



REFERENCE AND TERMINOLOGY UNIT
please return to room

Distr.
GENERAL

A/CN.9/260
3 January 1985
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



الأمم المتحدة

الجمعية العامة

لجنة الأمم المتحدة للقانون

التجاري الدولي

الدورة الثامنة عشرة

فيينا ، ٣ - ٢١ حزيران/يونيه ١٩٨٥

تقرير الفريق العامل المعني بالممارسات

التعاقدية الدولية عن أعمال دورته الثامنة

(فيينا ، ٣ - ١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٤)

المحتويات

الصفحة	الفقرات
٣	١٠ - ١ مقدمة
٥	٩٨ - ١١ المداولات والمقررات
٥	١٣ - ١١ أولا - أسلوب العمل
	ثانيا - النظر في المسائل التي يحتمل أن تتناولها القواعد
٦	٧٨ - ١٤ الموحدة
٦	٢٨ - ١٤ ألف - نطاق تطبيق القواعد الموحدة
٦	٢١ - ١٤ ١ - علاقة القواعد الموحدة بالنقل الدولي
	٢ - أنواع المتعهدين وأنواع العمليات مما
٩	٢٨ - ٢٢ سيخضع للقواعد الموحدة
١١	٤٠ - ٢٩ باء - اصدار المستند
١٤	٤٣ - ٤١ جيم - معيار المسؤولية
١٥	٤٧ - ٤٤ دال - المسؤولية عن التأخير
١٦	٥٦ - ٤٨ هاء - حد المسؤولية

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
١٨	٥٧ - ٦٢	 واو - مدة التقادم
٢٠	٦٣ - ٦٧	 زاي - حقوق الضمان في البضائع
		 حاء - المسائل التي لم يتناولها المشروع الأولي
٢٢	٦٨ - ٧٨	 للاتفاقية
٢٤	٧٩ - ٩٤	 شالسا - النظر في مسائل اضافية
٢٤	٧٩	 ألف - المسؤولية غير التعاقدية
		 باء - أساسيد وحدود المسؤولية التي تنطبق على
٢٥	٨٠	 مستخدمى ووكلاء متعهدي محطات النقل الطرفية ..
٢٥	٨١ - ٨٩	 جيم - التبليغ عن الهلاك أو التلف
٢٧	٩٠ - ٩٢	 دال - الشروط التعاقدية
٢٨	٩٣	 هاء - اتفاقيات النقل الدولي
٢٩	٩٤	 واو - تفسير القواعد الموحدة
٢٩	٩٥ - ٩٨	 رابعا - أعمال أخرى وخطوات العمل المقبل

مقدمة

١ - قررت اللجنة ، في دورتها السادسة عشرة ، أن تدرج موضوع مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول في برنامج عملها ، وأن تطلب الى المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص أن يحيل مشروعه الأولي لاتفاقية بشأن هذا الموضوع الى اللجنة للنظر فيها ، وأن تسند مهمة اعداد قواعد موحدة بشأن هذا الموضوع الى فريق عامل . وقد أرجأت اللجنة البت في تكوين الفريق العامل الى دورتها السابعة عشرة .^(١)

٢ - واستجابة للطلب المقدم في الدورة السادسة عشرة ، أحال المعهد مشروع الاتفاقية الأولي الى اللجنة . وقررت اللجنة في دورتها السابعة عشرة اسناد مهمة صوغ قواعد قانونية موحدة بشأن هذا الموضوع الى الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية . كما قررت أن تتمثل ولاية الفريق العامل في العمل على أساس مشروع الاتفاقية الأولي الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص والتقرير التفسيري له الذي أعدته أمانة المعهد ، وعلى أساس الدراسة التي أعدتها أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بشأن المسائل الرئيسية الناشئة عن مشروع الاتفاقية الأولي الذي أعده المعهد والذي كان قد عرض على اللجنة في دورتها السابعة عشرة (الوثيقة A/CN.9/252) . كذلك قررت أنه ينبغي للفريق العامل أن ينظر في المسائل التي لم يتناولها مشروع الاتفاقية الأولي للمعهد وفي أية مسائل أخرى يعتبرها ذات صلة .^(٢)

٣ - ويتألف الفريق العامل من جميع الدول الست والثلاثين الأعضاء في اللجنة ، وهي: اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، اسبانيا ، استراليا ، المانيا (جمهورية - الاتحادية) ، أوغندا ، ايطاليا ، البرازيل ، بيرو ، ترينيداد وتوباغو ، تشيكوسلوفاكيا ، الجزائر ، جمهورية افريقيا الوسطى ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، الجمهورية الديمقراطية الألمانية ، سنغافورة ، السنغال ، السويد ، سيراليون ، الصين ، العراق ، غواتيمالا ، فرنسا ، الفلبين ، قبرص ، كوبا ، كينيا ، مصر ، المكسيك ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، النمسا ، نيجيريا ، الهند ، هنغاريا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان ، ويوغوسلافيا .

(١) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها السادسة عشرة ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثامنة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/38/17) ، الفقرة ١١٥ .

(٢) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها السابعة عشرة ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثامنة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/39/17) ، الفقرة ١١٣ .

٤ - وعقد الفريق العامل جلسته الشامنة في فيينا من ٣ الى ١٣ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٤ . وحضر ممثلون عن جميع الأعضاء باستثناء أوغندا ، ترينيداد وتوباغو ، تشيكوسلوفاكيا ، جمهورية افريقيا الوسطى ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، سنغافورة ، السنغال ، سيراليون ، وقبرص .

٥ - وحضر الجلسة مراقبون عن البلدان التالية : الأرجنتين ، اكوادور ، اندونيسيا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، تركيا ، جمهورية كوريا ، رومانيا ، ساحل العاج ، سويسرا ، شيلي ، عُمان ، الكرسي الرسولي ، كندا ، النرويج ، نيكاراغوا ، وهولندا .

٦ - كذلك ، حضر الجلسة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية :

(أ) هيئات الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية

(ب) المنظمات الدولية الحكومية

اللجنة المركزية للملاحة في نهر الراين

الرابطة الدولية للنقل الجوي

المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية

المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ

الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن

رابطة القانون الدولي

٧ - وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين :

الرئيس : السيد مايكل يواكيم بونل (ايطاليا)

المقرر : السيد ك . فنكاتراميا (الهند)

٨ - وقدمت الى الجلسة الوثائق التالية :

(أ) جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.II/WP.51) ؛

(ب) مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول : مسائل للمناقشة في

الفريق العامل (A/CN.9/WG.II/WP.52 و Add.1) .

(ج) مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول : مسائل اضافية للمناقشة في الفريق العامل (A/CN.9/WG.II/WP.53). (٣)

٩ - كذلك ، توفرت للجلسة الوثائق التالية :

(أ) تنسيق الأعمال : بعض التطورات الأخيرة في ميدان النقل الدولي للبضائع (A/CN.9/236) ؛

(ب) مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول (A/CN.9/252) ؛

(ج) المشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص^(٤) والتقرير التفسيري عنه^(٥) (UNIDORIT document 1983, Study XLIV, Doc.24).

١٠ - وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي :

(أ) انتخاب أعضاء المكتب ؛

(ب) اقرار جدول الأعمال ؛

(ج) صياغة قواعد قانونية موحدة بشأن مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ؛

(د) أعمال أخرى ؛

(هـ) اعتماد التقرير .

المداولات والمقررات

أولا - أسلوب العمل

١١ - بدأ الفريق العامل مداولاته بمناقشة أسلوب عمله في الاضطلاع بمهمة اعداد قواعد موحدة بشأن مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول . وكان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي للفريق العامل ، وفقا للولاية التي أوكلتها اليه اللجنة (انظر الفقرة ٢) ، أن يؤسس عمله على المشروع الأولي الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص والتقرير التفسيري المتعلق به ، وكذلك الى الوثيقة A/CN.9/252

(٣) صدرت أثناء الدورة .

(٤) ورد أيضا في المرفق الثاني من الوثيقة A/CN.9/252.

(٥) ورد أيضا في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52/Add.1.

واتفق الرأي أيضا على أنه ينبغي أن يكون للفريق العامل حرية النظر في المسائل التي لا يتناولها المشروع الأولي للاتفاقية . وأعرب عن رأي مفاده أن هدف الفريق العامل في هذا المشروع ينبغي أن يكون سد الشغرات القائمة في نظم المسؤولية التي تحكم النقل الدولي للبضائع بواسطة توحيد القواعد القانونية التي تحكم عمليات محطات الوصول ، وأن يبني فوق العمل الذي أداه في هذا المجال بالفعل المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص . ولوحظ في الوقت نفسه أن هذه القواعد يمكن أن يكون لها أيضا ، بذاتها ، أهمية كبيرة ، إذ أنها تنظم علاقات هي ، رغم ارتباطها بميدان النقل ، متميزة بوضوح ، من الناحية القانونية ، عن العلاقات التي تنشأ من عقد نقل البضائع .

١٢ - واتفقت الآراء على أنه ينبغي للفريق العامل أن ينصرف الى النظر ، على نحو شامل ، في المسائل التي تنشأ فيما يتعلق بمسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول قبل أن يحاول صياغة قواعد موحدة مفصلة . واتفق الرأي ، في هذا الصدد ، على أن ورقات العمل التي أعدتها أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن المسائل التي سيناقشها الفريق العامل (A/CN.9/WG.II/WP.52 و A/CN.9/WG.II/WP.53) توفر أساسا مفيدا لهذه المناقشات . واستنادا الى ذلك ، قرر الفريق العامل أن تكون مناقشاته قائمة على المسائل المبينة في تلك الوثيقة .

١٣ - ونظر الفريق العامل في مدى ملاءمة اتخاذ قرار ، في هذه المرحلة من العمل ، بشأن الشكل النهائي الذي يجب أن تصاغ فيه القواعد الموحدة . وأدلى برأي مفاده أنه قد يكون من المفيد اتخاذ قرار بشأن هذه المسألة في مستهل عمل الفريق العامل ، فربما كان له بعض التأثير في المناقشات حول نقطة جوهرية ما . لكن الرأي السائد كان أن شكل القواعد يمكن البت فيه على أفضل وجه بعد أن يقرر الفريق العامل مادة القواعد ومحتواها . ووفقا لهذا الرأي ، حصل في الفريق العامل اتفاق على أن المناقشات ينبغي أن تستمر في إطار الافتراض بأن القواعد المحددة ستكون ذات طابع معياري (كأن تكون اتفاقية أو قانونا نموذجيا) بدلا من أن تكون ذات طابع تعاقدية (مثل الشروط التعاقدية العامة) .

ثانيا - النظر في المسائل التي يحتمل أن تتناولها القواعد الموحدة

ألف - نطاق تطبيق القواعد الموحدة

١ - علاقة القواعد الموحدة بالنقل الدولي

١٤ - نظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تقتصر القواعد الموحدة على تناول عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول المرتبطة بالنقل الدولي (المسألة ١)

في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52). وكان الرأي السائد هو أنه لما كان الهدف من القواعد الموحدة هو سد ما في نظم المسؤولية من ثغرات خلفتها اتفاقيات النقل الدولي، فإن القواعد الموحدة ينبغي أن تقتصر على عمليات متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول المرتبطة بالنقل الدولي. وذهب هذا الرأي إلى أن لعمليات متعهدي محطات النقل الطرفية غير المتصلة بالنقل الدولي طبيعة محلية لا دولية، وليس هناك حاجة إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم هذه العمليات. ولكن لوحظ أن الدول التي تريد أن تفعل ذلك تستطيع تطبيق القواعد أيضا على العمليات المحلية لمتعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول، وأن المتعهدين الذين يؤدون عمليات محلية يمكنهم أن يخضعوا أنفسهم تعاقديا لهذه القواعد. وذهب رأي آخر إلى أن كل عمليات متعهدي محطات النقل الطرفية، سواء أكانت محلية أم دولية، ينبغي أن تحكمها القواعد الموحدة، إذ أن المتعهد قد يتعذر عليه تحديد ما إذا كانت البضائع مشمولة بالنقل الدولي أو غير مشمولة به.

١٥ - وأعرب عن رأي مفاده أنه، حتى إذا أريد للقواعد أن تقتصر على العمليات المتصلة بالنقل الدولي، فالظروف الوقائية المختلفة التي يعمل فيها متعهدو خدمات النقل إلى محطات الوصول قد لا تضمن التطبيق الإلزامي للقواعد على كل حالات صون البضائع المتصلة بالنقل الدولي. وذهب هذا الرأي إلى أنه ربما كان من المفيد إخضاع القواعد الموحدة لحكم اختياري، أي أن القواعد يمكن ألا تنطبق إلا فيما يتعلق بمتعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول الذين تعهدوا بالالتزام بها. لكن الرأي السائد كان أن تطبيق القواعد الموحدة على نحو إلزامي أو على نحو إلزامي بشروط مرتبط ارتباطا وثيقا بالشكل النهائي الذي ينبغي أن تتخذه القواعد، وأنه ينبغي، نظرا إلى القرار الذي سبق اتخاذه (انظر الفقرة ١٣ أعلاه)، ترك البت في هذه المسألة إلى مرحلة لاحقة.

١٦ - وقدم اقتراح مفاده أنه عندما يقوم أحد متعهدي النقل المتعدد الوسائط بنقل البضائع بموجب اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (١٩٨٠) (ويشار إليها فيما يلي بـ "اتفاقية الوسائط المتعددة")، فلا حاجة إلى تطبيق القواعد المتعلقة بعمليات متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول، إذ أن أصحاب الشحنة سيكون لهم حق الادعاء على متعهد النقل المتعدد الوسائط عند فقدان البضائع أو تضررها وهي في أيدي متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول. ولكن أشير إلى أنه حتى في حالات كهذه يمكن أن تكون القواعد الموحدة مفيدة، إذ أنها تؤمن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط إجراءات موحدة للرجوع على متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول.

١٧ - وناقش الفريق العامل الطريقة التي ينبغي أن تحدد بها القواعد الموحدة العلاقة المطلوبة مع النقل الدولي (المسائل من ٢ إلى ٤ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52). وناقش نهجين أساسيين في هذا الصدد. فبمقتضى أحد النهجين ("النهج الموضوعي")، تنطبق القواعد الموحدة إذا كانت البضائع قد نقلت بالفعل أو يجري نقلها أو ستنقل

دوليا ؛ أما بمقتضى النهج الآخر ("النهج الذاتي") فتتطبق القواعد اذا كان متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول يعلم بوجود صلة بالنقل الدولي أو كان ينبغي أن يعلم بوجودها .

١٨ - وتأييدا للنهج الموضوعي رئي أنه يصعب اثبات معرفة متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول بوجود صلة كهذه . فضلا عن ذلك ، فان مثل هذا النهج يمكن أن يكون متمشيا مع النهج المعتمد في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (هامبورغ)^(٦) (المشار اليها فيما يلي بعبارة "قواعد هامبورغ") واتفاقية النقل المتعدد الوسائط . بيد أنه قدم اقتراح بأنه يمكن أن تتضمن القواعد الموحدة "حكما تخلصيا" يستطيع بموجبه متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول أن يشبث عدم معرفته بوجود صلة كهذه ، وفي هذه الحالة ، لا تنطبق القواعد الموحدة . ورئي أنه باستطاعة متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول في غالبية الحالات الوقوف على وجود صلة بالنقل الدولي من الوثائق المصاحبة للبضائع ، اذ أن هذه الوثائق تبين أماكن منشأ البضائع وأماكن وصولها .

١٩ - وتأييدا للنهج الذاتي ، أعرب عن رأي مفاده اذا أريد تطبيق القواعد الموحدة فانه يكفي أن يكون ظاهرا من الوثائق المستندية المصاحبة للبضائع أن البضائع داخلة في النقل الدولي . ولوحظ كذلك أنه اذا قضت القواعد الموحدة بأن يصدر متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول وثيقة مستندية ، فانه يتعين أن يكون على دراية بوجود صلة بالنقل الدولي كي يستطيع معرفة ما اذا كان ملزما باصدار وثيقة مستندية تتمشي مع القواعد الموحدة . وجاء في رأي آخر أنه يمكن احاطة متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول علما بوجود صلة بالنقل الدولي بأن يخطر عليه بذلك . وقدم اقتراح أيضا بأنه يمكن أن يقوم تطبيق القواعد الموحدة على أساس الجمع بين النهجين الموضوعي والذاتي .

٢٠ - وحيد الرأي السائد النهج الموضوعي ، آخذا في الاعتبار أن صياغة مثل هذا النهج ينبغي أن تؤدي الى تطبيق القواعد الموحدة على عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول فيما يتصل بالنقل الدولي ، وليس فيما يتصل بالعمليات المحلية . وأشارت مسائل تتعلق بما اذا كان ينبغي أن تنطبق القواعد الموحدة اذا أودعت البضائع لدى متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول قبل بداية النقل أو بعد انتهائه ، مثال ذلك اذا كانت البضائع ستوزع في وقت لاحق محليا . وأعرب عن التأييد لصياغة كتلك التي وردت في البديل "(أ)" في الملاحظات على المسألة ٣ في الوثيقة

(٦) A/CONF.89/13 ، المرفقان الأول والثاني . انظر الوثائق الرسمية

لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع ، منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع E.80.VIII.1 .

A/CN.9/WG.II/WP.52 (أي أن القواعد الموحدة ينبغي أن تنطبق على عمليات متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول التي تتعلق بالنقل الذي يكون فيه مكان المغادرة ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين) . ورئي أن هذه الصياغة تقدم أبسط الحلول وأكثرها قبولاً ، رغم الإعراب عن رأي يقول بأن عبارة "التي تتعلق بـ" يمكن أن تشير بعض الشك وينبغي إعادة النظر فيها . وأعرب كذلك عن آراء مؤيدة للصياغة الواردة في البديل " (ب) " في الملاحظات على المسألة ٣ ، رغم ما قيل من أن هذه الصياغة تستبعد الحالة التي يسلم فيها الشاحن بضائع مخصصة للنقل الدولي إلى أحد متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول بدلاً من أن يسلمها إلى الناقل . وفيما يتعلق بالبديل " (ج) " ، أعرب عن رأي بأن هذا البديل غير مقبول لأن الوقت الذي تصح البضائع خاضعة فيه للقواعد القانونية التي تحكم النقل الدولي ، أو تتوقف فيه عن أن تكون خاضعة لها ، غير مؤكد في كثير من الحالات ، ولأن مثل هذه الصياغة يحتاج إلى أن يقوم المتعهد بالتحري عما إذا كان ذلك قد حدث .

٢١ - وكان هناك اقتراح بأنه قد يكفي النص على أن القواعد الموحدة تنطبق على العمليات التي تتم قبل نقل البضائع أو أثناء نقلها أو بعده ، عندما تكون هذه العمليات متصلة بالنقل الذي يكون فيه مكان المغادرة ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين .

٢ - أنواع المتعهدين وأنواع العمليات مما سيخضع للقواعد الموحدة

٢٢ - نظر الفريق العامل في أنواع المتعهدين وأنواع العمليات التي ستخضع للقواعد الموحدة (المسائل من ٥ إلى ٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . ولوحظ أن هناك تباينات واسعة فيما يتعلق بأنواع العمليات التي يظطلع بها متعهدو خدمات النقل إلى محطات الوصول . ففضلاً عن صون البضائع ، كثيراً ما يظطلع المتعهدون بعمليات أخرى تشمل بالبضائع . وكان هناك اتفاق عام على أن نطاق تطبيق القواعد الموحدة ينبغي أن يبين بوضوح أنواع العمليات التي ستخضع للقواعد .

٢٣ - وذهب أحد الآراء إلى أنه ينبغي أن تنطبق القواعد الموحدة على جميع العمليات التي يظطلع بها متعهدو خدمات النقل إلى محطات الوصول ، سواء أكانت هذه العمليات متصلة بصون البضائع أم غير متصلة به . ولكن الرأي السائد كان بأنه ينبغي ألا تنطبق القواعد إلا عندما تتضمن العمليات صون البضائع . وأشيرت مسألة تتعلق بما إذا كان الصون الذي يؤدي دون أجر ينبغي أن يخضع للقواعد الموحدة .

٢٤ - ورئي أن القواعد يجوز أن تطبق على العمليات التي يقوم بها متعهدو خدمات النقل إلى محطات الوصول بالإضافة إلى صون البضائع . وأعرب عن رأي مفاده أن القواعد ينبغي ألا تطبق إلا حيث يكون صون البضائع هو العملية الرئيسية المطلوب أدائها ، كما ينبغي أن تطبق على العمليات الملحقة . ولكن أعرب عن رأي آخر يقول بأن تطبيق القواعد ينبغي ألا يكون قائماً على علاقة كهذه ، يصعب تحديدها في حالات ملموسة ، بل ينبغي ،

عوضاً عن ذلك ، تطبيق القواعد حينما يشكل صون البضائع جزءاً مميزاً وجوهرياً من مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول .

٢٥ - وأبدت آراءً مختلفة فيما يتعلق بمسألة العمليات التي ينبغي أن تحكمها القواعد الموحدة بالإضافة الى صون البضائع ، فأدلى برأي يقول بأن القواعد ينبغي أن تنظم كل العمليات الإضافية التي يؤديها متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول . وقيل تأييداً لهذا الرأي أن مثل هذا النهج من شأنه أن يسد كلية الثغرات الموجودة في النظام القانوني الذي يحكم نقل البضائع . بيد أن رأياً آخر ذهب الى أنه لن يكون من الملائم إخضاع المجموعة المتنوعة الواسعة لمثل تلك العمليات الإضافية لنظام قانوني موحد مفرد تنشئه القواعد الموحدة . وبهذا الصدد ، لوحظ أنه ، على الرغم من عدم امكانية سد كل تلك الثغرات بايجاد نظام قانوني واحد ، فسوف يتم تحقيق اسهام جوهري اذا كانت القواعد الموحدة تنظم صون البضائع فضلاً عن أنواع معينة من العمليات الإضافية .

٢٦ - وفيما يتعلق بالكيفية التي ينبغي بموجبها أن تحدد القواعد الموحدة أنواع العمليات الإضافية المراد تغطيتها ، كان بين النهج المقترحة أن القواعد يمكن أن تتضمن تفصيلاً مسهباً لبنود تلك العمليات ، كالتحميل والتفريغ والتستيف . ولكن أعرب عن رأي آخر يقول بأنه ينبغي ألا تعدد القواعد الموحدة الا أمثلة عن أنواع مثل تلك العمليات الإضافية التي ستشتمل عليها . وقد طرحت أسئلة عما اذا كان ينبغي للقواعد الموحدة أن تنظم عمليات من قبيل نقل البضائع وتسليمها وتغليفها وتجهيزها .

٢٧ - وقد وافق الفريق العامل على أنه ليس مهياً بعد للتوصل الى استنتاجات نهائية فيما يتعلق بأنواع العمليات التي ينبغي أن تحكمها القواعد الموحدة ، وعلى أنه ستكون لديه الفرصة لمعاودة النظر في هذه المسألة في المستقبل . وبهذا الصدد ، قدم طلب بأن تعد الأمانة دراسة أخرى للفريق العامل بشأن جوانب مختلفة من المسألة ، آخذة في الحسبان العمليات المؤداة ، وكذلك الظروف المتعلقة بمختلف وسائل النقل . وطلب أيضاً أن تأخذ الدراسة في الاعتبار ما للمسألة من جوانب قانونية ناشئة من مختلف اتفاقيات النقل الدولي ، وضمن ذلك مواعيد بدء وانتهاء مسؤولية الناقل عن البضائع ، التي يمكن أن ينجم عنها تداخل مسؤولية الناقل مع مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، وتترتب عليها آثار تتعلق بإجراءات الرجوع التي يتخذها الناقل في حق المتعهد . وقيل أن الدراسة المقترحة ينبغي أن تأخذ في الحسبان المعلومات الواردة في الوثائق التي أعدها المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص .

٢٨ - ولاحظ أمين اللجنة أنه نتيجة للمناقشات التي أجريت حتى الآن ، بات من الواضح أنه ، من جراء بعض التطورات التكنولوجية ، يجري فيما يتعلق بالبضائع خلال النقل أداء مهام لم تكن متصورة لدى وضع القواعد التي تحكم مختلف الجوانب المتعلقة بالنقل . ونتيجة ذلك أن تلك القواعد قد تصبح ، في بعض الحالات ، غير ملائمة . وعلاوة على ذلك ، يمكن أن ينشأ عدم اتساق فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقيات الدولية النافذة الآن

والتي تتناول النقل . ولذلك فإن الدراسة المطلوبة من الأمانة لن تقتصر على تناول الآثار المتصلة بالقواعد التي تحكم عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، بل ستتناول الآثار الأوسع نطاقا والمتصلة بالقواعد الحالية التي تحكم النقل الدولي . وسوف تسعى الدراسة الى التأكد مما اذا كانت اللجنة ، عملا بوظيفتها التنسيقية في ميدان القانون التجاري الدولي ، تستطيع أن تسهم في تناول هذه الآثار الأوسع نطاقا . ومثل هذا المشروع يمكن أن تنفذه اللجنة في وقت واحد مع العمل المعنسي بمسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، ودون أن يؤثر ذلك على نطاق هذا العمل وأهميته . وقد اتفقت الآراء في الفريق العامل على أهمية مثل هذا المشروع ، ووافق على أن يوصي بأن تنظر اللجنة في هذه المسألة .

باء - اصدار المستند

٢٩ - نظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على اصدار متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول للمستند ، وما اذا كان ينبغي لهذا المستند أن يكون الزاميا في جميع الحالات أو بناء على طلب العميل فقط ، وفيما ينبغي أن يتضمنه ، وفي أشره القانوني (المسألتان ٨ و ٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) .

٣٠ - وقال رأي باقتضاء اصدار المستند في جميع الحالات . وتأييدا لهذا الرأي قيل أن اصدار المستند ضروري لاثبات أن البضائع قد دخلت في عهدة متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول . فضلا عن هذا ، رأي أن اصدار المستند ضروري لاثبات ما اذا كانت البضائع داخلة في النقل الدولي . واذا كان اصدار المستند ضروريا عندما يطلبه العميل فقط ، فسيكون من الصعب اثبات ما اذا كان هذا الطلب قد قدم . بيد أنه لوحظ أن الحالات التي رفض فيها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول اصدار مستند ما عندما طلب منهم ذلك ، ليست كثيرة الحصول . واقترح أن يلزم متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول ، في جميع الحالات ، باصدار ايصال بسيط باستلام البضائع ، وأن لا تفرض اضافة أية معلومات أخرى الى المستند الا بناء على طلب العميل .

٣١ - واتجه الرأي السائد الى عدم الزام متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول باصدار المستند الا بناء على طلب العميل . ولوحظ ، في معرض تأييد هذا النهج ، أن هناك اتجاها نحو عدم تشجيع اصدار مستندات لا ضرورة لها لتغطية البضائع الداخلة في النقل الدولي . يضاف الى ذلك أن هذا الاتجاه يتوافق وعدة اتفاقيات للنقل الدولي لا تلزم الناقل باصدار مستند للنقل الا بناء على طلب الشاحن . ولوحظ أنه قد لا تكون للعميل حاجة الى المستند في جميع الحالات . ولوحظ كذلك أن متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول ربما أصدر المستند من تلقاء نفسه ، دون طلب من عميله ، اذا رغب في حماية مصالحه باثبات تاريخ استلامه البضائع أو ببيان حالتها . وعلاوة على ذلك أشير الى أن بوسع العميل ، حتى بدون اصدار مستند ، أن يطالب متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول بالافراج عن البضائع طبقا للعقد الذي أبرمه معه .

٣٢ - وفيما يتعلق بمحتويات المستند ، ذهب أحد الآراء الى ضرورة أن يكون المستند ، ببساطة ، بمثابة ائصال باستلام البضائع ، يحدد ماهيتها ويبين التاريخ الذي استلمها فيه متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول . ولوحظ في هذا الصدد أن بالامكان ختم مستند النقل الذي يشمل هذه البضائع بائصال من متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، ورئي أنه ينبغي اعتبار ذلك بمثابة اصدار للمستند . وذهب رأي آخر الى ضرورة طلب معلومات أخرى ، مثل التفاصيل المتعلقة بحالة البضائع ووصفها ، وما اذا كان متعهد خدمات النقل يطالب بحقوق ضمان البضائع ، واذا فعل ذلك ، فالتكاليف التي تتعلق بها المطالبة بهذه الحقوق ، وما اذا كان المستند قابلا للتداول . وذهب رأي آخر الى أنه اذا أصدر متعهد خدمات النقل المستند من تلقاء نفسه فينبغي أن يكون هذا المستند مجرد ائصال باستلام البضائع ، ولكن ينبغي الزامه بتقديم معلومات أخرى اذا طلب منه العمل ذلك .

٣٣ - ورئي أن القواعد الموحدة ينبغي أن تنص على اصدار المستند بالوسائل الالكترونية أو الآلية . واقتراح في هذا الصدد أن تتبع القواعد الموحدة النهج الوارد في المادة ٥ (٢) من بروتوكول مونتريال رقم ٤ المعدل لاتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ تشرين الأول/ اكتوبر ١٩٢٩ ، بصيغته المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٥٥ . وبموجب هذا النهج يلزم متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول بأن يقدم الى العميل ائصالا باستلام البضائع ويسمح له بالاطلاع على أية معلومات أخرى بطريقة الكترونية . ورئي أن بروتوكول مونتريال هو أكثر النماذج تقدما وقبولا في هذا السياق . لكن رأيا آخر ذهب الى أن نص بروتوكول مونتريال قد لا يكون نموذجا ملائما للقواعد الموحدة التي يخضع لها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول ، لأن الغرض من البيانات المشار اليها في بروتوكول مونتريال هو تقديم سجل للنقل الجوي ، ولعدم وجود حاجة الى النص على أن يصدر المتعهد ائصالا لا يتضمن كذلك جميع المعلومات الأخرى المخزونة بطريقة الكترونية .

٣٤ - ونظر الفريق العامل في الأثر القانوني للمستند الذي يصدره متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول (المسألة ١٠ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فقال رأي بأنه ينبغي أن يخضع الأثر القانوني لقواعد القانون الوطني لا للقواعد الموحدة . وذهب هذا الرأي الى أن وجود نص في القواعد الموحدة يتعلق بالأثر القانوني للمستند ربما تعارض مع مسائل الاثبات ، وهي من الاهتمامات المحلية . لكن الرأي السائد كان أن المستند ينبغي أن يشكل دليلا كافيا لاثبات نقل البضائع الى عهدة متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول ، على النحو المبين في المستند .

٣٥ - وفيما يتعلق بما اذا كان ينبغي أن تحدد القواعد الموحدة مهلة زمنية يطلب من المتعهد أن يصدر المستند خلالها (المسألة ١١ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، أعرب عن رأي مفاده أن القواعد المحددة ينبغي ألا تحدد مهلة زمنية . وتأيدا لهذا

الرأي ، قيل انه وفقا للهدف المتوخى من تبسيط المستند ، ينبغي الاكتفاء باصدار ايصال بسيط باستلام البضائع ؛ وبالنظر الى أن هذا الايصال يصدر عادة في نفس وقت استلام المتعهد للبضائع ، فلا ضرورة لأن تحدد القواعد الموحدّة مهلة زمنية . وقيل كذلك ان الممارسة فيما يتعلق بزمن صدور المستندات تختلف باختلاف نوع العملية المعنية ، فيتعذر تحديد مهلة زمنية واحدة . وقيل أيضا ان مشكلة التأخر في اصدار المستند لا تثار في الممارسة .

٣٦ - وأبدي رأي آخر مؤيد لتضمين القواعد الموحدّة تحديدا للمهلة الزمنية التي يتعيّن خلالها اصدار المستند . ورئي أن عدم تحديد المهلة من شأنه أن يضعف التزام متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول باصدار المستند . وسيقت فكرة أخرى تتمثل في أن عدم تحديد المهلة يجعل من الصعب تطبيق جزاءات على عدم اصدار المستند في الوقت المناسب . وذهب أحد الآراء الى وجوب أن تتضمن القواعد الموحدّة صيغة مرنة لتحديد المهلة التي يتعين خلالها اصدار هذا المستند (على سبيل المثال ، فترة معقولة) . وقال رأي آخر بانه ينبغي تحديد مهلة قصيرة (٢٤ ساعة مثلا) . وأعرب عن رأي ثالث مؤداه أنه لا حاجة الى تحديد مهلة اذا كان المتعهد سيصدر ايصالا بسيطا ، بيد أنه ينبغي تحديد مهلة قصيرة فيما يتعلق بأي مستند يشتمل على قدر أكبر من التفصيل . وقيل انه ، في حال النص على مهلة ، ينبغي أن تحدد القواعد الموحدة متى يبدأ سريان المهلة .

٣٧ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدّة فرض الجزاءات في حال عدم اصدار متعهد خدمات النقل للمستند على النحو المطلوب (المسألة ١٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فقال رأي بان لا حاجة الى فرض الجزاءات لأن عدم اصدار المتعهد للمستند على النحو المطلوب ليس مشكلة من الناحية العملية ، ومن مصلحة المتعهد اصدار مثل هذا المستند . كما اقترح أن تحسم مسألة الجزاءات بمقتضى قواعد من القانون الوطني غير القواعد الموحدّة . ولكن أبدي تأييد كبير للرأي المتمثل في أنه ينبغي ، اذا لم يصدر متعهد خدمات النقل المستند على النحو المطلوب ، أن يفترض أنه تسلّم البضائع في حالة جيدة . إلا أن فكرة طرحت مؤداه أنه فلي حال عدم تسلّم المتعهد البضائع وعدم صدور مستند ، فليس من المعقول أن يفرض عليه عبء اثبات عدم تسلّمه للبضائع . وأشار الى أن عدم اصدار المستند على النحو المطلوب قد يجعل من الصعب تحديد البضائع ، ومن ثم يؤدي الى التأخير في تسليمها . وفي هذه الحالة يمكن أن يكون الجزاء ترتيب مسؤولية هذا التأخير على المتعهد .

٣٨ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تنص القواعد الموحدّة على مستند قابل للتداول (المسألة ١٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . وذهب الرأي السائد الى أن القواعد الموحدّة ينبغي ألا تتضمن احكاما تتعلق بمثل هذه الوثيقة . وفي هذه الحالة ، يمكن للطرفين ، مع ذلك ، الاتفاق على وجوب اصدار مستند قابل للتداول اذا كانت قواعد القانون الوطني التي هي غير القواعد الموحدّة تجيز ذلك . وتأييدا لهذا الرأي ، قيل ان القواعد الموحدة ينبغي ألا تشجع على اصدار مستندات قابلة

للتداول ، بالنظر ، خصوصا ، الى مشكلة الاحتيال المرتبطة باستخدام هذه الوثائق . وبالإضافة الى ذلك ، فان الحاجة لا تدعو الى أن يصدر متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول مستندا قابلا للتداول ، ولا سيما اذا كانت البضائع مشمولة بمستند نقل قابل للتداول . فضلا عن ذلك ، فقد تظهر بعض المشاكل في حال وجود سندي ملكية لنفس البضائع في آن واحد . كما أشير الى أن بعض النظم القانونية تحظر اصدار مستند جديد قابل للتداول بمقتضى اتفاق المتعاقدين ، وأن من شأن النص في القواعد الموحدة على حكم يتعلق باصدار مستند قابل للتداول أن يتعارض مع هذا الحظر . ولكن لوحظ أن اتفاقية الوسائط المتعددة لم تتطرق في المادة ٦ الى اصدار مستند قابل للتداول في النقل المتعدد الوسائط ، في حين أنها في المادة ١٣ لم تضع حدودا لاصدار مستندات أخرى ، قابلة أو غير قابلة للتداول ، لكل من وسائط النقل المختلفة أو لسائر الخدمات التي يتكون منها النقل المتعدد الوسائط .

٣٩ - غير أن رأيا آخر أبدى تحبيذه لتضمين القواعد الموحدة نصوما تتعلق باصدار مستند قابل للتداول ، فهذه الوثيقة يمكن ، مثلا ، أن تكون مفيدة فيما يتعلق بتخزين البضائع لفترة ما . وتبعا لهذا الرأي ، اقترح أن تنص القواعد الموحدة على اصدار مستند قابل للتداول اذا اتفق الطرفان على ذلك وكان مثل هذا المستند يجيزه قانون مكان أداء العمليات التي يظطلع بها متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول . كما قيل ان بالامكان ، اذا نصت القواعد الموحدة على اصدار مستند قابل للتداول أن تنص أيضا على أشكال أخرى من المستندات القابلة للتحويل ، والمستخدمه في مكان أداء العمليات التي يظطلع بها المتعهد . وأبديت آراء أخرى مفادها اذا وجب اصدار مستند قابل للتداول ، فينبغي أن يكون اسميا لا أن يكون سندا لأمر أو لحامله .

٤٠ - وأبديت ملاحظة مؤداها أنه فيما يتعلق بالمستند الذي يتعين على متعهدي خدمات النقل اصداره ، وكذلك في سياقات أخرى ، فانه لا ينبغي أن تغيب عن البال المسائل المتعلقة بتحديد ما يشكل سندا مكتوبا (انظر مثلا المادة ١(أ) من قواعد هامبورغ) وما اذا كان شرط توافر السند المكتوب يفي به استخدام التقنيات الجديدة لتخزين ونقل المعلومات .

جيم - معيار المسؤولية

٤١ - نظر الفريق العامل في معيار المسؤولية الذي يتعين تطبيقه على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول بمقتضى القواعد الموحدة (المسألة ١٥ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . وكانت هناك موافقة عامة على أن نظام المسؤولية الذي يخضع له هؤلاء المتعهدون ينبغي أن يكون متمشيا مع نظم المسؤولية التي تدخل في أطر اتفاقيات النقل الدولي ، ولا سيما "قواعد هامبورغ" واتفاقية الوسائط المتعددة ، بما أن من أهداف القواعد الموحدة سد الثغرات في نظم المسؤولية الخاصة بالنقل هذه . وطبقا لذلك ، ووفق بصفة عامة على أن معيار المسؤولية الذي يجب أن يخضع له

المتعهدون ينبغي أن يكون معيار "الخطأ المفترض" كما تتضمنه اتفاقيات النقل الدولي المذكورة . واقتراح ألا تغيب عن البال اعتبارات التأمين عند نظر المسائل المتعلقة بمسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول . وأعرب عن رأي مفاده أن هناك حاجة الى مواصلة دراسة هذه الاعتبارات فيما يتعلق ببعض جوانب نظام المسؤولية المقترح .

٤٢ - وقد ووفق بوجه عام على أن يكون متعهد خدمات النقل ، مسؤولاً عن أعمال مستخدميه ووكلائه . ولكن أبدي رأي مؤداه أن المتعهد ينبغي ألا يكون مسؤولاً عن أعمال مستخدميه أو وكلائه خارج حيز مهامهم (مثل السرقة التي يرتكبها مستخدم غير معين للعناية بالبضائع) . وذهب رأي آخر الى أنه ينبغي أن يكون المتعهد مسؤولاً عن مثل هذه الأعمال . غير أنه لوحظ أن هذه المسألة معالجة بطرق شتى في القوانين الوطنية ، فالأفضل ألا تعالج في إطار القواعد الموحدة .

٤٣ - ونظر الفريق العامل في مسألة ما اذا كانت المسؤولية عن الهلاك أو التلف ، المعزوة الى متعهدي خدمات النقل أو الى أسباب أخرى ينبغي توزيعها بنسبة ما يعزى الى المتعهد أو الى الأسباب الأخرى ، فقال رأي بأن المتعهد ينبغي أن يكون مسؤولاً ، منفرداً ومشتركاً مع أي شخص آخر يتسبب في هلاك البضائع أو تلفها ، بقصد حماية مصالح عميله . لكن الرأي السائد كان أن مسؤولية المتعهد ينبغي أن تقتصر في هذه الحالات على مدى الهلاك أو التلف المعزوّ الى خطئه أو اهماله ، بشرط أن يثبت القدر الذي لا يعزى اليه من الهلاك أو التلف . وتأييدا لهذا الرأي ، قيل انه ينبغي ألا يظهر على القواعد الموحدة أنها تسعى الى تنظيم مسؤولية أشخاص خارجين عن نطاق هذه القواعد .

دال - المسؤولية عن التأخير

٤٤ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول عن التأخير في تسليم البضائع (المسألة ١٦ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فذهب رأي لقي تأييدا كبيرا الى أنه ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على مسؤولية المتعهد عن مثل هذا التأخير . وأشير في معرض تأييد هذا الرأي الى أن تأخر المتعهد في تسليم البضائع مشكلة ممكنة الوقوع في الممارسة ، والنص على فرض المسؤولية عن هذا التأخير مهم لحماية الشاحنين والمرسل اليهم علاوة على الناقلين ووكلاء الشحن الذين قد يكونون مسؤولين تجاه عملائهم عن التأخير الذي يتسبب فيه متعهدو خدمات النقل وقد يلتمسون حق الرجوع على هؤلاء المتعهدين بشأن هذا التأخير . ولوحظ أنه قد يكون بإمكان المتعهد استبعاد مثل هذه المسؤولية من عقده اذا لم يكن هناك نص يفرض المسؤولية عن التأخير . يضاف الى ذلك أن وجود حكم بشأن المسؤولية عن التأخير يمكن أيضا أن يحمي متعهدي خدمات النقل ، اذ يمكن أن تحدد القواعد الموحدة مدى مسؤوليتهم . فان لم تتضمن القواعد

الموحدة المسؤولية عن التأخير ، فإن هذه المسؤولية ستخضع للقانون الوطني دون القواعد الموحدة ، الأمر الذي قد يعرض المتعهد لمسؤولية غير محدودة . وقد تكون هذه المسؤولية واسعة المدى فتشمل ، على سبيل المثال ، المسؤولية عن الخسائر الاقتصادية الناتجة عن التأخير . وأشار كذلك الى أن اتفاقيات النقل الدولية تفرض المسؤولية عن التأخير ، وإن ورود حكم بشأن المسؤولية عن التأخير في القواعد الموحدة من شأنه المساهمة في سدّ الثغرات في نظم المسؤولية المتعلقة بالنقل الدولي . ورأى الذين وافقوا على إدراج حكم بشأن المسؤولية عن التأخير أن مثل هذا الحكم ينبغي أن يأتي ، من حيث الجوهر ، على غرار ما يقابله من أحكام في قواعد هامبورغ واتفاقية الوسائط المتعددة .

٤٥ - وذهب رأي آخر الى أن تأخر خدمات النقل الى محطة الوصول ليس مشكلة في الممارسة العملية ، لأن المتعهدين الذين تودع البضائع لديهم ليس عندهم سبب لعدم تسليمها عند الطلب أو في الموعد المحدد ، وأعرب عن رأي مفاده أن إدراج نص حكم بشأن التأخير سيواجه بمعارضة المتعهدين ويوهن قبول القواعد دون أن يكون له فائدة عملية . ورئي أيضا أنه يصعب على متعهدي خدمات النقل أن يحصلوا على تأمين ضد المسؤولية عن التأخير . وقيل كذلك أن التأخير قد لا يكون الآن مشكلة ذات شأن فيما يتعلق بعمليات صون البضائع ، ولكن قد يكثر تكراره فيما يتعلق بأنواع أخرى من العمليات .

٤٦ - واتفق على أنه ينبغي في أي مشروع نهائي للقواعد الموحدة يعده الفريق العامل أن يتضمن نص حكم يتناول تأخر متعهدي خدمات النقل في تسليم البضاعة ، كيما يتسنى للفريق العامل استعراض هذا النص عندما ينظر في المشروع . وعلاوة على ذلك ، ينبغي إدراج الاشارات الى التأخير في الأحكام الأخرى حسب الاقتضاء .

٤٧ - ولوحظ أن مسألة التأخير لم تتناولها المادة ٦ (٢) من المشروع الأولي للاتفاقية الذي وضعه المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، التي تنص على أنه يمكن اعتبار البضاعة مفقودة إذا لم تسلم في غضون ٦٠ يوما من قيام الشخص المخول تسليمها بطلب ذلك . وقد اتفق عموما على أنه ربما كان من المفيد أن تتضمن القواعد الموحدة نصا كهذا يضاف الى أي نص يتناول المسؤولية عن التأخير .

هـ - حد المسؤولية

٤٨ - ونظر الفريق العامل فيما إذا ينبغي قصر مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول عن هلاك البضاعة أو تلفها على دفع مبلغ نقدي ، وفي هذه الحال ، ما إذا كان ينبغي إقامة حد المسؤولية هذا على أساس دفع مبلغ عن كل كيلوغرام ، أو الجمع بين دفع مبلغ عن كل كيلوغرام ومبلغ عن كل طرد (المسألتان ١٧ و ١٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . واتفق على أن تقتصر المسؤولية في كل الأحوال على دفع مبلغ عن كل كيلوغرام . كما اتفق على أن محاولة تحديد مثل هذا المبلغ سابقة

لأوانها . وأعرب عن رأي مفاده أن وحدات الحساب البالغة ٢٧٥ عن كل كيلوغرام ، والمنصوص عليها في المادة ٧ (١) من المشروع الأولي للاتفاقية الذي وضعه المعهد ، منخفضة جدا . ولوحظ أن حدود المسؤولية في بعض الاتفاقيات المتعلقة بالنقل أعلى من ذلك ، وأن اعتماد حد للمسؤولية منخفض الى هذه الدرجة في القواعد الموحدة قد يمثل غيبا لحق الناقل في الرجوع على المتعهد .

٤٩ - وأعرب عن رأي مؤداه أنه ينبغي للقواعد الموحدة أن تنص على أن يكون الحد المبلغ الذي يدفع عن كل كيلوغرام ، والذي يحكم مسؤولية المتعهد ، هو نفس الحد المنصوص عليه في اتفاقية النقل الدولي التي تحكم واسطة النقل التي ترتبط بها عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول . بيد أن رأيا آخر ذهب الى أنه قد يصعب تطبيق مثل هذا النهج حيث لا يعلم المتعهد أي واسطة نقل استخدمت ، وحيث يستخدم أكثر من واسطة نقل واحدة ، وفي حالات كالملاحة الداخلية ، حيث لا تخضع مسؤولية الناقل لحد مقرر بمقتضى اتفاقية دولية ما .

٥٠ - وذهب رأي ، حظي بقدر كبير من التأييد ، الى أنه لا ينبغي أن تخضع مسؤولية المتعهد عن هلاك البضاعة أو تلفها لتحديد يعبر عنه بمبلغ ما عن كل طرد . ولوحظ أنه من غير المناسب أن يطبق حد واحد على طرود مختلفة الحجم وتحوي بضائع مختلفة القيم . ثم أن المحاكم تجد صعوبة في وضع تعريف لـ "الطرد" . كما قيل ان التحديد على أساس كل طرد يمكن أن تنجم عنه مشاكل في حالة البضائع التي تبلغ محطة الوصول ، في حاوية مثلا ، وتكون قد أصيبت بالتلف وهي في عهدة المتعهد إثر إعادة توضعها في وحدات أصغر .

٥١ - ولكن الرأي السائد كان أنه من المستصوب أن تتضمن القواعد الموحدة حدا بواقع الطرد بالإضافة الى حد بواقع الكيلوغرام . وهذا النهج يتماشى مع النهج المتبع في قواعد هامبورغ وفي اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، ومن شأنه أن يساعد في مجال دعاوي الانتصاف التي يقيمها الناقلون على أساس الاتفاقيتين المذكورتين . وكان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدة اجراء التعديل المعجل ، وهو أحد الحكمين المتعلقين بتعديل حدود المسؤولية اللذين اعتمدتهما اللجنة في دورتها الخامسة عشرة (٧) واللذين أوصت الجمعية العامة باستخدامهما (٨)

٥٢ - وأبدت ملاحظة مؤداهما أنه جرت العادة في بعض المناطق على أن يقصر متعهدو خدمات النقل مسؤوليتهم على مبلغ معين بواقع المتر المكعب . وأعرب عن آراء

(٧) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الخامسة عشرة ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة السابعة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/37/17) ، الفقرة ٦٣ ، المرفق الثالث .

(٨) القرار ١٠٧/٣٧ المؤرخ في ١١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ .

تفيد بأنه ينبغي ألا تتضمن القواعد الموحدة حداً كلياً للمسؤولية عن كل حدث (المسألة ١٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52).

٥٣ - وكان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي أن تمكن القواعد الموحدة الأطراف من الاتفاق على تعيين حد للمسؤولية يتجاوز الحد الوارد في القواعد (المسألة ٢١ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52). وقيل أنه ينبغي أن يكون بإمكان الناقلين من التفاوض مع متعهدي خدمات النقل على حدود معادلة للحدود التي تسري على الناقلين، بحيث يتمكنون من الحصول على تعويض كامل من خلال دعاوي الانتصاف التي يقيمونها على المتعهدين. وقيل أيضاً أن مصلحة الطرفين معا أن يتمكنوا من الاتفاق على حدود أعلى عند ايداع بضائع ثمينة لدى متعهدي خدمات النقل.

٥٤ - ونظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي أن تجيز القواعد الموحدة إبطال حد المسؤولية في ظروف معينة (المسألة ٢٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52). وكان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي إبطال حد المسؤولية إذا كان هلاك البضائع أو تلفها ناتجاً من فعل أو اغفال معين من متعهد خدمات النقل نفسه، مثل الأفعال والاغفالات المشار إليها في المادة ٩ (١) من المشروع الأولي للاتفاقية الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (أي فعل أو اغفال من المتعهد يرتكبه بقصد التسبب في مثل هذا الهلاك أو التلف، أو باستهتار وعن علم باحتمال حدوث مثل هذا الهلاك أو التلف نتيجة له).

٥٥ - بيد أنه أعرب عن آراء متعارضة عما إذا كان ينبغي أن ينطبق حد المسؤولية على المتعهدين إذا ارتكب مستخدموهم أو وكلاؤهم مثل هذه الأفعال أو الاغفالات. فذهب أحد الآراء إلى أن الأفعال أو الاغفالات التي يرتكبها مستخدمو المتعهدين أو وكلاؤهم ينبغي ألا تؤدي إلى إبطال حد المسؤولية الذي ينطبق على هؤلاء المتعهدين. وقال رأي آخر بأنه ينبغي إبطال هذا الحد إذا كان صدر الفعل أو الاغفال عن مستخدم المتعهدين أو وكلائهم. وذهب رأي آخر إلى أنه ينبغي دماج الحل المعتمد في المادة ٨ من قواعد هامبورغ في القواعد الموحدة. وكان هناك اتفاق عام على أنه بالنظر إلى الآراء التي أعرب عنها حول هذا الموضوع ينبغي أن يعكس المشروع الأخير للقواعد الموحدة مختلف وجهات النظر باعتبارها بدائل.

٥٦ - واتفق عموماً على أنه في حالة رفع دعوى ضد أحد مستخدمي أو وكلاء متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول، ينبغي ألا ينطبق حد المسؤولية على المستخدم أو الوكيل إذا ارتكب هذه الأفعال في نفس الظروف التي لا يسمح فيها للمتعهد بتحديد مسؤوليته لو ارتكب هو نفسه الأفعال المذكورة.

واو - مدة التقادم

٥٧ - نظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي أن تحدد القواعد الموحدة مدة تقادم، وإذا كان الأمر كذلك فما هي المدة، وكيف ينبغي حسابها (المسألة ٢٣ في الوثيقة

A/CN.9/WG.II/WP.52). واتفقت الآراء على أنه ينبغي تحديد مدة تقادم فيما يتعلق بالدعاوي التي تقام ضد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول استنادا الى القواعد الموحدة ، وأن مدة سنتين هي مدة تقادم ملائمة . ولوحظ أن مدة كهذه ستكون متمشية ومدد التقادم المقررة في سائر اتفاقيات عقود النقل . ولكن أعرب عن رأي يقول بأنه عندما ينجم هلاك البضائع أو تلفها عن سوء تصرف متعمد من المتعهد ، أو عن أعمال أو اغفالات صدرت عنه بسوء نية ، فمدة التقادم البالغة سنتين غير ملائمة ومن المستصوب تحديد مدة تقادم أطول .

٥٨ - وقدم اقتراح يرمي الى أن تبدأ مدة التقادم للدعاوي التي تقام ضد المتعهد يوم تسليمه للبضائع . وفي حالة البضائع المفقودة ، اقترح أن تبدأ مدة التقادم عندما يخطر المتعهدون عملاءهم بأن البضائع فقدت ، أو عندما يصبح بالامكان معاملة البضائع على أنها ضائعة (انظر الفقرة ٤٧) . وقدم اقتراح يقول بأنه اذا كان المتعهد مسؤولا عن البضائع أثناء العمليات التي يجري الاضطلاع بها حتى بعد أن يسلمها (مثلا : الخزن) ، فان مدة التقادم فيما يتعلق بالضرر الذي يسببه المتعهد المذكور أثناء تلك العمليات ، ينبغي أن تبدأ عندما يحدث هذا الضرر .

٥٩ - ونظر الفريق العامل في المشاكل التي يمكن أن تنشأ بالنسبة لمدة التقادم المطبقة في دعاوي الانتصاف التي يقيمها المتعهد أو التي تقام ضده . ففيما يختص بدعاوي الانتصاف التي تقام ضد المتعهد ، لوحظ أن هذه الدعوى قد توقفت في بعض الحالات ، مثال ذلك عندما يكون المتعهد قد سلم البضائع الى الناقل ، وتكون مدة التقادم المطبقة في دعوى الانتصاف المقامة ضد المتعهد قد انتهت قبل مدة التقادم المطبقة في دعوى المرسل اليه على الناقل . وكان هناك تأييد كبير للرأي القائل بأنه ينبغي حفظ الحق في دعوى الانتصاف التي يقيمها الناقل على المتعهد ، وذلك بأن ينص في القواعد الموحدة على امكان اقامتها حتى بعد انقضاء مدة التقادم . وقدم اقتراح يرمي الى السماح بأن تقام دعوى الانتصاف هذه ضمن مهلة معينة (٩٠ يوما مثلا) بعد أن يكون الناقل قد اعتبر مسؤولا في الدعوى المقامة ضده . وأعرب عن رأي مفاده أن الموعد المناسب لبداية المهلة المحددة ينبغي أن يكون عندما يعتبر الناقل مسؤولا لا عندما يخطر بالاجراء القضائي ولا عندما يسوّى الدعوى المقامة ضده . وينبغي ، على سبيل ايجاد البديل ، أن تسمح القواعد الموحدة باقامة دعوى انتصاف هذه ، بالرغم من انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها فيها ، ضمن الفترة الزمنية التي يسمح بها القانون الآخر غير القواعد الموحدة ، في الدولة التي أقيمت فيها الاجراءات ، والتي يجب ألا تكون أقل من المدة المحددة (٩٠ يوما مثلا) ابتداء من الوقت الذي يكون الناقل قد اعتبر فيه مسؤولا . ولكن قيل أن متعهد خدمات النقل لن يكون عالما مسبقا ، في إطار نص من هذا النوع ، بالوقت الذي يمكن فيه المباشرة باجراءات الانتصاف ضده . واتفق عموما على أن دعوى الانتصاف التي يقيمها المتعهد ضد شخص آخر تخضع مسؤوليته للقواعد الموحدة ينبغي كذلك حفظ الحق فيها ، وذلك بالسماح باقامتها حتى بعد انقضاء مدة التقادم المطبقة في الدعوى المقامة ضد مثل هذا الشخص .

٦٠ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدة آلية مماثلة لحفظ حق المتعهد في اقامة دعوى انتصاف ضد شخص لا تحكم القواعد الموحدة مسؤوليته . وأعرب عن رأي مفاده أن النص على الوقت الذي يمكن فيه الادعاء على مثل هذا الشخص يتجاوز نطاق القواعد الموحدة ، التي لا تتناول مسؤولية هذا النوع من الأشخاص . وعلاوة على ذلك ، لا ينبغي أن تتدخل القواعد الموحدة في فترات التقادم هذه عندما تكون مسؤولية هؤلاء الأشخاص خاضعة لاتفاقيات دولية تقرر فترات تقادم للدعاوي التي تقام ضدهم . غير أن رأيا آخر ذهب الى أنه ينبغي أن تصون القواعد الموحدة حق اقامة دعوى انتصاف ضد شخص لا تخضع مسؤوليته لها ، اذا كانت فترة التقادم التي تنطبق على الدعاوي المقامة ضد أمثاله خاضعة للقانون الوطني ، لا لاتفاقية دولية .

٦١ - ونظرا لاختلاف النهج الممكنة فيما يتعلق بالمسائل المشار اليها في الفقرات ٥٧ الى ٦٠ أعلاه ، اتفق على أن المشروع النهائي للقواعد الموحدة ينبغي أن يحتوي على أحكام بديلة تعكس النهج الممكنة المختلفة ، لينظر فيها الفريق العامل لاحقا .

٦٢ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدة أن أحكاما تتناول انقطاع فترة التقادم وتعليقها ومسائل أخرى ذات صلة (المسألة ٢٤ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فقال رأي بانه ينبغي أن تحتوي القواعد الموحدة على أحكام تنظم هذه المسائل بطريقة موحدة ، لأن معاملة النظم القانونية الوطنية لهذه المسائل تتباين . لكن رأيا آخر قال بأن القواعد الموحدة ينبغي ألا تتضمن أي حكم على الاطلاق بشأن هذه المسائل ، مما سينجم عنه أن تنظمها قواعد أخرى في القانون الوطني . بيد أنه لوحظ أن عدم وجود أحكام بشأن هذه المسائل قد يفسر على أنه يستبعد امكانية انقطاع فترة التقادم أو تعليقها . وكان الرأي السائد أن هذه المسائل ينبغي أن ينظمها قانون وطني غير القواعد الموحدة ، كما ينبغي أن تحدد القواعد الموحدة القانون الوطني الذي سينطبق (قانون المحفل ، مثلا) .

زاي - حقوق الضمان في البضائع

٦٣ - نظر الفريق العامل في مسألة ما اذا كان ينبغي أن تمنح القواعد الموحدة لمتعهدي خدمات النقل حقوق الضمان في البضائع نظير التكاليف التي تكبدوها ومطالباتهم (المسألة ٢٥ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . واتفق بصفة عامة على أن القواعد الموحدة ينبغي أن تسمح للمتعهد بالاحتفاظ بالبضائع نظير تكاليفه ومطالباته الناشئة عن عملياته فيما يتعلق بالبضائع . واتفق أيضا بصفة عامة على أنه ينبغي أن يكون بوسع الأطراف منح المتعهد ، عن طريق الاتفاق ، حقوقا أكبر في الضمان (على سبيل المثال ، بالسماح له بالاحتفاظ بالبضائع لضمان تكاليفه ومطالباته ليس فقط فيما يتعلق بالبضائع نفسها ولكن أيضا فيما يتعلق ببضائع أخرى أودعت لديه) ، اذا كانت تسمح بذلك قوانين وطنية أخرى غير القواعد الموحدة . وقيل بانه ينبغي أن تكون لمتعهدي

خدمات النقل الى محطات الوصول مثل هذه الحقوق الأكبر في الضمان حتى دون اتفاق اذا كانت القوانين الوطنية الأخرى غير القواعد الموحدة تنص على تلك الحقوق الأكبر . غير أن رأيا آخر ذهب الى أن هذا النهج سيكون مناقضا لهدف توحيد القانون . وأدلي برأي مفاده أنه ينبغي أن تكون للمتعهدين حقوق في الضمان مقابل التكاليف والمطالبات فيما يتعلق بحفظ البضائع فقط .

٦٤ - واتفق اجمالا على أنه لا ينبغي أن يكون للمتعهدين حق الاحتفاظ بالبضائع اذا قدم ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو اذا أودع مبلغ مكافئ لدى طرف ثالث مقبول لدى الطرفين ، أو لدى مؤسسة رسمية في الدولة التي يقوم فيها المتعهد بعملياته .

٦٥ - وفيما يتعلق بمسألة ما اذا كان ينبغي أن يكون بوسع المتعهد بيع البضائع لتلبية احتياجاته ومطالباته ، لوحظ أن بعض الأنظمة القانونية تتضمن قواعد الزامية تنظم مثل هذا البيع ؛ فعلى سبيل المثال يتعذر في بعض هذه الأنظمة القانونية بيع البضائع الا بناء على أمر من المحكمة . ولوحظ في هذا الصدد أن المادة ٥ من المشروع الأولي للاتفاقية ، الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، ناشئة من عمل المعهد المذكور في ميدان عقود مدبري الفئادق . ولذلك اتفقت الآراء اجمالا على أن القواعد الموحدة ينبغي ألا تمكّن المتعهد من بيع البضائع الا اذا كان هناك قانون وطني غير القواعد الموحدة يسمح بذلك ، وعلى أن يجري ذلك وفقا للإجراءات والشروط المنصوص عليها في هذا القانون الوطني . وأعرب عن رأي مفاده أن الحق في البيع ينبغي ألا يحتاج الا في أقصى الظروف ، وأن هذا التقليد لحق البيع ينبغي أن ينطبق سواء اتخذت القواعد شكل اتفاقية أو شكل قانون نموذجي . كما قدم اقتراح آخر يقول بأنه ينبغي ، عوضا عن الإشارة الى " القانون الوطني " في السياق المناقش في الفقرتين ٦٣ و ٦٥ ، أن تحدد القواعد الموحدة قانون المكان الذي يقوم فيه المتعهد بعملياته ، باعتباره القانون الوطني المطبق .

٦٦ - ونظر الفريق العامل فيما اذا كان ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة امكان نشوء نزاع بين ممارسة متعهد خدمات النقل لحقوق الضمان ، وبين حقوق شخص ثالث له حق استلام البضائع (المسألة ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فذهب رأي السى أن القواعد الموحدة ينبغي أن تنص على أن يحل نزاع كهذا بواسطة قانون وطني آخر غيرها ، هو قانون المكان الذي يقوم فيه المتعهد بعملياته . وذهب رأي آخر الى أن هذا النزاع ينبغي أن يحل بحكم في القواعد الموحدة مماثل للمادة ١٤ من مشروع الاتفاقية الأولي الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص . وأدلي برأي ثالث مفاده أنه ينبغي أن لا تتضمن القواعد الموحدة أية أحكام تتناول هذه المسألة . ورئي أن الأطراف يحلون هذه النزاعات ، عادة ، فيما بينهم ، فمن المفضل ألا تتطرق القواعد الموحدة الى هذه المسألة . كما رئي أن مسألة ما ترتبه ممارسة المتعهد لحقوقه في الضمان من آثار على حقوق الغير تمس جوانب عديدة من العلاقات التجارية ، وأن القواعد الموحدة ينبغي ألا تسعى الى تناول هذه المسائل .

٦٧ - وأعرب عن رأي مفاده أن القواعد الموحدة ينبغي أن تلزم المتعهد باخطار كل من لهم مصلحة في البضائع بممارسته لحقوق الضمان في هذه البضائع . ولوحظ أن مثل هذا الحكم من شأنه أن يمكن هؤلاء الأشخاص من اتخاذ الاجراءات اللازمة لحماية مصالحهم .

حاء - المسائل التي لم يتناولها المشروع الأولي للاتفاقية

٦٨ - ونظر الفريق العامل في مسألة ما اذا كان ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة الأمور المتعلقة بالمكان الذي يمكن فيه اقامة الاجراءات القضائية أو التحكيمية لحل المطالبات المقدمة ضد المتعهد (المسألة رقم ٢٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) ، فقال رأي بأنه ينبغي ألا تتضمن القواعد الموحدة أي حكم يتناول تلك المسائل . وتأييدا لهذا الرأي ، رئي أنه ليست هناك حاجة الى أي من تلك الأحكام بسبب صفة الشبث في عمليات متعهدي خدمات النقل ، ولأن الظروف التي تجعل من المستصوب ادراج هذه الأحكام في بعض اتفاقيات النقل الدولية (قواعد هامبورغ ، مثلا) ، ليست موجودة بالنسبة للعمليات التي يقوم بها المتعهدون . ورئي كذلك أنه اذا تضمنت القواعد الموحدة أحكاما تتناول تلك المسائل ، فانها يجب أن تتضمن كذلك أحكاما تتناول مسألة الاعتراف بالأحكام القضائية والتحكيمية وتنفيذها ، وهذا أمر يقع خارج نطاق القواعد الموحدة .

٦٩ - وكان الرأي السائد أن من المستصوب أن تتضمن القواعد الموحدة بعض الأحكام المتعلقة بالمكان الذي يمكن أن تقام فيه الاجراءات القضائية . ورئي ، تأييدا لهذا الرأي ، أنه اذا التزمت القواعد الموحدة الصمت ازاء هذه المسألة ، انطبقت قواعد القانون الوطني ، وهذا من شأنه أن يؤدي الى تعدد الأماكن التي يمكن اقامة تلك الاجراءات فيها ، وربما الى تنازع الأماكن التي تدعي الولاية في هذا الموضوع . وفيما يتعلق بمضمون هذه الأحكام من القواعد الموحدة ، أدلي برأي يقول انه اذا كان لا بد للقواعد أن تتناول مسألة مكان الولاية المتعلقة بالاجراءات القضائية ، فينبغي أن تقتصر على السماح للأطراف بالاتفاق على مكان اقامة تلك الاجراءات دون تحديد الأماكن التي يمكن أن تقام فيها الاجراءات عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق . بيد أن الرأي السائد اتجه الى ضرورة أن تسمح القواعد الموحدة للأطراف بالاتفاق على المكان الذي يمكن اقامة الاجراءات القضائية فيه ، وأن تنص كذلك على أنه يمكن ، عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق ، اقامتها في مكان تنفيذ المتعهد لعملياته التي ترتبت عليها اقامة الاجراءات ، أو حيث يوجد مقر عمله الرئيسي . وقدم اقتراح بأنه ينبغي أن تسمح القواعد الموحدة كذلك باقامة الاجراءات القضائية حيث أبرم العقد مع المتعهد . وأدلي برأي مفاده أنه لا ينبغي أن تحدد القواعد الموحدة ، على وجه الحصر ، الأماكن التي لها الولاية القضائية في الاجراءات القضائية .

٧٠ - وأعرب عن رأي مؤداه أنه ينبغي أن تسمح القواعد الموحدة كذلك للأطراف باحالة المطالبات المقدمة ضد متعهدي خدمات النقل للتحكيم ، الذي يخضع للقانون المطبق المنظم للإجراء التحكيمي .

٧١ - ونظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة بعض الالتزامات المترتبة على العميل تجاه المتعهد (المسألة ٢٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) .
واتفق على أنه لا ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة التزام العميل بتسديد ما يتوجب عن الخدمات التي يؤديها المتعهد . وتأييدا لهذا النهج ، رئي أن تناول هذه المسألة سيكون له آثار على حقوق وواجبات أخرى لا يمكن تناولها في القواعد الموحدة . ولوحظ أيضا أنه سيشار الى التزام تسديد المتوجب عن الخدمات التي يؤديها المتعهد ضمن أحكام أخرى من القواعد الموحدة . وأن هذا الالتزام سيكون في أية حالة خاضعا للقانون المطبق بشأن العقود .

٧٢ - واتفق كذلك على أنه لا ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة التزام العميل بإعفاء المتعهد من تبعة أية عواقب تنج من أفعال العميل أو اغفالاته . وتأييدا لهذا النهج ، رئي أنه يمكن تناول هذه المسائل في شروط العقد العامة أو في قانون وطني غير القواعد الموحدة .

٧٣ - بيد أنه اتفق على أنه ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة بعض حقوق الأطراف والتزاماتهم فيما يتعلق بالبضائع الخطرة والقابلة للتلف . وأعرب عن رأي مفاده أن بالامكان استخدام المادة ١٣ من قواعد هامبورغ دليلا عاما للنهج التي يمكن اعتمادها فيما يتعلق بهذه المسائل . ورئي أنه ينبغي أن تلزم القواعد الموحدة العميل بأن يميز البضائع الخطرة بوضوح وأن يلصق عليها البطاقات الاسمية ، وأن يخطر المتعهد بالطبيعة الخطرة لمثل هذه البضائع وبالاحتياجات أو الاحتياطات الخاصة التي ينبغي مراعاتها عند تناولها .

٧٤ - وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي أن يخول المتعهد حق رفض البضائع الخطرة أو القابلة للتلف التي يعرضها عليه عميله . بيد أن رأيا آخر قال بأنه ينبغي أن لا يكون للمتعهد حق رفض هذه البضائع في جميع الحالات . وقيل ان هذا الحق ينبغي أن يكون رهنا بالممارسة فيما يتعلق بنوع البضائع المعنية . ولكن أشير الى أن القواعد التي ستوضع لا تلزم بالدخول في عقد ، فليس هناك إذن جدوى من ادخال استثناء على هذا الالتزام .

٧٥ - وقالت آراء أخرى بان متعهد خدمات النقل ينبغي أن يكون قادرا على تناول البضائع الخطرة بطريقة مناسبة (مثلا : بنقلها من مكانها أو جعلها غير ضارة ، اذا أمكن) ، وان التزام المتعهد بتسليم البضائع في نفس الحالة التي استلمها فيها ينبغي ألا ينطبق على البضائع الخطرة أو القابلة للتلف .

٧٦ - وأدلي برأي مفاده أن القواعد الموحدة يجب أن تتناول أيضا مسؤولية العميل

تجاه المتعهد بالنسبة للبضائع الخطرة . وقيل بوجوب اعتبار العميل مسؤولاً تجاه المتعهد عن الأضرار الناجمة عن البضائع الخطرة إذا لم يكن العميل قد أخطره بالطبيعة الخطرة للبضائع . وقال رأي آخر بأن القواعد الموحدة ينبغي ألا تتناول قضية المسؤولية هذه . ورئي أنه في حال تناول القواعد الموحدة لموضوع المسؤولية ، فستعين كذلك أن تحدد أنواع البضائع التي يجب أن تعتبر خطيرة . لكن رأياً آخر قال بأن تعريف البضائع الخطرة لن يكون لازماً لأغراض القواعد الموحدة ، وخاصة إذا كان الحكم مماثلاً للمادة ١٣ من قواعد هامبورغ .

٧٧ - وبالنسبة لمسؤولية الأطراف تجاه الغير عن الأضرار الناجمة عن البضائع الخطرة ، لوحظ أن هذه المسؤولية هي موضوع اتفاقيات دولية أخرى وأعمال يظطلع بها في منظمات أخرى ، وأن تناول مسؤولية كهذه يتعدى نطاق القواعد الموحدة .

٧٨ - وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على عدم مسؤولية المتعهد تجاه العميل عن فساد البضائع القابلة للتلف إذا لم يشعره العميل بطبيعة البضائع القابلة للتلف .

ثالثاً - النظر في مسائل إضافية

ألف - المسؤولية غير التعاقدية

٧٩ - نظر الفريق العامل في مسألة ما إذا كان ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على أن ما ورد فيها من أسانيد وحدود للمسؤولية ينبغي أن ينطبق على الدعاوى التي تقام بموجب القواعد الموحدة ، سواء أكانت الدعاوى قائمة على العقد ، أم دعاوى تضرر . أم غير ذلك (المسألة الإضافية ١ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) . وقام اتفاق على أن القواعد الموحدة ينبغي أن تحتوي على مثل هذا الحكم . وأعرب في هذا الصدد عن رأي يذهب إلى أن المادة ١ (١) من المشروع الأولي للاتفاقية ، الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، تقضي بأن تطبيق هذا المشروع لا ينحصر بالحالات التي يتلقى فيها المتعهد البضائع بموجب عقد . ولوحظ أن وضع نص يتوافق والمادة ٨ (١) من المشروع المذكور رهنا ببعض التغييرات الصياغية ، من شأنه أن يمنع صاحب المطالبة من تلافي تطبيق الأسانيد وحدود المسؤولية الواردة في القواعد الموحدة ، بإقامة دعوى غير الدعوى القائمة على العقد المبرم مع المتعهد . ولوحظ في هذا الصدد أيضاً أن من الممكن في بعض النظم القانونية أن يرفع الدعوى شخص ليس ذا علاقة تعاقدية مع المتعهد . لكن الآراء اتفقت على أن القواعد الموحدة ينبغي ألا تحدد فئات الهيئات التي يحق لها الادعاء بمطالبة ضد المتعهد (المسألة الإضافية ٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) .

باء - أساسيد وحدود المسؤولية التي تنطبق على مستخدمي ووكلاء متعهدي محطات النقل الطرفية

٨٠ - كان هناك اتفاق على أن القواعد الموحدة ينبغي أن تخول مستخدمي المتعهد ووكلاءه الذين يتصرفون في نطاق عمله الحق في الاستفادة من الأساسيد وحدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستناد إليها بموجب القواعد (المسألة الإضافية ٣ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53). وأعرب عن رأي مفاده أن القواعد الموحدة يمكن كذلك أن تستلزم السماح لأي شخص آخر استفاد المتعهد من خدماته بأن يستفيد من أساسيد وحدود المسؤولية هذه. ومن الناحية الأخرى اتفق على أن القواعد الموحدة لا ينبغي أن تتناول الوضع الذي يمكن فيه للمتعهد الذي يتصرف بصفته وكيلًا لنقل أن يكون له الحق، بموجب اتفاقية نقل دولي مثلاً، في الاستناد إلى أساسيد وحدود المسؤولية المتاحة للنقل.

جيم - التبليغ عن الهلاك أو التلف

٨١ - نظر الفريق العامل في مسألة ما إذا كان ينبغي أن تقضي القواعد الموحدة بالتبليغ عن هلاك البضائع التي ستسلم للمتعهد أو تلفها، وإذا كان الأمر كذلك فما هي الفترة الزمنية التي ينبغي أن يتم خلالها هذا التبليغ، وماذا ينبغي أن تكون تبعة التخلف عن القيام بمثل هذا التبليغ (المسألة الإضافية ٤ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53). وقام اتفاق على أن القواعد الموحدة ينبغي أن تقضي بتقديم هذا الاخطار إلى المتعهد كتابة. ولوحظ أن هذا الاقتضاء من شأنه أن يمكن المتعهد من الاحتفاظ بدليل يتعلق بالهلاك أو التلف المبلغ عنه. وقال رأي بأن الهلاك الذي يلزم التبليغ عنه ينبغي أن يكون الهلاك الجزئي للبضائع أو النقصان الجزئي فيها، وأنه لا حاجة إلى الالتزام بالتبليغ في حالة الهلاك الكامل للبضائع.

٨٢ - وبالنسبة للفترة التي ينبغي أن يتم خلالها هذا التبليغ، اتفقت الآراء على أن الهلاك أو التلف الظاهرين ينبغي أن يعاملا معاملة مختلفة عن معاملة الهلاك أو التلف غير الظاهرين. وفيما يتعلق بالهلاك أو التلف الظاهرين، تم الاتفاق على أن الفترة ينبغي أن تكون قصيرة جداً (على سبيل المثال، أن لا تتأخر عن يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع).

٨٣ - وأعرب عن آراء متباينة فيما يتعلق بالفترة التي ينبغي اقتضاؤها للتبليغ عن الهلاك أو التلف غير الظاهرين. واتفقت الآراء على أن الفترة ينبغي، على وجه العموم، أن تكون أطول من فترة التبليغ عن الهلاك أو التلف الظاهرين. وذهب أحد الآراء إلى أنه ينبغي اقتضاء التبليغ عن الهلاك أو التلف غير الظاهرين خلال عدد معين من الأيام (١٥ يوماً مثلاً) بعد أن يكون المتعهد قد سلم البضائع. إلا أنه أبدت ملاحظة مفادها أن هذا النهج قد يخلق مشاكل فيما يتعلق بالبضائع المحوأة التي تهلك أو تصاب

بـتلف وهي في عهدة متعهد خدمات النقل في بداية النقل ، ولا يكتشف هذا الهلاك أو التلف إلا بعد أن تفتح الحاوية وتفحص البضائع عند نهاية النقل ، وبعد انقضاء فترة التبليغ . وطرح سؤال عما إذا كانت لهذه المشكلة أهمية عملية . وقيل أن هذا الوضع يمكن أيضا أن يحدث ، على سبيل المثال ، عندما تحتجز الحاوية أثناء إجراءات الجمارك .

٨٤ - ومن نهج تناول مشكلة كذلك المشار إليها في الفقرة السابقة ، رأي أن أنه إذا وجب أن تبدأ مهلة التبليغ عندما يسلم المتعهد البضائع ، فينبغي أن تكون طويلة بما يكفي لتمكين مستلم البضائع من توجيه التبليغ (مثلا : من ٣٠ إلى ٦٠ يوما) . وكان مفاد نهج مقترح آخر أن تبدأ مهلة التبليغ عندما تبلغ البضائع وجهتها النهائية . ولكن أعرب عن رأي يذهب إلى أن وضع المتعهد يمكن أن يكون غير مأمون في إطار هذا النهج ، ولا سيما إذا انقضت عدة أسابيع قبل أن تصل البضائع إلى وجهتها النهائية . ورأي أن انعدام الأمن هذا يمكن أن يجعل القواعد الموحدة غير ذات جاذبية لمتعهدي محطات النقل الطرفية ، وأن يشير المشاكل بالنسبة للقبول النهائي للقواعد . وكان مفاد نهج مقترح ثالث النص على أنه ، إذا أمكن لمقدم المطالبة ، في بعض الظروف المحددة ، أن يبرهن على تعذر اكتشاف الهلاك أو التلف ضمن مهلة التبليغ التي تبدأ عندما يسلم المتعهد البضائع ، فبالإمكان توجيه التبليغ عندما يصبح من المستطاع اكتشاف الهلاك أو التلف . ولكن اعتبر أنه سيكون من اللازم توجيه الإشعار، في أي حال ، ضمن مهلة زمنية اجمالية (٦٠ يوما مثلا) تبدأ عندما يسلم المتعهد البضائع .

٨٥ - وأدلي برأي مفاده أنه يتعذر تكيف مصالح مقدم المطالبة مع مصالح المتعهد على نحو تام ، وأن درجة التوازن بين هذه المصالح ستوقف ، إلى حد ما ، على الآثار القانونية المترتبة على التخلف عن توجيه التبليغ إلى المتعهد وفقا لما هو مطلوب (مثلا : إذا كان من شأن عدم توجيه التبليغ إلى المتعهد أن يسقط المطالبة بالتعويض عن الهلاك أو التلف ، أو إذا كان من شأنه الاقتصار على نقل عبء الإثبات بشأن حالة البضائع المسلمة) . وفي هذا الصدد أعرب عن رأي مفاده أن القرار بشأن أي المناهج ينبغي اعتماده فيما يتعلق بطول مهلة التبليغ والموعود الذي يجب أن تبدأ عنده ، ينبغي اتخاذه مع حساب حساب النتائج التي يمكن أن تترتب على التخلف عن توجيه التبليغ .

٨٦ - واتفقت الآراء اجمالا ، فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الظاهرين أو غير الظاهرين ، على أنه إذا لم يبلغ عنهما وفقا لما تقضي به القواعد الموحدة ، فإن تسليم المتعهد للبضائع ينبغي أن يكون دليلا كافيا على أنها سلمت وفقا لما هو موضح في الوثيقة التي يصدرها المتعهد ، أو ، إذا لم تصدر وثيقة كهذه ، على أنها بحالة جيدة . ولكن أدلي برأي يذهب إلى أن هذه النتيجة ينبغي ألا تنطبق إلا في حالة التخلف عن توجيه التبليغ عن هلاك أو تلف ظاهرين ، وأن القواعد الموحدة ينبغي ألا تنص صراحة على النتيجة التي تترتب على التخلف عن توجيه تبليغ عن الهلاك أو التلف غير الظاهرين .

٨٧ - ولوحظ فيما يتعلق بالتبليغ المتصل بالتأخير أن المشروع النهائي للقواعد الموحدة سيتضمن ، وفقا للمناقشة السابقة التي أجراها الفريق العامل حول موضوع المسؤولية عن التأخير ، حكما يتناول هذا الموضوع ، وان اشارة الى التأخير ستدرج في أحكام أخرى في القواعد حسب الاقتضاء (انظر الفقرة ٤٦) . وفيما يتعلق بمسألة ما اذا كان ينبغي للقواعد الموحدة استلزام توجيه التبليغ الى المتعهد بشأن التأخير في تسليم البضائع ، أعرب عن رأي مفاده أنه من غير الضروري اقتضاء تبليغ كهذا ما دام التأخير سيصل الى علمه حتى من غير تبليغ . ولكن أدلي برأي آخر يذهب الى أن القواعد الموحدة ينبغي أن توجب توجيه التبليغ بالخسارة الناجمة عن التأخير الى المتعهد ، اذ أن هذا التبليغ يمكن أن يساعده على حماية مصالحه فيما يتعلق بالمطالبة بالتعويض عن هذه الخسارة . وأما فيما يتعلق بمحتويات مثل هذا النص ، فقد أدلي برأي مفاده أن المادة ١٩ (٥) من قواعد هامبورغ ينبغي أن تستخدم نموذجا ، وأن المطالبة بالتعويض عن هذه الخسارة ينبغي أن تسقط اذا لم يوجه التبليغ ضمن مهلة ٦٠ يوما تلي تسليم البضائع .

٨٨ - وأشار الفريق العامل أيضا ، فيما يتعلق بمناقشته لمسألة الاشعار بوجه عام ، الى مسألة ما اذا كان من الواجب الزام الناقل باشعار متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، وما اذا كان من الواجب الزام الأخير بتقديم مثل هذا الاشعار الى الناقل على النحو الذي قد تتطلبه القواعد القانونية الواجبة التطبيق ، وذلك من أجل حماية حق المرسل اليه في التعويض عن هلاك أو تلف البضائع (المسألة ٢٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.52) . بيد أنه اتفق بوجه عام على أنه ليس من الضروري تناول هذه المسائل في هذه المرحلة .

٨٩ - واتفق على أنه لا ينبغي للقواعد الموحدة أن تتناول مسألة الجهد التي ينبغي اشعارها (المسألة الاضافية ٥ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) . ورئي أن هذه المسألة تشير عددا من المسائل المرتبطة بها والتي لا ينبغي للقواعد الموحدة أن تتصدى لحلها.

دال - الشروط التعاقدية

٩٠ - ونظر الفريق العامل في ما اذا كان ينبغي أن تسمح القواعد الموحدة للمتعهد بالخروج ، استثناء وبناء على اتفاق ، عن بعض أحكام القواعد ، أو بزيادة المسؤوليات والالتزامات المترتبة عليه في إطار القواعد (المسألة الاضافية ٦ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) . وأعرب عن رأي مؤداه أن هذه المسألة تتعلق الى حد ما بمسألة المدى الذي ينبغي في حدوده أن يكون تطبيق القواعد الزاميا على جميع متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول في الدول المعتمدة للقواعد ، أو بما اذا كان من الواجب أن تتيح هذه القواعد للدول ألا تطبقها الا على المتعهدين الذين يوافقون على التقيد بها . وقيل ، فيما يتعلق بهذا الرأي ، انه بالرغم من أن الفريق العامل لم ينظر في هذه المسألة حتى الآن ، ينبغي أن يتضمن المشروع النهائي للقواعد الموحدة

حكما بين معقوفين يتناول المسألة المذكورة ، وذلك من أجل مساعدة الفريق العامل على دراسة الصلة بينها وبين مسألة ما اذا كان ينبغي السماح للمتعهد بالخروج ، استثناء وبناء على اتفاق ، عن بعض أحكام القواعد . بيد أن الرأي السائد ذهب الى أن المسألة تتعلق بشكل القواعد الموحدة الذي أرجى النظر فيه لما بعد استكمال المسائل الموضوعية ، عندما يصبح معروفا كيف ستعالج هذه المسائل (انظر الفقرة ١٣) . واتفق بوجه عام على ألا يتضمن المشروع النهائي للقواعد الموحدة ، الذي سيعد لينظر فيه الفريق العامل ، الا أحكاما تتعلق بمسائل موضوعية ، وأنه ينبغي أن لا تتضمن القواعد أحكاما نهائية ، بما في ذلك أي شرط يتناول التطبيق الالزامي للقواعد الموحدة لا يكون قد ناقشه الفريق العامل في تلك المرحلة .

٩١ - واتفق على أنه ينبغي أن يكون باستطاعة المتعهد أن يزيد ، بناء على اتفاق ، المسؤوليات والالتزامات المترتبة عليه في إطار القواعد الموحدة . وأما فيما يتعلق بمسألة ما اذا كان ينبغي أن تسمح القواعد الموحدة للمتعهد بأن ينقص من مسؤولياته والتزاماته ، فقد أعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي أن يكون للأطراف حريصة التعاقد ، ما لم يبين وجود احتياج مفاير . بيد أن الرأي السائد كان أنه لا ينبغي أن يكون باستطاعة المتعهد أن ينقص من المسؤوليات والالتزامات المترتبة عليه في إطار القواعد الموحدة . ورئي أن السماح له بذلك من شأنه أن يتعارض مع نظام المسؤولية الموحدة الذي تسعى القواعد الموحدة الى اقامته . ولذلك أعتبر أن المادة ١٢ من المشروع الأولي للاتفاقية الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص تمثل صياغة مقبولة على نطاق واسع لحكم يتناول هذه المسألة . وأعرب عن رأي آخر مفاده أنه بينما يكون من المقبول منع المتعهد من انقاص مسؤولياته والتزاماته المتعلقة بصون البضائع ، فقد يكون من المستصوب اتباع نهج مختلف بشأن المسؤوليات والالتزامات المتعلقة بعمليات أخرى ، اذا أريد للقواعد الموحدة أن تغطي مثل هذه العمليات .

٩٢ - وأدلي برأي يقول بأنه ينبغي أن تقتضي القواعد الموحدة بتضمن الوثيقة التي يصدرها المتعهد بياناً بأن العمليات التي يقوم بها المتعهد تخضع للقواعد الموحدة ، ويمكن أن تكون المادة ٢٣ (٣) من قواعد هامبورغ نموذجاً لحكم كهذا . وقال رأي آخر بأن مسألة ما اذا كان هذا الحكم مستصوباً تتوقف على طبيعة الوثيقة التي تقتضيها القواعد .

هـ - اتفاقيات النقل الدولي

٩٣ - نظر الفريق العامل في مسألة ما اذا كان ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على أنها لا تغير الحقوق أو الواجبات التي قد تنشأ بموجب اتفاقية دولية ذات صلة بالنقل الدولي للبضائع (المسألة ٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) واتفق على أنه ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدة مثل هذا الحكم ، على أن لا تشير الا الى اتفاقيات النقل الدولية الملزمة للدولة التي يوجد فيها مقر المتعهد : واذا حدث بصورة خاصة ،

وبموجب القانون المطبق ، ان كانت أحكام القواعد الموحدة ، وكذلك أحكام اتفاقية ما للنقل الدولي ، تنطبق على حالة معينة ، فينبغي أن لا يكون في القواعد أي شيء يغيّر الحقوق والواجبات التي ترتبها الاتفاقية . وقيل ان بالامكان النظر أيضا في مسألة ما اذا كان ينبغي أن تنص القواعد الموحدة على أنها لا تغير الحقوق والواجبات التي ترتبها القواعد القانونية الوطنية المتعلقة بالنقل .

واو - تفسير القواعد الموحدة

٩٤ - نظر الفريق العامل في مسألة ما اذا كان ينبغي أن تتضمن القواعد الموحدة حكما يتناول تفسير القواعد ، مثل المادة ١٥ من المشروع الأولي للاتفاقية الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (المسألة الاضافية رقم ٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.II/WP.53) . واتفق على أن ادراج حكم يتناول تفسير القواعد الموحدة أمر مستصوب ، ولكن ينبغي اتباع الصياغة الواردة في المادة ٣ من قواعد هامبورغ والمادة ٧ من الاتفاقية المعنية بفترة التقادم في مجال البيع الدولي للبضائع (نيويورك، ١٩٧٤) . (٩) وتأييدا لهذا النهج ، أدلى برأي مفاده أنه ليس من الملائم ، بالنسبة للقواعد الموحدة المماثلة للقواعد قيد النظر ، الاحالة الى "المبادئ العامة" الواردة في المادة ١٥ (٢) من المشروع الأولي للاتفاقية . وأبدت أيضا ملاحظة مؤداها أن المادة ١٥ من المشروع الأولي للاتفاقية تفصل تفسير القواعد الموحدة عن تطبيقها وهو أمر غير مستصوب .

رابعا - أعمال أخرى وخطوات العمل المقبل

٩٥ - طلب الفريق العامل الى الأمانة أن تعد للدورة المقبلة مشروع أحكام القواعد القانونية الموحدة بشأن متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، مرفقا بالدراسة المشار اليها في الفقرة ٢٧ . وأن تأخذ في اعتبارها المناقشات التي جرت في الدورة الحالية .

٩٦ - وأدلى المراقب عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ببيان قال فيه ان أمانة الأونكتاد ستقوم ، استجابة للقرار ١٤٤ (د - ٦) الذي اتخذه مؤتمر الأونكتاد في دورته السادسة التي عقدت في بلغراد في حزيران/يونيه ١٩٨٣ ، باعداد دراسة عن حقوق وواجبات متعهدي ومستعملي محطات وصول الحاويات ، وان الدراسة ستقدم الى الدورة الثانية عشرة للجنة النقل البحري التابعة للأونكتاد ، المقرر عقدها في

(٩) A/CONF.63/15 ، انظر الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني

بمدة التقادم في البيع الدولي للبضائع ، منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع E.74.V.8 .

عام ١٩٨٦ . ولاحظ المراقب أن ولاية الأونكتاد أُضيق من ولاية لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي من حيث نطاق تطبيقها ، إذ أن ولاية الأونكتاد مقتصرة على وضع الدراسات المعنية بحقوق وواجبات متعهدي ومستعملي محطات وصول الحاويات . وقال ان الأونكتاد سوف تسهم في عمل اللجنة لتفادي أي ازدواج ممكن في العمل . وذكر المراقب أن دراسة الأونكتاد سوف تأخذ أيضا بعين الاعتبار مناقشات الفريق العامل ، وكذلك العمل التحضيري الذي قام به المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص بالنسبة لمسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول . ولكنه أعرب عن رغبته في أن تتاح للأونكتاد فرصة للتعليق على نتائج أعمال الفريق العامل قبل استكمال اللجنة لأعمالها .

٩٧ - ورَّحَّب الفريق العامل بالتعاون الذي عرضته الأونكتاد بوصفه دليلا آخر على التنسيق المتزايد الذي أخذ ينشأ بين الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي . ونظرا للتقدم السريع المرتقب لهذا المشروع داخل الفريق العامل ، فقد رَّحَّب أمين اللجنة كذلك بموافقة أمانة الأونكتاد على تزويد أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بنتائج دراستها تبعا لتدرجها فيها . وأشار الى ما درجت عليه اللجنة من طلب تعليقات الحكومات والمنظمات الدولية التي يهملها الأمر قبل اعتمادها النصوص القانونية ، وقال أن اللجنة ، بناء على ذلك ، سوف ترَّحَّب بآراء الأونكتاد باعتبارها هيئة ذات شأن وتأثير في ميدان النقل البحري ، وخاصة في ميدان النقل الدولي المتعدد الوسائط .

٩٨ - وقرر الفريق العامل توصية اللجنة بعقد الدورة القادمة في نيويورك في كانون الثاني/يناير ١٩٨٦ ، آخذا في اعتباره الظروف المتعلقة بتوفر خدمات المؤتمرات ، وكذلك الاجتماعات التي سبق تحديد مواعيدها والتي ستعقدتها الأجهزة الأخرى المعنية بمواضيع تدخل في ميدان النقل الدولي وسيحضرها بعض ممثلي الدول الأعضاء ومراقبون عن الفريق العامل .

- - - - -