

**تسليم الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول إلى غير المرسل إليه:
دراسة تحليلية مقارنة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية (بروكسل
1924 – هامبورج 1978 – روتردام 2008)**

***Delivery of Goods by the Sea Carrier to a Non-Consignee at the
Port of Arrival: A Comparative Analytical Study in Yemeni Law
and International Conventions (Brussels 1924 – Hamburg 1978 –
Rotterdam 2008)***

أ. مراد حسن محمد أمير: باحث دكتوراه، قسم القانون الخاص، كلية الشريعة والقانون، جامعة
صنعاء، صنعاء، اليمن.

Mr. Murad Hassan Mohammed Amir: Private Law Department, Faculty
of Sharia and Law - Sana'a University, Sana'a, Yemen.

Email: morad2029@gmail.com

Doi: <https://doi.org/10.56989/benkj.v6i2.1753>

المخلص:

تناولت الدراسة موضوع تسليم الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول إلى غير المرسل إليه؛ لما يثيره من تساؤلات عدة أهمها: مدى كفاية النصوص الواردة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية في تنظيمها لموضوع تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه والمسائل المتعلقة به، وقد تم استخدام المنهج الوصفي والتحليلي والمقارن، وتم تقسيم الدراسة إلى مبحثين: تناولت في المبحث الأول ماهية تسليم الناقل للبضاعة إلى المرسل إليه، وفي المبحث الثاني التنظيم القانوني لتسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه.

وقد أظهرت الدراسة عدة نتائج أهمها: وجود قصور تشريعي في القانون البحري اليمني يتعلق بعدم تنظيمه لحالة فقدان سندات الشحن، وحالة تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث، كما أنه لم ينظم مسألة حق السيطرة، والتسليم بموجب مستندات النقل الإلكترونية، وتوصلت الدراسة إلى العديد من التوصيات أهمها: ضرورة التطوير والتحديث لأحكام القانون البحري اليمني، وإدراج نصوص تنظم جميع صور تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه، مع الحث على الاستفادة من الأحكام التي جاءت بها اتفاقية روتردام 2008 مثل حق السيطرة، وتنظيم استخدام المستندات الإلكترونية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، ميناء الوصول، تسليم البضائع، غير المرسل إليه، الاتفاقيات الدولية.

Abstract:

This study addresses the issue of the sea carrier's delivery of goods at the port of arrival to a non-consignee, which raises several key questions, most notably: the adequacy of the provisions in Yemeni law and international conventions in regulating this subject and its related matters. The study employed descriptive, analytical, and comparative methodologies. It is divided into two main sections: the first section examines the essence of the carrier's delivery of goods to the consignee, while the second section addresses the legal regulation of delivering goods to a non-consignee.

The study revealed several key findings, the most important of which are: the existence of legislative shortcomings in Yemeni law concerning the lack of regulation for cases involving the loss of bills of lading, the delivery of goods to an authority or a third party, and the failure to regulate the issue of the right of control and delivery under electronic transport documents. The study concluded with several recommendations, the most important of which are: the necessity of developing and modernizing the provisions of Yemeni maritime law, incorporating texts that regulate all forms of delivery of goods to a non-consignee, and urging the adoption of the provisions introduced by the Rotterdam Rules 2008, such as the right of control and the regulation of electronic document use.

Keywords: Sea Carriage, Port of Arrival, Port of Discharge, Delivery of Goods, Non-Consignee, International Conventions.

المقدمة:

يشكل تسليم البضائع في ميناء الوصول المرحلة الجوهرية في عقد نقل البضائع بحراً، فهو الغاية التي من أجلها يتم إبرام عقد النقل، وبه ينتهي العقد، وتنقضي مسؤولية الناقل، حيث تنتقل الحيازة الفعلية والقانونية للبضاعة من الناقل إلى من له الحق في استلامها.

والأصل أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وهو الشخص المذكور اسمه في سند الشحن، إلا أن الظروف العملية والتجارية تستدعي في كثير من الأحيان أن يتم تسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه، إما بسبب تداول سند الشحن، أو تعدد حملة سندات الشحن أو صدور تعليمات من الشاحن، أو وجود نص قانوني يفرض تسليمها لسلطة أو طرف ثالث، أو عدم حضور المرسل إليه أو حضور ورفض الاستلام.

يُثير هذا النوع من التسليم مخاطر كبيرة وإشكاليات قانونية متعددة تتمثل في احتمال ضياع حقوق المرسل إليه الحقيقي، أو تحميل الناقل المسؤولية عن التسليم الخاطئ، أو وقوع نزاعات بين عدة أطراف تدعي حق الاستلام، لذلك تبرز أهمية دراسة هذا الموضوع بصورة مستقلة، لمعرفة مدى كفاية نصوص القانون اليمني والاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924⁽¹⁾، هامبورج 1978⁽²⁾، روتردام 2008⁽³⁾) في معالجة عملية التسليم للبضاعة لغير المرسل إليه، وتنظيمها لجميع المسائل والإشكاليات المتعلقة بهذه العملية.

مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

تبرز الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة في تحديد: مدى كفاية الأحكام المنصوص عليها في القانون البحري اليمني لتنظيم مسألة تسليم الناقل للبضاعة في ميناء الوصول إلى غير المرسل إليه مقارنة بما تضمنته نصوص الاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924، هامبورج 1978، روتردام 2008)؟

(1) صدرت هذه الاتفاقية في 25 أغسطس 1924م في مدينة بروكسل البلجيكية ويطلق عليها الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، وقد تم تعديلها بموجب البروتوكول الصادر في 1968/2/23م والمعروف بقواعد (فيسبي)، كما تم تعديلها بموجب البروتوكول الصادر في 1979/12/12م، وقد بلغ عدد الدول الأعضاء الموقعة على هذه الاتفاقية حالياً (48) دولة.

(2) صدرت هذه الاتفاقية في مدينة هامبورج الألمانية ويطلق عليها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري لسنة 1978م وتعرف باسم قواعد هامبورج (أو هامبورغ) وقد بلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة.

(3) صدرت هذه الاتفاقية في مدينة نيويورك الأمريكية سنة 2008م وسُميت باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، وتعد أول اتفاقية استعملت مصطلح مستند النقل بدلا من التسمية السابقة وثيقة الشحن، غير أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ حتى الآن لعدم اكتمال الدول المنضمة إليها حيث بلغ عدد الدول المنضمة حتى العام 2024م خمس دول فقط.

وتنبثق عن الإشكالية الرئيسية التساؤلات الفرعية الآتية:

- 1- ما مفهوم تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في ميناء الوصول؟
- 2- ما هي الحالات أو الصور التي يجوز فيها تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه؟
- 3- كيف نظم القانون اليمني الاتفاقيات الدولية حالات تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه؟
- 4- ما أوجه القصور في القانون اليمني؟ وكيف يمكن معالجتها؟

أهداف الدراسة:

- 1- معرفة مفهوم تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في ميناء الوصول.
- 2- دراسة الحالات أو الصور التي يجوز فيها تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه.
- 3- مقارنة وتحليل التنظيم القانوني لموضوع تسليم البضاعة لغير المرسل إليه في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية.
- 4- اكتشاف القصور التشريعي في القانون اليمني، وتقديم مقترحات عملية لتطوير النصوص القانونية.

أهمية الدراسة:

تبرز أهمية الدراسة في:

- 1- من الناحية النظرية: تتمثل في رد المكتبة القانونية بدراسة متخصصة حول التسليم لغير المرسل إليه.
- 2- من الناحية العملية: توفر مرجعاً علمياً متخصصاً يمكن للقضاة والمحكمين الاستعانة به في الفصل بالإشكاليات العملية والمنازعات المرتبطة بمرحلة الاستلام للبضاعة.
- 3- من الناحية التشريعية: تساعد المشرع اليمني في تحديث القانون البحري بما يتوافق مع تطورات النقل البحري الحديث، ونصوص الاتفاقيات الدولية الحديثة.

حدود الدراسة:

تحددت الدراسة بالحدود والمحددات الآتية:

- 1- الحدود الموضوعية: تقتصر الدراسة على تسليم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن إلى غير المرسل إليه، وما يرتبط به من مسائل قانونية في القانون اليمني.
- 2- الحدود المكانية: اليمن، وتبلغ مساحتها (555) ألف كيلو متر مربع، وتعداد سكانها (30,000,000) ثلاثون مليون نسمة.
- 3- الحدود الزمانية: من العام 1924م، وحتى نهاية العام 2025م.

4- المحددات التشريعية: النصوص القانونية اليمنية النافذة حتى تاريخ إجراء البحث، والأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة (بروكسل 1924- هامبورج 1978- روتردام 2008).

منهجية الدراسة:

المنهج الوصفي، والتحليلي، والمقارن.

المبحث الأول: مفهوم تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه وصورة

يُعدّ تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه من الموضوعات الدقيقة في مجال النقل البحري، نظراً لما يثيره من إشكاليات تتعلق بانتقال الحق في حيازة البضاعة، وتحديد المستلم الصحيح، ومسؤولية الناقل عند الخطأ في تنفيذ عملية التسليم، فالأصل أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بوصفه صاحب الحق في استلام البضاعة، إلا أن هذا الحق قد ينتقل إلى غيره في حالات محددة إما نتيجة نقل ملكية البضاعة أو صدور تعليمات من الشاحن أو أوامر قضائية أو إدارية بتسليمها إلى شخص آخر، أو نتيجة تغيير أطراف العقد خلال الرحلة⁽¹⁾.

المطلب الأول: مفهوم تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه

يقصد بتسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه: هي "قيام الناقل البحري بتسليم البضاعة في ميناء الوصول لشخص لم يُذكر اسمه في سند الشحن كمرسل إليه أصلي، وذلك بناءً على سندات أو أوامر ناقلة للحق أو وفقاً لتعليمات صحيحة من الشاحن أو بموجب أحكام قانونية أو قضائية"⁽²⁾.

أو هو تنفيذ الناقل لالتزامه بتسليم البضاعة عن طريق وضعها تحت تصرف شخص غير المرسل إليه المعيّن في سند الشحن، مستنداً في ذلك إلى سبب قانوني صحيح، ويكون مسؤولاً إذا خالف أحكام عقد النقل وسند الشحن⁽³⁾.

وقد استقر الفقه البحري على أن العبارة في صحة التسليم ليست بشخص المرسل إليه اسمياً، وإنما بصاحب الحق الفعلي في استلام البضاعة وفقاً لسند الشحن أو عقد النقل أو نص قانوني⁽⁴⁾، فيكون تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه تسليمًا مشروعًا متى تم إلى حامل سند الشحن الصحيح

(1) العريني، محمد فريد (2010). القانون البحري، السفن وعقود الاستغلال البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ص455.

(2) حاطوم، وجدي (2012). النقل البحري: دراسة في عقد النقل البحري للبضائع، القاهرة، دار النهضة العربية، ص315.

(3) طه، مصطفى كمال (2009). القانون البحري، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، ص402.

(4) طه: مرجع سابق، ص402.

أو إلى من يثبت حقه في الاستلام إما بموجب تعليمات صحيحة من الشاحن أثناء الرحلة (كحق السيطرة)، أو بموجب نصوص قانونية أو أوامر أو أحكام قضائية، أما التسليم لشخص لا يملك هذا الحق فيعد تسليمًا خاطئاً يترتب المسؤولية العقدية الكاملة للناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عنه⁽¹⁾.

ومما سبق يمكن تعريف تسليم الناقل للبضاعة إلى غير المرسل إليه بأنه: وضع الناقل البضاعة تحت تصرف شخص غير المرسل إليه المسمى في سند الشحن، وذلك بناءً على أمر ناقل للحق (كالتهيير)، أو تعليمات صحيحة صادرة مما له الحق في استلام البضاعة أو ممن له حق السيطرة عليها أو بموجب أحكام قانونية أو قضائية.

ولا يجوز للناقل أن يتحلل من التزامه بتسليم البضاعة بناءً على شروط تعسفية تم إدراجها في سند الشحن أو في عقد النقل أو أي شروط أخرى تعفيه من المسؤولية أو تحد منها⁽²⁾، ومن تلك الشروط:

1. **شرط بارامونت (Paramount Clause):** ويعني خضوع عقد نقل البضائع بحراً لاتفاقية بروكسل 1924م في الحالات التي لا تسري عليها الاتفاقية، إلا أن هذا الشرط يصبح غير مقبولاً في الأوقات التي تتعارض فيها أحكام الاتفاقية مع أحكام القانون الوطني، فعلى سبيل المثال دولة اليمن لم تنضم إلى اتفاقية بروكسل 1924، وبالتالي فإن هذا الشرط لا يمكن تطبيقه إلا فيما لم يرد بشأنه نصوص أمره في القانون اليمني⁽³⁾.

2. **شرط كاسبينا (Caspiana Clause):** ويعطي شرط "كاسبينا" الناقل البحري الحق في تفرغ البضاعة في ميناء آخر آمن ومناسب بدلاً من الميناء المتفق عليها أو العودة بالبضاعة إلى ميناء الشحن أو الاحتفاظ بها على ظهر السفينة ريثما يتمكن من العودة بها إلى ميناء التفرغ وذلك في حالات معينة، كالإضرابات أو إغلاق الموانئ أو القيود العمالية التي تمنع الوصول إلى الميناء المتفق عليه⁽⁴⁾.

(1) حاطوم: مرجع سابق، ص315.

(2) المادتان (252، 254) من القانون البحري اليمني، المادة (8/3) من اتفاقية بروكسل 1924م، والمادة .

(3) الحاج، محمد عبدالقادر (2016م). الوجيز في القانون البحري، صنعاء، دار الكتب اليمنية ومكتبة خالد بن الوليد، ص176.

(4) معزب، عبدالخالق صالح عبدالله (2023م). المبسط في القانون البحري اليمني، ط3، صنعاء، مكتبة ومطابع النويدي، ص180.

3. شرط جاسون الجديد (New Jason Clause) ⁽¹⁾: وينص على أن الخسائر الناتجة عن الإجراءات الضرورية التي تم اتخاذها لإنقاذ السفينة أو البضائع تُقسم بين جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك مالك السفينة ومالكو البضائع، على سبيل المثال، إذا تم إلقاء جزء من الحمولة في البحر لإنقاذ السفينة من الغرق، فإن الخسارة الناتجة تُوزع بين جميع الأطراف بناءً على قيمة بضائعهم ⁽²⁾.

4. شرط الحاويات (Container Clause): ويعطي الشرط الحق للناقل في فحص محتويات الحاويات التي يتم تعبئتها بمعرفة الشاحن؛ ليتحقق من توافر شروط نقل الحاويات ومتطلبات تجهيزها، وللناقل في سبيل ذلك رفض نقل الحاوية إذا اعتبرت غير آمنة لأي سبب ⁽³⁾.

5. شرط الإعفاء من المسؤولية: ويعني إدراج شرط في سند الشحن يعفي الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية (خطأ الربان في الملاحة أو إدارة السفينة)، أو الإعفاء عن أخطار البحر، ويلاحظ أن اتفاقيتي هامبورج 1978 وروتterdam 2008 قد قلّصت كثيراً من هذه الإعفاءات، كما أبطلت الشروط التي تعفي الناقل من الغش أو الخطأ الجسيم.

6. شرط تحديد المسؤولية: ويعني النص على سقف محددة للتعويض عن هلاك أو تلف البضاعة، والهدف منها منع المطالبات المبالغ فيها، وهذه الحدود منصوص عليها في القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية ⁽⁴⁾، فلا يجوز النزول عنها، إلا أنه يمكن الاتفاق على رفعها إذا صرح الشاحن بقيمة البضاعة.

7. شرط سقوط الحق بالتقادم (Time Bar Clause): ويعني أن يتم تحديد مهلة زمنية معينة في سند الشحن لرفع الدعوى على الناقل وإلا انقضت الدعوى بالتقادم، إلا أن هذا الشرط يكون باطلاً إذا خالف قاعدة قانونية أمرة، فمثل ينص القانون البحري اليمني واتفاقية بروكسل 1924م على انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم ⁽⁵⁾، بينما حددت اتفاقيتي هامبورج 1978 وروتterdam 2008 على تقادم الدعوى بعد مضي سنتين تبدأ من اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع، أو من اليوم التالي

(1) ظهر في بداية الأمر شرط جاسون (Jason Clause) وهو يلزم الشاحن بالمساهمة في الخسائر المشتركة ولو نشأت بسبب خطأ ملاحي، ثم ظهر شرط جاسون الجديد (New Jason Clause) بصياغة محدثة حيث وسّع من التزام الشاحنين بالمساهمة رغم أي خطأ من طاقم السفينة.

(2) الكوشاب، أمين سعيد (1995). الخسائر البحرية في القانون اليمني، أطروحة دكتوراه، جامعة الزقازيق، ص 45.

(3) الحاج: مرجع سابق، ص 176.

(4) المادة (249) من القانون البحري اليمني، والمادة (4/خامساً) من اتفاقية بروكسل 1924م، والمادة (6) من اتفاقية هامبورج 1978م، والمادة (59) من اتفاقية روتردام 2008م.

(5) المادة (1/160) من القانون البحري اليمني، والمادة (3/ثالثاً) من اتفاقية بروكسل 1924م.

لآخر يوم كان من الواجب أن تسلم فيه البضائع⁽¹⁾.

8. شرط التحكيم (Arbitration Clause): ويعني الاتفاق على إحالة النزاع الذي قد ينشأ بين الأطراف إلى مُحكم أو مُحكمين للفصل فيه دون المحكمة المختصة، وبناءً على هذا الشرط لا يجوز لأحد من أطراف العقد أن يلجأ إلى رفع دعواه أمام المحكمة المختصة أصلاً بنظر النزاع، ولخصمه أن يدفع أمامها بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم⁽²⁾، ويسري شرط التحكيم على المرسل إليه باعتباره خلقاً خاصاً للشاحن، طالما أنه تسلم البضاعة أو استعمل سند الشحن المتضمن شرط التحكيم لمباشرة حقوقه⁽³⁾، أو كان على علم بالشرط أو يفترض علمه به بحكم القانون والعرف البحري⁽⁴⁾، ويستثنى من ذلك إذا لم يكن للمرسل إليه علم فعلي أو مفترض بالشرط ولم يوقع عليه أو ينتفع به، فيمكنه الدفع بعدم إلزامه به⁽⁵⁾، إلا أن بعض الفقه ذهب إلى أن المرسل إليه في سند الشحن وأن كان يلتزم بالشروط الواردة فيه، فإنه لا يلتزم إلا بالشروط الخاصة بعقد النقل البحري والناشئة عنه كالنقيرغ ومسؤولية الناقل، أما الشروط الغير متعلقة بالعقد أو الغير ناشئة عنه - ومنها شرط التحكيم - فلا يكون ملزماً بها، لأن مصدر شرط التحكيم مختلف ويحتاج إلى أهلية وشروط خاصة، فمحل الشرط ليست البضاعة المسلمة أو مسؤولية والتزامات الأطراف وإنما محله سلب الاختصاص القضائي لدولة المرسل إليه وإسناده إلى التحكيم⁽⁶⁾.

المطلب الثاني: صور تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه

تتعدد الصور أو الحالات التي يجوز فيها للناقل تسليم البضاعة لغير المرسل إليه الأصلي، ومن أبرزها:

1. التسليم لحامل سند الشحن القابل للتداول: أجازت المادة (222) من القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م والمادة (1/1/47) من اتفاقية روتردام 2008م للمرسل إليه نقل سند الشحن إذا كان قابل للتداول لشخص آخر إما بالتنازل (حوالة الحق) إذا كان السند اسمياً، أو عن طريق التظهير إذا كان سند الشحن لأمر أو بالمناولة إذا كان لحامله⁽⁷⁾، ويكون الناقل ملزماً بتسليم البضاعة

(1) المادة (20) من اتفاقية هامبورج 1978، والمادة (62) من اتفاقية روتردام 2008م.

(2) حسني، أحمد محمود (1998). عقد النقل البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص 64.

(3) عبد الحميد، محمد سامي (2004)، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، ص 317.

(4) حسين، عبد الله (2011)، القانون البحري الدولي، القاهرة، دار الفكر العربي، ص 245.

(5) قاسم، أحمد حسام (2006)، الجوانب القانونية لصلاحيات الإبحار والقانون البحري الدولي، أطروحة دكتوراه، جامعة ليدن، 189.

(6) الحاج، مرجع سابق، ص 178.

(7) تنص المادة (222) من القانون البحري اليمني على أنه: "2- يجوز التنازل عن سند الشحن الإسمي بإتباع القواعد المقررة قانوناً بشأن حوالة الحق وعلى الناقل أن يسلم البضائع للمتنازل إليه الأخير. 3- ويكون سند الشحن

إلى الشخص حامل السند بعد التأكد من هويته، لأن نقل السند يعبر عن نقل الحق في البضاعة شريطة أن يتم التنازل أو التظهير أو المناولة بطريقة شرعية وصحيحة.

2. **التسليم لمن يُعيّنه الشاحن أو الطرف المسيطر:** أجازت المادة (45) من اتفاقية روتردام 2008م للشاحن أو الطرف المسيطر أن يصدر تعليمات إلى الناقل بتسليم البضاعة إلى شخص معين غير المرسل إليه في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وتعدّ على الناقل معرفة المرسل إليه أو تحديد مكانه⁽¹⁾، على أن تكون التعليمات مكتوبة وواضحة ومقبولة قانوناً، وأن يكون ذلك أثناء سير الرحلة البحرية وقبل أن تتم مرحلة التسليم⁽²⁾، ويجب على "الناقل" أو "الربان" في هذه الحالة التحقق من هوية الشخص الذي يطالب بالبضاعة قبل تسليم البضاعة له⁽³⁾، ونلاحظ هنا أن القانون البحري اليمني لم يتضمن مثل هذه الأحكام التي تُجيز للشاحن أو الطرف المسيطر تغيير المرسل إليه أثناء النقل.

3. **التسليم إلى السلطات الإدارية أو القضائية داخل الميناء:** أجازت المادة (2/4/ب) من اتفاقية هامبورج 1978م والمادة (2/12) من اتفاقية روتردام 2008م للناقل البحري أن يقوم بتسليم البضاعة إلى سلطات معينة داخل الميناء أو طرف ثالث آخر إذا كانت القوانين أو اللوائح أو الأعراف التجارية في ميناء التفريغ تفرض تسليم البضائع إلى تلك سلطة أو ذلك الطرف وعدم تسليمها إلى المرسل إليه مباشرة⁽⁴⁾، بخلاف القانون البحري اليمني واتفاقية بروكسل 1924م اللذان لم تتضمن نصوصهما مثل هذه الأحكام.

المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير.... ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة ". كما تنص المادة (47/1 أ) من اتفاقية روتردام 2008م على أنه: "يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد....".

(1) تنص المادة (45/ب) من اتفاقية روتردام 2008م على أنه: "إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها".

(2) دويدار، هاني محمد (1996م). إشكاليات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية، رقم (8) لسنة 1990م، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ص95.

(3) تنص المادة (45/أ) من اتفاقية روتردام 2008م على أنه: "يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة 43".

(4) تنص المادة (2/4/ب/3) من اتفاقية هامبورج 1978م على أنه: "2-...تعتبر البضائع في عهدة الناقل: بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له"، كما تنص المادة (2/12/ب) من اتفاقية روتردام 2008م على أنه: "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".

4. **التسليم لأمين يعينه القضاء:** أجاز القانون البحري اليمني في المادة (233) منه للناقل إذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضاعة أو حضر وامتنع عن استلامها أو عن أداء أجرة النقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بتسليم البضاعة إلى أمين يتم تعيينه من المحكمة⁽¹⁾. ويُعد هذا الإيداع شكلاً من أشكال التسليم لغير المرسل إليه، إلا أنه على الرغم من ذلك فإن الاتفاقيات الدولية - محل الدراسة - لم تنظم هذا النوع من التسليم.

5. **التسليم بموجب أذن تسليم:** أجاز القانون البحري اليمني في المادة (232) لكل من له حق في استلام البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل أن يصدر أذونات تسليم باسم أشخاص معينين أو لأمرهم أو لحامل تلك الأذونات، تمكنهم من استلام كميات معينة من البضاعة بشرط أن يتم النص على ذلك في سند الشحن، وأن تكون أذونات التسليم موقعة من الناقل وطالب الإذن، كما أوجب على الناقل إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول أن يذكر فيه بياناً عن أذونات التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة فيها، وعليه أن يسترد سند الشحن إذا وزعت الشحنة بين أذونات تسليم متعددة، ويكون للحامل الشرعي للأذن الحق في استلام البضاعة المبينة فيه⁽²⁾.

6. **التسليم للغير في حالة إصدار وثائق غير قابلة للتداول:** تُجيز اتفاقية روتردام 2008 في المادة (46/ب) منها تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه بموجب وثائق غير قابلة للتداول⁽³⁾، إلا أن هذا النوع من التسليم - بشكل عام - محفوف بالمخاطر، كونه يمس انتقال الحيازة والملكية، ويمس أيضاً أمن التداول التجاري القائم على سندات الشحن، ولذلك يجب على الناقل التحقق من المستندات، وعدم التسليم إلا بعد العرض الصحيح لأصل سند شحن أصلي مظهر أو مَوْقَع أو أمر تسليم مكتوب وواضح، أو التحقق من اتباع إجراءات المصادقة المنصوص عليها دولياً في حالة المستندات الإلكترونية، كما يجوز للناقل في حالة الشك أن يطلب ضماناً من الشاحن أو تعهداً من المستلم بتحمل المسؤولية، غير أن اتفاقية هامبورج 1978م تقيد أثر مثل هذه التعهدات في حدود حماية

(1) تنص المادة (233) من القانون البحري اليمني على أنه: "إذا لم يحضر صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها أو امتنع عن أداء أجرة النقل جاز للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع عند أمين تعينه".

(2) المادة (232) من القانون البحري اليمني.

(3) المادة (46/ب) من اتفاقية روتردام 2008م حيث جاء فيها: "...إذا تعذر تسليم البضائع... جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع".

الطرف الثالث حسن النية⁽¹⁾.

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لتسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه

تناولت نصوص القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924م، وهامبورج 1978م، وروتردام 2008م) بعض الأحكام التي تنظم تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى غير المرسل إليه.

المطلب الأول: أحكام تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في القانون اليمني

أوجب القانون البحري اليمني في المادة (231) منه على الناقل (أو من ينوب عنه) تسليم البضاعة إلى "الحامل الشرعي لسند الشحن"، ويُعد حيازة السند قرينةً على حق الاستلام، مما يفرض على الناقل واجب التحقق من هوية الحامل وسلامة إجراءات التظهير، وتبرأ ذمة الناقل بمجرد التسليم، إلا إذا ثبت أنه سلم البضاعة لشخص لا يملك حق الاستلام، فعندئذ يُعد ذلك إخلالاً عقدياً جوهرياً يترتب مسؤوليته الكاملة عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك⁽²⁾.

وقد أكدت المحكمة العليا اليمنية في حكمها الصادر بشأن الطعن التجاري رقم 39 لسنة 1413هـ على هذا المبدأ، حيث قضى الحكم أن تسليم البضاعة حق للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلم البضائع، دون اعتبار لما إذا كان مالكاً للبضاعة أو كانت ملكاً لشخص آخر، لأن سند الشحن يمثل حيازة البضاعة وليس ملكيتها، ومن يحوزه تكون له حيازة البضاعة حتى ولو كانت مملوكة لشخص آخر⁽³⁾، كما قضى حكم المحكمة العليا اليمنية في الطعن رقم (28065) لسنة 1427هـ على الشركة الناقلة بدفع قيمة البضاعة للمدعي (البنك اليمني للإنشاء والتعمير) كونه هو المرسل إليه الشرعي والمخول قانوناً باستلام البضاعة، حيث ثبت قيام وكيل الناقل بتسليم البضاعة لغير الحامل الشرعي لسند الشحن⁽⁴⁾.

(1) تنص المادة (2/17) من اتفاقية هامبورج 1978م على أنه: "كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة ... يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي اثر تجاه أي طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه يكون قد حول إليه سند الشحن".

(2) القليوبي، سميحة (2011م). الأسس القانونية للتجارة البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، ص262.

(3) حكم المحكمة العليا اليمنية (الدائرة التجارية) في الطعن التجاري رقم 39 لسنة 1413هـ، في الجلسة المنعقدة يوم الأحد 9 ربيع الثاني 1419هـ الموافق 1998/8/2م القواعد القضائية، العدد الأول، الجزء الثاني، تجاري، المكتب الفني في المحكمة العليا، ص7.

(4) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة العليا في الطعن رقم (28065) لسنة 1427هـ المقدم من الشركة الناقلة (ملاك الباخرة بي اند أوه نيد لويدي- جيزان) في مواجهة المدعي (المطعمون ضده) البنك اليمني للإنشاء والتعمير كونه هو المرسل إليه الشرعي والمخول قانوناً باستلام البضاعة، إذ ثبت قيام وكيل الناقل بتسليم البضاعة لغير الحامل الشرعي

كما أجازت المادة (1/232) من القانون البحري اليمني تسليم البضاعة بموجب "أذونات تسليم" صادرة عن الناقل، كبديل عن سند الشحن الأصلي، إذ قد يحدث أحياناً أن يتم شحن كمية كبيرة من البضاعة بسند شحن واحد، ثم يقوم صاحب البضاعة ببيع أجزاء منها أثناء الرحلة البحرية، فلا يستطيع البائع نقل ملكية سند الشحن لأحد المشتريين، كونه يمثل البضاعة كلها، لذا يطلب من الناقل إصدار إذن استلام لكل مشتري بحسب الكمية التي اشتراها يستطيع بموجبه استلام الجزء الذي اشتراه، كما قد يقوم البائع بإرسال سند الشحن إلى متعهد يسمى وكيل الشحن، ثم يصدر لهذا الأخير سندات خاصة تسمى (أوامر تسليم) للأجزاء التي تم بيعها أثناء الرحلة لمصلحة المشتريين، على أن يتولى وكيل الشحن توزيعها بين مختلف المشتريين⁽¹⁾.

إضافة إلى ذلك فقد أجازت المادة (233) من القانون البحري اليمني للناقل أن يطلب من المحكمة المختصة الإذن له بإيداع البضائع عند أمين يتم تعيينه من المحكمة، إذا تم وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ ولم يتم استلامها من المرسل إليه إما بسبب عدم حضوره أو امتناعه عن استلامها أو عن دفع أجرة النقل، كما يجوز للناقل في هذه الحالة أن يطلب من المحكمة الإذن ببيع البضاعة كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المستحقة له بسبب عملية النقل.

ويثور التساؤل هناك، هل ينقضي عقد نقل البضائع بحراً وتنتهي مسؤولية الناقل فيه بمجرد تسليم البضائع للأمين المعين من المحكمة، أم لا؟

أعتبر القانون البحري اليمني في المادة (1/243) أن قيام الناقل بتسليم البضائع إلى الأمين المعين من المحكمة هو بحكم التسليم للمرسل إليه⁽²⁾، ويترتب على ذلك انقضاء عقد النقل وانتهاء مسؤولية الناقل، لأنه من غير المنطقي أن تظل السفينة راسية في ميناء الوصول إلى حين وصول المرسل إليه، أو موافقته على استلام البضاعة أو تسليم الأجرة.

ونلاحظ هنا أن القضاء اليمني قد ذهب بخلاف ما جاء به نص المادة (1/243)، حيث قضى حكم المحكمة العليا اليمنية في الطعن التجاري رقم (104) لسنة 1421هـ بأنه: "...على فرض حصول الإيداع على نحو ما قرره المادتان المشار إليهما آنفاً (233 بحري، 188 تجاري) بناء على أذن القضاء بعد إثبات الحالة - وهو ما لم يكن - فإن ما قد يطرأ على البضاعة من تلف أو

لسند الشحن (محلات بكري ومحلات الإنماء)، وهو بهذا يعتبر قد خالف أحكام عقد النقل كون سند الشحن قد صدر لأمر البنك وليس لأمر محلات بكري ومحلات الإنماء.

⁽¹⁾ وكيل الشحن أو أمين الحمولة شخص يقوم باستلام البضائع لحساب المرسل اليهم بعد دفع الأجرة ومعاينتها، للتحقق من حالتها واتخاذ كل ما يلزم من تحفظات للمحافظة على حقوق المرسل اليهم قبل الناقل لقاء أجر.

⁽²⁾ المادة (1/243) من القانون البحري اليمني والتي جاء فيها: "1- يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً لأحكام المادة (233)".

نقص بعد إيداعها يبقى الناقل مسؤولاً عنه قبل صاحب الحق في البضاعة، إذ مسؤوليته قائمة حتى تمام التسليم على أساس الالتزام ببذل عناية الشخص المعتاد في المحافظة على البضاعة⁽¹⁾.

ويتفق ما قضى به هذا الحكم مع رأي آخر مفاده أن التسليم للأمين المعين من المحكمة لا يعد تسليمًا فعلياً للمرسل إليه، وإنما يكون الأمين بحكم الوكيل عن الناقل في حفظ البضاعة، إلا أن التسليم بالإيداع لدى الأمين يُحمل المرسل إليه نفقات التفريغ والإيداع⁽²⁾، بينما يظل الناقل مسؤولاً عن البضائع، كما أن عدم حضور المرسل إليه أو امتناعه عن الاستلام قد يكون له ما يبرره قانوناً، كإصابة البضائع بتلف أو عدم تطابقها مع البيانات المدونة في سند الشحن⁽³⁾.

ويرى الباحث أن انقضاء عقد نقل البضائع بجرأ وانتهاء مسؤولية الناقل بتسليم البضائع للأمين المعين من المحكمة يُعد بمثابة جزاء للمرسل إليه، كونه السبب في تأخير التسليم وما ترتب على ذلك من نفقات وخسائر ناتجة عن توقف السفينة وعدم استغلالها، كما أنه في هذا النوع من التسليم يتم إثبات أوصاف البضاعة المسلمة من خلال البيانات الواردة في الإيصال المحرر من الأمين، فإن طابقت أوصاف البضاعة المدونة في الإيصال مع البيانات الواردة في سند الشحن برأت ذمة الناقل، وأصبح غير مسؤولاً عما يحدث للبضائع من أضرار بعد هذا التسليم، كون القانون هو من خوله الحق في الإيداع، أما إذا لم تطابق الأوصاف الواردة في الإيصال مع البيانات الواردة في سند الشحن فلا شك أن الناقل يظل مسؤولاً ولا تنتهي مسؤوليته بالإيداع، وبالتالي يكون ما ذهب إليه القانون اليمني هو الأقرب للصواب.

والأصل أن يحضر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداها إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل⁽⁴⁾، إلا أن القانون البحري أجاز أن يحضر سند الشحن من عدة نسخ بناءً على طلب الشاحن، ويجب أن تكون كل نسخة موقع ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت، وأن كل نسخة منه تقوم مقام النسخ الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل⁽⁵⁾، إلا أنه قد يحدث نزاع بين عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابلة للتداول بشأن تسلم بضاعة معينة، نتيجة وصول تلك النسخ إليهم أما عن طريق الخطأ أو الغش،

(1) حكم الدائرة التجارية بالمحكمة العليا في الطعن التجاري رقم (104) لسنة 1421هـ، والذي تلخص وقائع القضية بقيام المدعي (المطعون ضده) برفع دعوى ضد المدعى عليه (الطاعن) مطالباً فيها الحكم له بقيمة شحنة اللحم المثلجة التي استوردها من الهند والتي وجدت تالفة عند الاستلام لها، وقد حكمت له المحكمة الابتدائية بطلاباته، وتم تأييد الحكم من المحكمة الاستئنافية والمحكمة العليا.

(2) الفقي، عاطف محمد (2001م). النقل البحري للبضائع، القاهرة، دار النهضة العربية، ص 100.

(3) دويدار، مرجع سابق، ص 103.

(4) المادة (1/221) من القانون البحري اليمني.

(5) المادة (2/221) من القانون البحري اليمني.

كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات، ويسلم نسخة من سند الشحن لكل مشتري من المشتريين، فيكون كل حامل لإحدى هذه النسخ هو حاملها الشرعي، ولهذا فقد عالج القانون البحري اليمني حالة التزاحم في سندات الشحن أو حالة تعدد المطالبين باستلام البضاعة ذاتها في حالتين⁽¹⁾:

الحالة الأولى: التزاحم قبل تسليم البضائع لأحدهم، فيجب على الناقل أن يفضل حامل النسخة التي تاريخ تظهيرها أقدم، لأنها أولى النسخ التي اطلقت للتداول، وقد نقل التظهير الذي وقع عليها ملكية البضاعة إلى المظهر إليه، فيكون تظهير النسخ الأخرى تصرفاً ببضاعة غير مملوكة للمظهر، لأنها قد خرجت من ملكه بالتظهير الأول، ونلاحظ هنا أن القانون اليمني لم يعالج مسألة ما إذا كان تاريخ التظهير لجميع النسخ واحد، وفي هذه الحالة يرى بعض الفقه أن على الناقل الامتناع عن تسليم البضاعة لأي من حاملي هذه النسخ، وله أن يطلب من المحكمة المختصة تعيين أمين لإيداع البضاعة لديه، حتى يتم الفصل في النزاع حول ملكيتها⁽²⁾.

الحالة الثانية: التزاحم بعد تسليم البضاعة، فإن سلمت لحامل السند الذي تاريخ تظهيره أقدم فلا خلاف في أن تظل البضاعة في حوزته وله الحق في استلامها والاحتفاظ بها، وإن سلمت لمن يحمل سنداً تاريخ تظهيره متأخر عن تاريخ التظهير في السندات الأخرى، فنكون هنا بصدد حيازتين:

الأولى: حيازة فعلية للبضاعة من شخص يحمل سنداً تاريخ تظهيره متأخر عن تاريخ التظهير في السندات الأخرى، **والثانية:** حيازة رمزية لشخص آخر يحوز البضائع عن طريق سند يحمل تاريخ التظهير الأسبق، فإذا كان كلاهما حسن النية، كانت الأفضلية للحائز الفعلي للبضاعة، ويكون الناقل قد أبرأ ذمته بتسليمه البضائع لشخص حسن النية، لأنه يحوز البضاعة فعلاً، بينما الآخرون لا يحوزوها إلا حيازة شكلية أو رمزية تتمثل في سند الشحن، فيكون لحسن النية التمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، أما إذا لم يكن حسن النية فتكون الأفضلية لحامل النسخة التي تحمل التظهير الأسبق، إذا لم يسبقه في استلام البضاعة حامل آخر لإحدى النسخ وكان حسن النية⁽³⁾.

ونلاحظ أن القانون اليمني قد عالج حالة التعدد في نسخ سند الشحن الإذني، ولم يتطرق لتعدد نسخ سند الشحن الاسمي، ولعل السبب هو شيوع التعامل بسند الشحن الإذني وتعدد نسخه مقارنة بالسندات الأخرى، فإذا تعددت نسخ سند الشحن الاسمي، كان على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة سند الشحن إليه، أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات، مع

(1) المادة (231) من القانون البحري اليمني.

(2) العنسي، حسن عبدالله محمد (2007)، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين، السودان، ص160؛ الفقي: مرجع سابق، ص101.

(3) دويدار: مرجع سابق، ص103.

مراعاة أن نفاذ الحوالة قبل الغير بقبول الناقل يستلزم أن يكون هذا القبول ثابت التاريخ⁽¹⁾.

كما أن القانون البحري اليمني لم ينص على جواز تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث في ميناء التفريغ، وبالتالي فإن تفريغ البضاعة من السفينة وإيداعها مثلاً الدائرة الجمركية في ميناء الوصول لا يُعد تسليمًا فعلياً للبضاعة ينهي عقد النقل ويبرئ ذمة الناقل، كما لا يُعد تسليمًا فعلياً للبضاعة إفراغها في مواعين جانب السفينة، طالما أن المرسل إليه لم يتمكن من فحصها والتحقق من حالتها، ويظل الناقل مسؤولاً عنها حتى يتم تسليمها تسليمًا فعلياً إلى المرسل إليه⁽²⁾، وقد سار القضاء اليمني على هذا النهج حيث قضى حكم المحكمة العليا في الطعن رقم (1421/104) بأن قيام الناقل بتسليم الشحنة لمصلحة الجمارك أو محطة الكهرباء بالميناء لا يكون بديلاً للتسليم الواجب على الناقل طالما أن المرسل إليه لم يتسلمها فعلاً، كون هذه الجهة لا تعتبر نائباً عن المرسل إليه في استلام البضاعة، وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها قانوناً وهو استيفاء الرسوم المستحقة لها، ومن ثم لا ينقضي عقد النقل البحري بهذا التسليم، ولا تبرأ ذمة الناقل⁽³⁾.

ولم يشترط القانون اليمني على الناقل إخطار مستلم البضاعة بوصول السفينة، إلا أن هذا لا يمنع الأطراف من إدراج شرط الإخطار بوصول السفينة أو البضاعة في سند الشحن، لما يترتب عليه من أهمية كبيرة ونتائج قانونية، مثل احتساب مدد التفريغ وتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل وغيرها، وكذلك ما يحققه من فوائد هامة مثل الإسراع في استلام البضائع، وإخلاء السفينة لمكانها في الميناء لسفينة أخرى، وتجنب غرامات التأخير أو استئجار أرضية في الميناء لتفريغ البضائع، كما أن الإخطار بوصول البضاعة تقتضيه القواعد العامة الملزمة لتنفيذ العقد وفقاً للقانون والعرف والعدالة⁽⁴⁾، ويستحق الناقل للتعويض إذا لم يبادر من له الحق في استلام البضاعة إلى استلامها فور إعلان بوصول البضاعة وأن السفينة جاهزة للتفريغ⁽⁵⁾.

ويثور التساؤل هنا عن كيفية تسليم البضائع في حالة تأخر وصول سند الشحن إلى المرسل إليه أو فقدته؟ باعتبار أن عملية تسليم البضائع لا تتم إلا بموجب سند الشحن؟

فنلاحظ أن القانون البحري اليمني لم يُجب على هذا التساؤل، مما يجعلنا نبحث عما توصل إليه الفقه من حلول لهذه المسألة، حيث نجد أن بعض الفقه يُجيز للمرسل إليه في حالة تأخر وصول

(1) دويدار: مرجع سابق، ص103.

(2) المادة (1/231) من القانون البحري اليمني.

(3) حكم المحكمة العليا اليمنية (الدائرة التجارية) في الطعن رقم (1421/104هـ) في الجلسة المنعقدة بتاريخ 1422/4/25هـ الموافق 2001/7/16م.

(4) عبيد: مرجع سابق، ص59؛ عبد الحميد، محمد (1984م)، التعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير في ظل قواعد هامبورج 1978م، أطروحة دكتوراة، جامعة عين شمس، ص155.

(5) الشرقاوي، سمير (1993م)، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، ص361.

سند الشحن أو فقدانه أن يتقدم إلى الناقل بخطاب ضمان صادر من أحد البنوك المعتمدة ويستلم بموجبه البضائع، إلا أن تسليم البضاعة بموجب خطاب الضمان لا يعفي الناقل من المسؤولية أمام الشاحن وحامل السند الحقيقي إذا تبين أن الناقل قد سلمها لمن ليس له حق فيها، وهذا لا يمنع الناقل من الرجوع على من استلمها وعلى البنك مصدر الخطاب⁽¹⁾.

وأخيراً نلاحظ على القانون البحري اليمني أنه لم ينظم حق السيطرة -كما فعلت اتفاقية روتردام 2008- وبذلك لا يستطيع الشاحن تغيير المرسل إليه خلال مرحلة النقل أو إصدار توجيهات إلى الناقل بعد إصدار سند الشحن إلا إذا كان هناك اتفاق خاص مسبق، كما لم يتناول القانون بشكل واضح الأحكام المتعلقة بالتسليم في حالة المستندات غير القابلة للتداول أو الإلكترونية، مركزاً على سند الشحن الورقي التقليدي، ولهذا نجد أن القضاء اليمني يلعب دوراً محورياً ومهماً في تكملة الفراغ التشريعي من خلال اجتهاداته في المسائل غير المنصوص عليها، مستعيناً في ذلك بالعرف البحري الدولي وإعمال سلطته التقديرية، مما يفتح المجال لتطوير هذا الاتجاه التشريعي مستقبلاً.

المطلب الثاني: أحكام تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في الاتفاقيات الدولية

تباينت الاتفاقيات الثلاث (بروكسل 1924، وهامبورج 1978، وروتردام 2008) في تنظيمها لأحكام تسليم الناقل للبضاعة إلى غير المرسل على النحو الآتي:

أولاً: تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في اتفاقية بروكسل 1924م

تُعد اتفاقية بروكسل سنة 1924 الأساس التاريخي لتنظيم مسؤولية الناقل البحري، إلا أنها لم تتناول أعطت للناقل حماية قانونية إذا سلم البضاعة مقابل تسليم أصول المستندات، تطبيقاً لمبدأ «تسليم البضاعة مقابل استلام سند الشحن»، حيث سمحت بدرجة من الحرية للأطراف في إدخال شروط أو اتفاقات في عقد النقل أو سند الشحن تتعلق بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل⁽²⁾، مما يعني جواز الاتفاق على تسليم البضائع في ميناء الوصول لغير المرسل إليه في حالات محددة، مثل التسليم لجهة معينة بموجب أوامر قابلة للتنفيذ أو التسليم لحامل السند بموجب تظهير صحيح⁽³⁾، إلا أن التسليم يكون خاضعاً لأحكام القانون الوطني وليس لأحكام الاتفاقية.

(1) رضوان، فايز نعيم (1998م): الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم (8) لسنة 1990م، ط2، بدون ناشر، ص336.

(2) تنص المادة (7) من اتفاقية بروكسل 1924م على أنه: "لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل...".

(3) سليم، عبدالرحمن (1955م)، شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل 1924م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، ص119؛ حسني (1989م): النقل الدولي البحري للبضائع، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص257.

ونلاحظ أن اتفاقية بروكسل 1924م لم تلزم الناقل صراحةً بإخطار المرسل إليه أو وكيله بوصول البضاعة، بالرغم من أنها ظهرت أساساً لتحقيق عملية التوازن اللازمة بين مصالح الشاحنين والناقلين، وكان الأولى بها النص على ذلك، كون الشاحن أو المرسل إليه هو الطرف الضعيف، وهو الأولى بالرعاية في العلاقات القائمة بموجب عقد النقل⁽¹⁾.

كما نلاحظ أن الاتفاقية لم تعالج مسؤولية الناقل الناشئة عن التأخير في تسليم البضاعة، ولعل السبب في ذلك هو الوقت الذي تم فيه توقيع الاتفاقية، حيث كانت أغلب السفن في تلك الفترة شرعية وبطيئة، مما يجعل السفر فيها يصاحبه الكثير من المخاطر، وتضطر السفينة معها للانحراف أو التأخير، ويصعب معه التنبؤ بدقة كافية بتاريخ وصولها⁽²⁾، على خلاف ما وصل إليه النقل البحري في الوقت الحاضر من تقدم وتطور في وسائل النقل ووجود تقنيات حديثة ووسائل اتصالات عبر الأقمار الصناعية، يجعل من الممكن التنبؤ بدقة كبيرة عن تاريخ وصول السفينة⁽³⁾.

ثانياً: تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في اتفاقية هامبورج 1978م

نظمت هامبورج 1978 بشكل صريح موضوع تسليم البضاعة لغير المرسل إليه، حيث أجازت المادة (2/4/ب) منها للناقل تسليم البضاعة إلى طرف آخر غير المرسل إليه: إذا قضى عقد النقل أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ذلك مع وضعها تحت تصرف المرسل إليه⁽⁴⁾، كالنص في عقد النقل على تسليمها لأمين الحمولة مثلاً إذا تعلق الأمر بشحنة كبيرة تخص أشخاصاً متعددين، أو تسليمها إلى شركات تمنحها القوانين الوطنية أو الأعراف في ميناء الوصول حق استلام البضائع وتخزينها بهدف تيسير الإجراءات الخاصة بها، وتبرأ ذمة الناقل بمجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه، كما أجازت الاتفاقية تسليم البضائع إلى سلطة معينة أو طرف ثالث إذا أوجبت القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ ذلك، كتسليمها إلى السلطات العامة أو المخازن الجمركية، إلا أنه في هذه الحالة يكون الناقل قد أوفى بالتزاماته من وقت تسليمها إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث دون أن يشترط وضعها تحت تصرف المرسل إليه⁽⁵⁾.

(1) القليوبي، سميحة (1986م): القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، ص41؛ الشراقوي، سمير (1987م): القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، ص270.

(2) أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2007م): التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المنار، المجلد 13، العدد 8، الأردن، ص109؛ العطير، عبدالقادر (2014م): الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص371.

(3) قايد، محمد بهجت عبدالله (1992م): مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، القاهرة، دار النهضة العربية، ص56.

(4) المادة (2/4/ب، 3) من اتفاقية هامبورج 1978م.

(5) قايد: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص35.

ويرى بعض الفقه أن تسليم الناقل للبضائع إلى غير المرسل إليه طبقاً لنص اتفاقية هامبورج 1978م ينطوي على قدر كبير من الغموض، إذ يؤدي في بعض الأحوال إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون هناك تسليم فعلي للبضائع إلى المرسل إليه⁽¹⁾، وهو ما يشكل إضراراً بمصالح الشاحنين والمرسل اليهم، لذا يجب أن يكون التسليم الذي ينهي عقد النقل ويبرئ ذمة الناقل تسليمياً فعلياً للمرسل إليه، وبالشكل الذي يمكنه من معاينة البضائع وفحصها والتحقق من حالتها⁽²⁾.

ويعتبر الناقل وفقاً لاتفاقية هامبورج 1978 متأخراً في تسليم البضاعة إذا لم يسلمها في المدة المتفق عليها أو المدة المعقولة⁽³⁾، كما تعتبر البضاعة في حكم الهالكة إذا لم تسلم لصاحبها خلال (60) يوماً التالية لتاريخ التسليم⁽⁴⁾.

ويفترض في حالة التأخير أن البضاعة وصلت سليمة - على عكس الهلاك أو التلف - كون التأخير ليس ضرراً بذاته، وإنما يتمثل الضرر في النتائج التي تترتب على التأخير، والتي تكون بالضرورة أضراراً اقتصادية تتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، كأن تكون فاكهه وفسدت، أو بضائع موسمية فتأخرت عن موسمها⁽⁵⁾.

ونلاحظ أن اتفاقية هامبورج 1978 لم تضع نظاماً صريحاً ينظم "حق السيطرة"، كما أنها أبطلت كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو سند الشحن يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية⁽⁶⁾.

(1) كيلاني، أمال احمد(2000م): التقاضي في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ص387.

(2) حمدي، كمال(2003م): مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990م، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص89. الفقي: مرجع سابق، ص164.

(3) تنص المادة (2/5) من اتفاقية هامبورج 1978م على أنه: "يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".
(4) المادة (3/5) من اتفاقية هامبورج 1978م.

(5) كيلاني: مرجع سابق، ص413؛ بسعيد مراد (2012): عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، تلمسان، جامعة أبي بكر بلقائد، 2011-2012، ص261.
موسى، طالب حسن(1998م): القانون البحري، ط1، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص141.

(6) المادة (23) من اتفاقية هامبورج 1978م التي تنص على أنه: "1- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً، بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها...".

ثالثاً: تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه في اتفاقية روتردام 2008م

أفردت اتفاقية روتردام 2008م فصلاً خاصاً ينظم أحكام التسليم للبضائع⁽¹⁾، بما في ذلك التسليم إلى غير المرسل إليه، فأجازت للناقل - كما هو الحال في اتفاقية هامبورج 1978م - أن يقوم بتسليم البضائع في ميناء الوصول إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر غير المرسل إليه إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائح نقضه بأن تسلّم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر⁽²⁾، ومثال ذلك أن ينص القانون الوطني على تسليم البضائع إلى السلطات العامة أو الإدارة الصحية في الميناء أو مخازن الجمارك، ويعتبر الناقل قد قام بالتزامه بتسليم البضائع - وفقاً لاتفاقية روتردام 2008م - إذا حصل التسليم إلى تلك السلطة أو الطرف حتى ولو لم توضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو لم تُسلم إليه فعلاً، على خلاف اتفاقية هامبورج 1978م التي اشترطت لاعتبار الناقل قد قام بتسليم البضائع - في الحالة التي يقضي فيها عقد النقل أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ تسليم البضاعة إلى طرف آخر - أن يتم وضعها تحت تصرف المرسل إليه، ولهذا يمكن القول بأن الحكم الوارد في اتفاقية هامبورج 1978م حمى الشاحنين أكثر مما هو الحال في اتفاقية روتردام 2008م⁽³⁾.

كما قسمت اتفاقية روتردام 2008م الإجراءات المتخذة عن تسليم البضائع في ميناء الوصول إلى أربع حالات:

الحالة الأولى: عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول، وفيها يقوم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه المحدد في عقد النقل، بعد التحقق من هويته، وله الحق في رفض التسليم إذا لم تثبت الهوية، وإذا تعذر التسليم: (بسبب عدم مطالبة المرسل إليه بالبضائع، أو عدم إثبات الهوية، أو عدم القدرة على تحديد مكانه) يتجه الناقل لطلب التعليمات من الطرف المسيطر، ثم الشاحن، ثم الشاحن المستندي (بالترتيب)، ويكون الناقل الذي يسلم بناءً على هذه التعليمات معفياً من مسؤولية التسليم بموجب العقد الأصلي⁽⁴⁾.

الحالة الثانية: إصدار مستند نقل غير قابل للتداول (يشترط تسليمه للتسلم)، وفي هذه الحالة

(1) الفصل التاسع (تسليم البضائع)، المواد من (43) حتى (49) من اتفاقية روتردام 2008م.
(2) المادة (2/12) ب) من اتفاقية روتردام 2008م والتي تنص على: "أ- إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائح نقضه بأن تسلّم 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. ب- إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائح نقضه 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".
(3) العطير، عبدالقادر (2018)، النقل البحري وفقاً لقواعد روتردام، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، ص 234.
(4) المادة (45) من اتفاقية روتردام 2008م.

يسلم الناقل البضائع للمرسل إليه بعد التحقق من هويته واستلام المستند الأصلي غير القابل للتداول، إذا تعذر التسليم: (لنفس الأسباب السابقة) يطلب الناقل التعليمات من الشاحن أو الشاحن المستندي. الناقل الذي ينفذ هذه التعليمات يكون معفيًا من مسؤولية التسليم حتى لو لم يُسترد منه المستند⁽¹⁾.

الحالة الثالثة: إصدار مستند (أو سجل إلكتروني) نقل قابل للتداول، ويكون الحق في التسليم لحائز المستند أو السجل القابل للتداول، وعلى الناقل التسليم له بعد التحقق من هويته واستلام المستند الأصلي (نسخة واحدة تكفي) أو إثبات حيازته للسجل الإلكتروني، إذا تعذر التسليم وكان المستند ينص على جواز التسليم بدونه: يطلب الناقل التعليمات من الشاحن أو الشاحن المستندي، ويكون الناقل الذي ينفذها معفيًا من المسؤولية تجاه الحائز، ويحق له طلب ضمانات من مُصدر التعليمات⁽²⁾، يُعوض مُصدر التعليمات الناقل عن أي مسؤولية تجاه الحائز⁽³⁾.

وإذا سلم الناقل البضائع بناءً على تعليمات ثم أصبح الشخص حائزًا للمستند، فإنه يكتسب حقوقًا بموجب عقد النقل، إلا إذا كان يعلم أو يمكنه معرفة أن البضائع قد سلمت بالفعل عندما أصبح حائزًا⁽⁴⁾.

الحالة الرابعة: وهي الحالة التي تبقى فيها البضائع غير مسلمة لأي سبب من الأسباب، كأن يتم وصولها إلى مكان المقصد ولم يقبل المرسل إليه تسليمها أو إذا تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية، أو في الحالة التي يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية⁽⁵⁾، أو إذا لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه، أو تعذر على الناقل لأسباب أخرى تسليم البضائع⁽⁶⁾.

ويجوز للناقل (بعد إخطار معقول للمعنيين) اتخاذ إجراءات معقولة لحفظ البضاعة أو التصرف

(1) المادة (46) من اتفاقية روتردام 2008م، وقد بينت المادة (9/1) من اتفاقية روتردام إجراءات تسليم البضائع إلى الحائز.

(2) المادة (1/47) من اتفاقية روتردام 2008م.

(3) تعوض الناقل إذا أصبح مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى نص الفقرة (2/هـ) من المادة (47) من اتفاقية روتردام، حيث يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد التسليم، والذي لم يكن يعلم ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق، إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضائع أو تبين كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضائع قد سلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم بتسليم البضائع.

(4) المادة (2/47) من اتفاقية روتردام 2008م.

(5) المواد (44، 45، 46، 47) من اتفاقية روتردام 2008م.

(6) المادة (1/48) من اتفاقية روتردام 2008م.

فيها⁽¹⁾ (كالتخزين، النقل، البيع، الإلتاف) على نفقة صاحب الحق⁽²⁾، ويحتفظ الناقل بقيمة البيع لصالح صاحب الحق بعد خصم التكاليف والمبالغ المستحقة له⁽³⁾، كما يحق للناقل احتجاز البضاعة ضماناً لسداد المستحقات المالية⁽⁴⁾، ولا يتحمل الناقل مسؤولية هلاك أو تلف البضاعة غير المسلمة إلا إذا أثبت المطالب أن الضرر نتج عن إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لحفظها مع علمه بالعواقب⁽⁵⁾.

وإذا كان وقت ومكان تسليم البضائع متروك تحديده لإرادة أطراف العقد في اتفاقية روتردام 2008م، إلا أن ذلك مشروط بألا يكون وقت التسليم سابقاً لإتمام تفريغ البضائع النهائي بمقتضى عقد النقل، فأى شرط من هذا القبيل يرد في تفاصيل العقد يقع باطلاً⁽⁶⁾، ويعتبر الناقل قد تأخر عن تسليم البضائع طبقاً لاتفاقية روتردام 2008 إذا لم يسلمها في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل خلال الفترة المتفق عليها في عقد النقل⁽⁷⁾، أو الفترة المعقولة إذا لم يكن هناك اتفاق، ويعود تقدير الفترة المعقولة لقاضي الموضوع بالقياس إلى معيار موضوع وهو الناقل العادي في مثل ظروف النقل، مع الأخذ في الاعتبار أحكام العقد والعادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة⁽⁸⁾.

الخاتمة:

وفقاً لنصوص اتفاقية روتردام 2008، يجوز التسليم لغير المرسل إليه، كالتسليم لحامل سند الشحن القابل للتداول (مظهر إليه)، أو إلى شخص معين وفقاً لتعليمات الشاحن أثناء الرحلة، أو إلى وكيل أو مفوض المرسل إليه أو البنك فاتح الاعتماد، أو إلى سلطات الميناء أو المخازن الجمركية أو جهة معينة من بموجب القانون أو العرف أو القضاء، أو بناءً على تعليمات الطرف المسيطر (وغالباً هو الشاحن) عند تعذر التسليم أو الوصول إلى المرسل إليه الأصلي، إذ يملك الطرف المسيطر حق توجيه الناقل لتسليم البضاعة لشخص آخر، كما أجازت الاتفاقية للناقل اتخاذ تدابير قد تصل إلى تسليم البضاعة لطرف آخر وفق ما تقتضيه الظروف عندما يتعذر التسليم للمرسل إليه.

وبالمقارنة بين أحكام القانون اليمني والاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم التسليم للبضاعة إلى غير المرسل إليه في ميناء الوصول يتضح لنا وجود تشابه بين القانون اليمني واتفاقية بروكسل بعدم

(1) المادة (3/48) من اتفاقية روتردام 2008م.

(2) المادة (2/48) من اتفاقية روتردام 2008م.

(3) المادة (4/48) من اتفاقية روتردام 2008م.

(4) المادة (49) من اتفاقية روتردام 2008م.

(5) المادة (5/48) من اتفاقية روتردام 2008م.

(6) المادة (3/12) ب من اتفاقية روتردام 2008م.

(7) المادة (21) من اتفاقية روتردام 2008م.

(8) حاطوم (2011م): النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، بيروت، المؤسسة الحديثة للكتاب، ص265.

وجود نص صريح بشأن التسليم إلى غير المرسل إليه، والاعتماد شبه الكامل على سند الشحن القابل للتداول كوسيلة لتغيير المستلم، وترك العديد من التفاصيل للقانون الوطني أو العرف البحري، وعليه، يمكن القول إن القانون اليمني يتبع النموذج التقليدي لاتفاقية بروكسل 1924، وأنه لم يواكب التطور التشريعي الحديث الذي قادتته اتفاقيتا هامبورج وروتردام، خصوصاً فيما يتعلق بحرية تغيير المرسل إليه، والاعتراف بالطرف المسيطر، والاستجابة للمعاملات الإلكترونية، وإدارة حالات غياب المرسل إليه.

كما تختلف اتفاقية هامبورج 1978 عن القانون اليمني في نقطة مهمة هي أن الاتفاقية تمنح الشاحن حق إصدار تعليمات جديدة بشأن التسليم ما لم يبدأ المرسل إليه الأصلي في مباشرة حقه، بينما القانون اليمني لا يعترف بهذا الحق إلا وفق اتفاق خاص، ومع ذلك، يتفق القانون مع الاتفاقية في حجية سند الشحن، وانتقال الحق في الاستلام بالتظهير أو الحيازة المشروعة للسند.

بالتالي: فإن القانون اليمني يقع بين اتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورج 2008؛ فهو أكثر تطوراً من بروكسل ولكنه أقل مرونة من هامبورج.

بينما يختلف القانون اليمني جذرياً عن روتردام 2008 في غياب حق السيطرة، إذ تقدم الاتفاقية نظاماً تفصيلياً للطرف المسيطر يحدد من يملك سلطة إصدار التعليمات، بينما القانون اليمني لا يعرف هذا النظام، كما يختلف القانون اليمني عن اتفاقية روتردام بأنه لم يميز بين المستند القابل للتداول وغير القابل للتداول ولم ينظم سوى سند الشحن التقليدي، بينما فرقت الاتفاقية بين وثائق قابلة للتداول، ووثائق غير قابلة للتداول، ووثائق إلكترونية، كما أن القانون لم ينظم حالات التسليم الإلزامية بل يعتمد على الإيداع أو البيع دون تحديد إجراءات دقيقة، على عكس الاتفاقية التي نصت على إجراءات الامتناع عن التسليم والبدائل⁽¹⁾، بالإضافة إلى ذلك فقد طورت الاتفاقية مفهوم المستلم حيث يشمل المستلم الحائز، والطرف المسيطر، ومن يعينه الشاحن، ومن يعينه المستند نفسه، بينما القانون اليمني يحصر التسليم في المرسل إليه، وحائز سند الشحن، أو الأمين المعين من المحكمة.

وبناءً على ما سبق، يمكن القول بأن إعادة النظر في أحكام القانون البحري اليمني المتعلقة بتسليم البضاعة في ميناء الوصول أصبحت ضرورة ملحة خصوصاً مع توسع التجارة والنقل متعدد الوسائط، وضمان المرونة والمواءمة مع واقع التجارة البحرية الحديثة، خصوصاً فيما يتعلق بإدراج نصوص صريحة عن التسليم إلى غير المرسل إليه، وتنظيم حق السيطرة كما فعلت روتردام، وتنظيم الوثائق الإلكترونية وقبولها في الإثبات، ومنح الشاحن أو الطرف المسيطر سلطة قانونية واضحة في إصدار تعليمات التسليم، وبتنظيم مرونة تغيير المرسل إليه، ووضع إجراءات واضحة عند غياب المرسل إليه أو رفضه الاستلام، والنص على إلزام الناقل بإخطار المرسل إليه بالوصول، وتنظيم

(1) المادة (48) من اتفاقية روتردام 2008م.

الحالات التي يجوز فيها للمرسل إليه رفض استلام البضاعة، ومعالجة فقدان أو تأخر سند الشحن، وجعل تسليم نسخة من السند قرينة قانونية على التسليم.

النتائج:

توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، من أهمها:

1- عدم كفاية الأحكام الواردة في القانون البحري اليمني (مقارنة بالاتفاقيات الدولية الحديثة وخصوصاً روتردام 2008) المنظمة لمسألة تسليم الناقل للبضاعة في ميناء الوصول إلى غير المرسل إليه، إذ لا تزال تلك الأحكام تعتمد النموذج التقليدي الذي يركز بشكل أساسي على سند الشحن الورقي القابل للتداول، كما أن القانون اليمني اقتصر على تنظيم حالات تسليم البضائع في ميناء الوصول إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو الأمين المعين من المحكمة، وحالة تعدد سند الشحن القابل للتداول، ولم ينظم الحالات الأخرى كالتسليم لسلطة أو طرف ثالث داخل الميناء، وفقدان سند الشحن، أو التسليم بالمستندات الإلكترونية، أو تعليمات "الطرف المسيطر" أثناء الرحلة، أو حالات تعذر التسليم.

2- أن اتفاقية روتردام 2008 قدمت الإطار القانوني الأحدث والأشمل لتنظيم التسليم للبضاعة في ميناء الوصول، إذ أرست نظام "حق السيطرة" الذي يوفر آلية مرنة وقانونية آمنة لتغيير تعليمات التسليم أثناء النقل، ونظمت حالات التسليم لغير المرسل إليه بشكل أكثر تطوراً وتكاملاً من القانون اليمني واتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورج 1978، كما فرقت بين المستند القابل للتداول وغير القابل للتداول، ونظمت حالات التسليم عند غياب المرسل إليه أو رفضه.

التوصيات:

بناءً على النتائج السابقة، تقترح الدراسة التوصيات الآتية:

1- إدراج نصوص قانونية في القانون البحري اليمني تنظم وتحدد بشكل واضح وصريح حالات التسليم لغير المرسل إليه، وتنظم سلطة الطرف المسيطر في إصدار تعليمات التسليم أثناء النقل "حق السيطرة"، وحالات الامتناع عن التسليم، وفقدان سند الشحن أو تأخر وصوله، وتعدد حملة السندات الاسمي، وكذلك إدراج نصوص تنظم التعامل بمستندات النقل الإلكترونية، مع الاستفادة من التنظيم القانوني الذي جاءت به اتفاقية روتردام 2008 والخاص بحالات التسليم للبضاعة إلى غير المرسل إليه، وبما يتوافق مع متطلبات النقل البحري الحديث.

2- التحديث لأحكام القانون البحري اليمني المتعلقة بتنظيم التسليم لسلطات الميناء أو الشركات الخاصة المصرح لها بالعمل داخل الميناء، وتنظيم حق السيطرة، والتسليم بناءً على تعليمات الشاحن، والتعامل مع المستندات الإلكترونية، والإجراءات الواجبة في حالة فقدان السند أو تعدد

نسخه الاسمية، وبما ينسجم مع الاتجاهات الدولية الحديثة، ويواكب التطور العالمي في النقل البحري.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب والمراجع القانونية:

1. حسني، أحمد محمود (1989م). النقل الدولي البحري للبضائع، ط1، الإسكندرية، منشأة المعارف.
2. حسني، أحمد محمود (1998م). عقد النقل البحري، ط1، الإسكندرية، منشأة المعارف.
3. القليوبي، سميحة (2011م). الأسس القانونية للتجارة البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية.
4. القليوبي، سميحة (1986م). القانون البحري، ب. ط، القاهرة، دار النهضة العربية.
5. الشرقاوي، سمير (1993م). القانون البحري، ط4، القاهرة، دار النهضة العربية.
6. الشرقاوي، سمير (1987م). القانون البحري، ط2، القاهرة، دار النهضة العربية.
7. موسى، طالب حسن (1998م). القانون البحري، ط3، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
8. الفقي، عاطف محمد (2001م). النقل البحري للبضائع، ب. ط، القاهرة، دار النهضة العربية.
9. العطير، عبدالقادر (2018م). النقل البحري وفقاً لقواعد روتردام، ط1، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي.
10. العطير، عبدالقادر (2014م). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط5، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
11. حسين، عبد الله (2011م). القانون البحري الدولي، ط2، القاهرة، دار الفكر العربي.
12. معزب، عبدالخالق صالح عبدالله (2023م). المبسط في القانون البحري اليمني، ط3، صنعاء، مكتبة ومطابع النويدي.
13. رضوان، فايز نعيم (1998م). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم (8) لسنة 1990م، ط2، بدون ناشر.
14. حمدي، كمال (2006م). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990م، ط1، الإسكندرية، منشأة المعارف.
15. قايد، محمد بهجت عبدالله (1992م). مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبروج، ط1، القاهرة، دار النهضة العربية.
16. عبد الحميد، محمد سامي (2004م). القانون البحري، ب. ط، القاهرة، دار النهضة العربية.
17. الحاج، محمد عبدالقادر (2016م). الوجيز في القانون البحري، طبعة جديدة ومنقحة، صنعاء، دار الكتب اليمنية ومكتبة خالد بن الوليد.

18. العريني، محمد فريد (2010م). القانون البحري، السفن وعقود الاستغلال البحري، ط1، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.
19. طه، مصطفى كمال (2009). القانون البحري، ط1، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي.
20. دويدار، هاني محمد (1996م). إشكاليات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية، رقم (8) لسنة 1990م، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة.
21. حاطوم، وجدي (2012م). النقل البحري - دراسة في عقد النقل البحري للبضائع، ط1، القاهرة، دار النهضة العربية.
22. حاطوم، وجدي (2011م). النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، بيروت، المؤسسة الحديثة للكتاب.

ثانياً: رسائل الماجستير والدكتوراه:

23. مراد، بسعيد (2012). عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، تلمسان، جامعة أبي بكر بلقايد.
24. العنسي، حسن عبدالله محمد (2007م). النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، السودان، جامعة النيلين.
25. كيلاني، أمال احمد (2000م). التقاضي في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة.
26. الكوشاب، أمين سعيد (1995م). الخسارات البحرية في القانون اليمني، أطروحة دكتوراه غير منشورة، القاهرة، جامعة الزقازيق.
27. عبد الحميد، محمد (1984م). التعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير في ظل قواعد هامبورج 1978م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس.
28. سليم، عبدالرحمن (1955م). شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن الصادرة في بروكسل 1924م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة.

ثالثاً: الأبحاث المنشورة:

29. أبو حلو، حلو عبد الرحمن (2007م). التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المنار، المجلد 13، العدد 8، الأردن.
30. قاسم، أحمد حسام (2006م)، الجوانب القانونية لصلاحية الإبحار والقانون البحري الدولي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة ليدن.

رابعاً: القوانين الوطنية والقواعد والاتفاقيات الدولية:

31. القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م.
32. القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م وتعديلاته.
33. أحكام قضائية صادرة من المحكمة العليا اليمنية القواعد القضائية، العدد الأول، الجزء الثاني، تجاري، المكتب الفني في المحكمة العليا.
34. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924م.
35. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورج) 1978م.
www.dhl.com/uncitral/ar/hamburg-a.pdf
36. اتفاقية روتردام بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر، 2008م.
www.dhl.com/uncitral/ar/rotterdam-rules-a.pdf