

Distr.: Limited
27 March 2007
Arabic
Original: English and French

الجمعية العامة



لجنة 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
[كلّياً أو جزئياً] [بحراً]

اقتراحات مقدّمة من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بشأن المواد ١ (٧) و ٢٦
و ٩٠ من مشروع الاتفاقية
مذكّرة من الأمانة*

تحضيراً للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّم الاتحاد
الدولي للنقل الطرقي إلى الأمانة ما يرد في مرفق هذه المذكرة من اقتراحات بشأن المواد ١
(٧) و ٢٦ و ٩٠ من مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً].
وتُستنسخ الوثيقة الواردة في مرفق هذه المذكرة بالشكل الذي تلقته به الأمانة.

* يُعزى التأخّر في تقديم هذه الوثيقة إلى تأخّر إرسال هذه الاقتراحات إلى الأمانة.



المرفق

اقتراحات مقدّمة من الاتحاد الدولي للنقل الطُرقي بشأن المواد ١ (٧) و ٢٦ و ٩٠ من مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]
(A/CN.9/WG.III/WP.81)

المادة ١ (٧)

١ - يوافق الاتحاد الدولي للنقل الطُرقي على الرأي الذي أبدته الولايات المتحدة الأمريكية في مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.84، والقائل بأنه لا ينبغي اعتبار الناقل بالسكك الحديدية "طرفا منفذا بحريا".

وإضافة إلى هذا الرأي، ولنفس الأسباب التي ذكرتها الولايات المتحدة، يقترح الاتحاد أن الناقل الطُرقي الذي يؤدي خدمات داخل منطقة مرفئية لا ينبغي أيضا أن يُعتبر "طرفا منفذا بحريا"، شأنه شأن الناقل بالسكك الحديدية. ويمكن إدخال تعديل طفيف على النص الذي اقترحتة الولايات المتحدة بحيث يشمل أيضا الناقلين الطُرقيين، وبذلك يصبح النص كما يلي: "ويكون الناقل بالسكك الحديدية أو الناقل الطُرقي طرفا منفذا غير بحري حتى وإن كان يؤدي خدمات هي من مسؤوليات الناقل بعد وصول البضاعة إلى ميناء التحميل أو قبل مغادرة البضاعة ميناء التفريغ".

المادة ٢٦

٢ - يقترح الاتحاد حذف الخيار باء للفقرة الفرعية (أ) من المادة ٢٦ للسببين التاليين:

- إذا كان "صك دولي آخر" منطبقا بصورة إلزامية فإن هذا الانطباق الإلزامي يعطّل إذا كان خاضعا للشرط المتمثل في كون الشاحن قد أبرم، أو لم يبرم، عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بالجزء غير البحري من النقل؛
- إن التمسك بالشرط المتمثل في كون الشاحن قد أبرم، أو لم يبرم، عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بالجزء غير البحري من النقل يتعارض أيضا مع الفقرة الفرعية (ج) من المادة ٢٦، التي تقضي بأن الأحكام الإلزامية لتلك الصكوك الدولية الأخرى "لا يمكن الخروج عنها بواسطة عقد، إمّا كليا وإمّا لما هو في غير مصلحة الشاحن".

المادة ٩٠، الفقرة الفرعية (ب)

٣- لقد أفضى هذا الحكم، المستوحى من أحكام المادة ٦ من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي، إلى إساءة استغلال من جانب بعض الأطراف المنفذة البحرية العاملة في بحر المانش وبحر الشمال. ففي رأي تلك الأطراف المنفذة البحرية، لا تزال الحاويات أو العربات الطرقية - التي أصبح نقلها شائعاً في السنوات الخمسين الماضية - تُعتبر "شحنات غير معتادة" يبلغ مقدار التعويض الخاص بها حداً أقصى قدره ٦٧,٦٦٦ من حقوق السحب الخاصة لكل وحدة، مع اعتبار الحاوية أو العربة الطرقية وحدة واحدة. والحقيقة المتمثلة في أن مستند النقل يشير إلى عدد من الرزم أو إلى وزن معين تُعتبر لدى تلك الأطراف المنفذة البحرية غير ذات صلة. ومنعا لتوسيع نطاق حالات إساءة الاستغلال تلك من خلال الصك الذي تقترحه الأونسيرال الآن، يقترح الاتحاد استكمال الفقرة الفرعية (ب) بأن يضاف إلى نهايتها النص التالي:

"ولا يمكن اعتبار الحاويات أو العربات الطرقية، التي تقوم بنقلها سفينة مجهزة كلياً أو جزئياً للقيام بذلك النقل، 'شحنات تجارية غير معتادة'."