

Distr.: Limited
15 January 2002
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (قانون النقل)

الدورة التاسعة

نيويورك، ١٥-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢

جدول الأعمال المؤقت

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال
- ٣- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر
- ٤- مسائل أخرى
- ٥- اعتماد التقرير

ملاحظات بشأن جدول الأعمال المؤقت

- ١- نظرت اللجنة، في دورتها التاسعة والعشرين المعقودة عام ١٩٩٦،^(١) 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 قدر أكبر من الاتساق بين القوانين.^(٢)
- ٢- وفي تلك الدورة، أُعلّمت اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمختلف المسائل. وأن هذه الثغرات تشكل عقبة تعترض تدفق البضائع الحر وتزيد من تكلفة المعاملات. كما أن الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).

(٢) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.

الالكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المخترأة والمتباينة، ويسبب أيضا الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل المتعلقة على وجه التحديد باستخدام التكنولوجيات الجديدة.⁽³⁾

٣- وفي تلك الدورة نفسها، قررت اللجنة أيضا أن تقوم الأمانة بجمع المعلومات والأفكار والآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، والحلول 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 ذات الصلة بالنقل البحري للبضائع، مثل اللجنة البحرية الدولية (CMI)، والغرفة التجارية الدولية (ICC)، والاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI)، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)، والغرفة الدولية للشحن البحري (ICS)، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.⁽⁴⁾

٤- واستمعت اللجنة، في دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، إلى بيان بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أن تلك اللجنة ترحب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس وجهات نظر القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات.

٥- ثم في الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، جرى الإبلاغ نيابة عن اللجنة البحرية الدولية بأنه صدرت إلى فريق عامل تابع للجنة البحرية الدولية تعليمات بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، وذلك بهدف استبانة المخالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى القيام بتوحيدها أو تحقيق الاتساق بينها.⁽⁵⁾

٦- وفي تلك الدورة أبلغ أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة، التي تشمل عددا كبيرا من النظم القانونية. وقيل إن اللجنة المذكورة، متى تسلمت الردود على الاستبيان، تعتزم أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب تحقيق الاتساق بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية للأونسيترال أنها ستزوّدُها بالمساعدة في إعداد صك تنسيقي مقبول عالمياً.⁽⁶⁾

٧- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الثالثة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠٠، تقرير من الأمين العام عن الأعمال الممكنة في المستقبل في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، تناول التقدم الذي أحرزته اللجنة البحرية الدولية في هذا المضمار بالتعاون مع أمانة اللجنة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي من اللجنة البحرية الدولية. وقيل إن الفريق العامل التابع للجنة المذكورة أجرى دراسة بالتعاون مع أمانة اللجنة، تستند إلى استبيان يشمل النظم القانونية المختلفة، وُجّه إلى المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية. وأشار أيضا إلى أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة سمات الأعمال المزمع الاضطلاع بها في المستقبل مع المنظمات الدولية الممثلة لصناعات مختلفة. وأظهرت تلك الاجتماعات أن أوساط الصناعة ما فتئت تساند هذا المشروع وتهتم به.

(3) المرجع نفسه، الفقرة ٢١١.

(4) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٥.

(5) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.

(6) المرجع نفسه، الفقرة ٤١٥.

٨- وتزامنا مع انعقاد الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، نظمت أمانة اللجنة، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، ندوة عن قانون النقل، عقدت في نيويورك بتاريخ ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. كان الغرض من الندوة هو تجميع الأفكار وآراء الخبراء عن المشكلات التي تنشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع، وخصوصا النقل البحري للبضائع، مما يمكن من استبانة مسائل قانون النقل التي قد ترغب اللجنة النظر في اتخاذ تدابير بشأنها مستقبلا، وقد تقترح حلولاً ممكنة بشأنها في حدود المستطاع.

٩- وبمناسبة انعقاد تلك الندوة اعترف معظم المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة متروكة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة وثائق النقل هذه بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، والموقف القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغيرات الناجمة عن تطوير النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية، تقتضي اصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء أكانت تتعلق بوحدة أم أكثر من وسائط النقل، وسواء أبرم العقد إلكترونياً أم كتابة. وقيل إن من بين المسائل التي تُطرح للدراسة في أي عملية اصلاحية وضع تعاريف أكثر دقة لأدوار ومسؤوليات وواجبات وحقوق جميع الأطراف المعنية، وتعاريف أكثر وضوحاً للوقت الذي يُفترض أن التسليم قد تم فيه، والقواعد التي تتعلق بحالات لا يكون من الواضح فيها تماماً في أي مرحلة من مراحل النقل تعرضت الشحنة المنقولة للضياع أو التلف؛ وتحديد الشروط أو نظام المسؤولية الواجب التطبيق وكذلك الحدود المالية للمسؤولية؛ وادراج أحكام ترمي إلى منع الاحتيال والتدليس في استخدام سندات الشحن.

١٠- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب اللجنة المشار إليه.^(٧)

١١- وقد لخص التقرير الذي كان معروضا على اللجنة الآراء والاقتراحات، التي نتجت حتى ذلك الحين، عن المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تُعرض تفاصيل الحلول التشريعية الممكنة لأن اللجنة الفرعية كانت في ذلك الحين عاكفة على اعدادها. وكان الغرض من التقرير تمكين اللجنة من تقييم اتجاه ونطاق الحلول الممكنة والتقرير بشأن الكيفية التي ترغب في المضي بعملها. وشملت المسائل المذكورة في التقرير والتي سيتعين تناولها في الصك المرتقب ما يلي: نطاق تطبيق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وشحن البضائع، وتسليم البضائع إلى المرسل إليه، والحق في الرقابة الذي تتمتع به الأطراف المعنية بالبضائع أثناء نقلها، ونقل الحقوق في البضائع، والطرف الذي له حق اقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لاتخاذ اجراءات ضد الناقل.

١٢- كما جاء في التقرير أن المشاورات التي كانت تجريها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦، دلّت على أنه سيكون من المفيد البدء بالعمل على وضع صك دولي، يُحتمل أن يكون ذا طابع معاهدة دولية تعمل على تحديث قانون نقل البضائع، وتراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، وتزيل الصعوبات القانونية التي استبانها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع. ويجري احراز تقدم جيد في الحلول التشريعية المحتملة التي تنظر فيها اللجنة البحرية الدولية، ومن المتوقع أن يجري

(٧) المرجع نفسه، الدورة الخامسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرات ٣١٩-٣٤٥.

حتى كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١ اعداد نص أولي يتضمن مشاريع حلول يمكن إدراجها في صك تشريعي يعد مستقبلا، مع بدائل وتعليقات.

١٣- بعد المناقشة، قررت اللجنة انشاء فريق عامل (يُسمى "الفريق العامل المعني بقانون النقل") لكي ينظر في المشروع. ومن المتوقع أن تعد الأمانة لأجل الفريق العامل وثيقة عمل أولية تتضمن مشاريع حلول ممكنة لصك تشريعي مرتقب، مع بدائل وتعليقات تقوم اللجنة البحرية الدولية باعدادها.

١٤- أما فيما يتعلق بنطاق العمل، فقد قررت اللجنة، بعد اجراء بعض المناقشة، أنه ينبغي أن تتضمن وثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما قررت اللجنة أن المسائل التي سيضعها الفريق العامل في اعتباره ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس أيضا استصواب وحدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم، استنادا إلى نتائج تلك الدراسات، توصية إلى اللجنة بتوسيع ولاية الفريق العامل على النحو المناسب. وقيل إنه ينبغي أن تراعى بعناية أيضا الحلول التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). وأتفق على أن يجرى العمل بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية الحكومية المهتمة التي تضطلع بأعمال في مجال قانون النقل (مثل الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا (E C E) ولجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية (OAS)) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.

١٥- ويتألف الفريق العامل من جميع الدول الأعضاء في اللجنة وهي: الاتحاد الروسي، اسبانيا، ألمانيا، أوغندا، أوروغواي، ايران (جمهورية-الاسلامية)، إيطاليا، باراغواي، البرازيل، بنن، بوركينافاسو، تايلند، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا، رواندا، رومانيا، سنغافورة، السودان، السويد، سيراليون، الصين، فرنسا، فيجي، الكاميرون، كندا، كولومبيا، كينيا، ليتوانيا، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية، النمسا، الهند، هندوراس، هنغاريا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

البند ١- انتخاب أعضاء المكتب

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

البند ٣- اعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر

١٧- ستعرض على الفريق العامل مذكرة أعدتها الأمانة تتناول نقل البضائع عن طريق البحر، (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21)، التي قد يرغب الفريق في استخدامها كأساس لمداولاته.

١٨- ويمكن الحصول على نسخة من الوثائق المذكورة أعلاه على الموقع التالي في الشبكة العالمية: www.uncitral.org.

البند ٥- اعتماد التقرير

- ١٩- ربما يود الفريق العامل أن يعتمد في ختام دورته تقريراً لتقديمه إلى اللجنة في دورتها الخامسة والثلاثين (التي ستعقد في نيويورك من ١٧ إلى ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢ بدلا من ١٠ إلى ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢ كما كان مقررا في الأصل).

مواعيد الجلسات وجدولها الزمني

- ٢٠- ستعقد دورة الفريق العامل من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ في مقر الأمم المتحدة في نيويورك. وستتاح ٨ أيام عمل للنظر في البنود المدرجة بجدول الأعمال. ولن تعقد أية جلسة يوم الخميس ٢٥ نيسان/أبريل لكي يتسنى إعداد مشروع تقرير الدورة الذي سيعتمد يوم الجمعة ٢٦ نيسان/أبريل. وستعقد الجلسات من الساعة ١٠/٠٠ إلى الساعة ١٣/٠٠ ومن الساعة ١٥/٠٠ إلى الساعة ١٨/٠٠، باستثناء يوم الاثنين ١٥ نيسان/أبريل حيث تبدأ الجلسة الساعة ١٠/٣٠.