

Distr.: Limited
24 February 2003
Arabic
Original: French

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل المعني بالتجارة الإلكترونية
الدورة الحادية والأربعون
نيويورك، ٥-٩ أيار/مايو ٢٠٠٣

العقبات القانونية أمام تطوير التجارة الإلكترونية في الصكوك الدولية
ذات الصلة بالتجارة الدولية

تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الدولية

المحتويات

الصفحة

٢تجميع التعليقات	ثانيا-
٢المنظمات الدولية الحكومية	باء-
٢الاتحاد الدولي للنقل الطرقي	١-



ثانياً - تجميع التعليقات

باء - المنظمات الدولية الحكومية

١ - الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

[الأصل: بالفرنسية]

[٢٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢]

١ - يتابع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي باهتمام أعمال الأونسيرال الرامية إلى إزالة العقبات القانونية أمام تطوير التجارة الإلكترونية في الصكوك الدولية ذات الصلة بالتجارة الدولية. ويعرب عن تقديره للتحليل الرفيع المستوى للصكوك القانونية - ومن بينها الصكوك المتعلقة بالنقل الطرقي - الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.94.

٢ - وقد درس الاتحاد باهتمام المشروع الأولي لاتفاقية بشأن العقود [الدولية] المبرمة أو المثبتة برسائل البيانات. وبدراسة هذا المشروع الأولي، خصوصاً على ضوء الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (اتفاقية عقود النقل) المبرمة في ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦، يسوق الاتحاد الملاحظات التالية:

١ - المشروع الأولي للاتفاقية

المادة ١

الخيار ألف

٣ - يمكن أن يثير الحكم الذي ينص على أن "تنطبق هذه الاتفاقية على العقود المبرمة أو المثبتة باستخدام رسائل بيانات" مشاكل في التفسير. فجميع وسائل الاتصال بين طرفي عقد للنقل تتسم بطابع تكميلي وليس حصرياً. ومن ثم، يمكن أن يبرم اتفاق نقل دولي طرقي شفويًا باستخدام الهاتف، ويؤكد بتبادل مراسلات كتابية، ويثبت بوثيقة شحن صادرة بموجب اتفاقية عقود النقل في شكل إلكتروني. وليس واضحاً إن كانت الاتفاقية المقبلة تنطبق في هذه الحالة أم لا. وإذا أُكِّد انطباقها على الحالة المذكورة، فستواجهنا حينئذ الحاجة إلى تنسيق أحكام تكوين العقد، ليس عندما يبرم العقد إلكترونياً فحسب، بل أيضاً عندما يبرم شفويًا أو بتبادل مراسلات كتابية، لمجرد تبادل إحدى الوثائق التعاقدية (وثيقة الشحن الصادرة بموجب اتفاقية عقود النقل، على سبيل المثال) إلكترونياً. وأما إذا لم يؤكد هذا الانطباق على الحالة المعنية، فسيواجهنا حينئذ تضارب بين مجال الانطباق المذكور ومضمون الاتفاقية المقبلة.

٤- ومن شأن الفقرة ٣ من المشروع الأولي، التي تترك للأطراف حق إعلان عدم تطبيق الاتفاقية إلا على العقود التي تبرم بين طرفين يوجد مكان عملهما في دولتين مختلفتين، أن تستبعد عددا كبيرا من عقود النقل الخاضعة لاتفاقية عقود النقل، والمبرمة بين أطراف يكون مكان عملهم في نفس الدولة. والواقع، أنه ينبغي التمييز بين "العقود الدولية" و"النقل الدولي".

الخيار باء

٥- لا يتفق استخدام مصطلح "دولي" بالمعنى المقصود في المشروع الأولي مع مصطلح "دولي" بالمعنى المقصود في اتفاقية عقود النقل. فالاتفاقية الأخيرة (المادة ١-١) تعتبر أن النقل الدولي هو أي نقل يكون مكان تسلّم البضائع فيه ومكان التسليم المتوخى في بلدين مختلفين يكون أحدهما على الأقل بلدا متعاقدا. ويكون الأمر كذلك أيا كان مكان إقامة طرفي عقد النقل أو جنسيتيهما. ويستبعد تعريف المشروع الأولي، الذي ينص على أن العقد يعد دوليا (مما يسمح إذاً بتطبيق الاتفاقية المقبلة) إذا كان مكان عمل الطرفين، وقت إبرام العقد، يوجد في دولتين مختلفتين، عددا كبيرا من عقود النقل، الخاضعة لاتفاقية عقود النقل، والمبرمة بين أطراف تكون أماكن عملهم في نفس البلد.

المادة ٣

٦- يمكن أن يعتبر أي عقد نقل دولي طرفي "يثبت" بوثيقة شحن صادرة بموجب اتفاقية عقود النقل، ومعدّة في شكل إلكتروني، خاضعا، فيما يتعلق بتكوينه، للاتفاقية المقبلة، حتى عندما يكون هذا العقد قد أبرم شفويا أو كتابة. وتناديا لبروز مشاكل في التفسير، ينبغي تحديد نطاق الاتفاقية المقبلة على نحو أفضل (انظر الملاحظات بشأن المادة ١).

المادة ٥

٧- يشمل تعريف مصطلح "رسائل البيانات"، ضمن أشياء أخرى، "البرق والتلكس والنسخ البرقي". بيد أن الخيارين ألف وباء من المادة ١٣ من المشروع الأولي لا يبدو أنهما يراعيان هذا التعريف.

٨- وفقا للخيار ألف، لا يكون التوقيع مقبولا إذا لم تستعمل "وسيلة" لتحديد هوية الموقع. وهذا الحكم، إذا أبقى بصيغته الحالية، يمكن أن يزعزع الممارسة المتعلقة، على سبيل المثال، بتبادل وثائق تعاقدية بالنسخ البرقي. ووفقا للخيار باء، يعد شرط التوقيع مستوفي إذا

حملت "رسالة البيانات [...] توقيعاً إلكترونياً يكون موثقاً وملائماً...". ولا يفترض البرق والتلكس والنسخ البرقي استخدام توقيعات إلكترونية.

المادة ٨

٩- وفقاً لهذه المادة "يصبح قبول عرض ما نافذ المفعول في اللحظة التي يتسلم فيها مقدم العرض"، ويقصد به، حسب نص الفقرة (ز) من المادة ٥، "أي شخص طبيعي أو كيان قانوني يعرض السلع أو الخدمات"، ما يفيد الموافقة عليه.

١٠- بيد أنه خلافاً للناقل العام، الذي يعرض خدماته على أساس دائم، يجب على الناقل الطرقي أن يوافق على العقد. ويكون مُصدر الأمر بصفة عامة هو مقدم العرض (انظر J. Putzeys, *Le contrat de transport routier de marchandises*, الصفحتين ١١٣ و ١١٤). ويجب أن يقبل الناقل الطرقي طلب مقدم العرض لوسيلة النقل.

١١- ويترتب على ذلك، خلافاً لما هو منصوص عليه في المادة ٨، أن لحظة تكوين العقد تقابل، في أغلب الحالات، لحظة تسلّم مُصدر الأمر "ما يفيد الموافقة".

٢- مشاكل أخرى

١٢- تقترح السيدة جنيفيف بوردو، الأستاذة بجامعة باريس (مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.89)، أنه يكفي اتفاق تفسيري، حسب رأيها، لإزالة العقبات أمام التجارة الإلكترونية في المعاهدات القائمة.

١٣- وخلافاً لهذا الرأي، تذهب فرنسا (الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.93) إلى أن وضع اتفاق تفسيري للمعاهدات الموجودة من قبل لن يحقق الهدف المنشود. فالأمر لا يتعلق بالتفاوض بشأن اتفاق يفسر المعاهدات الموجودة من قبل أو يعدّها أو ينقحها، وإنما هو يتعلق بإبرام اتفاق جديد يقبل المعادل الإلكتروني.

١٤- وحسبما لاحظته الوفد السويسري (الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.98/Add.4)، وهو محق في ذلك، أن مسألة، تحديد ما إذا كان المطلوب هو تعديل المعاهدات القائمة أو مجرد إكمالها، لا يمكن تقريرها مسبقاً. ولمعالجتها لا بد من النظر في المعاهدات المعنية بصفة فردية. وبالتالي، لا يرى الوفد السويسري إمكانية تفادي ضرورة التنقيح باختيار شكل تفسير ذي حجية. وحسب ما يرى هذا الوفد فإن تغيير قواعد تفسير صك ما يعني تعديل ذلك الصك ولذلك يتعين معاملته كتنقيح.

١٥- ومع الشروع، حسب نصيحة الوفد السويسري، في النظر في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، يحرص الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على تأكيد أن واضعي هذه الاتفاقية أرادوا تجنبها مصير اتفاقية وارسو ومصير أحكام القانون البحري المتعلقة بسندات الشحن وعقد النقل البحري.

١٦- ومن ثم، تحتوي المادة الأولى، الفقرة ٥ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع على حكم ينص على أن: "يتمتع الأطراف عن إدخال تعديلات على هذه الاتفاقية بموجب اتفاقات خاصة ترم بين طرفين أو عدد من الأطراف فيها". وبفضل هذا الحكم يوجد، ما بين المحيطين الأطلسي والهادئ، صك واحد يحكم بصورة متسقة عقود النقل الدولي الطرقي. وبالنسبة لهذه الاتفاقية، فإن الوسيلة الوحيدة المتبقية هي اتفاق تكميلي يقبل المعادل الإلكتروني. ويستخدم هذه الوسيلة، من خلال بروتوكول تبادل البيانات الإلكترونية الملحق بالاتفاقية، الفريق العامل المعني بالنقل الطرقي التابع للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والذي يدرس الإضافة للاتفاقية التي صاغها واقترحها الأستاذ جاك بوتزيس وكذلك المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص.

الاستنتاجات

١٧- نظراً لأنه:

(أ) من أجل مراعاة خصائص النقل الطرقي، المبينة أعلاه، ينبغي أن تعدّل، تعديلاً جذرياً، عدة مبادئ اعتمدت بالفعل - قياساً على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع - من جانب واضعي المشروع الأولي لاتفاقية بشأن العقود [الدولية] المبرمة أو المثبتة برسائل البيانات؛

(ب) ولأنه بدأ بالفعل الاضطلاع بالأعمال الرامية إلى وضع الاتفاق التكميلي للاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع داخل اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة،

ويرى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أنه من المناسب عدم إدراج النقل الدولي الطرقي في المشروع الأولي للاتفاقية، بل أن يواصل، حسبما تقترحه مذكرة الأمانة (الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.94)، داخل إطار الأونسيترال "رصد الجهود الراهنة التي تبذل تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا" وأن يحاط علماً "في مرحلة لاحقة بالتقدم المحرز فيها". فمن شأن ذلك تجنب ازدواجية الجهود، التي تسبب ارتباكاً وتؤدي إلى نتائج غير متساوية.