

## The Right to Control The Goods In UAE Law and Rotterdam Rules

Assistant Professor Doctor  
Fouad Ali Al kohaly  
Umm Al Quwain University- College of Law  
[Fuaad\\_10@yahoo.com](mailto:Fuaad_10@yahoo.com)

Receipt Date: 31/5/2022, Accepted Date: 17/7/2022, Publication Date: 25/12/2022.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

### Abstract

This research discusses the right of control in accordance with the rules of Rotterdam, and the UAE Maritime Commercial Law No. (26) of 1981 AD, the right of the sender and the consignee to issue instructions to the carrier regarding the goods, and the topic has been divided into two sections, the first topic entitled What is the right of control for seaborne goods, and the second topic It deals with the rights and obligations of the party controlling the seaborne goods.

he study concluded with many results and recommendations, including: that the right of the sender to direct and dispose of the goods during the sea voyage is not linked to the right of ownership contained in the goods; Because of their independence, the ownership is transferred during the transportation process according to the general rules, and the carrier does not interfere in that, except for what is related to the consignee as a result of the transfer of ownership, and the right to control is the right to change the course of the goods.

The study also concluded that the UAE legislator did not regulate the right of control in a precise manner, as is the case with the Rotterdam Convention, and in order to do so, we suggest that it explicitly stipulate and regulate that right due to its importance.

**Keywords:** The Right of Control, The Contract of Sea Carriage, The Bill of Carriage, The Right of The Sender, The Controlling Party, The Documentary Shipper.

## حق السيطرة على البضائع في القانون الإماراتي وقواعد روتردام

أستاذ مساعد دكتور  
فؤاد علي القهالي  
جامعة أم القيوين – كلية القانون  
[Fuaad\\_10@yahoo.com](mailto:Fuaad_10@yahoo.com)

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٢/٥/٣١، تاريخ القبول: ٢٠٢٢/٧/١٧، تاريخ النشر: ٢٠٢٢/١٢/٢٥.

### المستخلص

يناقش هذا البحث حق السيطرة وفقاً لقواعد روتردام، والقانون التجاري البحري الإماراتي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١م، حق المرسل والمرسل إليه في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضائع، وقد قسمت الموضوع إلى مبحثين، المبحث الأول بعنوان ماهية حق السيطرة للبضائع المنقولة بحراً، وأما المبحث الثاني فيتناول حقوق والتزامات الطرف المسيطر على البضائع المنقولة بحراً.

وقد خلصت الدراسة إلى العديد من النتائج والتوصيات منها: أن حق المرسل في توجيه البضائع والتصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، لا يكون مرتبطاً بحق الملكية الوارد على البضاعة؛ بسبب استقلالهما، فالملكية تنتقل أثناء عملية النقل وفقاً للقواعد العامة، ولا يتدخل الناقل في ذلك، سوى ما يتعلق بالمرسل إليه نتيجة انتقال الملكية، أما الحق في السيطرة فهو عبارة عن الحق في تغيير خط سير البضائع.

كما توصلت الدراسة إلى أن المشرع الإماراتي لم ينظم حق السيطرة بشكل دقيق كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية روتردام، وترتيباً على ذلك نقترح عليه النص على ذلك الحق بشكل صريح وتنظيمه نظراً لأهميته.

**الكلمات المفتاحية:** حق السيطرة، عقد النقل البحري، سند النقل، حق المرسل، الطرف المسيطر، الشاحن المستندي.

## المقدمة

تطورت صناعة النقل البحري بشكل كبير، ومن أبرز سمات ذلك التطور في وسائل النقل البحري الاعتماد على الحاويات في نقل السلع، وقد عرف عقد النقل البحري في نهاية القرن الثامن عشر توازن في الحقوق والالتزامات بين الناقل والشاحنين<sup>(١)</sup>.

من هنا أصبحت الحاجة ملحة لإيجاد قواعد قانونية موحدة، لتواكب تلك التطورات الكبيرة في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، ولتنظيم العلاقة القانونية بين أطراف العقد، وإيجاد حالة من التوازن بين أطرافه.

من أجل ذلك اتخذت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً باعتماد مشروع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وأطلقت عليه مسمى رسمياً "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً وجزئياً" وهو ما يعرف بقواعد روتردام.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة التي تمتد سواحلها مسافة ٦٤٤ كيلو متر، ويوجد فيها موانئ عديدة، اهتم المشرع بتنظيم الملاحة البحرية فصدر القانون التجاري البحري رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١، والذي يهدف إلى تحقيق النهوض بالتجارة الداخلية والخارجية للدولة<sup>(٢)</sup>.

وغنياً عن البيان أن عقد النقل البحري يرتب التزامات على طرفيه، سواء على الناقل أو الشاحن<sup>(٣)</sup>، حيث يلتزم هذا الأخير بتسليم البضائع للناقل، لكي يستطع تنفيذ التزاماته، ويلتزم كذلك الناقل بنقل البضاعة واتباع التعليمات الصادرة إليه من الشاحن، أو من له حق السيطرة على البضائع.

وترجع أهمية الحق في السيطرة على البضائع المنقولة بحراً، في كون هذا الحق يمنع في كثير من الأوقات ما يصاحب التجارة الدولية من حالات غش واحتيال، وعليه فإن تنظيم الحق في السيطرة يعد من قبيل الحماية لصاحب البضاعة، وذلك من خلال ممارسة حق السيطرة وإصدار تعليمات للناقل بشأن البضاعة، مثال ذلك تغيير ميناء الوصول، أو تسليم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه، أو تغيير خط سير الرحلة.

## إشكالية البحث:

يعتبر حق السيطرة من المصطلحات المستحدثة في اتفاقية روتردام، أما بالنسبة للوضع في الإمارات فيعد هذا الموضوع من الموضوعات الهامة التي لم تحظ بالبحث على الأقل لدى الفقه الإماراتي، وتكمن إشكالية البحث في كون حق السيطرة على البضائع هو حق مقرر للمرسل والمرسل إليه، وقد تصدر في بعض الأحيان تعليمات متناقضة من الطرفين للناقل تؤدي في نهاية المطاف إلى وقوع أضرار، كما تدور إشكالية البحث كذلك في أن

المرسل قد يصدر تعليمات تخالف ما تم الاتفاق عليه بين الناقل والشاحن وفقاً لعقد النقل البحري.

### تساؤلات البحث:

يطرح البحث في ضوء ما سبق عدة تساؤلات، نحاول الإجابة عنها في هذا البحث، وهي على النحو الآتي:

- ما المقصود بحق السيطرة على البضائع؟

- هل يعد ممارسة حق السيطرة على البضائع وإصدار تعليمات للناقل بشأنها تجاوزاً لعقد النقل البحري؟

- ما الآثار القانونية المترتبة على حق السيطرة على البضائع؟

- هل حق المرسل في توجيه البضائع والتصرف فيها أثناء الرحلة البحرية يكون مرتبطاً بحق الملكية الوارد على البضاعة؟

### الدراسات السابقة:

نظراً لحدثة الموضوع لم أجد دراسة تناولت هذا الموضوع سوى:

دراسة ( إباء حندي ٢٠١٦ ) بعنوان " حق توجيه البضائع المنقولة جواً " بحث منشور في مجلة البعث - المجلد (٣٨) العدد (٣٨).

يناقش هذا البحث حق تمتع المرسل والمرسل إليه في توجيه البضائع المنقولة عن طريق الجو، في ظل اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩، ومونتريال لعام ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي، وتناول البحث السابق كذلك موقف المشرع السوري من الحق في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضائع.

### أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- التعريف بمفهوم حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً.

- تحديد الآثار المترتبة على الحق في السيطرة على البضائع.

- بيان موقف المشرع الإماراتي من الحق في السيطرة على البضائع.

### منهج البحث:

يستخدم الباحث المنهج التحليلي والمقارن، المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨، والتي تعرف باتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨م، والمقارن من خلال مقارنة اتفاقية روتردام مع القانون التجاري البحري رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١، لدولة الإمارات العربية المتحدة.

### تقسيم خطة البحث:

ترتيباً على ما تقدم ونظراً لطبيعة الموضوع قسمنا البحث إلى مبحثين: يتناول المبحث الأول ماهية حق السيطرة وتعريفه، والأساس القانوني له سواء في اتفاقية روتردام، أو في القانون التجاري البحري الإماراتي، أما المبحث الثاني فيتناول الآثار المترتبة على الحق في السيطرة، من خلال بيان حقوق والتزامات الطرف المسيطر على البضائع المنقولة بحراً.

## المبحث الأول

### The First Topic

#### ماهية حق السيطرة على البضائع

#### Definition of the Right of Control Goods

##### تمهيد وتقسيم:

تعد المصطلحات التجارية الدولية<sup>(٤)</sup>، ومنها مصطلح حق السيطرة أداة لتوحيد عقد البيع الدولي، والتزامات الناقل والشاحن، وضرورة لتضييق التباينات بين التشريعات الوطنية، والذي يؤدي بالنتيجة إلى تنازع الأطراف ذات العلاقة.

وطبقاً لاتفاقية روتردام<sup>(٥)</sup> لسنة ٢٠٠٨، نجد أنها نصت على مفهوم حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً، كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، ومونتريال لعام ١٩٩٩، وهو ما يعرف بحق توجيه البضائع خلال فترة النقل، ويستند ذلك الحق إلى نص الاتفاقية، الذي يمنح الطرف المسيطر الحق في توجيه تعليمات تتعلق بالبضاعة، أو تسلمها في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان آخر، كما يستطع الطرف المسيطر الاستعاضة عن المرسل إليه بشخص آخر.

والتساؤلات التي تثار، ما مفهوم حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً؟ ومن الطرف

المسيطر؟ وما نطاق تطبيق حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً؟

للإجابة على تلك التساؤلات نبحث مفهوم حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً

(مطلب أول)، وإحالة حق السيطرة (مطلب ثانٍ)، وذلك على النحو الآتي:

## المطلب الأول

### The First Requirement

#### مفهوم حق السيطرة

### The Concept of the Right of Control

لبيان مفهوم حق السيطرة يجب تعريف حق السيطرة (الفرع الأول)، ثم بيان الأساس القانوني لحق السيطرة على البضاعة (الفرع الثاني) بيان ذلك على النحو الآتي:

## الفرع الأول

### The First Branch

#### تعريف حق السيطرة

### Define the Right of Control

تنص الفقرة (١٢) من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ على أن " حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل (١٠)".

يتضح من خلال النص السابق أن المقصود من حق السيطرة، هو أن يمارس الطرف المسيطر الحق في توجيه البضائع خلال فترة النقل البحري، وقبل أن يتسلمها المرسل إليه.

وقد نصت اتفاقية وارسو<sup>(٦)</sup> لعام ١٩٢٩، ومونتريال<sup>(٧)</sup> لعام ١٩٩٩م، بشأن توحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي على مفهوم الحق في السيطرة على البضائع المنقولة جواً، باستخدام مصطلح "حق التصرف" ونحن نعتقد أن مصطلح حق السيطرة الوارد في اتفاقية روتردام يشمل حق التصرف الوارد على الملكية من بيع أو رهن أو هبة.

أما بالنسبة لموقف المشرع الإماراتي فلم ينص على حق السيطرة صراحةً، غير أنه أورد مصطلح "توجيه الناقل" بمعنى حق المرسل في إصدار تعليماته للناقل أثناء وجود البضاعة المطلوب نقلها في حيازته<sup>(٨)</sup>، وعليه نقترح أن ينظم المشرع الإماراتي حق السيطرة بشكل أوسع، حيث يمنح للطرف المسيطر سلطة في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضاعة، وهذا في حد ذاته يوفر حماية لمن يمارس حق السيطرة، حيث يستطع أن يصدر تعليمات للناقل بعدم تسليم البضاعة للمرسل إليه، أو بتفريغ البضاعة في ميناء آخر غير المتفق عليه، أو تسليم البضاعة إلى شخص آخر هذا من جهة، ومن جهة أخرى لمواكبة التطورات الدولية في مجال النقل البحري.

## الفرع الثاني

### The Second Branch

#### الأساس القانوني لحق السيطرة

#### The Legal Basis for the Right of Control

يتناول هذا الفرع الأساس القانوني لحق السيطرة بالنسبة للشاحن (أ) والأساس القانوني لحق السيطرة بالنسبة للمرسل إليه (ب)، بيان ذلك على النحو الآتي:  
أولاً- الأساس القانوني لحق السيطرة بالنسبة للشاحن:

تنص المادة (٥٠/١/أ) على أنه " لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر، وهذا الحق مقصور على ما يلي أ-الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل".

كما تنص المادة (٢٥٦) من القانون البحري الإماراتي أن عقد النقل البحري هو "عقد بمقتضاه يتعهد الناقل أن ينقل بضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن". يتبين من النصوص السابق أن ممارسة حق السيطرة من قبل الشاحن، وأن توجيه هذا الأخير تعليمات للناقل بشأن البضائع لا يعتبر خروجاً لعقد النقل البحري، بل تنفيذاً لهذا الأخير، وترتيباً على ذلك نعتقد أن الأساس القانوني لحق الطرف المسيطر " الشاحن" في ممارسة حق السيطرة هو عقد النقل البحري ذاته.

#### ثانياً- الأساس القانوني لحق السيطرة بالنسبة للمرسل إليه:

قد يعتقد أن تحديد الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل، ما هو إلا مسألة نظرية بحتة، لا تكون لها أي نتائج عملية وقانونية<sup>(٩)</sup>، وهذا الكلام محل نظر حيث يعتبر تحديد الأساس القانوني للمرسل إليه من الأهمية بمكان، والدليل على ذلك أن المادة (٢٦٦) من القانون البحري الإماراتي نصت على أنه " يعتبر لسند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير... "

وقد أسلفنا أن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل البحري، حيث يعتبر من الغير، غير أن الأساس القانوني لممارسة حق السيطرة من قبل المرسل إليه محل اختلاف، فذهب بعض الفقه<sup>(١٠)</sup> إلى تأسيس ذلك الحق إلى نظرية الإشتراط لمصلحة الغير، والتي نص عليها المشرع الإماراتي في المادة (٢٤٥) من قانون المعاملات المدنية.

ونعتقد أن الإستناد إلى تلك النظرية جانبه الصواب، نظراً لأن الناقل يستطيع أن يحتج في مواجهة المرسل إليه المستفيد من سند النقل بالدفع التي كان يحق له توجيهها للشاحن، ومن جهة أخرى لا يمكن تصور أن يتمتع الشاحن والمرسل إليه في ذات الوقت بالحق في السيطرة حيث قد يصدر تعليمات من الشاحن متناقضة مع التعليمات الصادرة من المرسل إليه<sup>(١١)</sup>.

والبعض الآخر من الفقه<sup>(١٢)</sup> يرى أن تأسيس حقوق المرسل إليه تأتي من فكرة النيابة الناقصة، حيث إن الشاحن يتعاقد مع الناقل ولكن لحساب أو لأذن المرسل إليه، وكما يبدو أن هذه النظرية لا تصلح كي تكون أساس قانوني لحق السيطرة للمرسل إليه، لأن تطبيق هذه النظرية سوف يؤدي إلى اعتبار المرسل إليه طرفاً في عقد النقل البحري من الناحية القانونية، وهذا ما لم يقل به أحد. وقد ذهب رأي<sup>(١٣)</sup> إلى أن حقوق والتزامات المرسل إليه يؤسس على سند النقل ذاته.

وبالرغم من كل ما سبق، إلا أننا نميل للرأي الثالث، لأنه وإن كان عقد النقل البحري ثنائي الأطراف، إلا أنه عملياً قد تكون البضاعة مرسلة لطرف ثالث، وهو المرسل إليه حيث يمنح عقد النقل ذاته هذا الأخير بعض الحقوق ويلزمه ببعض الالتزامات، مثال ذلك حق المرسل إليه في تسلم البضاعة وقد نصت على ذلك المادة (٢٦٧) من القانون البحري " على الربان تسليم البضائع للمرسل إليه أو نائبه...".

كما تطلب المشرع الإماراتي من جهة، أن يذكر في سند الشحن اسم وموطن كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه<sup>(١٤)</sup>. ومن جهة ثانية إن التزام المرسل إليه بشرط التحكيم بالإحالة الواردة في مشاركة الإيجار، والمشار إليه في سند النقل، وبقبوله شرط التحكيم، خير دليل على ذلك<sup>(١٥)</sup>.

### المطلب الثاني

#### The Second Requirement

#### إحالة حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً

#### Assignment the Right of Control Over Seaborne Goods

التساؤل الذي يطرح ذاته هنا من له حق السيطرة؟ أو بمعنى آخر من له حق توجيه تعليمات للناقل بشأن البضاعة؟ وهل له أن يعين شخص آخر ليكون صاحب الحق في السيطرة؟

إجابة المادة (٥١) من قواعد روتردام على هذا التساؤل حيث إن الشاحن هو الطرف المسيطر، أو صاحب الحق في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضاعة، وللشاحن صاحب الحق في السيطرة عملاً بنص المادة السابق أن يعين المرسل إليه أو الشاحن المستندي<sup>(١٦)</sup> ليكون هو الطرف المسيطر.

وقد أشارت المادة السابقة كذلك إلى حق الشاحن في إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وهنا يجب أن نفرق بين ما إذا كان هناك سند نقل غير قابل للتداول أم قابل للتداول (الفرع الأول)، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول (الفرع الثاني) بيان ذلك على النحو الآتي:

## الفرع الأول

## The First Branch

إحالة حق السيطرة في سند نقل قابل أو غير قابل للتداول

**Assignment the Right of Control on an Exchangeable or Non-Exchangeable Transfer Bill**

نستعرض في هذا الفرع إحالة حق السيطرة في سند نقل قابل للتداول (أولاً) وإحالة حق السيطرة في سند غير قابل للتداول (ثانياً)، بيان ذلك على النحو الآتي:  
أولاً- إحالة حق السيطرة في سند نقل قابل للتداول:

يقصد بسند النقل القابل للتداول، السند الذي يذكر فيه عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول" ولا يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول<sup>(١٧)</sup>.

في حال إصدار سند نقل قابل للتداول، يكون الطرف المسيطر هو حائز السند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار نسخ أصلية متعددة، ويكون من حق الحائز في هذه الحالة، أن يحيل حق السيطرة بإحالة سند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر، ومن أجل ممارسة حق السيطرة يجب على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وأن يثبت هويته بشكل وافٍ<sup>(١٨)</sup>.

ويقصد بالتداول<sup>(١٩)</sup> انتقال الحق الثابت في سند النقل من شخص إلى آخر، وقد تتم عملية تداول سند النقل بحسب نوع السند، بيان ذلك على النحو الآتي:

**أ- سند النقل الإسمي:**

عملاً بالبند الأول من المادة (٢٦٤) من القانون التجاري البحري الإماراتي، يكون السند اسماً عندما يدون عليه صراحة اسم المرسل إليه والذي يحق له استلام البضاعة.

**ب- سند النقل لأمر:**

عملاً من البند الأول من المادة (٢٤٦) من القانون التجاري الإماراتي يكون سند النقل لأمر شخص معين، في حال كان يتضمن اسم المرسل إليه بالإضافة لكلمة "لأمر" إلى جانب اسمه، في هذه الحالة يكون من حق الشاحن أو المرسل إليه المذكور اسمه في سند النقل أن ينقل الحق الثابت في السند، ويتم تداول سند النقل بطريقة التظهير<sup>(٢٠)</sup>.

**ج- سند النقل لحاملة:**

يكون سند النقل لحامله في حال ذكرت عبارة "الحاملة" دون ذكر اسم المرسل إليه، أو أن يرد اسم المرسل إليه في السند وتضاف عبارة "أو لحاملة" ويحق للشاحن تداول السند عن طريق التسليم، كما هو الحال في تداول الأوراق التجارية.

وعملاً بنص الفقرة (١٠/أ) من المادة الأولى من اتفاقية روتردام يطلق على الشخص الذي يحوز مستند النقل "الحائز" ويذكر في ذلك المستند رقم "١" إذا كان سند نقل لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك السند حسب الأصول

أو يذكر رقم "٢" إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض، أو مستنداً لحاملة، أو الشخص الذي أصدر، أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. وقد أجاز المشرع الإماراتي صراحة انتقال الحق في إصدار تعليمات بشأن البضائع، من المرسل إلى المرسل إليه بمجرد تسلم هذا الأخير سند النقل، أو بمجرد قبوله بعقد النقل بصورة صريحة أو ضمنية، وترتيباً على ذلك يجب إرجاع سند النقل إلى الناقل حتى يتمكن من تدوين التعليمات الجديدة التي يتعين على المرسل إليه أن يوقع عليها، وفي حال لم يقم المرسل إليه بذلك، كان للناقل أن يمتنع عن تنفيذ تلك التعليمات<sup>(٢١)</sup>.

### ثانياً-إحالة حق السيطرة في سند نقل غير قابل للتداول:

عرفت الفقرة (١٤) من المادة الأولى من اتفاقية روتردام مستند النقل أنه " المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل". كما عرفته قواعد هامبورج ١٩٧٨ في المادة ٧/١ أنه " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي البضائع أو شحنه لها". ويكون سند النقل غير قابل للتداول، إذا تم النص فيه على عبارة " محظور التداول" أو " غير قابل للتداول"<sup>(٢٢)</sup>.

وعملاً بنص المادة (٢/٥١) من اتفاقية روتردام، يحق للشاحن الطرف المسيطر، أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل، بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير، وفي حال صدور أكثر من نسخة أصلية لسند النقل، يجب إحالة كافة النسخ<sup>(٢٣)</sup> للمرسل إليه، وحتى تكون هذه الإحالة نافذة في حق الناقل يجب أن يبرز المرسل إليه للناقل جميع النسخ الأصلية للمستند، ويثبت هويته بشكل واف، من أجل ممارسة حق السيطرة.

### الفرع الثاني

#### The Second Branch

#### إحالة حق السيطرة في سجل نقل إلكتروني<sup>(٢٤)</sup> قابل للتداول

#### Assignment the Right of Control on an Exchangeable

#### Electronic Transfer Record

اعتمدت اتفاقية روتردام مستندات نقل ورقية وسجلات نقل إلكترونية، ويقصد بسجل نقل إلكتروني المعلومات الواردة في رسالة واحدة، أو أكثر ويصدرها الناقل بوسائط إلكترونية وبموجب عقد النقل، وتثبت تسلم الناقل للبضائع، كما تثبت وجود عقد النقل ذاته<sup>(٢٥)</sup>. ويكون قابل للتداول في حال ذكر عبارة " لأمر" أو " قابل للتداول".

ويتبين من التعريف السابق لسند النقل الإلكتروني في اتفاقية روتردام أنه يقوم بوظائف سند الشحن التقليدي من إثبات تسلم البضاعة، وكذلك إثبات عقد النقل البحري<sup>(٢٦)</sup>.

وخلاصة القول، وترتيباً على كل ما سبق يكون الحائز لسجل النقل الإلكتروني هو من يملك حق السيطرة ويجوز له إحالة هذا الحق إلى شخص آخر وفقاً للإجراءات المتبعة<sup>(٢٧)</sup>.

## المبحث الثاني

### The Second Topic

#### حقوق الطرف المسيطر والتزاماته

#### Rights and Obligations of the Controlling Party

تمهيد وتقسيم:

لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر، وقد أشرنا سابقاً إلى أن الطرف المسيطر هو الشاحن، ولأخير أن يختار المرسل إليه، أو أي شخص آخر كي يكون الطرف المسيطر، وكذلك له الحق في إصدار تعليمات للناقل يمكن تنفيذها، ولا تتضارب مع عمليات النقل، كما يحق للطرف المسيطر أن يدخل تغييرات على عقد النقل بالإتفاق مع الناقل .

كما يلتزم الطرف المسيطر أن يدفع ضمان للناقل يغطي ما قد يتوقع من نفقات أو خسارة نتيجة تعليماته، وبناء على ما سبق سوف نبحث حقوق والتزامات الشاحن في ممارسة حق السيطرة (المطلب الأول) وحقوق والتزامات المرسل إليه في ممارسة حق السيطرة (المطلب الثاني) بيان ذلك على النحو الآتي:

#### المطلب الأول

#### The First Requirement

#### حقوق والتزامات الشاحن في ممارسة حق السيطرة

#### The Rights and Obligations of the Shipper to Exercise the Right of Control

بحسب الأصل يتمتع الشاحن الطرف المسيطر بحقوق في ممارسة حق السيطرة (الفرع الأول)، كما يلتزم في المقابل الشاحن بالتزامات لممارسة حق السيطرة (الفرع الثاني)، تفصيل ذلك كالاتي:

#### الفرع الأول

#### The First Branch

#### حقوق الشاحن في ممارسة حق السيطرة

#### The Rights of the Shipper Exercise in Right of Control

تنص المادة (٥٠) من اتفاقية روتردام على أنه " لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى المسيطر وهذا الحق مقصور على ما يلي: (أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل.

(ب) الحق في تسلّم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي.

(ج) الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر بمن فيه الطرف المسيطر.  
٢- يكون حق السيطرة قائماً طوال مسؤولية الناقل حسبما تنص عليها المادة ١٢ وينقضي بانقضاء تلك المدة.

يتضح من نص المادة السابق أن حقوق الطرف المسيطر هي الحق في توجيه البضائع (أولاً) والحق في تسلم البضائع في ميناء التوقف (ثانياً) ويكون حق السيطرة قائماً طوال مسؤولية الناقل (ثالثاً)، تفصيل ذلك على النحو الآتي:  
**أولاً- الحق في توجيه الناقل بشأن البضائع:**

يقصد بحق التوجيه، حق السيطرة ويعني ما يقضي به عقد النقل من حق في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضائع، والطرف المسيطر هو المستفيد الأول من هذا الحق باعتباراه صاحب المصلحة في عملية النقل<sup>(٢٨)</sup>.

والتساؤل الذي يثار هنا ماهي الحكمة من منح الشاحن حق السيطرة؟  
من المعلوم أن من بين البيانات الواردة في سند النقل البحري جهة وصول البضاعة، أو ميناء الوصول، بالإضافة لإسم المرسل إليه الذي سوف تسلم البضائع له. غير أن المرسل قد تتاح له فرصة بيع البضائع بثمن مرتفع، أو يكتشف أن المرسل إليه قد أشهر إفلاسه، فيطلب من الناقل تعديل خط سير البضائع<sup>(٢٩)</sup>،

والجدير ذكره أن حق المرسل في توجيه البضائع والتصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، لا يكون مرتبطاً بحق الملكية الوارد على البضاعة؛ بسبب استقلالهما، فالملكية تنتقل أثناء عملية النقل وفقاً للقواعد العامة، ولا يتدخل الناقل في ذلك، سوى ما يتعلق بالمرسل إليه نتيجة انتقال الملكية، أما الحق في السيطرة فهو عبارة عن الحق في تغيير خط سير البضائع، سواء بمكان الوصول أو شخص المرسل إليه<sup>(٣٠)</sup>.

كما يسمح حق السيطرة للشاحن أثناء وجود البضائع في حيازته، أن يطالب الناقل بالإمتناع عن تنفيذ النقل، أو بإيقافه، أو أن يعود بالبضائع إليه، أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي، أو أن يغير مكان تسليمه البضائع، مثال لو افترضنا أنه من المقرر وفقاً لعقد النقل البحري أن ميناء وصول البضائع هو ميناء رأس الخيمة، ونظراً لإكتشاف الشاحن إفلاس المرسل إليه طلب من الناقل نقل البضاعة إلى ميناء أبو ظبي، والجدير ذكره أن المشرع الدولي منح حق السيطرة في توجيه البضائع في إطار عقد النقل البحري.

وفي حال تسلم المرسل صورة من وثيقة النقل، فيجب عليه أن يقوم بإعادتها إلى الناقل كي يدون فيها التعليمات الجديدة التي يتعين على المرسل أن يوقعها، ويكون من حق الناقل أن يمتنع عن تنفيذ التعليمات في حال لم يقم المرسل بذلك، ويشترط لتنفيذ تلك التعليمات

أن يدفع المرسل أجرة ما تم من النقل وما تكبده الناقل من المصروفات، وتعويضه عما يلحقه من ضرر بسبب تنفيذ التعليمات الجديدة<sup>(٣١)</sup>

### ثانياً- الحق في تسليم البضائع في ميناء توقف مقرر:

يقصد بالتسليم، تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو نائبه تسليمياً فعلياً بحيث تنتقل إليه حيازتها، ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها، ومقدارها. وطبقاً لهذا التعريف، فإن التسليم يوصف بأنه عملية قانونية، عكس عملية التفريغ الذي لا يعدو كونه مجرد عملية مادية<sup>(٣٢)</sup>.

والأصل أن يكون التسليم في ميناء الوصول<sup>(٣٣)</sup> كما حدده العقد بين الناقل والشاحن، فإذا تضمن عقد النقل شرطاً يخول الشاحن إمكانية تحديد مكان التسليم بإحد ميناءين تم ذكرهما في العقد مع إخطار الناقل بوقت ملائم، ففي هذه الحالة يستطع الطرف المسيطر، أن يوجه الناقل لتسليم البضائع في أي ميناء يختاره. مثال ذلك أن يتم الإتفاق بين الناقل والشاحن على تسليم البضائع في ميناء جبل على أو ميناء أبوظبي، وللشاحن في هذه الحالة الحق في ممارسة حق السيطرة من خلال توجيه الناقل لتسليم البضائع في أحد المينائين المتفق عليهما.

وفي الحالة التي لا يصدر الشاحن توجيهات للناقل يحدد فيها الميناء الذي يفترض تفريغ البضاعة فيه، فيحق لربان السفينة توصيل البضائع إلى الميناء الأول المذكور في العقد، وهو في المثال السابق ميناء جبل علي.

وقد نصت المادة (٥٠/ب) من اتفاقية روتردام على ذلك الحق بقولها "الحق في تسلّم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي". والتساؤل الذي يثار هو هل يستطيع الشاحن(الطرف المسيطر) إصدار تعليمات للناقل أن ينقل البضاعة إلى ميناء غير المتفق عليه في عقد النقل البحري؟

في البدء يجب أن نفرق بين تغيير الرحلة وبين تغيير الطريق، ففي حال اصدر الطرف المسيطر تعليماته للناقل بتغيير خط السير<sup>(٣٤)</sup> حسب الإتفاق، فلا يوجد تغيير للرحلة عند انحراف<sup>(٣٥)</sup> السفينة عن خط سيرها، وإنما يوجد تغيير للطريق؛ أما إذا اصدر الشاحن تعليمات للناقل بتغيير ميناء الوصول ففي هذه الحالة نكون بصدد تغيير الرحلة وليس خط سيرها، ولا يجوز للشاحن ذلك، إلا إذا اتفق مع الناقل، وفي حال قام هذا الأخير بتغيير ميناء الوصول دون موافقة الشاحن فقد أخل بالتزاماته، وعليه لا يستفيد الناقل من حالات الإعفاء من المسؤولية، ويلتزم بتعويض الشاحن.

غير أنه قد يترك عقد النقل الحرية للناقل، أن يوصل البضائع إلى أقرب ميناء آمن، وذلك في حال عدم استطاعة الناقل نقل البضائع للميناء المتفق عليه في عقد النقل، وفي حقيقة الأمر قد يلجأ الناقل إلى تضمين هذا الشرط في عقد النقل عندما تكون لديه معلومات بعدم

وجود استقرار أمني في الميناء المتفق عليه مثال ذلك وجود مظاهرات، أو إضرابات تمنع من تفريغ البضاعة في ميناء الوصول.<sup>(٣٦)</sup>

### والتساؤل الذي يثار هنا ماهي المدة التي يكون فيها حق السيطرة قائماً؟

يعتبر موضوع تحديد بداية نطاق مسؤولية الناقل<sup>(٣٧)</sup> من الموضوعات الهامة، كون حق السيطرة مرتبط به ولتحديد مدة حق السيطرة التي يتمتع بها الطرف المسيطر يجب أن نتناول المدى الزمني لمسؤولية الناقل طبقاً لاتفاقية روتردام (أ) وموقف المشرع الإماراتي(ب) تفصيل ذلك على النحو الآتي:

#### أ-المدى الزمني لحق السيطرة وفقاً لاتفاقية روتردام:

نصت المادة (٢/٥١) من اتفاقية روتردام على أنه " يكون حق السيطرة قائماً طوال مسؤولية الناقل حسبما تنص عليها المادة ١٢ وينقضي بانقضاء تلك المدة". وتتص المادة (١٢) من اتفاقية روتردام على أنه "تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل، أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع".

يتبين من نص المادة السابق، أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل تكون من اللحظة التي يتسلم فيها البضائع إلى اللحظة التي يسلم فيها البضائع في ميناء التفريغ، وهذا يعني أن مسؤولية الناقل تشمل وجود البضائع في ميناء الشحن وأثناء عملية النقل، ومن البديهي أن مسؤولية الناقل لا تتحقق، إلا إذا كانت هناك سيطرة فعلية على البضائع، بمعنى آخر يكون الناقل مسؤولاً عن العمليات التي تجري على البضائع منذ بدء حراسته لها إلى أن تنتهي هذه الحراسة<sup>(٣٨)</sup>، وقد قررت الفقرة الثالثة من ذات المادة على أن يكون أي بند في عقد النقل باطلاً في حال نص على أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل، أو أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بموجب عقد النقل،<sup>(٣٩)</sup>.

وترتيباً على ما سبق يكون ممارسة حق السيطرة وفقاً لاتفاقية روتردام من اللحظة التي يتسلم فيها الناقل البضائع وحتى تفريغها في ميناء الوصول، بحيث يشمل حق السيطرة الفترة السابقة لعملية شحن البضاعة والفترة اللاحقة لتفريغها.

#### ب-النطاق الزمني<sup>(٤٠)</sup> لحق السيطرة في القانون البحري الإماراتي:

عملاً بنص المادة (١/٢٧٥) من القانون البحري الإماراتي فإن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تتحدد بالفترة بين استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها.

ووفقاً للنص السابق يكون حق السيطرة قائماً منذ لحظة استلام الناقل للبضائع وينتهي بلحظة تفريغها في ميناء الوصول، بمعنى آخر لا يكون حق السيطرة قائماً في العمليات

التي تسبق عملية استلام البضائع والعمليات اللاحقة لتفريغها، وبذلك يكون قد خالف ما ذهبت إليه اتفاقية روتردام، لذا نقترح على المشرع الإماراتي تعديل نص المادة سالف الذكر بحيث يتم توسعة نطاق حق السيطرة لتشمل المراحل السابقة لإستلام البضائع والمراحل اللاحقة لتسليمها.

والتساؤل الذي يثار هنا في حال كان النقل متتابع بسند شحن واحد يتعهد من خلاله الناقل بنقل البضائع إلى مكان معين على مراحل متعددة فإلى من يوجه حق السيطرة، وما النطاق الزمني لهذا الأخير؟

يلتزم الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر على مراحل متتابعة عملاً بنص المادة (٢٨٦) (٤١) من القانون التجاري البحري الإماراتي، مثال ذلك يتم النقل من ميناء أم القيوين إلى ميناء جنوا الإيطالي، ثم إلى ميناء مرسيليا بجمهورية فرنسا، ففي هذه الحالة يكون حق السيطرة وتوجيه التعليمات موجهاً للناقل الأول المتعاقد معه، ويمكن كذلك للشاحن أن يوجه تعليماته إلى الناقل الآخر بعد الرجوع على الناقل الأول فيما يخص الجزء الثاني من الرحلة والذي سلم البضاعة له في ميناء جنوا الإيطالي.

### الفرع الثاني

#### The Second Branch

#### التزامات الشاحن في ممارسة حق السيطرة

#### Shipper's Obligations to Exercise the Right of Control

إذا كان حق السيطرة كما أسلفنا حقاً مقرر للشاحن (المرسل)، غير أن ممارسة ذلك الحق مرهون بتنفيذ الشاحن التزاماته المنصوص عليها في عقد النقل البحري، وترتيباً على ذلك ولممارسة حق السيطرة يجب توافر بعض الشروط:

#### ١- تنفيذ الشاحن كافة الالتزامات:

يجب لممارسة حق السيطرة أن يكون الشاحن قد نفذ جميع التزاماته المذكورة في عقد النقل البحري ومنها الإلتزام بدفع الأجرة، والتساؤل الذي يثار هو من الملتزم بدفع الأجرة هل الطرف المسيطر أم المرسل إليه؟ يقصد بالأجرة المبلغ الذي يلتزم الشاحن بدفعه مقابل قيام الناقل بنقل البضائع، يعتبر دفع الأجرة من أبرز التزامات الشاحن (٤٢).

في حقيقة الأمر أن من يملك حق السيطرة يلتزم بدفع أجرة النقل، فالشاحن هو من يلتزم بدفع الأجرة، ولكن لا يوجد ما يمنع أن يرتب عقد النقل البحري التزاماً على المرسل إليه، بالوفاء بالأجرة في ميناء الوصول في حال لم يقم الشاحن بسدادها في ميناء الشحن (٤٣).

لذلك نقترح على المشرع الإماراتي أن ينص على أنه يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع الأجرة عند الوصول، وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل وفقاً لسند

النقل أو أي وثيقة أخرى. وتجدر الملاحظة إلى أن إمتناع المرسل إليه من دفع الأجرة، لا يحول دون التزام الشاحن بتسليمها، بمعنى آخر يستطيع الناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه.

٢- تقديم نسخة من سند النقل المسلمة إليه من قبل الناقل.

٣- أن تكون التعليمات الصادرة من المرسل قابلة للتنفيذ من الناحية العملية، مثال ذلك لو وصل أمر من المرسل بإسترداد البضاعة بعد أن قام الناقل بتسليمها للمرسل إليه، أو إخطارة بالحضور لتسليمه البضائع<sup>(٤٤)</sup>، ففي هذه الحالة من المستحيل تنفيذ تلك التعليمات<sup>(٤٥)</sup>.

٤- عدم إضرار تعليمات المرسل بالناقل، أو المرسلين الآخرين، كما لو أصدر المرسل تعليمات بإنزال البضاعة من السفينة بعد شحنها، فإن ذلك سوف يتسبب في تأخير السفينة عن المغادرة، وفوات فرصة بيع البضائع بثمن أعلى، أو من خلال فوات ميعاد بيع البضاعة وخصوصا عندما يرتبط بيع البضاعة بموسم معين.

### المطلب الثاني

#### The Second Requirement

#### حقوق والتزامات المرسل إليه لممارسة حق السيطرة

#### The Rights and Obligations of the Consignee to Exercise the Right of Control

نبحث في هذا المطلب حقوق المرسل إليه لممارسة حق السيطرة (الفرع الأول)، والتزامات المرسل إليه لممارسة حق السيطرة (الفرع الثاني)، بيان ذلك على النحو الآتي:

### الفرع الأول

#### The First Branch

#### حقوق المرسل إليه لممارسة حق السيطرة

#### The Rights of the Consignee to Exercise the Right of Control

يستعين الشاحن بالناقل، ويسلمه البضائع من أجل تسليمها للمرسل إليه، فالمرسل إليه هو زبون الشاحن الذي طلب البضاعة، وأسلفنا أن حق السيطرة في الأصل ملك الشاحن، ويجوز لهذا الأخير أن يتنازل عن هذا الحق للمرسل إليه، وبمجرد إحالة حق السيطرة إلى المرسل تصبح له جميع الحقوق عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، فيكون للمرسل إليه سلطة تغيير التعليمات التي أعطت للناقل وقت إبرام العقد.

وقد أكدت على ذلك المادة (١/٥١/أ) من اتفاقية روتردام والتي تنص على أنه "أ-يكون الشاحن هو الطرف المسيطر مالم يعين الشاحن، عند إبرام عقد النقل المرسل إليه أو

الشاحن المستندي، أو شخصاً آخر ليكون الطرف المسيطر...ب ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر، وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال 'ليه هو الطرف المسيطر..."  
**أولاً- حق المرسل إليه بتسلم البضاعة من الناقل:**

تحديد مسألة صاحب الحق في تسلّم البضاعة بعد وصولها من المسائل الدقيقة التي يثيرها التزام الناقل بالتسليم. وقد أكدت المادة (٢٦٧) من القانون البحري الإماراتي ذلك عندما نصت بأنه "على الربان تسليم البضائع للمرسل إليه أو نائبة...".  
وفي الواقع إذا كان سند النقل إسمياً، فلا يتم تسليم البضاعة إلا لمن صدر السند باسمه، أو من أنابه كأمين الحمولة الذي يمكن أن ينوب عن المرسل إليه.  
وعلى الربان الذي يتقدم إليه المرسل إليه في ميناء الوصول أن يتأكد من أن المرسل إليه هو صاحب الحق في تسلّم البضاعة، وأنه المستفيد من سند النقل<sup>(٤٦)</sup>.

**ثانياً- يجب على الناقل إعلام المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول.**  
في حال وصول البضاعة إلى ميناء الوصول، يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول البضائع، ثم يقوم بتسليمه المستندات اللازمة لإخراجها من الجمارك، وقد يحدث أن لا يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضاعة إلا بعد فترة طويلة مما يسبب ضرر للناقل، وعليه جرى التعامل بوجود شرط تفريغ تلقائي يقوم الربان بتفريغ البضاعة وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة.

وعملاً بنص المادة (١/٤٨) من اتفاقية روتردام تكون البضائع غير مسلمة، إذا وصلت مكان المقصد ولم يقبل المرسل إليه تسلّم البضائع، أو تعذر العثور على الطرف المسيطر، أو الحائز، أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم تعليمات كافية للناقل، أو لأي سبب كان.

ويجوز للناقل في حال بقيت البضائع غير مسلمة، وعلى نفقة صاحب البضاعة بما يراه مناسباً بما في ذلك تخزين البضاعة في أي مكان مناسب أو بيع البضاعة، كل ذلك بشرط أن يكون الناقل قد وجه إخطاراً بالتدابير التي يعتزم القيام بها (٣/٤٨) من ذات الاتفاقية.

## الفرع الثاني

### The Second Branch

#### التزامات المرسل إليه لممارسة حق السيطرة

#### Obligations of the Consignee to Exercise the Right of Control

أشرنا سابقاً أن الشاحن قد يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه، وبالتالي يكون لهذا الأخير كافة الحقوق التي كانت للشاحن ومنها حق السيطرة، لأنه في الواقع العملي لا يمكن أن يكون للشاحن والمرسل إليه في نفس الوقت بحق السيطرة، حيث قد يصدر كل

منهما تعليمات مختلفة إلى الناقل، الأمر الذي قد يؤدي إلى استحالة التنفيذ، وعليه كان من الأهمية بمكان تحديد الوقت الذي ينتقل فيه الحق في السيطرة.

وينتقل الحق في السيطرة بحسب الأصل في اللحظة التي ينتقل فيها سند النقل إلى المرسل إليه، ومن أجل أن يمارس حق السيطرة يجب أن يثبت هويته بشكل واف، غير أن اتفاقية روتردام نصت في المادة (١/٥١) يكون المرسل إليه هو صاحب الحق في السيطرة في اللحظة التي يتم فيها إحالة هذا الحق من قبل الشاحن، وتصبح الإحالة نافذة المفعول تجاه الناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر. ويلتزم هذا الأخير في الوقت المناسب وبناء على طلب الناقل من معلومات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن قد وفرها الشاحن، وليست متاحة للناقل من مصدر آخر<sup>(٤٧)</sup>.

وفي حال تعذر على الناقل أن يحدد مكان المرسل إليه، أو تعذر على هذا الأخير تزويد الناقل بتعليمات أو مستندات كافية، فيحق له الرجوع على الشاحن ليقوم بتوفيرها، وفي حال تعذر تحديد مكان الشاحن يقوم الشاحن المستندي بتوفير تلك التعليمات.

كما يلتزم المرسل إليه (الطرف المسيطر) أن يرد إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية وتعويضه عن ما يتكبده من خسارة، أو ضرر ناتج عن حرصه في تنفيذ التعليمات الصادرة من قبل المرسل إليه، بما في ذلك في حال وقوع ضرر للبضائع المنقولة الأخرى. ويلتزم المرسل إليه (الطرف المسيطر) كذلك بتقديم ضمان للناقل يغطي مقدار ما يتوقعه من نفقات، أو خسارة، أو ضرر نتيجة لتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر، وقد أجازت اتفاقية روتردام للناقل البحري أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان<sup>(٤٨)</sup>.

والتساؤل الذي يطرح ذاته على من يقع عبء إثبات الضرر في حال وقوعه؟ في البدء تجدر الإشارة إلى أن عدم اتباع الناقل لتعليمات الطرف المسيطر يعتبر اختلافاً بواجبه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو تأخر تسليمها<sup>(٤٩)</sup>.

في حال نتج ضرر بسبب اتباع تعليمات المرسل فإن عبء إثبات الضرر يقع على الناقل، وفي حال وقوع الضرر بسبب عدم اتباع تعليمات المرسل فيقع عبء إثبات الضرر على المرسل، وكذلك هو الحال في حال وقوع ضرر نتيجة لعدم اتباع تعليمات المرسل إليه فيكون عبء إثبات وقوع الضرر على عاتق المرسل إليه<sup>(٥٠)</sup>.

## الخاتمة

### Conclusion

إن التطور الهائل في وسائل النقل البحرية والتجارة الدولية، أدى إلى ضرورة تطور التشريعات لتحقيق توازن المصالح بين أطراف عقد النقل البحري، من أجل ذلك صدرت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والتي تعرف بقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨، وقد شملت حتى النقل متعدد الوسائط، وقد تناولنا موضوع حق السيطرة على البضائع المنقولة بحراً في ضوء اتفاقية روتردام، والقانون البحري الإماراتي، وقد توصلنا إلى العديد من النتائج والتوصيات :

#### أولاً- النتائج:

- ١- مصطلح حق السيطرة من المصطلحات المستحدثة في اتفاقية روتردام، والذي لم يرد في الاتفاقيات السابقة، ويقصد بحق السيطرة، أن يمارس الطرف المسيطر الحق في توجيه البضائع خلال فترة النقل البحري، وقبل أن يتسلمها المرسل إليه.
- ٢- أن ممارسة حق السيطرة من قبل الطرف المسيطر وتوجيه تعليمات للناقل بشأن البضائع، لا يعد خروجاً على عقد النقل البحري، بل تنفيذاً لهذا الأخير، وترتيباً على ذلك نعتقد أن الأساس القانوني لحق الطرف المسيطر " الشاحن" في ممارسة حق السيطرة هو عقد النقل البحري ذاته.
- ٣- أن حق المرسل في توجيه البضائع والتصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، لا يكون مرتبطاً بحق الملكية الوارد على البضاعة؛ بسبب استقلالهما، فالملكية تنتقل أثناء عملية النقل وفقاً للقواعد العامة، ولا يتدخل الناقل في ذلك، سوى ما يتعلق بالمرسل إليه نتيجة انتقال الملكية، أما الحق في السيطرة فهو عبارة عن الحق في تغيير خط سير البضائع، سواء بمكان الوصول أو شخص المرسل إليه.
- ٤- اهتمت اتفاقية روتردام على مواكبة التطور في مجال النقل البحري، من خلال تأكيدها على استخدام السجلات الإلكترونية بدلاً من السجلات الورقية.

## ثانياً-التوصيات:

١. نقترح على المشرع الإماراتي أن ينظم حق السيطرة بشكل أوسع لما له من أهمية كبيرة، حيث يمنح للطرف المسيطر سلطة في إصدار تعليمات للناقل بشأن البضاعة، وهذا في حد ذاته يوفر حماية لمن يمارس حق السيطرة، حيث يستطيع أن يصدر تعليمات للناقل بعدم تسليم البضاعة للمرسل إليه، أو بتفريغ البضاعة في ميناء آخر غير المتفق عليه، أو تسليم البضاعة إلى شخص آخر هذا من جهة، ومن جهة أخرى لمواكبة التطورات الدولية في مجال النقل البحري.
٢. في حقيقة الأمر أن من يملك حق السيطرة يلتزم بدفع أجره النقل، فالشاحن هو من يلتزم بدفع الأجرة، ولكن لا يوجد ما يمنع أن يرتب عقد النقل البحري التزاماً على المرسل إليه، بالوفاء بالأجرة في ميناء الوصول في حال لم يقيم الشاحن بسدادها في ميناء الشحن، لذلك نقترح على المشرع الإماراتي أن ينص على أنه يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع الأجرة عند الوصول، وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل وفقاً لسند النقل أو أي وثيقة أخرى.
٣. عملاً بنص المادة (١/٢٧٥) من القانون البحري الإماراتي يكون حق السيطرة قائماً منذ لحظة استلام الناقل للبضائع وينتهي بلحظة تفريغها في ميناء الوصول، بمعنى آخر لا يكون حق السيطرة قائماً في العمليات التي تسبق عملية استلام البضائع والعمليات اللاحقة لتفريغها، وبذلك يكون قد خالف ما ذهب إليه اتفاقية روتردام، لذا نقترح على المشرع الإماراتي تعديل نص المادة سالف الذكر بحيث يتم توسعة نطاق حق السيطرة لتشمل المراحل السابقة لإستلام البضائع والمراحل اللاحقة لتسليمها.

## الهوامش

## Footnotes

- (١) - فاروق ملش: هل حقاً تنظم " قواعد روتردام" لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، ٢٠١٢، ص٧٢٨. محمد عبد الفتاح ترك: عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص٢٧.
- (٢) - المادة رقم (٢) من القانون التجاري البحري الإماراتي.
- (٣) - لمزيد من التفصيل انظر شريف غنام: الوجيز في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، دار الحكمة، الطبعة الأولى، ٢٠٢١م، ص ٨٦.
- (٤) - قماز ليلي إلباز: قواعد روتردام والمصطلحات التجارية ٢٠١٠ (تكامل قانوني تسهياً للتجارة الدولية)، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص ٤٠.
- (٥) - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٨، والموقع عليها يوم ٢٣ سبتمبر ٢٠٠٩ في مدينة روتردام الهولندية، ويطلق عليها قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨م، علماً أن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام ٢٠ دولة على الأقل، بحيث نصت المادة ٩٤ الفقرة ١ من اتفاقية روتردام على أنه " يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام".
- (٦) - تعد اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م أول اتفاقية دولية تتناول توحيد بعض احكام النقل الجوي الدولي، وقد انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة بالمرسوم الاتحادي رقم ١٨ لعام ١٩٨٦ بشأن التصديق على اتفاقية وارسو.
- (٧) - تعد هذه الاتفاقية من أحدث الاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي الدولي، وكان من أحد أسباب صدور هذه الاتفاقية هو مرور أكثر من ٧٠ عام على صدور اتفاقية وارسو التي تعد الاتفاقية الرئيسية في مجال النقل الجوي الدولي، حيث أصبحت نصوص هذه الاتفاقية لا تلائم التطورات الحاصلة في مجال النقل الجوي الدولي، وقد تم التوقيع على اتفاقية مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩ ودخلت حيز النفاذ في ٤ نوفمبر، وصادقت عليها دولة الإمارات العربية المتحدة بالمرسوم رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٠ الصادر في ٢٩ يناير ٢٠٠٠م. لمزيد من التفصيل انظر، شريف غنام: الوجيز في قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، دار الحكمة، الطبعة الأولى، ٢٠٢١، ص٦٦.
- (٨) - المادة (٢٩٦) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣.
- (٩) - عباس مصطفى المصري: المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة ٢٠٠٢، ص٨٧.
- (١٠) - نقلاً عن فائز نعيم رضوان: الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، مكتبة الأفاق المشرقة، الطبعة الثالثة، عمان، ٢٠١٨، ص ٢٠١.
- (١١) - أحمد بن إبراهيم الشيخ: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٣٥.
- (١٢) - مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص ٢٣٣.
- (١٣) - محمود سمير الشرفاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٦٤.
- (١٤) - المادة (٢٥٧/٢/أ) من القانون البحري.
- (١٥) - درويش مريم: الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص ٢٥٤.

وقد قضت محكمة النقض المصرية بقولها " يلتزم المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد في نسخة سند الشحن البحري المرسل إليه بإعتباره في حكم الأصل فيه، فلا يعتبر الشاحن نائباً عنه في سند الشحن) الطعن رقم (٢٤٥) سنة ٣٠ ق، جلسة ١٢/١٤/١٩٦٥، محكمة النقض المصرية، مشار إليه في مؤلف أحمد محمود خليل: موسوعة أحكام المنازعات البحرية في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، والقانون الدولي للبحر، معلقاً عليه بقضاء المحكمة الاتحادية العليا، والقواعد التي أسستها محكمة النقض في المنازعات البحرية، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٣٢٧ وكذلك. (الطعن رقم ٥٩٥ لسنة ٦٣ قضائية، الدوائر التجارية - جلسة ٢٨/٠٢/٢٠٠٦) متاح على موقع المحكمة الآتي:

[https://www.cc.gov.eg/judgment\\_single?id=111282321&ja=89852](https://www.cc.gov.eg/judgment_single?id=111282321&ja=89852)

.٢٠٢٢/٥/٢٥

(١٦) - الشاحن المستندي هو الشخص الذي يوافق أن يطلق عليه شاحن في سند الشحن أو سجل النقل الإلكتروني، وذلك عملاً بنص الفقرة ٩ من المادة الأولى من قواعد روتردام.

(١٧) - المادة (١٥/١) من اتفاقية روتردام

(١٨) - المادة (١/٣/٥١) من اتفاقية روتردام.

(١٩) - يتم التداول إما بطرق تجارية ميسرة، أو عن طريق حوالة الحق المدني وفقاً للقواعد العامة. لمزيد من التفصيل انظر شريف غنام: قانون المعاملات التجارية "الأوراق التجارية" الشيك كنموذج، مطبوعات أكاديمية شرطة دبي، ص ١٩.

(٢٠) - عماد الدين عبد الحي، د. أحمد السيد لبيب: شرح القانون البحري، في دولة الإمارات العربية المتحدة، مكتبة الجامعة، الشارقة، ٢٠١٥، ص ٢٩٨.

(٢١) - المادة (٢/٢٩٦) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.

(٢٢) - المادة (٦/٢٦٤) من القانون البحري الإماراتي.

(٢٣) - والجدير ذكره أن المشرع الإماراتي نظم عدد النسخ لسند النقل في المادة (٢٦٢) من القانون البحري، حيث يحرر سند النقل من نسختين أصليتين تسلم أحدهما للشاحن والأخرى لدى الناقل، وتعطي هذه النسخة الموقعة من الناقل حائزها الشرعي الحق في استلام البضائع والتصرف فيه بالإضافة إلى الحق في السيطرة و إصدار تعليمات للناقل بشأن البضاعة. لمزيد من التفصيل انظر استاذنا المرحوم (د. فائز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص ١٧٨).

(٢٤) - هذا النظام سوف يتيح المجال لنشر واستخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني بين الدول، وتحقيق الفائدة من خصائص التجارة الإلكترونية، من توفير للنفقات والجهد والوقت.

(٢٥) - المادة (١٨/١) من اتفاقية روتردام.

(٢٦) - لمزيد من التفصيل حول موضوع سند الشحن الإلكتروني انظر (عبدالله عبيد الحويش: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠، ص ٣٦. سوزان علي حسن: سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ٨٧).

(٢٧) - المادة (٤/٥١) من اتفاقية روتردام.

(٢٨) - بسعيد مراد: عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، ص ٢٢٩.

(٢٩) - مصطفى البنداري: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، الأفق المشرقة ناشرون، الطبعة الثانية، ٢٠١٨، ص ٣٧٤.

(٣٠) - عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، ٢٠١١، بند ٢٠٢، ص ١٩٣. مصطفى البنداري: المرجع السابق، ص ٣٤٧.

(٣١) - المادة (١/٢٩٦) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.

(٣٢) - فائز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص ١٩٦.

- (٣٣) - شريف غنام: مرجع سابق، ص ١٥٧.
- (٣٤) - الجدير بالذكر أن الربان يلتزم بمسار الرحلة البحرية، ولا يغير مساره إلا إذا كان الإنحراف عن خط السير لسبب اصلاح عطل طارئ على السفينة، أو لهبوب عواصف شديدة، أو لوجود اضطرابات في الميناء. (د.علي سيد قاسم: الوجيز في القانون البحري الإماراتي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٦، ص ١٣٩).
- (٣٥) - لمزيد من التفصيل حول مفهوم الإنحراف انظر حسين غنائم: انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري، مجلة الحقوق، سنة السادسة، العدد الأول، مارس ١٩٨٢، ص ٧٦ وما بعدها.
- (٣٦) - بسعيد مراد: مرجع سابق، ص ١٣٣.
- (٣٧) - لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع انظر بلميهوب شهيرة: مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، الجزائر، ٢٠٢١، ص ١٨.
- (٣٨) - عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، بند ٣٢٣، ص ٣٤٣.
- (٣٩) - على خلاف ما ذهب قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ في المادة (٥/١)، واتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بشأن سندات الشحن التي تنص في الفقرة (٥) من المادة الأولى منها على أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل هو الوقت الذي يقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها". ومؤدى ذلك أن أحكام الاتفاقية لا تسري على المرحلة السابقة على شحن البضائع، والمرحلة اللاحقة للتفريغ.
- (٤٠) - لمزيد من التفصيل حول موضوع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، انظر، عماد الدين عبد الحي: الجديد والمتجدد في بدء وانتهاء مسؤولية الناقل البحري في كل من القانون البحري الإماراتي والسوري وقواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ المتعلقة بنقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٤، ص ١.
- (٤١) - تنص المادة (٢٨٦) على أنه " للناقل أن يصدر شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع إلى مكان معين على مراحل متتابعة...".
- (٤٢) - سميحة القليوبي: القانون البحري "السفينة-اشخاص الملاحة البحرية-العقود البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٤٧.
- (٤٣) - بسعيد مراد: مرجع سابق، ص ١٩٥.
- (٤٤) - المادة (٣/٢٩٦) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.
- (٤٥) - المادة (١/٥٢) من اتفاقية روتردام.
- (٤٦) - سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص ٢٥٩.
- (٤٧) - المادة (١/٥٥) من اتفاقية روتردام.
- (٤٨) - المادة (٣/٥٢) من اتفاقية روتردام.
- (٤٩) - المادة (٤/٥٢) من اتفاقية روتردام.
- (٥٠) - ابراهيم الشيخ: مرجع سابق، ص ٢٣١.

المصادر

**References**

**First - General References:**

- i. Ahmed Mahmoud Khalil, 2018, Encyclopedia of the provisions of maritime disputes in the maritime commercial law of the United Arab Emirates, and the international law of the sea, commenting on it by the judiciary of the Supreme Court, and the rules established by the Court of Cassation in maritime disputes, House of Books and Arab Studies, Alexandria.
- ii. Samiha, Al Qalubi, 1987, Maritime Law “The Ship - Maritime Navigation Persons - Maritime Contracts”, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.
- iii. Suzan Ali Hassan, 2010, Electronic Bill of Lading, New University House, Alexandria.
- iv. Sherif Ghannam,  
- 2021, Al-Wajeez in the Maritime Commercial Law of the United Arab Emirates, Dar Al-Hekma, first edition.  
- 2021, Al-Wajeez in the Civil Aviation Law of the United Arab Emirates, Dar Al-Hekma, first edition.  
- Commercial Transactions Law "Commercial Papers" The check as a model, Publications of the Dubai Police Academy.
- v. Abdel-Fadil Mohamed Ahmed, 2011, Private Maritime Law, Dar Al-Fikr and Law.
- vi. Abdullah Obaid Al-Huwaish, 2020, Legal Regulation of the Electronic Shipping Bill, New University House, Alexandria.
- vii. Ali Sayed Qassem, 2016, Al-Wajeez in Emirati Maritime Law, second edition, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.
- viii. Imad El-Din Abdel Hai, Dr. Ahmed El-Sayed Labib, 2015, Explanation of Maritime Law, in the United Arab Emirates, University Library, Sharjah.
- ix. Fayez Naeem Radwan, 2018, Al-Wajeez in Explanation of the Maritime Commercial Law of the United Arab Emirates, Bright Horizons Library, third edition, Oman.
- x. Mustafa Kamal Taha, 1995, The New Maritime Law, New University House, Alexandria.
- xi. Mahmoud Samir Al-Sharqawi, 1993, Maritime Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.
- xii. Mustafa Al-Bandari, 2018, Civil Aviation Law of the United Arab Emirates, Bright Horizons Publishers, second edition.

**Second - Specialized references and research:**

- i. Ahmed bin Ibrahim Al-Sheikh, 2008, Responsibility for compensating international air transport against an agreement for the Warsaw Conventions 1929 and Montreal 1999, Arab Renaissance House, Cairo.

- ii. Asmaa Ahmed Al-Rasheed, 2019, Scope of Application of the Rotterdam Rules, research submitted to the University of Sharjah Journal of Legal Sciences, Volume 16, Issue 1.
- iii. Hussein Ghaneem, 1982, Ship Deviation and its Impact on the Marine Insurance Contract, Journal of Law, Year Six, Issue One, March.
- iv. Darwish Mariam, Obligations of the consignee in the maritime transport contract, research published in the Algerian Journal of Maritime Law and Transport, Issue Seven.
- v. Taher Shawqi Muhammad, 2018, Containers and the risks of violating the Saudi maritime borders, research published in the Police Thought Journal, Sharjah, Volume No. 27, Issue No. 105, April.
- vi. Abbas Mustafa Al-Masry, 2002, The legal status of the consignee in the maritime transport contract, New University Publishing House.
- vii. Farouk Malash, 2012, Do the “Rotterdam Rules” of 2008 really regulate the provisions of the international multimodal transport of goods, research published in the Journal of Law for Legal and Economic Research, Faculty of Law, Alexandria University, first issue.
- viii. Gummez Leila Eldiaz, Rotterdam Rules and Commercial Terminology 2010 (Legal Integration to Facilitate International Trade), research published in the Algerian Journal of Maritime and Transport Law, No. 7.
- ix. Mohamed Abdel-Fattah Turk, 2005, Maritime Transport Contract, New University Publishing House, Alexandria.

### **Third - Master's and PhD:**

- i. Belmihoub Shahira: 2021, The Responsibility of the Maritime Carrier of Goods in the Light of Algerian Law and International Conventions, Master's Degree Thesis, Faculty of Law and Political Science, Mouloud Mammeri University, Algeria.
- ii. Besaid Murad: Contract of Maritime Transport of Goods According to Algerian Maritime Law and State Conventions, Ph.D. thesis, University of Abu Bakr Belkaid.

### **Fourth - Laws:**

- i. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, called the Rotterdam Rules of 2008.
- ii. UAE Maritime Commercial Law No. (26) of 1981 AD.
- iii. Federal Decree-Law No. (46) of 2021 AD regarding electronic transactions and trust services.