

التنظيم القانوني لسجل النقل الإلكتروني في ضوء قواعد روتردام

(دراسة مقارنة)

أ.د ميثاق طالب عبد حمادي

مساعد رئيس جامعة بابل

law.methaq.taleb@uobabylon.edu.iq

مصطفى عباس حمزة

معهد العلمين للدراسات العليا

Abasmustafa320@gmail.com

تاريخ استلام البحث 2024/ 11/18 تاريخ ارجاع البحث 2024/12/1 تاريخ قبول البحث 2024/12/15

سجل النقل الإلكتروني هو وثيقة رقمية مشفرة تستعمل في عمليات النقل الحديثة، بدلاً من السندات الورقية، ويتميز السجل الإلكتروني بسهولة الوصول إليه وإدارته، والحد من الأخطاء البشرية التي قد تحدث عند استعمال سندات الشحن الورقية، وتقليل التكاليف، وزيادة الكفاءة والسرعة، ويتيح السجل نقل ملكية البضائع إلكترونياً في أثناء النقل وتعديل تعليمات النقل عن طريق حق السيطرة عليه، مما يضيف مرونة وسرعة في إتمام الصفقات.
الكلمات المفتاحية: سجل النقل الإلكتروني، اتفاقية روتردام، حق السيطرة.

The electronic transport record is a digitally encrypted document used in modern transportation operations, replacing traditional paper-based bills of lading. It is characterized by ease of access and management, reduction of human errors that may occur with the use of paper shipping documents, cost reduction, and enhanced efficiency and speed. The electronic record allows for the transfer of ownership of goods electronically during transport and enables the modification of transport instructions through the right of control, thus adding flexibility and speed in completing transactions.

Keywords: The electronic transport record, Rotterdam Rules, Right of Control..

المقدمة

أدى التقدم التكنولوجي إلى ظهور تقنيات وأساليب جديدة تسعى إلى تحسين الكفاءة وتسريع العمليات، وأحد هذه التطورات التي كان لها تأثير كبير هو التوجه نحو استخدام التكنولوجيا الرقمية في مجال النقل، والخدمات المتعلقة به.

أولاً/ التعريف بموضوع البحث

أصبحت عملية نقل البضائع تعتمد بشكل متزايد على تبادل المعلومات بسرعة، وهذا يتطلب تطوير بدائل رقمية تحل محل السندات الورقية التقليدية، ومن أبرز هذه الابتكارات "سجل النقل الإلكتروني"، الذي أحدث ثورة في إدارة عمليات نقل البضائع عبر الحدود، إذ يوفر بديلاً فعالاً للسندات الورقية، ويعزز الكفاءة، ويقلل من الأخطاء البشرية، ويتيح سجل النقل الإلكتروني التعامل مع أكثر من وسيلة لنقل البضائع، مثل البر،

والبهر، والجو، مما يجعله جزءاً أساسياً من النقل المتعدد الوسائط، كما يسهم في تحسين الأمان والشفافية في نقل المعلومات، ويقلل من مخاطر الاحتيال المرتبطة بالسندات الورقية، وجاءت اتفاقية روتردام لعام 2008 لتعزيز هذا التوجه عن طريق وضع إطار قانوني يتيح استخدام السجلات الإلكترونية في النقل الدولي.

ثانياً/ أهمية البحث

تناول البحث مسألة قانونية حديثة النشأة ذات أهمية كبيرة، وهي التحول العالمي نحو التبادل الإلكتروني للبيانات، وبرزت أهمية الدراسة عن طريق معالجتها لمشكلة غياب النصوص القانونية التي تنظم سجل النقل الإلكتروني في التشريع العراقي والتشريعات المقارنة، ويعد موضع الدراسة من المواضيع التي يجب أن يوليها فقه قانون النقل عنايته، ولاسيما مع احتمال دخول اتفاقية روتردام حيز التنفيذ في المستقبل القريب، مما يزداد أهمية البحث في هذه القضية.

ثالثاً/ أهداف البحث

تتمثل أهداف هذا البحث في دراسة التنظيم القانوني لسجل النقل الإلكتروني، عن طريق تحديد مفهوم سجل النقل الإلكتروني، وخصائصه القانونية، وتحليل حق السيطرة الممنوح عن طريقه وآليات حمايته القانونية، ويسعى البحث إلى تقييم مدى توافق التشريعات العراقية مع المعايير الدولية التي وضعتها قواعد روتردام.

رابعاً/ مشكلة البحث

بالرغم من الأهمية العلمية الكبيرة التي يحظى بها موضوع سجل النقل الإلكتروني، إلا أن العديد من الأنظمة القانونية المقارنة ما تزال لم تفرد له أحكاماً قانونية تنظم أحكامه، لهذا سنحاول أن نبين مدى كفاية الأحكام القانونية المنظمة لسجلات وسندات الشحن التقليدية في توضيح الرؤى بصدد سجلات النقل الإلكترونية، الأمر الذي يثير التساؤلات الآتية:

- 1- ما أهمية سجل النقل الإلكتروني في واقع التجارة البحرية الدولية؟
- 2- ماهي الآليات، والصعوبات التي تواجه تداول سجل النقل الإلكتروني؟ وما هي الضوابط القانونية لحق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني؟

خامساً/ فرضية البحث

تتمثل فرضية البحث في أن قواعد روتردام توفر إطاراً حديثاً لتنظيم لسجل النقل الإلكتروني، مما يعزز مرونة العمليات التجارية الدولية وحق السيطرة على البضائع، ومع ذلك قد تظهر تحديات في تطبيق هذه القواعد من ضمن التشريع العراقي، مما يتطلب دراسة مقارنة لتحديد مدى توافق التشريعات العراقية مع تلك القواعد، ومعالجة أي قصور محتمل.

سادساً/ مناهج البحث

اعتمدنا في هذه البحث المنهج التحليلي المقارن، الذي يظهر عن طريق تحليل، ودراسة أحكام التعامل بسجل النقل الإلكتروني على وفق "اتفاقية روتردام 2008"، وقد اخترنا هذه الاتفاقية؛ نظراً لأنها تقدم إطاراً

قانونياً يتماشى مع الطبيعة الإلكترونية غير المادية لسجل النقل البحري، وتضمنت الدراسة مقارنة بين القوانين العراقية والمصرية والفرنسية ذات الصلة.

سابعاً / هيكلية البحث

للإجابة عن المشكلة المطروحة في هذا البحث قمنا بتقسيمه على مبحثين، سنعرض في أولهما مفهوم سجل النقل الإلكتروني، وذلك في مطلبين، نخصص المطلب الأول للتعريف بسجل النقل الإلكتروني، وأما المطلب الثاني فسيكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني، ونبين حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني في المبحث الثاني، عن طريق مطلبين، نبين الضوابط القانونية لحق السيطرة في المطلب الأول، وسنعقد المطلب الثاني على التصرف بالبضائع بأحالة حق السيطرة.

المبحث الأول

مفهوم سجل النقل الإلكتروني

بدأت الجوانب التكنولوجية، والوسائل التقنية تتغلغل في مفاصل المهام التجارية البحرية للسفن، ولاسيما نقل البضائع، وتمثل ذلك تحدياً بظهور العمل بسجلات النقل الإلكترونية، إذ يعدّ سجل النقل الإلكتروني من أهم التطورات التي استحدثتها قواعد روتردام في النقل المتعدد الوسائط لاسيّما في مجال النقل البحري، ولاشك في أن سجل النقل الإلكتروني يحرر عن طريق شبكات الاتصال الإلكترونية بين المرسل، والناقل لإيصال البضائع إلى المرسل إليه، ومن ثم أن سجل النقل الإلكتروني يختصر وقتاً وجهداً على المتعاملين به، ويكون إصدار سجل النقل الإلكتروني بناءً على موافقة الشاحن، والناقل على ذلك على وفق إجراءات استخدام وضعتها قواعد روتردام.

وعليه سنقسم هذا المبحث على مطلبين؛ نتناول في المطلب الأول منه، التعريف بسجل النقل الإلكتروني، وأما المطلب الثاني: فسيكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني.

المطلب الأول

التعريف بسجل النقل الإلكتروني

يُعد عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتوافق إرادة الطرفين، الناقل والشاحن، من دون الحاجة إلى شكل معين، إلا أن الكتابة هنا ضرورية لإثبات العقد وليس لصحته، لذا يُبرم عقد النقل البحري بناءً على اتفاق الطرفين على شروطه، رغم أن الواقع العملي يُظهر أن هذه العقود غالباً ما تكون عقود إذعان، ولاسيما عند النقل على خطوط منتظمة، إذ يضطر الشاحن للقبول بالشروط التي تضعها شركات النقل بدون تعديلها، ويُعد سجل النقل الإلكتروني الوسيط الذي تدرج فيه تفاصيل العقد الذي يمثل البضائع المراد نقلها، ويؤدي سجل النقل الإلكتروني هذه الوظيفة بسرعة عالية ودقة بعيداً عن التزوير والتحرير الذي قد يطال سند الشحن الورقي.

لذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين، نخصص الفرع الأول منه إلى تعريف سجل النقل الإلكتروني، وأما الفرع الثاني: فسيكون لخصائص استخدام سجل النقل الإلكتروني.

الفرع الأول

تعريف سجل النقل الإلكتروني

عرف قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 سند الشحن على أنه "وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل، ويعدّ قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه، ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسليم الشيء"⁽¹⁾، ويعرف سند الشحن التقليدي بأنه إيصال بالبضائع موقع من الناقل، ويسلمه للمرسل كدليل على استلام البضاعة وتحميلها على السفينة⁽²⁾، أيّ دليل إثبات عملية الشحن وأيضاً لإثبات عقد النقل البحري، وعرفه جانب من الفقه بأنه "عبارة عن محرر يصدر من الناقل، أو من نائبه يقر فيه بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى ميناء التفريغ على وفق الشروط المذكورة فيه، التي تعين حقوق والتزامات الناقل والمرسل، ويعطي حامله حق استلام البضاعة عند وصولها إلى جهتها المقصودة"⁽³⁾، ولم تعرف التشريعات محل المقارنة، ولا الفقه سجل النقل الإلكتروني.

وبالرغم من عدم وجود نص صريح يعالج تعريف سجل النقل الإلكتروني في قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983، وقانون التجارة البحرية المصري، وقانون النقل الفرنسي، إلا أن القوانين الناطمة للمعاملات الإلكترونية، على سبيل المثال قانون التوقيع الإلكتروني، والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم 78 لسنة 2012، وقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم 15 لسنة 2004، المستوحيان من أهداف قانون الأونسيترال للتجارة الإلكترونية الصادر عام 1996 وقانون التوقيع الإلكتروني الصادر عن (لجنة الأمم المتحدة لسنة 2001)، قد حاولا معالجة هذا الفراغ وذلك بأن وضعوا تعريفاً للسند الإلكتروني بوجه عام، وأما المشرع العراقي فقد نص في المادة (3 \ أ) من قانون التوقيع الإلكتروني، والمعاملات الإلكترونية رقم 78 لسنة 2012، على أنه: - "تسري أحكام هذا القانون على: أ- المعاملات الإلكترونية التي ينفذها الأشخاص الطبيعيون، أو المعنويون \ ب - المعاملات التي يتفق أطرافها على تنفيذها بوسائل الإلكترونية. \ ج - الأوراق المالية والتجارية الإلكترونية".

ويلاحظ أن قانون التوقيع الإلكتروني العراقي، لم يتضمن إشارة صريحة لخضوع سجل النقل الإلكتروني لأحكام هذا القانون، لكن يفهم ذلك ضمناً في نص المادة الثالثة التي أكدت على سريان هذا القانون على المعاملات الإلكترونية، والأوراق التجارية والمالية التي يجريها الأشخاص الطبيعيون، والمعنويون، وإن اعترف المشرع العراقي للأشخاص المعنويين (مثل الشركات - والمؤسسات) بأهلية تنفيذ المعاملات الإلكترونية، منسجماً مع رأي أغلبية الفقهاء والقوانين، هذا الاعتراف ضروري لمواكبة تطورات الحياة الاقتصادية الحديثة⁽⁴⁾، وعرف المشرع المستندات الإلكترونية على أنها: - "المحررات والوثائق التي تنشأ، أو تدمج، أو تخزن، أو ترسل، أو

تستقبل كليا، أو جزئياً بوسائل الكترونية بما في ذلك تبادل البيانات الكترونياً، أو البريد الإلكتروني، أو البرق، أو التلكس، أو النسخ البرقي، ويحمل توقيعاً الكترونياً⁽⁵⁾.

فيما استعمل المشرع المصري مصطلح المحرر الإلكتروني وعرفه:-(رسالة تتضمن معلومات تنشأ، أو تدمج، أو تخزن، أو ترسل، أو تستقبل كليا، أو جزئياً بوسيلة الكترونية، أو رقمية، أو ضوئية، أو بأية وسيلة أخرى مشاهجة)⁽⁶⁾.

وأما بالنسبة لموقف المشرع الفرنسي فإنه لم يعالج سجل النقل الإلكتروني بأحكام خاصة، ولكن أجري تعديل على مواد القانون المدني بموجب القانون رقم 131-2016 في 10 فبراير 2016 الذي نظم أحكام الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، إذ أعطى المشرع الفرنسي للكتابة الإلكترونية ذات الحجية القانونية للكتابة التقليدية من حيث الإثبات، وكذلك قانون الثقة في الاقتصاد الرقمي رقم 575\2004 والصادر بتاريخ 22 يونيو 2004، للتوفيق بين مسائل التجارة الإلكترونية والتجارة البحرية⁽⁷⁾.

وعرفت اتفاقية روتردام سجل النقل الإلكتروني بأنه "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة، أو أكثر يصدرها الناقل بواسطة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرافقات، أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني التي تثبت: أ- تسلم الناقل، أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل، ب- وجود عقد النقل، أو تحتوي عليه"⁽⁸⁾.

ومن الممكن تعريف سجل النقل الإلكتروني بأنه: - سجل موقع الكترونياً يصدره الناقل البحري، أو من يمثله لمصلحة الشاحن عبر نظام معلوماتي مؤمن، بمقتضاه يتم اثبات تسلم الریان للبضائع من الشاحن، ويمثل سندا ملكية البضائع على وفق الأوصاف الواردة فيه، وآلية لتسليم المرسل إليه البضائع على وفق إجراءات الاستخدام المتفق عليها.

الفرع الثاني

خصائص استخدام سجلات النقل الإلكترونية

إن الاختلاف الجوهرى بين سجل النقل الإلكتروني وسند الشحن الورقي يكمن في وسيلة انشائهما ووظائفهما، إذ يتم انشاء سجل النقل الإلكتروني باستخدام وسائل الاتصال الإلكترونية الحديثة، وهو ما منحه خصائص في استخدامه تميزه عن السند الورقي ومن أبرز هذا الخصائص هي:

أولاً/ السرعة في إبرام التعاقد: تتميز السجلات الإلكترونية بسرعتها في إبرام العقود، فضلاً عن الخصوصية والأمان⁽⁹⁾، إذ يستطيع الطرف الذي يروم في التعاقد عبر وسائل الاتصال الحديثة تأمين وصول أيجابه إلى الطرف الآخر الذي يروم التعاقد معه في أي بلد كان خلال ثوان معدودة، بمعنى أن أطراف عقد النقل اجتماعاً حكماً في مجلس العقد وذلك عن طريق وسائل الاتصال الإلكترونيين⁽¹⁰⁾، وكذلك السرعة في نقل حق السيطرة على البضائع بسرعة عالية، وبذلك توفر السجلات الإلكترونية الوقت والجهد، ولاسيما في التجارة الدولية والمحلية، لأن الغرض من هذه التجارة هو السرعة في تلبية حاجات المشترين وارسال بضائعهم دون مرتكبات مادية

وبذلك تتفادى العديد من الأوراق المكتبية التي كانت تصاحب أوامر البيع والشراء وشحن البضائع، ذلك أن سجلات النقل الإلكترونية يتم عن طريقها اثبات كل التصرفات القانونية التي تتم بين أطراف عقد النقل البحري⁽¹¹⁾.

ثانياً / السرية وضممان الأمن القانوني: تتسم سجلات النقل الإلكتروني بالسرية والأمان في مسألة حفظ البيانات ووثائق النقل البحري وسهولة الرجوع إليها واسترجاعها ولو لسنوات عديدة⁽¹²⁾، لأن هذه السجلات تكون مكتوبة ومشفرة ولا يعرف ما فيها من معلومات الا المرسل الذي ارسلها أو الشخص المخول بأرسالها، خلافاً لسند الشحن الورقي الذي يفتقد الكثير من سرية⁽¹³⁾، إذ يتداوله عدة اشخاص حين وصوله إلى المرسل إليه، فسجلات النقل الإلكترونية مستخرجة من تقنيات متقدمة، يكون فيها المحافظة على سريتها مضموناً وكذلك انعدام احتمال ضياعها ولاسيما في السندات الإلكترونية المستخرجة من الانترنت، ذلك أن هذه التقنيات توفر أمنية عالية، وأن استخدام سجلات النقل الإلكتروني يحد من حالات الغش البحري والتزوير، إذ يصعب تغيير أو تحريف أو تزوير سجل النقل الإلكتروني مقارنة بسندات الشحن الورقية، وكذلك يقلل من وقوع الخطأ واللبس والغموض في التعامل التجاري⁽¹⁴⁾.

ثالثاً / انخفاض تكاليف النقل والحزن إلى اقل حد ممكن: إن تزايد مشكلة خزن الأوراق المكتوبة يثير تحديات كبيرة في حفظ سندات الشحن الكتابية التقليدية، وتخزينها لمدة طويلة والرجوع إليها، ولاسيما في ظل نظام نقل البضائع الحالي، الذي بلغت فيه مشكلة كمية السندات والوثائق المكتوبة حداً مرهقاً إلى درجة أن هذه الوثائق توزن وزناً ولا تعد عدداً⁽¹⁵⁾، وهو ما يشكل كلفة كبيرة تضاف على كاهل أطراف عقد النقل، وتبلغ كلفة الوثائق الورقية إلى ما يقارب 10% من قيمة الشحنة⁽¹⁶⁾، وهذا الأمر يجعل من الصعب إيجاد المكان الكافي والملائم لدى شركات النقل والمنشآت، فهو ما يطلق عليه بالأرشفة الذي يحتاج لمساحات كبيرة، يتعذر توفيرها، ويسهم نظام تبادل البيانات في توفير هذه المصاريف والكلف، وتوفير الوقت اللازم لتبادل السندات الورقية ووصولها⁽¹⁷⁾.

وبالرغم من المزايا التي يوفرها التعامل بسجل النقل الإلكتروني سواء في تحقيق السرعة المطلوبة في نقل البضائع، أم البيوع البحرية، أم غير ذلك من مزايا، إلا أن هناك سلبيات قد تحد من فعالية هذه السجلات، منها ما يتعلق بمخاطر الغش المعلوماتي ومسألة أمن المعلومات والأخطاء الفنية.

ويمكن تفادي هذه السلبيات عن طريق العديد من الطرائق الفنية لحماية تبادل البيانات وضممان سرية المعلومات وامنها من الاستعمالات التدليسية، أو الغش المعلوماتي عند نقلها عبر شبكة الانترنت، ولعل أهم هذه الطرائق هو التشفير (تشفير البيانات إلكترونياً)، وكذلك بالإمكان الحد من مخاطر الغش المعلوماتي عن طريق حصر انتقال البيانات الإلكترونية في إطار خط اتصال واحد (شبكة مغلقة)، أي قصر نظام تبادل المعلومات فقط بين الحواسيب التي يملكها كل من مشغل النظام والناقل والشاحن⁽¹⁸⁾.

المطلب الثاني

إصدار سجل النقل الإلكتروني

خضعت الأحكام العامة المتعلقة بسجلات النقل الإلكترونية، حسبما تنظمها قواعد روتردام، لدراسة أرق، ومن الواضح أن التكافؤ الوظيفي بين المعلومات الواردة في سند الشحن والمعلومات الواردة في سجل النقل الإلكتروني مكفول بواسطة المادة (8)، إذ أن لكل من إصدار، أو السيطرة الحصرية، أو إحالة سجل النقل الإلكتروني نفس مفعول إصدار مستند النقل، أو حيازته، أو إحالته، لذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين، سيكون الفرع الأول منه إلى الضوابط العملية لإصدار سجل النقل الإلكتروني، سنبين في الفرع الثاني تحديد هوية الشخص المسيطر على سجل النقل الإلكتروني.

الفرع الأول

الضوابط العملية لإصدار سجل النقل الإلكتروني

وضعت اتفاقية روتردام إجراءات عديدة لإصدار سجل النقل الإلكتروني منها:

أولاً/ اتفاق الناقل والشاحن على استخدام سجل النقل الإلكتروني: تنص المادة (8) من اتفاقية روتردام على أنه "يجوز تسجيل أي شيء تقتضيه هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل، أو يحمله سجل نقل الكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن"، إذ لا يمكن إصدار سجل النقل الإلكتروني من دون رضا الأطراف على أن يفرغ محتوى العقد في سجل نقل الكتروني، وتدرج تفاصيل العقد في السجل بواسطة الكتابة الإلكترونية وبمهر السجل بالتوقيع الإلكتروني وهما الشرطان الأساسيان لاكتساب سجل النقل صفة الورقة التجارية والحجية القانونية⁽¹⁹⁾.

ويقبل مفهوم السيطرة كبديل للحيازة عند استخدام السجل الإلكتروني، وتنص المادة (9) من قواعد روتردام على وجوب ضمان طريقة إصدار سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وإحالته إلى حائز مقصود، غير أن المواد الآتية الذكر لم توضح كيفية ضمان هذه الإجراءات، وتركت الأمر لتكنولوجيا المعلومات لتقرر ذلك⁽²⁰⁾، وتمنح المادة 35 من اتفاقية روتردام للأطراف الحق في استخدام سندات نقل إلكترونية، أو عادية حتى في الحالات التي يقتضي فيها العرف، أو الممارسات التجارية، أو الاتفاق على عدم استخدام سندات نقل⁽²¹⁾، إذ تنص الفقرة (أ) من المادة المذكورة على أنه "إذا اتفق الطرفان على عدم استخدام مستند نقل، أو سجل نقل إلكتروني، أو إذا كان العرف، أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند نقل، أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، أما أن يحصل من الناقل، بناء على اختيار الشاحن، على مستند نقل غير قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول"، ويذكر في الفقرة (ب) "أنه يجوز أن يصدر مستند نقل قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، بحسب اختيار الشاحن ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، أو ما لم يكن عدم استخدام مستند من هذا القبيل مخالفا لعرف المهنة أو ممارستها".

ويتبين من هذه المادة أن الطرفين ربما اتفقا على عدم استخدام أي مستند نقل سواء في شكل إلكتروني، أم لا، وسواء أكان قابلاً للتداول، أم لا، وقد يكون من العرف، أو الممارسة أيضاً عدم استخدام أي نوع من مستندات النقل، أو سجلات النقل الإلكترونية، وإذا كان الأمر كذلك، فإن الناقل ليس ملزماً بإصدار مستند نقل، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وفي تلك الحالة⁽²²⁾، يحق للشاحن الحصول على مستند نقل غير قابل للتداول، أو سجل إلكتروني غير قابل للتداول، و يصدر الناقل مستند نقل قابل للتداول أو غير قابل للتداول، أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو غير قابل للتداول بناءً على طلب الشاحن.

وعلى وفق المادة 142 من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 يصدر سند الشحن بعد دخول الشيء في عهدة الناقل بناءً على طلب الشاحن، ويوقع سند الشحن من قبل الناقل، أو من ينوب عنه، ويكون التوقيع بخط اليد، أو بأية طريق أخرى مقبولة، وهذا يعني بأنه قد يكون التوقيع الإلكتروني من بين الطرائق الأخرى التي أشارت إليها المادة، ومثلما أشارت المادة 13 من قانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم 78 لسنة 2012 بأنه يكون للمستندات الإلكترونية، والكتابة الإلكترونية، والعقود الإلكترونية ذوات الحجية القانونية لمثيلتها الورقية إذا توافرت فيها الشروط المنصوص عليها في المادة السابقة الذكر، وهي أن تكون المعلومات الواردة فيها قابلة للحفظ، والخزن والاسترجاع ويمكن الاحتفاظ بها بالشكل الذي تم انشاؤها ودالة على منشؤها، أو يتسلمها.

أما بالنسبة لقانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 فقد نصت المادة 199 على أنه "يصدر الناقل بناءً على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند الشحن..". وفيما يخص المعاملات التجارية الإلكترونية فإن قانون التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004، بين في المواد 14 و 15 بأنه للتوقيع الإلكتروني، والكتابة والمحرمات الإلكترونية ذات الحجية المقررة للكتابة والمحرمات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية.

أما المشروع الفرنسي وفي المادة 4-5422L من قانون النقل الفرنسي فإنه أشار إلى انه يقوم الناقل أو من ينوب عنه بتسليم الشاحن بناءً على طلبه وثيقة تسمى سند الشحن، واعطى المشروع للكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني ذات الحجية القانونية للكتابة التقليدية من حيث الإثبات مثلما بيناه سابقاً.

ثانياً ادراج تفاصيل العقد في سجل النقل الإلكتروني: تتعلق المادة 36 اتفاقية روتردام بتفاصيل العقد، و ينبغي ملاحظة أن المعلومات الواردة في مستند النقل يجب أن تظهر أيضاً بطريقة إلكترونية ما إذا استخدم سجل نقل إلكتروني، ومن الناحية العملية، تصدر مستندات النقل الورقية بنسخ أصلية متعددة إلى المرسل والمرسل إليه والناقل على التوالي، بيد أنه تجدر الإشارة إلى أن الحكم لا يشير إلى سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول⁽²³⁾، والواقع أنه لا يوجد حكم في قواعد روتردام يتعلق بإصدار سجلات نقل إلكترونية أصلية متعددة قابلة للتداول، والواقع أنه إذا أصدر أكثر من سجل نقل إلكتروني أصلي وأحد، يحق لحائز كل سجل

أصلي أن يمارس السيطرة، وتعالج المادة (31) من اتفاقية روتردام البيانات و المعلومات المرتبطة بأعداد تفاصيل عقد النقل الضرورية لإصدار سجل النقل الإلكتروني⁽²⁴⁾، وقد عدت هذه المادة أمثلة لهذه البيانات مثل البيانات المذكورة في المادة (1\36)، واسم الشاحن واسم المرسل إليه، واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل، أو سجل النقل الإلكتروني لأمره أن وجد، فقواعد روتردام جاءت أكثر تفصيلاً، وأبلغ دقة من التنظيمات القانونية السابقة عليها في هذا الصدد، منها اتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبروغ 1978.

وأشار قانون النقل العراقي إلى البيانات التي يجب أن تذكر في سند الشحن وصنفها إلى بيانات أساسية وبيانات غير أساسية⁽²⁵⁾، ومن هذه البيانات تاريخ استلام الناقل للبضائع وأجرة النقل وتوقيع الناقل، أو من ينوب عنه وتاريخ ومكان إصدار سند الشحن ووصف للبضائع ومكان القيام ومكان التسليم، وإلى ذات الأمر أشار المشرع المصري في قانون التجارة البحري في المادة 200 منه. وبالمثل بالنسبة لقانون النقل الفرنسي لسنة 2010 إذ نص في المادة 3-5422 " يجب أن يشير سند الشحن على وجه الخصوص إلى : 2- اعتماداً على الحالة، عدد الطرود والأشياء، أو كميتها، أو وزنها مثلما هو منصوص عليه كتابياً من قبل الشاحن".

بعد إدراج تفاصيل العقد في سجل النقل الإلكتروني بواسطة الكتابة الإلكترونية، يقوم الناقل، أو من ينوب عنه بوضع توقيعه الإلكتروني على ذلك السجل، ويعني ذلك التوقيع بتحدي هوية الشخص الموقع وصلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين أن الناقل إذن بسجل النقل الإلكتروني⁽²⁶⁾.

الفرع الثاني

تحديد هوية الشخص المسيطر على سجل النقل الإلكتروني

تحدد هوية الناقل في تفاصيل العقد بالاسم ولا يكون لأي معلومات أخرى واردة في سجل النقل الإلكتروني أي مفعول، متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد⁽²⁷⁾، وإذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه هو الناقل وبينت هذه التفاصيل أن البضائع حملت على متن سفينة محددة بالاسم فيعدّ المالك المسجل، أو الشخص المستأجر لتلك السفينة هو الناقل، ومن الضروري التأكد من أن النظام المستخدم في البيئة الإلكترونية قادر على تسجيل هوية الأطراف بشكل موثوق، مثل الناقل، الشاحن، والمرسل إليه، إذ لا يتم تسجيل هوية حامل السجل بالضرورة في السجل نفسه وقد تتغير الهوية نتيجة نقل حق السيطرة، إذ يجب وضع آلية موثوقة لتحديد هوية الشخص المسيطر في أي وقت معين، ويجب تسجيل هوية حامل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول مباشرة في السجل، مع تتبع أي تغييرات تطرأ على الملكية لضمان دقة وشرعية النقل، ولضمان سلامة النظام، ينبغي وضع ضمانات تقنية وأمنية لمنع التلاعب، أو التزوير، والتأكد من وجود نسخة أصلية وأحدة فقط للسجل الإلكتروني، وتُقاس فعالية النظام بقدرته على منع أي تلاعب في سجل النقل الإلكتروني دون تسجيل هوية الشخص المسؤول، و يجب أن يتضمن النظام تدابير أمنية، مثل كلمات المرور،

أو المصادقة البيومترية، لتقييد الوصول إلى السجلات الإلكترونية، و تعمل جهة التصديق الإلكترونية كضامن للأمن، إذ تحتفظ بسجل هوية حامل السجل وتؤرشف البيانات للرجوع إليها في حالة النزاعات⁽²⁸⁾.

المبحث الثاني

السيطرة على سجل النقل الإلكتروني

عرفت المادة (12) اتفاقية روتردام حق السيطرة بأنه "الحق في توجيه تعليمات إلى الناقل بخصوص البضائع، وذلك على وفق أحكام الفصل العاشر من الاتفاقية"، والمقصود به هو أنه للناقل أن يمارس حق السيطرة على البضائع خلال مدة النقل البحري وقبل أن يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه، وتثير مسألة تداول سجل النقل الإلكتروني التساؤل بشأن الضوابط القانونية الواجب توافرها في سجل النقل ليكون قابلاً للتداول ومن ثم إمكانية إحالة السيطرة الواردة عليه في حال بيع البضائع في اثناء عملية النقل البحري. لذلك سنقسم هذا المبحث على مطلبين، نتناول في المطلب الأول منه الضوابط القانونية لحق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني، وسيكون المطلب الثاني للتصرف بالبضائع بإحالة حق السيطرة.

المطلب الاول

الضوابط القانونية للسيطرة على سجل النقل الإلكتروني

يعد سجل النقل الإلكتروني جزءاً أساسياً من التحول الرقمي في مجال النقل والتجارة العالمية، ومع تزايد الاعتماد على هذه السجلات بدلا من الوثائق الورقية تبرز أهمية وضع ضوابط قانونية تحكم حق السيطرة على هذه السجلات، بما يضمن فعاليتها وكفاءتها الذاتية في تلبية متطلبات التجارة الدولية. وعليه سنقوم بتقسيم هذا المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الأول منه موضوع تمتع سجل النقل الإلكتروني بالكفاية الذاتية، ونخصص الفرع الثاني إلى الاتفاق على إجراءات الاستخدام المناسبة لطبيعة سجل النقل الإلكتروني.

الفرع الأول

تمتع سجل النقل الإلكتروني بالكفاية الذاتية

يعد النقل البحري للبضائع أداة مهمة لتنفيذ الصفقات التجارية الدولية والتي تعرف بالبيوع البحرية، أي تلك البيوع التي يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحرا، وتقتضي القيام بإجراءات عديدة من بينها النقل البحري⁽²⁹⁾، ومن المستقر عليه أن التعامل في البيوع البحرية المرتبطة بالنقل الدولي للبضائع مثل البيع (سيف أو البيع فوب) يكون بموجب سند الشحن التقليدي دون الحاجة إلى إبرام عقد النقل البحري، إذ جرت العادة على قيام الشركات بالاكتماء بتحرير سند الشحن المتضمن البيانات الخاصة بعقد النقل، وبذلك يعد سند الشحن بمثابة سند تمليك، ويعدّ حائزاً شرعياً حائزاً حيازة رمزية للبضائع المشحونة على ظهر السفينة⁽³⁰⁾. ليؤدي سند الشحن التقليدي تلك الوظيفة القانونية لا بد من أن يتضمن أدنى حد من البيانات تحقيقتها للكفاية الذاتية للسند، على سبيل المثال ما ذكره المشرع العراقي في المادة (73) من قانون النقل العراقي رقم

80 لسنة 1983 من بيانات أساسية تكفي للتحقق من ذاتية البضائع، وتعيينها بطريقة نافية للجهاالة للتحقق من نوعها ووزنها وحالتها وكميتها، وعنوان، واسم كل من الناقل، و الشاحن والمرسل إليه، وعدد النسخ الاصلية للوثيقة، واسم واسطة النقل وغيرها من البيانات الإضافية الأخرى التي حددتها تلك المادة، أما المشرع المصري فقد حدد في المادة (200) من القانون التجارة البحرية تلك البيانات الإلزامية وهي "اسم الناقل و الشاحن و المرسل إليه وعنوان كل منهم، واسم السفينة وربان السفينة، وميناء الشحن، وميناء الوصول، وكذلك صفات البضائع مثلما دونها الشاحن .." (31)، والحال كذلك بالنسبة للمشرع الفرنسي في قانون النقل الفرنسي الصادر بالمرسوم رقم 1307-2010 في 28 أكتوبر 2010 إذ نص على البيانات التي يتضمنها سند الشحن في المادة (D5422-3) المعدلة بموجب الأمر 1893-2016 في 28 ديسمبر 2016.

بالمقابل نجد أن اتفاقية روتردام وفي المادة (36) ذكرت تفاصيل العقد التي يجب أن يتضمنها سجل النقل الإلكتروني وهي :- " العلامات الدالة للتعرف على البضائع، وصفاً للبضائع يكون مناسباً للنقل، عدد الرزم، أو القطع، كمية البضائع و، وزنها إذا ما أوردته الشاحن، بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهريين(32)، اسم الناقل، وعنوانه، التاريخ الذي تسلم فيه الناقل، أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على ظهر السفينة، أو تاريخ إصدار سجل النقل الإلكتروني، بيان قابلية سجل النقل للتداول، اسم المرسل إليه وعنوانه، اسم السفينة أن كان محمداً في عقد النقل - ميناء الشحن وميناء الوصول "، وأن تخلف أحد البيانات المذكورة لا يؤثر على الطابع القانوني لسجل النقل الإلكتروني(33)، فيما أشار المشرع العراقي في قانون النقل إلى أن عدم ذكر أحد البيانات الإلزامية لا يؤدي إلى فقدان سند الشحن لحجيته في الإثبات، و لا يؤثر ذلك على حقوق حامله حسن النية (34).

يتضح من نص المادة 36 المذكورة أعلاه أن الاتفاقية أكدت على أن مبدأ الكفاية الذاتية لسجل النقل الإلكتروني لا بديل عنه حتى لو أخذ سند الشحن النمط الإلكتروني، ويشترط أن يتضمن بيانات كافية حول البضائع ليكون صالح تمثيلها، ويضمن الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني تسلم البضائع في ميناء التفريغ، أو إعادة بيعها خلال الرحلة البحرية، و أن يتضمن عبارة صريحة تفيد قابليته للتداول، إذ يكون سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول على وفق قواعد روتردام إذا تضمن مصطلح (لأمر، أو قابل للتداول)، أو أية عبارة أخرى تفيد المعنى ذاته ومعترف بها من قبل القانون المطبق على السجل بأن لها المفعول نفسه، بما يدل على أن البضائع شحنت لأمر المرسل إليه، أو للشاحن مثل عبارة(قابل للتظهير).

الفرع الثاني

الاتفاق على إجراءات الاستخدام المناسبة لطبيعة سجل النقل الإلكتروني

إن التحديات المرتبطة بالتعامل بسجلات النقل الإلكترونية هي تلك التي تتعلق بكيفية استخدام تلك السجلات و ضمان أمنها وسرية المعلومات المحفوظة فيها، إذ يرتبط اليقين القانوني للتعامل بهذه السجلات بشكل مباشر باتفاق أطراف عملية النقل البحري على معايير قانونية تضمن السهولة في إصدار سجلات النقل

الإلكتروني للطرف المسيطر، وإمكانية إحالة حق السيطرة، فضلاً عن تطوير السياسات، والإجراءات للتحقق من هويات المستخدمين إلكترونياً حتى يتمكنوا من تسلم البضائع بصورة آمنة⁽³⁵⁾، بحيث لا تكون أداة في يد المحتالين البحريين تستخدم لاهدان الحقوق الثابتة بما لذلك سنجد أن القوانين، والقواعد، والأنظمة كافة التي هيأت التعامل بسجلات النقل الإلكترونية دائماً ما وضعت شرطاً جوهرياً يلزم الأطراف المعنية بأن تضمن سلامة السجل، وهو النهج الذي اتبعه القائمون على نظام بوليرو BOLERO. وظهر هذا النظام في أوروبا وتم تمويله جزئياً من قبل الاتحاد الأوروبي عام 1994، وأسهمت شركات الشحن العالمية في انشاءه فضلاً عن العديد من البنوك، وشركات التجارة الدولية، ويسعى هذا النظام إلى تبادل سجلات النقل الإلكترونية بشكل آمن عبر شبكة مغلقة تعتمد على موافقة أطراف عقد النقل، إذ يقوم الشاحن بالتسجيل الإلكتروني في نظام بوليرو، ليقوم بعد ذلك بادخال بيانات سجل النقل الإلكتروني المحمي بمفتاح خاص ويوقعها إلكترونياً، ويتأكد النظام من صحة البيانات ويؤمنها حتى تصل إلى المرسل إليه، مما يضمن أن السجل هو سند الشحن الأصلي، ويكون المرسل إليه، أو من يخلفه على علم بكافة بيانات السجل وملحقاته⁽³⁶⁾.

ويؤكد نظام بوليرو على أن استخدام سجلات النقل الإلكترونية أكثر أماناً وأقل عرضة للاحتيال مقارنةً بالسندات الورقية، إذ يرتبط النظام بسلطة تصديق معتمدة توفر توقعات إلكترونية للمستخدمين المصرح لهم، ويتيح هذا النظام تحويل حق السيطرة رقمياً باستخدام تقنيات التشفير التي تخضع لاختبارات دورية وفقاً للمعايير الدولية⁽³⁷⁾، كما يمنع وجود أكثر من حامل لسجل النقل الإلكتروني في أي وقت، وفي حال اكتشاف دخول غير مصرح به، أو اشتباه بعملية احتيال، يتم إيقاف السجل المعني للتحقيق، ويتيح نظام المراقبة الإلكتروني فحص سلامة البيانات وحل النزاعات بدون الكشف عن الأسرار التجارية التي يجب أن تبقى سرية⁽³⁸⁾.

ووضعت المادة (9) من اتفاقية روتردام ضوابط بشأن التعامل بسجل النقل الإلكتروني منها وجود اتفاق بين الراغبين في التعامل بالسجلات الإلكترونية تبين بوضوح الطريقة المتبعة في شأن إثبات الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني، إذ يخضع سجل النقل الإلكتروني لإجراءات محددة توضح كيفية إصدار السجل، وإحالاته إلى الحائز المقصود، وتتضمن هذه الإجراءات التأكيد على سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وكذلك الطرائق التي تثبت بها ملكية الحائز، فضلاً عن ذلك، توضح كيفية تأكيد الناقل لإتمام عملية التسليم إلى الحائز، وتناولت المادة المذكورة أحكام فقدان سجل النقل الإلكتروني، وتأثير ذلك على مفعوله، أو صلاحية استخدامه، مستندة إلى حكم المادة (10\2) من اتفاقية روتردام، أو المادة (1\47-أ\2-ج) وأكدت اتفاقية روتردام على ضرورة الإشارة في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المشار إليها سابقاً، و يجب أن يكون من السهل التحقق من اتباع هذه الإجراءات⁽³⁹⁾، ومع ذلك لم تطرق القواعد إلى تحديد الطريقة التي

يجب على أطراف سجل النقل الإلكتروني اتباعها في ذلك الصدد وهو امر منطقي باعتبار أن ذلك من المسائل الفنية التنظيمية التي تخضع إلى رغبات الأطراف واستعداداتهم. مما تقدم يتضح أن سجل النقل الإلكتروني يمكنه أداء جميع الوظائف التي يقوم بها سند الشحن الورقي، ويعادل وظيفته وفقاً لاتفاقية روتردام 2008.

المطلب الثاني

التصرف في البضائع بإحالة السيطرة الفعلية

نظمت قواعد روتردام حق الطرف المسيطر في توجيه أية تعليمات جديدة إلى الناقل ما لم يمثل ذلك تغييراً لعقد النقل، وعرفت حق السيطرة في المادة (12\1) بأنه: - "يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقاً لأحكام الفصل 10"، وتنص اتفاقية روتردام على كيفية تسليم البضائع في حالة إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، إذ يجب على الناقل تسليم البضائع إلى حائز سجل النقل الإلكتروني، وبمجرد تسليم الناقل البضائع لحائز السجل، ينتهي مفعول السجل، أو صلاحية. وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين، نخصص الفرع الأول منه إلى مضمون حق السيطرة، وسنعدد الفرع الثاني على إحالة حق السيطرة.

الفرع الأول

مضمون حق السيطرة

عرفت المادة (13\1) من اتفاقية روتردام الطرف المسيطر بأنه: - "الشخص الذي يحق له بمقتضى المادة 51 أن يمارس حق السيطرة"⁽⁴⁰⁾، ونظمت قواعد روتردام حق السيطرة في المواد من (51-56)، والأصل أن هذا الحق يمارسه الشاحن ما لم يعين عند إبرام عقد النقل الشاحن المستندي، أو المرسل إليه، أو شخص آخر ليكون هو الطرف المسيطر، ويمثل حق السيطرة الذي يمارسه الطرف المسيطر في ثلاث سلطات أساسية ذكرتها اتفاقية روتردام وهي كالآتي:

1- توجيه تعليمات بتسليم البضائع في ميناء توقف متكرر، حتى ولو لم يكن من بين موانئ التوقف المبنية والمذكورة في تفاصيل العقد، أو تسليم البضائع في أي مكان على المسار إذا كان النقل داخلي. 2- سلطة توجيه البضائع، أو تعديل التعليمات في هذا الشأن بشرط أن لا تغير من أحكام عقد النقل، فإذا كانت تفاصيل العقد تحد أكثر من مكان لتسليم البضائع فيكون للطرف المسيطر إعطاء تعليمات إلى الناقل باختيار مكان من الأمكنة المتعددة، وله تعديل التعليمات التي سبق وأن وجهها وعطاء تعليمات جديدة للناقل. 3- توجيه تعليمات باستبدال المرسل إليه باي شخص آخر ولو كان المرسل إليه هو الطرف المسيطر، وتبقى هذا السلطة موقوفة على أن لا يكون طرفاً العقد قد غيراً مفعولها بموجب اتفاق بينهما⁽⁴¹⁾.

وبالرجوع إلى (قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983) نجد أن (المادة 104) قد نصت على أنه "أولاً\ للمرسل إصدار تعليمات إلى الناقل بشأن تنفيذ عقد النقل، أو إصدار تعليمات تختلف عن التعليمات

المذكورة في وثيقة النقل كان يطلب إيقاف نقل الشيء، أو تغيير مكان التسليم، أو تسليمه إلى شخص آخر غير المرسل إليه"، يلاحظ أن صاحب حق السيطرة في قانون النقل العراقي هو المرسل أي الشاحن هو صاحب الحق في إصدار هذه التعليمات إلى الناقل التي من شأنها إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر ونقل ملكية البضائع إلى الطرف المسيطر الجديد غير المرسل إليه المعين في وثيقة الشحن، أو تغيير مكان التسليم.

فضلاً عن الحق بإدخال تغييرات على عقد النقل البحري، ويجب أن تدرج التغييرات في سجل النقل الإلكتروني أياً كان شكلها، على أن يوقع الطرف المسيطر على سجل النقل بعد إجراء هذه التغييرات، وهذا ما أشارت إليه الفقرة ثانياً من المادة (64) من قانون النقل العراقي والتي ألزمت المرسل بتوقيع وثيقة الشحن بعد تدوين التعليمات الجديدة وتقديمها إلى الناقل وللأخير الحق في رفضها عند عدم وجود توقيع المرسل عليها، وعلى وفق نص المادة (142) من القانون نفسه في الفقرة الرابعة، يكون التوقيع بخط اليد أو بأي طريقة أخرى مقبولة، وتكون التعليمات التي يوجهها الطرف المسيطر ملزمة للناقل بتوافر شروط عديدة:

أ. أن تكون صادرة من الشخص الذي يحق له ممارسة حق السيطرة والتأكد من هويته عند ممارسة ذلك الحق، وفي ذلك نصت المادة 37 من قانون النقل العراقي على أنه لا يحق للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات والصادرة إليه ممن له الحق في ذلك إلا إذا كانت مخالفة لشروط النقل، أو تعذر عليه تنفيذها لسبب مشروع.

ب- أن يكون تنفيذ التعليمات ممكناً وفي حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل. ج- أن لا تتضارب تلك التعليمات مع عمليات النقل المعتادة بممارسته الخاصة بالتسليم، مثل تغيير مسار الرحلة، أو تغيير قواعد الشحن والتفريغ، والتعليمات المتعلقة بمناولة البضائع والحفاظ عليها) من قواعد روتردام⁽⁴²⁾. د- يقوم الطرف المسيطر بتعويض الناقل ما انفق من نفقات إضافية نتيجة تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر الجديدة (نفقات تغيير مكان التسليم، أو زمانه، أو أي عملية نقل أخرى يجريها الناقل نتيجة لتنفيذ تلك التعليمات)، وهذا ما ورد في قانون النقل العراقي في المادة 64 (أولاً: للمرسل أن يأمر الناقل بعد تسلمه الشيء بالامتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه وإعادة الشيء إليه، أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي، أو إلى مكان آخر، أو غير ذلك من التعليمات على أن يدفع المرسل أجره ما تم النقل وما ترتب من مصروفات وتعويض ما يلحق الناقل من ضرر بسبب التعليمات الجديدة).

الفرع الثاني

إحالة حق السيطرة

أجازت المادة 4\51 من قواعد روتردام للشخص المسيطر إحالة حق السيطرة عبر إحالة سجل النقل إلى شخص آخر وذلك باتباع الإجراءات التي نصت عليها المادة 1\9، وتصبح الإحالة نافذة المفعول في مواجهة الناقل على أن يثبت الحائز هويته لممارسة حق السيطرة⁽⁴³⁾، و يلتزم الأطراف باستخدام طريقة الكترونية محددة لنقل السيطرة⁽⁴⁴⁾، وغالباً ما تحدد هذه الطريقة بحسب النظام التقني الذي يستخدمه أطراف عقد النقل، إذ من الممكن أن يكون إحالة السيطرة على سجل النقل مرهوناً بنقل المفتاح الخاص من الطرف المحيل إلى

الطرف المحال إليه بواسطة البريد الإلكتروني، ليتمكن عن طريقه المحال له من تغيير المفتاح الخاص بعد ذلك، على أن لا تكون الإحالة نافذة في مواجهة الناقل إلا بعد قيام الطرف المحيل بإبلاغ الناقل بعملية الإحالة على بريده الإلكتروني المذكور في عقد النقل البحري والمدرج من ضمن بيانات سجل النقل الإلكتروني، ورد التأكيد للاستلام والعلم من قبل شركة النقل، وهذا ما أكدت عليه قواعد اللجنة البحرية الدولية لعام 1990⁽⁴⁵⁾.

ومن الجدير بالذكر أن الشخص المحال إليه حق السيطرة قد يرفض هذه الإحالة لأي سبب، مثل نشوء خلاف حول جودة البضائع، ورغم أن قواعد روتردام لم تتناول هذه الفرضية، إلا أن قواعد اللجنة البحرية تنص على يحق للحامل اخطار الناقل برفض الإحالة، وعندها يجب على الناقل ابلاغ الحامل الحالي مما يبقى المفتاح الخاص صالحاً للحامل الحالي وتصيح الإحالة لاغية⁽⁴⁶⁾، ويلتزم الطرف المسيطر على السجل⁽⁴⁷⁾، بالقبول باستلام البضائع في الزمان، والمكان المذكورين في عقد النقل، ويكون تسلم البضائع في الوقت، والمكان اللذين يمكن توقع التسليم فيهما بصورة معقولة في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك مع مراعاة تفاصيل العقد، ويجب على المرسل إليه الذي عينه الشاحن في السجل الإلكتروني القبول باستلام البضائع بعد أن ينقل إليه الشاحن حق السيطرة على هذا السجل⁽⁴⁸⁾، وعلى وفق المادة (1\50\ب) "يحق لصاحب السيطرة على سجل النقل الإلكتروني تسلم البضائع في ميناء التوقف المذكور في تفاصيل العقد، أو في مكان آخر على المسار المقرر في حالة النقل الداخلي"، وبذلك يحق للطرف المسيطر بعد أن يثبت هويته للناقل أن يطالب باستلام البضائع حين وصولها إلى ميناء التفريغ⁽⁴⁹⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 105 من قانون النقل العراقي إذ أكدت على حق المرسل إليه في مطالبة الناقل بتسليم البضائع بعد وصولها إلى المكان المخصص، وللناقل أن يرفض تسليم البضائع إذا فشل طالب التسليم من اثبات هويته وانه هو الحائز الشرعي لهذا السجل⁽⁵⁰⁾، ويبقى الشاحن هو صاحب الحق في تسلم البضائع المشحونة كونه الشخص الذي اصدر له الناقل سجل النقل الإلكتروني وصاحب حق السيطرة الأول منذ لحظة إصدار السجل، ويحق له بعد ذلك إحالة حق السيطرة إلى المرسل إليه إذا كان قد تم تعيينه في السجل أو إلى المشتري الجديد.

وتقابل عملية الإحالة الإلكترونية لحق السيطرة من الشاحن إلى المرسل إليه عملية ارسال سند الشحن الورقي، وتظهر هنا ميزة سجل النقل الإلكتروني في اختصار الوقت والسرعة في النقل البحري ومعالجة تأخير ارسال سند الشحن التقليدي، أو ضياعه وتجنب الاحتيال، إذ يتمكن الشاحن من إحالة حق السيطرة خلال دقائق معدودة إلى المرسل إليه ومتابعة ذلك للتأكد من استلام الرسالة الإلكترونية، ويمكن للمرسل إليه إعادة بيع البضائع عن طريق إعادة إحالة حق السيطرة إلى مرسل إليه جديد، ويسهم ذلك في سرعة تداول البضائع المنقولة خلال البحر كأحد أهم متطلبات التجارة الدولية، ويلتزم الناقل بأخطار صاحب حق السيطرة الجديد بأي تغيير، أو تحديث فيما يخص مكان وتاريخ التسليم⁽⁵¹⁾، ويجوز لطرفي عقد النقل أن يتفقا على تغيير مفعول حق السيطرة، فلهما أن يتفقا على عدم السماح للشخص المسيطر بأن يوجه تعليمات للناقل اثناء الرحلة

البحرية، وأن يقتصر الأمر على ما تم الاتفاق عليه، وأيضا لهما أن يحدا من مفعول حق السيطرة فيما يخص تسلم البضائع في ميناء معين، أو في مكان على المسار في أثناء عملية النقل الداخلي، وأن يقتصر التسليم على ميناء الوصول المحدد في تفاصيل العقد، وكذلك لهما أن يتفقا على عدم إعطاء الحق للشخص باستبدال المرسل إليه بشخص آخر، وفي تلك الحالة يقتصر الحق في تسلم البضائع على الشاحن باعتباره الطرف المسيطر على السجل الإلكتروني، أو المرسل إليه المعين في العقد إذا تم إحالة حق السيطرة إليه (52).

ينقضي حق السيطرة على وفق المادة 2\50 من قواعد روتردام بانقضاء مدة مسؤولية الناقل البحري المذكورة في المادة (12)، التي أكدت على أن مسؤولية الناقل تبدأ بتسلمه البضائع، أو أي طرف منفذ، وتنتهي عند استلام المرسل إليه للبضائع، أو الطرف المسيطر، أو إلى سلطة ما؛ أو إلى طرف ثالث، إذا كان قانون مكان التسليم يقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى الأطراف المذكورة انفا(53)، ومن ثم فإن حق السيطرة ينقضي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه صاحب الحق بتسلم البضائع، وهذا ما ذهب اليه قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 في المادة (131) فإنه كان قد نص على أن مسؤولية الناقل تبدأ عند دخول الشيء في عهده و تنتهي بتسليمه إلى المرسل اليه في محل الوصول، أو وضعه تحت تصرفه، أو عند تسليمه إلى جهة مخولة، ويقصد بدخول الشيء عهدة الناقل هو وضع الشيء تحت سيطرة الناقل ورقابته، ويستخدم هذا الحق لمواجهة ما يستجد من الحالات الطارئة في أثناء نقل البضائع فيوجه صاحب هذا الحق التوجيهات إلى الناقل مثلما لو طلب من الناقل تغيير ميناء الوصول نظرا لوجود صعوبات في الوصول إلى الميناء المتفق عليه، أو تغيير المسار، أو الانحراف عنه تفاديا لوجود الخطر، أو إحالة الحقوق عن طريق البيوع البحرية(54).

يتضح مما تقدم أن للشاحن توجيه تعليمات جديدة إلى الناقل فيما يخص البضائع التي يمثلها سجل النقل الإلكتروني عن طريق حق السيطرة على هذا السجل وتكمن هذه التعليمات في إحالة حق السيطرة إلى حائز جديد، أو توجيه تعليمات بخصوص تسليم البضائع إلى مرسل اليه اخر، أو بيع البضائع خلال الرحلة البحرية إلى مشتري جديد، ويتم إحالة حق السيطرة عن طريق إحالة المفتاح الخاص لسجل النقل الإلكتروني.

الخاتمة

نختم دراستنا هذه على وفق ما بحثناه، إذ إن البحث القى الضوء على التنظيم القانوني لسجل النقل الإلكتروني والمشكلات القانونية التي يفرزها التعامل بسجل النقل الإلكتروني، والأحكام القانونية المنظمة لحق السيطرة على البضائع، والتصرف بالبضائع عن طريق إحالة حق السيطرة إلى مرسل إليه آخر، أو مشتري جديد، ومن هذا المنطلق فإننا في الخاتمة سوف نقدم أهم النتائج والمقترحات المتعلقة بموضوع الدراسة عن طريق النقاط الآتية:

أولاً/ الاستنتاجات:

1. توصل الباحث إلى أن سجل النقل الإلكتروني يعد هو الأنسب للمعاملات الإلكترونية، إذ إن سند الشحن الإلكتروني يدل على استخدام سند الشحن الورقي بأوصافه كافة؛ إلا أن تداوله فقط سيكون بصورة إلكترونية، لذا يشمل سجل النقل الإلكتروني كافة مراحل المعاملة الإلكترونية التي تجري بشأن النقل الدولي للبضائع، بدءاً من لحظة إصدار وممارسة حق السيطرة عليه وتداوله إلى انتهاء مفعوله، أو صلاحيته، وهذا ما دفع المشرع الدولي لاستخدام مصطلح سجل النقل الإلكتروني بدلا من مصطلح سند الشحن الإلكتروني في قواعد روتردام لسنة 2008.

2. احتل سجل النقل الإلكتروني في الآونة الأخيرة، مكانة مهمة في مجال النقل متعدد الوسائط، مما يدعى الحاجة إلى ضرورة وضع تنظيم قانوني له، للمحافظة على حقوق أطرافه والمتعاملين فيه.

3. تبين لنا أن الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني قد يكون الشاحن أو المرسل إليه الذي عينه الشاحن في السجل الإلكتروني، أو أي شخص آخر تم إحالة حق السيطرة إليه. وإن الطرف المسيطر يملك حصرياً ممارسة الحقوق الناشئة عن إصدار سجل النقل الإلكتروني، وأهمها الحق في تسلم البضائع من الناقل.

ثانياً المقترحات:

1. نقترح على المشرع العراقي تشريع قانون خاص ينظم التعامل بالسجلات الإلكترونية، بهدف ضمان الاعتراف القانوني الكامل بها وتوفير إطار قانوني شامل يغطي مختلف أنواع المعاملات الرقمية، بما في ذلك سجلات النقل الإلكتروني.
2. نرى ضرورة إجراء تعديل على بعض مواد قانون النقل العراقي ليتماشى مع التطورات التكنولوجية الحديثة، وخاصة في مجال تبادل بيانات النقل إلكترونياً، ويجب أن يتضمن التعديل الاعتراف بسجل النقل الإلكتروني وتأثيراته القانونية، مع أخذ قواعد روتردام لعام 2008 في الاعتبار كأول اتفاقية وضعت أسس التعامل بالسجلات الإلكترونية في النقل.
3. تدريب العاملين في قطاع النقل على التعامل مع المستندات والسجلات الإلكترونية، ويشمل ذلك توفير البرامج التدريبية التي ترفع من كفاءة الكوادر البشرية في هذا المجال، بالإضافة إلى تطوير البنية التحتية الإلكترونية التي تدعم تلك العمليات.
4. نقترح تجهيز الموانئ والمنافذ العراقية بالمعدات والتقنيات اللازمة للتحويل إلى بيئة نقل إلكترونية كاملة، مثلما حدث في بعض الدول المتقدمة، ويتطلب ذلك تطوير البيئة الرقمية اللازمة وتوفير بنية تحتية لوجستية تتيح تبادل وثائق التجارة البحرية إلكترونياً، وعلى رأسها سجلات النقل الإلكتروني.
5. نوصي بأن تولى شركات التأمين اهتماماً خاصاً بتقديم منتجات تأمينية تغطي التعاملات الإلكترونية بشكل عام والتجارة البحرية الإلكترونية بشكل خاص، وذلك لضمان توفير الحماية ضد المخاطر الإلكترونية وتعزيز الثقة في التبادل الإلكتروني الآمن والمضمون.

المصادر

- (1) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983. (1983). نص المادة 142، والمواد 72-75 المتعلقة بسند الشحن البحري ووثيقة النقل واشتراط الكتابة.
- (2) طه، مصطفى كمال. (بلا سنة). *القانون البحري*. دار المطبوعات الجامعية. ص 290.
- (3) كومانبي، لطيف جبر. (2001). *مسؤولية الناقل البحري*. دار الثقافة للنشر والتوزيع. ص 40.
- (4) العبودي، عباس. (2012). شرح أحكام قانون الجنسية العراقية رقم 26 لسنة 2006. مكتبة السنهوري. ص 117.
- (5) قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية رقم 78 لسنة 2012. (2012). نص المادة 1/تاسعاً.
- (6) قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم 15 لسنة 2004. (2004). *نص المادة 1/ج*.
- (7) الجريدة الرسمية لجمهورية فرنسا. (2023). نص تشريعي منشور على موقع Legifrance. تم الاسترجاع في 10 ديسمبر 2023، الساعة 3:00 مساءً من: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006437813
- (8) اتفاقية روتردام لعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 18/1. نصوص الاتفاقية متاحة على الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCITRAL)، تم الاسترجاع في 15 ديسمبر 2023، الساعة 12:00 مساءً من: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/rotterdam-rules-a.pdf>
- (9) الألوسي، إخلص مخلص إبراهيم. (2012). تنازع القوانين بشأن سندات الشحن الإلكترونية (رسالة ماجستير). معهد البحوث والدراسات العربية، قسم البحوث والدراسات القانونية، القاهرة. ص 25.
- (10) محمد، أوسنا برهان. (2022). *الوسائل الإلكترونية للوفاء في عقود التجارة الإلكترونية* (أطروحة دكتوراه). كلية الحقوق، جامعة السليمانية. ص 13.
- (11) العبودي، عباس. (1997). *التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الفوري وحجبتها في الإثبات المدني*. دار الثقافة. ص 27، و ص 30.
- (12) إبراهيم، خالد ممدوح. (2008). *إبرام العقد الإلكتروني: دراسة مقارنة*. دار الفكر الجامعي. ص 130.
- (13) خشان، علي عبد العالي. (2013). *حجية الرسائل الإلكترونية في الإثبات المدني* (الطبعة الأولى). منشورات الحلبي الحقوقية. ص 21.
- (14) إبراهيم، خالد ممدوح. (2018). *حجية البريد الإلكتروني في الإثبات: دراسة مقارنة* (ط 1). دار الفكر الجامعي. ص 173.
- (15) لطفى، محمد حسام محمود. (1988). *الحجية القانونية للمصغرات الفيلمية في إثبات المواد المدنية*. القاهرة. ص 11.
- (16) الجزائري، هاشم رمضان. (2004، 12 تموز). الأثار المترتبة على استخدام سندات الشحن الإلكترونية في النقل البحري. بحث مقدم إلى مؤتمر القانون والحاسوب، كلية القانون، جامعة اليرموك، الأردن. ص 11.
- (17) ترك، محمد عبد الفتاح. (2005). *عقد النقل البحري*. دار الجامعة الجديدة. ص 466.
- (18) الغزراوي، رشيد. (سنة غير مذكورة). *دور السند الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري*. مجلة القضاء التجاري، (2)، ص 109.
- (19) العبودي، عباس. (2012). شرح أحكام قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية رقم 78 لسنة 2012. مكتبة السيسبان. ص 165.
- (20) Krebs, T. (n.d.). *Electronic bills of lading: Transnational and English law*. p. 8.
- (21) غانم، شريف محمد. (2012). *التزامات الشاحن ومسؤولياته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر*. دار الجامعة الجديدة. ص 61.
- (22) Zunarelli, S., & Musi, M. (2016). *Current issues in maritime and transport law*. Bonomo Editore. p. 2.
- (23) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983. (1983). المادتان 73/ثانياً و 142/ثانياً، وقانون التجارة البحري المصري. (بلا سنة). نص المادة 1/201.
- (24) غانم، شريف محمد. (2012). *التزامات الشاحن ومسؤولياته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر*. دار الجامعة الجديدة. ص 70.
- (25) قانون النقل العراقي رقم 83 لسنة 1980. (1980). نصوص المواد 73-144.
- (26) اتفاقية روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 38 بشأن التوقيع الإلكتروني في سجل النقل الإلكتروني.
- (27) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 37 من قواعد روتردام.
- (28) Fosgaard, L. B. (2023). *The transfer of rights in a digitalised age* (Doctoral dissertation). Aalborg University. p. 82

- (29) دويدار، هاني محمد. (1995). القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية. دار النهضة العربية. ص 271.
- (30) رضوان، فايز نعيم. (2014). الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة. الأفاق المشرقة. ص 181.
- (31) العيسوي، مروة محمد. (سنة غير مذكورة). التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر. حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، المجلد 2، العدد 4، ص 775-776.
- (32) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 4/36 المتعلقة بحالة البضائع عند التسليم وتسجيلها في سجل النقل الإلكتروني.
- (33) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 39.
- (34) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983. (1983). نص المادة 73.
- (35) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نصوص المواد 1/9، 10، 47 من قواعد روتردام.
- (36) الزهرة، محمد مرسي. (2021). الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية. المجلة القانونية، المجلد 9، العدد 2، ص 410.
- (37) الشمري، إسراء خضير مظلوم، والموسوي، نهى خالد عيسى. (2014). النظام القانوني للنقود الإلكترونية. مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، (2)22، ص 276-277.
- (38) Ma, W. (Jo-Mei). (2000). Lading without bills: How good is the Bolero bill of lading? Bond Law Review, 12, 224.
- (39) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. (2017). نص المادة 10.
- (40) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 2/57.
- (41) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 50.
- (42) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 52 المتعلقة بتنفيذ الناقل للتعليمات وفق شروط ممارسة حق السيطرة.
- (43) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 1/51 ب-ج.
- (44) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر. (2008). نص المادة 4/51 ب المتعلقة بحق الحائز الشرعي للسجل القابل للتداول في حالة حق السيطرة إلى شخص آخر وفق المادة 9.
- (45) Comité Maritime International. (1990). Rules for Electronic Bills of Lading, Rule 4(b)(v).
- (46) Comité Maritime International. (1990). Rules for Electronic Bills of Lading, Rule 7(c).
- (47) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 43 المتعلقة بصاحب الحق في استلام البضائع.
- (48) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 44 المتعلقة بآثار سجل النقل الإلكتروني.
- (49) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 47 المتعلقة بآثار التسليم والسجلات الإلكترونية القابلة للتداول.
- (50) الزهرة، محمد مرسي. (2021). الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية. المجلة القانونية، المجلد 9، العدد 2، ص 431.
- (48) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 56 المتعلقة بآثار التسليم الإلكتروني وحقوق السيطرة.
- (52) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 12 المتعلقة بالتزامات الناقل بشأن المعلومات والسجلات الإلكترونية.
- (53) اتفاقية روتردام لنقل البضائع دولياً عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. (2008). نص المادة 12 المتعلقة بالتزامات الناقل بشأن المعلومات والسجلات الإلكترونية.
- (54) ملش، فاروق. (2009). إعادة قراءة اتفاقية روتردام. مجلة النقل البحري، السنة 15، العدد 181، ص 1.