

Distr.: Limited
3 July 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (قانون النقل)

الدورة العاشرة

فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢

جدول الأعمال المؤقت

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال
- ٣- إعداد مشروع صك بشأن قانون النقل
- 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. وتشكل هذه الثغرات عقبة تعترض التدفق الحر للبضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. كما ان الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الإلكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المتجزئة والمتباينة، ويسبّب



أيضا الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل المتعلقة على وجه التحديد باستخدام التكنولوجيات الجديدة.^(٣)

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 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- واستمعت اللجنة، في دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، إلى بيان ألقى بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أن تلك اللجنة المذكورة 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، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية بأنه أُوعز إلى فريق عامل تابع لها بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من المسائل في مجال قانون النقل الدولي، وذلك بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى توحيد أو مواءمة.^(٥)

٦- وفي تلك الدورة، أفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبيانا إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة، التي تمثل عددا كبيرا من النظم القانونية. وكانت اللجنة المذكورة تعتمزم، متى تسلمت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل على تحقيق الاتساق بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية للأونسيترال أنها ستزوّددها بالمساعدة في إعداد صك تنسيقي مقبول عالميا.^(٦)

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)، يبيّن التقدم الذي أحرزته اللجنة البحرية الدولية في هذا المضمار بالتعاون مع الأمانة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي من اللجنة البحرية الدولية أفاد بأن الفريق العامل التابع للجنة المذكورة أجرى دراسة بالتعاون مع الأمانة، تستند إلى الاستبيان. 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.

٨- وتزامنا مع انعقاد الدورة الثالثة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٠، نظمت أمانة اللجنة، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، ندوة عن قانون النقل، عقدت في نيويورك بتاريخ ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الندوة 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 تودّ اللجنة النظر في اتخاذ تدابير بشأنها مستقبلا، وقد تقترح حلولاً ممكنة بشأنها في حدود المستطاع. وفي مناسبة انعقاد تلك الندوة سلّم غالبية المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة مستندات 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 التغييرات 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 أبرم العقد إلكترونياً أم كتابة.

٩- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠١، تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب اللجنة. 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 اتجاه ونطاق الحلول الممكنة واتخاذ قرار بشأن الطريقة التي ترغب في اتباعها في المضي في عملها. وشملت المسائل المذكورة في التقرير والتي سيتعين تناولها في الصك المقبل 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 المعنية بالبضائع أثناء نقلها، وإحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له حق إقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لاتخاذ إجراءات ضد الناقل.

١٠- وجاء في التقرير أن المشاورات التي أجرتها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦، دلّت على أنه سيكون من المفيد البدء بالعمل على وضع صك دولي، يمكن أن يكون معاهدة دولية، يعمل على تحديث قانون نقل البضائع، ويراعي آخر

التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، ويزيل الصعوبات القانونية التي استبانها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع.

١١ - وقررت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، اسناد المشروع إلى الفريق العامل المعني بقانون النقل.^(٧)

١٢ - أما فيما يتعلق بنطاق العمل، فقد قررت اللجنة، بعد إجراء بعض المناقشة، أن تتضمن وثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل المسائل المتعلقة بالمسؤولية.^(٨) 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 وجدوى أن يتناول أيضا 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.^(٩) 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 الحكومية الدولية المهتمة التي تضطلع بأعمال في مجال قانون النقل (مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) واللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.^(١٠)

١٣ - كان معروضا على اللجنة، في دورتها الخامسة والثلاثين، المعقودة في نيويورك من ١٧ إلى ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢، 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، قام الفريق العامل باستعراض أولي لأحكام مشروع الصك الخاص بقانون النقل والوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). وكان معروضا 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 إلى عدم توفر الوقت الكافي، لم يكمل الفريق العامل النظر في مشروع الصك، الذي تركه لوضعه في صيغته النهائية في دورته العاشرة. وطلب إلى الأمانة أن تعد أحكاما منقحة لمشروع الصك تستند إلى مداوات الفريق العامل وقراراته (الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/510). وأعربت اللجنة عن تقديرها لما أنجزه الفريق العامل من أعمال.

١٤ - ولاحظت اللجنة أن الفريق العامل، إدراكاً منه للولاية التي أسندتها إليه اللجنة (الفقرة ٣٤٥ من الوثيقة A/56/17) (وبصورة خاصة أن اللجنة كانت قد قررت 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 أيضاً استصواب وجدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات)، اعتمد الرأي القائل بأنه سيكون من المستصوب أن يُدرج ضمن مناقشاته أيضاً عمليات النقل من الباب إلى الباب وأن يتناول هذه العمليات باستحداث نظام يسوّي أي تضارب بين مشروع الصك والأحكام التي تنظّم النقل البري للبضائع في الحالات التي يُستكمل فيها النقل البحري بجزء واحد أو أكثر من عمليات النقل البري (للاطلاع على آراء الفريق العامل بشأن المسألة المتعلقة بنطاق مشروع الصك، انظر الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510). ولوحظ أيضاً أن الفريق العامل رأى أنه سيكون من المفيد أن يواصل مناقشاته بشأن مشروع الصك بناء على الافتراض العملي المؤقت بأنه سيشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. ومن ثم، طلب الفريق العامل إلى اللجنة أن توافق على ذلك النهج (الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510).

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 موازنة النظام القانوني الذي يحكم عمليات النقل من الباب إلى الباب هي ضرورة عملية، بالنظر إلى العدد الكبير والمتزايد من الحالات التي يتم فيها النقل (ولا سيما نقل البضائع المعبأة في حاويات) بناء على عقود من الباب إلى الباب. وبينما لم يصدر أي اعتراض على هذا النطاق الموسّع لمشروع الصك، اتفق بصورة عامة على أنه ينبغي للفريق العامل، لدى مواصلة مداولاته، أن يلتزم بمشاركة منظمات دولية مثل الاتحاد الدولي للنقل البري والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية وغيرهما 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، الاحتياجات المحددة للنقل البري للبضائع. ودعت اللجنة أيضاً الدول الأعضاء والدول المراقبة إلى أن تُشرك خبراء في النقل البري في الوفود التي تشارك في مداولات الفريق العامل. ودعت اللجنة كذلك الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) والفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) إلى تنسيق أعمالهما فيما يتعلق بوثائق النقل ذات الشكل غير المادي. وبينما اتفق بصورة عامة على أن مشروع الصك ينبغي أن يوفر آليات مناسبة لتجنب النزاعات المحتملة بين مشروع الصك والصكوك المتعددة الأطراف الأخرى

(ولا سيما الصكوك التي تتضمن قواعد إلزامية تنطبق على النقل البري)، أعرب عن رأي مفاده أن تجنب تلك النزاعات لن يكون كافياً لكي يضمن مقبولة مشروع الصك على نطاق واسع ما لم تُرس الأحكام الموضوعية من مشروع الصك قواعد مقبولة في كل من النقل البحري والبري. وقد دُعي الفريق العامل إلى استقصاء إمكانية تضمين مشروع النص بمجموعات من القواعد تكون منفصلة ولكن قابلة للتنفيذ معا (قد يكون بعضها اختيارياً في طابعه) للنقل البحري والبري. وبعد المناقشة وافقت اللجنة على الافتراض العملي بأنه ينبغي أن يشمل مشروع الصك عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بمواصلة النظر في نطاق انطباق مشروع الصك بعد أن يكون الفريق العامل قد نظر في الأحكام الموضوعية من مشروع الصك وتوصل إلى فهم أتم لكيفية عملها في سياق النقل من الباب إلى الباب (الفصل الثامن من الوثيقة A/56/17، التي ستصدر في تموز/يوليه أو آب/أغسطس ٢٠٠٢).

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

الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، ألمانيا، أوغندا، إيران (جمهورية - الإسلامية)، إيطاليا، باراغواي، البرازيل، بنن، بوركينافاسو، تايلند، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً، رواندا، رومانيا، سنغافورة، السودان، السويد، سيراليون، الصين، فرنسا، فيجي، الكاميرون، 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

١٧ - ربما يود الفريق العامل، وفقاً للممارسة المتبعة في دوراته السابقة، أن ينتخب رئيساً ومقرراً.

البند ٣ - اعداد مشروع صك بشأن قانون النقل

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

١٩- ويمكن الاطلاع على نسخة من الوثيقة المذكورة أعلاه على موقع للأونسيترال في الشبكة العالمية: www.uncitral.org.

البند ٥- اعتماد التقرير

٢٠- 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

٢١- ستعقد دورة الفريق العامل من ١٦ إلى ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ في مركز فيينا الدولي. وستتاح خمسة أيام عمل للنظر في البنود المدرجة بجدول الأعمال. وربما يود الفريق العامل أن يلاحظ أنه، وفقاً للقرارات التي اتخذتها اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين (انظر الفقرة ٣٨١ من الوثيقة A/56/17)، يتوقع أن يجري الفريق العامل مداولات موضوعية خلال الجلسات التسع الأولى نصف اليومية (أي من الاثنين إلى صباح الجمعة) وأن تعد الأمانة مشروع تقرير عن الفترة بأكملها لكي يعتمده الفريق العامل في الجلسة العاشرة والأخيرة (بعد ظهر الجمعة). وستعقد الجلسات من الساعة ٩/٣٠ إلى الساعة ١٢/٣٠ ومن الساعة ١٤/٠٠ إلى الساعة ١٧/٠٠، باستثناء يوم الاثنين ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ حيث تبدأ الجلسة الساعة ١٠/٠٠.

الحواشي

- (1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).
- (2) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.
- (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.
- (7) المرجع نفسه، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرة ٣٤٥.
- (8) المرجع نفسه.
- (9) المرجع نفسه.
- (10) المرجع نفسه.