



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
معهد العلمين للدراسات العليا
قسم القانون

التنظيم القانوني لحق الشاحن في السيطرة على البضائع وفق اتفاقية روتردام

(دراسة مقارنة)

رسالة تقدّم بها الطالب

قيس احمد محمد

إلى مجلس معهد العلمين للدراسات العليا وهي جزء من متطلبات نيل
درجة الماجستير في القانون الخاص

بإشراف

الأستاذ المساعد الدكتور

أمير صلاح نصر

٢٠٢٦ م

١٤٤٧ هـ



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
(رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا)
صَدَقَ اللَّهُ الْعَلِيُّ الْعَظِيمُ

سورة الاسراء / الآية (٦٦)

الإهداء

إلى صاحب العصر والزمان

بقية الله في أرضه الإمام المهدي (عجل الله تعالى فرجه الشريف)، من نستمد من نوره الأمل، ومن سيرته الصبر والثبات، راجين شفاعته ودعائه في مسيرتنا العلمية والعملية....

إلى من كانت دعواته سنداً، وصبره مدرسة، وذكره نبراساً يضيء دربي في كل خطوة إلى والذي المرحوم (رحمه الله تعالى، الذي ما زال أثره الطيب يسكن القلب والوجدان....

إلى من كانت كلماتها سكينه لنفسي، ورضاها سر توفيتي، ونبع الحنان الذي لا ينضب، أمي الغالية، أطال الله في عمرها وأدامها تاجاً على رأسي...

إلى شريكة دربي، وسكن روحي، التي كانت خير معين لي في مسيرتي زوجتي العزيزة، تقديراً لصبرها ودعمها المتواصل....

إلى أستاذتي الأفاضل في معهد العلمين للدراسات العليا، الذين غرسوا في نفسي حب العلم، وأرشدوني إلى منهج البحث الرصين، فكانوا مثلاً في الإخلاص والعطاء...

أهديكم جميعاً هذا الجهد المتواضع عرفاناً ووفاء، سائلاً الله تعالى أن يجزيكم علي خير الجزاء، ويوفقنا جميعاً لما فيه الخير والسداد.

الباحث

شكر وعرفان

الحمد لله حمداً يليق بجلاله، ويوافي نعمه، ويكافئ فضله، فهو سبحانه أهل الحمد والثناء، وبفضله تتم المقاصد وتتحقق الغايات. والصلاة والسلام على سيدنا محمد، وعلى آله الطيبين وصحبه المنتجبين، ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

وإقراراً بالفضل لأهله، أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان إلى معهد العلمين للدراسات العليا، هذا الصرح العلمي الذي أتاح لي الفرصة للنمو العلمي، ووفر البيئة الأكاديمية الرصينة لإنجاز هذه الرسالة. كما أخص بالشكر والتقدير السيد عميد المعهد الأستاذ الدكتور زيد عدنان محسن العكيلي، على جهوده المباركة في دعم المسيرة العلمية، سائلاً الله تعالى أن يوفقه ويسدّد خطاه.

وأعرب عن بالغ تقديري وامتناني للأستاذ المشرف الدكتور أمير صلاح نصر، لما أحاط به هذه الرسالة من رعاية علمية دقيقة، وتوجيهات منهجية نافعة، وملاحظات قيّمة ساهمت في ترصين موضوعها وتقويم مسارها، فجزاه الله عنّي خير الجزاء.

مثلاً أقدر كل من ساهم في إنجاز هذه الرسالة بدعم أو توجيه أو مؤازرة، فلكل جهد مخلص أثره الإيجابي في إتمام هذا العمل.

وأخيراً، أتقدم بخالص الاحترام والتقدير إلى السادة رئيس وأعضاء لجنة المناقشة المحترمين، لتفضّلهم بقبول مناقشة هذه الرسالة، وما سيقدمونه من ملاحظات علمية ببناء تسهم في تطويرها وتقويمها، سائلاً الله تعالى أن يجعل التوفيق حليف الجميع، وهو وليّ التوفيق والسداد.

الباحث

قيس أحمد محمد

المستخلص

تعد عقود النقل البحري من أبرز العقود التجارية الدولية، إذ تمثل الوسيلة الرئيسة لنقل أكثر من ٨٠٪ من البضائع بين الدول، ومع تطور التجارة العالمية واعتماد المعاملات الإلكترونية، أصبح دور النقل البحري لا يقتصر على نقل البضائع فقط، بل يشمل عناصر قانونية متطورة لضمان حماية مصالح الأطراف، لاسيما الشاحن والمرسل إليه، ومن أبرز هذه المستجدات القانونية "حق السيطرة على البضائع أثناء الرحلة"، الذي نصّت عليه اتفاقية روتردام، ويمنح الطرف المسيطر سلطة توجيه تعليمات ملزمة للناقل خلال تنفيذ العقد، وقد برز هذا الحق استجابة للتحويلات البنيوية في قطاع النقل البحري، بما في ذلك التحول الرقمي للوثائق، وتطور سندات الشحن، وظهور أطراف جديدة في العملية التعاقدية مثل "الشاحن المستندي" و"الطرف المنفذ البحري"، ويترتب على ممارسة حق السيطرة التزامات متقابلة؛ فالناقل ملزم بالتحقق من صفة الطرف المسيطر ومن معقولية التعليمات وعدم مخالفتها للعقد، بينما يتعين على المسيطر الالتزام بإثبات صفة السيطرة وتقديم المعلومات اللازمة وتعويض الناقل عن أي أضرار أو نفقات إضافية، ويستمر حق السيطرة طوال مدة مسؤولية الناقل عن البضائع، وينقضي بانتهاء هذه المسؤولية أو بتسليم البضاعة وفق العقد، ويعكس هذا الحق محاولات تحقيق التوازن بين استقرار العقود ومتطلبات المرونة في التجارة البحرية الحديثة، ويُعد تنظيمًا حديثاً لم يسبق له مثيل في اتفاقيات سابقة كـ"هامبورغ" و"لاهاي".

ومن أهم النتائج والمقترحات التي توصلت إليها هذه الدراسة، هي أن تنظم قواعد روتردام لحق السيطرة كحق عقدي أصلي للشاحن يمكن انتقاله للمرسل إليه أو حامل مستند النقل، مع قيود تحمي استقرار النقل وحقوق الغير، بالمقابل، يفترع التشريع العراقي لشمولية هذا الحق، حيث ينعقد أساساً للمرسل وينتقل في حالات محددة إلى المرسل إليه، ومن مقترحات التطوير: إدراج فصل مستقل يحدد الطرف المسيطر ونطاق الحق، توسيع مرونة استخدامه مع حماية مصالح المرسل، توضيح حالات امتناع الناقل وإلزامه بالإخطار، وتوثيق أي تغييرات جوهرية مع تحميل الطرف المسيطر المسؤولية المالية عن التعليمات.

جدول المحتويات

الصفحة	الموضوع
٥-١	المقدمة
٦٨-٦	الفصل الأول: ماهية حق السيطرة
٣٤-٧	المبحث الأول/ مفهوم حق السيطرة
١٩-٨	المطلب الأول/ التعريف بحق السيطرة
١٣-٩	الفرع الأول: تعريف حق السيطرة
١٩-١٣	الفرع الثاني: الطرف المسيطر
٣٤-٢٠	المطلب الثاني/ نطاق حق السيطرة
٢٥-٢١	الفرع الأول: مضمون حق السيطرة
٢٨-٢٦	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية ومصادر حق السيطرة في عقد النقل البحري
٣٤-٢٩	الفرع الثالث: الفرق بين حق السيطرة والحيازة المادية
٦٨-٣٥	المبحث الثاني/ إحالة حق السيطرة
٥٣-٣٦	المطلب الأول/ إحالة حق السيطرة في المستندات الورقية
٤١-٣٦	الفرع الأول: الإحالة في المستندات غير القابلة للتداول
٥٣-٤٢	الفرع الثاني: الإحالة في المستندات القابلة للتداول
٦٨-٥٤	المطلب الثاني/ إحالة حق السيطرة عند استخدام سجلات النقل الإلكتروني
٥٩-٥٥	الفرع الأول: سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول
٦٣-٦٠	الفرع الثاني: السيطرة على سجل النقل الإلكتروني
٦٨-٦٤	الفرع الثالث: إحالة حق السيطرة عن طريق إحالة سجل النقل الإلكتروني

١٢٦-٦٩	الفصل الثاني: آثار ممارسة حق السيطرة والمسؤولية المدنية الناشئة عنه
٩٥-٧٠	المبحث الأول/ إلزامية تعليمات الطرف المسيطر وحدود تنفيذها
٨٧-٧١	المطلب الأول/ نفاذ تعليمات الطرف المسيطر
٨٣-٧٢	الفرع الأول: الضوابط الشكلية لنفاذ تعليمات الطرف المسيطر
٨٧-٨٤	الفرع الثاني: الضوابط الموضوعية لنفاذ تعليمات الطرف المسيطر
٩٥-٨٨	المطلب الثاني/ التزامات الناقل وحالات الرفض المشروع
٩٢-٨٩	الفرع الأول: التزام الناقل بالامتثال للتعليمات وتعديل سجلات النقل
٩٥-٩٣	الفرع الثاني: سلطة الناقل في الرفض
١٢٦-٩٦	المبحث الثاني/ المسؤولية المدنية الناشئة عن السيطرة وانقضاء الحق
١١٤-٩٧	المطلب الأول/ أحكام المسؤولية بين أطراف العقد
١١٠-٩٨	الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتعليمات المشروعة
١١٤-١١١	الفرع الثاني: التزامات الطرف المسيطر المالية
١٢٩-١١٥	المطلب الثاني/ انقضاء حق السيطرة
١٢١-١١٦	الفرع الأول: وقت انقضاء حق السيطرة
١٢٦-١٢٢	الفرع الثاني: اثر القوة القاهرة والظروف الطارئة على استمرارية حق السيطرة
١٢٩-١٢٧	الخاتمة
١٤١-١٣٠	المصادر
A	Abstract

المقدمة

المقدمة

تعد عقود النقل البحري من أبرز العقود التجارية الدولية التي تؤدي عملاً محورياً في حركة التبادل التجاري العالمي، إذ تشكل الوسيلة الرئيسية لنقل ما يزيد عن ٨٠٪ من البضائع المتداولة بين الدول، ومع توسع التجارة الخارجية، وتزايد الاعتماد على الوسائط الإلكترونية في المعاملات التجارية، لم يعد عمل النقل البحري قاصراً على مجرد إيصال البضائع من ميناء إلى آخر، بل بات عنصراً قانونياً مركزياً يتطلب مرونة تنظيمية تتيح للأطراف لا سيما الشاحن والمرسل إليه التدخل في مراحل تنفيذ العقد بما يضمن حماية مصالحهم الاقتصادية، وأسفر هذا التطور عن بروز مفهوم قانوني مستحدث يتمثل في حق السيطرة على البضائع أثناء الرحلة، وهو من أبرز الابتكارات التي جاءت بها اتفاقية روتردام، وقد جاء هذا المفهوم استجابة للتحويلات البنوية التي طرأت على قطاع النقل التجاري، بفعل العولمة الاقتصادية، واتساع التجمعات الإقليمية، وتساعد أثر التحول الرقمي في الوثائق والمعاملات.

أولاً- التعريف بموضوع الدراسة

جاءت اتفاقية روتردام استجابةً للتحويلات العميقة التي شهدتها التجارة البحرية الدولية، سواء على مستوى التطور التكنولوجي أم على مستوى الممارسات العقدية المستحدثة، فاستحدثت عدداً من المفاهيم القانونية التي لم تكن معروفة في الاتفاقيات السابقة، من قبيل "الشاحن المستندي"، و"الطرف المنفذ البحري"، والطرف المسيطر، ويقصد بهذا الأخير الشخص الذي يملك، بموجب عقد النقل، سلطة توجيه تعليمات ملزمة إلى الناقل بشأن البضائع أثناء تنفيذ العقد، ولا يخفى أن تطور سندات الشحن، وظهور وثائق النقل غير القابلة للتداول، وتنامي أهمية التحكم بالبضائع خلال الرحلة البحرية، قد أفضت جميعها إلى إعادة النظر في طبيعة "حق السيطرة" وآليات ممارسته، ولا سيما في ظل التحول من المحررات الورقية إلى أنظمة النقل الإلكتروني، وقد طُرح هذا الموضوع مبكراً في أعمال اللجنة البحرية الدولية سنة ١٩٩٠، إذ انتهى النقاش إلى تبني مقاربة قانونية جديدة تمكن الشاحن من نقل حق السيطرة إلى أطراف أخرى، كالمُرسل إليه، بما يضيفي قدرًا أكبر من المرونة على عقد النقل البحري في البيئة التجارية الرقمية.

ورغم ما حظي به القانون البحري من عناية فقهية واسعة، فإن موضوعات التجارة البحرية الإلكترونية، وعلى رأسها حق السيطرة، ما تزال بحاجة إلى دراسة فقهية، تكشف عن أبعادها

النظرية وتحدد آثارها العملية، فهذا الحق يمنح الطرف المسيطر سلطة توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن كيفية تسليم البضائع، كأن يطلب تغيير مكان التسليم، أو استبدال المرسل إليه، أو تسلّم البضاعة في ميناء توقف وسيط، ويستند هذا التنظيم إلى إقرار سلطة تعديل بعض جوانب تنفيذ عقد النقل بعد إبرامه، تبعاً لمقتضيات المصلحة الاقتصادية للطرف المسيطر-الشاحن- أثناء سريان العقد، وهو ما يمثل خروجاً نسبياً على المفهوم التقليدي لاستقرار الروابط التعاقدية القائم على مبدأ "العقد شريعة المتعاقدين".

وقد تميزت قواعد روتردام بكونها أول اتفاقية دولية ينظم حق السيطرة تنظيمًا صريحًا ومفصلاً، إذ أفردت له فصلاً كاملاً (الفصل العاشر)، وعلى خلاف ذلك، فإن اتفاقية هامبورغ وقواعد لاهاي لم تتناولوا هذا الحق إلا بصورة ضمنية أو عرضية، أو في سياق معالجة بعض آثاره في حالات استثنائية، كإفلاس المشتري أو امتناعه عن الوفاء بالثمن.

ويترتب على تقرير حق السيطرة نشوء التزامات متقابلة في ذمة طرفي عقد النقل. فمن جانب الناقل، يلتزم بالتحقق من صفة وهوية الطرف المسيطر قبل تنفيذ تعليماته، وأن يتأكد من أن تلك التعليمات معقولة، وغير مخالفة لشروط عقد النقل، ولا تتطوي على تعديل جوهري في مضمونه إلا باتفاق صريح بين الطرفين، ويظل حق السيطرة قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل، التي تبدأ من تسلمه البضائع وتنتهي بتسليمها، وخلال هذه المدة، يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، ولا يُعفى من المسؤولية إلا في الحدود التي قررتها قواعد روتردام، مثل حالة القوة القاهرة.

أما من جانب الشاحن - بصفته الأصلية طرفاً مسيطراً ما لم ينقل الحق إلى غيره - فيلتزم بإثبات صفته للناقل، وتزويده بالمعلومات الواجب إدراجها في سند الشحن أو سجل النقل الإلكتروني، على أن تكون تعليماته متفقة مع شروط العقد وفي حدود المعقول، ومثلما يلتزم بتعويض الناقل عن النفقات الإضافية أو الأضرار التي قد تترتب على تنفيذ تعليماته، ويقع على عاتق الناقل إثبات إدراج تلك التعليمات في سند الشحن أو في سجل النقل الإلكتروني ومن ثم إدراج توقيعه.

وينقضي حق السيطرة بانتهاء مدة مسؤولية الناقل عن البضائع، أو بوصولها إلى مكان التسليم المتفق عليه، أو بتسليمها إلى من يثبت له الحق في تسلمها وفقاً لأحكام العقد والقواعد المنظمة له. وبذلك يتحدد الإطار الزمني والموضوعي لهذا الحق، بوصفه آلية قانونية حديثة

لتحقيق التوازن بين استقرار العلاقة التعاقدية ومتطلبات المرونة في التجارة البحرية المعاصرة.

ثانياً - أهمية الدراسة

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من حداثة الموضوع الذي تتناوله، إذ يعالج حق السيطرة على البضائع أحد المفاهيم المستحدثة في قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨، والذي لم يحظَ بتنظيم صريح في التشريع العراقي، على الرغم من اتصاله المباشر بتطور التجارة البحرية وتزايد الاعتماد على وسائل التبادل الإلكتروني للبيانات وسجلات النقل الإلكترونية، وتبرز أهمية هذا الحق في كونه يعكس تحولاً في النظرة إلى عقد النقل البحري، فلم يعد تنفيذ العقد يقوم على الجمود المطلق بعد إبرامه، وإنما أصبح قابلاً لقدر من المرونة القانونية التي تسمح بتوجيه البضائع أثناء الرحلة البحرية ضمن حدود معينة، وتتأكد أهمية الدراسة كذلك من أن تنظيم حق السيطرة يثير إشكالات قانونية دقيقة تتصل بتحديد صاحب الحق في إصدار التعليمات، ومدى تأثير هذه التعليمات في مركز الناقل والمرسل إليه وحملة المستندات، فضلاً عن أثره في مبدأ استقرار المعاملات وحماية الغير، وترداد أهمية البحث في ظل احتمال دخول قواعد روتردام حيز النفاذ مستقبلاً، الأمر الذي يجعل دراسة هذا التنظيم ضرورة علمية وتشريعية تمهّد لاستيعاب أحكامه ومناقشة مدى ملاءمتها للبيئة القانونية العراقية.

ثالثاً - مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في أن حق السيطرة على البضائع، بوصفه تنظيمًا مستحدثاً أقرته قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨، يثير إشكالاتاً قانونياً جوهرياً يتمثل في مدى كفاية القواعد التقليدية التي تحكم مستندات النقل البحري، ولا سيما سندات الشحن، لاستيعاب هذا الحق وتنظيم آثاره، في ظل غياب نصوص صريحة في العديد من التشريعات الوطنية، ومنها التشريع العراقي، وتبرز هذه الإشكالية بصورة أوضح في ظل الانتقال من البيئة التقليدية القائمة على المستندات الورقية إلى بيئة رقمية تعتمد على سجلات النقل الإلكترونية، الأمر الذي يثير تساؤلاً حول مدى ملاءمة

المفاهيم القانونية التقليدية كفكرة الحيابة المادية ووحدة المستند لتحديد الطرف المسيطر على البضائع، وتنظيم نطاق سلطته في إصدار التعليمات خلال مرحلة تنفيذ عقد النقل، ومثلما تتجلى المشكلة في مدى تأثير إقرار حق السيطرة على مبدأ القوة الملزمة للعقد واستقراره، إذ يترتب على هذا الحق إمكانية إدخال تعديلات على مسار تنفيذ عقد النقل بعد إبرامه، الأمر الذي قد يؤدي إلى الإخلال بالتوازن العقدي أو المساس بحقوق الغير، وبخاصة المرسل إليه أو حامل سند الشحن، فضلاً عن إثارة إشكالات تتعلق بمسؤولية الناقل وحدود التزامه بتنفيذ التعليمات الصادرة من الطرف المسيطر، وتثار إشكالية أخرى تتعلق بمدى إمكانية مواءمة أحكام قواعد روتردام مع الإطار القانوني العراقي، في ظل غياب تنظيم صريح لحق السيطرة، ومدى قدرة القواعد العامة في القانون المدني وقانون النقل على استيعاب هذا المفهوم دون تدخل تشريعي خاص.

ويتفرع عن هذه المشكلة الرئيسية التساؤلات الآتية:

- ١- من هو الطرف الذي يثبت له حق السيطرة على البضائع، وكيف يمكن تحديده في ضوء تعدد صور مستندات النقل، ولا سيما التمييز بين المستندات القابلة وغير القابلة للتداول، وكذلك في إطار سجلات النقل الإلكترونية؟
- ٢- ما نطاق ممارسة حق السيطرة، وما القيود والشروط التي تحكم إصدار التعليمات من الطرف المسيطر، ومدى التزام الناقل بتنفيذها؟
- ٣- ما الآثار القانونية المترتبة على ممارسة هذا الحق، ومدى إمكانية قيام المسؤولية في حالة إساءة استعماله أو تعارضه مع حقوق الغير؟
- ٤- إلى أي مدى يمكن التوفيق بين تنظيم حق السيطرة ومبدأ استقرار العقد، وهل يؤدي هذا الحق إلى إعادة صياغة المفهوم التقليدي للقوة الملزمة للعقد؟
- ٥- ما موقف التشريع العراقي والتشريعات المقارنة من هذا الحق، ومدى توافقها أو تعارضها مع التنظيم الذي جاءت به قواعد روتردام؟

رابعاً- هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى بيان التنظيم القانوني لحق السيطرة على البضائع وفق قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨، من خلال تحديد مفهوم هذا الحق وبيان طبيعته القانونية وتمييزه عن الحقوق والمراكز القانونية المشابهة، ولا سيما الحيابة المادية وحق إصدار التعليمات وحق التصرف في البضائع، ومثلما تهدف الدراسة إلى تحليل الأحكام التي قررتها قواعد روتردام بشأن مضمون حق السيطرة،

ونطاق ممارسته، والأشخاص المخولين به، وكيفية انتقاله أو إحالته، سواء في ظل مستندات النقل الورقية أم في إطار سجلات النقل الإلكترونية، وتسعى الدراسة كذلك إلى تقويم مدى انسجام هذا التنظيم مع المبادئ العامة في القانون المدني والتجاري، وبخاصة مبدأ القوة الملزمة للعقد، واستقرار التعامل، والتوازن بين مصالح الشاحن والناقل والمرسل إليه والغير، وتسعى الدراسة في نهايتها إلى الوصول إلى نتائج ومقترحات يمكن أن تسهم في توجيه المشرع العراقي عند التفكير في تنظيم هذا الحق مستقبلاً، بما ينسجم مع تطورات النقل البحري والتجارة الإلكترونية ويحافظ في الوقت ذاته على استقرار المراكز القانونية لأطراف عقد النقل.

خامساً-مناهج الدراسة

اعتمدنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي المقارن، والذي يظهر عن طريق تحليل ودراسة أحكام التعامل بحق السيطرة على وفق "اتفاقية روتردام ٢٠٠٨"، وقد اخترنا هذه الاتفاقية نظراً لأنها تقدم إطاراً قانونياً يتماشى مع الطبيعة غير المادية لحق السيطرة، وتضمنت الدراسة مقارنة بين القوانين العراقية والإماراتية ذات الصلة، فضلاً عن تحليل موقف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م وقانون الأونسيتال النموذجي الصادر عام ٢٠١٧م بخصوص السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل من حق السيطرة، وقرارات اللجنة الدولية للأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

سادساً - خطة الدراسة

للإجابة عن المشكلة المطروحة في هذه الرسالة قمنا بتقسيمها على فصلين، سنعرض في أولهما ماهية حق السيطرة، وذلك في مبحثين، نخصص المبحث الأول لبيان المقصود بحق السيطرة، ونبين إحالة حق السيطرة في المبحث الثاني.

وسنفرد الفصل الثاني لمبحث الأحكام المنظمة لحق السيطرة والمسؤولية الناشئة عنه وذلك في مبحثين، المبحث الأول إلزامية تعليمات الطرف المسيطر وحدود تنفيذها، والمبحث الثاني المسؤولية الناشئة عن حق السيطرة وانقضاء الحق.