

A

# الأمم المتحدة

Distr.  
GENERAL

A/CN.9/421  
14 March 1996  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

## الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الدورة التاسعة والعشرون  
نيويورك ، ٢٨ أيار/مايو - ١٤ حزيران/يونيه ١٩٩٦

### 报 告 书 关于电子数据交换的 联合国小组委员会 第三份报告

(斐济，二月，一九九六年二月八日)

#### 目 录

##### 页数

2	24-1	前言
9	25	第一部分 - 法律和决定
9	52-56	第二部分 - 在海上运输中使用电子数据交换的法律问题
10	21-27	第三部分 - 电子数据交换的可交易性和不可交易性
10	28-27	一般注释
11	31-39	2 - 法律制度
14	28-37	3 - 多种文本
15	29	4 - 纸质单证与非纸质单证
15	48-40	5 - 登记
18	52-49	6 - 电子签名
19	102-53	第三部分 - 在海上运输中使用电子数据交换的法律问题
19	52	货物运输单证的电子化
21	62-54	一般注释

## القرارات الصفرة

٢١	٥٨-٥٥	١ - نطاق مشروع المادة "س" ..... ٢ - علاقة مشروع المادة "س" بالأحكام الأخرى من مشروع القانون النموذجي ..... ٣ - امكانية توسيع المبادئ المتجلسة في مشروع المادة "س" ..... ٤ - مضمون مشروع المادة "س" ..... ٥ - النظر في أحکام مشروع المادة "س" فقرة بفقرة ..... ٦ - الفقرة (١) ..... ٧ - الفقرة (٢) ..... ٨ - الفقرة (٣) ..... ٩ - الفقرة (٤) ..... ١٠ - الفقرة (٥) ..... ١١ - الفقرة (٦) ..... جيم - أحکام اضافية يقترح ادراجها في مشروع المادة "س" ..... ١ - تطبيق القوانين أو اتفاقيات النقل الدولية ..... ٢ - القابلية للتداول أو عدم القابلية للتداول الخاصة بالحقوق الواردة في رسائل البيانات أو المثبتة بها ..... ٣ - الحالات التي قد تستخدم فيها المستندات الورقية ورسائل البيانات في نفس الوقت ..... رابعا - المناقشة الأولية للأعمال المقبلة المكنته ..... ألف - الأعمال المقبلة بشأن مسائل قانون النقل عدا المسائل المتعلقة بالتبادل الالكتروني للبيانات ..... باء - الأعمال المقبلة بشأن مسائل محددة تتعلق باستخدام التبادل الالكتروني للبيانات وما يتصل به من وسائل الاعلام ..... ١ - المعايير المكنته للتوصيات الرقمية ..... ٢ - مسائل السجلات ..... ٣ - الادراج بالاشارة ..... ٤ - مقدمة الخدمات الاعلامية ..... ٥ - استعراض الاتفاقيات الدولية الموجودة ..... المرفق
٢٢	٦٠-٥٩	
٢٣	٦٢-٦١	
٢٤	٦٣	
٢٤	٨٣-٦٤	
٢٤	٦٦-٦٤	
٢٥	٧١-٦٧	
٢٧	٧٧-٧٢	
٢٩	٨٠-٧٨	
٣٠	٨٢-٨١	
٣٠	٨٣	
٣٠	١٠٣-٨٤	
٣٠	٨٨-٨٤	
٣٢	٩١-٨٩	
٣٢	١٠٣-٩٤	
٣٧	١١٩-١٠٤	
٣٧	١٠٨-١٠٤	
٣٨	١١٩-١٠٩	
٣٨	١١١-١١٠	
٣٩	١١٢-١١٢	
٤٠	١١٤	
٤٠	١١٧-١١٥	
٤١	١١٩-١١٨	

## المرفق

نص تقريره إلى مشروع قانون الأونسيتزال النموذجي بشأن جوانب قانونية للتبادل الالكتروني  
للبيانات وما يتصل به من وسائل الاعلام

(صيغته التي وافق عليها فريق الأونسيتزال العامل المعنى بالتبادل الالكتروني للبيانات في  
دورته الثلاثين المعقدة في فيبينا في الفترة من ٢٦ شباط/فبراير إلى ٨ آذار/مارس ١٩٩٦) ....

## مقدمة

١ - عملا بالمقرر الذي اعتمدته اللجنة في دورتها الخامسة والعشرين<sup>(١)</sup> ، في ١٩٩٢ ، كرس الفريق العامل دوراته من الخامسة والعشرين الى الثامنة والعشرين لاعداد مشروع قانون الاونسيترال النموذجي بشأن الجوانب القانونية للتبادل الالكتروني للبيانات وما يتصل به من وسائل الابلاغ (وتعد تقارير هذه الدورات في الوثائق A/CN.9/373 و 387 و 390 و 406) . وكان معروضا على اللجنة في دورتها الثامنة والعشرين ، نص مشروع القانون النموذجي ، الى جانب مجموعة التعليقات التي أبدتها الحكومات والمنظمات المعنية (Add.1 to 3 A/CN.9/409) ،قصد استعراضه واعتراضه .

٢ - ونظر الفريق العامل في دورته التاسعة والعشرين في مشروع دليل لاشتراع القانون النموذجي (يرد تقرير تلك الدورة في A/CN.9/407) . ونظر الفريق العامل أيضا ، في اطار مناقشة عامة للأعمال المقبلة الممكنة ، في مسألتي الادراج بالإشارة وقابلية الحقوق في السلع للتداول في بيئة الكترونية . وفيما يتعلق بمسألة الادراج بالإشارة ، كان معروضا على الفريق العامل اقتراحان بمشروع حكم ، قدم أحدهما المراقب عن الغرفة التجارية الدولية (A/CN.9/WG.IV/WP.65) ، وقدمت الثاني المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايirlندا الشمالية (A/CN.9/WG.IV/WP.66) . وبعد المناقشة ، ذهب الرأي السائد الى أن مسألة الادراج بالإشارة لم تنضج بعد بما يتيح ادخالها في القانون النموذجي ، وانها تستحق مزيدا من الدراسة . وأعرب عن رأي مؤداه أن المسألة ينبغي تناولها في سياق الأعمال المقبلة بشأن قابلية الحقوق في السلع للتداول (A/CN.9/407) ، الفقرات من ١٠٠ الى ١٠٥ .

٣ - وفيما يتعلق بمسألة قابلية الحقوق في السلع للتداول والتحويل في اطار التبادل الالكتروني للبيانات ، كان معروضا على الفريق العامل مذكرتان مختصرتان ، قدمت احداهما المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية (A/CN.9/WG.IV/WP.66) وقدمت الثانية الولايات المتحدة الأمريكية (A/CN.9/WG.IV/WP.67) .

٤ - ولوحظ أن وظائف سندات الشحن التي قد تتأثر باستخدام وسائل الابلاغ بالتبادل الالكتروني للبيانات تشمل استخدامها : (١) كايصال يثبت تسلم الناقل للحمولة ؛ و (٢) كدليل على عقد النقل فيما يتعلق بالشروط العامة لهذا العقد والتفاصيل الخاصة المتعلقة بالسفينة وموانئ الشحن والتفریغ ونوع الحمولة وكميتها وحالتها ؛ و (٣) كوثيقة تحول لحامليها عددا من الحقوق ، بما

---

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة السابعة والأربعون ، الملحق رقم ١٧ (A/47/17) ، الفقرات ١٤٨ - ١٤٠ .

في ذلك حق المطالبة بالسلع واستلامها في ميناء التفريغ وحق التصرف في السلع وهي في ميناء العبور .

٥ - ومن السهل على التبادل الالكتروني للبيانات أن يؤدي الوظيفتين الأوليين بالنظر الى أن ايصال تسلم الحمولة و المعلومات المتعلقة بعقد النقل يمكن ابلاغها برسائل بيانات من قبيل UN/EDIFACT . ومن جهة أخرى فان الوظيفة الثالثة (كستد لحق الملكية) ، تشير عددا من الصعبات في بيته التبادل الالكتروني للبيانات بالنظر الى أنه يتعدى ، في حالة عدم وجود ورقة واحدة ، اثبات هوية المالك الوحيد الذي يستطيع الناقل أن يسلمه السلع دون المجازفة بأن يقاضيه طرف آخر بسبب خطئه في تسليم السلع . ولاحظ الفريق العامل في هذا الصدد أن المشكلة الأساسية التي تكتنف استخدام التبادل الالكتروني للبيانات في ابلاغ سندات الشحن تتمثل في ضمان تفرّد أو فرادة الرسالة التي يستند اليها الناقل في تسليم السلع . ولthen تنسى احتمالا كفالة تفرّد أي رسالة بيانات عن طريق التشفير ، فإنه لا يمكن استبعاد امكانية استخراج نسخ أخرى منها احتيالا أو خطأ . ولاحظ الفريق العامل أن من الممكن ايجاد حلول لهذه المشكلة في تقنيات الأمان أو ختم التاريخ أو ما الى ذلك ، أو عن طريق سجل مركزي يستطيع الحائز أن يسجل فيه حقوقه .

٦ - ولاحظ الفريق العامل أيضا أن أعماله بشأن قابلية سندات ملكية السلع للتداول والتحويل بوسائل التبادل الالكتروني للبيانات يمكن أن تتضمن اعداد قائمة أولية ب المجالات الممارسة التجارية التي يمكن شمولها : والمصادقة على اتفاقات قابلية الحقوق في السلع للتداول والتحويل بوسائل التبادل الالكتروني للبيانات ؛ واقرار معايير تتبع في الوقت المناسب تحويل حقوق ملكية السلع الى الأطراف التي سيكون لها حق ملكيتها أو القيام في وقت لاحق بتداول هذه الحقوق عبر التبادل الالكتروني للبيانات ؛ وتحديد أثر تداول سندات الملكية بالتبادل الالكتروني للبيانات ؛ واقرار قواعد تطبق عند الاقتضاء في توزيع التبعات ؛ والسجلات الالكترونية . ولوحظ فيما يتعلق بالسجلات الالكترونية أنها يمكن أن تكون حكومية أو مركبة أو خاصة ، وأن الفرض منها ، وحق الاطلاع عليها ، وادارتها ، وتكليفها ، وتأمينها ، وتوزيع التبعات المتعلقة بها ، وكفالة أمنها - كلها أمور قد تختلف باختلاف نوع السجل .

٧ - وعمد الفريق العامل الى اجراء مناقشة عامة تستهدف تحديد نطاق الأعمال المقبلة الممكنة والمسائل التي يمكن تناولها . وفيما يتعلق بنطاق الأعمال المقبلة ، ذهب اقتراح الى أنها ينبغي أن تشمل سندات ملكية السلع المنقولة بواساطة متعددة بالنظر الى أنها تؤدي أساسا نفس الوظائف وتثير قضايا متشابهة . وذهب اقتراح آخر الى أنه ولthen شملت الأعمال المقبلة سندات ملكية السلع المنقولة عموما ، فإنه ينبغي ايلاء اهتمام خاص لسندات الشحن البحري نظرا لأن مجال الشحن البحري هو المجال الذي يستأثر بالجانب الأكبر من التبادل الالكتروني للبيانات ، وهو المجال الذي تمس فيه الحاجة الى توحيد القانون بهدف ازالة العوائق القائمة واتاحة تطوير الممارسة .

٨ - وقيل تأييداً لذلك أن نظام التبادل الإلكتروني للبيانات ينحصر استخدامه حالياً في تبادل رسائل المعلومات في الطرق البحرية لشمال الأطلسي وليس من الممكن تطويره بدون تأييد من نظام قانوني يصادق على سندات الشحن الإلكترونية ويتيح التيقن بشأنها . وسيق مثلاً على ذلك أن ثمة حاجة إلى تيسير تسليم الحمولة في ميناء التفريغ دون إبراز سند شحن ورقي ، وهو أمر كثيراً ما يكون ضرورياً لعدد من الأسباب يذكر منها احتمال وصول الحمولة إلى ميناء التفريغ قبل وصول الوثائق اللازمة للتسليم . ومن الأسباب الأخرى أنه كثيراً ما يضطر المشتري إلى تسلم الحمولة وبيعها لكي يستطيع دفع ثمن الحمولة وتکاليف شحنها . وقيل فضلاً عن ذلك أن ثمة حاجة إلى إزالة الشكوك القانونية فيما يتعلق بمن يتحمل تبعه الحمولة التي لا تتفق مع مواصفاتها وقت التفريغ . وذكر أن الشاحن هو الذي يقدم عادة مواصفات السلع وأن سند الشحن يتضمن حكماً تنصلياً يفيد بأن الشاحن هو الذي أعد المواصفات ؛ وهذه الأحكام التنصالية لا تكون دائماً صحيحة . وقيل علاوة على ذلك أن ثمة حاجة إلى إنشاء نظير وظيفي يعادل ما يتميز به سند الشحن الورقي من تفرد يعد أمراً جوهرياً لادانة وظيفته كسند ملكية .

٩ - وكانت هناك اقتراحات أخرى تدعو إلى تناول جميع وثائق الملكية المتعلقة بالأموال الملموسة (مثل اتصالات المحاذن) أو جميع وثائق الملكية المتعلقة بالأموال الملموسة وغير الملموسة أو جميع الصكوك القابلة للتداول (أو حتى غير القابلة للتداول) . وأشار في معارضة هذه الاقتراحات إلى أن شمول مثل هذه المجموعة الكبيرة من الوثائق من شأنه أن يعقد العمل لأن هذه الوثائق تختلف في وظائفها ، الأمر الذي يستوجب وضع قواعد خاصة لكل فئة منها .

١٠ - وبعد المناقشة ، اتفق على أنه يمكن التركيز في العمل المقبل على وثائق النقل الإلكترونية مع إيلاء اهتمام خاص لسندات الشحن البحري الإلكتروني وأمكانية استعمالها في إطار القوانين الوطنية والدولية الراهنة المتعلقة بالنقل البحري . وبعد وضع مجموعة قواعد بشأن سندات الشحن البحري ، يمكن للفريق العامل أن يبحث مسألة ما إذا كان يمكن لهذه القواعد ذاتها أن تعالج المسائل الناشطة في مجال النقل المتعدد الوسائل أو إذا كان يلزم إعداد قواعد خاصة بهذه الأخيرة .

١١ - وبعد ذلك انتقل الفريق العامل إلى مناقشة المسائل التي يمكن معالجتها في سياق العمل المقبل بشأن سندات الشحن البحري . وذكرت عدة مسائل من بينها مسألة ضمان أن يكون سند الشحن الإلكتروني فريداً بحيث يمكن "حامله" من التصرف في البضائع بالوسائل الإلكترونية وهي في طريق العبور ، مع حماية الناقل من احتمال تسليمها لجهة غير صحيحة . واقتصرت عدة طرق يمكن بها معالجة هذه المسألة منها استعمال مفاتيح خاصة في الاتصالات بين الأطراف وشهادات الكترونية وبطاقات "ذكية" وسجلات وفيما يتعلق بالسجلات ذكر أنه يلزم وضع نظام قانوني لمعالجة مسائل مثل موضوع التسجيل ، والأطراف التي يمكنها التسجيل ، والأطراف التي يمكنها الاطلاع

على السجل ، ويمكن أن تترتب على التسجيل آثار بالنسبة إليها ، وسرية المعلومات المسجلة ودقتها وكمالها ، وتبعه الأخطاء ، والآثار المترتبة على الغير .

١٢ - وكان من بين المسائل الأخرى مسألة تعريف "العامل" في بيئة التبادل الالكتروني للبيانات . وذكر أنه في البيئة الورقية يعرف العامل على أساس الحيازة المادية لسند الشحن الورقي ، وأن العامل يكون محمياً من اكتساب الغير بحسن نية لحقوق في البضائع ، حيث أن حيازة سند الشحن تمثل إخطاراً للغیر . أما في بيئة التبادل الالكتروني للبيانات التي تستحيل فيها الحيازة ، فقد يحمي العامل بوسائل أخرى (مثل التسجيل واستعمال مجموعات مفاتيح عامة وخاصة) ، وقد لا يحمي على الإطلاق . وقيل إن ثمة مسألة أخرى تتعلق بحقوق والتزامات حامل ومصدر وثائق النقل الالكترونية (مثل حق العامل في اصدار تعليمات أثناء عبور البضائع والتزام المصدر بتلقي هذه التعليمات وتنفيذها) . وذكر أنه في البيئة الورقية تستند حقوق العامل إلى ثلاثة مبادئ هي : (١) أن سند الشحن لا يكون دليلاً قاطعاً على ملكية البضائع إلا بعد التظهير (قاعدة الدليل القاطع) ؛ و (٢) أن المظهر له هو الطرف الوحيد الذي يتحقق له المطالبة بتسليم البضائع في مكان التفريغ ؛ و (٣) أنه لا يتحقق إلا للمظهر له أن يصدر تعليمات إلى الناقل بتغيير العقد واجراء تظهير آخر . وذكر في هذا الصدد أن من الضروري دراسة القابلية للتداول في إطار القانون التجاري وقانون الأمن وقانون النقل . وشرح أن الملكية تكون عديمة القيمة إذا كانت تتكتسب بموجب القانون التجاري لكنها تفقد فعلاً بموجب قانون النقل لأنها لا يمكن ممارسة حق التوقف أو السيطرة .

١٣ - وذكر علاوة على ذلك أنه يمكن أن يكون للعامل حق تملك البضائع أو حق ملكية فيها أو الحق في تسلمه بموجب عقد بيع . وشرح أن أهم سؤال من وجهة نظر الناقل هو من يكون له حق حيازة البضائع أو بعبارة أخرى إلى من يجب على الناقل أن يسلم البضائع . وقيل أن هناك أيضاً مسألة أخرى هي مسألة توزيع التبعة فيما بين الشاحن والناقل والمرسل إليه وربما السجل .

١٤ - ومن المسائل الأخرى التي اقترحت دراستها : ما لتحويل وثائق النقل الالكترونية من آثار على أطراف ثلاثة (مثلاً عندما يكون التحويل نافذاً تجاه الناقل أو تجاه أطراف ثلاثة في سلسلة المظهر لهم أو تجاه أطراف ثلاثة لم ترد أسماؤهم في سند الشحن الالكتروني) ؛ وحقوق العامل الشرعي في حالة حدوث تحويل غير مشروع للبضائع ، وحقوق المحول له إذا اتضح أن سند ملكيته معيّب (ر هنا بحقوق الأطراف الأخرى) ؛ والوقت المناسب للتحويل في بيئة التبادل الالكتروني للبيانات ؛ والأولوية النسبية لكل من المطالبين المتعددين ببضاعة معينها ؛ والوقت المناسب للرسائل (مثلاً قد تنشئ بعض الرسائل المتعلقة بشروط سابقة على العقد حقوقاً والتزامات) ؛ والإدراج بالإشارة ؛ ومسائل الأمان (مبادئ التحقق من الهوية والتوثيق والنزاهة وعدم الفسخ) الرامية إلى زيادة القابلية للتداول في البيئة المفتوحة الخاصة بالتبادل الالكتروني للبيانات . وذكر أنه ينبغي النظر في مسائل الأمان فيما يتعلق بمجموعة كبيرة من مسائل القابلية للتداول ، وفيما يتعلق بمناقشة الفريق العامل لمسائل الأمان ، ولا سيما التشفير ، اتفق الفريق على

أن الأعمال التي يمكن أن تقوم بها الأونسيتار في المستقبل ينبغي ألا تؤثر في القواعد الالزامية المعتمدة للقانون الوطني لأسباب تتعلق بالسياسة العامة في دول معينة للحد من استخدام التشفير أو من تصدير تقنيات متصلة بالتشفير .

١٥ - وبعد المناقشة ، طلب الفريق العامل من الأمانة اعداد دراسة خل斐ة عن قابلية وثائق النقل الالكترونيه للتداول والتحويل مع ايلاء اهتمام خاص لوثائق النقل البحري الالكترونية ، مع مراعاة الآراء العرب عنها والاقتراحات المطروحة بشأن نطاق العمل المقبل والمسائل التي يمكن معالجتها . واقتراح ادراج عدة مواضيع أخرى في الدراسة ، منها تقرير عن المشاكل المحتملة لاستعمال التبادل الالكتروني للبيانات في مجال النقل البحري في ظل الصكوك الدولية الراهنة ، وتقرير عن الأعمال التي قامت بها المنظمات الأخرى في مجالات عمل ذات صلة . وأعرب في هذا الصدد عن رأي مفاده أن العمل المضطلع به في اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، أو مشروع بوليفرو ، يرمي إلى تيسير استعمال وثائق النقل الالكترونية ، ولكنه بوجه عام لا يتناول الآثار القانونية لوثائق النقل الالكترونية . وقيل انه ينبغي في الدراسة أن يولي اهتمام خاص للسبل التي يمكن أن يقدم بها العمل المقبل للأونسيتار دعماً قانونياً للأساليب الجديدة الجاري وضعها في ميدان التحويل الالكتروني للحقوق (A/CN.9/407) ، الفقرات ١٠٦ الى ١١٨ .

١٦ - اعتمدت اللجنة ، في دورتها الثامنة والعشرين المعقدة في عام ١٩٩٥ ، نص المادة ١ والمواد ٢ الى ١١ من مشروع القانون التموذجي . وفي ختام المناقشة المتعلقة بممشروع المادة ١١ لاحظت اللجنة أنها لم تكمل نظرها في مشروع القانون التموذجي ، وقررت أن تدرج مشروع القانون التموذجي ، مع مشروع دليل اشتراط القانون التموذجي ، في جدول أعمال دورتها التاسعة والعشرين التي ستعقد في نيويورك من ٢٨ أيار/مايو الى ١٤ حزيران/يونيه ١٩٩٦ . واتفق على استئناف المناقشة في الدورة التاسعة والعشرين للجنة بهدف وضع اللمسات الأخيرة على نص القانون التموذجي واعتماد دليل اشتراط القانون التموذجي في تلك الدورة .

١٧ - وفيما يتعلق بالأعمال المقبلة في مجال التبادل الالكتروني للبيانات ، نوهت اللجنة بأن هناك تأييداً عاماً أعرب عنه في الدورة السابعة والعشرين المعقدة في عام ١٩٩٤ ، لتوصية قدمها الفريق العامل في دورته السابعة والعشرين بأنه ينبغي الاضطلاع بأعمال تمهدية بشأن مسألة قابلية الحقوق في البضائع للتداول والتحويل في بيئه مح Osborne بمجرد استكمال اعداد القانون التموذجي . وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأنه استناداً إلى هذا الأساس جرت مناقشة أولية بخصوص الأعمال المقبلة التي يتعمّن الاضطلاع بها في ميدان التبادل الالكتروني للبيانات ، وذلك في إطار الدورة التاسعة والعشرين للفريق العامل (للاطلاع على تقرير عن تلك المناقشة ، انظر الوثيقة A/CN.9/407 ، الفقرات ١٠٦ الى ١١٨) .

١٨ - وبعد المناقشة ، أقرت اللجنة التوصية التي قدمها الفريق العامل بأن يعهد إلى الأمانة بإعداد

دراسة خلفية أساسية عن قابلية مستندات النقل بالتبادل الإلكتروني للبيانات للتداول والتحويل ، مع التأكيد بوجه خاص على مستندات النقل البحري بالتبادل الإلكتروني للبيانات (أنظر الفقرة ١٥ أعلاه) . وأعربت اللجنة عن رغبتها في أن الدراسة الخلفية المطلوبة ، التي قد يتطلب إعدادها تعاون منظمات أخرى مهتمة مثل اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، سوف تتيح الأساس لإصدار قرار مدروس بشأن جدوى واستصواب الأضطلاع بأعمال في هذا المجال .

١٩ - وكان الفريق العامل المعنى بالتبادل الإلكتروني للبيانات ، والمؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة ، قد عقد دورته الثلاثين في فيينا في الفترة من ٢٦ شباط/فبراير إلى ٨ آذار/مارس ١٩٩٦ . وحضر الدورة ممثلون عن الدول الأعضاء في الفريق العامل : الاتحاد الروسي ، الأرجنتين ، إسبانيا ، استراليا ، أكوادور ، ألمانيا ، أوروجواي ، ايران (جمهورية - الإسلامية) ، إيطاليا ، بلغاريا ، بولندا ، تايلاند ، الجزائر ، سلوفاكيا ، سنغافورة ، السودان ، شيلي ، الصين ، فرنسا ، المكسيك ، المملكة العربية السعودية ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية ، النمسا ، هنغاريا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان .

٢٠ - وحضر الدورة مراقبون عن الدول التالية : أذربيجان ، الأردن ، اندونيسيا ، باكستان ، البرتغال ، بيلاروس ، تركيا ، الجمهورية التشيكية ، الجمهورية العربية السورية ، جمهورية كوريا ، سري لانكا ، السويد ، سويسرا ، عمان ، غواتيمالا ، كازاخستان ، كندا ، لبنان ، المغرب ، هولندا .

٢١ - وحضر الدورة مراقبون من المنظمات الدولية التالية : مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ، المنظمة العالمية للملكية الفكرية (الويبو) ، المركز الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي بالقاهرة ، اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ ، الغرفة التجارية الدولية ، جمعية الاتصالات المالية السلكية واللاسلكية فيما بين مصارف العالم (سويفت) .

٢٢ - وانتخب الفريق العامل العضوين التاليين :

الرئيس : السيد خوسيه - ماريا أباسكار زامورا (المكسيك) :

المقرر : السيد ايون جن شوا (سنغافورة) .

٢٣ - وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية : جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.IV/WP.69) ، ومذكرة من اعداد الأمانة .

٢٤ - واعتمد الفريق العامل جدول الأعمال التالي :

- ١ - انتخاب أعضاء المكتب
- ٢ - اقرار جدول الأعمال
- ٣ - تحطيط الأعمال المقبلة بشأن الجوانب القانونية للتبادل الالكتروني للبيانات : مناقشة حول قابلية تداول وتحويل الحقوق في البضائع (سندات الشحن البحري)
- ٤ - مناقشة أولية لمواضيع أخرى ممكنة للأعمال المقبلة : مسائل التسجيل ، والادراج بالإشارة ، ومدونة قواعد السلوك لمقدمي الخدمات
- ٥ - مسائل أخرى
- ٦ - اعتماد التقرير

## أولا - المداولات والقرارات

٢٥ - ناقش الفريق العامل مسائل قابلية الحقوق في البضائع للتداول والتحويل في اطار مستندات النقل مع التركيز بشكل خاص على سندات الشحن البحري ، استنادا الى مذكرة أعدتها الأمانة (A/CN.9/WG.IV/WP.69) . وترد في الفرع الثاني أدناه المداولات والاستنتاجات التي توصل اليها الفريق العامل بخصوص تلك المسائل . وناقشت الفريق العامل أيضا نص مشروع أحكام أعدت بشأن تلك المسائل ، عملا بالولاية التي أسندتها اليه اللجنة ، في اجتماع مشترك لفريق الخبراء المخصص المشترك بين اللجنة الدولية للملاحة البحري والأونسيترال ، دعت الى عقده الأمانة . وبعد المناقشة ، اعتمد الفريق العامل نص مشروع تلك الأحكام ، مع اجراء بعض التعديلات . وقد لوحظ أن مشروع الأحكام المقترن سوف يعرض على اللجنة في دورتها التاسعة والعشرين المقرر أن يعقد في نيويورك في الفترة من ٢٨ أيار / مايو الى ١٤ حزيران / يونيو ١٩٩٦ ، من أجل اجراء استعراض نهائي وامكان ادراج اضافات في مشروع قانون الأونسيترال التموذجي بشأن الجوانب القانونية للتبادل الالكتروني للبيانات وما يتصل به من وسائل ابلاغ البيانات . وترد في الفرع الثالث أدناه مداولات واستنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع الأحكام ، كما يرد نص مشروع الأحكام في مرفق بهذا التقرير . وناقشت الفريق العامل أيضا مواضيع ممكنة للنظر فيها من أجل الأعمال المقبلة في مجالات التبادل الالكتروني للبيانات وقانون النقل . وترد في الفرع الرابع أدناه المداولات الأولية والاستنتاجات المبدئية للفريق العامل فيما يختص بتلك المواضيع .

## ثانيا - النظر في المسائل القانونية المتعلقة بمستندات النقل البحري في بيئه الكترونية

٢٦ - اتفق الفريق العامل منذ البداية على أنه عملا بالولاية التي تلقاها من اللجنة وبغية توفير

الأساس الذي يمكن اللجنة من اتخاذ قرار مدروس بشأن جدوى اعداد قواعد قانونية في مجال تحويل الحقوق بالوسائل الالكترونية ، سيشرع في تبادل عام للمعلومات بشأن القانون والممارسة المتبعة فيما يتعلق بمستندات النقل ، مع التركيز بشكل خاص على مستندات النقل البحري القابلة للتداول وغير القابلة للتداول .

## ألف - مستندات النقل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول

### ١ - ملاحظات عامة

٢٧ - جرى تبادل للآراء بشأن استخدام مستندات النقل البحري القابلة للتداول وغير القابلة للتداول . وتم الاتفاق في الفريق العامل على أن هناك اتجاهها في جميع أنحاء العالم نحو ترويج وثائق الشحن البحري غير القابلة للتداول . أما فيما يتعلق بتواتر استخدام مثل هذه المستندات غير القابلة للتداول عمليا ، فقد لفت انتباه الفريق العامل إلى نتائج دراسة استقصائية مؤخرا غرفة الشحن البحري الدولية . وأفيد بأن الدراسة الاستقصائية أسفرت عن أن سندات الشحن القابلة للتداول كاد يبطل استخدامها في بعض أنواع التجارة ، كما هي الحال على الخطوط البحرية القصيرة في شمال غرب أوروبا مثلا . أما على خطوط شمال الأطلسي ، بين أمريكا الشمالية وأوروبا الغربية ، فتستخدم المستندات غير القابلة للتداول في غالبية كبيرة جدا من الشحنات . وأشار إلى وجود أنواع عديدة من التجارة على هذه الخطوط حيث المسافات قصيرة وحيث تشجع متطلبات الاجراءات المستندية الحديثة السريعة الناشئة عن ذلك على استخدام المستندات غير القابلة للتداول .

٢٨ - وذكر من جهة أخرى أن استخدام سندات الشحن القابلة للتداول لا يزال سائدا في كثير من الخطوط أو العمليات التجارية الأخرى . وأشار إلى أنه على الرغم من أن هذا الوضع قد يكون ناشتا جزئيا عن مجرد الافتقار إلى ادراك الشاحنين والمصارف وأصحاب السفن والوكلاه منافع وثائق الشحن البحري ، فقد حددت غرفة الشحن البحري الدولية العوامل التالية باعتبارها عوامل تسهم في استمرار استخدام سندات الشحن القابلة للتداول ، وهي : تعليمات المصارف إلى المصدرین بأن يطالبو بمجموعة كاملة من سندات الشحن القابلة للتداول للمعاملات التي يتم الدفع فيها بموجب اعتمادات مستندية ؛ ولوائح الاستيراد الجمركية في بعض البلدان التي تفرض استخدام سندات الشحن القابلة للتداول ؛ وارتفاع معدلات رسم الدمغة التي تفرضها بعض البلدان على وثائق الشحن مقارنة بالي تفرضها على سندات الشحن القابلة للتداول ؛ واقتضاء بعض البلدان تقديم سندات الشحن الأصلية إلى أحد القنائل للتصديق عليها ؛ وعدم الاعتراف حتى وقت قريب بوثائق الشحن البحري في الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية والشروط التجارية الدولية الصادرة عن الغرفة التجارية الدولية ؛ وكون القواعد الموحدة للجنة الدولية للملاحة البحرية الخاصة بوثائق الشحن البحري تفتقر إلى صفة الاتفاقية الدولية التي تسعيها اتفاقية توحيد بعض

القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (المشار إليها فيما يلي باتفاقية وارسو) على وثائق الشحن الجوي ؛ وعدم قبول مؤمني البضائع ، في بعض الأحيان ، وثائق الشحن باعتبارها مستندات لدعم المطالبات المتعلقة بهوية الناقل ودليلًا على عقد النقل ؛ وعدم تشجيع خطوط الشحن البحري ، التي تسعى لضمان دفع أجراً للنقل قبل الإفراج عن البضائع ، على استخدام المستندات غير القابلة للتداول .

## ٢ - النظام القانوني

٢٩ - عكف الفريق العامل على مناقشة عامة حول التمييز الذي يتم بشكل عام بين مستندات النقل القابلة للتداول والمستندات غير القابلة للتداول في النظرية القانونية ، وحول الطرق التي يتجسد بها هذا التمييز في ممارسات النقل والتي قد يتوقع فيها أن يؤثر على استخدام الاتصالات الإلكترونية في هذا المجال . وتم الاتفاق على أن الوظائف التي تؤديها مستندات النقل تحتاج إلى تحليل فيما يتعلق بكل من العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل والعلاقة التعاقدية بين الشاحن والمرسل إليه . وذكر أن هناك علاقة تعاقدية أخرى ينبغي النظر فيها ، هي العلاقة بين المرسل إليه أو الشاحن والمؤسسات الائتمانية التي قد تصبح معنية بتمويل المعاملة الأصلية بين الشاحن والمرسل إليه .

٣٠ - وفي إطار العلاقة القانونية بين الشاحن والناقل ، أي في سياق عقد النقل ، اشير إلى أن هناك حاجة إلى مستند نقل أو نظيره الوظيفي أولاً باعتباره إيصالاً بالبضائع من الناقل وكذلك باعتباره دليلاً على عقد النقل . وبالإضافة إلى ذلك ، هناك حاجة إلى مستند النقل ليشمل ما يشار إليه عامة بأنه " الحق في السيطرة على البضائع " ، أي الحق في إعطاء التعليمات المتعلقة بالبضائع أثناء العبور . ولوحظ أن عبارة " الحق في السيطرة " تستخدم كوسم يبين الحق في إعطاء كافة أنواع التعليمات الجديدة إلى الناقل فيما يتعلق بالوفاء بعقد النقل . وكمثال على ذلك ذكر أن الحق في السيطرة يشمل التعليمات التالية : وقف البضائع أثناء العبور ؛ وتفریغ البضائع أو تخزينها أو تعديل مسارها ؛ و إعادة البضائع إلى ميناء التحميل ؛ وتسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأول المعين في مستند النقل في آية مرحلة من مراحل العبور ، وكذلك تغيير مكان تسليم البضائع . وفي إطار العلاقة التعاقدية بين الشاحن والمرسل إليه ، كما في سياق عقد البيع على سبيل المثال ، يمكن استخدام مستند النقل أو نظيره الوظيفي ليشمل " ملكية " البضائع ، أي حيازة الحق في المطالبة بتسليم البضائع والوفاء بالتزام البائع بموجب عقد البيع .

٣١ - وذكر أن وظيفة مستند النقل باعتباره إيصالاً بالبضائع من الناقل وباعتباره دليلاً على عقد النقل تتطبق بصورة عامة على جميع مستندات النقل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول . وفيما يتعلق بحق السيطرة على البضائع ، رئي بصورة عامة أنه لا يوجد شك في كون مستند النقل يشمل الحق في السيطرة المخولة بمبدئياً للشاحن ، بغض النظر عما إذا كان مستند النقل موسوماً بأنه " قابل

"للتداول" أم لا . أما فيما يتعلق بالطرق التي يمكن فيها للشاحن تحويل الحق المبدئي في السيطرة على البضائع ، الى المرسل اليه على سبيل المثال في حالة تلقي ثمن البضائع قبل شحنها أو أثناء عبورها ، لوحظ أن الحق في السيطرة يمكن أن يحول بموجب مستند نقل غير قابل للتداول ، وان كان يمكن اجراء مثل هذا التحويل بشكل أسهل بموجب سند شحن قابل للتداول . وأفيد بأن الحق في السيطرة المخول مبدئيا للشاحن يمكن تحويله اما من خلال تداول سند للشحن أو بتنفيذ شرط محدد في وثيقة الشحن البحري أو ، بعد اصدار وثيقة الشحن البحري ، من خلال شرط اضافي كثيرا ما يختتم على وثيقة الشحن البحري غير القابلة للتداول ليبين أن الشاحن لم تعد له سيطرة على البضائع . وفي حال عدم وجود شرط محدد يتطلب ادراجه بالضرورة موافقة الناقل ، تثبت وثيقة الشحن البحري الحق في السيطرة المخول للشاحن ولكن لا يمكن استخدامها لتحويل ذلك الحق . وأفيد بأنه بموجب النظم القانونية المطبقة على وسائل النقل غير البحرية ، يكون الحق في السيطرة مرتبطة بنسخة معينة من مستند النقل . وينفذ تحويل حق السيطرة بارسال نسخة محددة من وثيقة شحن تصدر ، مثلا ، بموجب اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ، أو وثيقة شحن جوي تصدر بموجب اتفاقية وارسو .

٢٢ - وأفيد بأن وظيفة مستند النقل باعتباره يشمل ملكية البضائع تخص بالتحديد سندات الشحن القابلة للتداول . وأشار الى أن المعاملات التي تنطوي على سندات شحن تربط عادة بين تحويل الحق في السيطرة وتحويل حقوق الملكية أو غيرها من حقوق حيازية في البضائع . ولهذا السبب فان سندات الشحن كثيرا ما توصف بأنها "أداة الرابط" بين عقد البيع وعقد النقل . وفي هذا الصدد ، ارثنى على نطاق واسع أن أية محاولة لاستبعاد نظر وظيفي لسند الشحن باعتباره سند ملكية ينبغي أن تسلم بالحاجة الى تحقيق تزامن بين تحويل الحق في السيطرة بموجب عقد النقل وتحويل الحقوق الحيازية بموجب عقد البيع .

٢٣ - وذكر أن الوظيفة المحددة لسند الشحن القابل للتداول باعتباره سند ملكية ، على الرغم من التسليم بها في جميع أنحاء العالم ، هي ذات أصل قانوني غير مؤكدة في بلدان عديدة ، ويبدو أنها متصلة في الممارسات المرعية أكثر مما هي متصلة في أية قاعدة قانونية . وأعطيت أمثلة على ذلك تبين أن النظام القانوني لسندات الشحن القابلة للتداول هو أساسا مزيج من الأعراف والممارسات البحرية المختلفة التي تطورت على مدى فترة طويلة من الزمن . ومع أن هذه الأعراف والممارسات المختلفة تتجسد في القانون التشريعي في بعض البلدان وفي السوابق القضائية في معظم البلدان ، فإن مجال مستندات النقل البحري يتسم بعدم التكافؤ في النظم القانونية المطبقة . كما تعاني الممارسة من عدم التكافؤ هذا . وكمثال على الصعوبات التي تصادف عمليا ، ذكر أن منازعات قد تنشأ بشأن أي الأطراف يحق له وقف البضائع أثناء العبور . فقد يواجه الناقل أوامر متضاربة من محاكم بلدان مختلفين استنادا الى تفسيرات متباعدة بشأن الطرف الذي له الحق في السيطرة على البضائع وفي ملكيتها . ولوحظ أنه لا توجد أية اتفاقية دولية تعالج حقوق وواجبات مختلف الأطراف المعنية المختلفة وتم الاتفاق بصورة عامة على أن امكانية وجودى القيام باعداد نظام قانوني موحد

لستاندات الشحن ، مع امكان توسيع ذلك ليشمل مستندات النقل الأخرى ، قد يحتاجان الى مزيد من المناقشة من قبل اللجنة (أنظر أدناه الفقرات ١٠٤ - ١٠٨) . بيد أنه تم الاتفاق بوجه عام على أن نواحي عدم اليقين والتفاوت الممكنة المتعلقة بالأصل القانوني لسند الشحن باعتباره سند ملكية ينبغي ألا تمنع الفريق العامل من محاولة استنباط نظير وظيفي لذلك السند بغية استخدامه في بيئه الكترونية . ولكن اعتماد نهج النظير الوظيفي سيكون غير ذي مفعول فيما يتعلق بضرورة حل المشاكل القانونية الجوهرية التي قد تكون قائمة منذ سنوات عديدة في سياق الممارسة التقليدية القائمة على أساس استخدام الورق . بيد أنه رئي أن من مزايا اعتماد هذا النهج توفير التوجيه بشأن كيفية تطور الممارسة الراهنة بحيث لا تصبح أقل كفاءة نتيجة للأخذ بالاتصالات الالكترونية .

٤٤ - أما عن كيفية التمييز ، حسب الممارسة المتبعه في الوقت الراهن ، بين مستندات النقل القابلة للتداول ومستندات النقل غير القابلة للتداول ، فقد أفيد بأن الفارق بين نوعي الصكوك ليس واضحا في كل الأحوال وبأن أحد الآثار المترتبة على الأخذ بأسلوب التبادل الالكتروني للبيانات قد يكون زيادة عدم الوضوح في الفارق بينهما . وأعطيت أمثلة عن الالتزامات السائد في بلدان مختلفة بخصوص تسليم البضائع . فذكر أن مستندات النقل تعتبر قابلة للتداول على أي حال بموجب قوانين بلدان معينة ، بصرف النظر عما اذا كانت تعتبر غير قابلة للتداول في البلد الذي أصدرت فيه أصلا . أما عن الممارسة المصرفية ، فقد ذكر أن المصارف في العديد من البلدان تشرط وجود سند ملكية قابل للتداول كي تستوثق من أن البضائع ضمان حقيقي لها . غير أنه أعرب عن رأي مفاده أنه لا يندر ، بمقتضى الممارسة المصرفية ، قبول وثائق الشحن البحري أو خلاف ذلك من مستندات النقل غير القابلة للتداول ، مثل وثائق الشحن الجوي ، لأغراض الاعتمادات المستندية ، وهي ممارسة يعترف بها أيضا بمقتضى الأعراف والمارسات الموحدة للاعتمادات المستندية (منشور الغرفة التجارية الدولية رقم ٥٠٠) . غير أنه أفيد بأن الأساس القانوني لتلك الممارسة المصرفية قد لا يوجد في تحويل أي حق بموجب مستند النقل وإنما في علاقات تعاقدية أخرى بين المصرف وعميله ، وذلك مثلا في إطار علاقة الحساب الرئيسي ، أو في اتفاق فردي يمنح تسهيلات ائتمانية ، أو في تنازل محدد من جانب طالب الاعتماد المستندي عن حقوقه ، أو في آلية معاملة أخرى قد يصبح المصرف بموجبها مرتهن البضائع . وأشار الى أنه في غالبية الأحوال يتحدد قبول المصرف لمستندات غير قابلة للتداول في سياق الاعتمادات المستندية بتقدير المصرف للملاءة المالية لمقدم الطلب ومدى توافر آليات قانونية خارجة عن نطاق مستند النقل يمكن للمصرف بواسطتها أن يحصل على نفس مستوى الأمان القانوني الذي كان سيترتب على تحويل مجموعة كاملة من سندات الشحن الأصلية .

٤٥ - وأما عن الآخر الذي يمكن توقعه على الممارسات السالفة الذكر من جراء استخدام الاتصالات الالكترونية ، فقد ذكر أن استخدام رسائل البيانات سوف يقلل بدرجة أكبر من التمييز عمليا بين مستندات النقل القابلة للتداول والمستندات غير القابلة للتداول ، على الأقل بالنسبة الى تحويل الحق في السيطرة على البضائع . وبصدق توخي تبادل عدد من الرسائل الالكترونية بين

الأطراف المعنية ، وذلك مثلاً بمقتضى قواعد سندات الشحن الالكترونية (المشار إليها فيما يلى بقواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية) ، لتحول محل اصدار وتحويل مستند نقل ورقي ، أفيد بأن نفس الرسائل سوف يتم تبادلها بين الشاحن والناقل والمرسل اليه والمصرف ، بصرف النظر عما اذا كانوا سيعتمدون على مستند قابل للتداول أو على مستند غير قابل للتداول في بيته ورقية .

٣٦ - ومع ذلك ارتئي عموماً أن مثل هذه التغييرات العملية التي يمكن توقعها من الأخذ بالتبادل الالكتروني للبيانات لن تكون ذات أثر مباشر من حيث التمييز القانوني بين مستندات النقل القابلة للتداول والمستندات غير القابلة للتداول ، وهو تمييز سائد في بلدان كثيرة وتترتب عليه عدة مقتضيات الزامية تتعلق بوسم مثل هذه المستندات . وفي هذا الصدد ، استرعى انتباه الفريق العامل الى أن أشكالاً معينة من رسائل "اديفاكت" (EDIFACT) تتبع امكانية استخدام عدد من الرموز للإشارة الى أي حقوق تحول مع المعلومات الواردة في الرسالة . وارتئي عموماً أنه سوف يلزم ، في حدود المستطاع ، الاحتفاظ بالتمييز بين الحقوق القابلة للتداول والحقوق غير القابلة للتداول في أي نظير وظيفي لمستندات النقل (للاطلاع على بقية المناقشة ، انظر أدناه الفقرات ٨٩ - ٩١) .

### ٣ - تعدد النسخ الأصلية

٣٧ - طرح سؤال عن كيفية الجمع بين استخدام الاتصالات الالكترونية والممارسة المتبعة في الوقت الراهن والمتمثلة في اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من سند الشحن . وأشار الى أن هذه الممارسة ناجمة عن مقتضيات قانونية في بلدان معينة توجب اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة ، وذلك مثلاً بغية تقديم نسخة أصلية من سند الشحن الى السلطات الجمركية . ورداً على ذلك ، أفيد بأن استخدام الاتصالات الالكترونية يكاد يحول بالضرورة دون اصدار نسخ أصلية متعددة ، حيث أن النظم الالكترونية سوف تكون مزودة بوسائل أمنية يقصد بها منع استنساخ الرسائل على هذا النحو . وأشار الى أن النظير الوظيفي لسند الشحن سيكون بذلك نظيراً لمجموعة كاملة من سندات الشحن . وحسب ما هو متبع في الوقت الراهن ، لا يمكن أن يمارس حق السيطرة على البضائع سوى حائز مجموعة كاملة من سندات الشحن ، وان أمكنت المطالبة بتسلیم البضائع بتقديم نسخة أصلية واحدة فقط من سند الشحن . وفي حين كان الرأي الغالب في الفريق العامل أن التغيير المتوقع حدوثه من الأخذ بالتبادل الالكتروني للبيانات ينبغي أن يعتبر تحسيناً للممارسة الحالية وفرصة سانحة لعدد من الدول لتحديث تشريعاتها ، أثير تساؤل عما اذا كان من الملائم أن يشجع القانون النموذجي انشاء ممارسة جديدة للتبادل الالكتروني للبيانات لن يكون من شأنها أن تكون مجرد محاكاة للممارسة الورقية بل أن تدخل عليها تغيراً جوهرياً من هذه الناحية .

٣٨ - ورداً على ذلك ، وأشار الى أنه مع تطور التبادل الالكتروني للبيانات لن تعود هناك حاجة واضحة الى حماية المصدر من خطر فقدان الوثيقة الأصلية . واضافة الى ذلك ، أفيد بأن أحکام مشروع القانون النموذجي والحكم الاضافي المقترن الوارد في مشروع المادة "س" لا تؤثر على

الأحكام القانونية التي قد تنص على اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة في دول معينة . وعلاوة على ذلك ، أفيد بأن القواعد القانونية مثل قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية لا يترتب عليها منع اصدار نسخ أصلية متعددة من سندات الشحن . وفي حين أنه لم يكن من المزمع اصدار نسخ أصلية متعددة ، فان ذلك ليس أمرا محالة بمقتضى هذه القواعد ، وان كان اصدار عدة نسخ أصلية سوف يستلزم اصدار عدة مفاتيح خاصة لسند الشحن الواحد .

#### ٤ - الجمع بين المستندات الورقية ونظيراتها غير المادية

٣٩ - طرحت أسئلة بشأن احتمال تفاعل التبادل الالكتروني للبيانات مع معاملات تنجذب بواسطة تحويل مستندات ورقية . وارتدي عموما أنه قد يتعمّن على القانون النموذجي أن يتطرق لأوضاع قد تستخدم فيها أساليب الاتصالات الورقية والتبادل الالكتروني للبيانات في آن واحد في سياق معاملة ما . وكان ثمة اقتراح بأنه في حالة تحويل سند شحن ورقي إلى سلسلة من رسائل البيانات بعد اصداره في شكل مستند ورقي فإنه سيتعين وجود أحكام محددة من أجل تجنب استخدام المستند الورقي الأصلي في مرحلة لاحقة من المعاملة ، سواء أكان ذلك بحسن نية أو احتياليا . وذكر في الرد على هذا الاقتراح أنه قد تحدث أيضا أثناء عملية النقل ، بمقتضى الممارسة الورقية المتبعه حاليا ، تغييرات تستلزم اصدار سند شحن جديد ، مثلما يحدث عندما تقسم شحنة كانت مرسلة أصلا الى مرسل اليه واحد وتوزع بين عدد من المرسل اليهم في وقت لاحق لذلك . وفي مثل هذا الوضع يلغى سند الشحن الأصلي وتصدر سندات شحن جديدة . غير أن الرأي السائد كان أن المسألة قد تكون أكثر تعقيدا اذا استخدمت طرائق مختلفة للاتصال وأن الأمر قد يحتاج الى وجود أحكام محددة . أما عن أفضل طريقة لمعالجة هذه المسألة ، فقد تمثل أحد الاقتراحات في ادراج أحكام في نص مشروع القانون النموذجي . ودعا اقتراح آخر الى استرقاء انتباه المشرعين الى احتمال سن القانون النموذجي بخصوص المسألة عن طريق تنويعه في دليل الاشتراك . وتم الاتفاق على أنه ينبغي مواصلة النظر في الحاجة الى وضع قواعد لتجنب التمييز ضد أطراف تواصل الاعتماد على المستندات الورقية ، وكذلك من أجل حل التنازع المحتمل في الحقوق التي يتم تبيينها ، في أي وقت من الأوقات ، في شكل الكتروني وفي شكل مستندات ورقية في آن واحد والتي قد تحول في هذين الشكلين المختلفين . وكان هناك اقتراح بوجوب وضع قاعدة مؤداها أنه لا يجوز تداول حق ورقي ونظيره الالكتروني في آن واحد في أي وقت معين من الأوقات (للاطلاع على بقية المناقشة ، انظر أدناه الفقرة ٧٦ والفقرات ٩٢ - ١٠٣ ) .

#### باء - السجلات

٤٠ - لاحظ الفريق العامل أنه عند تصميم نهج وظيفي ازاء اقرار قواعد لسند الشحن الالكتروني (أنظر A/CN.9/WG.IV/WP.69 ، الفقرات ٤٩-٥٢) ، كانت هناك بنوع خاص وظيفتان ملازمتان لسند الشحن الورقي وتطرحان صعوبات خاصة : وهاتان الوظيفتان هما قدرة حامل سند الشحن على نقل

حق الشاحن في السيطرة على البضائع ، والقدرة على نقل سند ملكية البضائع . وتقضي هاتان الوظيفتان توافر ضمان بأن حق السيطرة أو سند الملكية قد نقل إلى الشخص المقصود وليس إلى أي شخص غيره (وتلك هي سمة "الفرد" أو "الفرادة" التي تتسم بها الرسالة) . ورئي أن من الضروري لإحداث مناظر الكتروني لهاتين الوظيفتين تكون له سمة التفرد المطلوبة ، إنشاء شكل من أشكال "السجل" للمعلومات المتعلقة بالنقل ؛ وان وجدت وسائل أخرى ممكنة .

٤١ - وتناولت المناقشة عدة طرق مختلفة يمكن بها إنشاء سجل من هذا القبيل . ومن هذه الطرق ، الطريقة التي تنص عليها قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية . فبموجب هذه القواعد ، يتولى الناقل أمر القيام بوظيفة السجل ، بمعنى أن الناقل يعطي للشاحن رمزا سريا فريدا ("مفتاحا خاصا") وأن الشاحن ، بامتلاكه لهذا المفتاح الخاص ، يكون الشخص الوحيد الذي يمارس سيطرة على البضائع ويحتفظ بسند ملكيتها ، إلى أن يأمر الشاحن الناقل ، باستخدامه ذلك المفتاح الخاص ، بالغاء المفتاح الخاص الذي أصدره وأصدار مفتاح خاص جديد ووحيد إلى مالك جديد لتلك الحقوق . وبذلك يعتبر الطرف الذي يملك المفتاح الخاص صاحب حق السيطرة على البضائع وصاحب سند ملكية البضائع . ومن خلال الاحتفاظ بالمعلومات عن المفتاح الخاص وأصدار أي مفاتيح خاصة جديدة ومتعاقبة ، يعمل الناقل بمثابة سجل للمعلومات الوحيدة عن الحقوق في البضائع .

٤٢ - وثمة طريقة أخرى لإنشاء سجل هي الطريقة المتبعة في مشروع "بوليرو" (أنظر A/CN.9/WG.IV/WP.69 ، الفقرات ٨١-٧٩) . ونظام بوليرو شبيه بنظام قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، باستثناء أن الشخص الذي يسجل ويحفظ المعلومات عن الشخص الذي يملك حقوقا في البضائع ليس هو الناقل وإنما هو كيان آخر غيره . وتثير مشاركة كيان بهذا أسللة عن أمور مثل من يكونه الشخص الذي يتصرف ماسك السجل نيابة عنه : والمسؤولية عن الهالك الذي يمكن عزوه إلى قصور في برنامج الحاسوب ؛ والمسؤولية عن إهمال السجل .

٤٣ - ولوحظ أنه على حين أن كلتا الطريقتين صمتا لكي تعالجا على وجه التحديد رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات التي تحل محل سندات الشحن ، فإن طريقة قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية لم تختبر في واقع الممارسة ، ولم تتجاوز طريقة "بوليرو" اختبارها كمشروع تجريبي يشارك فيه عدد مختار ومحدود من التجار والنقلين .

٤٤ - وأبديت ملاحظات شتى فيما يتعلق بالطريقتين . فبموجب قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، ستكون لدى الناقل معلومات عن هوية كل من يتعاقبون على ملكية البضائع ؛ ولوحظ أن هذه المعلومات لم تتوافر بالضرورة للنقل ، وكثيراً ما لم تتوافر له ، في حالة سند الشحن الورقي . وقيل إن هذه المعرفة تيسّر على الناقل أمر الاشتباه في أن الشخص الذي يقدم نفسه على أنه حامل المفتاح الخاص ليس هو المالك الشرعي للبضائع ، وتيسّر اكتشاف أمره . أما في حالة مشروع

"بوليرو" ، الذي يقضي بأن يحتفظ بالمعلومات عن كل من يتعاقبون على ملكية البضائع شخص آخر غير الناقل ، يطرح السؤال عما إذا كان ينبغي أن يكون للناقل حق الوقوف على المعلومات عن هوية كل من يتعاقبون على ملكية البضائع . وهذا السؤال الذي اختلف بشأنه الآراء ، والذي سيؤثر في مدى قبول المنتفعين لمشروع "بوليرو" ، لا يزال ينتظر الجواب .

٤٤ - وترتب على مسألة حق الوقوف على معلومات عن بائعي ومشتري بضائع الترانزيت (المرور العابر) ضرورة النظر في المسألة الأعم المتمثلة في سرية المعلومات المتعلقة بالشحن والمخزون في شكل الكتروني . وينحصر بالذكر من بين الأمور التي أشير إليها في هذا الصدد : استخدام تقنيات التشفير ؛ وحق وقوف المسؤولين عن انفاذ القوانين على المعلومات ؛ وما إذا كان يمكن ، بمقتضى قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، إرسال البضائع لا إلى شخص مسمى ولكن إلى حامل المفتاح الخاص ؛ والامكانيّة المتاحة لشخص ظهر له سند شحن أن يخفى هويّة الشاحن عن الشخص أو الأشخاص التاليين المظهر لهم ، مما يمكن تحقيقه بالحصول من الناقل على سند شحن جديد يظهر عليه اسم الشاحن باعتباره المظهر له . ورتئي عموماً أن مسائل السرية تتأثر ب مجالات شتى من القانون ، مثل قانون الشحن والقانون الجنائي ، كما تتأثر بالأعراف التجارية ، وبالتالي فإن محاولة ايجاد حل لها تتجاوز نطاق مشروع القانون التمودجي . وفضلاً عن ذلك فإنه أيّاً كانت نظم التسجيل التي ستستخدم ، فإن مستوى السرية وتدابير تأمينها سيتعين أن تكون مقبولة لدى المنتفعين . ولوحظ في هذا الصدد أن مسألة السرية في سجل كالسجل الذي ينص عليه نظام "بوليرو" ، والذي يزمع تضمينه معلومات عن عدد كبير من الصفقات ، تتسم احتمالاً بقدر من الحساسية يفوق القدر الذي تتسم به سرية سجل ينشأ بمقتضى قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية حيث تقتصر المعلومات التي يحفظها الناقل على معلومات عن البضائع الموجودة في عهدة ذلك الناقل .

٤٥ - ثم لوحظ بعد ذلك أنه بموجب سند شحن ورقي ، يتحمل الناقل المسؤولية عن أي سوء تسلیم للبضائع ، أي تسليمها إلى شخص ليس هو حامل سند الشحن . وقيل إن هذه المسؤولية تكاد تكون هي ذاتها بموجب قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية من حيث أن الناقل يكون مسؤولاً عن التحقق من هوية الشخص الذي له حق تسلم البضائع (لكونه الشخص الحامل للمفتاح الخاص) ومسؤولًا عن تسلیم البضائع للشخص المناسب . وبالنظر إلى توافر هذا التوازي في المسؤولية ، ليس ثمة ما يدعو إلى صوغ أحكام خاصة بشأن مسؤولية الناقل عن سوء تسلیم البضائع بمقتضى قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية .

٤٦ - ومن جهة أخرى فيموجب مشروع "بوليرو" قد لا يتحمل الناقل تبعه سوء تسلیم البضائع إذا كان سوء التسلیم قد نشأ عن خطأ ارتكبه ماسك السجل أو عن قصور في برنامج الحاسوب . وعلى ذلك فإن نظام "بوليرو" يثير ، من وجهة نظر أصحاب البضائع المشحونة ، مسائل يذكر منها توزيع المخاطر الناجمة عن سوء التسلیم بين صاحب الشحنة والناقل وماسک السجل ، ومعيار التبعه في

حالة نشوء سوء التسليم عن خطأ ما . وقيل ان الاجابة عن هذا السؤال تعد أمرا حاسما للنجاح في اطلاق المشروع .

٤٨ - ذكر شكل ثالث من أشكال السجل هو الشكل الذي يستخدم في بعض الدول لتسجيل صفات الأسهم والسنادات في شكل الكتروني . وتعمل هذه السجلات نموذجيا بترخيص من الدولة ، وينفرد ماسكتوها بحق وواجب اثبات تلك الصفات . ومن الفروق الهامة بين هذا السجل والسجل الذي ينشأ بموجب قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية أو بمقتضى مشروع "بوليفرو" ، هو أن حق الاطلاع على سجل صفات الأسهم والسنادات تقتصر عادة على ساشرة الأوراق المالية ، في حين أن الأشكال الأخرى من السجلات يقصد بها أن تكون متاحة لدائرة أوسع من الأشخاص التجاريين مثل مشتري البضائع وبائعها أو وكلاء الشحن أو المصارف .

#### جيم - التوقيعات الرقمية

٤٩ - استمع الفريق العامل الى عرض قدم عن "التوقيعات الرقمية" ، أي الرموز الرياضية المستخدمة في الرسائل الالكترونية للتحقق من : أن بيانات رسالة معينة صدرت عن شخص معينه (وظيفة التوثيق) ؛ أن بيانات الرسالة لم تغير بعد إنشائها أو نقلها (وظيفة التحقق من سلامة الرسالة) ؛ وأن الشخص الذي يتسلم الرسالة لا يستطيع أن يغيرها بعد تسلمه (وظيفة عدم التنصل) .

٥٠ - ذكر في البداية أن تكنولوجيا التوقيع الرقمي ليست سوى واحدة من الأساليب المستخدمة حاليا في واقع الممارسة للتحقق من أمن الرسائل الالكترونية وليس بالضرورة مناسبة لجميع أنواع الرسائل الالكترونية . ولوحظ من جهة أخرى أن من هذه الأساليب الأخرى ، مثل الأسلوب القائم على استخدام بطاقات مرمرة في أجهزة معينة ، تعرف عادة باسم "البطاقات الذكية" (Smartcards) ، لم يكتمل بعد تطويرها .

٥١ - وشرح أنه باستخدام أجهزة وبرامجيات معينة ، يستطيع التجار أن ينشروا زوجا من الرموز الرياضية ، أي مفتاحا خاصا لا يعرفه إلا منشئه ، و"مفتاحا عاما" يعرفه الجمهور . وذكر فضلا عن ذلك أن التوقيع الرقمي جاء نتيجة للجمع بين رمز رياضي وضعه منشئه لتأمين تفرد وخصوصية الرسالة وبين المفتاح الخاص والمفتاح العام للمنشئ . وبواسع متلقي رسالة البيانات هذه ، مستعينا ببرامجيات معينة للفصل بين الرسالة وبين التوقيع الرقمي ، أن يتحقق من سلامة رسالة البيانات ومن هوية منشئها .

٥٢ - ورد على سؤال طرح ، وضح أن من بين المشاكل التي تنشأ في سياق استخدام التوقيعات الرقمية ، انعدام اليقين حول المفاتيح العامة للتجار . وللتتصدي لهذه المشكلة ، عمد في الممارسة الى استخدام أطراف ثلاثة مؤتمنة تعرف باسم سلطات التصديق ، وتكون خاصة أو عامة ، وتمثل

وظيفتها في اصدار شهادات بهوية التاجر وابداعها مفتاحا عاما يستخدم في الرسائل الالكترونية . وذكر أن عدد سلطات التصديق آخذ في التزايد بسرعة . غير أنه بالنظر الى أن عملياتها تستند الى تكنولوجيا جديدة لا يزال يتسع اثبات كفاءتها بعضي فترة استخدام أطول ، فما زال هناك قدر من الافتقار الى اليقين بشأن ما اذا كانت سلطات التصديق ستتمكن من تلبية حاجة الرسائل الالكترونية الى الأمان تلبية كاملة .

**ثالثا - النظر في مشروع أحكام قانونية نموذجية بشأن  
مستندات النقل البحري في بيئة الكترونية**

٥٢ - استند الفريق العامل في مداولاته الى نص مشروع مادة كانت قد عرضت عليه في مذكرة أعدتها الأمانة للدورة الحالية نتيجة اجتماع عقده فريق خبراء مختص مشترك بين اللجنة الدولية للملاحة البحرية والأونسيترال (A/CN.9/WG.IV/WP.69) ، الفقرة ٩٥ . وفيما يلي نص مشروع هذه المادة :

**"مشروع المادة 'س' - عقود النقل المنطوية على رسائل بيانات"**

"(١) تطبق هذه المادة على أي من الأفعال التالية المرتبطة بعقد النقل أو المضطلع بها تنفيذا له :

"(أ) التزويد بعلامات البضاعة أو عددها أو مقدارها أو وزنها ؛

"(ب) بيان طبيعة البضاعة أو قيمتها أو التصريح عنها ؛

"(ج) اصدار ايصال بالبضاعة ؛

"(د) تأكيد أن البضاعة قد جرى تحميلها ؛

"(هـ) إبلاغ أي شخص بشروط العقد وأحكامه ؛

"(ز) توجيه تعليمات الى الناقل ؛

"(زهـ) المطالبة بتوصيل البضاعة ؛

"(زهـهـ) الاذن بالافراج عن البضاعة ؛

"٣" الاخطار بوقوع فقد أو تلف في البضاعة :

"(د) توجيه أي اخطار آخر يتعلق بتنفيذ العقد :

"(ه) التعهد ، بصورة قطعية أو غير قطعية ، بتسليم البضاعة إلى شخص معين بالاسم أو إلى شخص مرخص له بالمطالبة بالتسليم :

"(و) اعطاء حقوق في البضاعة أو اكتسابها أو التخلص عنها أو التنازل عنها أو نقلها أو تداولها :

"(ز) اكتساب أو نقل الحقوق [، بما في ذلك حقوق المقاضة ،] والواجبات المندرجة في إطار العقد :

"(٢) حيالاً تقتضي قاعدة قانونية أن تكون المعلومات المقدمة ، عند القيام بأي من الأفعال المذكورة في الفقرة (١) ، مكتوبة أو في شكل مستند ، كيما يتسمى الشخص ما أن يضطلع بواجب ما أو يؤديه أو أن يكتسب حقاً ما أو يمارسه فيما يتصل بعقد النقل أو تنفيذاً له ، أو تنص على عواقب معينة إذا لم تكون المعلومات مكتوبة ، تكون تلك القاعدة مستوفاة إذا كانت المعلومات متضمنة في رسالة بيانات واحدة أو أكثر .

"(٣) إذا كان يقصد ، من خلال أي من الأفعال المذكورة في الفقرة (١) ، أن يصبح حق أو واجب ما محصوراً في شخص واحد ، وكانت هناك قاعدة قانونية تستوجب ، إنفاذًا لذلك القصد ، إبلاغ ذلك الشخص بالمعلومات المتعلقة بالحق أو الواجب في شكل مكتوب أو في مستند ورقي ، تكون تلك القاعدة مستوفاة إذا كان تبليغ المعلومات يتضمن استعمال رسالة بيانات واحدة أو أكثر ، شريطة أن تستخدم أيضاً طريقة تعطي تأكيدات موثوقة بأن ذلك الحق أو الواجب قد أصبح خاصاً بالشخص المقصود دون سواه .

"(٤) حيالاً يثار أي تساؤل بشأن ما إذا كانت أحكام الفقرة (٣) من هذه المادة مستوفاة ، يتعين تقييم درجة الموثوقية المطلوبة على ضوء الغرض المراد من التبليغ وعلى ضوء كل الظروف المحيطة ، بما في ذلك أي اتفاق بين الطرفين .

"[٥) حيالاً تقتضي قاعدة قانونية تخزين المعلومات المتعلقة بعد النقل أو تبليغها أو استلامها أو معالجتها بأي شكل آخر ، يجوز استيفاء تلك القاعدة بتشغيل سجل أو قاعدة بيانات [من جانب أحد طرف العقد أو من جانب طرف ثالث].

"٦) لا تطبق أحكام هذه المادة على ما يلي : [.....]" .

## ألف - ملاحظات عامة

٥٤ - قبل الدخول في تحليل أحكام مشروع المادة "س" كل على حدة ، أجرى الفريق العامل مناقشة عامة بشأن العلاقة بين مشروع المادة "س" وصلب القانون النموذجي . وناقش الفريق العامل كذلك عددا من المسائل العامة التي أثارتها الأمور التي يتناولها مشروع المادة "س" والطريقة التي عولجت بها فيه .

### ١ - نطاق مشروع المادة "س"

٥٥ - لوحظ منذ البداية أن مشروع المادة "س" يركز على قابلية الحقوق الناشئة من عقد نقل البضائع للتداول ، وهو لذلك يحتوي على أحكام تتسم بطابع محدد بعض الشيء . وأعرب عن الرأي بأن هذه الأحكام الخاصة ب المجالات محددة لا تتوافق مع سائر الأحكام الواردة في مشروع القانون النموذجي التي تتتصف بطابع عام ولا ترسى قواعد موجهة على وجه التحديد إلى أي نوع يعينه من التجارة أو المعاملات التجارية . وبغرض كفالة الاتساق مع النهج العام المتبعة في مشروع القانون النموذجي ، اقترح أن ترتكز الأعمال على إعداد أحكام تتناول بوجه عام قابلية الحقوق في البضائع للتداول على أن تدرج في الفصل الثاني من مشروع القانون النموذجي إلى جانب أحكام أخرى تتناول تطبيق الشروط القانونية بوجه عام على رسائل البيانات . وذكر ، علاوة على ذلك ، أن الجمع في القانون النموذجي نفسه بين مجموعة أحكام عامة على غرار الأحكام الواردة في الفصول الأولى إلى الثالث من مشروع القانون النموذجي وأحكام محددة تتناول مستندات النقل قد يثير تساؤلات بشأن الأسباب التي تجعل من الضروري وجود قواعد محددة في مجال النقل وحده وليس في المجالات الأخرى المدرجة في تعريف مصطلح "التجاري" الوارد في حاشية المادة ١ . وأشار إلى ضرورة ادراج اوضاع في هذا الخصوص في دليل اشتراط القانون النموذجي .

٥٦ - وردا على ذلك ، وأشار إلى أن اللجنة كانت قد صدقت في دورتها الثامنة والعشرين على توصية الفريق العامل بأن الدراسة التي ستعدها الأمانة ينبغي أن ترتكز على سندات النقل البحري بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات (A/50/17 ، الفقرة ٣٠٩) . وكان الرأي السائد هو أن التوصية التي قدمها الفريق العامل في دورته التاسعة والعشرين مناسبة للغاية في ضوء الحاجة إلى أحكام خاصة بكل مجال من مجالات نقل البضائع بطريق البحر . وأشار إلى أن نقل البضائع هو السياق الذي يرجع أن تستخدم فيه الاتصالات الإلكترونية والذي تمس فيه الحاجة إلى إطار قانوني يسر استخدام تلك الاتصالات . وأشار أيضا إلى أنه في حين أن الفريق العامل قد ركز ، في جميع مراحل إعداد مشروع القانون النموذجي ، على الأحكام العامة الضرورية لتسهيل استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات ، فإنه لم يستبعد مطلقاً امكانية قيامه أيضاً بإعداد أحكام خاصة ب المجالات محددة ،

اذا سلم بالحاجة الى هذه الأحكام . وأشار كذلك الى أنه في حين أنه قد طلب الى الفريق العامل في الدورة السابعة والعشرين للجنة أن يعد مشروع ا لمجموعة من الأحكام الأساسية "الجوهرية" فيما يخص استخدام التبادل الالكتروني للبيانات كي تنظر فيه اللجنة في دورتها الثامنة والعشرين ، فقد ذكر أن من الممكن اضافة أحكام أخرى في مرحلة لاحقة ، خصوصا وأن التبادل الالكتروني للبيانات مجال سريع التطور من الناحية التكنولوجية (A/49/17 ، الفقرة ٢٠٠) .

٥٧ - وبخصوص نطاق مشروع المادة "س" ، ذكر أنه بينما ينبغي أن تركز الأعمال على سندات الشحن البحري القابلة للتحويل ، ينبغي أيضا ايجاد حلول لمسألة تحويل غيرها من مستندات النقل ، وبخاصة مستندات النقل غير القابلة للتداول ، في بيضة الكترونية (انظر A/CN.9/WG.IV/WP.69 الفقرة ٨٣) . ولوحظ أن مشروع المادة "س" يحتوي على أحكام تطبق على قدم المساواة على مستندات النقل غير القابلة للتداول وعلى تحويل الحقوق في البضائع بواسطة سندات الشحن القابلة للتحويل . ورئي بصورة عامة أنه ينبغي التوضيح بأن المبادئ التي يجسدها مشروع المادة "س" لا تتطبق على النقل البحري فحسب وإنما تتطبق أيضا على نقل البضائع بوسائل أخرى مثل الطرق والسكك الحديدية والنقل المتعدد الوسائل . وذكر أن إعداد قواعد تتطبق على مستندات النقل لا على سندات الشحن القابلة للتحويل فحسب يتواافق مع الولاية المسندة من اللجنة (A/50/17 ، الفقرة ٣٠٩) .

٥٨ - وبعد التداول ، قرر الفريق العامل أن يباشر اعداد أحكام بشأن مستندات النقل على غرار النص الوارد في مشروع المادة "س" التي خلص الى أن جوهرها مقبول بوجه عام . واتفق على أنه ، في حالة ما اذا تبين من المناقشة أن بعض القواعد المصاغة بشأن مستندات النقل توفر ارشادات مفيدة بشأن الكيفية التي ينبغي بواسطتها تناول المسائل العامة المتعلقة بتحويل الحقوق بواسطة الاتصالات الالكترونية ، فقد تنشأ حاجة الى اجراء مزيد من المناقشات بشأن كيفية ادراج هذه المبادئ في حكم قابل للتطبيق على نحو أوسع .

## ٤ - علاقة مشروع المادة "س" بالأحكام الأخرى من مشروع القانون النموذجي

٥٩ - فيما يتعلق بالموقع المحتمل لمشروع المادة "س" في القانون النموذجي ، أبديت اقتراحات مختلفة بشأن أفضل طريقة للتوضيح في هيكل النص أن القانون النموذجي يجمع بين قواعد يقصد منها أن تكون عامة التطبيق ، وأحكام مصاغة بشأن مستندات النقل على وجه التحديد ، وربما أيضا أحكام أخرى خاصة ب المجالات محددة قد تضاف في مرحلة لاحقة . وقدم اقتراح بادرارج مشروع المادة "س" في فصل مستقل من فصول القانون النموذجي ، واعتراض على ذلك الاقتراح على أساس أنه قد لا يميز على نحو كاف بين القواعد العامة الواردة في الفصول الأول الى الثالث والأحكام المحددة الواردة في المادة "س" . وقدم اقتراح آخر بادرارج مشروع المادة "س" في مرفق

للقانون النموذجي . وذكر أن ميزة ادراج أحكام مشروع المادة "س" في مرفق هي أن ذلك قد ييسر اضافة أحكام أخرى تخص صناعات محددة ، ويحتمل صوغها في مرحلة لاحقة . ولكن أعرب عن قلق مثاره أن ادراج مشروع المادة "س" في مرفق يمكن أن تترتب عليه نتيجة غير مقصودة وهي اثارة الشك في القيمة القانونية لتلك المادة ، وفي مدى صلتها بباقي أحكام القانون النموذجي ، وفي مستوى الموافقة الذي تلقاءه في الفريق العامل وفي اللجنة .

٦٠ - وبعد المناقشة ، اتفق الفريق العامل على أن يظهر مشروع المادة في القانون النموذجي على نحو يجسد كلام من الطبيعة المحددة للأحكام المتعلقة بمستندات النقل وصفتها القانونية ، التي ينبغي أن تكون مماثلة لما هي عليه في الأحكام العامة الواردة في الفصول الأولى الثالث من مشروع القانون النموذجي . واتفق على أن وضع النوعين من الأحكام على قدم المساواة ضروري نظراً لأن القواعد المحددة سيعتبر تطبيقها مجتمعة مع القواعد العامة . وأشار إلى أمر ذي صلة وثيقة بذلك هو المقتضيات الواردة في الفصل الثاني فيما يتعلق بالشروط التي يجب أن يستوفيها الناظير الوظيفي لكل من "الكتابة" و"التوقيع" و"الأصل" ، التي تكون قابلة للتطبيق أيضاً على النظائر الوظيفية لسنادات الشحن . وقرر الفريق العامل أن يقترح على اللجنة ادراج الفصول الأولى الثالث من مشروع القانون النموذجي باعتبارها الجزء الأول من القانون النموذجي ، بينما يشكل مشروع المادة "س" الجزء الثاني . وأفيد بأن اعتماد هذا الهيكل من شأنه أن ييسر اضافة مزيد من الأحكام الخاصة ب المجالات محددة الى القانون النموذجي حسبما تدعو الحاجة . وبالاضافة الى ذلك ، اتفق على أنه قد تكون هنالك حاجة الى توضيح التفاعل بين مشروع المادة "س" والأحكام الأخرى من مشروع القانون النموذجي ، وذلك في نص القرار الذي ستستخدمه اللجنة عند اعتماد القانون النموذجي ، وفي توصيتها الى الجمعية العامة .

### ٣ - امكانية توسيع المبادئ المتجلسة في مشروع المادة "س"

٦١ - أبدى اقتراح مفاده أنه ينبغي أن يتضمن استخلاص قواعد عامة من مشروع المادة "س" (وبوجه خاص من فقرتيها (٣) و (٤)) فيما يتعلق بتحويل الحقوق باستخدام نظائر وظيفية لسنادات الملكية في بيئه الكترونية .

٦٢ - وبينما اتفق بوجه عام على أنه قد يكون من المستصوب أن تتوافر قواعد عامة في ذلك الخصوص ، فقد أبديت شكوك بشأن ما إذا كان من الممكن ايجاد نظائر وظيفية لكل سنادات الملكية بمجرد توسيع المبادئ الواردة في مشروع المادة "س" . فعلى سبيل المثال ، ارتئي بوجه عام أن الأعمال المتعلقة بسنادات ملكية كالسفارات وشهادات سوق الأوراق المالية يمكن أن تكشف عن مشاكل معقدة يتعدى حلها بأحكام بسيطة على غرار الأحكام الواردة في مشروع المادة "س" . ومع أن هذه المسائل قد تكون مناسبة للعمل الذي يعتزم الاضطلاع به في المستقبل بالتعاون مع الصناعة

المصرفية ، فقد رأى بوجه عام أن الفريق العامل لا يستطيع الشروع في اعداد هذه القواعد العامة في الدورة الحالية .

#### ٤- مضمون مشروع المادة "س"

٦٣ - أبدى اقتراح بشأن إضافة أحكام تتعلق بالوقت الذي تحول اعتبارا منه الحقوق الحيازية في البضائع بموجب النظائر الوظيفية لسندات الشحن . وأفيد بأنه قد يكون من الضروري تحديد النقطة الزمنية التي يكون فيها ارسال رسائل البيانات بشكل الأثر القانوني المستمد من الارسال المادي لسند شحن ورقي . غير أن ذلك الاقتراح لم يحظ بالقدر الكافي من التأييد . وذكر أن أي محاولة لتحديد زمن تحويل الحقوق في البضائع ستكون بالضرورة خوضا في جوهر النظام القانوني لسندات الشحن الورقية ، وهو موضوع قد يكون من المناسب التطرق اليه في عمل ينطليع به في المستقبل بشأن القانون الموضوعي (أنظر أدناه الفقرات ١٠٤ - ١٠٨) ولكن لا توجد حاجة الى التطرق اليه عند تقرير النظير الوظيفي لسند الشحن الورقي . وأشار الى أن الشكوك المتعلقة بالحالة القانونية بين الوقت الذي يرسل فيه سند شحن ورقي والوقت الذي يستلم فيه موجودة فعلا في الممارسة القائمة على أساس ورقي . ففي بلدان عديدة ، ثمة قواعد قانونية بشأن الزمن الذي تتحول اعتبارا منه الى المرسل اليه الحقوق المجردة مثلا في سند شحن ورقي مرسل بالبريد . وأرتأى بوجه عام أنه ينبغي للقانون النموذجي ألا يتدخل في هذه القواعد . ولوحظ فضلا عن ذلك أن مشروع القانون النموذجي يتضمن فعلا قاعدة اختيارية تتعلق بزمن ومكان ارسال رسائل البيانات وتلقّيها . واعتبر بوجه عام أن تلك القاعدة المجردة حاليا في مشروع المادة ١٤ ، توفر حلما للمستعملين الذين قد يرغبون في اعتمادها ، وتشكل ارشادا كافيا للدول التي قد تنظر في اشتراعها .

#### باء- النظر في أحكام مشروع المادة "س" فقرة بنقرة

##### ١- الفقرة (١)

٦٤ - وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة (١) مقبول بوجه عام . وأعرب عن تخوف من أن الفقرة (١) التي تحدد نطاق مشروع المادة "س" ، ربما كانت قد صيغت بعبارات مفرطة في عموميتها . فقيل ان الفقرة (١) تورد ذكر طائفة متنوعة من المستندات المستخدمة في سياق نقل البضائع ، بما في ذلك على سبيل المثال عقود النقل البحري المستأجر . وأعرب عن الرأي بأن ادراج مستندات بهذه في نطاق المادة "س" ربما اعتبرته قوانين بعض البلدان أمرا غير مناسب . وقيل ردآ على ذلك ان الفقرة (١) ، بتناولها الشامل لعقود نقل البضائع ، إنما تتفق وقرار الفريق العامل شمول جميع مستندات الشحن ، قابلة كانت أم غير قابلة للتداول ، دون استبعاد لأي مستند بعينه ، مثل عقد النقل البحري المستأجر . وذكر أنه اذا أرادت دولة مشترعة أن لا ينطبق مشروع

المادة "س" على نوع بعينه من المستندات أو العقود ، فبوسعها أن تستخدم شرط الاستبعاد الوارد في الفقرة (٦) .

٦٥ - واتفق عموما على أن ما ورد بالفقرة (١) ورد على سبيل المثال لا الحصر ، وأنه على الرغم من أن الأفعال المذكورة فيها أكثر شيوعا في التجارة البحرية ، فهي لا تقتصر على هذا النوع من التجارة ويمكن أن تؤدي بقصد النقل الجوي أو المتعدد الوسائل للبضائع . ورئي أنه ينبغي ابراز طابع "المثال لا الحصر" للفقرة (١) بادرأج عبارة "على سبيل المثال لا الحصر" في العبارة الاستهلاكية للفقرة (١) . واتفق أيضا على أن تكون جميع الاشارات الى "عقود النقل" الواردة في مشروع المادة "س" مقصورة على نقل البضائع .

٦٦ - وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ز) ، نظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي البقاء على العبارة " بما في ذلك حقوق المقاضة" الواردة بين معقوفتين . وقيل في تأييد البقاء على تلك العبارة ان الاشارة الى حقوق المقاضاة قد تدعو اليها الحاجة لتوضيح أن نقل حقوق معينة يقصد به أن يتضمن نقل حقوق المقاضاة المناظرة لها . وأعرب أيضا عن الرأي بأن ذكر حقوق المقاضاة قد ييسر الاعتراف بحقوق أشخاص ليسوا أطرافا في عقد النقل - مثل المرسل اليهم أو وكلائهم - في المقاضاة بشأن تسليم البضائع . ومن جهة أخرى ، ذهب الرأي السائد الى أن القوانين تقضي في معظم البلدان بأن نقل الحقوق الموضوعية يستتبع بحكم الواقع نقل "حقوق المقاضة" المناظرة . ومن ثم فقد يؤدي البقاء على تلك العبارة بين معقوفتين الى شيء من الخلط . وعلاوة على ذلك ، كان الفريق العامل متყفا بوجه عام على أن ولايته لا تشمل أمورا مثل الوكالة ، والتمثيل ، وآصرة العقد ، وأنه لن يكون من المناسب صياغة مشروع المادة "س" على نحو يجعلها تتدخل في الاشتراطات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمثل هذه الشؤون .

## ٤ - الفقرة (٢)

٦٧ - أعرب عن الرأي بأن الفقرة (٢) التي تعطي في جوهرها صورة مطابقة لأحكام المادة ٥ ، تركز بشكل غير ملائم على ارسال المعلومات . وذكر أن من الضروري في سياق مستندات النقل ألا يكتفى بإثبات النظائر الوظيفية للمعلومات المكتوبة عن الأفعال المشار إليها في الفقرة (١) ، بل ينبغي أيضا إثبات النظائر الوظيفية لأداء تلك الأفعال عن طريق استخدام مستندات ورقية . وشرح أن النظائر الوظيفية تدعو إليها الحاجة بنوع خاص لنقل الحقوق والالتزامات عن طريق نقل مستندات مكتوبة . وقيل ردا على ذلك انه في حين أن المادة ٥ تتناول المعلومات المكتوبة ، فإن الفقرة (٢) يقصد بها على وجه الدقة أن تعرض لمسألة ما اذا كانت الأفعال أو الوظائف الواردة بالفقرة (١) يمكن أن تؤدي بوسائل الكترونية . فالفقرة (٢) يراد بها مثلا ايجاد بدليل لاشتراط عقد نقل مكتوب واشتراطي تظهير ونقل ملكية سند شحن . غير أنه ساد شعور بأن تركيز الحكم على الأفعال المشار إليها في الفقرة (١) ينبغي أن يكون أشد وضواحا ، بالنظر خاصة الى الصعوبات التي

قد تنشأ في بعض البلدان في اعتبار ارسال رسائل بيانات نظيرًا وظيفياً للنقل المادي للبضائع أو نظيرًا وظيفياً لنقل سند ملكية يمثل هذه البضائع . وبعد التداول ، قرر الفريق العامل ابدال الاشارات الى "المعلومات" في الفقرة (٢) باشارات الى "الأفعال" المشار إليها في الفقرة (١) . واستجابة لاقتراح بالبقاء في الفقرة (٢) على الاشارة الى معلومات مكتوبة ، اتجه الرأي عموماً الى أن النظائر الوظيفية للمعلومات المكتوبة شملتها بما فيه الكفاية الأحكام العامة للمادة ٥ من مشروع القانون النموذجي .

٦٨ - وأبديت فيما يتعلق بمضمون الفقرة (٢) آراء شتى وقدمت اقتراحات مختلفة . وتتمثل أحد هذه الآراء في أنه ولتن كانت المادة ٥ من مشروع القانون النموذجي تتناول الوضع الذي يقتضي فيه القانون أن تقدم المعلومات كتابة ، فهي لا تتناول على نحو مرض الوضع الذي لا يقتضي فيه القانون أن تقدم المعلومات كتابة ولكن توجد قاعدة قانونية تنص على عواقب معينة اذا اعمد الى تقديم تلك المعلومات كتابة . وبناء على ذلك فان الفقرة (٢) ربما هيأت الفرصة لمعالجة ذلك الوضع الأخير . وبالنظر الى أن العبارة "أو تنص على عواقب معينة اذا لم تكن المعلومات مكتوبة" ليست ضرورية في سياق الفقرة (٢) ، فقد اقترح الغاؤها . ولتنحظى هذا الاقتراح بقدر من التأييد ، فقد ساد الرأي بأن كلا الوضعين سالفى الذكر مشمول بال المادة ٥ وبالفقرة (٢) بما فيه الكفاية .

٦٩ - ورئي عموماً ، من حيث الصياغة ، أن عبارة تنص على "حيثما تقتضي قاعدة قانونية أن تكون المعلومات مكتوبة أو تنص على عواقب معينة اذا لم تكن المعلومات مكتوبة ، فرسالة بيانات تكون كفيلة بالوفاء بتلك القاعدة" قد يساء تفسيرها . ورئي بوجه خاص أن صياغة كهذه لا توضح بما فيه الكفاية أن رسالة البيانات ستعتبر نظيرًا للكتابة في كلا الوضعين : حيث تقتضي قاعدة قانونية أن تكون المعلومات مكتوبة ، وحيث تنص قاعدة قانونية على عواقب معينة اذا لم تكن المعلومات مكتوبة . وبعد المناقشة ، اتفق الفريق العامل على أن تظل الفقرة (٢) تعطي صورة مطابقة لأحكام المادة ٥ . ومن جهة أخرى كان هناك شعور قوي بضرورة تنبية اللجنة الى اللبس المحتمل نشوءه من نص المادة ٥ .

٧٠ - وفيما يتعلق بالاشارة الى "قاعدة قانونية" في الفقرة (٢) ، وبصورة أعم في مشروع المادة "س" ، أبدي رأي بأن الاشارة الى القواعد القانونية ينبغي أن تستكمل باشارة الى الأعراف والمارسات . فقد ذكر أنه في بعض دوائر الاختصاص القضائي لا يستمد اشتراط تقديم المعلومات في شكل مستند من "قاعدة قانونية" وإنما يستمد من الأعراف والمارسات التي ظلت تتبع بدأب واصرار أكسبتها قوة الواقع حتى وإن لم يقرها قرار قضائي كقواعد ملزمة . وذكر تأييداً لهذا الاقتراح أن أطرافاً مثل سلطات الموانئ لا ينبغي أن يسمح لها بالتدخل في قرار يتخدنه الشاحن والناقل باستخدام رسائل بيانات في عقد النقل الذي يرميه ، بأن تفرض عليهما أعرافاً ومارسات تعسفية تقتضي منها استخدام مستندات ورقية . واعتراض على هذه الاقتراح على أساس أنه اذا كان للقانون النموذجي أن يغلب حكمه على اشتراطات الأعراف والمارسات التي تتسم

بطابع تعاقدي ، فسوف يترتب عليه عن غير قصد ارغام الأطراف على اتخاذ التبادل الالكتروني للبيانات وسيلة للابلاغ . وأعيد الى الأذهان أن اللجنة كانت قد قررت في سياق مناقشة المادة ٥ من مشروع القانون النموذجي أن نطاق المادة ٥ ينبغي أن يكون قاصرا على القواعد القانونية (٢) A/50/17 ، الفقرات ٢٣٥-٢٣١ . وبعد المناقشة قرر الفريق العامل ألا ترد في الفقرة (٢) أية اشارة الى الأعراف والمارسات . ومن جهة أخرى أعرب عن تخوف من أن الفهم الضيق لعبارة "قاعدة قانونية" قد لا يتافق مع المعنى الواسع لعبارة "القواعد القانونية" الوارددة في المادة ٢٨ من قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي ، بوصفها عبارة متميزة عن العبارة الأضيق "قانون دولي معينة أو نظامها القانوني" في نفس المادة المذكورة . وذكر أنه قد يتبعن ايلاء المسألة مزيدا من المناقشة في اللجنة .

٧١ - وبعد المناقشة ، اتفق الفريق العامل على ضرورة اعادة صياغة الفقرة (٢) لتنص على ما يلي : "حيثما تقتضي قاعدة قانونية أن ينفذ أي من الأفعال المذكورة في الفقرة (١) كتابة أو باستخدام مستند ورقي ، أو تنص على عواقب معينة اذا لم ينفذ كذلك ، تكون تلك القاعدة مستوفاة اذا نفذ ذلك الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر ."

### ٣ - الفقرة (٢)

٧٢ - أشير الى أن الفقرة (٢) ، بالاقتران مع الفقرة (٤) ، يقصد بهما ضمان أن ينقل الحق الى شخص واحد فحسب ، وألا يمكن لأكثر من شخص واحد في أي وقت من الأوقات أن يطالب به . والمراد من الفقرتين أن يستحدثا شرطا يشار اليه بـ "ضمان التفرد" . وذكر أنه اذا ما أتيحت اجراءات تمكن من نقل الحق أو الواجب بطرق الكترونية بدلا من استعمال مستند ورقي ، فان من الضروري أن يكون ضمان التفرد واحدة من السمات الأساسية لتلك الاجراءات . وسوف يتبعن بالضرورة تقريبا أن يكون أي نظام اتصالات يعرض على الأوساط التجارية مشتملا على أدوات أمن تقنية توفر ضمان التفرد هذا ، كما سيلزم اثبات موثوقية تلك الأدوات . بيد أنه يلزم أيضا التغلب على المتطلبات القانونية التي تشترط اثبات ضمان التفرد ، كما في الحالة التي تكون فيها المستندات الورقية ، مثل سندات الشحن ، هي المستعملة تقليديا . ورئي عموما أن وجود حكم على غرار الفقرة (٢) ضروري للسماح باستعمال الاتصال الالكتروني بدلا من المستندات الورقية .

٧٣ - وأعرب عن رأي مؤداه أن الفقرة (٢) لا تتحقق الهدف المراد منها تماما ، اذ انها تقتصر على الاشارة الى ابلاغ المعلومات المتعلقة بالحق أو الواجب . وبالنظر الى الأسباب التي نوقشت في سياق الفقرة (٢) ، اتفقت الآراء عموما على ضرورة وجود اشارة الى احالة الحقوق أو الواجبات المنقولة بواسطة المستند الورقي (أنظر أعلاه الفقرة ٦٧) . ولهذا الغرض ، اقترح الاستعاضة عن عبارة "تستوجب" ، ... ، ابلاغ ... بالمعلومات المتعلقة بالحق أو الواجب" بعبارة "تستوجب" ، ... ، أن ينقل ذلك الحق أو الواجب ..." .

٧٤ - وقدمت اقتراحات مختلفة تستهدف تحسين صياغة الفقرة (٣) . فلأغراض التوضيح ، اقترح الاستعاضة عن عبارة "إذا كان يقصد ... أن يصبح حق أو واجب ما" بعبارة "إذا كان يراد منح حق ما أو اسناد واجب ما" . وبغية تحديد نطاق ضمان التفرد الوارد في الفقرة (٣) تحديدا واضحا ، اقترح الاستعاضة عن عبارة "محصورا في شخص واحد" بعبارة "إلى شخص واحد دون سواه" . كما اقترح حذف كلمتي "يقصد" و "القصد" ، لأنه رئي أن هاتين الكلمتين تشيران تساؤلات تتعلق بتعريف القصد وهوية الشخص صاحب ذلك القصد . وبناء على ذلك ، اقترحت للفقرة (٣) الصياغة التالية :

"إذا كان يراد منح حق ما أو اسناد واجب ما إلى شخص واحد دون سواه ، وكانت هناك قاعدة قانونية تستوجب ، إنفاذا لذلك ، أن ينقل ذلك الحق أو الواجب إلى الشخص بالحالة ، أو باستخدام ، مستند ورقي ، تستوفى تلك القاعدة إذا نقل الحق أو الواجب بأية وسيلة تتضمن استعمال رسالة بيانات واحدة أو أكثر ، شريطة استخدام طريقة تعطي تأكيداً موثقاً بأن ذلك الحق أو الواجب قد أصبح خاصا بالشخص المقصود دون سواه .."

٧٥ - واستند الفريق العامل في مداولاته إلى الصيغة المقترحة أعلاه للفقرة (٣) . وأشار اعتراف فيما يتعلق باقتراح حذف كلمة "محصورا" والاستعاضة عنها بعبارة "شخص واحد دون سواه" . فذكر أن التعبير الأخير قد يفسر على أنه يستبعد الحالات التي قد تحال فيها الحقوق في البضائع المذكورة في سند الشحن ، كليا أو جزئيا ، إلى مجموعة من الأشخاص معا . بيد أنه تبين أنه لن تظهر حالات كهذه في الممارسة العملية ، لأنه جرى العرف على لا يقبل الناقلون نقل بضائع بموجب سند شحن يذكر فيه أكثر من محال إليه واحد ، تفاديا لاحتمال الاضطرار إلى التعامل مع تعليمات متضاربة آتية من مرسل إليهم مختلفين . وذكر أيضا أن كلمة "شخص" في النص المقترح أعلاه لا تدل بالضرورة على أنه لا يمكن أن يكون هناك أكثر من مرسل إليه ، إذا ما اتفق كل الأطراف على ذلك . وذكر أن كلمة "شخص" مستعملة ، مثلا ، في المادة ١٥ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفارات (الكمبيالات) الدولية والسدادات الأذنية الدولية ، دون هذه الدلالة الضيقية المحددة . ورئي أنه من أجل تفادي أي سوء تفاهم بشأن معنى العبارة الواردة أعلاه ، ينبغي أن يتضمن دليل تشريع القانون النموذجي تعليقا مؤداه أن الإشارة إلى "شخص واحد" لا تستبعد الملكية المشتركة للحقوق في البضائع أو غيرها من الحقوق المنسدة في سند الشحن .

٧٦ - ناقش الفريق العامل طريقة تقديم التأكيد الموثوق - الذي تقتضيه الفقرة (٣) - "بأن ذلك الحق أو الواجب قد أصبح خاصا بالشخص المقصود دون سواه" . وأعرب عن رأي مفاده أن هذا التأكيد الموثوق يستلزم منع استعمال سندات شحن الكترونية وورقية في آن معا ، وهذه حالة لم تتناولها الفقرة (٣) أو أي نص آخر في مشروع المادة "س" ، واقتراح أن يدرج في مشروع المادة "س" نصا خاصا بهذا المعنى (أنظر أدناه الفقرات ٩٢ - ١٠٣) . بيد أنه قيل انه قد لا يكون مفيدا أو فعالا من حيث التكلفة أن يجري الناقلون معاملات بالوسائل التقليدية وبالتبادل الإلكتروني للبيانات كليهما ، وأنه من غير المحتمل اصدار سند شحن بالوسائلتين معا . كما ذكر أن الأطراف

أنفسهم ، وأطرافا ثالثة مثل المصارف ، سيطلبون تأكيدا بأنه لا توجد إلا وثيقة ملكية واحدة ، لأنه لا يمكن أن تكون هناك أي ثقة في أي نظام يسمح باستخدام الوسيطين في آن معا وطرح سؤال عما إذا كان التأكيد الموثوق المذكور في الفقرة (٢) يعني تأكيدا بشأن صحة البيانات المرسلة عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات أو يعني تأكيدا بأن الحق أو الواجب قد أصبح "خاصا بالشخص المقصود دون سواه" . وقيل ردًا على ذلك أن مشروع المادة "س" لا يعني بمسائل القانون الموضوعي بل يعني فحسب بالنظام المستخدم نقل المعلومات أو الحق أو الالتزام ، حسب الحال . وفي هذا الصدد يتعلق التأكيد الموثوق المشار إليه في الفقرة (٢) بالاشتراطات العامة للنظام في حد ذاته من حيث الأمان والموثوقية

٧٧ - وأشار إلى أنه يمكن اسناد الحقوق والواجبات بوسائل أخرى غير النقل الفعلي لسند الشحن . ولتوسيع أن نطاق الفقرة (٢) لا ينحصر في الحالات التي تقتضي النقل الفعلي للوثيقة ذاتها اتفق على إدراج عبارات "أو باستخدام" بين عبارات "باحتلة" وعبارة "مستند ورقي" . وبعد مناقشة اعتمد الفريق العامل نص الفقرة (٢) المقترنة .

#### ٤ - الفقرة (٤)

٧٨ - سلم بصفة عامة بأن الأمان عنصر حيوي لنجاح نظام للتجارة الدولية قائم على التبادل الإلكتروني للبيانات . ونظر الفريق العامل في استخدام أدوات وآليات الأمان الممكنة مثل استخدام ختم الوقت والتشمير وفاتحات النفاذ والتوفيق الرقمي . وأعرب في هذا الصدد عن رأي مفاده أنه لا يمكن التنبؤ بأوجه التقدم التكنولوجي وأنه نظرا لأنه ليس لدى الفريق العامل خبرة تقنية في مجال أمن المعلومات الإلكترونية فإنه ينبغي له أن يركز اهتمامه على نظام التسجيل الذي يعتبر النظام الوحيد الجدير بالثقة حتى الآن . ورأى الفريق العامل عموما أنه ليس من المستصوب الإشارة في سياق مشروع المادة "س" إلى أي نظام أمن معين أو آلية أمن معينة ، وذلك لعدم ربط القانون النموذجي بمتكنولوجيات يمكن أن تصيب بالالية في المستقبل القريب . وأعرب عن رأي مفاده أن معايير الأمان ، أي كانت درجة تفصيلها وصدق صياغتها لا توفر حماية مطلقة من الغش ، وهذا ما يحدث أيضا في البيئة الورقية . وإذا نظر الفريق العامل في وضع معايير أمنية وجب عليه أيضا أن ينظر في الجزاءات المترتبة على عدم مراعاة هذه المعايير . وأعرب في هذا الصدد عن رأي مفاده أن الأطراف المعنية (الشاحنين والناقلين والمصارف والمشترين) سيتوصلون طبعا إلى حل عملي كما فعلت مجموعات معينة (مثل المصارف) بالفعل أو هي بصدد أن تفعل ذلك . وعلاوة على ذلك قيل إن الأمان يتعلق أساسا بموثوقية النظام وقدرته على تحمل تبعه أحطائه . وفضلا عن ذلك فإن من يمارس مهمة التسجيل سيتحمل تبعه اهمال موظفيه أو القصور دون حماية النظام من الاستعمال غير المرخص به .

٧٩ - ورثي أن مضمون الفقرة (٤) مقبول عموما . كما رأى بصفة عامة أن الفقرة (٤) تعالج مسألة

الأمن معالجة كافية ، وأنه من الصعب في هذه المرحلة وضع معيار أمني أدق يقدم حلولا لجميع المشاكل الممكنة .

٨٠ - ومن ناحية الصياغة أعرب عن رأي مؤداه أنه يلزم ادخال بضعة تعديلات لتحقيق التوافق بين الفقرة (٤) والصيغة الجديدة التي اعتمدتها الفريق العامل للفقرة (٣) . فاقترحت الاستعاضة عن كلمة "التبليغ" بعبارة "نقل الحق أو الواجب" . وبعد المناقشة ، اعتمد الفريق النص التالي للفقرة (٤) :

"حيثما يشار أي تساول بشأن ما اذا كانت أحكام الفقرة (٣) من هذه المادة مستوفاة ،  
يعين تقييم درجة الموثوقية المطلوبة على ضوء الفرض المراد من نقل الحق أو الواجب  
وعلى ضوء جميع الظروف المحيطة ، بما في ذلك أي اتفاق بين الطرفين ."

#### ٥ - الفقرة (٥)

٨١ - لوحظ أن نص الفقرة (٥) وضع بين معقوتين لتذكير الفريق العامل بأهمية نظم التسجيل التي يرجح أن تستخدم لنقل الحقوق في مجال النقل البحري في المستقبل . ورئي عموما أنه قد يلزم في المستقبل الاختلاط بعمل فيما يتعلق بدورة السجلات ولا سيما فيما يخص حقوقها وواجباتها (أنظر أدناه الفقرتين ١١٢ و ١١٣) . بيد أنه رئي عموما أن ادراج نص على غرار الفقرة (٥) في القانون النموذجي أمر لا تدعو إليه الضرورة ، وأنه قد يطرح مسائل صعبة مثلا فيما يتعلق بتعريف السجل . وللحظ أنه لا داعي للاذن على وجه التحديد باستخدام السجلات نظرا لأن الأطراف لهم حرية انشاء سجل ، ويبدو أنه لا توجد قاعدة قانونية عامة تحظر استخدامها .

٨٢ - وبعد المناقشة ، قرر الفريق العامل حذف الفقرة (٥) . واتفق على تضمين دليل اشتراك القانون النموذجي اشارة الى أهمية السجلات ودورها المنتظر فيما يتعلق بنقل الحقوق والواجبات .

#### ٦ - الفقرة (٦)

٨٣ - رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة (٦) مقبول بصفة عامة .

جيم - أحكام اضافية يقترح ادراجها في مشروع المادة "س"

#### ١ - تطبيق القوانين أو اتفاقيات النقل الدولية

٨٤ - أشير الى أن مشروع المادة "س" ، بصيغته الحالية لا يتناول بصورة مباشرة تطبيق قوانين معينة على عقود النقل البحري للبضائع . ففي قواعد لاهي ولاهاي - فيسبسي يعني تعبير "عقد نقل"

عقدا مشمولا بسند شحن . ويؤدي استخدام سند شحن أو مستند مماثل الى تطبيق قواعد لاهي ولاهيا - فيسيبي الزاميا على عقد النقل . ولوحظ أن تلك القواعد لا تنطبق تلقائيا ، في الوقت الحاضر ، على العقود المبرمة برسالة بيانات واحدة أو أكثر . واقتراح ، من ثم ، اضافة الحكم التالي الى مشروع المادة "س" :

"(ن) اذا اطبقت قاعدة قانونية ، بصورة الزامية ، على عقد لنقل البضائع وارد في مستند ورقي أو مثبت به ، فلا يجوز اعتبار تلك القاعدة غير منطبقة على عقد لنقل البضائع مثبت برسالة بيانات واحدة أو أكثر بسبب كون العقد مثبتا برسالة أو رسائل البيانات هذه ، بدلا من اثباته بمستند ورقي ."

٨٥ - وأشار الى أن سند الشحن يتحذ تقليديا شكل مستند ورقي ، وأن رسائل البيانات تختلف في طبيعتها عن سند الشحن التقليدي وان كانت تناظره وظيفيا . واتفقت الآراء عموما على ضرورة النص بوضوح على أن تنطبق على أي عقد نقل وارد في رسائل بيانات ، أو مثبت بها ، القواعد القانونية التي كانت ستتطبق على العقد ذاته لو كان ذلك العقد واردا في سند شحن أو مثبت به .

٨٦ - وأبدى تساؤل عما اذا كانت النتيجة المرجوة من اقتراح اضافة مشروع الفقرة (ن) الى مشروع المادة "س" لم تتحقق فعلا بالمادة ٤ من القانون النموذجي ، التي تنص على عدم جواز انكار النفاذ القانوني أو الصحة أو قابلية الانفاذ على أي معلومات لمجرد كونها في شكل رسالة بيانات . وأبدى في هذا الصدد تحفظ من أن الاضافة المقترحة قد تفهم على أنها تحد من نطاق المادة ٤ من مشروع القانون النموذجي . وردا على ذلك ، لوحظ أنه على الرغم من أن المادة ٤ من مشروع القانون النموذجي تكفل النفاذ القانوني للمعلومات الواردة في رسالة بيانات ، فإنها لا تتناول القواعد القانونية الموضوعية التي قد تنطبق على عقد وارد في رسائل بيانات أو مثبت بها . وأشار أيضا الى أن الغرض من اتفاقيات دولية ، مثل قواعد هامبورغ أو قواعد لاهي أو قواعد لاهي - فيسيبي أو اتفاقية وارسو ، هو انشاء نظام للمسؤولية القانونية ينطبق على الناقلين العاملين في مجال النقل الدولي للبضائع بحرا أو جوا . ويتضمن كل من هذه الصكوك شروطا محددة تنظم انتهاقا على أي عقد من العقود . وفي حال عدم وجود حكم مثل الفقرة (ن) المقترحة ، يمكن لأي طرف تعاقدي يرغب في استبعاد تطبيق أي من تلك الصكوك ، أن يدفع بأن عقود النقل الواردة في رسائل بيانات أو المثبتة بها لا تستوفي الشروط الازمة لتطبيق نظام التبعية القانونية . وأضيف أن حكما مثل المادة ٤ من مشروع القانون النموذجي لا يكفي وحده لتفادي ذلك الوضع غير المستحب .

٨٧ - وتبودلت آراء بشأن الاشارة الواردة في الفقرة المقترحة (ن) الى القواعد المنطبقة "بصورة الزامية" على عقد النقل ، وبشأن معنى عبارة "فلا يجوز اعتبار تلك القاعدة غير منطبقة" الواردة فيها . ورئي أن هناك سبيلا أبسط لتحقيق النتيجة ذاتها هو أن ينص على أن القواعد المنطبقة على

عقود النقل المثبتة بمستندات ورقية تنطبق أيضاً على عقود النقل المثبتة برسائل بيانات . ورداً على ذلك ، ذكر أنه بالنظر إلى اتساع نطاق اطباق مشروع المادة "س" ، الذي لا يقتصر على سندات الشحن بل يشمل أيضاً مجموعة متنوعة من مستندات النقل الأخرى ، قد يكون لحكم بسيط كهذا أثر غير مستحب هو جعل قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي - فيسببي منطبق على عقود لم يكن يراد أبداً بذلك القواعد أن تنطبق عليها . ومن المهم في سياق الإضافة المقترحة إلى مشروع المادة "س" التغلب على العقبة الناشئة من أن قواعد لاهاي - فيسببي وغيرها من القواعد المنطبقة الزامياً على سندات الشحن لن تنطبق تلقائياً على عقود النقل المثبتة برسائل بيانات دون جعل تلك القواعد ، عن غير قصد ، منطبقة على أنواع أخرى من العقود .

٨٨ - وبعد المناقشة ، اعتمد الفريق العامل الفقرة (ن) المقترحة . واتفق على إدراج ملاحظة مناسبة في دليل اشتراط القانون النموذجي لتحديد نطاق الفقرة المقترحة (ن) على وجه الدقة ، ولتوسيع أن هذه الفقرة تكمل المادة ٤ دون أن تحد من نطاق تلك المادة أو تمس بها بأي شكل آخر .

## ٢ - القابلية للتداول أو عدم القابلية للتداول الخاصة بالحقوق الواردة في رسائل البيانات أو المثبتة بها

٨٩ - أشير إلى أن وثائق النقل ، حسبما ورد في المناقشة السابقة للفريق العامل ، تخضع لعدة نظم قانونية موضوعية ، وأن تطبيق نظام قانوني أو آخر ، في بعض الولايات القضائية (أنظر أعلى الفقرة ٣٦) ، قد يعتمد على ما إذا كان مؤشراً على الوثيقة بأنها "قابلة للتداول" أو "غير قابلة للتداول" . وأعرب عن تخوف من أن تنشأ صعوبات عملية فيما يتعلق بتحديد النظام القانوني المنطبق على عقد نقل وارد في رسائل بيانات أو مثبت بها ، نظراً لأن مشروع المادة "س" لا يتضمن أي شرط يقضي بأن تحمل رسائل البيانات مثل هذه التأشيرة . ولإزالة هذا التخوف اقترح إضافة النص التالي إلى مشروع المادة "س" :

"(\*) في الحالات التي كان فيها عقد نقل البضائع سيتضمن تأشيرة بأنه "قابل للتداول" أو "غير قابل للتداول" لو كان ورقياً تبين رسائل البيانات التي تمثل هذا العقد برمز أو بوسيلة أخرى ما إذا كانت "قابلة للتداول" أو "غير قابلة للتداول" ."

٩٠ - وأعرب عن قدر من التأييد لادراج الفقرة المقترحة (\*) شريطة أن تعدل لتبيين ما إذا كانت قابلية مستندات الشحن للتداول تستند إلى القانون أو إلى العقد . واستجابة لقلق من أن الفقرة المقترحة (\*) تتناول أساساً مسألة من مسائل القانون الموضوعي يحسن تركها للطرفين لحلها في الإطار الذي أنشأته القوانين الوطنية والاتفاقات الدولية المنطبقة ، قيل إن النص المقترح لا يتناول

بصورة مباشرة مسألة قابلية مستندات الشحن للتداول بل يشير الى رغبة المصدر أو واجبه في التأثير على مستندات النقل بأنها قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول .

٩١ - غير أن الرأي السائد ذهب الى أنه ينبغي ألا تعتمد الفقرة المقترحة (\*). ورئي عموماً أن القاعدة المقترحة تصطدم بالقانون الموضوعي دون داع . كما رئي أن اعتماد هذه القاعدة قد يسبب صعوبات ولاسيما نظراً لأنه ، كما سبق أن لاحظ الفريق العامل ، قد تكون هناك حالات يعتبر فيها مستند نقل معين غير قابل للتداول بمحض قوانين البلد الذي صدر فيه وقابل للتداول في البلدان التي سلمت فيها البضائع . وعلاوة على ذلك ، أعرب عن تشكيك في الحاجة الى القاعدة المقترحة . وأشار الى أن الفقرة (ن) من المادة "س" تنص على أنه اذا اطبقت قاعدة قانونية بصورة الزامية على عقد لنقل بضائع وارد في مستند ورقي أو مثبت به لا يجوز اعتبار تلك القاعدة غير منطبقة على عقد لنقل بضائع مثبت برسالة بيانات واحدة أو أكثر . وهكذا فإن أي شروط في القانون الموضوعي تتعلق بالتأثير على مستندات النقل وتنطبق على المستندات الورقية تنطبق أيضاً على رسائل البيانات . ولوحظ أن القانون المنطبق على النقل البحري للبضائع قد يطالب مصدر سند الشحن في واقع الممارسة أن يؤشر عليه بأنه قابل للتداول لكنه لا يتشرط في العادة أن يذكر عدم قابلية مستند النقل للتداول . وإذا أشر المصدر على سند الشحن بأنه قابل للتداول فإن المسألة تكون قد حسمت ولا تكون هناك حاجة الى مشروع النص . وقد يطرح سؤال في الحالات التي لا يؤشر فيها المصدر على سند الشحن ، غير أن مشروع النص لا يعالج هذه الحالة . وبعد المناقشة قرر الفريق ألا يعتمد الفقرة المقترحة (\*).

### ٣ - الحالات التي قد تستخدم فيها المستندات الورقية ورسائل البيانات في نفس الوقت

٩٢ - أعيدت الى أذهان الفريق العامل تلك الشواغل التي سبق أن أعرب عنها بعض الوفود حول احتمال استعمال المستندات الورقية ورسائل البيانات في نفس الوقت بخصوص نفس عقد النقل (أنظر أعلاه الفقرة ٢٩) . وذكر أنه ينبغي التطرق لهذه الشواغل مع الإبقاء على امكانية رجوع الأطراف عن تبادل رسائل البيانات الى المستندات الورقية ، اذا ما اقتضت الظروف ذلك . وقيل توضيحاً لذلك ، انه في حين قد يتمم أطراف عقد النقل معاملاتهم عن طريق رسائل البيانات ، قد تظل أطراف ثالثة ، مثل سلطات الجمارك والموانئ تشتغل تقديم المعلومات في شكل ورقي . ومن ثم ينبغي أن يتضمن القانون النموذجي حكماً يسمح بمثل هذا التحول الى الشكل الورقي . وقد اقترح اضافة الحكم التالي ، المستوحى من نص المادة ١٠ من قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، الى المادة "س" :

"(\*\*) لكل شخص يكون طرفاً في عقد لنقل البضائع بمقتضى رسائل بيانات أن يكون

له الخيار في أن يوقف استعمال رسائل البيانات وأن يعود إلى استعمال المستندات الورقية ،  
شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له أو في تعطيل تسليم البضائع .

٩٣ - وأعرب عن آراء مختلفة بخصوص مزايا الفقرة المقترحة (\*\*). وذهب أحد الآراء إلى أن تضمين المادة "س" قاعدة على غرار ما هو مقترح أمر غير ملائم . وقيل تأييدا لهذا الرأي ان الأخطر الكامنة في نظام مختلط للاتصالات ، أي نظام يشتمل على اتصالات ورقية واتصالات الكترونية معا ، إنما هي أخطار مضاعفة : اذا قد يفتقر النظام الى الكفاءة أو الى الأمان . فاذا كانت تعوزه الكفاءة ، كان تنشأ عن تطبيقه مثلا صعوبات ، فينبعى أن تترك للأطراف حرية تذليل هذه الصعوبات . واذا افتقر النظام الى الأمان ، فان الفقرتين (٢) و (٤) من المادة "س" اللتين تشيران الى معايير مقبولة من الموثوقية ، إنما تعالجان هذه المسألة . وفيما يتعلق بحرية الطرفين ، فقد ورد المثال على ذلك في نظام "بوليرو" (Sen de charge aérienne) ، وبمقتضاه لا ينتظر أن تجري الاتصالات الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات الا فيما بين أعضاء رابطة مستعمل بوليرو ، في حين يتبعين أن تتم الاتصالات مع العمالء الخارجيين بشكل ورقي . ولوحظ انه ليس هناك من سبب يدعو الى الاعتداء على حرية تلك الرابطات في تنظيم شكل اتصالاتها . وعلاوة على ذلك ، لوحظ أن مشروع الحكم قد يمنع دونما سبب وجيه ، ممارسات استعمل الأطراف فيها وسائل مختلفة من الاتصالات لتحقيق أغراض مختلفة .

٩٤ - بيد ان الرأي السائد تمثل في أن مشروع الحكم يعتبر مفيدا من حيث أنه يعالج الحاجة الأساسية لتفادي احتمال ازدواج سندات الشحن . وتأييدا لهذا الرأي ، أبديت ملاحظة مفادها انه ينبغي السماح لأي طرف من الأطراف ، يكون قد وافق في بداية الأمر على اجراء الاتصالات بالوسائل الإلكترونية ، بأن يتحول الى الاتصالات الورقية اذا أصبح بعد ذلك غير قادر على مواصلة اجراء الاتصالات الإلكترونية . وقيل ان حرية الطرفين قد تسفر في هذه الحالة عن تائج غير منصفة ، تتمثل في أن الطرف الأقوى يمكن أن يسيء استغلال موقفه ليفرض على الطرف الأضعف مواصلة الاتصالات الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات . وعلاوة على ذلك ، لوحظ أن استخدام أشكال متعددة من الاتصال لأغراض مختلفة ، كاستخدام الشكل الورقي للرسائل الفرعية واستخدام الشكل الإلكتروني لسندات الشحن مثلا ، لن يطرح مشكلة . فحتى المادة ١٠ من قواعد اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، التي استمد منها مشروع الحكم ، تتبع لمصدر سندات الشحن الإلكترونية أن يطلب مستخرجا من الرسائل الفرعية .

٩٥ - وقدمت عدة اقتراحات تستهدف ادخال تحسينات على مشروع الحكم تمثل أحدها في أنه ينبغي التشديد على الأثر القانوني لقرار تتخذه الأطراف بالعودة الى البلاغات الورقية بدلا من التشديد على ذلك القرار نفسه الذي هو أمر يترك لاستقلال الأطراف . واقتصر ابدال الجملة الأولى من مشروع الحكم بجملة تجرى بما يلي : "أي تحول من استخدام رسائل البيانات الى استخدام مستندات مكتوبة أو ورقية ، أو العكس ، لا يكون له تأثير على الفقرات السابقة من هذه المادة" .

وفي حين رئي أن التعديل المقترن ينطوي على عناصر ايجابية ، أبدي تحفظ من أن يؤدي بدون قصد الى تطبيق القانون النموذجي حتى بعد أن يكون الطرفان قد قررا العودة الى البلاغات الورقية . ولوحظ علاوة على ذلك أن التعديل لا يعالج ما أبدي من قلق من أن مشروع الحكم بصيغته الراهنة يتدخل في استقلال الأطراف ويقصر دون النص على أنه لا يجوز للأطراف أن يستخدموها أكثر من وسيلة ابلاغ واحدة في وقت معين .

٩٦ - وتمثل اقتراح آخر في أنه من أجل تجنب اساءة استعمال القاعدة والتوزيع غير العادل لتكاليف التحول الى البلاغات الورقية ، ينبغي تعديل القاعدة بحيث تنص على أن الطرف الذي يقرر "الانتكاس" الى الوسائل الورقية عليه أن يتحمل تكاليف معقولة لقراره . وذهب اقتراح ثالث الى أنه بالنظر الى أن رسائل التبادل الالكتروني للبيانات تستند عادة الى الاتفاق بين الطرفين ، فيبني على أيضاً أن تخضع العودة الى البلاغات الورقية لاتفاق الطرفين . واعتراض على هذا الاقتراح على أساس أن القاعدة الواردة بمشروع الحكم ستعين أن يطبقها حامل سند الشحن الذي ينبغي أن يترك له أمر البث فيما اذا كان يفضل ممارسة حقوقه على أساس سند شحن ورقي أو على أساس نظير الكتروني لهذا السند ، على أن يتحمل تكاليف قراره .

٩٧ - واستنادا الى المناقشة الآتية ، عهد الفريق العامل الى فريق صياغة مخصص بمهمة تنقيح مشروع الحكم . وواصل الفريق العامل مداولاته على أساس مشروع حكم منقح ينص على ما يلي :

"يجوز وقف استخدام رسائل البيانات لنقل الحقوق والالتزامات فيما يتعلق بعقد لنقل البضائع ، وابداله باستخدام مستندات ورقية والعكس بالعكس . ولا يصبح هذا الابدال نافذا إلا بعد اخطار الطرفين ، وهو لا ينال من حقوق الأطراف المعنية أو يخفف من التزاماتهم ."

٩٨ - وأعرب عن عدة آراء ومخاوف بشأن مشروع الحكم في صيغته المنقحة . فذهب رأى الى أن الفقرتين (٣) و (٤) من مشروع المادة "س" تناولتا بما فيه الكفاية احتمال وجود أكثر من نسخة واحدة من سند الشحن . ولوحظ علاوة على ذلك أن احتمالات تعدد نسخ سند الشحن أمر عرضت له كذلك المادة ٩ من مشروع القانون النموذجي التي تضمن أن رسائل البيانات معترف بها أمام القضاء على أنها نظائر لمستندات الشحن . وفي حالة وجود نسخ زائفة من سند للشحن ، يترك للمحاكم أمر البث في أي النسخ المتفاورة منها هي النسخة الحقيقة . ولوحظ ردا على ذلك أنه ولئن كانت القوانين الوطنية تتناول بما فيه الكفاية مسألة سندات الشحن الاحتياطية ، فهي تقصّر دون توفير اليقين فيما يتعلق باصدار نسخ من سندات الشحن عن غير وعي بذلك . وسيق في هذا الصدد مثال الوكيل المحلي لأحد الطرفين ، الذي يصدر سند شحن ورقي في الوقت الذي أصدر فيه الطرفان ، بالاتصال الكترونيا فيما بينهما ، سند شحن الكتروني .

٩٩ - وأعرب عن تحفظ مؤداه أن الحكم المنقح لا يتناول استخدام وسائل اتصالات متعددة في

وقت واحد فحسب ، وهو أسلوب ينبغي الثنى عنه في أية حال ، بل يتدخل أيضا في حرية الأطراف في استخدام وسيلة أو أخرى من وسائل الاتصالات . وذكر بأن مشروع الحكم يمكن أن يتجاوز اتفاقات الأطراف ، خاصة وانه ليس من الواضح بعد ما اذا كانت المادة ١٠ (١) من مشروع القانون النموذجي تطبق على أحكام الفصل الذي قد يدرج فيه مشروع الحكم . وردا على ذلك ، لوحظ أن الجملة الأولى من مشروع الحكم متساهلة ولا تؤثر في الاستقلال الذاتي للأطراف اذ استخدم فيها الفعل "can" . واقتراح أنه بغية تفادي التدخل في الاستقلال الذاتي للأطراف قد يكون استخدام الفعل "may" أفضل ، كما اقترح أن تضاف صيغة على النحو التالي : "دون الاجحاف بما تقرر بالخروج على هذه القاعدة من شأنه أن يؤدي الى عودة المشكلة التي تحاول القاعدة معالجتها ، أي خطرو وجود سندات شحن مزدوجة ومعاملة الطرف الذي لا يستطيع مواصلة الاتصال الكترونيا معاملة غير عادلة .

١٠٠ - وأعرب عن شواغل أخرى تتعلق بمشروع الحكم بصيغته المقترنة تضمنت ما يلي : أن مشروع الحكم تسبب في انعدام اليقين ، لأن من غير الواضح من سيقوم باعطاء الاشعار ولمن ؛ وأنه قد يؤدي إلى نتائج غير مستحبة بالنسبة إلى جميع الأطراف المعنية بعقد النقل ، والشاحنين ، والناقلين ، والمرسل إليهم ، والمؤسسات المالية التي توفر الائتمان المستند ، لأن عبارة "والعكس بالعكس" تشير إلى أن أحد الأطراف يمكنه ، لدى اشعار الطرف الآخر ، أن يتحول من الاتصالات الورقية إلى الاتصالات الالكترونية . وردا على هذا الشاغل الأخير لوحظ أنه على الرغم من وجود هذا الاحتمال نظريا فإن عبارة "والعكس بالعكس" ستكون غير ذات معنى اذا كانت الأطراف لديها القدرة على الاتصال الكترونيا .

١٠١ - وبغية التخفيف من حدة الشواغل المذكورة أعلاه ، قدم اقتراح بتعديل الجملة الأولى من مشروع الحكم بحيث تنص على ما يلي : "حيثما يتعين استخدام رسائل البيانات لاحالة حقوق والتزامات تتعلق بعقد نقل البضائع ، لا يكون أي مستند ورقي يمس تلك الحقوق نافذ المفعول إلا اذا أوقفت رسالة البيانات لصالح المستندات الورقية" .

١٠٢ - وللحظ أن مشروع الحكم بصيغته المعدلة لا يزال يطرح بعض التساؤلات ، بما في ذلك سؤال عما سيكون عليه السياق الذي يمكن فيه استخدام رسائل البيانات لتحويل الحقوق والواجبات ، وما معنى عبارة "طريقة رسائل البيانات" ، ومن سيبلغ من وكيف ومتى . وبغية الاجابة عن هذه التساؤلات ، طلب انشاء فريق صياغة مختص ثان لتنقية الحكم . وينص الحكم المقترن على ما يلي :

"حيثما تستخدم رسالة بيانات واحدة أو أكثر لتنفيذ الأفعال الواردة في الفقرتين (أ) (و) و (ز) من هذه المادة ، لا يكون أي مستند ورقي يستخدم لتنفيذ هذه الأفعال نافذ"

المفعول إلا إذا أوقف استخدام رسائل البيانات وأبدل باستخدام المستندات الورقية . ولا ينال هذا الابدال من حقوق الأطراف المعنية أو يخفف من التزاماتها" .

وبينما أعرب عن قلق مفاده أن مشروع الحكم المنقح لا يحدد أي شرط لاتخاذ أحد الأطراف قرارا بالتحول إلى استخدام الاتصالات الورقية ، كالشروط الواردة في الصيغ السابقة للفقرة (\*\* ) ، مثل الإبلاغ أو عدم الإبلاغ عن التأخير أو التعطيل اللذين لا مبرر لهما في تسليم البضائع ، اعتمد الفريق العامل مشروع الحكم المنقح وقرر أن المكان المناسب له هو ادراجه بعد الفقرة (٢) من مشروع المادة "س" مباشرة .

١٠٣ - ولدى اختتام الفريق العامل لمداولاته بشأن مشروع المادة "س" ، نظر في مشروع منقح تلك المادة أعدته الأمانة بحيث يجسد القرارات التي اتخذها الفريق العامل . ويرد نص مشروع المادة "س" كما اعتمدته الفريق العامل في مرفق هذا التقرير .

#### رابعا - المناقشة الأولية للأعمال المقبولة الممكنة

##### ألف - الأعمال المقبولة بشأن مسائل قانون النقل عدا المسائل المتعلقة بالتبادل الإلكتروني للبيانات

١٠٤ - أشير في مراحل مختلفة من المناقشات إلى أن المعاهدات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع لا تتناول ، أو تتناول بصورة متباينة ، مسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن أو بيانات الشحن البحري وعلاقة مستندات النقل هذه بالحقوق والواجبات القائمة بين بايع البضاعة ومشتريها ، وقابلية وعدم قابلية مستندات النقل للتداول ، وملكية البضاعة ، والاحتفاظ بحق الملكية ، والحق في السيطرة على البضاعة بما في ذلك الحق في وقف البضائع أثناء عبورها ، وحقوق الضمان الناشئة عن تداول مستندات النقل (أنظر أعلاه الفقرتين ٦٣ و ٣٣) . كما أن القوانين الوطنية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ، باستثناء قلة منها ، لا تقدم حلولا شاملة ومنسقة لتلك المسائل . ومن ثم ، يتعمّن ايجاد الإجابات في العادات المرعية والأعراف الجارية والسوابق القانونية ، التي لا اتساق بينها . وهذا يؤدي إلى بلبلة قانونية في الممارسة العملية .

١٠٥ - ورئي أن القانون النموذجي المتعلق بالتبادل الإلكتروني للبيانات ليس هو الموضع المناسب لتقديم حلول لتلك المسائل ، لأن القانون النموذجي ينطبق على القانون التجاري عموما في حين أن تلك المسائل تتعلق بقانون النقل .

١٠٦ - وارتّي عموما أنه قد يكون من المفيد استعراض الممارسات الدولية الجارية والنصوص الدولية التي تنظم النقل البحري للبضائع ، بغية اعداد حلول عصرية منسقة وأكثر شمولًا لتلك

المسائل . ومن بين المسائل التي قد يلزم وجود قانون موحد بشأنها ، رئي أنه قد يلزم اعطاء الأولوية للمسائل المتعلقة بالوظائف التي تؤديها مستندات النقل فيما يتعلق بتحويل الحقوق والواجبات المتعلقة بالبضائع الجاري نقلها .

١٠٧ - وأبدى أيضا رأي مؤداه أن العمل في هذا المجال يهيء فرصة مفيدة لمناقشة مسائل التبعية في إطار مجموعة الأحكام القانونية الخاصة بالنقل البحري للبضائع . ومن بين النصوص التي اقترح ادراجها في الاستعراض اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)؛ و مختلف الأحكام القانونية القائمة على الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بمستندات الشحن لعام ١٩٢٤ (قواعد لاهاي) والتعديلات المدخلة لاحقا على قواعد لاهاي؛ واتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية؛ واتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائل للبضائع لعام ١٩٨٠ .

١٠٨ - ورأى الفريق العامل أنه يعود إلى اللجنة أن تناقش وتقرر مدى استصواب الاضطلاع بعمل من هذا القبيل في المستقبل ، ونطاق ذلك العمل ، وأنسب أساليب القيام به . ورئي أن المهم أن يضطلع بهذا العمل ، منذ مراحله الأولى ، في تعاون وثيق مع المنظمات ذات الصلة ، بما فيها المنظمات الممثلة للمهن المعنية ، مثل اللجنة الدولية للملاحة البحري ، والغرفة التجارية الدولية ، والاتحاد الدولي لشركات التأمين البحري ، والاتحاد الدولي لرابطات وسطاء الشحن ، والغرفة الدولية للشحن البحري ، والرابطة الدولية للموانئ والمرافق .

**باء - الأعمال المقبلة بشأن مسائل محددة تتعلق باستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات وما يتصل به من وسائل الإبلاغ**

١٠٩ - من بين المواضيع التي يمكن أن تنظر فيها اللجنة في إطار أعمالها المقبلة في مجال الاتصالات الإلكترونية ، نظر الفريق العامل فيما يلي : معايير ممكنة للتويقيعات الرقمية؛ والمسائل المتعلقة بالسجلات ؛ والإدراج بالاشارة ؛ وحقوق والتزامات مقدمي الخدمات ؛ واستعراض الاتفاques الدولية القائمة .

**١ - المعايير الممكنة للتويقيعات الرقمية**

١١٠ - أعرب عن رأي مؤداه أنه علاوة على الجوانب المتعلقة بـ "التوقيع" والعوائل على الرسائل والتي تناولها بالفعل مشروع القانون التمودجي ، قد تدعو الحاجة إلى اجراء مزيد من الأعمال في مجال القواعد المنظمة للهيكل الأساسي للتبادل الإلكتروني للبيانات قبل أن يستطيع بلوغ ما ينطوي عليه من امكانيات حقيقة . وقيل ان تلك هي الحال بصفة خاصة بالنسبة للاتصالات الدولية فيما بين أطراف تفصل بينهم مسافات بعيدة ، أو بالنسبة لمعاملات تجري فيها الأحداث التعاقدية في نظم

حاسوبية بسرعة تقتضي قطع أشواط بعيدة في الارتفاع بالمعايير القانونية بشأن التوقعات ، وبصفة عامة بشأن إثبات مصدر ومحفوٍ رسائل البيانات . وقد تتخذ هذه المعايير عدة أشكال وإن كان معظم التحاليل التي يجريها الممارسون في هذا المجال حالياً تركز على النمو المتوقع في مهام "سلطات التصديق" التي يمكن أن تكون مؤسسات خاصة أو عامة تعمل بموجب نوع من المعايير التنظيمية المناسبة يمكن أن يوفر أساساً ينهض عليها العول على الإثبات أو التحديد الرقمي للرسائل . وقيل إن ذلك يتسم بأهمية خاصة في عصر يسود فيه مقدمو خدمات المعلومات الذين يذكر منهم إنترنيت ، والذين سيقربون في صلات تجارية بين أطراف تفصل بينهم مسافات بعيدة ولا سبيل إلى تحديدهم أو استبانتهم إلا من خلال الوسائل الحاسوبية .

١١١ - وفي الوقت الذي رأى فيه الفريق العامل أنه ربما دعت الحاجة إلى القيام بأعمال تتعلق بسلطات التصديق ، وأن مثل هذه الأعمال ربما تعين القيام بها في سياق موضوع السجلات أو موضوع مقدمي الخدمات ، كان هناك اتفاق عام على أن الفريق العامل لا ينبغي له أن يتطرق إلى الاعتبارات التقنية المتعلقة بملاءمة استخدام أي معيار .

## ٢ - مسائل السجلات

١١٢ - قيل أن وضع معايير دنيا متناسبة تتبع للسجلات الخاصة والحكومية أن تتصل فيما بينها عبر الحدود بغرض اجراء معاملاتها ، يعد مفتاحاً للتطور المسبق في عدد من القطاعات الهامة التي ستستخدم فيها الاتصالات الالكترونية . وربما احتاج الأمر إلى وضع معايير متناسبة تختلف باختلاف فئات المشاريع التجارية . وربما تمثل الخطوة الأولى في تحديد العوامل الرئيسية التي قد يلزم توافرها لكل قطاع ، على أن يلي ذلك البٌت في أي من هذه العوامل ينبغي النص عليه في القواعد الموحدة . ومن الممكن أن يتبع نهج لهذا اشتراك الأونسيترال والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (UNIDOROIT) في القيام بأعمال تعاونية بالنظر إلى أن المعهد سيعقد عما قريب اجتماعاً يتناول تسجيل أنواع معينة من الأجهزة المتنقلة .

١١٣ - ورتى عموماً أن هذا الموضوع قد يحتاج إلى مزيد من الدراسة . ولدى بحث جدوى الاضطلاع بعمل في هذا المجال ، قد يلزم أن يوضع في الاعتبار ما يلي : المعايير الخاصة بالتصريح لهيئة التسجيل الخاصة أو الحكومية ؛ ومعايير قبول (وربما انفاذ) التسجيلات من ولاية قضائية إلى أخرى ؛ والمعايير الخاصة بالحد الأدنى اللازم من المعلومات لضمان مهلة اشعار معقولة والحق في التسجيل ؛ وأثار التسجيل والاشعار على الأطراف الثالثة في بلد التسجيل وخارجه ؛ وربما أيضاً آثار التسجيل على المصالح المكرونة أو غيرها من الحقوق والواجبات المتعلقة بالتمويل التجاري ؛ ودرجة تعويل أطراف ثالثة على هذا التسجيل كأساس يستند إليه في اتخاذ تعهدات أو اجراءات تعاقدية أو مالية أو غيرها ؛ ومدى تمتع الأطراف الثالثة بحق الاطلاع على السجلات ، إن وجد . وقد

يكون من شأن وجود اتفاق أو توجيهات بشأن معايير دولية قبل اقرار نظم متباعدة أن يتيح تحقيق قدر أكبر بكثير من الاتساق والفائدة .

### ٣ - الادراج بالاشارة

١١٤ - اتفقت آراء الفريق العامل عموما على ضرورة القيام بعمل في مجال الادراج بالاشارة في سياق التبادل الالكتروني للبيانات . وأبدىرأي مؤداه أنه في أي محاولة لوضع قواعد قانونية لادراج بنود اشارة في رسائل البيانات ينبغي استيفاء الشروط الثلاثة التالية : (١) ينبغي ادراج بند الاشارة في رسالة البيانات ؛ و (٢) يتبعن أن يكون المستند المشار اليه ، مثل الأحكام والشروط العامة ، معروفا بالفعل لدى الطرف الذي قد يرتكز عليه ضده ؛ و (٣) يتبعن أن يكون المستند المشار اليه مقبولا ، فضلا عن كونه معروفا ، لدى ذلك الطرف . واتفقت الآراء عموما على أنه من المناسبتناول موضوع الادراج بالاشارة ضمن سياق العمل الأعم المتعلق بمسائل هيئات التسجيل ومقدمي الخدمات .

### ٤ - مقدمو الخدمات الاعلامية

١١٥ - أشير الى أن الفريق العامل ركز في عمله السابق بشأن مشروع القانون النموذجي على العلاقة بين مرسل رسالة البيانات ومتلقيها ، سعيا الى تناول الأهمية القانونية لتلك الرسائل وحقوق ومسؤوليات كل من المرسل والمتلقي . وقد أغفل مشروع القانون النموذجي ، الى حد بعيد ، طرفا مشاركا أساسيا في التجارة الالكترونية ، هو الوسيط أو مقدم الخدمة الاعلامية الذي يعمل بمثابة حلقة الوصل في عمليات البث من المرسل الى المتلقي ، والذي كثيرا ما يقدم خدمات ذات قيمة مضافة ، مثل تسجيل الرسائل أو ختم البيانات ، ويحدد المعايير الأمنية لبث الرسائل ويؤدي دورا هاما في طمأنة مستعملين نظام الاتصال على مواثيقه .

١١٦ - وذكرت المسائل التالية كمسائل يمكن النظر فيها فيما يتعلق بمقدمي الخدمات : المعايير الدنيا للأداء في حال عدم اتفاق الطرفين ؛ مدى تحمل الطرفين النهائيين للتعبيات ؛ آثار مثل هذه القواعد أو الاتفاques على الأطراف الثالثة ؛ اسناد تعبيات التغفال أو غيره من الأفعال غير المأذون بها ؛ نطاق الضمانات الالزامية ، ان وجدت ، أو غيرها من التعهدات عند تقديم خدمات ذات قيمة مضافة .

١١٧ - ورئي على نطاق واسع أنه يجدر بالأونسيترال أن تبحث العلاقة بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها والأطراف الثالثة . وقيل ان من الأهمية بمكان توجيه جهد من هذا القبيل نحو وضع قواعد ومعايير دولية للسلوك التجاري في هذا الميدان ، بغية دعم التجارة عن طريق الوسائل

الالكترونية ، وألا يكون الغرض من ذلك انشاء قواعد ضابطة لعمل مقدمي الخدمات أو قواعد أخرى قد تتسبب في جعل تكاليف التطبيقات السوقية للتبادل الالكتروني للبيانات غير مقبولة .

#### ٥ - استعراض الاتفاقيات الدولية الموجودة

١١٨ - ذكر أن الفرقة العاملة المعنية بتسهيل الاجراءات التجارية الدولية (الفرقة العاملة الرابعة) التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا تشارك منذ عدة سنوات في دراسة استقصائية لتعريف مفاهيم مثل "الكتابة" و "التوقيع" في الاتفاقيات الدولية الموجودة المنطبقة على التجارة الدولية . وقد سبق أن أشير في أحيان كثيرة الى أن معظم التعريفات الموجودة لا تنطبق بصورة مرضية في سياق استعمال التبادل الالكتروني للبيانات . وبالاضافة الى ذلك ، ذكر أن الفرقة العاملة الرابعة عممت أيضا استبيانا يستهدف اجراء تقييم أعم لطبيعة العقبات التي تعرّض التوسيع في استعمال التبادل الالكتروني للبيانات . وما اذا كانت هذه العقبات ناشئة عن متطلبات قانونية أو ادارية أو غيرها .

١١٩ - ورئي عموما أنه قد يجدر بالأونسيترال ، بصفة خاصة ، أن تستعرض نتائج المشروعين اللذين اضطُعلت بهما الفرقة العاملة الرابعة بهدف تقييم مدى استحسان وجدوى القيام بعمل في تلك المجالات . وأعرب الفريق العامل عن رغبته في أن تصبح نتائج هذين المشروعين متاحة في المستقبل القريب ، ورحب بامكانية التعاون بصورة أوسع مع الفرقة العاملة الرابعة .

## مرفق

نص تقتراح اضافته الى مشروع قانون الأونسيترال النموذجي  
بشأن جوانب قانونية للتبادل الالكتروني للبيانات وما  
يتصل به من وسائل الابلاغ

(بصيغته التي وافق عليها فريق الأونسيترال العامل المعنى  
بالتبادل الالكتروني للبيانات في دورته الثلاثين المعقودة في  
فيينا في الفترة من ٢٦ شباط/فبراير الى ٨ آذار/مارس ١٩٩٦)

### الجزء الثاني - قواعد بشأن مستند النقل

مشروع المادة "س" - عقود نقل البضائع المنظوية على رسائل بيانات

(أ) تطبق هذه المادة ، على سبيل المثال لا الحصر ، على أي من الأفعال التالية المرتبطة بعقد نقل البضائع أو المتعلق بها تنفيذا له :

(أ) ١' التزويد بعلامات البضاعة أو عددها أو مقدارها أو وزنها ؛

٢' بيان طبيعة البضاعة أو قيمتها أو التصريح عنها ؛

٣' اصدار ايصال بالبضاعة ؛

٤' تأكيد أن البضاعة قد جرى تحميلاها ؛

(ب) ١' ابلاغ أي شخص بشروط العقد وأحكامه ؛

٢' توجيه التعليمات الى الناقل ؛

(ج) ١' المطالبة بتسلیم البضاعة ؛

٢' الاذن بالافراج عن البضاعة ؛

٣' الاخطار بوقوع هلاك أو تلف للبضاعة ؛

- (د) توجيه أي اخطار آخر يتعلق بتنفيذ العقد :
- (ه) التعهد ، بصورة قطعية أو غير قطعية ، بتسليم البضاعة إلى شخص معين بالاسم أو إلى شخص مرخص بالمطالبة بتسليم :
- (و) اعطاء حقوق في البضاعة أو اكتسابها أو التخلص منها أو التنازل عنها أو نقلها أو تداولها :
- (ز) اكتساب أو نقل الحقوق والواجبات المندرجة في إطار العقد :
- (١) حি�ثما تقتضي قاعدة قانونية أن ينفذ أي من الأفعال المذكورة في الفقرة (١) كتابة أو باستخدام مستند ورقي ، أو تنص على عواقب معينة إذا لم ينفذ كذلك ، تكون تلك القاعدة مستوفاة إذا نفذ ذلك الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر .
- (٢) حি�ثما تستخدم رسالة بيانات واحدة أو أكثر لتنفيذ الأفعال الواردة في الفقرتين الفرعيتين (و) و (ز) من الفقرة ١ من هذه المادة ، لا يكون أي مستند ورقي مستخدم لإنفاذ تلك الأفعال ساري المفعول إلا إذا أوقف العمل بطريقة رسائل البيانات وأبدلت باستعمال المستندات الورقية . ولا يجوز لهذا الابدال أن ينال من حقوق الطرفين المعنيين أو يخفف من واجباتهما .
- (٣) إذا كان يراد منع حق ما أو إسناد واجب ما إلى شخص معين دون سواه ، وكانت هناك قاعدة قانونية تستوجب ، تنفيذاً لذلك ، أن ينقل ذلك الحق أو الواجب إلى الشخص بتحويل أو باستخدام مستند ورقي ، فإن تلك القاعدة تستوفى إذا نقل الحق أو الواجب بأية وسيلة تتضمن استعمال رسالة بيانات واحدة أو أكثر ، شريطة استخدام طريقة تعطي تأكيداً موثقاً بأن ذلك الحق أو الواجب قد أصبح حق أو واجب الشخص المقصود دون سواه .
- (٤) حি�ثما يشار أي تساؤل بشأن ما إذا كانت أحكام الفقرة (٣) من هذه المادة مستوفاة ، يتبعن تقييم معيار العول المطلوب على ضوء الفرض المراد من نقل الحق أو الواجب وعلى ضوء جميع الظروف المحيطة ، بما في ذلك أي اتفاق بين الطرفين .
- (٥) إذا انطبقت قاعدة قانونية ، بصورة الزمالة ، على عقد لنقل البضائع وارد في مستند ورقي أو مثبت به ، فلا يجوز اعتبار تلك القاعدة غير منطبقة على عقد لنقل البضائع مثبت برسم رسالة بيانات واحدة أو أكثر ، بسبب كون العقد مثبتاً برسمة أو رسائل البيانات هذه ، بدلاً من اثباته بمستند ورقي .
- (٦) لا تطبق أحكام هذه المادة على ما يلي : [.....] .
-