



النطاق الشخصي لأطراف النقل البحري الدولي وأثره على أطراف الاعتماد المستندي وفقاً
للقواعد الدولية

**The personal scope of the parties related to international maritime
transport and its impact on documentary credit parties in
accordance with the international rules**

Abduallah Yahia Mohammed Al-Hothi

*Researcher - Faculty of Sharia and Law
Sana'a University -Yemen*

عبدالله يحيى محمد الحوثي

باحث - كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء

Mohammed Abduallah Al-Moaid

*Researcher - Faculty of Sharia and Law
Sana'a University -Yemen*

محمد عبدالله المؤيد

باحث - كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء

الملخص:

تعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) من القواعد الموضوعية الدولية التي أبرمت في إطار منظمة دولية (الأمم المتحدة)، وخلال سلسلة من المؤتمرات الدولية، جسدت من خلالها إرادة دولية بإنشاء قواعد موضوعية تتمتع بوصف العموم والتجريد، وصارت نصوصها قواعد سلوك دوليه تواكب التطورات المتسارعة في التجارة الدولية والنقل البحري بصفة خاصة، وتسهم في استقرار وتوحيد قواعدهما المتباينة قبل صدور هذه الاتفاقية في العام 2008م، كما تعد قواعد الاعتماد المستندي أعرافاً تجارية وقواعد موضوعية دولية أستقر العمل بها في الحياة التجارية والاقتصادية.

ولما كان الواقع العملي في التجارة الدولية والنقل البحري الدولي يؤكد ارتباط الأطراف التجارية بعلاقات تعاقدية تحكمها قوانين التجارة الدولية وقواعد النقل البحري، وأساس هذه العلاقة يستند إلى الاتفاقيات الدولية - كقواعد روتردام - أو القواعد الموضوعية الدولية المنظمة للعلاقات الخاصة ذات الطابع الدولي كقواعد البيع الدولي، أو الآليات التنفيذية لتسوية الثمن في ذلك البيع بواسطة الأعراف المستندية الدولية، وتلك الأسس تجعل من المسؤوليات المترتبة عن تلك الاتفاقيات أو الأعراف التجارية قواعد موضوعية دولية تتقاطع في العديد من الجوانب سواء في نطاقها الشخصي أو المكاني أو الموضوعي، وهذا التقاطع يؤدي إلى نشوء حقوق للأطراف المختلفة، يكتسبها الأطراف ويمكنهم الاستفادة منها أو التمسك بها، وهو ما يمكن تناوله في هذه الدراسة التي قام الباحث فيها بالكشف عن النطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي وفقاً لقواعد روتردام، وأثر ذلك النطاق على أطراف الاعتماد المستندي وفقاً للأعراف الدولية .

الكلمات المفتاحية: قواعد روتردام، الاعتماد المستندي، النطاق الشخصي، الحائز، الطرف المسيطر.

Abstract

The United Nations Convention on Maritime Transport, in whole or in part (the Rotterdam Rules), is one of the international substantive rules that were concluded within the framework of an international organization (the United Nations), and during a series of international conferences, through which it embodied an international will to establish objective rules that have the description of generality and abstraction, and its texts became rules An international behavior that keeps pace with the rapid developments in international trade and maritime transport in particular, and contributes to the stability and unification of their disparate rules before the issuance of this agreement in the year 2008 AD. The rules of documentary credit are commercial norms and international substantive rules that have been established in the commercial and economic life.

Whereas the practical reality in international trade and international maritime transport confirms that the commercial parties are linked to contractual relations governed by international trade laws and maritime transport rules, and the basis of this relationship is based on international agreements - such as the Rotterdam rules - or international substantive rules regulating special relations of an international nature such as the rules of international sale, or Executive mechanisms for settling the price in that sale by means of international documentary norms, and those foundations make the responsibilities arising from those agreements or commercial norms international objective rules that intersect in many aspects, whether in their personal, spatial or objective scope.

This intersection leads to the emergence of rights for the different parties acquired by the parties and they can benefit from them or adhere to them, which can be dealt with in this study in which the researcher revealed the personal scope of the parties to international transport according to the Rotterdam rules and the impact of that scope on the parties of documentary credit in accordance with international norms.

Keywords: Rotterdam Rules, Letter of credit, Personal scope, Holder, The controlling party.

المقدمة:

تهدف القواعد الموضوعية المنشئة وفقاً لاتفاقيات أو أعراف دولية إلى تنظيم العديد من الأنشطة الاقتصادية أو التجارية ضمن النطاق الشخصي للأطراف المخاطبين بتلك القواعد، ويعد الوصف بدولية القواعد شرطاً لسريانها في العديد من الدول والأماكن المختلفة، بغض النظر عن النطاق الشخصي لجنسية الأطراف المخاطبين والمكلفين بأحكامها، فنطاقها الدولي يتجاوز نطاق القوانين الوطنية من حيث التطبيق والإلزام، وتعد تلك القواعد بنوعها وسيلة مهمة لتنظيم الالتزامات والأحكام المتعلقة بمسؤوليات أطرافها.

وتعد دراسة النطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي وفقاً لقواعد روتردام وأثره على النطاق الشخصي لأطراف الاعتماد المستندي وفقاً للقواعد والأعراف الدولية مدخلاً مهماً لدراسة مختلف الأحكام الأخرى في النطاق المكاني أو الزمني أو الموضوعي لتلك القواعد والأعراف، وهو ما يثير ويحفز الباحثين لتناول تلك الأحكام بالدراسة والتحليل، كما أنها تكشف عن الحقوق المترتبة في تطبيق قواعد النقل الدولي - قواعد روتردام - في النطاق الشخصي وأثر ذلك على أطراف الاعتماد المستندي في ذات النطاق بما يعزز الحماية

القانونية والبيئة المناسبة للتجارة الدولية وهو ما سنتناوله في هذه الدراسة.

مشكلة البحث:

تميزت اتفاقية روتردام باستخدام العديد من المصطلحات المستحدثة التي لم تستخدم من قبل في الاتفاقيات الأخرى والتي تشير إلى التوسع في المراكز القانونية لأطراف النقل الدولي في النطاق الشخصي، فلم تكتفي الاتفاقية بالتفصيل لمصطلح الناقل والشاحن وبيان التزاماتهما وحقوقهما، بل عدت مصطلحات إضافية كمصطلح الطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري والشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر، وتميزت الاتفاقية بتوضيح وتفصيل المراكز القانونية لأولئك الأطراف في النطاق الشخصي والتزاماتهم وحقوقهم المترتبة على التطبيق الوصفي لتلك المصطلحات في النقل الدولي، وذلك التوسع بهدف مواكبة التطورات التكنولوجية والتجارية، وإزالة الصعوبات القانونية الناتجة عن تطبيقات المعاهدات السابقة في مجال النقل الدولي بمختلف وسائله.

وعند استخدام وسيلة الاعتماد المستندي لتنفيذ عقد البيع الدولي وصاحب تنفيذ تلك الوسيلة القيام بنقل البضائع بحراً أو بوسائل نقل متعددة، تبرز مشكلة قصور البيئة القانونية في الواقع الدولي لمعالجة كافة الإشكالات التفصيلية أثناء تنفيذ التجارة الدولية

الاعتماد المستندي (فاتح الاعتماد والمستفيد والبنك) بصورة إيجابية تنعكس أثره في تعزيز البيئة القانونية للتجارة الدولية وإيجاد الحلول للإشكالات الناتجة في تنفيذها بواسطة اعتماد مستندي.

3- يترتب على تطبيق قواعد روتردام - في النطاق الشخصي لأطراف النقل البحري الدولي - نشوء حقوق عديدة لأطراف الاعتماد المستندي - في النطاق الشخصي - يمكن استخدامها وممارستها في تعزيز الحماية القانونية للتجارة الدولية.

أهمية البحث:

تبرز الأهمية العلمية والعملية في دراسة النطاق الشخصي في كل من قواعد روتردام والأعراف الموحدة للكشف عن حالات ومواضع التداخل في المراكز القانونية لأطراف النقل البحري مع المراكز القانونية لأطراف الاعتماد المستندي، وأثر ونوع ذلك التداخل في تعزيز البيئة القانونية للتجارة الدولية وإيجاد الحلول للإشكالات الناتجة عن تطبيقاتها وتنفيذها.

كما أنه من الأهمية بمكان دراسة ذلك النطاق للكشف عن الحقوق الناتجة عند تطبيق قواعد روتردام لأطراف الاعتماد المستندي والتي يمكنهم كسبها واستخدامها وممارستها في تعزيز الحماية القانونية للتجارة الدولية، وعدم الوقوع في الإشكاليات الناتجة عن التداخل بين المراكز القانونية والمسؤوليات المترتبة عليها عند تنفيذ الاعتماد المستندي مع المراكز القانونية للأطراف المنفذة لعمليات النقل الدولي، ووفقاً للتوسع الوارد بقواعد روتردام في النطاق الشخصي وصولاً للإجابة على تساؤلات البحث الموضحة سابقاً.

بواسطة اعتماد مستندي، فهل أسهمت قواعد روتردام في تجاوز ذلك القصور؟ وهل تتداخل المراكز القانونية لأطراف النقل الدولي البحري بناء على المصطلحات المستحدثة السالف ذكرها، التي تعددت وتوسعت وفقاً لاتفاقية روتردام مع المراكز القانونية لأطراف الاعتماد المستندي (فاتح الاعتماد والمستفيد والبنك)؟ أم أن المراكز القانونية لتلك الأطراف مستقلة وغير متداخلة عند استخدام وسيلة الاعتماد المستندي المصاحبة في إحدى صور تنفيذها النقل البحري الدولي؟ وما هو أثر ذلك التداخل أو الاستقلال؟

وهل عززت قواعد روتردام الحماية القانونية الدولية لتلافي قصور البيئة القانونية لمعالجة كافة الإشكالات أثناء نقل البضاعة ودفع ثمنها بواسطة اعتماد مستندي؟

وهل يترتب على تطبيق قواعد روتردام - في النطاق الشخصي لأطراف النقل البحري الدولي - نشوء حقوقاً لأطراف الاعتماد المستندي - في النطاق الشخصي - يمكن استخدامها وممارستها في تعزيز الحماية القانونية للتجارة الدولية؟ وماهي تلك الحقوق؟

فرضيات البحث:

تفترض الدراسة أن:

1- قواعد روتردام أسهمت في تجاوز القصور في البيئة القانونية للتجارة الدولية عند تنفيذها بواسطة اعتماد مستندي.

2- المراكز القانونية لأطراف النقل الدولي البحري وفقاً للمصطلحات المستحدثة والمتعددة الواردة باتفاقية روتردام تتداخل مع المراكز القانونية لأطراف

أهداف البحث:

تهدف الدراسة إلى إبراز الدور الذي أسهمت فيه قواعد روتردام في نطاقها الشخصي في إيجاد بيئة قانونية مناسبة للنقل البحري الدولي، وهي في ذات الوقت معززة للبيئة القانونية للتجارة الدولية وتمثل حماية قانونية لأطرافها.

كما تهدف الدراسة إلى إبراز الدور الذي تجاوزت من خلاله القواعد في النطاق الشخصي - لطرفي النقل الدولي البحري والمرتبطين بهم - أوجه القصور في التجارة الدولية عند تنفيذها بواسطة اعتماد مستندي.

وتهدف الدراسة كذلك إلى إبراز أوجه التداخل الإيجابي فيما بين المراكز القانونية لأطراف النقل الدولي البحري وفقاً للمصطلحات المستحدثة والمتعددة بقواعد روتردام مع المراكز القانونية لأطراف الاعتماد المستندي، وإبراز الحقوق الناشئة عن تطبيق القواعد - في النطاق الشخصي لأطراف النقل البحري الدولي - لصالح أطراف الاعتماد المستندي - في النطاق الشخصي - وإمكانية استخدامها وممارستها في تعزيز الحماية القانونية للتجارة الدولية واستقرارها.

منهجية الدراسة:

منهجية التحليل: اعتمد الباحث على المنهج التحليلي والتأصيلي المقارن لمعالجة إشكالية البحث للوصول إلى وصف موضوعي منظم يقود إلى تأكيد فرضيات البحث، والوصول إلى النتائج والتوصيات.

مصادر البيانات:

1. المصادر العلمية والدراسات السابقة المرتبطة بموضوع البحث والمتوفرة في المكتبات المركزية

في الجامعات المتخصصة للحقوق والقانون والمكتبات الخاصة.

2. الرسائل العلمية والأبحاث المنشورة في مجالات العلوم الإنسانية أو القانونية والمرتبطة بموضوع الدراسة.

3. القواعد والنشرات والتقارير الصادرة من (موقع الأمم المتحدة اليونسترال - غرفة التجارة الدولية) والمرتبطة بموضوع الدراسة.

حدود الدراسة:

1- تقتصر الدراسة على إبراز الأهمية للنطاق الشخصي في كل من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري كلياً أو جزئياً 2008م والصادرة بقرار الجمعية العامة رقم 122/63 والمعروفة باسم قواعد روتردام نسبة إلى مدينة روتردام بهولندا التي استضافت حفل التوقيع على الاتفاقية، والأعراف الموحدة للاعتماد المستندي النشرة رقم 600 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية في العام 2007م.

2- ارتكزت الدراسة على استخلاص واستنباط الآثار والحقوق المترتبة في تطبيق قواعد روتردام في النطاق الشخصي لكل من (الشاحن - الناقل - الطرف المنفذ - الطرف المنفذ البحري - الشاحن المستندي - الحائز - الطرف المسيطر) على أطراف الاعتماد المستندي (فاتح الاعتماد - المستفيد - البنك).

3- تطبق الدراسة على المراكز القانونية في عقود النقل البحري الدولي وفقاً لقواعد روتردام والمراكز القانونية في عقود فتح الاعتماد المستندي.

هيكلية الدراسة:

تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين، تناول المبحث الأول: التعريف بأطراف النقل البحري الدولي وفقاً لقواعد روتردام وأطراف الاعتماد المستندي وفقاً للأعراف الدولية في النطاق الشخصي، وتناول المبحث الثاني: الحماية القانونية والحقوق المترتبة لأطراف الاعتماد المستندي الناشئة عن قواعد روتردام في النطاق الشخصي. وانتهت الدراسة بخاتمة تناولت النتائج والتوصيات

المبحث الأول

التعريف بأطراف النقل البحري الدولي وفقاً لقواعد روتردام وأطراف الاعتماد المستندي وفقاً للأعراف الدولية في النطاق الشخصي

يدور النطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي بين طرفين أساسيين هما الناقل والشاحن وكل طرف منهما ترتبط به أطراف أخرى تبعاً للالتزامات أو المسؤوليات الناتجة عن العمليات المختلفة في النقل البحري الدولي أو النقل متعدد الوسائط

وفقاً لقواعد روتردام⁽¹⁾، كما أن النطاق الشخصي لأطراف الاعتماد المستندي وفقاً للأعراف الموحدة يدور بين ثلاثة أطراف رئيسية هم: الأمر (فاتح الاعتماد) والمستفيد والبنك⁽²⁾، وكل طرف يرتبط به أطراف أخرى تبعاً للالتزامات أو المسؤوليات الناتجة عن العمليات المختلفة في الاعتماد المستندي، لذلك كان من اللازم في هذه الدراسة أن نتعرف على تلك الأطراف والمرتبطين بهم في المطلبين التاليين :

المطلب الأول

التعريف بأطراف النقل البحري والمرتبطين بهما وفقاً لقواعد روتردام في النطاق الشخصي

جاءت قواعد روتردام بمدلول خاص لعقد النقل البحري أوضحت من خلاله النطاق الشخصي لأطرافه، حيث عرفت القواعد عقد النقل بأنه: " يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب ان ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري"⁽³⁾، فالدلالة الصريحة

الدورة (41) المنعقدة في الفترة من 16 يونيو إلى 11 يوليو 2008م ، رقم الوثيقة (A/CN.9/654) . الموقع الرسمي للجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولي (www.uncitral.org).

(2) كان لغرفة التجارة الدولية (ICC) دور بارز في توحيد نظام الاعتماد المستندي حيث أصبحت تقاليد وممارسات الاعتمادات المستندية الموحدة (UCP) المعتمدة في الغرفة هي القواعد التي تطبقها البنوك في تمويل ما قيمته بلايين الدولارات من التجارة العالمية كل عام وفي كافة أنحاء العالم جرى نشر الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية للمرة الأولى في عام 1933م وتم تعديل ذلك النص خمس مرات الأول في سنة 1951م والثاني في سنة 1962م والثالث في سنة 1983م . والرابع في سنة 1993م والخامس في العام 2007م. الموقع الرسمي لغرفة التجارة الدولية (www.icj-cij.org).

(3) انظر الفقرة (1) من المادة (1) من قواعد روتردام.

(1) عقدت الأمم المتحدة برعاية اللجنة الدولية لقانون التجارة الدولي مؤتمرات عديدة في الدورات رقم (37) 2003م و الدورة (37) 2004م والدورة (38) 2005م و(39) 2006م و (40) 2007م وفي الدورة رقم (41) 2008م قام الفريق العامل بتناول أحكام الاتفاقية بمزيد من الصقل والتوضيح وروعي فيه توافق الآراء في ما تم التوصل إليه ، إضافة إلى المداولات والاستنتاجات الناتجة عن جلسات الدورات العامة السابقة في الجمعية العامة للأمم المتحدة ، وبعد استعراض مشروع الاتفاقية وإجراء المداولات فيه في تلك الدورة أقر بالصيغة النهائية ، وتم إرساله إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة، التي أقرت المشروع في ١١ ديسمبر ٢٠٠٨م في صورة اتفاقية دولية . وقد أقرت الجمعية العامة بموجب القرار رقم 122/63 الاسم الرسمي للاتفاقية وهو " اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا " ، غير أنها أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية "قواعد روتردام " لتكون تسمية غير رسمية لها. انظر:(تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري،

على هذا التعريف يوصف الناقل "بالمتعاقد" لإبرامه عقد النقل مع الشاحن، فالناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه في كافة مراحلها، ويكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير وبغض النظر عما إذا قام بتكليف ناقل آخر بإنجاز النقل كاملاً أو جزء منه⁽⁷⁾، وللناقل المتعاقد إمكانية الاستعانة بناقلين آخرين دون الحاجة إلى موافقة أو إجازة من الشاحن، ويمتتع عليه ذلك إذا كان الشاحن قد أشرط عليه عدم اللجوء لناقل آخر في تنفيذ العقد، أو اتفق معه على تنفيذه بنفسه⁽⁸⁾.

وتكمن أهمية تحديد صفة الناقل من الناحية العملية في معرفة الشاحن أو المرسل إليه ضد من يقيم دعوى المسؤولية عند الإخلال بعقد النقل⁽⁹⁾، فإذا كان من الطبيعي أن يتحمل الناقل تبعه أفعاله الشخصية، إلا أنه يتحمل أيضاً تبعه أفعال أشخاص آخرين عند إخلالهم بتنفيذ العقد؛ وهم الطرف المنفذ، ربان السفينة أو طاقمها، موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته⁽¹⁰⁾.

اللفظية للتعريف تبين أن الطرف الأساسي في عقد النقل هو الناقل، كما أن الدلالة الموضوعية للتعريف تبين أن عملية النقل لا تتم إلا بعد شحن البضائع بواسطة نقل واحدة أو متعددة، وبمقابل أجرة يلتزم بدفعها عادة الشاحن، وهو ما يدل على الطرف الآخر الأساسي في عقد النقل وهو الشاحن، لذلك سنتعرف على طرفي النقل البحري والمرتبطين بهما وفقاً لقواعد روتردام في النقاط التالية :

أولاً: تعريف الناقل (الناقل المتعاقد) كونه طرفاً أساسياً في عقد النقل البحري:

كان ظهور مهنة الناقلين نسبة إلى نشأة تيار منتظم في الوسط التجاري لنقل البضائع بواسطة المحترفين من أهل المهنة⁽⁴⁾، وتختلف صفة الناقل في عقد النقل البحري، فقد يكون هو مالك السفينة التي تنقل عليها البضاعة، وقد يكون مستأجراً لها، مثلما عرفته الفقرة "1" من المادة الأولى من معاهدة بروكسل، وفي كلتا الحالتين، يعد الناقل هو المجهز، كما تعتبر العلاقة التي تربطه بالشاحن علاقة عقدية محلها السفينة، ومصدر الالتزام فيها عقد النقل البحري، ومن ثم يعد الناقل أهم طرف يقوم بتنفيذ هذا العقد⁽⁵⁾، والناقل بمقتضى قواعد روتردام هو: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن"⁽⁶⁾، وبناءً

(2) د/ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2001م ، ص170.

(3) د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2007م، ص473.

(4) د/ وجدي حاطوم . النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011م، الطبعة الأولى، ص24.

(5) انظر المادة (18) من قواعد روتردام.

(4) د/ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004م، ص9.

(5) د/ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م، ص453. د/مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 1995م ، ص199. د/علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978م علي حسن يونس، العقود البحرية، ص16.

(1) انظر الفقرة (5) من المادة (1) من قواعد روتردام.

بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته " (12)، وبذلك تكون قواعد روتردام قد توسعت في تعريفها للناقل الفعلي أو كما اسمته بالطرف المنفذ، بحيث تميزت على اتفاقية هامبورج في تعريفها للطرف المنفذ بأنه الطرف الذي ينفذ مهام الناقل ليس فقط المهام المتعلقة بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، كما هو الشأن في اتفاقية هامبورج، بل يتعلق بتنفيذ كافة مهام الناقل قبل وأثناء وبعد عملية النقل البحري للبضائع (13)، كما لا يدخل تحت تعريف الطرف المنفذ أي شخص يستعين به بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر، كونه لا يدخل في مفهوم الطرف المنفذ إلا من ينوب عن الناقل في أعماله المتعلقة بالنقل البحري سواء في البحر أو في البر كوكيل السفينة أو مقاول الشحن والتفريغ (14)، وذلك التوسع بهدف أن تشمل القواعد الأحكام المتعلقة بالنقل بالوسائط المختلفة والأطراف الأخرى المترتبة بالناقل، فيكون الطرف المنفذ هو من يتولى ترتيب عملية النقل والتعامل مع كافة الأطراف المنفذة الأخرى سواء البحرية أو غير البحرية كوكلاء النقل أو الموظفين أو متعهدي النقل في البر أو الجو أو السكك الحديدية أو غيرهم (15)، والطرف المنفذ هو الناقل الفعلي إلا أن

ولم تشترط قواعد روتردام - وكذلك اتفاقية هامبورج - في أن يكون الناقل مالكا للسفينة، بل يكتسب أيضاً صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز وربان السفينة، وكذلك وكيل أي من هؤلاء أو أي شخص آخر له صفة عند إبرام العقد مع الشاحن، سواء تم إبرام العقد باسمه شخصياً أم باسم شخص آخر، بمعنى أن الناقل هنا هو من أبرم العقد مع الشاحن باسمه سواء كان من الأشخاص الطبيعية أم المعنوية بغض النظر عن صفته القانونية بالنسبة للسفينة ذاتها، وبهذا، يستطيع الشاحن أن يعرف مقدماً الناقل الذي سوف يرجع عليه في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يحدث للبضاعة محل عقد النقل البحري، وذلك بمجرد الاطلاع على الوثيقة التي تثبت عقد النقل (11).

ثانياً: تعريف الأطراف الأخرى المرتبطة بمسؤولياته في عقد النقل:

1- الطرف المنفذ والناقل الفعلي: أطلقت قواعد روتردام على الناقل الفعلي اسم الطرف المنفذ وعرفته بأنه: "يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناوئتها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة،

(1) د/ محمد بهجت عبدالله قايد، الموجز في القانون البحري، بدون ذكر الناشر، ط/4، 2011م، ص267.

(2) د/ ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، دراسة تحليلية، بحث مقبول للنشر في مجلة كلية الحقوق، جامعة بني سويف، 2014م، ص114، 115.

(6) د/نبيل علي أحمد الفيثاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونين اليميني والمصري والاتفاقيات الدولية (اتفاقية بروكسل . هامبورج . روتردام) (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 2016، ص131.

(7) انظر الفقرة (6) من المادة (1) من قواعد روتردام.

(8) د/ اميمة عبد القادر سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري، رسالة دكتوراه، جامعة عدن، 2016م، ص12.

ميناء التحميل ومغادرتها ميناء التفريغ ، ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته داخل منطقة الميناء⁽²⁰⁾.

فمصطلح الطرف المنفذ أوسع من مصطلح المنفذ البحري، إذ أنه يكون الطرف المنفذ بحرياً إذا بدأ عمله منذ وصول البضاعة ميناء التحميل - الشحن - حتى مغادرة السفينة ميناء التفريغ، والواقع أن كليهما يتحمل الواجبات المفروضة على الناقل بناءً على طلب الأخير أو تحت إشرافه ورقابته، ولا يعمل نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر على البضاعة أو المرسل إليه⁽²¹⁾.

ويعد الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن أعوانه المذكورين طبقاً لقواعد روتردام⁽²²⁾، ما عدا الطرف المنفذ البحري الذي يتحمل بنفسه الواجبات والمسؤوليات الملقة على عاتق الناقل خلال الفترة المذكورة، ويكون مسؤولاً عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل⁽²³⁾.

ثانياً: تعريف الشاحن والأطراف المرتبطة بمسؤولياته في قواعد روتردام: يعرف الشاحن بأنه: "الشخص الذي يتعهد بتقديم بضاعة لنقلها سواءً أكان مالكاً لها أم بائعاً لها يرسلها إلى مشتريها أم وكيلها بالعمولة عن مالكاها"⁽²⁴⁾، وجاء تعريف الشاحن في قواعد روتردام

قواعد روتردام وصفت الناقل الفعلي بالطرف المنفذ كصورة من صور التجديد في تلك القواعد، فالناقل الفعلي هو من يقوم بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المنفق عليها، سواء كان هذا التنفيذ كلياً أي للنقل برتمته أم جزئياً أي لجزء منه فقط⁽¹⁶⁾، ويتدخل الناقل الفعلي في عملية النقل باتفاق يتم بينه وبين الناقل المتعاقد الذي أباح له القانون إمكانية التعاقد مع ناقل آخر لتنفيذ النقل إذا كان قد تم الاتفاق بينه وبين الشاحن على عكس ذلك، أي على تنفيذ الناقل المتعاقد للنقل بنفسه، وبالتالي لا يسعه في هذه الحالة سوى تنفيذ عقد النقل بنفسه⁽¹⁷⁾.

ونظراً لأهمية هوية الناقل باعتباره الطرف الأساسي في العقد، فقد نصت قواعد روتردام على أن يكون اسم الناقل من بين البيانات والتفاصيل التي يجب إدراجها في مستند النقل⁽¹⁸⁾، وإذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل، فيفترض أن مالك السفينة التي حملت عليها البضائع، والذي حدد اسمه في تفاصيل العقد هو الناقل، إلا إذا أثبت المالك للسفينة بأنه أجرها وقت النقل عارية، فيحدد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر هو الناقل⁽¹⁹⁾.

2- الطرف المنفذ البحري: وعرفته قواعد روتردام بأنه : " الطرف الذي يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيأ من واجبات الناقل أثناء الفترة ما بين وصول البضائع إلى

(8) مرجع سابق، المادة (6/1)، والمادة (1/19).

(9) أنظر المادة (18) من قواعد روتردام.

(10) المرجع السابق، نص الفقرة "1" أو "2" من المادة (19).

(1) د/ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 435.

د/عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية

(3) د/ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص 137.

(4) د/ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 473.

(5) أنظر الفقرة (ب/2) من المادة (36) من قواعد روتردام.

(6) مرجع سابق، المادة رقم (37) .

(7) مرجع سابق، نص الفقرة "7" من المادة (1).

من سجل النقل الإلكتروني، والتي (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى النقل؛ (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه⁽²⁷⁾.

2- الحائز : كما أدخلت قواعد روتردام مصطلحاً جديداً وهو "الحائز" وعرفته بأنه: الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول، ويذكر في ذلك المستند: (أ) إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول أو (ب) إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله، كما عرفته القواعد بأنه الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً لإجراءات الإحالة الموضحة في القواعد⁽²⁸⁾.

3- المرسل إليه : فقد جاء تعريفه في قواعد روتردام بأنه : " الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني "⁽²⁹⁾، وقد اجمع الفقه بأن المرسل إليه قد يكون طرفاً أصلياً في العقد وقد لا يكون⁽³⁰⁾، ففي الحالة الأولى : يكون طرفاً أصلياً عندما يكون الشاحن هو المرسل إليه في آن واحد، أما في الحالة الثانية: عندما يكون المرسل إليه غريباً عن العقد، وهو الأكثر شيوعاً⁽³¹⁾، تتم عملية النقل لصالح ثلاثة أشخاص من الناحية الاقتصادية،

والتي عرفته بأنه: " الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"⁽²⁵⁾، ولم تكتف القواعد بتعريف الشاحن بل جاءت بمصطلحات جديدة للشاحن وهي:

1- الشاحن المستندي : وعرفته قواعد روتردام على أنه : " أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى ب "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني"⁽²⁶⁾، وبذلك تكون قواعد روتردام قد وسعت من مفهوم الشاحن، فهو ليس فقط " الشاحن الفعلي الذي يقدم بضاعته للناقل لنقلها، بل أيضاً هناك شاحن مستندي يورد اسمه في مستندات النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وقد عرفت القواعد مستند النقل بأنه : يعني المستند الذي صدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي: (أ) يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه. انظر: (الفقرة 14) من المادة (1) من قواعد روتردام. كما عرفت القواعد سجل النقل الإلكتروني بأنه: " يعني المعلومات الواردة في رسالة وادة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطبقاً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً

(5) المرجع السابق، الفقرة رقم 10 من المادة (1) والفقرة رقم 1 من المادة (9).

(6) المرجع السابق، الفقرة 11 من المادة (1).

(7) د/ سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011م. مرجع سابق، ص378.

(8) د/ هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، منشورات جامعة حلب، سوريا، ط3، 1995، ص163.

رقم 8 لسنة 1990م واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978م، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م، ص44 وما يليها. د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1996م، ص54.

(2) انظر المادة (1) الفقرة (8) من قواعد روتردام.

(3) المرجع السابق، المادة (1) الفقرة (9).

(4) المرجع السابق، الفقرة (18) من المادة (1).

المادة (51)، أن يمارس حق السيطرة"⁽³⁵⁾، وبالرجوع إلى القواعد نجد أنها أوضحت بأنه: "يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصاً آخر ليكون الطرف المسيطر"⁽³⁶⁾.

المطلب الثاني

التعريف بأطراف الاعتماد المستندي والمرتبطين بهم وفقاً للأعراف الموحدة في النطاق الشخصي
يرتبط الاعتماد المستندي في النطاق الشخصي بأطراف رئيسية ثلاثة هم:

1- العميل طالب الأمر (فاتح الاعتماد): وهو المشتري (المستورد) والذي يتقدم إلى البنك (المصدر) بطلب إصدار الاعتماد كما أنه الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يصدر تعليماته إلى البنك في شأن فتح الاعتماد المستندي، ويسمى بالأمر أي الطرف الذي يفتح البنك الاعتماد لحسابه، ويرد إلى البنك قيمة المدفوعات التي تتم تحت الاعتماد المستندي⁽³⁷⁾، وعادة ما يرتبط هذا الطرف بطريقة غير مباشرة بعملية الشحن عن طريق اتفائه مع البائع (المستفيد) في عقد البيع على إجراءات الشحن وصوره ومكانه والتزاماته قبل فتح الاعتماد المستندي، أو يرتبط بطريقة مباشرة مع الناقل عندما تصله أوراق الشحن ومستنداته ويقرر

مما أدى بها إلى أن يصبح عقد النقل ثلاثي الأطراف بسبب انضمام المرسل إليه في هذا العقد مما يجعله طرفاً فيه، مستفيداً من ذات الحقوق التي للشاحن وملزماً بالتزاماته، هذه الحقوق والالتزامات الناشئة من عقد لا يظهر فيه ابتداء كونه طرفاً، ولكن فيما بعد وفي لحظة ما يصبح هو صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد، فيكون له مطالبة الناقل باستلام البضاعة وبالتعويض عن تلفها أو هلاكها، ويصبح لدائنيه هو أن يحجزوا عليها، وهو الذي يكون له أن يتحكم في مصير البضاعة⁽³²⁾، لذا فإن المرسل إليه باعتباره طرفاً ذا شأن في سند الشحن البحري، يتمتع بمركز قانوني خاص يقترب من مركز الشاحن من حيث حقه في استلام البضائع من الناقل وإقامة دعوى المسؤولية⁽³³⁾، إلا أن عقد النقل البحري للبضائع من الناحية القانونية يظل ثنائي الأطراف بين الناقل والشاحن ولا ينظر في تكوين العقد إلا بالنسبة لطرفيه ولا يدخل المرسل إليه كونه طرفاً في تكوين العقد بالرغم من أن عقد النقل البحري يعطيه بعض الحقوق تجاه الناقل كما يلزم المرسل إليه ببعض الالتزامات تجاه الناقل⁽³⁴⁾.

4- الطرف المسيطر: توسعت القواعد في تعريفها للطرف المسيطر الذي قد يكون هو المرسل إليه، فعرفته على أنه: "الشخص الذي يحق له بمقتضى

(4) انظر الفقرة 13 من المادة (1) من قواعد روتردام.

(5) المرجع السابق، الفقرة 1 من المادة (51).

(6) عبد الحميد عبدالمطلب، البنوك الشاملة عملياتها وإدارتها، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000م، ص249.

(1) د/علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص453 وما يليها.

(2) د/ محمد بهجت عبدالله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، ط1، 2005، ص63.

(3) د/ فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً للقانون رقم (8) لسنة 1990م، ط3، 1998م، ص294.

تخوله تحصيل قيمة المستندات المقدمة إليه من المستفيد وفقاً لشروط الدفع التي نص عليه الاعتماد. ث- البنك المغطي: وهو البنك المفوض بتغطية قيمة المستندات إلى البنك المسمى في الاعتماد أو البنك المطالب، إذا تم تقديم المستندات إلى بنك غير مسمى وذلك من حساب البنك المصدر للاعتماد لديه⁽³⁹⁾.

وهذه الأطراف ترتبط بأطراف النقل الدولي عندما يكون الحائز لمستندات النقل أو يمارس حق الحياة أو السيطرة وفقاً لقواعد النقل الدولي ووفقاً لما سنوضحه لاحقاً.

3- **المستفيد:** وهو البائع الذي تم إصدار الاعتماد لصالحه وصاحب الحق في استخدام الاعتماد إما بصرفه أو تحويله - إن كان قابلاً للتحويل - أو غير ذلك بوصفه الملتزم بتقديم المستندات⁽⁴⁰⁾.

وعادة ما يرتبط هذا الطرف بطريقة مباشرة بطرفي النقل عندما يقوم بتنفيذ عقد البيع والقيام بشحن البضاعة واستلام مستند النقل أو الاتفاق مع الشاحن على إجراءات الشحن وصوره ومكانه والتزاماته وفقاً لما نص عليه خطاب الاعتماد، وبهذه الصورة فيتقرر عليه التزامات يتوجب عليه القيام بها لضمان سلامة عملية الشحن وعدم حصول أخطاء فيها، كما يكتسب العديد من الحقوق وفقاً لمركزه القانوني بين طرفي النقل وهو ما سنوضحه في المبحث اللاحق.

استلام البضاعة من الناقل بصفته كمرسل إليه عند تنفيذ الاعتماد المستندي.

2- **البنك (مصدر الاعتماد):** وهو بنك المستورد الذي يقوم بإصدار الاعتماد وتنفيذه⁽³⁸⁾، وفي حالة الاحتياج إلى دخول بنك آخر في تنفيذ الاعتماد لأي سبب تتعدد أنواع البنوك المرتبطة بالبنك المصدر كالتالي:

أ- **البنك المبلغ للاعتماد:** وهو بنك (المصدر) الذي يقوم بإبلاغ الاعتماد للمستفيد فقط فإذا أسند الإبلاغ على ذلك البنك واشترط (البائع) بنكاً ثالثاً لتعزيز الاعتماد ففي مثل هذه الحالة سوف يصل أطراف الاعتماد إلى خمسة أطراف.

ب- **البنك المعزز (المؤيد):** هو البنك الذي يفوضه (البنك المصدر) أو يعهد إليه بتنفيذ الاعتماد وفقاً لتعليماته، ويلتزم البنك المؤيد بدفع قيمة الاعتماد، ويكون التزامه هذا التزاماً تضامنياً، فهو مدين متضامن مع البنك المنشئ لقيمة الاعتماد.

ت- **البنك المسمى (المنفذ):** وهو البنك الذي يكون الاعتماد قابلاً للتنفيذ معه، فهو البنك المفوض نيابة عن البنك مصدر الاعتماد لاستلام المستندات والوفاء إلى المستفيد وفقاً لشروط الدفع التي نص عليها الاعتماد ويكون المكان الذي يتواجد فيه البنك المسمى والمكان المتاح فيه الاعتماد للتنفيذ، وعلى البنك مصدر الاعتماد أن يضع لدى البنك المسمى تعليمات تغطية

(7) د/ نبيل البياتي، الجوانب القانونية في أعمال البنوك التجارية والإسلامية، الإسراء للطبع والتوزيع، ط/1، 2009م، ص199.

(2) د/ نبيل البياتي، الجوانب القانونية، مرجع سابق، ص200. سماح يوسف السعيد، العلاقة التعاقدية بين أطراف عقد الاعتماد المستندي، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2007م، ص41.

(1) نبيل البياتي، الجوانب القانونية، مرجع سابق، ص202، 200. د/علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المصرفية وضماناتها، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1994م، ص42. د/محي الدين اسماعيل علم الدين، موسوعة أعمال البنوك، الاسكندرية: النسر الذهبي للطباعة، ط/2001م، ص1124. محمد حبش،

المبحث الثاني

الحماية القانونية والحقوق المترتبة لأطراف الاعتماد المستندي الناشئة عن قواعد روتردام في النطاق الشخصي

سبق وأن تناولنا تعريفات لأطراف الأصيلة في عقد النقل والأطراف المرتبطة معهم ومن خلال تلك التعريفات يتضح أن عملية النقل تتم في الإطار الشخصي بين كلٍ من الناقل، والطرف المنفذ، والحائز، والطرف المسيطر، والمرسل إليه.

ومن خلال تعريفات تلك الاطراف يتضح لنا أن مهمة الشحن يجري الاتفاق على تحديد من يتولاها في العقد، سواء كان الشاحن أو الناقل، في حين أن عملية الشحن في الأصل تقع على عاتق الناقل والاستثناء هو جواز اتفاق الناقل والشاحن على غير ذلك أي على أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة⁽⁴¹⁾.

وقد جاءت القواعد مؤكدة للعديد من الحقوق المترتبة على عقد النقل في أن مخاطر عملية الشحن والنقل تقع على عاتق الشخص الملتزم به، فيكون من حق المتضرر أن يسأل القائم بعملية الشحن أو النقل سواء أكان الناقل أم الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو الأضرار التي تلحق بالسفينة أو الغير بسبب عملية الشحن أو النقل⁽⁴²⁾، ويترتب على ذلك أن يصبح الشاحن والناقل مسؤولاً عن البضاعة أمام المتضرر وإن كان بعيداً عن عملية الشحن والتي تتم عادة إلى حسابه⁽⁴³⁾، وتلك الحقوق الواردة في قواعد روتردام تنتقل إلى أطراف الاعتماد المستندي

عند تقاطع وتداخل التوصيف التعريفي لأطراف النقل في النطاق الشخصي مع التوصيف التعريفي لأطراف الاعتماد المستندي في ذات النطاق، فعند تنفيذ عمليات الاعتماد المستندي واستخراج مستنداته يكتسب أطرافه مراكز قانونية تتمتع بالحماية القانونية بناء على القواعد الموضوعية المنظمة لعمليات الشحن والنقل الدولي كقواعد روتردام، فتكون تلك المراكز القانونية إيداناً بنشؤ حماية قانونية دولية لأطراف الاعتماد المستندي تضاف إلى الحماية التي أقامت الأعراف الدولية لهم، كما أن قواعد روتردام تنشئ جملة من الحقوق لصالح الأخير يستفيد منها أثناء تنفيذ البيع التجاري الدولي واستيفاء الثمن بواسطة اعتماد مستندي، وهو ما سنتناوله في المطالب الآتية:-

المطلب الأول

الحماية القانونية والحقوق المترتبة لفتح الاعتماد المستندي الناشئة عن قواعد روتردام في النطاق الشخصي

ذكرنا سابقاً أن فاعل الاعتماد هو المشتري (المستورد) والذي يتقدم إلى البنك (المصدر) بطلب إصدار الاعتماد كما أنه الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يصدر تعليماته إلى البنك بشأن فتح الاعتماد المستندي، ويسمى بالأمر أي الطرف الذي يفتح البنك الاعتماد لحسابه، ويورد إلى البنك قيمة المدفوعات التي تتم تحت الاعتماد المستندي⁽⁴⁴⁾.

ومن خلال التعريفات الواردة بقواعد روتردام للنطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي نجد أن المركز

(1) انظر المادة (7) من قواعد روتردام.

(2) عبدالحميد عبدالمطلب، البنوك الشاملة، مرجع سابق، ص249.

(3) انظر المادة (2/13) من قواعد روتردام.

(4) د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 363.

المشكلة عندما يكون المرسل إليه شخصاً آخر خلاف الشاحن⁽⁴⁶⁾، وقد استقر الفقه والقضاء⁽⁴⁷⁾ منذ فترة طويلة على أن المرسل إليه (المشتري) لا يطالب باستلام البضاعة مستعملاً حق الشاحن أو بصفته وكيلاً عن الشاحن، بل يطالب بها بناءً على حق مباشر له قبل الناقل يستطيع بمقتضاه مطالبته بتسليم البضاعة باسمه الخاص رغم ما ينطوي عليه هذا التكييف من استثناء على القواعد العامة التي تقضي بنسبية أثر العقد، بمعنى أن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين فقط، وأن العقد لا يرتب التزاماً في ذمة الغير وإن جاز أن يكسبه حقاً، وعلى الرغم من أن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل، فإن الثابت أنه يكتسب بعض الحقوق ويتحمل ببعض الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، مثل الحق في مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة والحق في مقاضاته إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخرت والتزامه بدفع أجرة النقل إذا كان متفقاً بين الشاحن والناقل على استحقاقها في مكان الوصول⁽⁴⁸⁾، وحقه في مقاضاة الناقل عن عدم تنفيذ عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن، أو عن سوء تنفيذه، يستند إلى سند الشحن الذي يزود حامله الشرعي بحق ذاتي مستقل عن عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، ففي سند

القانوني لفتح الاعتماد يتقاطع مع المركز القانوني للمرسل إليه والحائز والطرف المسيطر ويكتسب بناءً على تلك المراكز العديد من الحقوق الناشئة وفقاً لقواعد روتردام يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها، ولتوضيح تلك المراكز والحقوق الناتجة عنها فإننا نتناولها في النقاط التالية:

1- ارتباط فتح الاعتماد بالمركز القانوني للمرسل إليه:

أوضحت قواعد روتردام النطاق الشخصي للالتزام بالتسليم والذي ينحصر فيما بين الناقل والمرسل إليه في عقد النقل، فمقتضى مسؤولية الناقل في قواعد روتردام بأن يقوم بتسليم البضاعة عند الوصول إلى صاحب الحق في تسلمها سواء كان الشاحن أو المرسل إليه، وجعلته من الالتزامات المتعلقة بالنظام العام، فلا يجوز مخالفته بنقل عبء هذا الالتزام على عاتق الشاحن⁽⁴⁵⁾.

كما حددت تلك القواعد صفة المرسل إليه (المشتري في عقد البيع) بأنه صاحب الحق في استلام البضاعة، ولا تثور أدنى صعوبة إذا كان من يستلم البضاعة هو نفس الشاحن أو وكيله فلا شك أن الأساس القانوني لحقه في استلام البضاعة إنما يكمن في عقد النقل البحري للبضائع على أساس أنه يعد طرفاً في هذا العقد يتمتع بحقوقه ويتحمل بالتزاماته، ولكن تبدأ

(3) أنظر المادة (11) والمادة (13) من قواعد روتردام.

(4) د/ محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م، ص167 وما بعدها.

(5) من ذلك حكم النقض مدني فرنسي ٢٠ مايو ١٩١٢م، المجلة الدولية ٢٨-٣٢٦ وفيه نقضت المحكمة حكماً لمحكمة استئناف ليون صدر في ٢٢ سبتمبر ١٩٠٨م كانت قد قررت فيه أنه لا توجد أية رابطة قانونية بين الناقل والمرسل إليه، الهافر ٦ يناير ١٩٢٨م ملحق دور ٦-١٢٧ نقض عرائض فرنسي ٢٨

يونيو ١٩٢٨م ملحق دور ٦ - ٣٨٥ وقد قالت غرفة العرائض إن المرسل إليه لا يباشر دعواه قبل الناقل كوكيل عن المرسل وإنما بمقتضى حق شخصي تخوله إياه حيازته لسند الشحن. انظر: د/ أحمد محمود حسني، قضاء النقض المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م، ص55.

(1) د / مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص٣٧٢. د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص٤٥٤. د/ محمد ترك، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص196.

(ج) حقه بممارسة أحكام الحيازة وحق السيطرة الواردة بقواعد روتردام.

(د) إضافة إلى الحقوق السابقة يتمتع فاتح الاعتماد بالحق في ممارسة الحقوق الناتجة عن مسؤوليات والتزامات كل من الناقل والشاحن والواردة بقواعد روتردام حيث تتعدد تلك الحقوق المشتركة في الآتي: حقه باختيار نوع التعاقد البحري إما بالتعاقد المعتاد وفقاً لشروط النقل الدولية أو بالعقد الكمي أو النقل الاستثنائي⁽⁵⁰⁾، وحقه بتقديم مطالباته بالتعويض وفقاً لمعايير الاختصاص القضائي والتحكيم الواردة بقواعد روتردام⁽⁵¹⁾، وحقه بسلوك إجراءات التدابير القضائية المؤقتة⁽⁵²⁾، وحقه بالاستفادة من الفترة المتاحة لرفع الدعاوي والطلبات دون السقوط أو الانقضاء وفقاً لقواعد روتردام⁽⁵³⁾، وحقه بالتمسك ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها وفقاً لقواعد روتردام⁽⁵⁴⁾، والحق بممارسة أحكام حالات إلغاء الحد

الشحن البحري أساس حقه وحدود التزاماته، فإذا كان عقد النقل يحكم العلاقة بين كل من الشاحن والناقل فقط فإن سند الشحن يحكم العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه، ومن هنا لا يحتج تجاه المرسل إليه بالشروط الواردة في عقد النقل إذا كانت مخالفة لشروط سند الشحن⁽⁴⁹⁾، ويكتسب فاتح الاعتماد كافة أنواع الحماية القانونية الواردة في قواعد روتردام للمرسل إليه والتي بموجبها يكتسب حقوقاً قانونية في مواجهة أطراف النقل تتمثل في الآتي:-

(أ) حق فاتح الاعتماد بمطالبة الناقل بتسليمه البضاعة. (ب) حقه بمقاضاة الناقل إذا هلك البضاعة أو تلفت أو تأخرت، والتزامه بدفع أجرة النقل إذا كان متفقاً على استحقاقها في مكان الوصول، ومقاضاته عن عدم تنفيذ عقد النقل المبرم فيما بين الناقل وبين الشاحن، أو عن سوء تنفيذه، وحقه بمقاضاة الطرف المنفذ عندما تكون الأضرار اللاحقة بالبضائع ناجمة عن فعل أو إهمال حصل منه خلال تنفيذ إحدى الالتزامات التي كلفه بها الناقل.

(1) ومن هذه الاتفاقات والشروط الباطلة ما يلي: الاتفاق الذي يكون موضوعه تقصير مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل عما هو وارد في القواعد - الاتفاق على تطبيق المحكم أو المحكمين قواعد قانونية مغايرة لقواعد روتردام - الاتفاق على نقل عبء الإثبات من الناقل إلى عاتق الشاحن في الحالات التي تضع فيها القواعد هذا العبء على الناقل - الاتفاق الذي يكون موضوعه إعفاء الناقل كلياً من المسؤولية أو تخفيفها بأقل من الحد الأقصى للتعويض الوارد في القواعد - الاتفاق على إلزام الشاحن أو المضرور على وجه عام بمكان محدد تجري فيه المحاكمات، أو إجراءات التحكيم، أو انعقاد الاختصاص لمحكمة محددة بخلاف ما ورد في القواعد - التمسك بحق التحديد القانوني للمسؤولية في الحالات التي اسقطت القواعد حق التمسك بها - الاتفاق على حق الناقل بالتمسك بالدفع بحالات الإعفاء من المسؤولية في غير الحالات المتاحة له التمسك بها - الاتفاق على تقليص مسؤولية الناقل - الاتفاق على إحالة الحقوق الناشئة

(2) د / أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980م، ص 303. د / محمد ترك، مرجع سابق، ص 202. (3) انظر تعريف العقد الكمي والنقل الاستثنائي في المادة (81/ب) والتي استندت إلى المواد (79، 80) من قواعد روتردام. (4) راجع معايير المحكمة المختصة بقواعد روتردام في الفقرة رقم (30) من المادة (1) من القواعد. د / وجدي حاطوم، النقل البحري، مرجع سابق، ص 428. (5) انظر إلى معايير اتخاذ التدابير الاحترازية ف المادة (7) من قواعد روتردام. د / نبيل الفيشائي، مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 457. (6) انظر إلى حالات مدة انقضاء دعوى مسؤولية الناقل في قواعد روتردام في المادة (63) والمادة (1/62) والمادة (2/62) من القواعد. عادل المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011م، ص 123. عاطف الفقي، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 91، 92. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة، مرجع سابق، ص 334. د / نبيل الفيشائي، مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص 427.

الاعتماد المستندي باعتباره أساس هذه العملية، فهو يساعد على تبسيط مجريات التجارة الدولية، وذلك من خلال حصر أداء أطراف العلاقة وتركيزه في شكل مستند قانوني له قوته في مجال الإثبات، كما أنه يشكل ضماناً قوية، إذ إن حيازته تمثل حيازة البضاعة ذاتها، كما أنه يمكن حامله من استلام البضائع أو إجراء رهن عليها أو بيعها (59).

وحيازة المرسل إليه لسند الشحن بأنواعه المختلفة (سند شحن اسمي - سند شحن لأمر - سند شحن إذني) هي الصورة المثلى التي تعبر عن حقيقة تنفيذ عملية النقل البحري بصورة نهائية، فإذا كان السند الشحن صادراً باسم المرسل إليه (فاتح الاعتماد) كان له ممارسة حق الحيازة الوارد في قواعد روتردام، أما إذا كان سند الشحن صادراً لأمر أو لحامله وتم مداولته إلى أن وصل للمرسل إليه (فاتح الاعتماد) تمكن هذا الأخير من ممارسة حق الحيازة وفقاً لقواعد روتردام، وإذا كان سند الشحن إذنياً وتم تظهيره إلى المرسل إليه، وانتقلت حيازة السند إلى (فاتح الاعتماد) كان له الحق بموجب ذلك من ممارسة حق الحيازة وفقاً لقواعد روتردام، وممارسة المرسل إليه (فاتح الاعتماد) لحق الحيازة ضرورية في حالة البيع بواسطة اعتماد

من مسؤولية الناقل الواردة بقواعد روتردام والاستفادة منها. (55)

2- ارتباط فاتح الاعتماد بالمركز القانوني للحائز وفقاً لقواعد روتردام:

أوردت القواعد حق الحيازة بمناسبة تعريفها لمستند النقل القابل للتداول وإجراءات استخدامه⁽⁵⁶⁾، فهذا المستند يمثل البضاعة المنقولة بحراً سواء أكان السند إذنياً أو للحامل، ويعطي الحائز له الحق في طلب تسلم البضائع عند وصول السفينة علاوة على حقه في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي يعد سند الشحن البحري ممثلاً للحيازة الرمزية للبضاعة، كما أن الرهان يلتزم بتسليم البضائع إلى الحامل القانوني لسند الشحن البحري والذي قد يكون مشترياً أم دائماً مرتبهاً، ومن ثم فإن الحامل القانوني لسند الشحن البحري هو وحده الذي له الحق أن يطلب استلام البضاعة من الرهان⁽⁵⁷⁾، كما أن نقل البضائع التي تكون محلاً لبيع دولي يسوى باعتماد مستندي يؤدي إلى إصدار سند شحن اسمي أو للأمر أو للحامل، أو إلى سند لأجل الشحن⁽⁵⁸⁾، ويعد سند الشحن البحري - الذي يصدره الناقل ويتسلم بموجبه البضاعة من الشاحن ويلتزم بتسليمها للمرسل إليه (المشتري) - المستند الأهم في الاعتماد المستندي بين المستندات الأخرى وهو جوهر

(4) د/ علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص113. أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بور سعيد، 2008، ص16 وما بعدها.

(5) د/ علي جمال الدين، الاعتمادات المستندية، مرجع السابق ص112. أحمد غنيم، سند الشحن البحري، مرجع سابق، ص16.

(6) د/ علي جمال الدين، المرجع السابق، ص91. أحمد غنيم، المرجع السابق، ص20.

عن التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي من تابعيه. انظر: د/ وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري الدولي، مرجع سابق، ص400.

(2) انظر المادة (56) من قواعد روتردام.

(3) انظر تعريف مستند النقل القابل للتداول وإجراءات استخدامه في الفقرة

(15) من المادة (1)، والمادة (9) من قواعد روتردام.

الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل (10)⁽⁶³⁾، وأشارت القواعد إلى حق السيطرة عند تعريفها للطرف المسيطر بأنه "الشخص الذي يحق له بمقتضى المادة (51)، أن يمارس حق السيطرة"⁽⁶⁴⁾، وحسبت القواعد شخصية الطرف المسيطر بأنه هو الشاحن ما لم يبين الشاحن عن إبرام عقد النقل المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصاً آخر ليكون الطرف المسيطر⁽⁶⁵⁾، وفي هذه الحالة يتمتع الطرف المسيطر بجملة من الحقوق كالتالي :

- (1) إمكانية إحالته حق السيطرة إلى أي شخص آخر بشرط إبلاغ الطرف المسيطر للناقل بذلك أو تبليغ الإحالة، وعليه أن يثبت هويته بأنه هو الطرف المسيطر أمام الناقل.
- (2) إمكانية إحالة مستند النقل الغير قابل للتداول من الشاحن إلى المرسل إليه دون تظهير، وتحال النسخ المتعددة جميعها حتى تصبح الإحالة نافذة، وعلى الطرف المسيطر أن يثبت هويته للناقل ليتمكن من الإحالة مع إبرازه جميع النسخ⁽⁶⁶⁾.
- (3) أما في حالة المستند القابل للتداول فقد فرقت القواعد في أحكامها واعتبرت أن حيازته أو حيازة جميع النسخ هو في الأصل للطرف المسيطر، وبالتالي تكون القواعد قد ربطت حق الحيازة مع حق السيطرة في ذلك النوع من

مستندي، وبناءً على هذا الحق يصبح لدى فاتح الاعتماد امتيازات عديدة وفقاً لقواعد روتردام أهمها :
أ- يتمتع فاتح الاعتماد بالحماية القانونية الواردة بقواعد روتردام والمكتسبة من نصوصها للمرسل إليه في مواجهة أطراف النقل الدولي (الناقل والشاحن) والموضحة في الفقرة (1) السابقة.

ب- يكون لفاتح الاعتماد حق الموافقة بالاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل نقل الكتروني قابل للتداول شريطة أن يتم هذا الاستبدال بموافقة الناقل والحائز لهذا المستند، وبالتالي يفقد المستند الأول (مستند النقل) صلاحيته⁽⁶⁰⁾، وكذلك الحال بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، فيمكن استبداله بمستند نقل قابل للتداول بعد موافقة كل من الناقل والحائز لهذا السجل، وبعد إتمام هذا الاستبدال يفقد سجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية⁽⁶¹⁾.

ج- يعطي حيازة السند لفاتح الاعتماد حق التصرف بالبضاعة بالبيع أو الرهن أثناء عملية النقل كما يعطيه حق مطالبة الرهان بتسليمه البضاعة عند الوصول⁽⁶²⁾.

3- ارتباط فاتح الاعتماد بالمركز القانوني للطرف المسيطر وفقاً لقواعد روتردام:

عرفت القواعد حق السيطرة على البضائع بأنه يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى

(5) المرجع السابق، الفقرة 13 من المادة (1).

(6) المرجع السابق، الفقرة (2) من المادة (51).

(7) المرجع السابق، الفقرات (1، 2/أ، ب) من المادة (51).

(1) انظر للمادة (10) الفقرة (1) البنود (أ، ب، ج) من قواعد روتردام.

(2) المرجع السابق، المادة (10) الفقرة (2) البندين (أ، ب).

(3) المرجع السابق، المادة (47) من قواعد روتردام.

(4) المرجع السابق، الفقرة (12) من المادة (1)

إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات صادرة من الطرف المسيطر، ويجوز للناقل الامتناع عن تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر في حال عدم تقديم الضمان، وبناءً على ذلك الزمت القواعد الطرف المسيطر أن يرد إلى الناقل ما قد يتكبده من نفقات إضافية معقولة وأن يعرض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات صادرة من الطرف المسيطر، بما في ذلك بأن يصبح الناقل مسؤولاً عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضاعة المنقولة الأخرى، وبذلك فقد توسعت القواعد في مقدار التعويض ليشمل الخسائر التي قد تحصل للناقل أثناء تنفيذه تعليمات الطرف المسيطر⁽⁶⁸⁾.

(5) كما اناطت القواعد على الناقل المسؤولية في حال هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير عن تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر إذا صدرت التعليمات بالشروط السابقة ذكره في حدود المعقول، ومسؤولية الناقل في هذه الحالة خاضعة للأساس القانوني في المسؤولية الواردة في القواعد⁽⁶⁹⁾، والتي حدد فيها حالات إعفاء الناقل من المسؤولية أو حالات ما يلزم المطالب اتباعه على الناقل أو النقل⁽⁷⁰⁾، كما أن مسؤولية

المستندات، ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة المستند إلى شخص آخر بطريقة التظهير إلى ذلك الشخص الآخر، أو على بياض إن كان مستندا لأمر، أو إذا كان مستنداً لحامله، أو إذا كان صادراً لأمر شخصي مسمى وجرت الإحالة من الحائز الأول والشخص المسمى، ويجوز إحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من قبل حائزة بأن يحيل الحقوق التي يتضمنها سواء صدر لأمر أو حامله أو لأمر شخص مسمى وفقاً لإجراءات الإحالة المتعلقة بسجلات النقل الإلكترونية⁽⁶⁷⁾.

(4) كما منحت القواعد للناقل تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر المتعلقة بتعديل تعليمات البضاعة أو تسليمها في ميناء توقف إذا كان النقل داخلياً، أو الاستعاضة بالمرسل إليه بأي شخص آخر، وذلك إذا كان تنفيذ تلك التعليمات ممكناً وفي حدود المعقول، وتقدير المعقولة أمر مناط بالناقل ومفوضاً بها وقت وصول التعليمات إليه، كما يشترط في تلك التعليمات أن لا تتضارب مع تعليمات النقل المعتادة بما فيها الممارسات الخاصة بالتسليم، وأجازت القواعد للناقل استيفاء ضمان من الطرف المسيطر يغطي مقدار ما يتوقع الناقل - في حدود المعقول - نشؤه من نفقات

(3) المرجع السابق، الفقرة (1) من المادة (17) والمادة (18).

(4) المرجع السابق، المادة (17).

(1) انظر الفقرة [3/أ، ب) من المادة (51) والمادة (57) والمادة (1/9) من قواعد روتردام.

(2) المرجع السابق، الفقرات (1، 2، 3) من المادة (52).

ويكون حق السيطرة قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل، وينقض بانقضاء تلك المدة⁽⁷⁸⁾، وتتعدد الأطراف الممارسة لهذا الحق منهم فاتح الاعتماد، فعندما يكون المرسل إليه (فاتح الاعتماد) هو الطرف المسيطر فيصبح هو صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد، ويكون لفاتح الاعتماد بناءً على ذلك الوصف الحقوق المنصوص عليها في القواعد للطرف المسيطر والتي سبق ذكرها في الفقرات الست السابقة، كما أنه وبهذا الوصف يكون ملزماً بالالتزامات السالف ذكرها ومنها موافاة الناقل بالمعلومات الإضافية عن البضائع والتي تكون غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر⁽⁷⁹⁾، وملزماً بتزويد الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، وتزويده كذلك بالمعلومات المتعلقة بالبضائع الخطرة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل، وعليه أن يضع على هذه البضائع

الناقل بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر خاضعة للتحديد الشخصي الوارد في القواعد بالأطراف المرتبطة بالناقل أو مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية أو المسؤولية الجماعية والفردية⁽⁷¹⁾، أو حساب التعويض وفقاً للقواعد⁽⁷²⁾، أو ما يلزم الطرف المتضرر من واجبات الإشعار في حال الهلاك أو التلف أو التأخير⁽⁷³⁾، وحددت القواعد مبلغ التعويض الناتج عن مسؤولية الناقل بعدم تنفيذ حق السيطرة بالإحالة إلى حدود المسؤولية المادية الواردة في القواعد⁽⁷⁴⁾، وحدود المسؤولية من التأخير⁽⁷⁵⁾، وحالات فقدان الناقل للانتفاع من حدود المسؤولية الواردة في القواعد⁽⁷⁶⁾.

(6) اعتبرت القواعد أن البضائع مسلمة من الناقل إذا نفذ تعليمات الطرف المسيطر وفقاً للشروط الواردة في القواعد المتعلقة بالمعقولة وعدم التناقض، وقيام الناقل بالتسليم بناءً على تعليمات الطرف المسيطر يعد تسليمًا تكميلياً وفقاً لأحكام التسليم الواردة في القواعد⁽⁷⁷⁾،

(1) أنظر المادة (59) من قواعد روتردام.

(2) المرجع السابق، المادة (1/23) المرجع السابق، المادة (60). د/ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص131. د/ نبيل الفيشائي، مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص399.

(3) أنظر الفقرة (2/61) من قواعد روتردام والتي أوضحت حالات فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر.

(4) انظر المادة (53) والمواد (43، 44، 45، 46، 47، 48، 49) من قواعد روتردام.

(5) المرجع السابق، المادة (50-51).

(6) المرجع السابق، المادة (55).

(5) المرجع السابق، المادة (20).

(6) المرجع السابق، المادة (22). وأقرت قواعد روتردام حق السحب الخاص (S.D.R) في المادة (1/59) من القواعد والموسومة بـ "حدود المسؤولية" والمادة (61، 60، 59) من القواعد. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص540. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص264.

(7) أوضحت القواعد على لزوم توجيه الإشعار إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حالة هلاك البضائع أو تلفها في مكان التسليم قبل وقت التسليم أو عنده أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسلّم البضائع. انظر الفقرة (4) من المادة (52) والمواد (17، 18، 19، 20، 21، 22، 23) من قواعد روتردام.

إن المستفيد هو البائع الذي تم إصدار الاعتماد لصالحه وصاحب الحق في استخدام الاعتماد إما بصرفه أو تحويله - إن كان قابلاً للتحويل - أو غير ذلك بوصفه الملتزم بتقديم المستندات⁽⁸³⁾، ومن خلال التعريفات الواردة بقواعد روتردام للنطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي نجد أن المركز القانوني للمستفيد يتقاطع مع المركز القانوني بالشاحن أو الشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر، ويكتسب بناء على تلك المراكز العديد من الحقوق الناشئة وفقاً لقواعد روتردام يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها، ولتوضيح تلك المراكز والحقوق الناتجة عنها فإننا نتناولها في النقاط التالية:

أ- ارتباط المستفيد من الاعتماد بالمركز القانوني للشاحن أو الشاحن المستندي من حيث الآتي: عرفت الأعراف الموحدة المستفيد بأنه مصدر البضاعة والمفتوح لصالحه الاعتماد⁽⁸⁴⁾، فيبدأ الالتزام النهائي للبنك والذي لا يملك بعدها تعديلاً أو رجوعاً عن ذلك، من تاريخ إرسال خطاب الاعتماد إلى البائع (المستفيد) من قبل البنك فاتح الاعتماد، لأنه التعبير عن إرادة البنك في التزامه أمام المستفيد⁽⁸⁵⁾، صحيح أنه بإبرام البنك عقد فتح الاعتماد لا يعد البائع طرفاً فيه إلا أنه يلتزم فيه بإصدار خطاب الاعتماد وإرساله

علامات أو رسوماً لتمييز هذه البضائع وبما يتماشى مع القوانين واللوائح التي تضعها السلطات العمومية في أي دولة تتصل بمرحلة النقل حتى وصول البضاعة إلى ميناء الوصول النهائي⁽⁸⁰⁾، ويصبح ضامناً عن صحة العلامات وبيانات البضاعة⁽⁸¹⁾، و مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خطأ أو سهو يتعلق بتلك البيانات أو المعلومات⁽⁸²⁾

المطلب الثاني

الحماية القانونية والحقوق المترتبة للمستفيد من الاعتماد المستندي الناشئة عن قواعد روتردام في النطاق الشخصي

ذكرنا سابقاً أنه عند تنفيذ عمليات الاعتماد المستندي واستخراج مستنداته يكتسب أطرافه مراكز قانونية تتمتع بالحماية القانونية بناء على القواعد الموضوعية المنظمة لعمليات الشحن والنقل الدولي كقواعد روتردام، فتكون تلك المراكز القانونية إيداناً بنشؤ حماية قانونية دولية لأطراف الاعتماد المستندي تضاف إلى الحماية التي أقامت الأعراف الدولية لهم، كما أن قواعد روتردام تنشئ جملة من الحقوق لصالح الأخير يستفيد منها أثناء تنفيذ البيع التجاري الدولي واستيفاء الثمن بواسطة اعتماد مستندي.

(9) انظر المادة (17/3/ح) من قواعد روتردام.

(1) د/ نبيل البياتي، الجوانب القانونية، مرجع سابق، ص200. سماح يوسف السعيد، العلاقة التعاقدية بين أطراف الاعتماد، مرجع سابق، ص41.

(2) محمد حبش، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص9.

(3) د/علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، القاهرة، دار النهضة العربية، ط/1989، مرجع سابق، ص124.

(7) د/شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام، مرجع سابق، ص 65.

(8) يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والكمية والوزن حسب البيانات التي يقدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك أو التلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات. انظر: الفقرة (2) من المادة (31) من قواعد روتردام.

الحماية القانونية التي رتبها قواعد النقل الدولي (قواعد روتردام) في مواجهة الناقل وتابعيه وأخطائهما المترتبة على عقد النقل إن وجدت والتي نعددها باختصار على النحو التالي:

- 1- حق المستفيد في الحصول على مستند نقل أو سجل نقل الكتروني وفقاً لقواعد روتردام⁽⁸⁹⁾.
- 2- حق المستفيد بمطالبة الشاحن بالتعويض عن تلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير في شحنها قبل بدء التحميل⁽⁹⁰⁾.

ب- ارتباط المستفيد بالمركز القانوني للحائز وفقاً لقواعد روتردام : فحيازة المستفيد للمستندات حيازة عرضية أو مؤقتة كون اللازم عليه تسليمها إلى البنك ليتم تنفيذ الاعتماد، فإذا كان السند صدر لحامله ففي العادة يقوم المستفيد بتسليمه إلى البنك ويصبح الحامل له هو البنك، حيث يتم تداول هذا السند بطريق المناولة⁽⁹¹⁾، وقد يكون السند إندياً أي مقروناً بشرط الإذن فيتم تداوله بالتظهير⁽⁹²⁾، وتسليم السند الإندي المظهر لصالح البنك أو الذي يظهر عليه تظهير على بياض، أي دون ذكر اسم المستفيد من التظهير، وبهذه

إلى المستفيد⁽⁸⁶⁾، فتسلم المستفيد الخطاب يكسبه حقاً ضد البنك، ويلزم الأخير نهائياً متى تضمن الخطاب كافة العناصر اللازمة للاعتماد المستندي⁽⁸⁷⁾، فما لم يصدر البنك خطاب الاعتماد ويرسله إلى المستفيد لم ينشأ لهذا حق مباشر ضده، إلا إذا توافرت له شروط استعمال دعوى المشتري ضد البنك⁽⁸⁸⁾. ويرى الباحث أن هذه الحالة تتوفر عندما يقاضي المشتري البنك عن مسؤوليته في عدم إصدار خطاب الاعتماد وإبلاغ البائع به ومطالبته كذلك بالتعويض عن الضرر المترتب على ذلك، فيتدخل البائع في القضية منظماً إلى طلبات المشتري إن كان الضرر شاملاً له وموجباً للتعويض لصالحه، وتصدير البضاعة من مكان إلى آخر يقتضي شحنها بإحدى وسائل الشحن، وبهذا الالتزام يصبح المستفيد (المصدر) هو الشاحن أو الشاحن المستندي أو هو من يقوم بإبرام العقد مع الشاحن، وإذا ما أرتبط المستفيد برابطة قانونية بالشاحن أو الشاحن المستندي أصبح مخاطباً بالالتزامات والمسؤوليات الواردة على الشاحن أو الشاحن المستندي وفقاً لما جاءت به قواعد روتردام، وكذلك يكتسب

(5) د/ نجوى محمد أبو الخير، البنك والمصالح المتعارضة في الاعتماد المستندي، دراسة للقضاء والفقهاء المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993م، ص93.

(6) د/نجوى أبو الخير، البنك والمصالح المتعارضة، المرجع السابق، ص68. د/ علي جمال الدين، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص125.

(7) انظر المادة (36) من قواعد روتردام.

(1) د/ وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام 2008م بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئياً بطريق البحر، مجلة العدل، نقابة المحامين، بيروت، العدد الثالث، السنة 2010/44م، ص102.

(2) أحمد غنيم، سند الشحن البحري، مرجع سابق، ص17.

(3) أحمد غنيم، نفس الموضوع.

(4) خطاب الاعتماد: هو الصك الذي يصدره البنك استجابة لطلب العميل بإنشاء الاعتماد محدداً فيه - نقلاً عن طلب الأمر - حق المستفيد والشروط التي يمكنه بمقتضاها الحصول على هذا الحق، فخطاب الاعتماد قد استقر كوسيلة وفاء مقبولة عالمياً، وهو يعادل في التجارة الدولية الوفاء النقدي تماماً وذلك على أساس أن وعد المصرف المصدر للاعتماد يستقل كلية عن العقد المبرم بين البائع والمشتري، ومن ثم فإنه يقع على عاتق المصرف المصدر للاعتماد الوفاء بالتزاماته الناتجة عن خطاب الاعتماد بصرف النظر عن أي نزاع بين البائع والمشتري، أو أي أمر صادر إليه من عميله، أو أي حجز يحصل عليه هذا العميل على الأموال المتعين الوفاء بها. انظر: د/ عصام الدين القصبي، النظام القانوني للعمليات المصرفية الدولية دراسة تطبيقية خاصة بالاعتمادات المستندية، القاهرة، دار النهضة العربية، ط1993م، ص243.

يتمكن من الاستفادة من النصوص الواردة في القواعد والتي نصت على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية إن حصلت للناقل وبالقدر ذاته ترتب عليه قيوداً قانونية تمنعه من القيام بترتيب النقل للبضائع مع اعفائه او الناقل من المسؤولية، فالقواعد أكدت على بطلان كل شرط من شأنه أن يستبعد أياً من واجبات الناقل الواردة في الاتفاقية، وبسطت هذه القاعدة حكمها على الناقل والطرف المنفذ البحري والشاحن والمرسل إليه، والطرف المسيطر والحائز أو الشاحن المستندي ، كل في نطاق مسؤولياته وواجباته⁽⁹⁵⁾.

د- حق المستفيد بممارسة الحقوق الواردة بقواعد روتردام والناشئة عن مسؤوليات والتزامات كل من الناقل والشاحن الواردة في القواعد وهي الحقوق المشتركة المشار إليها آنفاً⁽⁹⁶⁾.

المطلب الثالث

الحماية القانونية والحقوق المترتبة للبنك الناشئة عن قواعد روتردام في النطاق الشخصي
في التجارة الدولية يعد البنك المركز المحوري لتنفيذ الاعتماد المستندي واستلام مستنداته، وأثناء قيامه بذلك يكتسب مركزاً قانونياً آخر يتمتع بموجبه بالحماية القانونية الواردة بقواعد روتردام، ويكتسب حقوقاً ناشئة عن ذلك المركز تعزز له الحماية القانونية أثناء تنفيذ الاعتماد المستندي.

الطريقة تنتقل إلى البنك حيازة البضاعة التي يمثلها، أما السند الاسمي أي الصادر باسم الشاحن أو الشاحن المستندي (البائع أو المستفيد من الاعتماد) والسند المظهر لأمر (البائع أو المستفيد من الاعتماد) فلا يصلح تسليم أيهما إلى البنك كأداة لنقل الحيازة إليه، لأن الحقوق الثابتة بالسند الاسمي لا تنتقل إلا بحوالة الحق، وتحرير السند لأمر (البائع أو المستفيد من الاعتماد) يخول الحقوق الثابتة به للبائع أو المستفيد ولا يكفي تسليمه إلى البنك دون ظهوره من جانب البائع أو المستفيد⁽⁹³⁾.

ج- ارتباط المستفيد بالمركز القانوني للطرف المسيطر وفقاً لقواعد روتردام والتي سبق توضيحها في المبحث الأول : وبناءً على ذلك فيعد حق السيطرة بمثابة ضمان للمستفيد في حال رفض البنك تسليم قيمة الاعتماد فيتوجه إلى الناقل بصفته الطرف المسيطر ويصدر له التوجيهات بتسليم البضاعة أو التصرف فيها إلى طرف آخر، ومع أن تلك الالتزامات تنتقل إلى عاتق المستفيد باعتباره الطرف المسيطر إلا أنها تمنحه مرونة في تنفيذ الاعتماد المستندي واستيفاء بيانات مطلوبة فيه يعدها البنك مبرراً لعدم تنفيذ الاعتماد، كما أنها تمنحه مرونة في تنفيذ عقد البيع الدولي فيما بينه والمشتري، والأثر المترتب عن قيام الشاحن المستندي (المستفيد) بممارسة حق السيطرة هو قيام مسؤوليته تجاه الناقل عن أي خطأ أو سهو يتعلق بتلك البيانات أو المعلومات⁽⁹⁴⁾، وبالمقابل فإنه

(6) أنظر المادة (79) من قواعد روتردام.

(7) انظر آنفاً ص 11، 12.

(4) د/ علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص 113. أحمد غنيم، سند الشحن البحري، مرجع سابق، ص 16 وما بعدها.

(5) انظر المادة (3/17 ح) من قواعد روتردام.

يمثل البضاعة المشحونة ومن ثم فإن حيازة البنك له تخوله صفة الدائن المرتهن، إذ تمكنه من حجز البضاعة وبيعها إذا لم يكن قد استوفى حقوقه من عميله المشتري⁽⁹⁸⁾، وبناءً على ذلك قد يشترط البنك أن يصدر سند الشحن باسمه، وهو ما يخول البنك من ممارسة حق الحيازة وفقاً لاتفاقه مع عميله فاتح الاعتماد، كما قد يحرص البنك على أن يتم التداول إليه لسند الشحن الصادر للأمر أو لحامله ضماناً لحقوقه أمام المرسل إليه (فاتح الاعتماد) الناشئة عن عقد الاعتماد المستندي، والميزة التي جاءت بها قواعد روتردام هي أن جعلت حق الحيازة للبنك بصورة مقننه ورتبت على ذلك آثار عديدة، فإذا صار سند الشحن لحامله بحيازة البنك كان لهذا الأخير ممارسة حق الحيازة وفقاً للقواعد، وكذلك في حال اشتراط البنك تظهير المستندات وحيازته لها قبل نقلها إلى المرسل إليه (فاتح الاعتماد)، ويكون في هذه الحالة حق البنك قائم بممارسة حق الحيازة طبقاً لقواعد روتردام، وبناءً على ذلك إذا حاز البنك لسند الشحن فبموجب تلك الحيازة يحق له ممارسة حقوقها والاستفادة من امتيازاتها وفقاً لقواعد روتردام وأهم تلك الامتيازات :

أ- يكون البنك متمتعاً بحق شخصي مباشر قبل الناقل عندما يطالب بتسليم البضاعة، وعندما يطالب بالتعويضات عما يكون قد أصابها من تلف أو هلاك⁽⁹⁹⁾.

ونذكرنا سابقاً أن البنك (مصدر الاعتماد) هو بنك المستورد الذي يقوم بإصدار الاعتماد وتنفيذه، وفي حالة الاحتياج إلى دخول بنك آخر في تنفيذ الاعتماد لأي سبب كالمخاطر العالية أو تعزيز الاعتماد أو التفويض عن البنك المصدر في استلام المستندات والوفاء بشروطه أو تغطية الاعتماد، فيرتبط البنك المصدر للاعتماد بإحدى البنوك الأخرى كالبنك المبلغ أو المعزز أو المغطي للاعتماد وفقاً للشروط التي تم الاتفاق عليها بين الأطراف الثلاثة الرئيسة⁽⁹⁷⁾، ومن خلال التعريفات الواردة بقواعد روتردام للنطاق الشخصي لأطراف النقل الدولي نجد أن المركز القانوني للبنك يتقاطع مع المركز القانوني بالحائز والطرف المسيطر، ويكتسب بناء على تلك المراكز العديد من الحقوق الناشئة وفقاً لقواعد روتردام يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها، ولتوضيح تلك المراكز والحقوق الناتجة عنها فإننا نتناولها في النقاط التالية:

1- ارتباط البنك بالمركز القانوني للحائز ونشوء الحق له بممارسة أحكام الحيازة الواردة بقواعد روتردام : إن سند الشحن في الاعتمادات المستندية يؤدي وظيفة مزدوجة فهو أداة الإثبات لتنفيذ البائع (المصدر) للشروط التي تضمنها خطاب الاعتماد، ويثبت إبرام عقد النقل وبالتالي فهو دليل على تخلي البائع عن حيازته للبضائع، وهو من ناحية أخرى وسيلة لنشوء حق قانوني للبنك مصدر الاعتماد، إذ أنه

(3) د/ أحمد حسني، البيوع البحرية، مرجع سابق، ص 54.

(1) د/ نبيل البياتي، الجوانب القانونية، مرجع سابق، ص 199.

(2) د/ نجوى أبو الخير، البنك والمصالح المتعارضة، مرجع سابق، ص 460 وما بعدها.

(الأمر) بالمستندات المطابقة لشروط فتح الاعتماد ولم يتم العميل (طالب فتح الاعتماد) بدفع قيمتها فيكون للبنك أن ينفذ على البضاعة استناداً إلى (حق الرهن) الناشئ للبنك بحيازته لتلك المستندات⁽¹⁰²⁾.

هـ- ميزت القواعد بين من يحوز مستند النقل ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل وبين من يحوزه ويمارس الحقوق والمسؤوليات المرتبطة بعقد النقل⁽¹⁰³⁾، ومن الأمثلة على أنواع المسؤوليات التي يمكن أن تقع عاتق حائز ليس هو الشاحن، ولا يمارس أي حق بموجب عقد النقل، وعلى سبيل النقيض، أشير إلى أن القصد من هذا الحكم هو التيسير على الحائزين المباشرين، كالمصارف والبنوك مثلاً، بأنهم ما داموا لا يمارسون أي حق بمقتضى عقد النقل، فهم لن يتحملوا أي مسؤولية بمقتضى ذلك العقد، وسيكون من الصعب تعداد بنود الالتزامات في عقد النقل، التي يمكن أن تقع على عاتق الحائز، وأنه يعد على أي حال أن نص الحكم واضح بقدر كاف في تبيانه أن تلك المسؤوليات "مدرجة في مستند النقل أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل"، فإذا كانت ثمة التزامات واقعة على حائز ما فعندئذ يتحمل الحائز الذي يليه تلك المسؤوليات في حال ممارسة هذا الحائز أي حقوق بموجب العقد، وذكر كذلك أن وجود أي من هذه المسؤوليات يجب أن تقرره الأطراف التي تفاوضت بشأن العقد، وأن أي

ب- يكون للبنك حق الموافقة بالاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول شريطة أن يتم هذا الاستبدال بموافقة الناقل والحائز وهو البنك إن كان هو الحائز لهذا المستند، وكذلك الحال بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، فيمكن استبداله بمستند نقل قابل للتداول بعد موافقة كل من الناقل والحائز وهو البنك إن كان هو الحائز لهذا المستند، وبعد إتمام هذا الاستبدال يفقد مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية⁽¹⁰⁰⁾.

ج- يعطي حيازة السند للبنك حق التصرف بالبضاعة بالبيع أو الرهن أثناء عملية النقل كما يعطيه حق مطالبة الربان بتسليمه البضاعة عند الوصول⁽¹⁰¹⁾، ويتضح جلياً استفادة البنوك من أحكام الحيازة المقننة والواردة بقواعد روتردام بعد أن كان البنك يستند إلى تطبيقها باتفاقه مع فاتح الاعتماد، ومن الطبيعي أن لا يتخلى البنك عن هذه المستندات إلا باسترداد حقوقه فإن لم تدفع إليه ينظر إلى أن يكون له ضمان على البضاعة يخوله التنفيذ عليها ليحصل من ثمنها على حقوقه، ولا يقتنع البنك أن تكون المستندات في يده بل يحرص على حصوله عن طريق المستندات على رهن البضاعة، فحق الرهن للبضاعة ينشأ فيما بين (المشتري) طالب الأمر-طالب فاتح الاعتماد والبنك- وهو يكون بطريق المستندات، فإذا أخطر البنك عميله

(3) د/علي جمال الدين، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص134.

(4) انظر المادة (58) من قواعد روتردام.

(1) انظر المادة (10) من قواعد روتردام.

(2) أحمد غنيم، سند الشحن البحري، مرجع سابق، ص76. د/ علي الأمير إبراهيم، كيفية فحص المستندات في الاعتماد المستندي، دار النهضة العربية، ط/ 2005م، ص144.

وتعتبر أهم المشكلات الرئيسية فيما يواجهه البنك فقدانها لحق السيطرة على البضاعة أثناء فتح الاعتماد خاصة في حالة عدم الدفع من قبل عميله (طالب فتح الاعتماد) المرسل إليه، وجاءت قواعد روتردام بمصطلح الطرف المسيطر باعتباره النظير للناقل أثناء الرحلة وحتى نهايتها، وباعتبار أن تعيين الطرف المسيطر يتم في مرحلة مبكرة جداً من عملية النقل أو حتى قبل إبرام عقد النقل، وفي تلك المرحلة قد يكون تعيين الطرف المسيطر مسألة مهمة بالنسبة لأغراض صفقة البيع الأساسية التي تتم بين الشاحن والمرسل إليه⁽¹⁰⁷⁾، وبإمكان البنك ممارسة حق السيطرة إما بتعيين الشاحن للبنك كونه طرفاً مسيطراً⁽¹⁰⁸⁾، أو بقيام البنك بحيازة مستندات النقل القابلة للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول⁽¹⁰⁹⁾، أو بإحالة حق السيطرة إلى البنك⁽¹¹⁰⁾، والأثر المترتب على ذلك نوضحه في حالتين :

الحالة الأولى: إذا عين الشاحن البنك كونه طرفاً مسيطراً أو أحال إليه حق السيطرة يصبح البنك صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد، فيكون للبنك بناءً على ذلك الوصف حقوق وعليه التزامات نوضحها على النحو التالي :

أ-الالتزامات : يكون البنك من دائرة الأشخاص الملزمين بتزويد الناقل بالبيانات والتعليمات الخاصة بالبضاعة وهم أشخاص آخريين غير الشاحن مثل

مسؤوليات من هذا القبيل يجب أن تقتصر على ما أدرج منها في العقد أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى هذا العقد⁽¹⁰⁴⁾، وبناءً على ذلك تتحدد حقوق البنك في حال حيازته مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وفقاً لقواعد روتردام دون أن يكون مخاطباً بالالتزامات الواردة في عقد النقل والمسؤوليات المترتبة على أطرافها وبالقدر المنصوص عليه في عقد النقل.

و- يتمكن البنك بوصفه الحائز من ممارسة الحقوق الواردة بقواعد روتردام والناجمة عن مسؤوليات والتزامات كلاً من الناقل والشاحن الواردة في القواعد وهي الحقوق المشتركة المشار إليها أنفاً⁽¹⁰⁵⁾.

2- ارتباط البنك بالمركز القانوني للطرف المسيطر ونشوء الحق له بممارسة حق السيطرة الوارد بقواعد روتردام : يتعهد البنك فاتح الاعتماد بالدفع بموجب الاعتماد الذي يصدره وذلك نيابة عن عميله طالب فتح الاعتماد مقابل تقديم مستندات معينة، ويعد مسؤولاً عن فحص المستندات بعناية قبل تسليمها إلى العميل مقابل الدفع و/ أو القبول، ويتوجب على البنك مصدر الاعتماد صياغة شروط الاعتماد المستندي بصورة كاملة ودقيقة لضمان عدم وجود أي غموض أو لبس في مضمون أحد شروط الاعتماد كون البنك مصدر الاعتماد وطالب الإصدار سوف يتحملون مسؤولية أي تفسير خاطئ لأحد شروط الاعتماد من قبل المستفيد أو البنوك الخارجية⁽¹⁰⁶⁾.

(2) تقرير لجنة التجارة الدولية رقم A/CN.9/526، مرجع سابق، ص42.

(3) انظر المادة (34/33/17) من قواعد روتردام.

(4) المرجع السابق، المادة (3/51/ب، ج)، والمادة (4/51).

(5) المرجع السابق، المادة (51/1/ب).

(5) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، رقم A/CN.9/642، مرجع سابق، ص39.

(6) انظر أنفاً ص 11، 12.

(1) محمد حبش، الاعتمادات المستندية، مرجع سابق، ص7.

السيطرة كان عليه هذا الواجب فيزود الناقل بأي بيانات أو معلومات إضافية عن البضائع (114).
والأثر المترتب عن قيام البنك بممارسة حق السيطرة هو قيام مسؤوليته تجاه الناقل عن أي خطأ أو سهو يتعلق بتلك البيانات أو المعلومات، ويستفاد هذا الالتزام من النص الوارد بقواعد روتردام والمتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية ضمن حالات الإعفاء عن أي فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعاله (115)، فسبب الإعفاء للناقل يطال فعل الشاحن وإهماله الذي سبب الضرر، وكذلك فعل أو إهمال الشاحن المستندي والطرف المسيطر والمرسل إليه، أو أي شخص آخر يعينهم الشاحن لتنفيذ المهمة بدلاً عنه عند إبرام عقد النقل، أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عنه في مباشرة المهام الموكلة إليه، لكن لا يدخل من بين هؤلاء الآخرين الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف بالنيابة عن الناقل والذين عهد إليهم الشاحن بأداء تنفيذ أي من واجباته، فقد أوردت قواعد روتردام تطبيقات عدة لذلك ومثالها: حالة الإعفاء من مسؤولية عدم كفاية التغليف، وعدم كفاية أو عدم إتقان العلامات (116)، كما نصت قواعد روتردام على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، ليشمل بطلان كل شرط من شأنه أن

الطرف المسيطر والشاحن المستندي باعتبارهما مسؤولين عن واجب تزويد الناقل بالمعلومات الإضافية عن البضائع (111)، وبهذا الوصف يكون البنك ملزماً بموافاة الناقل بالمعلومات الإضافية عن البضائع. تكون غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وتزويد الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، وتزويد الناقل بالمعلومات المتعلقة بالبضائع الخطرة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل، وعليه أن يضع على هذه البضائع علامات أو رسوماً لتمييز هذه البضائع وبما يتماشى مع القوانين واللوائح التي تضعها السلطات العمومية في أي دولة تتصل بمرحلة النقل حتى وصول البضاعة إلى ميناء الوصول النهائي (112)، كما أنه مخاطب مع الشاحن بالضمان عن صحة العلامات وبيانات البضاعة، وترتيباً على ذلك، نجد أن الالتزام بتزويد الناقل بالمعلومات التي تتعلق بالبضائع أو بعقد النقل والتي أطلق عليها بعض الفقه بالبيانات الأساسية يقع على عاتق الشاحن فقط دون شخص آخر، أما البيانات التي اسمتها اتفاقية روتردام "إضافية" (113)، فتقع على عاتق الطرف المسيطر، ثم الشاحن نفسه في حالة عدم التوصل إلى الأول، ثم الشاحن المستندي في حالة عدم التوصل إلى الأول أو الثاني، أي أن هناك تدرجاً في تحديد شخص المسؤول عن توفير هذه البيانات. فإذا كان البنك يملك حق

(6) انظر المادة (55) من قواعد روتردام.

(7) د/شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام، مرجع سابق ص 65.

(1) انظر المادة (55) من قواعد روتردام.

(2) د/شريف محمد غنام، التزامات الشاحن، مرجع سابق، ص 69. د/ وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013م، ص 149.

(3) انظر المواد (34/33/17) من قواعد روتردام.

(4) د/ نبيل الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 228.

1- الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل⁽¹²¹⁾، وينبغي أن يكون هناك تمييز واضح بشأن المضمون بين ما يشار إليه باعتباره تعديلاً طفيفاً أو " عادياً " للتعليمات المعطاة بشأن البضائع يتعلق مثلاً بدرجة الحرارة التي ينبغي أن تخزن فيها البضائع، من ناحية، وتغييرات أكثر أهمية لعقد النقل، من ناحية أخرى⁽¹²²⁾، وبالرغم من ذلك سيتحمل البنك المسؤولية أمام الناقل والمرسل إليه في حال حصول هلاك أو تلف أو تأخير للبضائع بسبب تلك التعليمات.

2- الحق في التوجيه بتسلم البضائع في ميناء توقف مقرر أو أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي⁽¹²³⁾، فإذا ما تبين للبنك عجز المشتري عن الوفاء بالتزاماته تجاه المصرف فينبغي أن يتسنى له منع الشحنة من دخول نطاق الولاية القضائية للزبون المقصر⁽¹²⁴⁾، وممارسة هذا الحق من قبل البنك قد يفضي إلى تنفيذ الاعتماد بطريقة مخالفة لتعليمات الأمر ودون أخذ موافقته، وهو ما سيجعل البنك مسؤولاً أمام عميله الأمر عند قيامه بذلك.

3- الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر⁽¹²⁵⁾، وممارسة هذا الحق قد يؤثر في بيانات جوهريه في مستندات النقل المطلوبة في الاعتماد، وبالتالي تكون مسؤولية البنك متحققة أمام

يستبعد أياً من واجبات الناقل الواردة في القواعد، وبسبب هذه القاعدة حكمها على الناقل والطرف المنفذ البحري والشاحن والمرسل إليه، والطرف المسيطر والحائز أو الشاحن المستندي، كل في نطاق مسؤولياته وواجباته⁽¹¹⁷⁾، كما أن القواعد اشترطت لتنفيذ الناقل تعليمات الطرف المسيطر أن تكون تلك التعليمات صادرة من شخص يملك ممارسة حق السيطرة وفقاً للقواعد، وأن تكون تلك التعليمات في حدود المعقول، وأن لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم⁽¹¹⁸⁾، وألزمت القواعد الطرف المسيطر بأن يرد للناقل ما يتكبده من مصاريف أو نفقات إضافية نتيجة تنفيذه لتلك التعليمات، وإذا مارس البنك لحق السيطرة فإنه يصبح مسؤولاً أمام الناقل في حال تلقيه تعليمات مكلفة أو متضاربة أو غير معقولة وتسببت بأضرار ونفقات إضافية للناقل أو خسائر نتيجة لتنفيذ تلك التعليمات⁽¹¹⁹⁾، فحيازة الناقل لضمان لتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر من الحقوق الثابتة له في القواعد، على أن تكون هذه الضمانة تغطي مقدار ما يتوقعه الناقل من غرامات أو خسائر أو أضرار أو نفقات في حدود المعقول⁽¹²⁰⁾.

ب-الحقوق: يستفيد البنك من ممارسة حق السيطرة على البضائع لضمان حقوقه الناشئة عنها ما يلي :

(5) د/ نبيل الفيشائي، نفس المرجع، ص291.

(6) انظر المادة (1/52/أ،ب) من قواعد روتردام.

(7) المرجع السابق، (2/52).

(1) أنظر المادة (3/52) من قواعد روتردام.

(2) المرجع السابق، المادة (1/50).

(3) تقرير لجنة التجارة الدولية رقم A/CN.9/526، مرجع سابق، ص41.

(4) انظر المادة (2/50) من قواعد روتردام.

(5) تقرير لجنة التجارة الدولية للأمم المتحدة بشأن الورقة المقدمة من الوفد الرويجي المتعلق بمعلومات حول حق السيطرة، التقرير رقم

(A/CN.9/WG.III/Rev.1)، ص2.

(6) انظر المادة (3/50) من قواعد روتردام.

أو استبعادها وفقاً لقواعد روتردام⁽¹²⁷⁾، وممارسة البنك لهذا الحق يقتضي منه القيام بالاتي:

أ- دراسة الموقف الائتماني للعميل والهدف من تمويل البنك للاعتماد سواء بغطاء نقدي أو عيني أو بدون غطاء ومدى قدرة العميل على الوفاء بمتطلبات البنك أثناء تنفيذ الاعتماد، وكذلك دراسة موقف المستفيد من الاعتماد من حيث سمعته وقدرته على تنفيذ الاعتماد من عدمه، ومحل البضاعة التي يقوم بشحنها وغير ذلك من المعلومات اللازمة لاتخاذ قرار مناسب يتعلق بتفعيل حقوق السيطرة أو الحد منها أو استبعادها سواء من قبله أو من قبل طرفي الاعتماد⁽¹²⁸⁾.

ب- دراسة البنك مع عميله للمخاطر المحتملة في البضاعة محل الاعتماد وفي مكان تسليمها وتسليمها وإجراءات نقلها ونوعها والوسائط اللازمة لنقلها وايصالها حتى مكان المقصد للمرسل إليه⁽¹²⁹⁾، فقد يكون من الأهمية بمكان لنقل البضاعة أن يكون بمقدور الناقل اللجوء إلى طرف محدد التماساً للمعلومات التي تغدو ضرورية عندما تصبح البضاعة في عهده، فقد تلزم هذه المعلومات لتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر وتغيير بعض تفاصيل النقل أثناء الرحلة لأسباب لم تكن في الحسبان، كقيام إضراب في ميناء التفريغ أو الحاجة إلى اتخاذ تدابير خاصة لحفظ البضاعة أو إعمار العميل أو وفاته أثناء تنفيذ

عميله الأمر إذا لم يوافق عليها أو كانت غير مبررة لديه.

4- الحق في إدخال تغييرات في عقد النقل بالاتفاق مع الناقل، حيث أجازت قواعد روتردام ذلك مع ضرورة ذكر التغييرات في مستند النقل القابل للتداول أو غير قابل للتداول يشترط تسليمه، وكذلك تدرج في سجل النقل الالكتروني قابل للتداول أو غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك، وأوجب القواعد توقيع الناقل عليها⁽¹²⁶⁾، ويلزم لممارسة البنك هذا الحق موافقة عميله الأمر على تلك التغييرات ما لم فإنها ستؤدي إلى عدم تنفيذ الاعتماد أو قيام مسؤولية البنك بتنفيذه خلافاً لتعليمات الأمر وخطاب الاعتماد.

5- أجازت القواعد لطرفي النقل (الشاحن والناقل) أن يغيرا من فعالية حق الطرف المسيطر في إصدار تعليمات بتسليم البضائع في ميناء توقف مقرر أو في أي مكان على مسار النقل الداخلي، والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بشخص آخر، وتحديد الفترة الزمنية لحق السيطرة والتي في الأصل تسري طوال مدة مسؤولية الناقل، وفعالية حق الناقل في تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر أو عدم تنفيذها سواء بمقابل ضمان أو دونه، والحق في إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وبناءً على ذلك يجوز لطرفي النقل الاتفاق في عقد النقل على الحد من فعالية تلك الحقوق

(7) المرجع السابق، المادة (54).
 (1) أنظر المادة (56) من قواعد روتردام.
 (2) د/ علي جمال الدين عوض، عمليات البنوك من الوجهة القانونية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط/1989م، ص448. د/ محي الدين اسماعيل،
 (3) د/ بختيار صابر، مسؤولية المصرف، المرجع السابق، ص270.

وجود أي من هذه المسؤوليات يجب أن تقرره الأطراف التي تفاوضت بشأن العقد، وأن أي مسؤوليات من هذا القبيل يجب أن تقتصر على ما أدرج منها في العقد أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى هذا العقد⁽¹³²⁾، وبناءً على ذلك تتحدد مسؤوليات البنك وحقوقه في حال حيازته مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وفقاً لقواعد روتردام وعلى ضوء ما سبق توضيحه آنفاً.

ويرى الباحث أن البنك إذا أراد أن يمارس حق السيطرة فعليه أن يمارسه وفقاً للحالة الثانية بأن يحوز مستند النقل أو سجل النقل القابل للتداول، فتلك الحالة تتحدد مسؤوليات البنك في المستوى الأدنى وفقاً للالتزامات المدرجة في عقد النقل، لذا يتوجب عليه القيام بالدراسات السالف ذكرها لاتخاذ القرار.

الخاتمة

وفي ختام هذا البحث لابد من تسجيل أهم النتائج والتوصيات على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

1- بينت الدراسة أن قواعد روتردام أسهمت في تجاوز القصور في البيئة القانونية للتجارة الدولية عند تنفيذها بواسطة اعتماد مستندي من خلال توسعها في النطاق الشخصي لأطراف النقل والمرتبطين بهم، وتحديد مسؤولياتهم والتزاماتهم وحقوقهم الناتجة عن تطبيق القواعد بصورة دقيقة وواضحة، وإتيانها بمصطلحات حديثة أسهمت بصورة مناسبة في بيئة التجارة الدولية.

الاعتماد، أو صدور قرارات مفاجئة بالحجر الصحي أو الإداري في ميناء الوصول يمنع تفريغ البضاعة أو غير ذلك مما يمكن توقعه في نقل وإيصال البضاعة محل الاعتماد، وعلى ضوء تلك الدراسة يتخذ البنك قراره المتعلق بالحقوق المطلوب تفعيلها أو استبعادها للطرف المسيطر، وتحديد وتعيين ذلك الطرف في عقد الاعتماد ومستنداته⁽¹³⁰⁾.

الحالة الثانية: يمارس البنك حق السيطرة في هذه الحالة إذا حاز جميع النسخ الأصلية من مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، ويستطيع بموجب ذلك إحالة حق السيطرة بإحالة المستند أو السجل إلى شخص آخر بالتظهير إما إلى ذلك الشخص وإما على بياض إذا كان مستنداً لأمر أو دون تظهير إذا كان مستنداً لحامله أو مستنداً مظهراً على بياض أو مستنداً أصدر لأمر شخص مسمى وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى⁽¹³¹⁾، ويترتب على ذلك استقادة الطرف المسيطر من أحكام الحيابة السالف ذكرها، فما دام لا يمارس البنك أي حق بمقتضى عقد النقل، فلن يتحمل أي مسؤولية بمقتضى ذلك، مالم تكن تلك المسؤوليات " مدرجة في مستند النقل أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل"، فإذا كانت ثمة التزامات واقعة على حائز ما فعندئذ يتحمل الحائز الذي يليه تلك المسؤوليات في حال ممارسة هذا الحائز أي حقوق بموجب العقد، وذكر كذلك أن

(1) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، رقم A/CN.9/642، مرجع سابق، ص 39.

(4) تقرير لجنة التجارة الدولية رقم A/CN.9/526، مرجع سابق، ص 41.

(5) انظر المواد (3/51) (57) من قواعد روتردام.

يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها وفقاً لقواعد روتردام.

6- أكدت الدراسة ارتباط المركز القانوني للبنك بالطرف المسيطر وفقاً لقواعد روتردام، وأن البنك يكتسب حقوقاً ناتجة عن ذلك المركز في حالتين:

الأولى: إذا عين الشاحن البنك كونه طرفاً مسيطراً أو أحال إليه حق السيطرة يصبح البنك صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد، فيكتسب البنك بهذا الوصف حقوق الطرف المسيطر ويكون عليه التزاماته الواردة في القواعد.

الثانية: يمارس البنك حق السيطرة في هذه الحالة إذا حاز جميع النسخ الأصلية من مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، ويستطيع بموجب ذلك إحالة حق السيطرة بإحالة المستند أو السجل إلى شخص آخر بأي نوع من أنواع الإحالة، وبناء على ذلك يستفيد البنك من حد قواعد روتردام للالتزامات الواردة في عقد النقل والمسؤوليات المترتبة على أطرافها دون أن يكون مخاطباً بتلك الالتزامات كونه لا يعد طرفاً في ذلك العقد، وتعتبر هذه الحالة هي المناسبة للبنك بممارسة حق السيطرة إذا ارتبط مركزه القانوني بالطرف المسيطر.

ثانياً: التوصيات:

1- توصي الدراسة أطراف البيع الدولي المستخدمين لوسيلة الاعتماد المستندي بترتيب عقود النقل البحرية أو بوسائط أخرى وفقاً للمتطلبات والالتزامات المبينة في قواعد روتردام وبما يجعل الحقوق الواردة فيها معززة لمراكزهم القانونية أثناء

2- أكدت الدراسة أن المراكز القانونية لأطراف النقل الدولي البحري (الشاحن - الشاحن المستندي-الحائز - الطرف المسيطر) وفقاً لقواعد روتردام ترتبط وتتداخل مع المراكز القانونية لأطراف الاعتماد المستندي (فاتح الاعتماد - المستفيد - البنك).

3- بينت الدراسة إيجابية الارتباط والتداخل في المراكز القانونية بين أطراف النقل الدولي البحري وأطراف الاعتماد المستندي وذلك في تعزيز البيئة القانونية للتجارة الدولية وبما يعزز الحماية القانونية الدولية لأطرافها أثناء تنفيذ التجارة الدولية بواسطة اعتماد مستندي، ومحل تلك الحماية كامن في نصوص وأحكام قواعد روتردام.

3- أوضحت الدراسة ارتباط المركز القانوني لفاتح الاعتماد بالمركز القانوني للمرسل إليه والحائز والطرف المسيطر وفقاً لقواعد روتردام، وأن فاتح الاعتماد يكتسب بناء على تلك المراكز العديد من الحقوق يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها وفقاً لقواعد روتردام.

4- أكدت الدراسة ارتباط المركز القانوني للمستفيد من الاعتماد بالمركز القانوني للشاحن والشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر وفقاً لقواعد روتردام، وأن المستفيد من الاعتماد يكتسب بناء على تلك المراكز العديد من الحقوق يمكنه استخدامها وممارستها والاستفادة منها وفقاً لقواعد روتردام.

5- بينت الدراسة ارتباط المركز القانوني للبنك بالمركز القانوني للحائز وفقاً لقواعد روتردام، وأن البنك يكتسب بناء على تلك المراكز العديد من الحقوق

ولمكافحة احتمالية حدوث احتيال بحري أثناء تنفيذ الاعتماد المستندي.

6- توصي الدراسة الباحثين بمواصلة الجهود البحثية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً 2008م والمعروفة باسم (قواعد روتردام) بهدف التشجيع إلى انضمام الدول إليها باعتبارها قواعد موضوعية وفرت حماية قانونية لأطراف التجارة الدولية خاصة عند تنفيذهم عقود البيع الدولي وتسديد الثمن بوسيلة الاعتماد المستندي.

قائمة المراجع

أولاً: المؤلفات:

- [1] أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بور سعيد، 2008، رقم الإيداع (95/7837).
- [2] د/أحمد حسني، البيوع البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005م.
- [3] د/أحمد محمود حسني، قضاء النقض المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007م.
- [4] أسامة أحمد شتات، قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999م حسب أحدث التعديلات، دار الكتب القانونية مصر، المحلة الكبرى.
- [5] د / أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980م.
- [6] د/ بختيار صابر حسين، مسؤولية المصرف في الاعتماد المستندي والمخاطر التي تواجهه دراسة تحليلية، مصر، دار الكتب القانونية، رقم الإيداع (5495)، 2010م.
- [7] د/ سميحة القلوبوي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011م.

تنفيذ الاعتماد ومساهمة في تطوير وتحديث البيئة القانونية للتجارة الدولية واستقرارها.

2- توصي الدراسة فاتح الاعتماد المستندي باستخدام وممارسة الحقوق الواردة في قواعد روتردام والمرتبطة بالمرسل إليه والحائز والطرف المسيطر وذلك في تعزيز مركزه القانوني في الاتفاق على فتح الاعتماد المستندي وتلافي أي إشكالات ناتجة عن تنفيذه.

3- توصي الدراسة المستفيد من الاعتماد المستندي باستخدام وممارسة الحقوق الواردة في قواعد روتردام والمرتبطة بالشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر وذلك في تعزيز مركزه القانوني في الاتفاق على فتح الاعتماد المستندي وشروط خطابه وتلافي أي إشكالات ناتجة عن تنفيذه.

4- توصي الدراسة البنوك باستخدام وممارسة الحقوق الواردة في قواعد روتردام والمرتبطة بالحائز والطرف المسيطر الحائز لجميع النسخ الأصلية لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وذلك في حماية مركزه القانوني في فتح الاعتماد المستندي وخطابه وتلافي أي إشكالات ناتجة عن تنفيذهما.

5- توصي الدراسة البنوك بدراسة قواعد روتردام والعمل بمتطلباتها فيما يتعلق بمستندات النقل وأحكامها وأخذ موافقة الأطراف في وثائق البنك الرسمية بالعمل بأحكامها وسريان القواعد في تعاملاتها بهذا الخصوص تجنباً للإشكالات التي يمكن حصولها أثناء تنفيذ الاعتماد المستندي

- [8] د/ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004م.
- [9] د/ شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨م لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٢م.
- [10] د/ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011م.
- [11] د/ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990م واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978م، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008م.
- [12] د/ عبد الحميد عبد المطلب، البنوك الشاملة عملياتها وإدارتها، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000م.
- [13] د/ عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999م.
- [14] د/ عصام الدين القصبى، النظام القانوني للعمليات المصرفية الدولية دراسة تطبيقية خاصة بالاعتمادات المستندية، القاهرة، دار النهضة العربية، ط/ 1993م.
- [15] د/ علي الأمير إبراهيم، كيفية فحص المستندات في الاعتماد المستندي، دار النهضة العربية، ط/ 2005م.
- [16] د/ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- [17] د/ علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المصرفية وضماناتها، دار النهضة العربية، القاهرة، ط/ 1994م.
- [18] د/ علي جمال الدين عوض، عمليات البنوك من الوجهة القانونية، القاهرة، دار النهضة العربية، ط/ 1989م.
- [19] د/ علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، القاهرة، دار النهضة العربية، ط/ 1989م.
- [20] د/ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978م.
- [21] د/ فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً للقانون رقم (8) لسنة 1990م، ط3، 1998م.
- [22] د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط3، 2007م.
- [23] د/ محي الدين اسماعيل علم الدين، موسوعة أعمال البنوك، الإسكندرية: النسر الذهبي للطباعة، ط/ 2001م.
- [24] د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، طبعة 1995م.
- [25] د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1996م.
- [26] د/ محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط/ 1، 2005، دار النهضة العربية القاهرة
- [27] د/ محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م.
- [28] د/ نبيل البياتي، الجوانب القانونية في أعمال البنوك التجارية والإسلامية، الإسراء للطبع والتوزيع، ط/ 1، 2009م رقم الإيداع (678).
- [29] د/ نجوى محمد أبو الخير، البنك والمصالح المتعارضة في الاعتماد المستندي، دراسة للقضاء والفقهاء المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993م.
- [30] د/ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001م.
- [31] د/ هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، منشورات جامعة حلب، سوريا، ط3، 1995م.
- [32] د/ وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013م.

- [1] الأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية، النشرة رقم (600)، ترجمة خاصة جاك صابونجي، ضمن أدبيات منشورة من معهد الدراسات المصرفية، صنعاء
- [2] اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً 2008م (قواعد روتردام). إصدارات الأمم المتحدة.
- [3] تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، الدورة (41) المنعقدة في الفترة من 16 يونيو إلى 11 يوليو 2008م، رقم الوثيقة ((A/CN.9/654)).
- [4] تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، رقم A/CN.9/642 .
- [5] تقرير لجنة التجارة الدولية بالأمم المتحدة بشأن الورقة المقدمة من الوفد الرويجي المتعلق بمعلومات حول حق السيطرة، التقرير رقم (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1).
- [6] تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، رقم A/CN.9/526.

خامساً: المواقع الإلكترونية: -

- [1] الموقع الرسمي للجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولي (WWW.Uncitral.org).
- [2] الموقع الرسمي لغرفة التجارة الدولية (www.lcj-cij.org).

[33]د/ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011م.

ثانياً: الرسائل العلمية والأبحاث:

- [1] اسماء أحمد الرشيد، نطاق تطبيق قواعد روتردام، بحث منشور في مجلة الشارقة للعلوم القانونية، العدد السادس عشر، 2017م.
- [2] اميمة عبدالقادر سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري، رسالة دكتوراه، جامعة عدن، 2016م.
- [3] سماح يوسف السعيد، العلاقة التعاقدية بين أطراف عقد الاعتماد المستندي، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2007م
- [4] محمد حبش، الاعتمادات المستندية، محاضرات عملية في الاعتماد المستندي، إصدارات الأكاديمية العربية للعلوم المالية والمصرفية، الأردن، 2007م.
- [5] د/نبيل علي أحمد الفيشاني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية (اتفاقية بروكسل - هامبورغ - روتردام) (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 2016،
- [6] د/ وجدي حاطوم، الجديد في النقل البحري الدولي للبضائع في ضوء اتفاقية روتردام 2008م بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر، مجلة العدل، نقابة المحامين، بيروت، العدد الثالث، السنة 2010/44م.
- [7] د/ ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، دراسة تحليلية، بحث مقبول للنشر في مجلة كلية الحقوق، جامعة بني سويف، 2014م.

ثالثاً: الأعراف والمعاهدات والتقارير الدولية: -