

حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

**Possession of Marine Bills of Lading and Their Role in
Disposing of Shipped goods in Yemeni maritime law, the
.Rotterdam Rules, and Islamic jurisprudence**

سالم محمد سعيد بن شمل¹

Salim Mohmmmed Saeed Binshomll

محمد إبراهيم نقاسي²

Mohemed Ibrahim Negsi

ملخص البحث

يهدف البحث إلى دراسة حيازة سندات الشحن القابلة للتداول في القانون البحري اليمني، واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا (نيويورك 2008م) (قواعد روتردام)، وأحكام الفقه الإسلامي، من خلال تحليل النصوص القانونية الخاصة بحيازة وتداول سندات الشحن البحرية، وأحكام الفقه الإسلامي التي تنظم الحيازة، وذلك بتقسيم البحث إلى محورين يناقش المحور الأول مفهوم سند الشحن وحيازته وتمثيله للبضائع المنقولة بحرًا، ثم يبحث المحور الثاني تداول سند الشحن وفقًا لأشكاله المختلفة، ومدى مشروعية هذا التبادل في الفقه الإسلامي، وقد توصلت الدراسة إلى عددًا من النتائج أهمها أن حيازة سند الشحن تماثل حيازة البضاعة المنقولة بحرًا، وتمنح حائز السند حق التصرف فيها بمختلف التصرفات وفقًا لأحكام القانون البحري اليمني وقواعد روتردام، أما في الشريعة الإسلامية فالمسألة محكومة بنصوص وأحكام شرعية تستدعي الحيازة المطلقة للبضائع لجواز التصرف، وعلى ذلك فإنّ

¹ باحث دكتوراه في قسم القانون الاسلامي، كلية أحمد إبراهيم للقانون، الجامعة الإسلامية العالمية.

Email: binshomll.mohammed@live.iium.edu.my

² الأستاذ المشارك في قسم القانون الاسلامي، كلية أحمد إبراهيم للقانون، الجامعة الإسلامية العالمية.

Email: ibrahimnegasi@iium.edu.my



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

أهم توصيات البحث تعديل بعض مواد القانون البحري اليمني ليتوافق مع أحكام الشرعية الإسلامية في هذا الموضوع.

الكلمات المفتاحية: حيازة سندات الشحن البحرية - التصرف في البضائع المشحونة - القانون البحري اليمني - قواعد روتردام - الفقهاء الإسلامي.

Abstract

This research aims to study the possession of negotiable shipping documents in Yemeni maritime law, the United Nations Agreement on contracts for the international carriage of goods by sea in whole or in part (Rotterdam Rules), and the principles of Islamic legislation, through analysing the legal texts related to the possession and trading. The research is divided into two axes: the first axis discusses the concept of the bill of shipping, its possession, and its representation of goods transported by sea, while the second axis examines the trading of the bill of shipping according to its different forms and the legitimacy of this exchange in Islamic legislation. The study has reached several conclusions, the most important of which is that the possession of the bill of shipping is analogous to the possession of the goods transported by sea, granting the holder of the document the right to dispose of them in various ways according to the provisions of Yemeni maritime law and the Rotterdam Rules. As for Islamic Sharia, the matter is governed by legal texts and provisions that require absolute possession of the goods for the legitimacy of disposal. Accordingly, one of the most important recommendations of the research is to change some articles of maritime law to align with the provisions of Islamic law on this topic.

Keywords: Possession of maritime bills of lading - Disposal of shipped goods - Yemeni maritime law - Rotterdam rules - Islamic jurisprudence.

المقدمة



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

يمثل سند الشحن البحري دوراً محورياً هاماً في التجارة البحرية، حيث يقوم بدور هام في تمثيل البضائع المشحونة والتعامل فيها بمختلف التصرفات، وهي ما زالت في البحر لدن الناقل البحري، ساعد في ذلك ابتكار الفكر القانوني المعاصر أشكالاً مختلفة لسند الشحن، تتماشى وتتفق مع وظائفه كالسند لأمر، السند الاسمي، والسند لحاملة، والتي تسهل عملية انتقاله من يدٍ إلى أخرى بمجرد تظهيره كما في السند لأمر، أو بمجرد تبادله وانتقاله من شخص إلى آخر كما في حالة السند لحاملة.

لا شك أن ذلك التغيير والتطور في وظائف سند الشحن يستلزم إضفاء القوة التشريعية الإلزامية، والاعتراف بذلك من قبل التشريعات الدولية والنصوص القانونية الوطنية، وهذا ما تم التأكيد عليه، وجاءت الكثير من النصوص التي تؤيد ذلك في القانون البحري اليمني، واتفاقية روتردام، وكذلك في اتفاقية هامبورج لسنة 1978م.

ووفقاً للتشريعات الدولية والوطنية فإن اتفاق الناقل والشاحن بتبادل سندات الشحن من خلال تحرير سندات الشحن لأمر، أو لإذن، أو لحاملها، يكون له قوته الإلزامية استناداً لاعتراض التشريعات الدولية بهذا الاتفاق.

وعلى ذلك فحياسة سند الشحن البحري تعطي الحائز حق التصرف في السند، ونقل الحقوق الثابتة فيه، وتبادله مع الغير، مما ينبغي بحث فكرة حياسة سند الشحن وتمثيله لحياسة البضاعة المثبتة بياناتها، وأوصافها فيه، ومن هو حائز سند الشحن البحري، وكيفية تداولها، والتصرف فيها، ومعرفة الضوابط والأحكام التي وضعها الفقہ الإسلامي لتنظيم عملية التصرف في البضائع، وانتقال سندات الشحن من يد إلى أخرى، لذا كان هذا البحث.

سوف يقسم البحث إلى محورين:

المحور الأول: مفهوم سند الشحن البحري وحيازته وتمثيله للبضاعة.

المحور الثاني: تداول سند الشحن البحري ومدى مشروعيته في الفقہ الإسلامي.

المحور الأول : مفهوم سند الشحن البحري وحيازته وتمثيله للبضاعة.

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

سوف يستعرض هذا المحور مفهوم سند الشحن البحري وحيازته في اتفاقية روتردام، وفي القانون اليمني، وفي الفقه الإسلامي، ثم بحث فكرة تماثل حياسة سند الشحن البحري لحياسة البضاعة ذاتها أثناء وجودها في حياسة الناقل البحري، وذلك على النحو التالي:

أولاً : مفهوم سند الشحن البحري:

1- تعريف سند الشحن:

سند الشحن مصطلح مركب من كلمتين: "سند" و"شحن"، وينبغي بيان معناهما في اللغة: السَّنْدُ في اللغة ما ارتفع من الأرض في قبل جبل أو وادٍ³، ويأتي أيضاً بمعنى كل ما يعتمد عليه من حائط أو غيره، وفلان سند، أي معتمد⁴، وجمع سند أسناد، لا يكسر على غير ذلك⁵. الشحن في اللغة يأتي بمعنى الملء والبعد⁶، فتقول: شَحَنْتُ السفينة: أي ملأتها فهي مشحونة⁷، وعلى ذلك شحن السفينة: حملها بالبضائع، وشحن البضاعة: بعثها إلى مكان آخر بطريق البحر أو البر أو الجو⁸.

ومن خلال ما تقدم فإنّ التعريف اللغوي لسند الشحن هو: ما يعتمد عليه في ثبوت تحقق واقعة تحميل البضائع على السفينة.

³ أحمد بن فارس بن زكريا القزويني الرازي، معجم مقاييس اللغة، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، (دار الفكر)، ج3، ص105.
⁴ أبو نصر إسماعيل بن حماد الجوهري الفارابي، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: أحمد عبد الغفور عطار، (بيروت: دار العلم للملايين، 1987م)، ج2، ص489، 490.
⁵ محمد بن مكرم بن علي، ابن منظور الأنصاري، لسان العرب، الحواشي: لليازجي وجماعة من اللغويين، (بيروت: دار صادر، ط3، 1414هـ)، ج3، ص220.
⁶ الجوهري، أبو نصر، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، ج3، ص251، 252.
⁷ أبو الحسن علي بن إسماعيل بن سيدة المرسي، المحكم والمحيط الأعظم، تحقيق: عبد الحميد هندواوي، (بيروت: دار الكتب العلمية، ط1، 1421هـ/2000م)، ج3، ص111.
⁸ أحمد مختار عبد الحميد عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، (عالم الكتب، ط1، 1429هـ/2008م)، ج2، ص1172.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليميني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

سند الشحن اصطلاحاً: يُعرّف سند الشحن بأنه "إيصال يصدر من الناقل أو الريان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة"⁹، أو هو الوثيقة التي تثبت انعقاد عقد النقل، واستلام الناقل البضائع وشحنها على متن السفينة، ويتضمن تعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد السند¹⁰.

2- أنواع سند الشحن:

ينقسم سند الشحن إلى قسمين: هما سند الشحن العادي أو التقليدي، وسند الشحن الإلكتروني .

النوع الأول: سند الشحن العادي:

عرّفت اتفاقية روتردام¹¹ سند الشحن في الفقرة الرابعة عشر من المادة الأولى بقولها: "مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه.

أما القانون البحري اليميني رقم 15 لسنة 1994م لم يعرف سند الشحن، ولكنه الزم الناقل بإصدار سند شحن إذا طلب منه الشاحن ذلك، وفقاً لما جاء في المادة (217) بحري يميني.

وعلى ما تقدم؛ فإنّ سند الشحن العادي هو محرر مكتوب صادر من الناقل يتضمن بيانات البضاعة وأوصافها وشروط الشحن ويصدر باسم الشاحن، أو لأمره، أو لحامله.

⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، (دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية)، ص290.

¹⁰ الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المعروفة باتفاقية هامبورج لسنة 1978م.

¹¹ اتفاقية روتردام هي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك 2008م) (قواعد روتردام) اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 11 ديسمبر نظاماً قانونياً موحد وحديث ينظم حقوق و التزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية. للمزيد:

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

النوع الثاني: سند الشحن الإلكتروني:

يُعرّف البعض سند الشحن الإلكتروني بأنه " السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكتروني بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه"¹²، ويعرفه البعض الآخر بأنه " رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقّعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة"¹³.

يلاحظ على التعريفين السابقين إنهما لم يتوسعا في اشتمال التعريف على أهم وظائف سند الشحن مثل ما فعلت اتفاقية روتردام، إذ أن التعريف الأول جعل مهمة سند الشحن في التزام الناقل في نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، والتعريف الثاني جعل دور سند الشحن يتمحور في استلام الناقل للبضائع، بينما اتفاقية روتردام نصت بكل وضوح على أن وظيفة سند الشحن الإلكتروني تتمثل في إثبات تسلم الناقل للبضائع، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه، فقد سمت اتفاقية روتردام سند الشحن الإلكتروني بسجل النقل الإلكتروني، وعرفته في الفقرة الثامنة عشر من المادة الأولى بأنه: "سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه".

وعرّفت الفقرة التاسعة عشر من المادة الأولى اتفاقية روتردام لسنة 2008م سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بأنه: " يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك

¹² عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، بدون دار نشر، 2005م، ص10.

¹³ محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، (دار الجامعة الجديدة، 2016م)، ص65.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابلاً للتداول".
وعلى ذلك؛ فإنّ سند الشحن الإلكتروني هو محرر يصدره الناقل بواسطة وسيلة اتصال إلكترونية، يثبت تسلم الناقل للبضائع، ويثبت وجود عقد النقل.
أما بالنسبة للقانون البحري اليمني فإنه لم ينظم سندات الشحن الإلكترونية، كما فعلت اتفاقية روتردام.

3- أشكال سند الشحن:

لسند الشحن ثلاثة أشكال يتداول من خلالها وهي:

الشكل الأول: سند الشحن الاسمي:

يعتبر سند الشحن الاسمي السند الأساسي، ويكتب باسم شخص معين، وهو من يستلم البضاعة في ميناء التفريغ، فقد يكون الشاحن عندما يستلم هو البضاعة من الناقل عند وصولها، أو يحرق السند باسم المرسل إليه¹⁴، لذا يعرف سند الشحن الاسمي بأنه: "السند الذي يصدر من الربان ويحمل اسم شخص معين هو الشاحن أو المرسل إليه"¹⁵.
يذهب بعض الفقهاء القانونيين إلى القول بأن سند الشحن الاسمي لا يصدر إلا في حالة ما يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه؛ لأن في سند الشحن الاسمي ليس هناك تمثيل للبضاعة كون تبادلته يحتاج إلى موافقة الناقل، فهو يتبادل عن طريق حوالة الحق وليس بالتظهير، أو بمجرد المناولة اليدوية¹⁶.
ويرى جانب آخر من الفقهاء أنه من الممكن أن يكون سند الشحن باسم شخص آخر غير الشاحن؛ استناداً للواقع العملي لسندات الشحن، إذ يوجد في السند بيان خاص باسم المرسل إليه، وأيضاً بيان باسم الشخص الذي يجب إبلاغه باستلام البضائع في حالات معينة¹⁷.

¹⁴ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، (الإسكندرية: منشأة المعارف، 1975م)، ص 154.

¹⁵ عادل علي المقدادي: القانون البحري ط1، 1999م، (دار العلم والثقافة للنشر والتوزيع)، ص 204.

¹⁶ عزيز العكيلي: الوجيز في القانون التجاري، دار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2000م، ص 308.

¹⁷ محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (دار النهضة العربية، ط1، 2005)، ج1، ص 88 وما بعدها.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

الشكل الثاني: سند الشحن الإذني أو للأمر:

في هذا الشكل يكتب في سند الشحن قبل اسم الشخص سواء كان الشاحن، أو المرسل إليه صيغة الإذن أو الأمر، أي لإذن أو لأمر شخص معين¹⁸.

الشكل الثالث: سند الشحن لحامله:

في السند لحامله لا يكتب فيه اسم الشخص الذي يستلم البضاعة عند وصولها، أي لا يحمل اسم المرسل إليه، وإنما يذكر فيه أنه لحامله، وبالتالي من يحمل السند يستطيع استلام البضائع من الناقل¹⁹.

ثانياً: حياسة سند الشحن

1- تعريف حياسة سند الشحن:

الحياسة في اللغة مصدر حازَ، وحياسة الرُّجُل: ما في ملكه من مالٍ أو عقار²⁰، وحاز الشيء ضمه وملكه²¹، وجاء في القاموس المحيط " الحوز الجمع وضم الشيء كالحيازة والاحتياز... "22".
الحياسة في الاصطلاح: هي وضع اليد على الشيء حقيقة أو حكماً، والظهور بمظهر المسيطر على الشيء²³، وتطبيق ذلك على حياسة سند الشحن فحياسة سند الشحن بشكل عام تعني وضع اليد على سند الشحن البحري.

18 محمد السيد الفقي، القانون البحري، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2007م)، ص323.

19 لطيف جبر كومان، القانون البحري، (عمان الأردن، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ودار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، 2003م)، ص95.

20 أحمد مختار عبد الحميد عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، ج1، ص581.

21 مجمع اللغة العربية بالقاهرة (إبراهيم مصطفى / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار)، المعجم الوسيط، دار الدعوة، ج1، ص206.

22 مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب الفيروزآبادي، القاموس المحيط، تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة بإشراف: محمد نعيم العرقشوسي، ط8، 1426 هـ - 2005 م، (مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت - لبنان)، ص509.

23 عبد الله عبد الجليل، قاعدة عدم الحياسة في الرهن الرسمي، رسالة ماجستير مقدمة أمام الجامعة الإفريقية أحمد دراية أدرار، 2006م، ص73.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

والحياسة في الفقه الإسلامي هي القبض وهو: "أن يصير الشيء في حيز القابض"²⁴، بمعنى أن القبض هو "التمكين، والتخلي، وارتفاع الموانع عرفاً وعادة حقيقة"²⁵.
ويقسم الفقه الإسلامي القبض إلى قسمين: قبض حسي (حقيقي)، وقبض حكمي²⁶، ويكون القبض الحسي بقبض الشيء باليد حقيقة، أما القبض الحكمي يكون عن طريق التخلية والتمكين وارتفاع الموانع عرفاً وعادة وحقيقة²⁷، ويقع على الأشياء التي لا تحمل القبض باليد.
2- تحديد حائز سند الشحن البحري:

أولاً: تحديد حائز سند الشحن البحري في اتفاقية روتردام لسنة 2008م:

وضحت اتفاقية روتردام من هو حائز سند الشحن البحري في الفقرة العاشرة من المادة الأولى، حيث نصت على أنه: "الحائز يعني:

- (أ) الشخص الذي يجوز مستنداً قابل للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند (1) إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن، أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول، أو (2) إذا كان المستند مستنداً مظهر على بياض، أو مستند لحامله، أنه هو حامله؛ أو
(ب) الشخص الذي أصدر، أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة (1) من المادة التاسعة".

²⁴ محمد بن أحمد بن أبي سهل شمس الأئمة السرخسي، المبسوط، (دار المعرفة، بيروت، بدون طبعة، ١٤١٤هـ - ١٩٩٣م)، ج12، ص65.

²⁵ علاء الدين، أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، (دار الكتب العلمية، ط2، ١٤٠٦هـ - ١٩٨٦م)، ج5، ص148.

²⁶ محمد بن قاسم الأنصاري، أبو عبد الله، الرضاع، شرح حدود ابن عرفة، (المكتبة العلمية، ط1، ١٣٥٠هـ)، ص248.

²⁷ الكاساني، بدائع الصنائع، ج5، ص148.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ومن خلال النص السابق يتضح أن اتفاقية روتردام قد تكلمت على حيازة سند الشحن، وبينت أن حيازة سند الشحن هي وضع اليد على سند الشحن، وأن الحيازة قد تكون على مستند مادي (ورقي)، وقد تكون حيازة سند إلكتروني (غير مادي) نوضح ذلك فيما يلي:
أ- حيازة سند الشحن العادي:

حائز السند وفقاً لاتفاقية روتردام هو من بيده سند الشحن، وبشرط أن يكون هذا السند قابل للتداول²⁸.

ووفقاً ونص الفقرة العاشرة من المادة الأولى، يكون سند الشحن قابل للتداول من خلال صياغة ألفاظه، وتحريره لأمر الشاحن، أو المرسل إليه، أي يُكتب اسم الشاحن، أو المرسل إليه بعد كلمة لأمر، كما أن الشاحن، أو المرسل إليه قد يقوم بتظهير السند ونقل الحقوق فيه لأمر شخص ثالث، متبعاً في ذلك الطرق والأصول في تظهير السندات، إلا أن الفقرة العاشرة من المادة الأولى ذكرت أن التظهير يكون حسب الأصول ولم تبين القواعد والإجراءات الواجبة الإلتباع في هذه الحالة، وأكدت المادة السابعة والخمسين من الاتفاقية جواز نقل حيازة السند إلى شخص آخر.
واستناداً إلى الفقرة العاشرة من المادة الأولى والبند رقم واحد من المادة السابعة والخمسين فإن حائز سند الشحن يتحدد في التالي:

- 1- الشخص الذي صدر باسمه سند الشحن، ويكون ذلك في سندات الشحن الاسمية.
- 2- الشخص المحال إليه سند الشحن البحري في حالة السند الاسمي، ويتبع في ذلك إجراءات حوالة الحق.
- 3- الشخص المسلم له سند الشحن البحري في حالة تحرير السند مظهر على بياض، وفي التظهير على بياض لا يذكر في السند اسم المستفيد.
- 4- الشخص الذي بيده السند عندما يتخذ شكل السند لحامله.

²⁸ الفقرة الخامسة عشر من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لسنة 2008م.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

5- الشخص الذي حرر السند لأمره في حالة السندات الإذنية.

6- المظهر إليه سند الشحن في حالة السندات لأمر سواء كان لأمر شخص معين، أو تظهير على
بياض .

ب- حياسة سند الشحن إلكتروني:

بينت اتفاقية روتردام لسنة 2008م حائز سند الشحن الإلكتروني في البند (ب) الفقرة العاشرة من
المادة الأولى حيث حدد الأشخاص الذين ينطبق عليهم وصف حائز بأنه الشخص الذي أصدر، أو
أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ويشترط أن تكون الإحالة وفق الإجراءات التي نصت
عليها الفقرة الأولى من المادة التاسعة، وأهم هذه الإجراءات هي إصدار سند السجل وإحالته إلى حائز
مقصود، والتأكيد على سلامته، وعدم المساس به، كما يجب توضيح الكيفية التي يستطيع من خلالها
الحائز لسند الشحن الإلكتروني إثبات حيازته، وبيان طريقه إتمام تسليم السند إليه²⁹.
والغرض من هذه الإجراءات ضمان خضوع سند الشحن الإلكتروني لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن
يفقد مفعوله أو صلاحيته³⁰.

ونخلص من ذلك إلى أن حائز سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول هو من صدر باسمه السند، والمحال
إليه السند وهذا في سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول، إذ أن اتفاقية روتردام لسنة 2008م قد
نصت على صورة أخرى لسند الشحن الإلكتروني وهو سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول لا
يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول³¹.

ج- تعدد حائزي سند الشحن البحري بتعدد نسخه في اتفاقية روتردام لسنة 2008م:

تنص الفقرة (ج) من المادة (47) من اتفاقية روتردام لسنة 2008م على أنه: " إذا أصدر أكثر من
نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكورا في ذلك المستند،

²⁹ الفقرة الأولى من المادة التاسعة من اتفاقية روتردام.

³⁰ الفقرة الحادية والعشرين من المادة الأولى من اتفاقية روتردام.

³¹ الفقرة عشرين من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لسنة 2008م.

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا تعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضائع إلى الحائز وفقاً للإجراءات التي تنص عليها الفقرة 1 من المادة 9". ووفقاً للنص السابق يتضح أن الاتفاقية لا تمنع في صدور عدد من النسخ الأصلية لسند الشحن القابل للتداول، واعتبرت تسليم أحد النسخ إلى الناقل يلغي النسخ الأخرى، طالما وتضمن سند الشحن بيان يذكر فيه عدد النسخ الأصلية، هذا في حالة سند الشحن العادي، أما إذا كان سند الشحن إلكتروني قابل للتداول فتسليم البضائع للحائز الذي حصل على السند يلغي فعالية سند الشحن الإلكتروني³². وقد أحاطت الاتفاقية عملية تبادل سندات الشحن بعدد من الإجراءات التي تحد من مشكلة تراحم الحائزين عند إحالة سندات الشحن وتبادلها، بحيث ينتقل السند إلى حائز واحد، ففي المادة (51) وضحت الاتفاقية هوية الطرف المسيطر³³، ومنحته حق السيطرة³⁴، وبينت الحائز المسيطر في حالة تبادل سند الشحن إذ تنص الفقرة الثالثة من تلك المادة على أنه: " في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

- (أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛
- (ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقاً للمادة 57. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

³² المادة التاسعة من اتفاقية روتردام لسنة 2008م.

³³ تنص الفقرة (13) من المادة الأولى من اتفاقية روتردام على: " الطرف المسيطر يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة 51، أن يمارس حق السيطرة".

³⁴ تنص الفقرة (12) من المادة الأولى من اتفاقية روتردام على: " حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل 10".

حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحدا من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية 10 (أ) '1' من المادة 1، فعليه أن يثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة". وعلى ذلك فإن النص السابق قد اشترط في حائز سند الشحن حيازته لجميع النسخ لكي يمنح حق السيطرة في حالة صدور سند الشحن من عدد من النسخ، وإذا نقل الحيازة لشخص آخر يجب عليه أن يسلمه كل النسخ، وإلا لن ينتقل حق السيطرة إلى المحال إليه، ويجب على المحال إليه في سندات الشحن لأمر، أو لحامله أن يثبت هويته كحائز، ولن يستطيع ممارسة حق السيطرة إلا إذا ابرز جميع النسخ للناقل.

وإذا كان سند الشحن الإلكتروني قابل للتداول فيجب إثبات أن الحيازة وقعت وفق الإجراءات التي تتطلبها الاتفاقية والمنصوص عليها في المادة (9)، فقد نصت الفقرة الرابعة من المادة (51) على أنه: " في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9؛

(ج) ومن أجل ممارسة حق السيطرة، على الحائز أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9، أنه هو الحائز".

ونخلص إلى أن اتفاقية روتردام قد شددت في حالة تعدد نسخ سند الشحن البحري على أن تكون كل النسخ بيد حائز واحد، وعند إحالة الحيازة لطرف آخر يجب أن تنتقل كل النسخ إليه، كإجراء القصد منه عدم تعدد الحائزين بتعدد نسخ سند الشحن.

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ثانياً: تحديد حائز سند الشحن البحري في القانون البحري اليمني:

أ- حياسة سند الشحن العادي:

تحديد حائز سند الشحن في القانون البحري اليمني يتطلب معرفة أتماطها حسب ما نص القانون في هذا الشأن، إذ أن المادة (222) بحري يمني اشتملت على ذكر أشكال مختلفة لسند الشحن، فقد نصت الفقرة الأولى من تلك المادة على أنه: " يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله"، وعلى ذلك فسند الشحن قد يتخذ شكل السند الاسمي، أو السند لأمر، والسند لحامله، كما الفقرة الثانية من تلك المادة أجازت أن تكون تلك الأشكال قابلة للتداول، ويكون ذلك على حسب شكل السند، فالسندات الشحن الاسمية يتم تبادلها عن طريق حوالة الحق، أما السند لأمر يتداول عن طريق التظهير، ويتبادل السند لحامله عن طريق المناولة اليدوية، كما يجوز حضر تبادل سندات الشحن من خلال النص على ذلك في ذات السند³⁵.

وبناء على ما سبق يتحدد الحائز الشرعي³⁶ لسند الشحن وفق القانون البحري اليمني على النحو التالي:

1- الشخص المبين اسمه في سند الشحن البحري.

2- الشخص المحال إليه إن كان السند اسمياً.

3- حامل سند الشحن البحري إن كان السند لحامله، أو مظهره على بياض.

4- الشخص المظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر و ذكر فيه اسم المظهر إليه.

ب- إشكالية تعدد حائزي سند الشحن البحري بتعدد نسخه في القانون البحري اليمني :

تتمثل إشكالية تعدد الحائزين لسند الشحن البحري في أن القانون البحري اليمني أجاز أن يصدر الناقل نسخ متعددة لسند الشحن البحري، وفقاً لما جاء في المادة (2/221)، وذلك بهدف ضمان وصول

³⁵ المادة (222) من القانون البحري اليمني.

³⁶ المادة (223) من القانون البحري اليمني.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

سند الشحن إلى الشاحن خصوصاً في أوقات الحروب والأزمات الدولية، فيحتفظ الشاحن بواحدة من النسخ ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة درءاً لمخاطر الضياع والسرقة، وزيادة في ضمان وصولها إليه³⁷.

وإذا كان القانون يسمح بتعدد نسخ سند الشحن البحري، فمقتضى ذلك تعدد الحائزين في حالة تبادل تلك النسخ مع عدد من الأشخاص، مما يؤدي في حالات معينة إلى خلق إشكالية تراحم الحائزين لاستلام البضائع عند وصولها، فمن وصل أولاً إلى الناقل وتسلم البضائع، فإن ذلك يؤدي إلى إلغاء نسخ سند الشحن الأخرى، بحسب ما قرره المادة (2/221) بحري يمني، فيتربط على ذلك ضياع حقوق حائزي النسخ الأخرى.

ولو افترضنا وصول عدد من حائزي نسخ سند الشحن البحري في نفس الوقت لاستلام البضائع، وكلاً منهما يدعي بالحق في استلام البضائع من الناقل، فكيف يتم حل هذه الإشكالية، ومن منهم يتم تفضيله وتسليمه البضائع؟

وللجواب على ذلك، وبالنظر إلى نصوص قواعد القانون البحري اليمني، وجدنا أن المادة رقم (231) بحري يمني تنص على أنه: "على الربان تسليم البضائع عند وصولها للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب استلام البضائع وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً في تاريخه على تظهيرات النسخ الأخرى".

وبناء على النص السابق، فإن حل القانون البحري اليمني لمشكلة تراحم حائزي هو تفضيل حائز النسخة المظهرة أولاً، ويمكن معرفته من خلال تاريخ التظهير، وكل النسخ الأخرى المظهرة لاحقاً لا اعتبار لها، ولاحق لحائزها، إلا إذا كان أحد الحائزين حسن النية قد تسلم البضاعة فإنه يفضل على الآخرين حتى ولو كانت النسخ التي يجوزونها مظهرة في تاريخ سابق لتظهير النسخة التي يجوزها الشخص

³⁷ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص 298.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

حسن النية، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة (231) بحري يمني على أنه: "وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ القابلة للتداول وجب تفضيله على حاملي النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخياً".

وإذا كان القانون البحري اليمني فضّل بين حائزي سند الشحن عند حضورهم في نفس الوقت بالأسبق تاريخياً في تظهير السند له إلا أنه لم ينص على إلزام مظهر سند الشحن على كتابه تاريخ التظهير في السند عند تبادله مع الغير، وعليه فإنّ لم يحرر تاريخ التظهير في نسخ سند الشحن، سيؤدي ذلك إلى عدم معرفة الناقل بالأقدم تظهيراً.

وعلى ذلك؛ يرى الباحث أن نص القانون البحري اليمني بجواز تعدد نسخ طبق الأصل لسند الشحن تسبب بمشكلة تراحم حائزي، وحل المشكلة يستلزم القضاء على مسببها، وعليه نرى وجوب إعادة نظر المشرع اليمني في نص المادة (221) بحري يمني، وإحاطتها بنصوص عقابية تمنع من صدرت له تلك النسخ من نقل حيازتها لأشخاص متعددين، ويظل التعامل بها كما هي مستند واحد، بحيث إذا نُقلت حيازتها لشخص آخر، يجب تسليمه كل النسخ.

ثالثاً: تماثل حيازة سند الشحن البحري لحيازة البضاعة ذاتها:

المقصود بتمثيل حيازة سند الشحن لحيازة البضاعة نفسها هو أن البضاعة تندمج في سند الشحن ويعتبر حامل السند بمثابة حائز للبضاعة، ومالكها، وهذا ما استقر عليه العرف التجاري البحري الجاري في هذا الشأن³⁸ ويرجع ذلك لسببين:

الأول: إن سند الشحن يتضمن بيانات، وأوصاف البضائع المشحونة، وعددها، وأوزانها، واسم السفينة الناقلة وغيرها من بيانات.

الثاني: تسمح القوانين والاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري والأعراف والممارسات البحرية بتداول سندات الشحن بالتظهير، أو التسليم.

³⁸ علي البارودي، القانون البحري، ص 143.

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليميني واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

وعلى ذلك نستعرض فكرة حياسة سند الشحن في القانون اليميني، واتفاقية روتردام، والفقهاء الإسلامي فيما يلي:

أ- فكرة تماثل حياسة سند الشحن لحياسة البضاعة في القانون اليميني واتفاقية روتردام:

أقر القانون البحري اليميني صراحةً فكرة تماثل حياسة سند الشحن البحري لحياسة البضاعة، فقد جاء في الفقرة الأولى من المادة (221) بحري يميني: "يجرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويوقع الشاحن أو نائبه على النسخة الأصلية المحفوظة لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها ويوقع الناقل أو نائبه على النسخة الأصلية المسلمة للشاحن وتعطي هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في استلام البضائع والتصريف فيها". ووفقاً لهذا النص فإن القانون اليميني قد منح حائز سند الشحن حق التصريف في البضائع، وحق استلامها عند وصولها ميناء التفريغ.

والأمر كذلك في اتفاقية روتردام، حيث تنص المادة (47) الفقرة الأولى على أنه: "في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن

يطلب بتسليم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة 43".

ولا يكون ذلك التمثيل إلا إذا كان مستند الشحن قابل للتداول وفقاً للفقرة الخامسة عشر من المادة الأولى، أما إذا لم يكن سند الشحن قابل للتداول³⁹، فإنه لا يمثل البضاعة ويقتصر دورة على إثبات عقد النقل البحري وشحن البضائع على متن السفينة استناداً لتعريف سند الشحن أو مستند النقل في الفقرة الرابعة عشر من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لسنة 2008م.

³⁹ الفقرة السادسة عشر من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لسنة 2008م.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ب- فكرة تماثل حياسة سند الشحن لحياسة البضاعة في الفقه الإسلامي:

إذا كانت الحياسة تنقسم إلى حياسة حقيقية، أو حكمية، وفقاً وطبيعة الأشياء، فإنّ الفقهاء قد وضعوا معياراً لتحقيقها وهو قدرة التمكّن والتصرف في الشيء بلا مانع أو حائل حتى ولو لم يقبض ذلك الشيء.

وعلى ذلك؛ إذا حاز شخص سند الشحن البحري حقيقية، وكان هذا يماثل حياسة البضاعة ذاتها، وله حق التصرف فيها من خلال سند الشحن كما في القانون البحري اليمني واتفاقية روتردام، فإنّ هذا الأمر ليس على إطلاقه في الفقه الإسلامي، وذلك للأسباب الآتية:

أولاً: أن البضاعة غير حاضرة فهي في البحر، وهذا يعني أن حياسة سند الشحن هي حياسة حكمية، وأن كانت تمكن من استلام البضائع، والتصرف فيها، إلا أن ظروف الملاحة البحرية، والمخاطر التي من الممكن أن تصيب البضائع، وأيضاً بعد البضائع عن من بيده سند الشحن، تحد من تطبيق معيار التمكّن من التصرف في البضائع بلا حائل أو مانع.

ثانياً: الفقه الإسلامي مختلف في مسألة الحياسة الحكمية هل يعتبر القبض فيها تام أو لا⁴⁰.

ثالثاً: رغم أن الفقه الإسلامي اعتمد بالحياسة الحسية أو الحكمية إلا أن جواز التصرف في البضائع ونقل ملكيتها عن طريق تبادل سند الشحن البحري يستدعي قبضاً مطلقاً؛ لورود النهي عن بيع ما لم يقبض، والقبض المطلق هو القبض الكامل⁴¹.

وبناء على ذلك؛ فقد اختلف الفقه الإسلامي المعاصر في مسألة تمثيل سند الشحن للبضائع المنقولة على النحو التالي:

⁴⁰الكاساني، بدائع الصنائع، ج5، ص244.

⁴¹ المرجع السابق، ج5، ص245.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

الرأي الأول: حياسة سند الشحن البحري لا تماثل حياسة البضاعة ذاتها، وعلى ذلك لا يجوز التصرف في البضاعة وهي في البحر عن طريق تبادل سند الشحن البحري، إلا إذا كان حائز سند الشحن قد حاز البضاعة وتسلمها حقيقة قبل نقلها⁴²، أو إذا أُنفق على أن يكون تسليم البضاعة إلى الناقل وشحنها يعتبر تسليم للبضاعة، فتسليم سند الشحن هنا يعتبر من تمام التسليم والقبض، ويمكن من استلام البضائع في ميناء التفريغ⁴³.

وكذلك إذا كان من حاز سند الشحن قد عاين البضائع المنقولة قبل أن يشتريها فتسلم سند الشحن يعتبر في هذه الحالة تخليةً وقبضاً، أما إذا كانت البضائع غائبة ولم تُشاهد، فلا يتم القبض فيها إلا بعد وصولها والتأكد من التطابق للمواصفات⁴⁴.

الرأي الثاني: تعتبر حياسة سند الشحن قبض للبضائع، وبعد تظهيره وتبادله قبضاً حكماً للبضاعة التي يتضمن بياناتها، إذا توفرت شروط التخلية فيه⁴⁵.

والواقع أن مسألة تمثيل سند الشحن للبضائع في الفقه الإسلامي، والتصرف في البضائع بالبيع أو الرهن مرتبطة ارتباط وثيق بالنصوص التي تحكم نوع التصرف الذي يقع من خلال سند الشحن، والنظر إلى حقيقة عدم دخول البضائع في حياسة من بيده سند الشحن، وذلك في فترة تسلم الناقل لها ووجودها في عرض البحر، فإذا لم يحدث تسلم حقيقي للبضائع قبل شحنها، فلا تكون هناك حياسة حكومية للبضائع

⁴² الصديق محمد الأمين الضرير، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج 6، ص 348 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁴³ عبد الله محمد عبد الله، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج 6، ص 402 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁴⁴ علي محيي الدين القره داغي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج 6، ص 429 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁴⁵ سعود بن مسعد الثبيتي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج 6، ص 496، 499 بتقييم مكتبة الشاملة آليا)؛ وعيسى عبده، العقود الشرعية الحاكمة، (دار الاعتصام، ط 1، 1397هـ)، ص 263، 264.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

؛ ويرجع ذلك لجملة من الأسباب تتمحور حول تطبيق معيار الحياسة الحكمية في الفقه الإسلامي وهي
التمكن بلا حائل ولا مانع، وفي موضوع نقل البضائع بحرًا تظهر بجلا الكثير من المعوقات التي قد تؤدي
إلى عدم تحقق الحياسة الحكمية، حيث ينفذ النقل في بيئة بحرية مليئة بالمخاطر، وبين أماكن تفصل بينها
مسافات بعيدة، يؤدي في بعض الأحيان إلى عدم وصول البضائع، كما أن إشكالية تعدد حائزي سند
الشحن عند صدور نسخ متعددة منه قد تسبب في مشكلة التزاحم بين الحائزين في استلام البضائع،
أو أن البضائع قد تقع في الحياسة الفعلية لشخص آخر غير حائز السند، لذا نرى ترجيح الرأي الأول.

المحور الثاني: تداول سند الشحن البحري ومدى مشروعيته

سوف يستعرض هذا المحور موضوع تداول سند الشحن في القانون البحري اليمني، واتفاقية روتردام لسنة
2008م، وبحث موقف الفقه الإسلامي من هذه المسألة، وذلك كما يلي:

أولاً: تداول سند الشحن البحري

1- تداول سند الشحن البحري في القانون البحري اليمني:

ربط القانون البحري اليمني طريقة وكيفية تداول سند الشحن بالشكل الذي يتخذه، ووفقاً لنص المادة
(1/222) بحري يمني يتخذ سند الشحن أحد الأشكال الثلاثة: سند الشحن الاسمي، أو سند الشحن
لأمر، أو سند الشحن لحاملة، نوضح طريقة تداول هذه الأشكال فيما يلي:

أ- تداول سند الشحن الاسمي:

وضح القانون البحري اليمني طريقة تداول سندات الشحن الاسمية في الفقرة الثانية من المادة (222) و
التي تنص على أنه: " يجوز التنازل عن سند الشحن الاسمي بإتباع القواعد المقررة قانوناً بشأن حوالة
الحق...".

وقد نظم القانون المدني اليمني رقم (14) لسنة 2002م حوالة الحق، وعرفها بأنها: " هي ان يحيل الدائن
"الحيل" شخصاً آخر "الحال" بحقه على مدينه "الحال عليه" لاستيفائه...⁴⁶.

⁴⁶ نص المادة (383) من القانون المدني اليمني رقم (14) لسنة 2002م.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

وبتطبيق القاعدة السابقة على سند الشحن الاسمي: فإن المحيل هو من باسمه سند الشحن، وهو دائن الناقل البحري بحق تسليم البضائع له، والمحال هو من يحول سند الشحن إليه، وبالتالي ينتقل إليه حق استلام البضائع من الناقل المحال عليه في هذه الحوالة.

كما وضع القانون المدني اليمني شرط حوالة الحق، ويتمثل في قبول المحال عليه بالحوالة، فقد نصت (384) مدني يمني على أنه: " لا تكون حوالة الحق نافذة قبل المدين او قبل الغير الا اذا قبلها المدين او اعلن بها على ان نفاذها قبل الغير بقبول المدين يستلزم ان يكون هذا القبول متقدما ثابت التاريخ قبل نشوء حق الغير".

كما أن القانون أجاز للمحال له سند الشحن الاسمي أن يتخذ الإجراءات التحفظية التي يراها مناسبة للمحافظة على حقه، أو على قبول الناقل بالحوالة⁴⁷.

فإذا تم إحالة الحق في استلام البضائع، وتداول السند الشحن الاسمي بتلك الطريقة، فإنه تنتقل للمحال له كل الضمانات المرتبطة بسند الشحن كالكفالة والرهن والاولوية⁴⁸، ويضمن محيل سند الشحن الاسمي وجود البضاعة لدى الناقل وقت تداول السند في حالة ما يكون تبادل السند بعوض، أما إذا كانت الحوالة بدون مقابل فلا ضمان ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك⁴⁹، وإذا رجع المحال له سند الشحن الاسمي على المحيل يلتزم برد ما استولى عليه مع المصاريف ولو وجد اتفاق بغير ذلك، لكن إذا كان المحيل يعلم بعدم وجود البضاعة في ذمة الناقل فإنه يلتزم بتعويض المحال له حسن النية عن الاضرار التي أصابته جراء ذلك⁵⁰.

⁴⁷ المادة (385) من القانون المدني اليمني.

⁴⁸ المادة (386) من القانون المدني اليمني.

⁴⁹ المادة (387) من القانون المدني اليمني.

⁵⁰ المادة (389) من القانون المدني اليمني.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

أيضاً لا يضمن محيل سند الشحن الاسمي يسار الناقل إلا إذا وجد اتفاق يقضي بذلك، وإذا ضمن المحيل يسار الناقل ينصرف الضمان الى وقت الحوالة ما لم يتفق على غير ذلك⁵¹. ولكن المحيل يكون مسؤولاً عن أفعاله الشخصية التي يكون من شأنها ان تؤدي الى عدم دفع الحوالة ولو كانت الحوالة بشرط عدم الضمان فان كانت الحوالة بغير عوض فيكون المحيل مسئولاً عما لحق المحال له من اضرار⁵². ويجب على الناقل تسليم البضائع للمحال إليه الأخير، في الحالة التي يتم فيها تبادل سند الشحن الاسمي أكثر من مرة، يفهم هذا من سياق نص الفقرة الثانية من المادة (222) بحري يعني التي جاء فيها: "... وعلى الناقل أن يسلم البضائع للمتنازل إليه الأخير". أما في حالة تعدد نسخ سند الشحن، وتم تبادلها مع عدد الأشخاص يفضل النسخة التي تصبح نافذة قبل غيرها في حق الناقل؛ لأن المادة (392) من القانون المدني اليمني تنص على أنه: "إذا تعددت الحوالة بحق واحد فضلت الحوالة التي تصبح نافذة قبل غيرها في حق الغير". أيضاً يجوز في القانون البحري اليمني أن يتفق الناقل والشاحن على عدم حوالة وتبادل سند الشحن الاسمي، ويشترط القانون أن يكون هذا الاتفاق مكتوب صراحة في السند نفسه، حيث تنص الفقرة الرابعة من المادة (222) بحري يعني على أنه: "يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالة أو تداوله". والملاحظ في إحالة القانون البحري مسألة تداول سند الشحن الاسمي إلى قواعد القانون المدني المتعلقة بحوالة الحق فيه تطويل لإجراءات التحويل وما تقتضيه من شرط موافقة الناقل البحري، الأمر الذي لا يتوافق مع روح التجارة القائمة على السرعة، والبعد عن الإجراءات المعقدة.

⁵¹ المادة (388) من القانون البحري اليمني.

⁵² المادة (391) من القانون المدني اليمني.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ب- تداول سند الشحن لأمر:

تنص الفقرة الثالثة من المادة (222) بحري يميني على أنه: " يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير و يعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية و تسري على التظهير أحكام القانون التجاري... ".

وبناء على النص السابق فإن القانون البحري اليمني قد أجاز تداول سند الشحن البحري، وجعل التظهير طريقة لتبادل هذا النوع من السندات، واعتبر تظهير سند الشحن تظهير ناقل للملكية، وأخضع هذا التداول لأحكام التظهير في القانون التجاري.

وقد عرّف القانون التجاري اليمني تظهير الأوراق التجارية بأنه: " تداول الأوراق التجارية (الكيميالية- السند لأمر- الشيك) بتحويلها لمستفيد آخر وفقاً للقواعد الموضحة تفصيلاً في هذا القانون"⁵³، وحيث إن القانون البحري اليمني اعتبر تظهير سند الشحن البحري لأمر تظهير ناقل للملكية فيعرفه الفقہ هذا النوع من التظهير بأنه: " بيان يكتب على ظهر الورقة عادة ينقل المظهر بموجبه ملكية الحق الثابت في الورقة لأمر المظهر إليه أو لإذنه"⁵⁴.

وقد نظم القانون التجاري اليمني رقم (32) لعام 1991م، والمعدل بالقانون رقم (16) لعام 1998م أحكام الأوراق التجارية في الكتاب الثالث المواد من 422 إلى 569 وهي نصوص خاصة بالكيميالية و السند لأمر والشيك، وهذه الأوراق محلها مبلغ من النقود، ولم يحدد القانون البحري تطبيق أيًا من الأحكام الخاصة بالأوراق التجارية، إذ خص القانون كل واحد من تلك الأوراق بأحكامها الخاصة سواء كانت كيميالية، أو سندات لأمر، أو الشيكات، كما أن سند الشحن البحري محله بضائع منقولة، وليس نقودًا كما في الأوراق التجارية، أيضًا أطرافه سند الشحن هما الناقل والشاحن، وهذا أمر مختلف عن أطراف الأوراق التجارية.

⁵³ المادة (1) من القانون التجاري اليمني رقم (32) لعام 1991م والمعدل بالقانون رقم (16) لعام 1998م.

⁵⁴ عبد الراضي الكيلاني، التظهير الناقل للملكية، (دار النهضة العربية، القاهرة، 2003م)، ص4.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ويشترط القانون التجاري اليمني في المادة (442) أن لا يكون التظهير معلق على شرط، وأن لا يكون جزيئاً، وعلى ذلك؛ يجب أن يكون التظهير ناجز، إذ إن القانون أعتبر الشروط التي يعلق عليه التظهير منعدمة ولا عمل بها، كما أنه أبطل التظهير الجزئي.

كما وضع القانون أن التظهير قد يكون على بياض في حالة ما تكون الورقة التجارية لحاملها، حيث للتظهير ثلاثة أشكال: التظهير الاسمي، التظهير لحامله، والتظهير على بياض، فقد نصت المادة (223) بحري يمني على أنه: "يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه أن كان السند اسماً و حامله إن كان السند لحامله أو مظهره على بياض و المظهر إليه الأخير ان كان السند للأمر و ذكر فيه اسم المظهر إليه".

وعلى ما تقدم؛ فإنّ من طرق تداول سندات الشحن البحرية هو التظهير وهذا في حالة ما يكون سند الشحن قابل للتداول ويتخذ شكل السند لأمر، إلا أن إحالة القانون لتظهير سندات الشحن لقواعد تظهير الأوراق التجارية، وخلق القانون البحري من قواعد تظهير سندات الشحن، وأيضاً اختلاف محل اطراف سند الشحن والأوراق التجارية، يقتضي على المشرع اليمني أن يضع قواعد خاصة بتظهير سند الشحن لأمر في صلب قواعد القانون البحري اليمني، ويؤيد هذا أن الفقهاء القانوني قال بعدم تطبيق بعض القواعد الخاصة بتظهير الأوراق التجارية، ومن ذلك مثلاً أنه لا ينتج عن تظهير سند الشحن لأمر تضامناً بين الموقعين عليه، على عكس الحكم في الأوراق التجارية⁵⁵.

ج- تداول سند الشحن لحامله:

حدد القانون البحري اليمني طريقة تداول السند لحامله في الفقرة الثالثة من المادة (222) التي تنص على أنه: "... يتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناوبة". وعلى ذلك يتداول سند الشحن لحامل عن طريق المناولة اليدوية وتسليمه من شخص إلى آخر، دون التوقف على القيام بأي إجراء آخر.

⁵⁵علي البارودي، القانون البحري، ص155.

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

كما أن سند الشحن لأمر والمظهر على بياض يتم تبادله بالتسليم استناداً للمادة (223) بحري يمني،
والمادة (443) تجاري يمني.

2- تداول سند الشحن البحري في اتفاقية روتردام لسنة 2008م:

نظمت اتفاقية روتردام طريقة تداول سندات الشحن في الفصل الحادي عشر (إحالة الحقوق) المادة
(57)، وقد أجازت تداول سند الشحن بنوعيه الورقي والإلكتروني، وقصرت هذا التداول على السندات
القابلة للتداول، وهي في الاتفاقية سند الشحن الاسمي، سند الشحن لأمر، والسند لحامله، نستعرض
طريقة تداول هذه السندات فيما يلي:

أولاً: سند الشحن العادي:

نصت الفقرة الأولى من المادة (57) من اتفاقية روتردام على أنه: " في حال إصدار مستند نقل قابل
للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر".
ثم ذكرت الاتفاقية كيفية تداول سندات الشحن وفقاً وشكل سند الشحن، وذلك كالآتي:

أ- سند الشحن لأمر:

البند (أ) من الفقرة الأولى مادة (57) من اتفاقية روتردام نص على أنه: " مظهرها حسب الأصول، إما
إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستنداً لأمر".
وعلى ذلك فإن سند الشحن لأمر يتم تداوله وإحالة الحقوق التي يتضمنها بالتظهير، وقد يكون التظهير
اسمي وذلك بكتابة اسم الشخص المظهر إليه، أو تظهير علي بياض لا يذكر اسم المظهر إليه، كما أن
الاتفاقية لم تحدد قواعد معينة تسري على التظهير، فقط ذكرت أن يكون التظهير على حسب الأصول
المتبعة والمتعارف عليها في هذا المجال.

ب- سند الشحن لحامله:

يتداول سند الشحن لحامله، وأيضاً سند الشحن لأمر والمظهر على بياض عن طريق التسليم اليدوي،
فقد جاء في البند (ب) من الفقرة الأولى المادة (57) ما يلي: "دون تظهير، إذا كان: (1) مستنداً لحامله
أو مستنداً مظهرها على بياض".



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ج- سند الشحن الاسمي:

إذا كان سند الشحن يتخذ شكل السند الاسمي فيتم تداول وانتقاله من شخص إلى آخر دون تظهير عن طريق الإحالة من الشخص المدون اسمه في السند إلى شخص آخر، ويجب اتخاذ إجراءات الإحالة للشخص المحال إليه، ولم تبين الاتفاقية قواعد معينة تحكم تلك الإحالة.

ثانياً: سند الشحن الإلكتروني:

المادة (57) الفقرة الثانية نصت على: " في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9"، ووفقاً لهذا النص يجوز تداول سند الشحن الإلكتروني إذا كان السند يتخذ شكل السند لأمر شخص مسمى، أو لحامله، و يجب إتباع إجراءات الإحالة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة التاسعة، وتتمحور تلك الإجراءات في الآتي:

(أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود.

(ب) تأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس.

(ج) الكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز.

(د) الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية، ويفقد سجل النقل الإلكتروني صلاحيته في حالة أن يصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وبعدها يفقد سجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية⁵⁶.

ثانياً: مشروعية تداول سند الشحن البحري في الفقهاء الإسلامي:

خلص البحث فيما سبق إلى أن القانون البحري اليمني، واتفاقية روتردام لسنة 2008م قد أجازا التصرف في سندات الشحن وتبادلها مع الغير، وأن تظهير سند الشحن لأمر يعتبر في القانون البحري

⁵⁶ الفقرة الثانية من المادة (9) من اتفاقية روتردام.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

اليمني ناقل ملكية البضائع الموثقة فيه، ولاشك أن نقل الملكية هو من آثار عقد البيع، فيبيع حائز السند البضاعة إلى مشتري، ثم يقوم بنقل حيازة السند إلى ذلك المشتري وبذلك تنتقل ملكية البضائع، وحتى نبحت، ونعرف مدى جواز هذا التصرف في الفقه الإسلامي، فإن ذلك يتطلب أن نبحت مسألة بيع البضائع المشحونة عن طريق تداول سند الشحن في حالة بيع البضائع بعد تسلمها وقبضها حقيقة قبل قبض سند الشحن، وأيضاً في الحالة التي يُحاز فيها سند الشحن قبل قبض البضائع، وذلك على النحو التالي:

أ- استلام البضائع وحيازتها قبل حيازة سند الشحن:

عندما يتصرف حائز سند الشحن في البضائع بالبيع عن طريق سند الشحن وهي في البحر في حيازة الناقل البحري، ولكنه قد حاز وقبض تلك البضائع حقيقة قبل ذلك التصرف، فإنّ البيع يكتفٍ فقهيّاً في هذه الحالة بإنه بيع العين الغائبة على الصفة؛ لأن هذا البيع يتم والبضائع على السفينة في عرض البحر، فهي غير حاضرة، وأيضاً لأن سند الشحن يتضمن بياناتها ووصفها⁵⁷. وعلى ذلك؛ فالمقصود بالعين الغائبة هي العين المملوكة للبائع الموجودة في الواقع، ولكنها غير مرئية⁵⁸، أو هي الغائبة عن مجلس العقد، وهنا تتمثل في بضائع مشحونة على سفينة في البحر، وأنها مملوكة لحامل السند، وقد تسلمها قبل البدء في عملية النقل البحري، وتصرف فيها بالبيع عن طريق سند الشحن، فإنّ حكم هذا البيع في الفقه الإسلامي الجواز تأسيساً على ما قال به الفقهاء في مختلف المذاهب الفقيهية، إذ يجوز في الفقه الحنفي بيع العين الغائبة موصوفة كانت، أو غير موصوفة، ولكنه بيع غير لازم، يثبت

⁵⁷ الصديق محمد الأمين الضرير، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج 6، ص 348 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁵⁸ وهبة بن مصطفى الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، (دار الفكر، دمشق، سوريا، ط4)، ج5، ص3448.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

للمشتري الخيار عند رؤية المبيع⁵⁹، واستدلوا بعموم قوله تعالى: ﴿وَأَحَلَّ اللَّهُ الْبَيْعَ وَحَرَّمَ الرِّبَا﴾⁶⁰،
وبحديث: "من اشترى شيئاً لم يره، فهو بالخيار إذا رآه"⁶¹.

وعند المالكية يصح بيع العين الغائبة على الصفة، فإذا وجد المبيع على تلك الصفة لزم البيع، ولا خيار
للمشتري، وإن وجد على غير تلك الصفة فالمشتري بالخيار⁶²، وإذا كانت العين المبيعة الغائبة غير عقار
فإنها تكون من ضمان البائع حتى يتسلمها المشتري خالية من النقص والعيوب، ولا تكون من ضمان
المشتري إلا إذا شرطه البائع عليه في أثناء العقد⁶³.

وعند الحنابلة يصح بيع العين الغائبة الموصوفة بصفة تضبط ما يصح السلم فيه، ويضمن البائع المبيع
الغائب،⁶⁴

أما في الفقه الشافعي إذا وصفت العين الغائبة، ففي جواز بيعها قولان: أحدهما: يجوز؛ لأن المبيع معلوم
العين مقدور على تسليمه، ولأنه عقد معاوضة، فلم يفسده عدم الرؤية، كالنكاح، ويثبت الخيار عند
الرؤية.

⁵⁹ كمال الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي المعروف بابن الهمام، فتح القدير، (دار الفكر، من دون طبعة ومن دون تاريخ)، ج6،
ص335.

⁶⁰ سورة البقرة، آية 275.

⁶¹ رواه الدارقطني، علي بن عمر بن أحمد بن مهدي، سنن الدارقطني، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، وآخرون، (مؤسسة الرسالة، بيروت -
لبنان، ط1، 1424هـ - 2004م)، كتاب البيوع (13)، رقم الحديث: (2803)، ج3، ص382.

⁶² يوسف بن عبد الله بن محمد بن عبد البر، الكافي في فقه أهل المدينة، تحقيق محمد ولد مادريك الموريتاني، (مكتبة الرياض الحديثة،
الرياض، المملكة العربية السعودية، ط2، 1980م)، ج2، ص678.

⁶³ عبد الباقي بن يوسف بن أحمد الزرقاني، شرح الزرقاني على مختصر خليل ومعه: الفتح الرباني فيما ذهل عنه الزرقاني، ضبطه وصححه
وخرج آياته: عبد السلام محمد أمين، (بيروت: دار الكتب العلمية، ط1، 1422هـ / 2002م)، ج5، ص72.

⁶⁴ عبد الله بن أحمد بن محمد بن قدامة، المغني، تحقيق: طه الزيني وآخرون، (مكتبة القاهرة، ط1، 1968م)، ج3، ص496.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

والقول الثاني: أنه لا يجوز، وهو أظهرهما؛ لأن فيه غرر⁶⁵ عن أبي هريرة، قال: "نهى رسول الله صلى الله عليه وسلم عن بيع الحصة، وعن بيع الغرر."⁶⁶

وعلى ذلك؛ فالراجح جواز هذا البيع، وفقاً لما ذهب إليه الجمهور من الحنفية، والمالكية وقول عند الشافعية، والحنابلة في الأظهر؛ لقوة أدلتهم، ويكون البيع غير لازم، يثبت للمشتري خيار الرؤية، ويضمن البائع المبيع إلى أن يستلمه المشتري.

وتطبيقاً لذلك يصح بيع البضاعة المشحونة في هذه الحالة بموجب سند الشحن، طالما والبائع قد تملكها، واستلمها حقيقة قبل قبض سند الشحن، ولا يعد في هذه الحالة تسليم البائع سند الشحن للمشتري تسليمًا للبضائع وقبضاً لها، فلا يتم التسليم إلا بعد بلوغ البضائع ميناء الوصول، واستلامها من الناقل، وبعد فحصها، والتأكد من مطابقتها مع ما جاء في سند الشحن، فإذا وجد المشتري البضاعة ليس كما وصفها سند الشحن يحق له فسخ عقد البيع.

ب- عدم استلام وحيازة البضائع حقيقة قبل حيازة سند الشحن:

إذا تصرف من بيده سند الشحن في البضائع بالبيع قبل أن يستلمها، كأن يشتري شخص بضائع موجودة على سفينة في وسط البحر، ثم يبيعها لآخر والبضائع ما زالت في الطريق عن طريق تداول سند الشحن، أو أنه اشترها واتفق مع البائع إليه على أن يشحن له البضائع، ويكون التسليم بوصول البضاعة ميناء التفريغ، وباعها بموجب سند الشحن الذي وصله قبل وصول البضائع، فالبيع في هذه الحالة يوصف

⁶⁵ يحيى بن أبي الخير بن سالم، البيان في مذهب الإمام الشافعي، تحقيق: قاسم محمد النوري، (دار المنهاج - جدة، ط1، 1421هـ- 2000م)، ج5، ص80.

⁶⁶ رواه مسلم، مسلم بن الحجاج القشيري، صحيح مسلم، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، (القاهرة: دار إحياء الكتب العربية)، كتاب البيوع (21)، باب بطلان بيع الحصة، والبيع الذي فيه غرر (2)، حديث رقم 1513، ج3، ص1153.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

ويكيف فقهيًا بأنه بيع ما لم يقبض؛ لأن من بيده السند لم يقبض البضائع حقيقة قبل حيازته لسند الشحن⁶⁷.

وقد اختلف الفقهاء في حكم هذا البيع على رأيين:

الرأي الأول: قال بعض الفقهاء بعدم جواز البيع، ويكون البيع فاسدًا قبل قبض البضائع واستلامها، واستدلوا بالأحاديث الصحيحة الواردة في النهي عن بيع ما لم يقبض⁶⁸، وتأسيسًا على ما قال به الفقهاء قديمًا، ففي الفقه الحنفي لا يصح التصرف في المبيع المنقول قبل القبض، فلا يجوز بيعه، عن ابن عباس رضي الله عنهما أن رسول الله صلى الله عليه وسلم "نهى أن يبيع الرجل طعامًا حتى يستوفيه"⁶⁹ والنهي يوجب فساد المنهي، ولأنه بيع فيه غرر الانفساخ بهلاك المعقود عليه؛ لأنه إذا هلك المعقود عليه قبل القبض يبطل البيع الأول فينفسخ الثاني؛ لأنه بناه على الأول⁷⁰، وقد نهى رسول الله صلى الله عليه وسلم عن بيع فيه غرر.

وكذلك عند الشافعية لا يجوز بيع المبيع قبل القبض مطلقًا سواء كان المبيع منقولًا أو عقارًا، طعامًا، أو غير طعام، ولأن ملكه عليه غير مستقر، لأنه ربما هلك فانفسخ العقد وذلك غرر من غير حاجة فلم يجز⁷¹.

وفي الفقه الحنبلي لا يجوز لمن اشترى شيئًا بكيل أو وزن أو عدل أن يبيعه قبل قبضه، وأما ما عدا المكيل والموزون والمعدود فيصح بيعه قبل قبضه، وقيل الذي يمنع بيعه قبل القبض هو الطعام وحده، فتخصيص

⁶⁷ الصديق محمد الأمين الضرير، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 / 1990 م، (ج 6، ص 348 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁶⁸ المرجع السابق.

⁶⁹ رواه البخاري، صحيح البخاري، كتاب البيوع، باب ما يذكر في بيع الطعام والحكرة، رقم الحديث 2132، ج 3، ص 68.

⁷⁰ السرخسي، المبسوط، ج 13، ص 8.

⁷¹ محمد بن أحمد الخطيب الشربيني، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، (دار الكتب العلمية، ط 1، 1994 م)، ج 2، ص 456.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

النهي ببيع الطعام دلّ على إباحة البيع فيما سواه، وفي رواية عن أحمد أن القبض شرط في كل مبيع، فلا يجوز بيع شيء قبل قبضه⁷².

كما أورد الفقه المعاصر مبررات وأسباب إضافية يستندون إليها في تعزيز ما ذهبوا إليه، ساقوها فيما يلي:
1- أضاف الفقهاء علة ثالثة إلى جانب علة الغرر والربا التي قال بهما الفقهاء قديماً، وتمثل هذه العلة في أن البيع قبل القبض يؤدي إلى ارتفاع الأسعار، والسلع مكانها لا تتحرك، ولا يستفيد من هذا البيع سوى التجار⁷³.

2- إن ذلك يؤدي إلى عدم خلق فرص عمل جديدة، ويحرم عددًا كبيرًا من الناس من العمل، كالعمال الذين يقومون بالكيل والحمل وغيره، وفي هذا ضرر يمنع من البيع قبل القبض⁷⁴.

3- البيع الذي يتكرر في البحر على البضاعة يؤدي إلى مسألة خطيرة، تتعلق بضمان البضائع المباعة عند تلفها، أو هلاكها، وكذلك ضمان العيوب الخفية، أو الظاهرة، فإذا كان في بيع الغائب على الصفة المبيع في ضمان البائع إلى أن يسلم للمشتري، وأن المشتري له خيار الرؤية، وحدث وتأخرت البضائع، أو أنها وصلت معيبة، أو مخالفة لوصفها في سند الشحن، فمن يتحمل هذا في حالة أن البيع تم عدة مرات داخل البحر، فإذا قلنا يتحملها المشتري الأول، فالمشتري الثاني كيف يبيع ما لم يضمن، وكيف يربح ما لم يضمن، لذلك تتوضح خطورة قضية بيع الأشياء في البحر بموجب سند الشحن⁷⁵.

⁷² ابن قدامة، المغني، ج 4، ص 87.

⁷³ الصديق محمد الأمين الضرير، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 / 1990 م، (ج 6، ص 580 ترقيم مكتبة الشاملة آليا).

⁷⁴ المرجع السابق.

⁷⁵ علي السالوس، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م، (ج 6، ص 587 ترقيم مكتبة الشاملة آليا).



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

4- أيضاً القول بجواز بيع الأشياء كلها قبل القبض "يؤدي إلى إقرار كل ما تجيزه القوانين الحديثة من المضاربات الكثيرة في البورصات وفي الأسواق المالية، ويؤدي ذلك إلى أننا لا نختلف أي اختلاف عن هذه الأعراف السائدة، فلا يجوز أن يكون ضغط المعاملات الحديثة مغيراً لأحكام الشريعة"⁷⁶.
الرأي الثاني: يجيز البعض الآخر بيع الأشياء كلها قبل القبض ما عدا الطعام، واستندوا إلى رأي الفقه المالكي⁷⁷، فقد فرق المالكية بين بيع الطعام وغيره، فإذا كان المبيع طعاماً وبيع على الكيل، أو الوزن، أو على العدد، وسواء كان الطعام ربوي، أو غير ربوي، فلا يجوز بيعه قبل قبضه، أما إذا بيع الطعام جزأً، فيجوز بيعه قبل قبضه، وأيضاً يجوز بيع ما سوى الطعام قبل قبضه⁷⁸، واستدلوا بحديث: "من ابتاع طعاماً فلا يبعه حتى يستوفيه"⁷⁹ ووجه الاستدلال أن النبي صلى الله عليه وسلم خص النهي بالطعام فدل ذلك على أن غير الطعام مخالف له، ودلّ بقوله حتى يستوفيه أن ذلك فيما يقبض بكيل أو وزن ونحوه، قال الله سبحانه وتعالى: ﴿الَّذِينَ إِذَا أَكْتَالُوا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُونَ﴾⁸⁰، وقال عز وجل: ﴿أَوْفُوا الْمِكْيَالَ وَالْمِيزَانَ بِالْقِسْطِ﴾⁸¹، ولأنه قد يكون طريقاً إلى الربا⁸².

⁷⁶ وهبه الزحيلي، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج6، ص588 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).
⁷⁷ محمد رضا عبد الجبار العاني، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م، (ج6، ص365 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).
⁷⁸ أبو بكر محمد بن عبد الله بن يونس التميمي الصقلي، الجامع لمسائل المدونة، تحقيق: مجموعة باحثين في رسائل دكتوراة، الناشر: (معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي - جامعة أم القرى، توزيع: دار الفكر، ط1، 1434هـ - 2013م)، ج11، ص385.
⁷⁹ رواه البخاري، صحيح البخاري، كتاب البيوع، باب بيع الطعام قبل أن يقبض وبيع ما ليس عندك، رقم الحديث 2136، ج3، ص68.
⁸⁰ سورة المطففين، آية 2.
⁸¹ سورة هود، آية 85.
⁸² محمد بن أحمد بن رشد القرطبي الشهير بابن رشد الحفيد، بداية المجتهد ونهاية المقتصد، (دار الحديث القاهرة، 2004م)، ج3، ص164.



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

كما احتج أصحاب هذا الرأي بالقول بأن تطور التجارة الدولية العالمية اليوم، وما تم بين التجار في أنحاء العالم نفى كثيراً من الغرر عن أنواع كثيرة من البيوع⁸³. ويرون أن تُبنى الإباحة لها على قاعدة القبض الحكمي بموجب المستندات المتداولة، رغم أنه ليس هناك قبض ولا تسليم حقيقي، إلا أن هذه البيوع أصبحت ضرورة واقعة غالبية للتجارة الحديثة، ولا يمكن أن يستغنى عنها لا في المجتمعات الإسلامية، ولا في المجتمعات غير الإسلامية⁸⁴.

كما لا يمكن للتاجر المسلم الآن في كثير من البلدان أن يتعامل إذا تم الإصرار على أن يقع القبض أولاً وقبل البيع، فالتاجر يدفع عن طريق البنك، ويبيع قبل أن تصل إليه البضائع، والذي يشتري يبيع قبل أن يقبض، لأن طبيعة الأمور تقتضي أن يتعامل بهذه الطريقة، لذلك يجب التسهيل على المسلمين، لا سيما وأنه لا يوجد ضرر واضح، ولا غرر، ولا فساد، ولا خصومة، فالعملية بدأت منذ سنوات عديدة، ولم يحدث شيء من ذلك، وذلك بسبب الضمان من البنك، وضمان من التاجر الذي يشتري منه⁸⁵. وأيضاً قيل إن قبض بوليصة الشحن ومستنداته يعد من الصور الجديدة والمعاملات التي لم يكن لها وجود أيام الرسول صلى الله عليه وسلم ولا بعده بأزمة عديدة حتى عصرنا الحاضر، ولذا ينبغي الأخذ فيها بالعرف ومقاصد الشريعة الإسلامية، وبخاصة أنها تسهل على المسلمين وتحقق لهم مكاسب تجارية طيبة⁸⁶.

وعلى ما تقدم؛ يرى الباحث ترجيح القول الأول الذي يرى عدم جواز البيوع المتكررة التي تقع على البضائع بتداول سند الشحن قبل قبض البضائع واستلامها مادياً، استناداً إلى ما استدلل به الفقهاء قديماً في منع بيع المنقولات قبل قبضها.

83 المختار السلامي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م، (ج6)، ص572 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

84 أحمد جمال، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م، (ج6)، ص583 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

85 عمر جاه، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م، (ج6)، ص586 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

86 محمد نبيل غنايم، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م، (ج6)، ص581 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).



حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

وأيضاً تكرار بيع البضائع بموجب سند الشحن قبل قبضها، هو بيع لما لم يضمن، وذلك لأن من أحكام بيع العين الغائبة أن يضمن البائع المبيع إلى أن يسلمه للمشتري، فالضامن يتحدد هنا في البائع الأول الذي باع البضاعة بموجب سند الشحن وهي في البحر، وعلى ذلك تكون البيوع التالية التي تحدث على البضائع قبل وصولها هي بيع لما لم يضمن، وبيع ما لم يضمن، وفي هذا مخالفة لحديث النهي عن بيع ما لم يضمن، وحديث النهي عن ربح ما لم يضمن، كما أن من أحكام بيع العين الغائبة هو عدم لزوم العقد حتى يتسلم المشتري المبيع ويتم رؤية المبيع والتأكد من تطابقه مع وصفه في سند الشحن، وهذا يؤكد عدم حصول القبض بسند الشحن.

ولذلك في الحالات التي يتكرر فيها البيع على المبيع الغائب يشترط أن يقبض المبيع قبل التصرف فيه بالبيع، ويضمن البائع المبيع لحين تسليمه للمشتري، وتمثل لذلك في الفقه المعاصر لما جاء في قرار مجمع الفقه الإسلامي التابع لمنظمة المؤتمر الإسلامي رقم (2، 3) بشأن الوفاء بالوعد، والمراجعة للأمر بالشراء، فقد نصت الفقرة الأولى من القرار على: "أن بيع المراجعة للأمر بالشراء إذا وقع على سلعة بعد دخولها في ملك المأمور، وحصول القبض المطلوب شرعاً، هو بيع جائز طالما كانت تقع على المأمور مسؤولية التلف قبل التسليم وتبعية الرد بالعيب الخفي ونحوه من موجبات الرد بعد التسليم، وتوافرت شروط البيع وانتفت موانعه"⁸⁷.

ففي حالة نقل البضائع بحرًا يشتري المأمور بالشراء البضائع من البائع، ومن ثم يستلم البضاعة، ويستلم سند الشحن، وبعد ذلك يبيع البضاعة على الأمر بالشراء عن طريق تظهير سند الشحن، ويبقى البائع ضامناً للمبيع إلى أن يستلمه المشتري بعد وصوله ميناء التفريغ المحدد⁸⁸.

⁸⁷ مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد الخامس، 1409هـ / 1989م، (ج5، ص1184 بتقييم مكتبة الشاملة آليا).

⁸⁸ السيد موسى شحادة، تجرية البنك الإسلامي الأردني، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد الخامس، 1409هـ، (ج5، ص933 بتقييم الشاملة آليا).



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

الخلاصة

توصل البحث إلى عدد من النتائج أهمها ما يلي:

- 1- مفهوم حيازة سند الشحن البحري القابل للتداول هي وضع اليد عليه، ويجب أن تكون تلك الحيازة شرعية تتوافق وشكل السند.
- 2- يتحدد الحائز الشرعي لسند الشحن بحسب شكل السند، فيكون الحائز في السند الاسمي الشخص الذي صدر باسمه السند، وفي السندات لأمر يكون الحائز من صدر السند لأمره، والمظهر إليه، ويكون حامل السند هو الحائز في حالة السند لحاملة، والسند المظهر على بياض.
- 3- من الممكن أن تحدث في القانون البحري اليمني مشكلة تعدد وتزاحم الحائزين لنص القانون على صدور عدد من النسخ لسند الشحن، ولنصه على جواز تداول هذه السندات دون وضع القواعد التي تنظم وتحكم تبادل سند الشحن في حالة صدوره متعدد النسخ.
- 4- تماثل حيازة سند الشحن حيازة البضاعة الموثقة بياناتها فيه في القانون البحري اليمني واتفاقية روتردام.
- 5- لا تماثل حيازة سند الشحن في الفقه الإسلامي حيازة البضاعة ولا يعد قبض سند الشحن قبضاً للبضائع، فهو يَمَكِّن حائزه من استلام البضائع عند وصولها.
- 6- تتداول سندات الشحن عن طريق حوالة الحق، أو التطهير، أو المناولة اليدوية وفقاً وشكل السند، وفي القانون البحري اليمني تسري على تداول سند الشحن الاسمي قواعد حوالة الحق في القانون المدني اليمني، ويسري على تطهير سند الشحن لأمر أحكام تطهير الأوراق التجارية في القانون التجاري اليمني.
- 7- يجوز التصرف في البضائع عن طريق سند الشحن بمختلف التصرفات في القانون البحري اليمني واتفاقية روتردام، ويعتبر تطهير سند الشحن لأمر نقل ملكية البضائع في القانون اليمني.
- 8- يجوز بيع البضائع المنقولة عن طريق سند الشحن، إذا كان من بيده السند قد تَمَلَّك واستلم البضائع حقيقة قبل حيازته سند الشحن، ويأخذ البيع في هذه الحالة أحكام البيع الغائبة على



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

الصفة، وفي هذا الحالة لا يعد تسليم البائع سند الشحن إلى المشتري تسليمًا وقبضًا للبضائع،
فإذا باع المشتري البضائع إلى مشتري ثانٍ فيخضع البيع لأحكام بيع ما لم يقبض.

المراجع

- أبو الحسن علي بن إسماعيل بن سيدة المرسي، المحكم والمحيط الأعظم، تحقيق: عبد الحميد هندواوي،
بيروت: دار الكتب العلمية، ط1، 1421هـ / 2000م.
- أبو الوليد محمد بن أحمد بن محمد بن أحمد بن رشد القرطبي الشهير بابن رشد الحفيد، بداية المجتهد
ونهاية المقتصد، دار الحديث القاهرة، 2004م.
- أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، دار الكتب العلمية، ط2،
1406هـ - 1986م.
- أبو بكر محمد بن عبد الله بن يونس التميمي الصقلي، الجامع لمسائل المدونة، تحقيق: مجموعة باحثين في
رسائل دكتوراة، الناشر معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي - جامعة أم القرى، توزيع: دار
الفكر، ط1، 1434هـ - 2013م.
- أبو محمد عبد الله بن أحمد بن محمد بن قدامة، المغني، تحقيق: طه الزيني - ومحمود عبد الوهاب فايد -
وعبد القادر عطا - ومحمود غانم غيث، مكتبة القاهرة، ط1، 1968م.
- أبو نصر إسماعيل بن حماد الجوهري الفارابي، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: أحمد عبد
الغفور عطار، بيروت: دار العلم للملايين، 1987م.
- أبو نصر إسماعيل بن حماد الجوهري الفارابي، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، تحقيق: أحمد عبد
الغفور عطار، بيروت: دار العلم للملايين، 1987م.
- أحمد بن فارس بن زكريا القزويني الرازي، معجم مقاييس اللغة، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار
الفكر.
- أحمد جمال، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.
- أحمد مختار عبد الحميد عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب، ط1، 1429هـ / 2008م.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

سعود بن مسعد الثبيتي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م
السيد موسى شحادة، تجربة البنك الإسلامي الأردني، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد الخامس، 1409 هـ.

شمس الدين، محمد بن أحمد الخطيب الشربيني الشافعي، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج، دار الكتب العلمية، ط1، 1994 م.

الصديق محمد الأمين الضيرير، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م.

عادل علي المقدادي: القانون البحري ط1، 1999 م، دار العلم والثقافة للنشر والتوزيع.

عبد الباقي بن يوسف بن أحمد الزرقاني، شرح الزرقاني على مختصر خليل ومعه: الفتح الرباني فيما ذهل عنه الزرقاني، ضبطه وصححه وخرج آياته: عبد السلام محمد أمين، بيروت: دار الكتب العلمية، ط1، 1422 هـ / 2002 م.

عبد الرازي الكيلاني، التظهير الناقل للملكية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003 م.

عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، بدون دار نشر، 2005 م.

عبد الله بن أحمد بن محمد بن قدامة، المغني، تحقيق: طه الزيني وآخرون، مكتبة القاهرة، ط1، 1968 م.

عبد الله عبد الجليل، قاعدة عدم الحيازة في الرهن الرسمي، رسالة ماجستير مقدمة أمام الجامعة الإفريقية أحمد دراية أدرار، 2006 م.

عبد الله محمد عبد الله، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م.

عزيز العكيلي: الوجيز في القانون التجاري، دار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2000 م.

علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الإسكندرية: منشأة المعارف، 1975 م.

علي السالوس، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410 هـ / 1990 م.



e-ISSN: 2600-8394

VOL. 8. No. 1

June (1445-2024)

حياسة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقہ الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

علي بن عمر بن أحمد بن مهدي، سنن الدارقطني، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، وآخرون، مؤسسة الرسالة، بيروت - لبنان، ط1، 1424هـ - 2004م.

علي محيي الدين القره داغي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.

عمر جاه، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.

عيسى عبده، العقود الشرعية الحاكمة، دار الاعتصام، ط1، 1397هـ، ص 263، 264.
كمال الدين محمد بن عبد الواحد السيواسي المعروف بابن الهمام، فتح القدير، دار الفكر، من دون طبعة ومن دون تاريخ.

لطيف جبر كومان، القانون البحري، عمان الأردن، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، ودار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، 2003م.

مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب الفيروزآبادي، القاموس المحيط، تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة بإشراف: محمد نعيم العرقشوسي، ط8، 1426هـ - 2005م، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت - لبنان.

مجمع اللغة العربية بالقاهرة، (إبراهيم مصطفى / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار)، المعجم الوسيط، دار الدعوة.

محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، 2016م.

محمد السيد الفقي، القانون البحري، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2007م، ص323.

محمد بن أحمد بن أبي سهل شمس الأئمة السرخسي، المبسوط، دار المعرفة، بيروت، بدون طبعة، 1414هـ - 1993م.

محمد بن إسماعيل أبو عبد الله البخاري، صحيح البخاري، تحقيق: محمد زهير بن ناصر الناصر، دار طوق النجاة، ط1، 1422هـ.



حيازة سندات الشحن البحرية ودورها في التصرف بالبضائع المشحونة في القانون البحري اليمني
واتفاقية روتردام والفقهاء الإسلامي

سالم محمد سعيد بن شمل - محمد إبراهيم نقاسي

محمد بن قاسم الأنصاري، أبو عبد الله، الرصاع، شرح حدود ابن عرفة، المكتبة العلمية، ط1، 1350هـ.

محمد بن مكرم بن علي، ابن منظور الأنصاري، لسان العرب، الحواشي: لليازجي وجماعة من اللغويين، بيروت: دار صادر، ط3، 1414هـ.

محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ط1، 2005.
محمد رضا عبد الجبار العاني، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.

محمد نبيل غنایم، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.
المختار الإسلامي، القبض وصوره، بخاصة المستجدة منها وأحكامها، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.

مسلم بن الحجاج القشيري، صحيح مسلم، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، القاهرة: دار إحياء الكتب العربية.

مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.

وهبة بن مصطفى الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر، دمشق، سوريا، ط4.

وهبة الزحيلي، مجلة مجمع الفقه الإسلامي، العدد السادس، 1410هـ / 1990م.

يحيى بن أبي الخير بن سالم، البيان في مذهب الإمام الشافعي، تحقيق: قاسم محمد النوري، دار المنهاج - جدة، ط1، 1421هـ - 2000م.

يوسف بن عبد الله بن محمد بن عبد البر، الكافي في فقه أهل المدينة، تحقيق محمد ولد ماديد الموريتاني، مكتبة الرياض الحديثة، الرياض، المملكة العربية السعودية، ط2، 1980.