

Distr.: Limited  
14 September 2007  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة العشرون  
فيينا، ١٥-٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧

قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع  
[كليا أو جزئيا] [بحرا]

تعليقات المنظمات الحكومية

مذكرة من الأمانة\*

قدّم الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن والرابطة الدولية للنقل المتعدّد الوسائط إلى الأمانة تعليقاتهما على مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا] (مشروع الاتفاقية) التي ترد في مرفق هذه المذكرة، وذلك في إطار التحضير للدورة العشرين للفريق العامل الثالث (المعني بالنقل).

والوثيقة الواردة في المرفق مُستنسخة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة.

\* يعزى تأخر تقديم هذه الوثيقة إلى التاريخ الذي استلمت فيه الأمانة التعليقات.



## المرفق

## تعليقات من الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن والرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط - نطاق مشروع الاتفاقية

١ - يودّ وكلاء الشحن معرفة مدى انطباق النظم القانونية الإلزامية عندما يتصرفون بوصفهم ناقلين متعاقدين. وهذا لا ينطوي على مشاكل كبيرة في الظرف الراهن، غير أن الوضع سيختلف اختلافاً بيننا بعد أي توسيع لاتفاقية النقل بحراً المرتقبة لتشمل النقل "من الباب إلى الباب".

٢ - وهذا ما يفسّر سبب معارضة الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، كما ذكر سابقاً، لهذا التوسيع، الذي يعتقد أنه سيؤدي إلى إثارة التباس بشأن مستند النقل اللازم وقواعد المسؤولية المنطبقة. ويُعتقد بوجه خاص، أن من غير المناسب تطبيق المسؤولية البحرية على الحالات التي يتوقع فيها الزبائن المسؤولية التقليدية عن النقل البري و/أو بالسكك الحديدية و/أو عن طريق الجو. فعلى سبيل المثال، لا يبدو منطقياً تطبيق الاتفاقية المرتقبة في حالة عقد لنقل بضائع من شمال المنطقة الاسكندنافية إلى جنوب إيطاليا عبر الطرق البرية والسكك الحديدية أو بواسطتهما معاً مع عبور مرحلة بحرية قصيرة إلى ألمانيا بواسطة عبّارة، أو في حالة نقل بضائع من بولندا إلى اليابان عن طريق السكة الحديدية العابرة لسيبيريا إلى فلاديفوستوك مع نقلها بحراً من هناك إلى اليابان.

٣ - وسيكون من الضروري في حال توسيع الاتفاقية المرتقبة لتشمل مجالات أخرى علاوة على النقل بحراً، أن يحدّد نطاق الانطباق بوضوح بحيث لا تسري أحكام تلك الاتفاقية عندما لا يتم الجزء الأساسي من النقل بحراً. ومن شأن هذا التحديد، المفيد بالنسبة لجميع الأغراض العملية، أن يحل مسألة تضارب الاتفاقيات، وهي مسألة كثر حولها النقاش، ويكون بالفعل مطابقاً للمنهجية المتبعة في أنجح اتفاقيات الأونسيرال، وهي اتفاقية عام ١٩٨٠ بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، التي تحدّد نطاق انطباق الاتفاقية إذا كان نفس العقد يشمل بضائع وخدمات (الفقرة ٢ من المادة ٣)، وكانت الخدمات تشكل الجزء الأساسي منه. ومن شأن عدم اتباع هذه المنهجية في الاتفاقية المرتقبة، حيث يلزم اتباعها بوجه خاص، أن يعرّض الأونسيرال لانتقادات بسبب عدم استخدام نفس أسلوب التحديد الذي اتبعته في أنجح اتفاقية لها حتى الآن.

### تعليقات الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط

٤ - خلال المؤتمر الدولي بشأن النقل المتعدد الوسائط الذي عقدته الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط بكراتشي في ٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، ركزت المناقشات على مختلف جوانب النقل المتعدد الوسائط، بما في ذلك الجوانب العملية والقانونية والمتعلقة بالتأمينات. ففيما يتعلق بالمسائل القانونية، نظر أعضاء الرابطة ببعض التفاصيل في مشروع اتفاقية الأونسيتال بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]. وتتضمّن هذه المذكرة النتائج المنبثقة عن المؤتمر فيما يتصل بتلك الجوانب، وقد أحيلت على الفريق العامل لينظر فيها في دورته التاسعة عشرة.

٥ - وبخصوص الإطار القانوني المنظم للنقل المتعدد الوسائط، أشير أثناء مؤتمر الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط إلى عدم وجود نظام دولي نافذ حالياً يحظى بالقبول على نطاق واسع. فاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ لم تحصل على عدد التصديقات اللازم لكي تدخل حيّز النفاذ، وقواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٩٢ هي مجموعة من القواعد التعاقدية ولذلك ففائدتها في تحقيق الاتساق على الصعيد الدولي محدودة. ويتألف الإطار القانوني الدولي الحالي من اتفاقيات شتى بشأن النقل الأحادي الواسطة وطائفة متنوعة من القوانين الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية والعقود ذات الأحكام الموحّدة. ونتيجة لذلك، تختلف قواعد المسؤولية الواجبة التطبيق اختلافًا كبيرًا من حالة إلى أخرى، مما يسفر عن حالة عدم التيقن بشأن مدى مسؤولية الناقل في حالة معينة.

٦ - وأتفق بوجه عام في مؤتمر الرابطة الدولية على أن النقل المتعدد الوسائط أصبح يكتسب أهمية متزايدة بسبب تطور استعمال الحاويات وعلى أن هناك حاجة إلى إطار قانوني موحد وبسيط وشفاف يحكم المسؤولية عن الهلاك والتلف والتأخير في التسليم التي تترتب على هذا النوع من النقل. وفي هذا السياق، تناول مؤتمر الرابطة الدولية مشروع اتفاقية الأونسيتال. واتفق المشاركون في مؤتمر الرابطة الدولية بوجه عام على أن مشروع اتفاقية الأونسيتال إنما وسع نظام المسؤولية البحرية ليشمل جميع عقود النقل المتعدد الوسائط، التي تشمل مرحلة بحرية.

٧ - وبالفعل أعرب المشاركون في مؤتمر الرابطة الدولية عن شواغلهم إزاء عدد من الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية التي لها تأثير مباشر على النقل المتعدد الوسائط. وبمقتضى القوانين واللوائح الحالية المنظمة للنقل المتعدد الوسائط، يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً في جميع مراحل النقل. وكان رأي مؤتمر الرابطة الدولية أن هذا الأمر قد

لا ينطبق مع ذلك في إطار مشروع الاتفاقية. فأحكام مشروع الاتفاقية التي تتناول فترة مسؤولية الناقل<sup>(1)</sup> تسمح بأن يحدد الناقل في العقد وقت ومكان تسلم البضاعة وتسليمها. وعلاوة على ذلك، ينص مشروع الاتفاقية على حالات ربما لا يكون فيها الناقل مسؤولاً عن أجزاء من النقل عندما يتصرف بوصفه وكيلاً فقط،<sup>(2)</sup> أو يجوز فيها للشاحن أن يؤدي بعض المهام مثل التحميل أو التفريغ.<sup>(3)</sup> وعليه اعتبر مؤتمر الرابطة الدولية أنه قد لا يكون هناك شخص واحد مسؤول طيلة فترة النقل في إطار مشروع الاتفاقية. وإذا كانت هذه الأحكام تسعى إلى التوفيق بين الممارسات البحرية، فالمشاركون في مؤتمر الرابطة الدولية يعتقدون أنها تثير حالة من عدم اليقين والغموض في سياق النقل المتعدد الوسائط.

٨- وفيما يتعلق بنظام المسؤولية، يرى مؤتمر الرابطة الدولية أن المادة ٢٦ زادت من حالة عدم اليقين التي تلف حالياً النظام القانوني المنطبق على النقل المتعدد الوسائط. فإدخال نظام شبكي أدنى، تعطي الأسبقية، في حالات الهلاك المحدد المكان، لأحكام إلزامية معينة من أي اتفاقية دولية تنطبق على مرحلة النقل التي وقع أثناءها الهلاك أو التلف. ومن ثم إذا كان يمكن تحديد مكان الهلاك وإذا كان هناك نظام دولي إلزامي ينطبق على تلك المرحلة بعينها فستنطبق أحكام هذا النظام المتعلقة بالمسؤولية وحدود المسؤولية والوقت المتاح لرفع الدعوى، إلى جانب بقية الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية. وفي رأي مؤتمر الرابطة الدولية أن مزيجاً من نظامين مختلفين غير مصممين للعمل سوياً، سينطبق على النقل المتعدد الوسائط. ويعتقد مؤتمر الرابطة الدولية أيضاً أن المحاكم الوطنية قد تجد صعوبة في تحديد الأحكام التي ينبغي تطبيقها من الاتفاقيتين، مما يعيق التفسير والتطبيق الموحد للاتفاقية.

٩- أما في حالات الهلاك غير المحدد المكان أو في حال عدم انطباق اتفاقية إلزامية، فسينطبق نظام المسؤولية البحرية المعقد المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية على جميع مراحل النقل المتعدد الوسائط، حتى وإن لم يتضمن إلا مرحلة قصيرة من النقل البحري. ويرى مؤتمر الرابطة الدولية أن ذلك ما سيحدث في كثير من الأحيان، نظراً إلى صعوبة تحديد مكان الهلاك بالنسبة لبضائع منقولة في حاويات وإلى كون اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة هي اتفاقيات أوروبية بالأساس وليس لها تطبيق عالمي.

(1) الفقرتان ٢ و ٤ من المادة ١١.

(2) المادة ١٢.

(3) الفقرة ٢ من المادة ١٤.

١٠- ويرى مؤتمر الرابطة الدولية أن مشروع الاتفاقية لا يتيح فيما يبدو أي مزية بالمقارنة مع النظام الحالي. ولئن كان من المستصوب وجود اتفاقية وحيدة متمسمة بالشفافية تحكم جميع عقود النقل الدولي للبضائع، سواء من المرفأ إلى المرفأ أو من الباب إلى الباب، فلا يبدو للمشاركين في مؤتمر الرابطة الدولية أن توسيع نطاق نظام أحادي الوساطة واحد ليحكم وسائط النقل الأخرى يمثل حلاً مناسباً. وهناك ثلاث مواد فقط، ضمن مائة مادة في مشروع الاتفاقية، هي التي تتناول النقل المتعدد الوسائط.<sup>(4)</sup> ويعتقد مؤتمر الرابطة الدولية أن ثمة حاجة إلى النظر بجديّة في الآثار التي يمكن أن يخلفها مشروع الاتفاقية على النقل المتعدد الوسائط. وبوجه عام، يرى مؤتمر الرابطة الدولية أن مشروع الاتفاقية مسهب ومعقد للغاية، وهو أمر غير موات في نظرنا لتحقيق الاتساق الدولي.

١١- وبناء على الاعتبارات السالفة الذكر، شكك مؤتمر الرابطة الدولية في ملاءمة مشروع اتفاقية الأونسيترال لتنظيم النقل المتعدد الوسائط الحديث. وختاماً، يرى مؤتمر الرابطة الدولية أن مشروع الاتفاقية "لم يعالج التحديات والمشاكل الخاصة التي تعترض النقل المتعدد الوسائط ومن غير المرجح أن يؤدي إلى تحسين الوضع الحالي الذي لا يبعث على الرضا. وأبدى مؤتمر [الرابطة الدولية] تحفظات شديدة بشأن ملاءمة مشروع اتفاقية الأونسيترال لتنظيم النقل المتعدد الوسائط وطلب إحالة هذه الشواغل إلى فريق الأونسيترال العامل المعني بقانون النقل".

(4) المواد (١) و٢٦ و [٢٦٢].