https://doi.org/10.61353/ma.0190312

بيانات وصور سجل النقل الالكتروني

م. م. محمد عباس كتاب السلطاني
جامعة بابل – كلية القانون
mhmdabasalsltany61agmail.com

ا.م.د ماهر محسن عبود الخيكاني
جامعة بابل – كلية القانون
law.maher.m@uobabylon.edu.iq

تاريخ استلام البحث 2024/9/7 تاريخ ارجاع البحث 2024/9/21 تاريخ قبول البحث 2024/10/23

يشكل دراسة موضوع [بيانات وصور سجل النقل الالكتروني] أهمية لأنه يحدد نوع البيانات التي يتضمنها، إذ يدرج في هذا السجل بيانات متعددة تبين تفاصيل (عقد النقل البحري للبضائع). وهذه البيانات تثبت العقد وتفيد في تحديد أوصاف البضاعة المنقولة وكميتها ونوعها، وكذلك تحدد هذه البيانات الأسماء والعناوين لأطراف العلاقة العقدية، الذي لابد أن يدرج اسم الناقل وعنوانه كونه الطرف الأساس في عملية النقل ويذكر اسم الشاحن أيضاً في هذا السجل واسم المرسل إليه . فضلًا عن ذلك فإن هناك بيانات تحدد زمان ومكان تسلم البضاعة، من قبل الناقل، ويحدد كذلك في هذه البيانات واسطة النقل المعدة لذلك. ويحدد في هذا الموضوع الصور التي يكون فيها [سجل النقل الالكتروني]. التي يكون في صوره قابل للتداول وأخرى غير قابل للتداول .

الكلمات المفتاحية : بيانات، صور، سجل النقل الالكتروني، البضاعة، العقد، الشاحن.

Studying the topic of [electronic transport record data and images] is important because it determines the type of data it contains. Multiple data are included in this register showing the details of (the contract for the maritime carriage of goods). These data prove the contract and are useful in determining the description, quantity and type of the goods transported. This data also specifies the names and addresses of the parties to the contractual relationship. The name and address of the carrier must be included, as he is the main party in the transportation process. The name of the shipper and the name of the addressee must also be mentioned in this record.

In addition, there are data specifying the time and place of receipt of the goods by the carrier, and this data also specifies the means of transport prepared for this. This topic specifies the images that contain the [electronic transfer record]. Which in some forms is negotiable and in other forms it is non-negotiable.

Keywords: Data, pictures, electronic transport record, goods, contract, shipper

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

المقدمة

أولاً – موضوع البحث أو الدراسة :

يكون لسجل النقل الالكتروني دور مهم في (عقد النقل الالكتروني) عن طريق البيانات التي يتضمنها، التي تكون ذات علاقة بالبضاعة المنقولة المثبتة لها، وهذه البيانات للنظام الالكتروني تمارس الدور نفسه الذي هو للبيانات في النظام التقليدي، وتمتاز هذه البيانات في النظام الالكتروني بالسرعة في التعامل بين الأطراف المعنية بالعقد.

وتكمن دراسة فكرة البحث بأن سجل النقل الالكتروني يتضمن بيانات مختلفة، بعضها يتعلق بالبضاعة المنقولة وبعضها يتعلق بأطراف العلاقة العقدية، وبعضهم الآخر يتصل بزمان ومكان العقد وتحديد واسطة النقل، فضلًا عن ذلك تحديد الصور التي يكون فيها (سجل النقل الالكتروني) .

ثانياً – أهمية البحث أو الدراسة :

إن دراسة موضوع (بيانات وصور سجل النقل الالكتروني) له أهمية لأن هذه البيانات يكون لها دور في إثبات العقد كما هو في بيانات (مستند النقل التقليدي). حيث يتم الرجوع لتلك البيانات لحل النزاعات التي تنشأ بين أطراف العقد، كونه يتضمن شروط العقد كافة وتفاصيل البضاعة المنقولة من خلال البيانات الواردة في ذلك السجل، وكذلك ما يرد من بيانات في سجل النقل الالكتروني ويكون أساساً لحقوق والتزامات أطراف العقد.

ثالثاً – أهداف البحث أو الدراسة :

تسعى هذه الدراسة لهذا البحث في تحديد البيانات التي يتكون منها (سجل النقل الالكتروني) والصور التي يكون فيها. وعن طريق تلك البيانات والصور التي يكون عليها سجل النقل الالكتروني يتضح ارتباطها بعقد النقل في إثباته وتحديد البضاعة المنقولة من حيث استلامها وإثبات حالتها.

رابعاً – إشكالية البحث أو الدراسة :

تكمن إشكالية هذا البحث الموسوم (بيانات وصور سجل النقل الالكتروني) في أن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 لم يتناول هذا الموضوع كما هو الحال في (اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع) حيث عالجت هذه الاتفاقية هذا الموضوع بشكل تفصيلي .

خامساً - فرضية البحث أو الدراسة :

تقوم هذه الدراسة على فرضية في احتواء سجل النقل الالكتروني على بيانات متعددة يتصل بعضها بالبضاعة المنقولة وبعضها يتصل بأطراف العلاقة العقدية، وكذلك إن هذا السجل يكون على صور بحسب تداوله أو غير قابل للتداول.

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

https://doi.org/10.61353/ma.0190312

سادساً – مناهج البحث أو الدراسة :

تم الاعتماد في دراسة هذا الموضوع (بيانات وصور سجل النقل الالكتروني) على وفق الأسلوب التحليلي المقارن، وذلك من أجل تحقيق النتائج العلمية الصحيحة، والوقوف على مواطن القوة والضعف في النصوص القانونية، ونعتمد في هذه الدراسة على قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983، وقانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 وكذلك (اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع) لسنة 2009 .

سابعاً – دراسات سابقة :

لقد تم تناول هذا الموضوع بدراسة سابقة ولكن بصورة غير مباشرة من ضمن أحكام عقد النقل البحري ومن هذه الدراسات :

1- د. محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام قواعد روتردام لسنة 2009 .

2- د. سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية .

ثامناً – هيكلية البحث أو الدراسة :

من أجل الوصول إلى الهدف المطلوب في دراسة هذا البحث تم تقسيم ذلك على مبحثين، تناولنا في المبحث الأول مضمون سجل النقل الالكتروني. في مطلبين تناولنا في المطلب الأول بيانات خاصة تتعلق بالبضاعة المنقولة وأطراف العلاقة العقدية، وتناولنا في المطلب الثاني بيانات خاصة بالزمان والمكان ووسائط النقل.

أما المبحث الثاني فتناولنا فيه صور سجل النقل الالكتروني في مطلبين، تناولنا في المطلب الأول السجل الالكتروني (القابل للتداول)، وتناولنا في المطلب الثاني السجل الالكتروني (الغير قابل للتداول).

المبحث الأول: مضمون سجل النقل الالكتروني

يحتوي سجل النقل الالكتروني على بيانات مختلفة نصت عليها الاتفاقات الدولية والقوانين الوطنية، بعضهم من هذه البيانات تتعلق بالبضاعة المنقولة من حيث الطبيعة العامة لها. والبعض الآخر منها يكون ذات علاقة بأطراف العلاقة العقدية أي (عقد النقل البحري) ومنها ما يتعلق بتحديد زمان ومكان التسليم للبضاعة، وكذلك هناك بيانات تتعلق بتحديد وسائط النقل أي تحديد اسم السفينة. لذا سيقسم هذا المبحث على مطلبين ، يخصص المطلب الأول إلى بيانات خاصة تتعلق بالبضاعة المنقولة وأطراف العلاقة العقدية، والمطلب الثاني يخصص إلى بيانات خاصة بالزمان والمكان ووسائط النقل.

المطلب الأول : بيانات خاصة تتعلق بالبضاعة المنقولة وأطراف العلاقة العقدية

يشمل هذا المطلب على تحديد البيانات الخاصة بالبضاعة المنقولة وذلك تحديد طبيعتها لكي يتم اتخاذ الوسائل اللازمة للحفاظ عليها. وكذلك يشمل هذا المطلب على تحديد أطراف العلاقة العقدية، أي ذكر المعلومات الأساسية للناقل والشاحن في سجل النقل الالكتروني. لذا سيقسم هذا المطلب على فرعين

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

يخصص الفرع الأول إلى بيانات خاصة تتعلق بالبضاعة المنقولة والفرع الثاني يخصص إلى بيانات تتعلق بأطراف العلاقة العقدية.

الفرع الأول: بيانات تتعلق بالبضاعة المنقولة

ألزمت الاتفاقات الدولية والقوانين الوطنية على تضمين سجل النقل الالكتروني على بيانات تتعلق بالبضاعة ووصف حالتها، حيث يعد ذلك من الأمور الجوهرية، لذلك يجب أم نكون تلك البيانات على نوع من الدقة في وصف تلك الأمور[1]، وقد أشارت إلى ذلك الاتفاقات الدولية ومنها اتفاقية روتردام، إذ نصت على ذلك في المادة (36) والخاصة بتفاصيل العقد على أنه : (1- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني المشار إليه في المادة (35) المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن : (أ- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل ....). وكذلك قد أشارت إلى تلك البيانات اتفاقية هامبورج لسنة (1978) في المادة (15/ف1/أ) التي أشارت إلى ضرورة احتواء تلك البيانات على وصف حالة البضاعة.

ويجب أن يتضمن سجل النقل الالكتروني الصفات العامة لحالة البضاعة المثبتة من قبل الشاحن[2]، وأن يتضمن هذا السجل العلامات الأساسية للبضاعة التي تميز هذه البضاعة عن البضائع الأخرى التي تكون على واسطة النقل[3].

وإن أمر تحديد العلامات الأساسية للبضائع يعود إلى قاضي الموضوع، وذلك من خلال البيانات المعروضة، أو أن يتم تحديد تلك العلامات عن طريق القناعات التي يتوصل إليها[4].

وقد أشارت القوانين الوطنية على ذكر تلك البيانات، ومن تلك القوانين هو (قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983) في المادة (73) التي نصت على (إذا حررت وثيقة نقل فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية : د- وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن) .

وكذلك نجد أن المادة (200) من (قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990) قد أشارت إلى تلك البيانات والتي نصت على (يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص : ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن)، وإن تحديد تلك البيانات أمر مهم لتعلقها بحالة البضاعة المنقولة التي يتم الاستناد إليها للتعرف على حالة البضاعة، ولا يمكن للناقل إدراج تحفظ بخصوص تلك البيانات وإذا فعل ذلك فإن فعله لا يكون له أثر قانوني[5].

ونرى أن هناك تأكيد على ذكر هذه البيانات المتعلقة بالبضاعة من قبل الاتفاقات الدولية والقوانين الوطنية لأهمية تلك البيانات في عملية النقل وللحفاظ على البضاعة .

الفرع الثاني: البيانات الخاصة بأطراف العلاقة العقدية

أوجبت الاتفاقات الدولية على تضمين سجل النقل الالكتروني على بيانات تتعلق بأطراف العلاقة العقدية وهم كل من (الناقل والشاحن) والمرسل إليه كذلك[6].

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

https://doi.org/10.61353/ma.0190312

وقد أشارت اتفاقية روتردام على ذلك في المادة (36/ف2/ب) التي نصت على (يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني المشار إليه في المادة (35) : ب- واسم الناقل وعنوانه)، وأشارت هذه المادة إلى هوية الناقل ، لأن الناقل هو الطرف المهم في العلاقة العقدية.

وإذا تم تحديد اسم الناقل في سجل النقل الالكتروني فلا يكون للبيانات الأخرى أي مفعول إذا كانت لا تنسجم مع هذا التحديد، أما إذا لم يتم تحديد اسم الناقل فإن مالك السفينة التي تمت عليها عملية النقل للبضائع والذي تم تحديد اسمه يكون الناقل[7].

فضلًا عن ذلك يحتوي سجل النقل الالكتروني على اسم الشاحن التي نصت عليه المادة (1/31) التي نصت على (يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستندات النقل أو سجل النقل الالكتروني، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة (1) من المادة (36)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن) .

وكذلك يجب على الشاحن أن يزود الناقل في الوقت المحدد باسم المرسل إليه المادة (1/31) من اتفاقية روتردام. وكذلك قد أشارت القوانين الوطنية إلى هذه البيانات الواجب ذكرها في سجل النقل الالكتروني ومنها (قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983) في المادة (73) والتي نصت على (إذا حررت وثيقة نقل فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية : ب- اسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد عناوينهم).

ونلاحظ من هذا النص بأن قانون النقل العراقي كان منسجماً مع اتفاقية روتردام في احتواء سجل النقل الالكتروني على هذه البيانات المهمة.

وكذلك لقد نص (قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990) على ذكر هذه البيانات في المادة (200) والتي نصت على (يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص : أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهما).

ونجد بأن هذا النص قد أكد على ذكر هذه البيانات في سجل النقل الالكتروني والمتعلقة بأطراف العلاقة العقدية كما هو الحال في القانون العراقي واتفاقية روتردام.

المطلب الثاني: بيانات خاصة بتحديد الزمان والمكان ووسائط النقل

إن ذكر هذه البيانات في سجل النقل الالكتروني الخاصة بتحديد زمان ومكان تسلم البضاعة أمر مهم، لأن عقد النقل البحري يحدد فيه الزمان والمكان الذي يتم فيه تنفيذ هذا العقد. وكذلك لابد أن يذكر في سجل النقل الالكتروني اسم واسطة النقل التي يتم نقل البضاعة عليها وذلك لوجود اختلاف بين السفن المعدة لنقل البضائع. لذا سيقسم هذا المطلب إلى فرعين يخصص الفرع الأول بيانات خاصة بتحديد الزمان والمكان، ويخصص الفرع الثاني إلى بيانات خاصة بوسائط النقل.

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

https://doi.org/10.61353/ma.0190312

الفرع الأول: بيانات خاصة بتحديد الزمان والمكان

يتضمن سجل النقل الالكتروني بيانات أخرى تتعلق بتحديد زمان ومكان تنفيذ (عقد النقل البحري) لأنه هذه البيانات ذات أثر مهم على هذا العقد[8]. وقد أشارت إلى ذلك اتفاقية روتردام في المادة (36/ف2/ج) والتي نصت على (يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني المشار إليه في المادة (35) : ج- والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة) . وكذلك أشارت المادة (36/ف3/ج) من اتفاقية روتردام إلى مكان التسلم أو التسليم كونه من البيانات الخاصة ذكرها في سجل النقل الالكتروني.

وبذلك فإن هذا المفهوم الذي جاءت به اتفاقية روتردام في تحديد زمان ومكان التسليم من قبل الناقل أو المنفذ البحري لم يكن له أهمية في النقل التقليدي حيث إن عملية النقل تنتهي في (ميناء الوصول) . وبذلك تجد إن النقل بالحاويات للبضائع قد غير من ذلك المفهوم بالنسبة لانتهاء الرحلة البحرية الذي يكون في مستودعات المشتري[9].

وقد تناولت القوانين الوطنية مسألة تحديد البيانات الخاصة بزمان ومكان التسليم، ومنها (قانون النقل العراقي) في المادة (73) التي نصت على (إذا حررت وثيقة نقل فيجب أن تتضمن البيانات الأساسية الآتية : ج- مكان القيام ومكان الوصول، وكذلك الفقرة ثانياً من المادة (73) التي نصت على (يجوز أن تشمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة وعلى وجه الخصوص : ج- الميعاد المعين لمباشرة النقل) .

وقد جاء (قانون التجارة البحري المصري) بنفس اتجاه القانون العراقي في تحديد هذه البيانات المتعلقة بزمان ومكان التسليم والتسلم[10]. ويجب على الشاحن مراعاة الدقة في ذكر هذه البيانات في (سجل النقل الالكتروني) وبخلاف ذلك يتعرض للمسؤولية تجاه الناقل[11].

الفرع الثاني: بيانات خاصة بوسائط النقل

يتضمن (سجل النقل الالكتروني) بيانات خاصة تتعلق بواسطة النقل المعدة لنقل البضاعة[12]. وقد أشارت اتفاقية روتردام إلى هذا البيان في المادة (36/ف3/ب) والتي نصت على (يدرج كذلك في تفاصيل العقد الوارد في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني المشار إليه في المادة (35)، ب- اسم السفينة إذا كان محدد في عقد النقل).

ويعتبر بيان ذكر السفينة في الوقت السابق من البيانات المهمة وذلك لاختلاف المواصفات الفنية للسفن ، فكانت (واسطة النقل السفينة) ذات اعتبار عند الطرف المتعاقد، أما في الوقت الحالي فإن أغلب السفن بنفس الدرجة من الجودة والكفاءة وبالخصوص عند (الخطوط البحرية المنتظمة) فلم يعد ذات أهمية كما هو في السابق[13].

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

وبالرغم من ذلك فإن ذكر اسم السفينة في سجل النقل الالكتروني لا يأتي عبثاً، بل يحقق فوائد معينة التي من خلال ذلك يتعرف المرسل إليه على السفينة ذاتها التي تم شحن البضاعة عليها ومن ثم التعرف على تاريخ وصول السفينة[14].

وقد تناول (قانون النقل العراقي) ، في المادة (73) تحديد بيان ذكر اسم واسطة النقل التي نصت على (ثانياً – يجوز أن تشتمل وثيقة النقل على أية بيانات أخرى غير البيانات الأساسية المذكورة في الفقرة (أولاً) من هذه المادة وعلى وجه الخصوص : ب- واسطة النقل وعلاماتها الأساسية).

وكذلك قد تناول (قانون التجارة البحري المصري) في المادة (200) هذا الموضوع إذ نصت (يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص : ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه).

ونلاحظ من خلال ذلك بأن أمر تحديد بيان اسم السفينة أمر مهم وذلك لكي يستطيع المرسل إليه التعرف عليها عند الوصول.

المبحث الثاني: صور سجل النقل الالكتروني

إن التقسيم التقليدي المتبع في وثائق النقل الذي يكون قابل للتداول أو غير قابل للتداول، ينتقل كذلك هذا التقسيم إلى النظام الحديث (سجل النقل الالكتروني) الذي يكون قابل للتداول ويخضع لعدة قواعد يجب مراعاتها، وقد يكون غير قابل للتداول إذ يصدر اسمياً. وبذلك يقسم هذا المبحث على مطلبين يخصص المطلب الأول إلى السجل الالكتروني (القابل للتداول) ويخصص المطلب الثاني إلى السجل الالكتروني (الغير قابل للتداول).

المطلب الأول: السجل الالكتروني (القابل للتداول)

يتم البحث في هذا المطلب صور سجل النقل الالكتروني (القابل للتداول) الذي تطرق من خلاله إلى المستند التقليدي (القابل للتداول) الذي يكون في صورتين : محرراً لأمر أو أن يكون للحامل، وكذلك نتناول السجل الالكتروني (القابل للتداول) الذي يخضع لقواعد محددة يجب مراعاتها.

لذلك يتم تقسيم هذا المطلب على فرعين يخصص الفرع الأول سجل النقل التقليدي، ويخصص الفرع الثاني إلى سجل النقل الالكتروني.

الفرع الأول: سجل النقل التقليدي

يكون سجل النقل التقليدي في صورتين : مستند النقل لأمر والمستند الاسمي.

أولاً – مستند النقل لأمر:

وهو الأكثر تداولاً في النقل للبضائع إذ يتم فيه ذكر اسم شخص دائن بحق ثابت في مستند النقل يتمثل في البضاعة المنقولة[15]. فقد يكون هذا الشخص هو الشاحن أو قد يكون المرسل إليه ويجب في هذه الحالة إدراج صيغة لأمر بصورة صريحة في مستند النقل. وهذا ما أشارت إليه المادة (1/ف15) التي نصت

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

على (مستند النقل القابل للتداول يعني مستند النقل الذي يدل بعبارة مثل : لأمر أو قابل للتداول ...). ويتم تداول هذا المستند بالتظهير كما في الورقة التجارية التي يدرج فيها شرط لأمر[16].

وكذلك قد تناول (قانون التجارة البحري المصري) هذا الموضوع في المادة (203) والتي نصت على (1- يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر أو لحامله).

ونلاحظ أن هناك تطابق بين القانونين (العراقي والمصري) في مسألة تحرير المستند وطريقة التداول.

ثانياً – مستند النقل الاسمي :

يكون مستند النقل محرراً باسم شخص محدد، فإن طريقة تداوله يكون عن طريق (حوالة الحق) ولكي تنفذ الحوالة باتجاه المدين (الناقل أو النائب) يكون بالقبول أو الإعلان[17].

الفرع الثاني : سجل النقل الالكتروني

لقد جاءت اتفاقية روتردام بتعريف (سجل النقل الالكتروني) في المادة (18/1) التي جاء فيها (يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكتروني بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الالكتروني بواسطة مرفقات أو الموصلة بطريقة أخرى).

وقد جاءت هذه الاتفاقية بشروط أو قواعد تحدد استخدام (سجل النقل الالكتروني) التي يجب مراعاتها التي نصت عليها المادة (9) من هذه الاتفاقية وهي :

(1- الطريقة التي يصدر بها سند الشحن الالكتروني وإحالته إلى حائز محدد.

2- أن تضمن الإجراءات سلامة سند الشحن الالكتروني.

3- الكيفية التي يمكن أن يثبت بها حائزه بأنه حائز شرعي.

4- الطريقة التي يؤكد بها سند الشحن الالكتروني قد فقد مفعوله لاتفاق الناقل وحائز سند الشحن الالكتروني على استبداله بسند شحن عادي).

وبذلك فإن هذه الإجراءات يجب أن تتبع عند استخدام (سجل النقل الالكتروني)[18].

أما عن موقف القوانين الوطنية بخصوص إجراءات (سجل النقل الالكتروني) فإن (قانون النقل العراقي) وكذلك (قانون التجارة البحري المصري) لم يتطرقا إلى تلك الإجراءات التي نصت عليها قواعد روتردام.

ونرى بأن تلك القواعد ذات أهمية في استخدام (سجلات النقل الالكترونية) لأن هذه القواعد تنظم كيفية استخدامها من قبل الناقل.

المطلب الثاني : سجل النقل الالكتروني (الغير قابل للتداول)

يمثل هذا السجل (الغير قابل للتداول) الصورة الثانية إذ يتم إصدار هذا السجل بصورة اسمية إذ يصدر الناقل أو الشخص النائب عنه الذي يذكر فيه (البضاعة مرسلة إلى شخص معين) ويكون الناقل ملزمًا بتسليم البضائع للشخص المذكور اسمه في سجل النقل.

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

https://doi.org/10.61353/ma.0190312

وبذلك سيقسم هذا المطلب على فرعين يخصص الفرع الأول لسجل النقل التقليدي ويخصص الفرع الثاني لسجل النقل الالكتروني.

الفرع الأول: سجل النقل التقليدي (الغير قابل للتداول)

إذا كانت الصفة الغالبة لهذا النوع من سجل النقل والذي يتم تحريره (اسمياً) إذا كان (المرسل والمرسل إليه) شخصاً واحداً، ولكن لا يمنع ذلك الإصدار اسمياً للسجل عندما يكون المرسل إليه شخص آخر غير الشاحن. ولكي يظل السجل اسمياً (غير قابل للتداول) أن لا يحتوي على بند يتناقص مع كونه كذلك. ولكي ينتقل الحق الثابت في سجل النقل من الناقل إلا عن طريق إتباع الإجراءات الموجودة في حوالة الحق[19].

الفرع الثاني: سجل النقل الالكتروني (الغير قابل للتداول)

تتم هذه السجلات بين طرفين ذات معرفة جيدة، يحق للشخص المعين اسمه فيها الحق في استلام البضاعة[20]، وقد أشارت اتفاقية روتردام إلى هذا النوع من السجل وذلك في المادة (20) والتي نصت على (يعني سجل نقل الكترونياً لا يندرج ضمن سجلات النقل الالكترونية القابلة للتداول).

وقد تم استخدام ذلك من قبل كبار الناقلين والمصدرين للبضائع إلا أن هذا النوع من السجلات قليل الاستخدام في الجانب العملي وذلك لأن هذا النوع من السجلات لا ينقل الحقوق والالتزامات الناتجة عنه.

أما عن موقف القانون العراقي فإنه لم يتناول موضوع (سجل النقل الالكتروني الغير قابل للتداول)، وكذلك (قانون التجارة البحري المصري).

وبذلك إن العبرة ليست بقبول هذه السجلات بما يضعه من وسائل حماية ، وإنما يجب أن تقوم بوظيفتها التي تقدم بها السجلات التقليدية وهذا لا يكون إلا إذا كانت سجلات النقل تنقل ملكية البضاعة إلى شخص آخر[21].

الخاتمة

بعد الانتهاء من دراسة هذا البحث الموسوم (بيانات وصور سجل النقل الالكتروني) دراسة مقارنة نثبت أهم النتائج والمقترحات

أولاً – النتائج:

1- ميز قانون النقل العراقي في المادة (73) في البيانات التي يحويها سجل النقل الالكتروني ، فهناك بيانات أساسية تكون إلزامية الذكر في هذا السجل ، وهناك بيانات غير أساسية غير لازمة الذكر في سجل النقل الالكتروني .

2- إن البيانات الواردة في سجل النقل الالكتروني تكون لها أهمية في النزاع المعروض أمام القضاء في العلاقة ذات الصفة التجارية .

3- يؤدي مستند النقل دوراً مهماً في إثبات عقد النقل ، وقد ينتقل هذا الدور من مرحلة الإثبات إلى مرحلة التنفيذ للعقد .

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0

https://doi.org/10.61353/ma.0190312

ثانياً – المقترحات :

1- نقترح على المشرع العراقي أن يعالج موضوع سجل النقل الالكتروني بصورة مفصلة كما هو الحال في اتفاقية روتردام .

2- نقترح إضافة مادة من ضمن قانون النقل العراقي تبين الشروط والقواعد التي يجب مراعاتها عند استخدام سجل النقل الالكتروني .

3- نقترح أن يتم معالجة موضوع سجل النقل الالكتروني الغير قابل للتداول من قبل المشرع العراقي كونه صورة من صور السجل الالكتروني .

الهوامش

(1) د. محمد محمود خليل، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام قواعد روتردام، دار وائل للنشر، ط1، 2021، ص124.

(2) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص291.

(3) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، 2000.

(4) د. محمد محمود خليل، مصدر سابق، ص125.

(5) د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص591.

(6) د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2008 ، ص57.

(7) المادة (37) من اتفاقية روتردام لعام 2009.

(8) د. سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام، القاهرة، 2022، ص231.

(9) د. محمد محمود خليل، مصدر سابق، ص129.

(10) المادة (200/ فقرة ز) من قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 199.

(11) د. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص343.

(12) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المطبعة العالمية، القاهرة، 1969، ص653.

(13) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط2، 2000، ص519.

(14) د. محمد محمود خليل، مصدر سابق، ص131.

(15) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص201.

(16) د. طاهر حريز، تظهير سند الشحن، بحث منشور بمجلة المحاماة، السنة العدد (9)، 1990، ص43.

(17) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص74.

(18) د. محمد محمود خليل، مصدر سابق، ص136.

(19) نقض جلسة 1963/3/14 في الطعن رقم 368 لسنة 28 ق س 14 ص313.

(20) د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الالكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص82.

(21) د. محمد محمود خليل، مصدر سابق، ص138.

هذا العمل مرخص بموجب الاسناد/ غير تجاري/ 4.0 دولي. CC BY-NC 4.0