

Distr.: Limited  
14 February 2002  
Arabic  
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل المعني بالتجارة الإلكترونية

الدورة التاسعة والثلاثون

نيويورك، ١١-١٥ آذار/مارس ٢٠٠٢

## الجوانب القانونية من التجارة الإلكترونية

### العقبات القانونية أمام تطوير التجارة الإلكترونية في النصوص الدولية ذات الصلة بالتجارة الدولية

#### مذكرة من الأمانة\*

١- إبان الدورة الثانية والثلاثين، المعقودة في عام ١٩٩٩، للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، نظرت اللجنة في توصية اعتمدها في ١٥ آذار/مارس ١٩٩٩ مركز تيسير الإجراءات والممارسات في مجالات الإدارة والتجارة والنقل (يُعرف الآن باسم مركز تيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية "سيفاكس")، التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا.<sup>(١)</sup> وفي ذلك النص، كان المركز قد أوصى بأن تنظر اللجنة "الأونسيترال" في التدابير اللازمة اتخاذها لضمان فهم المصطلحات "الكتابة" و"التوقيع" و"المستند" في الاتفاقيات والاتفاقات ذات الصلة بالتجارة الدولية بأنها تتيح المجال لاستخدام المعادل الإلكتروني لكل منها. وفي هذا الخصوص، حظي بتأييد إعداد بروتوكول عام واحد يتوخى تعديل النظم القانونية للمعاهدات المتعددة الأطراف بغية تيسير ازدياد استخدام تقنيات التجارة الإلكترونية.

٢- كما تشمل المواضيع الأخرى المقترحة لأجل العمل بشأها مستقبلًا، المعاملات الإلكترونية وقانون العقود؛ والنقل الإلكتروني للحقوق في الممتلكات الملموسة؛ والنقل الإلكتروني للحقوق في الممتلكات غير الملموسة؛ والحقوق في البيانات الإلكترونية والبرامجيات الحاسوبية (بتعاون محتمل مع المنظمة العالمية للملكية الفكرية "ويبو")؛ وأحكام الشروط النموذجية لإبرام العقود بالوسائل الإلكترونية (بتعاون محتمل مع غرفة التجارة الدولية) ومنتدى الإنترنت للقانون والسياسة العامة "إلبف")؛ والقانون الواجب تطبيقه والاختصاص القضائي (بتعاون محتمل مع مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص)؛ ونظم تسوية المنازعات على خط الانترنت بالحاسوب.<sup>(٢)</sup>

\* تأخر تقديم هذه المذكرة إلى أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي من جراء النقص في عدد الموظفين.



٣- وقد أحاطت اللجنة علماً بالافتراضات المذكورة أعلاه. وتقرر أنه يُتَظَنَّرُ من الفريق العامل، بعد إنجاز مهمته الحالية، وهي إعداد مشروع القواعد الموحدة بشأن التوقيعات الإلكترونية، في إطار وظيفته الاستشارية العامة التي يقوم بها بشأن مسائل التجارة الإلكترونية، أن يبحث بعضاً من البنود الأربعة الذكر أو كلها، وكذلك أي بنود إضافية في هذا الخصوص، بغية تقديم اقتراحات أكثر تحديداً بشأن أعمال اللجنة في المستقبل.<sup>(٣)</sup>

٤- ونظر الفريق العامل في مقترحات بشأن إزالة العقبات التي تعوق التجارة الإلكترونية فيما هو مبرم حالياً من الاتفاقيات الدولية، وذلك إبان دورته الثامنة والثلاثين المعقودة في عام ٢٠٠١، استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.IV/WP.89). ووردت في تلك المذكرة صيغة مستنسخة من دراسة تحليلية لمسائل في القانون الدولي العام قد تثيرها الإجراءات اللازمة لضمان فهم الإشارات إلى المصطلحات "الكتابة" و "التوقيع" و "المستند" في الاتفاقيات والاتفاقيات ذات الصلة بالتجارة الدولية بأنها تسمح باشتغالها على المعادل الإلكتروني لكل منها؛ وكانت قد أعدت تلك الدراسة التحليلية السيدة جينيفيف بورديو، الأستاذة في جامعة باريس الأولى - السوربون البياتيون، والزميلة المشاركة في معهد القانون الدولي والأمانة العامة لأكاديمية القانون الدولي في لاهاي، بناء على طلب الأمانة.

٥- واتفق الفريق العامل على أن يوصي اللجنة بالاضطلاع بالعمل في سبيل إعداد صك دولي مناسب، أو صكوك مناسبة، بغية إزالة تلك العقبات القانونية أمام استخدام تقنيات التجارة الإلكترونية، الذي قد تؤدي إليه صكوك القانون التجاري الدولي. اتفق الفريق العامل أيضاً على أن يوصي اللجنة بالطلب إلى الأمانة أن تجري دراسة استقصائية شاملة للعقبات القانونية المحتملة أمام تطوير التجارة الإلكترونية في الصكوك الدولية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تلك الصكوك المشار إليها من قبل في الدراسة الاستقصائية التي قام بها المركز "سيفاكت". ويجدر بتلك الدراسة أن تهدف إلى استبانة طبيعة وسياق تلك العقبات المحتملة بغية تمكين الفريق العامل من صياغة توصيات محددة بشأن اتباع مسار عمل مناسب. وينبغي أن تقوم بتلك الدراسة الأمانة بمساعدة خبراء خارجيين وبالتشاور مع المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية المعنية. وقد أيدت اللجنة تلك التوصية إبان دورتها الرابعة والثلاثين المعقودة في عام ٢٠٠١.<sup>(٤)</sup>

٦- أما الغرض من هذه المذكرة فهو تقدير الفريق العامل للتقدم الذي أحرزته الأمانة في القيام بالأعمال التي كلفتها اللجنة بها، تبعاً لتوصية الفريق العامل. وارتقاباً لإقرار اللجنة التوصية التي قدمها الفريق العامل إبان دورته الثامنة والثلاثين، بادرت الأمانة على الفور بعد ذلك إلى البدء بإجراء دراسة استقصائية للعقبات القانونية المحتملة أمام تطوير التجارة الإلكترونية في الصكوك الدولية. وتحقيقاً لذلك الغرض، استخدمت الأمانة كمنطلق الصكوك المذكورة من قبل في الدراسة الاستقصائية التي قام بها المركز "سيفاكت". ثم وسعت القائمة بعد ذلك لكي تشمل صكوكاً أخرى ذات صلة بالقانون التجاري. وفي المرحلة الراهنة، اقتصرت الدراسة الاستقصائية على الصكوك المودعة لدى الأمين العام. أما في المرحلة الثانية، فقد تشمل الدراسة الاستقصائية الصكوك الدولية المودعة لدى وديعين آخرين. ويحتوي المرفق الوارد في هذه المذكرة على نتائج التحليل الأولي للصكوك التي تشملها حالياً الدراسة الاستقصائية (وعددتها كلها ٣٣ اتفاقية دولية)، وكذلك الاستنتاجات الأولية بشأن أنواع الأحكام الواردة في كل صك التي من شأنها أن تُحدث عقبات أمام سير التجارة الإلكترونية.

٧- إذن، اقتصرت الدراسة الاستقصائية على المعاهدات المتعددة الأطراف المسجلة لدى الأمين العام للأمم المتحدة المذكورة في الفصول: العاشر (التجارة الدولية والتنمية)، والحادي عشر (النقل والاتصالات)، والحادي والعشرين (قانون البحار)، والثاني والعشرين

(التحكيم التجاري) من الوثيقة عن حالة "المعاهدات المتعددة الأطراف المودعة لدى الأمين العام".<sup>(٥)</sup> أما الاتفاقيات المسجلة لدى حكومات البلدان أو منظمات أخرى، مثل منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو)، والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (اليونيدروا) أو مؤتمر لاهاي بشأن القانون الدولي الخاص، فلم تُدرج في الدراسة الاستقصائية إبان هذه المرحلة. كما إن الدراسة الاستقصائية لا تشمل على المعاهدات الثنائية أو القوانين النموذجية أو النصوص غير الحكومية.

٨- ولعل الفريق العامل يرغب في استعراض العمل الذي اضطلعت به الأمانة حتى الآن، وينظر على الخصوص فيما إذا كانت المنهجية التي اتبعتها الأمانة في القيام بالدراسة الاستقصائية مناسبة لهذا المشروع، حسبما يتوخاه الفريق العامل.

الحواشي

(١) نص التوصية الموجّهة إلى الأونسيترال وارد في الوثيقة TRADE/CEFACT/1999/CRP.7. وأشير إلى اعتمادها من جانب المركز "سيففاكت" في تقرير المركز عن أعمال دورته الخمسين (TRADE/CEFACT/1999/19، الفقرة ٦٠).

(2) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/52/17)، الفقرة ٢٥١، والمرجع نفسه، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢١١.

(3) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرات من ٣١٥ إلى ٣١٨.

(4) بالنظر إلى تقارب مواعدي دورة اللجنة الرابعة والثلاثين ودورة الفريق العامل التاسعة والثلاثين، لم يكن تقرير اللجنة عن أعمال تلك الدورة متاحا بعد في وقت إعداد هذه المذكرة

(5) متاح من عنوان الموقع: <http://untreaty.un.org>.

الدراسة الاستقصائية الأولية للعقبات المحتملة أمام التجارة الالكترونية في الصكوك الدولية ذات الصلة بالتجارة الدولية، المودعة لدى الأمين العام\*

## المحتويات\*\*

الصفحة	الفقرات	
٧	٤٦-١	التجارة الدولية والتنمية.....
٧	٤-١	٣- اتفاقية التجارة العابرة للدول غير الساحلية.....
٧	٢٠-٥	٧- اتفاقية فترة التقادم في عقود البيع الدولي للبضائع والبروتوكول الملحق بها.....
٩	٢٧-٢١	١٠- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع.....
١١	٣٤-٢٨	١٢- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفائح الدولية والسندات الاذنية الدولية.....
١٢	٤٠-٣٥	١٣- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.....
١٣	٤٦-٤١	١٥- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالكفالات المستقلة وخطابات الاعتماد الضامنة.....
١٤	١٤٧-٤٧	النقل والاتصالات.....
١٤	٨٢-٤٧	ألف- المسائل الجمركية.....
١٦	٥٥-٥٢	٥- الاتفاقية الدولية لتسهيل استيراد العينات التجارية ومواد الدعاية....
١٦	٥٦	٩- الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (١٩٥٦).....
١٧	٦١-٥٧	١٥- الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (١٩٧٢).....
١٨	٦٣-٦٢	١٣- الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي (١٩٥٩).....
١٨	٧٢-٦٤	١٦- الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (١٩٧٥).....
٢٠	٧٣	١٤- الاتفاقية الأوروبية بشأن المعاملة الجمركية للوحدات التحميل المستخدمة في النقل الدولي.....
٢٠	٧٨-٧٤	١٧- الاتفاقية الدولية لمواءمة عمليات رقابة السلع على الحدود.....
٢١	٨٢-٧٩	١٨- اتفاقية بشأن المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة المستخدمة في النقل الدولي.....

\* جميع الإشارات إلى حالة الاتفاقيات والاتفاقات هي لغاية ٥ شباط/فبراير ٢٠٠٢.

\*\* الرقم السابق لعنوان كل صك يقابل الرقم الذي يرد به الصك في الفصل الخاص به في المنشور عن حالة "المعاهدات المتعددة الأطراف

المودعة لدى الأمين العام".

الصفحة	الفقرات	
٢٢	١١٨-٨٣	بء- حركة السير على الطرق البرية .....
٢٢	٨٣	١- اتفاقية السير على الطرق (١٩٤٩).....
٢٢	٨٤	١٩- اتفاقية السير على الطرق (١٩٦٨).....
٢٣	٨٥	٨- الاتفاق العام بشأن الأنظمة الاقتصادية للنقل الطرقي، الدولي والبروتوكولات الملحقة بها.....
٢٣	١٠٤-٨٦	١١- اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي والبروتوكول الملحق بها....
٢٨	١٠٥	١٢- الاتفاقية المتعلقة بفرض الرسوم على المركبات الطرقية المستخدمة في النقل الدولي للبضائع.....
٢٨	١٠٦	١٣- الاتفاقية المتعلقة بفرض الرسوم على المركبات الطرقية المستخدمة في النقل الدولي للمسافرين.....
٢٩	١٠٧	١٤- الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية والبروتوكول الملحقان بها .....
٢٩	١٠٨	٢٢- اتفاق بشأن النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وباستعمال المعدات الخاصة في هذا النقل.....
٢٩	١١٠	٢١- الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي.....
٣٠	١١٢	٢٣- الاتفاق الأوروبي المكمل لاتفاقية السير على الطرق .....
٣٠	١١٣	٢٦- اتفاقية عقد النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بالطرق البرية وبروتوكولها .....
٣١	١١٨	جيم- النقل بواسطة السكك الحديدية.....
٣١	١١٩	٢- الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور البضائع للحدود بواسطة السكك الحديدية .....
٣١	١٢٠	دال- النقل المائي .....
٣٢	١٤٠	١- الاتفاقية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحه الداخلية وبروتوكولها .....
٣٢	١٢٠	٣- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع .....
٣٢	١٣٤	٤- الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية.....
٣٥	١٤٠	هـ- النقل المتعدد الوسائط .....
٣٦	١٤١	١- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط ..
٣٦	١٤٦	٢- الاتفاق الأوروبي المتعلق بالخطوط الهامة للنقل الدولي المشترك والانشاءات ذات الصلة وبروتوكولها.....
٣٧	١٤٧	

الصفحة	الفقرات	
	-١٤٨	التحكيم التجاري .....
٣٧	١٥٦	ثالثاً-
	-١٤٨	١- اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها .....
٣٧	١٥٤	
	-١٥٥	٢- الاتفاقية الأوروبية بشأن التحكيم التجاري الدولي .....
٣٩	١٥٦	

بالتجارة الالكترونية من مسائل قد تنشأ بمقتضى الاتفاقية، إلى جانب النظر في تلك الصكوك الأخرى (انظر خصوصا الفقرات ٥٢-٨٢ أدناه).

- ٧- اتفاقية فترة التقادم في عقود البيع الدولي للبضائع (نيويورك، ١٤ حزيران/يونيه ١٩٧٤) والبروتوكول الملحق بها (فيينا، ١١ نيسان/أبريل ١٩٨٠)
- الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٨ (الاتفاقية: ١٢ توقيعاً؛ ٢٤ طرفاً؛ البروتوكول: ١٧ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٥١١، الرقم ٢٦١١٩، ص. ١.

#### التعليقات

- ٥- الغرض من الاتفاقية هو اعتماد قواعد موحدة تحكم فترة التقادم في بيع البضائع على الصعيد الدولي.
- ٦- تحتوي الاتفاقية على إشارات مختلفة إلى الشكل المكسب وكذلك إلى المستندات الورقية وغيرها من أشكال الاتصال، بعضها قد يشير حالات من انعدام اليقين فيما يتعلق بالتجارة الالكترونية. ومن الجائز أن تُجمع تلك الأحكام في أربع فئات تصنيف أساساً، بحسب ما هو مبين أدناه.
- (٨) أحكام توخى إصدار إشعارات أو إعلانات قد يتبادلها الأطراف
- ٧- تعزو أحكام مختلفة من الاتفاقية بعض المفاعيل القانونية المعينة إلى الإشعارات التي قد يتبادلها الأطراف أو الإعلانات التي قد يوجهونها.

- ٨- على سبيل المثال، تنص المادة ١٢ على أنه "في الأحوال التي يُنص عليها في القانون المنطبق على العقد، إذا حقّ لأحد الطرفين أن يعلن إنهاء العقد قبل حلول موعد الأداء ومارس هذا الحق، فإن فترة التقادم المتعلقة بمطالبة تستند إلى أي من هذه الأحوال تبدأ في تاريخ إبلاغ الإعلان إلى الطرف الآخر". مثال آخر على ذلك هو الفقرة ٢ من المادة ١٤، التي تنص على أنه لأغراض تحديد الوقت الذي تتوقف فيه فترة التقادم عن السريان لدى بدء إجراءات التحكيم، يعتبر أن تلك الإجراءات قد بدأت في تاريخ تسليم طلب إحالة المطالبة المتنازع بشأنها للتحكيم، في المكان المعتاد لإقامة الطرف الآخر أو

## أولاً- التجارة الدولية والتنمية

### ٣- اتفاقية التجارة العابرة للدول غير الساحلية (نيويورك، ٨ تموز/يوليه ١٩٦٥)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٩ حزيران/يونيه ١٩٦٧ (٢٧ توقيعاً؛ ٣٧ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٥٩٧، الرقم ٨٦٤١، ص. ٣.

#### التعليقات

- ١- الغرض من الاتفاقية هو دعوة الأطراف المتعاقدة إلى الاعتراف الكامل باحتياجات الدول غير الساحلية في مسائل التجارة العابرة، بدلاً من الاقتصار على الضرائب والرسوم الخاصة، وإلى إتاحة الفرصة إلى الدول التي ليس لديها ساحل بحري لكي تتمتع بحقوق ومعاملة ماثلة لما هو ممنوح للدول الساحلية.
- ٢- بموجب المادة ٥ من الاتفاقية، تتعهد الدول المتعاقدة باستخدام وثائق مبسطة وطرائق سريعة فيما يتعلق بالجمارك والنقل وغير ذلك من الإجراءات الإدارية ذات الصلة بحركة الاتجار العابر طوال رحلة العبور في أقاليمها. ومن حيث إن الاتفاقية لا تقرّر شكل تلك الوثائق، فلا يبدو أنها تُحدث عقبات أمام تطور التجارة الالكترونية. أما التساؤل عما قد تنطوي عليه تلك "الوثائق المبسطة والطرائق السريعة فيما يتعلق بالجمارك" من اتصالات الكترونية وإلى أي مدى يكون ذلك، فهي مسألة متروكة للقانون المحلي المنفذ للاتفاقية.

#### الاستنتاجات

- ٣- أحكام الاتفاقية ذات طابع يتعلق بالسياسة العامة التجارية. وهي موجهة إلى الدول ولا تقرّر قواعد تُطبق مباشرة على المعاملات في إطار القانون الخاص. علاوة على ذلك، فإن مدى احتمال أن تكون الاتصالات الالكترونية بديلاً عن المستندات الورقية لتحقيق أغراض الاتفاقية يعتمد بقدر كبير على مقدرة وجاهزية السلطات العامة في الدول الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية على معالجة تلك المستندات وتجهيزها في شكل الكتروني.
- ٤- باعتبار العلاقة الوثيقة بين الاتفاقية وغيرها من الصكوك الدولية بشأن مسائل تيسير الإجراءات الجمركية والتجارية، لعلّ الفريق العامل يرغب في النظر فيما يتعلق

المتعاقدة في الاتفاقية، في وقت إبرام العقد (انظر الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٢، والفقرة ١ (أ) من المادة ٣).

١٥ - قد تثير تلك الأحكام صعوبات في التجارة الالكترونية، لأن معظم نظم قانون التعاقد تستخدم مفاهيم إرسال واستلام العرض والقبول لغرض تحديد وقت تشكيل العقد. وقد يكون من الصعب تحديد المكان الذي أرسلت منه رسالة ما أو استُلمت فيه. علماً أن ما يسمى بروتوكولات إرسال رسائل البيانات بين نظم المعلومات المختلفة تلجأ عادة إلى تسجيل اللحظة التي تُسَلَّم فيها رسالة ما موجهة من نظام معلومات إلى آخر، أو اللحظة التي يستلمها أو يقرأها فيها فعلاً المرسل إليه. غير أن بروتوكولات الإرسال لا تبين عادة الموضع الجغرافي الذي توجد فيه نظم الاتصالات.

(د) أحكام تشير إلى تعهد أو اتفاق قائم بين الطرفين

١٦ - يشير بعض أحكام الاتفاقية إلى تعهد أو اتفاق ضمني بين الطرفين ترتب عليه الاتفاقية تبعات معينة فيما يتعلق بفترة التقادم.

١٧ - فالمادة ١١ تنص على أنه إذا أعطى البائع تعهداً صريحاً يتصل بالبضائع ويُنص على سريانه لفترة معينة من الزمن، سواء تم التعبير عنها بفترة زمنية محددة أو بغير ذلك، فإن فترة التقادم المتعلقة بأي مطالبة ناشئة عن التعهد تبدأ في تاريخ إخطار المشتري للبائع بالواقعة التي تستند إليها المطالبة، على ألا يتجاوز ذلك تاريخ انقضاء فترة التعهد.

١٨ - وكما هي الحال بشأن الأحكام التي تنوخي الإشعارات أو الإعلانات (انظر الفقرات ٧-٩ أعلاه)، فإن الاتفاقية لا تتحدث عما إذا كان من الجائز إصدار التعهد بوسائل الاتصال الالكترونية. كما انما لا تحدد متى يُعتبر ذلك التعهد قد صدر، ولا تقدم معايير تسمح بذلك التحديد فيما يتعلق بالاتصالات الالكترونية.

١٩ - وتنص المادة ١٤ أيضاً على أنه إذا اتفق الطرفان على الخضوع للتحكيم، يتوقف سريان فترة التقادم عندما يبدأ أحد الطرفين بإجراءات التحكيم بالصورة المنصوص عليها في اتفاق التحكيم أو بالقانون المطبق على هذه الإجراءات. ويفترض هذا الحكم صلاحية اتفاق التحكيم، لكنه لا يقرر بذاته أي اشتراطات بشأن شكل ذلك الاتفاق، مما هو متروك ضمناً لتقريره بموجب القانون المطبق على اتفاق التحكيم.

#### الاستنتاجات

لعمله، وأما إذا لم يكن له مكان معتمد للإقامة أو للعمل، ففي آخر مكان معروف لإقامته أو عمله.

٩ - غير أن الاتفاقية لا تتحدث عما إذا كان من الجائز إصدار تلك الإعلانات أو الإشعارات بوسائل الاتصال الالكترونية. كما انما لا تحدد متى تعتبر تلك الإعلانات أو الإشعارات قد صدرت، ولا تقدم معايير تسمح بذلك التقرير فيما يتعلق بالاتصالات الالكترونية.

(ب) أحكام تنوخي صراحة توجيه إشعارات أو اتصالات مكتوبة، بما في ذلك تعاريف "الكتابة"

١٠ - تشير أحكام مختلفة في الاتفاقية إلى الاتصالات التي يلزم توجيهها "كتابة".

١١ - على سبيل المثال، تنص الفقرة ١ من المادة ١٨ على أنه في حال البدء بإجراءات قانونية تجاه مدين واحد، يتوقف سريان فترة التقادم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بالنسبة إلى أي طرف آخر مسؤول مع المدين بالتكافل والتضامن، شريطة أن يكون الدائن قد أعلم هذا الطرف كتابة خلال تلك الفترة ببدء الإجراءات. وتنص الفقرة ٢ من المادة نفسها كذلك على أنه في حال بدء مشتر من الباطن لإجراءات قانونية تجاه المشتري، يتوقف سريان فترة التقادم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بالنسبة إلى مطالبته المشتري تجاه البائع، إذا أعلم المشتري البائع كتابة خلال تلك الفترة ببدء الإجراءات.

١٢ - وبموجب المادة ٢٠ أيضاً، إذا اعترف المدين كتابة قبل انقضاء فترة التقادم بالتزامه للدائن، يبدأ سريان فترة تقادم جديدة لمدة أربع سنوات اعتباراً من تاريخ هذا الاعتراف. وترد اشتراطات إضافية بشأن الكتابة في المادة ٢٢، التي تنص على أنه لا يمكن تعديل فترة التقادم أو المساس بها بإعلان أو اتفاق بين الطرفين، إلا إذا لجأ المدين، أثناء سريان فترة التقادم، إلى تمديد الفترة بإعلان كتابي يقدمه إلى الدائن.

١٣ - غير أن تعريف "الكتابة" الوارد في الفقرة ٣ (ز) من المادة ١، والذي يشمل البرقية والتلكس، قد لا يشمل من حيث الظاهر الاتصالات الالكترونية.

(ج) أحكام تشير إلى وقت ومكان تشكيل العقد

١٤ - الأحكام ذات الصلة بنطاق تطبيق الاتفاقية تستند أساساً إلى عنصرين:

"الطابع الدولي" الذي يتسم به العقد وموضع الطرفين في اقليمي دولتين مختلفتين من الدول



٢٠- ثم فهو يستبعد الموجودات غير الملموسة، مثل حقوق البراءة والعلامات التجارية وأسهم الشركات المحدودة المسؤولة، وكذلك الدراية العملية.

٢٥- وفي المناقشة الأولية التي باشرها الفريق العامل بشأن مسائل التعاقد الإلكتروني، كان هناك اتفاق عام ضمن الفريق على أن الصكوك الدولية القائمة، لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة للبيع، لا تشمل فئات متنوعة من الصفقات التي تجري حالياً على حط الانترنت المباشر، وأنه قد يكون من المفيد وضع قواعد موحدة لتنظيم الصفقات الدولية التي لا تعدّ من قبيل بيع السلع المادية المنقولة بمعناها التقليدي (A/CN.9/484، الفقرة ١١٥). ومع ذلك فقد ذكّر الفريق بأنه ليس من الممكن دائماً، في الممارسة العملية، وضع حط واضح يميّز بين عقود بيع البضائع وعقود تقديم الخدمات. ويمكن العثور على أمثلة واضحة على صعوبة التمييز بين البضائع والخدمات في المعاملات التي تشتمل على مواد ترفيه مثل أسطوانات الموسيقى وأشرطة الفيديو المسجلة. كما ان بيع المواد المسجلة على الحط المباشر على الانترنت مثل الأسطوانات المصغرة وأشرطة الفيديو يعتبر عادة بيع بضائع، في حين أن عرض مواد البث المباشر مثل الأفلام السينمائية أو العروض التلفزيونية أو الحفلات الموسيقية، يبدو أنه يندرج في فئة الخدمات. بيد أن التكنولوجيا الحديثة تتيح أيضاً إمكانية شراء ملفات التسجيلات الرقمية الموسيقية أو الفيديوية، التي يمكن تحميلها مباشرة من موقع البائع على الشبكة العالمية، دون تسليم أي وسيط ملموس. ومن ثم فقد اقترح أنه لا بد من تمحيص قصد الأطراف عن كسب أكثر بغية تقرير ما إذا كانت الصفقة تشتمل على بضائع أو خدمات (الوثيقة A/CN.9/484، الفقرة ١١٧).

(ب) تعريف الأداء في التجارة الإلكترونية

٢٦- تشير عدة أحكام مختلفة من الاتفاقية إلى التزامات كل من البائع والمشتري بالنسبة إلى تسليم البضائع. فالمادة ٦٠، على سبيل المثال، تنص على أن التزام المشتري بالاستلام يتكوّن من: (أ) القيام بجميع الأفعال التي يمكن توقعها منه على نحو معقول لتمكين البائع من القيام بالتسليم؛ (ب) استلام البضائع. أما طبيعة تلك الأعمال ففهم جيداً فيما يتعلق بتسليم البضائع الملموسة. بيد أنه بقدر ما يجوز تفسير الاتفاقية بأنها تشمل بيع منتجات غير البضائع المنقولة الملموسة (انظر التعليق السابق الوارد تحت البند (أ) أعلاه)، قد تُثار أسئلة بشأن ماهية الأفعال التي يتكوّن منها تسليم تلك البضائع فعلياً.

٢٠- لعل الفريق العامل يرغب في النظر فيما إذا كانت أنواع المسائل ذات الصلة بالتعاقد الإلكتروني التي تثار في إطار الاتفاقية لا ينبغي تناولها في سياق مداواته بشأن وضع صك دولي يتناول بعض مسائل التعاقد الإلكتروني (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95).

## ١٠- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (فيينا، ١١ نيسان/أبريل ١٩٨٠)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ (١٨ توقيعاً؛ ٦١ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٤٨٩، الرقم ٢٥٥٦٧، ص. ٣.

### التعليقات

٢١- الغرض من الاتفاقية هو اعتماد مجموعة من القواعد الموحدة بشأن عقود بيع البضائع بين أطراف تقع أماكن عملهم في دولة مختلفة، بغية إزالة العقبات القانونية والترويج لتطوير التجارة الدولية.

٢٢- علماً بأن مسائل التعاقد الإلكتروني التي قد تنشأ في إطار الاتفاقيات قد درست دراسة تحليلية موسّعة في مذكرة سابقة من الأمانة (A/CN.9/WG.IV/WP.91)، ونظر فيها الفريق العامل إبان دورته الثامنة والثلاثين (انظر الوثيقة A/CN.9/484، الفقرات ٩٤-١٢٧). وقد نوقش بعض تلك المسائل أيضاً في مذكرة أحدثت عهداً من الأمانة (A/CN.9/WG.IV/WP.95). ولأغراض الاقتصاد في العمل، لا تکرّر هذه المذكرة ما سبق أن تم النظر فيه، بل إنها تقتصر على إضافة التعليقات الوجيزة التالية.

٢٣- يمكن القول عموماً بأن مسائل التعاقد الإلكتروني التي قد تنشأ في إطار الاتفاقية تدرج بقدر كبير منها ضمن الفئات نفسها المحددة أعلاه بالنسبة إلى اتفاقية فترة التقادم في عقود البيع الدولي للبضائع، إلى جانب الإضافات المبينة أدناه.

(أ) طبيعة البضائع التي تشملها الاتفاقية

٢٤- تم الأخذ بالاتفاقية من حيث أنها لا تُطبّق سوى على بيع "البضائع" الدولي، ومصطلح "البضائع" يفهم تقليدياً على أنه يشير أساساً إلى البضائع الملموسة المنقولة، ومن

## الاستنتاجات

الحيازة المادية لمستند ورقي أصلي. وقد بينت دراسات تحليلية الأساس القانوني لقابلية تداول مستندات إثبات حق الملكية أنه ليس ثمة عموماً أي وسيلة قائمة على تشريع قانوني مطبقة في هذا الصدد يستطيع بواسطتها الأطراف التجاريون، من خلال تبادل الرسائل الكترونياً، تحويل الحقوق القانونية على نحو صحيح بالطريقة نفسها الممكنة بواسطة المستندات الورقية.

٣١- وهذا الاستنتاج يصح أيضاً من الناحية الجوهرية بالنسبة إلى الحقوق التي تمثلها الصكوك القابلة للتداول، مثل السفاتج أو السندات الإذنية. علاوة على ذلك، فإن النظام القانوني الذي يقنن الصكوك القابلة للتداول يقوم بوجهه على التقينة المتبعة في وجود مستند ورقي أصلي ملموس، يكون قابلاً للتحقق البصري المباشر منه في الحال. وفي الوضع الحالي للتشريعات، لا يمكن الفصل بين قابلية التداول والحيازة المادية للمستند الورقي الأصلي.

٣٢- ومن ثم فقد قيل إن أحد التحديات في تطوير القانون لاستيعاب مستندات حق الملكية المرسله الكترونياً، إنما هو توليدها بطريقة تجعل الحائزين الذين يطالبون بالتداول المستحق يشعرون بالاطمئنان إلى وجود مستند حق ملكية، وأنه لا توجد فيه عيوب على ظاهره، وأن التوقيع، أو بديلاً ما للتوقيع، هو لهذا السبب توقيع حقيقي، وأن المستند قابل للتداول، وأنه توجد وسيلة لتولي السيطرة على المستند الالكتروني تناظر في القانون الحيازة المادية (A/CN.9/WG.IV/WP.90)، الفقرة ٣٦.

٣٣- ولذلك فإن تطوير معادلات الكترونية لمستندات حق الملكية والصكوك القابلة للتداول سيتطلب استحداث نظم يمكن بواسطتها أن تجري المعاملات فعلياً باستخدام وسائل الاتصال الالكترونية. ويمكن تحقيق تلك النتيجة من خلال نظام تسجيل، تسجل فيه الصفقات وتدار عن طريق سلطة مركزية، أو من خلال أداة تقنية تستند إلى الترميز وتضمن وحدانية رسالة البيانات المعنية. وأما في حالة الصفقات التي كان من شأنها أن تستخدم مستندات قابلة للتحويل أو شبه قابلة للتداول لأجل تحويل حقوق كان مقصوداً أن تكون حصرية، فسيكون من اللازم أن يوفر اما نظام التسجيل واما الأداة التقنية ضماناً معقولة بشأن وحدانية وأصالة البيانات المرسله.

## الاستنتاجات

٣٤- بالنظر إلى الطبيعة المعينة التي تتسم بها المسائل التي تثيرها البدائل الالكترونية للصكوك القابلة للتداول، يبدو أنه قد يكون من اللازم إيجاد إطار قانوني جديد شامل بغية

٢٧- يمكن القول عموماً بأن المسائل التي تثيرها الاتفاقية هي مسائل التعاقد الالكتروني، حسبما يفهمها الفريق العامل (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95، الفقرات ١٠-١٢). ومن ثم فلعل الفريق العامل يرغب في أن ينظر فيما إذا لم يكن من الجائز تناول تلك المسائل في سياق مداواته بشأن وضع صك دولي يعالج بعض مسائل التعاقد الالكتروني (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95).

## ١٢- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج الدولية والسندات الإذنية الدولية (نيويورك، ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨)

الحالة: لم تدخل بعد حيز النفاذ (٣ توقيع؛ ٣ أطراف).

المصدر: قرار الجمعية العامة ٤٣/١٦٥، المرفق.

## التعليقات

٢٨- الغرض من الاتفاقية هو إزالة حالات التباين وانعدام اليقين الموجودة حالياً في مجال التجارة الدولية عندما تستخدم السفاتج الدولية والسندات الإذنية الدولية كصك لدفع المبالغ على الصعيد الدولي.

٢٩- علماً بأن السفاتج والسندات الإذنية الدولية هي صكوك قابلة للتداول تمتنضى معظم النظم القانونية. ومن حيث هي كذلك، فإن نظام التقنين القانوني الذي يحكم تلك الصكوك يفترض نمطياً على نحو مسبق وجود صك يتجسد في مرحلة ما على الأقل في شكل مستندي ملموس. وفي مذكرة سابقة، درست الأمانة دراسة تحليلية مختلف المسائل القانونية التي تنشأ فيما يتعلق بإعداد معادل الكتروني للصكوك القابلة للتداول الورقية الأساس (A/CN.9/WG.IV/WP.90). واجتباباً لما هو غير ضروري من التكرار، تلخص الفقرات التالية بعض الاعتبارات التي قُدمت عند النظر في الموضوع في تلك المذكرة.

٣٠- لكن التحكم بمسائل الكتابة والتوقيع في سياق الكتروني لا يحل مسألة قابلية التداول، التي يقال أنها ربما تعد أكثر الجوانب تحدياً في تنفيذ أسلوب تبادل البيانات الكترونياً في الممارسات المتبعة في التجارة الدولية. ذلك أن الحقوق التي تمثلها مستندات حق الملكية، مثل مستندات الشحن أو ايصالات المستودعات، تكون محكومة نمطياً بشرط

بالاتصالات للإبلاغ عن الخسارة أو الضرر بشأن البضائع المسلمة إلى متعهد محطة نقل طرفية (انظر على سبيل المثال الفقرات ٢-٣ و ٥ من المادة ١١)، ومفهوم "الطلب" فيما يتعلق بطلب المستهلك بشأن إصدار اقرار استلام بشأن البضائع (انظر على سبيل المثال الفقرة ١ من المادة ٤) وطلبات تسليم البضائع (انظر على سبيل المثال الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ٥).

٣٨- لكن يبدو أن من المسائل التي يجتمعت أن تكون أكثر اشكالية مسألة المستلزمات الشكلية للصك الذي يقر بموجبه متعهد محطة النقل الطرفية باستلام البضائع. والواقع أن الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة ١ من المادة ٤ من الاتفاقية لا تكتفي بالإشارة إلى "التوقيع" بل تستخدم إلى جانب ذلك، لتحقيق الغرض المرجو، مصطلح "الوثيقة" في السياق الذي يبدو أنه يفترض مسبقاً استخدام وسيط ملموس. وفيما يلي نص هذه الأحكام:

"يجوز للمتعهد، ويكون واجبا عليه إذا طلب العميل ذلك، خلال فترة زمنية معقولة وفقا لما يختاره المتعهد:

"(أ) أن يقر بتسلمه البضائع، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل تتضمن تحديدا للبضائع، أو  
 "(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر بتسلمها وتبين تاريخ تسلمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة."

٣٩- وينبغي الإشارة إلى أن "الوثيقة" التي تتوخاها الاتفاقية ليست هي وثيقة إثبات حق الملكية في البضائع، بل لا تعدو أن تكون دليلا يثبت عهدة البضائع لدى متعهد محطة النقل الطرفية. أما المسألة الرئيسية التي قد تنشأ بسبب استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذا الغرض فهي تتعلق من ثم بالقيمة الإثباتية التي تنطوي عليها تلك الاتصالات، لا بفعاليتها بالنسبة إلى غرض أولوية حق ملكية البضائع.

#### الاستنتاجات

٤٠- لعل الفريق العامل يرغب في أن ينظر ما إذا كانت أنواع مسائل التعاقد الإلكتروني التي تثار بمقتضى الاتفاقية قد لا يتسنى معالجتها في سياق مدولاته بشأن إعداد

إتاحة المجال لاستخدام رسائل البيانات على الصعيد الدولي محل الصكوك القابلة للتداول الورقية الأساس. وتسلم الأمانة بأن استحداث مثل ذلك الإطار القانوني الشامل قد يتجاوز نطاق جهود الفريق العامل الرامية إلى إزالة العقبات أمام التجارة الإلكترونية في ما هو موجود من الصكوك ذات الصلة بالتجارة الدولية. كذلك تسلم الأمانة بأن إجراء تحليل للمستلزمات المحددة لمثل ذلك الإطار القانوني الشامل قد يكون الاضطلاع به على أفضل وجه في أثناء نظر الفريق العامل في المسائل القانونية ذات الصلة بتحويل الحقوق، وخصوصا الحقوق في السلع الملموسة، بالوسائل الإلكترونية (انظر الوثيقة A/CN.9/484، الفقرات ٨٧-٩٣).<sup>(١)</sup>

### ١٣- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١)

الحالة: لم تدخل بعد حيز النفاذ (٥ توقيع، اثنان من الأطراف).

المصدر: A/CONF.152/13.

#### التعليقات

٣٥- الغرض من الاتفاقية هو تيسير حركة البضائع وذلك بإنشاء قواعد موحدة بخصوص المسؤولية عن الخسارة أو الضرر أو عن التأخر في تسليم تلك البضائع عندما تكون في عهدة متعهدي محطات نقل طرفية. وهذه البضائع غير مشمولة بالضرورة بقوانين الشحن المنبثقة من الاتفاقيات المطبقة على مختلف وسائل النقل.

٣٦- وتحتوي الاتفاقية على عدد من الأحكام ذات الصلة بالاتصالات بين الأطراف من الأشخاص العاديين المعنيين، مما قد يثير بقدر كبير أو قليل شكوكا بشأن مدى القبول بالاتصالات الإلكترونية للأغراض المتوخاة في الاتفاقية. وتندرج الأحكام ذات الصلة عموما في نطاق الفئات نفسها الوارد وصفها أعلاه فيما يتعلق باتفاقية مدة التقادم في البيع الدولي للبضائع (انظر الفقرات ٧-١٩ أعلاه).

٣٧- وبعض تلك الأحكام قد صيغت من قبل بطريقة يقصد بها أن تلائم وسائل الاتصال الإلكترونية. وهذه هي الحالة، على سبيل المثال، في تعاريف مصطلحات "الاحطار" ("كل احطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه")؛ و"الطلب" ("كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه") الواردة في الفقرتين الفرعيتين (٥) و(و)، على التوالي، من المادة ١. وتستخدم الاتفاقية مفهوم "الاحطار" أساسا فيما يتعلق

٤٥- وتشير الفقرة ٢ من المادة ١١ أيضا من الاتفاقية صراحة إلى إمكانية إصدار تعهد "في شكل غير ورقي"، وتعترف بحق الأطراف في الاتفاق على "إجراء يعادل عمليا إعادة المستند" في تلك الحالة.

#### الاستنتاجات

٤٦- لعل الفريق العامل يرغب في النظر في أن الاتفاقية لن تحدث عقبات أمام استخدام وسائل الاتصالات الالكترونية كبديل عن إصدار وتبادل مستندات ورقية، وأنه لذلك لا يلزم اتخاذ أي إجراء معين بالنسبة إلى الاتفاقية.

### ثانيا- النقل والاتصالات

#### ألف- المسائل الجمركية

##### مذكرة خلفية عامة

٤٧- في سياق تحليل الفريق العامل للعقبات التي يمكن أن تعرقل التجارة الالكترونية بمقتضى الاتفاقيات ذات الصلة بالمسائل الجمركية، لعل الفريق يلاحظ أن ثمة منظمات دولية وسلطات جمركية محلية ما فتئت تعمل طوال سنوات كثيرة على استحداث نظم الكترونية لمعالجة وتجهيز المستندات والمعلومات الجمركية.

٤٨- ومنذ وقت مبكر قبل عقدين من الزمن، كان مجلس التعاون الجمركي (المعروف باسم المنظمة العالمية للجمارك) قد اعتمد توصية بشأن إرسال وتوثيق المعلومات الجمركية المجهزة بواسطة الحاسوب، في ١٦ حزيران/يونيه ١٩٨١، تدعو السلطات الجمركية إلى القيام بخطوات تتيح المجال لاستخدام الاتصالات الالكترونية (انظر الموقع <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/authenrece.htm>). وقد أوصت المنظمة العالمية للجمارك على الخصوص بما يلي:

(أ) إتاحة المجال، بمقتضى شروط تضعها السلطات الجمركية، لأصحاب الإقرارات لاستخدام مختلف الوسائط الالكترونية (الشبكات المضافة القيمة ووسائل الأجهزة الوطنية للبريد والبرق والهاتف، والأقراص والشرائط وغير ذلك) لأجل إرسال معلومات الرقابة التنظيمية الجمركية إلى السلطات الجمركية لأجل المعالجة المؤتمتة وتلقي إجابة مؤتمتة على تلك المعلومات من السلطات الجمركية؛

صك دولي يتناول بعض مسائل التعاقد الالكتروني "انظر الوثيقة (A/CN.9/WG.IV/WP.95).

### ١٥- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالكفالات المستقلة وخطابات

#### الاعتماد الضامنة (نيويورك، ١١ كانون الأول/ديسمبر

(١٩٩٥)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ (٤ تواريخ؛ ٦ أطراف).

المصدر: A/50/640 والتصويب Corr.1، المرفق.

#### التعليقات

٤١- الغرض من الاتفاقية هو تنظيم وتيسير استخدام الكفالات المستقلة وخطابات الاعتماد الضامنة الصادرة عن مصرف أو غير ذلك من المؤسسات أو الأشخاص، لدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين للمستفيد لدى تقديم مطالبة بسيطة أو لدى تقديم مطالبة مشفوعة بمستندات أخرى.

٤٢- وتحتوي الاتفاقية على عدد من الأحكام ذات الصلة بالاتصالات بين الأطراف المعنية. وعموما تدرج الأحكام ذات الصلة في نطاق الفئات نفسها التي ورد وصفها أعلاه فيما يتعلق بأحكام اتفاقية فترة التصادم في البيع الدولي للبضائع (انظر الفقرات ٧-١٩).

٤٣- علما بأن تمحيص الأحكام ذات الصلة يتيح المجال للاستنتاج بأن الاتفاقية تنص بالفعل على ترتيبات احتياطية بشأن استخدام الاتصالات الالكترونية، كما هو مبين في الدراسة الاستقصائية التي قام بها المركز "سيفاكت" (انظر TRADE/CEFACT/1999/CRP.7، الفقرة ٢-٢٢-٣).

٤٤- الواقع أن الفقرة الفرعية (ز) من المادة ٦ من الاتفاقية تعرف تعبير "المستند" بأنه واسطة تخاطب أجنبي "في شكل يوفر تسجيلا كاملا لها"، مما يقصد منه أن يشمل الرسالة الالكترونية. كذلك تنص الفقرة ٢ من المادة ٧ على أن "التعهد" المشمول بالاتفاقية، الذي يشمل كفالة أو اعتمادا، يجوز إصداره "في أي شكل يحفظ تسجيلا كاملا لنص التعهد ويوفر توثيقا لمصدره بالوسائل المتعارف عليها عموما أو بإجراء يتفق عليه الكفيل/المصدر والمستفيد".

ويمكن تشكيل النظام "أسيكودا" لكي يلائم الخصائص الوطنية التي تتميز بهافرادى النظم الجمركية والتعريفات الوطنية والتشريعات الجمركية. كما انه يوفر الترتيبات الاحتياطية لتبادل البيانات الكترونيا بين الأطراف التجاريين والسلطات الجمركية باستخدام قواعد "ايديفاكت". وقد رُكّب هذا النظام أو يجري تركيبه في زهاء ٦٠ بلدا، ومن المتوقع أن يزداد عدد البلدان المستعملة إلى مائة بلد، مما يجعله يمثل المعيار العالمي الفعلي بخصوص الجمارك.

٥١- وأما على المستوى الوطني، فيتبين من الدراسة الاستقصائية التي قامت بها المنظمة العالمية للجمارك أن تطبيق التقنيات المؤتمتة على بعض الإجراءات الجمركية على الأقل هو واحد من العناصر الرئيسية التي تتكون منها معظم المبادرات الوطنية الرامية إلى تحديدها الإجراءات الجمركية (انظر الموقع [http://www.wcoomd.org/hrds/surve\\_e.htm#](http://www.wcoomd.org/hrds/surve_e.htm#)).

## (INTRODUCTION).

### ٥- الاتفاقية الدولية لتسهيل استيراد العينات التجارية ومواد الدعاية (جنيف، ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٥٢)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٥٥ (٦ توقيع؛ ٦٣ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٢٢١، الرقم ٣٠١٠، ص. ٢٥٥.

#### التعليقات

٥٢- الغرض من الاتفاقية هو ترويج التجارة الدولية من خلال الإعفاء من رسوم الاستيراد والرسوم الجمركية وكل الرسوم والضرائب الأخرى التي تُدفع على استيراد العينات التجارية ومواد الدعاية الضئيلة القيمة أو فيما يتعلق بذلك.

٥٣- ففتتضي الاتفاقية من الأطراف المتعاقدة أن تعفي من رسوم التصدير الكميّات (الكتالوجات) وقوائم الأسعار والإشعارات التجارية ذات الصلة بالبضائع المعروضة للبيع أو الاستئجار، أو خدمات التأمين النقلي أو التجاري المقدمة من جانب شخص مستقر في إقليم طرف متعاقد آخر، عندما تُستورد تلك الوثائق من إقليم أي طرف متعاقد.

٥٤- كما ان الإشارات الواردة في المادة الرابعة من الاتفاقية إلى عدد من "الوثائق أو النسخ" أو "الارسلات"، بما في ذلك "الوزن الإجمالي"، تلمح بوضوح إلى أن الاتفاقية تطبق في المقام الأول على المواد المطبوعة على وسيط ملموس. ويمكن الاحتجاج مع ذلك

(ب) لقبول، بمقتضى شروط تضعها السلطات الجمركية، بمعلومات الرقابة التنظيمية الجمركية من أصحاب الإقرارات والأجهزة الحكومية الأخرى، مما يُرسل باستخدام وسائط الكترونية، بعد التثبت من صحتها وتوثيقها بالتقنيات التكنولوجية الأمنية، دون الحاجة إلى إبراز مستندات ورقية مجهزة بتوقيع حطلي؛

(ج) لقبول، في حال عدم تسوية مسألة الاعتراف القانوني بمعلومات الرقابة التنظيمية الجمركية المرسله الكترونيا، بأن تأذن السلطات الجمركية لأصحاب الإقرارات، بموجب شروط تضعها السلطات الجمركية أو غيرها من السلطات المختصة، بتقديم معلومات الرقابة التنظيمية الجمركية على ورق عادي؛

(د) لقبول، حيث تُستخدم تقنيات الأمان والمعالجة والتجهيز المؤتمت في تبادل البيانات الكترونيا، ولكن من حراء بعض القيود القانونية، يشترط تقديم مستندات ورقية وتوقيع حطية، بتقديم المستندات الورقية دوريا أو حفظها في الأماكن التابعة لأصحاب الإقرارات، بموجب شروط تضعها إدارة الجمارك.

٤٩- وفي عام ١٩٩٠، أوصت المنظمة العالمية للجمارك الأعضاء في المنظمة وجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو وكالاتها المتخصصة وكذلك الاتحادات الجمركية أو الاقتصادية، بتطبيق قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل (ايديفاكت) لأجل إعداد الرسائل الالكترونية المراد تبادلها بين الإدارات الجمركية وبأن يستفيد المستعملون التجاريون الآخرون من هذه القواعد (انظر توصية مجلس التعاون الجمركي بشأن استخدام قواعد الأمم المتحدة/ايديفاكت لأجل التبادل الالكتروني للبيانات، المؤرخة في ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٩٠، والمتاحة على الموقع

<http://www.wcoomd.org/ie/En/>

<http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/Recom2.html>

٥٠- هذا، وان واحدة من المبادرات الدولية العملية المهمة في دلالتها تتمثل في النظام الآلي للبيانات الجمركية (أسيكودا)، وهو نظام محوسب لإدارة الإجراءات الجمركية طوره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، يستوعب معظم إجراءات التجارة الخارجية (انظر <http://www.asycuda.org>). وهذا النظام يتناول كشوف الشحن والإقرارات الجمركية وإجراءات المحاسبة وإجراءات العبور والتوقيف المؤقت. كما ان هذا النظام يؤكد بيانات تجارية يمكن استخدامها لأغراض التحليل الاقتصادي الاحصائي، وهو يضع في الحسبان مدونات القواعد والرموز والمعايير الدولية التي استحدثتها المنظمة الدولية للتوحيد القياسي والمنظمة العالمية للجمارك والأمم المتحدة.

## ١٥- الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، ١٩٧٢ (جنيف، ١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٢)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٥ (١٥ توقيعاً؛ ٢٩ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٩٨٨، الرقم ١٤٤٤٩، ص. ٤٣.

### التعليقات

٥٧- الغرض من الاتفاقية هو منح الموافقة على دخول الحاويات مؤقتاً، سواء

أكانت محملة ببضائع أم لم تكن، ثم ينبغي إعادة تصديرها في غضون ثلاثة أشهر بغية تيسير النقل الدولي بالحاويات.

٥٨- وتحتوي الاتفاقية على بعض الاشتراطات القليلة فيما يخص الوثائق التي ينبغي أن يقدمها مستورد أو مصدر الحاويات إلى سلطات الجمارك أو السجلات التي يحتفظون بها.

٥٩- المادة ٨، على سبيل المثال، تنص على أنه يجوز للأطراف المتعاقدة، في ظل ظروف معينة، أن "تشتترط تقديم شكل من أشكال الضمانات و/أو إبراز مستندات جمركية بشأن استيراد الحاويات أو إعادة تصديرها". وتشتترط أيضاً الفقرة ١ من المرفق ٢ على الطرف المتعاقد أن يستخدم، لأجل تدقيق حركة الحاويات الممنوحة دخولا مؤقتاً، "السجلات التي يحتفظ بها المالكون أو المتعهدون أو ممثلوهم". كما تشتترط الفقرة ٢ (ب) من المرفق ٢ أيضاً على متعهد الحاويات أن يتعهد كتابة بعدة أمور ومنها تزويد السلطات الجمركية المختصة بمعلومات معينة. ولأن الاتفاقية لا تحتوي على تعريف لمصطلحات مثل "الوثيقة" أو "التعهد" أو "الكتابة"، فقد تطرح أسئلة عما إذا كان من الجائز الوفاء بتلك الاشتراطات بواسطة المعلومات المقدمة على شكل رسائل بيانات.

### الاستنتاجات

٦٠- أحكام الاتفاقية ذات طبيعة تتعلق بالسياسة العامة التجارية. فهي موجهة إلى الدول، ولا تقرر قواعد ذات صلة مباشرة بالمعاملات التي تخضع للقانون الخاص. علاوة على ذلك، فإن مدى جواز الاستعاضة بالاتصالات الالكترونية عن المستندات الورقية لتحقيق أغراض الاتفاقية يعتمد كثيراً على مقدرة وجاهزية السلطات العامة في الدول الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية في معالجة تلك الوثائق وتجهيزها في شكل الكتروني.

بأن الاتفاقية قد تول بأنها تطبق على استيراد العينات ومواد الدعاية حين تكون تلك المواد مخزونة في شكل الكتروني على وسيط ملموس مثل القريصات أو أقراص سي دي-روم". غير أنه يبدو من المشكوك فيه أنه يمكن تطبيق الاتفاقية على معظم ما يسمى "المعادلات الالكترونية" الشائعة في استيراد مواد الدعاية، مثل مواد الإعلان الدعائية أو كتيبات المنتجات المرسله دولياً بواسطة الانترنت، لأن الإعلان عن تلك المعلومات في معظم الأحوال على موقع في الشبكة قد يجري كلياً في نطاق ولاية قضائية واحدة فقط، دون اللجوء إلى إيصال البيانات عبر الحدود.

### الاستنتاجات

٥٥- أحكام الاتفاقية ذات طبيعة تتعلق بالسياسة العامة التجارية. فهي موجهة إلى الدول، ولا تقرر قواعد ذات صلة مباشرة بالمعاملات التي تخضع للقانون الخاص. ولذا فعمل الفريق العامل يرغب في النظر في أن من الأنسب الاضطلاع بالمزيد من الدراسة عن المسائل ذات الصلة بالتجارة الالكترونية من جانب منظمات دولية أخرى، مثل منظمة التجارة العالمية أو المنظمة العالمية للجمارك. ولعل الفريق العامل كذلك أن يطلب إلى الأمانة أن تتابع ما قد تضطلع به تلك المنظمات من عمل، وأن تقدم تقريراً عما تحرزه من تقدم في هذا الصدد، في مرحلة لاحقة.

## ٩- الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (جنيف، ١٨ أيار/مايو ١٩٥٦)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٤ آب/أغسطس ١٩٥٩ (١٢ توقيعاً، ٤٣ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٣٣٨، الرقم ٤٨٣٤، ص. ١٠٣.

### التعليقات

٥٦- الغرض من الاتفاقية هو تطوير وتيسير استخدام الحاويات في التجارة الدولية. وقد أُنهيَت الاتفاقية وحلَّت محلها، في العلاقات بين الأطراف فيها، الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات لعام ١٩٧٢ (انظر ما يلي أدناه). ولكن بما أن عدداً من الأطراف المتعاقدة في اتفاقية عام ١٩٥٦ لم تصادق بعد على اتفاقية عام ١٩٧٢ أو لم تنضم إليها، فإن اتفاقية عام ١٩٥٦ تظل نافذة المفعول. وفي استعراض الأمانة لاتفاقية عام ١٩٥٦، لم تجد أي أحكام قد تكون وثيقة الصلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

## التعليقات

٦٤- الغرض من اتفاقية النقل البري الدولي هو تيسير شحن البضائع دوليا بواسطة المركبات البرية وذلك من خلال تبسيط وتوحيد الإجراءات الشكلية الإدارية في ميدان النقل الدولي، وخصوصا عند الحدود.

٦٥- ووفقا لمنشور "كتيب النقل البري الدولي"، وهو منشور صادر عن أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، يعنى بإدارة إجراءات اتفاقية النقل البري الدولي، فيما يلي المبادئ والسمات الأساسية التي يتميز بها نظام النقل العابر المنشأ بموجب اتفاقية النقل البري الدولي: (أ) يلزم أن تمر البضائع في ناقلات أو حاويات آمنة؛ (ب) ينبغي طوال الرحلة أن تغطى الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة، بضمان صحيح وشرعي دوليا؛ (ج) ينبغي أن تكون البضائع مصحوبة بوثيقة مقبولة دوليا ("بطاقة نقل بري دولي") مستعملة في بلد المغادرة وتصلح كوثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة وبلدان المرور العابر وبلدان الوجهة المقصودة؛ (د) ينبغي أن تقبل بلدان المرور العابر وبلدان الوجهة المقصودة تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة؛ (هـ) إتاحة سبل الوصول إلى إجراءات النقل البري الدولي أمام الرابطات الوطنية التي تصدر بطاقات النقل البري الدولي، وأمام الأشخاص الطبيعيين والقانونيين الذين يستخدمون بطاقات النقل البري الدولي، هو أمر يتطلّب أن ترخص به السلطات الوطنية المختصة (انظر [http://www.unece.org/trans/new\\_tir/handbook/english/int.ro.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/handbook/english/int.ro.htm)).

٦٦- وبموجب ما هو مبين في الدراسة الاستقصائية التي قام بها المركز "سيفاكت"، فإن اتفاقية النقل البري الدولي تتمحور أساسا حول مسألة إصدار واستخدام وثيقة ورقية، هي بطاقة النقل البري الدولي. علاوة على ذلك، فإن الأمر لا يقتصر على أن الاتفاقية لا تتوخى استخدام تقنية التبادل الإلكتروني للبيانات، بل إن البطاقة الحالية غير متسقة مع نظام الأمم المتحدة (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7)، الفقرة ٢-٢٣-٣. ثمة صعوبة أخرى أيضا في الاستعاضة عن نظام النقل البري الدولي بتقنية الاتصالات الإلكترونية، وتتعلق تلك الصعوبة في الوظيفة ذاتها المنوطة بطاقة النقل البري الدولي باعتبارها إثباتا مقبولا لدى السلطات الجمركية بشأن وجود كفالة دولية تشمل رسوم الاستيراد والضرائب بالنسبة إلى البضائع المنقولة في إطار نظام النقل البري الدولي.

٦٧- فضلا عن ذلك أيضا، لا بد من القول بأن بطاقة النقل البري الدولي تؤدي وظائف إثباتية أخرى كما هي الحال مثلا بمقتضى أحكام مختلفة من الاتفاقية تقتضي من

٦١- ولذا فعمل الفريق العامل يرغب في النظر في أن من الأنسب الاضطلاع بالمزيد من الدراسة عن المسائل ذات الصلة بالتجارة الإلكترونية من جانب منظمات دولية أخرى، مثل المنظمة العالمية للتجارة والمنظمة العالمية للجمارك. ولعل الفريق العامل كذلك أن يطلب إلى الأمانة أن تتابع ما قد تضطلع به تلك المنظمات من عمل، وأن تقدم تقريرا عما تحزره من تقدم في هذا الصدد، في مرحلة لاحقة.

### ١٣- الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي (جنيف، ١٥ كانون الثاني/يناير ١٩٥٩)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٧ كانون الثاني/يناير ١٩٦٠ (٩ توقيعات؛ ٣٧ طرفا).  
المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٣٤٨، الرقم ٤٩٩٦، ص. ١٣، المجلد ٤٨١، ص. ٥٩٨.

## التعليقات

٦٢- الغرض من اتفاقية النقل الدولي على الطرق البرية هو تحقيق التنظيم الرقابي لنقل البضائع دوليا دون مرحلة وسيطة من التفريغ وإعادة التحميل عبر واحدة من الحدود أو أكثر بين مكتب جمارك المغادرة في إحدى الدول الأطراف المتعاقدة ومكتب جمارك الوجهة المقصودة في دولة طرف متعاقدة أخرى.

٦٣- وقد أُنحيت الاتفاقية وحلّت محلها، في العلاقات بين الدول الأطراف فيها، اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥ (انظر ما يلي أدناه). وبما أن جميع الدول الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، ما عدا واحدة، قد صادقت على الاتفاقية الجديدة أو انضمت إليها، فإن تعليقات الأمانة تقتصر على اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥.

### ١٦- الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (جنيف ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٢٠ آذار/مارس ١٩٧٨ (١٦ توقيعات؛ ٦٤ طرفا).  
المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٠٧٩، الرقم ١٦٥١٠، ص. ٨٩.

والإدارية التي تترتب على الشروع في العمل بها، على الصعيدين الوطني والدولي معاً. ومن المتوقع أن يؤدي العمل الذي يضطلع به فريق الخبراء المخصص إلى إعداد مشروع مجموعة من الرسائل الالكترونية لإتاحة المجال لتبادل البيانات الكترونياً بين الأطراف المتعاقدة وكذلك مع المنظمات الدولية المعنية.

٧١- [لم يكن قد نُشر بعدُ تقرير اجتماع فريق الخبراء المخصص في وقت إعداد هذه المذكرة، ولكنه سوف يكون متاحاً على موقع شعبة النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا على الشبكة العالمية ([http://www.unece.org/trans/new\\_tir/home.html](http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html)).

#### الاستنتاجات

٧٢- بالنظر إلى الطبيعة المعينة التي يتسم بها نظام التقنين المنشأ بمقتضى اتفاقية النقل البري الدولي، والذي يتطلب إصدار وثائق أصلية تستطيع قراءتها ومعالجتها السلطات الجمركية وغيرها من السلطات في مختلف الدول الأطراف المتعاقدة، فلعل الفريق العامل يرغب في أن يطلب إلى الأمانة مواصلة متابعة الجهود المضطلع بها حالياً برعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وأن تقدم تقريراً عن التقدم المحرز في ذلك الصدد، في مرحلة لاحقة.

#### ١٤- الاتفاقية الأوروبية بشأن المعاملة الجمركية للوحدات التحميل المستخدمة في النقل الدولي (جنيف، ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٠)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١٢ حزيران/يونيه ١٩٦٢ (٨ تواريخ؛ ٢٨ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٤٢٩، الرقم ٦٢٠٠، ص. ٢١١.

#### التعليقات

٧٣- الغرض من الاتفاقية هو تيسير الشحن الدولي بالحاويات، وذلك بمنح الموافقة على الدخول دون دفع رسوم تصدير وضرائب وإعفاء من المخطورات أو القيود على التصدير للوحدات التحميل، بموجب شروط معينة، بغية التشجيع على استخدام تلك اللوحات في النقل الدولي والتقليل من تكلفتها. ولدى استعراض الأمانة للاتفاقية، لم تجد أي أحكام قد تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

السلطات الجمركية في الدول المتعاقدة تسجيل معلومات معينة على قسائم بطاقة النقل البري الدولي المستخدمة في بلدها، وعلى أرومات الإيصالات المقابلة، وعلى الإيصالات الباقية في بطاقة النقل البري الدولي، ومن ذلك مثلاً التفاصيل الخاصة بالأختام الممهورة وبالتدابير الرقابية المتخذة بشأن المركبة البرية أو مجموعة من المركبات أو الحاوية في أثناء مسار الرحلة أو عند مكتب الجمارك على الطريق (انظر المواد ٢٤ و ٢٤ و ٣٥).

٦٨- وفقاً لمعلومات نشرها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، فقد عمل نظام النقل البري الدولي بسلاسة طوال أربعة عقود من الزمن منذ أن بدأ تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي لأول مرة (انظر <http://www.iru.org/TIR/TirSystem.E.htm>). ولكن في بداية التسعينات، ومن جراء الازدياد في حجم التبادل التجاري وعدد الناقلين على الطرق الذين يودون عمليات النقل البري الدولي، ازداد أيضاً عدد مخالفات إجراءات نظام النقل البري الدولي. وكان لا بد من إيجاد وسيلة جديدة لمراقبة النظام. وتبعاً لذلك فقد اعتمدت اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي توصية في ٢٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥ تنص على الإثبات الالكتروني لإنجاز عملية نقل بري دولي إضافة إلى استخدام النظام القائم على المستندات الورقية. أما هدف نظام النقل البري الدولي الآمن فهو توفير بطاقة النقل البري إلى السلطات الجمركية والرابطات التي تصدر بطاقة النقل البري الدولي، بإثبات للحالة، صادر مباشرة عن السلطات الجمركية، بشأن المخالصة النهائية أو الجزئية لبطاقة النقل البري الدولي فيما يتعلق بعملية النقل، وذلك بصفة رئيسية لكي يتسنى مقارنة ذلك الإثبات الالكتروني مقابل المخالصة الورقية. وينبغي أن يصل ذلك الإثبات إلى الرابطة المصدرة في غضون أسبوع واحد.

٦٩- كما يجري حالياً بذل المزيد من الجهود لأجل تكييف نظام النقل البري الدولي لكي يتلاءم مع وسائل الاتصال الالكترونية. وإبان الدورة التاسعة والتسعين للفريق العامل المعني بمسائل الجمارك التي تمس النقل، التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا، التي عُقدت في جنيف من ٢٣ إلى ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، قرر الفريق إنشاء فريق خبراء مخصص للجوانب المفاهيمية والتقنية في حوسبة العمل باتفاقية النقل البري الدولي، وفريق خبراء مخصص للجوانب القانونية في حوسبة العمل بالاتفاقية.

٧٠- وقد عُقدت الدورة الأولى لفريق الخبراء المخصص للجوانب المفاهيمية والتقنية في حوسبة العمل باتفاقية النقل البري الدولي، في جنيف يومي ٢٤ و ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢. وفي تلك الدورة، باشر فريق الخبراء المخصص غير الرسمي نظره في الجوانب المفاهيمية والتقنية في حوسبة إجراءات النقل البري الدولي، بما في ذلك التبعات المالية



٧٨- ولذا فلعل الفريق العامل يرغب في النظر في أن من الأنسب الاضطلاع بالمزيد من الدراسة عن المسائل ذات الصلة بالتجارة الالكترونية بمقتضى الاتفاقية، من جانب منظمات دولية أخرى، مثل المنظمة العالمية للتجارة والمنظمة العالمية للجمارك. ولعل الفريق العامل كذلك أن يطلب إلى الأمانة أن تتابع ما قد تضطلع به تلك المنظمات من عمل، وأن تقدم تقريراً عما تحرزه من تقدم في هذا الصدد، في مرحلة لاحقة.

#### ١٨- اتفاقية بشأن المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة المستخدمة في

##### النقل الدولي (جنيف، ٢١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٤)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١٧ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨ (٧ توقيع؛ ١١ طرفاً).

المصدر: ECE/TRANS/106.

#### التعليقات

٧٩- الغرض من الاتفاقية هو تيسير استخدام الأعضاء فيها حاويات مشتركة في مجمّع، مما يساعد على زيادة كفاءة استخدام الحاويات في النقل الدولي.

٨٠- تحتوي الاتفاقية على أحكام قليلة تتوخى عقد اتفاق بين الأعضاء في مجمّع حاويات مشتركة وتعهدات مكتوبة يدخل فيها الأطراف، مما قد يثير عموماً الأنواع نفسها من المسائل التي تُثار بمقتضى أحكام مشابهة في اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع (انظر الفقرات ٧-١٩ أعلاه). وعلى نحو أكثر تحديداً، فإن الفقرة ١ (ب) من المادة ٥ تستلزم من الأعضاء في مجمّع حاويات عدة أمور ومنها: '٢' الحفاظ على سجلات لكل نوع من أنواع الحاويات، تبيّن حركة الحاويات المتبادلة على هذا النحو. وينبغي الإشارة إلى أن الفقرة ٣ (ب) من المادة ٥ تجعل قابلية تطبيق التسهيلات المنصوص عليها في المادة ٤ (استيراد الحاويات معفاة من الضرائب، الإعفاء من تقديم مستندات جمركية) خاضعة لشرط الإبلاغ عن الاتفاق بشأن المجمع المشترك إلى السلطات الجمركية المختصة والموافقة عليه من جانبها.

#### الاستنتاجات

٨١- الاتفاقية ذات طبيعة تتعلق بالسياسة العامة التجارية. فهي موجهة إلى الدول، ولا تقرر قواعد ذات صلة مباشرة بالمعاملات التي تخضع للقانون الخاص. علاوة على ذلك، فإن مدى جواز الاستعاضة بالاتصالات الالكترونية عن المستندات الورقية لتحقيق أغراض الاتفاقية يعتمد كثيراً على مقدرة وجهزية السلطات العامة في الدول الأطراف في الاتفاقية في معالجة تلك الوثائق وتجهيزها في شكل إلكتروني.

#### ١٧- الاتفاقية الدولية لمواءمة عمليات رقابة السلع على الحدود (جنيف،

##### ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٢)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١٥ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٥ (١٣ توقيعاً؛ ٤١ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٤٠٩، الرقم ٢٣٥٣٨، ص. ٣.

#### التعليقات

٧٤- الغرض من الاتفاقية هو تيسير حركة البضائع على الصعيد الدولي وذلك بالتقليل من المستلزمات بشأن استكمال الإجراءات الشكلية، وكذلك من عدد التدابير الرقابية ومدتها، عند نقل تلك البضائع عبر واحدة من الحدود البحرية أو الجوية أو البرية أو أكثر.

٧٥- كما هو مبين في الدراسة الاستقصائية التي قام بها المركز "سيفاك" ليس في الاتفاقية ذاتها أي عقبة أمام استخدام تقنيات الاتصالات الالكترونية (TRADE/CEFACT/1999/CPR.7، الفقرة ٢-٢٤-٣). ذلك أن الفقرة ١ من المادة ٩ من الاتفاقية تروّج لاستخدام وثائق متّسقة على أساس ما يسمى "مفتاح تصميم النصوص الكترونياً" المتبع لدى الأمم المتحدة. وتستلزم الفقرة ٢ من المادة نفسها من الأطراف المتعاقدة أن تقبل بالوثائق المعدّة بواسطة أي عملية تجهيز تقنية مناسبة، شريطة أن تمثل للوائح التنظيمية الرسمية بالنسبة إلى شكلها وتوثيقها الرسمي والتصديق عليها، وأن تكون مقروءة ومفهومة.

٧٦- بيد أنه ينبغي الإشارة إلى أن الاتفاقية لا ترجح على المستلزمات الشكلية الموجودة بموجب القانون المحلي أو الاتفاقات الدولية التي دخلت فيها الدول المتعاقدة. ومن ثم فإذا كانت قوانين منفردة تستلزم تقديم وثائق بنسخة ورقية مطبوعة، فإن من شأن تلك المستلزمات أن تظل مطبّقة على الرغم من الفقرة ٢ من المادة ٩ من الاتفاقية.

#### الاستنتاجات

٧٧- أحكام الاتفاقية ذات طبيعة تتعلق بالسياسة العامة التجارية. فهي موجهة إلى الدول، ولا تقرر قواعد ذات صلة مباشرة بشأن المعاملات التي تخضع للقانون الخاص. وعلاوة على ذلك، فإن مدى جواز الاستعاضة بالاتصالات الالكترونية عن المستندات الورقية لتحقيق أغراض الاتفاقية يعتمد كثيراً على مقدرة وجهزية السلطات العامة في الدول الأطراف في الاتفاقية في معالجة تلك الوثائق وتجهيزها في شكل إلكتروني.

**المصدر:** الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٠٤٢، الرقم ١٥٧٠٥، ص. ١٧.

### التعليقات

٨٤- الغرض من هذه الاتفاقية هو تيسير حركة المرور الدولية على الطرق وزيادة السلامة على الطرق من خلال اعتماد قواعد موحدة لحركة المرور. ولم تجسد الأمانة، لدى استعراضها للاتفاقية، أي أحكام قد تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية. وقد يرغب الفريق العامل في أن يعتبر أنه لا يلزم اتخاذ إجراء بشأن الاتفاقية.

٨- الاتفاق العام بشأن الأنظمة الاقتصادية للنقل الطرقي الدولي، و (أ) البروتوكول الإضافي، و(ب) بروتوكول التوقيع (جنيف، ١٧ آذار/مارس ١٩٥٤)

**الحالة:** لم تدخل حيز النفاذ بعد (١٠ توقيع؛ و٤ أطراف).

**المصدر:** E/ECE/186 (E/ECE/TRANS/460).

### التعليقات

٨٥- الغرض من هذا الاتفاق العام هو تشجيع تطوير النقل الدولي للركاب والبضائع على الطرق البرية، بإنشاء نظام موحد للنقل الطرقي الدولي. ولم تجسد الأمانة، لدى استعراضها للاتفاقية، أي أحكام قد تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية. وقد يرغب الفريق العامل في أن يعتبر أنه لا يلزم اتخاذ إجراء بشأن الاتفاقية.

١١- اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي (جنيف، ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦) وبروتوكول الاتفاقية (جنيف، ٥ تموز/يوليه ١٩٧٨)

**الحالة:** دخلت حيز النفاذ في ٢ تموز/يوليه ١٩٦١ (الاتفاقية: ٩ توقيع؛ و٤٤ طرفاً؛ البروتوكول: ٦ توقيع؛ و٣٠ طرفاً).

أغراض الاتفاقية يعتمد كثيراً على قدرة وجاهزية السلطات العامة في الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية على معالجة تلك الوثائق وتجهيزها في شكل الكتروني.

٨٢- ولذا فلعل الفريق العامل يرغب في النظر في أن من الأنسب الاضطلاع بالمزيد من الدراسة عن المسائل ذات الصلة بالتجارة الالكترونية بمقتضى الاتفاقية من جانب منظمات دولية أخرى، مثل المنظمة العالمية للتجارة أو المنظمة العالمية للحمارك. ولعل الفريق العامل كذلك أن يطلب إلى الأمانة أن تتابع ما قد تضطلع به تلك المنظمات من عمل، وأن تقدم تقريراً عما تحرزه من تقدم في هذا الصدد، في مرحلة لاحقة.

## باء- حركة المرور على الطرق البرية

١- اتفاقية السير على الطرق (جنيف، ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٤٩)

**الحالة:** دخلت حيز النفاذ في ٢٥ آذار/مارس ١٩٥٢ (١٩ توقيعاً؛ و٩١ طرفاً).

**المصدر:** الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٢٥، الرقم ١٦٧١، ص. ٣.

### التعليقات

٨٣- الغرض من هذه الاتفاقية هو المواءمة بين القواعد التي تحكم حركة المرور على الطرق لدى الدول المتعاقدة، وضمان امتثالها لها، بغية تيسير حركة المرور الدولية على الطرق وزيادة السلامة على الطرق. وتتناول أحكام الاتفاقية أساساً مسائل السلامة على الطرق ومراقبة حركة المرور عليها، ولا تضع قواعد ذات صلة مباشرة بمعاملات القانون الدولي. وقد يرغب الفريق العامل في أن يعتبر أنه لا يلزم اتخاذ إجراء بشأن الاتفاقية.

١٩- اتفاقية السير على الطرق (فيينا، ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٨)

**الحالة:** دخلت حيز النفاذ في ٢١ أيار/مايو ١٩٧٧ (٣٦ توقيعاً؛ و٥٩ طرفاً).

٨٩- كما هو مبين في دراسة سيفاكست الاستقصائية، توجد بعض المشاكل إذا لم يجر مستند ورقي، ولا يسمح بالأتمتة إلا من حيث السماح بطباعة التوقيعات أو ختمها، وبشرط أن يكون قانون البلد الذي صدرت فيه المحافظة يسمح بذلك (الفقرة ١ من المادة ٥) (TRADE/CEFACT/1999/CRP.7، الفقرة ٢-١-٣).

أ- حافظة الشحن بصفتها إثباتا لعقد النقل

٩٠- حافظة الشحن، في أهم وظائفها الأساسية، هي مستند يثبت وجود عقد النقل وأحكامه. والواقع أن الفقرة ١ من المادة ٩ تنص على أن حافظة الشحن هي الدليل الظاهر الواضح على إبرام عقد النقل وشروط العقد وتسليم الناقل للبضائع. ويمكن القول بأن هذه الوظيفة الإثباتية يمكن أن تودها رسائل البيانات، شريطة الاعتراف القانوني بأنها مكافئة وظيفيا لحواظف الشحن الورقية. غير أنه، حيثما لا يوجد هذا الاعتراف العام، يمكن أن تقرر المحاكم أن تبادل الرسائل الالكترونية ليس مكافئا لتحرير "حافظة شحن" بموجب الاتفاقية.

٩١- ويمكن أن تكون نتائج هذا القرار على الطرفين كبيرة. فبموجب المادة ٦ من الاتفاقية يشترط في جملة أمور، أن تتضمن حافظة الشحن نصا يقضي بانطباق الاتفاقية، وأن تحدد الحافظة الموعد النهائي المنطبق على التسليم وعلى إصدار إعلانات القيمة أو إعلانات وجود مصلحة خاصة في التسليم. ويمكن أن يؤدي غياب النص على انطباق الاتفاقية إلى وقوع مسؤولية غير محدودة على عاتق الناقل. ويمكن أن يؤدي غياب المسائل الأخرى المشار إليها أعلاه إلى إحباط أي مطالبة يقدمها مطالب، ولا سيما إذا لم تقدم تجاه الناقل المتعاقد بل تجاه متعاقد من الباطن أو تجاه ناقل لاحق متعاقد بموجب الاتفاقية. وأخيرا فإن المتعاقدين من الباطن أو الناقلين اللاحقين لا يصبحون ملزمين بموجب الاتفاقية إلا إذا تسلموا البضائع وحافظة شحن مادية صادرة بموجب الاتفاقية (المادة ٣٤). وتشير الدراسة الاستقصائية التي أجراها سيفاكست إلى أن بعض المحاكم كانت متشددة للغاية في تفسيرها لهذا الحكم، لكي تمنع تقديم مطالبات معينة بموجب أحكام الاتفاقية تجاه المقاول من الباطن الذي لم تسلم له المحافظة الصادرة بموجب الاتفاقية (المادة ٣٤).

ب- حافظة الشحن والتصرف في البضائع

٩٢- خلافا لمستندات النقل الأخرى، مثل سند الشحن البحري، ليست حافظة الشحن مستند ملكية للبضائع أثناء العبور. ومع ذلك فلحيازة حافظة الشحن بعض النتائج الهامة فيما يتعلق بالحق في التصرف في البضائع، كما هو منصوص عليه في المادة ١٢ من

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٣٩٩، الرقم ٥٧٤٢، ص. ١٨٩.

## التعليقات

٨٦- الغرض من هذه الاتفاقية هو تنظيم وتوحيد الظروف التي تحيط بعقد النقل الدولي للبضائع على الطرق بالسيارات عندما يكون مكان تسلم البضائع والمكان المسمى لتسليمها واقعين في بلدين مختلفين، يكون واحد منهما على الأقل دولة متعاقدة. وتتوخى الاتفاقية، في شكلها الحالي، بعض الشروط المستندية التي قد لا تسهل الاستعاضة عنها باتصالات الكترونية (انظر الفقرات ٨٧-٩٧)، ولهذا السبب يجري النظر في تنقيحها (انظر الفقرات ٩٨-١٠٣).

(أ) العقبات التي يمكن أن تواجه استخدام الاتصالات الالكترونية في إطار الاتفاقية

٨٧- يمكن، بوجه عام، تقسيم أحكام الاتفاقية التي لها صلة خاصة باستخدام الاتصالات الالكترونية إلى فئتين هما: (أ) الأحكام المتعلقة بصك عقد النقل (حافظة الشحن)؛ و(ب) الأحكام المتعلقة بالإشعارات أو الإعلانات التي قد يتبادلها الطرفان.

'٨' الأحكام المتعلقة بصك عقد النقل (حافظة الشحن)

٨٨- تقضي المادة ٤ من الاتفاقية بأن يؤكد عقد النقل بتحرير حافظة شحن، وإن كان غياب حافظة الشحن أو وجود عيب فيها أو فقدانها لا يؤثر في وجود أو صحة عقد النقل، الذي يبقى خاضعا لأحكام الاتفاقية. ولا تعرف الاتفاقية حافظة الشحن، ولكن الإشارة، في الفقرة ١ من المادة ٥، إلى إصدارها في ثلاث نسخ أصلية يوقع عليها الراسل والناقل توحى بوضوح بأن الاتفاقية تتوخى أن تصدر حافظة الشحن في شكل مستند ورقي. ويتضح هذا أكثر على ضوء الجملة الأخيرة من الفقرة ١ من المادة ١، التي تنص على أن تسلم النسخة الأولى من حافظة الشحن إلى الراسل، وترافق الثانية البضاعة، ويحتفظ بالثالثة الناقل.

٩٧- أما العقوبات التي يمكن أن تواجه التجارة الإلكترونية في تلك الأحكام فهي أساسا من نفس طبيعة العقوبات التي تواجه فيما يتصل بالأحكام المماثلة الواردة في اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع (انظر الفقرات ٥-٢٠ أعلاه).

(ب) المبادرات الدولية الرامية إلى تفتيح الاتفاقية

٩٨- تفتيد دراسة سيفاكات الاستقصائية بأن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق اضطلع بأعمال تفصيلية وذات حجية تتناول طرائق معالجة الصعوبات المبيئة أعلاه. وتضمنت تلك الأعمال إعداد وثيقة مناقشة بعنوان البث الإلكتروني للمعلومات في سياق عقد نقل البضائع على الطرق. بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطريقي، مؤرخة ٢ شباط/فبراير ١٩٩٤، كما تضمنت اتفاقا نموذجيا للاتصال بين الشركاء التجاريين في سياق النقل الدولي على الطرق، مؤرخا ٨ شباط/فبراير ١٩٩٤. وتلخص دراسة سيفاكات الاستقصائية استنتاجات الدراسات التي قام بها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق كما يلي: (أ) يعتقد الاتحاد أن جميع المشاكل التي تطرحها الاتفاقية نفسها، تقريبا، يمكن أن تعالج بإيضاحات تعاقدية، ولكنه يسلم بأن التبادل الإلكتروني للبيانات لا يسهل استخدامه الا عندما يكون جميع الأطراف في عملية النقل على الطرق مرتبطين بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات (ولا يزال هذا غير الواقع ما عدا في حالات نادرة للغاية)؛ (ب) لن يكون تفتيح الاتفاقية نفسها عمليا، وان كان الاتحاد يعتقد أنه يمكن بسهولة وضع بروتوكول يتناول حصرا مشكلة البث الإلكتروني للمستندات التجارية.

٩٩- ويبدو أن تلك الاعتبارات وجدت صداها في الفرقة العاملة المعنية بالنقل الطريقي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا. فقد جرى إبلاغ الفرقة في دورتها الثانية والتسعين، المعقودة في جنيف من ١٩ إلى ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨، بأن أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا قد اتصلت بفريق المقررين القانونيين التابع لسيفاكات بشأن إدراج التبادل الإلكتروني للبيانات في الاتفاقية. وأوصى فريق المقررين القانونيين بوضع بروتوكول لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطريقي، بدلا من تفتيحها، ورأى أن مشروع القانون النموذجي الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي قد يوفر بعض العناصر اللازمة لذلك البروتوكول. واتفقت الفرقة العاملة على أن وضع بروتوكول للاتفاقية ليتضمن مسائل التجارة الإلكترونية هو مسألة معقدة ستتطلب المزيد من التحليل من جانب الخبراء في التبادل الإلكتروني للبيانات، والنقل، والقانون الخاص، وطلبت إلى الأمانة أن تتصل باليونيدروا للحصول على آرائه بشأن المسألة (انظر الوثيقة TRANS/SC.1/R.363، الفقرتين ٤١ و٤٢).

الاتفاقية. فمثلا، في حين أن للراسل الحق في التصرف في البضائع أثناء العبور (الفقرة ١)، ينتهي وجود ذلك الحق في أحوال منها عندما تسلم النسخة الثانية من حافظة الشحن إلى المرسل إليه، ومنذ ذلك الوقت يطبع الناقل أوامر المرسل إليه.

٩٣- علاوة على ذلك فوفقا للفقرة ٥ من المادة ١٢ يجب على الراسل أو، عند الاقتضاء، المرسل إليه، لكي يمارس ذلك الحق، أن يبرز النسخة الأولى من حافظة الشحن، التي أدرجت فيها التعليمات الجديدة الصادرة إلى الناقل. ولا يبرز حافظة الشحن نتائج هامة لنظام مسؤولية الناقل، لأن الفقرة ٧ من نفس المادة تنص على أن الناقل الذي لم ينفذ التعليمات الصادرة بموجب الشروط المنصوص عليها في تلك المادة، أو الذي نفذها دون اشتراط إبراز النسخة الأولى من حافظة الشحن، يكون مسؤولا لدى الشخص الذي يحق له تقديم مطالبة بشأن أي فقدان أو تلف ينتج عن ذلك.

٩٤- ويمكن تصور أن تكون الاستعاضة عن حوافظ الشحن الورقية برسائل البيانات أبسط من استحداث بدائل الكترونية بحجة لمستندات الملكية. ومع ذلك فيبدو أن إيجاد إطار قانوني ملائم يستوجب أكثر من مجرد الاعتراف بصحة رسائل البيانات كبداية لحوافظ الشحن التقليدية. وسيلازم أيضا النظر في طرائق توثيق رسائل البيانات والشروط اللازمة لجعلها مكافئة وظيفيا لحوافظ الشحن "الأصلية".

'٢' الشروط التي تخوئ إصدار الإشعارات أو الإعلانات التي يمكن للطرفين تبادلها

٩٥- يمكن أن تنتج الصعوبات في استخدام الاتصالات الإلكترونية عن أحكام شتى في الاتفاقية تشترط أن تصدر الأطراف إشعارات معينة في ظروف محددة. فالفقرة ٢ من المادة ٢٠ مثلا، تجزئ للشخص الذي يحق له تلقي تعويض في حالة عدم تسليم البضائع أن يطلب كتابة أن يجري إشعاره فورا إذا ما استردت البضائع أثناء السنة التي تلي دفع التعويض. وفي تلك الحالة، يعطى لذلك الشخص إقرار كتابي بتسلم ذلك الطلب.

٩٦- وتتعلق اشتراطات كتابة أخرى بالتحفظات التي تقضي بدفع تعويض عن التأخير في تسليم البضائع (الفقرة ٣ من المادة ٣٠)؛ والإشعارات بالمطالبات وما لها من أثر في سريان فترة التقادم؛ والإشعار الذي يقدمه الناقل برفض المطالبات (في الحالتين، الفقرة ٢ من المادة ٣٢).

لليانات مستخدم بالفعل على نطاق واسع في الممارسة. ولذلك توجد حاجة ماسة إلى سد الفراغ القانوني.

١٠١- وقد نظرت الفرقة العاملة في تلك المذكرة في دورتها الرابعة والتسعين، المعقودة في جنيف من ١٤ إلى ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠. وشكرت الفرقة العاملة السيد بوتزي على العمل الذي قام به، وسألته عما ان كان يوسع إعداد مشروع نص للبروتوكول. وعرض السيد بوتزي أن يعد نصا غير رسمي للبروتوكول وأن يقدمه للأمانة في أوائل عام ٢٠٠١. وحذّر من أن الاقتراح لن يصبح رسميا الا بعد أن يعتمده مجلس إدارة اليونيدروا، الذي سيجتمع في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، ولكن مع ذلك يمكن أن تنظر الفرقة العاملة في الاقتراح في دورتها الخامسة والتسعين، التي ستعقد في عام ٢٠٠١ (TRANS/SC.1/367، الفقرتان ٥١ و٥٢).

١٠٢- ثم أعد اليونيدروا لاحقا مشروعاً أوليا للبروتوكول، وقدم بصفة غير رسمية لكي تنظر فيه الفرقة العاملة في ١ آب/أغسطس ٢٠٠١، رهنا بإقراره من جانب مجلس إدارة اليونيدروا. وينص مشروع البروتوكول على ما يلي:

"مشروع بروتوكول لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي  
بشأن التبادل الالكتروني لليانات

[...]"

"الأطراف في اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، المحررة في جنيف في ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦،

[...]"

"المادة ١- لأغراض هذا البروتوكول، تعني عبارة "الاتفاقية"  
اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي.

"المادة ٢- تضاف الفقرة التالية في نهاية المادة ٥ من الاتفاقية:

٣- يجوز، ما لم يتفق الطرفان على خلاف

ذلك، إصدار حافظة الشحن بجميع الوسائل الأخرى لبث المعلومات، بوسائل الاتصال الالكترونية أو المماثلة لها، بما فيها، على سبيل المثال لا الحصر، البرق أو الفاكسيميلى أو التلكس أو البريد الالكتروني أو التبادل الالكتروني لليانات،

١٠٠- فيما بعد، أعد جاك بوتزي، العضو في مجلس إدارة اليونيدروا، مذكرة أولية بعنوان النظر في وضع بروتوكول ل [اتفاقية] عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، قدمت إلى الفريق العامل في ٣١ آب/أغسطس للنظر فيها. وقدم السيد بوتزي في تلك المذكرة الاستنتاجات المؤقتة التالية (TRANS/SC.1/2000/9، الصفحتان ٧ و٨):

(أ) يؤدي التحليل الأولي إلى استنتاج مفاده أنه إذا قبل التبادل الالكتروني لليانات وقبلت حوافظ الشحن "الالكترونية" فلن تنتج صعوبات قانونية كبيرة من ربط وسيلة الإثبات بحافظة الشحن الورقية الصادرة بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. ويستند هذا الاستنتاج إلى تفسير غائي للاتفاقية ("التكافؤ الوظيفي")، غير أنه سيكون من الصعب قبول ذلك التفسير في إطار قانون السوابق القضائية في بعض البلدان؛

(ب) يمكن التوصل إلى نفس الاستنتاج فيما يتعلق بطرائق البث الأخرى، مثل النسخ البرقي والبرق والتلكس. وقد أدرجت قوانين وطنية معينة هذه الأدوات في أحكامها الخاصة بالإثبات؛

(ج) نتيجة لذلك، سيقضي الأمن القانوني أن تكون الاحتمالات التي جرى تحليلها أعلاه مستندة، من الناحية القانونية، إلى قانون موضوعي موحد؛

(د) يسلم حاليا، بالإجماع، على أن الصك الملائم لن يكون الا بروتوكولا إضافيا. وسترتب على استحداث بروتوكول يعدل الاتفاقية صعوبات خطيرة لدى النظر في النظام الذي يربط عناصر اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي (مكان التسليم أو مكان التسليم المسمى). ويمكن أن يخفف البروتوكول الإضافي ذلك المعيار، وعلى سبيل المثال يجعله لا ينطبق ما لم يكن طرفا عقد النقل قد أبرم اتفاق اتصال؛

(هـ) اقتداء بالاتفاقيات القائمة (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود البيع الدولي للبضائع، واتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو (اتفاقية مونتريال)، واتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية (اتفاقية بودابست))، ينبغي أن يقتصر بروتوكول اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي على المسائل التي جرى تحليلها، ولا ينبغي أن يشتمل الا على حكم يسمح بأن يكون التبادل الالكتروني لليانات (وربما طرائق البث الأخرى أيضا) مكافئا وظيفيا لحوافظ الشحن الورقية؛

(و) إذا نظرنا إلى الحالة الراهنة لمؤسسات النقل على الطرق، والناشئة عن اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، يمكن أن نلاحظ أن التبادل الالكتروني

العاملة من الأمانة أيضا أن تعد ملخصا للردود. وعرض البروفسور بوتزي أن يساعد الأمانة في هذه المهمة. وسيعقد في مرحلة ثالثة اجتماع فريق صياغة غير رسمي لاعداد مشروع بروتوكول بمهدف اعتماده."

#### خاتمة

١٠٤- بالنظر إلى طبيعة نظام مستندات النقل الذي أنشأته اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، والذي قد يتطلب حولا معينة لكي يسمح باستخدام رسائل البيانات فيما يتعلق بالنقل الدولي على الطرق، فقد يرغب الفريق العامل في أن يطلب من الأمانة أن تواصل رصد الجهود الراهنة التي تبذل تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا وأن تقدم في مرحلة لاحقة تقريرا عن التقدم المحرز فيها.

### ١٢- الاتفاقية المتعلقة بفرض الرسوم على المركبات الطرقية المستخدمة

في النقل الدولي للبضائع (جنيف، ١٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٥٦)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٢٩ آب/أغسطس ١٩٦٢ (٥ تواريخ؛ و١٩ طرفا).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٤٣٦، الرقم ٦٢٩٢، ص. ١١٥.

#### التعليقات

١٠٥- الغرض من هذه الاتفاقية هو أن تعفى من الضرائب والرسوم السيارات المسجلة في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة وتستورد مؤقتا، في مجرى نقل البضائع الدولي، إلى إقليم طرف متعاقد آخر، بشروط معينة منصوص عليها. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاقية أي أحكام يمكن أن تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

### ١٣- الاتفاقية المتعلقة بفرض الرسوم على المركبات الطرقية المستخدمة

في النقل الدولي للمسافرين (جنيف، ١٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٥٦)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٢٩ آب/أغسطس ١٩٦٢ (٦ تواريخ؛ و١٨ طرفا).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٤٣٦، الرقم ٦٢٩٣، ص. ١٣١.

٣- [شريطة أن يكون الاطلاع على المعلومات متيسرا على نحو يتيح استخدامها في الرجوع إليها لاحقا].

٣- [يجب أن يكون الإجراء المستخدم لتسجيل البيانات ومعاملتها مكافئا من وجهة النظر الوظيفية، وخصوصا في ما يتعلق بالقيمة الاثباتية لحافظة الشحن التي تمثلها تلك البيانات].

٣- [إذا استخدمت تلك الوسائل الأخرى، يقوم الناقل، إذا طلب منه الشاحن ذلك، بتسليم الراسل إيصال بضاعة يتيح التعرف على الشحن والاطلاع على المعلومات الواردة في السجل المحفوظ بتلك الوسائل الأخرى]."

١٠٣- ونظرت الفرقة العاملة في مشروع البروتوكول في دورتها الخامسة والتسعين، المعقودة في جنيف من ١٦ إلى ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١. ومداولات الفرقة العاملة بشأن تلك المسألة ملخصة كما يلي في التقرير عن أعمال تلك الدورة (TRANS/SC.1/369، الفقرتان ٤٤-٤٥ (ترجمة غير رسمية من الفرنسية):

"٤٤- شكرت الفرقة العاملة البروفسور بوتزي على إعداده مشروع بروتوكول لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي بغية السماح باستخدام التبادل الالكتروني للبيانات عوضا عن حوافظ الشحن الورقية باستخدام التبادل الالكتروني للبيانات عوضا عن حوافظ الشحن الورقية (TRANS/SC.1/2001/7). وقد نال مشروع النص، الذي يعرض ثلاث صيغ ممكنة للبدائل المجسدة بالفعل في الاتفاقيات القائمة، الموافقة الرسمية من مجلس إدارة اليونسكو في اجتماعه المعقود في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ (TRANS/SC.1/2001/7/Add.1).

"٤٥- وبما أن المشروع أثار ردود فعل متباينة بعد الأسئلة التي طرحها الوفد الألماني، فقد رأت الفرقة العاملة أن الموضوع بحاجة إلى المزيد من النظر. لذلك طلبت الفرقة العاملة من الأمانة أن تلتزم كتابة، وبواسطة استبيان، آراء الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بشأن الإجراء المحدد الذي ينبغي اتخاذه فيما يتعلق بمشروع البروتوكول، ولا سيما بشأن أفضل حل يمكن تنفيذه في سياق اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. وطلبت الفرقة

## التعليقات

١٠٨- الغرض من هذا الاتفاق هو تحسين ظروف الحفاظ على نوعية المواد الغذائية القابلة للتلف أثناء نقلها، وخصوصاً في التجارة الدولية، باستخدام معدات نقل خاصة ودرجات حرارة ملائمة أثناء النقل. وهناك اتفاق سابق بشأن نفس الموضوع (اتفاق بشأن المعدات الخاصة المستعملة في نقل الأغذية القابلة للتلف وباستعمال هذه المعدات في النقل الدولي لبعض هذه الأغذية)، أبرم في جنيف في ١٥ كانون الثاني/يناير ١٩٦٢ (E/ECE/456)، ولم يدخل حيز النفاذ.

١٠٩- ويسر هذا الاتفاق التجارة الدولية في السلع القابلة للتلف، باستحداث معايير مشتركة لتفتيش معدات النقل واختبارها والموافقة عليها. وعند إصدار شهادة تفتيش من السلطات المختصة في طرف متعاقد، وفقاً للمعايير المبينة في مرفق الاتفاق، يجب على سلطات الأطراف المتعاقدة الأخرى قبول صحة هذه الشهادة.

## الاستنتاجات

١١٠- على الرغم مما للأحكام الموضوعية للاتفاقية من أهمية للتجارة الدولية، فإنها أساساً ذات طابع صحي وتصحيحي. والأحكام موجهة إلى الدول التي لا تضع قواعد ذات صلة مباشرة بشأن معاملات القانون الخاص. وفضلاً عن ذلك فإن مدى إمكانية الاستعاضة بالاتصالات الإلكترونية عن المستندات الورقية لأغراض الاتفاقية يتوقف أساساً على قدرة السلطات العمومية في أطراف الاتفاق المتعاقدة على معالجة تلك المستندات في شكلها الإلكتروني، واستعدادها لذلك. وقد يرغب الفريق العامل في أن يعتبر أنه لا يلزم اتخاذ إجراء فيما يتعلق بالاتفاقية.

٢١- الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي (جنيف، ١ تموز/يوليه ١٩٧٠)

الحالة: دخل حيز النفاذ في ٥ كانون الثاني/يناير ١٩٧٦ (١٣ توقيعاً؛ و٤١ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٩٩٣، الرقم ١٤٥٣٣، ص. ١٤٣.

## التعليقات

١٠٦- الغرض من هذه الاتفاقية هو تيسير فرض الضرائب على المركبات الطرقيّة التي تنقل الأشخاص وأمتعتهم بين البلدان مقابل أجر أو مقابل عوض آخر. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاقية أي أحكام يمكن أن تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الإلكترونية.

١٤- الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق

البرية (جنيف، ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٥٧) و(أ) البروتوكول المعدل للفقرة ٣ من المادة ١٤؛ و(ب) البروتوكول المعدل للمادة ١ (أ) والفقرة ١ من المادة ١٤، والفقرة ٣ من المادة ١٤

الحالة: دخل حيز النفاذ في ٢٩ كانون الثاني/يناير ١٩٦٨ (الاتفاقية: ٩ توقيعات؛ و٣٨ طرفاً؛ البروتوكول (أ): ٢٠ طرفاً؛ البروتوكول (ب): ٢٤ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٦١٩، الرقم ٨٩٤٠، ص. ٧٧.

## التعليقات

١٠٧- الغرض من هذا الاتفاق هو زيادة سلامة النقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، باستخدام تدابير حظرية أو تنظيمية. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاق أي أحكام يمكن أن تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الإلكترونية.

٢٢- اتفاق بشأن النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وباستعمال المعدات الخاصة في هذا النقل (جنيف، ١ أيلول/سبتمبر ١٩٧٠)

الحالة: دخل حيز النفاذ في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٦ (٧ توقيعات؛ و٣٨ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٠٢٨، الرقم ١٥١٢١، ص. ١٢١.

**المصدر:** الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٧٧٤، الرقم ٣٠٨٨٧، ص. ١٠٩.

#### التعليقات

١١٤- الغرض من هذه الاتفاقية هو توحيد شروط عقد النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم على الطرق البرية، والأحكام التي قد تسبب صعوبات قانونية في ما يتعلق بالاتصالات الالكترونية هي أساسا الأحكام المتصلة بمستندات النقل.

١١٥- تحتوي الاتفاقية على سلسلة من الأحكام تتناول مستندات النقل. فبشأن نقل المسافرين، تشترط المادة ٥ من الاتفاقية أن يصدر الناقل بطاقة فردية أو جماعية، وإن كان غياب تلك البطاقة لا يؤثر في وجود عقد النقل أو صحته، وفيما يتعلق بالأمتعة، تشترط المادة ٨ أن يصدر الناقل إيصال تسجيل أمتعة. ولا يشترط أي من هذه الأحكام صراحة أن تطبع تلك المستندات على الورق. غير أنه يبدو أن قابلية بطاقة المسافرين للتحويل (المادة ٧) واشتراط إبراز إيصال الأمتعة لتسليم الأمتعة (الفقرة ١ من المادة ١٠) يفترضان صدور تلك المستندات في شكل ملموس.

١١٦- علاوة على تلك الأحكام، تحتوي الفقرة ٣ من المادة ٢٢ على شرطي كتابة يتعلقان بمدة التقادم للدعاوى التي ترفع بموجب الاتفاقية. فمدة التقادم تتوقف بواسطة "مطالبة كتابية" حتى التاريخ الذي يرفض فيه الناقل المطالبة "بإشعار كتابي" ويعيد أي مستندات سلمت له دعما للمطالبة.

#### الاستنتاجات

١١٧- بالنظر إلى الطابع الخاص للمسائل التي تثيرها البدائل الالكترونية للصكوك القابلة للتحويل، يبدو أنه قد يلزم إطار قانوني جديد شامل من أجل إتاحة الاستخدام الدولي لرسائل البيانات عوضا عن مستندات النقل الورقية التي تتوخاها الاتفاقية. وترى الأمانة أن وضع ذلك الإطار القانوني الشامل قد يتجاوز نطاق جهود الفريق العامل الرامية إلى إزالة العقبات التي تواجه التجارة الالكترونية والموجودة في الصكوك الدولية القائمة المتعلقة بالتجارة. وترى الأمانة أيضا أن الأفضل هو الاضطلاع بتحليل المقتضيات المحددة الخاصة بذلك الإطار القانوني الشامل في مجرى نظر الفريق العامل في المسائل القانونية المتصلة بنقل الحقوق، ولا سيما الحقوق في السلع الملموسة، بالوسائل الالكترونية (انظر الوثيقة A/CN.9/484، الفقرات ٨٧-٩٣).<sup>٥</sup>

١١١- الغرض من هذا الاتفاق هو زيادة سلامة حركة المرور على الطرق، بكفالة أن يراعي أفراد الطواقم التي تعمل في النقل الطرقي الدولي الشروط المفروضة بشأن فترات الراحة اليومية، ومدد القيادة، وعدد أفراد الطاقم، ودفاتر المراقبة الفردية. وهناك اتفاق سابق بنفس العنوان (E/ECE/457) أبرم في جنيف في ١٩ كانون الثاني/يناير ١٩٦٢ ولم يدخل حيز النفاذ.

#### الاستنتاجات

١١٢- تتناول أحكام الاتفاق أساسا مسائل اجتماعية ومسائل تتعلق بالسلامة في العمل، ولا تضع قواعد ذات صلة مباشرة بمعاملات القانون الخاص. وعلاوة على ذلك فإن مدى إمكانية الاستعاضة بالاتصالات الالكترونية عن السجلات التي يشترطها الاتفاق يتوقف أساسا على قدرة السلطات العمومية في أطراف الاتفاق المتعاقدة على معالجة تلك المستندات في شكلها الالكتروني، واستعدادها لذلك. وقد يرغب الفريق العامل في أن يعتبر أنه لا يلزم اتخاذ إجراء فيما يتعلق بالاتفاق.

#### ٢٣- الاتفاق الأوروبي المكمل لاتفاقية السير على الطرق التي فتح باب

التوقيع عليها في فيينا في ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٨  
(جنيف، ١ أيار/مايو ١٩٧١)

الحالة: دخل حيز النفاذ في ٧ حزيران/يونيه ١٩٧٩ (١٢ توقيعاً؛ و٢٨ طرفاً).

**المصدر:** الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١١٣٧، الرقم ١٧٨٤٧، ص. ٣٦٩.

#### التعليقات

١١٣- الغرض من هذا الاتفاق هو الموازنة بين القواعد التي تحكم حركة المرور على الطرق في أوروبا، وضمان الامتثال لتلك القواعد من أجل تيسير حركة المرور على الطرق الدولية وزيادة السلامة على الطرق. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاق أي أحكام ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

#### ٢٦- اتفاقية عقد النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بالطرق البرية

(جنيف، ١ آذار/مارس ١٩٧٣)، وبروتوكولها

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٢ نيسان/أبريل ١٩٩٤ (توقيعان؛ و٦ أطراف).



للمسؤولية المحدودة وفقا لأحكام الاتفاقية. وقد استعرضت الأمانة الاتفاقية ولم تجد أي أحكام قد تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

### ٣- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ (٢٨ توقيعاً؛ و٢٨ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٦٩٥، الرقم ٢٩٢١٥، ص. ٣.

#### التعليقات

١٢١- الغرض من هذه الاتفاقية هو وضع قواعد موحدة بشأن حقوق ومسؤوليات الناقل والشاحن فيما يتعلق بنقل البضائع عن طريق البحر. ويمكن تقسيم الأحكام التي قد تشكل عقبات أمام استخدام الاتصالات الالكترونية إلى ثلاث فئات أساسية هي: (أ) الأحكام المتعلقة بعقد النقل؛ و(ب) الأحكام التي تتوخى صراحة إشعارات أو اتصالات كتابية، بما في ذلك تعاريف عبارة "كتابة"؛ و(ج) الأحكام التي تشير إلى تعهد أو اتفاق قائم بين الطرفين.

(أ) الأحكام المتعلقة بعقد النقل

١٢٢- تنظم الاتفاقية حقوق أطراف عقد النقل والتزاماتهم. وفي حين أن صك عقد النقل الوحيد المذكور صراحة في الاتفاقية هو سند الشحن، فإن الاتفاقية تتوخى أيضا إمكانية الدخول في عقد نقل باستخدام مستند نقل غير قابل للتحويل.

(ب) الأحكام المتعلقة بسند الشحن

١٢٣- تعتبر سندات الشحن في معظم النظم القانونية مستندات ملكية. والحقوق في البضائع التي تمثلها مستندات الملكية تكون عادة مشروطة بالحيازة المادية لمستند ورقي أصلي (سند الشحن، أو إيصال مخزن الإيداع، أو مستند آخر مماثل). وعليه فالنظام القانوني الذي يحكم تلك الصكوك يفترض عادة وجود صك في شكل مستندي ملموس يمكن تحويله بالتظهير.

١١٨- وبشأن اشتراطات الكتابة الواردة في الاتفاقية، قد يرغب الفريق العامل في أن ينظر في إمكانية أن يعالجها في سياق مداولاته حول وضع صك دولي يتناول بعض مسائل التعاقد الالكتروني (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95).

### جيم- النقل بواسطة السكك الحديدية

٢- الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور البضائع للحدود بواسطة السكك الحديدية (جنيف، ١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٥٢)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ١ نيسان/أبريل ١٩٥٣ (٧ توقيعات؛ و ١٠ أطراف).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٦٦٣، الرقم ٢١٣٩، ص. ٢٧، والمجلد ٣٢٨، ص. ٣١٩.

#### التعليقات

١١٩- الغرض من هذه الاتفاقية هو ضمان فحص البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية عبر الحدود فحصا فعالا وكفوا في محطات مسماة. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاقية أي أحكام قد تكون ذات صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

### دال- النقل المائي

١- الاتفاقية المتعلقة بمحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحة الداخلية (جنيف، ١ آذار/مارس ١٩٧٣)، وبروتوكولها

الحالة: لم تدخل حيز النفاذ بعد (الاتفاقية: طرف واحد؛ البروتوكول: طرف واحد).

المصدر: ECE/TRANS/3.

#### التعليقات

١٢٠- الغرض من هذه الاتفاقية هو تمكين ملاك سفن الملاحة الداخلية وأفراد طواقمها من أن يجعلوا مسؤوليتهم محدودة، إما تعاقديا أو غير ذلك، بإنشاء صندوق

التسليم على المرسل إليه المسمى، الذي لا يتعين عليه سوى أن يثبت هويته (A/CN.9/WG.IV/WP.69، الفقرات ٤٦-٤٨).

١٢٧- ولا توجد اشتراطات شكل معينة لصكوك عقود نقل غير سند الشحن. ومع ذلك فالإشارة الواردة في المادة ١٨ إلى إصدار "مستند" غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع المطلوب نقلها توحى بأن الاتفاقية توحى استخدام مستندات ورقية.

١٢٨- وبالنظر إلى عدم قابلية شهادات طريق الشحن البحري للتحويل، يمكن تصور أن استحداث مكافآت الكترونية لها أبسط من استحداث بدائل الكترونية لمستندات الشحن الورقية. والمسائل التي ينبغي النظر فيها في ذلك الصدد هي أساسا نفس المسائل المتعلقة بالاستعاضة عن المستندات التعاقدية الأخرى بمكافآت الكترونية. وتشمل تلك المسائل أساسا مسائل جرى تناولها في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية، مثل ما يلي: الاعتراف بالصحة القانونية للاتصالات أو السجلات الالكترونية التي ينص فيها على أنها تشكل مستند نقل بحري؛ والاعتراف القانوني بالتوقيعات الالكترونية كمكافآت الكترونية للمستندات الورقية "الأصلية". ومع ذلك فكما في حالة حوافظ الشحن الخاصة بالنقل الطرقي (انظر الفقرات ٩٢-٩٤)، يبدو أن إيجاد إطار قانوني ملائم يتطلب أكثر من مجرد الاعتراف بصحة رسائل البيانات كبداية لشهادات طريق الشحن البحري التقليدية. وسيلزم أيضا النظر في طرائق توثيق رسائل البيانات وشروط تكافؤها وظيفيا مع شهادات طريق الشحن البحري "الأصلية".

١٢٩- في ذلك الصدد، قد يرغب الفريق العامل في أن يلاحظ أن اللجنة قررت، في دورتها الرابعة والثلاثين، أن تنشئ فريقا عاملا للنظر في مختلف المسائل المتعلقة بالقانون البحري.<sup>(٤)</sup> ومن تلك المسائل أداء سندات الشحن وشهادات طريق الشحن البحري لوظائفها، وعلاقة مستندات النقل تلك بالحقوق والالتزامات بين بائع البضائع ومشتريها، والوضع القانوني للهيئات التي تقدم التمويل لطرف في عقد النقل. وقد أعدت الأمانة، بالتعاون مع اللجنة البحرية الدولية، ورقة عمل تحتوي على مشاريع حلول ممكنة لصك تشريعي مقبل، مع بدائل وتعليقات تشمل أحكاما تتناول المكافآت الالكترونية لمستندات النقل الورقية (A/CN.9/WG.III/WP.21 و Add.1). ويتوقع أن ينظر الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) في ورقة العمل تلك في دورته التاسعة، التي ستعقد في نيويورك من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢.

١٢٤- وقد أقرت الأمانة، في مذكرة سابقة، تحليلا لنسج المسائل القانونية التي تنشأ فيما يتصل باستحداث مكافآت الكترونية لمستندات الملكية الورقية وغيرها من الصكوك القابلة للتحويل، وأشارت إلى التعقيدات التي ينطوي عليها استحداث مكافآت الكترونية لمستندات الشحن الورقية (A/CN.9/WG.IV/WP.90)، ولا سيما الفقرات ٣٥-٣٧ و ٧٥-٧٨ و ٩٥-١٠٦). وبعد النظر في تلك المذكرة وفي مختلف الآراء التي أعرب عنها بشأنها، اتفق عموما في الفريق العامل على أنه يلزم المزيد من الدراسة لكي يحدد الفريق، بعبارة أدق، نطاق الأعمال المقبلة في ذلك الميدان. لذلك اتفق الفريق العامل على أن يوصي اللجنة بأن تطلب من الأمانة أن تجري المزيد من الدراسة للمسائل المتعلقة بنقل الحقوق، ولا سيما الحقوق في السلع الملموسة، بالوسائل الالكترونية، وآليات إعلان وحفظ سجلات عمليات تحويل أو إنشاء المصالح الضمانية في تلك السلع. وينبغي أن تبحث الدراسة المدى الذي يمكن للنظم الالكترونية لنقل الحقوق في السلع أن تؤثر في حقوق الأطراف الثالثة. وينبغي أن تنظر الدراسة أيضا في الصلة بين البدائل الالكترونية لمستندات الملكية والمستندات المالية المستخدمة في التجارة الدولية، وذلك بايلاء الاعتبار للجهود الجارية حاليا للاستعاضة عن المستندات الورقية، مثل خطابات الاعتماد والضمانات المصرفية، بالوسائل الالكترونية (A/CN.9/484، الفقرة ٩٣). وأقرت اللجنة تلك التوصيات في دورتها الرابعة والثلاثين، المعقودة في عام ٢٠٠١.<sup>(٥)</sup>

#### '٢' الأحكام المتعلقة بالصكوك الأخرى الخاصة بعقد النقل

١٢٥- خلافا للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي) لعام ١٩٢٤، التي لا تنطبق الا على سند الشحن الذي يصدره الناقل، تحكم قواعد هامبورغ حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل سواء أكان صدر سند شحن أم لم يصدر. وتتزايد أهمية ذلك حاليا، حيث ينقل قدر متزايد من البضائع بموجب مستندات نقل غير قابلة للتحويل، مثل شهادة طريق الشحن البحري، بدلا من سندات الشحن التقليدية.

١٢٦- وكما هو مشار إليه في مذكرة سابقة أعدها الأمانة، يوجد دون شك اتجاه نحو زيادة استخدام شهادات طريق الشحن البحري كبديل لسندات الشحن التقليدية. وشهادة طريق الشحن البحري هي مستند غير قابل للتحويل يشكل اثباتا لعقد النقل وتسلم الناقل للبضائع. وهي ليست مستند ملكية، ولا يمكن استعمالها لنقل ملكية البضائع. ولا يلزم إبراز شهادة طريق الشحن البحري لاستلام البضائع؛ فالناقل يعرض

١٣٤ - وبشأن ما يتعلق بالتجارة الالكترونية من مسائل في إطار الاتفاقية (انظر الفقرات ١٢٧-١٢٩)، قد يرغب الفريق العامل في النظر في إمكانية التصدي لها في سياق مداولاته حول استحداث صك دولي يتناول بعض مسائل التعاقد الالكتروني (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95).

#### ٤- الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية (جنيف، ٦ أيار/مايو ١٩٩٣)

الحالة: لم تدخل حيز النفاذ بعد (١١ توقيعاً؛ و٥ أطراف).

المصدر: A/CONF.162/7.

#### التعليقات

١٣٥ - الغرض من هذه الاتفاقية هو تحسين شروط تمويل السفن وتطوير الأساطيل التجارية الوطنية وتحقيق التوحيد على النطاق الدولي في ميدان الامتيازات والرهون البحرية. ويمكن تقسيم الأحكام المتعلقة بالاتصالات الالكترونية إلى فئتين أساسيتين هما: (أ) الأحكام المتعلقة بتسجيل الامتيازات والرهون البحرية؛ (ب) الأحكام التي تتوخى صراحة إشعارات أو اتصالات.

(أ) الأحكام المتعلقة بتسجيل الامتيازات والرهون البحرية

١٣٦ - تتوخى الاتفاقية أن تنشئ الأطراف المتعاقدة نظاماً لتسجيل الرهون، والرهون غير الحيازية، والأعباء المماثلة لها في طبيعتها والقابلة للتسجيل، ينفذ وفقاً لقانون الدولة التي تكون السفينة مسجلة فيها. وإلى جانب العمليات المتعلقة بإجراءات التسجيل، تحتوي الاتفاقية على أحكام بشأن شئ المسائل ذات الصلة، مثل أولوية الامتيازات البحرية والأحكام التي تنظم إصدار السلطات المختصة لمختلف الشهادات.

١٣٧ - وتشير مذكرة سابقة أعدتها الأمانة إلى أنه، علاوة على المسائل العامة المتعلقة بأداء الاشتراطات القانونية الخاصة بـ "الكتابة" و"التوقيع" والمستند "الأصلي"، يشير استحداث المكافآت الالكترونية لنظم التسجيل الورقية عدداً من المشاكل الخاصة، منها الوفاء بالمتطلبات القانونية المتعلقة بحفظ السجلات، ومدى كفاية طرائق التصديق والتوثيق، وإمكانية الحاجة إلى سلطة تشريعية خاصة بتشغيل نظم التسجيل الالكترونية، وتحديد جهة المسؤولية عن الرسائل الخاطئة، وقطوعات الاتصالات، وأعطال النظم،

(ب) الأحكام التي تتوخى صراحة إشعارات أو اتصالات، بما في ذلك تعريفات عبارة "كتابة"

١٣٠ - تشير أحكام مختلفة في الاتفاقية إلى الاتصالات التي يلزم اجرائها "كتابة"، والكتابة معرّفة في الفقرة ٨ من المادة ١ بأنها تشمل، فيما تشمل، البرق والتلكس.

١٣١ - ووفقاً للفقرة ٣ من المادة ١٠ فإن أي اتفاق خاص يتولى بموجبه الناقل التزامات لا يفرضها الاتفاقية أو يتخلى بموجبه عن حق مشار إليه في الاتفاقية "لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة". وتشترط الفقرتان ١ و ٢ من المادة ١٩ إرسال إخطار "كتابة" بهلاك البضائع أو تلفها، في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي اليوم الذي سلمت فيه البضائع إلى المرسل إليه، وإلا فإن التسليم يشكل قرينة ظاهرة على تسليم الناقل للبضائع كما هو مبين في مستند النقل. وتحتوي الفقرة ٧ على حكم مماثل بشأن اخطارات الهلاك أو التلف التي قد يرسلها الناقل أو الناقل الفعلي إلى الشاحن.

(ج) الأحكام التي تشير إلى تعهد أو اتفاق قائم بين الأطراف

١٣٢ - يشير عدد قليل من أحكام الاتفاقية إلى التعهدات أو الاتفاقات القائمة بين الطرفين، دون أن يحدد الشكل الذي يلزم أن تتخذه. فوفقاً للفقرة ١ من المادة ٩ لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة "إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية". وعملاً بالفقرة ٢، يتحمل الناقل، إذا لم يوجد نص بذلك المفاد في سند الشحن أو في مستند آخر يثبت عقد النقل، عبء إثبات إبرام اتفاق على نقل البضائع على سطح السفينة.

#### الاستنتاجات

١٣٣ - فيما يتعلق بالمسائل التي تطرحها البدائل الالكترونية لسندات الشحن (انظر الفقرتين ١٢٠ و ١٢١) ومستندات النقل الأخرى (انظر الفقرات ١٢٢-١٢٦)، تسمى الأمانة أن النظر في المسائل المعنية ذات الصلة قد يتجاوز نطاق جهود الفريق العامل الرامية إلى إزالة ما يوجد في الصكوك الدولية القائمة المتصلة بالتجارة من عقبات تعترض التجارة الالكترونية. وقد يرغب الفريق العامل، في المرحلة الراهنة، في أن يطلب من الأمانة أن تبلغه بما يجرى من تقدم في أعمال الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل). وقد يرغب الفريق العامل أيضاً في النظر في صوغ تعليقات على تلك الأعمال في مرحلة ملائمة.

وإدراج الأحكام والشروط العامة، وحماية سرية الخصوصيات (A/CN.9/WG.IV/WP.90، الفقرة ٣١).

#### التعليقات

١٤١- الغرض من هذه الاتفاقية هو تعزيز تطور وفعالية النقل الدولي للبضائع، بتسوية أوجه عدم اليقين القانونية ووضع مستويات للتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها أثناء العبور.

١٤٢- تشترط الفقرة ١ من المادة ٥ من الاتفاقية أن يصدر متعهد النقل المتعدد الوسائط مستند نقل متعدد الوسائط يكون، حسب اختيار المرسل، في شكل قابل للتداول أو غير قابل للتداول. وتنص الفقرة ٣ من تلك المادة على أن التوقيع على المستند يجوز أن يكون بخط اليد، أو مطبوعاً بالفاكسيميلي، أو مبصوماً بالثقب أو الختم، أو على صورة رمز، "أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط". ولا يلزم أن يكون المستند نفسه مطبوعاً على الورق، كما هو منصوص عليه بوضوح في الفقرة ٤ من المادة نفسها. ويجوز، إذا وافق الراسل على ذلك، إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط باستخدام وسيلة ميكانيكية "أو أي وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التي تنص المادة ٨ على أن يحتوي عليها مستند النقل المتعدد الوسائط". وفي تلك الحالة يجب على متعهد النقل المتعدد الوسائط، بعد أخذه البضائع في عهده، أن يسلم المرسل "مستنداً مقروءاً يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور، في حكم هذه الاتفاقية، مستند نقل متعدد الوسائط". وبينما لا تنص الاتفاقية على تعريف لعبارة "مستند"، فيبدو من سياق المادة ٥ أن مفهوم عبارة "مستند" قد يكون أعم من التعريف الضيق إلى حد ما لمصطلح "كتابة" في الفقرة ١٠ من المادة ١ من الاتفاقية، الذي يشمل، فيما يشمل، السرقة والتلصق.

١٤٣- يقصد بمقتضيات الشكل الخاصة بمستند النقل المتعدد الوسائط أن تسمح باستخدام وسائل الاتصال الإلكترونية. غير أنه يبدو من المشكوك فيه أن موازنة مقتضيات الشكل مع طرائق الاتصال العصرية قد يكون كافياً. ويبدو أن مستندات النقل المتعدد الوسائط تثير، مع ما يلزم من تعديل، نفس المسائل التي تنشأ بصدد سندات الشحن البحرية، بينما تثير المستندات غير القابلة للتحويل مسائل مماثلة للمسائل التي تثيرها مستندات النقل البحري المكافئة (انظر الفقرات ١٢٣-١٢٩).

١٤٤- إلى جانب المسائل التي تتعلق مباشرة بأنواع مستندات النقل التي تحكمها الاتفاقية، تحتوي الاتفاقية على أحكام أخرى يمكن أن تنشئ صعوبات أمام استخدام

١٣٨- أما العقبان القانونية التي قد تنشأ عن المقتضيات القانونية الخاصة بحفظ السجلات فيمكن أن تزال بواسطة تشريع ينفذ المبادئ المبينة في المادتين ٨ و ١٠ من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية. وتتناول المادة ٥ مكرراً من القانون النموذجي إدراج الأحكام والشروط. بيد أن القانون النموذجي لا يتناول مسائل أخرى تتصل، على وجه التحديد، بسير نظم التسجيل الإلكترونية (A/CN.9/WG.IV/WP.90، الفقرة ٣٢).

(ب) الأحكام التي تتوخى صراحة الإشعارات أو الاتصالات الخطية

١٣٩- تنص المادة ١١ من الاتفاقية على أنه، قبل بيع أي سفينة جبراً في دولة طرف، يجب على السلطة المختصة في تلك الدولة أن تكفل توجيه اخطارات بذلك إلى شتى السلطات والأشخاص. وعلى الرغم من أن الفقرة ٣ من نفس المادة تشترط أن ترسل تلك الاخطارات "كتابياً" فإن الحكم نفسه يعترف صراحة بأن الإخطار يمكن أن يرسل "إما عن طريق البريد المسجل، وإما بأية وسيلة إلكترونية أو وسيلة مناسبة أخرى تؤكد الاستلام".

#### الاستنتاجات

١٤٠- بالنظر إلى الطابع المعين للمسائل التي تطرحها نظم السجلات الإلكترونية، ترى الأمانة أن أفضل سياق لإجراء تحليل ممكن للمقتضيات التي تخص على وجه التحديد سير نظم التسجيل الإلكترونية في إطار الاتفاقية قد يكون عند نظر الفريق العامل في المسائل القانونية المتصلة بنقل الحقوق، ولا سيما الحقوق في السلع الملموسة، بوسائل إلكترونية (انظر الوثيقة A/CN.9/484، الفقرات ٨٧-٩٣).<sup>١</sup>

#### هاء- النقل المتعدد الوسائط

##### ١- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط

(جنيف، ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠)

الحالة: لم تدخل حيز النفاذ بعد (٦ توقيع؛ ١٠ أطراف).

المصدر: TD/MT/CONF/16.

الاتصالات الالكترونية. وتتصل تلك الأحكام أساسا بالإشعارات أو الاتصالات الكتابية (ولا سيما الإشعارات بملاك البضائع أو تلفها) وبأي تعهد أو اتفاق قائم بين الطرفين. ومسائل التجارة الالكترونية التي تطرحها تلك الأحكام شديدة الشبه في طابعها بالمسائل التي تثيرها الأحكام المناظرة الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (انظر الفقرات ١٣٠-١٣٢).

## الاستنتاجات

١٤٥- فيما يتعلق بالمسائل التي تثيرها البدائل الالكترونية لمستندات النقل المتعدد الوسائط (انظر الفقرتين ١٤٢ و١٤٣)، ترى الأمانة أن النظر في المسائل المعينة ذات الصلة قد يتجاوز نطاق جهود الفريق العامل الرامية إلى إزالة ما يواجه التجارة الالكترونية من عقبات في الصكوك الدولية القائمة المتعلقة بالتجارة. وقد يرغب الفريق العامل في أن يطلب من الأمانة أن تستشير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وأن تبلغ الفريق العامل، في مرحلة ملائمة، بأي أعمال قد يجري الاضطلاع بها فيما يتعلق بالمسائل التي نوقشت أعلاه.

١٤٦- وبشأن ما يتصل بالتجارة الالكترونية من مسائل أخرى في إطار الاتفاقية (انظر الفقرة ١٤٤)، قد يرغب الفريق العامل في أن ينظر في إمكانية تناولها في سياق مداواته حول استحداث صك دولي يعالج بعض مسائل التعاقد الالكتروني (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.95).

## ٢-الاتفاق الأوروبي المتعلق باخطوط الهامة للنقل الدولي المشترك

### والإنشاءات ذات الصلة، وبروتوكول الاتفاق (جنيف، ١

شباط/فبراير ١٩٩١)

الحالة: دخل حيز النفاذ في ٢٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣ (الاتفاق: ١٩ توقيعاً؛ و٢٣ طرفاً؛ البروتوكول: ١٥ توقيعاً؛ و٧ أطراف).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٧٤٦، الرقم ٣٠٣٨٢، ص. ٣.

## التعليقات

١٤٧- الغرض من هذا الاتفاق هو تيسير تشغيل خدمات النقل المشتركة والبنيات التحتية اللازمة لكفاءتها تشغيلها في أوروبا. ولم تجد الأمانة لدى استعراضها للاتفاق أي أحكام قد تكون لها صلة مباشرة بالتجارة الالكترونية.

## ثالثاً- التحكيم التجاري

### ١- اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها

(نيويورك، ١٠ حزيران/يونيه ١٩٥٨)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٧ حزيران/يونيه ١٩٥٩ (٢٤ توقيعاً؛ و١٢٨ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٣٣٠، الرقم ٤٧٣٩، ص. ٣.

## التعليقات

١٤٨- الغرض من هذه الاتفاقية هو استحداث قواعد موحدة بشأن الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها تحقق الثقة في فعالية عملية التحكيم كوسيلة لتسوية النزاعات عبر حدود الدول. وتنقسم الأحكام التي يمكن أن تسبب مشاكل إلى الفئات الثلاث المبينة أدناه.

(أ) الأحكام التي تشترط الشكل الكتابي لاتفاق التحكيم

١٤٩- تقضي الفقرة ١ من المادة الثانية بأن تعترف الدولة المتعاقدة بأي "اتفاق مكتوب" يتعهد فيه الطرفان بأن يحيلوا إلى التحكيم جميع الخلافات أو أي خلافات نشأت أو قد تنشأ بينهما بالنسبة لعلاقة قانونية محددة". ويعرف مصطلح "اتفاق مكتوب" في الفقرة ٢ من المادة نفسها بأنه يشمل أي "شرط تحكيم يرد في عقد أو اتفاق تحكيم موقع عليه من الطرفين أو وارد في رسائل أو بقرات متبادلة".

١٥٠- من المسلم به عموماً، كما هو مشار إليه في دراسة سابقة أعدتها الأمانة، أن عبارة "وارد في رسائل أو بقرات متبادلة"، الواردة في الفقرة ٢ من المادة الثانية، ينبغي أن تفسر تفسيراً عاماً لتشمل وسائل الاتصال الأخرى، ولا سيما التلكس (الذي يمكن أن يضاف إليه في هذه الأيام الفاكسيميلى). ويمكن توسيع نفس التفسير الغائي ليشمل التجارة الالكترونية، وهذه نتيجة ستكون متوافقة مع القرار الذي اتخذته اللجنة عندما اعتمدت قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية في عام ١٩٩٦ (انظر الوثيقة A/CN.9/460، الفقرة ٢٣). وتنشأ المشكلة من اقتران مسألة الشكل بالطريقة التي يحدث بها اتفاق التحكيم (أي إبرامه)، المعرب عنه بعبارة "رسائل أو بقرات متبادلة"، التي يمكن أن تفسر تفسيراً مفرط الحرفية بمعنى كتابات متبادلة.

السادسة والثلاثين، التي ستعقد في نيويورك من ٤ إلى ٨ آذار/مارس ٢٠٠٢. وقد يرغب الفريق العامل أيضا في أن يطلب من الأمانة أن تبلغه بالتقدم المحرز في تلك الأعمال، بهدف صوغ تعليقات عليها في مرحلة ملائمة.

## ٢-الاتفاقية الأوروبية بشأن التحكيم التجاري الدولي (جنيف، ٢١ نيسان/أبريل ١٩٦١)

الحالة: دخلت حيز النفاذ في ٧ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ (١٦ توقيعاً؛ ٢٨ طرفاً).

المصدر: الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٤٨٤، الرقم ٧٠٤١، ص. ٣٤٩.

### التعليقات

١٥٥- الغرض من هذه الاتفاقية هو تشجيع الاعتراف بعملية التحكيم وإنفاذها كوسيلة لتسوية النزاعات بين الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين في البلدان الأوروبية. وعلى الرغم من أن الاتفاقية لا تشترط بصفة محددة أن يكون اتفاق التحكيم كتابة أو أن يرد قرار التحكيم في مستند مطبوع فإن المسائل التي تثيرها هي أساساً نفس المسائل التي تثيرها اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها (انظر الفقرات ١٤٨-١٥٤).

### الاستنتاجات

١٥٦- لعل الفريق العامل يرغب في أن يحيط علماً بالأعمال التي يضطلع بها الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم) بشأن الشكل الكتابي لاتفاق التحكيم في إطار المادة الثانية من اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها وما يتصل بذلك من مسائل. وقد يرغب الفريق العامل في أن يلاحظ أن تلك المسائل سينظر فيها الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم) في المرة التالية في دورته السادسة والثلاثين، التي ستعقد في نيويورك من ٤ إلى ٨ آذار/مارس ٢٠٠٢. وقد يرغب الفريق العامل أيضا في أن يطلب من الأمانة أن تبلغه بالتقدم المحرز في تلك الأعمال، بهدف صوغ تعليقات عليها في مرحلة ملائمة.

### الحواشي

(أ) انظر أيضا الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 و Corr.3)، الفقرة ٢٩١.

(ب) المرجع نفسه، الفقرتان ٢٩٢ و ٢٩٣.

١٥١- وعملا بالولايات التي تلقاها الفريق العامل المعني بالتحكيم من اللجنة في دورتها الثانية والثلاثين، المعقودة في عام ١٩٩٩، ينظر ذلك الفريق العامل الآن، ضمن المواضيع الأخرى المدرجة في جدول أعماله، في اقتراحات ترمي إلى توضيح معنى المادة الثانية من الاتفاقية. وترد في تقرير الفريق العامل عن أعمال دورته الثالثة والثلاثين الحالة الراهنة لمداولاته (انظر الوثيقة A/CN.9/485، الفقرات ٦٠-٧٧)، كما ترد في ورقة العمل التي أعدت للدورة السادسة والثلاثين (A/CN.9/WG.II/WP.118).

(ب) الأحكام التي تشترط تقديم مستندات "أصلية"

١٥٢- يمكن، على وجه الخصوص، أن تنشأ صعوبات أمام استخدام الاتصالات الإلكترونية من الشرط الوارد في الفقرة ١ من المادة الرابعة والقاضي بأنه، من أجل الحصول على الاعتراف بقرار التحكيم وإنفاذه، يجب على الطرف الطالب أن يقدم ما يلي: "أ) القرار الأصلي مصدقا عليه حسب الأصول المتبعة أو نسخة منه معتمدة حسب الأصول؛ ب) الاتفاق الأصلي المشار إليه في المادة الثانية أو صورة منه معتمدة حسب الأصول". وبالنظر إلى الاهتمام المتزايد بآليات تسوية النزاعات بالاتصال الحاسوبي المباشر، يمكن أن تكون الفقرة الفرعية (أ) من هذا الحكم مصدر عدم يقين قانوني، وخصوصا في الدول التي لم تسن تشريعات تنفذ القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية، ولا سيما المادة ٨ منه، أو لا توجد لديها أحكام أخرى تقضي بالكفاؤ الوظيفي بين رسائل البيانات والمستندات الورقية الأصلية.

(ج) الأحكام التي تتوخى إمكانية تبادل إشعارات أو إعلانات بين الطرفين

١٥٣- تنص الفقرة ١ من المادة الخامسة على أنه يجوز رفض الاعتراف بقرار التحكيم وإنفاذه إذا وجد ما يثبت، في جملة أمور، "أن الطرف الذي يحتج ضده بالقرار لم يحظر على الوجه الصحيح بتعيين المحكم أو بإجراءات التحكيم أو كان لأي سبب آخر غير قادر على عرض قضيته".

### الاستنتاجات

١٥٤- لعل الفريق العامل يرغب في أن يحيط علماً بالأعمال التي يقوم بها الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم) فيما يتعلق بالشكل الكتابي لاتفاق التحكيم في إطار المادة الثانية من الاتفاقية وما يتصل بذلك من مسائل. وقد يرغب الفريق العامل في أن يلاحظ أن تلك المسائل سينظر فيها الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم) في المرة التالية في دورته

(ج) المرجع نفسه، الفقرة ٣٤٥.

\_\_\_\_\_