



Distr.
GENERAL

A/CN.9/225
16 July 1982
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



الأمم المتحدة الجمعية العامة

لجنة الأمم المتحدة للقانون
التجاري الدولي
الدورة الخامسة عشرة
نيويورك، ٢٦ تموز/يوليه -
٦ آب/أغسطس ١٩٨٢

تنسيق الأعمال

وثائق النقل الدولي

تقرير الأمين العام

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	١٠ - ١	المقدمة
٦	٥٧ - ١١	أولا - النظام القانوني
٦	٢٣ - ١١	ألف - الاتفاقيات المتعددة الأطراف القائمة
١٠	٤٨ - ٢٤	باء - نظام الوثائق الذي تقضي به الاتفاقيات
١٠	٣٨ - ٢٤	١ - وجوب إصدار وثيقة
١٠	٣٠ - ٢٤	(أ) الوثيقة الورقية
		(ب) إصدار الوثيقة الورقية بالتجهيز
١٢	٣٢ - ٣١	الآلي للبيانات
١٢	٣٥ - ٣٣	(ج) إصدار وثيقة النقل في جهة الوصول
١٣	٣٨ - ٣٦	(د) استعمال بدائل للوثائق الورقية

٠٠/٠٠

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
١٤	٤٣ - ٣٩	٢ - التصرف في البضائع على أساس الوثيقة
١٦	٤٦ - ٤٤	٣ - المتطلبات الخاصة بالبيانات
١٦	٤٨ - ٤٧	٤ - شرط التوقيع
١٩	٥٧ - ٤٩	جيم - المنظمات التي تعد نماذج وثيقة النقل
٢٢	٨٠ - ٥٨	ثانيا - ألف - الوثائق ذات الظاهر الخالي من الشروط ، والوثائق المختصرة والوثائق التي يقدمها الشاحن
٢٢	٦٣ - ٥٨	بأ - وثائق النقل العامة أو المتعددة الأغراض
٢٣	٦٧ - ٦٤	جيم - الاستعاضة عن سند الشحن ببيان الشحن البحري
٢٤	٧٦ - ٦٨	دال - القيمة القانونية لسجلات الحاسبة الالكترونية
٢٧	٧٩ - ٧٧	ها - الاعتمادات المستندية
٢٨	٨٠	

مقدمة

١ - قررت اللجنة ، في دورتها الرابعة عشرة ، أنه من أجل زيادة تعزيز الدور التنسيقي للجنة ، ينبغي للأمانة العامة أن تختار مجالاً بعينه من مجالات القانون التجاري الدولي للنظر فيه وأن تقدم تقريراً عن أعمال المنظمات الأخرى في هذا المجال (١) . وقد أختير موضوع وثائق النقل الدولي للدورة الخامسة عشرة استجابة للمقرر الذي اتخذته اللجنة . ونظراً للتطورات التي طرأت على النقل وعلى تكنولوجيا نقل البيانات ، فإن الأسلوب الذي تمّ وتصدر به وثائق النقل يتغير بسرعة مما أسفر عن آثار على النظام القانوني الذي يحكم هذه الوثائق .

٢ - ومن قبل كانت وسائل النقل مستقلة بعضها عن بعض . فإذا نقلت البضائع باستخدام عدة وسائل مختلفة من مكان المنشأ إلى وجهتها النهائية ، فإن كل جزء من الرحلة كان يعامل كرحلة منفصلة يحكمها نظامها القانوني الخاص . وكانت هذه النظم القانونية تتجدد وفقاً للقانون القومي ، والاتفاقات الثنائية إذا كانت هناك تجارة بين دولتين متجاورتين أو الاتفاقات المتعددة الأطراف إذا كانت التجارة بين دول كثيرة .

٣ - والاتفاقات المتعددة الأطراف ، التي يعنى بها هذا التقرير ، يمكن أن تقسم إلى مجموعتين رئيسيتين . فهناك اتفاقات عالمية النطاق تشمل نوعين رئيسيين من النقل ، هما النقل البحري والنقل الجوي . وتحظى هذه الاتفاقيات بقبول كبير جداً لدرجة أنها تحدد ، من جميع الأوجه العملية ، ما يلزم إصداره من الوثائق لكل أنماط النقل الدولي الذي يتم طبقاً لها . والنقل البري بطبيعته مسألة اقليمية . والاتفاقات الرئيسية الدولية المتعددة الأطراف الوحيدة التي تنظم النقل بالسكك الحديدية أو النقل البري توجد في أوروبا وتمتد في حالة النقل بالسكك الحديدية إلى آسيا وشمال أفريقيا .

٤ - وكل هذه الاتفاقات لها غرضان أساسيان . فهي تحدد مسؤولية الناقل تجاه الشاحن عن فقد البضائع أو تلفها . وهي تحدد أيضاً وثيقة الشحن التي يلزم إصدارها فيما يتعلق بنقل البضائع . ورغم أن الخطوط الرئيسية لهذه الاتفاقات متشابهة ، مما يبيّن تشابه المشاكل الواجب النظر فيها فيما يتعلق بنقل البضائع بأي واسطة من وسائل النقل ، فنظراً لأن كل شكل من أشكال النقل كان يعتبر مستقلاً عن الأشكال الأخرى ويخدم إلى حد كبير سوقاً مختلفة فقد تطوّرت بصورة مستقلة المعلومات التي يتمين أن تحتويها وثيقة النقل وتطوّرت على نفس النحو أهمية الوثيقة كوسيلة لمراقبة البضائع .

(١) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الرابعة عشرة ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة السادسة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/36/17) ، الفقرة ١٠٠ .

٥ - وهذه الحالة ، التي استمرت بصورة أساسية حتى اليوم ، قد اختلّت بسبب عدد من التطورات ، منها أربعة جديدة بالاشارة هنا . الأول هو استعمال وسائل التجميع في وحدات ، وخاصة استعمال الحاويات ، وذلك لدمج الشحنات المنقسمة الى وحدات كبيرة الحجم . وللحصول على أقصى فائدة عن استعمال الحاوية تدمج الشحنة في أقرب مكان ممكن من مكان منشأ البضائع وتسلّم الى ساحة للحاويات تقع في أقرب مكان ممكن من الوجهة النهائية قبل أن تفتح الحاوية . وقد أصبح ما كان من قبل سلسلة من الرحلات المنفصلة ، من زاوية الشاحن على أي حال ، رحلة مستمرة واحدة تستخدم فيها عدة وسائط نقل . وكان لا بد من ايجاد آليات لاصدار الوثائق المرضية للأطراف التجارية في هذه الحالة .

٦ - وثمة تطوّر ثان ظهر نتيجة لاستعمال الحاويات وهو أنه في بعض أنواع التجارة فان الفارق الزمني من وقت تحميل السفينة في أحد الموانئ حتى تفريغها في ميناء آخر أصبح قصيراً جداً الى درجة أن البضائع تكون في معظم الأحيان معدّة للتسليم قبل وصول سندات الشحن الذي يربطها بالافراج عنها . وما ينجم عن ذلك من تأخير في المحطات الأرضية يؤدي الى زيادة التكاليف والتقليل من قيمة استعمال الحاويات . وقد نشأت مشاكل مشابهة ، وان لم تكن متطابقة ، أحاطت بالتخليص على الشحنات الجوية في مطار الوصول .

٧ - وثمة تطوّر ثالث كان له أثره على الوثائق التي يلزم اصداؤها وهو حركة تيسير التجارة . وقد أظهرت سلسلة من الدراسات التي أجريت أن الشحنة الواحدة من البضائع قد تتطلب من البائع أن يستخرج ما يقرب من ٤ . وثيقة منفصلة بالنسبة للمعاملة التجارية الداخلية وأكثر من ١٠٠ بالنسبة للمعاملة التجارية الدولية . وأظهرت دراسات أخرى أن وثائق المبيعات الدولية تكلف حوالي ٧ في المائة من سعر بيع البضائع (٢) . والغرض من حركة تيسير التجارة هو تخفيض هذه التكاليف عن طريق تقليل عدد الوثائق المطلوبة وتبسيط اجراءات اعداد الوثائق المتبقية بعد ذلك . والجهاز المركزي لتيسير التجارة الدولية هو الفريق العامل المعني بتيسير اجراءات التجارة الدولية ، وهو فريق مشترك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (٣) .

(٢) جاء ذلك في مقال E. du Pontavice المنشور في L'informatique et les

documents du commerce extérieur, Revue du jurisprudence commerciale

الصادر في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٩ ، الصفحة ٤٣٥ في ٤٤٥ - ٤٦ .

(٣) انظر " حقائق عن الفريق العامل المعني بتيسير اجراءات التجارة

الدولية TRADE/WP.4/INF.68, TD/B/FAL/INF.68

٨ - والانجاز الأول الكبير لجهود تيسير التجارة هو القيام في عام ١٩٦٣ بنشر معيار أساسي لايراد المعلومات التي تتكرر في معظم النماذج المطلوبة لبدء وإكمال معاملة تجارية دولية . وفي عام ١٩٧٣ أوصى الفريق العامل رسمياً بهذا المعيار لكي يكون دليلاً لنماذج الوثائق التجارية خاصة باللجنة الاقتصادية لأوروبا . وأعيدت تسميته في عام ١٩٧٨ فأصبح دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية (٤) .

٩ - وكان لظهور دليل الأمم المتحدة هذا تأثير كبير على الجانب المتعلق بالوثائق في التجارة الدولية . فعندما قام العديد من المنظمات القومية والدولية بتوحيد وثائقه طبقاً للدليل ، أصبح في إمكان البائع الشاحن أن يطبع المعلومات الأساسية في نسخة أصلية أو أن يدخلها في أجهزة تجهيز البيانات آلياً ومنها يستخرج سلسلة من الوثائق اللازمة لبيع البضائع وشحنها . أما المعلومات غير المطلوبة في أية وثيقة بعينها فتطمس عن طريق الحجب أو ما شابه ذلك من الوسائل . وتتيح هذه التقنيات لاستخراج الوثائق تحقيق وفورات كبيرة في تكلفة استخراج الوثائق وتقلل من احتمالات الأخطاء الكتابية . وعلاوة على ذلك فإن أي أخطاء كتابية تحدث إنما تتكرر بصورة منتظمة في كل الوثائق التي تستخرج من النسخة الأصلية . ولا ينطوي ذلك على زيادة المصاعب، فإن الخطأ المتكرر أسهل في العثور عليه وتصويبه من الخطأ الذي يقع مصادفة .

١٠ - وثمة تطور رابع وهو استعمال الحاسب الالكتروني لاعداد وثائق النقل واستعمال الاتصالات السلكية واللاسلكية لارسالها . ويسير هذا التطور خطوة بخطوة مع حركة تيسير التجارة لأنه لا يمكن الاستفادة من المزايا الكاملة سواء للحاسبات الالكترونية أو للاتصالات السلكية واللاسلكية دون توحيد المعلومات المطلوبة للأغراض المختلفة وكذلك توحيد شكل تسجيل البيانات . وتزداد شدة لزوم هذا التوحيد القياسي عندما ترسل المعلومات عن طريق الاتصالات السلكية واللاسلكية حيث أن محاولة تخفيض تكاليف الارسال تؤدي الى استخدام الشفرة في ارسال أكبر قدر ممكن من البيانات . فليس عملياً على سبيل المثال أن ترسل بالكامل سلكياً أو لاسلكياً الشروط الموحدة للنقل التي تطبع حالياً على ظهر كل وثائق النقل . ومن الأوفر الإشارة إليها بكلمة واحدة بل ان من الأحسن الإشارة إليها بحرف أو برقم واحد في المكان المناسب .

(٤) تتضمن الوثيقة ECE/TRADE/137 (منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع E.81.II.E.19) دليل الأمم المتحدة للمعلومات التي تورد في الوثائق التجارية مصحوباً بشرح له .

أولا - النظام القانوني

ألف - الاتفاقيات المتعددة الأطراف القائمة

١١ - يرد فيما يلي جدول يبيّن اتفاقيات النقل الرئيسية النافذة ، أو التي هي بانتظار التصديق عليها أو التي لا تزال في صورة مشروع ، والتي تنظّم ما يلزم إصداره من وثائق . ولم يدرج في هذا الجدول ما للاتفاقيات القائمة من بروتوكولات لا تؤثر على ما يلزم إصداره من وثائق .

المنظمة المتضمنة في المرفق	المنظمة التي قامت بالعمل	تاريخ الاجتماع / تاريخ النفاذ	اسم الاتفاقية	وإمplement الاتفاقية
جميع أنحاء العالم	اللجنة البحرية الدولية	٢٥ آب / أغسطس ١٩٢٤ / ٢ حزيران / يونيو ١٩٢٦	الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بصفحات السفن (قواعد لاهاي)	البحر
جميع أنحاء العالم	لجنة الأمم المتحدة للتجارة الدولي	٣١ آذار / مارس ١٩٧٨ / ليست نافذة بعد	اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبراقيق ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)	البحر
جميع أنحاء العالم	اللجنة الدولية التقنية للبحرارة والتأمين البحريين و المندوبين منظمة الطيران المدني الدولي	١٢ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٢٢ / ١٣ شباط / فبراير ١٩٢٣	اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (اتفاقية باريس)	الجو
جميع أنحاء العالم	منظمة الطيران المدني الدولي	٢٨ أيلول / سبتمبر ١٩٥٥ / ١ آب / أغسطس ١٩٦٣	بروتوكول لاهاي	الجو
جميع أنحاء العالم	منظمة الطيران المدني الدولي	٢٥ أيلول / سبتمبر ١٩٥٥ / ليست نافذة بعد	بروتوكول مونتريال رقم ٤	الجو
أوروبا ، شمال أفريقيا ، غربي آسيا	المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية (سيرن)	٧ شباط / فبراير ١٩٢٠ / ١ كانون الثاني / يناير ١٩٢٥	الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية (الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية)	السكك الحديدية
أوروبا ، شمال أفريقيا ، غربي آسيا	المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية (سيرن)	٩ أيار / مايو ١٩٨٠ / ليست نافذة بعد	الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية (الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية)	السكك الحديدية
أوروبا الشرقية ، شرق آسيا	منظمة تعاون السكك الحديدية	١ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٥١ / ١ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٦٦	الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية	السكك الحديدية
أوروبا	اللجنة الاقتصادية لأوروبا	١٩ أيار / مايو ١٩٥٦ / تموز / يوليو ١٩٦٦	اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية	الطرق البرية
جميع أنحاء العالم	مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتسيير (الأونكتاد)	٢٤ أيار / مايو ١٩٨٠ / ليست نافذة بعد	اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي السكك الحديدية	البراقيق المتعددة
أوروبا	المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، اللجنة الاقتصادية لأوروبا	١٩٧٣ مشروع	مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية	الممرات المائية
جميع أنحاء العالم	المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص	مشروع تشرين الأول / أكتوبر ١٩٨١	المشروع الأول لاتفاقية بشأن مسؤولية حقل المحطات الأرضية الدولية	مفاتيح المحطات الأرضية

١٢ - البحر . يقصد بقواعد هامبورغ أن تحل محل قواعد لاهاي . ورغم أن قواعد هامبورغ تحتوى على أحكام أكثر تفصيلا تنظم سन्द الشحن وتستوعب استخدام وثائق النقل غير القابلة للتداول وذلك على نحو أفضل مما هو عليه الحال في قواعد لاهاي ، فهي لا تحتوى على تفسيرات أساسية في القانون الذى ينظم الجوانب المتعلقة بالوثائق من النقل البحرى للبضائع .

١٣ - الجو . لقد عدل بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ ، في جملة أمور ، المادة ٨ من اتفاقية وارسو بتقليل عدد بنود المعلومات المطلوب ادراجها في وثيقة الشحن الجوى . وبما أن عددا من البلدان لم يصدق على بروتوكول لاهاي ، فان أى وثيقة موحدة للشحن الجوى يجب أن تستند الى متطلبات اتفاقية وارسو الأصلية فضلا عن استنادها الى المتطلبات الأقل نطاقا التي يقضي بها البروتوكول .

١٤ - والمادة ٨ من الاتفاقية بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي ستعدّل بدورها ، ولكن بطريقة طفيفة ، بموجب بروتوكول مونتريال رقم ٤ الصادر في ١٩٧٥ . والأهم من ذلك ، فان المادة ٥ من الاتفاقية سيتم تعديلها بموجب هذا البروتوكول بحيث تسمح باستعمال تكنولوجيا الاتصال بالكمبيوتر بدلا من وثيقة الشحن الجوى الورقية .

١٥ - السكك الحديدية . ستحل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولى بالسكك الحديدية لعام ١٩٨٠ محل الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية لعام ١٩٧٠ ومحل الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين والأمتعة بالسكك الحديدية . ان الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية النافذة حاليا هي النسخة الثامنة من الاتفاقية الأصلية التي بدأ نفاذها في عام ١٨٩٣ . واستنادا الى الخبرة السابقة فانه يمكن توقع أن تدخل نسخة عام ١٩٨٠ في حيز النفاذ حوالي عام ١٩٨٥ . وبمكس النسخ الأولى لهذه الاتفاقية ، والتي كانت اتفاقيات مستقلة ، فان أحكامها في الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولى بالسكك الحديدية لعام ١٩٨٠ واردة في مرفق للاتفاقية الرئيسية .

١٦ - والنص الأصلي للاتفاق المتعلقة بالنقل الدولى للبضائع بالسكك الحديدية لعام ١٩٥١ كان مشابها في هيكله ومحتواه للاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية . ومع ذلك ، فان الفروق بين النصين ازدادت ان جرى تنقيح كل منهما منذ ذلك الوقت .

١٧ - وفي أوروبا الشرقية عدة بلدان أطراف في كل من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية والاتفاق المتعلقة بالنقل الدولى للبضائع بالسكك الحديدية . وقد سهل ذلك كثيرا من المرور العابر بين الدول التي هي أطراف في الاتفاقية فقط أو في الاتفاق الآخر . ومع ذلك ، فلم يمنع هذا من التفاوت في نصي الاتفاقيتين .

١٨ - الوسائط المتعددة . ان الأحكام المتعلقة بالوثائق لاتفاقية النقل المتعدد الوسائط مصاغة على نمط أحكام قواعد هامبورغ . وفي الدورة العاشرة المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٨٢ طلبت لجنة النقل البحرى التابعة للأونكتاد ، التي رعت اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، من

الأمين العام للأونكتاد أن يضع قواعد هامبورغ تحت أنظار الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافاً متعاقدة وأن يقترح استحسان ادخالها الى حيز النفاذ في موعد مبكر (٥).

١٩ - وقد نشرت الغرفة التجارية الدولية قواعد لوثيقة نقل مشترك (٦). ورغم أنه ليس لهـذه القواعد قوة ملزمة، فهناك عدة منظمات أعدت وثائق نقل مشترك (متعدد الوسائط) نموذجية وحصلت من الغرفة التجارية الدولية على تأييد بأن الشكل المعني منسجم مع قواعد الغرفة التجارية الدولية، وبذلك فقد تم ايجاد قدر من التوحيد في طبيعة الوثيقة.

٢٠ - وان مقبولية وثائق النقل المشترك تتأثر أيضا بمقبوليتها بوصفها وثيقة نقل لأغراض فتح كتاب اعتماد بموجب القواعد الموحدة للعرف والممارسة في الاعتمادات المستندية (٧).

٢١ - الممرات المائية الداخلية. ينظر المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في نسخة منقحة تمام التنقيح من مشروع اتفاقية بشأن عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية. وقد أحيط مجلس الادارة علما، في دورته ٦١ المعقودة في نيسان/ابريل ١٩٨٢، بأن بعض التقدم قد أحرز في حل الخلافات في الرأي بين دول الراين فيما يتصل باعفاء الناقل من الخطأ في ملاحاة السفينة، الا أنه لم يكن من الواضح ما اذا كان هناك احتمال للتوصل الى اتفاق نهائي أم لا (٨).

٢٢ - مشغلو المحطات الأرضية. اعتمد فريق الدراسة المعني بعقد التخزين، التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص، في دورته الثالثة المعقودة في تشرين الأول/اكتوبر ١٩٨١ مشروعاً أولياً لاتفاقية. وقد أبلغ مجلس ادارة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في دورته ٦١ المعقودة في نيسان/ابريل ١٩٨٢ بأنه وجهت بعض المعارضة للمشروع من بعض مشغلي المحطات الأرضية الذين رأوا فيه تعدياً على حريتهم التعاقدية (٩).

(٥) تتضمن الوثيقة TD/B./C.4/L.162 مشروع القرار كما اعتمده اللجنة.

(٦) منشور الغرفة التجارية الدولية رقم ٢٩٨.

(٧) النسخة الحالية (١٩٧٤) من "القواعد الموحدة للعرف والممارسة" ترد في منشور الغرفة التجارية الدولية رقم ٢٩٠. وللاطلاع على مناقشة للتقدم المحرز في تنقيح "القواعد الموحدة للعرف والممارسة"، انظر A/CN.9/229، وللاطلاع على مناقشة لآثار ذلك على وثائق النقل، انظر الفقرات ٧١ و ٧٢ و ٨٠ أدناه.

(٨) تقرير الدورة ٦١ لمجلس الادارة (١٥ و ١٦ نيسان/ابريل ١٩٨٢)، المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ١٩٨٢، C.D. الدورة ٦١، البند ٥ (و) من جدول الأعمال.

(٩) المرجع نفسه، البند ٥ (ح) من جدول الأعمال.

٢٣ - وقد طلب مجلس الإدارة من الأمانة العامة الدعاية على نطاق واسع لمشروع القواعد من أجل إفساح المجال للتعبير عن الانتقادات حتى يتسنى تبديدها ما قد يوجد من سوء الفهم وأخذ المخاوف المشروعة في الاعتبار (١٠) .

٢٤ - نظام الوثائق الذي تقضي به الاتفاقيات

١ - وجوب إصدار وثيقة

أ - الوثيقة الورقية

٢٤ - تتطلب جميع الاتفاقيات المبرورة للدراسة إصدار وثيقة نقل أو تنص على أنه يجوز للنقل أو للشاحن أن يشترط وجود وثيقة نقل .

٢٥ - وتتطلب الاتفاقيات المنظمة لوسيلتي النقل البري وهما السكك الحديدية والطرق البرية إصدار وثيقة شحن وتحدد محتوياتها بشيء من التفصيل (١١) . وتشترط اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على متعهد النقل المتعدد الوسائط إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط ، ولكن الاتفاقية تجيز أن تكون هذه الوثيقة قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول (١٢) . وبالمثل فإن مشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية يشترط إصدار سند شحن أو وثيقة شحن للنقل بالممرات المائية الداخلية (١٣) . ويمكن أن يكون سند الشحن اسمياً ، أو لأمر ، أو لحامله .

(١٠) أبلغ أمين لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي المجلس أن اللجنة مهتمة بالموضوع اهتماماً قد يترجم في وقت ما إلى عمل إيجابي ، نظراً لعلاقته الوثيقة بالاتفاقيات الدولية المتصلة بنقل البضائع، وبصفة خاصة قواعد هامبورغ، فضلاً عن علمته باحتياجات عدد من البلدان النامية .

(١١) المادة ٨ من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، ١٩٧٠ ؛
المادة ١١ من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، ١٩٨٠ ؛ المادة ٦ من الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ؛ المادة ٤ من اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية . وتمضي الاتفاقية الأخيرة فتص على أن "عدم وجود ورقة الشحن أو مخالفتها للقواعد أو فقدتها لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية" .

(١٢) المادة ٥ (١) .

(١٣) المادة ٣ (١) . وتتضمن مشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية الداخلية نفس الحكم المقتبس من اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع في الحاشية ١١ فيما يختص بعدم وجود وثيقة الشحن أو مخالفته للقواعد أو فقدته .

٢٦ - وتعطي اتفاقية وارسو كلا من الناقل الجوي والمرسل حق اشتراط اصدار وثيقة شحن ، وتكفل أن يقوم الناقل الجوي بذلك بسحب مزايا النصوص التي تستبعد أو تحدد مسؤوليته اذا لم تصدر وثيقة شحن محتوية على بيانات معينة (١٤) . وهذه القاعدة مأخوذ بها في بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ .

٢٧ - وبمقتضى بروتوكول مونتريال رقم ٤ ، يكون اصدار وثيقة النقل ، التي تسمى الآن بيان الشحن الجوي ، لازماً بمقتضى الاتفاقية . على أن عدم تنفيذ ذلك لا يؤثر على مسؤولية الناقل بمقتضى الاتفاقية (١٥) .

٢٨ - وتجيز قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ للشاحن أن يشترط على الناقل اصدار سند شحن بمجرد انتقال البضائع الى عهدة الناقل (١٦) . وعلاوة على ذلك فانه بمجرد تحميل البضائع على ظهر السفينة يكون للشاحن الحق في الحصول على سند شحن مبيّن عليه أنه " مشحون " ويمكن أن يكون ذلك في شكل ملحوظة تكتب على سند الشحن الذي تم اصداره فعلا يبيّن بها اسم أو أسماء السفينة أو السفن التي حملت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ التحميل (١٧) .

٢٩ - ولا تشترط قواعد لاهاي ولا قواعد هامبورغ اصدار سند شحن اذا لم يشترط الشاحن ذلك . ومع ذلك فان نظام المسؤولية الوارد في قواعد لاهاي ، بما في ذلك الاعفاء من المسؤولية وحدود المسؤولية ، لا ينطبق الا في حالة وجود عقد نقل " يغطيه سند شحن أو أى سند ملكية مماثل " (١٨) . ومن الناحية الأخرى ، تنطبق قواعد هامبورغ المتعلقة بالمسؤولية على أى "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى آخر لقاء أجره " (١٩) . وعلى ذلك فانه على الرغم من

(١٤) المادتان ٥ (١) و ٩ . وتتضمن اتفاقية وارسو في المادة ٥ (٢) نفس الحكم المقتبس من اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع في الحاشية ١١ فيما يختص بعدم وجود وثيقة الشحن أو مخالفته للقواعد أو فقده .

(١٥) المادتان ٥ (١) و ٩ من الاتفاقية بعد تعديلهما طبقاً لبروتوكول مونتريال رقم ٤ .

(١٦) المادة ٣ (٣) من قواعد لاهاي ؛ المادة ١٤ (١) من قواعد هامبورغ .

(١٧) المادة ٣ (٧) من قواعد لاهاي ؛ المادة ١٥ (٢) من قواعد هامبورغ .

(١٨) المادة ١ (ب) . انظر أيضا المادة ٢ . وأنظر الفقرة ٧ أدناه فيما يتعلق بإمكانية تضمين عقد النقل نظام المسؤولية الوارد في قواعد لاهاي بايراد بند يكتب على بيان الشحن البحري .

(١٩) المادة ١ (٦) . أنظر أيضا المادة ٢ .

أن حق الشاحن في طلب سند الشحن يظل واحداً في قواعد هامبورغ وفي قواعد لاهاي فان قواعد هامبورغ أكثر انفتاحاً بالنسبة لاستعمال بيانات الشحن البحري وغيرها من وثائق النقل غير القابلة للتداول أو أساليب التوثيق غير الورقية .

٣٠ - ان المشروع الأولي للاتفاقية بشأن مسؤولية مشغلي المحطات الأرضية الدولية هو أقل النصوص المعروضة للدراسة من حيث ما يتطلبه . فهو لا يشترط اصدار الوثيقة الا اذا طلب ذلك الميمل ، وليس من المتوقع اصدار هذه الوثيقة في جميع الحالات (٢٠) .

ب - اصدار الوثيقة الورقية بالتجهيز الآلي للبيانات

٣١ - وتجيز اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لمتعهد النقل المتعدد الوسائط ، اذا وافق المرسل على ذلك ، أن يحتفظ بسجل للبيانات المطلوبة بمقتضى الاتفاقية باستعمال أية وسيلة ميكانيكية أو غير ميكانيكية كالحاسبة الالكترونية مثلا . وفي هذه الحالة يجب أن يزود المرسل بوثيقة سهلة القراءة ، في صورة غير قابلة للتداول ، وتعتبر هذه الوثيقة وثيقة النقل المتعدد الوسائط (٢١) .

٣٢ - وينص المشروع الأولي للاتفاقية بشأن مسؤولية مشغلي المحطات الأرضية الدولية على أنه ليس فيه ما يمنع اصدار الوثائق باستعمال أية وسيلة ميكانيكية أو الكترونية اذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي تصدر فيه الوثيقة (٢٢) .

ج - اصدار وثيقة النقل في جهة الوصول

٣٣ - أصبح من الممكن تقنيا ، منذ زمن طويل ، اصدار وثائق النقل الضرورية في جهة الوصول بارسال المعلومات ذات الصلة برقيا الى الناقل أو وكيله في جهة الوصول (٢٣) ومع توحيد بنود البيانات في وثائق النقل وتطور شبكات الاتصال من بعد بين حاسبة الكترونية وأخرى أصبح من الممكن الآن انتاج المستندات مباشرة في جهة الوصول .

(٢٠) المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ١٩٨٢ ، الدراسة الرابعة والأربعون ، الوثيقة ١٤ ، المادة ٤ .

(٢١) المادة ٥ (٤) .

(٢٢) المادة ٤ (٤) .

(٢٣) أجازت المادة ٧ - ٣٠٥ من القانون التجاري الموحد للولايات المتحدة الأمريكية ،

على الأقل منذ صدور طبعة سنة ١٩٥٨ ، للناقل أن يقوم بناءً على طلب من المرسل باصدار وثيقة النقل في جهة الوصول .

٣٤ - وإصدار وثيقة النقل في جهة الوصول أمر لا تجيزه الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ولا الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية في حالة النقل بالسكك الحديدية، ولا تجيزه اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية في حالة النقل بالطرق البرية، ولا اتفاقية وارسو في حالة النقل الجوي. فجميع هذه الصكوك تشترط أن ترافق البضاعة المشحونة نسخة من وثيقة الشحن (٢٤).

٣٥ - ولما كانت قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ لا تشترط إصدار أية وثيقة نقل فيبدو أن هذه القواعد لا تلزم الناقل بشيء فيما يتعلق بمكان الإصدار. فإذا ما وافق الناقل والشاحن، يمكن للناقل إصدار بيان شحن بحري أو سند شحن في جهة الوصول. ويبدو أن نفس النتيجة ممكنة بالنسبة لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ومشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية.

د - استعمال بدائل للوثائق الورقية

٣٦ - طبقا لبروتوكول مونتريال رقم ٤ يمكن للناقل أن يستعمل بدلا من وثيقة الشحن الجوي "أية وسيلة أخرى من شأنها أن تحفظ سجلا لمطية النقل المطلوبة" (٢٥). وفي تلك الحالة يجب أن يزود الشاحن بإيصال ورقي بالبضائع.

(٢٤) المادة ١٦ (١) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية، ١٩٧٠؛ المادة ٢٨ من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية، ١٩٨٠؛ المادة ٦ (١) من الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية؛ المادة ٥ (٢) من اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية؛ المادة ٦ (٢) من اتفاقية وارسو. ويقضي بروتوكول مونتريال رقم ٤ بأن تكتب على الأصل الثاني من الوثيقة عبارة "للمرسل إليه" ولكن الاتفاقية لم تعد تشترط تحديدا مرافقة هذا الأصل للبضائع أو تسليمه الى المرسل اليه. ويقضي القرار ٦٠٠ ك لاتحاد النقل الجوي الدولي بأنه عندما تستعمل المبرقة الكاتبة أو أية وسيلة إلكترونية أخرى لنقل بيان الشحن الجوي في النقل الدولي يجب أن يصعد أولا بيان شحن ورقي. وكلما نقلت البضاعة المرسله الى ناقل تال وجب تزويد هذا الناقل بالأصل الثاني المخصص للمرسل اليه مع نسخ من بيان الشحن الجوي القابل للنقل.

(٢٥) المادة ٥ (٢) من الاتفاقية بعد تعديلها طبقا لبروتوكول.

٣٧ - وطبقا لمشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية ، يمكن استعمال الوسائل الكهربائية أو الآلية لتسجيل واقعة التعامل (٢٦) . وخلافا لما يقضي به بروتوكول مونتريال رقم ٤ لا يشترط إيصال ورقي .

٣٨ - ولما كانت قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ لا تشترط إصدار وثيقة نقل الا اذا طلب الشاحن سند شحن ، فان أيًّا من الاتفاقيتين لا تستبعد استعمال أساليب التوثيق غير الورقية .

٢ - التصرف في البضائع على أساس الوثيقة

٣٩ - ان احدى الوظائف التقليدية لسند الشحن البحري هي استعماله كسند ملكية حيث تكون لحائز سند الشحن ملكية رمزية للبضائع . ويتم تنفيذ هذه الوظيفة من خلال القاعدة التي تنص على أن الناقل لا يمكنه تسليم البضائع الا عند استرداد سند الشحن . وهذه القاعدة مفترضة ولكنها غير واردة بالنص في قواعد لاهاي ، بينما نص عليها تحديدا في قواعد هامبورغ ومشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية واتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (٢٧) .

٤٠ - ويمكن أن تترتب نفس النتيجة على المشروع الأولي لاتفاقية مسؤولية مشغلي المحطات الأرضية الدولية ان ينص على أنه :

" يجوز أن تحتوى الوثيقة التي يصدرها مشغل محطة أرضية دولية ، اذا اتفق الطرفان على ذلك وسمح به القانون المعمول به ، على تعهد من قبل هذا المشغل بتسليم البضائع عند تقديم الوثيقة " (٢٨) .

٤١ - وتنص الاتفاقيات التي تذكر بالتحديد وثيقة الشحن باعتبارها وثيقة النقل الوحيدة على آلية تسمح للشاحن بأن يصدر أمرا للناقل بعدم تسليم البضائع الى المرسل اليه . فطبقا لاتفاقية وارسو يجب أن تعد وثيقة الشحن من ثلاثة أصول يسلم ثالثها للشاحن (٢٩) . وحتى يتم وصول

(٢٦) المادة ٣ (٥) .

(٢٧) المادة ١ (٧) من قواعد هامبورغ ؛ المادة ٤ (١) من مشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية ؛ المادة ٦ (٢) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع .

(٢٨) المادة ٤ (٤) .

(٢٩) المادة ٦ .

البضائع الى جهة الوصول ، يمكن للشاحن أن يمارس حق التصرف في البضائع عند تقديمه الأصل الثالث لورقة الشحن الى الناقل (٣٠). والقاعدة واحدة في جوهرها بالنسبة للبضائع المنقولة بالطرق البرية في اطار اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ، فيما عدا أن النسخة التي تعطى للشاحن والتي تسلّم الى الناقل في حالة أى توقّف في أثناء النقل تكون هي الأصل الأول (٣١) . أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية في اطار الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية أو الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ، فان أى تغيير في مسار البضائع من قبل الشاحن يجب أن يدوّن على النسخة الثانية من وثيقة الشحن (٣٢) . وعلى ذلك يفقّد المرسل حقه في التصرف في البضائع بمجرد تسليمه لأصل وثيقة الشحن الموجود في حوزته أو لنسختها الموجودة لديه الى المرسل اليه أو الى أحد البنوك في اطار اعتماد مستندى .

- ٤٢ - وتنص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على أنه اذا نقلت البضائع بمقتضى وثيقة نقل متعدد الوسائط غير قابلة للتداول ، يعفى متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع اذا سلّمها الى المرسل اليه " أو الى أى شخص آخر تحدده له تعليمات صحيحة ، تحريرية في المادة " (٣٣) . ولما كان حق المرسل في اصدار أمر الى متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع الى شخص آخر غير المرسل اليه غير مبني على حيازته لنسخة من الوثيقة غير القابلة للتداول ، فانه يبدو أن الاتفاقية لا تقدّم وسيلة تمنع المرسل من ممارسة حق التصرف في البضائع حتى تسليمها . وتنطبق نفس النتيجة على حالة البضائع المنقولة بمقتضى بيان شحن بحرى حيث أن قواعد لاهاى وقواعد هامبورغ لا تنظّم النواحي المتعلقة بالوثائق لشحنه من هذا القبيل .
- ٤٣ - وينص مشروع اتفاقية عقد نقل البضائع عبر الممرات المائية الداخلية على أن الناقل لا يمكنه التسليم الا الى الشخص المحدد في سند الشحن اذا كان اسما (٣٤) . ولا ينص المشروع على قاعدة فيما يختص بحق الشاحن في التصرف في البضائع اذا تم النقل بمقتضى وثيقة شحن .

(٣٠) المادتان ١٢ و ١٣ .

(٣١) المادة ١٢ (٥) .

(٣٢) المادة ٢١ (٢) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ،

١٩٧٠ ؛ المادة ٣٠ (٢) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، ١٩٨٠

المادة ١٩ (٥) من الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية .

(٣٣) المادة ٧ (٢) .

(٣٤) المادة ٤ (١) . ويحتوى المشروع أيضا على قواعد محددة بالنسبة لسندات

الشحن الصادرة " لأمر " أو " لحاملها " .

٣ - المتطلبات الخاصة بالبيانات

٤٤ - كي تقوم وشيقة النقل بوظائفها المختلفة ، يجب أن تتضمن قدرا معيناً من البيانات . وكثير من هذه البيانات لا يتخير مهما كانت وسيلة النقل . والواقع ان الكثير من هذه البيانات هي نفس البيانات التي تلزم في الوثائق الأخرى المتعلقة ببيع وشحن البضائع . وعلى اى حال ، فان كل اتفاقية تفرض عدد معيناً من عناصر البيانات التي يجب ان تظهر في وشيقة النقل المعينة .

٤٥ - والحد الأدنى لعدد عناصر البيانات التي تشترطها أية اتفاقية هو ثلاثة ، وفقاً لقواعد لاهاي ، وبروتوكول لاهاي وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لاتفاقية وارسو (٣٥) . والحد الأقصى لعناصر البيانات الذي تتطلبه اتفاقية وارسو الاصلية هو سبعة عشر ، يليه خمسة عشر عضواً في قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط (٣٦) .

٤٦ - ولا يمكن الاستدلال على وجود اتجاه سواء لزيادة عدد عناصر البيانات المطلوبة أو لخفضه . وقد خفض بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ عدد عناصر البيانات المطلوبة من سبعة عشر ، كما كان محدد اصلاً في اتفاقية وارسو ، الى ثلاثة . وتم تأكيد هذا القرار ببروتوكول مونتريال رقم ٤ لعام ١٩٧٥ ، مع ان احد عناصر البيانات المطلوبة مختلف عن العنصر الوارد في بروتوكول لاهاي . ومن ناحية أخرى ، زادت قواعد هامبورغ في عام ١٩٧٨ العدد المطلوب من عناصر البيانات من الثلاثة الواردة في قواعد لاهاي الى خمسة عشر . وتلا ذلك في عام ١٩٨٠ ، اتفاقية النقل المتعدد الوسائط .

٤ - شرط التوقيع

٤٧ - تشترط معظم الاتفاقيات ، وليس كلها ، أن يوقع الشاحن أو الناقل أو كلاهما ، على وشيقة النقل . وتسمح جميع الاتفاقيات التي تشترط وجود توقيع ، بوضع التوقيع بطريقة آلية ما .

(٣٥) المادة ٣ (٣) من قواعد لاهاي ؛ والمادة ٨ من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مونتريال رقم ٤ ، لاتفاقية وارسو بصورتها المعدلة . وعناصر البيانات التي يشترطها البروتوكولان ليست متطابقة تماماً .

(٣٦) المادة ٨ من اتفاقية وارسو ؛ والمادة ١٥ من قواعد هامبورغ ؛ والمادة ٨ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط .

رقم المادة في الاتفاقية	انطباق قانون مكان الاصدار	التوقيع المملوك الشكل المسموح به للتوقيع وسايل اخرى	مختصوم	الناقل	المشاحن	الاتفاقية
١٤	نعم (أ)	نعم (أ)	نعم	نعم	نعم	قواعد هامبورغ
٦	لا	لا	نعم - للمشاحن	نعم	نعم	اتفاقية رارسو
٦	لا	لا	نعم - للمشاحن	نعم	نعم	بروتوكول لاهاي
٦	لا	لا	نعم	نعم	نعم	بروتوكول مونتريال رقم ٤
٨ و ٦	نعم (ب)	لا	نعم - للمشاحن	نعم	نعم (ب)	الاتفاقية الد وليبية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحد يدة ١٩٧٠
٧ و ٦	نعم (ب)	لا	نعم - للمشاحن	نعم	نعم (ج) نعم (ب)	الاتفاق المتعلق بالنقل الد ولي للبضائع بالسكك الحد يدة نعم ١٩٨٠
٧ و ٦	لا	لا	نعم - للمشاحن	نعم	نعم (ج)	اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق البرية
٥	نعم (د)	لا	نعم (د)	نعم (د)	نعم	اتفاقية نقل البضائع الد ولي المتعدن الروسايط
٥	نعم (أ)	نعم (أ)	نعم	نعم	نعم	

(١٤)

رقم المادة	النطاق قانون	المسئول بالتوقيع	التوقيع المملوك	الاتفاقية
في الاتفاقية	مكان الاصدار	موضوع وسائل أخرى	الشاحن الناقل	الاتفاقية بشأن
٦	نعم (هـ)	نعم	نعم	مشروع اتفاقية بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية
٦	نعم (هـ)	نعم	نعم	مشروع اتفاقية بشأن مسؤولية مشغلي المحطات الارضية الدولية
٦	نعم (هـ)	نعم	نعم	مشروع اتفاقية بشأن مسؤولية مشغلي المحطات الارضية الدولية

(أ) يجوز أن يكون التوقيع على [سند الشحن] وثيقة النقل المعتمد الوسائط [بخط اليد ، أو بالصورة المطبقة للاصل ، أو بالتوقيع ، أو بالخاتم ، أو بالرموز ، أو ميثاقاً بآلية وسيلة الآلية أو الالكترونية أخرى ، اذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه] سند الشحن [وثيقة النقل المعتمد الوسائط] .

(ب) "يضيف الرسائل الى اسمه وعنوانه وتوقيمه المكروب او المطبوع او المختوم ، اذا اقتضت ذلك القوانين والاعلمة السارية في محطة العبور" .

(ج) لا تشترط الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، كما لا يشترط الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ، "توقيع" الناقل ، الا انهما يشترطان أن يثبت الناقل ختمه على وثيقة الشحن .

(د) "يجوز أن تكون هذه التوقيعات مطبوعة أو ان يستعاض عنها باختام الرسائل والناقل ، اذا ما كان قانون البلد الذي اعدت فيه وثيقة الشحن يسمح بذلك" .

(هـ) هذه القاعدة مشابهة للقاعدة المذكورة في الملحوظة (د) ، مع اضافة انه يمكن أيضاً استخدام أى علامة أخرى تدل على صحة الوثيقة ، اذا ما سمح قانون البلد الذي صدرت فيه الوثيقة بذلك .

٤٨ - ان الفريق العامل المشترك بين اللجنة الاقتصادية لاروبا ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمعني بتيسير اجراءات التجارة الدولية قد أوصى :

" الحكومات والمنظمات الدولية المسؤولة عن الاتفاقات الحكومية الدولية ذات الصلة ، بأن تدرس النصوص القومية والدولية التي تتضمن اشتراطات للتوقيع الذي يثبت على الوثائق اللازمة في التجارة الدولية ، وبأن تولي الاعتبار لتعديل هذه الاحكام ، حسب الاقتضاء ، بحيث يمكن اعداد ونقل المعلومات التي تتضمنها الوثائق ، بوسائل الكترونية أو وسائل آلية أخرى لنقل البيانات ، وتحقيق شرط التوقيع بتصديق تضمنه الوسيلة المستخدمة في النقل " (٣٧) .

جيم - المنظمات التي تعد نماذج وثيقة النقل

٤٩ - يعتبر من الامور الهامة ، طبقا لبعض اتفاقيات النقل ، أن يستخدم جميع الناقلين وثيقة نقل ذات شكل موحد . وفي هذه الحالات ، يمكن تكليف احدى المنظمات بتصميم الوثيقة المطلوبة . وفي الحالات التي لا يعتبر فيها التوحيد بمثل هذه الأهمية الكبيرة ، يمكن ان يكون للناقلين الحرية في تصميم وثائقهم الخاصة بهم ، طالما انها تتضمن المعلومات التي تتطلبها الاتفاقية .

٥٠ - وقد حددت الدول شكل وثيقة الشحن بالسكك الحديدية ، المستخدمة بموجب الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ، وأدرجته كمرقق للاتفاقية . وقد تم مؤخرا تنقيح شكل الوثيقة ، وهي الآن تتماشى مع " دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية " .

٥١ - والى أن اصبحت الصيففة التي أعدت عام ١٩٧٠ للاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية نافذة المفعول في عام ١٩٧٥ ، كانت وثيقة الشحن بالسكك الحديدية ، بموجب تلك الاتفاقية ، واردة أيضا في مرفق الاتفاقية . وبموجب الصيففة التي أعدت عام ١٩٧٠ للاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، فان للسكك الحديدية سلطة فرض وثيقة شحن نموذجية (٣٨) . ويجب أن ترسل الوثيقة النموذجية المقترحة الى المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية (برن) ، الذي يرسلها الى الدول المتعاقدة . وانذا لم تعترض أية دولة خلال شهر واحد ، يصبح الاقتراح نافذ المفعول . فانذا كان هناك اعتراض ، فان المكتب المركزي يحاول حل الخلافات . وبموجب الصيففة التي أعدت عام ١٩٨٠ للاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، والمرفقة بالاتفاق المتعلق بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ، والمتوقع أن تصبح نافذة المفعول في حوالي عام ١٩٨٥ ، سيكون للسكك الحديدية سلطة كاملة في

(٣٧) التوصية رقم ١٤ ، TRADE/WP.4/INF.63, TD/B/FAL/INF.63

(٣٨) المادة ٦ (١)

وضم وثيقة شحن نموذجية دون العنصر على موافقة حكومية (٣٩) . واضطلعت اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية بتعيين شكل وثيقة الشحن بالسكك الحديدية التي تشترطها الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية . وقد تم منذ عام ١٩٦٩ تعديل وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المستخدمة بموجب هذه الاتفاقية ، كي تتماشى مع " دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية " .

٥٢ - وليست هناك اتفاقية بين الاتفاقيات الاخرى تعدد المنظمة المكلفة بتصميم الوثيقة ، أو تقتضي أن تكون الوثيقة المستخدمة موحدة الشكل . ومع ذلك فإن استصواب استخدام وثائق موحدة الشكل أدى الى قيام منظمات مختلفة بتصميم وثائق نقل نموذجية .

٥٣ - وقد قام اتحاد النقل الجوي الدولي بتصميم وثيقة شحن جوى ، جعل استخدامها الزاميا على أعضاء الاتحاد ، وتستخدم على نطاق واسع من قبل غير أعضائه . وقد تم اعتماد بيان شحن جوى/وثيقة شحن جوى ، تتماشى مع " دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية " لاستخدامها اختياريا ، اعتبارا من ١ نيسان/ابريل ١٩٨٢ ، واجباريا اعتبارا من ١ كانون الثاني/يناير ١٩٨٤ (٤٠) .

٥٤ - وقام الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية بتصميم وثيقة شحن تشترطها اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ، وتتماشى مع " دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية " ، وهي تستخدم على نطاق عام . كما قامت منظمات أخرى أيضا مثل مجلس تيسير اجراءات التجارة الدولية ، في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، بتصميم وثائق شحن تشترطها اتفاقية نقل البضائع بالطرق البرية ، ويجرى استخدامها . ووثيقة الشحن التي قام مجلس تيسير اجراءات التجارة الدولية بتصميمها تتماشى أيضا مع " دليل الأمم المتحدة " .

٥٥ - وليس في وثائق النقل البحري للبضائع نفس درجة التوحيد الموجودة في وثائق اشكال النقل الاخرى . والتقليد المتمثل في أن يكون لكل ناقل اشكال وثائق الشحن الخاصة به ، وفي احيان كثيرة اشكال مختلفة للسلع أو المسارات المختلفة ، لا يزال سائدا الى يومنا هذا . وبالمثل فمع استحداث وثائق نقل جديدة لها طبيعة وثائق الشحن بالبحر ، كثيرا ما يقوم كل ناقل بتصميم كل وثيقة على حدة .

٥٦ - ومع ذلك ، فقد تم تحقيق درجة ما من التوحيد . ويجرى على نطاق واسع اتباع سند الشحن النموذجي الذي اقترحه غرفة الشحن الدولية ، والذي يتماشى مع " دليل الامم المتحدة " . واقترحت رابطات تجارية ومؤتمرات شحن مختلفة انواعا مختلفة من وثائق الشحن النموذجية . وكثيرا ما تتباعد هذه الوثائق النموذجية الشكل الذي اقترحه غرفة الشحن الدولية .

(٣٩) المادة ١٢ (٢) . انظر أيضا : E. Bertherin, La réforme de la lettre de voiture internationale, 88 Bulletin des transports internationaux par chemins de fer (1980) 47 .

(٤٠) قرارات اتحاد النقل الجوي الدولي ٦٠٠ ي (١١١) .

٥٧ - ولا شك في أن أقل وثائق النقل توحيداً هي وثيقة النقل المشترك أو النقل المتمسّد الوسائط . ونظراً إلى تنوع الحالات التي تندرج تحت عنوان النقل المشترك أو النقل المتمسّد الوسائط ، فإنه من المحامل إلا يتحقق لبعض الوقت ، توحيد شكل الوثيقة ، ان كان سيتحقق على وجه الاطلاق . ومع ذلك ، فإن بعض المنظمات قد اعتمدت وثائق للنقل المشترك تتماشى مع " دليل الأمم المتحدة " ، ومن هذه المنظمات المؤتمر البحري الدولي لبلدان بحر البلطيق ، وغرفة الشحن الدولية ، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء البضائع العابرة .

ثانياً - بعض التلورات الحالية

ألف - الوثائق ذات الظهر الخالي من الشروط، والوثائق المختصرة، والوثائق التي يقدّمها الشاحن

٥٨ - غالباً ما تصمم وثائق النقل على شكل نماذج متعددة الأوراق بينها ورق كربون بحيث تسمح للشاحن أن يملأ الأصول والنسخ جميعها بالكتابة على الآلة الكاتبة مرة واحدة. وفي العمادة تدرج على ظهر الأصول الشروط العامة للنقل لدى الناقل.

٥٩ - ان تطوير مجموعة من النماذج للمعاملات التجارية الدولية تتمشى مع دليل الأمم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية قد جعل في الامكان استخدام الطرق الحديثة في اعداد الوثائق عن طريق سحب جميع الوثائق اللازمة لبيع وشحن البضائع مرة واحدة بالطرق البروغرافية الحديثة بيد أن معدات اعداد الوثائق غير مكيفة غالباً لطبع النماذج المتعددة الأوراق وتتطلب أحياناً استخدام ورق التلقيم المتواصل، ويجب لذلك، الا يكون هناك أي شيء مطبوع على الظهر.

٦٠ - وحتى عندما لا يكون الأمر كذلك يكون من الأسهل للشاحن لو سمح له باستعمال نموذج موحد لأي واسطة من وسائل النقل يستطيع أي ناقل أن يستخدمه.

٦١ - وأوصى الفريق العامل المشترك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمعني بتيسير اجراءات التجارة الدولية، بغية افساح المجال لهذـه النماذج المقدمة من الشاحن أو الوثائق التي يخلو ظهريها من الشروط، بوضع الفقرة التالية على وجه الوثيقة :

" يندرج هنا ما تنص عليه الشروط الموحدة للنقل المعمول بها لدى مقاول النقل / الناقل (بما في ذلك الشروط المتعلقة بمرحلة ما قبل النقل ومرحلة النقل والتعريف المطبقة في تاريخ تسلم البضائع في العبدة لغرض النقل، فضلاً عن أية اتفاقية وليية أو قانون قومي يلزم تطبيقه على العقد المثبت بهذه الوثيقة .

ويجوز الاطلاع على نسخة من الشروط الموحدة للنقل المعمول بها لدى مقاول النقل / الناقل والمطبقة على هذا العقد أو يمكن أن تقدم عند الطلب في مكتب مقاول النقل / الناقل أو وكلاهما الرئيسيين " (٤١) .

٦٢ - ان مدى قبول المحاكم في مختلف البلدان لهذا الراج العام للفقرة يعتمد على موقف النظام القانوني من عقود الانعان واستعمال الشروط العامة فضلاً عن نص شروط النقل العادية لكل ناقل وعلى توفر هذا النص للشاحنين الذين سيخضعون لأحكامه (٤٢) .

(٤١) التوصية رقم ١٢، الفقرة ١٦، TRADE / WP.4 / INF.61 و TD/B/FAL/INF.61.

(٤٢) طّق أحد المراقبين على هذا بأن قانون الدعوى المتعلق بصحة الوثائق المختصرة والوثائق ذات الظهر الخالي من الشروط يشوبه الاضطراب ومن الصعب تفسيره في عدد معين من البلدان البحرية الهامة E.du.Pontavice, Supra, note 2, at p.441.

٦٣ - ووثائق النقل ذات الظاهر الخالي من الشروط أو الوثائق المختصرة مقبولة للاعتمادات المستندية الصادرة بموجب القواعد الموحدة للصرف والممارسة في الاعتمادات المستندية (٤٣).

٦٤ - وثائق النقل العامة أو المتعددة الأغراض

٦٤ - ان تنسيق مختلف وثائق النقل وفقا لدليل الامم المتحدة للنماذج أوضح أن البيانات المطلوبة لنقل البضائع بمختلف وسائل النقل متشابهة . وان استحداث وثائق نقل ذات ظهري خال من الشروط أو وثائق مختصرة تحمل فقرة شبيهة بتلك التي اقترحها الفريق العامل المشترك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد والمعني بتيسير ممارسات التجارة الدولية قد جعل في الامكان ادراج شروط النقل لأي ناقل وبأي واسطة من وسائل النقل في وثيقة النقل .

٦٥ - وقد قام فريق عامل تابع للمجلس السويسري لاجراءات التجارة بالجمع بين هاتين الميزتين في مشروع وثيقة نقل متعددة الأغراض ذات ظهري خال من الشروط (٤٤) وقد صممت الوثيقة كي يستعاض بها عن :

- بيان الشحن البحري ، وايصال الكمبيوتر باستلام الشحنة ؛
- سند الشحن البحري ، وسند الشحن البحري في المجارى المائية ، وسند الشحن البحري المباشر ؛
- وثيقة النقل المشترك ؛
- وثيقة الشحن بالسكك الحديدية ؛
- وثيقة الشحن بالطرق البرية ؛
- سند الشحن الجوي ؛
- شهادة نقل من وكيل العبور ؛
- شهادة استلام من وكيل العبور .

٦٦ - وعند استخدام وثيقة الشحن المتعددة الأغراض كسند شحن يتعين كتابة الحرفين "BL" في مربع محدد لهذا الغرض في النموذج . ومع أن تقرير الفريق العامل لم يناقش هذه المسألة ، بيد وأن هناك اعتقادا بأن هذه اشارة كافية الى أن "الناقل يتعهد بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة" (٤٥) .

(٤٣) المادة ١٩ (ب) '٢' .

(٤٤) SWEPRO, Multi-Purpose Transport Document (MPT), (Goteborg, 1981),

reprinted in TRADE/WP.4/R.165 .

(٤٥) جزء من تعريف سند الشحن الوارد في "قواعد هامبورغ" ، المادة ١ (٧) .

٦٧- وقد استخدمت عدة شركات في السويد على سبيل التجريب مشروع وثيقة النقل المتعددة الأغراض وكانت ناجحة في ذلك . وقد صدر تقرير الفريق العامل التابع للمجلس السويدي لتيسير اجراءات التجارة في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨١ ، باللخة الانكليزية ، ووزع على نطاق واسع بغية حفز التفهم الدولي للمفهوم . وكما لاحظ الفريق العامل " لا معنى لبدء الادخال المحلي لهذه الفكرة الجديدة في السويد وحدها ، لأن هذا سيكون صعبا بدون تفهم دولي لها " (٤٦) . وزيادة على ذلك ، ربما توجد صعوبات في استخدام الوثيقة مع وسائط النقل الدولي مثل السكك الحديدية والنقل الجوي حيث يطلب جميع الناقلين استخدام نماذج معينة (٤٧) .

جيم - الاستعاضة عن سند الشحن ببيان الشحن البحري

٦٨- ان وثائق النقل الوحيدة التي يتعين على الشاحن ارسالها بمعزل عن البضائع هي سند الشحن ووثيقة النقل المتعددة الوسائط القابلة للتداول . والاستخدام الخاص لهذه الوثائق يتطلب زيادة في التكلفة بالنسبة لجميع الأطراف . وطلاوة على ذلك ، غالبا ما تصل الوثائق بعد وصول البضائع مما يتسبب في اكتظاظ المرافئ وما يرتبط به من تكلفة .

٦٩- ووجد في بعض الصناعات ان غالبية الشحنات تتم بين قدامى الزبائن أو بين مصانع مختلفة لاحدى المجموعات المتعددة الجنسيات . وفي هذه الحالات لا يؤدي سند الشحن أى وظيفة تجارية لا تؤدى بها بالمثل وثيقة نقل غير قابلة للتداول مثل بيان الشحن البحري .

٧٠- وتتمثل الصعوبة القانونية الرئيسية حاليا بالنسبة لاستعمال بيانات الشحن البحري بين الأطراف ذات الصلة في نظام المسؤولية الوارد في قواعد لاهاي التي لا تنطبق الا عندما يكون النقل مغطى بسند شحن أو سند ملكية مشابه . ولذا غالبا ما تدرج بيانات الشحن البحري قواعد لاهاي في عقد النقل . ويشك في فعالية مثل هذا الادراج (٤٨) . أما قواعد هامبورغ فتتسخ هذه المسألة القانونية نظرا لأن هذه القواعد تنطبق على " أى عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى آخر لقاء أجره " (٤٩) .

(٤٦) SWEPRO News, No.3 February 1982, p.7

(٤٧) لا يستعاض عن وثيقة الشحن بالسكة الحديدية ولا تستكمل بأية وثيقة أخرى غير المنصوص عليها أو المسموح بها في هذه الاتفاقية أو في التعريفات الجمركية . الاتفاقية الدولية المتعلقة المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية ، ١٩٧٠ المادة ٦ (٨) . وانظر أيضا الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ، ١٩٨٠ ، المادة ١٣ (٤) .

(٤٨) أنظر أعلاه ، الحاشية ٤٢ .

(٤٩) المادة ١ (٦) .

٧١- ومع ان بيانات الشحن البحري تستخدم في معظم الأحيان ، يتعين عدم بيع البضائع وهي لا تزال على ظهر السفينة وعدم اصدار اعتماد مستندي ، فان المزايا التكلفة الناشئة عن تبسيط الاجراءات المستندية في حالة عدم اصدار سند شحن قد حدا بالفريق العامل المشترك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد والمعني بتيسير اجراءات التجارة الدولية الى أن يوصي بأن :

" يقدم الناقلون دائما وثيقة نقل غير قابلة للتداول ، مع ايلاء اعتبار لا مكانية استغلالها في اطار الاعتمادات المستندية اذا اشترط طالب الاعتماد ذلك " (٥٠) .

٧٢- ويسمح المشروع الحالي لتنقيح القواعد الموحدة للعرف والممارسة في الاعتمادات المستندية بقبول استعمال بيانات الشحن البحري غير القابلة للتداول في الاعتمادات المستندية وفي حين أشار نزعاً عام ١٩٧٤ القواعد الموحدة للعرف والممارسة بأسهاب الى سندات الشحن البحرية ، فان المشروع الحالي يشير الى " وثائق النقل " (٥١) . وأصبحت مسؤولية طالب الاعتماد أن يحدد بالتفصيل وثيقة النقل التي يرغب في طلبها . كما أن من مسؤولية المصرف الذي يمنح الاعتماد أن يقرر اذا ما كانت وثائق النقل المحددة في طلب الاعتماد تفي بالفرص .

٧٣- ويعزى القلق الذي أحرب عنه بشأن استعمال بيانات الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية الى أنها لا تؤكد للمصرف ولا للمرسل اليه أن المرسل لن يحول مسار البضاعة بعد تسلمه الثمن بموجب الاعتماد . وتنشأ مشكلة مماثلة لهذا عندما يتم توثيق النقل بدون استخدام وثائق .

٧٤- وقد أجريت عدة دراسات من أجل تطوير نهج ولمعالجة هذه المشكلة تعطي للمرسل اليه والمصرف الضمان القانوني ذاته الذي يوفره حيازة سند شحن ولكنها أكثر كفاءة من الناحية الادارية . وقام المجلس السويدي لبحوث النقل برعاية أكثر المشاريع تقدماً . ودخل هذا المشروع حيز الاستعمال التجريبي بوصفه نظام ACL لدليل ايصال استلام الحمولة (٥٢) . وهذا النظام يمثل في الدمج بين بيان الشحن البحري والتجهيز الآلي للبيانات . ويعتمد على شبكة داخلية للحاسبة الالكترونية تعمل بين مرافئ الشحن والمكان المقصود . فالناقل يزود الشاحن بنسخة مطبوعة بالحاسبة الالكترونية من بيانات الشحن وتعتبر هذه أنها النسخة الأولى . وتضم هذه النسخة المطبوعة ، فيما تضم ، العناصر التالية :

(٥٠) التوصية رقم ١٨ ، التدبير التيسيري ٧ - ٢ ، ECE/ TRADE/141 .

(٥١) أدناه ، الفقرة ٨ .

(٥٢) K.Gronfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement

(Goteborg, 1979; K. Gronfors, The Legal Aspects and Practical Implications of non-Documentary (Paperless) Cargo Movement, BIMCO BULLETIN 1981, p.6180.

- (أ) مصرف المشتري ، الذي فتح كتاب الاعتماد ، ويطلق عليه المرسل اليه ؛
(ب) اعلان الشاحن بأنه تنازل تنازلا لا رجعة فيه عن حقه في التصرف بالبضائع في
أثناء نقلها لصالح المرسل اليه ؛
(ج) اعلان الناقل بأن لديه الشحنة المحددة في الايصال في أمان وبوصفها ضمانا
للمصرف المعين برسلا اليه .

٧٥- يظهر أنه مامن مشروع آخر قد وصل الى مستوى التجريب والاستعمال العمليين . بيد ان
أحد الاقتراحات المتعلقة بتوثيق النقل بدون وثائق التي قدمت للاستعمال مع أنظمة بيانات
الاتصال العامة يتمثل في استخدام نظام دليل عام بالشفرة ، يقوم فيه محتوى البيانات الواردة
في رسالة الحاسبة الالكترونية ، عن طريق استخدام الشفرة ، بتوثيق مصدر ومحتوى الرسالة (٥٣) .
يعتمد هذا المقترح أيضا على اعلانات مشابهة لتلك الواردة في نظام ACL لدليل ايصال استلام
الحمولة .

٧٦- بيد أن ثمة نهجا آخر تم اقتراحه هو الاعتماد على نظام للتسجيل . ووفقا لأحد المقترحات
يسجل الناقل في حاسباته الالكترونية أية مبيعات أو ضمانات عينية مقدمة للبضائع (٥٤) . ووفقا
لاقتراح آخر تم عرضه بالنسبة لشحنات السوائب ، ولا سيما لتجارة الناقلات الصهرجية ، يحفظ
التسجيل اما في تسجيل مركزي في موقع مناسب أو عن طريق أحد المصارف (٥٥) .

- R.Henriksen, The legal Aspects of Paper-less International Trade (٥٣)
, and Transport (Copenhagen 1982)
K.H.Reinskou, Bills of Lading and ADP: Description of a Computeri- (٥٤)
zed System for Carriage of Goods by Sea, 2 Journal of Media Law and Practice, No.2
(1981), reprinted in TRADE/WP.4/R. 159
P.Gram, Chairman, INTERTANKO Documentary Committee, Delivery of (٥٥)

Cargo without Presentation of Bills of Lading . تقرير مؤرخ في ١٦ تشرين الثاني /
نوفمبر ١٩٨٠ . قارن الاقتراح المقدم في الدورة الثامنة للجنة بانه " في حال استصواب ادخال
نظام للتسجيل عنصرا من عناصر أى ضمان عيني لتمويل التجارة الخارجية ، ينبغي استطلاع امكانية
اقامة نظام للتسجيل يشمل العالم كله ، بمساعدة الحاسبة الالكترونية " تقرير لجنة الأمم المتحدة
للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الثامنة ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة
الثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/10017) ، الفقرة ٦٠ .

دال - القيمة القانونية لسجلات الحاسبة الالكترونية

٧٧- نظرا لأن السجلات المخزونة في الحاسبات الالكترونية بدأت تحل ، بدرجة متزايدة محل السجلات والوثائق الورقية ، بما فيها وثائق النقل ، فقد أعرب عن القلق ازاء القيمة القانونية لتلك السجلات . ورغم استخدام الحاسبات الالكترونية على نطاق واسع في كل ميادين النشاط التجاري ، فلا يزال ثمة تردد في بعض البلاد ازاء السماح لسجلات الحاسبات الالكترونية بأن تكون دليلا امام المحاكم وديئات التحكيم . ومن المعتقد ان الحالة الراهنة للتقنيات في مسألة سجلات الحاسبات الالكترونية لا تعطي ضمانات كافية ضد التزوير . فضلا عن ذلك ، توجد حواجز قانونية تقليدية تتعلق باستخدام هذه السجلات كاثبات وخاصة في البلدان التي تأخذ بتقاليد القانون العام .

٧٨- ويحدد التقرير المتعلق بتحويلات الأموال بالوسائل الالكترونية المقدم الى اللجنة في هذه الدورة عددًا من الاجراءات الدولية التي اتخذت تسهلا لعملية استخدام التجهيز الآلي للبيانات (٥٦) . وقد سبق أن لوحظ أطلاه وجود عدد من تلك الاجراءات في ميدان وثائق النقل . ويحدد التقرير كذلك الاجراءات الدولية التي اتخذت بصددها سجلات الحاسبات الالكترونية في الاثبات .

٧٩- ويخلص التقرير الى أن :

" وجود قواعد متناسقة فيما يتعلق بالظروف التي ينبغي فيها انتاج سجلات الحاسبة الالكترونية لتكون مقبولة كاثبات ، وبحجية سجلات الحاسبة الالكترونية في الاثبات ، هو أمر ضروري لتوفير الضمان القانوني للتحويلات الالكترونية الدولية للأموال . بيد أن المشكلة تتعدى التحويلات الالكترونية للأموال وتشمل كل جوانب التجارة الدولية التي يحتمل ان تستخدم فيها الحاسبات الالكترونية . وحيث ان قواعد الاثبات هي جزء من القانون الاجرائي ، ومرتبطة بسائر الهيكل القانوني للدولة ، فان تعديل القانون سيكون صعبا في الوقت الحاضر . وعلى أية حال ، فإنه اذا وضعت مبادئ توجيهية فيما يتعلق بالظروف التي تقبل فيها سجلات الحاسبة الالكترونية كاثبات ، فإن ذلك قد يؤثر على التطور القانوني في هذا الميدان " (٥٧) .

(٥٦) A/CN.9/221 ، الفقرات من ٧٠ الى ٨١ .

(٥٧) المرجع نفسه ، الفقرة ٨٨ .

هـ١ - الاعتمادات المستندية

٨٠ - من بين الاهتمامات الرئيسية للخرفة التجارية الدولية في التنقيح الجارى لـ " القواعد الموحدة للعرف والممارسة في الاعتمادات المستندية " تعديل القواعد وفقا للتغيرات التي حدثت مؤخرا في وثائق النقل (٥٨) . وثمة أربع نقاط تستوجب اهتماما خاصا في سياق هذا التقرير هي :

- ان المشروع المنقح الجديد للقواعد الموحدة للعرف والممارسة يستخدم مصطلح " وثائق النقل " ولا يذكر شكلا خاصا لوثائق النقل الا في الحالات النادرة التي تكون فيها القاعدة المقصودة تنطبق بشكل فريد على تلك الوثيقة بعينها . وهذا يسمح بنهج أكثر توحدا للاعتمادات المستندية المتعلقة بالسلع المشحونة بمختلف وسائل النقل ، أو بالنقل المشترك أو المتعدد الوسائط أو وفقا لأنواع مختلفة من الوثائق تستخدم وسيلة النقل ذاتها .

- مالم ينص الاعتماد على غير ذلك ستقبل المصارف كوثائق أصلية الوثائق التي استخرجت أو بيد و أنها استخرجت عن طريق نظم تجهيز البيانات أو النظم الفوتوغرافية اذا كتب على هذه الوثائق بعد استخراجها ، أنها أصلية ووقعها مصدر ردها أو صدقوا على صحتها . وهذا سيسمح باستخراج الوثائق اعتمادا على دليل معيارى للنماذج مثل دليل الامم المتحدة لنماذج الوثائق التجارية ، باستخدام تقنيات التجهيز الفوتوغرافي أو الآلي للبيانات .

- مالم يطلب الاعتماد بالتحديد وثيقة تبين ان البضائع قد شحنت فعلا ستقبل المصارف أى وثيقة نقل تشير الى أن البضائع قد أخذت في العهدة أو تم استلامها برسم الشحن وكانت هذه هي القاعدة المتبعة دائما فيما يتعلق بجميع وسائل النقل الأخرى بخلاف النقل البحرى للبضائع . ومع ظهور النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط قد لا يكون ممكنا من الناحية العملية أو ضروريا اصدار وثيقة تبين ان البضائع شحنت فعلا . بيد أن طالب الاعتماد او مشتري البضائع سيحتفظ بالحق في أن يطلب في الاعتماد سند شحن يبين ان البضائع شحنت ، ويحتفظ شاحن أو بائع البضائع بحق طلب مثل هذا المستند من الناقل وفقا لقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ معا .

- تم توسيع القواعد المتعلقة بالشحن من واسطة الى أخرى كيما تمكس طبيعة النقل المشترك أو النقل المتعدد الوسائط .

(٥٨) يرد في الوثيقة A/CN.9/225، وصف للتقدم الذي أحرزته الخرفة التجارية الدولية الدولية في تنقيح القواعد الموحدة للعرف والممارسة . ويمكن العثور على أحدث مشروع للتنقيح وقت اعداد هذا التقرير في وثيقة الخرفة التجارية الدولية رقم ٣٩٤/٤٧٠ . وترد أحكام وثائق النقل في المواد من ٢٢ الى ٣٣ .

خاتمة

- ٨١- يشهد القانون والممارسات المتعلقة بوثائق النقل الدولي تخيرات سريعة . وبدأت الفروق بين مختلف وسائل نقل البضائع ، واحتياجات الشاحنين والمصارف ، فضلا عن الناقلين ، فيما يتعلق بالوثائق الناجمة عن هذا النقل ، تصبح أقل وضوحا . ونتيجة لذلك قد تكون هناك حاجة في المستقبل أكبر مما كان عليه الحال في الماضي لتنسيق القواعد الناظمة لوثائق النقل هذه .
- ٨٢- وتعتمزم الأمانة العامة ان تظل تتابع التطورات في هذا الميدان . وربما تقترح الأمانة على اللجنة ، حين يبدو الوقت مواتيا ، مسار عمل مستقبلا يأخذ في اعتباره الآراء التي عبرت عنها اللجنة .
