

Distr.: Limited
29 January 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

قانون النقل: اعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحرا]

وثيقة معلومات مقدمة من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)

مذكرة من الأمانة

تحضيرا للدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي من المتوقع أن يواصل فيها الفريق العامل قراءته لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، قدمت أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، في ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣، نص وثيقة عنوانها "النقل المتعدد الوسائط: الجدوى من اعداد صك دولي - لحة عامة ومناقشة الردود على استبيان الأونكتاد بشأن تنظيم النقل المتعدد الوسائط والمسائل الناشئة التي تقتضي مزيدا من النظر". وتلك الوثيقة مستنسخة كمرفق لهذه المذكرة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة. وهي تلخيص لنص تقرير نشرته أمانة الأونكتاد باللغة الانكليزية فقط، وعنوانه: "Multimodal transport: the feasibility of an international instrument" (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1).



المرفق

النقل المتعدد الوسائط: الجدوى من وضع صك قانوني دولي

لمحة عامة ومناقشة الردود على استبيان الأونكتاد بشأن تنظيم النقل المتعدد الوسائط والمسائل الناشئة التي تقتضي مزيداً من النظر

١- نظراً لاستمرار نمو النقل المتعدد الوسائط، واستناداً إلى خلفية إطار قانوني متزايد التعقد والتشظي على الصعيد الدولي،^(١) أجرت أمانة الأونكتاد دراسة حول الجدوى من وضع صك دولي جديد بشأن النقل المتعدد الوسائط. وبغية التأكد من آراء كل الأطراف المهتمة، في كلا القطاعين العام والخاص، أعدت أمانة الأونكتاد استبياناً وزعته على نطاق واسع. وقد أرسل الاستبيان إلى كل الحكومات والمنظمات الدولية - الحكومية والمنظمات غير الحكومية، بما في ذلك كل رابطات الصناعة ذات الصلة، وكذلك إلى بعض الخبراء في الموضوع (SITE (TDN 932(2)).

٢- وتلقت الأمانة ما مجموعه ١٠٩ ردود على الاستبيان، ووردت ٦٠ من هذه الردود من حكومات بلدان نامية ومتقدمة على السواء، و ٤٩ من ممثلين للصناعات وغيرهم. وتجسد الردود الواردة من ممثلي الصناعات آراء كل الأطراف المهتمة تقريباً. وهي تشمل آراء متعهدي خدمات النقل (البحري والطرقى وبالسكك الحديدية) وشاحني البضائع وموفري الخدمات اللوجستية ومتعهدي محطات النقل الطرفية والمؤمّنين على المسؤولية ومؤمّي الشحنات وكذلك الشاحنين ومستعملي خدمات النقل.

٣- وقد انتهت أمانة الأونكتاد منذ ذلك الحين من وضع تقرير يبين بقدر من التفصيل الآراء ووجهات النظر التي أبديت في الردود على الاستبيان (*Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)، وهو متاح على موقع الأونكتاد الشبكي.^(٢)

(1) انظر تقرير الأونكتاد *Implementation of Multimodal Transport Rules* (تنفيذ قواعد النقل المتعدد الوسائط) وجدول المقارنة المرافق له UNCTAD/SDTE/TLB/2 و Add.1، على موقع الأونكتاد الشبكي.

(2) <http://www.unctad.org>. وتقرير الأونكتاد *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument* (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1) متاح أيضاً على موقع الأونكتاد الشبكي (www.uncitral.org).

٤- وبما أن الآراء ووجهات النظر التي أبدت في سياق الاستبيان يمكن أن تكون مفيدة للفريق العامل المعني بقانون النقل والتابع للأونسيترال في مداولاته حول نطاق انطباق مشروع الصك المقترح، فإن هذه الوثيقة معروضة لكي ينظر فيها. ونظرا لضيق المكان، لا تستنسخ هذه الوثيقة إلا الجزأين جيم-رابعا وجيم-خامسا من تقرير الأونكتاد ("لمحة عامة ومناقشة الردود" و "المسائل الناشئة التي تقتضي مزيدا من النظر")، إضافة إلى جدول يقدم تويبا للردود الواردة.^(٣) وللإطلاع على عرض مفصل للآراء ووجهات النظر الراهنة، يمكن الرجوع إلى التقرير الكامل الصادر عن الأونكتاد.

لمحة عامة ومناقشة الردود على استبيان الأونكتاد بشأن تنظيم النقل المتعدد الوسائط

٥- يرد في هذا الجزء تلخيص ومناقشة للنتائج الرئيسية للاستبيان التي هي واردة بالتفصيل في الجزء جيم-ثالثا من تقرير الأونكتاد المعنون *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)*.

١- تقييم الحالة الراهنة ومرغوبة الصك الدولي

٦- ترى أغلبية كبيرة من المجيبين على الاستبيان (٨٣ في المائة) سواء من الحكومات أو من ممثلي المنظمات غير الحكومية وممثلي الصناعات أن الاطار القانوني الراهن غير مرض، ورأت أغلبية واضحة (٧٦ في المائة) أن هذا النظام غير فعال من حيث التكلفة. وترى الأغلبية العظمى من المجيبين بوجه عام (٩٢ في المائة) أن من المرغوب أن يكون هناك صك دولي ينظم المسؤولية الناشئة عن النقل المتعدد الوسائط، وأشار كل المجيبين تقريبا (٩٨ في المائة) إلى أنهم سيدعمون أي جهود متضافرة تبذل في هذا الاتجاه.

٧- ومن الناحية العملية، من الواضح أن مستوى الدعم سيتوقف على مضمون أي صك جديد ممكن ومميزاته. ولكن، يتبين من التقييم العام للحالة الراهنة أن هنالك طلبا لاجراء نقاش أكثر تفصيلا ورغبة أيضا في المضي في تبادل الآراء.

(3) ظل نص الجزأين جيم-رابعا وجيم-خامسا دون تغيير، ولكن أدرجت معدلات الردود حسب الاقتضاء. ويستنسخ الجدول كل سؤال من الأسئلة الواردة في الاستبيان في شكل مختصر. وقد جرى تدوير قيم النسب المئوية حسب أقرب قيمة كاملة.

تصنيف الردود على استبيان الأونكتاد حول تنظيم النقل المتعدد الوسائط

4

لا %٨٣	نعم %١٧	١- هل تعتقدون أن الاطار القانوني الراهن مرض؟ (أ) هل تعتقدون أنه فعال من حيث التكلفة؟ (ب) ما هي في رأيكم أسباب عدم اجتذاب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ العدد الكافي من التصديقات لكي تدخل حيز النفاذ؟
لا %٧٦	نعم %٢٤	٢- هل تعتقدون أن المستصوب أن يكون هنالك صك دولي ينظم المسؤولية الناشئة عن النقل المتعدد الوسائط؟
لا %٨	نعم %٩٢	٣- إن كان الأمر كذلك، فأى من النهج التالية ترونه الأنسب؟ (أ) صك دولي جديد ينظم النقل المتعدد الوسائط؛ (ب) تنقيح اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠؛ (ج) توسيع نطاق نظام المسؤولية عن النقل البحري ليشمل كل عقود النقل المتعدد الوسائط التي تنطوي على جزء بحري؛ (د) توسيع نطاق نظام المسؤولية عن النقل البري ليشمل كل عقود النقل المتعدد الوسائط التي تنطوي على جزء بحري؛ (هـ) غير ذلك.
لا %٢	نعم %٩٨	٤- اذا بذلت جهود متضافرة من أجل وضع صك دولي جديد، هل تدعمون هذه الجهود
لا %١٠	نعم %٩٠	٥- هل ينبغي لأي صك محتمل ينظم النقل المتعدد الوسائط أن يشمل المسؤولية عن التأخر؟
(أ) ٤٨ % (ب) ٢٨ % (ج) ٢٤ %		٦- أي من نظم المسؤولية التالية تعتقدون أنه الأنسب في أي صك ينظم النقل المتعدد الوسائط: (أ) نظام موحد (ب) نظام شبكي (ج) نظام معدل
(أ) ٥٩ % (ب) ٤١ %		٧- اذا أديتم تفضيلاً للخيار ٧ (ب) أو (ج)، ما هي أنواع الأحكام التي ينبغي أن تختلف: (أ) الأحكام بشأن حدود المسؤولية فقط؛ (ب) الأنواع الأخرى من الأحكام.
(أ) ٥٣،١٠ % (ب) ٤٧،٢٤ %		٨- هل ينبغي للمسؤولية عن الخسارة أو الضرر أو التأخر بموجب أي صك دولي أن تكون: (أ) قائمة على الخطأ: المسؤولية في حال الخطأ فقط (ب) صارمة: المسؤولية بصرف النظر عن الخطأ.
لا %١٥	نعم %٨٥	٩- هل ينبغي أن تخضع المسؤولية لبعض الاستثناءات.
لا جواب		١٠- يرجى ابداء أي آراء قد تكون لديكم بشأن مسألة الحدود النقدية لمسؤولية الناقل/متعهد النقل المتعدد الوسائط.
(أ) ٥٨ % (ب) ٣٥ % (ج) ٧ %		١١- هل ينبغي لأي صك دولي ينظم النقل المتعدد الوسائط أن يكون على شكل: (أ) اتفاقية تنطبق على أساس الزامي وتوفر قواعد الزامية بشأن المسؤولية؛ (ب) اتفاقية تنطبق على أساس غير الزامي، ولكن توفر قواعد الزامية بشأن المسؤولية؛ (ج) غير ذلك.
(أ) ٧٦ % (ب) ٢٤ %		١٢- بموجب القوانين واللوائح التنظيمية الرهنة بشأن النقل المتعدد الوسائط، يكون الناقل/متعهد النقل المتعدد الوسائط المتعاقد مسؤولاً طوال عملية النقل بكاملها. هل ينبغي لأي صك دولي ينظم النقل المتعدد الوسائط: (أ) أن يعتمد النهج ذاته؛ (ب) أن يسمح للناقل/متعهد النقل المتعدد الوسائط المتعاقد أن يستبعد من العقد بعض أجزاء النقل أو بعض الوظائف المتعلقة بأداء العقد بادراج حكم في هذا الخصوص في وثيقة النقل (أو معادها الالكتروني).
لا جواب		١٣- ما هي الاتفاقيات (الاتفاقيات) الدولية التي تنظم المسؤولية في مجال نقل البضائع عن طريق البحر والبر والجو التي صدق عليها بلدكم أو انضم إليها؟

٢- مدى ملاءمة مختلف النهج

٨- فيما يتعلق بأنسب نهج يمكن اعتماده، تقاسمت الآراء إلى حد ما. ولكن، يفضل ثلثا المحييين من كلا الجانبين الحكومي وغير الحكومي (٦٥ في المائة)، فيما يبدو، أن يكون هناك صك دولي جديد ينظم النقل المتعدد الوسائط أو أن يجري تنقيح اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠. وفي مناقشات أخرى تناولت هذا النهج، تسترعي الاهتمام الآراء التي أبديت توضيحا لأسباب عدم اجتذاب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ ما يكفي من التصديقات لكي تدخل حيز النفاذ. وقد انبثقت عدة مسائل محورية أخرى من الردود كان من أهمها أن اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ ربما لم تبد، في ذلك الوقت على الأقل، جذابة بالقدر الكافي لمصالح الشاحنين، بينما كانت تتضمن في الوقت ذاته عناصر اعتبرها المعنيون بالنقل غير مقبولة. وأعرب عدد من المحييين عن تأييدهم لوضع صك جديد ملزم قانونا استنادا إلى القواعد المستخدمة حاليا في العقود التجارية، أي إلى قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية.

٩- وكانت أقلية من المحييين (١٣ في المائة)، وهي تمثل بشكل رئيسي أجزاء من صناعة النقل البحري، تؤيد فيما يبدو توسيع نظام النقل البحري الدولي ليشمل كل عقود النقل المتعدد الوسائط الذي ينطوي على جزء بحري، وأعرب بعض المحييين صراحة عن تأييدهم لمشروع الصك المقترح بشأن قانون النقل الذي يعتمد هذا النهج.^(٤) ورأت أقلية أخرى من المحييين (١٣ في المائة)، وهي تمثل بشكل رئيسي أجزاء من صناعة النقل الطرقي، أن توسيع نظام دولي للنقل الطرقي لكي يشمل كل عقود النقل المتعدد الوسائط الذي ينطوي على جزء طرقي هو أنسب النهج.

١٠- وبوجه عام، يتبين من الاجابات أنه، باستثناء صناعة النقل البحري، وهو استثناء هام، هناك فيما يبدو تأييد محدود فقط للنهج المعتمد في مشروع الصك المتعلق بقانون النقل. وبالتالي، فإن هنالك مجالا كبيرا لاستكشاف خيارات أخرى بالتشاور مع كل أطراف النقل المهمة.

(4) وثيقة الأونسيترال A/CN.9/WG.III/WP.21. وعمقتضى مشروع الصك، بصيغته المقترحة حاليا، ينطبق نظام المسؤولية البحرية في جوهره على نطاق واسع من المطالبات الناشئة من عقود النقل المتعدد الوسائط الذي ينطوي على جزء بحري، وخصوصا (أ) في الحالات التي يتعذر فيها تحديد موقع الحسائر؛ و (ب) في الحالات التي تعزى فيها الحسائر إلى جزء بري أو حوي من النقل ولكن لا تنطبق فيها أي اتفاقية دولية للنقل الوحيد الواسطة. انظر المادتين ١-٥ و ٤-٢-١ من مشروع الصك. انظر أيضا تعليق الأونكتاد، الحاشية ٥، أدناه.

٣- السمات الهامة والعناصر الأساسية لأي صك دولي ممكن

١١- تتجلى الصورة التالية من الردود:

٣-١- التأخر

١٢- تعتقد الأغلبية الكبرى من المجهيين (٩٠ في المائة) أنه ينبغي لأي صك ينظم النقل المتعدد الوسائط أن يتناول مسألة التسليم المتأخر، وإن كان البعض يعتقدون أن المسؤولية عن التأخر لا ينبغي أن تنشأ إلا في ظروف معينة وينبغي أن تنحصر في مستوى معادل للشحنة أو مضاعف لها.

٣-٢- نظام المسؤولية "الموحد" أو "الشبكي" أو "المعدل"

١٣- فيما يتعلق بنوع نظام المسؤولية الذي قد يكون الأنسب، تنقسم الآراء مثلما يمكن توقعه، حيث إن ما يناهز نصف المجهيين (٤٨ في المائة) يؤيدون وجود نظام مسؤولية موحد، أما النسبة المتبقية من المجهيين، فهي تنقسم إلى نصفين متقاربين أحدهما يؤيد وجود نظام مسؤولية شبكي (٢٨ في المائة) والآخر يؤيد وجود نظام مسؤولية معدل (٢٤ في المائة).

١٤- ومن بين مؤيدي وجود نظام مسؤولية شبكي أو معدل، ثمة أغلبية (٥٩ في المائة) تعتقد أن أحكام حدود المسؤولية وحدها هي التي ينبغي أن تختلف بحسب المرحلة من النقل الوحيد الواسطة التي تحصل فيها الخسارة أو يحصل فيها الضرر أو التأخر. وهذا الرأي يبدو سائدا بوجه خاص لدى المجهيين الذين يمثلون الحكومات. أما الآخرون، وبوجه خاص من بين المجهيين غير الحكوميين، فهم يعتقدون أن مسائل مثل أساس المسؤولية أو الاستثناءات من المسؤولية ووقت رفع الدعوى هي التي ينبغي أن تختلف.

١٥- والاتفاق المبكر على أنسب نوع من أنواع نظام المسؤولية، بما في ذلك المدى الذي ينبغي أن تكون إليه قواعد المسؤولية موحدة، سيكون محوريا بشكل واضح في آفاق نجاح أي مناقشات حول وضع صك دولي جديد.

٣-٣- حدود المسؤولية

١٦- هناك مسألة وثيقة الصلة بمسألة النوع المناسب لنظام المسؤولية، وهي مسألة حدود المسؤولية، وقد انقسمت الآراء بشأنها أيضا في هذه المرحلة.

١٧- وبوجه عام، قدمت أغلبية من المجهيين تعليقات أعربت فيها عن تأييدها أو قبولها للحاجة إلى تقييد المسؤولية غير أن الردود تجسد تباينا كبيرا في الآراء حول المسألة. فهناك

عدد كبير من المحيين من ممثلي الحكومات والصناعات على السواء يشككون في فكرة حدود المسؤولية بمحملها، بينما يشدد آخرون، ولا سيما من ممثلي صناعة النقل البحري ومتعهدي الشحن، على مرغوبة وضع حدود للمسؤولية وفقاً لاتفاقيات النقل الوحيد الواسطة، خاصة بسبب استمرار ملاءمة اتفاقيات النقل الوحيد الواسطة في سياق الدعاوى التي يرفعها الناقلون المتعدو الوسائط على الناقلين الوحيد الواسطة المتعاقدين من الباطن.

١٨- وفيما يتعلق بمختلف المستويات النقدية الممكنة لحدود المسؤولية المذكورة، من الملاحظ أن المعين بمصالح الناقلين البحريين أو ممثلي تلك المصالح ينزعون إلى المناادة بمبالغ لحدود المسؤولية أدنى من المبالغ التي نادى بها معظم المحيين الآخرين.

١٩- وواضح أن حدود المسؤولية هي مسألة محورية، فالآراء حول حدود المسؤولية تؤثر فيما يبدو في الآراء حول طبيعة ونوع نظام المسؤولية كما تتأثر بها أيضاً. وعلى الرغم من أن مسألة حدود المسؤولية، في المفاوضات بشأن أي اتفاقية دولية، تنشأ في العادة في مرحلة متأخرة نسبياً من الاجراءات - أي إثر التوصل إلى اتفاق على القواعد الموضوعية - فقد تكون المناقشات المبدئية المبكرة حول المستويات الممكنة لحدود المسؤولية مفيدة لاجراء مناقشات بناءة حول مسائل محورية أخرى.

٣-٤- أساس المسؤولية

٢٠- كان هنالك بوجه عام قدر متساو تقريبا من التأييد من جانب كل من ممثلي الحكومات وغيرهم من المحيين لأن يكون هناك (أ) نظام مسؤولية قائم على الخطأ (٥٣ في المائة) و (ب) نظام مسؤولية صارم (٤٧ في المائة). غير أن أغلبية واضحة من عموم المحيين (٨٥ في المائة) رأيت أنه ينبغي في كل الأحوال تطبيق بعض الاستثناءات على المسؤولية.

٣-٥- صك الزامي أم غير الزامي؟

٢١- بوجه عام، اعتبرت أغلبية من كل المحيين (٥٨ في المائة) أن أي صك دولي ينبغي أن يكون في شكل اتفاقية تنطبق على نحو الزامي وتوفر قواعد الزامية بشأن المسؤولية.

٢٢- غير أن أقلية غير هينة (٣٥ في المائة) رأيت أن من المناسب أن تكون هناك اتفاقية غير الزامية يمكن الانضمام إليها أو الخروج منها ولكنها توفر قواعد الزامية بشأن المسؤولية تعلق على أي أحكام تعاقدية متنازعة. وهذا يوحي بأنه قد يكون من المجدي أن تستكشف بمزيد من التفاصيل مزايا وعيوب الخيارات غير الالزامية الممكنة بشأن صك دولي.

٣-٦ - مسؤولية الناقل المتعاقد من خلال معاملة نقل متعدد الوسائط

٢٣- رأت أغلبية واضحة من المحييين من كل الفئات (٧٦ في المائة) أن أي صك دولي ينظم النقل المتعدد الوسائط ينبغي أن يعتمد النهج ذاته الموجود في النظم القانونية والتعاقدية الراهنة بشأن المسؤولية عن النقل المتعدد الوسائط، وذلك بالنص على استمرار مسؤولية الناقل/متعهد النقل المتعدد الوسائط المتعاقد طوال عملية النقل.

٢٤- وبوجه خاص، تفيد الردود بأن استعمال أحكام قياسية في وثيقة النقل (أو معادها الالكتروني) لتقييد نطاق العقد ومن ثم مسؤولية الناقل المتعاقد والتزامه لا يعتبر بوجه عام مقبولاً.

٢٥- وفي هذا الخصوص، قد تكون الردود مناسبة بوجه خاص للقيام بأن تدارس آخر بشأن الأحكام الواردة في مشروع الصك الخاص بقانون النقل تحت إشراف الأونسيترال. وكما سبق للأونكتاد أن أشار في تعليقه،^(٥) يمكن للمادتين ٥-٢-٢ و ٤-٣ من مشروع الصك، بصيغته المقترحة، أن تسمحا للناقل المتعاقد بأن يتبرأ من المسؤولية الناشئة عن (أ) بعض الوظائف (كالتستيف والشحن والتفريغ) و (ب) أجزاء (مراحل) معينة من العقد يؤديها طرف آخر. ومشروع الصك، بصيغته الحالية، لا يمنع استعمال أحكام قياسية في هذا الخصوص في وثيقة النقل (أو معادها الالكتروني) وبالتالي لا يوفر حماية من الممارسة التعسفية. ونتيجة لذلك، يمكن أن يكلف الشاحن ناقلاً بنقل بضائعه من الباب إلى الباب مقابل دفع رسوم الشحن لكي يكتشف أن الناقل، بمقتضى أحكام العقد الصادر بشكل قياسي من جانب الناقل، ليس مسؤولاً طوال كل مراحل النقل و/أو عن كل جوانب النقل. وهذا الوضع لا يتوافق مع التوقعات المشروعة لمستعملي النقل الذين يرتبون الأمور في حالات عديدة مع أحد الأطراف بشأن نقل البضائع من الباب إلى الباب حتى يضمنوا أن أحد الأطراف سيكون مسؤولاً طوال مراحل المعاملة. ويتبين من الردود على استبيان الأونكتاد أن هنالك معارضة شديدة بوجه عام على أي تغيير في النهج على النحو المقترح حالياً في مشروع الصك.

(5) الوثيقة متاحة بجميع لغات الأمم المتحدة، كجزء من الوثائق الخلفية للفريق العامل المعني بقانون النقل والتابع للأونسيترال، (وثيقة الأونسيترال A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). وتعليق الأونكتاد، مشفوعاً بمشروع الصك الذي أدمج تيسيراً للرجوع إليه، متاح أيضاً على الموقع الشبكي www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLB/4).

المسائل الناشئة التي تقتضي مزيدا من النظر

٢٦- كان الهدف الرئيسي من استبيان الأونكتاد يتمثل في خطو خطوة إلى الأمام نحو اثبات الجدوى من نظام دولي جديد بشأن المسؤولية في النقل المتعدد الوسائط، وخصوصا مرغوبية التنظيم الدولي من حيث المبدأ ومقبولية الحلول والنهوج الممكنة ورغبة كل الأطراف المهتمة، من كلا القطاعين العام والخاص، في المضي في بحث هذه المسألة.

٢٧- ويتبين من العدد الكبير من الردود على الاستبيان ومن التفاصيل التي تضمنتها في حالات عديدة التعليقات التي أبدتها الأطراف من كلا القطاعين العام والخاص على نطاق واسع أن هنالك رغبة عامة في إجراء تبادل للآراء حول تنظيم المسؤولية عن النقل المتعدد الوسائط في المستقبل. وهذا دافع مشجع نظرا لاستمرار نمو النقل المتعدد الوسائط أمام خلفية وجود اطار قانوني آخذ في التعقد والتشظي على الصعيد الدولي. ويسلم كل من مستعملي وموفري خدمات النقل وكذلك الحكومات وسائر الأطراف المهتمة تسليما واضحا بأن الاطار القانوني الراهن غير مُرضٍ وأن من المستصوب من حيث المبدأ أن يكون هنالك صك دولي. غير أن الآراء منقسمة حول الكيفية التي يمكن بها بلوغ الهدف المتمثل في تحقيق تنظيم دولي موحد، ويعود ذلك جزئيا إلى تنازع المصالح وجزئيا إلى الصعوبة المدركة في الاتفاق على حل وسط ممكن عمليا يوفر منافع واضحة مقارنة بالاطار القانوني الراهن.

٢٨- والانقسام الواسع حسبما يبدو في الآراء حول مسائل أساسية مترابطة ترابطا وثيقا كنوع نظام المسؤولية (نظام موحد أو شبكي أو معدل) وأساس المسؤولية (مسؤولية صارمة أو قائمة على الخطأ) والأهم من ذلك حدود المسؤولية، يمكن أن يعتبر عائقا أمام وضع صك دولي ناجح. ولكن، يمكن أن يعتبر ذلك أيضا تحسيدا للحقيقة التي مفادها أنه، بالرغم من توسع النقل المتعدد الوسائط وتكاثر النظم الوطنية بشأن المسؤولية في النقل المتعدد الوسائط، لم يكن هنالك في الآونة الأخيرة سوى نقاش قليل التركيز على هذه المسألة بمشاركة كل الأطراف المهتمة على الصعيد العالمي.

٢٩- والذي يدل على ضرورة زيادة الحوار بشأن المسائل التي هي موضع خلاف وكذلك بشأن السبل الممكنة للمضي قدما هو أن بعض الخيارات الممكنة التي حاول عدد من المحيين اقتراحها ما زالت في حاجة إلى أن تستكشف في أي محفل دولي.

٣٠- فعلى سبيل المثال، أبدى عدد من المحيين تأييدهم لوضع نظام دولي ملزم بشأن المسؤولية يقوم على حلول تعاقدية مقبولة تجاريا، أي قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية. فتلك القواعد تتشارك في خصائص هامة مع اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ من حيث ان كليهما تشغل نظام مسؤولية معدلا يحتفظ (كليا أو بقدر ما) بالنهج الشبكي فيما يتعلق بحدود المسؤولية. ولكن، بينما لم تستأثر اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام

١٩٨٠ بتأييد كثير ضمن صناعة النقل، حققت قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية نجاحا واضحا واعتمدها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن في سند الشحن القابل للتداول الذي اعتمده رقم ٩٢ (FBL 92) ومجلس البلطيق للملاحة البحرية الدولية في وثيقته مولتيدوك ٩٥ (Multidoc 95). ونظرا لأن الاقتراحات الداعية إلى وضع صك دولي ملزم قانونا يستند إلى قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية كأساس للمفاوضات لم ينظر فيها بعد في أي محفل دولي، فإنه قد يكون من المفيد المضي في استكشافها.

٣١- وثمة نهج مختلف تماما ازاء تنظيم المسؤولية بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط يكمن في الاقتراحات الداعية إلى وضع نظام غير الزامي يوفر مستويات موحدة ورفيعة من المسؤولية. ويؤكد مقترحو هذا النهج أن هذا النظام غير الازامي سيبدو، من حيث اتخاذ القرارات على الصعيد التجاري، اقتراحا جذابا لكل من الشاحنين المهتمين بوجود نظام بسيط وفعال من حيث التكلفة والناقلين الذين يرغبون في عرض نظام من هذا القبيل كجزء من الخدمة التي يقدمونها. ولم ينظر حتى الآن في حل غير الزامي من هذا القبيل في أي محفل دولي^(٦) وهو قد يستأهل أيضا التحري فيه.

٣٢- ومع أنه سيكون من باب الادعاء محاولة التنبؤ بجوهر وتطور أي مناقشات مفصلة أخرى تشارك فيها كل الأطراف المهتمة، فإن هنالك فيما يبدو اهتماما كبيرا بالمضي في اجراء مناقشات بناءة. وبغية تيسير هذه العملية ودعمها، يبدو من المناسب والملائم عقد منتدى دولي غير رسمي برعاية الأونكتاد إضافة إلى سائر المنظمات المهتمة في منظومة الأمم المتحدة، ومنها الأونسيرال واللجنة الاقتصادية لأوروبا. فهذا المنتدى سيمكّن من اجراء مناقشات صريحة حول المسائل الأساسية التي هي موضع خلاف والتي سلّط الضوء عليها في هذا التقرير، وستكون بمثابة منتدى يمكن فيه لكل الأطراف المهتمة من كلا القطاعين العام والخاص أن تستكشف على نحو أكمل الأولويات والسبل الجذابة الممكنة للمضي قدما. ومع أن من الواضح أن هنالك في الوقت الحاضر جدلا كبيرا حول النهج الأفضل الذي يمكن اتباعه فيما يتعلق بعدة مسائل أساسية، فقد ظهرت أيضا بعض مجالات التوافق في الآراء. ومن المؤمل أن تكون هذه المجالات بمثابة الأساس لاجراء مناقشات بناءة ومثمرة حول التنظيم الممكن للنقل المتعدد الوسائط.

(6) للاطلاع على دراسة أوروبية تناقش هذا النهج، انظر *International Transportation and Carrier Liability*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 1999.