الأمم المتحدة
A/CN.9/WG.III/WP.80
الجمعية العامة
Distr.: Limited
2 February 2007
Arabic
Original: English

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة التاسعة عشرة

نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

جدول الأعمال المؤقّت المشروح

أولا- جدول الأعمال المؤقّت

١- افتتاح الدورة.

٢- انتخاب أعضاء المكتب.

٣- إقرار جدول الأعمال.

٤- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا].

٥- مسائل أخرى.

٦- اعتماد التقرير.

ثانيا- تكوين الفريق العامل

١- يتألّف 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 سابقا، جنوب أفريقيا، رواندا، زمبابوي، سري لانكا،

150207 V.07-80558 (A)

سنغافورة، السويد، سويسرا، سيراليون، شيلي، صربيا، الصين، غابون، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، 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، يجوز أن تُدعى إلى حضور الدورة بصفة مراقب الدول التي ليست أعضاء في اللجنة، وكذلك المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات الدولية غير الحكومية ذات الصلة. ووفقا للممارسة المتبعة لدى الأونسيترال، يجوز للوفود المراقبة أن تشارك بنشاط في المداولات المفضية إلى القرارات، التي تتخذ بتوافق الآراء.

ثالثا- شروح بنود جدول الأعمال

البند ١- افتتاح الدورة والجدول الزمني للجلسات

٣- سوف تُعقد الجلسة التاسعة عشرة للفريق العامل من ١٦ إلى ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧ في مقر الأمم المتحدة، في نيويورك. وسوف تكون مواعيد الجلسات من الساعة ١٠/٠٠ إلى الساعة ١٣/٠٠ ومن الساعة ١٥/٠٠ إلى الساعة ١٨/٠٠، باستثناء يوم الاثنين، ١٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، حيث تبدأ الجلسة في الساعة ١٠/٣٠. وسوف تتاح ثمانية أيام عمل ونصف يوم عمل للنظر في بنود جدول الأعمال أثناء الدورة. ويُتوقّع من الفريق العامل أن يجري مداولات موضوعية خلال الجلسات السبع عشرة الأولى (أي من الاثنين، ١٦ نيسان/أبريل، حتى صباح الخميس، ٢٦ نيسان/أبريل، شاملة). وليس من المقرّر حاليا عقد أي جلسة رسمية بعد الظهر في يوم الخميس، ٢٦ نيسان/أبريل، لكي يُتاح وقت لإعداد مشروع تقرير الدورة، الذي سوف يقدّم إلى الفريق العامل من أجل اعتماده خلال جلستيه الثامنة عشرة والتاسعة عشرة في يوم الجمعة، ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧.

٤- ومن المتوقّع أن يواصل الفريق العامل، في دورته التاسعة عشرة، النظر في أي مسائل عالقة من قراءته الثانية وأن يشرع في قراءته الثالثة لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] ("مشروع الاتفاقية" أو "مشروع الصك").

البند ٢- انتخاب أعضاء المكتب

٥- لعلّ الفريق العامل يود أن ينتخب رئيسا ومقررا، وفقا للممارسة التي درج عليها في دوراته السابقة.

البند ٤- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا]

(أ) مداولات الفريق العامل السابقة

٦- نظرت اللجنة، خلال دورتها التاسعة والعشرين، عام ١٩٩٦، في اقتراح بأن يتضمن برنامج عملها استعراضا للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي للبضائع بحرا، بهدف التأكد من الحاجة إلى قواعد موحدة حيث لا توجد مثل تلك القواعد ومن أجل تحقيق المزيد من التناسق بين القوانين.[1]

٧- وأُبلغت اللجنة، في تلك الدورة، بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تتضمن ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مختلفة. وتشكّل تلك الثغرات عقبة أمام حرية تدفق البضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. وقد أدى تزايد استعمال وسائل الاتصال الإلكترونية في مجال نقل البضائع إلى زيادة تفاقم عواقب تلك القوانين المتجزّئة والمتباينة، كما أوجد الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل الخاصة باستعمال التكنولوجيات الجديدة.[2]

٨- وفي تلك الدورة، قرّرت اللجنة أيضا أن تقوم الأمانة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة وبشأن الحلول الممكنة لتلك المشاكل، لكي تستطيع أن تقدّم تقريرا إلى اللجنة في مرحلة لاحقة. واتُفق على أن يكون جمع المعلومات ذلك موسّعا وأن يشمل، إضافة إلى الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثّل القطاعات التجارية المعنية بنقل البضائع بحرا، مثل اللجنة البحرية الدولية وغرفة التجارة الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن وغرفة الشحن البحري الدولية والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.[3]

٩- واستمعت اللجنة، في دورتها الحادية والثلاثين، عام ١٩٩٨، إلى بيان أُلقي 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.[4]

١٠- وأُبلغت اللجنة، في دورتها الثانية والثلاثين، عام ١٩٩٩، من قبل اللجنة البحرية الدولية بأن فريقا عاملا تابعا لهذه الأخيرة كان قد كلّف بإعداد دراسة حول مجموعة واسعة من المسائل المتعلقة بقانون النقل الدولي بهدف تحديد المجالات التي تحتاج الصناعات المعنية إلى توحيدها أو مواءمتها.[5]

١١- وفي تلك الدورة، أُفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبيانا إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة يشمل عددا كبيرا من النظم

القانونية. وكانت اللجنة البحرية الدولية تعتزم أن تنشئ، بعد الحصول على الردود على الاستبيان، لجنة فرعية دولية تتولى تحليل البيانات وإيجاد أساس لمتابعة العمل على مواءمة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أُكِّد للجنة أن اللجنة البحرية الدولية سوف تقدّم إليها المساعدة في إعداد صك للمواءمة مقبول عالميا.[6]

١٢- وعُرض على اللجنة، خلال دورتها الثالثة والثلاثين، عام ٢٠٠٠، تقرير الأمين العام بشأن الأعمال المقبلة المُحتملة في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، الذي يُبيِّن التقدّم المحرز في العمل الذي تضطلع به اللجنة البحرية الدولية بالتعاون مع الأمانة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفهي قدّم نيابة عن اللجنة البحرية الدولية مفاده أن الفريق العامل التابع لهذه اللجنة الأخيرة قد بدأ، بالتعاون مع الأمانة، إجراء استقصاء استنادا إلى الاستبيان. ولوحظ أيضا أن عددا من اجتماعات المائدة المستديرة قد عقد، في الوقت نفسه، لمناقشة سمات الأعمال المقبلة مع المنظمات الدولية التي تمثّل الصناعات المختلفة. وأظهرت تلك الاجتماعات الدعم والاهتمام المستمرين اللذين توليهما الصناعة لذلك المشروع.

١٣- وبالتزامن مع الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، عام ٢٠٠٠، اشتركت الأمانة مع اللجنة البحرية الدولية في تنظيم حلقة تدارس حول قانون النقل عُقدت في نيويورك في ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكانت الغاية من تلك الحلقة هي جمع الأفكار وآراء الخبراء حول المشاكل التي تنشأ في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصا في نقل البضائع عن طريق البحر، بتحديد المسائل الواردة في قانون النقل التي ربما تود اللجنة أن تنظر في الاضطلاع بعمل بشأنها مستقبلا ولاقتراح حلول محتملة، بقدر المستطاع. وفي تلك الحلقة، سلّم معظم المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل الكيفية التي يَعْمَلُ سند الشحن وبيان الشحن البحري، وعلاقة مستندي النقل هذين بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، والموقف القانوني للكيانات التي تقدّم 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 بواحدة أم أكثر من وسائط النقل، وسواء أبرم العقد إلكترونيا أم كتابة.

١٤- وعُرض على اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعدّ استجابة لطلب منها. ولخّص 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 مضمون ونطاق الحلول الممكنة

ومن اتخاذ قرار بشأن الكيفية التي ترغب في مواصلة العمل على أساسها. وتضمّنت المسائل التي شملها التقرير والتي يتعيّن تناولها في الصك المقبل ما يلي: 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، والقيد الزمني لإقامة الدعاوى ضد الناقل.

١٥- وجاء في التقرير أن المشاورات التي أجرتها الأمانة عملا بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦ تبيّن أنه قد يكون من المفيد بدء العمل على وضع صك دولي، ربما يتخذ صفة معاهدة دولية، ومن شأنه أن يجعل قانون النقل عصريا وأن يراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، وأن يزيل العقبات القانونية التي استبانتها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع.

١٦- 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، أن تتضمّن وثيقة العمل التي ستُعرض على الفريق العامل المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما قرّرت اللجنة أن المسائل التي سينظر فيها الفريق العامل ينبغي أن تشمل في البداية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ ومع ذلك، ستكون للفريق العامل الحرّية في أن يدرس مدى استصواب وجدوى أن يتناول أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب، أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يوصي اللجنة، استنادا إلى نتائج تلك الدراسات، بتوسيع نطاق ولاية الفريق العامل، حسب الاقتضاء. وذُكر أنه ينبغي أن تراعى بعناية أيضا الحلول التي تتضمّنها اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهّدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). كما اتُفق على الاضطلاع بالعمل بتعاون وثيق مع المنظمات الحكومية الدولية المهتمة التي تقوم بأعمال في مجال قانون النقل مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية واللجنة الاقتصادية لأوروبا وسائر لجان الأمم المتحدة الإقليمية ومنظمة الدول الأمريكية وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.[7]

١٧- ولاحظت اللجنة، في دورتها الخامسة والثلاثين، عام ٢٠٠٢، أن الفريق العامل، إدراكا منه للولاية التي أسندتها إليه اللجنة[8] (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 الحرّية في أن ينظر في مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معيّنة من تلك

العمليات)، أخذ بالرأي القائل بأن من المستصوب أن يُدرج ضمن مناقشاته أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب وأن يتناول تلك العمليات باستحداث نظام يسوّي أي تنازع بين مشروع الصك والأحكام التي تحكم النقل البرّي في الحالات التي يُستكمل فيها النقل البحري بجزء واحد أو أكثر من عملية النقل البرّي (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 مؤقّت بأنه سيشمل 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 يُوسّع نطاق مشروع الصك ليشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. وأشير 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 المحوّاة) بمقتضى عقود من الباب إلى الباب. ومع أنه لم يُثر أي اعتراض على هذا النطاق الموسّع لمشروع الصك، فقد اتُفق 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 وغيرهما من المنظمات الدولية المعنية بالنقل البرّي. ودُعي الفريق العامل إلى أن ينظر في أخطار توسيع القواعد التي تحكم النقل البحري لتشمل النقل البرّي، وإلى أن يضع في اعتباره، لدى صوغ مشروع الصك، احتياجات النقل البرّي الخاصة. ودعت اللجنة أيضا الدول الأعضاء والدول المراقبة إلى أن تضم إلى الوفود التي تشارك في مداولات الفريق العامل خبراء في النقل البرّي. كما دعت اللجنة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) والفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) إلى تنسيق أعمالهما فيما يتعلق بمستندات النقل غير المادية. ومع أنه اتفق عموما على أن مشروع الصك ينبغي أن يوفّر آليات مناسبة لتجنّب أوجه التنازع المحتملة بين مشروع الصك وسائر الصكوك المتعدّدة الأطراف (ولا سيما الصكوك التي تتضمن قواعد إلزامية تنطبق على النقل البرّي)، فقد أُعرب عن رأي مفاده أن تجنّب أوجه التنازع تلك لن يكون كافيا لضمان قبول مشروع الصك على نطاق واسع ما لم تُرس الأحكام الموضوعية لمشروع الصك قواعد مقبولة في مجالي النقل البحري والبرّي كليهما. ودُعي الفريق العامل إلى استقصاء إمكانية تضمين مشروع النص مجموعتي قواعد للنقل البحري والطرقي تكونان منفصلتين ولكن صالحتين 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 يفرغ الفريق العامل من النظر في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك ويتوصّل إلى فهم أتمّ لكيفية عملها في سياق النقل من الباب إلى الباب.[9]

١٨- ووضعت اللجنة في اعتبارها، في دورتها السادسة والثلاثين، عام ٢٠٠٣، جسامة المشروع الذي يضطلع به الفريق العامل، وأعربت عن تقديرها لما أُحرز من تقدّم حتى ذلك الحين. ورئي على نطاق واسع أن الفريق العامل، وقد أنهى مؤخّرا قراءته الأولى لمشروع الصك المتعلق بقانون النقل، قد بلغ مرحلة صعبة بوجه خاص من في عمله. ولاحظت اللجنة أن عددا كبيرا من المسائل الخلافية ما زال مطروحا للنقاش 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 توفيقي يستند إلى المسؤولية الموحّدة واختيار المحكمة المختصة والعقود المتفاوض عليها، ولا يشمل الدعاوى القضائية ضد الأطراف المنفّذة للنقل الداخلي. وذُكر كذلك أن إشراك وكلاء الشحن بالطرق البرّية والسكك الحديدية الداخلية هو أمر حاسم الأهمية لتحقيق أهداف النص. وأُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للفريق العامل أن يستمر في توخّي المزيد من المرونة في وضع الصك المقترح من أجل تمكين الدول من أن تختار التقيّد بنظام النقل من الباب إلى الباب كلّيا أو جزئيا. ولاحظت اللجنة أيضا أن الفريق العامل، نظرا لما يواجَه من تعقيدات في إعداد مشروع الصك، اجتمع في دورته الحادية عشرة لمدّة أسبوعين، مستخدما بذلك وقت خدمات المؤتمرات الإضافي الذي أتاحه إنهاء الفريق العامل الأول لعمله بشأن مشاريع البنية التحتية المموّلة من القطاع الخاص في دورته الخامسة، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. وأكّد رئيس الفريق العامل الثالث أنه، إذا كان يراد إحراز تقدّم في إعداد مشروع الصك ضمن إطار زمني مقبول، فسيلزم أن يواصل الفريق العامل عقد دورات مدّة كل منها أسبوعان. وبعد المناقشة، أذنت اللجنة للفريق العامل الثالث، بصفة استثنائية، بأن يعقد دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة لمدّة 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، ويمكن أن يكون ذلك بواسطة البريد الإلكتروني. بيد أن اللجنة كانت مدركة أن عدد المسائل المفتوحة للنقاش وضرورة مناقشة الكثير منها في آن واحد يسوّغان أن يعقد الفريق العامل اجتماعات كاملة المدّة.[10]

١٩- وفي الدورة السابعة والثلاثين، عام ٢٠٠٤، وللأسباب التي أحاطت اللجنة علما بها في دورتها السادسة والثلاثين، عام ٢٠٠٣،[11] 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 كان لا يتوقّع أن يجتمع في النصف الثاني من عام ٢٠٠٤ أو في عام ٢٠٠٥.[12]

٢٠- وفي الدورة نفسها، أحاطت اللجنة علما بالتقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة (A/CN.9/544 وA/CN.9/552 على التوالي). ولاحظت اللجنة بعين الارتياح أن الفريق العامل واصل النظر في مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا]. وأكّدت اللجنة من جديد تقديرها لجسامة المشروع، وللتعقيدات التي ينطوي عليها إعداد مشروع الصك، ولا سيما بالنظر إلى المسائل الخلافية التي ما زالت مفتوحة للنقاش والتي تتطلّب إيجاد توازن دقيق بين مختلف المصالح المتنازعة المعنية.[13]

٢١- وأُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل باشر في دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة قراءته الثانية لمشروع الصك وأحرز تقدّما بشأن عدد من المسائل الصعبة، كالتي تتعلق بنطاق انطباق الصك وبأحكام المسؤولية الرئيسية. وأُبلغت اللجنة أيضا أنه، بهدف تعجيل تبادل الآراء وصوغ الاقتراحات ونشوء توافق في الآراء استعدادا لقراءة ثالثة وأخيرة لمشروع الصك، أخذ عدد من الوفود المشاركة في الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل زمام المبادرة بإنشاء فريق تشاور غير رسمي لمتابعة النقاش فيما بين دورات الفريق العامل.[14]

٢٢- 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 في عام ٢٠٠٦. بيد أن عددا من المتحدثين رأى أن تحقيق درجة عالية من النوعية ينبغي أن يكون الهدف الأسمى عند إعداد مشروع الصك. ولا ينبغي المساس بهذا 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 أيضا على أن يُعاد النظر في مسألة تحديد موعد نهائي لذلك الإتمام في دورتها الثامنة والثلاثين، عام ٢٠٠٥.[15]

٢٣- وفي الدورة الثامنة والثلاثين، عام ٢٠٠٥، وللأسباب التي أحاطت اللجنة علما بها في دورتها السادسة والثلاثين، عام ٢٠٠٣،[16] قرّرت أن تلبي مرة أخرى حاجة الفريق

العامل الثالث (المعني بقانون النقل) إلى عقد دورات مدّة كل منها أسبوعان، باستخدام الوقت المخصّص للفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) الذي لم يكن من المتوقع أن يجتمع في النصف الثاني من عام ٢٠٠٥ أو في عام ٢٠٠٦.[17]

٢٤- وفي الدورة نفسها، أحاطت اللجنة علما بالتقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة (A/CN.9/572 وA/CN.9/576، على التوالي). ولاحظت اللجنة مع التقدير التقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في نظره في مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا]. كما أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل باشر في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة قراءته الثانية لمشروع الصك وأحرز تقدّما جيدا بشأن عدد من المسائل الصعبة، ومنها تلك المتعلقة بأساس المسؤولية بمقتضى مشروع الصك وكذلك المتعلقة بنطاق انطباق الصك ومسائل حرية التعاقد ذات الصلة. وإضافة إلى ذلك، أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل نظر في دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة في فصلي مشروع الصك المتعلقين بالولاية القضائية والتحكيم، وتبادل الآراء مبدئيا بخصوص الموضوعين المتعلقين بحق السيطرة وإحالة الحقوق. وأُبلغت اللجنة أيضا 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.[18]

٢٥- وأُبلغت اللجنة كذلك، في دورتها الثامنة والثلاثين، أنه بهدف مواصلة تعجيل تبادل الآراء وصوغ الاقتراحات والتوصل إلى توافق في الآراء تحضيرا 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 أيضا بأن الفريق العامل نظر في مسألة الإطار الزمني المحدّد لإتمام عمله المتعلق بمشروع الصك وبأن عددا من الوفود أيّد وجهة النظر القائلة إنه بينما لا يحتمل إتمام العمل حتى نهاية عام ٢٠٠٥، يأمل الفريق العامل، بالمساعدة القيّمة التي توفّرها المشاورات غير الرسمية، أن يكمل عمله بحلول نهاية عام ٢٠٠٦، بهدف تقديم مشروع صك يمكن أن تعتمده اللجنة في عام ٢٠٠٧.[19] وأثنت اللجنة على الفريق العامل لما أحرزه من تقدّم، وأعادت تأكيد تقديرها لجسامة المشروع وللصعوبات التي تواجه في إعداد مشروع الصك، وذلك خاصة بالنظر إلى طبيعة المصالح والمسائل القانونية المعقّدة المعنية، التي تقتضي إيجاد توازن دقيق وإلى معالجة متسقة ومدروسة للمسائل الواردة في النص. وفيما يتعلق بتحديد إطار زمني محتمل لإتمام مشروع الصك، اتفقت اللجنة على أن يكون عام ٢٠٠٧

هو الهدف المستصوب لإتمام المشروع، ولكن على أن تعيد النظر في مسألة تحديد موعد نهائي لذلك الإتمام في دورتها التاسعة والثلاثين، عام ٢٠٠٦.[20]

٢٦- وفي الدورة التاسعة والثلاثين، في عام ٢٠٠٦، قرّرت اللجنة، نظرا لجسامة المشروع وتعقُّد جوانبه، كما سبق أن لاحظت اللجنة أيضا في دوراتها السادسة والثلاثين إلى الثامنة والثلاثين،[21] أن تلبي مرة أخرى حاجة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) إلى عقد دورتين مدة كل منهما أسبوعان في خريف عام ٢٠٠٦ وربيع عام ٢٠٠٧، باستخدام الوقت المخصّص للفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) الذي لن يجتمع قبل الدورة الأربعين للجنة.[22]

٢٧- وفي الدورة نفسها، أحاطت اللجنة علما مع التقدير بالتقدّم الذي أحرزه الفريق العامل في دورتيه السادسة عشرة والسابعة عشرة (A/CN.9/591 وA/CN.9/591/Corr.1 وA/CN.9/594)، على التوالي). وأُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل واصل، في دورتيه السادسة عشرة والسابعة عشرة، قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا]، وأُحرز تقدّما طيبا بشأن عدد من المسائل الصعبة، منها المسائل المتعلقة بالولاية القضائية، والتحكيم، والتزامات الشاحن، وتسليم البضائع بما في ذلك فترة مسؤولية الناقل، والحق في السيطرة، والتسليم إلى المرسل إليه، ونطاق الانطباق وحرّية التعاقد، ومستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية. ونظر الفريق العامل أيضا في مسائل إحالة الحقوق، وبصفة أعم مسألة ما إذا كان أي من المسائل الموضوعية المدرجة حاليا في مشروع الاتفاقية ينبغي أن يؤجل لكي يتناول في صك مقبل محتمل. وأُبلغت اللجنة أيضا بأن الأمانة يسّرت بدء مشاورات جارية حاليا بين خبراء من الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وخبراء من الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم والتوفيق)، على أمل أن يتسنى التوصل إلى اتفاق بشأن الأحكام المتعلقة بالتحكيم الواردة في مشروع الاتفاقية.

٢٨- وأُبلغت اللجنة بأنه، من أجل مواصلة تعجيل تبادل الآراء وصوغ الاقتراحات ونشوء توافق في الآراء تمهيدا لقراءة ثالثة وختامية لمشروع الاتفاقية، واصل عدد من الوفود التي شاركت في دورتي الفريق العامل السادسة عشرة والسابعة عشرة مبادرتها المتمثلة في عقد مشاورات غير رسمية من أجل مواصلة المناقشة في فترة ما بين دورات الفريق العامل.

٢٩- وأُعرب عن بعض الشواغل بشأن كيفية معاملة مسألتي نطاق الانطباق وحرية التعاقد في مشروع الاتفاقية. وقيل إن الحرية الممنوحة لأطراف عقود الحجم في الخروج على أحكام مشروع الاتفاقية تشكّل ابتعادا كبيرا عن النظام السائد في اتفاقيات قانون النقل.

وحوجج بأنه نظرا لتعريف عقود الحجم تعريفا واسعا في المادة ١ من مشروع الاتفاقية فيمكن أن تشمل حرية التعاقد كل ما يدخل في نطاق مشروع الاتفاقية من نقل للبضائع بواسطة خطوط النقل البحري تقريبا. وحوجج كذلك بأن شروط الخروج الصحيح على مشروع الاتفاقية لا تقتضي موافقة صريحة من كلا الطرفين على حالات الخروج، وقيل إن ذلك يتيح إمكانية أن تقدّم إلى الشاحنين عقود نموذجية تتضمّن بنودا خارجة على الاتفاقية.

٣٠- وأُبدي تأييد لتلك الشواغل، ولضرورة أن ينظر فيها الفريق العامل. غير أنه أُبديت أيضا اعتراضات على النقد الموجّه إلى كيفية معاملة حرية التعاقد وعلى توصيف المشاكل التي يُزعَم أن مشروع الاتفاقية يسببها. وقيل في ذلك الصدد إن حرية التعاقد عنصر هام في التوازن العام لمشروع الاتفاقية، وإن النص الحالي يجسّد اتفاقا انبثق في الفريق العامل بعد مناقشات مستفيضة.

٣١- وأحاطت اللجنة علما بالشواغل المتعلقة بكيفية معاملة مسألتي نطاق الانطباق وحرية التعاقد في مشروع الاتفاقية، وبالاقتراح المشترك المقدّم من أستراليا وفرنسا بشأن حرية التعاقد في إطار عقود الحجم والوارد في الوثيقة A/CN.9/612، وكذلك بعبارات التأييد لمشاريع الأحكام الحالية. ورأت اللجنة أن الفريق العامل هو المحفل المناسب للنظر في تلك النقاط الموضوعية في المرحلة الحالية، وأعربت عن ثقتها في أن الفريق العامل سيعالج تلك الشواغل في المناقشات الجارية حول مشروع الاتفاقية. ولاحظت اللجنة الآراء التي أعرب عنها عدد من الوفود بشأن ضرورة أن يُحظى ما ينتج عن مداولات الفريق العامل بقبول دولي واسع.

٣٢- وفيما يتعلق بتحديد إطار زمني محتمل لإتمام مشروع الاتفاقية، أُبلغت اللجنة بأن الفريق العامل يعتزم إتمام قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية في نهاية عام ٢٠٠٦ والقراءة الختامية في نهاية عام ٢٠٠٧، بهدف تقديم مشروع الاتفاقية إلى اللجنة في عام ٢٠٠٨ لوضعه في صيغته النهائية. واتفقت اللجنة على أن عام ٢٠٠٨ هو موعد مستهدف مستصوب لإنجاز المشروع، ولكن لا يُستحسن تحديد موعد نهائي قطعي في المرحلة الراهنة.

٣٣- وواصل الفريق العامل، في دورته الثامنة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/616)، استعراض أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] الواردة في مرفقي مذكّرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56). وواصل الفريق العامل نظره في مشروع الفصل ٩ بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية، والفصل ٨ بشأن التزامات الشاحن، وقرّر، عند بدء نظره في الفصل ١٤ بشأن الحقوق في رفع الدعوى، أن يلغي

الفصل ١٤ بكامله. ونظر الفريق العامل أيضا في الفصل ١٥ بشأن الوقت المتاح لرفع الدعوى، والفصل ١٣ بشأن حدود مسؤولية الناقل، والفصل ١٦ والوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.75 بشأن الاختصاص، والفصل ١٧ بشأن التحكيم، وكذلك مشاريع المواد ٢٧ و٨٩ و٩٠ بشأن علاقة مشروع الاتفاقية باتفاقيات أخرى. وفي ختام دورته الثامنة عشرة نظر الفريق العامل في نص مشروع الاتفاقية بكامله، استمرارا لقراءته الثانية للمشروع.

٣٤- ويتوقّع أن ينظر الفريق العامل، خلال دورته التاسعة عشرة، في أي مسائل عالقة من قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية، وأن يشرع في قراءته الثالثة والأخيرة للمشروع.

(ب) الوثائق المعروضة على الدورة الثامنة عشرة

٣٥- سوف تُعرض على الفريق العامل مذكرة أعدتها الأمانة تتضمّن نصا موحّدا للأحكام المنقّحة من مشروع الاتفاقية المتعلقة بتقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] (A/CN.9/WG.III/WP.81)، وربما يود أن يستخدم تلك المذكّرة أساسا لمواصلة مداولاته.

٣٦- وإضافة إلى ذلك، سوف تُعرض على الفريق العامل الوثائق التالية:

- A/CN.9/612؛
- A/CN.9/WG.III/WP.82؛
- A/CN.9/WG.III/WP.83؛
- A/CN.9/WG.III/WP.84؛
- A/CN.9/WG.III/WP.85؛
- A/CN.9/WG.III/WP.86؛
- A/CN.9/WG.III/WP.87.

٣٧- وسوف تكون الوثائق المذكورة أعلاه متاحة في موقع الأونسيترال على الويب (www.uncitral.org)، إضافة إلى الوثائق التي سبق للأمانة أن نشرتها بشأن هذا المشروع، والتي تتضمّن معلومات إضافية عن تاريخ المشروع. وتشمل تلك الوثائق ما يلي:

- تقارير اللجنة عن أعمال دوراتها التاسعة والعشرين والحادية والثلاثين إلى التاسعة والثلاثين (A/51/17 وA/53/17 إلى A/61/17)؛

- تقارير الفريق العامل عن أعمال دوراته التاسعة إلى الثامنة عشرة (A/CN.9/510 و525 و526 و544 و552 و572 و576 و591 و591/Corr.1 و594 و616)؛
- ورقات عمل أعدّتها الأمانة لكي يَنظُر فيها الفريق العامل في دوراته التاسعة إلى الثامنة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.20 إلى WP.79).

البند ٥- مسائل أخرى

٣٨- من المقرّر أن تُعقد الدورة العشرين للفريق العامل في فيينا، من ١٥ إلى ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧.

البند ٦- اعتماد التقرير

٣٩- ربما يود الفريق العامل أن يعتمد في ختام دورته تقريرا لتقديمه إلى اللجنة في دورتها الأربعين (المقرّر حاليا أن تعقد في فيينا، من ٢٥ حزيران/يونيه إلى ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧).

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 و٢٢٤.

(10) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرتان ٢٠٧ و٢٠٨.

(11) المرجع نفسه، الفقرة ٢٧٢.

(12) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرتان ١٣٢ و١٣٣.

(13) المرجع نفسه، الفقرتان ٦٣ و٦٤.

(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 و١٨٢.

(19) المرجع نفسه، الفقرة ١٨٢.

(20) المرجع نفسه، الفقرة ١٨٤.

(21) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرة ٢٧٢، والمرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرتان ١٣٢ و١٣٣، والمرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ٢٣٨.

(22) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرات ٢٠٠ و٢٧٠ و٢٧٣ (ج).