

Distr.: Limited  
14 March 2007  
Arabic  
Original: French

الجمعية العامة



الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة التاسعة عشرة  
نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

## قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

اقتراحات مقدّمة من فرنسا إلى الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)

مذكّرة من الأمانة

تحضيراً للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّم الوفد الفرنسي إلى الأمانة اقتراحاته بشأن الصلة بين مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] والاتفاقيات المتعلقة بوسائط النقل الأخرى.  
والوثيقة الواردة في مرفق هذه المذكرة مستنسخة بالشكل الذي تلقته به الأمانة.



## المرفق

## اقتراحات فرنسا بشأن الصلة بين مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر والاتفاقيات المنطبقة على النقل البري أو الجوي

### التعليقات

الأحكام التي تناول الصلة بين مشروع صك الأونسيتال المتعلق بنقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر والاتفاقيات المتعلقة بوسائط النقل الأخرى تتوزع حاليا بين أربع مواد في ثلاثة فصول مختلفة (المواد ٢٧ و ٦٤ و (٢) و ٨٩ و ٩٠ في الفصول ٣ و ١٣ و ١٩). ونظرا للترابط الوثيق بين هذه الأحكام، وبغية جعل النص أيسر قراءة، يُقترح دمج المواد ٢٧ و ٦٤ و (٢) و ٨٩ لتشكّل مادة واحدة تحلّ محلّ المادة ٨٩ الحالية في الفصل المعنون "الاتفاقيات الأخرى"، وحذف المادة ٩٠.

ولدى دمج المواد ٢٧ و ٦٤ و (٢) و ٨٩، أُدخلت في مشروع المادة الموحّدة عدّة تغييرات تحريرية، هي:

- في الفقرة ١ من المادة الجديدة، استُعيض عن عبارة "عندما ... عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن تأخر يحدث ..."، التي رئي أنها مفرطة الغموض، بعبارة "عندما ... ويكون سبب ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر قد حدث ...".
- رئي أن الفقرة (ب) من المادة ٢٧ زائدة، لأن الحاجة إلى تقرير وجود صلة بين نظام المسؤولية في اتفاقية الأونسيتال واتفاقية أخرى لا ينبغي أن تنشأ إلا متى كان لتلك الاتفاقية الأخرى نظام مسؤولية خاص بها.
- في سياق صيغة موحّدة، رئي أنه ليس من المفيد الاحتفاظ بالفقرة ٢ من المادة ٢٧، التي تنص على أن الفقرة ١ من المادة ٢٧ لا تمسّ بانطباق الفقرة ٢ من المادة ٦٤. وقد أصبحت الفقرة ٢ من المادة ٦٤ هي الفقرة ٢ من المادة الجديدة، والصيغة المقترحة لهذه الفقرة تنص على أنها تنطبق "بصرف النظر عن الفقرة ١". وهذا يمثّل تكرارا للأحكام الواردة في المادة ٢٧.

- ليست هناك حاجة جلية للفقرة ٣ من المادة ٢٧، التي تنص على أن تلك المادة تنطبق بصرف النظر عن القانون الوطني الذي كان سينطبق على عقد النقل لو لم تكن موجودة. ولذلك لم يُحتفظ بهذه الفقرة في المشروع المدمج.
  - الفقرة ٣ من المادة الجديدة تجسّد مضمون المادة ٨٩ بشكل أكثر وضوحاً. ورئي أنه ليس من الضروري الاحتفاظ بالإشارة إلى المادة ٩٢. وعلاوة على ذلك، حُذفت من المشروع المقترح عبارة "يكون ساري المفعول في تاريخ هذه الاتفاقية"؛ إذ لا يمكن لأي اتفاقية أن تستبق الخيارات التي قد يتيحها صائغو اتفاقية مقبلة. وليس من شأن حكم من هذا القبيل إلا أن يحدّ من الخيارات المتاحة للمشرّعين في المستقبل، وهذا أمر غير مقبول.
- ويُقترح أيضاً حذف المادة ٩٠، حسب الرغبة التي يبدو أن الفريق العامل قد أبداهها في دورته الأخيرة. وهذه المادة يمكن أن تتعارض فيما يبدو مع المادة ٨٩. ومن شأن حذف المادة ٩٠ أن يعزز اليقين بأن تنفيذ مشروع اتفاقية الأونسيترال لن يفرضي إلى تنازع بين الاتفاقية والصكوك الموجودة المتعلقة بوسائط النقل الأخرى.
- وننوّه بأن تعبير "التحميل" و"التفريغ" الواردين في الفقرة ١ من المشروع المدمج المقترح قد يثيران صعوبات في التفسير. فهذان التعبيران ليسا معرّفين في الاتفاقية. وانطباق الفقرة ١ قد يتطلب إشارة إلى أحكام قانون وطني أو ممارسة متّبعة في الموانئ أو قواعد خاصة بالخطوط الملاحية المنتظمة.
- وننوّه أيضاً بأن الغرض من تعبير "التحميل" و"التفريغ" في سياق المادة ٢٧، أو المادة الجديدة المقترحة، هو تحديد النطاق الأقصى المحتمل لنظم المسؤولية في النقل البري، لا تقرير الحدود الضرورية للمسؤولية في نظام النقل البحري؛ ومن ثم فإن نظام المسؤولية البحري قد يمتد ليشمل الفترة السابقة على التحميل أو اللاحقة للتفريغ، فيشمل، مثلاً، التخزين أو مختلف عمليات التكديس، خصوصاً لأن هذه العمليات لا تندرج بالضرورة ضمن نطاق نظم النقل البري.

## مشروع المادة ٨٩ الجديد، الذي يجمع بين المواد ٢٧ و ٦٤ (٢) و ٨٩:

## المادة ٨٩

## الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى

- ١- عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، ويكون سبب ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر قد حدث أثناء فترة مسؤولية الناقل ولكن قبل وقت تحميلها على السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على أحكام اتفاقية دولية أخرى تكون [أو قانون وطني آخر يكون]، وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، منطبقة [منطبقاً] إلزامياً، بمقتضى أحكامها [أحكامه]، على جميع أنشطة الناقل المندرجة ضمن نطاق عقد النقل أثناء تلك الفترة أو على أي منها.
- ٢- [بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو ما إذا كان التأخر في التسليم قد حدث] أثناء نقلها بحراً أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحراً، انطبق أعلى حدّ للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية [والوطنية] التي تحكم مختلف أجزاء النقل].<sup>(١)</sup>
- ٣- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق اتفاقية دولية أخرى تتعلق بواسطة نقل غير بحرية عندما تحكم تلك الاتفاقية إلزامياً النقل المتعدد الوسائط.<sup>(٢)</sup>

(١) الخيار باء للفقرة ٢ من المادة ٦٤ (A/CN.9/WG.III/WP.56).

(٢) صيغة معدلة للمادة ٨٩ (A/CN.9/WG.III/WP.56): [رهنا بأحكام المادة ٩٢، ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق دولة متعاقدة أي صك دولي آخر يكون ساري المفعول في تاريخ هذه الاتفاقية وينطبق إلزامياً على عقود نقل البضاعة أساساً بواسطة نقل أخرى خلاف النقل بحراً].