

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.12/2
31 July 2001

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية، والتنمية
اجتماع الخبراء المعنى بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي:
أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية
جنيف، ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي تقرير من أمانة الأونكتاد

تعرض هذه الوثيقة بعض القضايا الحاسمة التي تتصل بالاستخدام الواسع للوسائل الإلكترونية للاتصالات في التجارة الدولية وخدمات النقل الدولي. وتتناول أثر التجارة الإلكترونية في تنظيم النقل والإطار القانوني الحالي القائم على استخدام الورق في معاملات التجارة الدولية.

ويبرز الجزء الأول من هذه الوثيقة الطريقة التي باتت التجارة الإلكترونية تحول بها العلاقات بين مقدمي خدمات النقل والمستفيدين منها بتيسير الحصول على المعلومات مباشرة للجميع. ويبين هذا الجزء أيضا أنه بالتزايد الحالي لاستعمال تكنولوجيات المعلومات في جميع أشكال خدمات النقل يكون توفر هذه الخدمات عاملا هاما من العوامل المحددة لنمو التجارة الإلكترونية. ويشير إلى نظم المرافئ باعتبارها مجالا من المجالات المحتملة التي يمكن فيها لموردي الخدمات في البلدان النامية الاستفادة من الفرص التي توفرها التجارة الإلكترونية. ويفسر أيضا كيف حفزت التجارة الإلكترونية القدرة التنافسية في أوساط موردي الخدمات وعززت مركز الشاحنين في أسواق النقل. ويؤكد أخيرا الحاجة إلى التدريب المناسب ونقل المعرفة الفنية لا إلى الجهات العاملة وحدها بل أيضا إلى السلطات الحكومية المسؤولة عن تصميم الإطار اللازم لمشاركة القطاع الخاص.

أما الجزء الذي يتناول الجوانب القانونية والوثائقية فيستعرض دور وثائق النقل، لا سيما دور شهادة الشحن القابلة للتداول، في سير معاملات التجارة الدولية. ويبرز عددا من القضايا القانونية والمسائل غير الواضحة التي تنشأ عن تطبيق القوائم من القوانين واتفاقيات النقل في بيئة إلكترونية، بما في ذلك التحدي المتمثل في الاستعاضة عن شهادة الشحن القابلة للتداول ببديل إلكتروني. ويستعرض أيضا محاولات تيسير وضع وثائق نقل إلكترونية، بما في ذلك النهج التعاقدية والتشريعية. ويشير إلى أنه رغم الحاجة إلى حلول تشريعية بينت التجربة أنه من الممكن أن تقضي سنوات عديدة قبل قيام إطار قانوني كامل. وفي هذه الأثناء، يلزم مواصلة استكشاف حلول تعاقدية.

المحتويات

الفقرات

الجزء

مقدمة

٢٩-١	.....	الأول - تنظيم النقل
١١-٦	.....	ألف - أثر التجارة الإلكترونية في خدمات النقل
١٥-١٢	.....	باء - خدمات النقل واللوجستيك كعوامل ميسرة للتجارة الإلكترونية
٢٩-١٦	.....	جيم - قضايا تتعلق بالبلدان النامية
٢٢-١٦	.....	١' موردو الخدمات في البلدان النامية
٢٦-٢٣	.....	٢' العلاقات بين الشاحن والناقل
٢٩-٢٧	.....	٣' التدريب
٦٤-٣٠	.....	الثاني - الجوانب القانونية والوثائقية
٣٤-٣٠	.....	ألف - وثائق النقل والتجارة الدولية
٥٠-٣٥	.....	باء - مسائل قانونية
٤٢-٣٧	.....	١' اتفاقات النقل
٥٠-٤٣	.....	٢' شهادات الشحن - بدائل إلكترونية
٦٤-٥١	.....	جيم - محاولات لتسهيل إعداد وثائق نقل إلكترونية
		أولا - النهج التعاقدية
٥١	.....	(أ) سجل الوثائق البحرية
		(ب) قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية
٥٥-٥٢	.....	لعام ١٩٩٠
٦٠-٥٦	.....	(ج) نظام بوليرو
٦٢-٦١	.....	(د) نظام الدفع المأمون في التجارة العالمية وإدارة التجارة
		ثانيا - النهج النظامي
٦٤-٦٣	.....	قانون الأونسيتال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية
٦٨-٦٥	.....	الطريق إلى الأمام

مقدمة

طلب في خطة العمل التي اعتمدها الأونكتاد العاشر في بانكوك إلى الأونكتاد القيام بأعمال تتعلق بما تركه جوانب التجارة الإلكترونية الاقتصادية والاجتماعية والقانونية من آثار في البلدان النامية، لا سيما القضايا ذات الأهمية في قطاع النقل وغيره من قطاعات الخدمات ذات الصلة (الفقرة ١٥٧). وفي مشاورات غير رسمية عقدها رئيس مجلس التجارة والتنمية وكان باب المشاركة فيها مفتوحا، اتفقت الدول الأعضاء على عقد "اجتماع خبراء يعنى بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية".

وقد أعد هذا التقرير بغية تيسير مداولات فريق الخبراء. ويتألف هذا التقرير من جزأين اثنين. يستعرض الجزء الأول منهما الأثر الاقتصادي والتشغيلي الذي يترتب على التجارة الإلكترونية في خدمات النقل الدولي، ويعالج الجزء الثاني قضايا قانونية ووثائقية.

الجزء الأول

تنظيم النقل

١- يتزايد حاليا استخدام تكنولوجيات المعلومات، لا سيما التكنولوجيات القائمة على أساس الإنترنت، في جميع أشكال خدمات النقل. وفي الوقت ذاته، تصبح الآن خدمات النقل واللوجستك عنصرا حاسما في نمو التجارة الإلكترونية في السلع التي يمكن نقلها ماديا. ولذلك توجد علاقة تسيير في اتجاهين بين التجارة الإلكترونية والنقل. وينشأ عن التطورات في هذه العلاقة عدد من المسائل التي تنطوي على آثار كبيرة للموردين والمستفيدين من خدمات النقل في البلدان النامية في مجال التجارة الإلكترونية. وتشمل هذه المسائل قدرة موردي خدمات النقل في تلك البلدان على المشاركة والمنافسة في توريد خدمات النقل لأغراض التجارة الإلكترونية، ومدى أخذ المستفيدين من خدمات النقل بطرق التجارة الإلكترونية في شراء خدمات النقل، ودور الوسطاء، والعلاقة الوظيفية والتوازن في القوى بين موردي الخدمات والمستفيدين منها، ونطاق التعاون فيما بين موردي هذه الخدمات، والهياكل الناشئة للملكية لمؤسسات خدمات النقل في التجارة العالمية.

٢- إن الإنترنت وسط للاتصالات يوفر للأعمال التجارية قدرة على بلوغ وجهات عالمية. أما المهام المادية التي ينطوي عليها تسليم السلع المتاجر فيها فلم تشهد تغيرا: فلا تزال الشاحنات، أو القطارات، أو السفن، أو الطائرات ضرورية لنقل المنتج، ولا تستطيع زيادة سرعتها الحالية. أما تقليل الوقت المطلوب للتسليم فلا بد من أن يقوم به الناس الذين يعملون خلف المسرح المنظور ويعرفون طرق معالجة المشاكل عند وقوعها والذين يطورون بالتضافر مع الناقلين شبكات متقدمة ونظم إدارة. ولا شيء يحل بديلا عن العلاقات التجارية الوطيدة والالتزامات الحقيقية بين الشاحن والناقل. وقد يكون من المخيب لآمال الشاحن كثيرا استخدامهم الشبكة كطريقة أخرى للتأثير على الناقلين بهدف حملهم على تقديم خدماتهم بكلفة أدنى^(١).

٣- تدرك معظم الشركات أن الإنترنت سوف تؤثر تأثيرا عميقا في أداء سلسلة التوريد^(٢). ويرى كثيرون من كبار المسؤولين التنفيذيين الذين يفكرون تفكيرا تطلعيًا أن هذا التغيير الوشيك الوقوع هو فرصة واضحة أمامهم ليصبحوا أكثر قدرة على المنافسة جراء ازدياد قدرتهم على الوصول إلى أماكن بعيدة، وانخفاض الأصول، وتدني التكاليف. وقد بدأ فعلا عدد قليل من المنظمات التي تتطلع إلى المستقبل باستغلال التكنولوجيات الجديدة بغية زيادة حصتها في السوق.

٤- تشير تجارب في بلدان متقدمة النمو إلى أن توفر خدمات النقل واللوجستك المناسبة سوف يعتبر عنصرا هاما من العناصر التي تحدد نمو التجارة الإلكترونية في السنوات القادمة. وهذا ينطبق على البلدان النامية أيضا.

٥- وتوجز هذه المذكرة اتجاهات عامة تنطبق على جميع وسائل النقل الدولي، آخذة في الاعتبار إمكانية وجود بعض أوجه التباين في تجارب وسائل مختلفة.

ألف- أثر التجارة الإلكترونية في خدمات النقل

٦- تؤثر التجارة الإلكترونية حالياً تأثيراً هائلاً في النقل يتخذ بضعة أشكال. فالطلب على خدمات النقل سوف يتزايد. فالمشتركون الجدد المتفرقون وغير التجاريين الذين ليسوا على نفس الدرجة من الدراية كالمشتركون التجاريين سوف يحملون الناقلين على الأخذ بمجموعة جديدة كاملة من سلاسل الإمداد الموجهة إلى المستهلكين بواسطة الحاسوب الذين يمثلون زيادة في الحجم وتنوعاً في منشأ ووجهة الشحنات، وحاجة إلى زيادة الاستجابة أيضاً. وأما طلبات المستهلكين الذين يريدون التسليم في اليوم التالي أو حتى في اليوم ذاته فتعني أنه من الضروري للموردين في التجارة الإلكترونية صغاراً وكباراً أن يحتفظوا بكميات ضخمة من المنتج لا في المتناول فحسب بل أيضاً في مراكز التوزيع في سائر أنحاء البلد. وهذا سيقرب الاتجاه إلى حفظ مخزونات قليلة وصغيرة، وهو الاتجاه الذي ساعد على تخفيض تكاليف الأعمال التجارية في البلدان الصناعية في السنوات الأخيرة. وسوف تضطر الشركات إلى إعادة النظر في شبكات التوزيع لديها وسوف يكون من الضروري تنفيذ تسليم المنتجات إلى المستهلكين بكفاءة أكبر كثيراً وبفعالية من حيث التكاليف أقوى من ذي قبل. وهذا بدوره يتطلب وجود هياكل أساسية أكثر مما توفر في أي وقت مضى.

٧- توجد في سلسلة التوريد أنشطة عديدة تتراوح بين الطلب، والفاتورة، ومهام التوكيل، والتخزين، والشحن، والتأمين، والتخليص الجمركي، والتوزيع والبيع بالجملة لتجار المرفق. ويشارك في هذه الأنشطة العديد من أصحاب المصلحة فيها ممن يتعين عليهم تبادل المعلومات والتسديد فيما بينهم. وهذه الأنشطة مجتمعة تشكل روابط معقدة بين مؤسسات مختلفة، وتشمل مجموعة متباينة من أنواع المعلومات التي يتعين تبادلها. أما توفر المعلومات على الشبكة مباشرة فيمكن موردي الخدمات والشاحنين من تبادل المعلومات والبيانات في ذات الوقت. وهذا يفسح مجالاً للتعاون بينهم في تخطيط الأنشطة آنفة الذكر. وإضافة إلى ذلك، فإن سهولة الوصول إلى المعلومات توفر للشاحنين كباراً وصغاراً قدرة أكبر في تحديد متطلباتهم وفي التفاوض مع موردي الخدمات. أما القدرة على معالجة تبادل المعلومات بكفاءة فسوف تكون عاملاً حاسماً في تحديد استمرار موردي خدمات النقل واللوجستيات على الساحة العالمية.

٨- أما عرض خدمات النقل على الشبكة مباشرة، هذه الخدمات التي طورها موردي خدمات النقل واللوجستيات على أساس الإنترنت، فهو عرض يمكن الشاحن من إدراج طلب في نظام تخطيط الموارد في مشروعه، فيدخل هذا الطلب تلقائياً في نظام إدارة النقل لدى مورد الخدمة ويصل إلى الناقل. وسوف يحدد النظام السعر ويقرهه، ويسلم بتلقي الطلب، ويبعث الرسائل لاستلام الشحنة، ويبلغ الناقل والمتسلم، ويقبل رسوم الناقل

ويدفعها، وذلك كله بصورة تلقائية. ويحصل الشاحن بدخوله موقعا واحدا على نظرة خاصة به على جميع الشحنات العابرة، ويعرف وضع الشحنة، ويقرأ تقارير الاستثناء، ويتخذ الترتيبات للتسليم، ويطلع دائرة المشتريات لديه على آخر المعلومات عن الكلفة الحقيقية النهائية لحركات الشحن في جميع أنحاء العالم.

٩- توفر سوق النقل الإلكترونية خيارا آخر لقدرات التعامل بواسطة الإنترنت. وتميل هذه السوق الإلكترونية إلى تكثيف المنافسة بين الناقلين في مجال عرض خدمات النقل. وفي هذا الصدد، فإنه رغم وصول الناقلين من كل الأحجام نظريا إلى الطلب العالمي على نقل الشحنات المعلن على شبكة الإنترنت، فإن المنافسة قد تخرج من الصناعة صغار الناقلين الذين يقدمون خدمات محدودة. وتعزز طرق التجارة الإلكترونية أيضا قدرة كبار الناقلين على إدارة سلسلة النقل برمتها والتحكم فيها، مما يؤدي إلى زيادة القدرة على أداء جميع الأنشطة في تلك السلسلة، بما في ذلك النقل البري. وهذا قد يشجع بدوره درجات عالية من التركيز في صناعة تتسم فعلا بوجود شركات متكاملة ضخمة أو ناقلين كبار يعملون في تجمعات ضخمة أو في تحالفات عالمية. وفي الأجل الطويل، قد تكون هذه التغيرات في صالح سيطرة الشركات المتكاملة الكبيرة على أسواق الشحن وغيرها من الناقلين الفرديين الكبار "الحميين" من المنافسة عن طريق التكامل العمودي أو الاندماج.

١٠- إن قدرة أسواق النقل الإلكترونية على توفير فرص للاتصال المباشر بين الناقلين والشاحنين تنشئ مجالا لشراكة أكبر بينهم. وهذا الاتجاه يؤدي إلى مزيد من التقليل في الدور المتناقض فعلا في تسعير الخدمات لأشكال معينة من أشكال احتكارات النقل مثل مؤتمرات خطوط الشحن في النقل البحري. ففي النقل البحري مثلا يتزايد الاعتماد على المفاوضات السعرية السرية والعقود السرية بين الشاحنين وفرادى شركات الشحن البحري. وفي بعض الصناعات الرئيسية، تمثل العقود الفردية فعلا أغلبية عمليات الشحن في الخطوط البحرية.

١١- وتقلل التجارة الإلكترونية أيضا من دور متعهدي الشحن التقليديين وغيرهم من الوسطاء. غير أن بعض الوسطاء اعتمدوا نماذج تجارية جديدة (مثل خدمات اللوجستيك على أساس القيمة المضافة)، فضمنوا بذلك الطلب على خدماتهم. وتوفر الإنترنت للوسطاء فرصا أفضل للوصول إلى الشاحنين والناقلين، وهذا يعزز قدرتهم على توفير خدمات متكاملة من نقطة المنشأ إلى الجهة المقصودة. ويبدو أيضا أن استخدام الوسطاء مثل متعهدي الشحن هو استخدام جذاب. وهذا يعزى إلى تجاربهم ومعارفهم المتخصصة في مجموعة واسعة من المسائل المتعلقة بالنقل، والتخزين، والتعبئة، والمعاملات المتصلة بكتب الاعتماد، والجمارك، ورخص الاستيراد، وما إلى ذلك. ومع أن الشاحن الفردي قد يبحث في الإنترنت عن المعلومات المتعلقة بالأمر الذي يهمله إلا أن مجموعة الخدمات التي يستطيع متعهد الشحن توفيرها تنشئ خدمة ذات قيمة مضافة يكون الشاحنون على استعداد لمواصلة شرائها.

باء- خدمات النقل واللوجستيك كعوامل ميسرة للتجارة الإلكترونية

١٢- فيما أثرت التجارة الإلكترونية تأثيرا قويا في خدمات النقل بات نمو التجارة الإلكترونية نفسها يعتمد اعتمادا متزايدا على قدرة خدمات النقل واللوجستيك على تسليم البضائع المطلوبة عبر الإنترنت في الوقت المناسب.

١٣- وأشار بعض المراقبين إلى أن خدمات النقل واللوجستيك الحالية لا تفي وفاء كاملا بمتطلبات التجارة الإلكترونية، وإلى أن المشكلة قد تزداد في الوقت الذي تتسع فيه التجارة الإلكترونية. وفيما تزايد الطلب على النقل بفعل التجارة الإلكترونية تزايد سريعا لم يقابل ذلك زيادة في عرض خدمات النقل والدعم اللوجستي. وهذه الحالة تعزى إلى عدد من العوامل منها العوامل الوارد وصفها أدناه:

- إن تلبية الطلب والمتطلبات اللوجستية للتجارة الإلكترونية تختلف اختلافا كبيرا عنها في التجارة التقليدية التي توفر الخدمات لسلسلة التوريد الصناعية. فالتجارة التقليدية تتسم بحركة شحنات كبيرة. فالشحنات تجمع في وحدات حمل مخصصة للنقل (الحاويات، والصناديق، والألواح، وما إليها) يمكن تعقبها أو اقتفاء أثرها. وسلاسل الإمدادات الصناعية تشمل أيضا عددا قليلا من المشترين الكبار وعددا محدودا من الموردين؛ وبالتالي يكون الطلب على النقل الناشئ عن ذلك طلبا يمكن التنبؤ به على نحو معقول. وخلافا لذلك، يميل المشترين في التجارة الإلكترونية، لا سيما في التجارة بين المؤسسات التجارية والمستهلك، إلى إيجاد شحنات صغيرة وعديدة تتوزع من حيث المنشأ والوجهة المقصودة على نطاق واسع. أما الطلب على النقل المقابل لذلك فغير قابل للتنبؤ به تماما لأنه ينشأ عن طلبات مقدمة من أعداد كبيرة من المشترين. والتحدي الرئيسي هنا هو إدارة نظام التلبية بأكمله بطريقة تتناسب وتوقعات المستهلك وتتحكم في الوقت نفسه بالمخزون وتكاليف النقل.

- أما العاملون بالتجزئة الخالصة في التجارة الإلكترونية فيميلون إلى الافتقار إلى الهياكل الأساسية اللوجستية الضرورية وإلى التجربة في العمل في التجارة الإلكترونية. وهؤلاء ما زالوا بحاجة إلى إعادة تنظيم عملياتهم الداخلية، وتنظيمهم الهرمي واتصالاتهم بحسب متطلبات البيئة الرقمية. وهذا يعني الأخذ بأشكال جديدة من أشكال تقاسم الموارد مع شركائهم الجدد ووضع ترتيبات يتم على أساسها تبادل معلومات البيع فورا مع العاملين بالجملة والشاحنين والشركات الصناعية والمصممين وحتى مع موردي المواد الخام.

- إن المخازن التقليدية وغيرها من مرافق اللوجستيك ليست مناسبة لسلع التجزئة في التجارة الإلكترونية. وتميل شبكات التوزيع في التجارة الإلكترونية حاليا إلى التكون من مراكز توزيع صغيرة عديدة منتشرة في سائر أنحاء البلد، أو من متعهد تلبية طلبات أو شحن بحري على صلة بشبكة مراكز توزيع في قارة بأسرها. وتخزن حاليا كميات محدودة من المنتجات في هذه المراكز التي يجدد مخزونها باستمرار.

١٤- استجابت الصناعة لهذه المشاكل بطرق متنوعة. فقد حاولت بعض الشركات تعديل خدماتها اللوجستية القائمة بحيث تناسب المعاملات الإلكترونية والمعاملات العادية. وحاولت شركات أخرى تطوير أدوات وتطبيقات جديدة مصممة خصيصا لخدمة حاجاتها الجديدة الناشئة عن التجارة الإلكترونية. بل قررت شركات أخرى التركيز على أعمالها الأساسية بوقف توزيع إنتاجها والاعتماد في ذلك على مصادر خارجية عن طريق طرف ثالث يقدم خدمات لوجستية.

١٥- وبوجه الإجمال، يمكن وصف قدرة خدمات النقل واللوجستيك على معالجة التجارة الإلكترونية كمجال جديد يشهد تطورات جديدة على الصعيدين التنظيمي والتكنولوجي. وتوجد بضعة خيارات لتلبية الطلبات، فقد يكون الخيار المناسب لشروط شاحن ما وغير مناسب بالضرورة لطلبات شاحن آخر. أما فعالية مختلف الخيارات فتعتمد على عوامل متنوعة مثل نوع المنتج وما إذا كان الطلب لأغراض التسليم المحلي أو الدولي. وبالتالي فإن النظام المثالي الذي يتعين استخدامه لتلبية الطلب ينطوي على خيارات استراتيجية قد تتغير بمرور الوقت وقد تختلف بين صناعة وأخرى.

جيم - قضايا تتعلق بالبلدان النامية

١' 'موردو الخدمات في البلدان النامية

١٦- إن مشاركة مؤسسات النقل واللوجستيك في البلدان النامية كمستخدمة لطرق التجارة الإلكترونية تعتبر مشاركة ضئيلة جدا. وفيما يعكس هذا القول الحالة العامة في البلدان النامية، يسير عدد من هذه البلدان بطبيعة الحال في مقدمة التطورات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وفي التجارة الإلكترونية. وهذه البلدان هي في الغالب بلدان آسيوية مثل الصين وماليزيا وجمهورية كوريا وسنغافورة ومقاطعة تايوان الصينية التي يصادف أيضا أنها من المشاركين العالميين الهامين في أسواق النقل واللوجستيك^(٣). وتعزى المشاركة المحدودة عموما إلى عدد من العوامل منها العوامل التالية:

- إن حجم تجارة الشحن العامة في البلدان النامية محدود جدا كما تعتبر مشاركتها في التجارة الإلكترونية مشاركة متدنية. فحركة التجارة الإلكترونية الوطنية أو الإقليمية غير الكافية تحد من الطلب على خدمات النقل واللوجستيات التي تسير في اتجاه التجارة الإلكترونية.

- إن المستوى الإجمالي المتدني للتجارة الإلكترونية هو نفسه بدوره ناشئ عن عوامل عديدة مثل محدودية الهياكل الأساسية في مجالي المعلومات والاتصالات، وارتفاع تكاليف الاتصال بشبكة الإنترنت، والاستخدام المحدود لنظم الدفع الإلكتروني، ومحدودية قاعدة المهارات في مجال إقامة التجارة الإلكترونية (شركات خدمات الإنترنت، وشركات خدمة التطبيقات، وما إليها)، والوعي المحدود بطاقة ومنافع التجارة الإلكترونية، والمستوى المحدود للتجارة الإلكترونية وثقافة الإنترنت، والحجم المحدود للسلع التي يتاجر بها في سوق التجارة الإلكترونية.

١٧- تواجه البلدان النامية تحديا وتجد فرصا في دخولها التجارة الإلكترونية وما يتصل بها من خدمات النقل/اللوجستيات. ومن غير المرجح أن تقدم مؤسسات البلدان النامية خدمات يمكنها أن تنافس الخدمات التي تقدمها مؤسسات البلدان المتقدمة النمو. ولا بد من معالجة مسألة أساسية من مسائل السياسة العامة هي: هل ينبغي لهذه المؤسسات أن تطور في بلدانها خدمات النقل واللوجستيات الضرورية للتعامل في التجارة الإلكترونية، أو هل ينبغي لها أن تعتمد على الخدمات العالمية التي تقدمها مؤسسات البلدان المتقدمة النمو؟

١٨- لا توجد بيانات موثوقة عن مؤسسات البلدان النامية التي تقدم خدمات نقل على أساس الإنترنت على نطاق كبير. فعلى الصعيد العالمي، توجد أدلة واضحة على وجود معظم مقدمي الخدمات في البلدان المتقدمة النمو. وفي الأجل القصير، يتوقع من البلدان النامية أن تقوم بدور ضئيل نسبيا في التجارة الإلكترونية وفي توفير خدمات النقل واللوجستيات لأغراض التجارة الإلكترونية نظرا للقيود التي أوجزت أعلاه. وإضافة إلى ذلك، لا توجد شحنات بحجم حاسم يكفي لدعم نمو مقدمي خدمات النقل واللوجستيات وذلك بسبب محدودية حجم المعاملات الناشئة من خلال التجارة الإلكترونية.

١٩- غير أنه لا يزال من الممكن أن تستغل هذه البلدان فرصا في خدمات النقل/اللوجستيات القائمة على أساس التجارة الإلكترونية وذلك باختيار مجالات قد تكون لها فيها ميزة تنافسية، وفقا لما هو متوفر من الهياكل الأساسية والقدرات التكنولوجية. وتطبيق التجارة الإلكترونية في الموانئ خصوصا يمكن أن يساهم في كفاءة التجارة الدولية وتطورها. فالموانئ تتسم بأهمية حاسمة لدى البلدان النامية لأنها تشكل نقطة عقدية في نظام النقل تربط في أحيان كثيرة النقل الدولي القائم على التكنولوجيا العالية بخدمات النقل المحلية التي تستخدم قاعدة تكنولوجية محدودة. وبتزايد استخدام تكنولوجيات المعلومات في عمليات الحجز والتعبق والتخليص والتسليم للشحنات من قبل شركات الشحن البحري الرئيسية وكذلك في التخليص الجمركي، يكون مطلوبا أن تصبح جميع الموانئ نقاطا بينية

كفاءة لخدمات الشحن البحري في عالم مترابط ترابطا وثيقا من خلال السلاسل اللوجستية. ومن شأن توفر خدمات إدارية وتجارية مشتركة بين المستخدمين وقائمة على تجارة إلكترونية قوية في التجارة الإلكترونية في موانئ البلدان النامية أن يسمح لهذه البلدان بالارتباط بشبكات تكنولوجيات المعلومات للإدارات وشركات الشحن البحري وغيرها من المشتغلين في النقل. ومطلوب وجود أنظمة ذات قدرات متزايدة تقوم بمهام أساسية لتلبية مختلف حاجات مجموعة واسعة من المرفئ والموانئ والمحطات التي تخدم تجارة البلدان النامية⁽⁴⁾. وبرامج الأونكتاد مثل النظام المتقدم للمعلومات المتعلقة بالبضائع والنظام الآلي للبيانات الإلكترونية توفر عناصر رئيسية لنظم هذه الموانئ.

٢٠- وقد أدرك عدد من الحكومات أن النقاط البينية الكفؤة في مجال النقل يمكنها أن تقوم بدور حاسم في التنمية الاقتصادية لبلداتها. وقد اتخذت هذه الحكومات إجراءات لا لتحسين نوعية الخدمات الحكومية التي تقدم في النقاط البينية (أي في مسائل الجمارك وقضايا الصحة والصحة النباتية) فحسب بل أيضا لضمان توفير الهياكل الأساسية الرئيسية للاتصالات في مجال النقل من خلال سياسات التحرير الوطنية المناسبة. ويمكن أن تساعد البرامج المتناسكة لقطاعي النقل والاتصالات في جني منافع التجارة الإلكترونية.

٢١- ويمكن لنطاق مشاركة البلدان النامية أن يتخذ شكلا آخر، كما في خدمات الشحن السريع والطرود حيث يكون وجود سوق استهلاك كبيرة حاسمة عاملا أساسيا لدعم الشبكات الخدمية الكبيرة. وفي هذه الخدمات، يمكن لمؤسسات البلدان النامية أن تدخل في شراكات مع مؤسسات خدمات عالمية في البلدان المتقدمة النمو وذلك مثلا من خلال توفير خدمات الوكالة. وعلى سبيل المثال، اعتبرت الخطوط الجوية ومتعهدو الشحن وغيرهم من الوسطاء أن إقامة تحالفات هي بمثابة وسيلة لتقديم خدمات يمكن أن تكون قادرة على المنافسة الفعالة للخدمات التي تقدمها شركات النقل المتكاملة. ويمكن بالتالي تصور قيام متعهدي الشحن في البلدان النامية بالتعاون، من خلال المشاريع المشتركة، مع شركات النقل الجوي العالمية كاستراتيجية للمشاركة في نقل السلع في التجارة الإلكترونية.

٢٢- ويوجد أيضا مجال للمعاملات بين المؤسسات التجارية في ميدان الخدمات للأسواق المحلية. وتوجد مجموعة متنوعة من مقدمي خدمات النقل وما يتصل بها من خدمات تعتبر مرشحة رئيسية لإيجاد معاملات على الشبكة تخدم عملياتها، ومن الأمثلة على هذه المجموعة الموانئ البحرية، والمطارات، وشركات الشاحنات، وخدمات السكك الحديدية، وشركات الشحن البحري، ومتعهدو الشحن، وخدمات الجمارك، وشركات تأجير الحاويات، ومحطات الحاويات. ويمكن إجراء تخفيضات كبيرة في تكاليف المعاملات وجني منافع أخرى إذا استفاد هذا النوع من مقدمي الخدمات من التجارة الإلكترونية وتكنولوجيات المعلومات في معاملاتهم مع المؤسسات التجارية الأخرى. ويمكن لهذه المعاملات أن تشمل تجهيز الفواتير، وشهادات الشحن، ومعلومات الشحن، وتعقب

الشحنات، والتخليص الجمركي. وتحصل الآن على تكنولوجيات المعلومات في البلدان النامية العديد من شركات النقل البحري الرئيسية، والموانئ، والمطارات، ومحطات القطارات، وما إليها. وهذا يفسح مجالاً للأخذ بطرق التجارة الإلكترونية في نظم إنتاجها الداخلية وفي تعاملها التجاري مع مؤسسات أخرى. وهذا يوفر أيضاً إمكانية كبيرة للتركيز على تطوير الشبكات التي يمكن أن تعزز زيادة الإنتاجية وتخفيض تكاليف المعاملات في هذه المجالات الخدمية.

٢٠٠٠ العلاقات بين الشاحن والناقل

٢٣- لقد أحدث إدخال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في أسواق النقل تغييراً حاسماً في العلاقات التنافسية بين موردي الخدمات. وهذه العلاقات التنافسية الجديدة تركت آثاراً كبيرة في وضع الشاحنين في أسواق النقل. وتتسم هذه التطورات بأهمية خاصة بالنسبة إلى البلدان النامية التي تعتبر عادة مستفيدة من خدمات النقل. وفي ميدان خدمات النقل البحري، اختفت معظم بنى السوق التي كانت قائمة في السابق مثل مؤتمرات شركات الشحن البحري، وأنشئت آليات جديدة للتسعير. أما التحرك في اتجاه الأسعار المتفق عليها في العقود المذكورة آنفاً^(٥) فقد أضعف المركز التنافسي لتجار البلدان النامية. غير أنه في الوقت ذاته يعطى الشاحنون، بغض النظر عن حجمهم، مصدراً فريداً للمعلومات، يوفر سلسلة توريد منظورة والسبيل إلى الشروط المثلى للنقل/اللوجستيك.

٢٤- وكان استخدام الإنترنت في أصل التطورات الجديدة إذ يتمكن الشاحنون بواسطتها من تخطيط معظم إجراءات النقل الخاصة بهم، إن لم يكن جميع هذه الإجراءات على الشبكة. ويعتبر دخول الإنترنت بالتالي شرطاً مسبقاً أساسياً لقيام تجار البلدان النامية بتحسين وضعهم في السوق. وهذا أمر يجري تحقيقه من خلال تحسين تدفقات المعلومات وما يتبع ذلك من شفافية في السوق، وكذلك من خلال إمكانية الدمج على أساس المواقع المشتركة على الشبكة الخاصة بشراء خدمات النقل.

٢٥- يورد الجدول ١ موجزاً لقدرات التعامل في المواقع القائمة على الشبكة لشركات الشحن البحري الرئيسية. وفيما تتباين هذه القدرات على ما يبدو تبايناً كبيراً بين الناقلين، توفر جميع المواقع عملياً المعلومات الأساسية المطلوبة. ومن الواضح أن هذه خطوة هامة لتوفير المساواة للشاحنين في البلدان النامية. غير أن قدرات التعامل التي يوفرها عدد من المواقع، التي يرجح أن تصبح سمة عادية في المستقبل القريب، لا تزال غير متاحة للعديد من الشركات. وهذا يعزى أساساً إلى الغموض القانوني الذي يحيط بالعقود التي تبرم عبر الشبكة واستخدام وثائق غير ورقية^(٦).

٢٦- وتوجد مسألة أخرى سوف تؤثر في وضع الشاحنين هي سهولة دخول مواقع المعلومات والمعاملات. فخلافا للحالة الراهنة، قد يفضل بعض الشاحنين، لا سيما المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم منها، نقطة بينية وحيدة لإجراء معاملاتها التجارية مع ناقلين مختلفين. وهذه الحلول المفتوحة توفر حاليا من قبل أسواق طرف ثالث ولكن من الممكن أيضا إنشاؤها من قبل الناقلين أنفسهم. ويمكن لنقطة بينية وحيدة للناقلين أن تساعد في زيادة شفافية السوق وتخفيض تكاليف المعاملات لا سيما في مجال المعاملات اللوجستية التي تتجاوز عمليات النقل بين نقطة وأخرى. غير أنه يتعين تقييم هذه الميزات في ضوء خطر الممارسات التجارية التقييدية التي يحتمل أن تكون كامنة في هذا النوع من الحلول.

الجدول ١

قدرات مواقع شركات النقل البحري على الشبكة في مجال المعاملات

الناقل	الحاوية/تعقب	الرحلة/تعيين	السعر المتفق عليه/	الحجز	شهادة الشحن	تقارير الجمارك
	الشحنة	الجدول	السعر المعلن			
Maersk	✓	✓	✓	✓	✓	
Evergreen	✓	✓	✓	✓	✓	
P & O Nedlloyd	✓	✓				
MSC						
APL	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COSCO	✓	✓	✓			
ZIM	✓	✓				
NYK	✓	✓				✓
CMA-CGM			✓			
HMM	✓	✓		✓	✓	
Yang Ming	✓	✓	✓		✓	
OOCL	✓	✓	✓	✓	✓	
Hapag-Lloyd		✓		✓		
K-Line	✓	✓	✓	✓		
MOL	✓	✓	✓	✓	✓	
Hanjin	✓	✓		✓	✓	

المصدر: D. Wise and J. Brennan, "E-commerce: taking stock", *Containerisation International*,

.November 2000

٣٤ التدريب

٢٧- توجد حاجة إلى العديد من مجموعات المهارات والقدرات الجديدة لإدارة وتشغيل الأسواق الإلكترونية في البلدان النامية. فيمكن للجامعات وغيرها من المؤسسات الأكاديمية في البلدان النامية أن تقوم بدور أساسي وذلك بتوفير التدريب المناسب لا للمشغلين وحدهم من أجل ضمان قدرتهم التنافسية في السوق الدولية بل أيضا للسلطات الحكومية المطلوب منها توفير الإطار اللازم لمشاركة القطاع الخاص.

٢٨- ونقل المعرفة الفنية مطلوب أيضا لضمان المشاركة مشاركة أوسع من قبل القطاع الخاص في عمليات النقل القائمة على أساس تكنولوجيات المعلومات والاتصالات، ولإيجاد الظروف اللازمة لعملية التنمية المستدامة للنقل. وهذا النقل للمعرفة يمكن تعزيزه لا من البلدان المتقدمة النمو إلى البلدان النامية فحسب بل أيضا من خلال التعاون بين البلدان النامية التي تتبادل المعارف الفنية والخبرات.

٢٩- يمكن توخي سبل متنوعة لضمان النقل الفعال للمعارف الفنية، ومن هذه السبل المشاركة في دورات دراسية في الخارج يمنح دبلوم لدى انتهائها، والتدريب القصير الأجل المتخصص المنظم محليا أو التدريب في مكان العمل. ويوجد نهج آخر يرمي إلى بناء قدرة تدريبية في بلد نام في مجال قضايا النقل واللوجستك الدوليين. ومجال هذه القدرة التدريبية يكون إقليميا. وتوجد استراتيجية ممكنة هي إقامة هذه القدرة تدريجيا بالمساعدة في تطوير المواد التدريبية/التعليمية المطلوبة، وتوفير المساعدة في تقديم الدورات الدراسية في بلد نام على أساس إقليمي وذلك بالاشتراك مع الرابطة المهنية المحلية (متعهدي الشحن، والمصدرين، وما إلى ذلك) و/أو المؤسسات الأكاديمية. وبالتالي لا يزود البلد ومؤسساته بالتدريب لمواطنيه فحسب لتمكينهم من معالجة قضايا النقل واللوجستك الحديثة، بل أيضا يكون هذا البلد ومؤسساته على استعداد لتقديم التدريب وبالتالي المساهمة في استدامة تنمية قطاع النقل.

الجزء الثاني

الجوانب القانونية والوثائقية

ألف - وثائق النقل والتجارة الدولية

٣٠- يشكل النقل جزءاً لا يتجزأ من التجارة الدولية. والعلاقات بين الأطراف المشاركة في هذه المعاملات تنظمها العقود والوثائق المختلفة، بما في ذلك عقود البيع والنقل والتأمين والمدفوعات/التمويل. وشهادة الشحن القابل للتداول هي وثيقة النقل التي تجعل من الممكن تبادل السلع والمدفوعات بين البائعين والمشتريين الموجودين في أنحاء متباعدة من العالم، والاتجار في السلع العابرة.

٣١- ومن خلال العرف التجاري بات معترفاً بشهادة الشحن كسند ملكية، يمثل سلعا، ويعتبر عماد التجارة الدولية. وذلك ينشأ عن خصائص شهادة الشحن التالية: أولاً، شهادة الشحن هي إيصال يصدره ناقل السلع إيذاناً باستلامها من الشاحن لنقلها. وبالتالي يكون المشتري على علم بأنها في الحيازة الفعلية للناقل، الذي يتعين عليه أن يسلمها إلى المرسل إليه في الوقت الواجب. وثانياً تعتبر شهادة الشحن دليلاً على عقد النقل بين الناقل ومالك الشحنة وتحدد شروطه وأحكامه. وهكذا، إذا فقدت السلع أو تلفت خلال الرحلة، أمكن صاحب شهادة الشحن رفع دعوى ضد الناقل على أساسها. ثالثاً، شهادة الشحن هي سند ملكية بمعنى أنه يمكن تظهيرها من جانب طرف لصالح طرف آخر، فتنتقل بذلك ملكية السلع إذا كانت هذه هي نية الطرفين. وبالتالي أصبحت شهادة الشحن تمثل السلع وتعطي لصاحبها الحق في المطالبة بتسليمها والحق في التحكم فيها.

٣٢- إن وظيفة شهادة الشحن بوصفها سند ملكية تعني أن حيازة السند تمثل حيازة استدلالية أو رمزية للسلع. ومن ثم يمكن نقل الحيازة الاستدلالية للسلع والحق فيها من خلال نقل (أو تسليم أو تظهير) شهادة الشحن. ولهذا السبب في المقام الأول، جرى العرف على اعتبار شهادة الشحن سنداً "قابلاً للتداول". إن إمكانية أداء هذه الوظيفة تجعل من شهادة الشحن صكاً رئيسياً فريداً في التجارة الدولية. فهي تتيح الاتجار في السلع في أثناء نقلها لأنه يمكن نقل الحيازة الاستدلالية للسلع من البائع إلى المشتري وإلى أي مشتر لاحق بتحويل شهادة الشحن. وهذه السمة الرئيسية لشهادة الشحن تتيح أيضاً للمصارف الحصول على ضمان للمدفوعات يتمثل في السلع. بموجب خطاب اعتماد أو غير ذلك من ترتيبات التحصيل، من خلال أخذ تعهد بالتنازل عن شهادة الشحن. وبذلك، يمكن للمشتري تمويل أو دفع ثمن الشراء من خلال خطاب اعتماد أو ترتيب تحصيل مستندي. وبالتالي، تمثل شهادات الشحن صكوكاً قيمة وضرورية في التجارة الدولية والتمويل الدولي.

٣٣- إن هذه الخاصية الثالثة لشهادة الشحن هي التي جعلتها أداة مفيدة إلى هذا الحد في التجارة الدولية، ولكنها كانت في العادة أيضا العنصر الذي سبب الصعوبة الكبرى. وتنشأ المشاكل عن كون تكنولوجيا النقل الحديث قد أدت إلى تعجيل وصول السلع إلى الميناء المقصود، وليس إلى التعجيل في وصول مستندات الشحن^(٧). وهكذا، فإن التمكين من تسليم السلع، يتطلب إرسال شهادات الشحن الأصلية إلى جميع أنحاء العالم، مع ما يترتب على ذلك من آثار من حيث التكلفة والسلامة. وإذا لم تكن شهادة الشحن الأصلية متاحة في ميناء التفريق، تقدم عادة "خطابات ضمان" بقيمة الشحنة، مع ما يترتب على ذلك من تكاليف إضافية. إن هذه الممارسة تنتقص كثيرا من قيمة شهادات الشحن بوصفها سندات ملكية قابلة للتداول ومن قيمة نظام شهادات الشحن برمته. وهناك مشكلة خطيرة أخرى هي أن "شهادات الشحن الورقية تمثل مصدرا كبيرا للاحتيال في الشحن البحري. فمن الممكن تزوير شهادة شحن بأكملها، وتزييف التوقيع، وتغيير كمية السلع، ويمكن للمرسل أن يبيع نفس السلع مرتين أو ثلاث، زورا واحتيالا، لمشتريين مختلفين"^(٨).

٣٤- إن المصاعب المقترنة بالاستخدام الحالي لشهادات الشحن أنشأت طلبا على شهادات طرق الشحن البحري غير القابلة للتداول، التي تستخدم حاليا على نطاق واسع في كثير من التبادلات التجارية الرئيسية، مثل التبادلات التجارية في منطقتي البلطيق وشمال الأطلسي. غير أنه معروف أن شهادات الشحن القابلة للتداول ما زالت تستخدم من جانب كثير من التجار في البلدان النامية حتى في المعاملات التي لا تقتضي وضع مستند قابل للتداول. وفيما تعتبر شهادات طرق الشحن البحري إيصالات للسلع ودليلا على عقد النقل، إلا أنها ليست سندات ملكية ولا يتعين تقديمها إلى الناقل في ميناء التفريغ قبل الإفراج عن السلع. وحق المرسل إليه في استلام بضاعته لا يقتضي منه إلا تحديد هويته. ولا تنشأ المشاكل المقترنة بتأخر وصول شهادات الشحن. والواقع، أن استخدام شهادات طرق الشحن البحري، يعني تخفيض مدة وتكلفة تجهيز ومناولة المستندات تخفيضا كبيرا، وكذلك تقليل مخاطر الاحتيال قليلا كبيرا. وأما بصدد وسائل النقل الأخرى، فلا تنشأ مسألة قابلية التداول نظرا لاستخدام مستندات نقل غير قابلة للتداول عادة، مثل "مذكرات الشحن".

باء- مسائل قانونية

٣٥- بحسب ما اتفق عليه في اجتماع الخبراء المعني ببناء القدرات في مجال التجارة الإلكترونية: الأبعاد القانونية والتنظيمية وهو الاجتماع الذي نظمه الأونكتاد، فإن القوانين والأنظمة القائمة تنطبق بوجه عام على بيئة إلكترونية. غير أنه بالنظر إلى أن معظمها قد وضع في وقت لم يكن فيه وجود للنظم الإلكترونية، فإنها يمكن أن تؤدي إلى الغموض بشأن آثارها القانونية وربما كانت بحاجة إلى تعديل أو تكميل في ضوء الوسط الجديد المستخدم حاليا^(٩).

٣٦- والمسائل القانونية التي حددت في دراسات^(١٠) مختلفة كمصدر لحواجز قانونية في وجه تنمية التجارة الإلكترونية هي مسائل وثيقة الصلة أيضا بالنقل. وتستعرض وثيقة أصدرتها أمانة الأونكتاد مسائل قانونية كثيرة ناجمة عن القواعد والنظم المرتكزة على الورق مثل شروط "الكتابة" أو "التوقيع" أو توافر "الأصل"، والقيمة الإثباتية للرسالة الإلكترونية، وقابلية التداول وسندات الملكية، وصحة وإنشاء العقد^(١١). لقد جرى تناول هذه المسائل في القانون النموذجي المتعلق بالتجارة الإلكترونية الذي وضعته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، بهدف توفير مبادئ توجيهية للمشرعين الوطنيين لإزالة الحواجز القانونية التي تقوم في سبيل التجارة الإلكترونية^(١٢).

١٠٠٠ اتفاقيات النقل

٣٧- توجد قوانين تنظم بعض المعاملات مثل معاملات النقل التي تقتضي وضع وثيقة ورقية مكتوبة وموقعة كشرط لصحة المعاملات. ويمكن أن تنشأ أيضا مثل هذه الالتزامات من الاتفاقيات الدولية المطبقة على التجارة والنقل الدوليين.

٣٨- وتنطلق الاتفاقيات الدولية الأولى المطبقة على النقل من افتراض ضمني بوجوب أن تكون ورقية "الوثائق" التي تنظمها الاتفاقيات، مثل شهادة الشحن أو شهادة طريق الشحن الجوي أو مذكرة الشحن. أما اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بشهادات الشحن لعام ١٩٢٤ (قواعد لاهاي) وبروتوكول عام ١٩٦٨ المعدل لهذه الاتفاقية (قواعد لاهاي/فيسبي) فلا ينطبقان إلا إذا كانت قد صدرت "شهادة شحن أو سند ملكية مشابه لها". والشرط الوارد في هذين الصكين بضرورة أن يكون قد "صدرت" و"سلمت" شهادة شحن وأن "تذكر" بعض المعلومات في شهادة الشحن أو أن "تدرج" فيها، يقتضي ضمنا وجود وثيقة ورقية^(١٣).

٣٩- ومن ناحية أخرى، تطبق اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)، على "عقود النقل" كمقابل "لشهادة الشحن أو لسند ملكية مشابه لها" وتسمح باستخدام التوقيعات الإلكترونية (المادة ١٤). غير أن معظم أحكام هذه الاتفاقية تتعلق بشهادات الشحن التي عرفت (المادة ٧) تعريفا يعكس شروط شهادة الشحن التقليدية القابلة للتداول. وفضلا عن ذلك، لا تعرف الاتفاقية مصطلح "السند"، الذي ورد في عدد من أحكامها.

٤٠- وجاء في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالطريق البري، لعام ١٩٥٦ أن مذكرة الشحن "تحرر في ثلاث نسخ أصلية يكون موقعا عليها من المرسل والناقل... وتسلم النسخة الأولى للمرسل، وتكون الثانية مصاحبة للبضاعة، ويحتفظ الناقل بالثالثة" (المادة ١). وترد نصوص مماثلة لذلك إلى حد ما في اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوي (١٩٢٩) وبروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥^(١٤). وتحتوي اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية

لعام ١٩٨٠ شرطاً رسمياً لاستخدام مذكرة الشحن التقليدية لإبرام العقد بموجب الاتفاقية (المادة ١١). وفيما نقتح في عام ١٩٩٩ الاتفاقيتان المتعلقةتان بالنقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية^(١٥)، تنقيحاً يسمح باستخدام الرسائل الإلكترونية كبديل عن سندات النقل التقليدية، ليس من المتوقع حالياً تنقيح الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البر.

٤١ - إن عدم الامتثال لشرط توافر وثيقة نقل بموجب هذه الاتفاقيات قد يكون له آثار هامة. ففي حالة اتفاقيات مثل قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/فيسبي، التي تطبق على الوثائق، فإن ذلك الشرط من شأنه أن يجعل الاتفاقية غير قابلة للتنفيذ بقوة القانون مع فقدان الحق في الاعتماد على فوائد الاتفاقية، مثل حدود المسؤولية القانونية والقيمة الإثباتية للوثيقة. وفي حالة الاتفاقيات التي تطبق على العقود مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالطريق البري وقواعد هامبورغ، فإن ذلك يعني أنه بينما تنطبق الاتفاقية على عقد النقل، يبطل غياب وثيقة النقل المنصوص عليها انطباق الأحكام ذات الصلة بالوثائق.

٤٢ - لقد لاحظ الفريق العامل المعني بالتجارة الإلكترونية التابع للأونسيرال، لدى مناقشته لأعماله المقبلة، أنه "في كثير من جهات الولاية يكون للالتزامات المعاهدات أسبقية على التشريعات الدولية. وعندما يشكل صك قانوني عقبات أمام استعمال وسائل الاتصال الإلكترونية، فلا يمكن إزالة هذه العقبات إلا عن طريق صك دولي آخر له نفس الدرجة في الترتيب الهرمي". ولذلك اتفق الفريق على توصية بان تضطلع اللجنة بأعمال تهدف إلى إعداد صك دولي لإزالة الحواجز القانونية التي قد تنشأ عن صكوك القانون التجاري الدولي^(١٦).

٢٠٠٠ - شهادات الشحن - بدائل إلكترونية

٤٣ - كما ذكر أعلاه، فإن خاصية شهادة الشحن بوصفها سند الملكية هي التي سببت معظم المصاعب ومن المرجح أن تستمر في ذلك فيما يتصل بإنشاء بدائلها الإلكترونية. ومن ثم، كان التساؤل في هذا السياق عما إذا كان يمكن إنجاز الوظائف التقليدية لشهادات الشحن في بيئة إلكترونية.

٤٤ - إن الخاصيتين الأوليين لشهادة الشحن، أي وظيفتها كإيصال للعقد وكدليل على العقد، لا ينبغي لهما أن تثير مشاكل قانونية معينة. والمسائل القانونية التي تنشأ في هذا السياق تنشأ كذلك في وثائق النقل الأخرى. وتنشأ أسئلة عما إذا كان القانون يعترف بصلاحيات التوقيعات الإلكترونية وتدابير التحقق منها وما إذا كان القانون يسمح بالإدراج الإلكتروني لشروط وأحكام عقد النقل بالإشارة إليها. إن قيمة الوثيقة الورقية بوصفها إيصالاً أو دليلاً على العقد تتوقف بصفة رئيسية على أصالة وسلامة التوقيع. ولا شك أن آليات التحقق الإلكتروني من الأصالة مثل التوقيعات الرقمية يمكن أن تضمن تحققاً أكبر لأن الطريقة اللوغاريتمية المستخدمة فريدة في نوعها.

وتستخدم التوقيعات الرقمية وتقنيات التشفير لضمان سلامة الرسائل الإلكترونية وأصالتها وسريتها. غير أن الأمر يتعلق بالصحة القانونية لهذه التوقيعات.

٤٥ - استخدم عدد من الدول قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية^(١٧) لإزالة الحواجز القانونية، بما في ذلك الشروط المتعلقة بـ "الكتابة" أو "الأصل" أو "التوقيعات"، وللاعتراف بالأثر الإثباتي لرسائل البيانات، وللسماع بإدراجها بالإشارة إلى شروط العقد وأحكامه^(١٨).

٤٦ - إنها الخاصية الفريدة لشهادة الشحن باعتبارها سند ملكية هي التي تمثل تحدياً في سياق التجارة الإلكترونية. فموجب القوانين الوطنية والدولية القائمة، تكون الحقوق القانونية ملحقمة بالحيازة المادية للوثيقة الورقية. وتمثل حيازة شهادة الشحن التقليدية حيازة استدلالية للسلع، ويستند الحق في تسليم السلع إلى الحيازة المادية للوثيقة الأصلية.

٤٧ - ولذلك، يرى بعض المعلقين بشأن هذا الموضوع أنه بموجب الأنظمة القانونية الحالية لا تعتبر شهادة الشحن الإلكتروني "سند ملكية قابلاً للتداول" وأن "إمكانية استخدامها في نقل ملكية السلع هي أمر مشكوك فيه إلى حد كبير"^(١٩). وقيل أيضاً: "وفقاً للقانون كما هو عليه الآن، لا يمكن فصل قابلية التداول عن الحيازة المادية للوثيقة الورقية الأصلية"^(٢٠). وفضلاً عن ذلك "في الولايات القضائية التي يشترط فيها التظهير المادي لسند الملكية وتسليمه لنقل ملكية السلع، تكون المعاملات غير الورقية بلا أثر"^(٢١). وأشار أيضاً إلى أنه "كقاعدة، يكون إنشاء سندات ملكية قابلة للتداول امتيازاً مقصوراً على القانون التشريعي وحده"^(٢٢). إن هذه التعليقات تبرز الحاجة إلى إصلاح تشريعي يرمي إلى أداء وظيفة شهادة الشحن كسند ملكية في بيئة إلكترونية.

٤٨ - وفي هذه الأثناء، يرى أن من الممكن العثور على حلول تعاقدية للمشكلة، من خلال استحداث أنظمة يمكن بواسطتها نقل الحقوق على السلع عن طريق الرسائل الإلكترونية. ويرى أنه "باستخدام نظام للتسجيل (سواء التسجيل المركزي أو التسجيل لدى أحد الأطراف)، يمكن أن تستنسخ إلكترونياً أي وثيقة قابلة للتداول"^(٢٣). ومن ثم يمكن لجهة التسجيل إدارة عملية نقل الحقوق في السلع أو التفاوض بالنيابة عن الأطراف على أساس الأحكام التعاقدية الملزمة للمستخدمين.

٤٩ - ولذلك فإنه، "في العالم الورقي، يكون 'العنصر الأساسي' هو شهادة الشحن القابلة للتداول التي أصدرها الناقل. وفي العالم الإلكتروني، يكون 'العنصر الأساسي' هو حق التصرف في الرسالة الإلكترونية الوحيدة التي أصدرها الناقل"^(٢٤). إن قانون المعاملات الإلكترونية الموحد لعام ١٩٩٩ في الولايات المتحدة، الذي يشمل أحكاماً بشأن البدائل الإلكترونية المعادلة للوثائق القابلة للتداول (المادة ١٦)، ينشئ مفهوم "التحكم في" سجل إلكتروني كبديل عن حيازة سند ملكية قابل للتداول أو تظهيره أو تسليمه.

٥٠ - إن الجزء الثاني من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، الذي يتناول نقل البضائع (المادتان ١٦ و ١٧)، يحدد مبادئ عامة لنقل الحقوق والالتزامات من خلال استخدام الرسائل الإلكترونية^(٢٥). وفيما اعتمدت الدول على نطاق واسع أحكام الجزء الأول من القانون النموذجي، التي تغطي التجارة الإلكترونية بوجه عام، حظيت المادتان ١٦ و ١٧ بتأييد محدود للغاية. ولذلك، اقترح تقرير الأمانة^(٢٦) أن ينظر الفريق العامل في مدى استصواب وضع مجموعة من القواعد أكثر تفصيلاً لتنفيذ المبادئ العامة المنصوص عليها في القانون النموذجي. وذكر أنه يمكن أن يركز العمل على القضايا المتعلقة بأداء أنظمة التسجيل الإلكتروني في نقل حقوق الملكية وغيرها من الحقوق بالوسائل الإلكترونية من خلال إعداد مجموعة من القواعد لدعم هذه السجلات. غير أن الفريق العامل رأى أن حاجة إلى مزيد من الدراسة حتى يتسنى له تحديد نطاق العمل المقبل في هذا المجال على نحو أكثر دقة^(٢٧). ولذلك فإنه، في غياب إطار قانوني موحد، يجري حالياً استحداث أنظمة طوعية (نوقشت أدناه، الفقرات ٥٢ - ٦٢) تكرر وظائف شهادات الشحن التقليدية وتلقى دعم قواعد تعاقدية ملزمة للأطراف.

جيم - محاولات لتسهيل إعداد وثائق نقل إلكترونية

أولا - النهج التعاقدية

(أ) سجل الوثائق البحرية

٥١ - جرت أول محاولة لتسهيل إجراءات شهادة الشحن في عام ١٩٨٦ عندما قام كل من بنك تشيز منهاتن والرابطة الدولية لأصحاب الناقلات المستقلين (إنترنتانكو) بإنشاء سجل الوثائق البحرية. وأريد به القيام بدور الوديع والسجل المركزي لشهادات الشحن الورقية الأصلية بدلا من تداولها تداولا حرا. وأي تظهير لشهادة الشحن يعكس تداولها، ينفذ بالوسائل الإلكترونية من خلال السجل، الذي يكون بمثابة وكيل للأطراف. وجرى التحلي عن هذا المشروع بعد أقل من سنة على إنشائه. وتعلقت أسباب هذا التحلي عنه بمسائل من بينها التكاليف والتأمين والمسؤولية القانونية وسرية المعلومات.

(ب) قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية لعام ١٩٩٠

٥٢ - إن الهدف من قواعد اللجنة البحرية الدولية هو أن تشكل هذه القواعد آلية تعاقدية للاستعاضة عن شهادة الشحن الورقية التقليدية بديل إلكتروني يحاكي وظائف شهادة الشحن في بيئة إلكترونية. وليس لقواعد اللجنة البحرية الدولية قوة القانون ولا تطبق إلا عندما يتفق الأطراف على ذلك (القاعدة ١). والسمة الرئيسية لهذه القواعد هي إنشاء سند شحن إلكتروني من قبل الناقل، الذي يتصرف بصفته الوديعة أو سجلا مركزيا للتداول. وأي تظهير/تداول على سند الشحن يتم من خلال استخدام شفرة سرية أو ما يسمى "مفتاحا خاصا"^(٢٨). وينفرد حائز "المفتاح الخاص" بجيازته، وهو غير قابل للنقل (القاعدة ٨). وحيازة هذا المفتاح تجعل الحائز في نفس وضع

حائز سند الشحن الورقي. ومن ثم فإن حائز المفتاح الخاص يكون الطرف الوحيد الذي يمكن له أن يطالب بتسليم البضائع وتعيين المرسل إليه أو الاستعاضة عن المرسل إليه المعين بأي طرف آخر، أو نقل الحق في التحكم والنقل إلى طرف آخر.

٥٣- ومن منطلق قانوني بحت، أعرب عن شكوك جدية بصدد هذا إذا كان المفتاح الخاص يعادل سند الشحن الورقي^(٢٩). وتنص القواعد أيضا على أن النقل الإلكتروني "يكون له نفس الآثار مثل نقل الحقوق بموجب شهادة الشحن ورقية" (القاعدة ٧-د). و"الصعوبة في هذا الحكم هي أن القواعد الإلزامية في القانون لا يمكن نبذها بمجرد الاتفاق بين الأطراف"^(٣٠).

٥٤- والمشاكل التي يمكن أن تنشأ عن شرط إثبات عقد النقل كتابة، بموجب بعض القوانين الوطنية، تعالج بالنص على أن يستوفي التسجيل الإلكتروني أو النسخة المطبوعة بالحاسوب هذا الشرط. ويفهم من الموافقة على اعتماد قواعد اللجنة البحرية الدولية أن الأطراف يوافقون على عدم الدفاع بالقول إن العقد ليس في شكل مكتوب (القاعدة ١١). ومع ذلك، يتوقف الأثر القانوني لهذه الأحكام وصحتها على القانون المطبق.

٥٥- ولم تحظ قواعد اللجنة البحرية الدولية بتأييد واسع من جانب الصناعة. وانتقدت بسبب وضعها مسؤولية مفرطة على الناقل (ناجمة عن اشتراكه في عملية تداول شهادة الشحن)، ولعدم تناولها تحديد المسؤولية في حالة تعطل النظام، ولعدم وجود نظام أمن محدد^(٣١).

(ج) نظام بوليرو

٥٦- يوفر نظام بوليرو آلية لتبادل مستندات التجارة، بما في ذلك نقل الحقوق من حامل شهادة شحن إلى حامل جديد في محاكاة لوظائف شهادة الشحن التقليدية في بيئة إلكترونية. وبدأ تشغيله في أيلول/سبتمبر ١٩٩٩ وتتاح خدماته للأعضاء المشتركين فقط. وجميع أعضاء بوليرو يتاجرون مع بعضهم البعض في إطار قانوني ملزم يجسده كتاب القواعد. وهو يمثل عقدا متعدد الأطراف بين جميع مستخدمي نظام بوليرو ويخضع للقانون الإنكليزي.

٥٧- وتنقل الحقوق وسندات الملكية إلى شهادة بوليرو للشحن من خلال سجل سندات ملكية منفصل يديره بوليرو. وفي شهادة بوليرو للشحن التي يصدرها الناقل من خلال رسائل إلكترونية، يذكر ما إذا كانت قابلة للتحويل أم لا (المقابل الإلكتروني لكلمة "الأمر" في شهادة الشحن)، ويجري إخطار السجل بمن يكون "حامل" شهادة بوليرو للشحن، أي الشخص الذي يتحكم فيها بصورة أولية. ويتم نقل حق التحكم من جانب الحامل الذي يعطي تعليمات إلكترونية للسجل باستخدام توقيعه الرقمي وبتخاذ السجل إجراءات بناء على هذه التعليمات يلغي بها حقوق الحامل الأول في التحكم (البائع) وينقلها إلى الحامل التالي (المشتري). ونظرا إلى أن

هذه العملية لا تشمل أي وظيفة يعترف بها تقليديا في عرف التجار أو في أي أنظمة قانونية تنظم تحويل شهادات الشحن الورقية، فإن كتاب القواعد يحقق نفس الغاية بالاتفاق أو باستخدام مفهومي القانون الإنكليزي وهما مفهوم استبدال الالتزامات ومفهوم الرضا بما.

٥٨ - وهذا النظام يمكن أيضا المستخدمين من "التحويل إلى ورق" (القاعدة ٣-٧)، كما في الحالة التي تباع فيها البضاعة إلى طرف لا يكون عضوا في بوليرو. وفي هذه الحالة، يجري "إنهاء" شهادة بوليرو للشحن من خلال سجل سندات الملكية ويقوم الناقل بإصدار شهادة شحن ورقية، تشمل إفادة بأنها صدرت أصلا بوصفها شهادة بوليرو للشحن.

٥٩ - ومن الصعب حاليا تقييم المخاطر المقترنة باستخدام وثائق النقل الإلكترونية. وفي إطار نظام بوليرو، حدد الحد الأقصى لمسؤولية بوليرو بمبلغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي للحادثة. وبينما يؤيد أعضاء الفريق الدولي لرابطة الحماية والتعويض أهداف بوليرو، فإنهم أدخلوا في قواعدهم تظهيرا تجاريا غير ورقي يستبعد من التغطية العادية للحماية والتعويض (بحسب P & I Cover)، المسؤوليات الناجمة عن التجارة الإلكترونية ما لم يقدر ما يمكن إثبات أن هذه المسؤولية كان سيجري تكبدها في جميع الأحوال إذا استخدمت مستندات ورقية. ولمساعدة أعضائه الذين يرغبون في استخدام نظام بوليرو، وضع الفريق الدولي ترتيبا لتغطية منفصلة ضد هذه المخاطر بحد أقصى يبلغ ٥٠ مليون دولار أمريكي عن أي عارض أو حادثة^(٣٢).

٦٠ - من الواضح أن نظام بوليرو يمتاز على التجارة الورقية من حيث السرعة والأمن. وربما لا تكون المخاطر والغوامض مهمة جدا طالما كانت المعاملات تتم بين الأعضاء في نظام بوليرو والمزمين بقواعده. وربما يختلف الحال إذا اقتضى الأمر التفاعل مع أطراف ثالثة أو إذا بيعت البضاعة إلى طرف من خارج نظام بوليرو وترتب على ذلك إجراء "التحويل إلى ورق".

(د) نظام الدفع المأمون في التجارة العالمية وإدارة التجارة (and *GlobalTrade Secure Payment*)
(*Trade Management System*)

٦١ - أنشأت شركة CCEWeb Corp., Canada، نظام الدفع المأمون في التجارة العالمية وإدارة التجارة. ويجري تشغيل نموذجي تجريبي لهذا النظام في الفترة من نيسان/أبريل إلى آب/أغسطس ٢٠٠١، وسيُلي ذلك تشغيل تجاري في خريف عام ٢٠٠١^(٣٣). ويهدف هذا النظام إلى أداء وظائف معادلة أو مشابهة لوظائف بعض مستندات التجارة والنقل الأساسية، بما في ذلك رسائل الاعتماد وشهادات الشحن، باستخدام الرسائل الإلكترونية.

٦٢ - وفي إطار نظام التجارة العالمية (@GlobalTrade)، يصدر الناقل شهادة شحن بحري إلكترونية ويقبلها السبائع بوصفه الشاحن. وتعتبر شهادة الشحن البحري إيصالا وعقدا للنقل، ولكنها ليست سند ملكية. ويمكنها

رغم ذلك تسهيل تبادل التحكم في البضاعة والدفع بين البائع والمشتري في وقت واحد. ويجد ذلك من خلال تسمية المشتري بوصفه المرسل إليه في شهادة الشحن البحري وتضمن هذه الشهادة إفادة بأن الشاحن يتخلى بصفة نهائية عن أي حق في تسمية طرف آخر بوصفه المرسل إليه إذا قبل بنك شهادة الشحن البحري مقابل ترتيب رسالة اعتماد إلكترونية وأكد هذا القبول للناقل^(٣٤). وبعد استلام الناقل لهذا التأكيد، يكون ملزماً بعدم تنفيذ أي تعليمات من الشاحن (البائع) ويكون ملزماً بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه المسمى (المشتري) وحده.

ثانياً - النهج النظامي

قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية

٦٣- يشمل الجزء الثاني من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية أحكاماً عامة (المادتان ١٦ و١٧) تغطي مسائل معينة تتعلق بنقل البضائع. وهي تطبق على نقل البضائع بحراً وبوسائط النقل الأخرى أيضاً. وتحدد المادة ١٦ مجموعة الأنشطة التي تطبق عليها الأحكام الواردة في الفصل. وهي تشمل قائمة غير شاملة من الأفعال التي يتوقع أن تنفذ في سياق نقل البضائع، مثل التزويد بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو حالتها، والمطالبة بتسليم البضائع، والإخطار بتلف البضائع أو فقدانها، وحقوق تحويل أو تداول البضائع، واكتساب أو تحويل الحقوق والالتزامات التي ينص عليها العقد. وتنص المادة ١٧ على المعادل الوظيفي للمستند الورقي فيما يتعلق بالأفعال المذكورة في المادة ١٦ وتحويل الحقوق والالتزامات من خلال رسائل البيانات الإلكترونية.

٦٤- ويحاول القانون النموذجي تحديد معادل وظيفي لتحويل الحقوق وسندات الملكية في بيئة إلكترونية باشرطه استخدام وسيلة يمكن التعويل عليها لضمان تفرد الرسالة التي يعتمد عليها في تسليم السلع. غير أنه لم ترد إشارة إلى طبيعة الطريقة التي ينبغي استخدامها لجعل رسائل البيانات المذكورة فريدة أو وحيدة من نوعها في بيئة إلكترونية. وخلافاً للجزء الأول من القانون النموذجي، الذي استخدمته دول كثيرة في سن تشريعاتها، لم تحظ المادتان ١٦ و١٧ بتأييد كبير من جانب المشرعين الوطنيين. إلا أن فعالية أحكامهما يمكن موضع تساؤل في محاولة التغلب على الشروط القانونية الناشئة عن اتفاقيات دولية إلزامية في بعض الولايات القضائية. وكما ذكر أعلاه، يقترح بالتالي الاضطلاع بمزيد من العمل في هذا السياق في إطار الأونسيترال (انظر الفقرة ٥٠).

الطريق إلى الأمام

٦٥- يبين استعراض المسائل القانونية والوثائقية أن التجارة والنقل الدوليين يمكنهما الاستفادة بقدر كبير من الفرص التي توفرها التجارة الإلكترونية. ومن الأمثلة على المشاكل التي يمكن تلافيها بالتحول إلى بيئة إلكترونية، الوقت والنفقات المتكبدان في تجهيز الوثائق العديدة، ووقت انتظار وصول شهادة الشحن في ميناء التفريغ، والتكاليف والمسؤوليات الناشئة عن تسليم السلع بدون إبراز شهادة الشحن الأصلية أو التسليم مقابل "خطابات تعويض". ويعتبر ذلك مهما جدا فيما يتعلق بالبلدان النامية التي تريد أن تصل موادها الخام وسلعها الأساسية إلى السوق العالمية في "الوقت المحدد". ومع ذلك، من الملاحظ أن التبادلات التجارية التي تكون فيها شهادة الشحن القابلة للتفاوض أداة أساسية في عملية النقل تشمل بوجه خاص البلدان النامية. وهناك شحنات مثل الأرز والسكر والبن يجري المتاجرة فيها بصفة اعتيادية "على متن السفن"، كما في حالة النفط ومنتجاته. ومن الضروري بالتالي أن تشترك البلدان النامية في تطوير التجارة الإلكترونية، لا سيما في قطاع الشحن البحري.

٦٦- وبالإضافة إلى الغوامض القانونية العامة الناجمة من استخدام وسائل إلكترونية للاتصالات في التجارة الدولية، يواجه قطاع النقل تحديا خاصا يتعلق باستخدام بديل إلكتروني لشهادة الشحن القابلة للتداول. وسنت بعض الحكومات الوطنية فعلا تشريعات، أو هي في سبيلها إلى إعداد تشريعات، لإزالة الغوامض القانونية العامة الناجمة عن المتطلبات القائمة على الورق. والجهود الدولية مستمرة لوضع القواعد والمبادئ التوجيهية اللازمة. وقد اقترح الفريق العامل للأونسيترال إعداد اتفاقية دولية لإزالة العقبات القانونية الناجمة عن الشروط الواردة في الاتفاقيات الدولية الحالية^(٣٥). واقترحت الأونسيترال أيضا توسيع نطاق الأحكام العامة للمادتين ١٦ و ١٧ في القانون النموذجي والاضطلاع بمزيد من العمل لوضع مجموعة من القواعد الأكثر تفصيلا من شأنها تسهيل النقل الإلكتروني للحقوق وسندات ملكية البضائع من خلال استخدام السجلات الإلكترونية.

٦٧- وهكذا، وبالرغم من وجود مبادرات تشريعية جارية، أثبتت التجربة بالتالي أنه قد تمضي سنوات عديدة قبل قيام إطار قانوني كامل. وفي هذه الأثناء، وضعت أنظمة تعاقدية تدعمها قواعد طوعية ملزمة للأطراف ويجري حاليا وضع أنظمة أخرى، لأداء وظائف شهادات الشحن التقليدية. وتستخدم هذه الأنظمة نظام السجل كما في حالة نظام بوليو، لتحويل الحقوق وملكية السلع فيما بين الأعضاء؛ أو تقوم هذه النظم كحل بديل بتعديل نظام شهادات الشحن البحري لأداء هذه الوظائف، كما في حالة نظام التجارة العالمية (@GlobalTrade). وكما ذكر آنفا، فإن الاستخدام على نطاق واسع لنظام شهادات الشحن البحري غير القابلة للتداول من شأنه أن يسهل كثيرا التحول إلى التجارة الإلكترونية. ومن الضروري فعلا مواصلة استكشاف جدوى تعديل نماذج شهادات الشحن البحري تعديلا يجعلها مناسبة للتجارة الإلكترونية.

٦٨ - وقد يرغب اجتماع الخبراء، في جملة أمور، تناول القضايا التالية المتعلقة بالآثار الاقتصادية والتنفيذية للتجارة الإلكترونية على خدمات النقل الدولي:

- الدور المقبل لمقدمي خدمات النقل الوطني في التجارة الإلكترونية؛ والخطوات التي يمكن أن تتخذها الحكومات لتعزيز مشاركتها في هذه الخدمات؛ وجدوى الشراكات الدولية؛
- قدرة موانئ البلدان على وصل نفسها بأنظمة المعلومات لدى خطوط الشحن البحري الدولية الكبيرة؛ ولاستراتيجيات تطوير أنظمة المعلومات في أوساط الموانئ؛
- تأثير تكاليف المعاملات باستخدام التجارة الإلكترونية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات من جانب مقدمي خدمات النقل في البلدان النامية؛
- الحواجز الرئيسية التي تواجه التجار لدى ترتيبهم لخدمات النقل من خلال الإنترنت؛ والإجراءات التي يمكن أن تتخذها الحكومات لمساعدة التجار على تعزيز قدرتهم على المنافسة؛
- التدابير التي ينبغي اتخاذها لنقل المعارف الفنية إلى المسؤولين الحكوميين والشاحنين ومقدمي خدمات النقل.

وفيما يتعلق بالجوانب القانونية والوثائقية، قد يرغب الخبراء في النظر في جملة مسائل منها المسائل التالية:

- التدابير التشريعية التي ربما تكون الحكومات الوطنية والمنظمات الدولية بحاجة إلى اعتمادها لتعزيز استخدام وسائل الاتصالات الإلكترونية في النقل الدولي؛
- التدابير التعاقدية والممارسات الوثائقية التي يمكن أن تعتمدها الأطراف التجارية للتغلب على العقبات القانونية الناجمة عن الشروط القائمة على المستندات الورقية أو تقليل هذه العقبات إلى أدنى حد؛
- مدى تيسير التجارة الإلكترونية البحرية باستخدام الوثائق غير القابلة للتداول مثل شهادة الشحن البحري؛
- التدابير التعاقدية لأداء وظائف شهادة الشحن الورقية التقليدية في بيئة إلكترونية، بما في ذلك الأنظمة القائمة على التسجيل ونموذج شهادة الشحن البحري؛

- جدوى تعديل شهادة الشحن البحري لتلبية متطلبات التجارة الإلكترونية من خلال إعداد قواعد طوعية.

الحواشي

- (١) "Logistics and e-commerce", editorial by P. Bradley, Logistics Management and Distribution Report, June 2000
- (٢) See "E-business marketplaces: a revolution in international trade", International Trade Forum, December 2000, p. 11
- (٣) P. Ailing and G. Klein, *Freight@Internet: The Impact of Internet Technologies in the Freight Transport Market*, Transport Technology Publishing, 1998
- (٤) للاطلاع على مناقشة مفصلة لمتطلبات الموانئ والمحطات في مجال تكنولوجيا المعلومات، انظر: الأونكتاد، "دراسة في استخدام تكنولوجيا المعلومات في الموانئ الصغيرة"، UNCTAD/SDTE/TLB/1، جنيف، ٢٠٠١.
- (٥) انظر الفقرة ١٠.
- (٦) انظر الجزء الثاني أدناه.
- (٧) انظر: A.N. Yiannopoulos, "General Report", in A.N. Yiannopoulos (ed.), *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems*, The Hague International Academy of Comparative Law (Kluwer Law International, The Hague, 1995), paragraphs 3-54, p. 17
- (٨) Yiannopoulos, op. cit., p. 19. See also B. Kozolchyk, "Evolution and present state of the ocean bill of lading from a banking law perspective", 23 *Journal of Maritime Law and Commerce* 161 (1992), p. 216
- (٩) انظر: TD/B/COM.3/EM.8/3، ١١ آب/أغسطس ١٩٩٩، الفقرات ٣ و ٤ و ٥.

الحواشي (تابع)

(١٠) انظر: The UN/ECE document "Legal aspects of Trade data interchange: Review of definitions of 'writing', 'signature' and 'document' employed in multilateral conventions and agreements relating to international trade", TRADE/WP.4/R.1096, July 1994. See also the .UNCITRAL report "Legal value of computer records", A/CN.9/265, February 1985

(١١) انظر: "التجارة الالكترونية: اعتبارات قانونية"، UNCTAD/SDTE/BFB/1، الفصل الثاني.

(١٢) للاطلاع على مناقشة مفصلة للقانون النموذجي، انظر الوثيقة UNCTAD/SDTE/BFB/1.

(١٣) انظر، مثلاً، المادتين ٣(٣) و(٧) و٤(٥) من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسي.

(١٤) انظر المادتين ٥(١) و٦(٢).

(١٥) انظر: the Montreal Convention (1999) on air carriage, article 4(2), and CIM 1999 on rail carriage, article 6 (9)

(١٦) انظر تقرير الفريق العامل عن دورته الثامنة والثلاثين، A/CN.9/484، نيسان/أبريل ٢٠٠١، الفقرات ٨١-٨٦.

(١٧) استكمل الفريق العامل للأونسيترال المعني بالتجارة الالكترونية، في آذار/مارس ٢٠٠١، مشروع القانون النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية، ووضعه لجنة الأونسيترال في صيغته النهائية في تموز/يوليه، وهو متاح للردول التي ترغب في سن تشريعات بشأن هذا الموضوع. انظر أيضا: the European Commission's Directive on Electronic Signatures 1999/93/EC of 13 December 1999.

(١٨) انظر المواد ٥-٩ من القانون النموذجي.

(١٩) انظر: W. H. Van Boom, "Certain legal aspects of electronic bills of lading", *European Transport Law*, vol. XXXII, no. 1, 1997, pp. 9-24, at p. 16

(٢٠) K. Bernauw, "Current developments concerning the form of bills of lading, Belgium", in Yiannopoulos, op. cit., p. 115

(٢١) Yiannopoulos, op. cit., p. 38

الحواشي (تابع)

- (٢٢) Kozolchyk, op. cit., at p. 240 .
- (٢٣) انظر : J. F. Chandler, "Maritime electronic commerce update", paper delivered at the
.UNCITRAL/CLA Seminar, New York, February 2000, p. 22
- (٢٤) انظر : P. Mallon and A. Tomlinson, "Bolero: electronic 'bill of lading' and electronic
.contracts of sale", 1998 International Trade Law Quarterly, at p. 263
- (٢٥) انظر الفقرتين ٦٣-٦٤ .
- (٢٦) A/CN.9/WG.IV/WP.90، كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، الفقرة ١٠٥ .
- (٢٧) انظر تقرير الفريق العامل المعني بالتجارة الإلكترونية عن دورته الثامنة والثلاثين، A/CN.9/484،
الفقرة ٩٣ .
- (٢٨) "المفتاح الخاص" هو أي شكل ملائم تقنيا، مثل مجموعة من الأرقام و/أو الحروف، يتفق عليها
الأطراف لتأمين أصالة وسلامة التحويل. انظر القاعدة ٢(و).
- (٢٩) انظر : Kozolchyk, op. cit., p. 239 .
- (٣٠) انظر : Yiannopoulos, op. cit., p. 38 .
- (٣١) انظر : Kozolchyk, op. cit., pp. 237-240، للاطلاع على معلومات تفصيلية بشأن قواعد
اللجنة البحرية الدولية، انظر التجارة الإلكترونية: اعتبارات قانونية UNCTAD/SDTE/BFB/1، الفقرات
٤٦-٣٨ .
- (٣٢) انظر : the circular of 5 October 1999, issued by SKULD .
- (٣٣) انظر : <<http://www.cceweb.com/dmsystem.asp>> .
- (٣٤) انظر : "Watch out bolero - here's @globaltrade", *e-commerce*, vol. 1 issue 6, 6,
.October/November 2000, p. 14

الحواشي (تابع)

(٣٥) أي اتفاقية مقبلة تتناول نقل البضائع سيكون من الضروري أيضا أن تتكيف مع التجارة الإلكترونية. انظر مخطط مشروع صك بشأن نقل البضائع بحرا الذي سيقدم للنظر فيه من جانب الأونسيترال:
.CMI Yearbook 2000, Singapore 1, Documents for the Conference, pp. 112-175

- - - - -