

Distr.: General
2 May 2001
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الرابعة والثلاثون

فيينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٣ تموز/يوليه ٢٠٠١

البند ١٠ من جدول الأعمال المؤقت

الأعمال الممكنة المقبلة بشأن قانون النقل

الأعمال الممكنة المقبلة بشأن قانون النقل

تقرير الأمين العام

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٢٠-١	أولاً- مقدمة
٧	٥١-٢١	ثانياً- نطاق العمل الممكن والمسائل المزمع تناولها في صك مقبل بشأن النقل البحري للبضائع
٨	٢٣	ألف- التعريف
٨	٢٥-٢٤	باء- نطاق التطبيق
٨	٢٧-٢٦	جيم- فترة المسؤولية
٩	٢٨	دال- التزامات الناقل
٩	٣٢-٢٩	هاء- مسؤولية الناقل
١٠	٣٣	واو- التزامات الشاحن

الصفحة	الفقرات	
١٠	٣٧-٣٤	وثائق النقل..... زاي-
١١	٤٠-٣٨	أجرة الشحن..... حاء-
١١	٤٢-٤١	تسليم البضائع الى المرسل اليه..... طاء-
١٢	٤٦-٤٣	حق الرقابة..... ياء-
١٢	٤٨-٤٧	نقل الحقوق..... كاف-
١٣	٤٩	حقوق اقامة الدعوى..... لام-
١٣	٥٠	الحد الزمني..... ميم-
١٣	٥١	الولاية القضائية والتحكيم..... نون-
١٣	٥٥-٥٢	الخلاصة..... ثالثا-

أولاً - مقدمة

الدولية ذات الصلة والمنظمات غير الحكومية التي تمثل مختلف المصالح في مجال النقل الدولي البحري للبضائع. وتحليل هذه الآراء والمقترحات من شأنه أن يمكن الأمانة من أن تقدم، في دورة مقبلة، تقريراً يتيح للجنة اتخاذ قرار مدروس بشأن مسار العمل المستصوب (انظر الوثيقة A/CN.9/476، الفقرة ٣).

٤- وتم الإعراب عن عدة تحفظات فيما يتعلق بهذا الاقتراح. وكان أحدها أن المسائل التي يتعين معالجتها عديدة ومعقدة، الأمر الذي سيشكل ضغوطاً على الموارد المحدودة للأمانة. وينبغي أن تعطى الأولوية بدلاً من ذلك للمواضيع الأخرى المدرجة في جدول أعمال اللجنة أو التي يوشك أن تدرج فيه. وقيل علاوة على ذلك إن استمرار تعايش مختلف المعاهدات التي تحكم المسؤولية في مجال النقل البحري للبضائع وبطء عملية الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)^١ يجعلان من غير المرجح أن يزيد التناغم بين القوانين نتيجة إضافة معاهدة جديدة إلى المعاهدات القائمة. وفي حقيقة الأمر، كان هناك احتمال بأن يزيد التنافر بين هذه القوانين (انظر الوثيقة A/CN.9/476، الفقرة ٤).

٥- وبالإضافة إلى ذلك، قيل إن أي عمل يتضمن إعادة النظر في نظام المسؤولية، يمكن أن يرغب الدول عن الانضمام إلى قواعد هامبورغ، وتلك نتيجة مؤسفة. وتم التأكيد على أنه إذا أجري أي تحقيق، فينبغي ألا يشمل نظام المسؤولية. على أنه تم الرد على ذلك بالقول بأن استعراض نظام المسؤولية ليس بالهدف الرئيسي للعمل المقترح؛ فالمطلوب، بالأحرى، هو تقديم حلول حديثة للمسائل التي لم تعالجها المعاهدات بشكل ملائم أو لم تعالجها على الإطلاق (انظر الوثيقة A/CN.9/476، الفقرة ٥).

١- بعد أن اعتمدت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (يشار إليها فيما يلي باسم "اللجنة") قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية في دورتها التاسعة والعشرين المعقودة في ١٩٩٦^(١) نظرت، عند بحثها لأعمالها المقبلة في مجال التجارة الالكترونية، في اقتراح بأن تضمن برنامج عملها استعراضاً للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي البحري للبضائع، وذلك بغية تأكيد الحاجة إلى وجود قواعد موحدة في المجالات التي لا توجد فيها هذه القواعد وبغية تحقيق قدر أكبر من الاتساق بين القوانين.^(٢)

٢- وأحيطت اللجنة علماً بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل من قبيل كيفية عمل مستندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة وثائق النقل هذه بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، وبالمركز القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد طرفي عقد النقل. ولدى بعض الدول أحكام بشأن هذه المسائل، غير أن تباين هذه النصوص وافتقار العديد من الدول إليها يشكلان عقبة تعترض التدفق الحر للبضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. وعلاوة على ذلك فإن الاستخدام المتعاظم لوسائل الاتصال الالكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المتفرقة والمتباينة ويولد الحاجة أيضاً إلى وجود نصوص موحدة تعالج المسائل المتعلقة باستخدام التكنولوجيات الجديدة على وجه التحديد (انظر A/CN.9/476، الفقرة ٢).

٣- واقترح عندئذ أن يطلب من الأمانة أن تلتزم آراء ومقترحات بشأن هذه الصعوبات لا من الحكومات فحسب، ولكن بوجه خاص أيضاً من المنظمات الحكومية

يجري توحيدها أو مواءمتها. وفي سياق الاضطلاع بهذه الدراسة، تبين أن الصناعات المعنية شديدة الاهتمام. بمتابعة المشروع وأما عرضت الإسهام في ذلك الجهد بمعارفها التقنية والقانونية. واستنادا إلى تلك الاستجابة المؤاتية والنتائج الأولية التي توصل إليها الفريق العامل، بدا أن القيام بمزيد من المواءمة في مجال قانون النقل من شأنه أن يحقق فائدة جمة للتجارة الدولية. فقد وجد الفريق العامل أن هناك عددا من المسائل لم يتم تناولها في إطار الصكوك التوحيدية الحالية، وأن بعض تلك المسائل تنظمه قوانين وطنية لم يجز تحقيق اتساقها دوليا. ويبرز هذا الافتقار إلى الاتساق بوجه خاص عندما يقيم في سياق التجارة الالكترونية. وأبلغ أن الفريق العامل تبين وجود روابط متعددة بين مختلف أنواع العقود ذات الصلة بالتجارة الدولية ونقل البضائع (مثل عقود البيع، وعقود النقل، وعقود التأمين، وخطابات الائتمان، وعقود شحن البضائع، وعدد من العقود التبعية الأخرى). ويعتزم الفريق العامل أن يستوضح طبيعة ومهام تلك الروابط وأن يجمع ويحلل القواعد النازمة لها في الوقت الراهن. وسيشمل هذا النشاط في مرحلة لاحقة إعادة تقييم مبادئ المسؤولية لتحديد مدى توافقها مع مجال أوسع من القواعد المتعلقة بنقل البضائع.^(٦)

٩- وأفيد أيضا في الدورة الثانية والثلاثين للجنة أن الفريق العامل قد أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية، التي تشمل عددا كبيرا من النظم القانونية. وتعتمزم اللجنة البحرية الدولية، متى تسلمت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب تحقيق الاتساق بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وكانت اللجنة البحرية الدولية قد أكدت للأونسيرال أنها ستزودها بالمساعدة في إعداد صك مواءمة مقبول عالميا.^(٧)

٦- وفي ضوء اختلاف الآراء، لم تدرج اللجنة النظر في المسائل المقترحة في جدول أعمالها في تلك المرحلة. ومع ذلك، قررت اللجنة أن تكون الأمانة مركزا لتنسيق جمع المعلومات، والأفكار، والآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، والحلول الممكنة لهذه المشاكل. وقررت أن تستند عملية جمع المعلومات هذه إلى قاعدة عريضة تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاع التجاري المضطلع بدور في النقل البحري للبضائع، مثل اللجنة الدولية للملاحة البحرية، والغرفة التجارية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ (انظر A/CN.9/476، الفقرة ٦).

٧- واستمعت اللجنة في دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، إلى كلمة ألقيت بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيها أن تلك اللجنة ترحب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس وجهات نظر القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات. ومن شأن ذلك أن يمكن الأونسيرال من اتخاذ قرار مستنير بشأن مسار العمل المنشود.^(٤) وأعرب في تلك الدورة عن دعم قوي للعمل الاستطلاعي الذي تضطلع به اللجنة البحرية الدولية وأمانة اللجنة. وأعربت اللجنة عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لاستعدادها للاضطلاع بهذا المشروع الهام والبعيد الأثر الذي لا يوجد له، إن وجد، سوى عدد قليل من السابقات على الصعيد الدولي.^(٥)

٨- وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أنه صدرت إلى فريق عامل تابع للجنة البحرية الدولية تعليمات بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، وذلك بهدف استبانة المجالات التي تحتاج الصناعات المعنية إلى أن

١٣- وقد لوحظ أثناء المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية التابعة للجنة البحرية الدولية أنه على الرغم من أن سندات الشحن ما زالت تستخدم، وخاصة عندما يقتضي الأمر وثيقة قابلة للتداول، فإن النقل البحري الفعلي للبضائع لا يمثل أحيانا الا جزءا يسيرا نسبيا في عملية النقل الدولي للبضائع، بل ان سندا للشحن من الميناء الى الميناء يستتبع في مجال تجارة الحاويات الاستلام والتسليم في مكان لا يرتبط مباشرة بتحميل البضائع على السفينة المحيطة أو تفرغها منها. وعلاوة على ذلك يتعذر في معظم الحالات تسليم البضائع على الرصيف بمحاذاة السفينة. يضاف إلى ذلك أن كثيرا ما توجد، في الحالات التي تستخدم فيها وسائط مختلفة في النقل، فجوات فيما بين النظم الالزامية المنطبقة على مختلف وسائط النقل المستخدمة. ولذلك اقترح أنه ينبغي، عند وضع نظام متسق دوليا يتناول العلاقات بين الأطراف في عقد النقل طيلة فترة وجود البضاعة في حراسة الناقل، النظر أيضا في المسائل التي تثار فيما يتصل بالأنشطة التي تعد جزءا لا يتجزأ من عملية النقل المتفق عليها بين الأطراف والتي تنفذ قبل التحميل وبعد التفرغ، وذلك بالاضافة إلى المسائل التي تثار في اطار عمليات الشحن التي يعتمز فيها استخدام أكثر من وسيلة واحدة في النقل. ويضاف إلى ذلك أنه رغم أن التأكيد في هذا العمل، كما صمم في الأصل، قد انصبّ على استعراض مجالات من القانون الحاكم لنقل البضائع لم تتناولها من قبل الاتفاقات الدولية، فقد تزايد الشعور بأن المشروع الحالي الذي يركز على قاعدة عريضة ينبغي أن يوسّع بحيث يشمل نظاما محدثا للمسؤولية يكون مكتملا لشروط الصك التنسيقي المقترح.

١٤- وألقيت في اللجنة عدة بيانات مفادها أنه قد حان الوقت لبذل جهود حثيثة من أجل تحقيق الاتساق في مجال النقل البحري للبضائع، وأن التنافر المتزايد في مجال النقل الدولي للبضائع أصبح مدعاة للقلق، ومن الضروري إذن

١٠- وكانت اللجنة قد أعربت في دورتها الثانية والثلاثين عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لما أبدته من استجابة لطلبها الخاص بالتعاون، وطلبت إلى الأمانة أن تواصل التعاون مع اللجنة البحرية الدولية في جمع المعلومات وتحليلها. وأعربت اللجنة عن أملها في أن تتلقى في دورة مقبلة تقريرا يعرض نتائج الدراسة مع اقتراحات بشأن الأعمال المقبلة.^(٨)

١١- وعرض على اللجنة في دورتها الثالثة والثلاثين المعقودة عام ٢٠٠٠، تقرير من الأمين العام عن الأعمال المقبلة الممكنة في مجال قانون العمل (A/CN.9/476) تناول التقدم الذي أحرزته اللجنة البحرية الدولية في هذا المضمار بالتعاون مع أمانة اللجنة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي من اللجنة البحرية الدولية. وأجرى الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية تحقيقا بالتعاون مع أمانة اللجنة، يستند إلى استبيان عن النظم القانونية المختلفة وجّه إلى المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية. وعقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة سمات الأعمال المقبلة مع المنظمات الدولية الممثلة لصناعات مختلفة. وأظهرت هذه الاجتماعات أن الصناعة ما فتئت تساند هذا المشروع وتهتم به.

١٢- واستنادا إلى ما تلقته اللجنة البحرية الدولية من ردود على الاستبيان، بادرت بإنشاء لجنة فرعية دولية بغية تحليل المعلومات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب تحقيق الاتساق بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وبالنظر إلى الحماس الذي أبدته الصناعة حتى الآن والنتائج المؤقتة بصدد مجالات القانون التي تحتاج إلى مزيد من التساوق فإن من المرجح أن يتحول هذا المشروع في نهاية المطاف إلى صك مواعمة مقبول عالميا.

١٧- وكان الغرض من هذه الندوة هو تجميع الآراء وأفكار الخبراء عن المشكلات المطروحة فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع، ولا سيما النقل البحري، ووضع تقرير يتضمن كل هذه الآراء والأفكار لعرضه على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين عام ٢٠٠١. وسيحدد هذا التقرير مسائل قانون النقل التي قد تنظر اللجنة في اتخاذ تدابير بشأنها مستقبلاً، وقد تقترح حلولاً ممكنة في حدود المستطاع.

١٨- وتشكل الأوراق البحثية للندوة وما دار فيها من مناقشات عملاً تحضيرياً قيماً لوضع نهج أكثر وضوحاً يمكن الاستعانة بها على حل مشكلات قانون النقل التي ينتظر أن تكون موضوعاً لعمل اللجنة. وأتاحت هذه الندوة لمجموعة كبيرة متنوعة من المنظمات المعنية مثل اللجنة البحرية الدولية، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن وممثلين عن هيئات صناعة النقل والشحن، للاعراب عن وجهات النظر بشأن مجالات قانون النقل التي يمكن أن تكون بحاجة إلى الإصلاح والتعديل.

١٩- واعترف معظم المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة وثائق النقل هذه بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، وبالمركز القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد طرفي العقد. وكان هناك توافق عام في الآراء بأن التغيرات الناجمة عن تطوير النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية تقتضي إصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل سواء كانت تتعلق بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل، وسواء أبرم العقد إلكترونياً أو كتابةً. ومن بين المسائل المطروحة للدراسة في أي عملية إصلاحية وضع تعاريف أكثر دقة لأدوار ومسؤوليات وواجبات وحقوق جميع الأطراف المعنية،

توفير أساس قانوني للممارسات الحديثة في مجال العقود والنقل. وقد أصبح النقل البحري للبضائع عملية يغلب عليها بصورة متزايدة طابع النقل من مستودع بضائع إلى آخر، وينبغي مراعاة هذا العامل في تصور الحلول مستقبلاً. واتفق في إطار اللجنة على مفهوم للعمل بما يجرى قضايا المسؤولية ليتناول عقد النقل بطريقة من شأنها تيسير عملية للتصدير والاستيراد تشمل العلاقة بين البائع والمشتري (والمشتريين اللاحقين المحتملين)، وكذلك العلاقة بين الأطراف في الصفقة التجارية وفي التمويل. واعترف بأن هذا النهج العريض يقتضي إعادة النظر في القواعد التي تحكم المسؤولية عن فقد البضائع أو تعرضها للتلف.

١٥- ولوحظ أن بعض المنظمات الإقليمية مثل منظمة الدول الأمريكية واللجنة الاقتصادية لأوروبا، يعكف حالياً على دراسة مسائل قانون النقل. ورئي أن النصوص التي أعدتها هذه المنظمات ستكون مفيدة لعمل اللجنة، وأن النصوص العالمية التطبيق التي ستضعها اللجنة سيكون من شأنها تيسير عمل هذه المنظمات. وأفيد أن اللجنة الاقتصادية لأوروبا تنظر حالياً في الإقدام على وضع قواعد موحدة لنقل البضائع المتعدد الوسائط. وأعرب عن القلق من أن اضطلاع منظمة واحدة لا تمثل فيها أقاليم العالم المختلفة، بمثل هذا العمل، سيتداخل مع الجهود المبذولة لاعداد نظام صالح للتطبيق على الصعيد العالمي. وأعرب عن الأمل في أن تنسق المنظمات المعنية عملها لتتأخرى الازدواج، وأن تضع الدول نصب أعينها الحاجة إلى تنسيق عمل مندوبيها في هذه المنظمات، وذلك على مستوى الإدارة الحكومية في كل منها.

١٦- ونظمت أمانة اللجنة واللجنة البحرية الدولية ندوة عن قانون النقل، في نيويورك بتاريخ ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠، وكان ذلك في سياق الدورة الثالثة والثلاثين للجنة.

والمنظمات غير الحكومية بصفة مراقب في هذه الاجتماعات. مما فيها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، ومجلس البلطيق للملاحة البحرية الدولية، وغرفة التجارة الدولية، وغرفة الشحن البحري الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض. وتتمثل مهام اللجنة الفرعية كما حددتها اللجنة البحرية الدولية بالتشاور مع الأمانة، في النظر في أي مجال من مجالات قانون النقل غير المحكومة حالياً بنظم المسؤولية الدولية يمكن تحقيق المزيد من التوحد الدولي، واعداد موجز لصك يرمي إلى تحقيق توحد قانون النقل، وصوغ أحكام لتضمينها الصك المقترح، بما في ذلك أحكام تتعلق بالمسؤولية. وعلاوة على ذلك ستنظر اللجنة الفرعية في السبل التي يمكن من خلالها تطوير هذا الصك المرتقب ليستوعب أشكالاً أخرى للنقل ترتبط بالنقل البحري. وقد نوقش مشروع الصك الموجز وورقة بحثية عن مسائل النقل "من الباب إلى الباب" في مؤتمر دولي كبير للجنة البحرية الدولية عقد في سنغافورة في الفترة ١٢-١٦ شباط/فبراير ٢٠٠١. واستناداً إلى المناقشات التي دارت في المؤتمر، ستواصل اللجنة الفرعية عملها بغية التوصل إلى حلول يحتمل أن تحظى بموافقة الصناعات المشتركة في النقل البحري الدولي للبضائع.

٢٢- ويرد فيما يلي عرض موجز للملاحظات والاقتراحات التي أسفرت عنها المناقشات السالفة الذكر قبل انعقاد مؤتمر سنغافورة. ولا تعرض هنا تفاصيل الحلول التشريعية الممكنة لأن اللجنة الفرعية الدولية عاكفة على دراستها لمراعاة الآراء التي أبدت في مؤتمر سنغافورة وغيرها من الآراء. ومع ذلك فإن هذا النص يكفي لتمكين اللجنة من أن تقيّم توجهات الحلول الممكنة ونطاقها وأن تقرر كذلك ما تود عمله بشأن هذا الموضوع.

وتعاريف أكثر وضوحاً عن متى يفترض أن التسليم قد تم، والقواعد التي تتعلق بحالات لا يتضح فيها تماماً في أي مرحلة من الرحلة تعرضت الشحنة المنقولة للضياع أو التلف، وتحديد الشروط أو نظام المسؤولية الواجب التطبيق وكذلك الحدود المالية للمسؤولية، وادراج أحكام ترمي إلى منع الاحتيال والتدليس في استخدام سندات الشحن.

٢٠- ورحبت اللجنة بالتعاون المثمر بين اللجنة البحرية الدولية والأمانة. وأشارت عدة بيانات إلى ضرورة إشراك المنظمات المعنية الأخرى في مختلف مراحل العمل التحضيري، بما في ذلك الممثلون لمصالح أصحاب البضائع المنقولة. وشددت المداخلات على أن تأمين تعاون جميع الصناعات المعنية في مختلف مراحل العمل التحضيري هو وحده الكفيل بفتح أبواب الأمل أمام استحداث نظام يحظى بقبول واسع وقابل للتنفيذ في غضون فترة زمنية وجيزة. وطلبت اللجنة إلى الأمانة أن تواصل التعاون الفعّال مع اللجنة البحرية الدولية بغية تقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجنة، تحدد فيه مسائل قانون النقل التي قد تضطلع اللجنة بتدابير في شأنها مستقبلاً، وتعرض فيه أيضاً حلول ممكنة قدر المستطاع. وقد أعد هذا التقرير استجابة لذلك الطلب.

ثانياً- نطاق العمل الممكن والمسائل المزمع تناولها في صك مقبل بشأن النقل البحري للبضائع

٢١- عقدت اللجنة الفرعية الدولية المنبثقة عن اللجنة البحرية الدولية، والتي يدعى إلى المشاركة فيها جميع رابطات القانون البحري الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية، أربعة اجتماعات في عام ٢٠٠٠ للنظر في نطاق صك مقبل عن قانون النقل والحلول الموضوعية الممكنة (٢٧ و ٢٨ يناير/كانون الثاني، ٦ و ٧ نيسان/أبريل، ٧ و ٨ تموز/يوليه و ١٢ و ١٣ تشرين الأول/أكتوبر). وشارك عدد من

ألف- التعاريف

جيم- فترة المسؤولية

٢٦- يتعين على أي صك أن يحسم مسألة فترة المسؤولية، أي النطاق الجغرافي للصك. ويوجد الآن حلان بموجب قواعد لاهاي كما عدّها بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ (قواعد لاهاي - فيسبي) وقواعد هامبورغ. ويرتكز الحل الأول على قاعدة "من التحميل إلى التفريغ" وتعني أن المسؤولية تفرض ابتداء من تحميل البضائع حتى تفريغها من السفينة. أما الحل الثاني فيرتكز على قاعدة "من الميناء إلى الميناء"، وتعني أن المسؤولية مفروضة طيلة الفترة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ. وثمة امكانية ثالثة وتنطوي على تمديد فترة المسؤولية لتغطي أي فترة تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في منطقة الميناء أو على ظهر السفينة أو في أي مكان آخر. ومن ثم فإنها تغطي الفترة التي كثيرا ما يشار إليها بعبارة "من الباب إلى الباب". وقد حظيت التغطية من الباب إلى الباب بتأييد قوي، إلا أنه يتعين إجراء مزيد من التحقيقات والتحريرات لمواجهة النتائج التي يمكن أن تترتب على توسيع نطاق المسؤولية.

٢٧- وبعد أن تحسم مسألة "فترة المسؤولية"، وهي مسألة أساسية، يمكن التطرق إلى المسائل الفرعية للفصل فيها. وأهم هذه المسائل مدى ما يمكن أن يذهب إليه الناقل في الحد من فترة المسؤولية من خلال محتوى العقد. وعلى سبيل المثال هل يستطيع الشخص الذي يصدر مستندا ينص على "النقل المباشر"، أن يتحمل المسؤولية عن مسافة النقل التي يغطيها المستند ثم يتحمل المسؤولية كوكيل للشحن فحسب عن باقي عملية النقل؟

٢٣- يقترح أن يتضمن الصك المقبل تعاريف ترمي إلى تيسير استيعاب الفصول الموضوعية وتطبيقها. وقد أثارت بعض التعاريف مثل تعريف مصطلح "الناقل الفعلي" مناقشات مستفيضة في اللجنة الفرعية الدولية وفي مؤتمر سنغافورة. وتناولت هذه المناقشات القاعدة الأساسية، وسيقدم لها عرض موجز أدناه.

باء- نطاق التطبيق

٢٤- خصص فصل يركز عموما على المادة ٢ من قواعد هامبورغ لمسألة نطاق التطبيق. ولم يكن هذا الفصل مثار جدل شديد في حد ذاته، إلا أن صياغته ستوقف على حل مسألة "فترة المسؤولية"، أي النطاق الجغرافي لمشروع الصك الموجز. وستعرض أدناه هذه المسألة الوثيقة الصلة بالموضوع.

٢٥- تستبعد النظم الدولية الراهنة النقل بمشاركات الايجار. ويعود هذا الاستبعاد إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي)، وقد ظل قائما بنفس الشكل أساسا منذ ذلك الحين. وطرح أثناء اجتماع اللجنة الفرعية الدولية مسألة الكيفية التي ينبغي أن يطبق بها الاستبعاد بوجه عام. وتتخطى الممارسات العصرية مشارطات الايجار التقليدية إلى حد بعيد. ومن ثم لا بد من اتخاذ القرار بشأن ما إذا كان هذا الاستبعاد التقليدي سيظل مقصورا على مشارطات الايجار التقليدية أو ما إذا كان ينبغي توسيع نطاقه ليشمل عقودا أخرى للنقل مثل عقود استئجار أو تأجير السفن، وعقود الحجم، وعقود الخدمات وغير ذلك من الاتفاقات.

دال- التزامات الناقل

طرف من الاضطلاع بعبء الاثبات تقسم التعويضات بينهما بالتساوي.

٣١- وثمة مسألة أخرى لم يفصل فيها بعد وهي مدى مسؤولية وكلاء ومعاوني الناقل والمقاولين المستقلين أو أي طرف آخر يؤدي أي التزام من التزامات الناقل بموجب عقد النقل، عن فقد البضائع أو تلفها والذي قد يعزى إلى إخلالهم بواجباتهم. (وأطلق على هذه الأطراف اسم "الناقلين الفعليين" في بداية أعمال اللجنة الفرعية الدولية، إلا أن استخدام هذا المصطلح لا يزال موضع نظر). وثمة نهج كان شائعاً في بعض البلدان قبل الاحتكام الناجح إلى "شرط الهيمالايا"، وهو القاء المسؤولية كاملة على الناقلين الفعليين (استناداً إلى قاعدة الضرر) والحيلولة بينهم وبين الانتفاع بالحدود والاستثناءات الممنوحة للناقل. وثمة نهج آخر يمكن اعتباره بوجه عام موضوع شرط الهيمالايا، ومفاده الإحجام عن وضع أي حكم بشأن مسؤولية الناقلين الفعليين مع ضمان إخضاع أي مسؤولية في هذا المجال للحدود والاستثناءات المطبقة على الناقل. وهناك نهج ثالث يتجلى في التعديلات المقترحة على قانون النقل البحري للبضائع بالولايات المتحدة، وهو فرض مسؤولية موحدة على الناقلين الفعليين (وفقاً لما يطبق في حالة الناقلين المتعاقدين) وتمكينهم من الانتفاع بالحدود والاستثناءات الممنوحة للناقل. وهناك أيضاً نهج رابع يتمثل في فرض المسؤولية على أساس وجود إطار أو "شبكة" تحكم المعاملات، وهذا يعني أن كل ناقل فعلي ينبغي أن يتحمل المسؤولية على أساس النظام القانوني الذي يطبق كما لو كان هو الناقل الوحيد وتعاقد مع الشاحن مباشرة. وهكذا، على سبيل المثال، فإن الناقل الأوروبي البري يمكن أن يكون مسؤولاً على أساس أحكام الاتفاقية بشأن عقود نقل البضائع الدولي البري.

٢٨- رئي أنه ينبغي تخصيص فصل للناقل بوجه عام، على أن تغطي المسائل الخلافية المتعلقة بالتزامات الناقل في أجزاء أخرى من مشروع الصك الموجز، بما في ذلك الفصل المخصص لفترة المسؤولية والفصل المخصص لمسؤولية الناقل.

هاء- مسؤولية الناقل

٢٩- ينبغي تخصيص فصل لما يعتبره معظم العاملين في هذا الميدان المسألة الأساسية في أي نظام قانوني يحكم العلاقة بين مصالح الناقل ومصالح صاحب البضائع المنقولة، أي مسألة مدى التعويض المطلوب من الناقل عند فقد أو تلف البضائع التي يتحمل مسؤوليتها أو عندما يتأخر تسليمها. ويبدو أن هناك تأييداً قوياً لنظام يقوم على قاعدة الخطأ، باعتباره يختلف عن قاعدة أشد صرامة للمسؤولية، كما جاء في الاتفاقية بشأن عقود نقل البضائع الدولي البري. ويتعين إجراء المزيد من المناقشات عن مدى تفصيل أحكام المسؤولية وطبيعة أي إعفاءات فيما يتعلق بمسؤولية الناقل.

٣٠- وينبغي بالإضافة إلى ذلك تناول عدد من المسائل الأكثر تحديداً في الفصل المتعلق بمسؤولية الناقل. ومن بين المسائل التي لم تحسم حتى الآن مسألة تقاسم التعويضات في حالة وجود سببين أو أكثر لفقد البضائع، ويكون الناقل مسؤولاً فيها عن سبب واحد أو أكثر ولكنه ليس مسؤولاً عنها جميعاً. وثمة نهج توضحه المادة ٥-٧ من قواعد هامبورغ، يلقي بعبء اثبات تقاسم التعويضات على الناقل وحده. وهناك نهج آخر توضحه التعديلات المقترحة ادخالها على قانون النقل البحري للبضائع وهي التعديلات المعروضة أمام الكونغرس في الولايات المتحدة الأمريكية، والتي تضع العبء على كلا الطرفين بالتساوي، وإذا لم يتمكن أي

اصدار وثيقة نقل اذا طلبها الشاحن. ومع ذلك لا يعرف بوضوح الطرف الذي يحق له أن يقدم هذا الطلب من بين الأطراف التي يمكن أن تطلق عليها صفة "الشاحن" - الشاحن المتعاقد (الملتزم بعقد النقل)، المرسل (الطرف الذي يسلم البضائع إلى الناقل وربما بالنيابة عن الشاحن المتعاقد) أو أي طرف آخر. ومن المتفق عليه أيضا أنه يتعين تضمين وثيقة النقل معلومات معينة ولكن لا تعرف بوضوح المسؤولية، ان وجدت، التي ينبغي فرضها في حالة عدم تدوين المعلومات المطلوبة في الوثيقة المذكورة.

٣٦- ويجدر أيضا تقديم مثل آخر، فمن المتفق عليه أنه ينبغي في ظروف معينة تضمين وثيقة النقل أدلة قاطعة، وليس مجرد أدلة مبدئية، تثبت تسلم الناقل للبضائع المبينة في وثيقة النقل. ولكن كيف يمكن تحديد هذه الظروف. يمكن مثلا قصر هذه القاعدة على سياق وثيقة نقل قابلة للتداول حولت إلى طرف ثالث حسن النية. وهناك امكانية أخرى تتمثل في توسيع نطاق القاعدة لحماية أي طرف ثالث حسن النية أدى قيمة البضائع أو عدل على نحو ما من وضعه فيما يتعلق بالاعتماد على وصف البضائع المبين في وثيقة النقل.

٣٧- وربما تكون أكثر المسائل اثارا للمتاعب فيما يتعلق بوثائق النقل هي تلك التي تتعلق بقدرة الناقل على الحد من مسؤوليته عن الأوصاف الواردة في وثيقة النقل والتي لم يتحقق منها. ومن المتفق عليه أنه يجوز للناقل في بعض الظروف أن يتحفظ على وصف البضائع في وثيقة النقل باضافة عبارة مثل "يقال انه يحتوي" أو "الوزن والعدد وفقا للشاحن". ولكن ليس من الواضح كيف يمكن تحديد مثل هذه الظروف. وهناك امكانية تتمشى بوجه عام مع القانون المطبق في بعض البلدان وهي الاعتراف بمثل هذه العبارات التقييدية وتطبيقها مع عدم ايلاء اهتمام كبير لظروف ادراج هذه العبارات في وثيقة النقل. وهناك امكانية ثانية ذات طابع

٣٢- وهناك مسألة أخرى لم تحسم بعد وهي مدى مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم، والأساس، ان وجد، الذي يمكن أن يستند اليه الناقل في الحد من هذه المسؤولية. وثمة نهج يعتبر الناقل مسؤولا عن أي تأخير غير معقول. ونهج آخر يعتبر الناقل مسؤولا عن التأخير اذا كانت الأطراف قد وقّعت على اتفاق خاص يحدد مواعيد تسليم البضائع.

واو- التزامات الشاحن

٣٣- ان المسؤولية المفروضة على الشاحن طبقا للنظم الدولية الحالية محدودة للغاية، والتزامات الشاحن اذا ما وجدت ليست محددة المعالم. ورئي أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المفيد تحديد التزامات الشاحن على نحو أكثر دقة.

زاي- وثائق النقل

٣٤- يلاحظ في معظم الحالات أن العلاقة التعاقدية بين الناقل وأصحاب البضائع يحكمها سند الشحن أو أي وثائق أخرى تتعلق بالنقل. ومع ذلك فكثيرا ما تكون القواعد الحاكمة لوثائق النقل غير محددة تماما. وتنص الاتفاقيات الدولية القائمة على بعض الأحكام الأساسية، (مثل وصف البضائع الذي ينبغي تدوينه في وثيقة النقل)، الا أنها تغفل أيضا جوانب هامة عديدة (مثل ما اذا كان يتعين تأريخ وثيقة النقل ودلالة التأريخ الغامض). ورئي أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المفيد تحديد القواعد الواجبة التطبيق في هذا المجال.

٣٥- ولا بد أيضا من حسم عدد من المسائل المتناثرة. وعلى سبيل المثال فإن من المتفق عليه أنه يتعين على الناقل

٤٠ - وهناك مسألة أخرى تتعلق بأجرة الشحن وهي ما اذا كان يجوز للناقل أن يحتجز البضائع إذا لم يكن الشخص المرسل اليه على استعداد لدفع تكاليف نقلها. ومن المعروف أن معظم القوانين الوطنية تنص على هذا الحق، وهناك عقود كثيرة تنص على الحق التعاقدية في "التجنيد". وكثيرا ما يشار إلى هذا الحق أيضا تحت اسم "الحجز"، وتنص بعض القوانين الوطنية على الحق التفضيلي للناقل في قيمة البضائع في حالة اعسار المرسل اليه. وسوف تكتسب التجارة الدولية مزيدا من اليقين اذا ما نص بوضوح في هذا الصك على الحق الأساسي للناقل في التجنيد أو الحجز في مواجهة أصحاب البضائع. ويتعين على الصك في هذه الحالة تحديد الدعاوى التي يستند اليها حق الحجز، والخطوات التي يتعين على الناقل اتخاذها لضمان الأمن المالي أو مزايا الحجز في حالة اعسار أصحاب البضائع.

طاء- تسليم البضائع إلى المرسل اليه

٤١ - يعتبر التسليم مفهوما أساسيا في نقل البضائع. وهو يعني في جملة أمور أخرى انجاز عقد النقل وانتهاء مسؤوليات الناقل. وتتناول النظم الدولية القائمة مسألة التسليم في حدود ضيقة فقط. وطبقا لقواعد لاهاي - فيسبي، على سبيل المثال، فإن فترة الإحطار وفترة الدعوى تبدأ فور تسليم البضائع المعنية، الا أن هذا المصطلح لم يحدد.

٤٢ - ورئي أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المفيد تعريف مصطلح "التسليم" ونتائجه بمزيد من الدقة.

ياء- حق الرقابة

٤٣ - قد تود الأطراف المعنية بالبضائع (مثل الشاحن والحائز على أي من حقوق الأمن والمرسل اليه) اصدار

عام تتمشى عموما مع القانون الساري في بلدان أخرى، ومفادها أن العبارات التقييدية غير صحيحة باعتبارها محاولات للحد من مسؤولية الناقل بطريقة لا تجيزها القواعد المطبقة. وهناك امكانية ثالثة تشكل حلا وسطا جاءت في التعديلات المقترح ادخالها على قانون النقل البحري للبضائع في الولايات المتحدة، ومفادها أن هذه العبارات التحفظية لا ينبغي الاعتراف بها وتطبيقها الا في ظروف تحدد تحديدا دقيقا وذلك من أجل حماية مصالح أصحاب البضائع.

حاء- أجرة الشحن

٣٨ - اقترح أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المستصوب لتسجيل التزامات الأطراف وواجباتها، ادراج فصل يحتوي على نظام بديل بغية تنظيم أجور الشحن. ولا ينبغي أن يكون هذا الفصل الزاميا، إذ ينبغي أن تترك للأطراف حرية تنظيم تفاصيل أجور الشحن في العقود المبرمة. ومن المشكلات التقليدية التي يتعين تغطيتها متى تعتبر أجرة الشحن مستحقة ومتى ينبغي دفعها. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن ينص الصك على أن أجرة الشحن لا ينبغي أن تكون قابلة للتعويض أو التخفيض أو الخصم.

٣٩ - وتنشأ مسألة ذات طابع خاص عندما تتفق الأطراف في عقد مبيعات على أن يتولى الشاحن دفع أجرة الشحن (في عقد التكلفة والتأمين وأجرة الشحن مثلا). وفي مثل هذه الحالة فإن الطرف المرسل اليه (المشتري) يود ألا يتحمل أعباء أجرة الشحن وأن تكفل له الحماية في هذا الشأن عند استلام البضائع. ومن ثم يمكن أن تنص الوثيقة على أنه اذا كانت وثائق النقل تبين أن أجرة الشحن قد دفعت مقدما لا يصبح للناقل الحق في مطالبة المرسل اليه بأجرة الشحن (حتى ولو كانت أجرة الشحن لم تدفع مقدما في واقع الأمر).

كاملة من أصول سندات الشحن. وهذا يحول دون اساءة الاستخدام عندما يحاول حائز لأحد سندات الشحن الأصلية الاعتماد على حق خاص (بما في ذلك طلب الإستلام في المقصد). ويتعقد الأمر بدرجة طفيفة في حالة اصدار وثيقة أخرى للنقل وليس سند شحن. وفي هذه الحالة يوجد بديلان لم يحظ أي منهما بتأييد واضح. فهناك حل يدعو إلى اتباع المفهوم الوارد في اتفاقيات أخرى للنقل: اذا كانت قد صدرت سندات عن النقل البحري، فإن على الطرف الذي يود اصدار تعليمات إلى الناقل أو ممارسة الرقابة على البضائع أن يقدم مثل هذه الوثائق إلى الناقل. ومع ذلك رئي أن ذلك سيؤدي إلى المغالاة في قيمة سند النقل البحري في شكله الحالي، ومن ثم ينبغي أن يظل حق الرقابة مقصورا على الشاحن ريثما يتم توصيل البضائع إلى المرسل اليه في المقصد.

٤٦- وينبغي لصك المواءمة أيضا أن يوضح أنه يجوز للناقل أن يطلب إلى الطرف المصدر للتعليمات بأن يقوم بتغطية تكاليفها قبل تنفيذ التعليمات فعلا.

كاف- نقل الحقوق

٤٧- ان موضوع نقل الحقوق يرتبط في جوانب كثيرة منه بمسألة حق الرقابة المذكور أعلاه. ولكي يتسنى تحديد الجهة التي يكون لها حق الرقابة فإن من الضروري أن تعرف الجهة التي لها مصلحة كافية في البضائع. واذا ادّعى طرف ثالث (أي طرف غير الطرف الأصلي في عقد النقل) أن له مصلحة في البضائع لأنه حائز لوثيقة نقل قابلة للتداول (وكثيرا ما يكون الأمر كذلك في الواقع)، فان من الضروري معرفة كيفية نقل الحقوق التي تحكمها وثيقة نقل قابلة للتداول.

٤٨- ولا تتناول النظم الدولية القائمة هذا الموضوع بأي قدر من التفصيل، والقوانين الوطنية في بلدان عديدة لم

تعليمات معينة إلى الناقل بشأن تنفيذ عقد النقل أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل. ويود الناقل أن يعرف بدوره الجهة التي ينبغي أن يتلقى منها التعليمات، والجهة التي يمكن له التفاوض معها بشأن شروط عقد النقل المختلفة وتحصيل التكاليف الاضافية عند نشوء مسألة معينة. ورئي من ثم أنه ينبغي تضمين الصك الجديد قاعدة بشأن الحق في الرقابة أثناء العبور، وهكذا يمكن للنقل البحري أن يتمشى مع اتفاقيات النقل المطبقة على وسائل النقل الأخرى والتي تتضمن أحكاما محددة بشأن الحق في الرقابة. وينبغي لهذه الأحكام أن تراعي بطبيعة الحال الأنماط الملائمة للاحتياجات الخاصة للنقل البحري.

٤٤- والمسألة الأولى المطروحة هنا هي أي نوع من الحقوق الرقابية قد ينشأ، ومن ثم ينبغي تغطيته في أحكام الصك. وهذه الحقوق المتعلقة باصدار تعليمات إلى الناقل قد تتضمن الحق في الطلب الى الناقل أن يوقف البضائع وأن يسلمها قبل الوصول إلى المقصد ويعتبر هذا الحق ناشئا عن القانون المنصوص عليه في عقد المبيعات بوقف البضائع في موقع العبور في الحالات التي يواجه فيها المشتري مشاكل مالية من شأنها أن تحول دون انجاز العقد. ومثال آخر هو الشاحن الذي يبيع البضاعة إلى طرف غير المرسل اليه المذكور أولا في عقد النقل، ويود أن يستعيض بهذا الطرف الجديد عن المرسل اليه. وبالإضافة إلى هذه الحالات، يوجد عدد من التعليمات التي تغير في عقد النقل مثل تغيير المقصد.

٤٥- وهناك مسألة رئيسية تتعلق بحق الرقابة وهي تحديد أسلوب وتوقيت نقل هذا الحق من الشاحن إلى طرف آخر وإلى المرسل اليه في نهاية الأمر. وأسهل الحالات هي التي يوجد فيها سند الشحن كدليل على النقل. وعندئذ ينص القانون التجاري والوطني على أنه لكي يتسنى لحامل سند الشحن أن يصدر تعليمات إلى الناقل لا بد أن يقدم مجموعة

قواعد لاهاي - فيسي) أو سنتين (كما جاء في قواعد هامبورغ).

نون- الولاية القضائية والتحكيم

٥١- يتعين النظر فيما إذا كان ينبغي للصك الجاري اعداده تناول مسائل الولاية القضائية والتحكيم وفي الكيفية التي سيتناول بها الصك هذه المسائل.

ثالثا- الخلاصة

٥٢- قدم القسم السابق عرضا موجزا لما جرى من مداولات في اللجنة البحرية الدولية، بما في ذلك مناقشات مؤتمرها في سنغافورة بشأن المسائل التي تطرح صعوبات أمام النقل الدولي للبضائع والتي يتعين التوصل إلى حلول عصرية لها. وفي الوقت نفسه تواصل اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية أعمالها من أجل استبانة حلول مشفوعة ببدائل وتعليقات من أجل ضمان الطمأنينة وتحسين القدرة على التنسب في النقل الدولي البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به.

٥٣- وتوضح المشاورات التي تجريها الأمانة بموجب التفويض التي تلقتها من اللجنة أن من الممكن أن تبدأ الآن أعمال مجدية صوب اعداد صك دولي يمكن أن يتخذ شكل معاهدة دولية، بغية تحديث قانون النقل مع مراعاة آخر التطورات التكنولوجية بما في ذلك التجارة الالكترونية، والقضاء على الصعوبات القانونية التي حددتها اللجنة في مجال النقل الدولي البحري. وقد أحرزت اللجنة البحرية الدولية تقدما ملحوظا فيما تجريه من مداولات بشأن الحلول التشريعية الممكنة، ومن المتوقع أن تتمكن من اعداد نص أولي يتضمن مشروعات لحلول ممكنة لصك تشريعي مقبل

تكتمل تماما في هذا المضمار. ورئي أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المفيد تحديد القواعد التي تحكم هذا الموضوع بمزيد من الدقة. ويمكن أن ينطوي هذا الجهد على قيمة فائقة في وقت تجرى فيه الاستعاضة عن الوثائق الورقية بوثائق الكترونية. وعندما يؤدي ادخال ممارسات جديدة إلى ازدياد صعوبة الاعتماد على الممارسات السابقة، فإن وضع قواعد محددة لتسهيل الممارسات الجديدة يكتسي مزيدا من الأهمية. وبعض الأحكام ستقتصر على مجرد إعادة صياغة أو تقنين قوانين وممارسات مقبولة بوجه عام في الظروف الراهنة، بينما سيغلب على أحكام أخرى طابع التجديد والابتكار ومن المحتمل أن تكون أيضا أكثر مدعاة للجدل والخلاف. وبوجه عام لا بد من البت بوضوح في مسألة اضافة أو عدم اضافة أي حكم من الأحكام إلى الصك الجاري اعداده.

لام- حقوق اقامة الدعوى

٤٩- ان تحديد الطرف الذي يحق له اقامة دعوى ضد ناقل بسبب فقد البضائع أو تلفها أو تأخيرها، يمكن أن يكون أمرا صعبا في بعض النظم القانونية. ورئي أثناء أعمال اللجنة الفرعية الدولية أن من المفيد تحديد القواعد التي تحكم هذا الموضوع بمزيد من الدقة.

ميم- الحد الزمني

٥٠- تم التوصل إلى اتفاق واسع النطاق على أنه ينبغي اتاحة أجل زمني محدود للمطالب بالبضائع لاقامة دعوى ضد الناقل بسبب فقد البضائع أو تلفها أو تأخيرها. ولم يعرف حتى الآن ما إذا كانت هذه الفترة ستكون سنة (كما جاء في

مشفوع ببدائل وتعليقات في موعد أقصاه كانون الأول/ الحواشي
ديسمبر ٢٠٠١.

- (١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).
- (٢) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.
- (٣) الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، هامبورغ، ٦-٣١ آذار/مارس ١٩٧٨ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.80.VIII.1) الوثيقة A/CONF.89/13، المرفق ١.
- (٤) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢٦٤.
- (٥) المرجع نفسه، الفقرة ٢٦٦.
- (٦) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.
- (٧) المرجع نفسه، الفقرة ٤١٥.
- (٨) المرجع نفسه، الفقرة ٤١٨.
- (٩) الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ٣٩٩، رقم ٥٧٤٢.

٥٤- وهكذا سيكون بوسع اللجنة أن تبدأ النظر في جدوى ونطاق ومضمون صك تشريعي مقبل في عام ٢٠٠٢. ويمكن تكليف فريق عامل دولي بهذه المهمة. وثمة دليل آخر وهو أن تضطلع اللجنة ذاتها بهذا العمل أثناء دورتها الخامسة والثلاثين في عام ٢٠٠٢. وان اتخاذ قرار بشأن احالة هذه المهمة إلى فريق عامل أو بما اذا كان ينبغي أن تنظر اللجنة مبدئيا في هذا الموضوع، قد يتوقف على امكانية وجود نص أمام اللجنة في عام ٢٠٠٢ لوضعه في الصيغة النهائية في تلك الدورة. وطبقا للممارسات المتبعة، فانه بالاضافة إلى الدول الأعضاء ستدعى الدول المعنية الأخرى وكذلك المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات الدولية غير الحكومية للمشاركة في المناقشات بصورة فعّالة بصفة مراقب. ومن المتوقع أن ترغب اللجنة البحرية الدولية والمنظمات الأخرى المثلة للصناعات المعنية بالنقل البحري للبضائع والعمليات ذات الصلة، في المشاركة في هذه المداولات.

٥٥- واذا وافقت اللجنة على مسار العمل المقترح، فقد تود أن تطلب إلى الأمانة اعداد الوثائق اللازمة للدورة الحكومية الدولية للأونسيتال أثناء الربع الثاني من عام ٢٠٠٢.