

Distr.
GENERAL

UNCTAD/ST/SHIP/1
26 January 1987
ARABIC
Original: ENGLISH

مرفعتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية

مبادئ توجيهية من أجل تطبيق اتفاقية مدونة
قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية

أعدتها أمانة الاونكتاد

GA.87-55193

تمهيد

١٠٠ مابرجت أمانة الاونكتاد ، منذ بدء سريان اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية في تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٣ ، تتلقى طلبات من البلدان النامية التي هي أطراف متعاقدة التماسا للمشورة في توضيح وتفسير وتطبيق أحكام الاتفاقية • وبعد التصديق على الاتفاقية من قبل عدة دول أوروبية غربية في الربع الأخير من عام ١٩٨٥ ، يتوقع أن يتم في وقت قريب تطبيق المدونة بصورة نشطة في عدد متزايد من اتحادات الخطوط البحرية • وفي ظل هذه الحالة ، ستزايد بالتأكيــــــــــــد الطلبات الواردة من الأطراف المهمة بالأمر ، بما فيها الحكومات ، واتحادات الخطوط البحرية ، ومنظمات الشاحنين ، والخطوط البحرية ، خصوصا من البلدان النامية ، التماسا للمشورة فيما يتعلق بتطبيق المدونة •

٢٠٠ وقد أكدت لجنة النقل البحري من جديد ، في دورتها الحادية عشرة المعقودة في جنيف في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٤ ، بأنه ينبغي " أن يستمر الأمين العام للأونكتاد ، بالتعاون مع مكتب المسجل حسب الاقتضاء ، في تقديم التوجيه والمساعدة ، عند طلبهما ، الى البلدان النامية بشأن تنفيذ الاتفاقية بصورة تتمشى مع نطاقها وأحكامها ، وأن يعطي هذه الطلبات أولوية عالية في برنامج العمل المتعلق بالنقل البحري وأن يرفع الى اللجنة تقريرا عن هذا التوجيه وهذه المساعدة " (المقرر ٥٠ (د - ١١)) •

٣٠٠ وقد أعدت أمانة الأونكتاد هذا التقرير بالتعاون مع المسجل المعين بمقتضى المدونة سعيا الى تحقيق الهدف الرئيسي المتمثل في مساعدة الاطراف المهمة بالأمر ، بما فيها الحكومات ومنظمات الشاحنين والخطوط البحرية ، وخصوصا التابعة للبلدان النامية ، في فهم وتطبيق أحكام المدونة • ولئن كان من المرجح أن تفي هذه " المبادئ التوجيهية " باحتياجات هذه الأطراف الى حــــــــــــد بعيد ، فإن المقصود بها أيضا أن تكون بمثابة مواد تستخدم فيما يمكن أن ينظم في البلدان النامية من حلقات دراسية تدريبية بشأن تطبيق المدونة •

٤٠٠ ولا حاجة الى التشديد على ان اجتناء الفوائد الكاملة من الاتفاقية ، يتطلب من جميع الاطراف المعنية ، أي الحكومات واتحادات الخطوط البحرية والخطوط البحرية ومنظمات الشاحنين الا تحافظ فحسب حفاظا كاملا على حقوقها والتزاماتها بموجب المدونة ، بل وينبغي لها أيضا ان تضع موضع التنفيذ ودون ابطاء الاجراءات اللازمة لتطبيق أحكام الاتفاقية • ومن المهم بالقدر نفسه أن تتعامل جميع الاطراف مع المدونة من البداية باعتبارها صفقة شاملة تتألف من حقوق ومن التزامات على السواء بدلا من السعي الى التطبيق الجزئي لتلك الاحكام التي تجدها مواتية لها • وفي الوقت نفسه ، وحيثما يكون من الممارسات المقبولة والراسخة ان تضطلع الحكومات بدور أكبر مما هو متوخى في المدونة ، فسيكون من النهج العملية أن توافق الاطراف المعنية على تطبيق أحكام المدونة في إطار هذه الممارسة المقبولة والراسخة حيثما يكون ذلك عمليا • وبالمثل فان من مصلحة جميع الاطراف ان تفسر أحكام المدونة بطريقة مرنة مع مراعاة التغيرات الحقيقية التي طرأت على طبيعة وهيكل الملاحة البحرية النظامية منذ اعتماد المدونة وذلك بسبب تغيرات تكنولوجية من قبيل تطور خدمات النقل المتعدد الوسائط ، وترتيبات تأجير الخلايا ، وما الى ذلك •

٥٠ 'الا انه قد تكون هناك اختلافات أساسية بين الاطراف المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير مواد محددة من مواد المدونة • فعلى سبيل المثال ، يبدو ان هناك اختلافا أساسيا فيما يتعلق بتفسير المادة ٢ من المدونة بشأن " المشاركة في عمليات النقل " • ففي حين أن بلدان الاقتصاد السوقى المتقدمة ، والبلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية ، وبعض البلدان النامية تعامل هذه المادة باعتبارها لا تنطبق الا على البضائع المنقولة بواسطة اتحادات تعمل على خطوط نظامية بين الاطراف المتعاقدين ، فان عدة بلدان نامية تعامل أحكام المادة ٢ باعتبارها تنطبق على كل البضائع المنقولة على الخطوط النظامية بين الاطراف المتعاقدين • والى الحد الذي لا يمكن عنده تسوية الاختلافات في تفسير أحكام المدونة عن طريق المشاورات بين الاطراف المتعاقدين الذين هم شركاء تجاريون فسيتمتعين بالتأكيد طرح هذه الاختلافات للنظر فيها من قبل المؤتمر الاستعراضي الذي يتعين أن يعقد بعد خمس سنوات من بدء سريان المدونة ، أي في خريف عام ١٩٨٨ ، حسبما هو منصوص عليه بموجب الفقرة ١ من المادة ٥٢*.

٦٠ 'وعلى أية حال وخصوصا في السياق الحالي لكبر فائض حمولة الخطوط النظامية ، فان العديد من البلدان النامية التي هي أطراف متعاقدة قد ترغب في اتخاذ تدابير ترمي الى تنفيذ المدونة ضمن الاطار الاوسع لسياسة وطنية بشأن الملاحة البحرية النظامية تشمل خدمات الخطوط المنتسبة الى اتحادات وكذلك خدمات الخطوط غير المنتسبة الى أي اتحاد • وتبعاً لذلك ، ترد في الفصل الثالث دراسة لبعض المسائل ذات الصلة بالخطوط غير المنتسبة لاتحادات •

٧٠ 'وقد يكون من المناسب في هذا التمهيد تلخيص الاجراءات التي يتعين اتخاذها من قبل مختلف الاطراف المعنية من أجل سرعة تنفيذ * المدونة في خطوط الملاحة ذات الصلة :

(أ) أولاً ، سيكون من مسؤولية حكومات الاطراف المتعاقدين وضع التشريعات الوطنية اللازمة و/أو غير ذلك من التدابير التي تلزم لتمكين الاطراف التجارية المعنية من ممارسة حقوقهم والتزاماتهم بموجب المدونة • وترد في الفصل الثامن دراسة لهذه التدابير • وقد تقوم الحكومات أيضا ، حيثما يكون ذلك مناسباً ، باتخاذ اجراءات عن طريق المشاورات مع اتحادات الخطوط البحرية لكي تطمئن الى ان اتحادات الخطوط ذات الصلة تتخذ التدابير العملية اللازمة لتنفيذ المدونة • ويبحث الفصل السادس من الجزء الأول نطاق هذه الاجراءات الحكومية ودور الحكومة في التطبيق العملي لاحكام المدونة ، وهو ما يجري بحثه بمزيد من التفصيل في الجزء الثاني ،

(ب) ثانياً ، ان اتحادات الخطوط البحرية تتحمل مسؤولية تتسم بنفس القدر من الاهمية وتتمثل في ضمان انشاء الهياكل الادارية للاتحادات وآلية التشاور اللازمة لتنفيذ أحكام المدونة ، واحاطة الاطراف المعنية علماً بالهياكل والآلية المذكورة • ومسؤوليات اتحادات الخطوط ازاء تطبيق أحكام المدونة مبينة في الفصل الرابع من الجزء الأول ويجري تناولها بمزيد من التفصيل في الجزء الثاني ؛

* انظر ايضا الفصل الاول ، الفقرة ١٧ •

** لدراسة الخبرة العملية فيما يتعلق بتنفيذ المدونة من قبل الاطراف المتعاقدين انظر " تنفيذ اتفاقية الامم المتحدة بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية - تقرير من أمانة الاونكتاد " (TD/B/C.4/300) •

(ج) ثالثاً ، ان منظمات الشاحنين التي تتمتع بقدرة محتملة على تحقيق مكاسب كبيرة من أحكام المدونة ينبغي أن تضمن أن تكون لديها الهياكل المناسبة لتطبيق أحكام المدونة فـ في علاقاتها مع اتحادات الخطوط البحرية • وترد دراسة لهذه الاحكام في الفصول من الثالث عشر الى السادس عشر • ويتعين انشاء آلية التشاور على أساس رسمي وينبغي لمجالس الشاحنين ، بدعم من الحكومات حسب مقتضى الحال ، أن تتخذ الخطوات اللازمة لانشاء قدرة التشاور الضرورية ، خصوصاً عن طريق انشاء وحدات للتحقيقات أو البحوث المتعلقة بالشحن ، وذلك اذا ما أرادت هذه المجالس أن تجني المنافع الكاملة من أحكام المدونة •

وترد في الفصل السابع عشر قائمة مرجعية بالبنود التي يتعين أن تشملها اتفاقات اتحادات الخطوط البحرية ، فضلاً عن البنود التي يتعين الاتفاق عليها بين اتحادات الخطوط البحرية والسلطات المناسبة أو منظمات الشاحنين حسبما تكون عليه الحال •

٨' وأخيراً فإنه يجب التشديد على أنه لكي يجني جميع الاطراف المعنيين أفضل المنافع من المدونة ، فإن تطبيق أحكامها ينبغي أن يتم ، قدر الامكان ، عن طريق نقاش وتعاون متبادلين ، على ألا تغيب عن البال الروح الاجمالية والطبيعية المرنة لمعظم أحكام المدونة •

٩' ويمكن توفير المزيد من المساعدات المباشرة للبلدان النامية ، بناء على طلبها ، فيما يتعلق بتنفيذ المدونة وذلك عن طريق القيام بزيارات للبلدان من قبل المسجل المعين بموجب الاتفاقية وموظفين من شعبة النقل البحري التابعة لأمانة الاونكتاد • كما يمكن الحصول من المسجل على نسخ من التشريعات الوطنية التي سنتها بعض البلدان لتنفيذ المدونة • وينبغي توجيه هذه الطلبات الى العنوان التالي :

The Director,
Shipping Division
United Nations Conference on Trade
and Development
Palais des Nations
1211 Geneva 10
Switzerland

المحتويات

<u>الفصل</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الصفحة</u>
	الجزء الأول	
	<u>اعتبارات عامة</u>	
	مقدمة	١ - ١٤
	ألف - خلفية تاريخية موجزة	١ - ٥
	باء - أهداف المدونة	٢ - ١٠
	جيم - أهمية المدونة بالنسبة للملاحة البحرية النظامية في عالم اليوم	٤ - ١١ - ١٣
	دال - الهيكل المتغير لخدمات الخطوط النظامية واستعراض المدونة	٥ - ١٤
الأول	نطاق انطباق المدونة	٦ - ٣١ - ١٥
	ألف - انطباق المدونة على الأطراف المتعاقدة	٦ - ١٦ - ١٥
	باء - انطباق المدونة على اتحادات الخطوط البحرية فقط	٦ - ١٧
	جيم - الاتفاقات الحكومية الدولية الشائبة	٦ - ٢١ - ١٨
	دال - انطباق أحكام المدونة على عمليات النقل الخامة بالبلدان غير الساحلية والشحنات المعقبة	٨ - ٢٤ - ٢٢
	هاء - انطباق المدونة على الاتفاقات التعاونية خارج نطاق اتحادات الخطوط البحرية	٨ - ٢٨ - ٢٥
	واو - انطباق المدونة على النقل المتعدد الوسائط	٩ - ٣١ - ٢٩
الثاني	التحفظات والاعلانات من قبل الأطراف المتعاقدة	١١ - ٤٣ - ٣٢
	ألف - ما هو أثر التحفظات على المدونة ؟	١١ - ٣٣ - ٣٢
	باء - صفقة بروكسل	١٢ - ٣٦ - ٣٤
	جيم - تحفظات أخرى على المدونة	١٢ - ٣٧
	دال - الاعلانات بشأن الخطوط البحرية غير المنتسبة للاتحاد	١٣ - ٤٣ - ٣٨

(يتبع)

المحتويات (تابع)

<u>الفصل</u>	<u>الجزء الأول (تابع)</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الصفحة</u>
الثالث	- المدونة والخطوط غير المنتسبة لاتحادات	٤٤ - ٥٨	١٥
الرابع	- مسؤولية اتحادات الخطوط البحرية في مجال تطبيق المدونة	٥٩ - ٦٤	١٩
الخامس	- تسوية المنازعات في اطار المدونة	٦٥ - ٧٥	٢١
ألف	- التوفيق الالزامي الدولي	٦٧ - ٧٢	٢١
باء	- اجراءات أخرى لتسوية المنازعات	٧٣ - ٧٥	٢٣
السادس	- دور الحكومة باعتبارها السلطة المختصة في المدونة	٧٦ - ٨٧	٢٤
ألف	- المشاورات الدورية مع الاتحادات	٨٣ - ٨٧	٢٥
السابع	- التعاون الاقليمي في تنفيذ المدونة	٨٨ - ٩٦	٢٧
الثامن	- التدابير التشريعية وغيرها من التدابير التي ينبغي أن تتخذها الأطراف المتعاقدة لتأمين تنفيذ المدونة	٩٧ - ١٣٧	٢٩
ألف	- نطاق تطبيق الاتفاقية	١٠٣ - ١٠٥	٣٠
باء	- تسمية السلطات المختصة	١٠٦ - ١٠٨	٣١
جيم	- تسمية خطوط البحرية الوطنية	١٠٩ - ١١٤	٣١
دال	- الاعتراف بمنظمات الشاحنين والشاحنين	١١٥ - ١٢٠	٣٣
هاء	- ايداع اتفاقات الاتحاد لدى السلطات المختصة	١٢١ - ١٢٢	٣٣
واو	- ايداع التقارير السنوية	١٢٣ - ١٢٤	٣٤
زاي	- منح الصلاحية القانونية للاتحادات ومنظمات الشاحنين	١٢٥ - ١٢٧	٣٤
حاء	- أسبقية اجراءات التوفيق على سبل الانتصاف المتاحة بموجب القانون الوطني	١٢٨ - ١٣١	٣٥
طاء	- آليات تسوية المنازعات الوطنية	١٣٢ - ١٣٣	٣٦
ياء	- تمثيل الاتحادات محليا	١٣٤	٣٦
كاف	- التعديلات على المدونة بموجب المادتين ٥١ و ٥٢	١٣٥ - ١٣٦	٣٦
لام	- تعيين الموفقين	١٣٧	٣٦
	(يتبع)		

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
	الجزء الثاني	
	<u>تطبيق أحكام المدونة ذاتها</u>	
٣٧	١٥٣ - ١٣٨ -	التاسع
٣٧	١٤٣ - ١٤٠ ألف -	
٣٨	١٤٤ باء -	
٣٨	١٤٦ - ١٤٥ جيم -	
٣٩	١٤٩ - ١٤٧ دال -	
٣٩	١٥١ - ١٥٠ هاء -	
٤٠	١٥٣ - ١٥٢ واو -	
٤١	١٧٧ - ١٥٤ العاشر -	
٤١	١٥٩ - ١٥٦ ألف -	
٤٢	١٦٤ - ١٦٠ باء -	
٤٣	١٦٧ - ١٦٥ جيم -	
٤٤	١٧٠ - ١٦٨ دال -	
٤٤	١٧٤ - ١٧١ هاء -	
٤٥	١٧٧ - ١٧٥ واو -	
٤٧	١٨٤ - ١٧٨ الحادي عشر -	
٤٧	١٧٨ ألف -	
٤٧	١٨١ - ١٧٩ باء -	
٤٧	١٨٢ جيم -	
٤٨	١٨٣ دال -	
٤٨	١٨٤ هاء -	
٤٩	١٩٠ - ١٨٥ الثاني عشر -	
٤٩	١٨٧ - ١٨٥ ألف -	
٤٩	١٩٠ - ١٨٨ باء -	

(يتبع)

المحتويات (تابع)

<u>الفصل</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الصفحة</u>
	<u>الجزء الثاني (تابع)</u>	
الثالث عشر -	المشاورات	١٩١ - ٢٠٦ ٥١
ألف -	أحكام المدونة	١٩١ - ١٩٢ ٥١
باء -	أهداف التشاور	١٩٣ - ١٩٧ ٥١
جيم -	دور الحكومة	١٩٨ - ١٩٩ ٥٢
دال -	الأطراف ذات الصلة	٢٠٠ - ٢٠٢ ٥٢
هاء -	الترتيبات الهيكلية	٢٠٣ - ٢٠٦ ٥٣
الرابع عشر -	جوانب السياسة العامة في مسائل أجور الشحن	٢٠٧ - ٢٢٦ ٥٥
ألف -	معايير المدونة لتحديد أجور الشحن	٢٠٩ - ٢١٧ ٥٥
باء -	المعلومات المتعلقة بالتكاليف والإيرادات	٢١٨ - ٢٢٢ ٥٧
جيم -	مهل الأسعار بزيادة أجور الشحن واستقرار أجور الشحن	٢٢٣ - ٢٢٥ ٥٨
دال -	هيكل تعريفات اتحاد الخطوط البحرية والسريسة فيما يتعلق بأسعار الشحن	٢٢٦ ٥٩
الخامس عشر -	الجوانب الاجرائية لمقترحات زيادة أجور الشحن والرسوم الاضافية وأجور الشحن التشجيعية	٢٢٧ - ٢٣٩ ٦٠
ألف -	الزيادات العامة في أجور الشحن	٢٢٨ - ٢٣٢ ٦٠
باء -	أجور شحن الأصناف السلعية الجديدة	٢٣٣ - ٢٣٤ ٦١
جيم -	أجور الشحن التشجيعية	٢٣٥ - ٢٣٧ ٦٢
دال -	الرسوم الاضافية	٢٣٨ - ٢٣٩ ٦٢
السادس عشر -	قضايا أخرى	٢٤٠ - ٢٥٤ ٦٤
ألف -	اجراءات اتخاذ القرارات	٢٤١ - ٢٤٣ ٦٤
باء -	ترتيبات الولاء	٢٤٤ - ٢٤٦ ٦٥
جيم -	الاعفاء	٢٤٧ - ٢٤٨ ٦٥
دال -	التقارير السنوية	٢٤٩ ٦٦

(يتبع)

المحتويات (تابع)

<u>الفصل</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الصفحة</u>
<u>الجزء الثاني (تابع)</u>		
السادس عشر هاء	- كفاية الخدمة	٢٥٠ - ٢٥١ ٦٦
(تابع)	- تمثيل الاتحاد	٢٥٢ - ٢٥٤ ٦٦
السابع عشر	- محتويات اتفاقات الاتحاد - قائمة مرجعية	٢٥٥ - ٢٥٨ ٦٧

المرفقات

<u>المرفق</u>	
الأول -	اتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية
الثاني -	القرارات التي اتخذها المؤتمر
الثالث -	قائمة الدول الأطراف المتعاقدة في اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية
الرابع -	التحفظات والاعلانات التي تقدمت بها الأطراف المتعاقدة في اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية
الخامس -	لائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الأوروبية رقم ٧٩/٩٥٤ ١٢٦

الجزء الاول

اعتبارات عامة

مقدمة

ألف - خلفية تاريخية موجزة

- ١- في الدورة الأولى لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية التي عقدت في جنيف في عام ١٩٦٤ ، احتلت مسألة اتحادات الخطوط البحرية مكانة هامة في المناقشات المتعلقة بالنقل البحري . وفي هذا المؤتمر ، استرعى انتباه العالم لأول مرة الى خبرات البلدان النامية من جميع المناطق في مجال النقل البحري . وتم اعتماد توصية بعنوان " القاسم المشترك للتفاهم بشأن مسائل النقل البحري " . وقد أصبح هذا بمثابة الأساس لجزء كبير من برنامج عمل الاونكتاد كما اعتمدته لجنته المعنية بالنقل البحري .
- ٢- وفيما يتعلق بموضوع اتحادات الخطوط البحرية ، جاء في التوصية أن " نظام اتحادات الخطوط البحرية ضروري من أجل تأمين أسعار مستقرة وخدمات تتسم بالكفاءة " . الا أن التوصية لاحظت بعد ذلك بعض المسائل التي تشير عدم الرضا فيما بين مستعملي خدمات الاتحادات . ولاحظت التوصية أيضا أن تطور الخطوط البحرية التجارية في البلدان النامية " فضلا عن مشاركتها في اتحادات الخطوط البحرية باعتبارها كاملة العضوية وبشروط منصفة " هو أمر مرحب به . وقد كان عمل أمانة الاونكتاد الذي استند جزئيا الى هذه العبارات الواردة في التوصية هو الذي أسفر عن التطورات التي أدت الى صياغة واعتماد اتفاقية لمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية .
- ٣- وفي حين أن سلوك اتحادات خطوط النقل البحري كان يخضع لانتقادات متزايدة من قبل الحكومات ومنظمات الشاحنين وخطوط النقل البحري التابعة للبلدان النامية ، فان مالكي السفن الوطنيين في أوروبا واليابان قد استجابوا لهذه الانتقادات عن طريق القيام في عام ١٩٧١ ، بالتشاور مع المجالس الوطنية للشاحنين في أوروبا واستنادا الى مبادئ توجيهية قدمتها حكوماتهم ، بصياغة مدونة لممارسات اتحادات الخطوط البحرية وهي مدونة عرفت فيما بعد باسم مدونة CENSA و (CENSA هي لجنة الرابطة الأوروبية واليابانية الوطنية لمالكي السفن) . وقد لقيت هذه المدونة قبـول الحكومات التي تشكل المجموعة الاستشارية للنقل البحري والتي كانت تتألف آنذاك من ايطاليا وبلجيكا وجمهورية ألمانيا الاتحادية والدانمرك والسويد وفرنسا وفنلندا والمملكة المتحدة والنرويج وهولندا واليابان واليونان .
- ٤- وقد قام فريق الاونكتاد العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري بدراسة مدونة لجنة الرابطة الأوروبية واليابانية الوطنية لمالكي السفن وذلك في دورته الثالثة المعقودة في كانون الثاني / يناير ١٩٧٢ . ولم تحظ هذه المدونة بقبول البلدان النامية . وجرى في الدورة الثالثة لمؤتمر الاونكتاد المعقودة في نيسان / ابريل - أيار / مايو ١٩٧٢ دراسة لنص مدونة أعدتها البلدان النامية (توعيدها في ذلك البلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية والصين) ^(١) . بيد أنه لم يتسنى التوصل الى حل مرض للاختلافات بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية حول طبيعة المدونة المقترحة . ولذلك فقد رجا المؤتمر من الجمعية العامة في دورتها السابعة والعشرين أن تعقد مؤتمرا للمفوضين

لا اعتماد مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية • وقد اشتملت صياغة الاتفاقية على عقد دورتين للجنة تحضيرية في كانون الثاني / يناير ١٩٧٣ وحزيران / يونيه ١٩٧٣ على التوالي فضلا عن دورتين لمؤتمر للمفوضين عقدتا في تشرين الثاني / نوفمبر - كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٣ وآذار / مارس - نيسان / ابريل ١٩٧٤ على التوالي •

٥- وقد اعتمدت الاتفاقية التي تجسد المدونة في ٦ نيسان / ابريل ١٩٧٤ بأغلبية الأصوات حيث صوّت ٧٢ بلدا لصالحها و ٧ بلدان ضدها ، وامتنعت ٥ بلدان عن التصويت • وقد بدأ سريان المدونة في ٦ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٣ • وتقرر أن يبدأ سريان الاتفاقية بعد ستة أشهر من التاريخ الذي يكون فيه ما لا يقل عن ٢٤ دولة يبلغ مجموع حملتها معا ^(٢) ٢٥ في المائة على الأقل من الأسطول العالمي للبضائع العامة قد أصبحت أطرافا متعاقدة في الاتفاقية • وقد استوفيت هذه المعايير عندما تم التصديق على الاتفاقية من قبل جمهورية ألمانيا الاتحادية وهولندا اللتين أصبحتا الطرفين المتعاقدين السابع والخمسين والثامن والخمسين في ٦ نيسان / ابريل ١٩٨٣ ، وبذلك أصبحت الحمولة التي يملكها جميع الأطراف المتعاقدين تبلغ ما نسبته ٢٨٦٧ في المائة من الحمولة ذات الصلة • ولا بد من اعتبار الاشتراطات المذكورة أعلاه لبدء سريان الاتفاقية اشتراطات صارمة بصورة غير عادية وقد يتبين السبب في رغبة مؤتمر المفوضين ضمان أوسع تأييد ممكن للاتفاقية عند بدء سريانها ، حيث أنها تؤثر تأثيرا بالغا على صناعة النقل البحري النظامي فضلا عن حق الحكومات في تنظيم الأنشطة الاقتصادية لتلك الصناعة • وحتى حزيران / يونيه ١٩٨٦ ، كان ٦٧ بلدا قد أصبحت أطرافا متعاقدة في الاتفاقية • وتضم هذه البلدان أربعة بلدان كانت قد صوتت ضد الاتفاقية ، وبلدا واحدا امتنع عن التصويت و ١٣ بلدا لم تشارك في اعداد الاتفاقية •

أهداف المدونة

باء -

٦- ان نص المدونة كما يرد في الاتفاقية وفي المرفق الأول يبدأ ببيان للغايات والمبادئ المحددة باسم الاطراف المتعاقدة • وفيما يلي مقتطف يشمل أهم عناصر هذا البيان :

" ان الاطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية ،

اذ ترغب في تحسين نظام اتحادات الخطوط البحرية ،

...

واذ تأخذ في الحسبان الحاجات والمشاكل الخاصة التي تواجهها البلدان النامية،

واذ تتفق على أن تعكس المدونة الغايات الجوهرية ... التالية ...:

(أ) الغاية المتمثلة في تسهيل التوسع المنتظم للتجارة العالمية المنقولة

بحرا ؛

(ب) الغاية المتمثلة في الحفز على ايجاد خدمات منتظمة وفعالة للخطوط

البحرية على نحو يكفي احتياجات التجارة المعنية ،

(ج) الغاية المتمثلة في كفالة التوازن بين مصالح موردي خدمات خطوط

النقل البحري ومستعمليها •"

٧- . ان الغايات الاساسية للمدونة ، وخصوصا الغاية الثانية منها ، توضح أن المدونة يجب أن تعتبر جزءا من سياسة شاملة لخدمات الخطوط البحرية النظامية تركز لتحقيق خدمات منتظمة وفعالة للخطوط البحرية . ولئن كانت المدونة توفر اطارا تنظيميا مقبولا دوليا لعمل اتحادات الخطوط البحرية ، فانه يمكن اعتبارها أيضا أداة هامة لتحقيق مشاركة أكبر من قبل البلدان النامية في الملاحة البحرية النظامية ، بما يتفق مع الهدف المعبر عنه في الاستراتيجية الانمائية الدولية لعقد الأمم المتحدة الانمائي الثالث في مجال النقل^(٣) ، وهي الاستراتيجية التي تسلّم بتطلعات البلدان النامية في تحقيق التغير الهيكلي في صناعة النقل البحري والحصول على نصيب قدره ٢٠ في المائة من الحمولة العالمية بحلول نهاية العقد . وينبغي النظر الى أهمية المدونة للبلدان النامية أيضا بالنسبة لمسائل أخرى ما برحت قيد النظر داخل الأونكتاد . وهذه المسائل المترابطة تشتمل على مسائل تمويل السفن ، وشروط تسجيل السفن ، وعمليات النقل المتعدد الوسائط ، والتشريع النموذجي ، وما إلى ذلك^(٤) .

٨- بيد أن المدونة لا تقتصر في تطبيقها على البلدان النامية بل انها تتسم بطابع عالمي . والواقع أن ديباجة الاتفاقية تشدد على طابعها العالمي هذا .

٩- ان المدونة تلتزم بضمان حقوق الخطوط البحرية الوطنية في الاشتراك في عمليات النقل البحري بحيث يكون من حقها نقل نصيب كبير من التجارة الخارجية لبلدانها ، واقامة توازن بين مصالح الشاحنين ومالكي السفن وتسهيل التوسع المنتظم للخطوط البحرية النظامية . ولهذه الغاية ، تنظم المدونة في جملة أمور العلاقة بين الخطوط الاعضاء في اتحادات الخطوط البحرية ، ولاسيما حقوق قبول الخطوط البحرية الوطنية في اتحادات الخطوط البحرية التي تخدم التجارة الخارجية لبلدانها . وتحدد المدونة أيضا قواعد لاشتراك الخطوط الاعضاء في عمليات النقل التي تمارسها اتحادات الخطوط البحرية . وما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ، فانه عند تحديد نصيب أحد الخطوط البحرية ضمن مجموعة من الخطوط التي تعمل في اطار اتحاد للخطوط البحرية ، تكون لمجموعة الخطوط البحرية الوطنية التابعة لكل من البلدين اللذين يقوم الاتحاد بخدمة التجارة الخارجية بينهما حقوق متساوية في المشاركة في عمليات الشحن وحجم حركة النقل الناجمة عن التجارة الخارجية المتبادلة بينهما التي ينقلها اتحاد الخطوط البحرية . ويكون للخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث ، ان وجدت ، حق الحصول على جزء كبير ، ٢٠ في المائة مثلا ، من عمليات الشحن وحجم حركة النقل الناجمة عن تلك التجارة والتي ينقلها اتحادات الخطوط البحرية . وتحدد المدونة قواعد لانشاء المجمعات أو غير ذلك من أنواع ترتيبات تقاسم التجارة في اتحادات الخطوط البحرية ، فضلا عن قواعد خاصة بالانشطة الداخلية الأخرى لاتحادات الخطوط البحرية ، مثل ممارسة الانضباط الذاتي . كما تنظم المدونة العلاقة بين الشاحنين واتحادات الخطوط البحرية عن طريق ارساء مبادئ منصفة لاستخدام ترتيبات الولاء فضلا عن الحكم الذي يقضي بأن تجري اتحادات الخطوط البحرية مشاورات مع الشاحنين والمنظمات الممثلة لهم حول مسائل تهم الشاحنين ، مثل التغيرات في أجور الشحن ، وترتيبات الولاء ، وفرض رسوم اضافية ، وما إلى ذلك . كما تحدد المدونة قواعد تنظم الزيادات في أجور الشحن ، وأجور الشحن التشجيعية ، والرسوم الاضافية وعوامل تسوية العملات . ويرد في الجزء الثاني بحث للأحكام ذات الصلة من المدونة .

١٠- ولضمان سلاسة عمل هذا النظام الجديد للتنظيم الدولي لاتحادات الخطوط البحرية ، تنشئ المدونة الآلية الخاصة بنظام لتسوية المنازعات يستند الى التوفيق الالزامي . ولهذه الغاية ، تتضمن

المدونة قواعد مفصلة تحكم عمل هذا النظام وتشمل ، في مرفق بالاتفاقية ، نموذجاً للقواعد الاجرائية للتوفيق الالزامي الدولي • ويرد في الفصل الخامس المزيد من بحث آلية تسوية المنازعات في المدونة •

جيم - أهمية المدونة بالنسبة للملاحة البحرية النظامية في عالم اليوم

١١- لقد تمت صياغة المدونة واعتمادها أخيراً في وقت تملك فيه اتحادات الخطوط البحرية قوة احتكارية قلما تنفصم • ولم يكن هناك أي إطار متفق عليه فيما بينها تعمل من خلاله • فقد كانت هذه الكارتلات عادة مستقلة ذاتياً ولها قواعد ونطاقات عمل واعراف وممارسات مستقلة • ومع ذلك ، فقد كانت هناك بالطبع قواسم مشتركة • فلقد احتكرت الاتحادات معظم عمليات النقل عن طريق ازالة المنافسة الداخلية منها والخارجية (أي من ناقلين غير منتمين إليها) ، مما أتاح لها أن تعتمد من جانب واحد اجراءات لتحديد الاسعار ، وتحديد أجور الشحن عند مستويات تتيح لمتعهدي الاتحادات ولو كانوا مرتفعي الكلفة ، تحقيق أرباح تشغيلية ، وأن تقرر من جانب واحد تواتر الابحار واستخدام السفن على نحو لا تراعى فيه غالباً متطلبات المصالح التجارية ، وبأن تقوم ، حسبما ترتئيه ، بحرمان الخطوط الوطنية التابعة للبلدان النامية من المشاركة في الاتحادات مشاركة كافية • الا ان عدم الرضى عن ممارسات الاتحادات لم يسفر في أية مرحلة من المراحل عن ظهور رغبة في الغاء النظام • والواقع أن القاسم المشترك للتفاهم الذي اعتمد في الاونكتاد الاول في عام ١٩٦٤ قد أيد نظام الاتحادات باعتباره أداة لا غنى عنها للمحافظة على الخدمات المنتظمة والملائمة للخطوط البحرية ، ولا تحاول المدونة بأي شكل من الاشكال أن تلغي ، بله ان تضعف ، نظام اتحادات الخطوط البحرية ولكنها تسعى فقط الى توفير إطار مقبول بصورة عامة لعمل هذه الاتحادات •

١٢- ان البيئة التي تعمل فيها اتحادات الخطوط البحرية اليوم تختلف بالتاكيد عن تلك البيئة التي كانت سائدة عند اعتماد المدونة • فاتحادات الخطوط البحرية لم تعد تتمتع بوضع احتكاري مطلق في العديد من عمليات النقل • فقد وجدت الخطوط غير المنتسبة لاتحادات منافذ هامة الى مختلف عمليات النقل وتم تسجيل حصص من الحمولة المنقولة بواسطة شركات نقل غير منتسبة الى اتحادات تصل الى ما نسبته ٥٠ في المائة أو حتى ما يزيد عن ذلك • وقد وجد هذا التطور ما يعزز في الحالة الراهنة المتمثلة في كبر فائض الحمولة ، ومن الممكن توقع استمرار هذه الحالة في المديين القصير والمتوسط • كما واجهت الاتحادات تحدياً نتيجة للمنافسة من قبل خدمات نقل تشتمل على وسائل وخطوط بديلة يوفرها متعهدو النقل المتعدد الوسائط على أساس أسعار شحن مباشر من نقطة الى نقطة • وبالمثل فان الانماط السلوكية لاتحادات الخطوط البحرية نفسها قد تغيرت • وقلما يحدث رفض طلبات العضوية المقدمة من الخطوط الوطنية للبلدان التي تخدمها اتحادات الخطوط البحرية • وأصبح مقبولا بصورة عامة مبدأ المشاورات مع الشاحنين حول عدد من المسائل وخصوصاً فيما يتعلق بالزيادات العامة في اجور الشحن •

١٣- وشمة من يزعم أحياناً بأن المدونة قد فقدت في الواقع جدواها بسبب هذه التطورات ، الا أن هذه الحجة فيما يبدو لا تأخذ في الاعتبار عدداً من العوامل • فالضعف النسبي الحالي لعدد من اتحادات الخطوط مقابل الخطوط غير المنتسبة لاتحادات هو نتيجة لحالة السوق وينبغي ألا يكون من المتوقع بالضرورة أن تكون هذه الحالة دائمة • وقد يتوقع أن تستعيد اتحادات الخطوط البحرية قوتها حالما تتمكن من التكيف مع تكنولوجيات النقل الحديثة وأشكاله التنظيمية • وفي هذه الاثناء ، قد تتغير عضوية اتحادات الخطوط البحرية فتدخل فيها بعض الخطوط غير المنتسبة لاتحادات ويختفي منها بعض

المتعهدين التقليديين • وعلاوة على ذلك ، فان بعض اتحادات الخطوط البحرية قد تتراجع لتفسح المجال لاتحادات احدث • وجدير بالملاحظة أيضا انه ان كان بعض اتحادات الخطوط البحرية لم تعد تمارس قوتها الاحتكارية الى الحد الذي كانت تمارسه في السابق ، فقد يعزى هذا ، في جانب منه ، الى وجود المدونة ، والى تخوف اتحادات الخطوط البحرية من اتخاذ الحكومات اجراءات انتقامية ولا يعزى الى عملية حقيقية لانفتاح السوق • وعلى أية حال ، فان اتحادات الخطوط لاتزال ، في عدد كبير من الخطوط النظامية التي تخدم البلدان النامية ، تنقل الجزء الاكبر من البضائع ، كما أن المسائل التي تعالجها المدونة لاتزال من الاهمية اليوم كما كانت عند اعتماد المدونة • بل وليسس بغير مألوف في عمليات النقل النظامية التي تتمتع فيها الخطوط غير المنتسبة الى اتحادات بمركز قوي ، ان تتوصل العديد من هذه الخطوط الى تفاهم مع اتحادات الخطوط البحرية على تقاسم السوق ، وعلى الممايزة في اجور الشحن ، وما الى ذلك • وأي خط بحري من الخطوط غير المنتسبة للاتحادات " يسمح له بالعمل " ولديه قدر من التفاهم مع اتحاد من اتحادات الخطوط البحرية ، يعتبر من الناحية الفعلية عضوا منتسبا في ذلك الاتحاد • وفي هذه الحالات ، يظل الاتحاد مسيطرًا دون وجود قوي للخطوط غير المنتسبة اليه •

دال - الهيكل المتغير لخدمات الخطوط النظامية واستعراض المدونة

١٤- ان النظام العالمي لخدمات الخطوط النظامية آخذ في التغير ، وعملية التغير هذه لم تكتمل الى حد بعيد • فاحلال سفن الحاويات محل السفن التقليدية أخذ يتبعه تزايد في حجم سفن الحاويات • ويتمثل أحدث التطورات في ظهور خدمات النقل حول العالم التي تشتمل على استخدام سفن حاويات يزيد حجمها عن ٤٠٠٠ وحدة معادلة لـ ٢٠ قدما • ومع هذه التغيرات التكنولوجية ، اخذت الهياكل التنظيمية لعمليات الخطوط النظامية فضلا عن هياكل خطوط الملاحة النظامية تخضع لتغيرات داخل اتحادات الخطوط البحرية وخارجها على السواء • وتجري الاستعاضة عن الخطوط البحرية التقليدية بكونسورتيوم من الخطوط البحرية يجمع سفنها في مجمعة تتبادل فيما بينها عمليات تأجير الخلايا • وقد أخذت المفاهيم الجديدة للنقل المتعدد الوسائط الذي يشتمل على سلاسل متكاملة من النقل البحري والبري ، بل وحتى النقل الجوي ، على أساس سند شحن واحد أو مستند نقل متعدد الوسائط ، تغدو مفاهيم شائعة بصورة متزايدة • وتجري الاستعاضة عن خطوط الملاحة النظامية القديمة لاتحادات الخطوط التقليدية بشبكات جديدة لخدمات المواصلات الرئيسية والفرعية ، وخدمات النقل حول العالم ، ونظم النقل المتعدد الوسائط • ولكن مهما كان شكل التغيرات الهيكلية ، فان الحوار بين متعهدي النقل والشاحنين ، الذي تنص عليه المدونة ، ينبغي أن يستمر • وحتى ولو تمت الاستعاضة عن اتحادات الخطوط التقليدية باتحادات (كونسورتيوم) جديدة ، أو بمتعهدين منفردين ، أو بمتعهدي نقل متعدد الوسائط ، فستكون هناك حاجة الى مشاورات يشترك فيها الشاحنون والمتعهدون والحكومات • وبالمثل ، فستظل هناك حاجة الى مبادئ المشاركة في الخطوط البحرية النظامية من قبل الخطوط الوطنية والخطوط التابعة لبلدان ثالثة • وسيمثل المؤتمر الاستعراضي للمدونة الفرصة التي ستكون متاحة للبلدان لكي تعيد دراسة أحكام المدونة في ضوء التغيرات التي لاتزال مستمرة • وبموجب احكام الفقرة ١ من المادة ٥٢ ، يتعين عقد المؤتمر الاستعراضي بعد خمس سنوات من بدء سريان المدونة ، أي في خريف عام ١٩٨٨ •

الفصل الاول

نطاق انطباق المدونة

ألف - انطباق المدونة على الاطراف المتعاقدة

١٥- ان المدونة ، بخلاف العديد من الاتفاقيات الأخرى ، لا تتضمن أية أحكام تحدد بوضوح نطاق انطباقها . وفي غياب هذه الاحكام ، يظهر سؤال حول ما اذا كان ثمة التزام على الطرف المتعاقد بتطبيق المدونة على جميع تجارته المنقولة على خطوط بحرية منتسبة لاتحادات أو على تلك المشتركة مع دول متعاقدة أخرى فقط . ويبدو من المدونة نفسها ، وفي ضوء المادة ٣٤ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات ، أن الاتفاقية بصفتها هذه لا تنطبق الا بين الاطراف المتعاقدة فقط .

١٦- وبافتراض أن المدونة تنطبق على عمليات النقل بين الدول المتعاقدة على خطوط تابعة لاتحادات فان احكامها تنطبق بذلك على جميع الكيانات العاملة في خط معين من خطوط الاتحاد ، بصرف النظر عن جنسيته . وفي هذا الخصوص ، يجب النظر الى المدونة باعتبارها " عمياء عن الجنسيات " . واذا لم يكن الحال كذلك ، أي اذا كان انطباق أحكام المدونة يرتب بثبوت الجنسية (فيكون انطباق شتى قواعد العضوية في الاتحاد والمشاركة في عمليات النقل ، وصنع القرار ، وما الى ذلك ، على الناقلين والشاحنين ، الخ ، مرتباً برعويتهم لدولة متعاقدة) ، فلن يكون في مقدور المدونة ان تعمل لتحقيق أي من أغراضها .

باء - انطباق المدونة على اتحادات الخطوط البحرية فقط

١٧- ان الاتفاقية ، بنصها الصريح ، لا تنطبق الا على اتحادات الخطوط البحرية ، واتفاقات الأسعار^(٥) والترتيبات المماثلة ، ولا على عمليات النقل على الخطوط المنتظمة^(٦) . ويتضح هذا أيضا من فقرات ديباجة القرار ٢ - خصوصا الفقرة الثانية التي تنص على أن " . . . الاتفاقية تنطبق على اتحادات الخطوط البحرية وعلاقاتها الخارجية " . الا ان عدة بلدان نامية اتخذت موقفا مفاده أنها ترى أن أحكام المادة ٢ بشأن " المشاركة في عمليات النقل " يمكن ان تنطبق على عمليات النقل على الخطوط النظامية كلها . ويبدو ان هذا الرأي يستند الى تفسير هذه البلدان للفقرة ١٧ من المادة ٢ بأن عبارة " جميع السلع " الواردة في تلك المادة - دون عبارة " المنقولة بواسطة اتحاد الخطوط البحرية " والتي حذفت من مشروع نص سابق عرض على مؤتمر المفوضين - يدل على أن ترتيبات تقاسم البضائع يمكن أن تستوعب شحنات جميع السفن النظامية العاملة في خط ملاحي معين ، بما في ذلك البضائع المنقولة على السفن غير المنتمية للاتحادات . وتعارض بلدان أخرى على هذا التفسير . ولا شك بأنه ستكون هناك حاجة للنظر في هذه المسألة على المستوى الدولي خصوصا في المؤتمر الاستعراضي المزمع عقده في عام ١٩٨٨ .

جيم - الاتفاقات الحكومية الدولية الشائبة

١٨- في عديد من عمليات النقل ، قامت خدمات النقل البحري على أساس اتفاقات ثنائية معقودة اما من قبل الخطوط البحرية الوطنية التابعة للشركاء التجاريين أو من قبل الحكومات المعنية .

ولئن لم يكن ثمة عموماً تشكك في انطباق احكام المدونة ذات الصلة على الاتفاقات التي يبرمها القطاع الخاص ، فهناك آراء مختلفة حول ما اذا كانت خدمات النقل البحري المنشأة على أساس اتفاقات شائعية حكومية دولية تدخل في نطاق المدونة .

١٩- ومن زاوية التفسير التقني للنص (أي باستبعاد أثر أي تحفظ تم ابداءه عند التصديق) ، فان تعريف اتحاد الخطوط البحرية الوارد في الفصل الاول ينبغي أن يشمل خدمات النقل البحري المشتركة التي تعمل بموجب اتفاق شائعي مبرم بين الحكومتين . وبالفعل فان التعريف يشير الى مجموعة من الناقلين تقدم خدمات نقل نظامية ويوجد " فيما بينها (أي المجموعة) اتفاق أو ترتيب ، مهما كانت طبيعته ، تعمل في اطاره " (التشديد مضاف) . وهذه اللغة ، خصوصاً باستخدام تعبير " مهما كانت طبيعته " وتعبير " في اطاره " ، تشمل بالتأكيد الحالات التي تكون فيها الخطوط المملوكة للحكومة نفسها قد أبرمت الاتفاق الشائعي ، وكذلك الحالات التي تكون فيها الحكومات قد أبرمت الاتفاق بينما تعمل الخطوط " في اطار " الاتفاق . وتعزيزاً لهذا التطبيق الأخير ، يمكن القول بأنه ليس هناك ، في النص الانكليزي على الأقل ، إشارة الى الجهة المبرمة للاتفاق ، بل ان النص يكتفي بذكر : " a group of ... carriers ... which has an agreement... within the framework of which they operate " . وبذلك فان الاتفاق يمكن أن يكون اتفاقاً مفروضاً عليها من قبل الحكومات . أما النص الفرنسي من ناحية أخرى ، فلا يبدو أنه يويد هذا التفسير الأخير من حيث أنه يشير الى " un groupe ... qui a conclu un accord " . وبعبارة أخرى ، فان هناك إشارة الى المجموعة المبرمة للاتفاق ، مما يزيد من صعوبة القول بأن الاتفاق الذي تبرمه الحكومات ويفرض على فرادى الناقلين هو اتفاق " مبرم " من قبل الناقلين كمجموعة . بيد أنه يمكن القول بأن الناقلين اعتمدوا الاتفاق بحكم قيامهم بالعمل على مقتضاه . ويبدو من المعقول قطعاً القول بأنه ، في حالة الخطوط المملوكة للحكومة ، فان ابرام الحكومة اتفاقاً شائعي ، يعني ان الاتفاق قد أبرم نيابة عن الخط وباسمه .

٢٠- واذا اعتبر ان اتحاد الخطوط البحرية انما ينشأ تنفيذا لاتفاق حكومي دولي شائعي ، فانه يتعين النظر الى هذه الاتفاقات باعتبارها تنطوي على امكانات التعارض مع الالتزامات التعاهدية التي تضطلع بها كل دولة حين تصبح طرفاً متعاقداً في المدونة . وهذا التعارض الكامن بين هذه الاتفاقات الشائعية والمدونة يصبح واضحاً حين ينظر المرء الى أحكام هذه الاتفاقات المتعلقة بالمشاركة في عمليات النقل التي تنحو الى المطالبة بتقاسم البضائع مناصفة ، وقد تفتتت بذلك على حقوق الطرف الثالث المقررة في المدونة . وفي حين ان المدونة لا تحدد نسبة مئوية محددة لعمليات النقل التي يتعين تخصيصها بصورة الزامية للناقلين الذين يرفعون اعلام بلدان ثالثة ، فمن المؤكد انه لا يمكن فهم صيغة المدونة فيما يتعلق بمبادئ الاشتراك في عمليات النقل ، وهي الصيغة المشروطة بعبارة " ما لم يتفق اتفاقاً متبادلاً على غير ذلك " (المادة ٢ ، الفقرة ٤) على أنها تترك المجال لامكانية استبعاد جميع الناقلين الذين يرفعون اعلام بلدان ثالثة .

٢١- الا ان عدداً من البلدان قد اتخذت موقفاً مفاده ان خدمات الخطوط النظامية المنشأة بموجب اتفاقات شائعية حكومية دولية لا تشكل " اتحادات خطوط بحرية " حسبما هو معرف في المدونة وبالتالي فهي لا تخضع لاحكام المدونة . وهذا التفسير يأخذ في الاعتبار بعض جوانب الاختلاف بين هذه الخدمات وبين اتحادات الخطوط البحرية . فهذه الخدمات تنشأ لضمان وجود خدمات خطوط نظامية كافية وموثوقة بالنسبة لتنفيذ عمليات النقل التعاقدية بين بلدين ، وتشكل الاتفاقات الشائعية

الحكومية الدولية التي تستند اليها هذه العمليات جزءا لا يتجزأ من الاتفاقات التجارية الشائبة أو أنها تكون على الأقل مكملة لهذه الاتفاقات • وجميع المدفوعات الناشئة فيما يتعلق بتشغيل الخطوط المعنية ، بما في ذلك أجور الشحن ، تتم وفقا لشروط وأحكام اتفاقات النقل • كما ان هذه الاتفاقات الشائبة تشتمل على أحكام تغطي العديد من الجوانب الاخرى لعمليات النقل البحري المعنية •

دال - انطباق أحكام المدونة على عمليات النقل الخاصة بالبلدان غير الساحلية والشحنات المعقبة

٢٢- من الواضح أنه يحق بموجب المدونة للخطوط البحرية الوطنية التابعة للبلدان غير الساحلية ان تشارك في نقل تجارتها الخارجية الوطنية • ومن أجل تأمين هذه الحقوق ، ينبغي للخطوط البحرية الوطنية التابعة لدولة متعاقدة تكون من بين البلدان غير الساحلية وتقع ضمن النطاق الجغرافي لاتحاد الخطوط البحرية ان تكفل ، الى جانب مراعاة أحكام الفقرة ١٧ من المادة ٢ وقسوع هذه الدولة ضمن النطاق الجغرافي لترتيبات تقاسم البضائع المعقودة من الاتحاد المعني • واذا كان البلد غير الساحلي يقع خارج النطاق الجغرافي لاتحاد الخطوط البحرية نفسه ، ينبغي للحكومة المعنية أن تتفاوض لجعل النطاق الجغرافي للاتحاد يشتمل على اقليمها لضمان حماية حقوق خطوطها البحرية وحقوق الشاحنين وفقا لاحكام المدونة •

٢٣- وقد لا يكون من الممكن دائما ، فيما يجاوز ميناء التحميل او التفريغ ، التعرف بوضوح على المنشأ الفعلي / الوجهة الفعلية للبضاعة • وللأغراض العملية لتنفيذ أحكام المدونة المتصلة بالمشاركة في عمليات النقل ، لا يمكن تحديد المنشأ النهائي ، الوجهة النهائية بصورة لا تدع مجالا للشك الا في تلك الحالات التي يتم فيها اصدار سندات شحن أو مستندات نقل متعدد الوسائط يسمى فيها المنشأ الفعلي و/أو الوجهة النهائية للبضاعة • ومن الاحكام الوشيقة الصلة في هذا السياق أحكام الفقرة ٨ من المادة ٢ التي تنص على امكانية اعادة توزيع الانصبه من البضائع فيما بين خطوط البحرية الوطنية في منطقة ما تقع في أحد طرفي الطريق التي يغطيها الاتحاد وذلك عن طريق الاتفاق المتبادل • ويمكن حل الصعوبات التي تواجه تحديد المنشأ الفعلي / الوجهة الفعلية للبضاعة لأغراض تخصيص أنصبه البضائع عن طريق ترتيبات اعادة توزيع يتفاوض عليها فيما بين الخطوط الوطنية المعنية •

٢٤- ان الاعتبارات المذكورة أعلاه والمتصلة بتحديد أنصبه البضائع للبلدان غير الساحلية تنطبق على جميع بضائع تعقيب الشحن ، بصرف النظر عما اذا كان بلد المنشأ النهائي أو الوجهة النهائية بلدا غير ساحلي أم لا •

هاء - انطباق المدونة على الاتفاقات التعاونية خارج نطاق اتحادات الخطوط البحرية

٢٥- ان المدونة بنصها الصريح تنطبق على اتحادات الخطوط البحرية ولذلك فان سوءا لا ينشأ حول الموقف فيما يتعلق بمجموعة من الخطوط البحرية تعمل في ظل شكل من أشكال الاتفاقات التعاونية خارج نطاق اتحاد يخدم حركة نقل معينة •

استقصاء حول نوعية وفائدة منشورات الأونكتاد
وحول مستعملها النهائيين

تتطلع أمانة الأونكتاد ، في سياق أنشطتها لتقييم البرامج ، واستجابة لطلبات الهيئات الحكومية الدولية ، الى معرفة آراء المستعملين النهائيين كي تتوفر لديها معلومات أساسية لتقييم النوعية ، والفائدة ، والفعالية ، التي تتصف بها ، في جملة أمور ، تقاريرها ومنشوراتها البحثية . ولما كان نجاح هذه العملية يتوقف بصورة حاسمة على ورود نسبة وافية من الردود . ولذا نكون ممتنين لكم لو تجشمتم الاجابة على الأسئلة الواردة أدناه وتقديم أية تعليقات أخرى في صدد الوثيقة الراهنة .

١ - عنوان أو رمز الوثيقة

٢ - متى استلتم الوثيقة ؟

(التاريخ ، ان أمكن)

٣ - كيف استلتم الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة في مربع أو أكثر)

[] عن طريق بعثة دائمة لدى الأمم المتحدة [] من متاجر بيع كتب الأمم المتحدة

[] من مكتب وزارى أو حكومي [] عن طريق المكتبات الجامعية

[] من أمانة الأونكتاد مباشرة [] بطلب منكم

[] بالاشتراك في اجتماع حكومي دولي [] باشتراك فردى لديكم

[] للأمم المتحدة / الأونكتاد [] بمبادرة من الأونكتاد

[] بالاشتراك في دورة تدريبية أو حلقة [] عن طريق آخر (يرجى التحديد)

دراسة تحت رعاية الأمم المتحدة / الأونكتاد

٤ - ما هي الأغراض الرئيسية التي تستخدمون فيها الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة في مربع أو أكثر)

[] المعلومات المرجعية [] الادارة التقنية

[] التحليل الاقتصادي [] التعليم

[] التشريع [] قرارات الياة العامة

[] الادارة الاقتصادية / المالية [] أغراض أخرى (يرجى التحديد)

٥ - ما هي الدرجة التي تقدرونها للوثيقة من حيث :

٥ - ١ مناسبتها لعملكم بمفتمكم (اختر ما ينطبق) :

(يرجى وضع الدرجة ما بين ١ و ٥ ، حيث تشير ٥ الى مناسبة جدا ؛ و ٣ الى مناسبة ؛ و ١ الى غير مناسبة)

(أ) مندوبا لدى اجتماع حكومي دولي []

(ب) مفتمكم المهنية / الشنمية العامة []

٥ - ٢ فائدتها لعملكم بمفتمكم (اختر ما ينطبق) :

(يرجى وضع الدرجة ما بين ١ و ٥ ، حيث تشير ٥ الى مفيدة جدا ؛ و ٣ الى مفيدة ؛ و ١ الى غير مفيدة)

(أ) مندوبا لدى اجتماع حكومي دولي []

(ب) مفتمكم المهمة / الشنمة العامة []



(يرجى وضع الدرجة ما بين ١ و ٥ . حيث تشير ٥ الى فائقة ؛ و ٤ الى ممتازة ؛
و ٣ الى جيدة ؛ و ٢ الى ملائمة ؛ و ١ الى هزيلة)

- | | | |
|--------|--------------------------------------|-----|
| (أ) | العرض وسهولة القراءة | [] |
| (ب) | أصالة الأفكار | [] |
| (ج) | فخارة المعلومات | [] |
| (د) | حدثة المعلومات | [] |
| (هـ) | الدقة التقنية | [] |
| (و) | نوعية التحليل ، بما في ذلك الموضوعية | [] |
| (ز) | صحة الاستنتاجات | [] |
| (ح) | وضوح التوصيات | [] |
| (ط) | شمول التغطية | [] |
| (ي) | جوانب أخرى (يرجى التحديد) | [] |

.....

يرجى عدم التحرج من ابداء اية تعليقات أو اقتراحات من شأنها تحسين نوعية الوثيقة
أو فائدتها أو توفرها ، وعلى سبيل المثال من حيث اضافة بنود أو حذف فروع ، أو من
حيث العرض العام ، أو النهج التحليلي ، أو مدورها في الوقت المناسب ، أو التوزيع ،
أو سياسة تحديد الاثنان ، الخ ؟

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

يرجى الاستعانة بورقة منفصلة في حالة عدم اتساع الحيز .

وأخيرا ، نكون متمنين لكم لو تفطتم بإيراد المعلومات التالية عنكم :

الاسم :		مكان العمل :	
المهنة :		اللقب الوظيفي :	

وسوف تكون اجابتم للاستعمال الداخلي وتظل سرية . نشكركم على تعاونكم . ويرجى
ارسال الاستبيان على العنوان التالي :

Programme Co-ordination and Evaluation Unit
United Nations Conference on Trade and Development
Palais des nations
CH-1211 Geneva 10

٢٦- ان ظهور اسلوب النقل بالحاويات قد ادى الى ظهور أشكال جديدة من التعاون فيما بين مالكي السفن ترمي الى تقاسم الاعباء المالية والمخاطر ووفورات الحجم التي تنطوي عليها الاستثمارات في سفن الحاويات وما يتصل بها من معدات • ومن الاشكال النموذجية لهذا التعاون ما يتمثل في اتحادات (الكونسورتيوم) • فالكونسورتيوم ، بتعريفه البسيط والعام ، هو تعاون مؤقت بين عدة قوى أو مصالح كبيرة لتحقيق غرض معين •

٢٧- وتقدم المدونة تعريفا واضحا الى حد ما لاتحادات الخطوط البحرية ، ويمكن القول بصورة عامة بأن أي اتفاق تعاوني يستوفي الشروط المنصوص عليها في المدونة سيكون خاضعا لاحكامها ، بصرف النظر عن الشكل التنظيمي للتعاون الذي يتم اختياره • وعلى سبيل المثال ، فترتيب الخدمات المشتركة من نوع " الثلاثية " TRIO - وهو الترتيب الذي دخل تحت اسمه ثلاثة متعهدون رئيسيون في أوروبا / الشرق الاقصى في اتفاق للخدمات المشتركة - اذا ما تم تشغيله خارج نطاق اتحاد الخطوط البحرية القائم حاليا سيظل ، لاغراض تحديد انطباق المدونة ، داخلا في نطاق أحكامها حيث انه يستوفي بحد ذاته الشروط المنصوص عليها في تعريف المدونة للتصنيف في عداد اتحادات الخطوط البحرية ، أي :

مجموعة مؤلفة من شركتين أو أكثر من شركات النقل المشغلة للسفن ،

توفر خدمات النقل البحري الدولي النظامي لنقل البضائع على طريق معين أو طرق معينة ضمن حدود جغرافية محددة ،

ويوجد فيما بينهما أو بينها اتفاق أو ترتيب ، مهما كانت طبيعته تعملان أو تعمل ضمن إطاره •

(تعمل) وفق اجور شحن موحدة أو مشتركة •

٢٨- والواقع ان المدونة تنطبق بالفعل على الاتحادات (كونسورتيوم) وكذلك على أية ترتيبات تعاونية اخرى بما في ذلك اتفاقات الاجور التي تستوفي الشروط الخاصة باتحاد الخطوط البحرية والمنصوص عليها في تعاريف المدونة •

واو - انطباق المدونة على النقل المتعدد الوسائط

٢٩- ان مسألة تطبيق المدونة على النقل المتعدد الوسائط تتصل بمسائل علاقات الشاحنين / الناقلين ، ومستوى اجور الشحن ، وآلية تسوية المنازعات أكثر من اتصالها بمسائل المشاركة في عمليات النقل •

٣٠- وتنص الفقرة ١ من المادة ١١ بشأن " آلية التشاور " على ان تجري مشاورات حول المسائل ذات النفع المشترك بين الاتحاد ، ومنظمات الشاحنين ، الخ • ومن الواضح ان هذا يشتمل ايضا على اجور النقل المتعدد الوسائط المحددة من قبل الاتحاد • وتعزز هذا التفسير الفقرات ٢ (أ) و ٢ (ب) و ٣ (ب) و ٣ (ج) من المادة ١١ والواقع أن أي قرار يتخذه الاتحاد ويؤثر على مصالح الشاحنين يبدو ، استنادا الى المادة ١١ ، خاضعا للتشاور وبالتالي لاحكام المدونة •

٣١- وفي حالة النقل المتعدد الوسائط ، فان ما تطلبه المدونة في الفقرة ٩ من المادة ١٤ مقرونة بالفقرة ١ من المادة ١٤ من مراعاة لتجميد الاجور لمدة ١٥ شهرا ، قد يشير بعض المصعوبات

حيث ان رسوم النقل البري يمكن أن تخضع للتقلب • الا انه يمكن ملاحظة أن معظم بنود التكلفة لن تكون مستقرة على مدى فترة ١٥ شهرا حتى على أساس النقل من الميناء الى الميناء • والزيادات المفرطة وغير المتوقعة في تكاليف النقل البري يمكن أن تغطي دائما بواسطة رسم اضافي مناسب يكون خاضعا بالطبع للتشاور مع الشاحنين وفقا للفقرة ٢ من المادة ١١ •

الفصل الثاني

التحفظات والاعلانات من قبل الاطراف المتعاقدة

ألف - ما هو أثر التحفظات على المدونة ؟

٣٢- ان مسألة جواز ابداء تحفظات على اتفاقية ما ، وبالتالي ابداء اعتراضات محتملة على هذه التحفظات أمران تحكمهما ، بصفة عامة ، اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات (١٩٦٩) التي دخلت حيز النفاذ في عام ١٩٨٠ ، وتحكمها بصفة خاصة الاتفاقية المعنية • بيد أن اتفاقية فيينا ليست في مجملها معاهدة تفسيرية للقانون الدولي العام ، ولا هي تصرح بأنها كذلك • وثمة احكام مختلفة تنطوي بوضوح على تطوير تدريجي لقانون المعاهدات ، وتؤكد صياغة الديباجة ان المسائل التي لا تنظمها احكام الاتفاقية تظل محكومة بقواعد القانون الدولي المتعارف عليه • ومع ذلك ، فمن الاحكام عدد غير قليل هو من اساسه تفسيري للقانون الدولي القائم ، أما تلك الاحكام التي على خلاف ذلك فهي تشكل بالتأكيد قرينة على نشوء قواعد في القانون الدولي العام • وتعرف المادة ٢ (د) من اتفاقية فيينا التحفظ بما يلي : " التحفظ اعلان من جانب واحد ، ايا كانت صيغته أو تسميته ، تصدره دولة ما حين توقع معاهدة أو تصديقها أو تقبلها أو تقرأها أو تنضم اليها ، مستهدفة به استبعاد أو تغيير الأثر القانوني لبعض احكام المعاهدة في تطبيقها على تلك الدولة " • فضلا عن ذلك ، فان المادة ١٩ من اتفاقية فيينا تبين أنه يجوز وضع تحفظ ما لم :

تحظر المعاهدة هذا التحفظ (كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية النقل المتعدد الوسائط وقواعد هامبورغ) ؛ أو

تنص المعاهدة على أنه لا يجوز أن توضع الا تحفظات محددة ليس من بينها التحفظ موضوع البحث ؛ أو

يكن التحفظ منافيا لموضوع المعاهدة وهدفها •

ولما كان نص المدونة لا ينظم مسألة التحفظات ، باستثناء المادة ٥٣ المتعلقة بوظائف الوديع حيث ينص على أن يقوم الوديع باخطار الدول الموقعة على هذه الاتفاقية والمنظمة اليها بالتحفظات على هذه الاتفاقية وسحب التحفظات ، فانه يجوز عموما الاستناد في مسألة السماح بالتحفظات الى المادة ١٩ من اتفاقية فيينا • وهذا يعني انه يجوز للدول ، حالما تصبح أطرافاً متعاقدة في الاتفاقية ، وضع التحفظات ، شريطة ألا تتنافى مع موضوع المدونة وغرضها •

٣٣- ومرة أخرى ، وفي غياب احكام محددة في المدونة ، تكون اتفاقية فيينا قابلة للتطبيق عموما فيما يتعلق بقبول التحفظات والاعتراض عليها • ووفقا للمادة ٢٠ ، الفقرة ٥ من اتفاقية فيينا ، يعتبر التحفظ مقبولا من دولة ما لم تكن قد أثارت أي اعتراض عليه قبل انقضاء فترة ١٢ شهرا على اخطارها مع الوديع بالتحفظ ويبلغ من أهمية الآثار القانونية للتحفظات وللاعتراض على التحفظات ان التحفظ يغير ، بالنسبة للطرف المتعاقد المتحفظ ، في علاقاته مع أطراف متعاقدة أخرى ، احكام المعاهدة التي يتناولها التحفظ ، بالقدر الذي ينص عليه التحفظ ، ويغير تلك الاحكام بالقدر نفسه بالنسبة للأطراف المتعاقدة الأخرى في علاقاتها مع الطرف المتعاقد المتحفظ • ويترتب على الاعتراضات على تحفظ ما ، عدم تطبيق الاحكام التي يتناولها التحفظ فيما بين الطرفين المتعاقدين المعنيين بالقدر الذي ينص عليه التحفظ •

باء - صفقة بروكسل

٣٤- وضعت لائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الأوروبية ٧٩/٩٥٤ المؤرخة في ١٥ أيار/ مايو ١٩٧٩^(٧)، التي تتضمن ما يسمى " صفقة بروكسل " الاساس الذي تستند اليه التحفظات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية وهولندا والمملكة المتحدة والدانمرك وفرنسا لدى تصديقها على المدونة وهو سينطبق بالمثل على التصديقات اللاحقة من قبل الدول الاعضاء الأخرى في الجماعة الاقتصادية الأوروبية .

٣٥- ووفقا للتحفظات الموضوعة ، فان المادة ٢ من المدونة والتي تتناول المشاركة فـي عمليات النقل ، والمادة ٣ التي تتناول اجراءات اتخاذ القرارات في الاتحاد والمادة ١٤ ، الفقرة ٩ التي تتناول الفترة الزمنية الدنيا بين زيادات أجور الشحن ، لا تنطبق في الخطوط المنتسبة للاتحاد بين الدول الأعضاء في الجماعة ، ولا على أساس المعاملة بالمثل بين هذه الدول وغيرها من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الاطراف في المدونة . ولن تنطبق بعض الاحكام الرئيسية للمدونة ، بقدر ما تكون هذه المعاملة بالمثل قد أنشأتها تحفظات مقابلة على المدونة من قبل أطراف متعاقدة ليست أعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، وهو أمر غير مقطوع به البتة ، على بعض الطرق الملاحية الهامة . على أنه من الجدير بالذكر أنه بالنسبة للخطوط البحرية التابعة للبلدان النامية ، ان تحفظات الجماعة الاقتصادية الأوروبية لا تنكر على الخطوط البحرية التي ترفع أعلام بلدان ثالثة ليست أعضاء في الجماعة ، حقوقها المستمدة من المدونة في المشاركة في عمليات النقل فيما بين بلدان الجماعة الاقتصادية الأوروبية وفي عمليات النقل بين الدول الاعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية وبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

٣٦- وتنطبق المدونة انطباقا كاملا على عمليات النقل بين الدول الاعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية والبلدان النامية . الا أنه قد ثار بعض القلق فيما يبدو ازاء اشتراط الجماعة الاعتراف بالخطوط البحرية الوطنية للدول الاعضاء في الجماعة ، ربما بسبب الصيغة المبهمة نوعا ما لقرار مجلس الجماعة ٧٩/٩٥٤ . أما التحفظ نفسه فانه ينص على الاعتراف للخطوط البحرية من قبل الدول الاعضاء بصفة الخط الوطني وفقا لحق حرية الاقامة المقرر بموجب معاهدة انشاء الجماعة الاقتصادية الأوروبية وهذا يعني ، في الحقيقة ، انه يجوز لذات الخط البحري ، بانشاء فروعا مملوكة له بالكامل في أراضي بلدان الجماعة ، أن يصبح خطا بحريا وطنيا لعدد من بلدان الجماعة . وهكذا يتسنى لهذا الخط احتياز حقوق حمولة الخطوط البحرية الوطنية ، وحقوق حمولة خطوط البلد الثالث ، عمليات النقل المنتظم بين عدد من بلدان الجماعة وبين البلدان النامية . وهذا أمر لا يستطاع تعميم مدى أثره على الوضع التنافسي للخطوط البحرية التابعة للبلدان النامية ، وانما يتحدد في ضوء تجربة باعمال المدونة على عمليات النقل المعنية .

جيم - تحفظات أخرى على المدونة (٨)

٣٧- أصدر عدد من البلدان ، التصديق أو الانضمام أو الموافقة على المدونة ، اعلانات وتحفظات يتصل أهمها بنطاق تطبيق المدونة . وقد أبدت البلدان الاعضاء في المجموعة دال ، وكذلك بعض البلدان النامية ، تحفظات مفادها أن احكام المدونة لا تنطبق على خدمات الخطوط المنتظمة التي تشغل بصورة مشتركة وانشئت استنادا الى اتفاقات حكومية دولية لخدمة التجارة الثنائية بين

البلدان المعنية • وتعكس هذه التحفظات شكليا الاختلافات في تفسير تعريض " اتحادات الخطوط البحرية " على نحو ما نوقش أعلاه (٩) .

دال - الاعلانات بشأن الخطوط البحرية غير المنتسبة للاتحاد

٣٨- اصدرت بعض الأطراف المتعاقدة ، ولاسيما الدانمرك والسويد وفنلندا والمملكة المتحدة والنرويج اعلانا متطابقا لدى انضمامها الى الاتفاقية • ويتصل هذا الاعلان بالخطوط غير المنتسبة الى اتحادات ويبسط الآراء التالية للأطراف المتعاقدة المعنية :

(أ) توفر اتفاقية مدونة خطوط النقل النظامية للخطوط البحرية التابعة للبلدان النامية ، فرصا موسعة للمشاركة في نظام الاتحادات ،

(ب) من الضروري لعمل المدونة والاتحادات الخاضعة لها ، ان تظل فرص المنافسة الشريفة على أساس تجاري مكفولة للخطوط البحرية غير المنتسبة للاتحادات ، وألا يحرم الشاحنون فرصة الاختيار بين الخطوط المنتسبة للاتحادات وبين الخطوط غير المنتسبة للاتحادات ،

(ج) وتنعكس هذه المفاهيم في عدد من أحكام المدونة نفسها ، بما في ذلك أهدافها ومبادئها ، وهي مذكورة صراحة في القرار رقم ٢ بشأن الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات ، والذي اعتمدته مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين ،

(د) ان أية أنظمة أو تدابير أخرى اعتمدت من قبل طرف متعاقد في الاتفاقية ، يكون هدفها أو نيتها القضاء على مثل هذه الفرص ، تتنافى مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه ، ومن شأنها ان تحدث تغييرا جذريا في الظروف المتوخى للاتحادات التي تسري عليها المدونة ان تعمل في ظلها ،

(هـ) ليس في المدونة ما يلزم الأطراف المتعاقدة الاخرى بقبول سريان هذه الانظمة أو التدابير حين يتاح للاتحادات ، بموجب هذه الانظمة والتدابير ، احتكار فعال لعمليات النقل التي تسري عليها المدونة ،

(و) لا تعتبر الأطراف المتعاقدة المعنية ان الاتفاقية تمنعها من اتخاذ ما يقتضيه الأمر من خطوات حال قيام طرف متعاقد آخر باعتماد تدابير أو ممارسات تحول دون المنافسة الشريفة على أساس تجاري في عمليات نقلها النظامي •

٣٩- وتوضح الاعلانات التي تضم النقاط المذكورة أعلاه آراء الأطراف المتعاقدة المعنية بشأن تفسير وتطبيق القرار رقم ٢ بشأن الخطوط غير المنتسبة لاتحادات والذي اعتمدته مؤتمر المفوضين وتبين أنها تعتبر ان ليس هناك ما يمنعها من اتخاذ " خطوات ملائمة " اذا اتخذ اي طرف متعاقد آخر تدابير يرى أنها تحول دون قيام " المنافسة الشريفة على أساس تجاري " من قبل الخطوط غير المنتسبة لاتحادات • ومن الجدير بالملاحظة في هذا الخصوص انه قد تنشأ اختلافات في الرأي بين الأطراف المتعاقدة حول ما الذي يشكل " تنافسا شريفا على أساس تجاري " •

٤٠- ويمكن الإشارة هنا الى نقطة اساسية خاصة فيما يتعلق بمضمون الفقرتين الفرعيتين ٣٨ (ب) و (ج) • ففي حين ان هناك ، دون شك ، اقتراضا في بعض أحكام المدونة بأن للشاحنين الخيار في

استخدام خطوط غير منتسبة لاتحادات ، الا انه لا يذكر في أي موضع من المدونة ان اتاحة فـبرص المنافسة الشريفة للخطوط غير المنتسبة لاتحادات شرط أساسي لعمل المدونة •

٤١- وأصدر طرفان متعاقدان آخران هما جمهورية المانيا الاتحادية وهولندا اعلانا مختلفا نوعا ما بشأن موضوع الخطوط غير المنتسبة للاتحادات • فالاطراف المتعاقدة المعنية ، وفقا لهذا الاعلان ، " لن تمنع خطوط النقل البحري غير المنتسبة للاتحادات من العمل طالما كانت متنافسة مع الاتحادات على أساس تجاري وتلتزم بمبدأ المنافسة الشريفة ، وفقا للقرار الذي اعتمدته مؤتمر المفوضين بشأن الخطوط غير المنتسبة للاتحادات " • ويمضي الاعلان ليؤكد نوايا الاطراف المتعاقدة المعنية على العمل طبقا للقرار المذكور •

٤٢- وأشارت أطراف متعاقدة أخرى أيضا ، وهي بلغاريا وتشيكوسلوفاكيا ، في معرض تصديقها على الاتفاقية ، الى الخطوط غير المنتسبة للاتحادات • ووفقا للاعلان الذي اصدرته بلغاريا فهي " تعتبران أحكام الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لا تغطي أنشطة الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات " ، فيما أعلنت تشيكوسلوفاكيا ان " اي تنظيم لنشاط الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات يطرأ من جانب واحد بتشريعات تصدرها آحاد الدول ، يعتبر منافيا لاهداف المدونة ومبادئها الرئيسية ولا يعترف بسريانه " •

٤٣- ويتناول الفصل الثالث بالدراسة موضوع الخطوط غير المنتسبة لاتحادات والمدونة ، بما في ذلك آثار القرار ٢ وتفسيره ، ومفهوم " المنافسة الشريفة على أساس تجاري " •

الفصل الثالث

المدونة والخطوط غير المنتسبة لاتحادات

- ٤٤- لأن كان القصد من المدونة هو مجرد تنظيم اتحادات الخطوط البحرية ، فهي تضم فـي المادة ٨ اشارة محددة الى حقوق الشاحنين في استخدام خطوط غير منتسبة للاتحاد . وعلاوة على ذلك ، فان المادة ١٨ تحظر بالتحديد على أعضاء الاتحاد استخدام سفن حربية " بغية اقضاء المنافسة أو منعها أو الحد منها باجبار خط بحري ليس عضوا في الاتحاد على الانسحاب من عمليات النقل المذكورة " .
- ٤٥- وفيما يتعلق بموضوع الخطوط غير المنتسبة للاتحادات وعلاقتها بالمدونة ، اعتمد مؤتمر المفوضين الذي أعد المدونة قرار المؤتمر ٢ بشأن خطوط الشحن غير المنتسبة للاتحاد والذي ينص على ما يلي :

" ٢ - خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحادات

ان مؤتمر الامم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،

وقد أعد الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية بقصد تحسين نظام اتحادات الخطوط البحرية ،

واذ يضع نصب عينيه أن الاتفاقية تنطبق على اتحادات الخطوط البحرية وعلاقتها الخارجية

يقرر انه :

١- لن يفسر أي شيء في تلك الاتفاقية على نحو يحرم الشاحنين من فرصة الاختيار بين الخطوط البحرية المنتسبة للاتحاد والخطوط البحرية غير المنتسبة له مع مراعاة أية اتفاقات ولاء في حالة وجودها ؛

٢- على الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات ان تلتزم ، حين تتنافس مع اتحاد ما ، بمبدأ المنافسة الشريفة على أساس تجاري ؛

٣- التماسا لانماء الخدمة التي تضطلع بها الخطوط البحرية نموا سليما ، ينبغي ألا تمنع الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات من العمل طالما تقيدت بمتطلبات الفقرة ٢ أعلاه " .

٤٦- وجدير بالملاحظة أن هذا القرار لا يشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقية ولذلك فهو ، على وجه الدقة ، قرار ليس له طابع الزامي في القانون الدولي . وهكذا ، فقد لا يكون اتخاذ تدابير من قبل طرف متعاقد لتنظيم أنشطة الخطوط غير المنتسبة لاتحادات منافيا لالتزاماته بمقتضى المدونة إذا ما أرتأى القيام بذلك . بل قد يكون من الضروري ولو من أجل تأمين التزام الخطوط غير المنتسبة لاتحادات بمبدأ " المنافسة الشريفة على أساس تجاري " ان تخضع أنشطتها لنظام مناسب .

٤٧- وأيدت مجموعة الـ ٧٧ قرار المؤتمر ٢ بشأن " الفهم الواضح بأنه لن يسمح للخطوط غير المنتسبة للاتحاد بالعمل بأسلوب يضر بتشغيل اتحادات الخطوط البحرية وعملها بشكل سليم " • ومضى المتحدث باسم مجموعة الـ ٧٧ الذي القى هذا البيان في ختام مؤتمر المفوضين قائلا :

" اننا وقد اتفقنا على ان يكون للخطوط البحرية ، غير المنتسبة لاتحادات ، مكان في النقل البحري النظامي ، لا نستطيع في أية ظروف ان نقبل بوضع يترتب فيه على تشغيل تلك الخطوط فقدان الخطوط البحرية الوطنية ما اكتسبته من حقوق ، بعد عناء كبير ، بموجب المدونة فيما يتصل بالمشاركة في عمليات النقل • واذا برزت حالة ما في عمليات نقل ، تشعر فيها حكوماتنا بأنه ينبغي كبح أو تنظيم أنشطة الخطوط غير المنتسبة لاتحادات اي كان اسلوبهما ، فستكون لحكوماتنا الحرية الكاملة في التصرف على النحو الذي يتفق مع المصلحة الوطنية • ولحكوماتنا أيضا الحرية الكاملة في التصرف لضمان ان تعمل الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات على أساس تجاري في تنافس شريف مع الخطوط البحرية المنتسبة للاتحادات " (١٠) •

وقد تود حكومات البلدان النامية ، في تعاملها مع الخطوط غير المنتسبة لاتحادات ، في ان تترشد بقرار المؤتمر ٢ المعني بخطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحادات ، التي وصفتها الملاحظات الختامية للمتحدث باسم مجموعة الـ ٧٧ •

٤٨- وفي هذا السياق ، يتطلب مفهوم العمل "على اساس تجاري في منافسة شريفة مع الخطوط غير المنتسبة لاتحادات ، مزيدا من الدراسة • ان تنافس متعهد نقل غير منتسب للاتحاد مع احد الاتحادات أو عدمه يتوقف على عاملين هما :

نوع الخدمة المقدمة ؛

ونوع البضاعة المحمولة •

٤٩- وليس بالمدونة تعريف لخدمة الخطوط المنتظمة ، ولكن المسلم بصفة عامة ان الخصائص الاساسية لهذه الخدمة (وتعريفها يتضمن عموما النقل المتعدد الوسائط) هي العمل وفق جداول ابحار ثابتة بين موانئ منتظمة أو محطات ثابتة يعلن عنها مقدما • وشمة اذن اتفاق عام على أن تكون لخدمة الخطوط المنتظمة الوظائف التالية :

تقديم خدمة على طريق تجاري معين بالانتظام والتواتر اللذين يحتاجهما الشاحنون للقيام بأعمالهم العادية ؛

خدمة الشاحنين صغيري الشحنات ، متواتري الشحن ، أو الذين يشحنون سلعا لا تكفي بذاتها لملء سفينة ؛

خدمة الشاحنين الراغبين في استطاعة الشراء أو البيع بكميات صغيرة أو كبيرة ، مع علمهم بأن خدمة النقل البحري ، ستكون متاحة ؛

توفير الحيز المناسب لنقل شتى أصناف البضائع ، جافة أو سائلة ، نظيفة أو غير نظيفة ، معدنية أو نباتية ، في درجات الحرارة العادية ، أو درجات التبريد أو التجميد ،

توفير النقل البحري ، أو النقل المتعدد الوسائط ، بأمثل شكل يناسب احتياجات التجار والمنتجات على الطرق التي تخدمها ،

أن تقبل ، حيث يقتضي القانون أو العرف ، الالتزام كناقل عام ، بل وان لم يوجد هذا الالتزام ، بأن تستجيب لتوقع عام يفترض فيها وقد اعلنت عن ابحار وتوقف في موانئ بعينها ، قبولها طلبات نقل البضائع على أساس " الاولوية لاول من يأتي " سواء كانت البضاعة مغرية للنقل أم لم تكن .

٥٠- وليس في المدونة تعريف لنوعية بضائع النقل على الخطوط المنتظمة . وهي عادة بضاعة تشحن معلمة أو معدودة ، ويتوقف الفرق هنا على طبيعة الشحنة لا على نوعية المنتجات . فـ قد يشحن عدد من المنتجات ، كالجوت والاشخاب والحبوب وزيت النخيل ، في طرود أو حاويات على سفن الخطوط المنتظمة كبضائع خطوط نظامية ، كما يمكن ان تشحن كسوائب في شحنات كاملة أو جزئية بوصفها بضائع خطوط غير نظامية .

٥١- وحيثما يوؤدي متعهد نقل غير منتسب لاتحاد جميع وظائف خدمة الخطوط المنتظمة كما هي مذكورة في الفقرة ٤٩ أعلاه ، يجوز بداهة اعتباره متعهد نقل يحق له التمتع بحماية القرار المعني بالخطوط غير المنتسبة لاتحادات . أما ان هو أدى فقط بعض هذه الوظائف فلن تكون الحالة واضحة ويتعين الحكم عليها كل على حدة .

٥٢- وقد لا تكون المنافسة شريفة وعلى أساس تجاري اذا كان متعهد النقل غير المنتسب لاتحاد: يتعمد تحديد أجرة الشحن بمستويات خاسرة ليس في مكنته الابقاء عليها في المدى الطويل ؛

أو لا يقبل الالتزام بتقديم خدمة منتظمة تغطي عددا ملائما من الموانئ ؛

أو يقبل فقط البضائع المغرية ويترك للاتحادات البضائع الاقل اغراء .

ان هذه الشروط الثلاثة لتعريف ما ليس بمنافسة شريفة في الخدمة المنتظمة تغطي النقاط الاساسية للمسألة وان كانت الشروط الدنيا كما يتضح من قائمة وظائف خدمة الخطوط المنتظمة الواردة في الفقرة ٤٩ .

٥٣- وحيث يشغل اتحاد ما سفنا غير كفاء وقديمة الطراز ، فقد تتمكن الخطوط غير المنتسبة لاتحادات الداخلة في هذا النشاط من تقديم اسعار أقل بسبب تكاليفها الأقل فعلا . وهذا التنافس من قبل الخطوط غير المنتسبة ، مع التزامه الشروط المبينة في الفقرة ٥٢ أعلاه ، يصعب وعمه بأنه غير شريف وغير تجاري .

٥٤- ومع أن مفهوم " المنافسة الشريفة على أساس تجاري " قد يبدو ، نظريا ، واضحا بما فيه الكفاية ، الا ان تطبيقه العملي أبعد ما يكون عن البساطة . وقد تكون هناك بالضرورة اختلافات في الرأي ، ويتعين الحكم على كل حالة وفقا لوقائعها الموضوعية . والحق أن مفهوم التنافس الشريف مفهوم تغيير معناه بمرور الوقت .

٥٥- واذا لبي متعهد نقل غير منتسب لاتحاد الشروط الواردة في الفقرة ٤٩ أعلاه واكتسب صلاحية التمتع بحماية القرار المعني بالخطوط غير المنتسبة لاتحادات ، فقد تجد حكومة ما ، على

الرغم من الأهمية التي قد تعلقها على خطها البحري الوطني وعلى خدمة الاتحاد ، ان تعزيز تجارتها الخارجية أكثر أهمية ، وقد تفضل السماح بشكل هذه المنافسة • ومن الناحية الأخرى ، قد يكون ثمة وجه للدفاع من حماية الخط الوطني والاتحاد ان لم يوجد سبب للاعتقاد بأن الخط غير المنتسب لاتحاد قادر ، أو قمين ، بالاستمرار على المدى الطويل في تقديم الخدمة بأسعار أقل من الاسعار التي يعرضها الاتحاد • ففي هذه الحالة ، لن يكون لتضحية الحكومة بخطها البحري الوطني وبخدمات الاتحاد القائمة في سبيل منفعة قصيرة الاجل لشاحيها ، أي مبرر من الناحية الاقتصادية • وسيكون القرار ، فــــي الحالتين ، صعبا ، ويزيد من صعوبته انعدام أي أساس حقيقي للحكم على طموحات وخطط متعهد النقل غير المنتسب للاتحاد •

٥٦- وعلى أية حال ، قد لا تكون البلدان النامية على استعداد لقبول نمو حركة النقل غير المنتسبة لاتحادات ، نمو غير مقيد على حساب خطوطها الوطنية • وفيما يتعلق بالبلدان النامية فان احــــد الاهداف الرئيسية للمدونة هو ضمان نصيب عادل لخطوطها الوطنية من بضائع الخطوط المنتظمة الناشئة عن التجارة الخارجية • وقد لا تقبل البلدان النامية ، كما بين ذلك المتحدث باسم مجموعة ال ٧٧ في ملاحظاته الختامية ، المقتبسة في الفقرة ٤٧ أعلاه ، بوضع " تفقد فيه ما اكتسبته من حقوق ، بعد عناء كبير ، بموجب المدونة فيما يتصل بالمشاركة في عمليات النقل " • واذا أخذنا في الاعتبار المصالح الاقتصادية الاستراتيجية لبلد ما على المدى الطويل ، فقد يكون لمشاركة خطوطه البحرية الوطنية في عمليات نقله النظامي مستوى أدنى تود حكومات عديدة الحفاظ عليه •

٥٧- على أنه قد لا يكون مقبولا لدى معظم البلدان ، نامية كانت أو متقدمة ، أن يعمل على ازاحة اتحادات الخطوط البحرية ، التي تضطلع بالخطوط البحرية الوطنية بدور أساسي فيها على كلا طرفي الطريق ، وتخضع لمدونة تنظيمية معترف بها دوليا ، متعهدو نقل غير موثوق بهم وغير مجربين ، أو قلة من متعهدي النقل الاحتكاريين العاملين على نطاق عالمي (بل ويملكون قوة احتكار تتجاوز تلك التي تتمتع بها الاتحادات) دون أن يكونوا خاضعين لاية قواعد تنظيمية تفرضها من جانب واحد أو بصفة شائبة ، حكومات أو مدونة دولية •

٥٨- ومما ينبغي ملاحظته أنه قد تظهر اختلافات في الرأي بين الأطراف المتعاقدة في طرفي خط منتظم حول مدى استصواب وأسلوب تنظيم أنشطة متعهدي النقل غير المنتسبين لاتحاد في عمليات النقل المعنية وكذلك حول ما يشكل " منافسة شريفة على أساس تجاري " • وهكذا ، فقد تفضي الاجراءات التي تتخذها الاطراف المتعاقدة من جانب واحد فيما يتعلق بالخطوط غير المنتسبة لاتحادات الى منازعات مع شركائها التجاريين • ولذا فقد تجد الحكومات المهتمة بتنظيم متعهدي النقل غير المنتسبين لاتحاد انه من المفيد اجراء مناقشات بشأن الموضوع مع شركائها التجاريين بهدف التوصل الى مواقف يتقبلها الاطراف قبولا متبادلا •

الفصل الرابع

مسؤولية اتحادات الخطوط البحرية في مجال تطبيق المدونة

٥٩- يقع على الاتحادات قدر كبير من المسؤولية عن ضمان التطبيق الفعال لأحكام المدونة • والواقع أن عددا هاما من أحكام المدونة موجه يخاطب الاتحادات بصفة خاصة ويبدأ بعبارة " يقوم الاتحاد ٠٠٠" وفي كثير من الأحكام الأخرى تكون مسؤولية الاتحاد ضمنية • وفي حين أن الحكومات تود دون شك أن تضمن توافق سلوك الاتحاد مع الأحكام ذات الصلة من المدونة ، فإن الاتحادات نفسها ملزمة بضمان قيام الترتيبات الهيكلية الضرورية داخل الاتحادات وتوطيد علاقة الاتحاد الضروري بالشاحنين ومنظمات الشاحنين والحكومات ، وأن تعمل هذه وتلك وفقا لأحكام المدونة •

٦٠- وتنص المادة ٢٢ على أن " تكون اتفاقات الاتحاد واتفاقات المشاركة في عمليات النقل واتفاقات الولاء مطابقة للأحكام السارية الواردة في هذه المدونة ويجوز أن تتضمن أية أحكام أخرى يتفق عليها ولا تتعارض مع هذه المدونة " • ومن الضروري لاتفاقات الاتحاد اما ان تنص على الهياكل الادارية المطلوبة لتطبيق أحكام المدونة أو أن تشير تحديدا الى وثائق مساعدة يرد فيها بيان الاجراءات تفصيلا ويفضل الترتيب الاخير لان اتفاق الاتحاد وثيقة أساسية ينبغي ألا تخضع لأي تغيير عدا التغيير العرضي ، في حين أن الاجراءات الادارية بحاجة الى أن تتطور في ضوء الظروف المتغيرة •

٦١- والمسائل التي يتعين ان تتناولها اتفاقات الاتحاد ترد دراستها بتفصيل أكبر في الجزء الثاني ، الذي يتناول تطبيق أحكام محددة من المدونة • ويعرض الفصل السابع عشر قائمة بالبنود التي ينبغي أن تتناولها اتفاقات الاتحاد •

٦٢- والادارة الداخلية في آلية اتحاد يخضع خضوعا كاملا للمدونة يتعين أن تشمل جوانب عديدة منها على الاخص :

اجراءات اتخاذ القرارات ؛

قبول خطوط جديدة ولاسيما خطوط بلدان ثالثة ؛

تقاسم البضائع ؛

الزيادات في اجور الشحن ، وطلبات تحديد اجور شحن خاصة وطلبات اجور الشحن التشجيعية ،

عقد المشاورات ؛

نشر المعلومات ؛

آلية فعالة للانضباط الذاتي ،

النص على اجراء مستقل لحق الرجوع •

وقد تحتاج الاساليب الحالية لمعالجة هذه المسائل الى تنقيح من قبل الاتحاد المعني بغية ضمان التنفيذ الفعال للمدونة في خط بعينه • وستتطلب الحاجة الى الشفافية والتاسق اعتماد اجراءات ادارية شكلية نوعا ما •

٦٣- ومن المهم بوجه خاص ان تلبي الهياكل الادارية للاتحاد عددا من المعايير • وهذه المعايير هي :

يجب أن يكون الهيكل مناسباً لتنفيذ إجراءات المدونة ضمن الحدود الزمنية للمدونة ما لم يكن قد تم الاتفاق على إجراءات وحدود زمنية أخرى لا تتناقض مع أحكام بعينها من المدونة ، ينبغي تحديد الإجراءات الادارية التي تتبع في كل حالة ، تحديداً واضحاً ، وان تكون متاحة على شكل وثائق لجميع الأطراف المهمة ،

ينبغي أن تتضمن الإجراءات تفاصيل المعلومات التي يحتاج اليها لاتاحة اتخاذ قرارات بشأن مسائل من قبيل قبول انضمام بلد ثالث والطلبات التي تلتزم أسعار شحن تشجيعية محددة ،

ويتعين في البناء التنظيمي ، بمعنى من المسؤول ، فرداً أو لجنة ، في نطاق الاتحاد ، عن مهام بذاتها ، ان يكون محدداً بوضوح ، وان كان هذا ، كترتيب داخلي للاتحاد ، لا يحتاج الى الاعلان عنه ،

ويجب النص بوضوح على إجراءات الرجوع ، المستقلة عن الاتحاد والخارجة عنه ، التي يتعين استخدامها في حالة قيام نزاع •

٦٤- ويتعين ان تغطي الإجراءات الادارية مختلف مجموعات العلاقات الناشئة عن عمليات الاتحاد • ويجب ان تغطي القواعد الكشف عن حالات اساءة الممارسات وانتهاك القواعد • وبمقدار ما تكون الأطراف المعنية أعضاء في الاتحاد ، فان إجراءات الاتحاد الخاصة بالانضباط الذاتي وفرض الجزاءات قد تكون مرضية بصفة عامة رهناً بأحكام الضمانات المبينة في المادة ٥ من المدونة • الا انه من الضروري ، في العلاقات بين الاتحادات وأطراف ثالثة ، ولاسيما الشاحنين ، اللجوء الى اجراء مستقل لحل المنازعات • بل وقد تبرز ، داخل اتحاد ما ، بين الخطوط الاعضاء فيه ، منازعات ، تتطلب الحل خارج اطار الاتحاد المعني • وتنص المدونة ، في صدد معالجة الحالات التي من هذا القبيل ، على آلية لحل المنازعات يتناولها بالدراسة الفصل التالي •

الفصل الخامس

تسوية المنازعات في اطار المدونة

٦٥- يشكل التحكيم والتوفيق الوسيلتين التقليديتين لحل المنازعات في صناعة النقل البحري ، وقد أديا ، بصفة عامة ، دورهما بفعالية • ففي التحكيم يصدر عن محكم واحد ، أو هيئة تتكون عادة من ثلاثة محكمين ، حكم ارتضت الاطراف المتنازعة مقدما قبوله • وفي التوفيق ، يسعى الموفقون (الموفقون) الى ايجاد حل وسط يكون مقبولا للطرفين معا • والسمة الأساسية للنظامين هي الاعتقاد باستقلال ونزاهة المحكم (المحكمين) أو الموفق (الموفقين) •

٦٦- الا أن اتحادات الخطوط البحرية جرت عموما على عدم اللجوء الى اجراءات الرجوع المستقل وقد أعربت البلدان النامية ، في المداوالت التي أدت الى وضع واعتماد المدونة ، عن رأي مفاده ان شمة حاجة أساسية الى نظام مستقل لحل المنازعات ، نظرا الى أن انعدام مثل هذه الاجراءات يشكل عجزا خطيرا يعاني منه مستعملو خدمات الاتحاد •

ألف - التوفيق الالزامي الدولي

٦٧- شكل انشاء نظام التوفيق الالزامي الدولي أحد الحلول الوسط في المدونة • وتبين المادتان ٢٣ و ٤٥ من المدونة هيكل النظام • ويتمثل غرض التوفيق في التوصل الى تسوية ودية للمنازعة من خلال توصيات يصوغها موفقون مستقلون •

٦٨- وتنص المدونة على أن أحكام تسوية المنازعات " تنطبق متى كان هناك نزاع بين الاطراف التالية :

(أ) اتحاد ما وخط بحري ما ؛

(ب) الخطوط البحرية الاعضاء في اتحاد ما ؛

(ج) اتحاد ما أو خط بحري عضو فيه ومنظمة شاحنين أو ممثلو شاحنين أو شاحنون ؛

(د) اتحادان أو أكثر (المادة ٢٣ ، الفقرة ١) •

٦٩- والمنازعات بين الاطراف المذكورة أعلاه " بصد ما يلي :

(أ) رفض السماح بانضمام خط بحري وطني الى اتحاد يخدم التجارة الخارجية للبلد الذي ينتمي اليه هذا الخط ؛

(ب) رفض السماح بانضمام خط بحري تابع لبلد ثالث الى الاتحاد ؛

(ج) طرد عضو في الاتحاد منه ؛

(د) تعارض اتفاق اتحاد ما مع هذه المدونة ؛

(هـ) زيادة عامة في أجور الشحن ؛

(و) رسوم اضافية ؛

(ز) حدوث تغيرات في أجور الشحن أو فرض عامل لتسوية العملة بسبب تغير سعر الصرف ؛

(ح) المشاركة في عمليات النقل ؛

(ط) شكل اتفاقات الولاء المقترحة وينودها ، التي لم تحل عن طريق تبادل الآراء أو عن طريق مفاوضات مباشرة تحال بناء على طلب أي طرف من أطراف النزاع ، الى التوفيق الالزامي الدولي ٠٠٠٠ (الفقرة ٤ ، المادة ٢٣) .

٧٠- ويتعين احالة المنازعات الى التوفيق الالزامي الدولي خلال مهلة محدودة تنص عليها المادة ٢٤ من المدونة ٠ وهذه المهل هي :

في المنازعات المتعلقة بالعضوية في الاتحادات ، مهلة لا تتجاوز ٦٠ يوما اعتبارا من تاريخ تسلم مقدم الطلب قرار الاتحاد ، متضمنا الاسباب التي يتركن اليها (الفقرة ٢ (ب) من المادة ٢٤) ؛

في المنازعات المتعلقة بحدوث زيادات عامة في أجور الشحن : مهلة لا تتجاوز تاريخ انقضاء مهلة الاخطار المرسل من الاتحاد (الفقرة ٢ (ب) من المادة ٢٤) ؛

في المنازعات المتعلقة بالرسوم الاضافية : مهلة لا تتجاوز تاريخ انقضاء فترة ال ٣٠ يوما المحددة لتقديم الاخطار ، أو مهلة لا تتجاوز ١٥ يوما من تاريخ تطبيق الرسم الاضافي ، اذا لم يكن قد قدم اخطار (الفقرة ٢ (ج) من المادة ٢٤) ؛

في المنازعات المتعلقة بحدوث تغيرات في أجور الشحن أو فرض عامل لتسوية العملة بسبب تغيير سعر الصرف : مهلة لا تتجاوز خمسة أيام من تاريخ انقضاء فترة ال ١٥ يوما من تاريخ اعلان النية في تطبيق الرسوم الاضافية أو في احداث تغيير في أجور الشحن (الفقرة ٢ (د) من المادة ٢٤) ؛ ويجوز في أي وقت تقديم طلبات للتوفيق في منازعات غير تلك المشار اليها (الفقرة ٤ من المادة ٢٤) ؛

ويجوز باتفاق الاطراف ، مد المهل المحددة في الفقرة ٢ من المادة ٢٤ (المذكورة أعلاه) .

٧١- اذا قبلت أطراف النزاع المحال الى التوفيق الالزامي الدولي توصية الموفقين فان هـذه التوصية " تعتبر تسوية نهائية " للنزاع " الا عندما لا يعترف بالتوصية ولا تنفذ وفقا لاحكام المادة ٣٩ " (انظر الفقرة ١ من المادة ٢٨) . وعلى انه وفقا لاحكام الفقرة ٣ من المادة ٤٠ ، يجوز لأي طرف في النزاع ألا يقبل توصية ما من الموفقين ٠ وتنص الفقرة ٣ من المادة ٤٠ أيضا على أنه " يجوز لكل طرف أن ينشر التوصية والاسباب المستندة اليها وأن ينشر رفضه هو لها والاسباب المستند اليها " وينبغي ملاحظة أن التوفيق الالزامي الدولي لا يخل بحق الطرف المتضرر في اللجوء الى أي انتصاف قانوني آخر متاح له اذا لم يسفر التوفيق الالزامي الدولي عن حل مقبول للنزاع ٠

٧٢- وبغية تمكين الاطراف المعنية من اللجوء الى التوفيق الالزامي الدولي والتمكين لانفـاذ التوصيات الناجمة عن هذا التوفيق ، ينبغي لكل طرف متعاقد ايراد النص المناسب في تشريعه الوطني وتتناول هذه التدابير بالدراسة الفقرات من ١٢٥ الى ١٣١ من الفصل الثامن ٠

باء - إجراءات أخرى لتسوية المنازعات

٧٣- ليس التوفيق الإلزامي الدولي بالاجراء الوحيد المقترح في المدونة ، بل ينبغي النظر اليه ، في الواقع ، كحلقة في سلسلة اجراءات وكاجراء بديل للتقاضي يلجأ اليه في آخر المطاف . وتوضح المدونة هذه النقاط بعدة سبل منها على سبيل المثال :

يقوم الأطراف في نزاع ما بادیء ذي بدء بمحاولة تسويته عن طريق تبادل الآراء أو عن طريق مفاوضات مباشرة (المادة ٢٣ ، الفقرة ٣) ،

والمنازعات التي لم تحل عن طريق تبادل الآراء أو عن طريق مفاوضات مباشرة ، تحال ، بناء على طلب أي طرف من أطراف النزاع ، الى التوفيق الإلزامي الدولي (المادة ٢٣ ، الفقرة ٤) ،

إذا اتفق الاطراف على حل المنازعات عن طريق اجراءات أخرى فانه يجوز عندئذ استخدام هذه الاجراءات (المادة ٢٥ ، الفقرة ١) ما لم يحل التشريع والقواعد والانظمة الوطنية دون هذا الخيار (المادة ٢٥ ، الفقرة ٢) ،

يجوز لأطراف النزاع في أي وقت أثناء سير اجراءات التوفيق أن يتفقوا على اللجوء الى اجراء مختلف لتسوية نزاعهم (المادة ٣١ ، الفقرة ٤) ،

تجري تسوية المنازعات الناشئة بين خطوط بحرية ترفع نفس العلم في اطار الولاية الوطنية لذلك البلد ، " ما لم يوءد ذلك الى خلق صعوبات خطيرة في تنفيذ أحكام هذه المدونة " (المادة ٢٣ الفقرة ٢) .

٧٤- وهكذا ، فان اجراءات المدونة لا تفتقد المرونة ويتعين اعتبار اللجوء الى التوفيق الإلزامي الدولي الملجأ الاخير لدى اخفاق كل اجراء سواء . وينبغي للبلدان النامية ان تحاول ، من خلال المشاورات مع الاتحادات ، أن تنشئ هيكلًا لاستعراض مستقل لقرارات الاتحاد والتوفيق المحلي للمنازعات ، حسب الاقتضاء ، حتى تتاح اجراءات بديلة ، خارج الاتحاد ، كخطوة تسبق النظر في اللجوء الى التوفيق الإلزامي الدولي . ويدرس الجزء الثاني من هذه الوثيقة ، أمثلة محددة على الحاجة الى مثل هذه الهياكل .

٧٥- وقد يكون من المستحسن في بعض الحالات ان تعقد الأطراف المتعاقدة المعنية مشاورات فيما بينها ومع الأطراف التجارية المعنية بغية توضيح القضايا والمساعدة في حل المنازعات .

الفصل السادس

دور الحكومة باعتبارها السلطة المختصة في المدونة

- ٧٦- تقع مباشرة على عاتق حكومات الدول ، الاطراف المتعاقدة ، مسؤولية اتخاذها يلزم من تدابير تشريعية وغيرها من التدابير حسب الاقتضاء لتنفيذ الاتفاقية كما هو منصوص عليه في المادة ٤٧ من المدونة . و يناقش الفصل الثامن هذه التدابير . وتنص المدونة أيضا على سلطة مختصة لاداء بعض الوظائف في تطبيق أحكام المدونة . ويبحث هذا الفصل دور الحكومة باعتبارها السلطة المختصة .
- ٧٧- وتعرف المدونة السلطة المختصة بأنها " الحكومة أو هيئة مسماة من الحكومة أو بتشريع وطني لتأدية أي من المهام التي تعزوها الى تلك السلطة أحكام هذه المدونة " . ومن الجلي أن السلطة المختصة قد تكون اما الحكومة ذاتها بأكملها أو جهاز من أجهزة الحكومة مفوض في ذلك أو أي هيئة تعين بهذه الصفة . وظاهر أن المدونة تبيح كل هذه الاحتمالات .
- ٧٨- ومن الواضح ، وبصفة خاصة من تعريف منظمة الشاحنين ، أن المدونة لا تعتبر مجلس الشاحنين سلطة مختصة . واذا أريد تلافي جميع مشاكل التفسير ، ينبغي أن تتحرى الحكومات الامتناع عن تسمية مجالس الشاحنين ، أي كان شكلها القانوني ، سلطة مختصة ، والامتناع عن تحويلها أيا من مهام السلطة المختصة .
- ٧٩- وترد في الفصل الأول من المدونة وظيفتان من وظائف السلطة المختصة . فأولا ، يدخل في تعريف الخط البحري الوطني ، أن الاعتراف له بهذه الصفة من " سلطة مختصة " هو أحد معايير البت فيما اذا كان الخط البحري هو خط بحري وطني أم لا . وثانيا ، ينص تعريف منظمة الشاحنين على الاعتراف لها بهذه الصفة من سلطة مختصة اذا رغبت هذه السلطة في ذلك . و يناقش الفصل الثامن هاتين الوظيفتين أيضا .
- ٨٠- ويضم متن المدونة ذاته عددا من الاحكام المتعلقة بدور السلطات المختصة . فلهلسلطات المختصة ، اذا رغبت أو طلب اليها ذلك ، حسب مقتضى الحال ما يلي :
- تؤخذ في الاعتبار الآراء التي تبديها بشأن قبول انضمام خط بحري جديد الى عضوية اتحاد (المادة ١ ، الفقرة ٥) ؛
- تقوم بالاشتراك مع السلطات في الطرف الآخر من طريق النقل بمعالجة مسائل الخلافات بين مجموعات الخطوط البحرية الوطنية التابعة لها واعلام الاطراف المعنية بآرائها للنظر فيها (المادة ٢ ، الفقرة ١٤) ؛
- استلام التقارير من الاتحادات عن الاجراءات المتخذة بشأن اساءات ممارسات المهنة و/أو الانتهاكات ، على أساس اغفال أسماء الاطراف المعنية (المادة ٥ ، الفقرة ١ (ج)) ؛
- استلام نسخ من اتفاقات الاتحاد واتفاقات حقوق التجميع أو غيرها من حقوق الابحار والوثائق الاخرى ذات الصلة (المادة ٦) ؛
- طلب معلومات ، ونسخ من التقارير السنوية للاتحاد واخطارات بالاجراءات التي يزمع الاتحاد اتخاذها (المادتان ١٠ و ١٤ ، الفقرة ١ والمادة ١٥ ، الفقرة ٤) ؛

الاشتراك الكامل في المشاورات بين الاتحادات والشاحنين ، دون أن يكون لها دور فـي اتخاذ القرارات (المادة ١١ ، الفقرة ١) ؛

الاشتراك في اجراءات التوفيق تأييدا لطرف من مواطني الدولة الطرف المتعاقد الـذي تتبـعه ، أو تأييدا لطرف ذي نزاع ناشئ في اطار التجارة الخارجية لذلك الطرف المتعاقد، أو تشترك كمراقب في دعوى التوفيق هذه (المادة ٢٨) .

٨١- ولئن كانت السلطة المختصة لا دور لها في اتخاذ القرارات في المشاورات بين الشاحنين والاتحادات ، ففي امكانها ، من خلال هذه المشاركة ، وبحكم وضعها ، أن تلعب دورا فعلا في صياغة استنتاجات المشاورات . وبامكان السلطة المختصة أيضا التأثير على سياسات الاتحادات من خلال خطوطها البحرية الوطنية ، ولاسيما اذا كانت مملوكة للدولة . والجدير بالملاحظة أيضا أن قدرة منظمات الشاحنين في عديد البلدان النامية على القيام بمشاورات فعالة تتوقف على الدعم التقني الذي توفره الوكالات الحكومية المسؤولة عن دراسات النقل البحري وأجور الشحن .

٨٢- وتجدر الاشارة الى أن بلدانا نامية عديدة اتخذت خلال فترة السنوات العشر الفاصلة بين اعتماد المدونة في ١٩٧٤ ودخولها حيز النفاذ في ١٩٨٣ ، اجراءات وممارسات للتشاور المباشر بين الحكومات والاتحادات بشأن مسائل أجور الشحن . وقد قبلت اتحادات الخطوط البحرية الجانب الاعظم من هذه الاجراءات والممارسات . ويقتضي النهج العملي من الاتحادات مواصلة العمل في اطار هذه الممارسات المتفق عليها اتفاقا متبادلا .

ألف - المشاورات الدورية مع الاتحادات

٨٣- الى جانب وضع الاطار التشريعي المطلوب لتنفيذ المدونة على صعيد عمليات النقل مـع الأطراف المتعاقدة الأخرى ، كما أشير في الفقرة ٧٦ من هذا الفصل وعلى نحو ما نوقش في الفصل الثامن ، قد ترغب السلطات المختصة في دعوة الاتحادات المعنية الى أن تحيطها علما بالتدابير التي تقوم الاتحادات باتخاذها امثالاً لاحكام المدونة . واذا تبين أن هذه التدابير لا تبعث على الرضى التام ، يجوز للحكومة أن تدعو الاتحاد المعني لعقد مشاورات معها في هذا الشأن . ولعل من المستحب اشراك منظمات الشاحنين في مثل هذه المشاورات . كما يستحب التشاور مع السلطات المختصة التابعة للاطراف المشتركة في عمليات النقل من أجل الوصول الى مواقف مشتركة بشأن تفسير وتنفيذ أحكام المدونة .

٨٤- بل ويستحب أن تعقد الحكومات والاتحادات مشاورات دورية بشأن تطبيق المدونة فيما يتعلق بعمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات . ويمكن اعتبار هذه المشاورات واقعة في اطار " غيرها من التدابير لتنفيذ هذه الاتفاقية " التي يلتزم كل طرف متعاقد باتخاذها بموجب المادة ٤٧ مـن المدونة . وربما تكون المشاورات الدورية أيضا موضع اهتمام من الحكومات التي ترغب في أن تتأكد بنفسها من أن " اتفاقات الاتحاد واتفاقات المشاركة واتفاقات الولاء مطابقة للاحكام السارية الواردة في هذه المدونة " (المادة ٢٢) .

٨٥- وبقدر ما توافق الاتحادات على التعاون مع الحكومات في مثل هذه المشاورات ، فقد تكفي الاطراف المتعاقدة بتصميم التشريع التنفيذي الوطني ، موجهة اهتمامها للمبادئ الأساسية فقط ،

وتاركة طرائق التطبيق تحدد بالاتفاق المتبادل مع الاطراف المعنية • ومن ناحية أخرى ، اذا لم تتعاون الاتحادات مع الحكومات ، ربما تسعى الاطراف المتعاقدة الى حماية مصالحها الوطنية من خلال اعتماد تشريع تنفيذي مفصل لا يترك مجالا كبيرا للمرونة والحلول الوسط • وما من شك فـ في أن الحل الاول هو الافضل • فالأفضل لمشاكل التنفيذ أن تحل من خلال التشاور والتفاوض •

٨٦- ومن الطلبات المعنية التي قد تطلبها من الاتحادات السلطات المختصة تسهيلا لدورها الراسد ، ويرجح ألا تلقى معارضة قوية من الاتحادات ، هي :

أن تدرج بصفة دائمة في قائمة التوزيع ، الوثائق التي تقتضي المدونة اتاحتها عند الطلب ،

أن تدرج السلطات المختصة في قائمة من يحق لهم طلب اتاحة تعريفات أجور الشحن ،

أن تدرج السلطات المختصة في قائمة الهيئات التي يحق لها أن تطلب التشاور حول

تطبيق زيادة عامة في أجور الشحن ؛

أن تدرج السلطات المختصة في قائمة الجهات الواجب اخطارها بما يفرض من رسوم

اضافية وما يوءخذ به من عوامل تسوية العملة •

بل ان لهذه النقاط أهمية أكبر في البلدان التي تكون فيها مجالس الشاحنين ضعيفة ، وسوف تساعد

في مثل هذه البلدان على تعزيز مركز منظمات الشاحنين الوطنية تجاه الاتحادات •

٨٧- ويناقش الجزء الثاني عددا من المسائل الاخرى التي قد تتناولها المشاورات الدورية

كما يرد ثبت للوثائق في الفصل السابع عشر •

الفصل السابع

التعاون الاقليمي فى تنفيذ المدونة

٨٨- ان أهمية التعاون الاقليمي ودون الاقليمي فيما بين البلدان النامية في صياغة سياسات مشتركة واتخاذ مواقف تفاوضية مشتركة في المسائل المتعلقة بالمدونة هي من الأمور التي ينبغي التركيز عليها بشدة . وبالرغم من أن المدونة لم تشر الى التعاون الاقليمي على وجه التحديد الا مرة واحدة فقط ، الا أن النطاق الفعلي لمثل هذا التعاون كبير ويشمل الترتيبات التعاونية بين خطوط البحرية الوطنية ، وكذلك بين منظمات الشاحنين كما ينبغي أن يشمل أيضا الحكومات .

٨٩- وترد الاشارة الى ذلك تحديدا في المدونة ، المادة ٢ ، الفقرة ٨ ، التي تنص على أنه يجوز للخطوط البحرية الوطنية في منطقة ما الموجودة في أحد طرفي الطريق التي يغطيها الاتحاد ، أن تعيد فيما بينها باتفاق متبادل توزيع الانصبه المخصصة لها من عمليات النقل . وبموجب هذا الحكم ، يجوز في نطاق البلدان العديدة التي يغطيها الاتحاد في كلا طرفي الطريق ، ترشيح الخدمات من خلال اعادة توزيع الانصبه المخصصة لعمليات النقل فيما بين الخطوط الوطنية في أحد طرفي الطريق . وعملية اعادة التوزيع هذه ربما تتطلب أن يوءخذ في الاعتبار على وجه خاص المصالح والمشاكل الخاصة للخطوط البحرية التابعة للبلدان غير الساحلية . وسوف تساعد ترتيبات اعادة التوزيع هذه على تحسين السلامة الاقتصادية لجميع الخطوط المعنية وتعتبر مهمة بصفة خاصة في سياق تزايد حجم عمليات النقل البحري نتيجة للتحوية .

٩٠- وتنشأ عادة عن دخول سفن الحاويات المقسمة الى خلايا في خط ملاحي ما مصاعب كبيرة للبلدان النامية ، بسبب كبر حجم ، وارتفاع تكاليف ، السفن اللازمة لضمان سلامة العمليات تجاريا . وربما كان أحد الحلول لمشكلة وفورات الحجم التي تتطلبها سلامة تشغيل سفن الحاويات هو أن تتعاون الخطوط الوطنية لبلدان عديدة في أحد طرفي الطريق في حيازة أو تأجير سفينة أو أكثر من سفن الحاويات وأن تقوم بتشغيلها بصفتها كونسورتيم .

٩١- والتعاون الذي يتيح ترشيح خدمات التحميل والتفريغ في الموانئ قد يوءدي الى تحسين معامل التحميل ، والاسراع بمعدل دوران السفن ، كما يوءدي على نحو عام الى جعل الخدمات أكثر كفاءة وأرباحية . ويمكن أيضا من خلال التعاون الاقليمي للخطوط البحرية الوطنية في استخدام وكالات مشتركة في كل من طرفي الطريق الملاحي الى تحقيق وفورات تشغيل كبيرة .

٩٢- ومن ناحية مشاورات الشاحنين مع الاتحادات ، أيضا ، من الممكن استكشاف المجال المتاح لنهج مشترك تتبعه مجالس الشاحنين في البلدان المجاورة . والارجح أن عقد المشاورات الخاصة بأجور الشحن على أساس اقليمي سوف يكون أكثر فاعلية من عقدها على أساس وطني . فمُنظّمات الشاحنين في البلدان النامية معظمها صغير وليست لها فرادى قوة تفاوضية كبيرة في مواجهة الاتحادات كما لا تملك التأثير عليها . وتجارب الاندماجات دون الاقليمية مثل اتحاد مجالس الشاحنين في رابطة أمم جنوب شرقي آسيا ومؤتمر غرب ووسط أفريقيا الوزاري المعني بالنقل البحري واللجنة الدائمة فيما بين الحكومات المعنية بالنقل البحري التابعة لبعض حكومات شرق افريقيا ، تبين كيف يمكن للبلدان النامية أن تتفاوض بصفة جماعية مع الاتحادات .

٩٣- وعندما يكون التعاون الاقليمي بين منظمات الشانين متمركزا في المنطقة التي يغطيها الاتحاد ، يكون العديد من احتياجات البيانات واحدا بالنسبة لجميع البلدان • وهذا يشير الى امكانية تخفيض التكاليف من خلال مركزة عملية جمع وتجهيز البيانات في وحدة اقليمية لبحث أجور الشحن • وتتطلب المشاورات الاقليمية معلومات اقليمية ، حيث ينبغي أن تكون المعلومات واحدة أمام من يجلسون في طرف المائدة المخصص للبلدان النامية •

٩٤- وينبغي التركيز على أن من الضروري البحث عن الحلول من خلال حوار بناء ، بالاشتراك مع الاتحادات ، وليس في مواجهتهم • وعلى أساس هذه الروح ، من الطبيعي أن ترحب الاتحادات بذلك وتجد من مصلحتها الخاصة الدخول في مشاورات على أساس اقليمي بدلا من أن يكون عليها التعامل على أساس فردي مع الكثير من المصالح الوطنية ، التي تكون أحيانا متضاربة •

٩٥- وكما تتحقق فعالية تطبيق المدونة على خدمات اتحاد الخطوط البحرية ، وسيكون الاقليم الجغرافي الملائم للتعاون هو الاقليم الذي يغطيه الاتحاد • وربما كان من المفيد في بعض الحالات أن تثار مع الاتحاد مسألة توسيع المنطقة بغية جعل منطقة الاتحاد أكثر انسجاما مع الحقائق الاقتصادية أو السياسية وبالتالي توسيع المجال أمام التعاون الاقليمي • بل وربما تشكلت المناطق التي يغطيها الاتحاد ، والتي كثيرا ما كانت ارثا عن الماضي ، على أساس الروابط السياسية أو الاستعمارية السابقة وربما لا تمثل أفضل المناطق من ناحية الفاعلية الاقتصادية • وربما تقاوم بعض الخطوط التي لها مصالح مستقرة التغييرات الرامية الى ترشيد الخدمات ، ولكن يمكن التغلب في النهاية على هذه المقاومة اذا كان هناك اصرار كاف ووحدة من جانب البلدان النامية المعنية •

٩٦- ولا ينبغي اغفال المصاعب الحقيقية التي تواجه تأسيس التعاون الاقليمي • ويتطلب كل اجراء للتعاون وجود رغبة لدى المتعاونين في الوصول الى حلول وسط والتخلي عن جزء من سيادتهم في ميدان التعاون • ونادرا ما يكون ذلك سهلا • ومن المهم اذن ، عند الشروع في مخطط للتعاون الاقليمي ، أن تكون الاطراف المعنية متواضعة وتحاول تغطية بعض الميادين المختارة فقط في البداية ، وبذلك تنشئ قاعدة لتوسيع التعاون فيما بعد • فالحماس المبالغ فيه في البداية يؤدي عادة الى الفشل ، مع ما يترتب على ذلك من صعوبة في التراجع الى برنامج تعاوني أكثر تواضعا ، لو اعتمد منذ البداية ، لكان قابلا للتطبيق تماما •

الفصل الثامن

التدابير التشريعية وغيرها من التدابير التي ينبغي أن تتخذها الاطراف المتعاقدة لتأمين تنفيذ المدونة

٩٧- ان التدابير التشريعية التي ينبغي للطرف المتعاقد أن يعتمدوها من أجل تنفيذ المدونة، تتوقف، من ناحية، على التشريع القائم، ومن ناحية أخرى، على النظام القانوني الوطني. ولا يقصد بالتشريع القائم التشريع المعني مباشرة بشؤون النقل البحري فقط. ففي حالة المدونة ربما يشمل التشريعات المتعلقة بالمنافسة والممارسات التقييدية، على سبيل المثال، والقانون التجاري العام.

٩٨- ويركز هذا الفصل على احتياجات بعينها تم تحديدها. ويشمل مسائل ربما تكون موضعاً لتشريع أو قد يجري تناولها بطرق أخرى. وسوف يكون على كل طرف متعاقد أن يقرر الحدود التي يريد في نطاقها إصدار تشريعات وطنية أو يقرر تناول المسائل بطرق أخرى.

٩٩- والاشارة الأساسية في المدونة الى التدابير التشريعية اللازمة، ترد في المادة ٤٧ التي تنص على: "يقوم كل طرف متعاقد باتخاذ ما يلزم من تدابير تشريعية وغيرها من التدابير لتنفيذ هذه الاتفاقية". وهذا يعني بوضوح أن كل طرف متعاقد سوف يتخذ ما يلزم من تدابير تشريعية أو إدارية أو قضائية لتنفيذ المدونة. ومن واجب حكومات الاطراف المتعاقدة أن تتخذ التدابير اللازمة التي تتيح للاطراف المعنية التصرف في حدود اطار المدونة. وسوف تشمل هذه التدابير إصدار تشريعات أو تعديل التشريعات القائمة ليكون للمدونة الاثر القانوني على المستوى الوطني وضمان تزويد الاجهزة التنفيذية والقضائية بالسلطات اللازمة لتنفيذ المدونة.

١٠٠- وسوف يتطلب الأمر الغاء التشريعات القائمة التي تتعارض مع المدونة أو تعديلها أو تقرير أولوية المدونة على التشريعات القائمة. وبالمثل، ينبغي من وجهة نظر القانون الدولي العام، تعديل أو الغاء الاتفاقات الثنائية فيما بين الحكومات التي تتعارض مع أحكام المدونة، الا اذا كانت قد أبديت تحفظات محددة في هذا الشأن^(١١). وينبغي لكل طرف متعاقد أن يحدد طابع التشريعات التنفيذية. ويكون الاختيار ما بين قانون أقرب الى العموم لا يتناول الا المبادئ العامة التي يمكن تطبيقها من خلال لوائح تصدر وفق ما تقتضيه حالات بعينها، أو قانون محكم الصياغة ينص على أحكام مفصلة. وربما يتوقف ذلك جزئياً على النظام القانوني الوطني والتقاليد القانونية لكل طرف متعاقد.

١٠١- ولا ينبغي عن البال في هذا الصدد ان الأرجح أن يكون هناك تنوع كبير في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد والتي تطبق عليها المدونة، مما يتطلب نهجاً مرناً في تطبيق المدونة. وقد أدرك الذين صاغوا المدونة ضرورة وجود المرونة، وأوجدوها في المدونة بكل طريقة ممكنة تقريباً. وينبغي للاطراف المتعاقدة، من خلال تشريعاتها، أن تتلافى فرض هياكل جامدة لا تتيح مجالاً لأوجه التفاوت في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد ولا تتيح امكانية تطويع تطبيق المدونة لهذه التفاوتات بغية تحقيق الاستفادة القصوى منها.

١٠٢- وفيما يلي قائمة بالمواضيع التي قد يحتاج الى معالجتها بالتشريعات الوطنية و/أو غيرها من التدابير :

نطاق تطبيق الاتفاقية ؛

تسمية السلطة المختصة أو السلطات المختصة ؛

تسمية الخطوط البحرية الوطنية ؛

الاعتراف بمنظمات الشاحنين والشاحنين ؛

النص على ايداع جميع الاتفاقات المحددة في المادة ٦ من المدونة لدى السلطة المختصة ؛

ايداع التقارير السنوية ؛

منح الصلاحية القانونية للاتحادات ومنظمات الشاحنين لأغراض تسوية النزاعات ؛

اسبقية اجراءات التوفيق على سبل الانتصاف المتاحة بموجب القوانين الوطنية ؛

تنفيذ أحكام الموفقين في المنازعات التي تحال الى التوفيق الالزامي الدولي ؛

آلية تسوية المنازعات الوطنية ؛

تسمية الاتحادات ممثلها المحليين ؛

النص على تنفيذ التعديلات على الاتفاقية بموجب المادتين ٥١ و ٥٢ ؛

نص بشأن التعيين في هيئة التوفيق .

ألف - نطاق تطبيق الاتفاقية

١٠٣- كما أشير في الفصل الأول ، لا تضم اتفاقية مدونة اتحادات الخطوط البحرية حكما محددًا ينص على نطاق تطبيق المدونة . وربما ترغب الاطراف المتعاقدة في أن تحدد بقانون نطاق تطبيق المدونة . وتجدر الإشارة في هذا الصدد ، على نحو ما سلف شرحه في الفصل الأول ، الى أن المدونة ستطبق عمليا على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات التي تخدم أراضي الاطراف المتعاقدة . وينبغي ، في اطار عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات ، تطبيق أحكام المدونة على جميع الاطراف التجارية المعنية بصرف النظر عن جنسيتها .

١٠٤- ربما تود الاطراف المتعاقدة أن تدرج في تشريعاتها الوطنية تعريف عبارة " اتحاد الخطوط البحرية " . وينبغي لها أن تسترشد بالتعريف التالي لاتحاد الخطوط البحرية الواردة في المدونة :

" مجموعة موءلفة من شركتين أو أكثر من شركات النقل المشغلة للسفن ، تقوم بخدمات النقل البحري الدولي النظامي لنقل البضائع على طريق معين أو طرق معينة ضمن حدود جغرافية محددة ، ويوجد فيما بينهما أو بينها اتفاق أو ترتيب ، مهما كانت طبيعته ، تعملان أو تعمل ضمن اطاره وفق أجور شحن موحدة أو مشتركة وأية شروط أخرى يتفق عليها فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل البحري " .

وجدير بالذكر أن أي اتفاق أو ترتيب في إطار مجموعة مؤلفة من شركتين أو أكثر من شركات النقل المشغلة للسفن ، تفي بالمعيار الأدنى المدرج في هذا التعريف سوف يشكل اتحادا للخطوط البحرية لأغراض المدونة ، بصرف النظر عن الاسم الذي يطلقه على نفسه . ويجوز النص على أن تقوم السلطة المختصة بنشر أسماء الاتحادات التي تقع في نطاق المدونة ، بالقدر الذي يهم كل طرف من الأطراف المتعاقدة . وقد تود الأطراف المتعاقدة أيضا النص صراحة على أن الخدمات المتعددة الوسائط التي توفرها الاتحادات تقع في نطاق المدونة .

١٠٥- ويجوز ، إذا أبدت الأطراف المتعاقدة تحفظات تحد من نطاق تطبيق المدونة ، أن تنعكس هذه التحفظات في التشريع الوطني .

باء - تسمية السلطات المختصة

١٠٦- تنص المدونة على بعض الوظائف التي ينبغي أن تؤول إليها سلطة مختصة تابعة للحكومة . ويبحث الفصل السادس وظائف السلطة المختصة هذه . ويرد في الجزء الأول ، الفصل الأول ، من المدونة ، تعريف السلطة المختصة بأنها " الحكومة أو هيئة مسماه من الحكومة أو بتشريع وطني لتأدية أي من المهام التي تعزوها الى تلك السلطة أحكام هذه المدونة " .

١٠٧- وتجدر الإشارة الى أنه متروك للأطراف المتعاقدة تسمية أكثر من سلطة مختصة واحدة . وربما يصبح من الضروري تسمية أكثر من سلطة مختصة واحدة اذا كانت مسؤوليات الحكومة المتعلقة بالنقل البحري موزعة بين عدة وزارات أو إدارات حكومية . وكثيرا ما يكون الحال كذلك . وعلى سبيل المثال ، قد يكون موضوع خطوط النقل البحري الوطنية منوطا بوزارة أو إدارة للنقل البحري ، أو النقل أو المواصلات ، بينما يناط موضوع مجالس الشاحنين بوزارة ، أو إدارة ، للتجارة أو الشؤون التجارية . وعند تسمية أكثر من سلطة مختصة واحدة ، ينبغي النص بوضوح على ماهية الوظيفة أو الوظائف المحددة المعزوة في أحكام هذه المدونة الى كل واحدة من هذه السلطات المختصة المسماة .

١٠٨- وإلى جانب اناطة وظائف محددة بالسلطات المختصة على نحو ما هو موصوف في المدونة ، فقد يأذن التشريع الوطني للسلطة المختصة أو السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات الادارية اللازمة لوضع أحكام المدونة موضع التنفيذ الفعلي .

جيم - تسمية خطوط البحرية الوطنية

١٠٩- يرد في الباب الاول ، الفصل الاول ، من المدونة ، التعريف التالي للخط البحري الوطني :

" الخط البحري الوطني لبلد ما هو شركة نقل مشغلة للسفن يوجد مكتب إدارتها الرئيسي وسيطرتها الفعلية في ذلك البلد ويعترف لها بصفتها هذه من سلطة مختصة في ذلك البلد أو بموجب قانون ذلك البلد .

أما الخطوط التي يمتلكها ويشغلها مشروع مشترك يضم بلدين أو أكثر وتمتلك المصالح الوطنية ، عامة و/أو خاصة ، في البلدين المعنيين أو البلدان المعنية ، نصيا

كبيراً من أسهمه ، والذي يوجد مكتب إدارته الرئيسي وسيطرته الفعلية في أحد البلديين المذكورين أو البلدان المذكورة ، فـللسلطات المختصة في تلك البلدان الاعتراف لتلك الخطوط بصفة الخط الوطني " .

١١٠- ووفقاً للتعريف الوارد أعلاه ، يمكن الاعتراف للخطوط الوطنية بهذه الصفة من سلطة مختصة في هذا البلد أو بموجب قانون هذا البلد . وقد ترغب حكومات البلدان النامية ، بدوافع اقتصادية وجيهة ، الحد من عدد الخطوط البحرية الوطنية المعترف بها لأغراض المدونة . وقد ترغب هذه الحكومات في وضع ترتيب ينيط بسلطة مختصة الاعتراف بخطوط بحرية وطنية معينة وفقاً للمعايير المقررة .

١١١- ومن المرغوب فيه النص بوضوح في التشريع الوطني أو اللوائح الوطنية على المعيار الذي ينبغي أن تستوفيه الخطوط البحرية الوطنية التي تنشأ الاعتراف بها . وفي هذا السياق ، قد ترى الحكومات أن المزايا والحقوق التي تنبع من تسمية " الخط البحري الوطني " ينبغي أن تكون متوازنة مع الالتزامات المناظرة . ومن الممكن أن تشمل هذه الالتزامات الشروط المتعلقة بتسجيل سفن الخط بموجب العلم الوطني واستخدام بحارة من مواطني البلد لضمان الممارسة الحقيقية " للسيطرة الفعلية " المشار إليها في التعريف (١٢) .

١١٢- وإلى جانب المعيار الخاص بتحديد ما إذا كان مكتب الإدارة الرئيسي للخط والسيطرة الفعلية عليه هو في ذلك البلد ، يجوز للحكومة أن تحدد بلائحة أي شروط أخرى ترى محلاً لها . ومن الممكن أن يكون هناك أيضاً نص لإضافة شروط أخرى أو حذف شروط قائمة بلوائح لاحقة تصدرها السلطة المختصة . ومن الممكن أن يكون هناك أيضاً نص على نشر أسماء الخطوط البحرية الوطنية المعترف بها .

١١٣- وقد يكون الاعتراف بالخط البحري الوطني اعترافاً عاماً لجميع اتحادات الخطوط البحرية التي تخدم عمليات النقل التي يقوم بها طرف متعاقد والتي تنطبق عليها المدونة ، أو قد يكون اعترافاً محدداً جغرافياً لاتحاد واحد أو أكثر .

١١٤- وهناك نقطة أخيرة تجدر ملاحظتها فيما يتعلق بالخطوط البحرية الوطنية ، وهي أن المدونة تشير على وجه التحديد إلى " شركة نقل مشغلة للسفن " ، ولو كان أسطولها ، وفقاً للمادة ١ ، الفقرة ٢ ، يشمل " سفن شحن مستأجرة " . وفي السياق الحالي ، حيث تتوافر لسفن الشحن الكبيرة وحدها سلامة التشغيل التجارية في بعض الطرق ، ربما يرى خط النقل البحري في بلد ما أن أفضل اختيار من الناحية التجارية هو الاقتصار على العمل كمتعهد مستأجر بحت للخلايا ، يستأجر الخلايا من خط آخر أو من رابطة (كونسورتيوم) خطوط . وربما تجد البلدان التي تواجه مثل هذه الحالة أن من المناسب النص صراحة في قانونها الوطني على أن من حق الخطوط البحرية التي تعمل بصفاتها مستأجرة للخلايا فقط ، لا سفن كاملة ، أن يعترف بها باعتبارها خطوطاً بحرية وطنية لأغراض المدونة ، ولو أن " السلطة المختصة " قد تحتاج إلى وضع بعض المعايير المحددة . وربما يكون من الملائم القيام بمشاورات ومفاوضات مع الاتحاد أو الاتحادات المعنية للوصول إلى حل مقبول في هذا الصدد .

دال - الاعتراف بمنظمات الشاحنين والشاحنين

١١٥- وفقا لأحكام المادة ١١ من المدونة ، يحق لمنظمات الشاحنين وممثلي الشاحنين ، والشاحنين حيثما أمكن عمليا ، اجراء مشاورات مع الاتحادات حول المسائل ذات النفع المشترك .

١١٦- ومع ذلك ، ففي حالة تعدد الهيئات التي تمثل الشاحنين ، وربما هيئات متخصصة تمثل مجموعات سلعية معينة ، تريد جميعها الاشتراك في المشاورات ، وكان آحاد الشاحنين يريدون أيضا الاشتراك في المشاورات ، من الممكن أن تثار مسألة الامكانية العملية . وفي مثل هذه الحالات ربما تبت الاتحادات من جانب واحد في مسألة الامكانية العملية أو غيرها فيما يتعلق بالمشاورات مع هيئات معينة للشاحنين أو آحاد الشاحنين . ومن أجل تلافي البت من جانب واحد من قبل الاتحادات ، من الممكن أن ينص التشريع الوطني على أن تسمي السلطة المختصة ذات الصلة بقرار منها منظمات الشاحنين وآحاد الشاحنين الذين يحق لهم التشاور مع الاتحادات . ومن الممكن أن تكون هناك ترتيبات ادارية لكي تتولى السلطة المختصة ذات الصلة التوفيق بين أي خلافات قد تشور بين مصالح الشاحنين المختلفة .

١١٧- وإذا تقرر ضرورة تسمية آحاد الشاحنين والهيئات الممثلة للشاحنين لأغراض التشاور بموجب المادة ١١ ، من الممكن أن تضع السلطة المختصة ذات الصلة في قرارات تصدر بموجب القانون الوطني المعيار الذي يعتمد لهذا الغرض . والبديل لذلك ، هو أن تترك التسمية بالكامل لتصرف السلطة المختصة ذات الصلة .

١١٨- وفي البلدان التي يلعب فيها وكلاء الشحن دورا هاما في توحيد أجور الشحن و/أو مناولة الشاحنات نيابة عن عدد كبير من صغار الشاحنين ، ربما تكون هناك حاجة الى النص في التشريع الوطني على أن يكون من حق وكلاء الشحن هؤلاء أن يصبحوا أعضاء في منظمات الشاحنين وأن يكون من حق رابطات وكلاء الشحن المشاركة في المشاورات مع اتحادات الخطوط .

١١٩- وفي الحالة التي تنشأ فيها منظمات شاحنين دون اقليمية هيئة اقليمية مثل اتحاد لمجالس الشاحنين ، لأغراض المشاورات مع الاتحادات على أساس اقليمي ، يستصوب النص في التشريع الوطني على أن تفوض منظمات الشاحنين الوطنية لهذه الهيئات الاقليمية الحق في التصرف نيابة عنها في المشاورات مع الاتحادات بموجب المادة ١١ من المدونة ، وعلى أن تكون الاتفاقات التي تتوصل اليها الهيئات الاقليمية مع الاتحادات ملزمة لمنظمات الشاحنين الوطنية .

١٢٠- وينبغي بالمثل عند الاقتضاء ، أن ينص التشريع الوطني صراحة على أن تشترك اللجان الاقليمية الحكومية الدولية التي تمثل عددا من الحكومات ، في المشاورات مع الاتحادات على أساس اقليمي .

هاء - ايداع اتفاقات الاتحاد لدى السلطات المختصة

١٢١- تنص المادة ٦ من المدونة على أن "توفر ، عند الطلب ، للسلطات المختصة في البلدان التي يقوم الاتحاد بعمليات النقل لها والبلدان التي تكون خطوطها البحرية أعضاء في الاتحاد ، جميع اتفاقات الاتحاد واتفاقات حقوق التجميع وحقوق الارساء والابحار والتعديلات على تلك الاتفاقات

أو الوثائق الأخرى التي لها صلة مباشرة بتلك الاتفاقات والتي تؤثر عليها " • وسوف تعكس محتويات اتفاقات الاتحاد المشار إليها أعلاه ما إذا كانت الاتحادات مطابقة أو غير مطابقة لأحكام المدونة (أنظر المادة ٢٢) • وربما ترغب حكومات الأطراف المتعاقدة أن تضمن أن هذه الاتفاقات تحتوي على جميع الأحكام المطلوبة لتنفيذ المدونة على نحو فعال وألا تحتوي على شروط تتعارض مع أحكام المدونة • وبناءً عليه من الممكن أن ينص التشريع الوطني صراحة على إيداع الاتفاقات المشار إليها في المادة ٦ لدى السلطات المختصة سواء طلب ذلك أو لم يطلب • بل ومن الممكن أن يحتوي القانون على أحكام تنص على جواز إعلان بطلان نصوص اتفاقات الاتحاد التي لا تمثل لشروط الاتفاقية بقدر تعارضها مع المدونة • ومن الممكن تطبيق نصوص مشابهة على المشاركة في عمليات النقل وترتيبات الولاء •

١٢٢- وتجدر ملاحظة أن شرط الإيداع الإلزامي لن ينطبق إلا على الاتحادات التي تخدم تجارة الطرف المتعاقد • وفي الحالة التي يكون فيها الخط البحري لطرف متعاقد عضواً في اتحاد تابع لبلد ثالث ويخدم التجارة الخارجية بين بلدين آخرين يكون طرفين متعاقدين ، ينبغي التوصل إلى اتفاق مع الاتحاد المعني لكي تحال إليه بصفة منتظمة اتفاقات الاتحاد ذات الصلة ، إذا كان ذلك مستوصفاً •

واو - إيداع التقارير السنوية

١٢٣- تنص المادة ١٠ على أن تقدم الاتحادات سنوياً إلى منظمات الشاحنين تقارير عن أنشطتها • وتقدم هذه التقارير السنوية ، عند الطلب ، إلى السلطات المختصة التابعة للبلدان التي يخدم الاتحاد المعني تجارتها • وقد تود الأطراف المتعاقدة في جعل تقديم هذه التقارير السنوية إلى السلطات المختصة إلزامياً •

١٢٤- وأما محتويات هذه التقارير السنوية فهي مسألة يتفق عليها فيما بين الاتحادات المعنية ومنظمات الشاحنين والسلطات المختصة ، مع مراعاة أحكام المادة ١٠ من المدونة •

زاي - منح الصلاحية القانونية للاتحادات ومنظمات الشاحنين

١٢٥- تنص المادة ٢٦ من المدونة على أن تقوم الأطراف المتعاقدة بمنح الاتحادات ومنظمات الشاحنين الصلاحيات الضرورية لتطبيق أحكام المدونة المتعلقة بتسوية المنازعات • وينبغي على نحو خاص أن ينص القانون الوطني على :

يجوز لأي من الاتحاد أو منظمة الشاحنين ، بصفته الجماعية ، رفع الدعوى كطرف فيها أو أن يعين كطرف في الدعوى ؛

يكون أيضاً أي إعلان موجه لاتحاد أو منظمة شاحنين بصفتهما الجماعية إعلاناً موجهاً لكل عضو في هذا الاتحاد أو في منظمة الشاحنين •

١٢٦- وفيما يتعلق بالصلاحية القانونية لمنظمات الشاحنين ، ومتى كانت منظمات الشاحنين تتمتع فعلاً بمركز قانوني اعتباري ، فلا ضرورة للقيام بأي إجراء آخر • وإذا لم يكن الأمر كذلك ،

ينبغي أن يكون هناك نص صريح في التشريع الوطني يخول منظمات الشاحنين صلاحية الدخول طرفا في الدعاوى القانونية . وربما تكون هناك حاجة الى نص آخر ينظم مسؤولية أعضاء مثل هذه المنظمات فيما يتعلق بالالتزامات التي تلتزم بها المنظمة نفسها ، وبصفة خاصة فيما يتعلق بالتكاليف الناتجة عن الدعاوى وكذلك أي غرامات أو أحكام مالية .

١٢٧- واتحادات الخطوط البحرية ، بحكم كيفية تنظيمها ، ليس لها عادة مركز قانوني اعتباري . وبناء عليه يقع على عاتق الاطراف المتعاقدة أن تخول ، بتشريع وطني ، الصلاحية القانونية للاتحادات التي تخدم تجارتها الوطنية . وسيتطلب الأمر أحكاما مشابهة للاحكام المقترحة أعلاه فيما يتعلق بمنظمات الشاحنين لجعل الالتزامات القانونية للاتحادات ملزمة بصفة جماعية لجميع الخطوط الاعضاء في اتحاد . ويجوز ، لاغراض هذا القانون ، مطالبة الاتحادات العاملة في عمليات النقل بين طرف متعاقد وأطراف متعاقدة أخرى أن تسجل أسماءها ، وعناوينها ، وقائمة بأعضائها وأسماء المسؤولين بمكاتب الاتحاد أمام سلطة مختصة معينة ، مع النص أيضا على أن تنشر السلطة المختصة هذه المعلومات .

حاء - أسبقية اجراءات التوفيق على سبل الانتصاف المتاحة بموجب القانون الوطني

١٢٨- تتيح القوانين الوطنية لمعظم البلدان سبل انتصاف لتسوية المنازعات بين الاطراف التجاريين ، ولو كان أحد الأطراف من غير مواطني البلد . وتنص المادة ٢٥ ، الفقرة ٣ من المدونة على أنه إذا بدى في دعوى التوفيق الإلزامي الدولي ، يكون لهذه الدعوى أسبقية على وسائل الانتصاف المتاحة بموجب القانون الوطني . وينبغي أن ينص التشريع الوطني بوضوح على هذه الأسبقية بمثل ما هو منصوص عليه في المادة ٢٥ ، الفقرة ٣ . وينبغي أن يشمل على نص لوقف الدعاوى الجارية بموجب القانون الوطني إذا رغب المدعى عليه في اللجوء الى اجراءات التوفيق الإلزامي الدولي . وإذا رفض أحد الاطراف توصيات الموفقين ربما يكون من المناسب ، في بعض الحالات ، اللجوء مرة أخرى الى سبل الانتصاف المتاحة في القانون الوطني وينبغي النص صراحة في التشريع على مثل هذه الحالة .

١٢٩- إذا أصدر الموفقون توصية ما حلا لنزاع ، وقبلت الاطراف المعنية تلك التوصية ، ينبغي القيام باجراءات لتنفيذ هذه التوصية . وينبغي أن يحدد التشريع الوطني المحكمة أو غيرها من السلطات المختصة التي ينبغي التقدم اليها بطلب لتنفيذ هذه التوصية . أما الاجراءات التي ينبغي اتباعها لدى تقديم هذه الطلبات ، فمن الممكن النص عليها تفصيلا في التشريع أو في قرارات لاحقة بموجب التشريع .

١٣٠- وعندما يصدر حكم توفيقى ضد اتحاد ينبغي أن يكون هناك نص قانوني لتنفيذ هذا الحكم ضد جميع اتحادات الخطوط البحرية ، بقدر نصيب كل منها في المسؤولية ، بصرف النظر عما إذا كان عضو الخط المعين هو كيان وطني تابع لطرف متعاقد أم لا .

١٣١- وينبغي أن يكون هناك أيضا نص قانوني يقضي بالاعتراف المحاكم بتوصية الموفقين أو تنفيذها إذا كان يشوبها أي من الأمور المشار إليها في الفقرات من (أ) الى (د) من المادة ٣٩ ، الفقرة ٢ ، وهي بالتحديد ، انعدام الاهلية ، التدليس ، الاكراه ، النظام العام ، أو عيب في

تشكيل مجموعة الموفقيين أو الاجراء التوفيقي • وإذا كان من الممكن فصل الجزء المشوب من التوصية كما هو منصوص عليه في المادة ٣٩ ، الفقرة ٣ ، يجوز الاعتراف بباقي التوصية وتنفيذه •

طاء - آليات تسوية المنازعات الوطنية

١٣٢- تنص المادة ٢٣ ، الفقرة ٢ ، من المدونة على أن " تجري تسوية المنازعات الناشئة بين خطوط بحرية ترفع نفس العلم ، فضلا عن المنازعات الناشئة بين منظمات تنتمي الى نفس البلد ، في اطار الولاية الوطنية لذلك البلد ، ما لم يوءد ذلك الى خلق صعوبات خطيرة في تنفيذ أحكام هذه المدونة " •

١٣٣- يجوز للاطراف المتعاقدة رهنا بالنظام القضائي السائد في البلد ، تحويل الخطوط البحرية والشاحنين ومنظمات الشاحنين الحق في اللجوء الى المحاكم الوطنية لتسوية هذه المنازعات • وينبغي أن تحدد التشريعات الوطنية أو اللوائح اللاحقة لها أنواع المنازعات التي يجوز إحالتها الى المحاكم الوطنية أو السلطات المختصة لتسويتها •

ياء - تمثيل الاتحادات محليا

١٣٤- تنص المادة ٢١ ، من المدونة على أن تقوم الاتحادات بإنشاء تمثيل محلي في كافة البلدان التي تخدمها ، الا اذا وجدت أسباب عملية تقضي بعكس ذلك فيكون التمثيل على أساس اقليمي • ونظرا لان تواجد الممثل المحلي للاتحاد سيكون ذا فائدة كبيرة في تسهيل المشاورات والاحتفاظ بعلاقات منسجمة بين الشاحنين والاتحادات ، ربما تود الاطراف المتعاقدة في بعض الحالات أن تجعل تسمية الاتحادات ممثلها المحليين اجباريا •

كاف - التعديلات على المدونة بموجب المادتين ٥١ و ٥٢

١٣٥- يجوز بموجب المادة ٥١ للاطراف المتعاقدة أن تقترح ادخال تعديلات على المدونة • ورهنا بالنظام القانوني للبلد ، ربما يشترط في هذه التعديلات المقترحة تقديمها الى الهيئة التشريعية للاحاطة أو إحالتها الى الهيئة التشريعية للموافقة عليها قبل أن تصبح ملزمة للطرف المتعاقد • وينبغي أن ينص التشريع الوطني على دراسة مثل هذه التعديلات المقترحة وفقا للممارسة التشريعية الوطنية وعلى تضمين قانون البلد التعديلات التي يتم الموافقة عليها والتي تصبح نافذة تبعا لذلك •

١٣٦- وينبغي أيضا النص على النظر في التعديلات التي تعتمد في مؤتمر استعراضي يعقد بموجب المادة ٥٢ ، وفي امكانية اعتمادها وتنفيذها •

لام - تعيين الموفقيين

١٣٧- تنص المادة ٣٠ من المدونة على انشاء هيئة دولية من الموفقيين • وتنص المادة ٣٠ ، الفقرة ٢ ، على وجه التحديد على أنه " يجوز لأي طرف متعاقد أن يعين في أي وقت أعضاء في الهيئة يصل عددهم الى ما مجموعه ١٢ عضوا ، ويقوم بتبليغ أسمائهم الى المسجل " • ومن الممكن اجراء هذه التعيينات بصورة أسرع اذا نص التشريع الوطني على سلطة مختصة تتناول هذا الموضوع •

الجزء الثاني

تطبيق أحكام المدونة ذاتها

الفصل التاسع

عضوية اتحادات الخطوط البحرية

١٣٨- في اتحادات الخطوط البحرية " المفتوحة " على غرار ما هي عليه في الولايات المتحدة ، يكفل حق الانضمام الى الاتحاد لأي خط بحري لديه القدرة والعزم على تقديم خدمة نقل بحري منتظمة ، ويقبل التقيد بالاتفاق الداخلي للاتحاد . أما في اتحادات الخطوط البحرية " المغلقة " ، فحقوق الانضمام غير مكفول ، والبت في انضمام ، أو عدم انضمام ، خط بحري جديد ، قرار يتخذه أعضاء الاتحاد مستنديين ، أو غير مستنديين ، الى مجموعة من المعايير الثابتة . ذلك أن المعايير المستخدمة في اتخاذ القرار ، ومبررات اتخاذها ، تعتبر من شئون الاتحاد الداخلية المحاطة بالسرية .

١٣٩- ولئن كان تعريف المدونة لاتحاد الخطوط البحرية لا يميز بين الاتحادات " المفتوحة " و " المغلقة " ، فهو يعنى في المقام الأول باتحادات الخطوط البحرية " المغلقة " . أما الخط البحري الوطني المكفول له حق العضوية في الاتحادات التي تخدم تجارة بلده ، فالاعتراف به مسألة تقررها السلطات الوطنية ، وتترك مسألة " القدرة والعزم " وحدها منوطة بسلطة الاتحاد . وبالتالي تكون اتحادات الخطوط البحرية " مفتوحة " لجميع الخطوط البحرية التي تتخطى حاجز الاعتراف بها كخطوط بحرية وطنية ، وتنشد القيام بعمليات النقل الوطني . وأما الخط البحري التابع لبلد ثالث ، فمعايير الانضمام مشابهة لتلك التي كانت تستخدمها اتحادات الخطوط البحرية " المغلقة " في الماضي ، مع افتراقها عنها بفارقين هامين ، هما :

نشر المعايير ؛ و

حق الاستئناف أمام محكمة مستقلة في حالة رفض الانضمام ، مع وجوب بيان أسباب الرفض .

ألف - التعاريف

١٤٠- العناصر الاساسية في تعريف المدونة للخط البحري الوطني هي :

أنه شركة نقل مشغلة للسفن ؛

يوجد مكتب ادارته الرئيسي وسيطرته الفعلية في ذلك البلد ؛ و

يعترف له بصفته هذه من السلطة المختصة في ذلك البلد أو بموجب قانون ذلك البلد .

ويذهب التعريف الى تغطية حالة المشروع المشترك ، التي قد تكون ذات أهمية في ظروف معينة ، ولكنها لا تؤثر على مبدأ التعريف . وتجدر الإشارة الى أن ملكية السفن ليست ضرورية في حد ذاتها ، حيث يكفي بشرط تشغيل السفن . وفي حالة الخط البحري الوطني الذي يقتصر على العمل كمتعهد تأجير خلايا ، فإن حق انضمامه الى اتحاد ما قد يتطلب من السلطة المختصة في ذلك البلد التفاوض على هذا الحق مع الاتحاد المعني^(١٣) .

١٤١- والشرط المتقدم على غيره في التعريف هو الاعتراف من قبل سلطة مختصة أو بموجب القانون . وبالتالي ، يناط بالقانون ذي الصلة أو بحكومة البلد ، البت في وجود مكتب الادارة الرئيسي والسيطرة الفعلية في بلد تلك الحكومة أم لا (كما يتضح من استخدام عبارة " بصفته هذه" الواردة في التعريف) . والقرار هنا ليس قرار الاتحاد . وجدير بالملاحظة في هذا السياق أنه طبقا للائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الاوروبية رقم ٩٥٤/٧٩ المؤرخة في ١٥ أيار/ مايو ١٩٧٩ ، فإنه بقدر ما يتعلق الأمر بدول الجماعة الاقتصادية الاوروبية التي تصبح أطرافا متعاقدة ، تبث الخطوط البحرية التي تحمل نفس الجنسية ، من خلال مفاوضات تجارية ، في أيها يجوز له الاشتراك كخط بحري وطني في أي اتحاد (١٤) .

١٤٢- ومن الواضح أنه يتعين على كل طرف متعاقد أن يضع ، مستعينا في ذلك بالاجراءات التي تناسبه ، الأساس القانوني للاعتراف للخطوط البحرية بصفة الخط البحري الوطني ، وللبت فـي أي عمليات نقل يحق لكل منها أن يقوم بها . ويجوز وضع معايير الاعتراف بتشريع وطني حتى يصبح الاعتراف بعد ذلك مجرد اجراء اداري بحت ، أو ترك مسألة الاعتراف منوطة بالسلطة المختصة كي تتمكن من بحث كل حالة على حدة (١٥) .

١٤٣- وتعريف المدونة للخط البحري التابع لبلد ثالث بسيط : هو شركة نقل مشغلة للسفن لا تعتبر في عملياتها بين بلدين خطا بحريا وطنيا تابعا لأي منهما . والمقصود من هذا التعريف أن أي خط بحري تابع لبلد معين ، ولا يعترف له بصفة الخط البحري الوطني - لاغراض المدونة - قانون البلد ، أو حكومة البلد ، يعتبر ، حتى في عمليات نقله تجارة البلد ، خطا بحريا تابعا لبلد ثالث .

باء - عضوية الخطوط البحرية الوطنية

١٤٤- تنص المادة ١ ، الفقرة ١ ، على انه " لأي خط وطني للنقل البحري الحق في أن يكون عضوا كاملا في اتحاد يخدم التجارة الخارجية لبلده ، رهنا بالمعايير المبينة في المادة ١ ، الفقرة ٢ . وجاء في الفقرة ٢ من المادة ١ ، ان على خط النقل البحري الذي يطلب الانضمام الى عضوية اتحاد ما تقديم ما يثبت مقدرته وعزمه على تشغيل خدمة منتظمة وكافية وفعالة على أساس طويل الأجل ، على النحو المحدد في اتفاق الاتحاد ، وقد يشمل ذلك استخدام سفن شحن مستأجرة . ويجب ملاحظة أن حق استخدام سفن مستأجرة " وفاء بالتزاماتها " منصوص عليه أيضا في المادة ٢ ، الفقرة ١١ ، وقد جاءت صياغة هذه الفقرة بشكل يوحي بقبول الاقتصار على استخدام الحمولة المستأجرة .

جيم - عضوية الخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث

١٤٥- تنص المدونة على مراعاة مجموعة مكونة من خمسة معايير ، في جملة أمور ، عند النظر في طلب العضوية المقدم من خط تابع لبلد ثالث . وترد هذه المعايير في المادة ١ ، الفقرة ٣ ، من المدونة .

١٤٦- والأمر الذي يجب ملاحظته بصفة خاصة هو الفقرة الاضافية الى المعايير والتي جاء بها أنها " لا يجوز تطبيقها على نحو يفسد تنفيذ الأحكام المتعلقة بالمشاركة في عمليات النقل" (١٦) .

ويمكن افتراض أن مغزى الفقرة الإضافية هو أنه لا يجب استخدام المعايير بطريقة تؤدي إلى استبعاد الخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث ، أو أن تجعل تمثيلها من الضعف بحيث يستحيل عليها " الحصول على جزء ذي شأن ، ٢٠ في المائة على سبيل المثال ، من ٠٠٠٠٠ حركة النقل " • وبناء عليه يمكن أن تعتبر الفقرة الإضافية بمثابة تحذير مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية من الامتناع عن السعي إلى إنهاء المنافسة داخل المجموعتين على تقاسم الأنصبه من عمليات نقل البلد بزيادة هذه الأنصبه على حساب شركات النقل التابعة لبلد ثالث •

دال - أحكام أخرى تتعلق بالانضمام

١٤٧- تنص الفقرة ٤ من المادة ١ على أن " يبت فوراً " في طلب الانضمام أو تحديد الانضمام ، مع تبليغ صاحب الطلب فوراً بالقرار المتخذ ، ويجب أن يتم هذا " خلال فترة لا تتجاوز بحال مسن ستة أشهر من تاريخ تقديم الطلب " • وفي حالة البت بالرفض ، " يبدي الاتحاد كتابة ، في الوقت ذاته ، أسباب ذلك الرفض " • وهذا الحكم هو أحد الأحكام القليلة التي استخدمت (في النص الانكليزي) الفعل الالزامي "SHALL" (بمعنى الوجوب) غير مقيد • والاطار الزمني واحد للخطوط الوطنية وخطوط البلد الثالث ، رغم أنه لا يستبعد احتمال معاملة الطلبات المقدمة من الخطوط البحرية الوطنية بسرعة أكبر ، سواء طلبات الانضمام أو تجديد الانضمام ، لأن هذه الخطوط بداهة لا بد وأن تحصل على تأييد غيرها ، ان وجدوا ، من أعضاء المجموعة نفسها في الاتحاد •

١٤٨- وتنص المادة ١ ، الفقرة ٥ ، على أنه عند النظر في طلبات الانضمام ، يأخذ الاتحاد في الحسبان الآراء التي يبديها الشاحنون ومنظمات الشاحنين " فضلا عن آراء السلطات المختصة إذا طلبت ذلك " • ولم يذكر النص شيئاً بشأن طريقة الحصول على هذه الآراء • وبذا ينبغي للسلطات المختصة أن تبت في مسألة رغبتها في ابداء آرائها بشأن قبول طلبات الانضمام من عدمه ، وهذا لا يتضمن ضرورة أن يكون للحكومة رأي في كل حالة بعينها • وإذا ما رغبت الحكومة في أن تطلب مشورتها ، فيجب أن تضمن قيام الاتحاد بوضع الأحكام الادارية لمثل هذه المشورة قبل اتخاذ القرارات •

١٤٩- وحيث أن المادة ١ ، الفقرة ٤ ، تتناول الانضمام وتجديد الانضمام معا ، فيبدو من المناسب أن ينظر اليهما معا في المادة ١-٥ • ولاسيما والارجح أن تكون لدى الشاحنين والسلطات المختصة وجهات نظر في مدى توافر أهلية العضوية لدى خط سبق أن ترك الاتحاد أو طرد منه أو يعمل من خارجه أو كعضو في اتحاد آخر يخدم عمليات نقل البلد ، أكثر من أن تكون لديهم آراء في مدى أهلية خط لم يسبق لهم التعامل معه • وعندما يدقق الاتحاد " تدقيقاً خاصاً في الظروف التي اكتتفت قيام الخط بترك الاتحاد " (المادة ١ ، الفقرة ٦) قبل البت في طلب تجديد الانضمام ، فقد يرغب الاتحاد ذاته في معرفة آراء الشاحنين والسلطات المختصة •

هاء - إجراءات الاتحاد فيما يتعلق بحالات الانضمام

١٥٠- من الواضح أن الاتحاد سيحتاج إلى النص في اتفاق انشائه على إجراء واضح لاسلوب معالجة طلبات الانضمام وتجديد الانضمام ضمن الاطار الزمني الذي تحدده المدونة • وهذا الأمر

لا يتطلب عادة الحصول على تفويض من الحكومة • ورغم ذلك فقد تهتم السلطات بالأمر ، لأربعة أسباب ، وهي :

ضمان تطابق الاتفاق في هذا الصدد مع المتطلبات المنطقية المنصوص عليها في المدونة (مادة ٢٢) ؛

التحقق من عدم تضمين أحكام لا تتفق مع أحكام المدونة المتعلقة بشركات النقل التابعة لبلد ثالث ومشاركتهم في حركة النقل ؛

ضمان النص بصورة كافية على التماس آراء الشاحنين والسلطات المختصة في مسائل الانضمام وتجديد الانضمام ؛ و

ضمان جعل الاتفاق " والوثائق الأخرى التي لها صلة مباشرة ، والتي تؤثر " على الاتفاق ، متاحة للسلطات ، (أنظر المادة ٦) •

١٥١- كما ينبغي لاتفاق الاتحاد أن ينص على أن المنازعات المتعلقة بانضمام خط ما ، سواء خط وطني أو خط تابع لبلد ثالث ، وبالطرد ، " التي لم تحل عن طريق تبادل الآراء أو طريق مفاوضات مباشرة ، تحال ، بناء على طلب أي طرف من أطراف النزاع ، الى التوفيق الإلزامي الدولي " (المادة ٢٣ ، الفقرة ٤) •

واو - الجزاءات

١٥٢- شمة مسألة محددة تتصل بالعضوية وتتعلق بوضع خط بحري يرغب في ترك الاتحاد ، أو يطرد منه • وتنص المادة ٤ ، الفقرة ١ ، على أنه من " حق " خط بحري عضو في اتحاد ما ، " رهنًا بالأحكام المتعلقة بالانسحاب والمتضمنة في مخططات التجميع و/أو ترتيبات تقاسم البضائع ، أن يضمن تحله ، دون أية جزاءات ، من شروط اتفاق الاتحاد " • وتنص المادة ٤ ، الفقرة ٢ ، أنه " بعد فترة اشعار تحدد في اتفاق الاتحاد " يجوز تعليق عضوية عضو أو طرده بسبب " عدم تقييده البين بأحكام وشروط اتفاق الاتحاد " • وتنص المادة ٤ ، الفقرة ٤ ، على أنه عند الانسحاب أو الطرد " يترتب على الخط المعني أن يسدد نصيبه من الالتزامات المالية المتبقية على الاتحاد " • وبالإضافة الى ذلك ، فالخط " لا يعفي من الالتزامات المالية المترتبة عليه بموجب اتفاق الاتحاد أو من أية التزامات مترتبة عليه تجاه الشاحنين " • وتنص المادة ١ ، الفقرة ٦ ، على أنه في حالة انسحاب خط أو تعليق عضويته أو طرده ، ثم طلبه الانضمام مجدداً ، فان ذلك الخط " يقدم ما يثبت وفاءه بالتزاماته وفقاً للمادة ٤ " •

١٥٣- ولا تنص المدونة على تغريم أو اغترام الخط عند تركه الاتحاد • كما ليس هناك شرط ما يقتضي من الخطوط أن تدفع رسم انفصال الى الاتحاد لتغطية أية تكاليف أو مصاعب تترتب على انسحابها • ورغم ذلك ، يجوز تضمين اتفاق الاتحاد مثل هذا الشرط اذا ما رغبت جميع الأطراف في ذلك ، الا أن مستوى الرسم يتعين تحديده بوضوح •

الفصل العاشر

المشاركة في عمليات النقل

١٥٤- من أهم التساؤلات التي أثارتها البلدان النامية خلال المداولات التي جرت بشأن المدونة تساؤل يتعلق بالمشاركة الفعالة لخطوطها البحرية الوطنية في الاتحادات التي تخضع تجارتها الخارجية . فكثيرا ما وجدت الخطوط الوطنية للبلدان النامية ، لدى انضمامها الى اتحاد ما ، أن أنصبة عمليات النقل التي خصصها لها أعضاء الاتحاد أقل كثيرا من أن تحقق التشغيل الاقتصادي . كما لا يوجد حكم أصيل ينص على زيادة تلك الانصبة ولم تبد أسباب لحجم الانصبة المحدود . وفي حالة تشغيل الاتحاد لمجموعة ، فإن الانضمام الى الاتحاد لم يترتب عليه تلقائيا الانضمام الى المجموعة ، وإن حدث الانضمام ، فإن نصيبها من المجموعة كان ضئيلا جدا بلا نص على زيادته . ورغم خضوع تغيير الانصبة داخل المجموعة ، مع مرور الزمن ، لمفاوضات بين أعضائها ، فإن استمرار العضو في القيام بعمليات نقل تزيد عن نصيبه ، كما يحدث بسهولة لوافد جديد كفوء خصص له نصيب صغير ، لم يعتبر بصفة عامة مبررا يدعو الى زيادة نصيب الوافد الجديد .

١٥٥- وكثيرا ما ينظر الى تقاسم عمليات نقل الاتحاد والى مسألة الانضمام الى المجموعة على أنها أمران منفصلان . ورغم ذلك ، فقد ضما في المدونة على انهما مسألة واحدة . وهذا معناه أنه إذا قام الاتحاد باتخاذ أي إجراء لتنظيم أو تحديد أنصبة الخطوط الأعضاء في مجمل عمليات النقل ، فإن المدونة تعتبر ذلك اتفاق لجميع ، أو ارساء ، أو ابحار ، أو غيرها من اتفاقات المشاركة . وبالتالي فإن هذا الفصل يعالج تلك الاتفاقات بجميع أنواعها ، رغم أن الاهتمام ينصب أساسا على مسألة تشغيل المجموعات . ولم يرد في أي موضع من المدونة تعريف للفظ " مجموعة " . ومن الأهمية بمكان التوصل الى اتفاق بين الأطراف المعنية على معنى لفظ " مجموعة " في عمليات النقل المعنية . وجدير بالملاحظة ، بطبيعة الحال ، أن الاتحاد يستطيع ، رهنا بالاتفاق المتبادل بين جميع الخطوط الأعضاء ، العمل دون أي شكل من أشكال الاتفاق على تقاسم البضائع ، وتصبح أنصبة عمليات النقل ، عندئذ ، حصصا في السوق اكتسبت بالمنافسة . وهذا يستبعد التنافس على أساس الاسعار ، حيث أن جوهر تشغيل الاتحاد هو أجور الشحن الموحدة .

ألف - مبادئ المدونة

١٥٦- تتناول المادة ٢ من المدونة المشاركة في عمليات النقل ، وهي تتضمن ١٧ فقرة . ويركز هذا الفصل على الفقرات من ١ الى ٤ ، و ١٠ ، ومن ١٢ الى ١٥ ، و ١٧ من تلك المادة . أما الفقرات من ٥ الى ٩ التي تعالج إعادة تخصيص الانصبة في البضائع وإعادة توزيعها ، فقد بحثت في الفصل الحادي عشر ، والفقرة ١١ التي تعالج استخدام السفن المستأجرة تناولها الفصل التاسع بالفعل ، أما الفقرة ١٦ التي تعالج نقل بضائع تزيد عن نصيب الخط والبضائع المرفوضة فيعالجها الفصل السادس عشر في الفقرة ٢٤٨ .

١٥٧- وتحتوي أول ثلاث فقرات من المادة نفسها على ثلاث قواعد منطبقة ، وهذه القواعد هي :
كل خط بحري ينضم الى عضوية اتحاد ما تكون له في عمليات النقل التي يغطيها الاتحاد المذكور ، حقوق ابحار وتحميل ، وحق المشاركة في المجموعة ؛

ما لم يتفق على غير ذلك اتفاقا متبادلا ، يكون تخصيص الانصبة في المجموعة وفي حقوق الارساء والابحار وفقا لمبادئ متفق عليها دوليا على نحو ما هو وارد في المادة ٢ ، الفقرة ٤ ؛ و تعتبر الخطوط البحرية الوطنية التابعة لكل بلد ، بصرف النظر عن عددها ، مجموعة واحدة من الخطوط البحرية التابعة لذلك البلد .

١٥٨- والمبدأ الواردان في المادة ٢ ، الفقرة ٤ ، اللذان يستند اليهما في تقاسم البضائع وتتعين "مراعاتهما ما لم يتفق على غير ذلك اتفاقا متبادلا" ، هما :

الحقوق المتساوية لمشاركة مجموعتي الخطوط الوطنية ؛ و

حق الخطوط التابعة لبلد ثالث في "الحصول على جزء ذي شأن ، ٢٠ في المائة على سبيل المثال" .

١٥٩- ويشير الحكم الوارد في المدونة الى "حقوق المشاركة في الشحن (وكذلك) في حجم حركة النقل" ، (المادة ٢ ، الفقرة ٤ (أ)) وقد تبين من الخبرة المكتسبة أن الشرط بقسميه ضروري لتوفير الحافز للخطوط كي :

تنقل بضائع بأرباح منخفضة ، سواء كان ذلك لانخفاض أجور الشحن أو لارتفاع تكلفة المناولة ؛ و

تمتنع عن الاخذ بتدابير لاجتذاب نصيب مبالغ فيه من البضائع الاكثر ربحية .

وليس في الشرط بقسميه ما يشكل أي عقبة تنفيذية اذا كان مخطط التجميع المتخذ قرار به مخططا مدروسا جيد التصميم .

باء - آلية تقاسم البضائع

١٦٠- لم تذكر المدونة شيئا فيما يتعلق بآلية تقاسم البضائع ، ولكن يتضح أن من الضروري اتخاذ بعض الترتيبات اذا ما تقرر العمل بمخطط لتقاسم البضائع . وثمة قراران منفصلان يتعين اتخاذهما فيما يخص العمل بمخطط لتقاسم البضائع :

نوع النظام المزمع الاخذ به ؛ و

كيفية تنفيذ شتى المهام الادارية المترتبة على ذلك .

١٦١- وفيما يتعلق بنوع النظام ، فعادة ما فضلت الاتحادات ، التي عملت بنظام لتقاسم البضائع ، نظام التقاسم اللاحق ، بينما أتبع بعض البلدان النامية في السنوات الاخيرة نظام التقاسم المسبق من خلال مخططات لتقاسم البضائع ، تشرف عليها الدولة . وربما كان جديرا بالملاحظة أن أنظمة التقاسم المسبق هذه قد وضعت قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ .

١٦٢- وفي أنظمة التقاسم اللاحق التقليدية المعمول بها في الاتحادات ، تبذل الجهود للاقتراب قدر المستطاع من الانصبة المخصصة عند التحميل ، ولكن توقع الدقة الكاملة أمر غير وارد . وتحفظ أمانة المجموعة بسجلات التحميل ، من حيث الحمولة بالأطنان وعائدات الشحن . وفي نهاية فترة محددة مسبقا ، تجري التسويات نقدا بين الخطوط ، ويدفع الذين تجاوزوا نصيبهم لمن لم يحققوا

أنصبتهم ، مخصصا من ذلك رسم مناولة موحد ، اذا كانت المجموعة تشمل كلا من الشحن وحجم حركة النقل . ومن حيث المبدأ ، تكون كل الخطوط في نفس الوضع المالي الذي كانت ستمتع به فيما لو توافرت الصحة المطلقة للمخصصات الأولية .

١٦٣- وفي حالة النظام المسبق ، يتم التحميل وفقا للالتزام قاطع بالمخصصات . ويتطلب الأمر تصميم النظام بحيث يضمن ، بمراقبة مستمرة ، احترام الانصبة المتفق عليها من البضائع حيث لا مكان لتسويات لاحقة في العوائد بين الخطوط . وبالإضافة الى صعوبة اعمال هذا النظام ، فهو غير مريح تماما للشاحنين عندما يكثر تنوع البضائع وتتباين أسعار الشحن وتكاليف المناولة ، أو عندما تتداخل خطوط عديدة . وأي نظام مسبق يستند فيه التخصيص الى الشحن وحجم حركة النقل لا يـد وأن يـؤدي الى تفاوتات . وعندما يتزايد تواتر عمليات الابحار على طريق ما ، قد تسمح المراقبة اليومية للاحصائيات بتصحيح هذه التفاوتات بحيث قد يمكن تحقيق تخصيص سليم على مدى فترة زمنية . أما على طريق تقل عليه عمليات الابحار ، فمن الصعب للغاية العمل بنظام مسبق يتناول كلا من الشحن وحجم حركة النقل . وفي ظل ظروف معينة ، يمكن تصميم مخطط يجمع بين كلا العنصرين المسبق واللاحق .

١٦٤- ويمكن في حالة المجموعة تقسيم شتى المهام الادارية المطلوب اجراؤها الى مهام تمهيدية ومهام تنفيذية . والمهام التمهيدية هي :

تحديد أنصبة المجموعات الثلاث (على سبيل المثال ٤٠ - ٢٠ - ٤٠) ؛

تحديد نصيب كل خط ؛ و

اتخاذ قرار بشأن من يتولى ادارة النظام .

جيم - تحديد الانصبة

١٦٥- يعتبر تحديد نصيب كل من المجموعات الثلاث أمرا جوهريا . والأساس فيه هو الحمولات الحالية ، ولكن يجب أن تؤخذ نوايا المستقبل في الاعتبار ، خاصة في حالة أن يكون أحد الخطيين البحريين الوطنيين ينقل بضائع أقل من الآخر . وإضافة الى ذلك ، وحتى ان لم توجد في عمليات النقل خطوط تابعة لبلد ثالث ، يجب ترك فرصة لها " للحصول على جزء ذي شأن ، ٢٠ في المائة على سبيل المثال " .

١٦٦- ولا توجد قواعد يرجع اليها في أي حالة لتحديد الصواب والخطأ . والذي ينبغي فعله هو توضيح معنى " ٢٠ في المائة على سبيل المثال " في الوضع المحدد لكل عملية نقل . وعند التطبيق ، يجب أن يراعى على الدوام اشتغال المدونة على حكم ينص على :

إعادة توزيع الانصبة اذا لم تستطع ، أو لم ترد ، مجموعة خطوط ما نقل كامل نصيبها ، (١٧) ؛ و

فترة انتقال لا تتجاوز بحال مدة عامين ، ما بين بدء ، واكتمال ، نفاذ ترتيبات تقاسم البضائع (المادة ٢ ، الفقرة ١٠) .

١٦٧- وقد تهتم السلطات المختصة في كل بلد بتقاسم أنصبة الحصص الوطنية بين الخطوط الوطنية في حال وجود أكثر من خط واحد • وهذا لا يعني أن التقسيم بين الخطوط يتم بتوجيهات من الحكومة ، وإنما يعني أن تقوم الحكومات ، التي قبلت المسؤولية عن تطبيق المدونة على عمليات نقلها والتي وضعت التشريعات التنفيذية اللازمة ، بضمان تنفيذ التقسيم على أساس منصف ، أما بمفاوضات تجارية عادية أو بأي طريقة أخرى •

دال - تحديد المسؤول عن إدارة النظام

١٦٨- ان إدارة تقاسم البضائع جزء من الهيكل الإداري العام الذي يتطلبه تنفيذ المدونة • والافتراض الضمني في المدونة موعده أن تتولى الاتحادات إدارة نظام تقاسم البضائع • ويجوز ، كبديل ، رهنا باتفاق الأطراف المعنية اتفاقا متبادلا ، أن تنشأ آلية ذات كيان خارجي ، مثل " هيئة محايدة " • ومن المهم هو أن يقوم النظام بأربعة أمور ، وهي على وجه التحديد :

أن يضمن تخصيص البضائع وفقا لقرارات السياسة العامة المتخذة ؛

وأن يفعل ذلك دون عرقلة الحركة التجارية أو ازعاجها ؛

وأن يضمن الأولوية للبضائع التي أستهبت " لأسباب تتعلق بالحصص من عملية الإبحار

التالية ، ووصولها الى وجهتها في الوقت المناسب ؛ و

أن يعمل بحد أدنى من التكاليف •

١٦٩- وفي بعض البلدان النامية ، كلفت مجالس الشاحنين بمسؤولية إدارة أنظمة تقاسم البضائع • ولكن يبدو أن اقحام هيئات مكلفة بحماية مصالح الشاحنين في الخلافات والصعوبات التي يرجح أن تكتنف تقاسم البضائع ، قد يودي في أغلب الأمر الى تنازع خطير في المصالح •

١٧٠- وكثير من اتفاقات الاتحادات أو الشحن والأسعار لا تزيد عن كونها اتفاقات إبحار وظيفتها تحديد الاسعار ، مع قيام أحد الخطوط الاعضاء بتغطية جميع النواحي الإدارية • ومثل تلك الاتحادات قد لا تكون قادرة على إدارة نظام لتقاسم البضائع • ورغم ذلك ، فإن المهام الإدارية المحددة التي تسند لها المدونة الى الاتحادات يبدو وكأنها تطالب بالحاجة الى إعادة هيكلة اتحادات كثيرة بغية تنفيذ أحكام المدونة • وعندئذ ، تستطيع إعادة الهيكلة هذه أن تشمل كذلك ترتيبات تقاسم البضائع •

هاء - أشكال أخرى لتقاسم البضائع

١٧١- يتحدث القسم الأكبر من المادة ٢ عن تقاسم البضائع في إطار مجمعة ، ولكنها أوضحت أن معايير تحديد الانصبة ومراجعتها تنطبق عندما يكون هنالك " في حالة عدم وجود مجمعة ، مع وجود اتفاق ارساء و/أو أي شكل آخر من أشكال اتفاقات تقاسم البضائع " (المادة ٢ ، الفقرة ١٢) • الا أنه ينبغي التسليم بأن التحكم في تواتر عمليات الإبحار أو عدد السفن التي يمكن ارساؤها في فترة زمنية ما ، يختلف عن التحكم الدقيق في عمليات الحمل على أساس " الشحن وحجم حركة النقل " • فمثل تلك الاتفاقات قد يتيح فرصة الحصول أو المشاركة ، ولكنها لا يمكن

أن تعطي حقوقاً في المشاركة وفقاً لصيغة رياضية • وبموجب تلك الاتفاقات ، لا يوجد عادة نظام لرصد عمليات حمل البضائع ، رغم وجود التحكم في عدد عمليات الإبحار وتواترها ، بل وأحياناً سرعة وسرعة السفن • ومن ناحية أخرى ، ففي ظل مثل تلك الاتفاقات تكون المنافسة بين الخطوط على خدمة العملاء أقوى منها في حالة اتفاقات التجميع •

١٧٢- وقد ورد نص على أنه ، في حالة عدم وجود اتفاق تجميع أو أي اتفاق آخر ، يجوز لأي من مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية أن تطلب عقد ترتيبات تجميع ، أو أن تطلب عوضاً عن ذلك تعديل عمليات الإبحار على نحو " يتيح لهذه الخطوط فرصة التمتع أساساً بذات حقوق المشاركة في عمليات النقل " التي كانت ستتمتع بها بمقتضى أحكام المادة ٢ ، الفقرة ٤ • وبيت الاتحاد في الطلب ، ولكن إذا ما اتفقت مجموعتا الخطوط البحرية الوطنية " فيكون لها صوت الأغلبية في البت في إنشاء مجمعة أو تعديل عمليات الإبحار " (المادة ٢ ، الفقرة ١٣) •

١٧٣- وفي حالة عدم الاتفاق بين مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية على التجميع ، يجوز لتلك الخطوط أن تطلب تعديل عمليات الإبحار على نحو مناسب • وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق " يعالج الخلاف وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في هذه المدونة " (المادة ٢ ، الفقرة ١٤) • وجدير بالملاحظة أنه في هذه الحالة المحددة وحدها ، عندما ينشب خلاف بين مجموعتي الخطوط الوطنية بشأن تقاسم البضائع ، نصت المدونة على دور السلطات المختصة ذات الصلة التي يجوز لها " معالجة المسألة إذا رغباً في ذلك وإعلام الأطراف المعنية بآرائهما للنظر فيها " (المادة ٢ ، الفقرة ١٤) • والافتراض عموماً هو أن مثل تلك الأمور تتولى حلها الاتحادات المعنية ضمن إطار الاتحاد • وفيما يتعلق بخطوط تابعة لبلد ثالث " يجوز لها كذلك أن تطلب قيام اتفاقات للقيام بتجميع أو إبحار " (المادة ٢ ، الفقرة ١٥) •

١٧٤- والأمور التي تناولتها بالبحث الفقرات السابقة ليست بالضرورة أمراً تهم الحكومات مباشرة ما لم ينشب خلاف بين مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية • ورغم ذلك فمن المهم أن ينص اتفاق الاتحاد على : نظام تجميع كامل ، بالإضافة إلى غير ذلك من أنواع اتفاقات تقاسم البضائع ، عند الاقتضاء •

واو - البضائع المشمولة

١٧٥- إذا وجد اتحاد لا يخضع لأحكام المدونة (وعلى سبيل المثال ، في عمليات النقل بين أطراف غير متعاقدة) ، فقد تلجأ الخطوط باتفاق متبادل إلى استبعاد أنواع معينة من البضائع من تقاسم الحمولات • وعلى سبيل المثال ، تخصص البضاعة الحكومية للخطوط الوطنية في البلدان المعنية • ومع ذلك ، ففيما يتعلق بالاتحادات التي تنطبق عليها المدونة ، يطبق تقاسم الحمولات على كل البضائع " باستثناء المعدات العسكرية لأغراض الدفاع الوطني " (المادة ٢ ، الفقرة ١٧) •

١٧٦- وكما ورد في الفصل الأول ، الفقرة ١٧ ، ينبغي ملاحظة أن عدداً من البلدان النامية يفسر تعبير " جميع السلع " في الفقرة ١٧ من المادة ٢ على أنه يشير إلى جميع حمولات السفن التي تشترك في عمليات النقل المعنية ، بما في ذلك الحمولات على متن السفن غير التابعة لاتحادات •

وحيث أن بلدانا أخرى لا تقبل هذا التفسير ، فقد يتطلب الأمر بحث الموضوع على الصعيد الدولي ، خاصة في المؤتمر الاستعراضي المزمع عقده في ١٩٨٨ •

١٧٧- كذلك فقد تترتب على الأحكام الواردة في المادة ٢ ، الفقرة ١٧ ، بعض الصعوبات
كما يتعلق بالضائع المعقب شحنها وبضائع البلدان غير الساحلية • وكما ورد الاقتراح في الفصل
الأول ، في الفقرات من ٢٢ الى ٢٤ ، فإن الخطوط البحرية الوطنية و/أو الحكومات المعنية عليها
أن تسعى لإيجاد حل لتلك الصعوبات من خلال مشاورات مع الاتحادات ذات الصلة •

الفصل الحادي عشر

اعادة تخصيص واعادة توزيع الانصبة من البضائع

ألف - أحكام المدونة

- ١٧٨- تنص المدونة في المادة ٢ على قواعد تغطي ثلاث حالات لاعادة التوزيع ، وهي :
- إذا لم توجد لأي من البلدان التي يقوم اتحاد ما بنقل تجارتها ، خطوط بحرية وطنية تشترك في نقل تلك التجارة (المادة ٢ ، الفقرة ٥) ؛ و
- إذا قررت الخطوط البحرية الوطنية التابعة لبلد ما ألا تنقل كامل نصيبها في عمليات النقل (المادة ٢ ، الفقرة ٦) ؛ و
- إذا لم يكن للبلدين خطوط بحرية وطنية تشارك في عمليات النقل (المادة ٢ ، الفقرة ٧) .
- ومع خلافات بسيطة في الصياغة في هذه الحالة أو تلك ، تنص المدونة على تقسيم عمليات النقل غير المنفذة بين الخطوط المشاركة في عمليات النقل " كل بنسبة نصيبه " ، وفي هذا الصدد ، قد يلاحظ أن المجموعة الوطنية التي لا تنقل كامل نصيبها لا يوءخذ رأيها في كيفية توزيع الجزء الذي لا تستطيع نقله .

باء - فترة الانتقال واستعراض الأنصبة

- ١٧٩- تنص المادة ٢ ، الفقرة ١٠ ، على :
- بدء تطبيق تقاسم البضائع " في أقرب وقت ممكن " ؛ و
- فترة انتقال بين تاريخ بدء تطبيق المادة وتاريخ استكمال ذلك التطبيق ، " لا تتجاوز بحال مدة عامين ، مع مراعاة الحالة المحددة لكل عملية من عمليات النقل المعنية " .
- ١٨٠- تنص المادة ٢ ، الفقرة ٩ ، على أن يقوم الاتحاد دوريا باستعراض اتفاقات تجميمع أو تقاسم عمليات النقل ، وعلى فترات ينص عليها في تلك الاتفاقات . ومن البديهي اجراء توزيع أصلي للأنصبة يغطي فترة الانتقال المتفق عليها على الأقل ، وأنه خلال تلك الفترة لا يجري استعراض .
- ١٨١- يكون الاستعراض الدوري للأنصبة " وفقا لمعايير تحدد في اتفاق الاتحاد " . ولمنممع المشاكل المتعلقة بالأنصبة القطرية الوطنية في حالة استمرار ناقل ما في شحن بضائع تقل عن نصيبه ، فقد يتطلب الامر ادراج معايير مناسبة ضمن اتفاق الاتحاد تنص على تسوية أنصبة المجموعتين الآخرين من الناقلين .

جيم - اعادة تخصيص نصيب البلد الثالث

- ١٨٢- تنص المادة ١ ، الفقرة ٣ ، على أن معايير دخول بلد ثالث " لا يجوز أن تطبق على نحو يفسد " الحكم الوارد في المادة ٢ والمتعلق بالمشاركة في عمليات النقل . وفيما يتعلق بالفقرة ٤ (ب) من المادة ٢ (التي تستخدم الفعل الانكليزي SHAIL بمعنى الوجوب) فذلك معناه بالتأكيد أنه

منذ البداية ، وحتى ان لم تشارك خطوط البلد الثالث في عمليات النقل ، يتعين ايراد حكم يتيح لتلك الخطوط " الحصول على جزء ذي شأن ، ٢٠ في المائة على سبيل المثال " من عمليات النقل . بل ولئن لم تكن تنقل بالفعل مثل ذلك الجزء ، فيجب تخصيص هذا النصيب أولا لمجموعة خطوط البلد الثالث وبعد ذلك يعاد تخصيصه بصورة مناسبة . وعند أول استعراض للأنصبة ، وفقا للمعايير المحددة في اتفاق الاتحاد ، يجوز تخفيض نصيب البلد الثالث بل والغاؤه في حالة انضمام خطوط من بلد ثالث أو لم يعمد الموجود منها بالفعل الى زيادة ما ينقله . ولكن في البداية ، يجـب الاحتفاظ " بجزء محدد ذي شأن " لخطوط البلد الثالث ، ويجب النص على تنازل مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية عن جزء من أنصبتهما ، حتى مستوى محدد ، في حالة انضمام خطوط بلد ثالث الى الاتحاد .

دال - عدم وجود خطوط وطنية في عمليات النقل

١٨٣- عندما لا يكون لبلد خطوط وطنية تشارك في عملية نقل ، يعاد توزيع أنصبة هذه الخطوط على الخطوط المشاركة في عمليات النقل كل بنسبة نصيبه . وفي حالة عدم وجود مجموعتي الخطوط الوطنية توزع أنصبتهما بين الخطوط الاعضاء المشاركة التابعة لبلد ثالث عن طريق مفاوضات تجارية تجريها هذه الخطوط فيما بينها . وينبغي ملاحظة أنه في مثل هذه الحالة لا يوجد نص بالمدونة على أن تحدد حكومة طرف متعاقد الخطوط التي تنقل حصة خطوطها الوطنية من الأنصبة .

هـ - اعادة التوزيع بالاتفاق المتبادل

١٨٤- بمجرد استكمال اجراءات التخصيص واعادة التخصيص ، " يجوز للخطوط الوطنية للنقل البحري في منطقة ما ، ٠٠٠ في أحد طرفي الطريق ٠٠٠ أن تعيد فيما بينها باتفاق متبادل توزيع الانصبة المخصصة لها من عمليات النقل " (المادة ٢ ، الفقرة ٨) . ولا تؤثر اعادة التوزيع المذكورة في التخصيصات المحددة لكل من المجموعات الثلاث على مستوى الاتحاد . ولكنها تنص على ترشيح الخدمات بمبادلات بين الخطوط ، داخل أي اتحاد يقوم بتغطية عدة بلدان في كلا طرفي الطريق . وفيما يتعلق بالبلدان التي تخدمها اتحادات تشمل خدماتها كذلك بلدانا مجاورة أخرى ، ينبغي دائما أن تراعي امكانية اعادة توزيع اقليمي لأنصبة الحمولات . ويبحث الفصل السابع نطاق التعـاون الاقليمي في هذا الاطار .

الفصل الثاني عشر

الانضباط الذاتي

ألف - أحكام الانضباط في المدونة

١٨٥- تنص المادة ٥ ، الفقرة ١ ، على أن " يقوم الاتحاد بوضع واستكمال ، قائمة توضيحية ، جامعة قدر الامكان ، بالممارسات التي تعتبر اساءة للسلوك المهني و/أو انتهاكات لاتفاق الاتحاد " كما نصت على أن ينشئ الاتحاد " جهازا فعالا للانضباط الذاتي " ، ولكن ليس ثمة توضيح لطبيعة مثل هذا الجهاز . وورد في المادة ٥ ، الفقرة ٢ ، أن الاتحادات " يحق لها أن تلقي التعاون الكامل من جانب الشاحنين ومنظمات الشاحنين في سبيل مكافحة اساءات ممارسة المهنة والانتهاكات " .

١٨٦- وأهم عناصر الانضباط الذاتي هو التعرف على اساءات ممارسة المهنة . وبينما يعتبر توفير قائمة جامعة أمرا مفيدا ، فانه يتعين الجمع بينه وبين تضمين اتفاق الاتحاد قواعد ايجابية عامة لحسن سلوك الخطوط الاعضاء ، بدءا بالحض على حسن السلوك بوجه عام . ولا يغيب عن البال أن عمل قائمة بحالات الاساءة للسلوك المهني على وجه التحديد قد ينطوي ضمنا على أي أمر غير وارد في القائمة لا يعتبر اساءة للسلوك المهني . ومع ذلك ، فاذا ما اقترنت قائمة توضيحية تشتمل على حالات الاساءة للسلوك المهني بقائمة بالقواعد الايجابية لحسن السلوك ، فسيكون تأثيرها أكبر .

١٨٧- أما العنصر الثاني من حيث الأهمية فهو الجهاز اللازم للكشف عن حالات اساءة السلوك المهني والانتهاكات والابلاغ عنها . ويتعين في الهيكل الاداري المزمع انشاؤه تطبيقا للمدونة أن يشمل الأحكام المناسبة فيما يتعلق بالانضباط الذاتي .

باء - أحكام المدونة بشأن مجازاة المخالفين

١٨٨- لأن كان الانضباط الذاتي هو الوسيلة التقليدية لتنظيم سلوك الخطوط الاعضاء ، فإن النظام والجزاءات المطبقة تفتقر تقليديا أيضا الى الشفافية . ويمكن خروج المدونة على التقليد في اصرارها على الشفافية . وترد في المادة ٥ ثلاثة أحكام هامة في هذا الشأن .

١٨٩- تنص الفقرة ١ (أ) من المادة ٥ على تحديد الجزاءات على أن تكون " على نحو يتناسب مع " خطورة اساءات ممارسات المهنة والانتهاكات المعنية . ويلى ذلك النص في الفقرة الفرعية (ب) على " دراسة واستعراض غير متحيز للأحكام الصادرة في الشكاوى " من قبل " شخص أو هيئة لا صلة له أو لها بأي خط بحري عضو في الاتحاد أو بفروع هذا الخط " . وشمول " الفروع " في الفقرة الفرعية (ب) أمر هام يتعين التمسك به في أي استنساخ لهذا الحكم ضمن اتفاق اتحاد ما . وثالثا ، تنص الفقرة الفرعية (ج) على ابلاغ السلطات المختصة عن الظروف المحيطة بأي شكوى والاجراء المتخذ بشأنها .

١٩٠- ويجوز احوالة المنازعات المتعلقة بطرد خط عضو في الاتحاد الى توفير الزامي دولسي (المادة ٢٣ ، الفقرة ٤) ، أما المنازعات الأخرى ، فتتص الفقره ١ (ب) من المادة ٥ على " دراسة واستعراض غير متحييز " من قبل شخص أو هيئة لا صلة له أو لها بأي خط بحري عضو في الاتحاد • ومن المستصوب أن تتفق السلطات المختصة مع الاتحادات على طرائق هذا الاستعراض غير المتحييز ، وعلى طرائق الابلاغ عن الاجراءات المتخذة التي نصت عليها الفقره ١ (ج) من المادة ٥ •

الفصل الثالث عشر

المشاورات

ألف - أحكام المدونة

- ١٩١- اصرارا من المدونة على تعزيز اجراءات التشاور وجعلها أكثر فعالية ، فهي تضيف على النظام الصبغة المؤسسية وتجعل اللجوء الى آلية التشاور الزاميا لجميع الأطراف • وتبدأ الفقرة ١ من المادة ١١ بالعبارة الآتية : " تجرى مشاوير حول المسائل ذات النفع المشترك • • • " • وتجري هذه المشاوير كلما طلبتها مجموعة من مجموعات الأطراف المذكورة ، والتي تضم اتحادات الخطوط البحرية ومنظمات الشاحنين وممثلي الشاحنين ، والشاحنين حيثما أمكن عمليا •
- ١٩٢- ويكرس هذا الفصل لأربعة مواضيع تظهر في المادة ١١ :

أهداف التشاور ؛

دور الحكومة ؛

الأطراف ذات الصلة ؛ و

الترتيبات الهيكلية •

باء - أهداف التشاور

- ١٩٣- تنص الفقرتان ٢ و ٣ من المادة ١١ على مجموعة شاملة من المسائل التي يمكن أن تكون موضوع تشاور • وهي كلها مواضيع ذات صلة بالتكاليف وكفاءة خدمات الخطوط المنتظمة والتي تعتبر أيضا سببا متكررا للمنازعات بين اتحادات الخطوط البحرية والشاحنين • ومن الممكن زيادة قائمة المواضيع المعروضة في المادة ١١ باتفاق متبادل بين الأطراف المعنية ، فضلا عن زيادتها بطلب من السلطات المختصة •

١٩٤- وتنص الفقرة ٦ من المادة ١١ على أن الأطراف في التشاور :

تبذل قصاراها لتوفير المعلومات ذات الصلة ، ولعقد مناقشات في الوقت المناسب ، ولتوضيح المسائل ،

وتراعي الأطراف المشتركة في ذلك آراء ومشاكل بعضها البعض ، " من أجل التماس حلول للقضايا المعنية " و " في سبيل الوصول الى اتفاق يتماشى مع امكاناتها التجارية " •

- ١٩٥- وفي حالة الفشل في التوصل الى اتفاق ، برغم جهود جميع الاطراف ، تنص المدونة على قيام اتحاد الخطوط البحرية باتخاذ القرار ، رهنا بالتماس التوفيق الالزامي الدولي • وتحتوي الفقرة ٤ من المادة ٢٣ ، التي تتضمن قائمة بفئات المنازعات التي يجوز احالتها الى التوفيق الالزامي الدولي ، على أربعة مواضيع تعتبر مسائل جوهرية تتصل بالعلاقات بين اتحاد الخطوط البحرية والشاحن • وهذه المواضيع هي :

الزيادة العامة في أجور الشحن ؛

الرسوم الاضافية ؛

حدوث تغيرات في أجور الشحن أو فرض عامل لتسوية العملة بسبب تغير سعر الصرف ؛ و

شكل اتفاقات الولاء المقترحة وبنودها •

١٩٦- وأما في حالة المواضيع الأخرى التي قد تكون موضوع تشاور ، وهي المدرجة في الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ١١ ، فإذا لم يكن هناك اتفاق بعد تبادل الآراء فليس هناك حق محدد للتجاء الى التوفيق الإلزامي الدولي من قبل الشاحنين ضد قرار اتحاد الخطوط البحرية • ومن المرغوب أن تقوم السلطات المختصة ، بالاشتراك مع اتحادات الخطوط البحرية ومنظمات الشاحنين ، باستكشاف امكانيات الاستفادة من التوفيق المحلي فيما يتعلق بالمنازعات التي لا تحال الى التوفيق الإلزامي الدولي وفيما يتعلق بالمنازعات التي تحال الى التوفيق الإلزامي الدولي سواء بسواء •

١٩٧- وفي هذا الصدد ، يتعين ملاحظة أن القرار ٣ ، المرفق بالمدونة ، يطلب من المؤتمر الاستعراضي " أن ينظر على أساس الأولوية في موضوع التوفيق المحلي ، آخذاً في الاعتبار الآراء التي أعربت عنها الاطراف المتعاقدة في الاتفاقية حول ما اذا كان عدم وجود التوفيق المحلي قد أعاق التسوية الفعالة للمنازعات أم لا ، وإذا كان الأمر كذلك ، فأى المواضيع هي التي ستعتبر مواضيع مناسبة للتوفيق المحلي وما هي الاجراءات التي ينبغي أن تطبق لحل هذه المنازعات " •

جيم - دور الحكومة

١٩٨- تنص الفقرة ١ من المادة ١١ على أنه " يحق للسلطات المختصة ، عند الطلب ، أن تشارك مشاركة كاملة في المشاورات ، ولكن هذا لا يعني أن تؤدي دوراً في اتخاذ القرارات " •

١٩٩- وحتى اذا كانت السلطات المختصة لا تقوم بدور في اتخاذ القرار ، بحكم وضعها ، كما جاء شرحه في الفصل السادس ، فهي تستطيع رغم ذلك أن تلعب دوراً مؤثراً في تشكيل المقررات النهائية في المشاورات • كما نوقشت في الفصل السادس بعض الأمور المتعلقة بالمشاورات والتي قد تشجع السلطات المختصة في معالجتها مع اتحادات الخطوط البحرية •

دال - الأطراف ذات الصلة

٢٠٠- تحدد الفقرة ١ من المادة ١١ أن تجري المشاورات " بين الاتحادات ، ومنظمات الشاحنين ، وممثلي الشاحنين ، وحيثما أمكن عملياً مع الشاحنين ، بشأن المسائل التي يجوز للسلطة المختصة أن تختارها لهذا الغرض اذا رغبت في ذلك " • وقد تطلب هذه الأطراف المشاورات • ويحسب للسلطات المختصة ، عند الطلب ، أن تشارك في المشاورات ، ولكن لا تطلب عقدها •

٢٠١- وليس واضحاً المعنى الدقيق الذي يستفاد من الجملة الأولى من الفقرة ١ من المادة ١١ ، لاسيما حول الجهة التي تقرر طابع الامكان العملي لاشراك اتحاد الشاحنين في المشاورات • ففي حالة عدم تدخل السلطة المختصة في هذا الموضوع ، قد يقوم اتحاد الخطوط البحرية من جانب واحد بتقرير أي من الشاحنين أو منظمات الشاحنين يحق له الاشتراك في المشاورات • وبناء على ذلك ،

قد تتفق السلطات المختصة مع اتحادات الخطوط البحرية على أي الشاحنين أو منظمات الشاحنين يحق له الاشتراك كيما لا يثور لبس في المستقبل • وعلى سبيل المثال ، قد يتقرر أن حق الاشتراك في المشاورات يقتصر على منظمات الشاحنين أو آحاد الشاحنين التي تعترف بها السلطات المختصة • ومن الممكن وضع معايير محددة لهذا الاعتراف (١٨) .

٢٠٢- ومع ذلك ، ينبغي ملاحظة أنه فيما يتعلق بمواضيع محددة معينة ، يمكن الاستعانة بمشتركين إضافيين كالخبراء التقنيين في جانب المشاورات المتعلقة بالشاحنين • فمثلا ، قد يفيد تمثيل سلطات الميناء فيما يتعلق ببعض المواضيع ، بينما يمكن بالنسبة لمواضيع أخرى حضور ممثلين عن الجمارك • وفي حالة البلدان غير الساحلية ، ورهنا بترتيبات العبور ، من الممكن أيضا حضور ممثلين لبلد العبور ولسلطات العبور ، ان وجد أي منهما • ومن المحتمل أن تنشأ الحاجة الى اشارة اشتراك هذه الأطراف والموافقة عليه مقدما مع اتحاد الخطوط البحرية •

هـ - الترتيبات الهيكلية

٢٠٣- قد تشمل ، وان لم تقتصر ، الترتيبات المطلوبة للمشاورات ، على ترتيبات مع خطوط الاتحادات البحرية حول مكان الاجتماعات والمواضيع المماثلة • وفي هذا الصدد ، يلزم أيضا تضمين ذلك أية ترتيبات تنشأ عن التعاون الاقليمي ، وعلى سبيل المثال ، المشاورات الاقليمية المتعلقة بمواضيع معينة بدلا من المشاورات الوطنية •

٢٠٤- ومن المطلوب وجود ترتيبات أخرى لتغطية جانب المشاورات المتعلقة بالشاحنين وتعتبر ذات صلة بكل من الاشتراك في اجراءات التشاور والاعداد للمشاورات • وقد تكون الهياكل المطلوبة اقليمية ووطنية على السواء ، بقدر ما تكون المشاورات على أساس اقليمي • ولئن كانت الهياكل الواردة أدناه مدرجة على أنها هياكل وطنية ، فلا ينبغي التغاضي عن استصواب التعاون الاقليمي •

٢٠٥- وفيما يلي الهياكل المطلوبة في جانب الشاحنين :

هيئات الشاحنين المسماة وآحاد الشاحنين المأذون لهم في الاشتراك في المشاورات ؛

قنوات الاتصالات واللجان الفرعية المحلية التي يمكن من خلالها استخلاص آراء الشاحنين حول المسائل المنتظر اثارها في المشاورات ، بالإضافة الى آراء الشاحنين حول المسائل ذات الاهتمام والتي قد يقتضي الأمر ادراجها في جدول أعمال المشاورات ؛

وحدة بحث أجور الشحن ، أو هيئة أخرى ملائمة ، لانشاء وتسيير مصرف بيانات يستطيع تقديم معلومات تحليلية شاملة ومستكملة حول جميع المسائل ذات الصلة بالمشاورات ؛ و

وحدة ، سواء كانت جزءا من وحدة بحث أجور الشحن أو داخل مجلس الشاحنين وتعمل باشتراك وثيق مع وحدة بحث أجور الشحن ، وتكون قادرة على تقديم الأوراق الموجزة الضرورية في جميع جلسات المشاورات ، فضلا عن تقارير دورية بشأن الأمور التي تهم الشاحنين •

٢٠٦- ومن المطلوب التركيز على الاهمية الحيوية لتوفير البيانات المستكملة الى جانب اجراء المشاورات المتعلقة بالشاحنين • فاذا كان ممثلو الشاحنين مزودين احصائيا على نحو غير كاف وتم اطلاعهم بملخصات غير كافية للمناقشة مع ممثلي اتحاد الخطوط البحرية ، فلا خيار لهم بحكم

الظروف الا قبول البيانات المقدمة من الاتحادات دون أن تتوفر لهم أية امكانية لفحصها ، وقد يضطروا بالاضافة الى ذلك الى قبول تفسير الاتحاد لتلك البيانات أيضا • واذا ما أريد الافسادة الكاملة من تطبيق المدونة ، فينبغي لمنظمات الشاحنين والسلطات المختصة الاضطلاع بمهمة مراعاة تزويد ممثليهم في جميع المشاورات ، لاسيما المشاورات المتعلقة بالمسائل المتصلة بأسعار الشحن ، على نحو سليم بالملخصات والمعلومات • ويعتبر هذا المجال من المجالات التي يستطيع أن يفيد فيها التعاون الاقليمي فوائد جمة (١٩) .

الفصل الرابع عشر

جوانب السياسة العامة في مسائل أجور الشحن

٢٠٧- تعكف المدونة ، في أحكامها المتعلقة بمسائل أجور الشحن ، على حل بعض مسائل محددة أهمها ما يأتي :

الافتقار الى اجراءات محددة للمشاورات قبل وضع التغييرات في أسعار الشحن موضع التنفيذ ،

انعدام أية معايير منشورة لتحديد أجور الشحن ،

الافتقار الى المعلومات المتعلقة بعوامل الإيرادات والتكاليف التي يستند اليها طلب زيادة أجور الشحن ،

مهل الاخطار بزيادة أجور الشحن واستقرار أجور الشحن ، و

هيكل تعريفات اتحاد الخطوط البحرية والسرية فيما يتعلق بأجور الشحن •

٢٠٨- ولقد تم تناول مسألة المشاورات بين الشاحنين واتحادات الخطوط البحرية في الفصل الثالث عشر • وفحصت الاجراءات المحددة التي تتخذ فيما يتعلق بالزيادات العامة في أجور الشحن والرسوم الاضافية ، الخ ، في الفصل الخامس عشر ، وأما هذا الفصل فيتناول جوانب معينة للسياسة العامة فيما يتعلق بمسائل أجور الشحن •

ألف - معايير المدونة لتحديد أجور الشحن

٢٠٩- ترد في المادة ١٢ ، مع "فقرة استهلالية" ، المعايير الثلاثة التي تؤخذ في الاعتبار عند تحديد أجور الشحن •

٢١٠- وفي "الفقرة الاستهلالية" ، فإن عبارة " ما لم ينص على خلاف ذلك " فيما يتعلق بتطبيق المعايير ، تحتاج الى توضيح • فإذا كان باستطاعة اتحاد الخطوط البحرية ادراج حكم من جانب واحد لالغاء المعايير أو استبدال غيرها بها ، فعندئذ تصبح المعايير الواردة في المدونة غير ذات صلة • وينبغي التوصل الى اتفاق مع اتحاد الخطوط البحرية على أنه لا يجوز له ذلك الا باتفاق بين الاتحاد والشاحنين •

٢١١- ويعتبر المعيار الأول واضحاً • والنص الكامل هو : " تحدد أجور الشحن عند أدنى مستوى ممكن من الناحية التجارية وتسمح لأصحاب السفن بربح معقول " • ويسمح هذا المعيار بربح معقول ولكنه لا يضمنه ، وفي واقع الأمر وأثناء المداولات حول المدونة تم استبدال كلمة " تضمن " بكلمة " تسمح " ، الأمر الذي يدل بوضوح على أن استخدام هذه الكلمة ليس من قبيل المصادفة • ما هي الفترة التي سيسمح خلالها لملاك السفن بالحصول على ربح معقول ؟ لا شيء مذكور في المدونة ، الا أن التفسير المعتاد لهذا المفهوم في العلاقات التجارية هو أن مستوى الربح ينبغي أن يكون عبارة عن متوسط يؤخذ على مدى فترة عدة سنوات • فإذا ما أصبح ذلك مقبولا فان شرط الجدوى التجارية فـي

حاجة الى أن ينظر اليه بنفس الطريقة • ومن الأمور الأساسية ترابط الآفاق الزمنية في كلا جانبي المعيار •

٢١٢- ان وحدة بحث أجور الشحن ، أو غيرها من الهيئات التي تقدم المعلومات لاستخدامها في مشاورات أجور الشحن ، عند نظرها في معقولية ، أو بعبارة أخرى ، مستوى الربح المكتسب ، ينبغي لها أن تدرك دائما أن تقرير المحاسب ، أي كان ، انما تقتصر شهادته على مستوى التكاليف الفعلية الناشئة خلال فترة المحاسبة موضع النظر وعلى الزيادة / والنقص مقارنين بالفترة السابقة • ولن يتطرق الى مسائل ما إذا كانت زيادات التكلفة المسجلة حتمية ولا الى ما اذا كان من الممكن ، بفرض حتميتها ، استيعابها أو استعاضتها • واذن يتعين توفر هذه المعلومات من جانب الشاحنين أثناء المشاورات ، وهي المعلومات التي تتضمن الحاجة الى تجميع وبحث للبيانات على نحو منظم •

٢١٣- وهناك نقطة أخيرة تتعلق بالمعيار الأول وهي انها تمثل رأيا يفرط في تبسيط مسألة تحديد أجور الشحن وقد يكون من الصعب في الواقع وجود جدول واحد لأجور الشحن يستطيع الوفاء بهذا المعيار • ومع ذلك ، كلما كان جدول أجور الشحن أبسط بحيث يحد من الممايزة بين المنتجات ، وكلما قل عدد أوجه التفاوت في أجور الشحن ، قلت التباين الممكن وجودها فيه • ولذلك ، قد تود مجالس الشاحنين والحكومات أن تشرع مع الاتحاد في تناول مسألة أحكام الفقرة ٢ من المادة ١٣ ، والسعي الى تبسيط تعريف الاتحاد •

٢١٤- ويشتمل المعيار الثاني على عاملين غير متصلين • وأول هذين العاملين يعتبر صعبا وهاما على السواء • فهو يتعلق باحتساب التكاليف التشغيلية للاتحاد • وينص المعيار على أنه " تقيم تكلفة عمليات الاتحاد ، كقاعدة عامة ، على أساس رحلة الذهاب والاياب التي تقوم بها السفن مع حساب رحلتي الذهاب والاياب ككل واحد • وينظر الى رحلتي الذهاب والاياب كل على حدة اذا وجد ما يدعو لذلك " • وهكذا ، وبالرغم من استخدام كلمة "SHALL" (التي تعني الوجوب) ، توجد مرونة كبيرة تتيح مراعاة الظروف المحددة التي تكتنف عملية نقل بعينها •

٢١٥- ويظهر مفهوم رحلة الذهاب والاياب في المدونة لكي يضمن للشاحنين معرفة كيفية تخصيص التكاليف ، بما في ذلك التكاليف الثابتة ، بين شتى أجزاء الرحلة ولتأكيد أن أسعار الشحن في مرحلة واحدة من الرحلة لا يتم تشيبتها بمعزل عن أسعار الشحن في المرحلة الاخرى • وقد يكون من المطلوب وجود ترتيبات خاصة فيما يتعلق بالتكلفة المخصصة بين شتى أجزاء الرحلة في حالة الخدمات حول العالم التي تعتبر عملية في اتجاه واحد فقط •

٢١٦- وينص العامل الثاني من المعيار الثاني على : " ويجب أن تراعى عند احتساب أجور الشحن ... طبيعة البضائع ، والعلاقة بين وزن البضاعة وحجمها بالإضافة الى قيمة البضائع " • ولا توجد مشكلة حول هذا الموضوع ، اذ تقوم الاتحادات بذلك الآن •

٢١٧- ويشير المعيار الثالث الى أجور الشحن التشجيعية ، والتي سوف تناقش في الفصل الخامس عشر •

باء - المعلومات المتعلقة بالتكاليف والايادات

٢١٨- من أجل التعامل مع المشكلات التي يسببها للشاحنين ، في المشاورات المتعلقة بأجور الشحن ، نقص المعلومات عن التكاليف والايادات ، تنص المدونة على أنه " يجوز للاتحاد ، من باب التعجيل بالمشاورات ، أو بناء على طلب أي من الأطراف ، أن يقدم ، حيثما أمكن عملياً ، وقبل بدء المشاورات بفترة معقولة ، تقريراً الى الأطراف المشتركة ، من محاسبين مستقلين من ذوي السمعة الحسنة ، يتضمن تحليلاً اجمالياً للبيانات المتعلقة بالتكاليف والايادات ذات الصلة والتي توجب في رأي الاتحاد زيادة في أجور الشحن ، وذلك عند موافقة الأطراف التي طلبت هذا التحليل على قبوله كأساس من أسس المشاورات " (المادة ١٤ ، الفقرة ٣) .

٢١٩- وتوجد عدة نقاط جوهرية تلاحظ في هذا النص :

تتلقى جميع الأطراف التي يحق لها الاشتراك في المشاورات التقرير الذي يعده المحاسبون المستقلون ،

تلقى التقرير " قبل بدء المشاورات بفترة معقولة " : ومن شأن ذلك أن يضمن وجود التقرير بين أيدي الشاحنين في الوقت المناسب لكي يقوم محاسبوهم بتحليله تحليلاً كاملاً قبل المشاورات ، ان معنى التحليل الاجمالي في حاجة الى تحديد واضح وينبغي الاتفاق مع الاتحاد على عناصره الرئيسية ، و

ان الاتحاد هو الذي ينتقي من التكاليف والايادات الارقام التي توجب في رأيه زيادة أجور الشحن ، وان كان ذلك بالطبع أمر يمكن التفاوض عليه مع الاتحاد .

٢٢٠- وفيما يتعلق بالتقرير نفسه ، فسوف يحتوي بالضرورة على الكثير من الافتراضات الضمنية المتعلقة بالطريقة التي تتم بها معالجة شتى البنود ، بما في ذلك توزيع التكاليف الثابتة وغيرها من التكاليف على مختلف مراحل رحلة الذهاب والاياب والعمر الاقتصادي المقدر للسفن المستخدمة في حساب تكلفة الاستهلاك . وفيما يتعلق بهذه النقطة الأخيرة ، من المحتمل أن يستخدم المحاسبون القواعد التي تضعها السلطات الضريبية لحساب الاستهلاك ، وقد لا يتفق ذلك مع الحقائق الاقتصادية . وقد يحتاج مجلس الشاحنين الى تقرير يضعه محاسبوه هم لتوضيح الافتراضات الضمنية الكامنة وراء الحسابات والمخصصات . ومن شأن ذلك أن يتسبب في مشكلتين هما :

ان اعداد هذا التقرير يستغرق وقتاً ، وببساطة لا يسمح الجدول الزمني للمدونة بالوقت الكافي لاجراء مشاورات حول الزيادة العامة في أجور الشحن ، و

تعتبر التقارير التي يقوم باعدادها محاسبون مستقلون من ذوي السمعة الحسنة مكلفة جداً . والأنسب أن تقوم بهذه المهمة وحدة بحث أجور الشحن التي يشكلها مجلس الشاحنين أو الحكومة أو باشتراكهما معا .

٢٢١- ولكي يكون للتحليل الاجمالي مغزى ، ينبغي أن يتسع لترجيح بيانات التكلفة لشتى الخطوط بقدر اشتراكها في حركة الاتحاد . وكلما زاد تعقد الطرق التجارية لبعض الخطوط وزاد عدد الخطوط في الاتحاد ، يتزايد تعقد مجمل هذه الممارسة . كما وتوجد كذلك مشاكل أخرى تتعلق بتحليلات التكلفة الاجمالية :

تفاوت التكاليف حول المتوسط ،

المدى الذي يتعين عنده الزيادة في التكاليف أن تؤدي الى زيادة في الأسعار ، أو تستوعبها ، أو تستعيضها ، أو شتى انماط أو إجراءات التشغيل ،

المدى الذي تستطيع عنده الخطوط البحرية ذات الدخل المنخفض توسيع عملياتها لتحل محل الخطوط البحرية ذات التكاليف المرتفعة دون أن تتسبب هي ذاتها في تزايد التكاليف ، مفهوم التغيرات في متوسط التكلفة واليرادات على مدى فترة من الزمن والفترات الزمنية ذات الصلة التي يتعين مراعاتها •

٢٢٢- وقد كان من شأن العادات التي تكونت على مر السنين ان اكسبت اتحادات الخطوط البحرية بدرجة كبيرة عقلية التسعير الهامشي ، وان كان ذلك اليوم أقل وضوحاً عن ذي قبل • ولهذه العقلية خطورتها في الموقف الاحتكاري لسببين اثنين :

حيثما ينظر الى الربح على انه اضافة نسبة مئوية الى التكاليف ، فان من شأن ارتفاع التكاليف أن يزيد من الارباح بدلا من أن يقللها ، و قد تولى أهمية غير كافية للبحث عن طرق تحول دون تمخض الزيادات في أسعار المدخلات عن زيادات في أسعار المخرجات •

جيم - مهل الاشعار بزيادة أجور الشحن واستقرار أجور الشحن

٢٢٣- " يعطي الاتحاد اشعارا قبل فترة لا تقل عن ١٥٠ يوما ، أو حسب العرف الاقليمي و/أو الاتفاق المعقود ، ••• ، بعزيمة على تطبيق زيادة عامة في أجور الشحن ••• " (الفقرة ١ من المادة ١٤) • وحيث أن هناك اشارة واضحة الى العرف الاقليمي و/أو الاتفاق المعقود ، فينبغي معالجة مسألة مهلة الاشعار المطلوب اعتمادها في كل حركة نقل معالجة واضحة عن طريق منظمات الشاحن والحكومات مع الاتحادات • وتعتبر الفترة المقترحة في المدونة طويلة حين تقاس بالممارسة السابقة ، والتي كانت عموما بحد أقصى قدره ٩٠ يوما • وقد لا توافق الاتحادات بسهولة على أي تمديد لهذه الفترة وقد تسعى الى استبقاء الممارسات الجارية وبمهلة اشعار لا تزيد على ٩٠ يوما •

٢٢٤- وترتبط مسألة استقرار أجور الشحن ارتباطا وثيقا بمسألة الاشعار • وتنص الفقرة ٩ من المادة ١٤ على انه " ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك بين الاطراف المعنية خلال المشاورات يجب أن تنقضي عشرة أشهر على الأقل بين تاريخ نفاذ زيادة عامة واحدة في أجور الشحن وتاريخ الاشعار ••• " • وتحديد مهلة الاشعار بخمسة أشهر ، يترتب عليه تجميد في أجور الشحن مدته ١٥ شهرا ، " على أن تؤخذ دوما في الاعتبار القواعد المتعلقة بالرسوم الاضافية وبتعديل أجور الشحن في ضوء التقلبات في أسعار صرف العملات الاجنبية " • واذا ما تم الاتفاق على أن تكون مهلة الاشعار أقل من ١٥٠ يوما ، فسوف تكون فترة التجميد بالمقابل أقصر •

٢٢٥- وقد نص على فترة تجميد أجور الشحن بواقع ١٥ شهرا بناء على طلب البلدان النامية التي كانت تساورها مشاعر القلق لحماية اقتصاداتها الهشة من الآثار المعاكسة لتكرار الزيادات في أجور الشحن على صافي حصائل صادراتها • ومع ذلك ، فلن يجد التجميد قبولا كبيرا لدى الاتحادات وقد

يشجع التعويل المفرط على الرسوم الاضافية كوسيلة لضمان زيادة ايرادات أعضاء الاتحاد • وقد يكون من شأن اللجوء الى الرسوم الاضافية أن يحرم البلدان النامية من استقرار اجور الشحن الذى تطلبه • وزيادة على ذلك ، فالارجح أن زيادة أجور الشحن المطلوبة لتغطية فترة أطول في المستقبل قد تكون أعلى من الزيادة المقصودة لتغطية فترة أقصر •

دال - هيكل تعريفات اتحاد الخطوط البحرية والسرية فيما يتعلق بأسعار الشحن

٢٢٦- أشير بالفعل في الفقرة ٢١٤ أعلاه الى تبسيط تعريفات الاتحاد • وتنص المادة ٩ على أنه " تتاح عند الطلب التعريفات والشروط والانظمة ذات الصلة وأية تعديلات عليها للشاحنين وللمنظمات الشاحنين والاطراف المعنية الاخرى بتكلفة معقولة ، ويتاح الاطلاع عليها في مكاتب الخطوط البحرية ووكلائها " • وقد ترغب السلطات المختصة ومنظمات الشاحنين في تسجيل طلب دائم بهذا المعنى لدى الاتحادات • كما يجوز ادراج وحدة بحث أجور الشحن في قائمة الذين يحق لهم تلقي الوثائق •

الفصل الخامس عشر

الجوانب الاجرائية لمقترحات زيادة أجور الشحن والرسوم الاضافية وأجور الشحن التشجيعية

٢٢٧- نوقشت في الفصل السابق أهم مسائل السياسة العامة المثارة في المواد ١٤ و ١٥ و ١٦ و ١٧ مثل تقرير المحاسبين المستقلين وتجميد أجور الشحن • ويتناول هذا الفصل الجوانب الاجرائية لهذه المواد •

ألف - الزيادات العامة في أجور الشحن

٢٢٨- هناك موضوعان في المادة ١٤ جديران باهتمام خاص ، وهما الجدول الزمني الموضوع ومسألة زيادات أجور شحن المنتجات الرئيسية •

٢٢٩- يرد الجدول الزمني المقترح للاجراءات في المدونة كالاتي :

يعطي الاتحاد اشعارا قبل فترة لا تقل عن ١٥٠ يوما بالزيادة المقترحة (الفقرة ١ من المادة ١٤) ،

يجوز طلب اجراء مشاورات حول هذا الاقتراح خلال فترة متفق عليها (الفقرة ٢ من المادة ١٤) ، المفروض ألا تتجاوز ٣٠ يوما ،

تبدأ هذه المشاورات خلال ٣٠ يوما (الفقرة ٢ من المادة ١٤) ،

إذا تم التوصل الى اتفاق في المشاورات ، أي اذا قبل الشاحنون مقترحات الاتحاد ، سواء عدلتها المشاورات أم لا ، تصبح الزيادة نافذة المفعول بعد فترة الاشعار الاصلية بمدة ١٥٠ يوما (الفقرة ٤ من المادة ١٤) ، و

إذا لم يتم التوصل الى اتفاق خلال ٣٠ يوما تلي اعطاء الاشعار ، يعرض الأمر فوراً على التوفيق الالزامي الدولي (الفقرة ٥ من المادة ١٤) •

٢٣٠- والمشكلة في الجدول الزمني المذكور أعلاه واضحة • إذ يسمح للشاحنين بطلب المشاورات في فترة غير محددة بعد تسلم الاخطار بالزيادة • وهذه المشاورات " سوف يشرع فيها ••• خلال فترة منصوص عليها لا تتجاوز ٣٠ يوما ، " (الفقرة ٢ من المادة ١٤) • والمفروض أن تبدأ فترة الـ ٣٠ يوما هذه بعد تسلم الاشعار • واذ ينبغي السماح بفترة من الوقت للاعداد للمشاروات ، وقد يشمل اعداد تقرير من محاسبين مستقلين ويديره الشاحنون ، فان فترة الـ ٣٠ يوما المسموح بها في المدونة من تاريخ اعطاء الاشعار ابتداء وحتى عرض الموضوع على التوفيق الالزامي الدولي في حالة الفشل في الاتفاق (كما تنص عليه الفقرة ٥ من المادة ١٤) تبدو فترة غير كافية البتة • وتوجد هنا صعوبة واضحة سوف يتعين حلها بمفاوضات مع الاتحادات •

٢٣١- وربما أمكن الاتفاق مع الاتحادات على اتباع الاجراءات التالية في حالة الزيادات العامة في أجور الشحن :

يرفق الاتحاد ، بأشعار ال ١٥٠ يوما ، اقتراحا لمشاورات على أساس وطني أو اقليمي ، حسب الاقتضاء ، تعقد خلال فترة زمنية متفق عليها تلي استلام الأشعار ، وفي جميع الاحوال لا تقل هذه الفترة عن ٣٠ يوما ،

يسلم تقرير المحاسبين المستقلين المتعلق بأوضاع تكاليف وإيرادات الاتحاد الى مجلس الشانين أو هيئة أخرى تعين لتلقي الأشعار في نفس وقت اعطاء الأشعار ، ويكون ذلك جزءا من وظيفة الممثل الوطني أو الاقليمي للاتحاد ،

ولمجلس الشانين ، في حالة قبول اقتراح زيادة أجور الشحن بعد دراسته ، اخطار الاتحاد بأنه لا حاجة لاجراء مشاورات حول الموضوع ،

إذا وجبت المشاورات ، تعقد خلال الفترة المتفق عليها ،

إذا لم تسفر المشاورات عن اتفاق ، يعرض الأمر على التوفيق الالزامي الدولي أو يخضع لشكل آخر متفق عليه من اجراءات تسوية المنازعات خلال فترة قصوى معقولة يمكن الاتفاق عليها ، ١٤ يوما ، على سبيل المثال ، تلي انتهاء فترة المشاورات •

٢٣٢- وجدير بالملاحظة أن الفقرة ٨ من المادة ١٤ تنص على انه اذا كانت تجارة بلد ما ، التي تنقلها الخطوط البحرية الاعضاء في اتحاد ما ، تتألف " الى حد كبير من احدى السلع الأساسية أو عدد قليل منها " ، تعامل أية زيادة في أجرة شحن احدى هذه السلع على أنها زيادة عامة في أجرة الشحن وبالتالي تصبح خاضعة لأحكام المادة ١٤ ككل •

باء - أجور شحن الاصناف السلعية الجديدة

٢٣٣- لا تشمل المدونة على اجراءات لتحديد أجور شحن الاصناف السلعية الجديدة ، أو لتخفيض أجرة الشحن بالنسبة لمنتج سلعي بذاته • ولدى أغلب الاتحادات اجراءات لمعالجة الطلبات التي يتقدم بها الشانون بشأن هذه المواضيع ، غير أن تلك الاجراءات معرضة لنقدين اثنين :

بالنسبة للمنتجات الجديدة ، يتكرر اللجوء الى تطبيق أجور شحن مرتفعة على البضائع العامة ، وهو أمر لا يتفق مع استمرار الشحنات وقد يعوق نمو التجارة في الصنف السلعي المعني ، و

عادة ما تكون الاجراءات القائمة بطيئة وتتطلب الرجوع الى المركز الرئيسي للاتحاد ، بينما قد يكون في وسع ممثلي الاتحاد المحليين اتخاذ قرارات مؤقتة ، تسري لمدة ٩٠ يوما ، بتطبيق أجرة الشحن المناسبة في فئة معينة •

٢٣٤- وجدير بالملاحظة في هذا الصدد أن طلب أجرة شحن في فئة معينة لصنف سلعي جديد ليس طلبا بالتماس المساعدة ، وانما هو طلب لا ينبغي تعويقه بفرض أجرة شحن في البداية تزيد على أجرة الشحن في المدى الطويل • ورغم أن المسائل المثارة في هذه الفقرة لا تتناولها المدونة ، فهي مسائل لها أهميتها في عمليات الاتحاد الذي يخدم حركة نقل معينة ومن الممكن اثارها على نحو ملائم مع الاتحادات بغية ادراجها حسب الاقتضاء في اتفاق الاتحاد •

جيم - أجور الشحن التشجيعية

٢٣٥- تنص المادة ١٥ على معلومات معينة يقدمها - الى الاتحاد - الشاحن الذي يلتزم أجورا تشجيعية لشحن الصادرات غير التقليدية • ويتعين التفرقة بين الصادرات غير التقليدية التي تلتزم بها أجور شحن تشجيعية وبين الصنف السلعي الجديد الذي تلتزم له أجرة شحن في فئة معينة • يجوز منح أجور شحن منخفضة بوجه خاص خلال فترة استهلاكية لمساعدة المنتجات الجديدة على الرسوخ في السوق • ودائما ما تكون أجور الشحن التشجيعية لفترة محددة المدة وتمثل مشاركة من الاتحاد في خفض تكاليف طرح المنتجات الجديدة في السوق • والمناشدة المعقودة على الاتحاد بأن يساعد المصدرين هي على المدى الطويل في صالح الاتحاد الذي سوف يستفيد ، بعد فترة ترويج ناجحة ، من تزايد الشحنات بأجور شحن مجزية •

٢٣٦- والمعلومات المطلوب تقديمها محددة بعبارة " كافة المعلومات اللازمة والمعقولة التي نبرر الحاجة ٠٠٠ " (الفقرة ٢ من المادة ١٥) • وينبغي للاتحاد ، في الوثيقة التي يتعين عليه عداها لبيان المعلومات المتعلقة بالاجراءات المطلوب اتباعها في تقديم طلب أجور شحن تشجيعية (الفقرة ٤ من المادة ١٥) ، أن يحدد أيضا المعلومات التي يعتبرها ضرورية ومعقولة لهذا الطلب •

٢٣٧- وقد تود الحكومات تناول معالجة مسألة أجور الشحن التشجيعية مع الاتحادات والاتفاق على أن يعد طلب المعلومات بالتشاور مع السلطة المختصة • وهذا ضروري لضمان عدم لجوء اتحاد قائم في بلد متقدم الى مطالبة مصدر صغير في بلد نام بتقديم نفس القدر من المعلومات التي يسوغ لشركة كبيرة في بلد متقدم استطاعة تقديمها •

ال - الرسوم الاضافية

٢٣٨- " تعتبر الرسوم الاضافية التي يفرضها اتحاد ما لتغطية زيادات مفاجئة أو غير عادية تطرأ على التكاليف أو خسائر في الإيرادات ، رسوما مؤقتة " (الفقرة ١ من المادة ١٦) • وتنص المادة ١٥ على اعطاء اشعار بتوجه النية الى فرض رسوم اضافية وعلى اجراء مشاورات ، ولكن لا يسمح الا بفترة ١٥ يوما للتوصل الى اتفاق قبل احالة الموضوع الى آلية تسوية المنازعات المنصوص عليها في المدونة • وتنص الفقرة ٤ من المادة ٢٣ على أنه يجوز احالة المنازعات المتعلقة بالرسوم الاضافية الى التوفيق الالزامي الدولي • ومن الواضح أن تدبيرا تفرضه حالة عاجلة لا يجوز تأخيرها في انتظار ما تسفر عنه اجراءات التوفيق ، ولذلك ورد النص على فرض الرسم الاضافي اذا ما ظل النزاع قائما دون حل لفترة ٣٠ يوما تلي اعطاء الاشعار •

٢٣٩- وينبغي لمنظمات الشاحنين والاتحادات أن تتفق على الصيغ التي تستخدم في فرض عملة الرسوم الاضافية عن فروق العملة وعلى المبادئ التوجيهية التي تستعمل في الرصد الدوري لهذه الرسوم الاضافية • وللرسوم الاضافية عن فروق العملة صيغ راسخة تستخدمها الاتحادات استخداما واسع الانتشار ، ويجوز اختيار الصيغة الملائمة من بينها ، واذا دعا الأمر يجوز تكييفها لتناسب مع الاحتياجات المحددة لاتحاد الخطوط البحرية المعني • وينبغي النص على استعراض دوري لهذه

الصيغ ، بما في ذلك فترات الأساس وقاعدة أسعار الصرف وتكوين العملات ذات الصلة • كما يجوز الاتفاق على صيغة واجراء ملائمين فيما يتعلق بالرسوم الاضافية لناقلات الوقود^(٢٠) ، وبالمثل يجوز الاتفاق على مبادئ فيما يتعلق بفرض ورصد الرسوم الاضافية عن اكتظاظ الموانئ^(٢١) .

الفصل السادس عشر

قضايا أخرى

٢٤٠- بالإضافة الى القضايا التي بحثت قبلا ، ثمة في المدونة عدد من النقاط الاخرى قد تحتاج من الحكومات أو منظمات الشاحنين أو الخطوط البحرية الوطنية ، حسب الاقتضاء ، الى بحثها مع الاتحادات التي تخدم تجاراتها :

اجراءات اتخاذ القرارات ؛

ترتيبات الولاء ؛

الاعفاء ؛

التقارير السنوية ؛

كفاية الخدمة ؛ و

التمثيل •

وترد مناقشة هذه المواضيع الستة في هذا الفصل •

ألف - اجراءات اتخاذ القرارات

٢٤١- تتناول المادة ٣ من المدونة هذا الموضوع ، وحيث أن الاجراءات المزمع وضعها سوف تدرج في اتفاق الاتحاد ، فسوف تنشأ الحاجة الى دراستها لضمان اتفاقها مع المدونة • والنقاط الجديدة بالملاحظة هي ما يأتي :

تقوم الاجراءات " على أساس التساوي بين جميع الخطوط ذات العضوية الكاملة " ،

تحدد المسائل التي يبت فيها بالاجماع ، و

لا يجوز اتخاذ قرار بشأن مسألة تتعلق بعمليات النقل بين بلدين دون موافقة الخطوط

البحرية الوطنية لهذين البلدين •

٢٤٢- والمألوف أن يكون للبلدان النامية خط واحد يخدم حركة نقل معينة ، بينما قد يكون للشريك التجاري في بلد متقدم عدة خطوط تتناول نفس حجم حركة النقل ، ومن الأمور الهامة ضمان ألا تطغى في الامور الاساسية أصوات خطوط الشركاء التجاريين ، الأكثر عددا ، على أصوات الخطوط الوطنية بمفردها •

٢٤٣- كذلك فان المسائل المتعلقة بعمليات النقل بين بلدين وهي المسائل التي تحتاج القرارات التي تتخذ بشأنها موافقة كلا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ، مسائل يتعين تحديدها والاتفاق عليها •

باء - ترتيبات الولاء

٢٤٤- ابتكرت الاتحادات ترتيبات الولاء كي تضمن أن الشاحنين لن يلجأوا الى الافادة من رخص الاسعار التي تعرضها خطوط من خارج الاتحادات ، وانما سيؤثرون الناقلين الاعضاء في الاتحاد • ويتضاءل شيئا فشيئا اعتماد الاتحادات على عقود الولاء أو الاخلاص • ومع ذلك ، وحيث أن المدونة تجيز صراحة استمرار هذه الترتيبات (الفقرة ١ من المادة ٧) فهي في حاجة الى النظر •

٢٤٥- وتنص المادة ٧ على أن " توضع هذه الاتفاقيات على أساس نظام التعاقد أو أي نظام آخر يتسم أيضا بالشرعية " • وتوجد في الواقع ثلاثة أشكال مطبقة من روابط الولاء ، وهي نظام الخصم الموئجل ونظام العقد ونظام العقد ثنائي السعر • وبناء على نظام الخصم الموئجل ، كما يوحي اسمه ، لا يدفع الخصم في مقابل الولاء في وقت الشحن وانما يحتجزه الاتحاد ويدفعه فيما بعد • ويعتبر هذا النظام ، من وجهة نظر الشاحنين ، شكلا غير مرض تماما من روابط الولاء ، والافضل أن يقوم الولاء على أساس أحد الشكلين الآخرين اللذين يدفع فيهما الخصم فورا •

٢٤٦- وقد تسعى الحكومات أو منظمات الشاحنين الى استبعاد نظام الخصم الموئجل كليا من عمليات نقلها • واذن ينحصر الخيار بين نظام العقد ونظام السعر الثنائي • ويتعين تسوية الشروط الدقيقة بين الاتحادات وبين الشاحنين •

جيم - الاعفاء

٢٤٧- تتناول المادة ٨ الاعفاء ، أي الاذن الممنوح للشاحنين في الافادة من فرص النقل البحري على خطوط ملاحية من خارج الاتحادات دون أن يعتبر ذلك خرقا لعقد الولاء • ويكون الاتحاد على استعداد لذلك عندما لا توجد سفن للاتحاد تبحر خلال فترة متفق عليها في الجدول الزمني أو ، رغم وجود سفينة مبحرة على الجدول ، اذا كانت السفينة سوف تصل الى وجهتها متأخرة جدا فلا تستطيع تلبية احتياجات الشاحنين ، وعلى سبيل المثال ، بسبب عدد المواني الوسيطة التي ستتوقف فيها • ومن الامور الهامة ، عند وضع اتفاق الاتحاد ، مراعاة ادراج النصوص الملائمة بشأن هذا الموضوع • وينبغي ادراك أن الاعفاء يعتبر مسألة مشيرة للنزاع لأن الشاحنين قد يسيئوا استعماله عن طريق تعمد احتجاز الشاحنات • ولذلك ، يتعين أن تكون الأحكام الفعلية المزمع وضعها صارمة بما فيه الكفاية لحماية الاتحاد من اساءة استعمال الشاحنين وفي الوقت نفسه توفر المرونة الكافية بما يضمن للشاحنين ألا يفقدوا اسواقهم بسبب عدم توفر سفن الاتحاد في الوقت المطلوب •

٢٤٨- ويجب أيضا ملاحظة الفقرة ١٦ من المادة ٢ التي تتناول الحالات التي يقوم فيها عضو ما بفرض البضاعة لأي سبب • ولا يعتبر ذلك ، على وجه التحديد ، موضوع اعفاء ، إذ يتوخى النص بقاء البضائع داخل الاتحاد • وحيثما وجد تجميع فمن الأمور الهامة أن يغطي اتفاق التجميع هذا الموضوع • وعلى وجه الخصوص ، يتعين السماح في اتفاق التجميع بالمرونة الواجبة بشأن النقل الزائد بما يضمن للبضائع المرفوضة أن تنقل دون تأخير •

دال - التقارير السنوية

٢٤٩- يعتبر محتوى التقرير السنوي الذي سوف يقدمه الاتحاد بموجب المادة ١٠ موضوعا ملائما للمناقشة أيضا • اذ ينبغي الاتفاق منذ البداية على أن السلطات المختصة سوف تتسلم التقرير على نحو دوري دون التقدم بطلب محدد في كل سنة • وتنشأ الحاجة الى بذل كل جهد ممكن لضمان شمولية التقرير قدر الامكان • ومع ذلك يتعين مراعاة ما يأتي :

يكون تعميم التقرير على نحو لا يجعله حاويا معلومات يسوغ اعتبارها في حكم المعلومات ذات الطابع السري تجاريا ، و

ليست الاتحادات عموما في مركز يسمح لها بجمع ونشر المعلومات ذات الاهتمام الاقتصادي

• العام

هاء - كفاية الخدمة

٢٥٠- تفرض المادة ١٩ من المدونة واجبا محددا على الاتحادات بأن " تتخذ التدابير الضرورية والمناسبة الكفيلة بقيام الخطوط الاعضاء فيها بتوفير خدمة منتظمة ووافية وفعالة ، ومتواترة بالقدر المطلوب ، في الطرق التي تعمل فيها " • ومن الواضح ، ولكي يتحقق الالتزام بأحكام المدونة ، يتعين ألا تقتصر مراقبة الاتحاد لانشطة خطوطها الاعضاء على مجرد الكشف عن سوء الممارسات والانتهاكات ، وأن تهتم بنوعية الخدمة •

٢٥١- كما تغطي المادة ١٩ امكانيات ترشيد الخدمات لزيادة الكفاءة وخفض التكاليف • ولقد أظهرت التجربة امكان تحقيق مكاسب اقتصادية هامة من خلال ترشيد النقل البحري • وقد ترغب الحكومات ومنظمات الشاحنين في اشارة هذه المسألة مع الاتحادات والاضطلاع بدراسة في المجال المتاح للترشيد في عمليات النقل المعنية •

واو - تمثيل الاتحاد

٢٥٢- " يكون للاتحادات تمثيل محلي في كافة البلدان التي تخدمها ، الا اذا وجدت أسباب عملية تقضي بعكس ذلك ، فيكون التمثيل على أساس اقليمي " (المادة ٢١) • ويعمل الممثل في البلد بمثابة قناة اتصال بين الشاحنين والاتحاد وقد يفوضه الاتحاد في سلطات اتخاذ القرارات اذا ما ارتأى الاتحاد ذلك مناسبا •

٢٥٣- وقد ترغب الحكومات في التركيز على نقطتين في هذا الصدد ، وهما :

لا ينبغي أن يكون الممثل المحلي أو الاقليمي وكيلا ملاحيا. نظرا للتضارب الاصيل في المصالح ، وان جاز للممثل تمثيل أكثر من اتحاد واحد ، و

ينبغي تفويض الممثل قدرا كافيا من السلطات ، ينص عليها تحديدا في اتفاق الاتحاد (٢٢) •

٢٥٤- ويتعين أيضا في هذا الصدد ملاحظة المادة ٢٠ المتعلقة بموقع مقر الاتحاد •

الفصل السابع عشر

محتويات اتفاقات الاتحاد - قائمة مرجعية

٢٥٥- كان من شأن دراسة المسائل التي أثارها تطبيق المدونة ، والواردة في الفصلين التاسع والسادس عشر ، ان حددت عددا من النقاط يتعين أن تشملها اتفاقات الاتحاد . وفي أغلب الحالات قد لا تظهر هذه النقاط في المدونة كنقاط محددة يتعين تضمينها اتفاقات الاتحاد وإنما نقاط يقتضي الأمر ، كما شرح في الفصول السابقة ، ادراجها أو توضيحها في اتفاقات الاتحاد ، وذلك لضمان تطبيق المدونة تطبيقا فعالا .

٢٥٦- وليست القائمة المرجعية الواردة في الفقرة التالية قائمة مستوعبة للمواضيع التي ينبغي أن تشمل عليها اتفاقات الاتحاد . بل ستكون الحكومات والاتحادات والشاحنون في حاجة الى دراسة المدونة بعناية للبت في أي النقاط الأخرى يتعين ادراجها ترتيبا على أحكام بذاتها في المدونة وأي النقاط الأخرى ، ان وجدت ، تود هي ادراجها ، ولو لم ينص عليها حكم في المدونة أو لم تقترح في هذا الدليل .

٢٥٧- وفيما يلي الاشارات المحددة في هذا الدليل الى النقاط التي يرى أنه ينبغي تضمينها في اتفاق الاتحاد :

وضع معايير لتعريف " خدمة منتظمة وكافية وذات كفاءة " - أنظر الفقرة ١٤٤ من الفصل التاسع ،

اجراءات معالجة طلبات الانضمام وتجديد الانضمام ، بما في ذلك النص على التماس آراء الشاحنين والسلطات المختصة - أنظر الفقرة ١٤٨ من الفصل التاسع ،

امكانية وجود رسوم انفصال عند خروج خط ما من الاتحاد - انظر الفقرة ١٥٣ من الفصل التاسع ،

تعريف المجموعة ، والنص عليها - أنظر الفقرة ١٥٥ من الفصل العاشر ،

ادارة تقاسم البضائع - أنظر الفقرات ١٦٠ الى ١٦٤ و ١٦٨ الى ١٧٠ من الفصل العاشر ،

معايير تحديد الانصبة من البضائع - أنظر الفقرات ١٥٧ الى ١٥٩ و ١٦٥ الى ١٦٧ من الفصل العاشر ،

اجراءات اتخاذ القرارات ، لاسيما فيما يتعلق بوضع التصويت للخط البحري الوطني الواحد - أنظر الفقرات ٢٤١ الى ٢٤٣ من الفصل السادس عشر .

أحكام الانضباط الذاتي ، لاسيما قواعد حسن السلوك - أنظر الفقرات ١٨٥ الى ١٩٠ من الفصل الثاني عشر ،

الاطراف التي يحق لها طلب الاشتراك في المشاورات - أنظر الفقرات ٢٠٠ الى ٢٠٢ من الفصل الثالث عشر ،

الجدول الزمني المتعلق بالزيادات العامة في أجور الشحن - أنظر الفقرات ٢٢٩ الى ٢٣١ من الفصل الخامس عشر ،

اجراءات وضع أجور شحن محددة للاصناف السلعية الجديدة - أنظر الفقرتين ٢٣٣ و ٢٣٤ من الفصل الخامس عشر ،

وثيقة بيان الاجراءات والمعلومات فيما يتعلق بأجور الشحن التشجيعية - أنظر الفقرات ٢٣٥ الى ٢٣٧ من الفصل الخامس عشر ،

اجراءات للحصول على الاعفاء ومعالجة البضائع المرفوضة - أنظر الفقرتين ٢٤٧ و ٢٤٨ من الفصل السادس عشر ،

تمثيل الاتحاد - أنظر الفقرتين ٢٥٢ و ٢٥٣ من الفصل السادس عشر .

٢٥٨- وهناك مسائل أخرى أثيرت في الفصول السابقة قد يحتاج بشأنها الى اتفاق بين الحكومة والاتحاد بغية توفير ضمانات كافية للحكومة بشأن تطبيق المدونة تطبيقا فعالا ، وحماية المصالح الوطنية في حركة النقل المعنية . ومن الممكن تناول هذه المسائل في التشريع الوطني ذي الصلة أو غيره من الصكوك القانونية التي تتناول تطبيق المدونة ، ولكن ربما تكون أنسب الطرق لتناول هذه المسائل هي تناولها في مذكرة تفاهم يتفق عليها بين السلطات المختصة والاتحاد . وتتعلق هذه المسائل بالآتي :

منظمات الشاحنين والشاحنون الذين يحق لهم الاشتراك في المشاورات - أنظر الفقرة ٢٠١ من الفصل الثالث عشر ،

معايير تحديد أجور الشحن - أنظر الفقرات ٢٠٩ الى ٢١٧ من الفصل الرابع عشر ،

تقييم مستوى تكاليف الاتحاد - أنظر الفقرات ٢١٨ الى ٢٢٢ من الفصل الرابع عشر ،

تجميد أجور الشحن - أنظر الفقرتين ٢٢٤ و ٢٢٥ من الفصل الرابع عشر ،

الاجراءات المتعلقة بالزيادات العامة في أجور الشحن - أنظر الفقرات ٢٢٨ الى ٢٣٢ من الفصل الخامس عشر ،

صيغ ومبادئ الرسوم الاضافية - أنظر الفقرتين ٢٣٨ و ٢٣٩ من الفصل الخامس عشر ،

الاستعراض غير المتحيز والتوفيق المحلي - أنظر الفقرة ١٩٠ من الفصل الثاني عشر والفقرة ١٩٦ من الفصل الثالث عشر .

الحواشي

- (١) تجرى المداوولات والمفاوضات داخل الأونكتاد على أساس نظام المجموعات الاقليمية المكونة من أربعة تجمعات قطرية أساسية :
- المجموعة باء - بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة
- مجموعة ال ٧٧ - البلدان النامية
- المجموعة دال - البلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية
- الصين
- (٢) الحمولة ذات الصلة تعتبر تلك الواردة في سجل اللويدز للنقل البحري ، الجدول الاحصائية لعام ١٩٧٣ ، الجدول ٢ " تحليل الاساطيل العالمية حسب الانواع الرئيسية " ، فيما يتعلق بالبضائع العامة (بما في ذلك الركاب/ البضاعة) والسفن وسفن الحاويات (المقسمة بالكامل الى خلايا) باستثناء الاسطول الاحتياطي للولايات المتحدة فضلا عن اسطولي الولايات المتحدة وكندا في البحيرات العظمى .
- (٣) أنظر قرار الجمعية العامة ٣٦/٣٥ .
- (٤) للاطلاع على مناقشة مفصلة ، أنظر " أنشطة الاونكتاد في ميدان النقل البحري " (TD/278) ، جنيف ، ١٩٨٣ .
- (٥) للاطلاع على التدابير التشريعية التي يتعين اتخاذها فيما يتعلق بتعريف مصطلح " اتحاد الخطوط البحرية " كما هو مستخدم في المدونة ، أنظر الفصل الثامن .
- (٦) للاطلاع على مناقشة الخطوط غير المنتسبة الى اتحادات ، أنظر الفصل الثالث .
- (٧) مستنسخة في المرفق الخامس .
- (٨) ترد مستنسخة بالمرفق الرابع قائمة بالتحفظات والاعلانات التي تقدمت بها الأطراف المتعاقدة .
- (٩) أنظر الفقرة ٢١ من الفصل الأول .
- (١٠) الوثيقة TD/CODE/13 ، صفحة ٨٦ ، (من النص الانكليزي) .
- (١١) بشأن هذا الموضوع ، أنظر أيضا الفصل الثالث .
- (١٢) صيغت بالتفصيل في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن ، والتي اعتمدها مؤتمر المفوضين في ٧ شباط/ فبراير ١٩٨٦ ، الشروط التي تنطبق على تسجيل السفن تحسب العلم الوطني . وقد ورد النص الكامل للاتفاقية في الوثيقة TD/RS/CONF/23 ، التي يمكن الحصول عليها بطلب يقدم الى أمانة الأونكتاد .
- (١٣) أنظر أيضا الفصل الثامن ، الفقرة ١١٤ .

- (١٤) أنظر المادة ٢ - ١ من لائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الأوروبية رقم ٧٩/٩٥٤ ،
المستنسخة في المرفق الخامس •
- (١٥) أنظر أيضا الفصل الثامن ، الفقرات من ١١٠ الى ١١٤ •
- (١٦) أنظر أيضا الفصل العاشر ، الفقرتين ١٦٥ و ١٦٦ ، والفصل الحادي عشر ،
الفقرة ١٨٢ •
- (١٧) أنظر الفصل الحادي عشر •
- (١٨) أنظر في هذا الصدد الفقرات ١١٥ الى ١٢٠ من الفصل الثامن •
- (١٩) للاطلاع على منشور مفيد بشأن انشاء وأعمال مجالس الشاحنين ووحدات اختبار
النقل البحري ، أنظر " حماية مصالح الشاحنين - مبادئ توجيهية للبلدان النامية " (الوثيقة
١٧٦/٤.٤/٤٠٤/٤٠٤) ، وهي متاحة لدى أمانة الأونكتاد عند طلبها •
- (٢٠) بحثت مسألة الرسوم الاضافية لاتحادات الخطوط البحرية في تقرير للأونكتاد
عنوانه " الصيغ و الطرق المستخدمة في حساب وتطبيق الرسوم الاضافية لاتحادات الخطوط البحرية "
(٢٦٥/٤.٤/٤٠٤/٤٠٤) • وهذا التقرير متاح لدى أمانة الأونكتاد عند طلبه •
- (٢١) ترد دراسة الرسوم الاضافية لاكتظاظ المواني في تقرير الاونكتاد " تنمية وتحسين
المواني-رسوم اضافية لاكتظاظ المواني : المبادئ الاساسية " (٢٧٩/٤.٤/٤٠٤/٤٠٤) • ويمكن الاطلاع
على هذا التقرير أيضا لدى أمانة الاونكتاد عند طلبه •
- (٢٢) أنظر أيضا الفقرة ١٣٥ من الفصل الثامن •

المرفق الاول

اتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية*

الصفحة

٧٢	 الغايات والمبادئ
	<u>الفصل</u>
٧٢	 الأول - تعاريف
٧٤	 الثاني - العلاقات بين الخطوط الأعضاء
٧٩	 الثالث - العلاقات بين الشاحنين
٨٢	 الرابع - أجور الشحن
٨٧	 الخامس - مسائل أخرى
٨٨	 السادس - أحكام تسوية المنازعات وآلياتها
٨٨	 ألف - أحكام عامة
٩١	 باء - التوفيق الالزامي الدولي
٩٨	 جيم - الجهاز المؤسسي
٩٩	 السابع - أحكام ختامة
١٠٢	 مرفق الاتفاقية : نموذج القواعد الاجرائية للتوفيق الالزامي الدولي

المرفق الاول

اتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية

الغايات والمبادئ

ان الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية ،

اذ ترغب في تحسين نظام اتحادات الخطوط البحرية ،
وان تدرك الحاجة الى وجود مدونة مقبولة عالميا لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،
وان تأخذ في الحسبان الحاجات والمشاكل الخاصة التي تواجهها البلدان النامية فيما يتعلق
بأنشطة اتحادات الخطوط البحرية التي تخدم تجارتها الخارجية ،

وان تتفق على أن تعكس المدونة الغايات الجوهرية والمبادئ الأساسية التالية :

- (أ) الغاية المتمثلة في تسهيل التوسع المنتظم للتجارة العالمية المنقولة بحرا ؛
 - (ب) الغاية المتمثلة في الحفز على ايجاد خدمات منتظمة وفعالة للخطوط البحرية على نحو يكفي احتياجات التجارة المعنية ؛
 - (ج) الغاية المتمثلة في كفالة التوازن بين مصالح موردي خدمات خطوط النقل البحري ومستعملها ؛
 - (د) المبدأ القاضي بآلا تنطوي ممارسات الاتحادات على أي تمييز ضد ملاك السفن ، أو الشاحنين ، أو التجارة الخارجية ، في أي بلد ؛
 - (هـ) المبدأ القاضي بأن تعقد الاتحادات مشاورات هادفة مع منظمات الشاحنين ، وممثلي الشاحنين ، والشاحنين أنفسهم ، حول المسائل ذات الاهتمام المشترك ، مع مشاركة السلطات المختصة ، اذا طلبت ذلك ، في تلك المشاورات ؛
 - (و) المبدأ القاضي بأن توفر الاتحادات للأطراف المهمة المعلومات ذات الصلة بأنشطتها التي تهتم تلك الأطراف وبأن تنشر معلومات ذات مغزى عن أنشطتها ؛
- قد اتفقت على ما يلي :

الجزء الاول

الفصل الاول

تعاريف

اتحاد الخطوط البحرية أو الاتحاد

مجموعة مؤلفة من شركتين أو أكثر من شركات النقل المشغلة للسفن ، تقوم بخدمات النقل البحري الدولي النظامي لنقل البضائع عن طريق معين أو طرف معينة ضمن حدود جغرافية محددة ،

ويوجد فيما بينهما أو بينها اتفاق أو ترتيب ، مهما كانت طبيعته ، تعملان أو تعمل ضمن اطاره وفق أجور شحن موحدة أو مشتركة وأية شروط أخرى يتفق عليها فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل البحري .

الخط البحري الوطني

الخط البحري الوطني لبلد ما هو شركة نقل مشغلة للسفن يوجد مكتب إدارتها الرئيسي وسيطرتها الفعلية في ذلك البلد ويعترف لها بصفتها هذه من سلطة مختصة في ذلك البلد أو بموجب قانون ذلك البلد .

أما الخطوط التي يمتلكها ويشغلها مشروع مشترك يضم بلدين أو أكثر وتمتلك المصالح الوطنية ، عامة و/ أو خاصة ، في البلدين المعنيين أو البلدان المعنية ، نصيبا كبيرا من أسهمه ، والذي يوجد مكتب إدارته الرئيسي وسيطرته الفعلية في أحد البلدين المذكورين أو البلدان المذكورة ، فللسلطات المختصة في تلك البلدان الاعتراف لتلك الخطوط بصفة الخط الوطني .

الخط البحري التابع لبلد ثالث

شركة نقل مشغلة للسفن لا تعتبر في عملياتها بين بلدين خطا بحريا وطنيا تابعا لأي منهما .

الشاحن

من دخل ، سواء كان شخصا أو هيئة ، أو أبدى نية للدخول ، في ترتيب تعاقدي أو غير تعاقدي مع اتحاد أو خط بحري لشحن سلع له فيها مصلحة نفعية .

منظمة الشاحنين

رابطة أو هيئة ماثلة تقوم بتعزيز مصالح الشاحنين وتمثيلها وحمايتها ، وتعترف لها بهذه الصفة السلطة أو السلطات المختصة في البلد الذي تمثل شاحنيه اذا رغبت تلك السلطات في ذلك .

السلع التي ينقلها الاتحاد

البضائع التي تنقلها الخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما وفقا لاتفاق الاتحاد .

السلطة المختصة

الحكومة أو هيئة مسماة من الحكومة أو بتشريع وطني لتأدية أي من المهام التي تعزوها الى تلك السلطة أحكام هذه المدونة .

أجرة الشحن التشجيعية

أجرة توضع لتشجيع نقل الصادرات غير التقليدية للبلد المعني .

أجرة الشحن الاستثنائية

أجرة شحن تفضيلية ، غير أجرة الشحن التشجيعية ، يمكن التفاوض عليها بين الأطراف المعنية .

الفصل الثاني

العلاقات بين الخطوط الاعضاء

المادة ١

العضوية

١ - لأي خط بحري وطني الحق في أن يكون عضوا كاملا في اتحاد يخدم التجارة الخارجية لبلده ، رهنا بالمعايير المبينة في المادة ١ الفقرة ٢ . أما الخطوط البحرية التي ليست خطوطا وطنية في أي من عمليات النقل التي يقوم بها اتحاد ما فمن حقها أن تصبح أعضاء كاملة في ذلك الاتحاد ، رهنا بالمعايير المحددة في المادة ١ ، الفقرتين ٢ و ٣ ، وبالأحكام المتعلقة بالنصيب من عمليات النقل على نحو ما جاء في المادة ٢ بشأن الخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث .

٢ - على الخط البحري الذي يطلب الانضمام الى عضوية اتحاد ما ، تقديم ما يثبت قدرته وعزمه ، الذي قد يشمل استخدام سفن شحن مستأجرة ، شريطة استيفاء المعايير المحددة في هذه الفقرة ، على تشغيل خدمة منتظمة وكافية وفعالة على أساس طويل الأجل على النحو المحدد في اتفاق الاتحاد ضمن اطار الاتحاد، ويتعهد بالتقيد بجميع شروط وأحكام اتفاق الاتحاد ، ويودع كفالة مالية تغطي أي التزام مالي يظل في ذمته حال انسحابه فيما بعد من العضوية أو تعليقها أو طرده منها، اذا اقتضى ذلك اتفاق الاتحاد .

٣ - عند النظر في طلب العضوية المقدم من خط بحري ليس خطا وطنيا في أية عملية من عمليات الاتحاد المعني ، ينبغي أن تراعى ، في جملة أمور ، بالإضافة الى أحكام المادة ١ ، الفقرة ٢ ، المعايير التالية :

- (أ) الحجم الراهن لعمليات النقل على الطريق أو الطرق التي يخدمها الاتحاد واحتمالات نمو ذلك الحجم ؛
- (ب) كفاية حيز الشحن للحجم الموجود والمحتمل لعمليات النقل على الطريق أو الطرق التي يخدمها الاتحاد ؛
- (ج) ما لانضمام الخط البحري الى الاتحاد من أثر محتمل على كفاءة خدمة الاتحاد ونوعيتها ؛
- (د) المشاركة الراهنة للخط البحري المعني في عمليات النقل على الخط ذاته أو الخطوط ذاتها خارج اطار اتحاد ما ؛
- (هـ) الاشتراك الراهن للخط البحري في الطريق ذاته أو الطرق ذاتها ضمن اطار اتحاد

آخر .

ولا يجوز تطبيق المعايير المذكورة أعلاه على نحو يفسد تنفيذ الأحكام المتعلقة بالمشاركة في عمليات النقل المحددة في المادة ٢ •

٤ - بيت فوراً في طلب الانضمام ، أو تجديد الانضمام ، الى العضوية ويبلغ الاتحاد فوراً صاحب الطلب بالقرار المتخذ ، خلال فترة لا تتجاوز بأي حال ستة أشهر من تاريخ تقديم الطلب • وفي حالة رفض انضمام خط بحري الى الاتحاد أو تجديد انضمامه اليه ، يبدي الاتحاد كتابة ، في الوقت ذاته ، أسباب ذلك الرفض •

٥ - عند النظر في طلبات الانضمام ، يأخذ الاتحاد في الحسبان الآراء التي يبديها الشاحنون ومنظمات الشاحنين في البلدان التي يقوم الاتحاد بنقل تجارتها ، فضلاً عن آراء السلطات المختصة اذا طلبت ذلك •

٦ - بالإضافة الى معايير الانضمام المحددة في المادة ١ ، الفقرة ٢ ، يقدم الخط البحري الذي يطلب تجديد الانضمام ما يثبت وفاءه بالتزاماته وفقاً للمادة ٤ ، الفقرتين ١ و ٤ • ويجوز للاتحاد أن يدقق تدقيقاً خاصاً في الظروف التي اكتتفت قيام الخط بترك الاتحاد •

المادة ٢

المشاركة في عمليات النقل

١ - كل خط بحري ينضم الى عضوية اتحاد ما ، تكون له في عمليات النقل التي يغطيها الاتحاد المذكور ، حقوق ايجار وتحميل •

٢ - حين يدير اتحاد ما مجموعة ما ، فجميع الخطوط البحرية الأعضاء في الاتحاد الذي يخدم العمليات المشمولة بتلك المجموعة حق المشاركة في المجموعة من أجل القيام بتلك العمليات •

٣ - لأغراض تحديد النصيب من عمليات النقل الذي يكون من حق الخطوط الأعضاء الحصول عليه ، تعتبر الخطوط البحرية الوطنية التابعة لكل بلد ، بغض النظر عن عدد هذه الخطوط ، مجموعة واحدة من الخطوط البحرية التابعة لذلك البلد •

٤ - عند تحديد النصيب من عمليات النقل في اطار مجموعة تضم خطوطاً أعضاء بمفردها و /أو مجموعات من الخطوط البحرية الوطنية وفقاً للمادة ٢ ، الفقرة ٢ ، تراعى المبادئ التالية فيما يتعلق بحقوقها في المشاركة في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد ، ما لم يتفق اتفاقاً متبادلاً على غير ذلك :

(أ) تكون لمجموعة الخطوط البحرية الوطنية لكل بلد من البلدين اللذين يقوم الاتحاد بنقل التجارة الخارجية فيما بينهما حقوق متساوية في المشاركة في شحن ، وفي حجم حركة النقل الناشئة عن التجارة الخارجية المتبادلة فيما بينهما والتي ينقلها الاتحاد ؛

(ب) يكون للخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث ، ان وجدت ، حق الحصول على جزء ذي شأن ، ٢٠ في المائة على سبيل المثال ، من شحن ، ومن حجم ، حركة النقل الناشئة عن تلك التجارة •

- ٥ - إذا لم توجد لأي من البلدان التي يقوم اتحاد ما بنقل تجارتها ، خطوط بحريّة وطنية تشترك في نقل تلك التجارة ، يوزع النصيب المقرر للخطوط البحرية الوطنية لذلك البلد بمقتضى المادة ٢ ، الفقرة ٤ ، بين الخطوط الأعضاء التي تشترك في عمليات النقل ، كل بنسبة نصيبه .
- ٦ - إذا قررت الخطوط البحرية الوطنية التابعة لبلد ما ألا تنقل كامل نصيبها في عمليات النقل ، يوزع ذلك الجزء الذي لا تنقله من نصيبها في عمليات النقل بين الخطوط الأعضاء المشتركة في عمليات النقل ، كل بنسبة نصيبه .
- ٧ - إذا لم تشارك الخطوط البحرية الوطنية التابعة للبلدان المعنية في عمليات النقل بين تلك البلدان التي يغطيها اتحاد ما ، تقسم الأنصبة في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد بين تلك البلدان بين الخطوط الأعضاء المشاركة التابعة لبلدان أخرى عن طريق مفاوضات تجارية تجرى بين هذه الخطوط .
- ٨ - يجوز للخطوط البحرية الوطنية في منطقة ما ، الأعضاء في اتحاد ما ، الموجودة في أحد طرفي الطريق التي يغطيها الاتحاد ، أن تعيد فيما بينها باتفاق متبادل توزيع الأنصبة المخصصة لها من عمليات النقل ، وذلك وفقا لأحكام المادة ٢ ، الفقرات ٤ الى غاية ٧ .
- ٩ - مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٢ ، الفقرات ٤ الى غاية ٨ المتعلقة بالأنصبة من عمليات النقل الموزعة بين الخطوط البحرية أو آحاد مجموعات الخطوط البحرية ، يقوم الاتحاد بإعادة النظر دوريا في اتفاقات تجميع أو تقاسم عمليات النقل ، وذلك على فترات ينص عليها في تلك الاتفاقات وفقا لمعايير تحدد في اتفاق الاتحاد .
- ١٠ - يبدأ تطبيق هذه المادة في أقرب وقت ممكن بعد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ويكتمل خلال فترة انتقال لا تتجاوز بحال مدة عامين ، مع مراعاة الحالة المحددة لكل عملية من عمليات النقل المعنية .
- ١١ - يحق للخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما تشغيل سفن مستأجرة وفاء بالتزاماتها قبل الاتحاد .
- ١٢ - تطبق المعايير المتعلقة بالمشاركة وبإعادة النظر في الأنصبة على النحو المحدد في المادة ٢ ، الفقرات ١ الى غاية ١١ عندما يكون هنالك ، في حالة عدم وجود مجمعة ، اتفاق ارساء وإبحار و/ أو أي شكل آخر من أشكال اتفاقات تقاسم البضائع .
- ١٣ - إذا خلا الاتحاد من أي اتفاق ارساء أو إبحار أو غير ذلك من اتفاقات المشاركة في عمليات النقل ، يجوز لأي مجموعة من الخطوط البحرية الوطنية ، الأعضاء في الاتحاد أن تطلب عقد ترتيبات تجميع للتجارة التي يقوم الاتحاد بنقلها بين بلدانها ، وذلك وفقا لأحكام المادة ٢ ، الفقرة ٤ ، أو يجوز لها عوضا عن ذلك أن تطلب تعديل عمليات الإبحار على نحو يتيح لهذه الخطوط فرصة التمتع أساسا بذات حقوق المشاركة في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد بين البلدين المذكورين ، التي كانت ستتمتع بها بمقتضى أحكام المادة ٢ ، الفقرة ٤ . ويقوم الاتحاد بالنظر في أي طلب من هذا القبيل والبت فيه . وإذا لم يكن هنالك اتفاق على إنشاء مجمعة أو تعديل عمليات الإبحار على النحو المذكور بين أعضاء الاتحاد يكون لمجموعات الخطوط البحرية الوطنية التابعة للبلدان الموجودة على

طرفي طريق النقل صوت الأغلبية في البت في انشاء مجمعة أو تعديل عمليات الابحار على النحو المذكور • ويبت في المسألة خلال فترة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ استلام الطلب •

١٤ - في حالة عدم الاتفاق بين الخطوط البحرية الوطنية ، التابعة لبلدان موجودة على كلا طرفي طريق النقل ويخدم تجارتها الاتحاد ، على التجميع أو عدمه ، يجوز لتلك الخطوط أن تطلب تعديل عمليات الابحار ضمن اطار الاتحاد على نحو يتيح لها فرصة التمتع أساسا بذات حقوق المشاركة في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد بين البلدين المذكورين التي كانت ستتمتع بها بمقتضى أحكام المادة ٢ ، الفقرة ٤ • وفي حالة عدم وجود خطوط بحرية وطنية في أحد البلدان التي يخدم الاتحاد تجارتها ، يجوز للخط البحري الوطني أو الخطوط البحرية الوطنية التابعة للبلد الآخر تقديم الطلب نفسه • ويبدل الاتحاد قصاره لتلبية هذا الطلب • غير أنه في حالة عدم تلبية هذا الطلب يجوز للسلطات المختصة للبلدين الموجودين في طرفي طريق النقل معالجة المسألة اذا رغبوا في ذلك واعلام الأطراف المعنية بأرائهما للنظر فيها • واذا لم يتم التوصل الى اتفاق يعالج الخلاف وفقا للإجراءات المنصوص عليها في هذه المدونة •

١٥ - يجوز كذلك للخطوط البحرية الأخرى ، الأعضاء في الاتحاد ، أن تطلب قيام اتفاقات تجميع أو ابحار ، وينظر الاتحاد في الطلب وفقا للأحكام ذات الصلة في هذه المدونة •

١٦ - ينص الاتحاد في أي اتفاق تجميع ضمن اطار الاتحاد ، على اتخاذ التدابير المناسبة لمعالجة الحالات التي يقوم فيها عضو ما برفض البضاعة لأي سبب باستثناء تأخر الشاحن في تقديمها • وينبغي أن ينص مثل هذا الاتفاق على جواز نقل البضاعة على سفينة بها حيز غير محجوز يمكن استخدامه حتى لو زادت عن نصيب الخط من عمليات النقل في اطار المجمعة ، اذا كان من شأن العكس أن يودي الى رفض البضاعة وتأخرها فترة تتجاوز تلك المحددة من الاتحاد •

١٧ - تتعلق أحكام المادة ٢ ، الفقرات من ١ حتى نهاية ١٦ بجميع السلع بغض النظر عن منشئها أو وجهتها أو الغرض من استخدامها ، باستثناء المعدات العسكرية لأغراض الدفاع الوطني •

المادة ٣

إجراءات اتخاذ القرارات

تقوم إجراءات اتخاذ القرارات المتضمنة في اتفاق اتحاد ما على أساس التساوي بين جميع الخطوط ذات العضوية الكاملة ؛ وتكفل هذه الإجراءات ألا تعوق قواعد التصويت حسن سير أعمال الاتحاد وخدمة عمليات النقل ، كما تحدد المسائل التي يبت فيها بالاجماع • غير أنه لا يجوز اتخاذ قرار بشأن مسائل محددة في اتفاق اتحاد ما بشأن عمليات النقل بين بلدين دون موافقة الخطوط البحرية الوطنية التابعة للبلدين المعنيين •

المادة ٤

الجزاءات

١ - يحق للخط البحري العضو في اتحاد ما ، رهنا بالأحكام المتعلقة بالانسحاب والمتضمنة في مخططات التجميع و/ أو ترتيبات تقاسم البضائع ، أن يضمن تحله ، دون أية جزاءات ،

من شروط اتفاق الاتحاد بعد ثلاثة أشهر من تقديمه اشعاراً بذلك ، ما لم ينص اتفاق الاتحاد على فترة زمنية مختلفة ، على أن يقتضي منه الوفاء بالتزاماته بوصفه عضواً في الاتحاد حتى تاريخ تحليله من هذه الشروط .

٢ - يجوز لاتحاد ما ، بعد فترة اشعار تحدد في اتفاق الاتحاد ، أن يعلق عضوية عضو ما أو أن يطرده بسبب عدم تقيده بالبين بأحكام وشروط اتفاق الاتحاد .

٣ - لا يسري مفعول أي طرد أو تعليق للعضوية الا بعد اعطاء بيان خطي بأسباب ذلك والا بعد تسوية كل نزاع على النحو الذي ينص عليه الفصل السادس .

٤ - عند الانسحاب أو الطرد يترتب على الخط المعني أن يسدد نصيبه من الالتزامات المالية المتبقية على الاتحاد حتى تاريخ انسحابه أو طرده . وفي حالات الانسحاب أو تعليق العضوية أو الطرد ، لا يعفى الخط من الالتزامات المالية المترتبة عليه بموجب اتفاق الاتحاد أو من أية التزامات مترتبة عليه تجاه الشاحنين .

المادة ٥

الانضباط الذاتي

١ - يقوم الاتحاد بوضع واستكمال ، قائمة توضيحية ، جامعة قدر الامكان ، بالممارسات التي تعتبر اساءة للسلوك المهني و/ أو انتهاكات لاتفاق الاتحاد ، ويوفر لمعالجتها جهازاً فعالاً للانضباط الذاتي ، مع أحكام محددة تقضي بما يلي :

(أ) تحديد الجزاءات أو نطاق الجزاءات لاساءات ممارسات المهنة أو للانتهاكات على نحو يتناسب مع خطورتها ؛

(ب) القيام بدراسة واستعراض غير متحيز للأحكام الصادرة في الشكاوى ، و/ أو القرارات المتخذة بشأن الشكاوى ، المقدمة ضد اساءات ممارسات المهنة أو الانتهاكات ، من قبل شخص أو هيئة لا صلة له أو لها بأي خط بحري عضو في الاتحاد أو بفروع هذا الخط ، وذلك بناء على طلب الاتحاد أو أي طرف معني آخر ؛

(ج) القيام ، حين يطلب اليها ذلك ، بابلاغ السلطات المختصة في البلدان التي يقوم الاتحاد بعمليات النقل لها والبلدان التي تكون خطوط نقلها البحري أعضاء في الاتحاد ، عن التدابير المتخذة بشأن الشكاوى المقدمة ضد اساءات ممارسات المهنة و/ أو الانتهاكات ، وعلى أساس اغفال أسماء الأطراف المعنية .

٢ - يحق للخطوط البحرية والاتحادات أن تلقى التعاون الكامل من جانب الشاحنين ومنظمات الشاحنين في سبيل مكافحة اساءات ممارسة المهنة والانتهاكات .

المادة ٦

اتفاقات الاتحاد

توفر ، عند الطلب ، للسلطات المختصة في البلدان التي يقوم الاتحاد بعمليات النقل لها والبلدان التي تكون خطوطها البحرية أعضاء في الاتحاد ، جميع اتفاقات الاتحاد واتفاقات حقوق التجميع وحقوق الارساء والابحار والتعديلات على تلك الاتفاقات أو الوثائق الأخرى التي لها صلة مباشرة بتلك الاتفاقات والتي تؤثر عليها .

الفصل الثالث

العلاقات مع الشاحنين

المادة ٧

اتفاقات الولاء

١ - يحق للخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما ابرام وإعمال اتفاقات ولاء مع الشاحنين على أن يخضع شكلها وشروطها للتشاور فيما بين الاتحاد ومنظمات الشاحنين أو ممثلي الشاحنين ، وينبغي أن توفر اتفاقيات الولاء هذه ضمانات توضح حقوق الشاحنين وأعضاء الاتحاد . وتوضع هذه الاتفاقات على أساس التعاقد أو أي نظام آخر يتسم أيضا بالشرعية .

٢ - مهما تكن اتفاقات الولاء المعقودة ، يدخل أجر الشحن المطبق على الشاحنين الأطراف فيها ضمن جدول محدد لنسب مئوية من أجرة الشحن المطبقة على الشاحنين الآخرين . وإذا أدى التغيير في الممايزة الى زيادة في الأجر المطبقة على الشاحنين فلا يسري التغيير الا بعد انقضاء ١٥٠ يوما على اخطار أولئك الشاحنين به أو وفقا للممارسة الاقليمية و/ أو الاتفاق المعقود . أما النزاعات التي تتعلق بتغيير الممايزة فتسوى وفقا لأحكام اتفاق الولاء .

٣ - ينص شرط اتفاقات الولاء على ضمانات توضح بجلاء حقوق والتزامات الشاحنين وخطوط الشحن الأعضاء في الاتحاد وفقا لشروط منها الأحكام التالية :

(أ) مسؤولية الشاحن فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن تحت اشرافه أو اشراف الشركة المنتسبة اليه أو المتفرعة عنه أو وكيل شحنه وفقا لعقد بيع السلع المعنية ، شريطة ألا يحاول الشاحن بالمراوغة أو الحيلة أو الوساطة تغيير وجهة البضاعة ، مخالفا بذلك اتفاق الولاء ؛

(ب) يحدد عقد الولاء مبلغ التعويضات الفعلية أو المقطوعة و/ أو الغرامة . غير أنه يجوز للخطوط الأعضاء في الاتحاد أن تقرر تحديد تعويضات مقطوعة أدنى أو التخلي عن المطالبة بتعويضات مقطوعة . وعلى أي حال لا تتجاوز التعويضات المقطوعة المستحقة على الشاحن بموجب العقد رسوم شحن الشحنة المعنية ، محسوبة وفقا للمعدل المنصوص عليه في العقد ؛

(ج) يحق للشاحن أن يستعيد مركز ولائه كاملا ، رهنا باستيفاء الشروط التي يضعها الاتحاد والمحددة في اتفاق الولاء ؛

- (د) يتضمن اتفاق الولاء ما يلي :
- ١٠ قائمة البضاعة ، بما فيها عند اللزوم البضاعة السائبة المنقولة دون علامة أو عد ، المستثناة تحديداً من نطاق اتفاق الولاء ؛
- ٢٠ تحديد الظروف التي تعتبر فيها بضاعة غير تلك المشمولة بـ '١٠' أعلاه مستثناة من نطاق اتفاق الولاء ؛
- ٣٠ طريقة تسوية النزاعات الناجمة عن تطبيق اتفاقات الولاء ؛
- ٤٠ حكماً ينص على انتهاء اتفاق الولاء بناءً على طلب الشاحن أو الاتحاد دون غرامة ، بعد انتهاء فترة اشعار منصوص عليها ، على أن يعطى الاشعار كتابة ؛
- ٥٠ شروط منح الاعفاء .

٤ - إذا قام نزاع بين اتحاد ما واحد منظمات الشاحنين ، وممثلي الشاحنين و/ أو الشاحنين بشأن شكل أو شروط مشروع اتفاق ولاء ، يجوز لأي من الطرفين أن يعمل على حل المسألة بمقتضى الاجراءات المناسبة والمبينة في هذه المدونة .

المادة ٨

الاعفاء

- ١ - تقضي الاتحادات ، ضمن أحكام اتفاقات الولاء ، بأن تفحص الطلبات التي يقدمها الشاحنون من أجل الاعفاء ويتخذ قرار بشأنها بسرعة وأن تبدي الأسباب كتابة عند الطلب ، في حالة رفض الاعفاء . وإذا لم يؤكد الاتحاد ، خلال فترة محددة في اتفاق الولاء ، وجود حيز كاف لاستيعاب بضاعة الشاحن خلال فترة تحدد أيضاً في اتفاق الولاء ، يحق للشاحن ، دون أن توقع عليه غرامة ، استخدام أية سفينة لنقل البضاعة المعنية .
- ٢ - في الموانئ التي لا تخدمها الاتحادات الا اذا بلغت الشحنة حداً أدنى معيناً ، يحق تلقائياً للشاحنين ، في حالة عدم توقف سفينة الخط البحري رغم اخطاره بذلك من الشاحنين حسب الأصول أو عدم رده على هذا الاخطار خلال مهلة متفق عليها ، استخدام أية سفينة متاحة لنقل شحنتهم ، دون أن يخل ذلك بمركز ولائهم .

المادة ٩

توفير التعريفات والشروط و/ أو الانظمة ذات الصلة

تتاح عند الطلب التعريفات والشروط والأنظمة ذات الصلة وأية تعديلات عليها للشاحنين وللمنظمات الشاحنين والأطراف المعنية الأخرى بتكلفة معقولة ، ويتاح الاطلاع عليها في مكاتب الخطوط البحرية ووكلائها . وتبين بوضوح جميع الشروط المتعلقة بتطبيق أجور الشحن ونقل أية حمولة تشملها .

المادة ١٠

التقارير السنوية

تقدم الاتحادات سنويا الى منظمات الشاحنين أو الى ممثلي الشاحنين تقارير عن أنشطتها بقصد توفير معلومات عامة تهمها ، بما فيها المعلومات ذات الصلة عن المشاورات التي أجريت مع الشاحنين ومنظمات الشاحنين ، والتدابير التي اتخذت بشأن الشكاوى ، والتغيرات في العضوية ، والتغيرات الهامة في الخدمة ، والتعريفات ، وشروط النقل . وتقدم هذه التقارير السنوية ، عند الطلب ، الى السلطات المختصة للبلدان التي يخدم الاتحاد تجارتها .

المادة ١١

آلية التشاور

١ - تجرى مشاورات حول المسائل ذات النفع المشترك بين الاتحاد ، ومنظمات الشاحنين، وممثلي الشاحنين ، وحيثما أمكن عمليا مع الشاحنين ، تلك المسائل التي يجوز للسلطة المختصة أن تختارها لهذا الغرض اذا رغبت في ذلك . وتجري هذه المشاورات كلما طلب ذلك أي من الأطراف المذكورة أعلاه . ويحق للسلطات المختصة ، عند الطلب ، أن تشارك مشاركة كاملة في المشاورات، ولكن هذا لا يعني أن تؤول دورا في اتخاذ القرارات .

٢ - من جملة المسائل التي يمكن أن تكون موضوع تشاور ما يلي :

- (أ) تغيير الشروط العامة للتعريفات والأنظمة ذات الصلة ؛
 - (ب) تغيير المستوى العام لمعدلات التعريفات والمعدلات المتعلقة بالسلع الأساسية الرئيسية ؛
 - (ج) أجور الشحن التشجيعية و/ أو الاستثنائية ؛
 - (د) فرض رسوم اضافية والتغيرات المتعلقة بها ؛
 - (هـ) اتفاقات الولاء ، عقدها أو ادخال تغييرات على شكلها وشروطها العامة ؛
 - (و) التغير في تصنيف تعريفات الموانئ ؛
 - (ز) طريقة تقديم الشاحنين للمعلومات اللازمة بشأن الحجم المتوقع لشحناتهم وطبيعتها ؛
 - (ح) تقديم البضاعة للشحن والشروط المتعلقة بالاشعار بتوفر الحيز متاح .
- ٣ - يجوز أيضا أن تكون المسائل التالية موضوع تشاور ، بقدر دخولها ضمن نطاق نشاط الاتحاد :

- (أ) سير عمل خدمات التفتيش على الشحنات ؛
- (ب) التغيرات في نمط الخدمات ؛

(ج) أشار الأخذ بتقنيات جديدة في نقل البضائع ، ولاسيما الوحدة ، ومع ما يترتب على ذلك من تخفيض في الخدمات التقليدية أو إلغاء الخدمات المباشرة ؛

(د) كفاية ونوعية خدمات النقل البحري ، بما في ذلك أثر اتفاقات التجميع أو اتفاقات الارساء أو الابرار ، على توفر خدمات النقل البحري وأجور الشحن التي تقدم بموجبها خدمات النقل البحري ؛ والتغيرات في المناطق المخدومة وفي مدى انتظام حركة سفن الاتحاد بين الموانئ •

٤ - تعقد مشاورات قبل اتخاذ قرارات نهائية الا اذا نصت هذه المدونة على خلاف ذلك • ويعطى اشعار مسبق بالعزم على اتخاذ قرارات بشأن المسائل المشار اليها في الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ١١ • واذا استحال اعطاء اشعار مسبق ، يجوز اتخاذ قرارات عاجلة ريثما تجرى المشاورات •

٥ - يشرع في المشاورات دون تأخير لا مبرر له وفي جميع الأحوال خلال فترة قصوى تحدد في اتفاق الاتحاد أو في حالة عدم وجود حكم بهذا في الاتفاق خلال فترة لا تتجاوز ٣٠ يوما بعد استلام اقتراح اجراء المشاورات ، ما لم تنص هذه المدونة على فترات زمنية مختلفة •

٦ - عند اجراء المشاورات تبذل الأطراف قصاراها لتوفير المعلومات ذات الصلة ، ولعقد مناقشات في الوقت المناسب ، ولتوضيح المسائل من أجل التماس حلول للقضايا المعنية • وتراعي الأطراف المشتركة في ذلك آراء ومشاكل بعضها بعضا وتسعى جادة في سبيل الوصول الى اتفاق يتماشى مع امكاناتها التجارية •

الفصل الرابع

أجور الشحن

المادة ١٢

معايير تحديد أجرة الشحن

تراعى النقاط التالية في سبيل الوصول الى قرار حول المسائل المتعلقة بالسياسة التعريفية في جميع الحالات المشار اليها في هذه المدونة ، ما لم ينص على خلاف ذلك :

(أ) تحدد أجور الشحن عند أدنى مستوى ممكن من الناحية التجارية وتسمح لأصحاب السفن بربح معقول ؛

(ب) تقيّم تكلفة عمليات الاتحاد ، كقاعدة عامة ، على أساس رحلة الذهاب والاياب التي تقوم بها السفن مع حساب رحلتي الذهاب والاياب ككل واحد • وينظر الى رحلتي الذهاب والاياب كل على حدة اذا وجد ما يدعو لذلك • ويجب أن تراعى عند احتساب أجور الشحن ، ضمن العوامل الأخرى ، طبيعة البضائع ، والعلاقة بين وزن البضاعة وحجمها بالإضافة الى قيمة البضائع ؛

(ج) تراعى عند تحديد أجور الشحن التشجيعية و/ أو أجور الشحن الاستثنائية لسلع محددة ، الأوضاع التجارية لهذه السلع في البلدان التي يقوم الاتحاد بخدمتها ، ولاسيما البلدان النامية والبلدان غير الساحلية •

المادة ١٣

تعريفات الاتحاد وتصنيف معدلات التعريفات

١ - لا يجوز في تعريفات الاتحاد الممايزة غير المنصفة بين الشاحنين الموجودين في مكان مماثل • وتتقيد الخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما تقيدا دقيقا بالمعدلات والقواعد والشروط المبينة في وثائق التعريفات وغيرها من وثائق الاتحاد المنشورة والسارية المفعول وبأية ترتيبات استثنائية تجيزها هذه المدونة •

٢ - يجب أن تصاغ تعريفات الاتحاد ببساطة ووضوح ، وأن تتضمن أقل عدد ممكن من الدرجات / الفئات ، وذلك حسب السلعة الأساسية وعند الاقتضاء لكل درجة / فئة ؛ كما ينبغي أن تبين ، حيثما أمكن عمليا ، من أجل تيسير عمليتي جمع الإحصاءات وتحليلها ، الرقم الرمزي المناسب المقابل للهند وفقا للتصنيف النموذجي للتجارة الدولية ، أو قائمة بروكسل للتعريفات الجمركية ، أو أية قائمة أخرى تكون معتمدة دوليا ؛ وينبغي ، بقدر ما هو ممكن عمليا ، اعداد تصنيف السلع الأساسية في التعريفات بالتعاون مع منظمات الشاحنين والمنظمات الوطنية والدولية الأخرى المعنية بالأمر •

المادة ١٤

الزيادات العامة في أجور الشحن

١ - يعطي الاتحاد اشعارا قبل فترة لا تقل عن ١٥٠ يوما ، أو حسب العرف الاقليمي و / أو الاتفاق المعقود ، الى منظمات الشاحنين أو ممثلي الشاحنين و / أو الشاحنين ، حيثما يقتضي الأمر ذلك ، الى السلطات المختصة للبلدان التي يقوم الاتحاد بعمليات النقل لها ، بعزمه على تطبيق زيادة عامة في أجور الشحن ، وبيان مداها ، وتاريخ سريان مفعولها ، والأسباب الداعية الى الزيادة المقترحة •

٢ - بناء على طلب أي من الأطراف المحددة لهذه الغاية في هذه المدونة ، والذي ينبغي أن يقدم خلال فترة يتفق عليها بعد استلام الاشعار ، يشرع في المشاورات ، وفقا لأحكام هذه المدونة ذات الصلة ، خلال فترة منصوص عليها لا تتجاوز ٣٠ يوما أو على النحو الذي تم الاتفاق عليه سابقا بين الأطراف المعنية ؛ وتعقد المشاورات بشأن أسس ومقادير الزيادة المقترحة وتاريخ دخولها في حيز النفاذ •

٣ - يجوز للاتحاد ، من باب التعجيل بالمشاورات ، أو بناء على طلب أي من الأطراف المحددة في هذه المدونة بوصفها موهلة للاشتراك في المشاورات حول الزيادات العامة في أجور الشحن أن يقدم ، حيثما أمكن عمليا ، وقبل بدء المشاورات بفترة معقولة ، تقريراً الى الأطراف المشتركة من محاسبين مستقلين من ذوي السمعة الحسنة ، يتضمن تحليلا اجماليا للبيانات المتعلقة بالتكاليف والايادات ذات الصلة والتي توجب في رأي الاتحاد زيادة في أجور الشحن ، وذلك عند موافقة الاطراف التي طلبت هذا التحليل على قبوله كأساس من بين أسس المشاورات •

٤ - إذا تم التوصل الى اتفاق نتيجة للمشاورات تطبق الزيادة في أجور الشحن من التاريخ المبين في الاشعار المعطى عملاً بأحكام الفقرة ١ من المادة ١٤ ، ما لم تتفق الأطراف المعنية على تاريخ لاحق .

٥ - إذا لم يتم التوصل الى اتفاق خلال ٣٠ يوماً تلي اعطاء الاشعار وفقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٤ ، ومع عدم الاخلال بالاجراءات المحددة في هذه المدونة ، يحال الأمر فوراً الى التوفيق الالزامي الدولي وفقاً لأحكام الفصل السادس . وتكون توصية الموفقين ملزمة للأطراف المعنية ، ان هي قبلت بها ، وتنفذ ، مع مراعاة أحكام الفقرة ٩ من المادة ١٤ ، اعتباراً من التاريخ المذكور في توصية الموفقين .

٦ - مع مراعاة أحكام الفقرة ٩ من المادة ١٤ ، يجوز للاتحاد أن يطبق زيادة عامة في أجور الشحن ريثما تصدر توصية الموفقين . ويراعي الموفقون في توصيتهم مدى الزيادة التي أجراها الاتحاد والمشار إليها أعلاه والفترة التي انقضت على دخولها حيز النفاذ . وفي حالة رفض الاتحاد توصية الموفقين ، يحق للشاحنين و/ أو منظمات الشاحنين أن تعتبر نفسها غير ملزمة ، بعد تقديم الاشعار اللازم ، بأي اتفاق أو أي عقد آخر مع الاتحاد قد يحول دون استخدامها لخطوط النقل البحري غير المنتسبة للاتحاد . وإذا كان هناك اتفاق ولاء يقوم الشاحنون و/ أو منظمات الشاحنين باشعار الاتحاد خلال فترة ٣٠ يوماً بأنهم ما عادوا يعتبرون أنفسهم ملزمين بذلك الاتفاق ، ويعتبر ذلك الاشعار نافذ المفعول من التاريخ المذكور فيه ، ويجب أن ينص اتفاق الولاء على فترة لا تقل عن ٣٠ يوماً ولا تتجاوز ٩٠ يوماً لهذه الغاية .

٧ - لا يجوز للاتحاد أن يحتجز أو يصادر نتيجة للتدابير التي اتخذها الشاحن بمقتضى أحكام الفقرة ٦ من المادة ١٤ ، تنزيلاً موعلاً مستحقاً للشاحن وتراكم قبلاً لدى الاتحاد .

٨ - إذا كانت تجارة بلد ما تنقلها الخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما على طريق معين تتألف الى حد كبير من احدى السلع الأساسية أو عدد قليل منها ، تعتبر أية زيادة في أجر الشحن بالنسبة لسلعة أو أكثر من هذه السلع الأساسية زيادة عامة في أجور الشحن ، وتطبق عليها الأحكام المناسبة في هذه المدونة .

٩ - على الاتحادات أن تشترط في كل زيادة عامة في أجور الشحن نافذة وفقاً لأحكام هذه المدونة ، سريانها لفترة يبين حدها الأدنى ، على أن تؤخذ دوماً في الاعتبار القواعد المتعلقة بالرسوم الاضافية وبتعديل أجور الشحن في ضوء التقلبات في أسعار صرف العملات الأجنبية . أما الفترة التي تطبق في غضون زيادة عامة في أجور الشحن فهي مسألة ينظر فيها خلال المشاورات التي تجرى وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ١٤ ، الا انه يجب ، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك بين الأطراف المعنية خلال المشاورات ، أن تنقضي عشرة أشهر على الأقل بين تاريخ نفاذ زيادة عامة واحدة في أجور الشحن وتاريخ الاشعار ، وفقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٤ ، بالزيادة العامة التالية .

المادة ١٥

أجور الشحن التشجيعية

١ - يتعيّن على الاتحادات أن تضع أجور تشجيعية لشحن المصادرات غير التقليدية .

- ٢ - يقدم الشاحنون ، أو منظمات الشاحنين ، أو ممثلو الشاحنين المعنيين الى الاتحاد كافة المعلومات اللازمة والمعقولة التي تبرر الحاجة الى وضع أجر تشجيعي للشحن .
- ٣ - توضع اجراءات خاصة تقضي بالبت في طلبات الأجور التشجيعية للشحن خلال ٣٠ يوما من تاريخ استلام تلك المعلومات ، ما لم يتفق اتفاقا متبادلا على غير ذلك ، ويجري تمييز واضح بين هذه الاجراءات والاجراءات العامة المتعلقة بالنظر في امكانية تخفيض أجور الشحن للسلع الأساسية الأخرى أو استثنائها من الزيادات .
- ٤ - يتيح الاتحاد للشاحنين و/ أو منظمات الشاحنين ، وعند الطلب ، للحكومات و / أو السلطات المختصة الأخرى في البلدان التي يقوم الاتحاد بعمليات النقل لها ، المعلومات المتعلقة بالاجراءات الخاصة بالنظر في الطلبات المقدمة التماسا لأجور شحن تشجيعية .
- ٥ - يحدد الأجر التشجيعي للشحن عادة لفترة ١٢ شهرا ، ما لم تتفق الأطراف المعنية اتفاقا متبادلا على غير ذلك . وقبل انتهاء تلك الفترة ، يعاد النظر في الأجر التشجيعي للشحن ، بناء على طلب الشاحن و/ أو منظمة الشاحنين المعنية ، ويكون حينئذ على الشاحن و/ أو منظمة الشاحنين ، بناء على طلب الاتحاد ، التدليل على أن الإبقاء على الأجر هو أمر له ما يبرره بعد انقضاء الفترة الأولى .
- ٦ - عند نظر الاتحاد في طلب أجر تشجيعي للشحن يجوز له أن يأخذ في الحسبان أنه لئن يكن من المتعين أن يشجع هذا الأجر تصدير المنتج غير التقليدي المطلوب من أجله ، فانه من غير المرجح أن يحدث تشويهاً تنافسية كبيرة في تصدير منتج مماثل من بلد آخر يقوم الاتحاد بعمليات النقل له .
- ٧ - لا تعفى أجور الشحن التشجيعية من فرض رسم اضافي أو تطبيق عامل تسوية العملة وفقا لأحكام المادتين ١٦ و ١٧ .
- ٨ - يقبل كل خط بحري عضو في اتحاد ما ، يقوم بعمليات النقل بين الموانئ ذات الصلة التي يقوم بخدمتها الاتحاد ، ولا يرفض دون أسباب وجيهة ، نصيبا معقولا من البضائع الموضوع لها من الاتحاد أجر شحن تشجيعي .

المادة ١٦

الرسوم الاضافية

- ١ - تعتبر الرسوم الاضافية التي يفرضها اتحاد ما لتغطية زيادات مفاجئة أو غير عادية تطرأ على التكاليف أو خسائر في الإيرادات ، رسوما مؤقتة . وتخفف هذه تبعاً للتحسن في الحالة أو الظروف التي فرضت لتداركها ، وتلغى ، مع مراعاة أحكام الفقرة ٦ من المادة ١٦ ، عند زوال الحالة أو الظروف التي استدعت فرضها . ويشار الى ذلك وقت فرضها ، مع اقتران ذلك ، قدر الامكان ، بوصف للتغيير في الحالة أو الظروف التي ستفضي الى زيادتها أو تخفيضها أو الغائها .
- ٢ - وعلى غرار ذلك تعتبر الرسوم الاضافية التي تفرض على نقل بضاعة الى أو من ميناء معين رسوما مؤقتة وتزاد أو تخفف أو تلغى كذلك مع مراعاة أحكام الفقرة ٦ من المادة ١٦ ، عند تغيير الحالة في ذلك الميناء .

٣ - قبل فرض أي رسم اضافي ، سواء كان عاما أم شاملا لميناء محدد فقط ، ينبغي اعطاء اشعار بذلك وتجرى مشاورات ، عند الطلب ، وفقا للاجراءات الواردة في هذه المدونة ، بين الاتحاد المعني والأطراف الأخرى التي تتأثر تأثرا مباشرا بالرسم الاضافي والتي تحددها هذه المدونة بوصفها موهلة للاشتراك في مثل تلك المشاورات ، الا اذا بررت ظروف استثنائية فرض الرسم الاضافي فورا ، وفي حالات فرض رسم اضافي دون مشاورات مسبقة تعقد المشاورات ، عند الطلب ، في أقرب وقت ممكن بعد ذلك . وتقدم الاتحادات قبل هذه المشاورات البيانات التي تبرر في رأيها فرض الرسم الاضافي .

٤ - في حالة عدم الاتفاق على مسألة الرسم الاضافي بين الأطراف المعنية المشار اليها في هذه المادة تطبق الأحكام ذات الصلة الواردة في هذه المدونة بشأن تسوية المنازعات خلال فترة ١٥ يوما بعد استلام الاشعار المقدم وفقا لأحكام الفقرة ٣ من المادة ١٦ ، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك . غير أنه يجوز فرض الرسم الاضافي ، ما لم تتفق الأطراف المعنية على غير ذلك ، ريثما يحل النزاع ، في حالة بقاء النزاع بلا حل في نهاية فترة ٣٠ يوما بعد استلام الاشعار المشار اليه أعلاه .

٥ - في حالة فرض رسم اضافي ، في ظروف استثنائية ، دون تشاور مسبق على النحو الذي تقضي به الفقرة ٣ من المادة ١٦ ، واذا لم يتم التوصل الى اتفاق عن طريق المشاورات اللاحقة لذلك ، تطبق أحكام هذه المدونة المتعلقة بتسوية المنازعات .

٦ - يجوز التعويض عن الخسارة المادية التي تلحق بالخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما نتيجة لأي تأخير يترتب على المشاورات و/ أو الاجراءات الأخرى المتعلقة بتسوية المنازعات بشأن فرض رسوم اضافية وفقا لأحكام هذه المدونة ، بالنسبة الى التاريخ الذي كان سيفرض ابتداء منه الرسم الاضافي وفقا للاشعار المعطى عملا بأحكام الفقرة ٣ من المادة ١٦ ، وذلك عن طريق تمديد مفعول الرسم الاضافي لفترة مماثلة قبل الغائه . وبالعكس ، اذا فرض الاتحاد رسما اضافيا ثم تقرر أو جرى الاتفاق فيما بعد اشر مشاورات أو اجراءات مفروضة في المدونة أن هذا الرسم لا مبرر له أو أنه مفرط في الزيادة ، ترد المبالغ المقبوضة على هذا النحو أو الجزء المعتبر مفرطا في الزيادة الى الأطراف المعنية ، اذا طالبت بها ، خلال ٣٠ يوما تلي المطالبة ، ما لم يكن قد اتفق على خلاف ذلك .

المادة ١٧

التغير في أسعار العملات

١ - التغيرات في أسعار صرف العملات ، بما في ذلك التخفيض الرسمي أو الزيادة الرسمية في قيمة العملة ، اللذان يوءيان الى تغييرات في مجموع تكاليف تشغيل و/ أو إيرادات الخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما فيما يتعلق بعملياتها ضمن اطار الاتحاد ، هي سبب وجيه لتطبيق عامل تسوية أسعار العملة أو احداث تغيير في أجور الشحن . وتجرى التسوية أو التغيير على وجه الاجمال بحيث لا يوءدي ، قدر الامكان ، الى ربح أو خسارة بالنسبة للخطوط الأعضاء ، نتيجة للتسوية أو التغيير . وقد تأخذ التسوية أو التغيير شكل رسوم اضافية أو خصومات أو زيادات أو تخفيضات في أجور الشحن .

٢ - تخضع هذه التسويات أو التغييرات لاشعار ، ينبغي أن يعطى وفقا للممارسة المتبعة اقليميا ، في حالة وجود مثل هذه الممارسة ، وتجرى مشاورات وفقا لأحكام هذه المدونة بين الاتحاد

المعني والأطراف الأخرى المتأثرة مباشرة والمحددة في هذه المدونة على أنها مؤهلة للاشتراك في المشاورات ، باستثناء الظروف الاستثنائية التي تبرر تطبيق عامل تسوية العملة أو تغيير أجرة الشحن فوراً • وفي حالة القيام بهذا دون مشاورات مسبقة ، تعقد مشاورات في أقرب وقت ممكن بعد ذلك • وتجري المشاورات بشأن تطبيق ، وحجم ، وتاريخ نفاذ عامل تسوية العملة أو تغيير أجرة الشحن ، وتتبع الإجراءات ذاتها من أجل هذه الغاية • على النحو المحدد في الفقرتين ٤ و ٥ من المادة ١٦ ، بشأن الرسوم الإضافية • وينبغي عقد هذه المشاورات والانتهاؤها منها خلال فترة لا تتجاوز ١٥ يوما من تاريخ اعلان النية في تطبيق رسم اضافي على سعر العملة أو اجراء تغيير في أجرة الشحن •

٣ - في حالة عدم الوصول الى اتفاق خلال ١٥ يوما عن طريق المشاورات تطبق أحكام هذه المدونة ذات الصلة بتسوية المنازعات •

٤ - تطبق أحكام الفقرة ٦ من المادة ١٦ ، مع تكييفها حسب الضرورة ، على عوامل تسوية العملات والتغييرات في أجرة الشحن التي تتناولها هذه المادة •

الفصل الخامس

مسائل أخرى

المادة ١٨

السفن الحربية

لا يجوز لأعضاء الاتحاد استخدام سفن حربية في عمليات النقل التي يقوم بها الاتحاد بغية اقضاء المنافسة أو منعها أو الحد منها باجبار خط بحري ليس عضوا في الاتحاد على الانسحاب من عمليات النقل المذكورة •

المادة ١٩

كفاية الخدمة

١ - يتعين على الاتحادات أن تتخذ التدابير الضرورية والمناسبة الكفيلة بقيام الخطوط الأعضاء فيها بتوفير خدمة منتظمة ووافية وفعالة ، ومتواترة بالقدر المطلوب ، في الطرق التي تعمل فيها وتنظم هذه الخدمات بحيث تتلافى بقدر الامكان حدوث رحلات في مواعيد متقاربة أو متباعدة أكثر مما ينبغي • كما يتعين على الاتحادات ، عند تنظيم الخدمات ، أن تأخذ في الاعتبار أية تدابير خاصة تكون ضرورية لتنظيم خدماتها بحيث تواجه التغيرات الموسمية في أحجام البضائع •

٢ - ينبغي للاتحادات وغيرها من الأطراف المعنية في هذه المدونة ، بما لها من حق الاشتراك في المشاورات ، وكذلك السلطات المختصة اذا رغبت في ذلك ، أن تقوم بمتابعة الطلب على حيز النقل ، ومدى ملائمة الخدمة وكفايتها ، وأن تتابع بصورة خاصة امكانيات ترشيد وزيادة كفاءة هذه الخدمات ، كما ينبغي لها أن تحافظ على وجود تعاون وثيق فيما يتعلق بهذه الأمور • ويجب أن تتجلى تماما في مستوى أجور الشحن الفوائد الناشئة عن ترشيد الخدمات •

٣ - فيما يتعلق بأي ميناء لا يتم تزويده بخدمات اتحاد النقل الا شريطة توفر حد أدنى معين من البضائع ، يحدد ذلك الحد الأدنى في التعريفة • وينبغي أن يقوم الشاحنون بتقديم اخطار في مدة كافية عن توافر هذه البضائع •

المادة ٢٠

مقر الاتحاد

يتخذ الاتحاد ، كقاعدة عامة ، مقره في بلد يخدم الاتحاد تجارته ، ما لم تتفق الخطوط البحرية الأعضاء في ذلك الاتحاد على خلاف ذلك •

المادة ٢١

التمثيل

يكون للاتحادات تمثيل محلي في كافة البلدان التي تخدمها ، الا اذا وجدت أسباب عملية تقضي بعكس ذلك ، فيكون التمثيل على أساس اقليمي • ويتعين أن تكون أسماء الممثلين وعناوينهم متاحة بسهولة ، وأن يقوم الممثلون بضمان اعلام الشاحنين والاتحادات بآراء كل منهما بسرعة ، وذلك بقصد الاسراع في اتخاذ القرارات العاجلة • ويقوم الاتحاد ، متى ارتأى ذلك ملائما ، بتفويض ممثليه قدرا كافيا من سلطات اتخاذ القرارات •

المادة ٢٢

محتويات اتفاقات الاتحاد واتفاقات المشاركة في عمليات النقل واتفاقات الولاء

تكون اتفاقات الاتحاد واتفاقات المشاركة في عمليات النقل واتفاقات الولاء مطابقة للأحكام السارية الواردة في هذه المدونة ويجوز أن تتضمن أية أحكام أخرى يتفق عليها ولا تتعارض مع هذه المدونة •

الباب الثاني

الفصل السادس

أحكام تسوية المنازعات وآلياتها

ألف - أحكام عامة

المادة ٢٣

١ - تنطبق أحكام هذا الفصل متى قام نزاع يتعلق بتطبيق أو نفاذ أحكام هذه المدونة

بين الأطراف التالية :

- (أ) اتحاد ما وخط بحري ما ؛
(ب) الخطوط البحرية الأعضاء في اتحاد ما ؛
(ج) اتحاد ما أو خط بحري عضو فيه ومنظمة شاحنين أو ممثلو شاحنين أو شاحنون ؛
(د) اتحادان أو أكثر •

ويعني المصطلح "طرف" ، في مفهوم هذا الفصل ، الأطراف الأصليين في النزاع بالإضافة الى الأطراف الأخرى التي انضمت الى الدعوى طبقاً للفقرة (أ) من المادة ٣٤ •

٢ - تجرى تسوية المنازعات الناشئة بين خطوط بحرية ترفع نفس العلم ، فضلاً عن المنازعات الناشئة بين منظمات تنتمي الى نفس البلد ، في اطار الولاية الوطنية لذلك البلد ، ما لم ييؤد ذلك الى خلق صعوبات خطيرة في تنفيذ أحكام هذه المدونة •

٣ - يقوم الأطراف في نزاع ما بادئ ذي بدء بمحاولة تسويته عن طريق تبادل الآراء أو عن طريق مفاوضات مباشرة بقصد ايجاد حل مرض للطرفين •

٤ - المنازعات الناشئة بين الأطراف المشار اليها في الفقرة ١ من المادة ٢٣ بمصد

ما يلي :

- (أ) رفض السماح بانضمام خط بحري وطني الى اتحاد يخدم التجارة الخارجية للبلد الذي ينتمي اليه هذا الخط ؛
(ب) رفض السماح بانضمام خط بحري تابع لبلد ثالث الى الاتحاد ؛
(ج) طرد عضو في الاتحاد منه ؛
(د) تعارض اتفاق اتحاد ما مع هذه المدونة ؛
(هـ) زيادة عامة في أجور الشحن ؛
(و) رسوم اضافية ؛
(ز) حدوث تغيرات في أجور الشحن أو فرض عامل لتسوية العملة بسبب تغير سعر الصرف ؛

(ح) المشاركة في عمليات النقل ؛

(ط) شكل اتفاقات الولاء المقترحة وبندوها •

والتي لم تحل عن طريق تبادل الآراء أو عن طريق مفاوضات مباشرة ، تحال ، بناء على طلب أي طرف من أطراف النزاع ، الى التوفيق الالزامي الدولي وفقاً لأحكام هذا الفصل •

المادة ٢٤

١ - يجري البدء في اجراءات التوفيق بناء على طلب طرف من أطراف النزاع •

٢ - ويقدم الطلب على النحو التالي :

- (أ) في المنازعات المتعلقة بالعضوية في الاتحادات ، يقدم الطلب في غضون مدة لا تتجاوز ٦٠ يوما اعتبارا من تاريخ تسلم مقدم الطلب قرار الاتحاد ، متضمنا الأسباب التي يتركز عليها ، وفقا للفقرة ٤ من المادة ١ والفقرة ٣ من المادة ٤ ؛
- (ب) في المنازعات المتعلقة بحدوث زيادات عامة في أجور الشحن ، يقدم الطلب في غضون مدة لا تتجاوز تاريخ انقضاء فترة الاخطار المحددة في الفقرة ١ من المادة ١٤ ؛
- (ج) في المنازعات المتعلقة بالرسوم الإضافية : يقدم الطلب في غضون مدة لا تتجاوز تاريخ انقضاء فترة الـ ٣٠ يوما المحددة في الفقرة ٤ من المادة ١٦ ، أو في غضون مدة لا تتجاوز ١٥ يوما من تاريخ تطبيق الرسم الإضافي ، اذا لم يكن قد قدم اخطار ؛
- (د) في المنازعات المتعلقة بحدوث تغييرات في أجور الشحن أو فرض عامل لتسوية العملة بسبب تغير سعر الصرف : يقدم الطلب في غضون مدة لا تتجاوز خمسة أيام من تاريخ انقضاء الفترة المحددة في الفقرة ٣ من المادة ١٧ .
- ٣- لا تطبق أحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٤ على نزاع يحال الى التوفيق الالزامي الدولي وفقا للفقرة ٣ من المادة ٢٥ .
- ٤- يجوز في أي وقت تقديم طلبات للتوفيق في منازعات غير تلك المشار اليها في الفقرة ٢ من المادة ٢٤ .
- ٥- يجوز ، باتفاق الأطراف ، مد المهل المحددة في الفقرة ٢ من المادة ٢٤ .
- ٦- يعتبر طلب التوفيق مقدما على النحو الواجب اذا ثبت أن الطلب قد أرسل الى الطرف الآخر برسالة مسجلة أو برقية أو طابعة على البعد (تليبرنتر) ، أو ان الطرف الآخر قد بلغ به في غضون المهل المحددة في الفقرتين ٢ أو ٥ من المادة ٢٤ .
- ٧- اذا لم يقدم أي طلب في غضون المهل المحددة في الفقرتين ٢ أو ٥ من المادة ٢٤ يكون قرار الاتحاد نهائيا ولا يجوز لأي طرف في النزاع رفع دعوى بموجب أحكام هذا الفصل اعتراضا على ذلك القرار .

المادة ٢٥

- ١- اذا اتفق الأطراف على حل المنازعات المشار اليها في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) ، (د) ، (ح) ، (ط) من الفقرة ٤ من المادة ٢٣ عن طريق اجراءات غير الاجراءات المقررة في تلك المادة ، أو اذا اتفقوا على اجراءات لحل نزاع معين نشأ بينهم فانه يمكن ، بناء على طلب أي من أطراف النزاع ، حل هذه المنازعات وفقا لما هو منصوص عليه في اتفاقهم .
- ٢- وتنطبق أحكام الفقرة ١ من المادة ٢٥ أيضا على المنازعات المشار اليها في الفقرات الفرعية (هـ) ، (و) ، (ز) من الفقرة ٤ من المادة ٢٣ ، ما لم يحل التشريع والقواعد والأنظمة الوطنية دون تمتع الشاحنين بهذه الحرية في الاختيار .

٣ - إذا بدىء في دعوى التوفيق يكون لهذه الدعوى أسبقية على وسائل الانتصاف المتاحة بموجب القانون الوطني . وإذا التمس أحد الأطراف انتصافا يتيح القانون الوطني فيما يتعلق بنزاع ينطبق عليه هذا الفصل دون أن يتمسك بالاجراءات التي ينص عليها هذا الفصل ، توقف هذه الدعوى حينئذ بناء على طلب طرف مدعى عليه فيها ، وتقوم المحكمة أو أية سلطة أخرى التمس منها الحصول على الانتصاف الذي يتيح القانون الوطني ، باخضاع النزاع الى الاجراءات المحددة في هذا الفصل .

المادة ٢٦

١ - تقوم الأطراف المتعاقدة بمنح الاتحادات ومنظمات الشاحنين الصلاحيات الضرورية لتطبيق أحكام هذا الفصل ، ولاسيما ما يلي :

(أ) يجوز لأي من الاتحاد أو منظمة الشاحنين ، بصفته الجماعية ، رفع الدعوى كطرف فيها أو أن يعين كطرف فيها ؛

(ب) يكون أيضا أي اعلان موجه لاتحاد أو منظمة شاحنين بصفتهما الجماعية اعلانا موجهها لكل عضو في هذا الاتحاد أو في منظمة الشاحنين ؛

(ج) يرسل أي اعلان موجه الى اتحاد أو منظمة شاحنين على عنوان مقر الاتحاد أو منظمة الشاحنين . ويقوم الاتحاد أو منظمة الشاحنين كل بتسجيل مقره لدى المسجل المعين وفقا للفقرة ١ من المادة ٤٦ . وفي حالة عدم قيام الاتحاد أو منظمة الشاحنين بالتسجيل أو في حالة عدم وجود مقر لأي منهما ، يعتبر الاعلان الموجه باسم الاتحاد أو باسم منظمة الشاحنين لأي عضو فيهما اعلانا لهذا الاتحاد أو لهذه المنظمة .

٢ - يعتبر قبول أو رفض الاتحاد أو منظمة الشاحنين توصية صادرة عن موفقين قبولا لهذه التوصية أو رفضا لها من جانب كل عضو في أي منهما .

المادة ٢٧

يجوز للموفقين ، ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك ، أن يقرروا اصدار توصية بناء على عروض مكتوبة ، دون اجراءات شفوية .

باء - التوفيق الالزامي الدولي

المادة ٢٨

في التوفيق الالزامي الدولي ، تقوم السلطات المختصة التابعة لطرف متعاقد ، اذا ما طلبت ذلك ، بالاشتراك في دعوى التوفيق تأييدا لطرف يكون من مواطني ذلك الطرف المتعاقد ، أو تأييدا لطرف ذي نزاع ناشىء في اطار التجارة الخارجية لذلك الطرف المتعاقد . ويجوز للسلطة المختصة ، بدلا من ذلك ، أن تشترك كمراقب في دعوى التوفيق هذه .

المادة ٢٩

- ١ - تعقد اجراءات التوفيق الالزامي الدولي في المكان الذي توافق عليه الأطراف بالاجماع أو ، عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق ، في المكان الذي يقرره الموفقون .
- ٢ - وعند تحديد المكان الذي تجرى فيه اجراءات التوفيق ، تأخذ الأطراف والموفقون بعين الاعتبار ، في جملة أمور ، البلدان ذات الصلة الوثيقة بالنزاع ، دون اغفال البلد الذي ينتمي اليه الخط البحري المعني ، والبلد منشأ الحمولة ، لاسيما حين يتعلق النزاع بالحمولة .

المادة ٣٠

- ١ - تنشأ لأغراض هذا الفصل هيئة دولية من الموفقين تتألف من خبراء لهم مكانة مرموقة أو خبرة كبيرة في ميادين القانون ، واقتصادات النقل البحري ، أو التجارة الخارجية والتمويل ، على نحو ما تحدده الأطراف المتعاقدة التي تختارهم ، ويوحدون أعمالهم بصفة مستقلة .
- ٢ - يجوز لأي طرف متعاقد أن يعين في أي وقت أعضاء في الهيئة يصل عددهم إلى ما مجموعه ١٢ عضواً ، ويقوم بتبليغ أسمائهم إلى المسجل . وتكون مدة كل تعيين من التعيينات ست سنوات ويجوز تجديدها . وفي حالة وفاة عضو في الهيئة أو عجزه أو استقالته ، يقوم الطرف المتعاقد الذي عين هذا الشخص بتعيين خلف له طوال الفترة المتبقية من مدة عضويته . ويسري التعيين اعتباراً من تاريخ استلام المسجل لاختار التعيين .
- ٣ - يحتفظ المسجل بقائمة أسماء هيئة الموفقين ويقوم بإعلام الأطراف المتعاقدة بتشكيل الهيئة .

المادة ٣١

- ١ - الغاية من التوفيق هي التوصل إلى تسوية ودية للنزاع بواسطة توصيات يصوغها موفقون مستقلون .
- ٢ - يقوم الموفقون بتحديد القضايا محل النزاع وتوضيحها ، ويطلبون ، تحقيقاً لهذا الغرض ، أية معلومات من الأطراف ، ويقدمون إلى الأطراف على أساسها توصية تستهدف تسوية النزاع .
- ٣ - تتعاون الأطراف بروح من حسن النية مع الموفقين من أجل تمكينهم من تأدية وظائفهم .
- ٤ - مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٥ ، يجوز لأطراف النزاع في أي وقت أثناء سير اجراءات التوفيق أن يقرروا ، بالاتفاق ، اللجوء إلى اجراء مختلف لتسوية نزاعهم . ويجوز لأطراف نزاع اتبعت في شأنه اجراءات أخرى غير الاجراءات المنصوص عليها في هذا الفصل أن تقرر بالاتفاق المتبادل اللجوء إلى التوفيق الالزامي الدولي .

المادة ٣٢

- ١ - يضطلع بإجراءات التوفيق اما موفق واحد أو عدد فردي من الموفقين الذين توافق الأطراف عليهم أو تعيينهم •
- ٢ - اذا لم تستطع الأطراف الاتفاق على عدد الموفقين أو على تعيينهم كما هو منصوص عليه في الفقرة ١ من المادة ٣٢ ، يقوم بإجراءات التوفيق ثلاثة موفقين ، يعين أحد الطرفين أحدهم في مذكرة تقديم الدعوى ويعين الثاني من قبل الطرف الآخر في رده ، ويقوم الموفقان اللذان عينا على هذا النحو بتعيين الموفق الثالث ، الذي يكون رئيسا •
- ٣ - اذا لم يرد في الرد اسم الموفق الواجب تعيينه في الحالات التي تنطبق عليها الفقرة ٢ من المادة ٣٢ ، يقوم الموفق المعين في مذكرة تقديم الدعوى ، في غضون ٣٠ يوما تلي استلامه المذكرة المشار اليها ، باختيار الموفق الثاني بالقرعة من بين أعضاء هيئة الموفقين الذين عينهم الطرف المتعاقد أو الأطراف المتعاقدة التي يكون المدعى عليه (المدعى عليهم) من رعاياها •
- ٤ - واذا لم يستطع الموفقون المعينون وفقا للفقرتين ٢ أو ٣ من المادة ٣٢ الاتفاق على تعيين الموفق الثالث خلال ١٥ يوما تلي تعيين الموفق الثاني ، يقوم الموفقان المعينان باختياره بالقرعة خلال الأيام الخمسة التالية • ويراعى ما يلي قبل السحب بالقرعة :
 - (أ) لا يجوز أن يختار بالقرعة أي عضو في هيئة الموفقين تكون له نفس جنسية أي من الموفقين المعينين ؛
 - (ب) يجوز لكل موفق من الموفقين المعينين أن يستبعد من قائمة هيئة الموفقين عددا متساويا منهم شريطة أن يبقى ثلاثون عضوا في الهيئة على الأقل قابلين للاختيار بالقرعة •

المادة ٣٣

- ١ - اذا طلبت عدة أطراف التوفيق مع نفس المدعى عليه فيما يتعلق بنفس القضية ، أو فيما يتعلق بقضايا ترتبط ارتباطا وثيقا ، يجوز لذلك المدعى عليه أن يطلب ضم هذه القضايا •
- ٢ - ينظر في طلب ضم القضايا رءساء الموفقين الذين اختيروا حتى ذلك الحين ويبتون في الطلب بأغلبية الأصوات • واذا أجاز هذا الطلب يعين الرءساء الموفقين كيما يقومون بالنظر في القضايا الموجودة ، وذلك من بين الموفقين الذين تم تعيينهم أو اختياراتهم حتى ذلك الحين ، شريطة أن يجري اختيار عدد فردي من الموفقين وأن يكون الموفق الذي عينه كل طرف في البداية أحد الموفقين الذين ينظرون في القضية الموحدة •

المادة ٣٤

- ١ - اذا ما بدىء في التوفيق ، يجوز لأي طرف ، خلاف السلطة المختصة المشار اليها في المادة ٢٨ ، أن ينضم الى الدعوى :

اما :

(أ) بوصفه طرفاً ، في حالة وجود مصلحة اقتصادية مباشرة ،
أو

(ب) بوصفه طرفاً موعداً لأحد الأطراف الأصليين ، في حالة وجود مصلحة اقتصادية
غير مباشرة ، ما لم يعترض أحد الأطراف الأصليين على هذا الانضمام .

المادة ٣٥

- ١ - تقدم توصيات الموفقين وفقاً لأحكام هذه المدونة .
- ٢ - عند عدم وجود نص صريح في المدونة بشأن أية نقطة ، يقوم الموفقون بتطبيق القانون الذي توافق الأطراف عليه وقت بدء دعوى التوفيق أو بعد ذلك ، على ألا يجيء هذا الاتفاق بعد تقديم الأدلة إلى الموفقين ، وعند عدم وجود اتفاق من هذا القبيل ، يطبق القانون الذي يرى الموفقون أنه أقرب القوانين صلة بالنزاع .
- ٣ - لا يجوز للموفقين الفصل في النزاع بالانصاف والحسنى إلا إذا وافقت الأطراف على ذلك بعد نشأة النزاع .
- ٤ - لا يجوز للموفقين تقرير عدم وجود قانون يحكم الموضوع استناداً إلى غموض القانون .
- ٥ - يجوز للموفقين الإيحاء بتدابير التصحيح والانصاف المنصوص عليها في القانون المنطبق على النزاع .

المادة ٣٦

- تتضمن توصيات الموفقين بياناً بالأسباب .

المادة ٣٧

- ١ - ما لم تكن الأطراف قد اتفقت قبل البدء في إجراءات التوفيق أو أثنائها أو بعدها على أن توصية الموفقين ملزمة ، تصبح التوصية ملزمة بقبول الأطراف لها . وإذا قبلت بعض أطراف النزاع توصية ما ، تكون هذه التوصية ملزمة فيما بين هذه الأطراف فحسب .
- ٢ - يتعين قيام الأطراف بإبلاغ الموفقين ، في عنوان يحدده هؤلاء ، بقبولها بالتوصية ، خلال مدة لا تتجاوز ٣٠ يوماً بعد استلام الاخطار المتضمن للتوصية ، والا اعتبر أن التوصية لم تقبل .
- ٣ - يقوم أي طرف لا يقبل التوصية باخطار الموفقين والأطراف الأخرى كتابة وبالتفصيل خلال ٣٠ يوماً تلي الفترة المحددة في الفقرة ٢ من المادة ٣٧ ، بأسباب رفضه التوصية .
- ٤ - عند قبول الأطراف التوصية ، يقوم الموفقون فوراً بتحرير محضر تسوية وتوقيعه فتصبح التوصية ملزمة عندئذ لكافة الأطراف . وإذا لم يتم قبول التوصية من قبل كافة الأطراف ، يقوم

الموفقون بوضع تقرير فيما يتعلق بالأطراف الراضة للتوصية ، يذكر فيه موضوع النزاع وامتناع هذه الأطراف عن تسويته .

٥ - تقوم الأطراف فوراً بتنفيذ أية توصية متى أصبحت ملزمة لهم أو تقوم بتنفيذها في تاريخ لاحق يحدد في التوصية .

٦ - يجوز لأي طرف أن يجعل قبوله التوصية مشروطاً بقبولها من قبل كافة الأطراف الأخرى في النزاع أو أي طرف منها .

المادة ٣٨

١ - تعتبر التوصية تسوية نهائية للنزاع فيما بين الأطراف التي قبلها ، إلا عندما لا يعترف بالتوصية ولا يتم تنفيذها وفقاً لأحكام المادة ٣٩ .

٢ - تتضمن كلمة "توصية" أي تفسير أو توضيح أو تنقيح للتوصية يقوم به الموفقون قبل أن يتم قبول التوصية .

المادة ٣٩

١ - يعترف كل طرف متعاقد بكون التوصية ملزمة فيما بين الأطراف التي قبلتها، ويقوم، مع مراعاة أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٣٩ ، وبناء على طلب أي طرف من هذه الأطراف ، بتنفيذ جميع الالتزامات التي تفرضها التوصية كما لو كانت التوصية حكماً نهائياً صادراً عن محكمة تابعة للطرف المتعاقد .

٢ - لا يعترف بتوصية ما ولا تنفذ بناء على طلب طرف مشار إليه في الفقرة ١ من المادة ٣٩ إذا ثبت لمحكمة البلد المطلوب منه الاعتراف بالتوصية وتنفيذها أو لآلية سلطة مختصة أخرى من سلطاته :

(أ) أن الطرف الذي قبل التوصية كان ، بموجب القانون المطبق عليه ، متصفاً بانعدام الأهلية القانونية وقت القبول ؛

(ب) أن التدليس والاكراه قد استعملا في إصدار التوصية ؛

(ج) أن التوصية تتعارض مع النظام العام في البلد المطلوب تنفيذها فيه ؛ أو

(د) أن تشكيل مجموعة الموفقين ، أو أن الإجراءات التوفيقية ، لم يكن وفقاً لأحكام هذه

المدونة .

٣ - لا ينفذ أي جزء من التوصية ولا يعترف به إذا ثبت للمحكمة أو لسلطة مختصة أخرى أن هذا الجزء يرد ضمن أية فقرة فرعية من الفقرة ٢ من المادة ٣٩ ، وأنه يمكن فصله عن غيره من أجزاء التوصية . وإذا لم يكن فصل هذا الجزء ممكناً ، لا تنفذ التوصية برمتها ولا يعترف بها .

المادة ٤٠

- ١ - إذا قبلت كافة الأطراف التوصية ، يجوز نشر التوصية والأسباب المستندة إليها بموافقة كافة الأطراف .
- ٢ - إذا رفضت التوصية من قبل طرف من الأطراف أو أكثر ولكن قبلها طرف أو أكثر ، يتبع في النشر ما يلي :
 - (أ) يقوم الطرف أو الأطراف الراضة للتوصية بنشر أسباب رفضه أو رفضها لها ، على أن يتم ذلك وفقاً للفقرة ٣ من المادة ٣٧ ، كما يجوز له أو لها في نفس الوقت أن ينشر أو تنشر الأسباب المستندة إليها ؛
 - (ب) يجوز لطرف قبل التوصية أن ينشر التوصية والأسباب المستندة إليها ، كما يجوز له أن ينشر أسباب رفض أي طرف آخر للتوصية ما لم يكن هذا الطرف الآخر قد نشر رفضه والأسباب المستندة إليها من قبل وفقاً للفقرة ٢ (أ) من المادة ٤٠ .
- ٣ - إذا لم تقبل التوصية من قبل أي طرف من الأطراف ، يجوز لكل طرف أن ينشر التوصية والأسباب المستندة إليها وأن ينشر رفضه هو لها والأسباب المستندة إليها .

المادة ٤١

- ١ - ينشر ما يقدمه أي طرف للموفقين من وثائق وبيانات تشتمل على معلومات وقائية ما لم يوافق هذا الطرف أو أغلبية من الموفقين على غير ذلك .
- ٢ - يجوز للطرف الذي قدم هذه الوثائق والبيانات الى الموفقين أن يقدمها تأييداً لموقفه في الدعاوى اللاحقة المترتبة على نفس النزاع والتي تكون بين نفس الأطراف .

المادة ٤٢

- إذا لم تكن التوصية قد أصبحت ملزمة للأطراف ، لا يكون للآراء التي أعرب عنها الموفقون أو الأسباب التي أبدوها ، ولا يكون للتنازلات أو العروض المقدمة من الأطراف لغرض دعوى التوفيق ، تأثير على الحقوق والالتزامات القانونية لأي طرف من الأطراف .

المادة ٤٣

- ١ - (أ) تقوم أطراف الدعوى بتحمل تكاليف الموفقين وكافة التكاليف المتعلقة بسير دعوى التوفيق بالتساوي ، ما لم تتفق على خلاف ذلك ؛
- (ب) عندما يتم البدء في دعوى التوفيق يحق للموفقين أن يطلبوا سلفة أو ضماناً لمواجهة التكاليف المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ١ من المادة ٤٣ .

- ٢ - يتحمل كل طرف كافة المصاريف التي يتجشمها فيما يتعلق بالدعوى ، ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك .
- ٣ - على الرغم من أحكام الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٤٣ ، يجوز للموفقين بعد أن يقرروا بالاجماع أن طرفاً ما قد رفع دعوى معينة لأسباب كيدية أو تافهة ، أن يحملوا هذا الطرف جزءاً من التكاليف التي تجشمتها الأطراف الأخرى في الدعوى ، أو جميع هذه التكاليف . ويكون هذا القرار نهائياً وملزماً لكافة الأطراف .

المادة ٤٤

- ١ - لا يعتبر تخلف طرف ما عن الحضور أو عن عرض قضيته في أي مرحلة من مراحل الدعوى قبولاً بمطالبات الطرف الآخر . ويكون للطرف الآخر في هذه الحالة الخيار في أن يطلب من الموفقين اقفال ملف الدعوى أو معالجة المسائل المقدمة اليهم وتقديم التوصية وفقاً للأحكام المتعلقة باصدار التوصيات المبينة في هذه المدونة .
- ٢ - يقوم الموفقون ، قبل اقفال باب المرافعة ، بمنح الطرف الذي يتخلف عن حضور أو عن عرض قضيته مدة امهال لا تتجاوز عشرة أيام ، الا اذا اقتنعوا أن هذا الطرف لا ينوي الحضور أو عرض قضيته .
- ٣ - يعتبر عدم القيام بمراعاة المهل الاجرائية المقررة في هذه المدونة أو التي يحددها الموفقون ، ولا سيما المهل المتعلقة بتقديم بيانات أو معلومات ، تخلفاً عن الحضور فيما يتعلق بالدعوى .
- ٤ - اذا تم اقفال ملف الدعوى بسبب تخلف طرف واحد عن الحضور أو عن عرض قضيته يضع الموفقون محضراً يشارون فيه الى تخلف هذا الطرف عن القيام بذلك .

المادة ٤٥

- ١ - يقوم الموفقون باتباع الاجراءات المنصوص عليها في هذه المدونة .
- ٢ - يعتبر النظام الداخلي المرفق بهذه الاتفاقية قواعد نموذجية يسترشد بها الموفقون . ويجوز للموفقين ، بالاتفاق المتبادل ، استخدام القواعد الواردة في المرفق أو الاضافة الى هذه القواعد أو تعديلها أو صياغة نظام داخلي خاص بهم بحيث لا تكون هذه القواعد المضافة أو المعدلة أو غيرها من القواعد متعارضة مع أحكام هذه المدونة .
- ٣ - يجوز للأطراف أن تتفق فيما بينها على نظام داخلي لا يتعارض مع أحكام هذه المدونة ، اذا اتفقت على أن ذلك هو في صالح تحقيق حل عاجل ومعقول للتكاليف للدعوى مدار التوفيق .
- ٤ - يضع الموفقون توصيتهم بتوافق الآراء فان لم يتوفر ذلك يبتون في الأمر بأغلبية الأصوات .

٥ - تنتهي دعوى التوفيق وتصدر توصية الموفقين في خلال فترة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ تعيين الموفقين ، فيما عدا الحالات المشار إليها في الفقرات الفرعية (هـ) و (و) و (ز) من الفقرة ٤ من المادة ٢٣ ، التي تسري عليها المهل المبينة في الفقرة ١ من المادة ١٤ والفقرة ٤ من المادة ١٦ . ويجوز باتفاق الأطراف مد فترة الأشهر الستة .

جيم - الجهاز المؤسسي

المادة ٤٦

١ - قبل سريان مفعول هذه الاتفاقية بستة أشهر ، يقوم الأمين العام للأمم المتحدة ، بشرط موافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة ومع مراعاة الآراء التي أعربت عنها الأطراف المتعاقدة ، بتعيين مسجل يمكن أن يساعده في أعماله ما قد يلزم من موظفين اضافيين لتأدية الوظائف المدرجة في الفقرة ٢ من المادة ٤٦ . ويقوم مكتب الأمم المتحدة في جنيف بتوفير الخدمات الادارية اللازمة للمسجل ومساعديه .

٢ - يضطلع المسجل بتأدية الوظائف التالية بالتشاور مع الأطراف المتعاقدة عند الاقتضاء :

(أ) الاحتفاظ بقائمة الموفقين الذين تتألف منهم هيئة الموفقين الدولية واعلام الاطراف المتعاقدة بصفة منتظمة بتشكيل الهيئة ؛

(ب) تقديم أسماء الموفقين وعناوينهم الى الأطراف المعنية عند الطلب ؛

(ج) استلام طلبات التوفيق والردود والتوصيات واخطارات القبول أو الرفض ، بما في ذلك الأسباب المستندة إليها ، والاحتفاظ بصور من هذه الوثائق ؛

(د) تزويد منظمات الشاحنين والاتحادات والحكومات ، بناء على طلبها وعلى نفقتها ، بصور من التوصيات وأسباب الرفض ، مع مراعاة أحكام المادة ٤٠ ؛

(هـ) إتاحة معلومات ذات طابع غير سري بشأن قضايا التوفيق المنتهية ، وبسودون أن تنسب الى الأطراف المعنية ، وذلك لأغراض اعداد الوثائق التي ستقدم الى مؤتمر الاستعراض المشار اليه في المادة ٥٢ ،

(و) الوظائف الأخرى المحددة للمسجل في الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة ١ من المادة ٢٦ والفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٣٠ .

الفصل السابع

أحكام ختامية

المادة ٤٧

التنفيذ

- ١ - يقوم كل طرف متعاقد باتخاذ ما يلزم من تدابير تشريعية وغيرها من التدابير لتنفيذ هذه الاتفاقية .
- ٢ - ويقوم كل طرف متعاقد بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة ، وهو الوديع ، بنص التدابير التشريعية وغيرها من التدابير التي اتخذها هذا الطرف من أجل تنفيذ هذه الاتفاقية .

المادة ٤٨

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

- ١ - يظل باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحا ابتداء من ١ تموز / يوليه ١٩٧٤ الى غاية ٣٠ حزيران / يونيه ١٩٧٥ بمقر الأمم المتحدة ويظل مفتوحا بعد ذلك للانضمام اليها .
- ٢ - يحق لجميع الدول (أ) أن تصبح أطرافا متعاقدة في هذه الاتفاقية عن طريق :
 - (أ) التوقيع بشرط أن يتبعه التصديق أو القبول أو الموافقة ؛
 - (ب) أو التوقيع بلا تحفظ فيما يتعلق بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛
 - (ج) أو الانضمام .
- ٣ - يحصل التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع صك بهذا المعنى لدى الوديع .

(أ) اعتمد المؤتمر ، في جلسته العامة التاسعة المعقودة في ٦ نيسان / ابريل ١٩٧٤ ، الاتفاق المتفاهم عليه التالي الذي أوصت به لجنته الرئيسية الثالثة :

" يفتح باب الاشتراك في هذه الاتفاقية لجميع الدول ، وفقا لما بها من شروط ، ويكون الأمين العام للأمم المتحدة الوديع . ومن المفهوم لدى المؤتمر أن الأمين العام ، في تأديته لمهامه بوصفه وديعا لاتفاقية ما أو غيرها من الصكوك المتعددة الأطراف الملزمة قانونا وتتضمن شرط " جميع الدول " ، سيقوم باتباع ما درجت عليه الجمعية العامة للأمم المتحدة في تنفيذ مثل هذا الشرط وسيلتمس رأي الجمعية العامة ، كلما كان ذلك مستصوبا ، قبل تلقي توقيع من التوقيعات أو صك من صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام " .

المادة ٤٩

بدء النفاذ

- ١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد ستة أشهر من التاريخ الذي تصبح فيه ٢٤ دولة على الأقل تبلغ حمولة سفنها مجتمعة ٢٥ في المائة على الأقل من الحمولة العالمية ، أطرافا متعاقدة فيها وفقا للمادة ٤٨ • وفي مفهوم هذه المادة ، تعتبر الحمولة هي الحمولة الواردة في سجل اللويسدز للبواخر - الجداول الإحصائية عام ١٩٧٣ ، الجدول ٢ "أساطيل العالم - تحليلها حسب الأنواع الرئيسية" ، فيما يتعلق بسفن البضائع العامة (بما في ذلك سفن الركاب / البضائع) وناقلات الحاويات (المقسمة بالكامل الى خلايا) ، باستثناء أسطول الولايات المتحدة الاحتياطي والاسطولين الأمريكي والكندي في البحيرات الكبرى (ب) •
- ٢ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية ، ازاء أية دولة تصدق على الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم اليها بعد ذلك ، بعد ستة أشهر من ايداع هذه الدولة الصك المناسب •
- ٣ - أية دولة تغدو طرفا متعاقدا في هذه الاتفاقية بعد بدء نفاذ تعديل ما ، تعتبر ، ما لم تفصح هذه الدولة عن نية مغايرة :
 - (أ) طرفا في هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة ؛
 - (ب) وطرفا في الاتفاقية غير المعدلة فيما يتعلق بأي طرف في هذه الاتفاقية غير ملتزم بالتعديل •

المادة ٥٠

الانسحاب

- ١ - لأي طرف متعاقد أن ينسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء فترة سنتين على تاريخ بدء نفاذ الاتفاقية •
- ٢ - يبلغ الانسحاب الى الوديع كتابة ، ويسري مفعوله بعد سنة واحدة أو بعد أية مدة أطول تحدد في صك الانسحاب ، من تاريخ استلام الوديع اخطار الانسحاب •

المادة ٥١

التعديلات

- ١ - لأي طرف متعاقد أن يقترح ادخال تعديل أو أكثر على هذه الاتفاقية عن طريق ابلاغ التعديلات الى الوديع • ويعمم الوديع هذه التعديلات على الأطراف المتعاقدة لتقوم بقبولها ،

(ب) اشتراطات الحمولة ، في مفهوم الفقرة ١ من المادة ٤٩ ، مبينة في الجزء ٢ أدناه •

وعلى الدول التي ليست أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية ويكون لها الحق في أن تصبح أطرافاً متعاقدة فيها ، للعلم .

٢ - يعتبر أي تعديل مقترح يعمم وفقاً للفقرة ١ من المادة ٥١ أنه قد قبل إذا لم يقيم أي طرف متعاقد بإبلاغ الوديع باعتراضه على هذا التعديل خلال اثني عشر شهراً تلي تاريخ تعميمه من الوديع . وإذا قام طرف متعاقد بإبلاغ اعتراضه على التعديل المقترح ، لا يعتبر هذا التعديل قد قبل ولا يعمل به .

٣ - إذا لم يبلغ أي اعتراض على التعديل ، يبدأ نفاذ التعديل ازاء كافة الأطراف المتعاقدة بعد ستة أشهر من تاريخ انقضاء فترة الاثني عشر شهراً المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٥١ .

المادة ٥٢

المؤتمرات الاستعراضية

١ - يدعو الوديع لعقد مؤتمر استعراضي بعد خمس سنوات من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية بغية استعراض سير الاتفاقية ، مع إيلاء اهتمام خاص لتنفيذها ، والنظر في التعديلات المناسبة وإقرارها .

٢ - يقوم الوديع ، بعد أربع سنوات من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، بطلب آراء الدول التي لها الحق في حضور مؤتمر الاستعراض ويقوم ، على أساس الآراء التي يتلقاها ، بأعداد وتعميم مشروع جدول أعمال فضلاً عن التعديلات المقترحة لكي ينظر المؤتمر فيها .

٣ - تعقد بالمثل مؤتمرات استعراضية أخرى كل خمس سنوات ، أو في أي وقت بعد المؤتمر الاستعراضي الأول ، بناء على طلب ثلث الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية ، ما لم يقرر المؤتمر الاستعراضي الأول غير ذلك .

٤ - على الرغم من أحكام الفقرة ١ من المادة ٥٢ ، إذا لم يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد خمس سنوات من تاريخ اقرار المحضر الختامي لمؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، يقوم الأمين العام للأمم المتحدة ، بناء على طلب ثلث الدول التي لها الحق في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية ، بعقد مؤتمر استعراضي بشرط موافقة الجمعية العامة ، وذلك من أجل استعراض أحكام الاتفاقية ومرفقها والنظر في التعديلات المناسبة وإقرارها .

المادة ٥٣

وظائف الوديع

١ - يقوم الوديع بإخطار الدول الموقعة على هذه الاتفاقية والمنظمة إليها بما يلي :

(أ) كل ما يتم من توقيع وتصديق وقبول وموافقة وانضمام وفقاً للمادة ٤٨ ،

- (ب) تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية وفقا للمادة ٤٩ ؛
(ج) حالات الانسحاب من هذه الاتفاقية وفقا للمادة ٥٠ ؛
(د) التحفظات على هذه الاتفاقية وسحب التحفظات ؛
(هـ) نص التدابير التشريعية وغيرها من التدابير التي اتخذها كل طرف متعاقد من أجل تنفيذ هذه الاتفاقية وفقا للمادة ٤٧ ؛
(و) التعديلات المقترحة والاعتراضات على التعديلات المقترحة وفقا للمادة ٥١ ؛
(ز) نفاذ التعديلات وفقا للفقرة ٣ من المادة ٥١ •
٢ - يسطع الوديع أيضا بما تقتضيه المادة ٥٢ من أعمال •

المادة ٥٤

النصوص ذات الحجية - الأيداع

يودع أصل هذه الاتفاقية ، المتساوية في الحجية نصوصه الأسبانية والانكليزية والروسية والصينية والفرنسية ، لدى الأمين العام للأمم المتحدة •
وأشبات لذلك فان الموقعين أدناه ، المفوضين حسب الأصول من قبل حكوماتهم ، قد وقعوا على هذه الاتفاقية ، في التواريخ التي تظهر أمام توقيعاتهم •

مرفق الاتفاقية

نموذج القواعد الاجرائية للتوفيق الالزامي الدولي

المادة ١

- ١ - يوجه أي طرف يرغب في اقامة دعوى توفيقية بمقتضى المدونة طلبا كتابيا بذلك المعنى الى الطرف الآخر ، مصحوبا ببيان أوجه المطالبة ، وترسل نسخة منه الى المسجل •
٢ - يتعين أن تتوفر في بيان أوجه المطالبة الشروط التالية :
(أ) أن يسمى بالضبط كل طرف في النزاع وأن يذكر عنوانه ؛
(ب) أن يتضمن بيانا موجزا للحقائق الوثيقة الصلة بالموضوع ، والقضايا موضوع النزاع ، واقتراح المدعي بشأن تسوية النزاع ؛
(ج) أن يذكر ما اذا كانت هنالك رغبة لعقد جلسة لسماع الأقوال ، وفي هذه الحالة أن يبين ، بقدر ما هو معروف عندئذ ، أسماء وعناوين الأشخاص الذين سيدلون بالشهادة لصالح المدعي ، بما في ذلك شهوده من الخبراء ؛

- (د) أن يكون مصحوبا بالوثائق والاتفاقات والترتيبات مهما كان نوعها ذات الصلة المعقودة بين الاطراف مما يترتبه المدعى ضروريا وقت المطالبة ؛
- (هـ) بيان عدد الموفقين للزمين ، وأي اقتراح يتعلق بتعيين موفقين ، أو اسم الموفق الذي عينه المدعى عملا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٣٢ ؛
- (و) أن يتضمن اقتراحات ، ان وجدت ، بشأن القواعد الاجرائية .
- ٣ - يوقع الطرف بيان أوجه المطالبة ويوقع عليه .

المادة ٢

- ١ - اذا قرر المدعى عليه أن يرد على المطالبة ، فعليه خلال ٣٠ يوما من تاريخ استلامه بيان أوجه المطالبة ، أن يرسل ردا الى الطرف الآخر ونسخة منه الى المسجل .
- ٢ - يتعين أن تتوفر في الرد الشروط التالية :
- (أ) أن يتضمن بيانا موجزا بالحقائق ذات الصلة المعارضة للادعاءات الواردة في بيان أوجه المطالبة ، واقتراح المدعى عليه ، ان وجد ، بشأن تسوية النزاع وأي انتصاف يطالب به تسوية للنزاع ؛
- (ب) أن يذكر ما اذا كانت لديه رغبة في أن تعقد جلسة لسماع الأقوال وفي هذه الحالة أن يبين ، بقدر ما هو معروف عندئذ ، أسماء وعناوين الأشخاص الذين سيدلون بالشهادة لصالحه ، بما في ذلك شهوده من الخبراء ؛
- (ج) أن يكون مصحوبا بالوثائق والاتفاقات والترتيبات مهما كان نوعها ذات الصلة المعقودة بين الأطراف مما يترتبه المدعى عليه ضروريا وقت المطالبة ؛
- (د) بيان عدد الموفقين للزمين ، وأي اقتراح يتعلق بتعيين الموفقين ، أو اسم الموفق الذي عينه المدعى عليه عملا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٣٢ ،
- (و) أن يتضمن اقتراحات ، ان وجدت ، بشأن القواعد الاجرائية .
- ٣ - يوقع الطرف الرد ويوقع عليه .

المادة ٣

- ١ - على كل شخص طبيعي أو معنوي ذي مصلحة يرغب في الاشتراك في دعوى التوفيق بمقتضى المادة ٣٤ أن يقدم طلبا خطيا الى أطراف النزاع ، مع ارسال نسخة منه الى المسجل .
- ٢ - اذا كانت هنالك رغبة في الاشتراك في الدعوى بمقتضى الفقرة (أ) من المادة ٣٤ يحدد الطلب الأسباب الموعودة لذلك ، بما فيها المعلومات اللازمة بمقتضى الفقرات الفرعية (أ) ، و (ب) و (د) من الفقرة ٢ من المادة ١ .

- ٣ - إذا كانت هنالك رغبة في الاشتراك في الدعوى بمقتضى الفقرة (ب) من المادة ٣٤ ،
يبيّن الطلب الأسباب الموعدة لذلك ولصالح أي من الأطراف الأصلية سيكون اشتراكه .
- ٤ - يقوم الطرف المعارض على طلب الاشتراك في الدعوى بإرسال اعتراضه خلال سبعة
أيام من تسلمه الطلب ، ويرسل نسخة منه الى الطرف الآخر .
- ٥ - في حالة ضم دعويين أو أكثر يقوم الطرف الثالث الراغب في الاشتراك في الدعاوى
المضمومة بأحالة طلبه الى جميع الأطراف المعنية ، ويجوز لأي منها أن يعترض وفقا لأحكام هذه
المادة .

المادة ٤

- إذا وافق طرفا النزاع ، بناء على اقتراح أي منهما ، وبعد إتاحة الفرصة أمام الطرفين للدلاء
بأقوالهما ، يجوز للموفقين أن يأمرؤا بضم أو فصل المطالبات كلها أو بعضها ، المعلقة آنئذ بيـــــ
الطرفين نفسيهما .

المادة ٥

- ١ - يجوز لأي من الأطراف أن يعترض على أي موفق حال وجود ظروف تبرر التشكك في حيده .
- ٢ - ينبغي تقديم اشعار الاعتراض ، مع بيان أسبابه ، قبل تاريخ اقفال باب المرافعة ،
وقبل اصدار الموفقين توصيتهم . ويتعين نظر أي اعتراض كهذا فورا والبت فيه ببدء بأغلبية
أصوات الموفقين ، كدفع أولي ، في الحالات المعين فيها أكثر من موفق واحد . ويكون القرار في مثل
هذه الحالات نهائيا .
- ٣ - يستبدل الموفق فورا حال وفاته أو استقالته أو فقدانه الصفة أو الأهلية .
- ٤ - تواصل الاجراءات التي توقفت على هذا النحو من النقطة المتوقف عندها ، ما لم
تتفق الأطراف ، أو يأمر الموفقون بإعادة نظر أو إعادة سماع أي أقوال .

المادة ٦

- يكون للموفقين القول الفصل فيما يتعلق باختصاصهم و/ أو صلاحياتهم في اطار أحكام المدونة .

المادة ٧

- ١ - يتلقى الموفقون جميع المذكرات أو المستندات أو الاقرارات المشفوعة بيمـــــ
أو المنشورات ، أو غير ذلك من عناصر الأدلة ، بما في ذلك الشفوي منها ، التي تقدم اليهم من أي طرف
أو نيابة عنه ، وينظرون فيها ، ويعيرون كلا منها ما يرونه من أهمية .

٢ - (أ) يجوز لكل طرف أن يقدم الى الموفقين أية أدلة يراها ذات صلة ، ويسلم عند تقديمها نسخا مصدقة منها الى كل طرف آخر في دعوى التوفيق ، ويعطى هذا الطرف فرصة معقولة للرد على ذلك ؛

(ب) يعود للموفقين وحدهم الحكم على عناصر الأدلة التي يقدمها الأطراف اليهم من حيث مدى صلتها بالموضوع وتعلقها به .

(ج) يجوز للموفقين أن يطلبوا من الأطراف ابراز ما يروونه ضروريا من عناصر اثبات اضافية لفهم النزاع والبت فيه ، على أن تتاح للأطراف الأخرى في الدعوى ، في حالة ابراز عناصر اضافية كهذه ، فرصة معقولة للتعليق عليها .

المادة ٨

١ - حين تنص المدونة أو هذه القواعد على مهلة ما للقيام بعمل ما ، لا يحسب اليوم الذي تبدأ منه المهلة ، بينما يحسب اليوم الأخير منها ، الا اذا صادف هذا اليوم الأخير يوم سبت أو أحد أو عطلة رسمية في مكان انعقاد التوفيق ، فيكون اليوم الأخير عندئذ يوم العمل التالي .

٢ - عندما يقل الزمن المنصوص عليه عن سبعة أيام تستبعد من الحساب أيام السبت والأحد والعطلات الرسمية التي قد تتخلل تلك المهلة .

المادة ٩

مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالمهل الاجرائية المنصوص عليها في المدونة ، يجوز للموفقين ، بناء على اقتراح أحد الأطراف أو وفقا لاتفاق فيما بينهم أن يمددوا أي مهلة حددوها .

المادة ١٠

١ - يحدد الموفقون ترتيب العمل ثم ، ما لم يتفق على غير ذلك ، يوم وساعة انعقاد كل جلسة .

٢ - تدور المرافعات في جلسات سرية ، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك .

٣ - يطلب الموفقون طلبا صريحا من جميع الأطراف ما اذا كانت لديهم أدلة أخرى يودون تقديمها قبل اعلان افعال باب المرافعة ، ويثبت ذلك في محضر الجلسة .

المادة ١١

تصدر توصيات الموفقين كتابة وتشمل :

(أ) اسم وعنوان كل طرف بالضبط ؛

(ب) وصفا للأسلوب الذي اتبع في تعيين الموفقين ، وبيان أسمائهم ؛

- (ج) تواريخ ومكان اجراءات التوفيق ؛
- (د) موجزا لاجراءات التوفيق يصاغ على نحو ما يستنسبه الموفقون ؛
- (هـ) بيانا موجزا بالوقائع التي استظهرها الموفقون ؛
- (و) موجزا بطلبات الأطراف ؛
- (ز) القرارات الصادرة في المسائل موضوع النزاع ، مع بيان الأسباب ؛
- (ح) توقيعات الموفقين وتاريخ كل توقيع ؛
- (ط) عنوانا ترسل اليه رسائل القبول بالتوصية أو رفضها •

المادة ١٢

تتضمن التوصية ، قدر الامكان ، الحكم بالتكاليف وفقا لأحكام المدونة • واذا لم تتضمن التوصية حكما كاملا بشأن التكاليف ، يصدر الموفقون ، في أقرب وقت ممكن بعد التوصية ، وفي أي حال خلال فترة لا تتجاوز ٦٠ يوما من ذلك ، حكما كتابيا بالتكاليف وفقا لأحكام المدونة •

المادة ١٣

تراعي توصيات الموفقين الحالات السابقة المماثلة حيثما يسر هذا مزيدا من وحدة تطبيق أحكام المدونة والامتنال لتوصيات الموفقين •

المرفق الثاني

القرارات التي اتخذها المؤتمر

١ - انجاز أعمال المؤتمر

ان مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،

وقد انعقد وفقا لأحكام قرار الجمعية العامة ٣٠٣٥ (د-٢٧) المؤرخ في ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٢ للنظر في اعتماد اتفاقية أو أية وثيقة أخرى متعددة الأطراف وملزمة قانونا بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،

وقد اتفق بالاجماع فيما يتعلق بعدد كبير من الفقرات الواردة في مشروع مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية المرفقة بتقارير اللجان الرئيسية الثلاث المنبثقة عن مؤتمر المفوضين ،

وقد أحاط علما بأن المبادئ المتعلقة بتسوية بعض القضايا الرئيسية المعروضة على مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية المقدمة من رئيس المؤتمر ، والمرفقة بهذا القرار ، قد حظيت بقبول جميع البلدان النامية ، وجميع البلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية ، وعدد من بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة ، من بين الدول المشتركة في المؤتمر ، وقد أحاط علما كذلك بأن عددا من بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة الأخرى لم توافق على المبادئ المذكورة أعلاه وأن عددا من هذه البلدان الأخرى قد احتفظ بموقفه حيال الموضوع ،

وإذ يحيط علما بأن جميع البلدان التي وافقت على المبادئ المشار إليها في الفقرة السابقة قد اتفقت على أن هذه المبادئ تشكل الأساس لمزيد من الأعمال بشأن الأجزاء ذات الصلة من مشروع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،

وإذ يحيط علما كذلك بآراء البلدان التي لم توافق على المبادئ المشار إليها أعلاه وبرغبة هذه البلدان في أن تراعى آراؤها فيما يقوم به المؤتمر من نشاط جديد ،

١ - يحيط علما بالتقدم الكبير المحرز خلال الجزء الأول من المؤتمر ؛

٢ - ويحيط علما كذلك بالتقرير عن الجلسات العامة للمؤتمر وبتقارير لجانه الرئيسية

الثلاث ؛

٣ - ويبري أن استئناف مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية في جنيف في ١١ آذار/مارس ١٩٧٤ ولفترة ثلاثة أسابيع كما يتمكن من انجاز مهمته سيخدم مصالح جميع البلدان على أفضل نحو ممكن ؛

٤ - ويطلب من الأمين العام للأمم المتحدة ومن الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (" الأونكتاد ") اتخاذ الترتيبات اللازمة لاستئناف مؤتمر المفوضين وفقا لذلك ؛

٥ - ويؤكد أن العدد الكبير من الفقرات التي تم الاتفاق عليها بالاجماع والواردة في مشروع المدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، المرفق بتقارير اللجان الرئيسية الثلاث المنبثقة عن مؤتمر المفوضين لن يعاد فتح الباب لمزيد من النقاش فيها أو لاجداث تغييرات في نصوص هذه الفقرات ، باستثناء أية تغييرات تتعلق بالتحريرو/أو الصياغة القانونية ترتأى ضرورتها ؛

٦ - ويشير الى اتفاق جميع البلدان التي قبلت المبادئ المتعلقة بتسوية بعض القضايا الجوهرية المعروضة على مؤتمر الأمم المتحدة المقدمة من رئيس المؤتمر ، والمرفقة بهذا القرار ، على مواصلة اعتبار هذه المبادئ كأساس لمزيد من العمل في مؤتمر المفوضين المستأنف وعلى عدم اعادة فتح باب النقاش حول هذه المبادئ وكذلك على عدم اعادة فتح الباب لمزيد من النقاش أو التغييرات في الفقرات ذات الصلة من مشروع المدونة التي اتفقت عليها هذه البلدان ، والمبنية على هذه المبادئ ، باستثناء أية تغييرات تتعلق بالتحريرو/أو الصياغة القانونية ترتأى ضرورتها أو أية تغييرات أخرى في الصياغة ترتأى ضرورتها لكفالة تحسين تطابق نصوص هذه الفقرات مع المبادئ المتفق عليها ؛

٧ - ويؤكد استعداد جميع الأطراف المشتركة في هذا القرار لمواصلة المفاوضات في مؤتمر المفوضين المستأنف من المرحلة التي بلغها وقت تأجيله بغية النظر في اتفاقية أو صك آخر متعدد الأطراف وملزم قانونا بشأن قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية واعتماده في المؤتمر المستأنف ؛

٨ - ويطلب من أمانة الأونكتاد أن تعد نصوصا بلغة قانونية فيما يتعلق بالنصوص المرفقة بتقارير اللجان الرئيسية للمؤتمر وتعميم هذه النصوص على حكومات جميع الدول الأعضاء لتستعين بها على نظر تلك النصوص في وقت كاف قبل استئناف مؤتمر المفوضين .

الجلسة العامة ٦

١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٣

مرفق القرار ١

مبادئ تتعلق بتسوية بعض القضايا الرئيسية المعروضة
على مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة
لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية

ألف - دور الحكومات

- ١ - تقدم الاتحادات ما يلزم من معلومات تطلبها الحكومات •
- ٢ - لممثلي الحكومات الحق في حضور المشاورات ، والاشتراك في المناقشات مشاركة كاملة ، وتقديم الاقتراحات ، وتشجيع الأطراف على الوصول الى اتفاق ، ولا يكون لهم مع ذلك أي دور في صنع القرارات •
- ٣ - للحكومات حق مماثل في المشاركة في دعاوى التحكيم •

باء - المشاركة في عمليات النقل البحري

- ١ - تتساوى الخطوط الوطنية الموجودة على طرفي الطريق في الحقوق •
- ٢ - يخص نصيب بنسبة ٢٠ في المائة للخطوط البحرية التابعة لبلد ثالث ان وجدت •
- ٣ - في حالة عدم قيام الخطوط الوطنية بالنصيب المخصص اليها من عمليات النقل ، أو عدم مقدرتها على ذلك - ويترك لها نفسها أمر البت في هذه النقطة - يحال ذلك الجزء من نصيبها من عمليات النقل التي لا تقوم بها الى المجموعة كي يقتسم بالتناسب •
- ٤ - للخطوط الوطنية الموجودة ضمن منطقة واحدة على أحد طرفي الطريق حق التمتع بمرونة التكيف فيما بينها فيما يتعلق بأنصبتها •

جيم - التنفيذ

- ١ - على الأطراف أن تبذل كل ما في وسعها للوصول الى تسوية أثناء المشاورات •
- ٢ - عند عدم تسوية مسألة بواسطة المشاورات وقيام نزاع ينبغي إحالته الى التوفيق الالزامي الدولي ؛ ومن بين هذه المسائل ، المسائل المتعلقة بأجور الشحن ، والرسوم الاضافية ، وعوامل تسوية العملات •
- ٣ - تكون توصيات الموفقين ملزمة اذا حظيت بموافقة الأطراف عليها •
- ٤ - في حالة رفض توصيات الموفقين تذكر أسباب رفضها كتابة ، وتنشر ، كاملة •
- ٥ - يعقد مؤتمر استعراضي بعد خمس سنوات لاستعراض سير الاتفاقية مع ايلاء اهتمام للتنفيذ وتعقد هذه المؤتمرات الاستعراضية بعد ذلك مرة كل خمس سنوات •

دال - معايير تحديد أجور الشحن

- ١ - ينبغي أن تكون هذه المعايير على النحو الذي وردت به في الاقتراح الذي قدمته البلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية للفقرة ٥٤ من المدونة (١) .
 - ٢ - ينبغي ألا تقل عن ١٢ شهرا الفترة الفاصلة بين تاريخ بدء نفاذ زيادة عامة واحدة فسي أجور الشحن وتاريخ الاشعار بالزيادة العامة التالية في أجور الشحن .
- ملاحظة : أشير الى المخاوف بين مختلف المجموعات بشأن مسألة المنافسة الخارجية ، غير أنه تم الاعراب عن الأمل في حل هذه المشكلة على نحو مرض عن طريق النقاش المتبادل في اطار اللجنة المعنية أو فريق الصياغة المعني .

٢ - الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات

- ان مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،
- وقد أعدّ الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية بقصد تحسين نظام اتحادات الخطوط البحرية ،
- واذ يضع نصب عينيه أن الاتفاقية تنطبق على اتحادات الخطوط البحرية وعلاقاتها الخارجية ،
- يقرر أنه :
- ١ - لن يفسر أي شيء في تلك الاتفاقية على نحو يحرم الشاحنين من فرصة الاختيار بين الخطوط البحرية المنتسبة للاتحاد والخطوط البحرية غير المنتسبة له مع مراعاة أية اتفاقات ولاء في حالة وجودها ؛
 - ٢ - على الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات أن تلتزم ، حين تتنافس مع اتحاد ما ، بمبدأ المنافسة الشريفة على أساس تجاري ؛
 - ٣ - التماسا لانماء الخدمة التي تضطلع بها الخطوط البحرية نموا سليما ، ينبغي ألا تمنع الخطوط البحرية غير المنتسبة لاتحادات من العمل طالما تقيدت بمتطلبات الفقرة ٢ أعلاه .

الجلسة العامة ٩

٦ نيسان/ابريل ١٩٧٤

(١) للاطلاع على نص هذا الاقتراح ، الذي اشتركت في تقديمه فيما بعد كذلك مجموعة ال ٧٧ وفرنسا ، أنظر البديل ١ للفقرة ٥٤ من المدونة في مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، المجلد الأول ، تقارير ووثائق أخرى (منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع : E.75.II.D.11) ، الجزء الرابع ، الفرع الأول .

٣ - التوفيق المحلي

ان مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعنى بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط

البحرية ،

اذ يضع نصب عينيهِ أهمية أحكام المشاورات واجراءات تسوية النزاع الواردة في الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ،

واذ يحيط علماً بأن اقتراحات قد قدمت كي تنص المدونة على احالة بعض المنازعات الى التوفيق المحلي ،

١ - يطلب من المؤتمر الاستعراضي الأول الذي سيعقد وفقاً لأحكام المادة ٥٢ من الاتفاقية أن ينظر على أساس الأولوية في موضوع التوفيق المحلي ، آخذاً في الاعتبار الآراء التي أعربت عنها الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية حول ما اذا كان عدم وجود التوفيق المحلي قد أعاق التسوية الفعالة للمنازعات أم لا ، واذا كان الأمر كذلك ، فأى المواضيع هي التي ستعتبر مواضيع مناسبة للتوفيق المحلي وما هي الاجراءات التي ينبغي أن تطبق لحل هذه المنازعات ؛

٢ - ويوافق على أن الوديع سيلتمس عند الاعداد للمؤتمر الاستعراضي آراء جميع الدول التي يحق لها حضور المؤتمر الاستعراضي ، والتي يتعين عليها أن تراعي الآراء المعرب عنها من السلطات المختصة ، واتحادات الخطوط البحرية ، ومنظمات الشاحنين .

الجلسة العامة ٩

٦ نيسان/ابريل ١٩٧٤

المرفق الثالث

قائمة الدول الأطراف المتعاقدة في اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية

العراق	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
غابون	اثيوبيا
غامبيا	الأردن
غانا	ألمانيا (جمهورية - الاتحادية)
غواتيمالا	اندونيسيا
غيانا	أوروغواي
غينيا	باكستان
فرنسا	بربادوس
الفلبين	بلغاريا
فنزويلا	بنغلاديش
فنلندا	بنن
الكاميرون	بيرو
كوت ديفوار	ترينيداد وتوباغو
كوستاريكا	تشيكوسلوفاكيا
الكونغو	توغو
الكويت	تونس
كينيا	جامايكا
لبنان	جمهورية افريقيا الوسطى
مالي	جمهورية تنزانيا المتحدة
ماليزيا	الجمهورية الديمقراطية الألمانية
مدغشقر	السودان
مصر	جمهورية كوريا
المغرب	الدانمرك (باستثناء غرينلاند وجزر فارو)
المكسيك	الرأس الأخضر
المملكة العربية السعودية	رومانيا
المملكة المتحدة (بما في ذلك جبل طارق وهونغ كونغ)	زائير
موريشيوس	سري لانكا
الهند	السنغال
هندوراس	السويد
هولندا (عن المملكة في أوروبا فقط)	سيراليون
يوغوسلافيا	شيلي
	الصين

المرفق الرابع

التحفظات والاعلانات التي تقدمت بها الأطراف المتعاقدة في اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية

١ - بلغاريا

ترى حكومة جمهورية بلغاريا الشعبية أن تعريف اتحاد الخطوط البحرية لا يشمل الخطوط
الشناية المشتركة التي تعمل على أساس اتفاقات حكومية دولية .

وفيما يتعلق بنص البند ٢ من المرفق بالقرار الأول الذي اعتمد في ٦ نيسان/أبريل ١٩٧٤
ترى حكومة جمهورية بلغاريا الشعبية أن أحكام الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط
البحرية لا تشمل أنشطة خطوط النقل البحري غير الأعضاء في اتحاد .

٢ - الصين

ان خدمات النقل البحري المشتركة التي نشأت بين جمهورية الصين الشعبية وأي بلد آخر
عن طريق المشاورات ، وعلى أساس يراه الطرفان المعنيان مناسباً ، تختلف اختلافاً تاماً في طبيعتها
عن اتحادات الخطوط البحرية ، فلا تطبق عليها أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد
السلوك لاتحادات الخطوط البحرية .

٣ - كوبا

التحفظ

تورد جمهورية كوبا تحفظاً يتعلق بأحكام الفقرة ١٧ من المادة ٢ من الاتفاقية مواءمته أن كوبا
لن تطبق الفقرة المذكورة على البضائع التي ينقلها خط منتظم مشترك يعمل في نقل أية شحنات ، أنشئ
وفقاً لاتفاقات حكومية دولية ، بعض النظر عن منشأ هذه البضائع ، والجهة المرسل إليها ، والغرض
الذي ستستخدم فيه .

الاعلان

فيما يتعلق بالتعاريف الواردة في الفقرة الأولى من الجزء الأول ، الفصل الأول ، لا توافق
جمهورية كوبا على أن يدرج في مفهوم " اتحاد الخطوط البحرية أو الاتحاد " خدمات الخط البحري
المنتظم المشترك الذي يعمل في نقل أي نوع من الشحنات ، والذي أنشئ وفقاً لاتفاقات حكومية دولية .

٤ - تشيكوسلوفاكيا

" لا تنطبق أحكام مدونة قواعد السلوك على خدمات الخطوط البحرية المشتركة التي أنشئت
على أساس اتفاقات حكومية دولية لخدمة التجارة الشناية ،

" وان التنظيم النهائي من جانب واحد لنشاط الخطوط البحرية غير الأعضاء في اتحاد بموجب تشريعات فرادى الدول ، يعتبر ، من جانب الجمهورية الاشتراكية التشيكوسلوفاكية متنافيا مع الغايات والمبادئ الرئيسية للاتفاقية ، ولن يعترف بصحته •

هـ - الدانمرك (باستثناء غرينلاند وجزر فارو)

التحفظات

- ١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يجوز لمصطلح " الخط البحري الوطني " في حالة الدولة العضو في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أن يشمل أي خط للنقل البحري مشغل لأي سفن ، ينشأ في إقليم تلك الدولة العضو ، وفقا للمعاهدة المنشئة للجماعة الاقتصادية الأوروبية •
- ٢ - (أ) ودون المساس بالفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لن تطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين الدول الأعضاء في الجماعة ، وكذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول وغيرها من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الأطراف في المدونة ؛
- (ب) لن يؤثر البند (أ) على امكانيات أن تشترك في عمليات النقل هذه ، بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث ، ووفقا للمبادئ الواردة في المادة ٢ من المدونة ، خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام ، والمعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني والتي هي :
'١' أعضاء فعلا في اتحاد يخدم عمليات النقل هذه ؛
'٢' أو انمضت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة •
- ٣ - ولن تطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على الاتحادات التي تقوم بعمليات نقل بين الدول الأعضاء في الجماعة و ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الأطراف في المدونة •
- ٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من تلك المادة على أنها تعني ما يلي :
(أ) ان مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستنسقان مواقفهما قبل التصويت على المسائل المتعلقة بعمليات النقل بين بلديهما ؛
(ب) لا ينطبق هذا الحكم الا على المسائل التي يحددها اتفاق الاتحاد بوصفها مسائل تتطلب موافقة كلتا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على جميع المسائل التي يشملها اتفاق الاتحاد •

الاعلانات

ترى حكومة الدانمرك أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية تتيح لخطوط النقل البحري في البلدان النامية فرسا أوسع للاشتراك في نظام الاتحادات

وان الاتفاقية صيغت على نحو ينظم الاتحادات وأنشطتها في عمليات النقل التجاري المفتوحة (أي التي تتوافر فيها فرص المنافسة) • وترى هذه الحكومة كذلك أنه من الضروري لعمل المدونة والاتحادات الخاضعة لها ، أن تظل فرص المنافسة الشريفة على أساس تجاري ، قائمة من جانب خطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات ، كذلك ألا ينكر على الشاحنين حرية الاختيار بين خطوط النقل البحري الأعضاء في الاتحادات وخطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات وذلك رهنا بترتيبات الولاء ، ان وجدت • وتنعكس هذه المفاهيم الأساسية في عدد من أحكام المدونة ذاتها بما في ذلك غايات المدونة ومبادئها ، وهي واردة على نحو واضح في القرار رقم ٢ بشأن خطوط النقل البحري غير الأعضاء في اتحاد الذي اعتمدته مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين •

وترى هذه الحكومة ، علاوة على ذلك ، أن أية أنظمة أو تدابير أخرى اعتمدها طرف متعاقد في اتفاقية الأمم المتحدة ، تكون الغاية منها أو نتيجتها هي القضاء على فرص المنافسة هذه من جانب خطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات تعد أنظمة أو تدابير غير متسقة مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه ، ومن شأنها أن تحدث تغييرا جذريا في الظروف التي تواجهها الاتحادات الخاضعة للمدونة عند تشغيلها للسفن • ولا يوجد في الاتفاقية ما يلزم أطرافا متعاقدة أخرى على الموافقة سواء على صحة هذه الأنظمة أو التدابير ، أو على الحالات التي تكتسب فيها الاتحادات ، بموجب هذه الأنظمة أو التدابير ، احتكارا فعليا لعمليات النقل التي تخضع للمدونة •

وتعلن حكومة الدانمرك أنها ستنفذ الاتفاقية وفقا للمفاهيم وللاعتبارات الأساسية المذكورة هنا وانه ، في أدائها لذلك ، لن تدع الاتفاقية تحول بينها وبين اتخاذ الخطوات المناسبة اذا اعتمد طرف متعاقد آخر تدابير أو ممارسات تمنع المنافسة الشريفة على أساس تجاري مع خطوط نقلها المنتظمة •

٦ - فنلندا

التحفظات

١ - لن تطبق المواد ٢ و ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين فنلندا وغيرها من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الأطراف في المدونة •

٢ - في عمليات النقل البحري التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، يفسر الحكم الأخير من تلك المادة على أنه يعني ما يلي :

(أ) ان مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستسقن مواقفهما قبل التصويت على المسائل المتعلقة بعمليات النقل التجاري بين بلديهما ؛

(ب) لا ينطبق هذا الحكم الا على المسائل التي حددها اتفاق الاتحاد بوصفها مسائل تتطلب موافقة كلتا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على جميع المسائل التي يشملها اتفاق الاتحاد •

الاعلانات

ألف - ترى حكومة فنلندا أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات خطوط البحرية تتيح لخطوط النقل البحري في البلدان النامية فرصاً أوسع للاشتراك في نظام الاتحادات وأن الاتفاقية صيغت على نحو ينظم الاتحادات وأنشطتها في عمليات النقل التجاري المفتوحة (أي التي تتوافر فيها فرص المنافسة) • وترى هذه الحكومة كذلك أنه من الضروري لعمل المدونة والاتحادات الخاضعة لها ، أن تظل فرص المنافسة الشريفة على أساس تجاري ، قائمة ، من جانب خطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات ، كذلك ألا ينكر على الشاحنين حرية الاختيار بين خطوط النقل البحري الأعضاء في الاتحادات وخطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات وذلك رهناً بترتيبات السواء ان وجدت • وتتعكس هذه المفاهيم الأساسية في عدد من أحكام المدونة ذاتها بما في ذلك غايات المدونة ومبادئها ، وهي واردة على نحو واضح في القرار رقم ٢ بشأن خطوط النقل البحري غير الأعضاء في اتحاد الذي اعتمدته مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين •

باء - وترى هذه الحكومة ، علاوة على ذلك ، أن أية أنظمة أو تدابير أخرى اعتمدها طرف متعاقد في اتفاقية الأمم المتحدة ، تكون الغاية منها أو نيتها هي القضاء على فرص المنافسة هذه من جانب خطوط النقل البحري غير الأعضاء في الاتحادات تعد أنظمة أو تدابير غير متسقة مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه ، ومن شأنها أن تحدث تغييراً جذرياً في الظروف التي تواجهها الاتحادات الخاضعة للمدونة عند تشغيلها للسفن • ولا يوجد في الاتفاقية ما يلزم أطرافاً متعاقدة أخرى على الموافقة سواء على صحة هذه الأنظمة أو التدابير ، أو على الحالات التي تكتسب فيها الاتحادات ، بموجب هذه الأنظمة أو التدابير ، احتكاراً فعلياً لعمليات النقل التي تخضع للمدونة •

جيم - تعلن حكومة فنلندا أنها ستنفذ الاتفاقية وفقاً للمفاهيم والاعتبارات الأساسية الواردة فيها ، وإذا تفعل ذلك لا تعتبر أن الاتفاقية تمنعها من اتخاذ الخطوات المناسبة في حالة اتخاذ طرف متعاقد آخر تدابير أو ممارسات تمنع المنافسة الشريفة على أساس تجاري مع خطوط نقلها المنتظمة •

فرنسا - ٧

التحفظات

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " ، في حالة دولة عضو في الجماعة الأوروبية ، أن تشمل أية شركة مشغلة للسفن على خط للنقل البحري منشأة في أراضي هذه الدولة العضو وفقاً لمعاهدة الجماعة الاقتصادية الأوروبية •

٢ - (أ) دون الإخلال بنص الفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي •

(ب) لا تؤثر الفقرة (أ) أعلاه على امكانيات أن تشترك في عمليات النقل هذه ، بوصفها خطوطاً بحرية تابعة لبلد ثالث ، وفقاً للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ،

خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام ، والمعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني ، والتي هي :

١' أعضاء أصلا في اتحاد للخطوط البحرية يقوم بعمليات النقل هذه ؛

٢' انضمت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة .

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها اتحادات الخطوط البحرية القائمة بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي . الأطراف في المدونة .

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من تلك المادة بحيث تعني :

(أ) أن مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستنسقان موقفيهما قبل التصويت على الأمور المتصلة بعمليات النقل بين بلديهما ؛

(ب) هذا الحكم لا ينطبق الا على الأمور التي يحدد اتفاق الاتحاد أنها تتطلب موافقة كلا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، لا على كل الأمور التي يتناولها اتفاق الاتحاد .

٨ - الجمهورية الديمقراطية الألمانية

تعلن الجمهورية الديمقراطية الألمانية أن أحكام الاتفاقية بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لن تنطبق على الخطوط البحرية المشغلة على نحو مشترك والمنشأة على أساس اتفاقات حكومية دولية للقيام بأجراء التبادل الثنائي للبضائع على نحو مشترك بين الدول المعنية .

٩ - ألمانيا (جمهورية - الاتحادية)

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " ، في حالة دولة عضو في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أن تشمل أية شركة مشغلة للسفن على خط للنقل البحري منشأة في أراضي هذه الدولة العضو وفقا لمعاهدة الجماعة الاقتصادية الأوروبية .

٢ - (أ) دون الاخلال بالفقرة (ب) (التالية) ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

(ب) لا توضح الفقرة (أ) أعلاه على امكانيات أن تشترك في عمليات النقل هذه بوصفها خطوط بحرية تابعة لبلد ثالث ، وفقا للمبادئ المنصوص عليها بالنسبة لعمليات النقل هذه ، ووفقا للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ، خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام المعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري والتي هي :

١٠٠ أعضاء أصلا في اتحاد للخطوط البحرية يقوم بعمليات النقل هذه ؛

١٠١ أو قبلت في هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة .

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها اتحادات الخطوط البحرية القائمة بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة بحيث تعني :

(أ) أن مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستنسقان موقفيهما قبل التصويت على الأمور المتعلقة بعملية النقل بين بلديهما ؛

(ب) هذا الحكم لا ينطبق الا على الأمور التي يحدد اتفاق الاتحاد أنها تتطلب موافقة كلا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، لا على كل الأمور التي يتناولها اتفاق الاتحاد .

٥ - لن تمنع حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد من العمل مادامت تتنافس مع الاتحادات على أساس تجاري وتلتزم في نفس الوقت بمبدأ المنافسة الشريفة ، وفقا للقرار بشأن خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد الذي اعتمدته مؤتمر المفوضين . وهي تؤكد عزمها على العمل وفقا للقرار المذكور .

(وفيما يتصل بالتصديق المذكور ، أعلنت حكومة ألمانيا الاتحادية أيضا أن الاتفاقية المذكورة تنطبق أيضا على برلين (الغربية) اعتبارا من التاريخ الذي بدأ نفاذها فيه في جمهورية ألمانيا الاتحادية) .

١٠ - الهند

تأكيدا للفقرة (٢) من البيان الذي قدمه ممثل الهند باسم مجموعة ال ٧٧ في ٨ نيسان/ابريل ١٩٧٤ في مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين المعني بوضع مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، من المفهوم لدى حكومة الهند أن خدمات النقل البحري الحكومية الدولية المنشأة وفقا للاتفاقات الحكومية الدولية تقع خارج نطاق الاتفاقية بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية بغض النظر عن أصل البضاعة ، أو مكان وصولها ، أو الغرض الذي ستستخدم من أجله .

١١ - العراق

لا يعني الانضمام بأي شكل من الأشكال الاعتراف بإسرائيل أو إقامة أية علاقة معها .

١٢ - الكويت

ان انضمام دولة الكويت الى الاتفاقية بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لا يعني بأي شكل من الأشكال اعترافا بإسرائيل من جانب حكومة دولة الكويت .

١٣ - هولندا (بالنسبة للمملكة في أوروبا فقط)

التحفظات

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " ، في حالة دولـة عضو في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أن يشمل أية شركة مشغلة للسفن على خط للنقل البحري منشأة في أراضي هذه الدولة العضو وفقا لمعاهدة الجماعة الاقتصادية الأوروبية •

٢ - (أ) دون الاخلال بالنقطة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي •

(ب) لا تؤثر النقطة (أ) على امكانيات أن تشترك في عمليات النقل هذه ، بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث ، ووفقا للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ، خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام المعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني ، والتي هي :

١' أعضاء أصلا في اتحاد للخطوط البحرية يقوم بعمليات النقل هذه ،

٢' أو انضمت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة •

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها اتحادات الخطوط البحرية القائمة بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي •

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة بحيث تعني :

(أ) أن مجموعتي الخطوط الوطنية للنقل البحري ستنسقان موقفيهما قبل التصويت على الأمور المتصلة بعملية النقل بين بلديهما ؛

(ب) هذا الحكم لا ينطبق الا على الأمور التي يحدد اتفاق الاتحاد أنها تتطلب موافقة كلا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، لا على كل الأمور التي يتناولها اتفاق الاتحاد •

الاعلان

ان حكومة مملكة هولندا

- لن تمنع خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد من العمل مادامت تتنافس مع الاتحادات على أساس تجاري ، وتلتزم في نفس الوقت بمبدأ المنافسة الشريفة ، وفقا للقرار بشأن خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد الذي اعتمده مؤتمر المفوضين ؛

- تؤكد عزمها على العمل وفقا للقرار المذكور •

١٤ - النرويج

التحفظات

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " ، في حالة النرويج أو دولة عضو في الجماعة الاقتصادية الأوروبية ، أو منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أن يشمل أية شركة مشغلة للسفن على خط للنقل البحري منشأة في أراضي هذه الدولة وفقا للقانون المنطبق في هذه الدولة .

٢ - (أ) دون الاخلال بالنقطة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين البلدان الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

(ب) لا توعثر الفقرة (أ) على امكانات أن تشترك في عمليات النقل هذه أية خطوط للنقل البحري بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث وأن تحصل على جزء ذي شأن من عمليات النقل هذه .

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، على عمليات النقل بين البلدان الأطراف في المدونة والتابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة بحيث تعني :

(أ) أن مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستنسقان موقفيهما قبل التصويت على الأمور المتعلقة بعملية النقل بين بلديهما ؛

(ب) هذا الحكم لا ينطبق الا على الأمور التي يحدد اتفاق الاتحاد أنها تتطلب موافقة كلا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، لا على كل الأمور التي يتناولها اتفاق الاتحاد .

الاعلانات

تعتبر حكومة النرويج كذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية تعطي للخطوط البحرية للبلدان النامية فرصا كبيرة للاشتراك في نظام الاتحادات وهي موضوعة بحيث تنظم الاتحادات وأنشطتها في عمليات النقل المفتوحة (أي عند توفر فرص المنافسة) . وتعتبر هذه الحكومة أيضا أنه من الأساسي لكي توعي المدونة والاتحادات الخاضعة لها وظيفتها ، أن تستمر فرص المنافسة الشريفة على أساس تجاري من جانب خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد وألا يحرم الشاحنون من حرية الاختيار بين خطوط النقل البحري المنتسبة لاتحاد وخطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد مع مراعاة أية اتفاقات ولاء ، ان وجدت . وتنعكس هذه المفاهيم الأساسية في عدد من أحكام المدونة نفسها ، بما في ذلك أهدافها ومبادئها ، منصوص عليها صراحة في القرار رقم ٢ بشأن خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد الذي اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين .

وترى هذه الحكومة كذلك أن أي أنظمة أو غيرها من التدابير المعتمدة من جانب طرف متعاقد في اتفاقية الأمم المتحدة بهدف أو من أجل القضاء على فرص المنافسة من جانب خطوط النقل البحري غير المنتسبة لاتحاد لا تتفق مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه ومن شأنها أن تغير تغييرا جذريا الظروف التي ينتظر من الاتحادات الخاضعة لمدونة أن تعمل في ظلها • وليس هناك في الاتفاقية ما يلزم الأطراف المتعاقدة الأخرى بقبول صفة هذه الأنظمة أو التدابير أو الحالات التي تكتسب فيها الاتحادات ، بحكم هذه الأنظمة أو التدابير ، احتكارا فعليا في عمليات النقل الخاضعة للمدونة •

وتعلن حكومة النرويج أنها ستنفذ الاتفاقية وفقا للمفاهيم والاعتبارات الأساسية الواردة فيها ، واذ تفعل ذلك فهي لا تعتبر أن الاتفاقية تمنعها من اتخاذ الخطوات الملائمة في حالة قيام طرف متعاقد آخر باتخاذ تدابير أو ممارسات من شأنها أن تمنع المنافسة العادلة على أساس تجاري في خطوط نقلها المنتظمة •

١٥ - بيرو

لا تعتبر حكومة بيرو نفسها ملزمة بأحكام الفقرة ٤ من المادة ٢ من الفصل الثاني من الاتفاقية •

١٦ - السويد

التحفظات

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " أن يشمل ، في حالة السويد أو أي بلد آخر في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ، أي خط بحري مشغل للسفن قائم في أراضي البلد المعني وفقا لقوانينه وأنظمته •

٢ - (أ) دون الاخلال بالفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك ، على أساس المعاملة بالمثل ، على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات بين السويد والبلدان الأخرى في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي هي طرف في المدونة •

(ب) لا يؤثر البند (أ) على فرص مشاركة خطوط النقل البحري لبلد نام ، المعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني ، في عمليات النقل هذه بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث ، وفقا للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ، على أن تكون :

١' أعضاء بالفعل في اتحاد يخدم عمليات النقل هذه ؛

٢' أو انضمت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة •

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك ، على أساس المعاملة بالمثل ، على عمليات النقل القائمة بين السويد والبلدان الأخرى في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي هي طرف في المدونة •

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة على أنها تعني :

(أ) ان مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستسقان موقفيهما قبل التصويت على مسائل تتعلق بعمليات النقل بين بلديهما ؛

(ب) لا ينطبق هذا الحكم الا على المسائل التي يعينها اتفاق الاتحاد على أنها تقتضي موافقة كلتا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على جميع المسائل التي يشملها اتفاق الاتحاد .

الاعلانات

ألف - ترى حكومة السويد أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية تمنح خطوط النقل البحري في البلدان النامية فرصا متزايدة للمشاركة في نظام الاتحادات ، وقد صيغت بحيث تنظم الاتحادات وأنشطتها في مجال عمليات النقل المفتوحة (أي حيث توجد فرص للمنافسة) . وترى هذه الحكومة أيضا أن من الضروري لسير عمل المدونة والاتحادات الخاضعة لها أن تظل الفرص قائمة كيما تمارس خطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات منافسة شريفة على أساس تجاري ، وأن لا يحرم الشاحنون من فرصة الاختيار بين الخطوط المنتسبة الى اتحادات والخطوط غير المنتسبة الى اتحادات ، شريطة الالتزام بترتيبات الولاء حيثما وجدت . وتنعكس هذه المفاهيم الأساسية في عدد من أحكام المدونة ذاتها ، بما في ذلك غاياتها ومبادئها ، وقد نص عليها صراحة في القرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر الأمم المتحدة للمفوضين بشأن خطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات .

باء - ترى هذه الحكومة كذلك أن أية أنظمة أو تدابير أخرى يعتمدها طرف متعاقد في اتفاقية الأمم المتحدة سواء بقصد القضاء على فرص المنافسة هذه من جانب خطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات أو احداث هذا الأثر ، لا تتماشى مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه وانها تحدث تغيرا جذريا في الظروف المتوخى فيها تشغيل الاتحادات الخاضعة للمدونة . وليس في الاتفاقية ما يلزم الأطراف المتعاقدة الأخرى بقبول لائحة هذه الأنظمة أو التدابير أو الحالات التي تحصل فيها الاتحادات ، بمقتضى هذه الأنظمة أو التدابير ، على احتكار فعلي في عمليات النقل الخاضعة للمدونة .

جيم - تعلن حكومة السويد أنها ستنفذ الاتفاقية وفقا للمفاهيم والاعتبارات الأساسية المنصوص عليها فيها ، وان الاتفاقية لن تمنعها ، وهي تفعل ذلك ، من اتخاذ الخطوات الملائمة في حال اعتماد طرف متعاقد آخر تدابير أو ممارسات تعوق المنافسة الشريفة على أساس تجاري في خطوط نقلها النظامية .

١٧ - اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية

ترى حكومة اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية أن أحكام الاتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لا تنطبق على خطوط النقل البحري المشتركة القائمة على أساس اتفاقات حكومية دولية لخدمة التجارة الثنائية بين البلدان المعنية .

١٨ - المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية

التحفظات

أولا - فيما يتعلق بالمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية وبجبل طارق :

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يمكن لمصطلح " الخط البحري الوطني " أن يشمل ، في حالة دولة عضو في الجماعة ، أي خط بحري مشغل للسفن قائم في أراضي هذه الدولة العضو وفقا لمعاهدة الجماعة الاقتصادية الأوروبية .

٢ - (أ) دون الاخلال بالفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات القائمة بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو على أساس المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي هي طرف في المدونة .

(ب) لا يؤثر البند (أ) على فرص مشاركة خطوط النقل البحري لبلد نام المعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني ، في عمليات النقل هذه بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث ، وفقا للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ، على أن تكون :

١' أعضاء بالفعل في اتحاد يخدم عمليات النقل هذه ؛

٢' أو انضمت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة .

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك ، على عمليات النقل القائمة بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو على أساس المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي هي طرف في المدونة .

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة على أنها تعني :

(أ) ان مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستسقان موقفيهما قبل التصويت على مسائل تتعلق بعمليات النقل القائم بين بلديهما ؛

(ب) لا ينطبق هذا الحكم الا على المسائل التي يعينها اتفاق الاتحاد على أنها تقتضي موافقة كلتا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على جميع المسائل التي يشملها اتفاق الاتحاد .

ثانيا - فيما يتعلق بهونغ كونغ :

١ - (أ) دون الاخلال بالفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لا تنطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تقوم بها الاتحادات ، على أساس المعاملة بالمثل ، بين هونغ كونغ وأي دولة تبدي تحفظا بعدم انطباق المادة ٢ على عمليات النقل القائمة مع المملكة المتحدة .

(ب) لا يؤثر البند (أ) على فرص مشاركة خطوط النقل البحري لبلد نام المعترف لها بموجب المدونة بصفة الخط البحري الوطني ، في عمليات النقل هذه بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث ، وفقا للمبادئ المنصوص عليها في المادة ٢ من المدونة ، على أن تكون :

١٠ أعضاء بالفعل في اتحاد يخدم عمليات النقل هذه ؛

١١ أو انضمت الى هذا الاتحاد بموجب المادة ١ (٣) من المدونة .

٢ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٢ من المدونة ، تجيز خطوط النقل البحري لهونغ كونغ ، شريطة المعاملة بالمثل ، مشاركة خطوط أي بلد في اعادة توزيع عمليات النقل ، على أن يكون قد وافق على اجازة مشاركة خطوط المملكة المتحدة في اعادة توزيع أي من عمليات النقل لديها .

٣ - لا تنطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على أساس المعاملة بالمثل على عمليات النقل القائمة بين هونغ كونغ وأي دولة تبدي تحفظا بعدم انطباق المادة ٣ والمادة ١٤ (٩) على عمليات النقل لديها مع المملكة المتحدة .

٤ - في عمليات النقل التي تنطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من هذه المادة على أنها تعني :

(أ) ان مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية ستنسقان موقفيهما قبل التصويت على مسائل تتعلق بعمليات النقل بين بلديهما ؛

(ب) لا ينطبق هذا الحكم الا على المسائل التي يعينها اتفاق الاتحاد على أنها تقتضي موافقة كلتا مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على جميع المسائل التي يشملها اتفاق الاتحاد .

الاعلانات

١ - ترى حكومة المملكة المتحدة أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية تمنح خطوط النقل البحري في البلدان النامية فرصا متزايدة للمشاركة في نظام الاتحادات ، وقد صيغت بحيث تنظم الاتحادات وأنشطتها في عمليات النقل المفتوحة (أي حيث توجد فرص للمنافسة) . وترى هذه الحكومة أيضا أن من الضروري لسير عمل المدونة والاتحادات الخاضعة لها أن تظل الفرص قائمة كيما تمارس خطوط النقل البحري غير الاتحادية منافسة شريفة على أساس تجاري ، وأن لا يحرم الشاحنون من فرصة الاختيار بين خطوط النقل البحري المنتسبة الى اتحادات وخطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات ، شريطة الالتزام بترتيبات الولاء حيثما وجدت . وتنعكس هذه المفاهيم الأساسية في عدد من أحكام المدونة ذاتها ، بما في ذلك غاياتها ومبادئها ، وقد نص عليها صراحة في القرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر الأمم المتحدة للمفاوضين بشأن خطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات .

٢ - ترى هذه الحكومة كذلك أن أية أنظمة أو تدابير أخرى يعتمد عليها طرف متعاقد في اتفاقية الأمم المتحدة سواء بقصد القضاء على فرص المنافسة هذه من جانب خطوط النقل البحري غير المنتسبة الى اتحادات أو احداث هذا الأثر ، لا تتماشى مع المفاهيم الأساسية المذكورة أعلاه وانها تحدث تغييرا جذريا في الظروف المتوخى فيها تشغيل الاتحادات الخاضعة للمدونة . وليس في الاتفاقية ما يلزم الأطراف المتعاقدة الأخرى بقبول لا صحة هذه الأنظمة أو التدابير أو الحالات التي تحصل فيها الاتحادات ، بمقتضى هذه الأنظمة أو التدابير ، على احتكار فعلي في عمليات النقل الخاضعة للمدونة .

٣ - تعلن حكومة المملكة المتحدة أنها ستنفذ الاتفاقية وفقا للمفاهيم والاعتبارات الأساسية المذكورة فيها ، وهي ، اذ تفعل ذلك ، لن تمنعها الاتفاقية من اتخاذ الخطوات اللازمة حال اتخاذ طرف متعاقد آخر تدابير أو ممارسات تمنع المنافسة الشريفة على أساس تجاري في عمليات نقله على الخطوط المنتظمة •

المرفق الخامس

لائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الأوروبية رقم ٧٩/٩٥٤

المؤرخة في ١٥ أيار/مايو ١٩٧٩ بشأن تصديق الدول الأعضاء على
اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات
الخطوط البحرية أو انضمامها إليها

ان مجلس الاتحادات الأوروبية ،

اذ يضع في الاعتبار المعاهدة المنشئة للجماعة الاقتصادية الأوروبية ، ولاسيما مادتها ٨٤(٢) ،
وقد نظر في مشروع اللائحة المقدم من اللجنة ،
وبعد الاطلاع على رأي البرلمان الأوروبي ،
وعلى رأي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية ،

وحيث أن اتفاقية بشأن مدونة لقواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية قد وضعت من قبل
مؤتمر عقد تحت رعاية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وفتح باب التصديق عليها أو الانضمام
إليها ،

ولما كانت المسائل التي تناولتها مدونة قواعد السلوك مسائل لها أهميتها لا للدول الأعضاء
فحسب بل وللجماعة أيضا ، وخاصة من وجهتي نظر النقل البحري والتجارة ، ولها بالتالي أهميتها
في اتخاذ موقف مشترك بالنسبة لهذه المدونة ،

وحيث أنه ينبغي لهذا الموقف المشترك أن يحترم مبادئ وأهداف المعاهدة وأن يساهم
إسهاما كبيرا في تلبية تطلعات البلدان النامية في ميدان النقل البحري ، بينما يتابع في الوقت
نفسه هدف الاستمرار في اعمال المبادئ التجارية التي تطبقها ، في هذا الميدان ، خطوط النقل
البحري لبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ، وفي عمليات النقل بين هذه البلدان ،
ولما كان من المهم لضمان مراعاة هذه المبادئ والأهداف ، بالنظر الى أن مدونة قواعد
السلوك لا تشتمل على حكم يسمح بانضمام الجماعة من حيث هي كذلك ، أن تصدق الدول الأعضاء على
مدونة قواعد السلوك أو تنضم إليها رهنا بترتيبات معينة ينص عليها في هذه اللائحة ،

وحيث أنه معترف لاتحادات الخطوط البحرية بدورها في تثبيت ضمان تزويد الشاحنيين
بخدمات يعول عليها ، وان كان من الضروري مع ذلك تلافي احتمالات انتهاك هذه الاتحادات قواعد
المنافسة المنصوص عليها في المعاهدة ،

ولما كانت اللجنة ستقدم بالتالي الى المجلس اقتراحا بلائحة تتعلق بتطبيق تلك القواعد
على النقل البحري ،

فقد اعتمد المجلس هذه اللائحة :

المادة ١

- ١ - عند التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، أو حين الانضمام إليها ، تقوم الدول الأعضاء بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة خطيا بهذا التصديق أو الانضمام وفقا لهذه اللائحة .
- ٢ - يرفق بصك التصديق أو الانضمام التحفظات المنصوص عليها في المرفق ١ .

المادة ٢

- ١ - فيما يتعلق باتحاد قائم للخطوط البحرية ، تقرر كل مجموعة من خطوط النقل البحري التي تحمل نفس الجنسية والأعضاء في ذلك الاتحاد ، بمفاوضات تجارية مع خط آخر للنقل البحري يحمل تلك الجنسية ، ان كان يجوز لهذا الخط الأخير أن يشترك كخط وطني للنقل البحري في الاتحاد المذكور .
- وفي حالة قيام اتحاد جديد للخطوط البحرية ، تقرر خطوط النقل البحري التي تحمل نفس الجنسية ، بمفاوضات تجارية ، أيها يجوز له الاشتراك كخط وطني للنقل البحري في الاتحاد المقبل .
- ٢ - حين تخفق المفاوضات المشار إليها في الفقرة ١ في التوصل الى اتفاق ، يجوز لكل دولة عضو ، بناء على طلب أحد الخطوط البحرية المعنية وبعد الاستماع الى كل الخطوط ، أن تتخذ الخطوات اللازمة لتسوية النزاع .
- ٣ - تكفل كل دولة عضو منح جميع خطوط النقل البحري المشغلة للسفن والمنشأة على أرضها وفقا للمعاهدة المنشئة للجماعة الأوروبية ، نفس معاملة الخطوط التي يكون مقر ادارتها على أرضها وتمارس السيطرة الفعلية عليها هناك .

المادة ٣

- ١ - حين يدير اتحاد للخطوط البحرية مجتمعه أو اتفاق ارساء و/أو ابحار و/أو أي شكل آخر من أشكال اتفاقات تقاسم البضائع وفقا للمادة ٢ من مدونة قواعد السلوك ، يعاد توزيع حجم الحمولات المقرر لمجموعة الخطوط البحرية الوطنية لكل دولة عضو تشارك في حركة النقل المذكورة أو للخطوط البحرية التابعة للدول الأعضاء المشاركة في حركة النقل المذكورة بوصفها خطوطا بحرية تابعة لبلد ثالث وفقا للمدونة ، ما لم يتخذ قرار على خلاف ذلك من جانب جميع الخطوط الأعضاء في الاتحاد الأطراف في قواعد اعادة التوزيع هذه . ويعاد توزيع الأنصبة من البضائع على أساس قرار تتخذه بالاجماع خطوط النقل البحري الأعضاء في الاتحاد والمشاركة في اعادة التوزيع ، بغية أن تنقل كل هذه الخطوط نصيبا عادلا من عمليات نقل الاتحاد .
- ٢ - تتقرر الحصة المخصصة في النهاية لكل مشترك بتطبيق المبادئ التجارية ، مراعي في ذلك بصفة خاصة :

(أ) حجم البضائع التي ينقلها الاتحاد والناشئة عن الدول الأعضاء التي يخدم الاتحاد تجارتها ؛

(ب) الأداء السابق لخطوط النقل البحري في حركة النقل المشمولة بالمجموعة ؛

(ج) حجم البضائع التي ينقلها الاتحاد والمشحونة من موانئ الدول الأعضاء ؛

(د) احتياجات الشاحنين التي ينقل الاتحاد بضائعهم •

٣ - إذا لم يتم التوصل الى اتفاق بشأن إعادة توزيع البضائع المشار اليها في الفقرة ١ ، تحال المسألة ، بناء على طلب أحد الأطراف ، الى التوفيق وفقا للاجراء المنصوص عليه في المرفق الثاني • وأي نزاع لا يسوى بالاجراء التوفيقى يجوز احالته الى التحكيم باتفاق الأطراف • وفي هذه الحالة يكون قرار المحكم ملزما •

٤ - يتم بصفة منتظمة ، وعلى فترات ينص عليها سلفا ، استعراض الأنصبة المخصصة وفقا للفقرات ١ و ٢ و ٣ ، مع مراعاة المعايير المحددة في الفقرة ٢ ولاسيما من حيث تقديم خدمات كافية وفعالة للشاحنين •

المادة ٤

١ - في عملية النقل التي يباشرها اتحاد ما للخطوط البحرية بين دولة عضو في الجماعة ودولة طرف في مدونة قواعد السلوك ليست من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ، يجوز لخط نقل بحري لدولة أخرى عضو في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي يود الاشتراك في إعادة التوزيع المنصوص عليها في المادة ٣ من هذه اللائحة ، أن يفعل ذلك رهنا بمعاملة بالمثل تحدد على المستوى الحكومي أو على مستوى ملاك السفن •

٢ - دون الاخلال بالفقرة ٣ من هذه المادة ، لا تطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تباشرها اتحادات الخطوط البحرية بين الدول الأعضاء أو ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول والبلدان الأخرى لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي تكون أطرافا في المدونة •

٣ - لا تؤثر الفقرة ٢ من هذه المادة على امكانيات أن تشترك ، كخطوط بحرية تابعة لبلد ثالث في عمليات النقل هذه وفقا للمبادئ التي تنعكس في المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك ، خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام المعترف لها وفقا للمدونة بصفة الخط البحري الوطني ، والتي هي :

١٠ - أعضاء بالفعل في اتحاد للخطوط البحرية يخدم عمليات النقل هذه ؛ أو

١١ - انضمت الى هذا الاتحاد وفقا للمادة ١ (٣) من المدونة •

٤ - لا تطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تباشرها الاتحادات بين الدول الأعضاء أو ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول وغيرها من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الأطراف في المدونة •

٥ - في عمليات النقل التي تباشرها الاتحادات بين الدول الأعضاء وبين تلك الدول وبلدان أخرى بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي تكون أطرافا في مدونة قواعد السلوك ، لا يصر الشاحنون وملآك السفن في الدول الأعضاء على تطبيق إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الفصل السادس من المدونة ، في علاقاتهم المتبادلة ، أو ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بالنسبة للشاحنين وملآك السفن في بلدان أخرى بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي حيثما توجد إجراءات أخرى لتسوية المنازعات متفق عليها فيما بينهم • ويستفيدون بصفة خاصة استفادة كاملة من الامكانات المنصوص عليها في المادة ٢٥ (١) و (٢) من المدونة لحل المنازعات بإجراءات أخرى غير تلك المنصوص عليها في الفصل السادس من المدونة •

المادة ٥

في اعتماد القرارات المتصلة بمسائل محددة في اتفاق اتحادات الخطوط البحرية وتتعلق بعمليات نقل دولة عضو ، غير تلك المسائل المشار إليها في المادة ٣ من هذه اللائحة ، تقوم الخطوط البحرية الوطنية لهذه الدولة باستشارة جميع الخطوط الأخرى التابعة للجماعة الاقتصادية الأوروبية والأعضاء في الاتحاد ، قبل منح أو حجب موافقتها •

المادة ٦

تعتمد الدول الأعضاء في الوقت المناسب وبعد التشاور مع اللجنة ، القوانين والأنظمة والأحكام الادارية اللازمة لتنفيذ هذه اللائحة •
وتكون هذه اللائحة ملزمة برمتها وتطبق مباشرة في جميع الدول الأعضاء •

صدر في بروكسل ، ١٥ أيار/مايو ١٩٧٩

عن المجلس

الرئيس

ر • بولان

المرفق الأول*

تحفظات

عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها ، تسجل الدول الأعضاء التحفظات الثلاثة والتحفظ التفسيري التالية :

* مرفقات للائحة مجلس الجماعة الاقتصادية الأوروبية رقم ٧٩/٩٥٤ •

١ - لأغراض مدونة قواعد السلوك ، يجوز لمصطلح " الخط البحري الوطني " في حالة دولة عضو في الجماعة ، أن يضم أي خط نقل بحري يقوم بتشغيل السفن وينشأ على أرض تلك الدولة العضو وفقا لمعاهدة الجماعة الاقتصادية الأوروبية •

٢ - (أ) ، دون الاخلال بالفقرة (ب) من هذا التحفظ ، لا تطبق المادة ٢ من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تباشرها اتحادات الخطوط البحرية بين الدول الأعضاء في الجماعة أو على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول وغيرها من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي للأطراف في المدونة •

(ب) لا تؤثر النقطة (أ) على امكانيات أن تشترك ، كخطوط بحرية تابعة لبلد ثالث في عمليات النقل هذه وفقا للمبادئ التي تنعكس في المادة ٢ من المدونة ، خطوط النقل البحري التابعة لبلد نام المعترف لها وفقا للمدونة بصفة الخط البحري الوطني ، والتي هي :

١' أعضاء بالفعل في اتحاد للخطوط البحرية يخدم عمليات النقل هذه ؛ أو

٢' انضمت الى هذا الاتحاد وفقا للمادة ١ (٣) من المدونة •

٣ - لا تطبق المادتان ٣ و ١٤ (٩) من مدونة قواعد السلوك على عمليات النقل التي تباشرها اتحادات الخطوط البحرية بين الدول الأعضاء في الجماعة ، أو ، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، بين هذه الدول وغيرها من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الأطراف في المدونة •

٤ - في عمليات النقل التي تطبق عليها المادة ٣ من مدونة قواعد السلوك ، تفسر الجملة الأخيرة من تلك المادة على أنها تعني :

(أ) أن تنسق مجموعتا الخطوط البحرية الوطنية موقفيهما قبل التصويت على مسائل تتعلق بعمليات النقل بين بلديهما ؛

(ب) تطبق هذه الجملة فقط على المسائل التي يحدد اتفاق اتحادات الخطوط البحرية أنها تتطلب موافقة مجموعتي الخطوط البحرية الوطنية المعنيتين ، وليس على كل المسائل المشمولة باتفاق اتحادات الخطوط البحرية •

المرفق الثاني

التوفيق المشار اليه في المادة (٣)

تقوم أطراف النزاع بتسمية موقِّق أو أكثر ،

وفي حالة فشلها في الاتفاق على ذلك ، يقوم كل من أطراف النزاع بتسمية موقِّق ثم يختار الموفقان المسميان موقفا آخر يعمل كرئيس • وفي حالة فشل طرف ما في تسمية موقِّق أو في حالة فشل الموفقين المسميين من قبل الأطراف في التوصل الى اتفاق بشأن

الرئيس ، يقوم رئيس غرفة التجارة الدولية ، بناء على طلب أحد الأطراف ،
• بالتسميات اللازمة

وييذل الموققون قصاراهم لتسوية النزاع ويبتون في الاجراء الواجب اتباعه •
وتدفع أطراف النزاع أتعابهم •
