

Distr.: Limited
18 December 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (قانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس-٤ نيسان أبريل ٢٠٠٣

جدول الأعمال المؤقت

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- اعتماد جدول الأعمال
- ٣- إعداد مشروع صك بشأن قانون النقل
- ٤- مسائل أخرى
- ٥- اعتماد التقرير

ملاحظات بشأن جدول الأعمال المؤقت

١- في دورتها التاسعة والعشرين، عام ١٩٩٦،^(١) نظرت اللجنة في اقتراح بأن تُضمّن برنامج عملها استعراضا للممارسات والقوانين الحالية في مجال نقل البضائع الدولي عن طريق البحر، وذلك بغية تأكيد الحاجة إلى وجود قواعد موحدة في المجالات التي لا توجد فيها هذه القواعد وبغية تحقيق مزيد من الاتساق بين القوانين.^(٢)

٢- وفي تلك الدورة، أُعلّمت اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمختلف المسائل. وتشكل هذه الثغرات عقبة تعترض التدفق الحر للبضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. كما أن الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الإلكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المتجزئة والمتباينة، ويسبّب أيضا الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل الخاصة باستخدام التكنولوجيات الجديدة.^(٣)



٣- وفي تلك الدورة نفسها، قررت اللجنة أيضا أن تقوم الأمانة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، وبشأن الحلول الممكنة لتلك المشاكل، لكي تتمكن من تقديم تقرير إلى اللجنة في مرحلة لاحقة. واتفقت اللجنة على أن تستند عملية جمع المعلومات هذه إلى قاعدة عريضة تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية المعنية بالنقل البحري للبضائع، كاللجنة البحرية الدولية، والغرفة التجارية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.^(٤)

٤- وفي دورتها الحادية والثلاثين، عام ١٩٩٨، استمعت اللجنة إلى بيان ألقى بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أنها ترحّب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس آراء القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات.^(٥)

٥- وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، عام ١٩٩٩، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية بأنه أُوعز إلى فريق عامل تابع لها بأن يعد دراسة بشأن طائفة متنوعة من المسائل في مجال قانون النقل الدولي، بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى توحيد أو مُناسقة.^(٦)

٦- وفي تلك الدورة، أفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة، التي تمثل عددا كبيرا من النظم القانونية. وكانت اللجنة المذكورة تعتزم، متى تسلمت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تتولى تحليل البيانات وإيجاد مرتكز لمواصلة العمل على مُناسقة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية للأونسيتال أنها ستساعدها على إعداد صك تنسيقي مقبول عالمياً.^(٧)

٧- وفي دورتها الثالثة والثلاثين، عام ٢٠٠٠،^(٨) كان معروضا على اللجنة تقرير من الأمين العام عن الأعمال الممكنة في المستقبل في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، يقدم عرضا لسير العمل الذي تقوم به اللجنة البحرية الدولية بالتعاون مع الأمانة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي قُدم نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أفاد بأن الفريق العامل التابع لها قد شرع، بالتعاون مع الأمانة، في إجراء دراسة استقصائية تستند إلى استبيان يشمل مختلف النظم القانونية موجهة إلى المنظمات الأعضاء في تلك اللجنة. وذكر فيه أيضا أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة أبرز جوانب الأعمال المقبلة مع منظمات دولية ممثلة لصناعات مختلفة. وأظهرت تلك الاجتماعات استمرار دعم الصناعة لهذا المشروع واهتمامها به.

٨- وبالاقتراح مع الدورة الثالثة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٠، نظمت أمانة الأونسيتال، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، حلقة تدارس حول قانون النقل، عقدت في نيويورك يوم ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الحلقة جمع الأفكار وآراء الخبراء بشأن المشاكل التي تنشأ في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصا النقل البحري للبضائع، واستبانة مسائل قانون النقل التي قد توّد الأونسيتال النظر في الاضطلاع بأعمال بشأنها مستقبلا، واقتراح حلولاً ممكنة. وفي تلك الحلقة، سلّم غالبية المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سند الشحن وبيان الشحن البحري، وعلاقة مستندي النقل هذين بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشترئها، والموقف القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغيرات الناجمة عن تطور النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية تقتضي إصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء أكانت تتعلق بوحدة أم أكثر من وسائط النقل، وسواء أأبرم العقد إلكترونياً أم كتابة.

٩- وفي دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١،^(٩) كان معروضا على اللجنة تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب منها. وقد لخص التقرير الآراء والاقتراحات التي نتجت حتى ذلك الحين عن المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. وكان الغرض من التقرير تمكين اللجنة من تقييم وجهة ونطاق الحلول الممكنة ومن اتخاذ قرار بشأن كيفية التصرف المرغوبة. وذكر التقرير المسائل التي يتعين تناولها في الصك المقبل والتي شملت ما يلي: نطاق انطباق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضائع إلى المرسل إليه، والحق في السيطرة الذي تتمتع به الأطراف ذات المصلحة في البضائع أثناء نقلها، وإحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له الحق في إقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لإقامة الدعاوى ضد الناقل.

١٠- وجاء في التقرير أن المشاورات التي أجرتها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦ دلّت على أنه قد يكون من المفيد بدء العمل على وضع صك دولي، ربما يتخذ صفة معاهدة دولية، من شأنه أن يحدّث قانون نقل البضائع ويراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، ويزيل الصعوبات القانونية التي استبانتها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع.

١١ - وقررت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، إسناد تلك المهمة إلى الفريق العامل المعني بقانون النقل.^(١٠)

١٢ - وفيما يتعلق بنطاق العمل، رأت اللجنة، بعد بعض المناقشة، أنه ينبغي لوثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل أن تتضمن المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما رأت اللجنة أن المسائل التي سيدرسها الفريق العامل ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب، أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم إلى اللجنة، استنادا إلى نتائج تلك الدراسات، توصية بتوسيع ولاية الفريق العامل على النحو المناسب. وذكر أنه ينبغي أن تراعى أيضا الحلول التي أخذت بها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). كما أُنقِص على أن يجري العمل في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية - الحكومية المهمة التي تضطلع بأعمال في مجال قانون النقل (مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) واللجنة الاقتصادية لأوروبا ولجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.^(١١)

١٣ - وفي دورتها الخامسة والثلاثين، عام ٢٠٠٢،^(١٢) عرض على اللجنة تقرير الفريق العامل المعني بقانون النقل عن أعمال دورته التاسعة التي عقدت في نيويورك في الفترة من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ والتي بدأ فيها النظر في ذلك المشروع (A/CN.9/510). ففي تلك الدورة، أجرى الفريق العامل استعراضا أوليا لأحكام مشروع الصك المتعلق بقانون النقل، الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). وعرضت على الفريق العامل أيضا التعليقات التي أعدها اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد، والتي استنسخت في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). ونظرا لعدم توفر الوقت الكافي، لم يكمل الفريق العامل نظره في مشروع الصك، وأرجأ وضعه في صيغته النهائية إلى دورته العاشرة. وطلب إلى الأمانة أن تعد أحكاما منقحة لمشروع الصك تستند إلى مداوالات الفريق العامل وقراراته (A/CN.9/510، الفقرة ٢١). وأعربت اللجنة عن تقديرها لما أنجزه الفريق العامل من أعمال.

١٤ - ونوّهت اللجنة بأن الفريق العامل، إدراكا منه للولاية التي أسندتها إليه اللجنة (A/56/17، الفقرة ٣٤٥) (وبصورة خاصة لأن اللجنة كانت قد رأت أن نظر الفريق العامل ينبغي أن يشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، على أن تكون للفريق العامل حرية النظر أيضا في مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضا عمليات النقل من الباب إلى

الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات)، أخذ بالرأي القائل بأنه من المستصوب أن تُدرج ضمن مناقشاته أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب وأن يتناول هذه العمليات باستحداث نظام يسوّي أي تضارب بين مشروع الصك والأحكام التي تحكم النقل البري للبضائع في الحالات التي يُستكمل فيها النقل البحري واحد أو أكثر من عمليات النقل البري (للاطلاع على آراء الفريق العامل بشأن مسألة نطاق مشروع الصك، انظر الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510). ونوهت اللجنة أيضا بأن الفريق العامل رأى أنه سيكون من المفيد أن يواصل مناقشته لمشروع الصك بناء على افتراض عملي مؤقت بأنها ستشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. ومن ثم، طلب الفريق العامل إلى اللجنة أن توافق على ذلك النهج (A/CN.9/510، الفقرة ٣٢).

١٥- وفيما يتعلق بنطاق مشروع الصك، أعرب عدد من الوفود عن تأييد قوي للافتراض العملي بأن يُوسّع نطاق مشروع الصك ليشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. وأشار إلى أن مُناسقة النظام القانوني الذي يحكم عمليات النقل من الباب إلى الباب هي ضرورة عملية، نظرا لكثرة وتزايد الحالات العملية التي يجري فيها النقل (ولا سيما نقل البضائع المحوّاة) بناء على عقود من الباب إلى الباب. ومع أنه لم يُثر أي اعتراض على هذا النطاق الموسّع لمشروع الصك، فقد اتفق عموما على أنه ينبغي للفريق العامل، من أجل مواصلة مداولاته، أن يلتمس مشاركة منظمات دولية مثل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية وغيرها من المنظمات الدولية المعنية بالنقل البري. ودُعي الفريق العامل إلى أن ينظر في أخطار توسيع القواعد التي تحكم النقل البحري لتشمل النقل البري، وإلى أن يضع في اعتباره، لدى صوغ مشروع الصك، احتياجات النقل البري الخاصة. ودعت اللجنة أيضا الدول الأعضاء والدول المراقبة أن تضمّن إلى الوفود التي تشارك في مداولات الفريق العامل خبراء في النقل البري. كما دعت اللجنة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) والفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) إلى تنسيق أعمالهما فيما يتعلق بمسئدات النقل غير المادية. ومع أنه اتفق عموما على أن مشروع الصك ينبغي أن يوفر آليات مناسبة لتجنب التضاربات المحتملة بين مشروع الصك وسائر الصكوك المتعددة الأطراف (ولا سيما الصكوك التي تتضمن قواعد إلزامية تنطبق على النقل البري)، فقد أعرب عن رأي مفاده أن تجنب تلك التضاربات لن يكون كافيا لضمان مقبولة مشروع الصك على نطاق واسع ما لم تُرس الأحكام الموضوعية لمشروع الصك قواعد مقبولة في محالي النقل البحري والبري. ودُعي الفريق العامل إلى استقصاء إمكانية تضمين مشروع النص مجموعات قواعد منفصلة ولكن صالحة للإعمال تبادليا (قد يكون بعضها خياريا للطابع) للنقل البحري والطرقي. وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على الافتراض العملي

بأن يشمل مشروع الصك عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بمواصلة النظر في نطاق انطباق مشروع الصك بعد أن ينتهي الفريق العامل من النظر في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك ويتوصل إلى فهم أتم لكيفية عملها في سياق النقل من الباب إلى الباب.^(١٣)

١٦- وفي دورته التاسعة (فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢)، واصل الفريق العامل استعراضه لأحكام مشروع الصك الواردة في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). ويرد تقرير تلك الدورة في الوثيقة A/CN.9/525. وقد نظر الفريق العامل في مشاريع المواد ٦ و٩-٤ و٩-٥ من مشروع الصك. ونظرا لعدم توفر الوقت الكافي، أرجأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٤ وبقية أحكام مشروع الصك حتى دورته القادمة (A/CN.9/525، الفقرة ١٢٣).

١٧- ويتألف الفريق العامل من جميع الدول الأعضاء في اللجنة وهي:

الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اسبانيا، ألمانيا، أوغندا، إيران (جمهورية-الاسلامية)، إيطاليا، باراغواي، البرازيل، بنن، بوركينا فاسو، تايلند، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا، رواندا، رومانيا، سنغافورة، السودان، السويد، سيراليون، الصين، فرنسا، فيجي، الكامبيون، كندا، كولومبيا، كينيا، ليتوانيا، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، النمسا، الهند، هندوراس، هنغاريا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

البند ١- انتخاب أعضاء المكتب

١٨- ربما يود الفريق العامل، وفقا للممارسة المتبعة في دوراته السابقة، أن ينتخب رئيسا ومقررا.

البند ٣- اعداد مشروع صك بشأن قانون النقل

١٩- ستعرض على الفريق العامل مذكرة أعدتها الأمانة للدورة التاسعة للفريق العامل تتناول مسائل قانون النقل، مع تركيز خاص على نقل البضائع عن طريق البحر (A/CN.9/WG.III/WP.21)، وربما يود استخدامها كأساس لمداولاته. وربما يود الفريق العامل أن يراعي، في مداولاته، توجيهات اللجنة بالنظر في آثار مشاريع الأحكام في سياق عمليات النقل من الباب إلى الباب (انظر الفقرة ١٥ أعلاه).

٢٠- وإضافة إلى ذلك، سيعرض على الفريق العامل نص الاقتراح المقدم من كندا (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.23، التي قدم عرض وجيز لها أثناء الدورة العاشرة للفريق العامل: انظر الفقرات ٢٥-٢٨ من الوثيقة A/CN.9/525)، والاقتراح المقدم من إيطاليا (A/CN.9/WG.III/WP.25) والاقتراح المقدم من السويد (A/CN.9/WG.III/WP.26) بشأن نطاق مشروع الصك، وجدول مقارنة لأحكام مشروع الصك والأحكام المقابلة في اتفاقيات النقل الموجودة (A/CN.9/WG.III/WP.25)، وتجميع للتعليقات التي تلقتها الأمانة فيما يتعلق بإعداد مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.28)، ومذكرة من الأمانة بشأن نطاق مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.29). وربما يود الفريق العامل أن يستخدم تلك الوثائق كأساس لمواصلة مداولاته.

٢١- ويمكن الاطلاع على الوثائق المذكورة أعلاه في موقع الأونسيترال على الويب (www.uncitral.org).

البند ٥ - اعتماد التقرير

٢٢- ربما يود الفريق العامل أن يعتمد في ختام دورته تقريراً لتقديمه إلى اللجنة في دورتها السادسة والثلاثين (المقرر حالياً عقدها في فيينا من ٣٠ حزيران/يونيه إلى ١٨ تموز/يوليه ٢٠٠٣).

مواعيد الجلسات وجدولها الزمني

٢٣- ستعقد دورة الفريق العامل من ٢٤ آذار/مارس إلى ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. وستتاح في الدورة ثمانية أيام عمل للنظر في بنود جدول الأعمال. ولن تعقد أي جلسة رسمية يوم الثلاثاء، ٣ نيسان/أبريل، كيما يتسنى إعداد مشروع تقرير الدورة، الذي سيعتمد يوم الجمعة، ٤ نيسان/أبريل، وستكون مواعيد الجلسات من الساعة ١٠/٠٠ إلى الساعة ١٣/٠٠ ومن الساعة ١٥/٠٠ إلى الساعة ١٨/٠٠، باستثناء يوم الاثنين ٢٤ آذار/مارس ٢٠٠٣ حيث تبدأ الجلسة في الساعة ١٠/٣٠.

٢٤- ويتوقع أن يخصص الفريق العامل الأيام الخمسة الأولى من مداولاته، أي من ٢٤ إلى ٢٨ آذار/مارس، لإتمام قراءته لأحكام مشروع الصك. أما الأيام الثلاثة الأخيرة المتاحة للمداولات الموضوعية، أي من ٣١ آذار/مارس إلى ٢ نيسان/أبريل، فيتوقع تخصيصها لإجراء مناقشة مفصلة لنطاق مشروع الصك.

الحواشي

- (١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17)، الفقرات ٢١٠-٢١٥.
- (٢) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.
- (٣) المرجع نفسه، الفقرة ٢١١.
- (٤) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٥.
- (٥) المرجع نفسه، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢٤٢.
- (٦) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.
- (٧) المرجع نفسه، الفقرتان ٤١٤-٤١٥.
- (٨) المرجع نفسه، الدورة الخامسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/55/17)، الفقرات ٤١٦-٤٢٧.
- (٩) المرجع نفسه، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرات ٣١٩-٣٤٥.
- (١٠) المرجع نفسه، الفقرة ٣٤٥.
- (١١) المرجع نفسه.
- (١٢) المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢١٠-٢٢٤.
- (١٣) المرجع نفسه، الفقرة ٢٢٤.