



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة السابعة عشرة

نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

جدول الأعمال المؤقت المشروح

أولاً - جدول الأعمال المؤقت

- ١- افتتاح الدورة.
- ٢- انتخاب أعضاء المكتب.
- ٣- اعتماد جدول الأعمال.
- ٤- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً].
- ٥- مسائل أخرى.
- ٦- اعتماد التقرير.

ثانياً - تشكيلة الفريق العامل

- ١- يتألف الفريق العامل من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، وهي الدول التالية: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، الأردن، اسبانيا، أستراليا، إسرائيل، إكوادور، ألمانيا، أوروغواي، أوغندا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، باراغواي، باكستان، البرازيل، بلجيكا، بنن، بولندا، بيلاروس، تايلند، تركيا، تونس، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً، جنوب أفريقيا، رواندا، زمبابوي، سري لانكا،



سنغافورة، السويد، سويسرا، سيراليون، شيلي، صربيا والجبل الأسود، الصين، غابون، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا، فيجي، قطر، الكاميرون، كرواتيا، كندا، كولومبيا، كينيا، لبنان، ليتوانيا، مدغشقر، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، منغوليا، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٢- وإضافة إلى ذلك، يمكن أن تدعى إلى حضور الدورة بصفة مراقب الدول التي ليست أعضاء في اللجنة، وكذلك المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات الدولية غير الحكومية ذات الصلة. ووفقا للممارسة المرعية في الأونسيتال، يمكن للوفود المراقبة أن تشارك مشاركة نشطة في المداولات التي تفضي إلى القرارات التي تتخذ بتوافق الآراء.

ثالثا- شروح بنود جدول الأعمال

البند ١- افتتاح الدورة والجدول الزمني للجلسات

٣- سوف تعقد الجلسة السابعة عشرة للفريق العامل من ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦ في مقر الأمم المتحدة في نيويورك. وسوف تكون مواعيد الجلسات من الساعة ١٠/٠٠ إلى الساعة ١٣/٠٠ ثم من الساعة ١٥/٠٠ إلى الساعة ١٨/٠٠، باستثناء يوم الاثنين في ٣ نيسان/أبريل حيث تبدأ الجلسة في الساعة ١٠/٣٠. وسوف تخصّص أثناء الدورة سبعة أيام عمل ونصف اليوم للنظر في البنود الواردة في جدول الأعمال. ويتوقع من الفريق العامل أن يجري مداولات جوهرية خلال الجلسات الخمس عشرة الأولى (أي من الاثنين في ٣ نيسان/أبريل حتى صباح الأربعاء ١٢ نيسان/أبريل ضمنا). وليس من المقرر حاليا عقد أي جلسة رسمية بعد ظهر الأربعاء ١٢ نيسان/أبريل لكي يُتاح إعداد مسودة تقرير الدورة، الذي سوف يقدم إلى الفريق العامل من أجل اعتماده خلال جلسته السادسة عشرة والسابعة عشرة اللتين سيعقدان يوم الخميس ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦.

البند ٢- انتخاب أعضاء المكتب

٤- وفقا للممارسة المتبعة في الدورات السابقة، ربما يود الفريق العامل أن ينتخب رئيسا ومقررا للدورة.

البند ٤ - إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

(أ) مداولات الفريق العامل السابقة

٥ - نظرت اللجنة، خلال دورتها التاسعة والعشرين التي انعقدت عام ١٩٩٦، في اقتراح بأن يتضمن برنامج عملها استعراضاً للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي للبضائع بحراً، بهدف التأكد من الحاجة إلى قواعد موحدة حيث لا توجد مثل تلك القواعد ومن أجل تحقيق المزيد من التناسق بين القوانين.^(١)

٦ - وفي تلك الدورة، أعلنت اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تتضمن تغييرات كبيرة تتعلق بمسائل مختلفة. وتشكل تلك الثغرات عقبة أمام حرية تدفق البضائع وتزيد من كلفة المعاملات. وقد أدى ازدياد استعمال وسائل الاتصال الإلكترونية إلى ازدياد تفاقم عواقب تلك القوانين المتجزئة والمتباينة كما خلق الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل الخاصة باستعمال التكنولوجيات الجديدة.^(٢)

٧ - وفي تلك الدورة، قرّرت اللجنة أيضاً بأن تقوم الأمانة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل التي نشأت في الممارسة وبشأن الحلول الممكنة لتلك المشاكل، لكي تستطيع أن تقدم تقريراً إلى اللجنة في مرحلة لاحقة. وقد تم الاتفاق على أن يكون جمع المعلومات ذلك موسعاً وأن يشمل، بالإضافة إلى الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية المعنية بنقل البضائع بحراً، مثل اللجنة البحرية الدولية وغرفة التجارة الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن وغرفة الشحن البحري الدولية والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.^(٣)

٨ - واستمعت اللجنة، في دورتها الحادية والثلاثين، عام ١٩٩٨، إلى بيان ألقى نيابة عن اللجنة البحرية الدولية رحّبت فيه بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس آراء القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات.^(٤)

٩ - وأبلغت اللجنة أثناء دورتها الثانية والثلاثين في عام ١٩٩٩ من قبل اللجنة البحرية الدولية بأن فريقاً عاملاً تابعا لهذه الأخيرة كان قد كلف بإعداد دراسة حول مجموعة واسعة من المواضيع المتعلقة بقانون النقل الدولي بهدف تحديد المجالات التي تحتاج الصناعات المعنية إلى توحيدها أو مواءمتها.^(٥)

١٠ - وخلال تلك الدورة أبلغت اللجنة أيضاً بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة يشمل عدداً كبيراً من

النظم القانونية. وكانت اللجنة البحرية الدولية تعترّم، بعد الحصول على الردود على الاستبيان، تأليف لجنة فرعية دولية تتولى تحليل البيانات وإيجاد أساس لمتابعة العمل على مواءمة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد تأكّدت اللجنة بأن اللجنة البحرية الدولية سوف تقدّم إليها المساعدة في إعداد صك متسق مقبول عالمياً.^(٦)

١١ - وخلال دورتها الثالثة والثلاثين في عام ٢٠٠٠، كان معروضا على اللجنة تقرير الأمين العام بشأن الأعمال المقبلة الممكنة في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، الذي يشمل على شرح للتقدّم المحرز في العمل الذي اضطلعت به اللجنة البحرية الدولية بالتعاون مع الأمانة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفهي قدّم نيابة عن اللجنة البحرية الدولية مفاده بأن الفريق العامل التابع لهذه اللجنة الأخيرة قد بدأ، بالتعاون مع الأمانة، إجراء تحقيق استنادا إلى الاستبيان. وقد لوحظ أيضا، في الوقت نفسه، بأن عددا من اجتماعات المائدة المستديرة قد عقدت لمناقشة خصائص العمل المستقبلي مع المنظمات الدولية التي تمثّل الصناعات المختلفة. وقد أظهرت تلك الاجتماعات الدعم والاهتمام المستمرين اللذين توليهما الصناعة لذلك المشروع.

١٢ - وبالتزامن مع الدورة الثالثة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٠، اشتركت الأمانة مع اللجنة البحرية الدولية في تنظيم حلقة تدارس حول قانون النقل عقدت في نيويورك في ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكانت الغاية من تلك الحلقة هي جمع أفكار وآراء خبراء حول المشاكل التي نشأت في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصا في نقل البضائع عن طريق البحر، لتحديد المسائل الواردة في قانون النقل التي ربما تود اللجنة أن تنظر في الاضطلاع بعمل بشأنها مستقبلا ولاقتراح الحلول الممكنة، إلى الحد الممكن، وبمناسبة انعقاد تلك الحلقة، أقرّت أكثرية المشتركين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة حاليا تتضمن ثغرات كبيرة تتعلق بأمر مثل أداء عمل سند الشحن ووثيقة الشحن البحري وعلاقة تلك المستندات بالحقوق والالتزامات المتبادلة بين بائع البضائع وشاريها والوضع القانوني للهيئات التي توفر التمويل لأحد الأطراف في عقد النقل.

١٣ - وفي دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، كان معروضا على اللجنة تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أعدّ 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 هو تمكين اللجنة من تقييم تركيز ونطاق الحلول الممكنة ومن اتخاذ قرار بشأن الكيفية التي ترغب في مواصلة العمل على أساسها. أمّا المسائل التي شملها التقرير والتي يتعيّن تناولها في الصك المقبل فقد كانت كالاتي: نطاق انطباق

الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وحق سيطرة الأطراف ذات المصلحة في البضاعة أثناء نقلها، وإحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له الحق في إقامة دعوى على الناقل، وفترة التقادم فيما يتعلق بإقامة الدعاوى ضد الناقل.

١٤ - 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 يجعل قانون النقل عصرياً وأن يراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، وأن يزيل العقبات القانونية التي استبانها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع.

١٥ - وقرّرت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، إسناد تلك المهمة إلى الفريق العامل المعني بقانون النقل. وفيما يتعلق بنطاق العمل، قرّرت اللجنة، بعد شيء من المناقشة، أنه ينبغي لوثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل أن تتضمن المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما قرّرت اللجنة أن المسائل التي سينظر فيها الفريق العامل ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ ومع ذلك، ستكون للفريق العامل الحرية في أن يدرس مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضاً عمليات النقل من الباب إلى الباب، أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم إلى اللجنة، استناداً إلى نتائج تلك الدراسات، توصية بتوسيع ولاية الفريق العامل على النحو المناسب. وذكر أنه ينبغي أن تراعى بعناية أيضاً الحلول التي تتضمنها اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). كما أثنى على تنفيذ 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 ولجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.^(٧)

١٦ - وفي دورتها الخامسة والثلاثين، عام ٢٠٠٢، لاحظت اللجنة أن الفريق العامل، إدراكاً منه للولاية التي أسندتها إليه اللجنة^(٨) (وبصورة خاصة أن اللجنة كانت قد قرّرت أن المسائل التي سينظر فيها الفريق العامل ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، على أن تكون للفريق العامل الحرية في أن ينظر في مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضاً عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات)، أخذ بالرأي القائل بأن 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 تحكم النقل البري في الحالات التي يُستكمل فيها النقل البحري بجزء واحد أو أكثر من عملية النقل البري (للاطلاع على آراء الفريق العامل بشأن مسألة نطاق مشروع الصك، انظر الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510). ولوحظ أيضا أن 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). وفيما يتعلق بنطاق مشروع الصك، أعرب عدد من الوفود عن تأييد قوي للافتراض العملي بأن يتم توسيع نطاق مشروع الصك ليشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. وأشار إلى أن مواءمة 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 الحوّة) بمقتضى عقود من الباب إلى الباب. ومع أنه لم يُثار أي اعتراض على هذا النطاق الموسّع لمشروع الصك، فقد اتفق عموما على أنه ينبغي للفريق العامل، من أجل مواصلة مداولاته، أن يلتزم مشاركة منظمات دولية مثل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي 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، احتياجات النقل البري الخاصة. ودعت اللجنة أيضا الدول الأعضاء والدول المراقبة إلى أن تضم 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 يوفّر آليات مناسبة لتجنّب أوجه التضارب المحتملة بين مشروع الصك وسائر الصكوك المتعدّدة الأطراف (ولا سيما الصكوك التي تتضمن قواعد إلزامية تنطبق على النقل البري)، فقد أعرب عن رأي مفاده أن تجنّب أوجه التضارب تلك لن يكون كافيا لضمان مقبولية مشروع الصك على نطاق واسع ما لم تُرس الأحكام الموضوعية لمشروع الصك قواعد مقبولة في مجالي النقل البحري والبري. ودُعي الفريق العامل إلى استقصاء إمكانية تضمين مشروع النص مجموعات قواعد للنقل البحري والطرقي تكون منفصلة ولكن صالحة للإعمال تبادليا (قد يكون بعضها اختياري الطابع). 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 ويتوصّل إلى فهم أتمّ لكيفية عملها في سياق النقل من الباب إلى الباب.^(٩)

١٧- وفي دورتها السادسة والثلاثين، عام ٢٠٠٣، وضعت اللجنة في اعتبارها جسامه المشروع الذي يضطلع به الفريق العامل، وأعربت عن تقديرها لما أحرز من تقدّم حتى الآن. ورئي على نطاق واسع أن الفريق العامل، وقد أنهى مؤخرًا قراءته الأولى لمشروع الصك المتعلق بقانون النقل، قد بلغ مرحلة بالغة الصعوبة في عمله. ولاحظت اللجنة أن عددًا كبيرًا من المسائل الخلافية لا يزال مفتوحًا للمناقشة فيما يتعلق بنطاق مشروع الصك وأحكامه المنفردة. ورئي أن إحراز مزيد من التقدّم يتطلّب إيجاد توازن دقيق بين مختلف المصالح المتنازعة. وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن التوصل إلى وضع صك للنقل من الباب إلى الباب بواسطة حل توفيقى يستند إلى المسؤولية الموحّدة، واختيار المحكمة المختصة والعقود المتفاوض عليها ولا يشمل الدعاوى القضائية ضد الأطراف المنفّذة الداخلية. وذُكر كذلك أن إشراك وكلاء الشحن بالطرق البريّة والسكك الحديدية الداخلية هو أمر بالغ الأهمية لتحقيق أهداف النص. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للفريق العامل أن يستمر في توحيّ المزيد من المرونة في وضع الصك المقترح من أجل تمكين الدول من أن تختار صراحة نظام النقل من الباب إلى الباب كليًا أو جزئيًا. ولاحظت اللجنة أيضًا أن الفريق العامل، نظرًا لما يواجهه من تعقيدات في إعداد مشروع الصك، اجتمع في دورته الحادية عشرة لمدة أسبوعين، واستغل بذلك وقت الاجتماعات الإضافي الذي أتاحه إنهاء الفريق العامل الأول عمله بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص في دورته الخامسة، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. وأكد رئيس الفريق العامل الثالث أنه، إذا كان يراد إحراز تقدّم في إعداد مشروع الصك ضمن إطار زمني مقبول، فسيلازم أن يواصل الفريق العامل عقد دورات لمدة أسبوعين لكل منها. وبعد المناقشة، أذنت اللجنة للفريق العامل الثالث، بصفة استثنائية، بأن يعقد دورته الثانية عشرة والثالثة عشرة لمدة أسبوعين لكل منهما. واتفق على أنه سيلزم إعادة تقييم وضع الفريق العامل بهذا الشأن في الدورة السابعة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٤. ودُعي الفريق العامل إلى أن يبذل قصارى جهده لإنجاز عمله على وجه السرعة، وأن ينتهز لهذا الغرض، كل فرصة ممكنة لإجراء مشاورات في فترات ما بين الدورات، ربما بواسطة البريد الإلكتروني. بيد أن اللجنة أدركت أن عدد المسائل المفتوحة للمناقشة وضرورة مناقشة الكثير منها في آن واحد يسوّغان عقد الفريق العامل اجتماعات كاملة المدّة.^(١٠)

١٨- وفي الدورة السابعة والثلاثين، عام ٢٠٠٤، وللأسباب التي أحاطت اللجنة علما بها في دورتها السادسة والثلاثين في عام ٢٠٠٣،^(١١) قرّرت اللجنة أن تلبّي مرة أخرى حاجة

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) إلى عقد دورات مدّة كل منها أسبوعان، باستخدام الوقت المخصص للفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) الذي لا يتوقّع أن يجتمع في النصف الثاني من عام ٢٠٠٤ أو في عام ٢٠٠٥.^(١٢)

١٩- وفي الدورة نفسها، أحاطت اللجنة علما بالتقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة (A/CN.9/544 و A/CN.9/552 على التوالي). ولاحظت اللجنة بارتياح أن الفريق العامل واصل النظر في مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]. وأكدت اللجنة من جديد تقديرها لضخامة المشروع، وللتعقيدات التي ينطوي عليها إعداد مشروع الصك، ولا سيّما بالنظر إلى المسائل الخلافية التي ما زالت مفتوحة للمناقشة والتي تتطلّب إقامة توازن دقيق بين مختلف المصالح المتضاربة المعنية.^(١٣)

٢٠- أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل باشر في دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة قراءته الثانية لمشروع الصك وأحرز تقدّمًا بشأن عدد من المسائل الصعبة، كالتّي تتعلق بنطاق انطباق الصك وبأحكام المسؤولية الرئيسية. وأُبلغت اللجنة أيضاً أنه، بهدف التعجيل في تبادل الآراء، وصياغة الاقتراحات، ونشوء توافق في الآراء للإعداد لقراءة ثالثة وأخيرة لمشروع الصك، أخذ عدد من الوفود المشاركة في الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل المبادرة بإنشاء فريق استشاري غير رسمي لمتابعة المناقشة فيما بين دورات الفريق.^(١٤)

٢١- وأعربت اللجنة عن تأييدها لجهود الفريق العامل الرامية إلى تعجيل التقدّم في عمله المتعلق بهذا المشروع المعقّد. وفيما يتعلق بإمكانية وضع إطار زمني لإتمام مشروع الصك، أعرب عدد من المتحدثين عن رأي مؤداه أنه سيكون من المستصوب إتمام القراءة الثالثة لمشروع الصك لكي تعتمده اللجنة عام ٢٠٠٦. بيد أن عدداً من المتحدثين رأى أن تحقيق درجة عالية من النوعية ينبغي أن يكون الهدف الأسمى عند إعداد مشروع الصك. ولا ينبغي تقويض هذا الهدف بالتسرع في المداولات المتعلقة بالمسائل الهامة التي لا تزال بحاجة إلى حل. واتفقت اللجنة، بعد المناقشة، على أن يكون عام ٢٠٠٦ هو الهدف المستصوب لإتمام المشروع، لكنها وافقت أيضاً على أن يُعاد النظر في مسألة تحديد موعد نهائي لذلك الإتمام في دورتها الثامنة والثلاثين عام ٢٠٠٥.^(١٥)

٢٢- وفي الدورة الثامنة والثلاثين عام ٢٠٠٥، ولأسباب أحاطت اللجنة علما بها في دورتها السادسة والثلاثين في عام ٢٠٠٣،^(١٦) قرّرت أن تلي مرة أخرى حاجة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) إلى عقد دورات مدة كل منها أسبوعان، باستخدام الوقت

المخصّص للفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) الذي ليس من المتوقع أن يجتمع في النصف الثاني من عام ٢٠٠٥ و في عام ٢٠٠٦.^(١٧)

٢٣- وفي الدورة نفسها، أحاطت اللجنة علما بالتقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة (A/CN.9/572 و A/CN.9/576، على التوالي). ولاحظت بارتياح التقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في نظره في مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]. كما أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل كان قد باشر في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة، قراءته الثانية لمشروع الصك وأحرز تقدّماً جيداً بشأن عدد من المسائل الصعبة، ومنها تلك المتعلقة بأساس المسؤولية عملاً بمشروع الصك وكذلك المتعلقة بنطاق انطباق الصك وحرية التعاقد ذات الصلة. وإضافة إلى ذلك، أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل نظر في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة في فصلي مشروع الصك المتعلقين بالاختصاص والتحكيم، وتبادل الآراء مبدئياً بخصوص الموضوعين المتعلقين بحق السيطرة وإحالة الحقوق. وأُبلغت اللجنة أيضاً، بأن الفريق العامل، بعد مشاورات مع الفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) نظر للمرة الأولى، في دورته الخامسة عشرة، في أحكام في مشروع الصك تتعلق بالتجارة الإلكترونية.^(١٨)

٢٤- وأُبلغت اللجنة كذلك، في دورتها الثامنة والثلاثين، أنه بهدف استمرار تسريع تبادل الآراء، وصوغ اقتراحات والتوصل إلى توافق في الآراء استعداداً للقراءة الثالثة والنهائية لمشروع الصك، واصل عدد من الوفود المشاركة في الدورتين الرابعة عشرة والخامسة عشرة للفريق العامل مبادرتها لعقد مشاورات غير رسمية لمواصلة المناقشات بين دورات الفريق العامل. وأُبلغت اللجنة أيضاً بأن الفريق العامل نظر في مسألة الإطار الزمني المحدد لإتمام عمله المتعلق بمشروع الصك وبأن عدداً من الوفود أيدّ وجهة النظر القائلة إنه بينما لا يحتمل إتمام العمل حتى نهاية عام ٢٠٠٥ أمل الفريق العامل، بالمساعدة القيّمة التي تقدّمها المشاورات غير الرسمية في أن يكتمل عمله حتى نهاية عام ٢٠٠٦، بهدف تقديم مشروع صك يحتمل أن تعتمده اللجنة عام ٢٠٠٧.^(١٩) وأُنتت اللجنة على الفريق العامل لما أحرزه من تقدّم، وأعادت تأكيدها على تقديرها لضخامة المشروع وللصعوبات التي ووجهت في إعداد مشروع الصك، وذلك خاصة نظراً إلى طبيعة المصالح والمسائل القانونية المعقّدة المعنية، التي تقتضي إقامة توازن دقيق وإلى معالجة متسقة ومدروسة للمسائل الواردة في النص. وفيما يتعلق بإطار زمني محدّد لإتمام مشروع الصك، اتفقت اللجنة على أن يكون عام ٢٠٠٧ هو العام المستصوب لإتمام المشروع، ولكن على أن تعيد النظر في مسألة تحديد موعد نهائي لذلك الإتمام في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠٠٦.^(٢٠)

٢٥- وقد واصل الفريق العامل في دورته السادسة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/591) استعراض أحكام مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] الواردة في مرفقات المذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56). ونظر الفريق العامل في مشروع الفصل ١٦ المتعلق بالاختصاص ومشروع الفصل ١٧ المتعلق بالتحكيم، إضافة إلى الاقتراح المتعلق بالتحكيم الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54. ونظر الفريق العامل أيضاً في مشروع الفصل ٦ المتعلق بالتزامات الشاحن وياشر النظر في مشروع الفصل ١٠ المتعلق بتسليم البضاعة، بما في ذلك فترة مسؤولية الناقل (مشروع المادة ١١) ومشروع المادة ١٤ (٢).

٢٦- ومن المتوقع أن يقوم الفريق العامل، في دورته السابعة عشرة، إما بالنظر في المواضيع التالية أو مواصلة النظر فيها وفق الترتيب التالي: حق السيطرة؛ وإحالة الحقوق؛ وتسليم البضاعة؛ ونطاق الانطباق وحرية التعاقد؛ والتزامات الشاحن؛ ومستندات النقل.

(ب) الوثائق المعروضة على الدورة السابعة عشرة

٢٧- سيكون معروضا على الفريق العامل مذكرة أعدتها الأمانة تتضمن نصا موحداً للأحكام المنقحة من مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] (A/CN.9/WG.III/WP.56)، وربما يود أن يستخدمها كأساس لمواصلة مداولاته.

٢٨- وإضافة إلى ذلك، سيكون معروضا على الفريق العامل اقتراح بشأن نطاق الانطباق وحرية التعاقد (A/CN.9/WG.III/WP.61) ومذكرة بشأن مستندات النقل (A/CN.9/WG.III/WP.62) ومذكرة بشأن تسليم البضاعة (A/CN.9/WG.III/WP.63).

٢٩- وستكون الوثائق المذكورة سابقاً متاحة على موقع الأونسيترال على شبكة الإنترنت (www.uncitral.org)، إضافة إلى الوثائق التي سبق للأمانة أن نشرتها بشأن ذلك المشروع والتي تتضمن معلومات إضافية بشأن تاريخ المشروع. وتشمل تلك الوثائق:

- تقارير اللجنة عن أعمال دوراتها التاسعة والعشرين والحادية والثلاثين إلى الثامنة والثلاثين (A/51/17 و A/53/17 إلى A/60/17)؛
- تقارير الفريق العامل عن أعمال دوراته التاسعة إلى السادسة عشرة (A/CN.9/510 و 525 و 526 و 5441 و 552 و 572 و 576 و 591)؛
- ورقات العمل التي أعدتها الأمانة لكي ينظر فيها الفريق العامل في دوراته التاسعة إلى السادسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.20 إلى ٥٩).

البند ٥ - مسائل أخرى

٣٠ - من المقرر أن تُعقد الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل في فيينا، بمركز فيينا الدولي، من ٦ إلى ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦.

البند ٦ - اعتماد التقرير

٣١ - ربما يود الفريق العامل أن يعتمد في ختام دورته تقريراً لتقديمه إلى اللجنة في دورتها التاسعة والثلاثين (المقرر حالياً أن تعقد في نيويورك من ١٩ حزيران/يونيه إلى ٧ تموز/يوليه ٢٠٠٦).

الحواشي

- (1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17)، الفقرة ٢١٠.
- (2) المرجع نفسه.
- (3) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٥.
- (4) المرجع نفسه، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢٦٤.
- (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، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرتان ٢٢٣ و ٢٢٤.
- (10) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرتان ٢٠٧ و ٢٠٨.
- (11) المرجع نفسه، الفقرة ٢٧٢.
- (12) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرتان ١٣٢ و ١٣٣.
- (13) المرجع نفسه، الفقرتان ٦٣ و ٦٤.
- (14) المرجع نفسه، الفقرة ٦٥.
- (15) المرجع نفسه، الفقرة ٦٦.
- (16) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرة ٢٧٢.
- (17) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ٢٣٨.
- (18) المرجع نفسه، الفقرتان ١٨١ و ١٨٢.
- (19) المرجع نفسه، الفقرة ١٨٢.
- (20) المرجع نفسه، الفقرة ١٨٤.