Sana'a University Journal of Human Sciences مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية
Vol. 5 | No. 6 | Page 91 – 119 |2026 | https://journals.su.edu.ye/index.php/jhs
ISSN : 2958-8677

Received by the Sea Carrier at the Port of Loading A Comparative Analytical Study under Yemeni Law and International Conventions (Brussels – Hamburg – Rotterdam), and the Incoterms 2020 Rules

Murad Hassan Mohammed Amir [1,*]
[1]Department of Private Law Faculty of Sharia and Law - Sana'a University, Sana'a, Yemen.
***Corresponding author:** *morad20209@gmail.com*

Keywords

1. Receipt of Goods
2. Sea Carrier
3. Port of Loading
4. Shipment of Goods

Abstract:

The study addressed the subject of the maritime carrier's receipt of goods at the port of loading, due to the several questions it raises, the most important of which is: the extent of the adequacy of the texts contained in Yemeni law and international conventions in regulating the carrier's receipt of goods at the port of loading, using the descriptive, analytical and comparative approach. The study was divided into two sections. The first section dealt with the regulation of the receipt of goods in Yemeni law and international conventions, and the second section dealt with Incoterms rules and their role in determining the moment of receipt.

The study reveals several key findings, foremost among them the insufficiency of the provisions of Yemeni law in regulating the carrier's receipt of goods at the port of shipment when compared with modern international conventions and the rules set forth in Incoterms2020 rules. The study further offers a number of recommendations, most notably the need to develop and modernize the provisions of Yemeni maritime law governing the carrier's receipt of goods in a manner consistent with contemporary international trends and in line with global developments in maritime transport.

Sana'a University Journal of Human Sciences
مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية
Vol. 5 | No. 6 | Page 92 – 119 | 2026 |
https://journals.su.edu.ye/index.php/jhs
ISSN : 2958-8677

تسلم الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن

دراسة تحليلية مقارنة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية (بروكسل1924 – هامبورج1978 – روتردام2008) وقواعد الإنكوترمز2020

مراد حسن محمد أمير [1]*

[1]قسم القانون الخاص ، كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء ، صنعاء ، اليمن.

*المؤلف: morad20209@gmail.com

الكلمات المفتاحية

1. تسلم البضائع
2. الناقل البحري
3. ميناء الشحن
4. شحن البضائع

الملخص:

تناولت الدراسة موضوع تسلم الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن، لما يثيره هذا الموضوع من تساؤلات عدة أهمها: مدى كفاية النصوص الواردة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية في تنظيمها لاستلام الناقل البضاعة في ميناء الشحن، مستخدمًا في ذلك المنهج الوصفي والتحليلي والمقارن، وقد قسمت الدراسة إلى مبحثين، تناولت في المبحث الأول استلام الناقل للبضاعة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية، وفي المبحث الثاني قواعد الإنكوترمز ودورها في تحديد لحظة الاستلام.

وقد أظهرت الدراسة نتائج عدة أهمها: عدم كفاية النصوص الواردة في القانون اليمني في تنظيمها لاستلام الناقل البضائع في ميناء الشحن مقارنة بالاتفاقيات الدولية الحديثة وما تضمنته قواعد الإنكوترمز 2020، كما توصلت الدراسة إلى العديد من التوصيات أهمها: ضرورة التطوير والتحديث لأحكام القانون البحري اليمني التي تنظّم استلام الناقل للبضائع بما ينسجم مع الاتجاهات الدولية الحديثة، ويواكب التطور العالمي في النقل البحري.

المقدمة:

يُشكل استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن حجر الزاوية في عقد النقل البحري، إذ يمثل اللحظة المادية والقانونية التي تصبح فيها البضائع في حيازة الناقل، وتبدأ عندها مسؤوليته عن حفظ البضاعة والعناية بها، وتنتقل معها تبعات المخاطر، وتكتسب هذه المرحلة أهمية بالغة في تحديد نطاق الحقوق والالتزامات بين أطراف العقد – الشاحن والناقل والمرسل إليه– كما تؤثر بشكل مباشر على توزيع الأعباء المالية والمخاطر المرتبطة بالرحلة البحرية.

وعلى الرغم من ذلك فقد تباينت التشريعات الوطنية والدولية في تحديدها لنطاق استلام الناقل للبضائع، ومن ضمن تلك التشريعات القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م، واتفاقية بروكسل 1924م[1]، واتفاقية هامبورج 1978م[2]، واتفاقية روتردام 2008م[3]، وهذا التفاوت يبرز الدور التكاملي لقواعد الإنكوترمز (2020)[4] التي على الرغم من تركيزها على علاقة البائع والمشتري في عقد البيع الدولي فإنها تقدم إطارًا دقيقًا لتحديد لحظة تسليم البضاعة للناقل وانتقال المخاطر، مما يملأ فراغًا تشريعيًا ويزيل الغموض في الممارسة العملية.

مشكلة الدراسة وأسئلتها:

تبرز الإشكالية الرئيسة لهذه الدراسة في تحديد: ما مدى كفاية القواعد القانونية اليمنية لاستلام الناقل البحري البضائع في ميناء الشحن مقارنة بما تضمنته نصوص الاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924، هامبورج 1978، روتردام 2008) وقواعد الإنكوترمز 2020 من أحكام تنظم موضوع الدراسة.

وتنبثق عن الإشكالية الرئيسة التساؤلات الفرعية الآتية:

1- ما مفهوم استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وما أهميته العملية؟ وما هي طبيعته القانونية؟

---

[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 بشان 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 جزئيا، ويطلق عليها اسم اتفاقية روتردام نسبة إلى استضافة مدينة روتردام الهولندية حفل التوقيع عليها وتعتبر أول اتفاقية استعملت مصطلح مستند النقل بدلا من التسمية السابقة وثيقة الشحن، غير ان هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ حتى الأن لعدم اكتمال الدول المنضمة اليها حيث بلغ عدد الدول المنضمة حتى العام 2024م خمس دول فقط.

[4] الإنكوترمز (Incoterms) هي اختصارات لعبارات International Commercial Terms وتعني "الشروط التجارية الدولية"، وهي مجموعة قواعد ومعايير وضعتها غرفة التجارة الدولية (ICC) لتنظيم مسؤوليات البائع والمشتري في عمليات النقل الدولي للبضائع، وتهدف إلى تحديد من يتحمل تكاليف الشحن، التأمين، الجمارك، والمخاطر أثناء النقل، لتجنب النزاعات بين الأطراف، وقد تم إصدار أول نشرة لهذه القواعد عام 1936م وجرى تحديثها ثمان مرات منذ ذلك الحين بهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الدولي، وكان آخر تعديل لها في عام 2020م، للمزيد يراجع: د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: بحث في بيع البضائع المنقولة عبر البحر والاعتمادات المستندية، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء، 2012م، ص51

2- كيف نظم القانون اليمني والاتفاقيات الدولية حالة امتناع الناقل عن استلام البضاعة، أو مسؤوليته في حالة تسلمه للبضاعة خارج ميناء الشحن؟

3- ما الدور الذي تلعبه قواعد الإنكوترمز (2020) في تحديد لحظة الاستلام وانتقال المخاطر؟

4- ما مدى كفاية وملاءمة النصوص القانونية اليمنية الحالية لمواكبة تطورات النقل البحري الحديث ومتطلبات النقل متعدد الوسائط، وما هي السبل لتحقيق وضوح وتوازن أكبر في تنظيم هذه المرحلة المحورية؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

1- تحليل وتقييم النظام القانوني اليمني المنظم لاستلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن، ومقارنته بالاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924، هامبورج 1978، روتردام 2008) وقواعد الإنكوترمز 2020 ، وصولًا إلى تحديد أوجه القصور واقتراح الحلول الكفيلة بتحقيق توازن فعال بين مصالح أطراف عقد النقل البحري.

2- معرفة المقصود باستلام الناقل للبضاعة، وأهميته، وطبيعته القانونية.

3- بيان حكم القانون اليمني والاتفاقيات الدولية في حالة امتناع الناقل عن استلام البضائع، ومعرفة نطاق مسؤوليته عند استلامه للبضائع خارج ميناء الشحن.

4- تحليل الدور التكميلي لقواعد الإنكوترمز 2020 في تحديد لحظة استلام البضائع وتوزيع المخاطر، ومعرفة مدى انسجامها مع الأحكام القانونية اليمنية والدولية.

5- تقييم مدى كفاية نصوص القانون اليمني لمواكبة التطور الحاصل في مجال النقل البحري، وتحديد أوجه القصور فيها، وتقديم مقترحات تساهم في تطويرها.

أهمية الدراسة:س

تبرز أهمية الدراسة من الناحية النظرية في رفد المكتبة القانونية بدراسة متخصصة حول أحد الجوانب الحيوية في النقل البحري، وتزويد المشرع اليمني بأفكار تطويرية لتحديث التشريع البحري، أما من الناحية العملية فتبرز أهميتها في توفير دليل عملي للمتعاملين في المجال البحري (ناقلين، شاحنين، وكلاء، محامين) تمكنهم من فهم التزامات الأطراف في مرحلة تسلم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وتوفر مرجعًا علميًا متخصصًا يمكن للقضاة والمحكمين الاستعانة به في الفصل بالإشكاليات العملية والمنازعات المرتبطة بمرحلة الاستلام.

حدود الدراسة:

تحددت الدراسة بالحدود والمحددات الآتية:

1- الحدود الموضوعية: تقتصر الدراسة على تسلم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وما يرتبط به من مسائل قانونية في القانون اليمني.

2- الحدود المكانية: الجمهورية اليمنية.

3- الحدود الزمانية: حتى 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)، قواعد التجارة الدولية (إنكوترمز 2020).

منهجية الدراسة:

المنهج الوصفي والتحليلي بالإضافة إلى المنهج المقارن.

هيكل الدراسة:

سيتم تناول هذه الدراسة في مبحثين على النحو الآتي:

المبحث الأول: استلام الناقل للبضاعة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية.

المطلب الأول: ماهية الاستلام في ميناء الشحن.

المطلب الثاني: أحكام الاستلام في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية.

المبحث الثاني: (قواعد الإنكوترمز ودورها في تحديد لحظة الاستلام).

المطلب الأول: مفهوم قواعد الإنكوترمز (2020).

المطلب الثاني: دور قواعد الإنكوترمز في تحديد لحظة الاستلام.

المبحث الأول استلام الناقل للبضاعة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية

لدراسة عملية استلام الناقل للبضائع في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية، يتوجب علينا أولًا معرفة ماهية استلام الناقل للبضاعة، ثم بيان الأحكام الواردة في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية المنظمة لاستلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: ماهية الاستلام في ميناء الشحن.

المطلب الثاني: أحكام الاستلام في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية.

المطلب الأول ماهية الاستلام في ميناء الشحن

سنتناول في هذا المطلب المقصود باستلام الناقل للبضاعة وأهميته، والطبيعة القانونية له في فرعين، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: المقصود باستلام الناقل للبضاعة وأهميته.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لاستلام الناقل للبضاعة

الفرع الأول المقصود باستلام الناقل للبضاعة وأهميته

أولا: المقصود باستلام الناقل للبضاعة

لم يرد في القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م والاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924– هامبورج 1978– روتردام 2008) تعريفًا محددًا لمصطلح "استلام البضاعة"، لذا سنذكر بعض ما أورده الفقه من تعريفات لهذا المصطلح، ومنها:

استلام الناقل للبضاعة هو: "وضع البضاعة في عهدة الناقل وجعله مسؤولًا عن سلامتها منذ لحظة التسلم وحتى لحظة التسليم، وفقًا لما تقضي به القوانين والاتفاقيات الدولية"[(5)].

أو هو: "تسلم الناقل أو من يمثله للبضاعة من الشاحن في ميناء الشحن، سواء تم ذلك بطريق الحيازة الفعلية بوضع البضاعة تحت يد الناقل مباشرة، أو بطريق الحيازة الحكمية من خلال وضعها تحت تصرفه في مكان محدد تم الاتفاق عليه مسبقًا، بحيث يتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومطابقتها للبيانات الواردة في وثائق الشحن"[(6)].

ويقصد بعملية الاستلام للبضائع بأنها: "العملية

[(5)] د. سوزان علي حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009م، ص٤٢، د. محمد سامي عبد الحميد: عقد النقل البحري للبضائع في القانون المقارن والاتفاقيات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص95.

[(6)] د. أحمد حسام الدين عوض، المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع في ضوء اتفاقية هامبورج والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص82.

القانونية التي يقبل بمقتضاها الناقل تسلم البضاعة المطلوب نقلها من الشاحن أو وكيله في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد"[7]. إلا أنه نلاحظ على هذا التعريف بأنه عرف عملية الاستلام من الناحية القانونية دون الإشارة إلى الجانب المادي.

مما سبق يمكن القول: إن استلام الناقل للبضائع هي: عملية مادية وقانونية، تتمثل في وضع البضائع تحت عهدة الناقل تمهيدًا لنقلها، بحيث يحوز الناقل أو من يمثله البضائع حيازة فعلية ويقبلها للنقل، ويتمكن من فحصها والتحقق من مطابقتها للبيانات التي قدمها الشاحن، وينشأ عن تسلم البضائع انتقال تبعة الحفظ والمسؤولية إلى الناقل.

ثانيًا: أهمية استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن

تبرز أهمية استلام الناقل للبضاعة من عدة جوانب، يمكن توضيحها على النحو الآتي:

1- تحديد بداية مسؤولية الناقل:

يمثل استلام البضاعة في ميناء الشحن النقطة الزمنية التي تبدأ منها مسؤولية الناقل عن البضائع المشحونة، فبمجرد أن يتسلم الناقل البضائع تنتقل إليه تبعة الهلاك أو التلف، وتبدأ مسؤوليته القانونية عن المحافظة على البضاعة وسلامتها حتى التسليم، ويترتب على ذلك توفير ضمانة حقيقية للشاحن والمرسل إليه بأن البضاعة ستظل في مأمن من الهلاك أو التلف خلال فترة وجودها في عهدة الناقل، الأمر الذي يُعزّز الثقة في التعاملات التجارية البحرية الدولية [8].

2- ضمان تنفيذ عقد النقل وإصدار سند الشحن:

يُعتبر الاستلام الشرط الجوهري لقيام عقد النقل البحري وتنفيذه فعليًا، إذ لا يمكن للناقل أن يشرع في نقل البضائع قبل أن يتسلمها من الشاحن، وبالتالي فإن واقعة الاستلام تمثل المرحلة الأولى في تنفيذ العقد، ويترتب عليها قيام الناقل بإصدار سند الشحن أو إيصال الاستلام، والتي تُعدّ دليلًا على أن البضاعة أصبحت في عهدة الناقل[9].

3- تحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل

يُسهم استلام البضاعة في تحقيق التوازن العقدي بين الشاحن والناقل، إذ يضمن للأول نقل بضاعته بأمان، ويمنح الثاني نقطة بدء محددة لمسؤوليته تمكنه من تنظيم أعماله والتأمين عليها، كما أن تحديد لحظة الاستلام بدقة يساعد في فضّ النزاعات المتعلقة بتحديد من يتحمل الخسارة عند حدوث ضرر أو تأخير، وهذا التوازن ضروري لتوزيع المخاطر والتزامات التأمين بشكل دقيق بين الأطراف، خاصة في ظل العلاقات التجارية الدولية[10].

---

[7] مشار إليه في رسالة: نورا صالح علي الوالي: التزامات الناقل البحري للبضائع في القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2008م، ص28.

[8] د. كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002م، ص23، د. حسن عبدالله محمد العنسي: النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، مقدمة إلى كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2007م، ص133.

[9] د. أحمد حسام الدين عوض، مرجع سابق، ص85.

[10] د. عبد القادر الشيخلي: النقل البحري للبضائع في القانون والاتفاقيات الدولية، ط2، دار الثقافة للنشر، عمان، 2014، ص112.

4- انسجام الاستلام للبضاعة مع قواعد الإنكوترمز الدولية (2020)

يتكامل استلام الناقل للبضاعة مع قواعد الإنكوترمز (2020) التي تحدد لحظة انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري، مثل شروط FCA – FOB – CIF – DAP وغيرها[11]، فكلما تم تحديد وقت ومكان تسلم الناقل للبضاعة بوضوح، أمكن توزيع المخاطر والالتزامات بدقة بين أطراف عقد البيع الدولي والنقل البحري[12].

الفرع الثاني الطبيعة القانونية لاستلام الناقل للبضاعة

لم تنص أحكام القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م والاتفاقيات الدولية (بروكسل 1924– هامبورج 1978– روتردام 2008) بشكل صريح على الطبيعة القانونية لاستلام الناقل البضائع في ميناء الشحن، لذا ذهب فريق من فقهاء القانون[13] إلى أن استلام الناقل للبضائع ذي طبيعة مختلطة مادية وقانونية: فهو من ناحية التزام مادي يتمثل مضمونه في واقعة التسلم الفعلي (المادي) للبضاعة ووضعها تحت يد الناقل أو من يمثله، وهو من ناحية أخرى التزام قانوني ينتج عنه انتقال عبء المحافظة على البضاعة وضمان سلامتها إلى الناقل، فتسلّم الناقل للبضاعة سواء كان فعليًا أو حكميًا يُعد عملًا قانونيًا تنفيذًا لعقد النقل، ويمثل الحدّ الفاصل بين مسؤولية الشاحن ومسؤولية الناقل[14]، بينما ذهب فريق آخر[15] إلى أن: "الطبيعة القانونية لاستلام الناقل للبضائع هي طبيعة عقدية خالصة، إذ يترتب على إبرام عقد النقل التزام الناقل بأن يتسلم البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما تمهيدًا لشحنها ونقلها إلى ميناء الوصول، بمعنى أن الاستلام يستمد طبيعته القانونية من كون الناقل يباشر عملًا عقديًا وليس عملًا مهنيًا عرضيًا، ويترتب على عدم قيام الناقل بالاستلام قيام مسؤوليته التعاقدية تجاه الشاحن[16].

ويرى الباحث أن عملية التسليم تجمع بين واقعة التسلم المادي للبضاعة وبين آثارها القانونية المترتبة على انتقال عبء المحافظة والمسؤولية، ومن ثم، فإن تسلم الناقل للبضائع ليس مجرد إجراء تمهيدي للشحن، بل هو التعبير العملي عن قيام العقد وتنفيذه الفعلي، كما يمثل الأساس الذي تُبنى عليه باقي الالتزامات اللاحقة للناقل، خاصة التزامه بالمحافظة على البضائع وتسليمها بالكيفية المتفق عليها، وأي إخلال بالاستلام يترتب عليه مسؤولية عقدية مباشرة في مواجهة الشاحن وفقًا للقواعد العامة. وبالتالي، فإن الطبيعة القانونية لاستلام الناقل للبضائع هي بالأساس تعاقدية ذات طابع مزدوج (مادي وقانوني).

---

(11) سيتم بيان هذه البيوع بشكل مفصل في المبحث الثاني من هذه الدراسة عند حديثنا عن قواعد الإنكوترمز 2020.

(12) منال قاسي: فعالية قواعد الإنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2017– 2018م، ص 29.

(13) د. محمد حسين منصور: العقد البحري وعقد النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ب. ت، ص٣٥٠، د. أحمد حسام الدين عوض، مرجع سابق، ص82

(14) د. محمد سامي عبدالحميد: مرجع سابق، ص97.

(15) د. محمود سمير الشرقاوي: القانون التجاري البحري (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2016، ص278.

(16) د. عبد القادر الشيخلي: مرجع سابق، ص115.

المطلب الثاني أحكام الاستلام في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية

سنتناول في هذا المطلب ما تناولته نصوص القانون اليمني والاتفاقيات الدولية من أحكام تنظم استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن وذلك في فرعين على النحو الآتي:

الفرع الأول: أحكام الاستلام في القانون البحري اليمني.

الفرع الثاني: أحكام الاستلام في الاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول أحكام الاستلام في القانون البحري اليمني

أجاز القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م في المادة (239) منه لأطراف عقد نقل البضائع بحرًا الاتفاق على تحديد مكان وزمان تسلم الناقل للبضائع من الشاحن، فإذا لم يكن هناك اتفاق بهذا الشأن، فيتم التسليم في المكان والزمان اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، إذا لم يوجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك[17].

ويثار التساؤل هنا حول الحالة التي يتم فيها استلام البضائع خارج حدود ميناء الشحن، هل تسري عليها أحكام القانون البحري اليمني أو لا؟

نلاحظ أن القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م لم يجب بشكل واضح وصريح على هذا التساؤل، الأمر الذي أدى إلى اختلاف آراء الفقهاء حول هذا الموضوع، فذهب فريق[18] إلى أن مرحلة النقل التي تتم خارج ميناء الشحن تدخل في نطاق النقل البحري إذا تم الاتفاق على ذلك، وحجتهم أن المادة (239) من القانون البحري اليمني[19] تجيز للشاحن تسليم للبضائع إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن في حالة عدم وجود اتفاق، وبالتالي تخضع مرحلة النقل خارج الميناء للأحكام المنصوص عليها في القانون البحري[20]، بينما ذهب فريق آخر[21] إلى أن أحكام القانون البحري اليمني تسري على الاستلام الذي يتم داخل حدود الميناء أو من اللحظة التي يكون فيها الناقل مستلمًا البضاعة في ميناء الشحن، ولا تسري على مرحلة النقل خارج الميناء[22]، وحجتهم أن المادة (1/243) من القانون البحري اليمني[23] التي حددت بوضوح بدء مسؤولية

---

[17] المادة (239) من القانون البحري اليمني التي تنص على أنه: "على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمن والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك...".

[18] د. هاني محمد دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002م، ص31، د. عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001م، ص114، د. محمد بهجت عبدالله: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص39،

[19] وهذه المادة مشابهة ومطابقة لنص المادة (218) من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990.

[20] د. حمد الله محمد حمد الله: القانون البحري, ج1, دار النهضة العربية, القاهرة, 2005–2006م، ص234.

[21] د. مصطفى كمال طه: القانون البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000م، ص330 .

[22] د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990م، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003م، ص24.

[23] تنص المادة (1/243) من القانون البحري اليمني على أنه: "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين

الناقل منذ استلامه للبضائع في ميناء الشحن[24].

ويرى الباحث أن نص المادة (1/243) من القانون البحري اليمني جاء صريحًا وواضحًا في تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري، حيث ربط بداية المسؤولية بتسلم البضائع داخل ميناء الشحن، وبالتالي فإن توسيع نطاق تطبيق أحكام القانون البحري ليشمل المرحلة السابقة على دخول البضائع ميناء الشحن يمثل خروجًا على الأصل العام الذي لا يجوز الخروج عنه إلا بنص قانوني صريح أو اتفاق دولي (كعقود النقل المتعدد الوسائط)، وهو ما لا يتوافر في الحالة التي نحن بصددها، كما أن المادة (239) من القانون البحري اليمني وإن كانت تتضمن جواز الاتفاق على تحديد مكان التسليم، إلا أنها تتعلق بتنظيم التزامات الشاحن في تسليم البضائع، ولا تُنشئ حكمًا مباشرًا متعلقًا ببداية مسؤولية الناقل أو نطاق تطبيق أحكام القانون البحري، إضافة إلى أن إخضاع مرحلة ما قبل الميناء للقانون البحري بناءً على اتفاق خاص فقط يُعرض قواعد المسؤولية البحرية للاضطراب، ويفتح الباب أمام تحايل الأطراف على الاختصاص النوعي للقانون البحري، مما يتعارض مع الطبيعة الخاصة لهذه القواعد، خصوصًا وأن ما يتم قبل دخول البضائع إلى ميناء الشحن إنما يخضع – بحسب طبيعته – إلى قواعد النقل البري أو العام، وليس إلى قواعد القانون البحري، التي تقتصر على المراحل البحرية للنقل، ولهذا فإن الباحث يرجح قصر نطاق تطبيق أحكام المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري اليمني على البضائع التي يتم استلامها داخل ميناء الشحن فقط.

ونلاحظ أن القانون البحري اليمني لم يعالج حالة عدم قيام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن بموجب عقد النقل البحري على الرغم من توفر الشروط المتفق عليها، مما يجعل الناقل مخل بالتزامه وفقًا للقواعد العامة، ويخول الشاحن طلب التنفيذ العيني إذا كان ممكنًا، أو فسخ العقد مع التعويض[25]، إلا أنه بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الشاحن قدم له بضاعة غير المذكورة في سند الشحن أو قدم له بضائع خطرة، أو أن عدم تنفيذه لعقد النقل يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو تابعيه فيه[26].

ويترتب على تحديد لحظة تسلم الناقل للبضائع أثر على مدى صحة الشروط الواردة في سند الشحن، ومن أبرزها:

1- شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع:

ويعني عدم مسؤولية الناقل عن البضائع قبل وضعها تحت الروافع أو بعد إنزالها منها، ويكون هذا الشرط

تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً لأحكام المادة (233)".

[24] وهذه المادة مشابهة ومطابقة لنص المادة (227) من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990.

[25] د. عادل علي المقدادي: القانون البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002م، ص112،د. أنور سلطان: مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، الجامعة الأردنية، عمان، 1987م، ص255.

[26] د. عاطف محمد الفقي: مرجع سابق، ص 71 ، د. محمد عبدالفتاح ترك: عقد النقل البحري, الجامعة الجديدة, الإسكندرية, 2005م, ص227.

باطلًا وفقًا لأحكام القانون البحري اليمني، حيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ لحظة استلامه البضاعة وحتى تسليمها وفقًا لنص المادة (1/243) من القانون البحري اليمني والتي تنص على أنه: "1- يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقًا لأحكام المادة (233)"، كما يُعد باطلًا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف الذي يصيب البضاعة وفقًا لنص المادة (252/أ) من القانون البحري اليمني[27].

2- شرط تحمل الشاحن مخاطر ومصاريف الشحن:

أجازت المادة (243/ أ) من القانون البحري اليمني لأطراف العقد الاتفاق على أن يقوم الشاحن بعملية الشحن[28]، فإن تضمن سند الشحن ذلك الاتفاق، كان الشرط صحيحًا، ويكون الشاحن مسؤولًا عن المخاطر التي تلحق البضائع خلال الشحن، أما إذا لم يكن هناك اتفاق كان الشرط باطلًا، أما بالنسبة لشرط تحمل الشاحن مصاريف الشحن، فالشرط صحيح في كل الأحوال، بغض النظر عمن كان الملتزم بعملية الشحن.

3- شرط الشحن على الصنادل:

يُعد شرط الشحن على الصنادل[29] شرطًا صحيحًا طبقًا لأحكام المادة (1/236) من القانون البحري اليمني[30]، سواء كان سبب الشرط متعلق بالسفينة كضحالة المياه عند الشاطئ، أو وجود تراكمات رملية تمنع وصول السفينة إلى الرصيف، أو متعلق بالناقل كاختياره الشحن بهذه الطريقة كسبًا للوقت أو تفاديًا منه لدفع رسوم أكثر عند الأرصفة، أو متعلقًا بالشاحن أو المرسل إليه كاستعجاله في استلام البضائع أو شحنها بدلًا من الانتظار حتى ترسو السفينة على الرصيف بعد حين[31].

4- شرط التسليم تحت الروافع:

عبارة تحت الروافع يقصد بها حالتين: الحالة الأولى أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن تحت الروافع على ظهر السفينة، بمعنى أن من يقوم بشحن البضائع هو الشاحن، والحالة الثانية أن يقوم الشاحن بوضع البضائع تحت روافع الميناء على الرصيف، ويقوم الناقل بشحنها على ظهر السفينة، بمعنى أن الناقل هو من قام بالشحن، وفي الحالتين يُعد الشرط صحيحا

---

[27] تنص المادة (252/أ) من القانون البحري اليمني على أنه: "يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور التالية :- أ- إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها. ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل. ج – تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (1) من المادة (249) من هذا القانون. د – النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي إتفاق آخر مماثل".

[28] المادة (1/243) من القانون البحري اليمني.

[29] يقصد بالصنادل سفن مسطحة القاع تستخدم في كثير من الموانئ لتحميل وتفريغ البضائع من وإلى السفن الكبيرة، وتُعتبر جزءاً من العملية اللوجستية للنقل البحري، ويطلق عليها سفن التحميل والتفريغ أو وسائل الميناء، أو السفن الخفيفة، أو سفن الخدمة أو المراكب المساعدة، أو أوعية النقل الداخلي.

[30] تنص المادة (1/236) من القانون البحري اليمني على أنه: "1-يلتزم الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها مالم يتفق على غير ذلك كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها".

[31] د. إبراهيم مكي إبراهيم: دعوى المسؤولية على الناقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989م، ص322.

وفقًا لأحكام المادة (1/236) من القانون البحري اليمني التي تجيز الاتفاق على نقل عبء الشحن على الشاحن، وبناءً على ذلك، فإن الناقل يستطيع باتفاق مع الشاحن تأخير لحظة الاستلام إلى ما بعد عملية الشحن، بمعنى أن يقوم الشاحن بنفسه بعملية شحن البضاعة وبعد ذلك يتم استلامها من الناقل[32].

الفرع الثاني أحكام الاستلام في الاتفاقيات الدولية

سنتناول في هذا الفرع أحكام استلام الناقل البحري للبضاعة في ميناء الشحن وفقًا لاتفاقية بروكسل 1924م، واتفاقية هامبورج 1978م، واتفاقية روتردام 2008م، وعلى النحو الآتي:

أولا: تسلم الناقل للبضاعة في اتفاقية بروكسل 1924م

لم تهتم اتفاقية بروكسل 1924م أهمية كبيرة لتحديد ميعاد استلام الناقل للبضائع، بقدر ما اهتمت بإثبات واقعة التسليم عن طريق سند الشحن الذي يسلمه الناقل للشاحن[33]، إذ لم تبين بصورة واضحة متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة، إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة (1/ هـ) من الاتفاقية نرى أنها قد حصرت مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الفترة الواقعة بين شحن البضاعة وحتى وقت تفريغها من السفينة[34]، أي أن مسؤولية الناقل تبدأ في بداية عملية الشحن (مبدأ من البكرة إلى البكرة)، وهو ما يعني أن الناقل يكون في هذه اللحظة قد تسلم البضاعة، وتكون قد دخلت في عهدته، وقد أكدت المادة (2) من الاتفاقية ذلك حيث اعتبرت عملية الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري، بينما تركت الالتزامات السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ لإرادة المتعاقدين والقواعد العامة[35].

وطبقًا لأحكام الاتفاقية، فإن الزمن الذي يعتبر فيه الناقل قد تسلم البضاعة يختلف باختلاف الطريقة التي تتم فيها عملية الشحن، فإذا تم الشحن باستعمال رافعات السفينة كان الناقل مستلمًا البضاعة من لحظة ربط البضاعة ببكرات الرافعة لغرض شحنها، وإذا استعملت رافعات الميناء كان الناقل مستلمًا للبضاعة من لحظة عبورها جانب السفينة ولو لم تستقر بعد في داخلها[36]، أما إذا كانت السفينة راسية بعيدًا عن رصيف الميناء وتم نقل البضاعة بواسطة الجنائب[37]، فيعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من لحظة وضعها داخل الجنائب إذا كان الناقل مالكًا للجنائب أو كانت عملية الشحن في الجنائب تتم

---

[32] د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص24.

[33] تنص المادة (3/3) اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924م على أنه: "على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند شحن ...".

[34] تنص المادة (1/هـ) من اتفاقية بروكسل على أنه : "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها".

[35] المادة (2) من اتفاقية بروكسل 1924م.

[36] د. إبراهيم مكي: نظام النقل بأوعية الشحن، دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، 1975، ص 45.

[37] الجنائب (أو الزوارق/القوارب الخفيفة – Lighters، وهي نفس فكرة الصنادل) هي وحدات عائمة صغيرة مسطحة القاع تُستخدم لنقل البضائع بين السفينة الراسية بعيداً عن الرصيف وبين الشاطئ (أو رصيف الميناء)، وذلك عندما لا تتمكن السفينة من الاقتراب من الرصيف مباشرةً بسبب حجمها أو عمق المياه أو ازدحام الميناء.

بإشرافه وتوجيهاته، أما إذا لم يكن مالكًا للجنائب أو أن عملية الشحن لم تتم بإشرافه وتوجيهاته فيكون التسليم من لحظة ربط البضاعة برافعة السفينة[38]، وإذا كانت البضاعة مما يتم شحنها بواسطة أنابيب خاصة كالسوائل (بترول مثلًا) أو الحبوب (كالقمح)، فإن الناقل يكون قد تسلم البضاعة من لحظة دخولها فوهة الأنبوبة المربوطة بمنشآت الميناء، وبالتالي يكون مسؤولًا عن تسرب البضاعة من الأنبوبة وهي في طريقها إلى داخل السفينة[39].

يختلف الأمر في حالة النقل بالحاويات، حيث يتم تعبئة الحاوية في أماكن خاصة على اليابسة، وبعد تعبئة البضائع يتم غلقها وختمها ونقلها بوسيلة أخرى إلى السفينة لغرض شحنها، مما يعني أن النقل بالحاويات يختلط فيه النقل البحري بأنواع أخرى كالنقل البري أو الجوي، وبناءً على ذلك لو اعتبر الناقل قد تسلم البضاعة من لحظة استلامه للحاوية في مكان التعبئة فإن الناقل سوف يخضع لقواعد مختلفة من ناحية المسؤولية (كمسؤولية الناقل البحري ومسؤولية الناقل البري)، ويمكن معالجة ذلك بتطبيق أحكام المادة (7) من اتفاقية بروكسل[40] التي أجازت لأطراف عقد نقل البضائع بحرًا إدخال أية شروط إضافية في سند الشحن تزيد من مسؤولية الناقل، ما يعني جواز الاتفاق على أن يشمل هذا العقد مرحلة ما قبل الشحن، وهذا الحل يُعد أفضل مما ذهب إليه بعضهم[41] بأن على الناقل في حالة النقل بالحاويات أن يصدر للشاحن سند شحن يغطي المرحلة البحرية من الرحلة وتذكرة نقل بري تغطي المرحلة البرية منها، كون ذلك يؤدي إلى تطبيق قانونين في نفس الوقت على الرحلة الواحدة (القانون البحري على المرحلة البحرية وقانون النقل البري على المرحلة البرية)، إضافة إلى أن تطبيقه قد يواجه بعض الصعوبات لا سيما في الحالات التي يتعذر فيها تحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر.

ويعتبر شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع وفقًا لاتفاقية بروكسل 1924 شرطًا صحيحًا، لأن هذه المرحلة لا تدخل ضمن نطاق مسؤولية الناقل بموجب نص المادة (1/هـ) من الاتفاقية، ويجوز له الاتفاق مع الشاحن على إعفائه من المسؤولية عنها، بينما يُعد شرط تحميل الشاحن أو المرسل إليه مخاطر الشحن باطلًا، كون المادة (3/3) من الاتفاقية تجعل عملية الشحن من التزامات الناقل، ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك، كما يعتبر شرط تحمل مصاريف الشحن شرطًا صحيحًا، إذ إن الاتفاقية لم تتعرض لمسألة المصاريف، فبقيت ضمن الحرية التعاقدية للأطراف، كذلك يُعد شرط الشحن على الصنادل

---

[38] د. عبدالقادر حسين العطير: اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة 1980م، بحث منشور في مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة الثامنة، ص 176.

[39] د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، 1974، ص 287.

[40] نصت المادة (7) من اتفاقية بروكسل 1924م على أنه: "لا يمنع أي حكم من أحكام هذا الاتفاقية الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقيات أو شروط أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً".

[41] د. يعقوب يوسف صرخوه: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد الثاني، يونيو 1984م، ص 151.

شرطًا صحيحًا، حيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ وضع البضاعة على السفينة وحتى تفريغها منها، ويختلف الحكم بالنسبة لشرط التسليم تحت الروافع بحسب المقصود بعبارة "الروافع"، فإذا كان المقصود روافع السفينة فالشرط باطل، لأنه ينقل عملية الشحن إلى الشاحن خلافًا لنصوص الاتفاقية، أما إذا كان المقصود روافع الرصيف فالشرط صحيح، إذ يظل الناقل هو الملتزم بالشحن.

ويرى الباحث أن قصر لحظة استلام الناقل للبضائع منذ بدأ عملية الشحن (وفقًا لأحكام اتفاقية بروكسل 1924) لا يحقق التوازن المطلوب بين مصالح الشاحن والناقل، لاسيما وأن معظم حوادث الهلاك أو التلف تقع في الفترات السابقة للشحن أو اللاحقة للتفريغ، مما جعل موقف الاتفاقية محل انتقاد فقهي واسع، الأمر الذي دفع الاتفاقيات اللاحقة، مثل اتفاقية هامبورج 1978 واتفاقية روتردام 2008، إلى تبني نطاق زمني أوسع لمسؤولية الناقل يمتد من لحظة استلامه الفعلي للبضائع وحتى تسليمها.

ثانيًا: تسلم الناقل للبضاعة في اتفاقية هامبورج 1978م

يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة طبقًا لأحكام المادة (2/4) من اتفاقية هامبورج 1978 من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو من ينوبه، أو من السلطات العامة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضاعة له لغرض الشحن[42]، ويكون ذلك بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل أو أحد وكلائه، بحيث يستطيع ممارسة حقه في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها للبيانات المقدمة من الشاحن[43]، وبغض النظر عن الطريقة التي تم فيها الشحن، فمثلًا لو تم وضع البضاعة تحت تصرف الناقل لغرض فحصها قبل وضعها في الجنائب فأنه يعتبر قد تسلمها منذ لحظة وضعها تحت تصرفه وليس من لحظة رفعها من الجنائب إلى السفينة، كما يكون الناقل قد تسلم البضاعة السائلة أو الحبوب من اللحظة التي تدخل فيها فوهة الأنبوبة، لأنها تعتبر في هذه اللحظة تحت تصرف الناقل [44].

وقد أبطلت المادة (23) من اتفاقية هامبورج 1978 كل شرط يرد في عقد النقل أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة للعقد يكون مخالفًا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام الاتفاقية، إلا أنها سمحت للناقل أن يزيد من مسؤوليته والتزاماته المنصوص عليها في الاتفاقية[45]، وبناءً على ذلك يجوز له الاتفاق مع

---

[42] تنص المادة (2/4) من اتفاقية هامبورج 1978م على أنه: " 2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل: ...ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك: ..."2 بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل اليه البضائع من الناقل . 3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له".

[43] الواحد رشيد: مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013م، ص 46.

[44] د. إبراهيم مكي: نظام النقل بأوعية الشحن، مرجع سابق، ص 116.

[45] نصت المادة (23) من اتفاقية هامبورج 1978م 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، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى

الشاحن على تسلم البضائع خارج ميناء الشحن (في مخازن الشاحن مثلًا)، الأمر الذي جعل بعض فقهاء القانون[46] يعتبرون أن الاتفاقية لم تحدد بشكل دقيق متى يعتبر الناقل قد تسلم البضاعة، وبالتالي ذهبوا إلى أن عملية تسلم الناقل للبضاعة هي عملية قانونية تتمثل في إصداره سند الشحن وتسليمه إلى الشاحن[47]، إلا أن هذا القول يخالفه الواقع في كثير من الأحيان، إذ قد يتسلم الناقل البضائع وتكون في عهدته ومع ذلك لا يقوم بإصدار سند الشحن إلا بعد فترة من استلامه لها، كما أنه في بعض الحالات قد يتم تسليم البضائع إلى وكلاء الناقل أو إلى سلطات الميناء أو طرف ثالث آخر ثم يقوم الناقل بإصدار سند الشحن بعد استلامها من وكيله أو من سلطات الميناء[48].

ووفقًا لأحكام المادة (1/4) من اتفاقية هامبورج 1978، تبدأ مسؤولية الناقل القانونية من لحظة استلامه البضاعة في ميناء الشحن[49]، وبالتالي، لا تسري أحكامها على مرحلة النقل الداخلي (بري/نهري) إلى الميناء[50]، والتي تحكمها القواعد العامة أو بنود عقد النقل الخاص[51]، ومن أهم نتائج هذا الامتداد الزمني للمسؤولية إبطال أي شرط في سند الشحن يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدته قبل الشحن أو بعد التفريغ[52].

ثالثًا: تسلم الناقل للبضائع وفقًا لاتفاقية روتردام 2008م

وسعت اتفاقية روتردام 2008 من نطاق مدة تسلم الناقل للبضاعة، حيث نصت المادة (12) من

الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها، واي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر باطلاً ولاغياً. 2- خلافاً لأحكام الفقرة (1) من هذه المادة للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية".

[46] د. أحمد محمد سرحان: النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2015، ص 116.

[47] د. فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، مرجع سابق النقل المتعدد الوسائط (الأوجه القانونية والتجارية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1996م، ص212.

[48] د. هاشم رمضان الجزائري: متى يعتبر الناقل البحري قد استلم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، العدد الأول، السنة العاشرة، مارس 1986، ص141.

[49] تنص المادة (1/4) من اتفاقية هامبورج 1978م على أنه: "1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

[50] د. جلال وفاء محمدين: القانون البحري الجديد، مكتبة ومطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992م، ص319، د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص432، د. محمد بهجت عبدالله: مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص34، د. عاطف محمد الفقي: مرجع سابق، ص162.

[51] خالد عبدالرحيم محمد شهوان: أحكام مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورج (مقارنة مع بعض التشريعات الوطنية)، رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، 2005م، ص 22.

[52] د. محسن شفيق: الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ، ص62 ، د. كمال حمدي: القانون البحري، مرجع سابق، ص56، د. محمد بهجت عبدالله: مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص34.

الاتفاقية على أنه: "1- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع. 2- أ- إذا كان قانون مكان التسلم 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... ٣- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على: أ- أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل. ب- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل".

يتضح من نص المادة أن مدة تسلم الناقل للبضاعة تبدأ من اللحظة التي يتسلم فيها الناقل أو الطرف المنفذ[53] للبضاعة فعليًا، سواء تم ذلك داخل الميناء أو خارجه، حيث يتم التسلم إما مباشرة من الشاحن إلى الناقل أو من ينوب عنه أو إلى الطرف المنفذ، وهو الشكل الأكثر شيوعًا، كما قد يكون التسلم من سلطة أو طرف آخر ينص قانون مكان الشحن على وجوب تسليم البضاعة لها أو لذلك الطرف.

وقد حددت الفقرة الأولى من المادة (12) من اتفاقية روتردام 2008 بشكل واضح وصريح – بخلاف اتفاقيتي بروكسل وهامبورج- أن مسؤولية الناقل تبدأ من لحظة تسلمه للبضاعة من الجهة المخولة بالتسليم، والسبب في ذلك كونها اتفاقية دولية حديثة يتعين عليها معالجة كافة الفروض التي قد تنص عليها بعض التشريعات البحرية الوطنية بشأن ضرورة تسليم البضائع من الشاحن أو الناقل إلى سلطة معينة – كسلطة الميناء أو مصلحة الجمارك أو الإدارة الصحية- لتتولى عملية الاستلام والتسليم، لذلك نصت الاتفاقية صراحة أن المدة التي تكون فيها البضاعة لدى تلك السلطة أو الطرف الآخر لا تخضع لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية، لأنه ليس من العدل أن يسأل الناقل عن أخطاء لم يرتكبها ولم يكن سببًا في ارتكابها، كون البضاعة لم تسلم إليه فعلًا[54].

كما أجازت الفقرة الثالثة من المادة (12) من الاتفاقية روتردام 2008م لأطراف عقد النقل الاتفاق على تحديد وقت ومكان تسلم الناقل البضائع من الشاحن، مراعية للتطورات التكنولوجية المستحدثة، وما يستجد على ساحة النقل البحري، مستندة إلى مبدأ الالتزام من الباب إلى الباب الذي يتلاءم مع واقع النقل متعدد الوسائط [55]، إلا أنها قيدت إرادة الأطراف بشرطين:

[53] عرفت المادة (6/1) من اتفاقية روتردام 2008م الطرف المنفذ بأنه: أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

[54] د. نبيل علي أحمد الفيشاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2016م، ص165.

[55] د. سعيد يحي: مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، 2000،.ص 7.

الأول عدم جواز الاتفاق على أن يكون وقت تسلم الناقل البضائع لاحقًا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل، والثاني ألا يكون وقت تسليم البضائع إلى المرسل إليه سابقًا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى العقد، ويعتبر باطلًا كل اتفاق يخالف هذان الشرطان، ولعل الهدف من ذلك هو الحد من التحايل الذي يقوم به بعض الناقلين بتضمين سندات الشحن بنودًا يلتزم الشاحن بمقتضاها بتسليم البضائع إلى الناقل على ظهر السفينة[56]، وتفاديًا لأي مشاكل قد تأتي نتيجة الخلط في المفاهيم المتعلقة بعمليات تسلم البضاعة تحميلها[57].

ونلاحظ من خلال الاطلاع على نصوص المادتين (12، 13) من اتفاقية روتردام 2008م وجود تناقض في الأحكام الواردة فيها[58]، حيث يلاحظ أن الفقرة الأولى من المادة (12) أقرت مبدأ مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ من لحظة استلامه للبضائع من الشاحن أو السلطة أو أي طرف آخر بغرض نقلها، بينما أجازت الفقرة الثالثة من المادة نفسها لأطراف العقد أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، شريطة ألا يكون وقت التسلم لاحقًا لبدء تحميلها أو التسليم سابقًا لإتمام تفريغها، كما الزمت الفقرة الأولى من المادة (13) الناقل القيام بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية، بينما أجازت لأطراف العقد في الفقرة الثانية منها الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها شريطة أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد، بمعنى أن هذه الفقرة نقضت حكم الفقرة الثالثة من المادة (12) فأجازت لأطراف عقد النقل الاتفاق على كل مراحل النقل، بما في ذلك الشحن والتفريغ، ولم تبقي منها سوى مرحلة النقل على السفينة التي قصرتها على عاتق الناقل.

ويرى الباحث أنه كان الأولى بالاتفاقية – بدلًا من إيراد تلك النصوص المتناقضة– النص منذ البداية على منح أطراف عقد النقل البحري حرية الاتفاق بشأن تحديد نطاق العقد، وتحديد التزامات وحقوق كل طرف، باستثناء عملية نقل البضائع على السفينة فتظل التزامًا حصريًا للناقل، لا يجوز الاتفاق على تفويض الشاحن أو المرسل إليه القيام بها بدلًا عن

---

[56] وهو ما كان يسمح به في ظل اتفاقية هامبورج في المادة (4) منها، للمزيد انظر د. وجدي حاطوم: الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ظل اتفاقية روتردام 2008م، بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريقة البحر للعام 2008م، مركز الأبحاث والدراسات، الجامعة اللبنانية، بيروت، 2010م، ص1020.

[57] د. فاروق محمد ملش: اتفاقية الأمم المتحدة بشان عقود نقل البضائع الدولي في البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) لسنة 2009م، الحسنات والإيجابيات، مجلة أخبار النقل البحري، الإسكندرية، العدد 8 السنة 15، منشور على شبكه الإنترنت WWW.arabfcs.com، ص15، فالتسلم لحظة قانونية تحدد بدء مسؤولية الناقل، بينما التحميل عملية مادية لاحقة، وقد يؤديها الناقل أو الشاحن حسب الاتفاق.

[58] سبق ذكر نص المادة (12) من اتفاقية روتردام 2008 في المتن، أما المادة (13) من الاتفاقية فتنص على أنه: "1- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية. 2- بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل (4) وبالفصول (5) إلى (7)، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد".

الناقل، كون عملية نقل البضاعة تمثل الغاية الأساسية والجوهرية من إبرام عقد النقل.

وطبقًا لأحكام المادة (3/12) من اتفاقية روتردام 2008 يُعد شرط عدم مسؤولية الناقل قبل وبعد الروافع شرطًا جائزًا في حالة اتفاق الأطراف على ذلك، أما إذا لم يتم الاتفاق على ذلك فإن الأصل بطلان ذلك الشرط عملًا بنص المادة (1/12) التي جعلت مسؤولية الناقل تبدأ منذ لحظة استلامه للبضائع ولو تم ذلك خارج ميناء الشحن، كما يعتبر شرط تحميل الشاحن مخاطر الشحن شرطًا غير مقبول، كون هاتان العمليتان تقع على عاتق الناقل وفقًا لنص المادة (12) من الاتفاقية، بينما يُعد الشرط صحيحًا طبقًا لنص المادة (2/13) من الاتفاقية كونها أجازت لطرفي عقد النقل الاتفاق على تحميل الشاحن بعض الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، مثل تحميل البضائع وشحنها وتستيفها وتفريغها، أما شرط تحميل الشاحن أو المرسل إليه مصاريف عملية الشحن فهذا الشرط صحيح، كون الاتفاق على الأجرة ومقدارها ووقت سدادها من الأمور التي تركت الاتفاقية لأطراف العقد حرية الاتفاق عليها، ويُعد –أيضًا– شرط الشحن على الصنادل شرطًا صحيحًا ومتروك لإرادة الأطراف حسب نص الفقرة الثالثة من المادة (12)، الإضافة إلى أن المادة (2/13) أجازت نقل بعض الالتزامات على عاتق الشاحن وجعلتها غير متعلقة بالنظام العام، ومن تلك الالتزامات تحميل البضائع وتفريغها[59].

المبحث الثاني قواعد الإنكوترمز (2020) ودورها في تحديد لحظة الاستلام

سعت غرفة التجارة الدولية إلى وضع قواعد تسمى بـ (قواعد الإنكوترمز Incoterms) تحدد التزامات كل من البائع والمشتري في عملية التسليم والنقل للبضائع في عقود البيع الدولية، ويبرز الدور التكميلي لقواعد الإنكوترمز في العقود الدولية من حيث أنها توفر إطارًا واضحًا لتحديد لحظة انتقال المخاطر وتوزيع التكاليف بين الأطراف، بما يعزز الوضوح ويحد من الغموض القانوني، لذا سنتناول في هذا المبحث مفهوم قواعد الإنكوترمز (2020)، ثم نبين دورها في تحديد لحظة الاستلام للبضائع في مطلبين، وعلى النحو الآتي:

المطلب الأول: مفهوم قواعد الإنكوترمز (2020).

المطلب الثاني: دور قواعد الإنكوترمز في تحديد لحظة الاستلام.

المطلب الأول مفهوم قواعد الإنكوترمز (2020)

يقصد بقواعد الإنكوترمز: مجموعة من القواعد وضعتها غرفة التجارة الدولية لتنظيم مسؤوليات البائع والمشتري في عقود البيوع التجارية الدولية الأكثر استخدامًا وشيوعًا، ويبلغ عددها أحد عشر عقدًا تصنف إلى مجموعتين باعتبار معيار وسيلة نقل البضائع، وتتميز بأنها قواعد غير ملزمة لأطراف العقد على عكس نصوص القانون اليمني والاتفاقيات الدولية، إلا أنه إذا تم الإشارة من قبل الأطراف في عقودهم فإنها تستمد إلزاميتها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف وتطبق على عقودهم، وتحدد قواعد

[59] د. محمد عبدالفتاح ترك: مرجع سابق، ص228، د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص42.

الإنكوترمز (2020) مكان تسليم البضائع، ومن يتحمل تكاليف الشحن، التأمين، الجمارك، والمخاطر أثناء النقل[60]، وما يهمنا هنا هو بيان المكان والزمن الذي يتم فيهما تسليم البضاعة للناقل في كل عقد من تلك العقود.

وتنقسم قواعد الإنكوترمز (2020) إلى قسمين: قواعد متعددة الوسائط، وقواعد بحرية أو نهرية، لذا سيتم تناول هذا المطلب من خلال تقسيمه إلى فرعين كما يلي:

الفرع الأول: قواعد الإنكوترمز متعددة الوسائط.

الفرع الثاني: قواعد الإنكوترمز البحرية والنهرية.

الفرع الأول قواعد الإنكوترمز متعددة الوسائط

ويقصد به القواعد التي يتم تنفيذها بشحن ونقل البضائع بكافة طرق النقل (بحرًا، جوًا، برًا، سكك حديدية)، وتضم سبع قواعد (أو عقود):

1- **عقد البيع (إكس ورك EXW)**: ويتم فيه تسليم البضاعة في مكان الإنتاج (المصنع) أو مخازن البائع، بمعنى أن المشتري يكون ملزمًا بتقديم وسيلة النقل على حسابه ونفقته إلى البائع لكي يتم شحن البضاعة عليها، ويكون البائع ملزمًا بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري في المصنع أو مخازن البائع دون أن يكون مسؤولًا عن شحنها داخل أو فوق وسيلة النقل التي وفرها المشتري[61].

فمكان استلام البضاعة في عقد البيع (إكس ورك) مسمى ومحدد وهو المصنع أو مخازن البائع، والمشتري هو الذي يتحمل جميع تكاليف ومخاطر النقل منذ لحظة استلام البضاعة من مكان البائع، وبالتالي فإن الناقل لا يلتزم باستلام البضاعة إلا عندما يكلّفه المشتري بعقد نقل مستقل بالتوجه إلى مقر البائع لاستلام البضاعة، ويتفق معه على ميعاد ومكان الاستلام (وهو مكان البائع عادةً)، ولا يكون الناقل في عقد البيع (إكس ورك) ملزمًا بشيء تجاه البائع، بل يلتزم فقط تجاه المشتري الذي تعاقد معه.

2- **عقد البيع (فرى كرير Free Carrier . FCA)**: ويعني أن يقوم البائع بتسليم البضاعة للناقل أو لشخص آخر معين من قبل المشتري بمكان البائع أو المكان الآخر المسمى، وعلى أطراف العقد أن يحددوا مكان التسليم بدقة ووضوح؛ لما في ذلك من أثر على التزامات شحن أو تفريغ البضاعة في المكان المحدد، كالتزام البائع بشحن البضاعة إذا تم التسليم في مكانه، أما إذا تم التسليم في مكان آخر فلا يكون البائع مسؤول عن تفريغ البضاعة لشحنها فوق وسيلة النقل الخاصة بالناقل[62].

وفي عقد البيع (FCA) يكون الناقل ملتزمًا باستلام البضاعة بعد أن يبرم عقد النقل مع المشتري، ويحدد فيه مكان وزمان الاستلام، إذ عليه التوجه في الموعد والى المكان المحددين لاستلام البضاعة سواء كان ذلك في منشأة البائع أو في أي نقطة أخرى محددة، وتبدأ مسؤوليته تجاه المشتري الذي كلّفه من لحظة استلامها من البائع.

[60] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: بحث في بيع البضائع المنقولة عبر البحر والاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص51.

[61] زاهية توام وسعاد رزاي: مصطلحات التجارة الدولية (الإنكوترمز) قراءة في إصدار 2020، بحث منشور في مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 4، العدد1، تاريخ النشر 2021/6/30م، ص 319.

[62] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص57.

3- عقد البيع (كبت - كريج بايدتو/ CPT,Carriage Paid To): ويعني أن البائع يسلم البضاعة إلى الناقل أو إلى شخص آخر معين من البائع في المكان المتفق عليه، ويكون ملزمًا بدفع أجور النقل حتى وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد، ويجب على أطرف العقد أن يحددوا بدقة ووضوح تام كلا من مكان تسليم البضاعة للناقل وهو المكان الذي تنتقل فيه المخاطر إلى المشتري، ومكان الوصول المسمى الذي يجب على البائع تحديده في عقد النقل؛ كونه ملزمًا بأجور ومصاريف النقل حتى وصول البضاعة إلى ذلك المكان[63].

وإذا استخدم عدة ناقلين لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المتفق عليه، ولم يتفق الأطراف على تحديد نقطة التسليم، فإن الموقع الأصلي لانتقال المخاطر يكون عند تسليم البضاعة للناقل الأول والذي يتم اختياره من قبل البائع، ولا يكون للمشتري أي رقابة عليه[64].

ويكون الناقل ملزمًا باستلام البضاعة بمجرد أن يبرم عقد النقل مع البائع، ويحدد فيه زمان ومكان استلام البضاعة، وعادةً ما يتم الاستلام من البائع نفسه (المُصدِّر)، أو من مكان آخر يتفق عليه في بلد الشحن، وبالتالي فإن المخاطر تنتقل من البائع إلى المشتري من لحظة تسليم البضاعة للناقل، حتى وإن كان البائع هو من دفع أجرة النقل.

4- عقد البيع (سيب -كريج أند أنشورنس بايدتو/ CIP- Carriage and Insurance Paid to): وفيه يسلم البائع البضاعة إلى الناقل أو إلى شخص آخر معين من البائع في المكان المتفق عليه، ويكون ملزمًا بدفع أجور النقل حتى وصول البضاعة إلى المكان المعين، كما يتولى البائع التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيبها، فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل بموجب التعديل الأخير لقواعد الإنكوترمز 2020م، حيث كان يسمح للبائع وفق قواعد الإنكوترمز 2010 تغطية الحد الأدنى للتأمين في عقد البيع (CIP)[65].

ويكون الناقل في عقد البيع (CIP) ملزمًا باستلام البضاعة منذ لحظة إبرام عقد النقل مع البائع، ويجب عليه استلامها من البائع أو من ينوبه عند الموعد والمكان المحددين للتسليم في بلد الشحن، ومن هذه اللحظة تبدأ مسؤوليته في تنفيذ النقل إلى مكان الوصول المتفق عليه وفق عقد النقل الذي أبرمه مع البائع، بينما تنتقل المخاطر إلى المشتري فور تسليم البضاعة للناقل.

5 . عقد البيع (DPU / Delivered at Place Unloaded): ويعتبر هذا المصطلح جديد على قائمة مصطلحات إنكوترمز 2020 حيث حل محل المصطلح (DAT) في مصطلحات إنكوترمز 2010، ويعني التسليم في مكان التفريغ، وفيه يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى المحطة النهائية أو إلى مكان آخر يحدده المشتري، ويكون تسليم البضاعة قد تم وفقًا لعقد البيع (DPU) عندما يقوم البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المحطة

[63] سميرة بن جيلالي ومحمد كحلولة: تطورات قواعد Incoterms 2010 مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 11، سبتمبر 2018م، ص 153.

[64] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص59.

[65] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص61.

المتفق عليها، ويتحمل البائع كل المخاطر والنفقات حتى يتم تفريغ البضاعة في المحطة المحددة وقبل التخليص الجمركي[66].

وبالتالي فإن الناقل في عقد البيع (DPU) يكون ملزمًا باستلام البضاعة من البائع في الموعد والمكان المحددين في بلد التصدير بموجب عقد النقل الذي تم أبرامه مع البائع، وعليه أن يقوم بنقلها حتى مكان الوصول المتفق عليه مع قيامه بعملية التفريغ، ولا تنتهي مسؤوليته إلا بعد التسليم، بمعنى أن التزام الناقل بالاستلام يبدأ من لحظة تسلمه البضاعة من البائع في بلد الشحن، ويستمر حتى إتمام التسليم والتفريغ في وجهة الوصول، حيث عندها تنتقل المخاطر إلى المشتري.

6- عقد البيع (داب/ DAP" Delivered At Place): ويعني تسليم البضاعة في مكان الوصول المسمى أو في المكان المتفق عليه، وفيه يعتبر البائع قد أوفى بالتزامه عندما تكون البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري ووضعها في المكان المتفق عليه (لكن من دون تفريغها)، ويتحمل البائع كل المخاطر والنفقات بما فيها إتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير، بينما يكون المشتري مسؤولًا عن التخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد، وبالتالي فإن المخاطر تنتقل من البائع إلى المشتري في مكان الوصول المتفق عليه قبل التفريغ[67].

ويبدأ التزام الناقل بالاستلام في عقد البيع (DAP) من اللحظة التي يحدد فيها عقد النقل مكان وزمان استلام البضاعة من البائع، وعادةً ما يتم الاستلام في بلد التصدير (مخازن البائع أو ميناء الشحن)، ومن تلك اللحظة يكون الناقل مسؤولًا عن استلام البضاعة ونقلها حتى مكان الوصول المحدد، لكن لا تشمل مسؤوليته التفريغ (على عكس شرط DPU).

7- عقد البيع (دي دي بي/ Delivery Duty Paid- DDP): ويعني تسليم البضاعة في مكان الوصول المسمى مدفوعة الرسوم الجمركية، أي أن البائع يقوم بتسليم البضاعة في المكان المعين في بلد الاستيراد ووضعها تحت تصرف المشتري مدفوعة رسوم التصدير والتفريغ والاستيراد وجميع الضرائب الجمركية المقررة[68]، فمصطلح عقد البيع (DDP) يمثل أشد وأكثر الالتزامات المقررة على البائع، على عكس عقد البيع (EXW) الذي يمثل أدنى الالتزامات المقررة على البائع.

ويكون الناقل ملزمًا باستلام البضاعة في عقد البيع (DDP) بمجرد أن يبرم البائع عقد النقل معه ويحدد فيه مكان وزمان استلام البضاعة، وعادةً ما يتم الاستلام في بلد الشحن (مخازن البائع أو الميناء)، ومن هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل بنقل البضاعة إلى وجهة الوصول وفق العقد.

الفرع الثاني قواعد الإنكوترمز البحرية والنهرية

وتشمل القواعد التي تصلح فقط للنقل البحري والنقل عبر الممرات الداخلية، أي أنها تستخدم عندما تكون نقطة استلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه هي ميناء بحري، وتضم هذه المجموعة أربعة عقود أو قواعد:

1- عقد البيع (فاس/ Free Alongside Ship - FAS): ويعنى تسليم البضاعة على

[66] زاهية توام وسعاد رزاي: مرجع سابق، ص 325.

[67] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص61.

[68] زاهية توام وسعاد رزاي: مرجع سابق، ص 326.

الرصيف بجانب السفينة، وقد نظم القانون التجاري اليمني هذا العقد في المادتين (2/121، 2/126)[69]، وفيه يلتزم البائع بنقل البضاعة من المصنع أو من مخازنه وتسليمها على الرصيف في ميناء الشحن الذي ترسو عليه السفينة الناقلة[70]، أو أن توضع البضائع في الصنادل التي تنقلها إلى السفينة الناقلة إذا كانت تقف بعيدًا عن رصيف الميناء، متحملًا المخاطر والتكاليف حتى تلك النقطة بما في ذلك التخليص للتصدير، بينما يتحمل المشتري كل النفقات ومخاطر هلاك أو تلف البضاعة من لحظة وضع البضائع تحت عنايته وحراسته على الرصيف أو على الصنادل، كما يقوم بإبرام عقد النقل البحري ودفع أجرة الشحن من ميناء الشحن حتى وصول البضاعة إلى وجهتها[71].

ويكون الناقل ملزمًا باستلام البضاعة في عقد البيع (FAS) بعد إبرام عقد النقل مع المشتري وتحديد موعد ومكان استلام البضاعة فيه، والذي عادةً ما يكون جانب السفينة في ميناء الشحن، ومن لحظة استلام الناقل للبضاعة تبدأ مسؤوليته عن النقل، بينما تنتقل المخاطر من البائع إلى المشتري بمجرد وضع البضاعة بجانب السفينة.

2- عقد البيع (فوب/ FOB-Free On Board): ويعني تسليم البضاعة على ظهر السفينة، وقد نظم القانون التجاري اليمني هذا العقد في المادتين (2/121، 126/ 2)[72]، وفيه يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة التي يختارها المشتري، وتنتقل تبعية المخاطر ومسؤولية البضاعة للمشتري عند تسلمه للبضاعة على متن السفينة، ويتحمل جميع التكاليف بما في ذلك تكلفة النقل والتأمين ورسوم الاستيراد، إلا أنه يجوز الاتفاق على أن يقوم البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين البحريين نيابة عن المشتري، باعتباره وكيلًا عنه[73].

ويصبح الناقل في عقد البيع (FOB) ملزمًا باستلام البضاعة بعد إبرام عقد النقل البحري مع المشتري، وعادةً ما يتم الاستلام على ظهر السفينة في ميناء الشحن، ومن لحظة استلام الناقل للبضاعة تبدأ مسؤوليته عن نقلها بحرًا إلى وجهتها، بينما تنتقل المخاطر من البائع إلى المشتري عند وضع البضاعة على ظهر السفينة.

---

[69] تنص المادة (2/121) من القانون التجاري اليمني على أنه: "في البيع (فاس) يتولى المشتري إبرام عقد النقل والوفاء بالأجرة ويقوم البائع بتسليم المبيع في ميناء الشحن بمحاذاة السفينة الموصوفة من قبل المشتري لنقل المبيع "، كما تنص المادة (2/126) من القانون نفسه على أنه: "في البيع (فاس) يلتزم البائع بتسليم المبيع بمحاذاة السفينة الموصوفة من قبل المشتري، في ميناء الشحن وخلال المدة المحددة لإجرائه "

[70] د. عبدالخالق صالح عبدالله معزب: المبسط في القانون البحري اليمني، ط3، مكتبة ومطابع النويدي، صنعاء، 2023م، ص238.

[71] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص65.

[72] تنص المادة (1/121) من القانون التجاري اليمني على أنه: " في البيع (فوب) يتولى البائع شحن البضاعة في السفينة وتعتبر البضاعة قد تم تسليمها عند شحنها بالسفينة وتقع تبعة الهلاك على المشتري من وقت الشحن"، كما تنص المادة (1/126) من القانون نفسه على أنه: "1- في البيع (فوب) يلتزم البائع بتسليم المبيع حاجز السفينة ، وعلى ظهر السفينة الموصوفة من قبل المشتري ، في ميناء الشحن وخلال المدة المحددة لإجرائه ".

[73] علاء عمر محمد: انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، عمان، الأردن، 2012م، ص 120.

3- عقد البيع (كوست اند فرايت/ CFR- Cost and Freight): ويعني البيع مقابل القيمة والنقل، وقد تناول القانون التجاري اليمني هذا العقد في المادتين (4/121، 3/126)[74]، وفيه يقوم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن، متحملًا المخاطر حتى لحظة وضع البضاعة على ظهر السفينة، كما يلتزم بإبرام عقد النقل ودفع تكلفته حتى ميناء الوصول المتفق عليه، بينما يتحمل المشتري المخاطر منذ لحظة وضع البضاعة على ظهر السفينة، كما يتحمل مسؤولية التأمين إذا رغب بذلك[75].

ويكون الناقل ملزمًا باستلام البضاعة في عقد البيع (CFR) بعد إبرام عقد النقل مع البائع، وعادةً ما يتم الاستلام على ظهر السفينة في ميناء الشحن، ويبدأ التزامه بالنقل من لحظة استلام البضاعة على ظهر السفينة.

د – عقد البيع (سيف/ CIF – Cost, Insurance, and Freight): ويعني البيع مقابل القيمة والنقل والتأمين، وقد نظم القانون التجاري اليمني أحكام هذا العقد بالمادتين (3/121، 3/126)[76]، وفيه يقوم البائع نظير ثمن إجمالي بإحضار البضاعة من المصنع أو المخازن إلى ميناء الشحن وتسليمها على متن السفينة الناقلة، وكما يقوم باختيار الناقل وإبرام عقد النقل معه من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، بالإضافة إلى قيامه بإبرام عقد التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل، وتنتقل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة عندما تكون على متن السفينة الناقلة أي من وقت الشحن[77].

ويكون الناقل ملزمًا في عقد البيع (سيف) باستلام البضاعة منذ أن يبرم عقد النقل مع البائع، حيث يكون البائع ملزمًا بشحن البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن، ومنذ هذه اللحظة تبدأ مسؤولية الناقل عن نقل البضاعة بحرًا إلى ميناء الوصول، حيث يقوم البائع (الشاحن) والناقل بإعداد سند الشحن ويوقع عليه الناقل، ويرسل ويسلم إلى المشتري، بمعنى ان تسليم البضائع يتم على مرحلتين: الأولى تتمثل في التسليم المادي للبضاعة من البائع إلى الناقل بمقتضى سند شحن يجب أن يكون نظيفًا، والثانية تتمثل في تسليم الوثائق الخاصة بالبضائع إلى المشتري أو وكيله، وبتسليم البضاعة إلى الناقل بمقتضى عقد النقل وسند الشحن وتسلم المشتري سند الشحن والوثائق الأخرى فإن ذلك يعد تسليمًا من الناحية القانونية للبضائع

[74] تنص المادة (4/121) من القانون التجاري اليمني على أنه: "في البيع (سي أنداف) يتولى البائع إبرام عقد النقل دون عقد التأمين ويقوم البائع بتسليم المبيع في ميناء الشحن على ظهر السفينة وتقع تبعة الهلاك على المشتري من وقت الشحن"، كما تنص المادة (3/126) على أنه: "في البيع ... (س.آند.أف) يلتزم البائع بتسليم المبيع مجتازاً حاجز السفينة، على ظهر السفينة الموصوفة من قبل المشتري في ميناء الشحن وخلال المدة المحددة لإجرائه".

[75] زاهية توام وسعاد رزاي: مرجع سابق، ص 324.

[76] تنص المادة (3/121) من القانون التجاري اليمني على أنه: "في البيع (سيف) يتولى البائع إبرام عقد نقل المبيع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ والتأمين عليه ضد مخاطر النقل ، مضيفاً النفقات اللازمة لذلك إلى ثمن المبيع وتقع تبعة الهلاك على المشتري من وقت الشحن"، كما تنص المادة (3/126) على أنه: "في البيع (سيف) ... يلتزم البائع بتسليم المبيع مجتازاً حاجز السفينة، على ظهر السفينة الموصوفة من قبل المشتري في ميناء الشحن وخلال المدة المحددة لإجرائه".

[77] د. عبدالخالق صالح معزب: مرجع سابق، ص 234.

حكمًا وتنتقل إلى المشتري ملكية البضائع والمخاطر الأخرى التي تلحق البضاعة منذ تمام الشحن[78].

ويتضح من دراسة شروط البيع الدولية قواعد الإنكوترمز (2020) توفر إطارًا واضحًا لتحديد لحظة انتقال المخاطر ومسؤولية الناقل، مما يحقق التوازن بين مصالح البائع والمشتري، ويضمن وضوح الحقوق والالتزامات في التجارة الدولية، ويحد من النزاعات المتعلقة باستلام البضاعة ونقل المخاطر.

المطلب الثاني دور قواعد الإنكوترمز في تحديد لحظة الاستلام

تمثل قواعد الإنكوترمز إطارًا اتفاقيًا دوليًا موحدًا لتفسير المصطلحات التجارية الأكثر استخدامًا في العقود الدولية، وفيما يخص عقد النقل البحري، تحدد هذه القواعد بدقة لحظة انتقال المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري، مما يؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على تحديد لحظة استلام الناقل للبضاعة قانونيًا وعمليًا، ويعالج هذا المطلب الدور الحاسم لهذه القواعد كأداة تكميلية أو بديلة للتشريعات الوطنية (ومنها القانون اليمني) والاتفاقيات الدولية في تحديد تلك اللحظة المحورية، لذا سنقوم بدراسة هذا المطلب في فرعين على النحو الآتي:

الفرع الأول: دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً بالقانون اليمني.

الفرع الثاني: دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً بالاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً بالقانون اليمني

على الرغم من أن قواعد الإنكوترمز (Incoterms) لا تنظم علاقة الناقل بالشاحن بل علاقة البائع بالمشتري، إلا أن لها ارتباطًا وثيقًا بوقت الاستلام والتسليم للبضائع، فمن خلال المقارنة بين قواعد الإنكوترمز وأحكام القانون البحري اليمني المتعلقة بتسلم الناقل للبضاعة، يتضح أنهما يتفقان على أن لحظة تسلم الناقل للبضاعة هي النقطة الجوهرية التي تبدأ منها مسؤولياته، غير أن الإنكوترمز تضبط هذه اللحظة بدقة لكل شرط تجاري على حدة، فتحدد مكان التسليم وزمانه وتربطه بانتقال المخاطر بين البائع والمشتري؛ فمثلًا في الشرط (EXW) لا يلتزم الناقل تجاه البائع بشيء[79]، وإنما يبدأ التزامه فقط عندما يكلّفه المشتري بعقد نقل مستقل لاستلام البضاعة من مخازن البائع، أما في الشرط أو البيع (FCA/CPT/CIP) يلتزم الناقل باستلام البضاعة من البائع أو من ينوبه في المكان والزمان المتفق عليهما مع الطرف الذي تعاقد معه (المشتري في FCA، والبائع في CPT وCIP)، وتنتقل المخاطر عند تسليم البضاعة للناقل الأول[80]، وفي البيع (DAP/DPU/DDP) يتسلم الناقل البضاعة من البائع بموجب عقد النقل المبرم معه، ويلتزم بنقلها إلى مكان الوصول المتفق عليه، كما يقوم في (DPU) أيضًا بعملية التفريغ، ويتحمل البائع في (DDP) جميع التكاليف حتى الرسوم الجمركية، بينما في

[78] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص 17.

[79] زاهية توام وسعاد رزاي: مرجع سابق، ص 319.

[80] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: مرجع سابق، ص59.

الشروط البحرية(FAS / FOB / CFR / CIF): يبدأ التزام الناقل عند استلام البضاعة في ميناء الشحن (بجانب السفينة في FAS، وعلى ظهرها في FOB، CFR، CIF)، وتنتقل المخاطر للمشتري من لحظة وضع البضاعة بجانب أو على ظهر السفينة، فقواعد الإنكوترمز تضبط لحظة استلام الناقل بدقة من خلال تحديد مكان وزمن التسليم في كل شرط، وتربط انتقال المخاطر إمّا بمجرد التسليم للناقل (CPT، CIP)، أو عند الشحن بجانب/على السفينة (FAS، FOB، CFR، CIF)، أو عند وصول البضاعة وتفريغها (DAP، DPU، DDP)، وبهذا وفرت الإنكوترمز تنظيمًا عمليًا دقيقًا للحظة انتقال المخاطر، لكنها لم تنظم مسؤولية الناقل تنظيمًا ذاتيًا، إذ تركت ذلك للقوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية.

أما القانون البحري اليمني فقد حدد نطاق تسلم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن حصرًا [81]، حيث تبدأ مسؤوليته من وقت تسلمه الفعلي أو الحكمي للبضاعة داخل الميناء، سواء على الرصيف أو في مخازنه أو مستودعاته المخصصة، شريطة أن تكون تحت تصرفه ليتمكن من فحصها ومطابقتها مع بيانات الشاحن، أما إذا تم التسليم خارج الميناء فإن القواعد العامة هي التي تحكم تلك العلاقة، كما أجاز القانون الاتفاق أو الرجوع إلى العرف لتحديد زمان ومكان التسليم إذا لم يوجد اتفاق، مع بطلان بعض الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن فترة وجود البضاعة في عهدته داخل الميناء.

وبالمقارنة بين قواعد الإنكوترمز (2020) وما تضمنته نصوص القانون البحري اليمني يتضح أن: قواعد الإنكوترمز تعالج التزام الناقل في إطار تحديد انتقال المخاطر بين أطراف البيع، بينما القانون اليمني يعالجه في نطاق مسؤولية الناقل البحري داخل الميناء فقط، وهذا القصور في القانون اليمني – المتمثل في قصر نطاق العهدة على داخل الميناء وترك ما عداه للقواعد العامة – لم يعد ملائمًا للتطورات الحديثة في النقل الدولي ومتطلبات النقل متعدد الوسائط، مما يستوجب معه الاستفادة مما تضمنته قواعد الإنكوترمز (2020) لتكملة ذلك النقص الحاصل في نصوص القانون اليمني.

الفرع الثاني دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً بالاتفاقيات الدولية

أولًا: دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً باتفاقية بروكسل 1924

نلاحظ أن اتفاقية بروكسل 1924م قد حصرت نطاق التزام الناقل في الإطار البحري البحت، فتبدأ مسؤولية الناقل من وقت شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تفريغها منها[82]، ولم تُدخل ضمن نطاق الاستلام المراحل السابقة على الشحن، كاستلامها من مخازن الشاحن أو من رصيف الميناء، إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك، وهو اتفاق يخضع للقواعد العامة لا لنصوص الاتفاقية، وبهذا ضيقت الاتفاقية من دائرة استلام الناقل للبضائع، فجعلت واقعة الشحن على ظهر السفينة هي الحد الفاصل الذي يدخل معه المبيع في عهدة الناقل، بينما تركت ما قبله وما بعده لإرادة الأطراف، وهو ما يمكن القول معه بأن قواعد الإنكوترمز (2020) أوسع نطاقًا وأكثر مرونة في تحديد التزامات الناقل والبائع والمشتري

[81] المادة (243/ 1) من القانون البحري اليمني.

[82] المادة (1/ هـ) من اتفاقية بروكسل 1924م.

بشأن استلام البضاعة وانتقال المخاطر، مما يجعلها أداة مكملة للقوانين والاتفاقيات البحرية، ويحقق قدرًا أكبر من التوازن والوضوح في تحديد لحظة انتقال المخاطر والتزامات الناقل، بما يتلاءم مع مقتضيات التجارة الدولية المعاصرة.

ثانيًا: دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً باتفاقية هامبورج1978

أما اتفاقية هامبورج 1978م فقد نظمت استلام الناقل للبضائع تنظيمًا مختلفًا وأكثر اتساعًا، إذ نصت على أن البضاعة تكون في عهدة الناقل من الوقت الذي يتسلمها في ميناء الشحن، سواء من الشاحن مباشرة، أو من وكيله، أو من سلطات الميناء، أو حتى من طرف ثالث مخول قانونًا[83]، ولم تقصر الاستلام على لحظة شحن البضاعة على ظهر السفينة، بل وسعت نطاق الاستلام ليبدأ منذ وضع البضاعة تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن، وهو ما يعني أن ما جاءت به اتفاقية هامبورج يمثل خطوة متقدمة في حماية مصالح الشاحنين مقارنةً بالنهج التقليدي، إلا أن الاستفادة المثلى تتحقق بدمج أحكام الإنكوترمز التي تحدد بدقة التزامات الأطراف مع قواعد هامبورج التي توسع من نطاق مسؤولية الناقل، بحيث يضمن ذلك وضوح الالتزامات من جهة، وتكامل الحماية القانونية للبضاعة من جهة أخرى.

ثالثًا: دور القواعد في تحديد لحظة الاستلام مقارنةً باتفاقية روتردام 2008

كما تظهر أهمية الربط بين اتفاقية روتردام وقواعد الإنكوترمز عند تحديد اللحظة التي تنتقل فيها المخاطر من البائع (الشاحن) إلى المشتري (المرسل إليه)، فطبقًا لقواعد الإنكوترمز (2020) يختلف وقت ومكان التسليم بحسب الشرط التجاري المتفق عليه، إذ يتحمل المشتري في عقد البيع (EXW – من المصنع) المخاطر منذ تسلم البضاعة من مكان إنتاجها، بينما في روتردام لا تبدأ مسؤولية الناقل إلا عند تسلمه البضاعة لنقلها[84]، بينما يتطابق عقد البيع (FCA – التسليم للناقل) مع منطق روتردام، إذ تبدأ المخاطر عند تسليم البضاعة للناقل، أما في البيع (FOB – تسليم على ظهر السفينة) فتنتقل المخاطر عند اجتياز البضاعة حاجز السفينة، لكن روتردام توسع المسؤولية منذ الاستلام قبل التحميل، وفي البيع (CFR و CIF) تنتقل المخاطر عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، بينما مسؤولية الناقل في روتردام تبدأ عند التسلم قبل ذلك، بينما تتوافق البيع (DAP و DDP – التسليم في مكان الوصول) مع مبدأ "من الباب إلى الباب" الذي تبنته روتردام، مما يعني أن اتفاقية روتردام تمنح حماية إضافية للشاحن مقارنة بالإنكوترمز التي تقتصر على تحديد انتقال المخاطر بين البائع والمشتري فقط، ومن ثم، فإن الجمع بينهما يعكس التوازن بين العلاقة التجارية بين البائع والمشتري من جهة، والعلاقة العقدية بين الشاحن والناقل من جهة أخرى.

خلاصة القول إن دمج قواعد الإنكوترمز مع التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية يوفر وضوحًا قانونيًا متكاملًا، بحيث يتم تحديد نقطة بداية مسؤولية الناقل، وقت انتقال المخاطر، والتزامات الطرفين

[83] المادة (4/ 1، 2) من اتفاقية هامبورج 1978م.

[84] المادة (12) من اتفاقية روتردام 2008م.

بشكل دقيق، مما يحقق التوازن بين مصالح البائع والمشتري ويحد من النزاعات المتعلقة بالنقل البحري والتجارة الدولية.

الخاتمـــــة:

أولًا: النتائج

توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، من أهمها:

1- أن القانون البحري اليمني لا يوفر تنظيمًا شاملًا ومتكاملًا لعملية استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن، مقارنة بالاتفاقيات الدولية الحديثة وقواعد الإنكوترمز 2020.

2- لم تحدد نصوص القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية بشكل صريح الطبيعة القانونية للاستلام.

3- حصول التباس عند تفسير نص المادة (1/243) من القانون البحري اليمني، حيث لم تنص بشكل صريح على سريان أحكام القانون على الحالة التي يتم فيها استلام البضائع خارج حدود ميناء الشحن.

4- وجود دور مهم لقواعد الإنكوترمز 2020 في تكملة الفراغ التشريعي الحاصل في القانون اليمني، والاتفاقيات الدولية بشأن تحديد لحظة استلام الناقل للبضاعة، وللأطراف العقد حرية الرجوع إليها وفقًا لمبدأ سلطان الإرادة.

5- وجود تباين واختلاف بين نصوص القانون اليمني والاتفاقيات الدولية وقواعد الإنكوترمز في تحديد زمان ومكان استلام الناقل للبضائع، وعدم مواكبة نصوص القانون البحري اليمني وخصوصًا المواد (236، 239، 243) للتطورات الدولية التي حملتها اتفاقية وروتردام 2008م، وقواعد الإنكوترمز 2020م، من حيث عدم التحديد الدقيق لزمان ومكان استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن، وعدم معالجة حالة امتناع الناقل عن استلام البضائع في ميناء الشحن، وحالة تسليم البضائع إلى جهة أخرى أو إلى طرف ثالث غير الناقل داخل الميناء، وكذلك عدم معالج القانون لمسالة النقل متعدد الوسائط.

ثانيًا: التوصيات

بناءً على النتائج السابقة، تقترح الدراسة التوصيات الآتية:

1- إدراج نصوص قانونية في القانون البحري اليمني تنظم وتحدد بشكل واضح وصريح الطبيعة القانونية للاستلام، وكذلك نصوص تنظم حالة امتناع الناقل عن استلام البضائع في ميناء الشحن، وتحديد الجزاء المترتب على ذلك.

2- إزالة الغموض الحاصل في نص المادة (1/243) من القانون البحري اليمني بحيث تنص بشكل صريح وواضح على سريان أحكام مسؤولية الناقل البحري على فترة الاستلام للبضائع خارج ميناء الشحن.

3- الاستفادة من التطور الذي جاءت به اتفاقيتي هامبورج 1978م وروتردام 2008م، ومن المرونة التي أتاحتها قواعد الإنكوترمز 2020 في مجال استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن.

4- التحديث لأحكام القانون البحري اليمني المتعلقة بتنظّيم استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن، من حيث تحديد اللحظة التي يعتبر فيها الناقل مستلمًا، ومعالجة حالة

امتناع الناقل عن استلام البضائع، وحالة تسليم البضائع إلى جهة أخرى أو إلى طرف ثالث غير الناقل داخل الميناء الشحن، وكذلك وضع نصوص تعالج مسألة النقل متعدد الوسائط، وبما ينسجم مع الاتجاهات الدولية الحديثة، ويواكب التطور العالمي في النقل البحري.

قائمة المصادر والمراجع:

أولًا: الكتب والمراجع القانونية:

[1] د. إبراهيم مكي إبراهيم: نظام النقل بأوعية الشحن، دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، 1975.

[2] د. أحمد حسام الدين عوض: المسؤولية القانونية للناقل البحري للبضائع في ضوء اتفاقية هامبورج والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة 2006.

[3] د. أحمد محمد سرحان: النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2015.

[4] د. أنور سلطان: مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، الجامعة الأردنية، عمان، 1987.

[5] د. جلال وفاء محمدين: القانون البحري الجديد، مكتبة ومطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992.

[6] د. حمد الله محمد حمد الله: القانون البحري, ج1, دار النهضة العربية, القاهرة، 2005–2006.

[7] د. سعيد يحيى: مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، 2000.

[8] د. سوزان علي حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.

[9] د. عادل علي المقدادي: القانون البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002.

[10] د. عاطف محمد الفقي: النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001م.

[11] د. عبد القادر الشيخلي: النقل البحري للبضائع في القانون والاتفاقيات الدولية، ط2، دار الثقافة للنشر، عمان، 2014.

[12] د. عبدالخالق صالح عبدالله معزب: المبسط في القانون البحري اليمني، ط3، مكتبة ومطابع النويدي، صنعاء، 2023.

[13] د. علاء عمر محمد: انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، عمان، الأردن، 2012.

[14] د. فاروق محمد ملش: النقل المتعدد الوسائط (الأوجه القانونية والتجارية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1996.

[15] د. كمال حمدي: القانون البحري، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

[16] د. كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.

[17] د. كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990م، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.

[18] د. محسن شفيق: الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ.

[19] د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد: مسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبروج, دار النهضة العربية, القاهرة، 1992.

[20] د. محمد حسين منصور، العقد البحري وعقد النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ.

[21] د. محمد سامي عبد الحميد: عقد النقل البحري للبضائع في القانون المقارن والاتفاقيات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.

[22] د. محمد عبدالفتاح ترك: عقد النقل البحري, الجامعة الجديدة, الإسكندرية، 2005.

[23] د. محمود سمير الشرقاوي: القانون التجاري البحري (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2016.

[24] د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد (السفينة–أشخاص الملاحة البحرية– إيجار السفينة–النقل البحري–الكوارث البحرية–التامين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.

[25] د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974.

[26] د. هاني محمد دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.

ثانيًا: رسائل الماجستير والدكتوراه:

[27] خالد عبدالرحيم محمد شهوان: أحكام مسؤولية الناقل البحري وفقًا لاتفاقية هامبورج (مقارنة مع بعض التشريعات الوطنية)، رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، 2005.

[28] رشيد الواحد: مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

[29] نورا صالح علي الوالي: التزامات الناقل البحري للبضائع في القانون البحري اليمني والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2008.

[30] إبراهيم مكي إبراهيم: دعوى المسؤولية على الناقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة1989.

[31] حسن عبدالله محمد العنسي: النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2007.

[32] منال قاسي: فعالية قواعد الإنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2017–2018م.

[33] نبيل علي أحمد الفيشاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقًا للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2016.

ثالثًا: الأبحاث المنشورة:

[34] د. زاهية توام وسعاد رزاي: مصطلحات التجارة الدولية (الإنكوترمز) قراءة في إصدار 2020، بحث منشور في مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 4، العدد1، تاريخ النشر 2021/6/30م.

[35] د. سميرة بن جيلالي ومحمد كحلولة: تطورات قواعد الإنكوترمز 2010 مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد 11، سبتمبر، 2018.

[36] د. عبدالرحمن عبدالله شمسان: بحث في بيع البضائع المنقولة عبر البحر والاعتمادات المستندية، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء، 2012.

[37] د. عبدالقادر حسين العطير: اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة 1980م، بحث منشور في مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة الثامنة.

[38] د. فاروق محمد ملش: اتفاقية الأمم المتحدة بشان عقود نقل البضائع الدولي في البحر كليًا أو جزئيًا (قواعد روتردام) لسنة 2009م، الحسنات والإيجابيات، مجلة أخبار النقل البحري، الإسكندرية، العدد 8 السنة 15، منشور على شبكه الإنترنت WWW.arabfcs.com.

[39] د. هاشم رمضان الجزائري: متى يعتبر الناقل البحري قد استلام البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، العدد الأول، السنة العاشرة، مارس 1986.

[40] د. وجدي حاطوم: الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ظل اتفاقية روتردام 2008م، بشأن عقود نقل البضائع كليًا أو جزئيًا بطريقة البحر للعام 2008م، بحث منشور في مركز الأبحاث والدراسات، الجامعة اللبنانية، بيروت 2010.

[41] د. يعقوب يوسف صرخوه: النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، السنة الثامنة، العدد الثاني، يونيو1984.

رابعًا: القوانين الوطنية والقواعد والاتفاقيات الدولية:

[1] القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م.
[2] القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م وتعديلاته.
[3] اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924م.
[4] اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر (اتفاقية هامبورج) 1978م. www.dhl.com/uncitral/ar/hamburg-a.pdf
[5] اتفاقية روتردام بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليًا أو جزئيًا عن طريق البحر، 2008م. www.dhl.com/uncitral/ar/rotterdam-rules-a.pdf
[6] غرفة التجارة الدولية (ICC)، قواعد الإنكوترمز 2020، باريس، 2020م.-www.dhl.com/incoterms 2020-infographic.pdf