير الاتجاه الموضوعي، ويرسخ أيضاً لمبدأ آخر ألا وهو أن التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية، وليست تحقيق نتيجة، وهو ما يؤيده الباحث، فطالما أن تشريع الدولة الذي ارتضى الشاحن البحري التسليم فيها تقضي بذلك، فما الداعي إلى إلزام الناقل البحري بخلاف ذلك، سيما وأن الشاحن البحري هو الذي يحدد مكان استلام البضائع، وليس الناقل.

(١) ولقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠ للنقل متعدد الوسائط في المادة ١/١ منها بأنه "نقل البضائع بواسطة وسائل نقل مختلفة على الأقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في كراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر".

(٢) مبارك بن محمد بن خميس الغيلاني: مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨، دراسة مقارنة باتفاقيتي بروكسيل وهامبورج، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٢٠١٦، ص ٥٣، ص ٥٤.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

ويذهب رأي آخر في الفقه تؤيده محكمة النقض المصرية، إلى أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث قضت محكمة النقض المصرية بأن: "التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق غاية هي تسليم البضاعة كاملة، وسليمة، إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، أيًا كانت الطريقة المتفق عليها في العقد، لهذا التسليم، وأن عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل البحري، إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه، ونائبه، تسليمًا فعليًا بالمقدار والحالة التي وصفتها بها في سند الشحن، بحيث تنتقل إليه حيازتها، ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها^(١)."

ومن وجهة نظر الباحث فإن ذلك الاتجاه محل نقد، سيما وأن الإلتزام المطلوب في الأعمال التجارية غالبا ما يكون التزام ببذل عناية، ومن أمثلة ذلك التزام أعضاء مجلس الإدارة والمديرين في علاقتهم بالشركة الإلتزام ببذل العناية، أو ما يطلق عليه معيار الرجل المعتاد، وقد أخذ به التشريع المصرى بشأن مسؤولية الشركة التجارية عن أعمال المدير في مواجهة الغير حسن النية، بينما أخذ بمعيار الرجل الحريص في حالة تعرض الشركة للإفلاس^(٢).

ويذهب رأي فقهي يؤيده الباحث ويرى استحسان القياس عليه بخصوص مسؤولية الناقل البحري يضيف إلى جانب معيار الرجل الحريص، واجب الولاء للشركة أى إخلاص عضو مجلس الإدارة للشركة، بما مؤداه حرصه على عدم وجود مصالح شخصية له تتعارض مع مصلحة الشركة الذى يشغل عضو مجلس إدارتها، وإن حصل ذلك فعليه تفضيل مصلحة الشركة^(٣). وبالقياس يراعى معيار الرجل الحريص، ومعيار الولاء بالنسبة للناقل البحري، فمتى أثبت أنه كان حريصا ولم يكن هناك مصالح خاصة به تتعارض مع مصالح الشاحنين أو أنه أعطى الأولوية للحفاظ على البضائع ومن ثم يكون قد أدى ما عليه، وقد اخذت محكمة النقض المصرية بمعيار بذل العناية بخصوص إثبات الناقل البحري قيامه لاهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر كشرط لدرء مسؤوليته عن الهلاك بما مؤاه أن التزام الناقل ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، هلاك أو تلف البضاعة، بسبب عدم صلاحية السفينة للسفر، وقوع عبء إثبات بذل الهمة الكافية على عاتق الناقل، يدرأ مسؤوليته عن الهلاك، أو التلف، إثباته أنه قام ببذل تلك المهمة.^(٤)

(١) الطعن رقم ١٦٤ لسنة ٧٠ ق تجاري جلسة ٢٣/٤/٢٠١٥، الطعن رقم ٧٤٨٠ لسنة ٧٧ ق جلسة ٢٣/١٢/٢٠١٤ بحري.

(٢) أ. د/ كوثر سعيد عدنان خالد - مسؤولية أعضاء مجلس الإدارة والمديرين عن إساءة استخدام أموال الشركة وإنتمانها. دار الاهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية - ط ١ سنة ٢٠٢٣ ص ١٠٠ وص ١٠١.

(٣) أ. د/ كوثر سعيد عدنان خالد - مسؤولية أعضاء مجلس الإدارة والمديرين عن إساءة استخدام أموال الشركة وإنتمانها - مرجع سابق ص ١٠١ وص ١٠٢.

(٤) القاضى / عدلى إسماعيل درويش - المبادئ القانونية لمحكمة النقض فى شأن أحكام النقل البحرى والجوى مراجعة وتنقيح م. د/ وائل ممدوح راضى نادى القضاة ٢٠١٦ ص ١٢٩.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

حيث قضت بأن: "توجب المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن الموقعة في ٢٥ من أغسطس سنة ١٩٢٤ والتي انضمت إليها مصر وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها ابتداء من ٢٩ من مايو سنة ١٩٤٤ على الناقل أن يبذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه، وتجهيزها، وتطعيمها على الوجه المرضي، وتنص المادة الرابعة على أنه في جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل، مما مفاده أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن الهلاك، أو التلف الذي لحق البضاعة، إلا بإثبات أنه قام ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة".^(١)

لقد جاءت قواعد روتردام لتتجاوز بصورة جلية لإطلاق يد حرية الإرادة للمتعاقدين باعتباره أثرًا من آثار مبدأ سلطان الإرادة، والذي هو من القواعد العامة في القانون الخاص بوجه عام والقانون التجاري باعتباره نوعًا من فروع القانون المدني بوجه خاص.^(٢)

كما أن لطرف العقد تعديل ما يتسنى لهم تعديله من نصوص العقد/ وبنوده شريطة ألا يكون هذا التعديل مخالف للنظام العام أو القواعد القانونية الأمرة التي توجد بالدولة التي يتم تنفيذ العقد على أراضيها.

كما يترتب على تلك القاعدة أيضًا قاعدة فرعية هي وجوب تنفيذ العقد بطريقة تتفق مع مبدأ حسن النية في المعاملات.

وواقع الأمر فإن فكرة حسن النية في المعاملات هي فكرة راسخة في القدم تعود جذورها إلى تقسيمات العقود بالعهد الروماني، بيد أنها تطورت كثيرًا في العصر الحديث، وأخذت أبعادًا أخرى حيث أصبح التركيز منصبًا على الثقة المفترضة بين المتعاملين، وضرورة التعاون بين أطراف العقود وقت إبرامها، ووقت التنفيذ أيضًا، فضلًا عن الالتزام، فضلًا عن وجوب ما يسمى بالالتزام بالتبصير، والالتزام بالنصيحة، وكل تلك المسميات آثارًا مباشرة لمبدأ حسن النية في المعاملات.^(٣)

(١) (الطعن رقم ١١٩ لسنة ٢٩ - جلسة ٣٠ / ١ / ١٩٦٤ - س ١٥ ع ١ ص ١٥٤).

(٢) ويتم التعبير عن تلك القاعدة بعبارة موجودة لا يخلو قانون مدني من النص عليها تلك القاعدة هي أن "العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين" ولقد نصت المادة ١/١٤٧ من القانون المدني المصري على تلك القاعدة بذات النص وأضافت إليها عبارة "أو للأسباب التي يقدرها القانون" إذا فمتى توافقت إرادة الطرفين وتلاقى الإيجاب والقبول فيعقد العقد إما بالكتابة فليست سوى وسيلة من وسائل الإثبات.

(٣) ولقد نص القانون المدني المصري أيضًا على ذلك المبدأ في المادة ١/١٤٨ منه والتي جرى نصها على "يجب تنفيذ العقد طبقًا لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجب حسن النية".

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وقد جاءت قواعد روتردام منحازة لكل من المبدئين السابقين، أولهما: مبدأ سلطان الإرادة، أو تغليب الحرية التعاقدية، لأطراف العقد على ما سواها، ومبدأ تنفيذ العقد بطريقة تتفق مع ما يتطلبه حسن النية في المعاملات^(١).

وعودًا على ذي بدء فإنه يمكن القول أن قواعد روتردام بعد أن حددت النطاق الزمني لحق السيطرة على البضائع على نحو ما تقدم، أجازت لطرفي عقد النقل البحري الاتفاق على تحديد إمكان وزمان ما يتراءى لهما يبدأ بهما استلام الناقل للبضائع، وينتهي تسليمه لها أيضًا دون التقيد بما نص عليه بالبندين ١، ٢ من المادة ١٢ من نصوص تلك الاتفاقية.

ولكن ذلك ليس في المطلق، وإنما تم تقييده بقيدين رئيسيين نص عليهما بالبند ٣ من المادة ١٢ من قواعد روتردام.

القيد الأول: ألا يكون وقت تسليم البضاعة لاحقًا لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل، والقيد الثاني: ألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقًا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

ومؤدى ذلك أن طرفي عقد النقل البحري الاتفاق وفق النقل التقليدي بالمدة التي يحددونها، والتي يبدأ خلالها استلام البضائع، وينتهي بتسليمها مسئوليتها، وبالتالي حق السيطرة على البضائع شريطة ألا يكون في ذلك الاتفاق خروج عن القيد السابقين، وإلا عد ذلك الاتفاق هو والعدم سواء.

وتنص الفقرة الثانية من المادة ٥٠ من قاعد روتردام ٢٠٠٩، على: "يكون حق السيطرة قائمًا طوال مدة مسئولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وتتقضى بانقضاء تلك المادة".

ويستخلص من تلك الفقرة أن قواعد روتردام قد ربطت وجود حق السيطرة لمدة مسئولية الناقل وانقضاء حق السيطرة بانقضاء تلك المدة، الأمر الذي الوقوف من باب أولى على نشأة مسئولية الناقل وانقضائها، باعتبارها سبب الوجود لذلك الحق، وسبب انقضائه أيضًا.

وتحيل المادة ٢/٥٠ من الواعد على نص المادة ١٢ التي تضمنت مدة مسئولية الناقل فيها والتي قد نصت على أن مسئولية الناقل بشأن البضائع^(٢) تبدأ عندما يتسلم الناقل، أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلّم البضائع.

(١) لمزيد من مبدأ سلطان الإرادة وحسن النية في التعاملات - راجع د/ فاروق الأباصيري ود/ حمدي عبد الرحمن، مصادر الالتزام، محاضرات لطلبة كلية الحقوق جامعة المنوفية ٢٠٠٦/٢٠٠٧، ص ٤٠١: ص ٤٠٩.

(٢) يقصد بالطرف المنفذ البحرى، أى طرف منفذ مادام يودى أو يتعهد بأن يودى أيا من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع الى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة ولا يكون الناقل الداخلى طرفاً منفذاً بحرياً، إلا إذا كان يودى أو يتعهد بأن يودى خدماته حصراً، داخل منطقة

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما، أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة، أو الطرف الثالث الآخر، أما إذا كان قانون مكان التسليم، أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما، أو طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما تسلم البائع منه إلى تلك السلطة، أو الطرف الثالث الآخر، ولأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطل إذا نص على ما يلي أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل، أو أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

وبالنسبة لمعاهدة بروكسيل لسندات الشحن نجد أنها قد اكتفت بإخضاع المرحلة البحرية من النقل إلى أحكامها فقد ورد في المادة الأولى فقرة (هـ) أن نقل البضائع، المقصود في المعاهدة، ينطبق على "الفترة التي تنتهي بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها".

ويستخلص من ذلك أن اتفاقية بروكسيل تدخل عمليتي الشحن والتفريغ في المرحلة البحرية التي تكون خلالها مدة مسؤولية الناقل البحري، والدليل على ذلك يمكن استنباطه من خلال نص المادة ٧ من تلك المعاهدة والذي جاء به: "لا يمنع أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروط، أو تحفظات، أو إعفاءات بصدد التزامات، ومسئوليات الناقل، أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك، أو التلف اللاحق بالبضائع، أو بالنسبة لحراستها، أو العناية بها، أو تشوينها قبل الشحن، أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً".

وبالانتقال إلى قواعد هامبروج نجد أنها قد عرضت النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن البضائع في المادة ٤ منها والمعنونة "مدة المسؤولية" والتي تضمنت أن مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ، وتعد البضائع في عهدة الناقل اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن، أو شخص ينوب عنه، أو سلطة، أو طرف ثالث آخر، توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له بغرض الشحن، وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه، أو بوضعه تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد، أو القانون، أو العرف المتبع في التجارة المعنية المطبق بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة، أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تليم البضائع له، ويُقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه من المادة السابقة من قواعد هامبورج فضلاً من الناقل، أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل، أو المرسل إليه.

ونرى أن الاتجاه الذي أخذت قواعد روتردام ٢٠٠٩ في توسيع نطاق الزماني لمسئولية البحري هو اتجاه محمود يساير الواقع ويسير في قالب قواعد العدالة والقانون الطبيعي وخلاف ذلك أن يكون الناقل في حل من المسؤولية عما يصيب البضائع من تلف أو هلاك وهي في حيازته وعهدته متذرعاً بأن ذلك كان قبل تسليمها إليه بميناء الشحن أو بعد المضي بها من ميناء التفريغ.

ويلاحظ أن قواعد روتردام ٢٠٠٩ وقواعد هامبورج ١٩٧٨ كلاهما اتفق على المساواة في بداية مدة المسؤولية ونهايتها بين تسلّم الناقل للبضاعة من الشاحن نفسه، أو أي شخص يحل محل الشاحن كالطرف المسيطر على البضائع، وكذلك تبدأ المسؤولية إذا كان التسليم بمعرفة الناقل نفسه، أو شخص ينوب عنه، أو يتصرف باسمه كالطرف المنفذ البحري وذات الشأن في تسليم البضائع للمرسل إليه أو من ينوب عنه أو حتى سلطة أو طرف ثالث توجب قوانين أو لوائح ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه وكذلك الأمر بالنسبة لتسليم النقل للبضائع من تلك السلطة، أو الطرف الثالث.

بيد أن قواعد روتردام كان لها السبق في النص صراحة على احترام الحرية التعاقدية لطرفي عقد النقل البحري حينما نصت صراحة في الفقرة الثالثة من المادة ١٢ منها آفة الإلماع على إجازة اتفاق طرفي عقد النقل البحري على وقت ومكان تسلّم البضائع وتسليمها إلا أنها لم تترك الأمر مرهوناً بإرادة طرفي العقد فوضعت قيدين أساسيين قيدت بهما ذلك الاتفاق، ونصت صراحة على جزاء مخالفة أي من هذين القيدتين بأن يكون التصرف المخالف مشوباً بالبطلان، ويتمثل القيد الأول في: عدم جواز تحديد مكان أو زمان تسلّم البضائع من قبل الناقل بوقت لاحق بدء تحميل البضائع بمقتضى عقد النقل البحري، ويتمثل القيد الثاني في عدم جواز تحديد وقت تسليم البضائع للمرسل إليه، أو من يتصرف باسمه، أو ينوب عنه بوقت سابق لاتمام تفريغ البضائع النهائي بمقتضى عقد النقل البحري^(١).

ويرى جانب من الفقه أن تلك المكنة التي استحدثتها قواعد روتردام قد أتاحت لأطراف عقد النقل البحري للاتفاق وفق النقل التقليدي بالمدة المحددة من ميناء الشحن وحتى ميناء التفريغ حيث يسلم الشاحن في النقل بواسطة الحاويات البضائع للناقل فيما يسمى بساحة الحاويات والتي تقع بميناء الشحن ليقوم الناقل بدوره

(1) The Rotterdam Rules: An overview of the responsibilities of the carrier and period of Responsibility/ the 3rd Arab conference for commercial and maritime Law, ACCML ' 09, Rotterdam Rules 2009; uniformly V.Diversity for the law of carriage of Goods by sea-AEURO- Arab perspective April 19, 2009, p. 5 a 8.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وبعد إتمام مراحل نقل البضائع المار ذكرها من تشوين فتستيف فنقل بتفريغ البضائع في ساحة الحاويات في ميناء التفريغ ليكون الناقل مسئولاً في النقل بواسطة الحاويات خلال المدة التي تفصل بين استلامه البضائع وتسليمه إياها بساحتي الحاويات المخصصتين للشحن والتفريغ وبذلك تكون عملية استلام البضائع قد تمت، واعتد بها قبل التحميل الأولي للبضائع، وأن التسليم قد تم أيضاً بعد التفريغ النهائي للبضائع^(١).

وبالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فلقد جاءت المادة ٢٢٧ محددة للنطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري حيث جاءت المادة ٢٢٧ من تقنين التجارة البحرية المصري على أن الناقل يضمن هلاك البضاعة وتلفها، إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة، ولا تسري أحكام المسئولية المنصوص عليها في المادة السابقة على ما يأتي الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على ذلك، ولا على النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا أصدر سند الشحن تنفيذاً لهذا النقل فتسري أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل، ويتضح من قراءة نص المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري أنفية البيان أنها قد تأثرت بنص المادة الرابعة من قواعد هامبروج ١٩٧٨م، سألقة البيان حيث جعلت النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري مرهوناً بتسليم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وتسليمه إياها لصاحب الحق في استلامها في ميناء التفريغ.

وقد قضت محكمة النقض المصري بأنه: "من المقرر أنه لا يعمل بمضى الناقل على التزامه بالمحافظة على البضاعة إلى حين تسليمها فعلياً وفي حال عدم حضور المرسل إليه ليسلم البضاعة بعد تفريغها من السفينة أو رفضه تسلمها، فيكون له إيداعها لدى أمين يعينه القاضي يعينه قاضي الأمور الوقفية، على نحو ما جاء بالمادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية، وإذا لم يعرض الحكم المطعون فيه لهذا الدفاع الذي تمسك به الطاعن ويقسطه حقه من البحث والتفحص لإعمال أثره على الالتزامات المتبادلة بين طرفي الطعن فإنه يكون معيباً^(٢). كما قضت محكمة النقض المصرية بأن يدل النص في المادة ١/هـ من معاهدة بروكسيل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ المعمول بها في مصر اعتباراً من ١٩٤٤/٥/٢٩ على أن تطبيق تلك المعاهدة قاصر على

(١) عرفت الفقرة ٢٦ من المادة ١ من قواعد روتردام الحاويات بأنها "تعني أي نوع من أنواع الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالية، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك" فيما عرفت الفقرة ٢٤ من ذات المادة البضائع بصفة عامة بأنها "تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيًا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحوايات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

ومن الجدير بالذكر وجود العديد من الاتفاقيات الدولية التي عنيت في وضع تعريفات عدة للحاويات ومن أمثلة تلك الاتفاقيات الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات "GSE" والتي أبرمت في ١٩٧٢/٢/١ ودخلت حيز التنفيذ في ١٩٧٧/٩/٦ وهي اتفاقية تطبق على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي ومن أولى أهدافها تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل أو مناولة الحاويات.

ويمكننا أن نقرر أن تلك الاتفاقية أو غيرها تكاد تجمع على أن الحاويات ما هي سوى أداة نقل ذات طابع دائم تصنع في الأساس للحفاظ على البضائع وسهولة نقلها خلال واحدة أو أكثر من وسائل النقل دون حاجة إلى تفريغ تلك البضائع.

(٢) الطعن رقم ١٢٩٨٣ لسنة ٧٥ ق، جلسة ٢٠٠٨/٦/١٠ س ٥٩ ص ١٦٧٧.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

المرحلة البحرية لتي تبدأ بشحن البضائع في السفينة وتنتهي بتفريغها منها، أما المرحلة السابقة على الشحن أو المرحلة اللاحقة على التفريغ فيحكمها قانون التجارة البحرية المصري^(١).

ويلاحظ أيضاً أن محكمة النقض المضرية قد تواترت أحكامها خلال العقدين الأخيرين من القرن المنصرم على التأكيد فيما يتعلق بانتهاء مدة المسؤولية للناقل البحري بالتسليم الفعلي للبضائع حيث لا يعد تسليمًا فعليًا للبضائع مجرد وضعها تحت تصرف المتعلم وبينما هي لا زالت على سطح السفينة، أو داخل عابرها^(٢).

المطلب الثاني

حوالة حق السيطرة على البضائع

تناول الفصل الحادي عشر من قواعد روتردام للنقل البحري ما يسمى بأحكام إحالة الحائز والحقوق التي يتضمنها مستند النقل، أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول إلى شخص آخر وتحمل الحائز ما يفرضه عقد النقل من مسؤوليات متى كانت مردجة في مستند النقل أو عقد النقل.

ومن الجدير بالذكر في ذلك لمقام أن الحوالة هنا لمستند النقل سواء كان ورقي أو الكتروني ينطبق عليها الأحكام الخاصة بحوالة الأوراق التجارية^(٣).

والسؤال الذي يطرح نفسه الآن هل حوالة حق السيطرة على البضائع تخضع للمبادئ المنصوص عليها في القانون المدني بشأن حوالة الحقوق بوجه عام أم يتم تحويله في ضوء القواعد الخاصة بحوالة الأوراق التجارية؟

أجابت على ذلك التساؤل المادة ٥١ من قواعد روتردام للنقل البحري حيث نصت في فقرتها الثانية والثالثة على كيفية حوالة حق السيطرة على البضائع حال كون مستند النقل قابل للتداول وكذلك غير قابل للتداول.

(١) الطعن رقم ٥٤٥٩ لسنة ٦٣ ق جلسة ٢٠٠٠/١١/١٣ س ٥١ ع ٢ ص ٩٨٢.

(٢) د. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨ الحسنات والإيجابيات القانونية، منشور عبر شبكة الانترنت الدولية عبر الموقع التالي:

www.arbFCS.org/db-binldoc-pdf-yy-pdf

(٣) يعرف الفقه الأوراق التجارية بأنها صكوك مكتوبة وفق أوضاع شكلية حددها القانون تتضمن التزماً بدفع مبلغ معين من النقود في وقت معين أو قابل للتعيين، ويمكن نقل الحق المندمج فيها بالطرق التجارية، ويقبلها العرف التجاري كأداة للوفاء بالديون، راجع الدكتور/ عاطف الفقي – الكمبيوتر والسند لأمر، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، محاضرات للفرقة الثالثة، سنة ٢٠٠٩، ص ٦. ويمكن حصر أشهر أشكال الأوراق التجارية في الكمبيوتر والسند الإلكتروني والشيك وبوليصة الشحن وبوليصة التخزين، وبوليصة الشحن أو سند الشحن وحوالة الأوراق التجارية تتم إما بطريق التظهير أو بتسليمها إن كانت كاملها، ولا تخضع للقواعد العامة لحوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني ولا يعتد بتلك القواعد فيها.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

ففي حال كون مستند النقل غير قابل للتداول يكون الشاحن هو الطرف المسيطر وفقاً لنص الفقرة ١/٢ من المادة ٥١ من قواعد روتردام.

وقد فرقت المادة ٥١ من القواعد بين حالتين من حالات إحالة حق السيطرة على البضائع ففي حال تكون الإحالة للمرسل إليه تتم بدون تظهير، ويكتفي في ذلك بإحالة مستند النقل إلى المرسل إليه المسمى في عقد النقل.

وفي حال إحالة حق السيطرة لغير المرسل إليه المسمى في مستند النقل لا تكون الحوالة نافذة المفعول بدون تظهير.

ويرى الباحث أن نص الفقرة ١٤ من المادة ١ من القواعد يعد محاولة^(١) لتجنب أوجه الخلاف التي كانت تحدث نتيجة وجود وثيقتين مثبتتين لأحكام عقد النقل هما عقد النقل البحري ذاته وسند الشحن والذي أطلق عليه قواعد روتردام اصطلاحاً جديداً وهو مستند النقل وكان من أثر حدوث تلك المشاكل أن أصبحت عقود النقل البحري للبضائع يكتفي فيها بتحرير سند الشحن أو سند النقل كوسيلة لاثبات بنود عقد النقل فضلاً عن كونه يمثل أداة ائتمان يمثل البضاعة المشحونة، ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن، ويعتبر حائز سند الشحن، أو مستند النقل حائزاً للبضاعة ذاتها^(٢).

وعوداً على ذي بدئ فإنه في حال إحالة حق السيطرة على البضائع لشخص آخر بخلاف المرسل إليه المسمى في مستند النقل فيستتبط من نص المادة ٥١ فقرة ٢/أ أنه لا يكون الحوالة نافذة المفعول سوى بالتظهير.

والتظهير هو ذلك البيان أو اللفظ الذي يدون على الورقة التجارية أو حتى صورتها ويقصد به: إما نقل ملكية الحق الثابت فيها من المظهر إلى المظهر إليه وهذا هو التظهير التام، أو الناقل للملكية أو مجرد توكيل المظهر إليه في تحصيل قيمة الورقة التجارية لمصلحة المظهر، وهذا هو التظهير التوكيلي، أو رهن الحق الثابت في الورقة التجارية إلى المظهر إليه ضماناً لدين له على المظهر، وهذا هو التظهير التأميني^(٣).

(١) ومستند النقل وفقاً للفقرة ١٤ من المادة ١ من قواعد روتردام يقصد به المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل ويثبت وجود عقد النقل كذلك ويحتوي عليه.

(٢) أ. د/ عاطف الفقي، الكمبيوتر والسند لأمر، محاضرات لطلبة كلية الحقوق، جامعة المنوفية ٢٠٠٩، ص ٦١.

(3) Ibid (UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW, a chapter in a book about United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Comparative law), published in 2018, published by United Nations Office Vienna, from P34 to P35

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وقد اشترطت الفقرة ٢/أ من المادة ٥١ من قواعد روتردام لنفاذ حوالة حق السيطرة على البضائع حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند أن تحال كل النسخ وإلا أصبحت الحوالة غير نافذة المفعول.

وفي حالة إصدار مستند نقل قابل للتداول^(١) تكون حوالة حق السيطرة على البضائع بإحالة المستند ذاته وذلك عن طريق التظهير إذا كان مستند لأمر سواء ثم ذلك التظهير لشخص بعينه أو على بياض، أو دون تظهير بمجرد حيازة المستند إذا كان لحامله أو مظهرًا على بياض أو كان صادرًا في صورة سند اسمي وتم إحالته لحامله، ويشترط لنفاذ الحوالة حال إصدار أكثر من نسخة أصلية لمستند النقل أن تحال تلك النسخ جميعاً.

ومن حق الناقل البحري حال إصدار أكثر من نسخة أصلية لمستند النقل سواء كان قابل للتداول أو غير قابل للتداول، عدم الالتزام بتعليمات الطرف المسيطر سوى بإظهار وإبراز تلك النسخ جميعاً من قبل الطرف المسيطر، وهو الأمر الذي تم التعبير عنه في عجز كل من الفقرتين ٢/ب، ٣/ج من المادة ٥١ من قواعد روتردام والتي انتهت بعبارة "وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة".

وأخيراً حال إصدار سجل نقل الكتروني قابل للتداول يكن حائزه هو الطرف المسيطر ويجوز له أن يحيك حق السيطرة على البضائع عن طريق إحالة سجل النقل الإلكتروني القابل وفقاً للإجراءات التي ينص عليها بمستند النقل وفقاً لنص المادة ٩ من قواعد روتردام.

ويرى الباحث أن قواعد روتردام لم تجز إحالة حق السيطرة على البضائع في حال إصدار سجل نقل الكتروني غير قابل للتداول.

وسجل النقل الإلكتروني وفقاً لنص الفقرة ١٨ من المادة ١ من قواعد روتردام يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بواسطة وسيلة اتصال الكترونية والتي تؤدي ذات الغرض الذي يقوم به مستند النقل أي أنها من وجهة نظر الباحث مستند نقل ولكن في صورة رقمية إلكترونية ببساطة شديدة.

وفي حالة وجود خطاب ضمان وقت التسليم يلتزم الناقل بتسليم البضائع عند تسليم مستند النقل، وإلا فإنه يعرض نفسه لعمل الحائز الحقيقي لمستند النقل الذي سيكون من حقه مطالبته بقيمة البضائع، فضلاً عن التعويض عن جميع العواقب التي أحدثتها الخطأ في التسليم.

(١) والذي عرفته الفقرة ١٥ من المادة ١ من قواعد روتردام بأنه مستند النقل الذي يدل بعبارة مثل "الأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو المرسل إليه أو حامل مستند النقل ولا يزكي فيه ما يفيد أنه غير قابل للتداول أي أنه يصدر لحامله

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وواقع الأمر يحدث بانتظام أنه تحت الضغط التجاري من قبل المستلم أو بسبب الإلحاح الذي تفرضه طبيعة البضائع ذاتها، مثل البضائع القابلة للتلف، يسلم الناقل البضائع بدون مستند نقل، وبعد إدراك المخاطر التي يتكبدها، سيتم تسليمه خطاب ضمان⁽¹⁾.

هذا الضمان الصادر عن البنك، والذي يجب أن يكون بمبلغ ومدة محددين، يفلت من التقادم السنوي لعقد النقل، ويشكل التزاما بالدفع من قبل البنك⁽²⁾.

ومن الجدير بالذكر أن قواعد روتردام بإقرارها ذلك بالنسبة لخطاب الضمان فإنها توسع من مسؤولية الناقل البحري، ولذلك فإن إقرار ذلك الحكم ضمن نصوص القواعد يخالف التقليد والنصوص السابقة التي لم تمنح سوى الحد الأدنى من المسؤولية "للخسارة والأضرار التي لحقت بالبضائع". ولا تقل نتيجة هذا الحكم بالنسبة للناقل، بل على العكس تماماً، لأن الأخير قد يستفيد من تحديد المسؤولية "حتى في حالة سوء التسليم"⁽³⁾.

ولا يجوز ممارسة حق السيطرة إلا من قبل الطرف المسيطر ويقتصر على الحق في إعطاء أو تعديل التعليمات فيما يتعلق بالبضائع التي لا تشكل تغييراً في عقد النقل فضلاً عن الحق في استلام البضائع في ميناء توقف مجدول، أو فيما يتعلق بالنقل الداخلي، في أي مكان على الطريق، وكذلك الحق في استبدال المرسل إليه بأي شخص آخر بما في ذلك الطرف المسيطر.

ويكون حق السيطرة قائماً طول فترة مسؤولية الناقل وفقاً لنص المادة ١٢ من قواعد روتردام، وينتهي بانتهاء تلك الفترة.

باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات 2 و 3 و 4 من هذه المادة فإن الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي، أو أي شخص آخر باعتباره الطرف المسيطر، ويحق للطرف المسيطر نقل أو حوالة حق السيطرة إلى أي شخص آخر ويصبح النقل سارياً فيما يتعلق بالناقل عند إخطاره بالتحويل من قبل المحول، ويصبح المحول إليه هو الطرف المسيطر؛ ويجب على الطرف المسيطر أن يعرف عن نفسه بشكل صحيح عندما يمارس حق السيطرة في حالة إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع والشاحن هو الطرف المسيطر ويجوز له نقل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل عن طريق نقل المستند إلى ذلك الشخص دون تصد وفي حالة إصدار

(1) Julien Boccara: Obligations et responsabilités du transporteur maritime dans les Règles de Rotterdam; Centre de Droit Maritime et des Transports; Faculté de droit, d'économie et de sciences politiques; UNIVERSITÉ PAUL CEZANNE Aix-Marseille III ; 2010 p53.

(2) حول مسؤولية الناقل في حالة وجود خطاب ضمان عند التفريغ، انظر ص. ٨١.

(3) Julien Boccara: Obligations et responsabilités du transporteur maritime dans les Règles de Rotterdam ; Op.cit Page 53

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند، يتم نقل جميع النسخ الأصلية من أجل تنفيذ نقل حق السيطرة؛ ومن أجل ممارسة حقه في السيطرة، يجب على الطرف المسيطر إنتاج المستند وتعريف نفسه بشكل صحيح، وإذا تم إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند، فيجب إنتاج جميع النسخ الأصلية، وإلا فلا يمكن ممارسة حق الرقابة، وعند إصدار مستند نقل قابل للتداول يكون الحائز، أو حائز جميع النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة هو الطرف المسيطر.

ونلاحظ هنا أن قواعد روتردام تحاول وضع حل لإشكالية عدم تسلم الناقل البحري لمستند النقل، على الرغم من وصول البضاعة إلى الوجهة المقصودة أو إذا فشل في تحديد هوية الناقل البحري بشكل صحيح، ومن ثم توفير حلول للناقل للحصول على تعليمات تسليم بديلة من الطرف المسيطر أو الشاحن.

إذا قام الناقل بتسليم البضائع وفقاً لهذه التعليمات البديلة، فسيتم اعتباره قد أدى واجبه في تسليم البضائع وفقاً لعقد النقل، بغض النظر عما إذا كان مستند نقل غير قابل للتداول، أو قابل للتداول.

ومع ذلك، فإن حق الناقل في التماس تعليمات بديلة في حالة تسليم البضائع عند تسليم مستند نقل قابل للتداول أو مستند نقل إلكتروني إلى أحد الأطراف قد تعرض لانتقادات شديدة، على أساس أنه يضعف من وظيفة مستند النقل القابل للتداول كوثيقة ملكية. بما قد يؤثر سلباً على التجارة الدولية، وخاصة الممارسات المصرفية، لأنها ستقلل من قيمة مستند النقل، أو بوليصة الشحن في يد الوسيط المصرفي، سوف يؤثر سلباً بشكل خطير على نظام الائتمان الحالي⁽¹⁾.

وتوفر أحكام حق السيطرة الواردة في قواعد روتردام للطرف المسيطر مستوى من السيطرة على البضاعة لا يقل عن مستوى حائز مستند النقل القابل للتداول، إن لم يكن أفضل منه.

والفرق هو أن القانون المنطبق على المستندات القابلة للتداول، عالمياً تقريباً، يعلق وظائف قانون الملكية على مستند النقل القابل للتداول بمعنى نقل المستند إحالة الحقوق في البضاعة نفسها.

ولا يوجد حتى الآن قانون راسخ يربط بين نقل حق السيطرة على البضائع المنقولة في البحر بموجب قواعد روتردام ونقل الحقوق في البضائع نفسها بيد أنه يتوقع أنه عندما يكون هناك نية على نقل الحقوق في البضاعة نفسها، فإن القانون المنطبق على نقل حق السيطرة سوف يعترف بإحالة الحقوق في البضاعة في مثل هذه الحالة.

(1) Julien Boccara: Obligations et responsabilités du transporteur maritime dans les Règles de Rotterdam ; Op.cit de la page 53 à la page 54.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

ومع مراعاة أن حق السيطرة هو حق قائم بذاته يمكن نقله دون استخدام مستند، فإن أحكام الفصل ١٠ من قواعد روتردام قد توفر الأساس القانوني لنماذج أعمال التجارة الإلكترونية التي لا تلعب فيها مستندات النقل (القابلة للتداول) (وحتى سجلات النقل القابلة للتداول) دوراً بعد الآن^(١).

ويجوز للحائز أن ينقل حق السيطرة عن طريق نقل مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقاً للمادة ٥٧ من القواعد وفي حالة إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، تُنقل جميع النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص من أجل تنفيذ نقل حق السيطرة، ولممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز تقديم مستند النقل القابل للتداول إلى الناقل، وإذا كان الحائز أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) بند ١ من المادة ١، فإن الحائز يجب أن يعرف نفسه بشكل صحيح إذا تم إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند، فيجب إنتاج جميع النسخ الأصلية، وإلا فلا يمكن ممارسة حق الرقابة.

وعند إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يكون الحائز هو الطرف المسيطر ويجوز للحائز أن ينقل حق السيطرة إلى شخص آخر عن طريق تحويل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛ ومن أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩ من قواعد روتردام أنه صاحب حق السيطرة، ويستخلص مما سبق أنه وفقاً لنصوص قواعد روتردام يحق للطرف المسيطر، بموجب المادة ٥١ (ب)، نقل حق السيطرة إلى شخص آخر، حيث يفقد المحول حقه في السيطرة، ينص مشروع الاتفاقية في هذه المادة على أنه يجب إخطار الناقل بهذا النقل من قبل المحول أو المحول إليه إذا سمح القانون المعمول به وتلك القالة تعود بنا إلى تطبيق القواعد الخاصة بحوالة الحقوق سواء منها المنصوص عليها في القانون المدنى أم القانون التجارى لو اعتبرنا أن سند الشحن ورقة تجارية.

ويثور تساؤل هنا هل يعتبر سند الشحن ورقة تجارية؟ للوقوف على حقيقة سند الشحن أو بوليصة الشحن وفقاً للعرف الدارج بين التجار البحريين من حيث كونه ورقة تجارية من عدمه يتعين علينا أولاً أن نعرف ما هي الورقة التجارية حتى نستطيع من خلال ذلك التعريف الوقوف على خصائص الورقة التجارية وبالتالي بيان ما إذا كان سند الشحن البحرى يتوافر به تلك الخصائص وبالتالي يدخل ضمن عداد الأوراق التجارية من عدمه، لا سيما وأن غالبية التشريعات التجارية ومن ضمنها التشريع التجارى المصرى لا تذكر الأوراق التجارية على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال لكى تفتح الباب لأية أوراق أخرى تظهر فى

(1) Prof. Dr. Tankut Centel, about The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea An Appraisal of the "Rotterdam Rules", published in 2021, published by Koc, University Faculty of Law Dr. Nu'sret-Semahat Arsel International Business Law Implementation and Research Center, published online by Springer P263.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

التعامل وتتوافر بها خصائص الورقة التجارية أن تدخل ضمن عداد الأوراق التجارية وينطبق عليها الأحكام القانونية لها.

ويذهب رأى راجح فى الفقه على تعريف الأوراق التجارية بأنها صكوك تمثل حقا نقديا لصالح حاملها واجب الدفع فى ميعاد معين، أو قابل للتعين، وقابلة للتداول بالطرق التجارية على أن يستقر العرف على قبولها خلفاً للدفع النقدى.^(١)

ويستخلص من ذلك التعريف خصائص الأوراق التجارية، وعلى رأسها أن الورقة التجارية تمثل حقا يكون موضوعه مبلغا من النقود، وإلا خرجت من عداد الأوراق التجارية، وذلك يتفق مع طبيعة الأوراق التجارية ذاتها والوظيفة العملية لها حيث أنها تقوم بدور النقود فى المعاملات دون حاجة للنقود ذاتها.

وهديا بما سبق فإن الصكوك التى يمثل موضوعها بضاعة ما كسند الشحن البحرى لا تعتبر ضمن الأوراق التجارية، ولا ينال ذلك من قابلية سند الشحن لخضوعه لنظام الحوالة بالتظهير مثله فى ذلك مثل الكمبيالة والشيك والتى هى أوراق تجارية.

وكما هو مذكور فى القسم ٣ من قواعد روتردام، يجب إدخال نقل حق السيطرة إلى شخص آخر فى مستندات النقل أو السجلات الإلكترونية.

وتعتمد القيود المفروضة على حق الطرف المسيطر فى السيطرة على ثلاثة عوامل: شروط العقد بين الشاحن والناقل؛ فترة ممارسة حق السيطرة؛ واكتساب حقوق المرسل إليه.

ومما لا شك فيه أن حق السيطرة ينتهى عندما تصل البضاعة إلى الوجهة ويطلب المرسل إليه تسليم البضائع، حيث أنه عملياً فى تلك الحالة يتم نقله من الشاحن أو الطرف المسيطر إلى المرسل إليه.

ويمكن أن يؤدي ذلك إلى إحباط تعليمات الشاحن العامة للناقل بعدم تسليم البضائع قبل أن يتلقى تأكيدا من الشاحن بأن دفع البضائع قد تم.

ومع ذلك يتم تعريف حق السيطرة فى المادة ٥٠ من قواعد روتردام على أنه حق لإعطاء تعليمات الناقل خلال فترة المسئولية على النحو المنصوص عليه فى المادة ١٢.

(١) أ. د/ سميحة القلوبى - الأوراق التجارية - دار الاهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية - طبعة ٢٠٢٢ - من ص ١٤ حتى ص ١٦.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

وتمهد المادة ٥١ (البند ١) (الفقره ب) من القواعد الطريق لإحالة حق السيطرة بمقتضى مستند النقل غير القابل للتداول، أو سجل النقل الإلكتروني، وكذلك عندما لا يكون هناك مستند يصدر على الإطلاق، حيث يسمح للطرف المسيطر بنقل الحق إلى شخص آخر، ولا بد من التأكيد على أن ذلك يختلف عن تسمية الشاحن لشخص آخر بوصفه الطرف المسيطر وقت إبرام عقد النقل علاوة على ذلك، يجب على المحيل إخطار الناقل عند إحالة الحق وإلا فإن النقل لن يكون فعالاً تجاه الناقل^(١).

الخاتمة

لم تكن فكرة حق السيطرة على البضائع نتيجة للحظة عابرة عندما تم تضمينها في نصوص قواعد روتردام عام ٢٠٠٩، بل كانت لها جذور عميقة، يمكن القول إن هذه الفكرة نشأت تزامناً مع ظهور الحاجة إليها، حيث أن فكرة منح الشاحن حقوقاً في إصدار توجيهات للناقل البحري قبل وأثناء الرحلة، خاصة للحفاظ على سلامة البضائع، تعد فكرة قديمة، ذات جذور ممتدة في الزمن.

فقد عرفت في مجال النقل الجوي بمسمى الحق في التصرف في البضاعة أثناء النقل، والذي يثبت للمرسل على أساس أنه هو الذي أبرم عقد النقل، وقد نصت عليه ونظمتها اتفاقية وارسو في مادتها الثانية عشر، وقد نص عليه في المادة ١٢ من بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وقامت اللجنة البحرية الدولية بتناول هذه المسألة بتفصيل في قواعد الشحن البحري لعام ١٩٩٠.

وقبل صدور قواعد روتردام للنقل البحري بشأن حق السيطرة على مستندات معينة، لم تكن هناك قواعد موحدة دولياً لهذا الموضوع.

(1) Ibid (Kourosh Majdzadeh Khandani, about Rights and Liabilities of the Consignees/Endorsees (Comparative Study P.H.D.), published in 2020, published by the Faculty of Humanities, Unoversity of Manchester, from P 174 to P 175

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

فحق السيطرة على البضائع يشكل حقاً قانونياً، يمنح صاحبه صلاحية إصدار التعليمات المتعلقة بشأن البضائع، سواء كان ذلك فيما يتعلق بكيفية التعامل مع البضائع، أو استبدال ميناء المقصد، أو حتى المرسل إليه أثناء الرحلة البحرية، أى حتى التسليم الفعلى للبضائع، وحق السيطرة على البضائع أحد الحقوق الشخصية.

وجدير بالذكر أن قواعد روتردام احتفظت لطرفى عقد النقل البحرى بحقهم فى تغيير أحكام قواعد حق السيطرة بالاتفاق وفقاً لنص المادة ٥٦ من الاتفاقية.

ويستخدم حق السيطرة على البضائع أيضاً لمواجهة الحالات الطارئة التي قد تطرأ أثناء عملية نقل البضائع، على سبيل المثال، إذا كان البائع يطلب من الناقل تغيير درجة حرارة الحاوية خلال عملية النقل، أو تغيير ميناء الوصول بسبب صعوبات فى الوصول إلى الميناء المحدد، أو حتى تغيير مسار النقل؛ لتفادي أي خطر ناجم عن وجود قرصنة، هذه الصلاحية تعكس التفهم المشترك بين البائع والناقل، لضمان سلامة البضائع في وجه التحديات الغير متوقعة أثناء الرحلة.

النتائج والتوصيات

- عقد النقل البحرى للبضائع يمثل رابطة تعاقدية مستقلة يلتزم بموجبها الناقل بتوصيل البضائع محل العقد بحرا من ميناء لآخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر، وهو الشاحن مما يستلزم ضرورة التأكيد على تلك الاستقلالية، منعا من اختلاط الرابطة التعاقدية التى تربط طرفى عقد النقل البحرى "الشاحن والناقل البحرى" بأية روابط تعاقدية أخرى قد تربط بين أي من أطرافه وآخرين، كالعلاقة التى قد تربط شاحن البضائع بالمرسل إليه من عقد بيع وخلافه، وذلك بإضافة مستقل "إلى نص الفقرة ١ من المادة ١ من قواعد روتردام لتصبح كالاتى (١- "عقد النقل" يعنى عقدا مستقلا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحرى).
- ضرورة إقرار نظام حق السيطرة على البضائع البحرية كمفهوم قانوني يُشير إلى السلطة التي يتمتع بها الشاحن على البضائع محل عقد النقل البحرى للبضائع منذ بداية الرحلة البحرية باستلام الناقل البحرى للبضائع وحتى نهاية الرحلة البحرية بتسليم البضائع للمرسل إليه، ولا ينال من ذلك التزام المرسل إليه بدفع أجره النقل، حيث يحق للناقل البحرى أن يحصل من الشاحن على ضمان مالى يغطى ما يتوقع الناقل أن يصيبه من ضرر جراء ممارسة حق السيطرة على البضائع.

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية والاقتصادية للنزاعات المسلحة

قائمة المراجع والمصادر

أولاً: المراجع العربية:

[١] المراجع العامة:

- أ.د / سعيد سعد عبد السلام، المدخل في نظرية القانون، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، الطبعة الأولى، سنة ٢٠٠٧
- أ.د / سميحة القليوبي، الأسس القانونية لتنظيم وإعادة هيكلة والصلح الواقى والإفلاس، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية-٢٠٢٢.
- أ.د/ سميحة القليوبي - الأوراق التجارية - دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية - طبعة ٢٠٢٢
- أ.د/ كوثر سعيد خالد عدنان، تصفية شركة الشخص الواحد، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية الطبعة الأولى سنة ٢٠٢٣.
- أ.د/ كوثر سعيد عدنان خالد، مسؤولية أعضاء مجلس الإدارة والمديرين عن إساءة استخدام أموال الشركة وإئتمائها دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، ط ١ سنة ٢٠٢٣.
- أ.د/ محمد فريد العريني: القانون الجوي " القانون الجوي الدولي والداخلي " دار الجامعة الجديدة طبعة ٢٠١٦.

[٢] المراجع المتخصصة:

- أ.د/ حنان مخلوف: النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام" بدون دار نشر وبدون سنة نشر.
- أ.د/ شريف غنام: التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام لنقل البضائع دولياً عبر البحر دراسة مقارنة ط١، دار الجامعة الجديدة -٢٠٢١
- أ.د/ عاطف الفقي، القانون البحري، " السفينة، أشخاص علاقة البحرية، عقد النقل البحري "، مطبعة المعارف، سنة النشر ٢٠٠٩ طبعة مخصصة لكلية الحقوق جامعة المنوفية.

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

- القاضي/ عدلى إسماعيل درويش، المبادئ القانونية لمحكمة النقض فى شأن أحكام النقل البحرى والجوى
مراجعة وتنقيح: وائل ممدوح راضى نادى القضاة ٢٠١٦.
- أ.د/ كوثر عدنان: النظام القانونى للعقد الكمى فى ضوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولى
للبضائع عن طرق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٩) بدون دار نشر وبدون سنة نشر.
- القاضي/ وائل ممدوح راضى: المبادئ القانونية لمحكمة النقض فى شأن أحكام الإفلاس نادى قضاة مصر
٢٠١٥.

[٣] الرسائل العلمية:

- د/ تحسين على زعلان العبادى: المسؤولية القانونية عن أعمال الشحن والتفريغ البحرى - رسالة لنيل درجة
الدكتوراة فى الحقوق من كلية الحقوق جامعة بنها ٢٠٢١.
- د/ خالد مصارع الهاجرى: وظائف سند الشحن البحرى ودوره فى عملية النقل دراسة مقارنة- رسالة لنيل
درجة الدكتوراة فى الحقوق من كلية الحقوق جامعة القاهرة.
- د/ محمد عبد العظيم عبد النبى الجندى: المركز القانونى للمرسل إليه فى عقد نقل البضائع دراسة مقارنة -
رسالة مقدمة لكلية الحقوق جامعة القاهرة لنيل درجة الدكتوراه فى الحقوق.
- د/ مبارك بن محمد بن خميس الغيلانى: مسؤولية الناقل البحرى فى ظل قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨، دراسة
مقارنة باتفاقيتي بروكسيل وهامبورج، رسالة لنيل درجة الدكتوراه فى الحقوق كلية الحقوق جامعة القاهرة
- د/ إبراهيم مكي إبراهيم، دعوى المسؤولية على الناقل البحرى - رسالة مقدمة إلى كلية الحقوق (جامعة عين
شمس) للحصول على درجة الدكتوراه فى القانون، مطبعة المدني ٦٨ شارع العباسية - القاهرة - سنة النشر
١٩٧٣م.
- د. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨
الحسنات والإيجابيات القانونية، منشور عبر شبكة الانترنت الدولية عبر الموقع التالي:
www.ardbFCS.org/db-binldoc-pdf-yy-pdf

[٤] مجلات ودوريات علمية:

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية

والاقتصادية للنزاعات المسلحة

- رشا على الدين: النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية؛ (دراسة علي ضوء قواعد تنازع القوانين)؛ مجلة البحوث القانونية والاقتصادية كلية الحقوق جامعة المنصورة العدد ٥٧ ابريل ٢٠١٥.
- عبد الحميد عيسى الساعدي: السعي لتوحيد قواعد النقل البحري للبضائع - قراءة في قواعد روتردام، مجلة الفقه والقانون العدد السادس، إبريل ٢٠١٣م
- قماز ليلي ألبياز: قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط؛ بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد ٣- ٢٠٢٢.
- لافي محمد دراهم: النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري: دراسة مقارنة بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورج، - الناشر مجلة المنارة، المجلد ١٣، العدد ٩، ٢٠٠٧، المصدر شبكة الانترنت الدولية.
- محمد عبدالمقصود غانم: المركز القانوني للطرف المنفذ البحري؛ وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً ٢٠٠٨ "قواعد روتردام" مجلة روح القوانين كلية الحقوق جامعة طنطا المجلد ٣٥ العدد ١٠١.
- محمود رجب محمود: دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠ مجلة التجارة والتمويل كلية التجارة جامعة طنطا المجلد ٣٨ عدد ٤ ديسمبر ٢٠١٨.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

[A] English References:

- Lijun Zhao: Right of Control over Sea Goods in Article (18) of the United States Code, published in Spring 2022, Edited and Supported by; Yale University; Published by: Taylor & Francis publishing
- Prof. Dr. Tankut Centel, about The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea An Appraisal of the "Rotterdam Rules", published in 2021, published by Koc, University Faculty of Law Dr. Nu'sret-Semahat Arsel International Business Law Implementation and Research Center, published online by Springer
- The Rotterdam Rules: An overview of the responsibilities of the carrier and period of Responsibility / the 3rd Arab conference for commercial and maritime Law, ACCML '

المؤتمر السنوي السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية والاقتصادية للنزاعات المسلحة

09, Rotterdam Rules 2009; uniformly V.Diversity for the law of carriage of Goods by sea-AEURO- Arab perspective April 19, 2009

- Kouros Majdzadeh Khandani, about Rights and Liabilities of the Consignees/Endorsees (Comparative Study P.H.D.), published in 2020, published by the Faculty of Humanities, University of Manchester
- A book prepared by Prof. Dr. Tankut Centel, about The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea an Appraisal of the “Rotterdam Rules”, published in 2021, published by Koc University Faculty of Law Dr. Nusret-Semahat Arsel International Business Law Implementation and Research Center, published online by Springer.
- A chapter in a book by UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW, about United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Comparative law), published in 2018, published by United Nations Office Vienna
- A document by OreISLAV PEJOVIC (professor Faculty of Law, Kyushu University), about DOCUMENTS OF TITLE IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER ENGLISH and US LAW: LEGAL NATURE AND POSSIBLE FUTURE DIRECTIONS, received on 7th April 2017, published on 16th June 2017
- Article prepared by Caslav Pejovic, about stoppage in transit and right of control (conflict of rules) volume 20, issue one, published in spring 2020, published by Pace international law Review
- Caslav Pejovic, Documents of Title in Carriage of Goods by Sea COGSA: Present Status and Possible Future Directions, (Sept. 2001)
- Ibid (A handbook by Wang Yang and Prof. Thor Falkner, about Right of Control in Respect of Carriage of Goods by Sea, Deadline for submission 09/01/2017, Date of submission: 28/08/2018, published by Norwegian Open Research Archives).

[B] Bibliographie

- Lijun Zhao : Right of Control over Sea Goods in Article (18) of the United States Code, published in Spring 2022, Edited and Supported by; Yale University; Published by: Taylor & Francis publishing.
-

المؤتمر السنوى السادس عشر لكلية الحقوق جامعة بنها بعنوان الجوانب القانونية والاقتصادية للنزاعات المسلحة

- Julien Boccara: Obligations et responsabilités du transporteur maritime dans les Règles de Rotterdam ; Centre de Droit Maritime et des Transports; Faculté de droit, d'économie et de sciences politiques; UNIVERSITÉ PAUL CEZANNE Aix-Marseille III ; 2010