

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/38  
TD/B/COM.3/EM.12/3  
16 October 2001

ARABIC  
Original: ENGLISH

## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

الدورة السادسة

جنيف، ١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٢

### تقرير اجتماع الخبراء المعني بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية

المعقود في قصر الأمم، جنيف،

في الفترة من ٢٦ إلى ٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١

#### المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفصل</u>
٢	أولاً - الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها
٦	ثانياً - الملخص الذي أعده الرئيس
١١	ثالثاً - المسائل التنظيمية
	المرفق
١٣	الحضور

## الفصل الأول

### الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها

قام اجتماع الخبراء المعني بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية ببحث تأثير التجارة الإلكترونية على خدمات النقل الدولي، بما في ذلك الجوانب الاقتصادية والتشغيلية والجوانب القانونية والمستندية لهذه التجارة، وقرر الاجتماع عرض الاستنتاجات والتوصيات التالية على لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية، والتنمية، في دورتها السادسة.

وأكد الخبراء من جديد على ضرورة وأهمية بناء القدرات في البلدان النامية بقصد الأخذ بالتجارة الإلكترونية في هذه البلدان وإدماج الاقتصادات النامية في التجارة العالمية.

وينبغي التسليم بأهمية التجارة الإلكترونية كأداة لتحسين كفاءة خدمات النقل ولتعزيز اشتراك البلدان النامية في التجارة العالمية. وتحقيقاً لهذه الغاية، يلزم تناول التطورات المتعلقة بالتجارة الإلكترونية والنقل كما يلزم رصدها على أساس منتظم.

وقد نظر الخبراء في عدد من القضايا القانونية وأوجه عدم التيقن الناشئة عن تطبيق القوانين واتفاقيات النقل الموجودة في ظل بيئة إلكترونية، بما في ذلك التحدي المتمثل في الاستعاضة عن سند الشحن القابل للتداول بديل إلكتروني.

وسلم الخبراء بقيمة الترتيبات التعاقدية كوسيلة لتكملة الهياكل الأساسية القانونية الحالية.

وينبغي النظر إلى التوصيات الواردة أدناه في سياق الحاجة العامة إلى تصميم وتنفيذ استراتيجيات وطنية وإقليمية بشأن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بغرض تحقيق التنمية.

#### ألف - توصيات موجهة إلى الحكومات والمشاريع الوطنية

١- تشجع الحكومات على تعزيز الاستثمار في الهياكل الأساسية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وعلى ضمان تطوير هذا الاستثمار تطويراً منسقاً.

٢- تحث الحكومات على الدخول في اتفاقات تعاون إقليمية بهدف تنسيق برامج الاستثمار في مجال الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات.

- ٣- تحث الحكومات على فحص هياكلها القانونية القائمة بغية تبسيطها وتكييفها مع احتياجات المعاملات الإلكترونية.
- ٤- تشجع الحكومات على أن تنظر، عند تكييف هياكلها القانونية، في القواعد والمبادئ التوجيهية الدولية القائمة، مثل القانونين النموذجيين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي المتعلقين بالتجارة الإلكترونية وبالتوقيعات الإلكترونية.
- ٥- تشجع الحكومات على النظر في اعتماد المعاهدات القائمة في مجال النقل الدولي التي تسمح باستخدام مستندات النقل الإلكتروني.
- ٦- تشجع الحكومات على تبسيط الأنظمة والممارسات الإدارية، وخاصة إجراءات الجمارك، لتيسير التجارة الإلكترونية وعمليات النقل.
- ٧- تشجع الحكومات على الاشتراك في إعداد مختلف الصكوك القانونية التي يجري النظر فيها في محافل دولية.
- ٨- تشجع الحكومات وإدارات الجمارك وسلطات المواني وأوساط المواني ومتعهدو النقل على اتخاذ التدابير الضرورية لإنشاء نظم أوساط المواني والمنصات اللوجستية لتيسير تبادل المعلومات فيما بين التجار ومقدمي الخدمات والإدارات وذلك باستخدام المعايير الدولية.
- ٩- تشجع الحكومات والمشاريع على اتخاذ التدابير الضرورية لتحسين الوصل بشبكة الإنترنت وإمكانية الوصول إليها.
- ١٠- تحث الحكومات على إيجاد بيئة تنظيمية تسمح بتخفيض رسوم الاتصالات السلكية واللاسلكية ورسوم استخدام شبكة الإنترنت.
- ١١- تحث الحكومات والمشاريع على تحسين الوعي والثقافة العامين فيما يتصل بجميع جوانب التجارة الإلكترونية والفرص والفوائد التي تتيحها، كما تحث الحكومات على أن تصبح مستعملة نموذجية للتجارة الإلكترونية.
- ١٢- تشجع الأطراف التجارية على تنقيح ممارساتها التجارية القائمة فيما يتعلق باستخدام مستندات النقل التقليدية القابلة للتداول وعلى الحد من استخدام هذه المستندات، كلما أمكن ذلك. وتشجع الأطراف التجارية أيضا على دعم وتيسير استخدام البدائل الإلكترونية لمستندات النقل التقليدية.

١٣- يدعى متعهدو النقل من البلدان المتقدمة إلى الدخول في مشاريع مشتركة مع المتعهدين من البلدان النامية، مما يكفل نقل الدراية الفنية ورؤوس الأموال.

١٤- يدعى متعهدو النقل من البلدان النامية أيضا إلى الدخول في مشاريع مشتركة مع المتعهدين من البلدان النامية الأخرى بغية زيادة تشجيع نقل الدراية الفنية ورؤوس الأموال بين بلدان الجنوب.

#### باء - توصيات موجهة إلى المجتمع الدولي

١٥- ينبغي للمنظمات الدولية العاملة في مجال التجارة الإلكترونية والنقل أن تتعاون وتنسق أنشطتها بغية تحسين القدرة التنافسية لممارسي التجارة والنقل في البلدان النامية.

١٦- تشجع المنظمات الدولية على تعزيز مساعدتها التشريعية والتقنية والمالية المقدمة إلى البلدان النامية في المجالات التالية:

(أ) استعراض وتكييف القوانين والأنظمة الوطنية؛

(ب) إشاعة الوعي، وتوفير التعليم والتدريب؛

(ج) تطوير الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات السلكية واللاسلكية؛

(د) تدعيم مقدمي خدمات النقل والاتصالات السلكية واللاسلكية.

#### جيم - توصيات موجهة إلى الأونكتاد

١٧- ينبغي أن يبقى الأونكتاد قيد الاستعراض التطورات المتعلقة بالجوانب الاقتصادية والتجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي وأن يرصد هذه التطورات، وأن يحلل ما تنطوي عليه من آثار بالنسبة للبلدان النامية.

١٨- ينبغي للأونكتاد إجراء دراسات بشأن استخدام مستندات النقل التقليدية في التجارة الدولية، وخاصة بشأن مدى ضرورة مستندات الشحن القابلة للتداول بالنسبة للتجارة الدولية المعاصرة، ومدى إمكانية الاستعاضة عنها بمستندات نقل غير قابلة للتداول، مثل سندات النقل البحرية، والبدايل الإلكترونية.

١٩- ينبغي للأونكتاد إجراء بحوث بشأن مدى إمكانية استخدام الترتيبات التعاقدية كحل لتيسير استعمال التجارة الإلكترونية على نطاق أوسع في خدمات النقل الدولي.

٢٠- ينبغي للأونكتاد أن يعمل على تطوير وتوفير المواد التدريبية ونشر المعلومات عن أفضل الممارسات في ميدان التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي لصالح البلدان النامية، مع اشتراك مشغلين من القطاع الخاص من البلدان النامية في ذلك. وينبغي للأونكتاد، طبقاً للطلبات الموجهة من البلدان النامية أو طبقاً لاحتياجاتها بخصوص بناء القدرات، أن يستحدث أو ينظم أنشطة لتنمية الموارد البشرية في البلدان النامية.

٢١- ينبغي أن يعد الأونكتاد مبادئ توجيهية فيما يتعلق بإنشاء نظم نموذجية لأوساط المواني ومنصات لوجستية في البلدان النامية.

٢٢- ينبغي أن ينظر الأونكتاد في إمكانية إعادة عقد اجتماعات هذا الفريق على أساس منتظم بغية إيجاد محفل يمكن فيه للبلدان النامية، وخاصة منها أقل البلدان نمواً، أن تستفيد من قيام حوار مؤسسي بشأن أفضل الممارسات في مجال التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي كوسيلة لتيسير التجارة.

## الفصل الثاني الملخص الذي أعده الرئيس

١ - سلط نائب الأمين العام للأونكتاد الضوء على الفرص الهامة المتاحة لممارسي التجارة من خلال استخدام التجارة الإلكترونية. وقال إن إتمام الصفقات القائمة على التجارة الإلكترونية فيما يتصل بالسلع المادية يتوقف على توفر خدمات نقل وتمويل تتميز بالكفاءة وعلى تقاسم المعلومات فيما بين الشاحنين وموردي الخدمات. وتوفر تكنولوجيات المعلومات والاتصال وسائل لنقل وتجهيز المعلومات والمستندات بسرعة وفعالية. إلا أن الكثير من التجار وموردي خدمات النقل في البلدان النامية لا يستخدمون التجارة الإلكترونية، وذلك بالنظر إلى كون شبكات الاتصالات محدودة وإلى ارتفاع تكاليف استخدام هذه الشبكات. ولذلك يلزم تخصيص المزيد من الاستثمارات من أجل تحديث وتحسين الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات، بالإضافة إلى توفير هيكل أساسي مناسب على الصعيد القانوني وصعيد السياسة العامة يدعم ويعزز ممارسة توفير الخدمات القائمة على تكنولوجيات المعلومات والاتصال.

٢ - وفي حين أن وسائل الاتصال الإلكتروني قد أدت إلى التعجيل بوتيرة تبادل المعلومات، فإنها لم تؤد بعد إلى إزالة ما يلزم عادة من الوقت والتكاليف المرتبطة بالمتطلبات القانونية الخاصة بالمستندات الورقية والناشئة عن الامتثال للقوانين الوطنية الإلزامية والاتفاقيات الدولية المنطبقة على عقود ومستندات النقل. ففي قطاع النقل البحري، ليس هناك بصفة عامة اعتراف قانوني بالبدايل الإلكترونية لسندات الشحن التقليدية، كما أن الاتفاقيات الدولية لا تنطبق على سندات الشحن الإلكترونية.

٣ - وبالتالي فإن الحكومات والهيئات الدولية ما برحت تعمل على إرساء الهياكل الأساسية على الصعيد القانوني وصعيد السياسة العامة فيما يتصل بالتجارة الإلكترونية، في حين أن منظمات الصناعة والقطاع الخاص ما برحت تعمل على وضع ما يلزم من المعايير والمبادئ التوجيهية التقنية. ويعتبر التعاون فيما بين الأطراف المهتمة بالأمر، بما فيها الحكومات والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية ومنظمات القطاع الخاص، أمراً أساسياً من أجل تهيئة بيئة مواتية للتجارة الإلكترونية يمكن في ظلها إتمام صفقات التجارة الدولية بطريقة مأمونة بين الأطراف ومن أنحاء متباعدة من العالم.

### ألف - الجوانب الاقتصادية والتشغيلية

٤ - إن الجلسة غير الرسمية الأولى لاجتماع الخبراء المعنية بالجوانب الاقتصادية والتشغيلية للتجارة الإلكترونية فيما يتعلق بخدمات النقل الدولي قد افتتحت بعروض للتجارب القطرية والاقليمية. وتبين أن هناك تفاوتات واسعة فيما بين البلدان النامية في مستوى تطور التجارة الإلكترونية فيها. وقد لاحظ الخبراء من مختلف البلدان النامية أن

ما تواجهه هذه البلدان من مشاكل فيما يتعلق بزيادة استخدام التجارة الإلكترونية إنما يتصل بعدم كفاية البنى التحتية الأساسية وبعدم توافر أجهزة الحاسوب إلا بقدر محدود، فضلا عن الإمكانيات المحدودة لاستخدام شبكة الإنترنت والهياكل الأساسية للنقل والاتصال، والافتقار إلى المعرفة الأساسية. وهذا ما أكدته تدخلات ممثلي المنظمات الإقليمية، بما فيها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. ودعا الخبراء الحكومات إلى تشجيع استخدام التجارة الإلكترونية فيما يتصل بالإجراءات الإدارية بحيث تصبح بذلك مستخدمة نموذجية لها. وأشار إلى أنه يلزم تطوير وتوفير المواد التدريبية ونشر أفضل الممارسات في ميدان التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي. ويمكن للمنظمات الدولية، بمشاركة الفعاليات الخاصة من البلدان المتقدمة، أن تساعد في هذا السياق.

٥- وأعرب الخبراء عن اعتقادهم بأن الاستثمار في مجال الهياكل الأساسية للنقل وتكنولوجيات المعلومات والاتصال ينبغي أن يعزز وينسق على المستوى الوطني. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن عقد اتفاقات للتعاون الإقليمي بهدف تنسيق برامج الاستثمار في مجال الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات. واعتبر الخبراء أيضا أنه ينبغي تهيئة بيئة تنظيمية تفضي إلى خفض تكاليف الاتصالات واستخدام شبكة الانترنت. وأعرب الخبراء عن اعتقادهم بأن من شأن قيام متعهدي خدمات النقل بإقامة مشاريع مشتركة بين بلدان الشمال والجنوب وفيما بين بلدان الجنوب أن يتيح نقل الدراية الفنية ورؤوس الأموال على نحو يحقق المنفعة المتبادلة وبالتالي يعزز القدرات الوطنية.

٦- وقد استفاد الخبراء من العرضين اللذين قدمتهما شركة مايرسك سيلاند (Maersk Sealand)، وهي شركة ناقلات حاويات عالمية، وشركة UPS Europe، وهي شركة عالمية تعمل في مجال النقل السريع للطرود البريادية، بشأن استخدامهما للتجارة الإلكترونية. فبالنسبة لهاتين الشركتين، ما برح تطوير واستخدام نظم المعلومات والاتصال يشكل جزءا لا يتجزأ من خطط أعمالهما ونجاحهما التجاري. وتثق الشركتان ثقة كاملة باستخدام نقل المعلومات بواسطة شبكة "الويب". وقد استطاعت الشركتان أن تبسطا إلى حد بعيد الإجراءات الخاصة بترتيب خدمات النقل وذلك من خلال العمل في اتجاه إقامة الشراكات مع عملائهما وعقد الاتفاقات. وقد شجع ممثلو القطاع الخاص البلدان النامية على اغتنام فرصة الاستخدام الكامل لتكنولوجيات المعلومات والاتصال لأغراض ترتيب وتحسين خدمات النقل فيها.

٧- وقدم كل من ممثل هيئة ميناء فالنسيا وممثل الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ عرضا بشأن تطوير نظم أوساط الموانئ. فهذه النظم تتيح امكانية تبادل المعلومات بين الشركاء الرئيسيين ضمن ميناء ما: إدارة الجمارك وغيرها من الإدارات، وشركات النقل عبر المحيطات، ومتعهدو النقل البري، ومتعهدو العمليات في المحطات، ووكلاء الشحن، وأوساط التجار. ومن أجل تطوير مثل هذه النظم، ينبغي أن يكون تبادل المعلومات فيما بين جميع الشركاء قائما على أساس المعايير الدولية لتبادل الرسائل. وأشار ممثل الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إلى أن

عددا من الموانئ الرئيسية في البلدان المتقدمة تتعاون مع بعض موانئ البلدان النامية في إنشاء نظم لأوساط الموانئ تقوم على استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصال. وبالنسبة للبلدان غير الساحلية، يمكن لاستخدام هذه النظم من خلال الوصلات بشبكة الانترنت أن ييسر ويعزز أمن المستندات المتعلقة بشحنات الترانزيت من الموانئ البحرية. ومن الأمور المفيدة للغاية أن يتم وضع مبادئ توجيهية لإنشاء نظم نموذجية لأوساط الموانئ وبرامج لوجستية رئيسية في البلدان النامية.

٨- وشدد الخبراء على أن استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصال يتطلب توفر اجراءات في إدارات الموانئ والجمارك تكون مبسطة وشفافة. وهذا يتطلب أولا تبسيط الاجراءات التي تتبعها كل مجموعة من المجموعات المستخدمة لميناء ما قبل أن يتم إدماجها ضمن نظام مشترك لأوساط الموانئ. وفي هذا الصدد، يمكن لهيئات تيسير التجارة أن تؤدي دورا هاما في تعزيز روح العمل الجماعي والثقة والدراية الفنية الضرورية فيما بين الشركاء المعنيين. وسيكون لهيئات تيسير التجارة هذه دور مفيد في تبسيط اللوائح والممارسات الإدارية، وبخاصة الاجراءات الجمركية، من أجل تيسير عمليات التجارة الإلكترونية وعمليات النقل. وذكر ممثل اللجنة الاقتصادية لأوروبا بأن التوصية رقم ٤ الصادرة عن مركز تيسير الإجراءات والممارسات في مجالات الإدارة والتجارة والنقل، وهي التوصية المتعلقة بهيئات تيسير التجارة، توفر مبادئ توجيهية مفيدة بشأن إنشاء هذه الهيئات. وقد ذكرت بلدان مختلفة أنها تستخدم تطبيقات تكنولوجيات المعلومات والاتصال التي طورها الأونكتاد (النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع) من أجل تبسيط وتحسين عملية التخليص الجمركي وعمليات النقل فيها.

#### باء - القضايا القانونية والمستندية

٩- لدى النظر في جوانب عدم التيقن القانوني الناشئة عن استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية في مجال التجارة والنقل الدوليين، أشار الخبراء إلى أن عددا من الحكومات قد سنت أو أنها في صدد سن تشريعات ترمي إلى تكييف قوانينها مع متطلبات التجارة الإلكترونية. ولوحظ أن المتطلبات القانونية في القوانين الوطنية واتفاقيات النقل فيما يخص المستندات "المكتوبة" و"الموقعة" و"الأصلية" يمكن أن تشكل حواجز تعترض تطوير التجارة الإلكترونية. يضاف إلى ذلك أن قطاع النقل يواجه التحدي الخاص المتمثل في الاستعاضة عن مستندات النقل القابلة للتداول، مثل سندات الشحن، ببدايل إلكترونية.

١٠- وفي هذا السياق، أوضح ممثل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أن القانونين النموذجيين اللذين وضعتهما اللجنة بشأن التجارة الإلكترونية (١٩٩٦) والتوقيعات الإلكترونية (٢٠٠١) يهدفان إلى تزويد الدول بمجموعة من القواعد والمبادئ المقبولة دوليا فيما يتصل بإزالة بعض جوانب عدم التيقن القانوني وهيئة بيئة قانونية مواتية للتجارة الإلكترونية. وأشار إلى المادتين ١٦ و١٧ من القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، وهما المادتان اللتان تتناولان قضايا نقل البضائع وترميان إلى تغطية المسائل المتصلة بمستندات النقل الإلكترونية. كما

أوضح أن العمل المقبل للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي فيما يتصل بالتجارة الإلكترونية يشتمل على إعداد اتفاقية دولية بشأن التعاقدات الإلكترونية فضلاً عن إعداد صك دولي محتمل لتجاوز المتطلبات الشكلية الناشئة عن الاتفاقيات والصكوك الدولية القائمة المطبقة على التجارة والنقل الدوليين.

١١ - كما تم التشديد على أن عدداً من المسائل القانونية التي تثيرها التجارة الإلكترونية يمكن أن تعالج من خلال وضع ترتيبات تعاقدية تكون بمثابة تدابير أولية ريثما يتم إدخال تعديلات على الإطار القانوني. فالواقع أن الشروط والأحكام التعاقدية يمكن أن تكمل الأطر القانونية وأن توفر حلولاً لبعض جوانب عدم التيقن التي تتسم بها التجارة الإلكترونية.

١٢ - ولدى مناقشة دور مستندات النقل في التجارة الدولية، تم تسليط الضوء على الوظائف التي تؤديها سندات الشحن كأدلة لإثبات العقود وإيصالات تسليم البضائع ومستندات الملكية، فضلاً عن دورها الأساسي في خطابات الاعتماد. وشدد الخبراء وأعضاء أفرقة المناقشة على أن المعلومات والأدلة التي تثبت الوقائع، وليس المستند المادي أو المستند القابل للتداول، هي التي تلزم في معظم التعاملات. وقد أظهر استقصاء لخطابات الاعتماد التي تتطلب مستندات شحن قابلة للتداول أنه لا توجد في أغلبية الحالات حاجة إلى مستند ملكية. فالمستندات القابلة للتداول لا تلزم إلا في الحالات التي توجد فيها حاجة لنقل سند ملكية البضائع أثناء المرور العابر. والواقع أن الأعراف والممارسات الموحدة بشأن الاعتمادات المستندية التي وضعتها غرفة التجارة الدولية (UCP 500) تشتمل على سندات شحن بحري غير قابلة للتداول وتؤكد أهمية قضايا الإثبات والتوثيق. ولوحظ كذلك أن مشروع الأعراف والممارسات الموحدة بشأن الاعتمادات المستندية الإلكترونية الذي أعدته غرفة التجارة الدولية من المتوقع أن يوضع في صيغته النهائية في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١.

١٣ - وبالنظر إلى أن الاستعاضة عن المستندات القابلة للتداول ببدايل إلكترونية هي مسألة تشكل بالفعل تحدياً بالنسبة لقطاع النقل، فقد دعا الخبراء وأعضاء أفرقة المناقشة إلى تغيير في المواقف والنهج المعتمدة من قبل الأطراف التجارية فيما يتصل بممارساتها المستندية. وتم التشديد على أن من شأن استخدام المستندات غير القابلة للتداول أن ييسر على نحو واضح عملية الانتقال إلى التجارة الإلكترونية.

١٤ - كما أجرى الخبراء مناقشات بشأن النظم التي تهدف إلى الاستعاضة عن مستندات التجارة والنقل ببدايل إلكترونية. وأوضح ممثل نظام الدفع المأمون في التجارة العالمية وإدارة التجارة ( @Global Trade Secure ) أن هذا النظام الذي لا يزال في المرحلة التجريبية يتبع عملية الاعتمادات المستندية ويسمح للأطراف باستحداث معادلات إلكترونية لمستنداتها الورقية موثقة وموقعة على النحو الواجب. كما أن هذا النظام يكمل خطابات الاعتماد التقليدية ويتوافق مع الأعراف والممارسات الموحدة للاعتمادات المستندية الإلكترونية (eUCP 500). وهو نظام مفتوح لا حاجة فيه لفرض رسوم تسجيل أو لأية برامج حاسوب جديد. وبمقتضى هذا النظام، يتعين على مقدمي الطلبات أن يدفعوا للمصارف التي تصدر لهم

الاعتمادات رسوم إصدار لخطابات الاعتماد من خلال العنوان الإلكتروني @Global Trade، وهو ما يفعلونه حاليا. ويستخدم هذا النظام سندات شحن بحري إلكترونية غير قابلة للتداول. وقد اعتبر أن التحدي الرئيسي هنا يتمثل في تأمين مشاركة جميع الجهات الفاعلة في التعاملات التجارية المعنية.

١٥- وأوضح ممثل شركة بوليرو الدولية (Bolero International) أن نظام "بوليرو" يهدف إلى تيسير التجارة الدولية بالوسائل الإلكترونية، ويركز على المستندات التجارية ويوفر أساسا قانونيا وأمنيا مشتركا لمثل هذه التعاملات. وقال إن نظام "بوليرو"، بخلاف نظام @Global Trade، هو نظام مغلق لا تتاح خدماته إلا لأعضائه. وبالتالي فإن هذا النظام يحتاج، لكي ينجح، إلى مشاركة جميع الجهات الفاعلة في سلسلة التجارة الدولية. وبالنظر إلى أن سند الشحن، وفقا لنظام "بوليرو"، غير معترف به قانونا، فإن لائحة القواعد توفر الأساس التعاقدى الملزم لجميع الأعضاء. وقال إن التحديات التي تواجه هذا النظام بعد مرور سنتين على بدء تشغيله تشتمل على أنظمة الترميز وعدم الارتياح على المستوى الاقتصادي الكلي من جانب المنفذين المفترضين. ومن الواضح أن التجارة التي لا تستخدم السورق هي أسرع وأرخص وأكثر أمنا من التعاملات التجارية المستخدمة للسورق. إلا أنه اعتبر أن المشكلة الأهم بالنسبة لتنفيذ هذا النظام تتمثل في موقف الناس من تغيير عاداتهم.

١٦- وسلم الخبراء بأنه في الوقت الذي تواصل فيه الحكومات الوطنية والمنظمات الدولية اتخاذ مبادرات تشريعية بغية إرساء الإطار القانوني الضروري، فإن هناك حاجة لزيادة استكشاف إمكانيات وضع الترتيبات التعاقدية. وقد تم التسليم بأن الشروط والأحكام التعاقدية لا يمكن أن تستخدم لتذليل جميع العقبات وأوجه عدم التيقن القانوني الناشئة عن استخدام التجارة الإلكترونية، ولكنها يمكن أن تؤدي مع ذلك دورا هاما في هذا السياق. فهي، على العكس من القوانين واللوائح، يمكن أن تكيف بسهولة مع التغيرات التكنولوجية. كما أن مثل هذه العقود يمكن أن تكون بمثابة مصدر للمعرفة بالنسبة للحكومات لدى إدخال تغييرات أو تعديلات على الإطار القانوني. كما أشير إلى ما اعتمد مؤخرا من صكوك دولية تنطبق على مختلف وسائل النقل وتسمح باستخدام مستندات النقل الإلكترونية.

### جيم - اتجاهات المستقبل

١٧- لقد أتاح الاجتماع فرصة ممتازة لإجراء تبادل للآراء فيما بين الخبراء وممثلي المنظمات الحكومية وغير الحكومية الدولية. كما كان مناسبة هامة لاستعراض التطورات التجارية والتشغيلية والقانونية على المستويين الوطني والدولي. وقد أتاح الاجتماع للمشاركين النظر في مختلف جوانب التجارة الإلكترونية في سياق خدمات النقل الدولي، بما في ذلك تأثيرها، والمجالات التي تنطوي على مشاكل، والحلول الممكنة. وقد أسفرت مناقشات الخبراء عن التوصل إلى مجموعة متفق عليها من التوصيات الموجهة إلى الحكومات الوطنية ومؤسسات الأعمال والمجتمع الدولي والأونكتاد.

## الفصل الثالث

### المسائل التنظيمية

#### ألف - عقد اجتماع الخبراء

١٨ - عقد في قصر الأمم في جنيف في الفترة من ٢٦ إلى ٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ اجتماع الخبراء المعني بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية.

#### باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

١٩ - انتخب اجتماع الخبراء في جلسته الافتتاحية أعضاء المكتب التالية أسماءهم:

الرئيس: السيدة جوان ريمسو (كندا)

نائب الرئيس - المقرر: السيد سوغنغ راهاردجو (إندونيسيا)

#### جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٢٠ - أقر اجتماع الخبراء في الجلسة نفسها جدول الأعمال المؤقت الذي تم تعميمه في الوثيقة TD/B/COM.3/EM.12/1. ولذلك كان جدول أعمال الاجتماع على النحو التالي:

١ - انتخاب أعضاء المكتب

٢ - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣ - التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي

٤ - اعتماد نتائج الاجتماع.

## دال - الوثائق

٢١- عرضت على اجتماع الخبراء، لأغراض نظره في البند الموضوعي من جدول الأعمال، وثيقة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان: "التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي" (TD/B/COM.3/EM.12/2).

## هاء - اعتماد نتائج الاجتماع

(البند ٤ من جدول الأعمال)

٢٢- أذن اجتماع الخبراء للمقرر، في الجلسة الاختتامية، بأن يعد التقرير النهائي للاجتماع تحت إشراف الرئيسة.

## المرفق

### الحضور\*

١ - حضر الاجتماع خبراء من الدول التالية الممثلة في الأونكتاد:

غابون	الاتحاد الروسي
غامبيا	الأردن
غينيا	إندونيسيا
فرنسا	أنغولا
فتزويلا	أوغندا
فنلندا	إيطاليا
قيرغيزستان	البحرين
الكاميرون	بنغلاديش
كندا	بنن
كوبا	بوركينافاسو
كوستاريكا	بولندا
كولومبيا	بوليفيا
لبنان	تايلند
ليسوتو	تركيا
مالي	ترينيداد وتوباغو
ماليزيا	جامايكا
مدغشقر	جمهورية تنزانيا المتحدة
مصر	جمهورية كوريا
المغرب	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
المكسيك	جمهورية الكونغو الديمقراطية
ملاوي	جورجيا
المملكة العربية السعودية	الرأس الأخضر
نيبال	رواندا
نيجيريا	زامبيا
نيكاراغوا	زيمبابوي
الهند	السويد
هندوراس	الصين

\* للاطلاع على قائمة بأسماء المشاركين، انظر TD/B/COM.3/EM.12/INF.1.

٢- وكانت المنظمتان الحكوميتان الدوليتان التاليتان ممثلتين في الاجتماع:

منظمة العمل العربية

المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية.

٣- وكانت الوكالتان المتخصصةان التاليتان ممثلتين في الاجتماع:

منظمة العمل الدولية

منظمة التجارة العالمية.

٤- وكانت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة

الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، ممثلة في الاجتماع.

٥- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الاجتماع:

*الفئة العامة*

مركز التبادل والتعاون لأمريكا اللاتينية.

*الفئة الخاصة*

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ

الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط.

٦- وحضر الاجتماع المدعوون الخاصون التالية أسماءهم:

السيدة آيدا ستير، المديرة العامة لمؤسسة ستير لوكلاء النقل البحري (Stier Shipagents)، لاس بالماس،

إسبانيا

السيد بير فسترغارد بيدرسن، مؤسسة (Bech-Bruun Dragsted) للخدمات القانونية، الدانمرك

السيد آرون ماك، الرئيس التنفيذي، مؤسسة شبكة المعلومات اللوجيستية (Logistic Information

Network Enterprise)، هونغ كونغ

السيد سمير برادعي، مساعد المدير العام، شركة بيبيلوس للتأمين، بيروت، لبنان.

أعضاء أفرقة المناقشة

السيد بول بجيري، شركة Maersk Sealand

السيد مايكل وايت، شركة UPS Europe

السيد مارسيلو بورغوس، هيئة ميناء فالنسيا

السيد رينود سوريول، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

السيد فنسنت أوبرين، مؤسسة Obrico Limited Global Trade and Finance

السيد آلان آسي، شركة Bolero Operations Limited.

- - - - -