

Distr.: Limited  
13 December 2002  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الحادية عشرة  
نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

## قانون النقل: اعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحرا]

اقترح مقدم من إيطاليا

مذكرة من الأمانة

تحضيرا للدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يتوقع أن يشرع الفريق العامل أثناءها في قراءته لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، قدمت حكومة إيطاليا في ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ نص اقتراح يتعلق بنطاق مشروع الصك وهيكله، لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويستنسخ نص ذلك الاقتراح، بصيغته التي تلقتها الأمانة، في مرفق هذه المذكرة.



## المرفق

## اقترح مقدم من ايطاليا بشأن تطبيق الصك على عمليات النقل من الباب إلى الباب

١- المسألة الأولى التي ينبغي النظر فيها هي ما اذا كان من الصواب تناول مشكلة الاختيار بين صك يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب وصك يتعلق بالنقل من الميناء إلى الميناء كما لو كانا بديلين حقا. وربما يكون الأمر كذلك لو كان من المرجح أن تؤيد الصناعة أيضا وضع صك بشأن النقل من الميناء إلى الميناء. غير أن هناك شعورا بأن الأمر قد لا يكون كذلك وأن هناك قطاعات معينة في الصناعة (مثل مالكي السفن ونوادي وشركات التأمين) قد لا يكونون على استعداد للتخلي عن الأمان الذي يوفره نظام مجرّب، وإن كان عتيق الطراز، مثل قواعد لاهاي-فيسبي الا اذا كان الصك الجديد سيُفي حقا بما يتطلبه واقع النقل الحديث. والواقع هو النقل بالحاويات من الباب إلى الباب.

والمطلوب هو اعتماد مجموعة قواعد تنطبق على كل مراحل النقل من الباب إلى الباب في العلاقة بين الشاحن والناقل ضمانا لليقين فيما يخص القواعد التي تحكم العقد.

ونوع النقل الذي يتطلب قواعد من هذا القبيل هو النقل البحري للحاويات الذي يسبقه و/أو يلحقه نقل بالطرق البرية و/أو بالسكك الحديدية: من باب الشاحن إلى باب المرسل اليه. غير أن هذا النوع من النقل يمثل فئة خاصة من النقل المتعدد الوسائط.

والحل المثالي هو وجود مجموعة موحدة من القواعد المنطبقة على جميع مراحل النقل، بدلا من نظام شبكي، حتى وان كانت محدودة النطاق، لأن النظام الشبكي يحدث بلبلة. غير أن الصك ينبغي ألا ينطبق الا على العقد المبرم بين الشاحن والناقل، بينما ينبغي أن يظل ما يتخذه الناقل ضد الناقل المنفذ من اجراء رجوعي، إن وجد، خاضعا للقواعد الخاصة المنطبقة على واسطة النقل المعنية، سواء كانت نقلا عن طريق البحر أو بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية. كما لا يجدر بالصك أن ينطبق على مطالبات الشاحن تجاه الناقل المنفذ، لأن هذا من شأنه أيضا أن يحدث بلبلة، وإن في سياق مختلف: ففي تلك الحالة، تلحق البلبلة ضررا بالناقل المنفذ، الذي لا يكون في كثير من الأحيان على علم حتى بالقواعد المنطبقة على العقد بين الناقل والشاحن، اذ هو ليس طرفا فيه.

وعلاوة على ذلك، من شأن انطباق الصك على مطالبات الشاحن تجاه الناقل المنفذ أن يتسبب في تضارب محتمل بين الصك واتفاقية النقل المنطبقة على عملية النقل التي ينفذها الناقل المنفذ.

وهذا يستتبع حصر تعريف "الطرف المنفذ" في أشخاص غير الناقلين المنفذين واطافة تعريف "الناقل المنفذ".

ويمكن اجراء التغيير المبين أعلاه بأن تضاف بعد عبارة "يقصد بتعبير 'الطرف المنفذ' أي شخص غير الناقل" عبارة "والناقل المنفذ (والناقلين المنفذين)" وباطافة التعريف الجديد التالي:

"يقصد بتعبير 'الناقل المنفذ' الشخص الذي ينفذ كلياً أو جزئياً، بناء على طلب الناقل، نقل البضاعة إما عن طريق البحر وإما [بواسطة أخرى] [بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية]."

غير أنه تفادياً لاحتمال قيام الشاحن برفع دعوى بالمسؤولية التقصيرية ضد الناقل المنفذ، ينبغي أن يُنص على أن دعوى الشاحن ضد الناقل المنفذ تخضع للقواعد التي كانت ستنتطبق لو كانت الدعوى ضد الناقل المنفذ مرفوعة من جانب الناقل. وإذا ما حظي هذا المبدأ بالقبول فسوف يلزم بالطبع معرفة ماهية الأسلوب القانوني الذي يمكن استخدامه لبلوغ تلك النتيجة: مثل حلول الشاحن محل الناقل فيما يتعلق بحقوقه القانونية تجاه الناقل المنفذ.

٢- بيد أنه لمعرفة ما اذا كان هذا الحل قابلاً للتطبيق العملي، يلزم معرفة ما اذا كانت أحكام الاتفاقيات المنطبقة على وسائط النقل غير واسطة النقل البحري ستنتطبق مباشرة على عملية النقل من الباب إلى الباب التي هي موضع البحث، مما يستتبع انطباق المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات. وتوجد هذه المشكلة أساساً، ان لم يكن حصراً، في أوروبا، حيث توجد بالفعل اتفاقيات منطبقة على النقل بالطرق البرية (اتفاقية CMR<sup>(1)</sup>) والنقل بالسكك الحديدية (قواعد CIM الملحقه باتفاقية COTIF<sup>(2)</sup>) والنقل بالطرق المائية الداخلية (اتفاقية CMNI<sup>(3)</sup>).

(1) الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول.

(2) القواعد الموحدة بشأن النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، الواردة في الملحق بـ لاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة بروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩.

(3) اتفاقية بودابست المتعلقة بعقود نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لعام ٢٠٠١.

## ٢-١-٢ - اتفاقية CMR

تنص المادة ١ من اتفاقية CMR على أنها تنطبق على كل عقد نقل طرقي للبضائع في سيارات مقابل أجر عندما يكون مكان تسلّم البضاعة ومكان تسليمها واقعين في بلدين مختلفين، أحدهما على الأقل بلد متعاقد.

ولذلك، يرى أن عقدا للنقل من الباب إلى الباب، مثل العقد المشار إليه في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك، لن يكون خاضعا لاتفاقية CMR، أولا لأنه ليس "عقد نقل طرقي للبضائع"، وثانيا لأن مكان تسلّم البضاعة ومكان تسليمها ليسا متعلقين بعقد معين للنقل الطرقي، بل بعقد النقل من الباب إلى الباب: فتسلّم البضاعة يحدث واقعا في المكان والوقت اللذين يجري فيهما تسلّم البضاعة من جانب الناقل (أو الناقل المنفذ)، ويحدث التسليم في الوقت والمكان اللذين يقوم فيهما الناقل (أو الناقل المنفذ) بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وإذا كان هناك جزآن طرقيان، واحد قبل الجزء البحري وواحد بعده، فلا يكون التسليم والتسليم متعلقين بالجزء الطرقي ذاته، أما إذا كان هناك جزء طرقي واحد، قبل المرحلة البحرية مثلا، فيكون التسليم غير متعلق بتاتا بنقل طرقي.

كما ان الاشارة الواردة في المادة ١ (١) من اتفاقية CMR إلى مكان التسليم ومكان التسليم لا يمكن تأويلها على أنها اشارة إلى المكانين اللذين يحدد هما العقد للتسليم والتسليم من جانب الناقل بصفته ناقلا طريقيا دوليا. فالواقع هو أن النقل الطرقي يعقبه النقل البحري، وعند نهاية النقل الطرقي ليس ثمة تسليم للبضاعة، لأن البضاعة تظل في عهدة الناقل حتى تسليمها إلى المرسل إليه في المقصد النهائي. ففي عقد نقل من الباب إلى الباب بين زيورخ ونيويورك عبر جنوة، لا يمكن اعتبار جنوة مكان التسليم في اطار العقد. فهي لن تمثل مكان التسليم الا فيما يتعلق بالعقد المبرم بين الناقل والناقل المنفذ الذي يتولى تنفيذ النقل الطرقي. ولذلك، فان ذلك العقد يخضع لاتفاقية CMR، أما عقد النقل من الباب إلى الباب فلا يخضع لها.

ومن ثم، تنطبق اتفاقية CMR على عقد النقل الطرقي بين الناقل والناقل المنفذ اذا توفرت الشروط المنصوص عليها في المادة ١ من تلك الاتفاقية. كما انها تنطبق على مطالبة الشاحن أو المرسل إليه تجاه الناقل الطرقي.

## ٢-٢-٢ - قواعد CIM

في حين أن اتفاقية اتفاقية CMR تنطبق على أي شخص يتعهد بنقل بضائع بالطرق البرية، بصرف النظر عما اذا كانت قد أصدرت وثيقة شحن أم لا، لا تنطبق قواعد CIM،

بصيغتها الموضوعية في عام ١٩٨٠ والنافذة حالياً، إلا على عقود النقل التي تبرمها هيئات السكك الحديدية والتي تغطيها وثيقة شحن وافية (المادة ١). ومن ثم، فإن أحكامها لا تنطبق على عقد النقل الذي يتناوله مشروع الصك، وبالتالي لا يمكن حدوث تنازع. وأحكام CIM هي التي تحكم بالطبع حق الناقل في الرجوع على هيئة السكك الحديدية فيما يتعلق بأي هلاك أو تلف أو تأخر يحدث أثناء النقل بالسكك الحديدية.

وبدلاً من ذلك، تنص الفقرة ٢ من المادة ٦ من صيغة قواعد CIM المعدلة في عام ١٩٩٩، شأنها شأن المادة ٤ من اتفاقية CMR، على أن عدم وجود وثيقة الشحن أو عدم نظاميتها أو فقدانها لا يمس بوجود أو صحة العقد الذي يظل خاضعاً لقواعد CIM. ومن ثم، يلزم معرفة ما إذا كانت قواعد CIM، بصيغتها المعدلة في عام ١٩٩٩، تنطبق على عقد النقل من الباب إلى الباب، المشمول بمشروع الصك، عندما تتولى السكك الحديدية تنفيذ أحد أجزاء النقل بين مكانين واقعيين في دولتين مختلفتين من الدول الأعضاء في اتفاقية COTIF. والحكم ذو الصلة في قواعد CIM هو الفقرة ٤ من المادة ١، التي تنص على ما يلي:

عندما يتضمن النقل الدولي، الخاضع لعقد نقل وحيد، نقلاً بحرياً أو نقلاً عبر الحدود بطرق مائية داخلية كجزء مكمل للنقل بالسكك الحديدية، تنطبق هذه القواعد الموحدة إذا نفذ النقل البحري أو النقل بالطرق المائية الداخلية على خدمات مدرجة في قائمة الخدمات المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٢٤ من الاتفاقية.

ومن ثم، فإن الشرط الأول، حسبما ذكر آنفاً، هو وجوب أن يكون النقل البحري "مكماً" للنقل بالسكك الحديدية. ويرى أن هذا الشرط يستوفي عندما يبرم العقد بين المرسل وهيئة للسكك الحديدية، وأن القواعد الموحدة لا تنطبق بالتالي عندما لا يكون الناقل المتعاقد هيئة للسكك الحديدية. وبذلك، لا يمكن تصور حدوث تنازع بين مشروع الصك وقواعد CIM إلا إذا كان "الناقل"، حسب التعريف الوارد في المادة ١-١ من مشروع الصك، هيئة للسكك الحديدية.

وأياً كان الأمر، فحتى في هذه الحالة البعيدة الاحتمال، يلزم إدراج النقل البحري في قائمة الخدمات المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٢٤ من اتفاقية COTIF.

## ٢-٣- اتفاقية CMNI

لا يُنظّم النقل بوسائط النقل المختلفة، وبالأخص بالطرق المائية الداخلية وعن طريق البحر، إلا في حال تنفيذه من جانب السفينة ذاتها، دون إعادة شحن. وتنص المادة ٢ (٢)

على انطباق الاتفاقية في مثل هذه الحالة الا اذا كان قد أصدر "سند شحن بحري" أو كانت المسافة المقطوعة بحرا أكبر من المسافة المقطوعة بالطرق المائية الداخلية. ومن ثم، فيما أن هذين الشرطين يستوفيان عادة فلا تنطبق اتفاقية CMNI. وهي لا تتناول الحالة المتمثلة في وجود عقد للنقل عن طريق البحر وبالطرق المائية الداخلية مع اعادة شحن للبضاعة من السفينة الناقلة بحرا إلى السفينة الناقلة بالطرق المائية الداخلية، أو العكس. ويرى أن مثل هذا العقد ليس مشمولاً بتعريف "عقد النقل" الوارد في المادة ١ (١) من اتفاقية CMNI، حيث يشار إلى عقد يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضاعة بطرق مائية داخلية. وإذا صح هذا الرأي، فإن اتفاقية CMNI لا تنطبق الا على العلاقة بين الشخص الذي أبرم عقد النقل من الباب إلى الباب والناقل الذي نفذ النقل بالطرق المائية الداخلية.

ولذلك، يبدو أنه اذا كانت الأجزاء المنفردة لعملية النقل من الباب إلى الباب خاضعة للاتفاقية الدولية أو للقانون المنطبق على كل منها فإن انطباق الصك المقبل على النقل الشامل من الباب إلى الباب لن يثير أي نزاع.

٣- ومن ثم، تصبح المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك غير ضرورية وينبغي بالتالي مراجعة نص المشروع على ضوء انطباقه على مختلف وسائط النقل، من أجل استبانة الأحكام المنطبقة على جميع وسائط النقل والأحكام التي تنطبق على النقل البحري فحسب.

ويمكن الاستعاضة عن المادة ٦-٣-٣ بالأحكام التالية:

"٦-٣-٣-ألف- تكون دعوى الرجوع التي يرفعها الناقل ضد الناقل المنفذ، وكذلك أي دعوى ضد الناقل المنفذ يرفعها الشخص الذي يحق له أن يؤكد مطالبته فيما يتعلق بهلاك أو تلف في البضاعة أو تأخر في تسليمها، خاضعة للاتفاقية الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق على العقد المبرم بين الناقل والناقل المنفذ.

"٦-٣-٣-باء- في حال رفع دعوى ضد مستخدم الناقل أو الناقل المنفذ أو وكلائه، يحق لأولئك المستخدمين أو الوكلاء أن يتمتعوا بالدفع وتقييدات المسؤولية المتاحة للناقل في اطار هذا الصك اذا أثبتوا أنهم تصرفوا ضمن نطاق عقودهم أو أحكام استخدامهم أو وكالتهم.

"٦-٣-٣-جيم- في حال رفع دعوى ضد مستخدم الناقل المنفذ أو وكلائه، يحق لأولئك المستخدمين أن يتمتعوا بالدفع وتقييدات المسؤولية المتاحة للناقل المنفذ في اطار الاتفاقية الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق، اذا أثبتوا أنهم تصرفوا ضمن نطاق عقودهم أو أحكام استخدامهم أو وكالتهم."

ويمكن تعديل المادة ٦-٣-٤ - ليصبح نصها كما يلي:

"٦-٣-٤ - اذا كان المسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها أكثر من شخص واحد، فإن مسؤوليتهم تكون جماعية ومنفردة، ولكن لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية المجتمعة لأولئك الأشخاص الحد الاجمالي للمسؤولية بمقتضى هذا الصك أو الاتفاقية الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق، أيهما كان أعلى."

---