

Distr.: Limited
21 September 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الثامنة عشرة

فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦

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

العلاقة باتفاقيات أخرى

مذكّرة من الأمانة*

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٢	٢-١	أولا- مقدمة
٢	٧-٣	ثانيا- العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك الأخرى ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحرا..
٤	٥٣-٨	ثالثا- العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك ذات الصلة باتفاقيات النقل غير البحري
٦	١٩-١٤	ألف- النهج الشبكي الحدود تجاه مسؤولية الناقل في النقل من الباب إلى الباب
٨	٣١-٢٠	باء- نطاق النظام الشبكي في مشروع المادة ٢٧
١٣	٣٦-٣٢	جيم- معاملة هلال أو تلف البضاعة غير المحدد الموقع
١٥	٤١-٣٧	دال- أمثلة أخرى عن احتمال الخروج عن النظم الإلزامية لاتفاقيات النقل غير البحري..
١٦	٥٣-٤٢	هاء- العلاقة بين مشروع المادة ٨٩ ومشروع المادة ٩٠
٢٠	٥٥-٥٤	رابعا- العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك القانونية الدولية الأخرى

* يُعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى عبء عمل الأمانة الثقيل فيما يتصل بإعداد وثائق هذه الدورة.



أولاً - مقدمة

١ - في إطار التحضير للدورة الثامنة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، ويهدف تيسير نظر الفريق العامل في الفصل ٢١ الذي يحتوي على الأحكام الختامية لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]، أعدت الأمانة مذكرة بشأن العلاقة بين مشروع الاتفاقية وغيره من الصكوك القانونية الدولية، آخذة في الحسبان كذلك مختلف الآراء والتعليقات المعرب عنها بشأن هذا الموضوع، ولا سيما نطاق انطباق مشروع الاتفاقية على نهج النقل من الباب إلى الباب. وتقدّم هذه المذكرة معلومات عن العلاقة بين مشروع الاتفاقية وغيره من الصكوك ذات الصلة بنقل البضائع بحرا؛ وعن العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك المتصلة بالنقل الدولي غير البحري للبضائع؛ وعن العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك القانونية الدولية التي لا صلة لها بنقل البضائع.

٢ - وربما يود الفريق العامل أن يلاحظ أن المسائل المتعلقة بالنقل من الباب إلى الباب، وإمكانية تنازع مشروع الاتفاقية مع الصكوك الدولية الأخرى التي تحكم النقل بوسائط غير النقل البحري قد سبق ونوقشت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في تلك الوثيقة بالاقتران مع هذه المذكرة، ولكن عليه أن يضع نصب عينيه أن التحليل الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29 قد أجري في الوقت الذي لم يكن مشروع الاتفاقية قد حصر صراحة الدعاوى المباشرة المقامة بمقتضى مشروع الاتفاقية في الدعاوى المقامة بين الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري الشامل، الأمر الذي قيّد بحد ذاته النطاق المتعلق بالنزاعات المحتملة مع اتفاقيات أخرى، بالمقارنة مع الحالة المعروضة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29.

ثانياً - العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك الأخرى ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحرا

٣ - يغطي مشروع الاتفاقية جميع جوانب موضوع الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤ ("قواعد لاهاي")،^(١) وموضوع البروتوكول المعدّل للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، الموقع عليه في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، بصيغته المعدّلة لعام ١٩٦٨ (يشار إليه عادة بالاقتران مع الصك السابق باسم "قواعد لاهاي-فيشي")،^(٢) واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ ("قواعد هامبورغ").^(٣)

٤ - لما كان موضوع مشروع الاتفاقية يتطابق مع موضوع المعاهدات القائمة ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بحراً، فإن نفاذ مشروع الاتفاقية فيما بين أطراف مشروع الاتفاقية لا يتوافق مع نفاذ المعاهدات الأخرى فيما بين الأطراف نفسها. ولذلك فإن من المستصوب أن يُدرج في الأحكام الختامية لمشروع الاتفاقية حكم يلزم الدولة التي تنوي أن تصبح طرفاً في مشروع الاتفاقية بالانسحاب من بعض المعاهدات المسماة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بحراً والتي قد تكون طرفاً فيها. وبناء على ذلك، فإن المادة ١٠٢ من مشروع الاتفاقية تقتضي من الدولة التي تود أن تصبح طرفاً في مشروع الاتفاقية أن تنسحب من قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسبي أو قواعد هامبورغ. وقد استُوحى نص المادة من الفقرتين ٣ و ٦ من المادة ٩٩ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ("اتفاقية الأمم المتحدة للبيع")^(٤) ومن المادة ٣١ من قواعد هامبورغ.

٥ - ويتميز النهج المعتمد في مشروع المادة ١٠٢ بتقديم أقصى يقين بشأن القانون المنطبق، إذ لا يعود للمعاهدة بعد الانسحاب منها أي قوة قانونية في الدولة المنسحبة. بيد أنه ذُكر أن هذا النهج قد ينطوي على عيب مُحتمل، بما أن الانسحاب من قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسبي أو قواعد هامبورغ يمكن أن يحرم الناقلين والشاحنين في الدولة المنسحبة من مزايا نظام قانوني موحد مع عدد من الشركاء المتعاقدين في الدول التي لم تُصبح بعد أطرافاً في مشروع الاتفاقية ولكنها أطراف في صك آخر يتصل بالنقل الدولي للبضائع بحراً.

٦ - وفي ذلك الصدد، استرعت الأمانة انتباه الفريق العامل إلى النهج البديل المعتمد في المادة ٥٥ من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، لعام ١٩٩٩ ("اتفاقية مونتريال")^(٥) (انظر الحاشية ٣٠٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56). فالنهج المتبع في المادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال، والذي يستند إلى المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات،^(٦) لا يقتضي انسحاباً رسمياً من الاتفاقيات القائمة، وإنما يقتضي بأن تكون الغلبة لاتفاقية مونتريال فيما بين الدول الأطراف التي هي أطراف أيضاً في اتفاقية أخرى بشأن الموضوع ذاته. وفي إطار هذا النهج، تُطبق الدولة التي تصبح طرفاً في مشروع الاتفاقية النظام الجديد فيما يتعلق بالنقل القادم من الدول التي أصبحت بالفعل طرفاً في مشروع الاتفاقية أو بالنقل المتجه إليها، وذلك وفقاً لمشروع المادة ٨. ولكن الدولة نفسها تطبق النظام السابق فيما يتعلق بعقود النقل التي تنطبق عليها الاتفاقيات السابقة، بمقتضى بنودها، إذا كانت العوامل التي تحدد انطباقها ذات صلة بدول أخرى كانت لا تزال أطرافاً في الاتفاقيات السابقة. وسوف يحل النظام الجديد تدريجياً محل النظم القديمة متى أصبحت الدول المختلفة أطرافاً في مشروع الاتفاقية.

٧- ولكن تجدر الإشارة أيضا إلى أنه، نتيجة لهذا النهج، قد ينشأ في الدولة الطرف في مشروع الاتفاقية نظام قانوني موحد مزدوج ينطبق على الصكوك الجديدة والقديمة. وقد يؤدي النهج المتبع في اتفاقية مونتريال أيضا إلى بعض الصعوبات في البلدان التي تنص، وفقا لقوانينها الدستورية، على التطبيق المباشر للمعاهدات والاتفاقيات الدولية بعد التصديق عليها وتعميمها داخليا. وفي تلك البلدان، قد تصبح المعاهدة الأخيرة بصورة تلقائية جزءا من النظام القانوني الداخلي مستبعدة للنظام السابق.

ثالثا- العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك ذات الصلة باتفاقيات النقل غير البحري

٨- ناقش الفريق العامل بإسهاب العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك الأخرى ذات الصلة بالنقل الدولي للبضائع بوسائط نقل غير البحر، وأولى اهتماما خاصا لنطاق الانطباق المعترف لمشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب (انظر الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510، والفقرات ٢١٩-٢٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526، والفقرات ٢٠-٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544).

٩- وفي دورته التاسعة (نيويورك، ١٦-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢)، نظر الفريق العامل في استصواب وجدوى نطاق انطباق نهج النقل من الباب إلى الباب في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510). وذكر بأن إدراج عمليات النقل من الباب إلى الباب من شأنه أن يلي على نحو أفضل احتياجات الأوساط التجارية لأن معظم عقود النقل بحرا، لا سيما النقل بالحاويات بحرا على خطوط منتظمة، تحتوي على مرحلة نقل غير بحري (انظر الفقرة ٣٠ من الوثيقة A/CN.9/510). بيد أنه أضيف أن اعتماد نهج النقل من الباب إلى الباب ينبغي أن لا يجعل مشروع الاتفاقية يستبعد اتفاقيات النقل غير البحري الإلزامية التطبيق، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لعام ١٩٥٦^(٧) والاتفاقية الدولية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية لعام ١٩٨٠^(٨)، والتنقيحات اللاحقة لها (الفقرة ٣٠ من الوثيقة A/CN.9/510). وذكر كذلك أنه رغم أن من المستصوب أن يسوّي مشروع الاتفاقية النزاعات الناشئة مع اتفاقيات النقل غير البحري ذات التطبيق الإلزامي، في الوقت ذاته، فإنه ينبغي ألا يصبح مشروع الاتفاقية صكا كاملا بشأن النقل المتعدد الوسائط (انظر الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/510).

١٠ - وبعد تبادل مكثف للآراء، رأى الفريق العامل أنه في ضوء احتياجات التجارة العالمية ومقتضيات النقل الدولي الحديث بالحاويات، سيكون من المفيد له أن يواصل مناقشاته بشأن مشروع الاتفاقية بناء على الافتراض العملي المؤقت بأنه سيغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب، وطلب من اللجنة الموافقة على ذلك النهج (انظر الفقرة ٣٠ من الوثيقة A/CN.9/510).

١١ - واستجابة لذلك الطلب، وافقت اللجنة في دورتها الخامسة والثلاثين (نيويورك، ١٧-٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢) على الافتراض العملي بأن مشروع الصك ينبغي أن يغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بمواصلة النظر في نطاق انطباق مشروع الصك بعد أن يكون الفريق العامل قد نظر في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك وتوصل إلى فهم أتم لكيفية سريانها في سياق النقل من الباب إلى الباب.^(٩)

١٢ - والسبب الأساسي لهذا القرار هو ما يكتسبه نطاق انطباق النقل من الباب إلى الباب من أهمية خاصة، لأن أي صك جديد يُراد استخدامه عالمياً يجب أن يأخذ في الحسبان احتياجات التجارة في العالم ومقتضيات النقل البحري الدولي المعاصر للحاويات. وأُقر كذلك بأن النقل المعاصر للبضائع يشتمل في كثير من الأحيان على وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل التي تشمل واسطة النقل السابقة أو اللاحقة للنقل البحري. وفي واقع الأمر، أقرت معظم اتفاقيات النقل الداخلية الأحادية الواسطة القائمة بالفعل، بما فيها الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، بالحاجة إلى مخطط لمراعاة ذلك الواقع التجاري. وبالإضافة إلى المادة ٢ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، يمكن الإشارة في هذا الصدد إلى الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ١ والمادة ٣٨ من القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة بروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩؛ والمادة ٢ من اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لعام ٢٠٠٠^(١٠)؛ والفقرة ٥ من المادة ١٨ والمادة ٣١ من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام ١٩٢٩، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٥٥ وبالبروتوكول رقم ٤ الموقع في مونتريال في ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٧٥ (اتفاقية وارسو)^(١١)، والفقرة ٤ من المادة ١٨ والمادة ٣٨ من اتفاقية مونتريال.

١٣ - ولدى اختيار تغطية النقل من الباب إلى الباب كافتراض عملي، انطلق الفريق العامل من النهج المأخوذ من قواعد هامبورغ، التي تقتصر على النقل من الميناء إلى الميناء. ولكن الفريق العامل اتفق، في الوقت ذاته، على أن مشروع الاتفاقية ينبغي ألا يذهب أبعد من محاولة الاستعاضة عن جميع نظم النقل الأحادية الواسطة بنظام واحد متعدد الوسائط. ومن ثم فإن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية الموسّع لا يمس السياسة العامة المتعلقة بضمان تطبيق

الاتفاقيات القائمة التي تسري على عقود نقل البضائع الذي تم أساسا بواسطة نقل خلاف النقل بطريق البحر، كما هو وارد في الفقرة ٥ من المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ.

ألف - النهج الشبكي المحدود تجاه مسؤولية الناقل في النقل من الباب إلى الباب

١٤ - قام الفريق العامل، في دورته الحادية عشرة (نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣)، بمناقشة أفضل طريقة لتناول نقل البضائع من الباب إلى الباب (انظر الفقرات ٢١٩-٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526؛ وانظر أيضا الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29). وذكر أنه يمكن، من حيث المبدأ، تنظيم ذلك النقل في إطار "نظام موحد"، أو في إطار "نظام شبكي"، أو في إطار مزيج من الاثنين. وقُدِّمت توضيحات إضافية بيّنت أن القواعد ذاتها يمكن، في إطار نظام موحد، أن تنطبق على النقل، بصرف النظر عن مرحلة النقل أو واسطته عندما يحدث هلاك أو تلف أو تأخر. وأوضح أيضا أنه، في إطار النظام الشبكي، يمكن أن تنطبق قواعد مختلفة على النقل الأحادي الواسطة رهنا بمختلف مراحل النقل أو وسائطه عندما يحدث هلاك أو تلف أو تأخر، في حين تنطبق مجموعة القواعد الموحدة في حالة الهلاك أو التلف اللذين لم يُحدد موقعهما.

١٥ - وذكر أن اعتماد نظام شبكي من شأنه أن يلي على نحو أفضل احتياجات الصناعة، نظرا لأهمية المراحل غير البحرية في النقل من الباب إلى الباب، لاسيما فيما يتعلق بالنقل بالحاويات، كما يشهد على ذلك كون صناعة النقل البحري واستحدثت بالفعل صيغا تعاقدية من النظم الشبكية المحدودة، باعتمادها على نطاق واسع قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٩٢،⁽¹²⁾ واعتماد سند شحن النقل المختلط لعام ١٩٩٥⁽¹³⁾ الذي اعتمدته مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (BIMCO COMBICONBILL) (انظر الفقرات ٢٣٢-٢٣٤ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٦ - وأبدي مع ذلك تأييد أيضا لاعتماد نظام مسؤولية موحد فيما يتعلق بنقل البضائع من الباب إلى الباب. ورئي أن نظام المسؤولية الموحد من شأنه أن يلي على أفضل نحو احتياجات النقل من الباب إلى الباب، وأنه في الواقع النهج المعتمد في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ ("اتفاقية النقل المتعدد الوسائط").⁽¹⁴⁾ وأضيف أن اعتماد نظام مسؤولية موحد قد يتماشى أيضا ورغبات التجارة في أن يُشمل النقل البحري في الاتجاه الذي يميل إلى توسيع نطاق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة بحيث يشمل النقل بوسائط أخرى تسبق واسطة النقل البحري أو تليها (انظر الفقرة ٢٢٣ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٧- ونظر الفريق العامل بإسهاب في مزايا وعيوب كل من نظام المسؤولية الشبكي ونظام المسؤولية الموحد فيما يتعلق بالتعامل مع النقل من الباب إلى الباب. وكان توافق الآراء الذي بدا في نهاية المطاف في الدورة الثانية عشرة للفريق العامل (فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣) يميل إلى الإبقاء على نظام شبكي محدود كما هو وارد في مشروع المادة ٢٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 (وترد سابقا تحت مشروع المادة ٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32؛ وهي أصلا مشروع المادة ٤-٢-١ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21) (انظر الفقرات ٢٠-٢٧ من الوثيقة A/CN.9/544). وتنص المادة ٢٧ على أنه عندما تنشأ مطالبة هلاك أو تلف أو تأخر يحدث أثناء النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، تكون لأحكام الاتفاقية الدولية التي تنص على مسؤولية الناقل أو على حدود مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى الغلبة على أحكام مشروع الاتفاقية بقدر ما تكون تلك الاتفاقية الأخرى سارية المفعول وتكون أحكام المسؤولية المنصوص عليها فيها أحكاما إلزامية.

١٨- ويُعدّ النظام الشبكي في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ نظاما محدودا لسببين. أولهما أن النظام الشبكي يقتصر على موضوع مسؤولية الناقل. وفي جميع المجالات الأخرى الواردة في مشروع الاتفاقية غير مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لرفع الدعوى، تُطبق أحكام مشروع الاتفاقية بصرف النظر عن أي أحكام مختلفة قد توجد في اتفاقيات أخرى سارية المفعول (انظر الفقرة ٧٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29، وانظر أيضا الفقرات ٧٣-١٠٥ للاطلاع على تحليل لإمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة بشأن مسائل خارجة عن مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لرفع الدعوى). وثانيهما، أن النظام الشبكي المحدود لا يُطبق إلى في الحالات التي يؤدي فيها التفسير الموسع لتغطية أي اتفاقية نقل أحادية الوسطة إلى نشوء نزاع بين أحكام المسؤولية التي ينص عليها مشروع الاتفاقية وأحكام المسؤولية التي تنص عليها اتفاقية النقل الأحادي الوسطة ذات الصلة.

١٩- وبناء على ذلك، فإن فحوى ذلك النظام الشبكي المحدود هو أنه في حال انطبقت الاتفاقيتان معا على عقد نقل معيّن وحدث تلف للبضائع أثناء مرحلة نقل غير مرحلة النقل البحري، فإن الأحكام ذات الصلة المنطبقة إلزاميا على تحديد مسؤولية الناقل الداخلي "تنطبق مباشرة على العلاقة التعاقدية بين الناقل من جهة والشاحن والمرسل إليه من جهة أخرى" (الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29). وهكذا، وفيما يخص تلك العلاقة، تنطبق أحكام مشروع الصك بالاقتران مع الأحكام المنطبقة إلزاميا على النقل الداخلي؛ ولكن فيما يخص العلاقة بين الناقل والناقل الداخلي المتعاقد من الباطن، تكون الأحكام المطبقة على

النقل الداخلي وحدها هي ذات الصلة (تستكمل حسب الاقتضاء بأي قانون وطني منطبق) (الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29).

باء- نطاق النظام الشبكي في مشروع المادة ٢٧

٢٠- أثار النظام الشبكي المحدود المتوخى في مشروع المادة ٢٧ بعض الانتقادات من طرف منظمات أخرى وعلماء آخرين. وفي رسالة موجهة إلى الأمانة، أعرب الاتحاد الدولي للنقل الطرقي عن رأي مؤداه أنه، باعتماد نظام شبكي محدود، سيكون مشروع الاتفاقية في نزاع مع اتفاقات دولية أخرى وسيستهك قانون المعاهدات العام.⁽¹⁵⁾ ويسوق الاتحاد الدولي للنقل الطرقي حججا منها أن مشروع المادة ٢٧ سيتعارض مع الفقرة ٥ من المادة ١ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع التي تحظر إدخال تعديلات على الاتفاقية المذكورة غير تلك المسموح بها فيها، وكذلك مع الفقرة ١ من المادة ٤١ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات التي تحظر تعديل أي معاهدة متعددة الأطراف بين بعض أطرافها فقط، إلا في ظروف معينة. وكان قد أبدى اعتراض مماثل على النظام الشبكي في دورة الفريق العامل الحادية عشرة، عندما قيل إن الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ الحالية "لا تحلّ مسألة تنازع الاتفاقيات، لأنها تنطوي على تفضيل لأحكام محددة فحسب من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة المطبقة" (انظر الفقرة ٢٤٦ من الوثيقة A/CN.9/526).

٢١- وثمة انتقاد آخر يتعلق بالتطبيق العملي للنظام الشبكي المحدود. فقد سيقّت حجة مفادها أن مشروع المادة ٢٧ يمكن أن يكون له مفعول غير مستصوب يتمثل في الخروج عن المعاهدات الداخلية التي يمكن أن تكون قواعدها أنسب لتنظيم النقل غير البحري للبضائع من القواعد الواردة في مشروع الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، وطالما أن مشروع المادة ٢٧ لا يختلف عن قوانين إلزامية أخرى إلا فيما يتعلق "بمسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لرفع الدعوى"، فقد ذكر أن القواعد المطبقة ستحتوي على "مزيج من بعض أحكام نظام النقل الأحادي الواسطة المنطبق، حسبما تفسره المحكمة أو هيئة التحكيم ذات الصلة، ومن الجزء المتبقي من [مشروع الاتفاقية]"⁽¹⁶⁾ وقيل إن ذلك يؤدي إلى "تشكيكة غامضة من النظم المختلفة غير المصممة لكي يكمل أحدها الآخر"، ومن ثم يثير عناصر من عدم اليقين بشأن القانون المنطبق على عقد النقل.⁽¹⁷⁾ وقيل كذلك إن التمييز الواضح بين القواعد التي "تنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو حدود مسؤوليته أو الوقت المتاح لرفع الدعوى" والقواعد الإلزامية الأخرى في اتفاقية دولية أو في القانون المحلي الذي يحكم نقل البضائع بواسطة نقل محددة ليس دائما أمرا ممكنا. ونظرا لأوجه التباين القائمة بالفعل في تفسير بعض

اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة القائمة، قيل إن للأحكام المتعلقة بالولاية القضائية في اتفاقيات أخرى، على سبيل المثال، تأثير عملي كبير في موقف المطالب، مما يؤثر بالتالي على مسؤولية الناقل.⁽¹⁸⁾

٢٢- ولدى النظر في المستوى الأول من النقد، سوف تترك هذه المذكرة جانبا السؤال المنهجي المتعلق بما إذا كان يمكن، وإلى أي حد، أن يُعتبر حكم لاحق في معاهدة تتناول موضوعا لا تتناوله صراحة معاهدة سابقة معنية بعلاقة قانونية مختلفة على أنه تعديل للمعاهدة السابقة. بمقتضى القانون الدولي العام. وطالما أن مشروع الاتفاقية يتناول نوعا من العقود يختلف عن نوع العقود التي تحكم مثلا الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، فينبغي النظر إلى الفقرة ١ من المادة ٢٧ على أنها حكم ينسّق تطبيق نظام المسؤولية المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية مقابل نظام المسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقيات الأخرى، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، وليس كتعديل لقواعد المسؤولية المنصوص عليها في أي اتفاقية أخرى.

٢٣- ويكون نطاق انطباق مشروع الاتفاقية ونطاق انطباق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة الأخرى حصريين بصورة متبادلة عادة (انظر الفقرات ٥٤-٧١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29). وبناء على ذلك، يُتوقع ألا تنطبق الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ إلا على الحالات التي ينبغي أن تُفسّر فيها بعض تلك الاتفاقيات الأخرى، "وفقا لشروطها"، على أنها تغطي عقد نقل ينطوي على جزء من النقل بواسطة غير الواسطة التي تحكمها الاتفاقية المعنية في الأساس. وباستثناء الحالات التي يمكن أن يؤدي فيها مثل ذلك التفسير الموسع لنطاق أي اتفاقية نقل أحادي الواسطة إلى انطباق تلك الاتفاقية على النقل من الباب إلى الباب الذي ينطوي على مرحلة بحرية ينطبق عليها أيضا مشروع الاتفاقية، وفقا لمشروع المادة ٨، فلا يُنتظر أن يكون ثمة تنازع بين مشروع الاتفاقية واتفاقيات النقل الأحادي الواسطة القائمة.

٢٤- وعلاوة على ذلك، ينبغي قراءة المادة ٢٧ بالاقتران بأحكام أخرى تُرسي نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. ووفقا للفقرة ١ من مشروع المادة ١٩، يكون الناقل مسؤولا تجاه الشاحن والمرسل إليه عن أفعال وإغفالات أي أطراف منفذة وأشخاص آخرين يتعهدون بأداء أي من التزامات الناقل. بمقتضى عقد النقل، وفقا لقواعد المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية. ولكن الفريق العامل اتفق أثناء مداولاته على الاقتراح القاضي بأن تكون الأطراف المنفذة البحرية وحدها (أي الأطراف التي تكون مشمولة عادة بصك النقل من الميناء إلى الميناء) هي المشمولة بمشروع الصك، وبأن تكون الأطراف المنفذة غير البحرية

مستبعدة من نظام المسؤولية في مشروع الاتفاقية، رغم أن الناقل يبقى مسؤولاً تجاه الشاحن والمرسل إليه عن أفعال تلك الأطراف (انظر الفقرة ٢٣ من الوثيقة A/CN.9/544).

٢٥- وبناء على ذلك، لا يمكن أن ينشأ نزاع بين الاتفاقيات بمقتضى مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بقيام الناقل من الباب إلى الباب برفع دعوى رجوع على الناقل المنفذ غير البحري (أي الناقل ضد الناقل الداخلي المتعاقد من الباطن) تظل خاضعة لقانون واجب التطبيق آخر خارج عن نطاق مشروع الاتفاقية. وتمثل هذه الحالة وحدها ضماناً هاماً يحد من النطاق المحتمل المتعلق بالنزاع بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الدولية الأخرى أو القانون الداخلي التي تنطبق إلزامياً على مسؤولية الناقل في وسائط النقل الأخرى. وقد اتفق الفريق العامل على جعل هذه النقطة جلية وتعديل نطاق انطباق مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢٠-٢٧ من الوثيقة A/CN.9/544). وأدرج بناء على ذلك مفهوم "الطرف المنفذ البحري" في مشروع الاتفاقية لحصر الدعاوى المباشرة بمقتضى مشروع الاتفاقية في الدعاوى التي ترفع بين الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري والدعاوى التي تُرفع ضد الطرف المنفذ البحري (انظر الفقرات ٢٨-٤٢ من الوثيقة A/CN.9/544).

٢٦- وفيما يتعلق بالانتقاد الموجه إلى التطبيق العملي للنظام الشبكي المحدود المتوخى في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، تجدر الإشارة إلى أن النهج المتبع في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ ليس بحديث العهد. والواقع أن سند شحن النقل المختلط ("COMBICONBILL") الذي وضعه مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي ينص في أحد أجزائه ذات الصلة على ما يلي:

"٩- المسؤولية الأساسية

"(١) يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة بين الوقت الذي يتسلم فيه عهدها والوقت الذي يسلمها فيه [...]".

"١١- الأحكام الخاصة المتعلقة بالمسؤولية والتعويض.

"(١) بصرف النظر عن أي شيء جرى النص عليه في البندين ٩ و ١٠ من سند الشحن هذا، فإنه إذا كان في الإمكان إثبات مكان حدوث الهلاك أو التلف، يكون للناقل وللتاجر، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، الحق في أن يطلب أن تتقرر تلك المسؤولية بمقتضى الأحكام الواردة في أي اتفاقية دولية أو قانون وطني، وهي الأحكام التي:

"(أ) لا يمكن الخروج عنها عن طريق عقد خاص بشكل يلحق الضرر بالمطالب، و
 "(ب) يكون لا بد من تطبيقها إذا كان التاجر قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع
 الناقل فيما يتعلق بمرحلة النقل المعينة التي حدث فيها الهلاك أو التلف وتلقى، كدليل
 على ذلك، أي مستند معين يجب أن يصدر إذا كان يجب تطبيق تلك الاتفاقية
 الدولية أو ذلك القانون الوطني.

"(٢) طالما لا يوجد قانون إلزامي يطبق على النقل البحري استنادا إلى أحكام
 البند الفرعي ١١ (١)، فإن مسؤولية الناقل فيما يتعلق بأي نقل بحري تتقرر بمقتضى
 [...] قواعد لاهاي-فيسي. وتحدد قواعد لاهاي-فيسي أيضا مسؤولية الناقل فيما
 يتعلق بالنقل بالطرق المائية الداخلية كما لو أن ذلك النقل كان نقلا عن طريق البحر
 [...]".

٢٧- وعلى عكس الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، فإن سند شحن النقل المختلط
 ("COMBICONBILL") لا يحدد أي أحكام إلزامية من "الاتفاقية الدولية ذات الصلة أو
 القانون الوطني ذي الصلة" يجب أن تنطبق بدلا من قواعد لاهاي-فيسي. ولكن العبارة
 "يكون للناقل وللتاجر، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، الحق في أن يطلب أن تتقرر تلك
 المسؤولية بمقتضى الأحكام الواردة في أي اتفاقية دولية أو قانون وطني" تجعل من الواضح أن
 "النظام الشبكي"، المتوخى في سند شحن النقل المختلط يقتصر على الأحكام ذات الصلة
 مباشرة بتحديد مسؤولية الناقل. وبناء على ذلك، ورغم أن صيغة الفقرة ١ من مشروع
 المادة ٢٧ تختلف عن الأحكام ذات الصلة من سند شحن النقل المختلط، فإن التطبيق العملي
 للنظام الشبكي المحدود، كما هو متوخى في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، يتماشى ومعايير
 الصناعة ذاك.

٢٨- ولما كانت الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ تعتمد نظاما شبكيا محدودا فيما يتعلق
 بمسؤولية الناقل فهي لا تنشئ نزاعا مع نظام المسؤولية في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة
 القائمة أو المقبلة. وعلى العكس من ذلك، يمكن القول إن مثل هذا النظام يقدم، في سياق
 نوع النقل الذي يشمل مشروع الاتفاقية، حلا لنزاع يحتل أن ينشأ في غياب مثل ذلك
 الحكم، بما أن القاضي أو المحكم لن يجد على أي نحو آخر ما يشير إلى أي القواعد الواجب
 تطبيقها لتحديد مسؤولية الناقل في حالة الهلاك أو التلف اللذين حدد موقعهما. ويجعل الخيار
 الوارد في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ أحكام الاتفاقيات الأخرى التي تنص على
 مسؤولية الناقل أو على حدود مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى التي تطبق

إلزامياً، أحكاماً سارية المفعول تماماً. والإشارة إلى أحكام "تنص بصورة محددة على مسؤولية الناقل أو على حدود مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى" هي أحكام لازمة منطقياً لسياق الحكم الذي يُعنى بتقرير مسؤولية الناقل. وينبغي للأحكام التي لا تؤثر، في الحالات الثابتة، في تقرير مسؤولية الناقل ألا تستبعد الأحكام ذات الصلة من مشروع الاتفاقية. وقد يبدو الحكم، بصيغته الحالية، واسع النطاق بما فيه الكفاية بحيث يترك للمحاكم أو المحكمين، بحسب تقديرهم الحضيف، أن يقرروا أي حكم إلزامي في الاتفاقيات الأخرى "ينص بصورة محددة" على مسؤولية الناقل أو حدود مسؤوليته أو الوقت المتاح لرفع الدعوى، وما إذا كان ينبغي أن تكون لذلك الحكم الغلبة على مشروع الاتفاقية.

٢٩- ولكن إذا اعتبر الفريق العامل أنه ما زال من المستصوب، لتجنب أي شك، أن يزيد من التوضيح في هذا الصدد، فربما يود أن يعتبر أن من المستصوب أن يوضح بتعابير لا لبس فيها أحد العناصر الأساسية من الحل الوسط الذي توصل إليه الفريق العامل في دورته الثانية عشرة، والذي يقضي بأنه عندما تكون الأحكام الوارد في مشروع الاتفاقية "متصلة بالتزامات ومسؤولية الأطراف المنفذة ينبغي أن تتعلق الإشارة بالأطراف المنفذة البحرية لا غير" وأنه ينبغي تنقيح مشروع الاتفاقية "بغية خلق سبب مباشر لرفع الدعوى ضد الأطراف المنفذة وحدها" (انظر الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/544). وفي هذا الصدد، ربما يود الفريق العامل أن ينظر في أن يُدرج في موضع مناسب حكماً على غرار ما يلي:

"هذه الاتفاقية لا تخلق سبباً مباشراً لكي يرفع الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر دعوى ضد [أي شخص غير الناقل أو الطرف المنفذ البحري] [طرف منفذ غير بحري]."

٣٠- وذكر أن إضافة حكم يجعل صراحة الدعاوى المباشرة المرفوعة بمقتضى مشروع الاتفاقية مقتصرة على الدعاوى المرفوعة بين الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري وعلى الدعاوى المرفوعة ضد الطرف المنفذ البحري (ومن ثم الاحتفاظ بتطبيق بأي قانون إلزامي آخر، إن كان موجوداً، على العلاقات بين الناقل والأطراف المنفذة غير البحرية)، يمكن أن يبدد أوجه القلق المتبقية إزاء النزاعات المحتملة مع الاتفاقيات الأخرى التي تم تحديدها سابقاً (انظر الفقرات ٧٢-١١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29).

٣١- وبصرف النظر عن الاعتبارات المذكورة أعلاه، وإذا لم يقتنع الفريق العامل بأن ذلك سيكون كافياً لتفادي النزاعات مع نظام المسؤولية في الاتفاقيات الأخرى، فبإمكانه النظر في خيارين بديلين. أولهما توسيع نطاق الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ بحيث يشمل مسائل

أخرى تتجاوز المسائل المشار إليها فيه، مثل التزامات الشاحن، على النحو المقترح سابقا (انظر مثلا الفقرة ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29). ويتمثل البديل الآخر المتاح في أن يستعيز الفريق العامل النظام الشبكي المحدود الذي ينص عليه مشروع المادة ٢٧ بنظام شبكي "لا محدود"، مما يتيح تطبيق جميع الأحكام الإلزامية ذات الصلة في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة حيث يمكن لتلك الاتفاقيات أن تنطبق. ولكن مثل هذا البديل قد يستدعي تنقيح اتجاه السياسة الذي سلكه الفريق العامل من قبل تأييدا للنظام الشبكي المحدود الذي يرى الفريق العامل، أنه يعزّز اتساقا أكبر مما يمكن لنظام شبكي لا محدود أن يقوم به (انظر الفقرات ٢٣ و ٢٤ و ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/544).

جيم - معاملة هلاك أو تلف البضاعة غير المحدّد الموقع

٣٢- يكمل مشروع الاتفاقية النظام الشبكي المحدود المتعلق بالهلاك المحدّد الموقع النظام الموحد المتعلق بالحالة التي يحدث فيها الهلاك أو التلف غير المحدّد الموقع. وتشير الفقرة ٢ من المادة ٢٧ في واقع الأمر إلى الفقرة ٢ من المادة ٦٤، التي تنص على أنه إذا تعذّر تحديد موقع الهلاك أو التلف، ينبغي أن يطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه مختلف الصكوك الدولية التي يمكن أن تحكم مختلف مراحل النقل.

٣٣- وقد أدرجت الفقرة ٢ من المادة ٦٤ استجابة لطلب قُدّم في الدورة الحادية عشرة للفريق العامل. وأعرب آنذاك عن رأي مؤداه أن حدود المسؤولية الواردة في قواعد لاهاي-فيسبي منخفضة انخفاضاً فائقاً إلى درجة لا تصلح معها لأن تكون مقبولة كقاعدة تقصير في حالة تلف البضاعة غير المحدّد الموقع، وأنه ينبغي تطبيق حدود مسؤولية أعلى في حالة تلف البضاعة غير المحدّد الموقع. واقترح أيضاً بأنه ينبغي تعديل مشروع الصك بحيث يجسّد السياسة العامة القائلة بأنه في حال كون الناقل راغباً في اجتناب حد أعلى من المسؤولية، فإنه ينبغي له أن يتحمل عبء إثبات تلك المرحلة من النقل التي حدث فيها التلف (انظر الفقرة ٢٦٤ من الوثيقة A/CN.9/526). وناقش الفريق العامل الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٤ في دورته الثانية عشرة، عندما تقرّر الاحتفاظ بالحكم بين معقوفتين، إلى حين اتخاذ الفريق العامل قراراً بشأن حدود المسؤولية الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ (انظر الفقرات ٤٣-٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544).

٣٤- وفي الوقت الذي اقترحت فيه الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٤، طُرح سؤال حول سبب تطبيق مشروع الصك كقاعدة تقصير في حالة تلف البضاعة غير المحدّد الموقع. وردا على هذا السؤال، جرى التأكيد على الرأي القائل بأن الاعتبار الرئيسي المتعلق بتلك المسألة

ينبغي أن يكون ضمان الموثوقية واليقين فيما يتصل بنظام المسؤولية المطبق على التلف غير المحدد الموقع (انظر الفقرة ٢٦٢ من الوثيقة A/CN.9/526). وينبع هذا الاستنتاج منطقياً من صيغة مشروع المادة ٢٧ في حد ذاتها، التي اعتبرت كاستثناء يخرج عن النظام الإجمالي لمشروع الاتفاقية. ومن غير المفهوم ضمناً في نظام المسؤولية الذي يرسيه مشروع الاتفاقية أن نظام مشروع الاتفاقية سيطبق في الحالات التي لا يمكن فيها إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها حدث "قبل وقت تحميلها على السفينة" أو "بعد تفريغها من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه" (أي ما إذا كان التلف "محدد الموقع").

٣٥- ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أنه، في إطار نظام موحد يتعلق بالتلف غير المحدد الموقع، يمكن أن ينشأ، نظرياً، نزاع مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة ذات التطبيق الإلزامي وذلك في الحالات التي (أ) تفسر فيها أي اتفاقية كذلك على أنها تشمل عقداً يتضمن النقل بوسائط غير الواسطة التي تحكمها تلك الاتفاقية في الأساس؛ و(ب) يحاج فيها المرء على أن أحكام المسؤولية لمثل تلك الاتفاقية يمكن أن تنطبق حتى وإن لم يثبت أن التلف حدث أثناء النقل بالواسطة التي تحكمها الاتفاقية المعنية على وجه التحديد (أي في حالة التلف غير المحدد الموقع). وإذا كانت قواعد المسؤولية في مشروع الاتفاقية تختلف عن قواعد المسؤولية في اتفاقية النقل الأحادي الواسطة المنازعة، قد تسفر أي دعوى ترفع عن نتائج مختلفة بحسب الاتفاقية التي رفعت الدعوى بمقتضاها. ولكن رئي أن من غير المرجح، من الناحية العملية، أن يحدث مثل هذا التنازع نظراً لأن مشروع الاتفاقية يمحصر بالفعل الدعاوى المباشرة بمقتضى مشروع الاتفاقية في الدعاوى بين الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري وفي الدعاوى ضد الطرف المنفذ البحري. وبما أن الشاحن أو المرسل إليه أو أي طرف آخر مهتم لا يمكنه الاطلاع على عقد النقل من الباطن بواسطة غير النقل البحري التي يمكن أن تشملها اتفاقيات أخرى، فلا يحق عادة للناقل أو المرسل إليه أو الطرف الآخر المهتم أن يرفع دعوى ضد الناقل المتعاقد من الباطن مباشرة بمقتضى مشروع الاتفاقية.

٣٦- ولعل الفريق العامل يرى، في كل الأحوال، أن من المستصوب أن تُنسّق بوضوح أكثر النظم القانونية التي تحكم التلف المحدد الموقع بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٢٧ والتلف غير المحدد الموقع بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٦٤، كما اقترح من قبل (انظر الفقرة ٢٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526). وقد يكون هذا التوضيح مفيداً حتى إن لم يتم الاحتفاظ بالفقرة ٢ من المادة ٦٤ في مشروع الاتفاقية، لأن ذلك سيوضح الطابع الاستثنائي للنظام الشبكي المحدود بمقتضى المادة ٢٧ ويوضح بتعابير لا لبس فيها أن مشروع الاتفاقية سيُدرج نظام مسؤولية موحد فيما يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب، الأمر الذي قال عنه معارضو النظام

الشبكي المحدود إنه أحد أهم الإسهامات التي يمكن لمشروع الاتفاقية أن تقدمها.⁽¹⁹⁾ ويمكن أن يرد حكم توضيحي بالصيغة التالية:

"باستثناء ما يُنص عليه خلافاً لذلك في [الفقرة ١ من المادة ٢٧ والفقرة ٢ من المادة ٦٤]، تخضع مسؤولية الناقل والطرف المنفذ البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها لأحكام هذه الاتفاقية فقط."

دال- أمثلة أخرى عن احتمال الخروج عن النظم الإلزامية لاتفاقيات النقل غير البحري

٣٧- إن الأثر المشترك للفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، مع النظام الموحد الضمني لمسؤولية الناقل فيما يتعلق بالتلف غير المحدد الموقع يتمثل، على الأقل فيما يخص تقرير مسؤولية الناقل، في أن القواعد المنطبقة هي قواعد واضحة عموماً: فإذا كان التلف محدد الموقع، تنطبق أحكام الاتفاقيات الأخرى الإلزامية التطبيق والتي تنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على حدود مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛ وإذا كان التلف غير محدد الموقع، فينطبق مشروع الاتفاقية. ومن الواضح أن المسألة المتعلقة بمعرفة مقدار ما يلزم الاحتفاظ به من الاتفاقية الأخرى لكي يحكم مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالتلف المحدد الموقع لا تزال بحاجة إلى أن يواصل الفريق العامل النظر فيها. ولكن من حيث المبدأ، توفر القواعد حلاً عملياً لتقرير مسؤولية الناقل. فإذا اقترنت المعالم العامة لهذا النظام بحصر الدعاوى، بمقتضى مشروع الاتفاقية، في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل والطرف المنفذ البحري فقط، فإن هذه المعالم يمكنها أن تتجنب النزاعات بين نظم المسؤولية. ومن المسلم به أن مشروع الاتفاقية يقدم لذلك، بالفعل، وسيلة عملية لتناول ما يُرجح أن يكون، من الناحية العملية، أهم مصدر من مصادر النزاعات الخاصة الناشئة عن عقد النقل. بمقتضى مشروع الاتفاقية (أي مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها أو تأخرها).

٣٨- بيد أن مشروع الاتفاقية، كما أشير إلى ذلك سابقاً (انظر الفقرة ١٨ أعلاه)، لا يقدم في الوقت الحالي نظاماً لتجنب النزاعات مع اتفاقيات أخرى فيما يتعلق بمسائل غير مسؤولية الناقل التي يمكن أن تحكمها تلك الاتفاقيات. وكانت المجالات التي يُحتمل أن تختلف فيها أحكام مشروع الاتفاقية عن الأحكام الواردة في الاتفاقيات الأخرى التي تحكم النقل بوسائط نقل أخرى قد حددت سابقاً وتتضمن جوانب بعض المسائل مثل التزامات الشاحن ومسؤوليته عن الضرر الذي تسببه البضائع؛ والتزامات الشاحن بتوفير المعلومات؛

ومستندات النقل؛ وحق السيطرة؛ وتسليم البضاعة؛ وإحالة الحقوق (انظر الفقرات ٧٢-١٠٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29).

٣٩- ومن المفترض أن ينخفض نطاق النزاع بالفعل بالطريقة التي يحدد فيها مشروع الاتفاقية نطاق انطباقه. وكما جاء في رد أمانة الأونسيترال على رسالة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (انظر الفقرة ٢٠ أعلاه)، فإن الغرض من مشروع الاتفاقية والاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هي نفس شروط نطاق انطباقهما بالذات التي يعتزم تطبيقها على مختلف عقود النقل:

"... يَحصر مشروع الاتفاقية بعناية انطباقه على عقد النقل البحري الرئيسي الذي يتعهد الناقل بمقتضاه بنقل البضاعة من مكان إلى آخر والذي يجب أن ينص على النقل الدولي البحري، بينما تنطبق الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع على العقود الدولية للنقل الطرقي، وكذلك على أي عقود من الباطن تتعلق بالنقل الدولي الطرقي التي يمكن أن تُبرم بمقتضى العقد البحري الرئيسي. ويُقصد بالتالي من انطباق هذين الصكين أن يستبعد أحدهما الآخر."

٤٠- ويمكن أن تنطبق هذه الاعتبارات، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على النقل بوسائط نقل أخرى، بيد أن هذا الاستنتاج، حسبما أشير إلى ذلك سابقاً (انظر الفقرتين ١١٥ و ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.29)، يفترض ضمناً أن نطاق انطباق الاتفاقيات التي تتناول نقل البضائع بوسائط نقل أخرى لن يفسر بطريقة تؤدي إلى جعل تلك الاتفاقيات تنطبق على نوع النقل المراد أن يشمل مشروع الاتفاقية.

٤١- ولا يستطيع مشروع الاتفاقية بطبيعة الحال أن يفرض الكيفية التي يجب أن يفسر بها نطاق انطباق الاتفاقيات الأخرى. وعلى الرغم من أن إمكانية وجود تداخل بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الأخرى مسألة غير مستبعدة كلياً، فمن المسلّم به أن احتمال وجود نزاع ثانوي خُفّض كثيراً بالفعل بفضل المفعول المشترك للأحكام المتعلقة بتنسيق نظم المسؤولية فيما يتعلق بالتلف المحدّد الموقع والتلف غير المحدّد الموقع وبفضل تعريف نطاق انطباق مشروع الاتفاقية (الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ١، بالاقتران مع مشروع المادة ٨).

هاء- العلاقة بين مشروع المادة ٨٩ ومشروع المادة ٩٠

٤٢- خلال الدورة الحادية عشرة للفريق العامل، طُلب إلى الأمانة إعداد حكم بشأن النزاع بين الاتفاقيات لاحتمال إدراجه في نص مشروع الاتفاقية إذا كان ضرورياً بالإضافة

إلى مشروع المادة ٢٧ لحل مسألة التنازع مع اتفاقيات النقل الأخرى (انظر الفقرة ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526). وقد قدّم هذا الطلب بعدما أعرب الفريق العامل عن قلقه من أن الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ الحالية قد لا يحل مسألة تنازع الاتفاقيات، لأنها تفضل فقط أحكاما محددة من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة المطبقة. وقيل آنذاك أيضا إن بعض الدول ستجد أن من المستحيل أن توقع على أكثر من اتفاقية واحدة للنقل المتعدد الوسائط، وإن مشروع الصك، إذا كان صكا للنقل المتعدد الوسائط، يمكن أن يحول التصديق عليه دون قيام بعض الدول بالتصديق على اتفاقيات نقل متعدد الوسائط أوسع نطاقا. وأعرب عن قلق آخر تمثل في أن الدول الأطراف في صكوك أخرى لها جوانب نقل متعدد الوسائط، مثل اتفاقية مونتريال والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، قد يتعين عليها أن تنسحب من تلك الاتفاقيات لصالح مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ٢٤٦ من الوثيقة A/CN.9/526). وبالإضافة إلى ذلك الطلب، أدرج مؤقتا مشروع المادة ٨٩، الذي يستند إلى الفقرة ٥ من المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ، في مشروع النص لكي ينص على أن مشروع الاتفاقية لا يستبعد انطباق صكوك دولية أخرى تكون نافذة بالفعل في تاريخ إبرام مشروع الاتفاقية وتنطبق إلزاميا على عقود نقل البضائع بواسطة نقل أخرى غير النقل بحرا.

٤٣- وفي الدورة نفسها، طُلب إلى الأمانة أيضا، فيما يتصل بمناقشة ما كان يعرف من قبل بمشروع المادة ١٦-١ (في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21) وما أصبح الآن مشروع المادة ٩١ (في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56)، أن توضح مسألة غلبة مشروع الاتفاقية على معاهدات النقل السابقة التي لا تتماشى مع مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/526). وبناء على ذلك، أدرج في مشروع الاتفاقية مشروع المادة ٩٠ الذي يشير إلى غلبة مشروع الاتفاقية على معاهدات أخرى يمكن أن تكون الأطراف في مشروع الاتفاقية أطرافا فيها أيضا. واتضح كذلك أنه، تماشيا مع الفقرة ٤ من المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، لا يحس الحكم بالدول التي لن تصبح أطرافا في مشروع الاتفاقية (انظر الحاشية ٢٣٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32).

٤٤- وعندما يُنظر إلى مشروعَي المادتين ٨٩ و ٩٠ خارج السياق الذي ينشأ منه، فإنهما يجسّدان، على ما يبدو، نهجين متناقضين في التعامل مع تنازع الاتفاقيات، بحيث يبدو أن التنفيذ المشترك لمشروعَي المادتين، بصيغتهما الحالية، أمر مستحيل.

٤٥- ويحافظ مشروع المادة ٨٩ على تطبيق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة الإلزامية التطبيق. ويمكن فهم هذا الحكم على أنه حكم يُكمّل اعتماد مشروع الاتفاقية (ولا سيما في الفقرة ١ من مشروع مادتها ٢٧) لنظام شبكي محدود بغية معالجة المسؤولية في النقل من

الباب إلى الباب. ويمكن في واقع الأمر قراءة مشروع المادة ٨٩ على أنه يعني أن الغلبة المحدودة، التي تمنحها الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ لأحكام المسؤولية الإلزامية في اتفاقيات النقل الأخرى فيما يتعلق بالعلاقات بين الناقل والشاحن أو المرسل إليه، لا تمس على أي نحو آخر تنفيذ أي اتفاقية نقل أخرى يمكن أن تنطبق إلزاميا على العلاقات بين الناقل والطرف المنفذ غير البحري. بيد أن مشروع المادة ٨٩ يمكن قراءته كذلك على أنه يتنازع مع الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، بإعطائه اتفاقيات النقل الأخرى الغلبة بصورة عامة على مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بمسائل غير المسؤولية (التي تشير إليها الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧ بالفعل)، حتى في العلاقات بين الناقل والشاحن أو المرسل إليه، وليس فقط في العلاقات بين الناقل والمتعاقد من الباطن اللذين تدخل أنشطتهما دائما في نطاق اتفاقية النقل الأخرى.

٤٦- ويشير مشروع المادة ٩٠ بدوره إلى غلبة مشروع الاتفاقية على جميع الاتفاقيات الأخرى التي لا تتماشى وأحكامها، بما في ذلك تلك التي تتعلق بالنقل غير البحري للبضائع. ويبدو أن الغرض من مشروع المادة ٩٠ هو تيسير الاعتماد العام لنظام موحد للتعامل مع المسؤولية في النقل من الباب إلى الباب. بيد أنه يمكن للصيغة الحالية لمشروع المادة ٩٠، إذا ما قرئت منفصلة، أن تُفسر أيضا على أنها شرط عام يتعلق بغلة مشروع الاتفاقية على جميع المعاهدات التي يمكن أن تتضمن أحكاما لا تتماشى مع مشروع الاتفاقية.

٤٧- وفي ضوء ما ورد أعلاه، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في المادتين ٨٩ و ٩٠ معا في ضوء الأحكام والخيارات السياسية التي تتصل بهما منطقيا.

٤٨- وهناك تشابه بين الحجج التي حُدت بإدراج مشروع المادة ٨٩ والحجج التي أيدت إدراج الفقرة ٥ من المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ خلال مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع (هامبورغ، ٦-١٣ آذار/مارس ١٩٧٨). وقد أضيفت الفقرة ٥ من المادة ٢٥ إلى قواعد هامبورغ بعد اعتماد التعريف النهائي للتعبير "عقد النقل البحري"، الوارد في الفقرة ٦ من المادة ١ من قواعد هامبورغ، التي تنص على أنه "لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر". وقيل آنذاك إن هذا المفهوم الموسّع قليلا "لعقد النقل" يجعل من الضروري إدراج حكم يحافظ على انطباق اتفاقيات أخرى يمكنها أن تشمل النقل بأكثر من واسطة لأن قواعد هامبورغ لا يمكنها أن تحل "المشكلة العامة المتمثلة في التنظيم الدولي للنقل الأحادي الواسطة"، لأنها تفتقر إلى "حكم يتعلق بالحالات التي يكون فيها المكان الذي حدث فيه التلف غير معروف" وكذلك "القواعد الموحدة لتنظيم بعض المسائل الإجرائية".⁽²⁰⁾ ويتضح، في واقع الأمر، أن معظم المؤيدين لإدراج الفقرة ٥ من المادة ٢٥ من

قواعد هامبورغ اهتموا بمسألة جعل النقل الذي يتم أساسا بوسائل أخرى غير النقل بحرا ينضوي تحت إطار اتفاقية لا تنطبق إلا على الجزء البحري من النقل المتعدد الوسائط.⁽²¹⁾

٤٩- ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ الاختلافات الفنية بين قواعد هامبورغ، حيث لا تغطي مسؤولية الناقل إلا الفترة "التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن، وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ"، وبين مشروع الاتفاقية، الذي يمكن أن يوسّع ليعطي النقل "من الباب إلى الباب". وعلاوة على ذلك، وعلى عكس قواعد هامبورغ، ينص مشروع الاتفاقية بصريح العبارة على النظام القانوني الذي ينبغي أن يحكم مسؤولية الناقل عن التلف المحدّد الموقع في إطار النقل المتعدد الوسائط، ويوسّع بشكل آخر نظامه الخاص بالمسؤولية ليشمل جميع الحالات التي لا يجري فيها تحديد موقع التلف. وفي سياق قواعد هامبورغ، تؤدي الفقرة ٥ من المادة ٢٥ إلى تبديد أوجه القلق التي يُحتمل أن تُترك المرحلة البرية من النقل المتعدد الوسائط بمقتضى أي عقد نقل خاضع لقواعد هامبورغ في فراغ قانوني. ولعل الفريق العامل يود أن يعتبر أن سياق مشروع الاتفاقية يختلف تماما عن قواعد هامبورغ، وأنه بناء على ذلك قد لا تكون هناك نفس الحاجة إلى حكم على غرار مشروع المادة ٨٩، على الأقل بالصيغة ذاتها الواردة في قواعد هامبورغ.

٥٠- وعلاوة على ذلك، إذا كان لا بد من أن يخلص الفريق العامل إلى أن الغرض المنشود من مشروع المادة ٨٩ هو استكمال النظام الشبكي المحدود في إطار الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧، فلعله يود أن يعتبر أنه قد لا تكون هناك حاجة إلى الحكم الذي اقترح قبل التعديلات التي أدخلت بشأن معاملة الأطراف المنفّذة (انظر الفقرتين ٢٤ و ٢٥ أعلاه). وفي واقع الأمر، فإن نظام المسؤولية بكامله الوارد في مشروع الاتفاقية يقتصر على الناقل والطرف المنفّذ البحري، ولا يهتم مشروع الاتفاقية بالنظام القانوني الذي يحكم أي عقود من الباطن يمكن أن يبرمها الناقل لأي نوع من أنواع النقل غير النقل البحري. ولعل الفريق العامل يود أن يعتبر أن من غير المناسب أن يخاطر مشروع الاتفاقية، التي تعرّف بوضوح نطاق انطباقها، بتقرير أي قانون ينبغي، عملا بأحكامها هي، أن يُطبّق على العلاقات بين الناقل والطرف المنفّذ غير البحري. وفي كل الأحوال، إذا كان الفريق العامل ما زال يرى أن مشروع المادة ٨٩ ضروري، فمن المستصوب، على ما يبدو، توضيح العلاقة بين مشروع المادة ٨٩ والفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧.

٥١- ومن جهة أخرى، إذا كان لا بد من أن يخلص الفريق العامل إلى أن الغرض المنشود من مشروع الفقرة ٨٩ هو منح أسبقية عامة لاتفاقيات نقل أخرى فيما يتعلق أيضا بمسائل أخرى غير المسؤولية (التي ترد قاعدة محددة بشأنها في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧)، فرمما

يود الفريق العامل يعتبر أن مشروع المادة ٨٩ لا يتفق والطابع المحدود للنظام الشبكي المنصوص عليه في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧.

٥٢- وبالمثل، وفيما يتعلق بمشروع المادة ٩٠، وإذا كان لا بد من أن يخلص الفريق العامل إلى أن الأساس المنطقي لهذا الحكم هو في الأصل تقديم حل تكميلي للنزاعات التي تنشأ بين نظم المسؤولية المتباينة في الاتفاقيات الدولية، فلعل الفريق العامل يود أن يعتبر أن هذا الحكم أيضاً غير ضروري، وأنه يتعارض في كل الأحوال مع مشروع المادة ٨٩، إذا ما احتفظ بذلك الحكم. وكان مشروع المادة ٩٠ قد أُدرج، في واقع الأمر، في وقت لم يكن مشروع الاتفاقية قد حصر صراحة الدعاوى المباشرة بمقتضى مشروع الاتفاقية في الدعاوى بين الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري الشامل، لأن أنواع النزاعات التي كان يُقصد تسويتها بمشروع المادة ٩٠ ربما يكون قد جرى تجنّبها، في غضون ذلك، عن طريق تحسين نطاق انطباق مشروع الاتفاقية، بعد أن اتفق الفريق العامل بالإجماع تقريباً على استبعاد الأطراف المنفذة غير البحرية من نظام المسؤولية لمشروع الصك (انظر الفقرات ٢٠-٢٧ من الوثيقة A/CN.9/544).

٥٣- وإذا اعتبر الفريق العامل، بدوره، أن مشروع المادة ٩٠، كقاعدة عامة، يهدف إلى حل بعض النزاعات الثانوية المحتملة وجودها مع الاتفاقيات الأخرى في مجالات أخرى غير مسؤولية الناقل (انظر الفقرة ٣٨ أعلاه)، فلعل الفريق العامل ما زال يود أن ينظر في ما إذا كان نطاق حالات التنازع المحتملة التي يُقصد بمشروع هذه المادة تسويتها يُبرر إدراج مثل هذا الحكم البعيد الأثر. ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن شروط الغلبة العامة ليست أمراً شائعاً في معاهدات القانون التجاري الدولي. فهي أكثر تواتراً في صكوك أخرى، ولا سيما تلك التي تنشئ المنظمات الحكومية الدولية (انظر، على سبيل المثال، المادة ١٠٣ من ميثاق الأمم المتحدة).

رابعاً- العلاقة بين مشروع الاتفاقية والصكوك القانونية الدولية الأخرى

٥٤- تضمّن مشروع المادة ١٦ من مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 مشروع حكم بشأن علاقة مشروع الاتفاقية مع الاتفاقيات المتعلقة بالحد من المسؤولية ذات الصلة بتشغيل السفن؛ ونقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر؛ والضرر الذي تسببه الحوادث النووية. وتمثل تلك الأحكام، التي استُوحى مضمونها من الفقرات ١ و ٣ و ٤ من المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ، مشاريع المواد ٩١ و ٩٢ و ٩٣ الحالية من مشروع الاتفاقية.

٥٥- ولعل الفريق العامل يود أن يعتبر أن تلك الأحكام تتجنب على الوجه الملائم أي نزاعات يمكن أن تنشأ بينها وبين مشروع الاتفاقية، عن طريق تأكيد استمرارية انطباق الاتفاقيات الأخرى.

الحواشي

- (1) عصبة الأمم، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٢٠، الصفحة ١٥٥.
- (2) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٤١٢، الرقم ٢٣٦٤٣.
- (3) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٦٩٥، الرقم ٢٩٢١٥.
- (4) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٤٨٩، الرقم ٢٥٥٦٧.
- (5) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ٢٢٤٢، الرقم ٣٩٩١٧.
- (6) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١١٥٥، الرقم ١٨٢٣٢. تنص الفقرة ٣ من المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات على أنه حين تكون جميع الأطراف في معاهدة سابقة أطرافاً في معاهدة لاحقة بشأن الموضوع ذاته، "لا تنطبق المعاهدة السابقة إلا بمقدار ما تكون أحكامها متوافقة مع أحكام المعاهدة اللاحقة". وعملاً بالفقرة ٤ من المادة ذاتها، تنطبق نفس القاعدة فيما بين الدول الأطراف في كلتا المعاهدتين، حين لا تضم أطراف المعاهدة اللاحقة جميع أطراف المعاهدة السابقة.
- (7) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ٣٩٩، الرقم ٥٧٤٢.
- (8) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٣٩٧، الرقم ٢٣٣٥٣.
- (9) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرة ٢٢٤.
- (10) CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL (معاهدة لم تدخل بعد حيز التنفيذ).
- (11) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ٢١٤٥، الرقم ٦٩٤٣.
- (12) منشورات غرفة التجارة الدولية، الرقم ٤٨١ (غرفة التجارة الدولية، باريس، ١٩٩٢).
- (13) نشرة مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو)، العدد ٩١، ١٩٩٦.
- (14) TD/MT/CONF/16 (معاهدة لم تدخل بعد حيز التنفيذ).
- (15) قامت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بإتاحة نص رسالة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، وكذلك رد أمانة الأونسيرال، للدول الأطراف في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، ويمكن الاطلاع عليهما في الموقع <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1cmr.html>.
- (16) انظر مثلاً Mahin Faghfour, "International regulation of liability for multimodal transport — in search of uniformity", *WMU journal of maritime affairs*, vol. 5, No. 1 (2006), pp. 95-114.
- (17) تعليقات الأونكتاد على مشروع الاتفاقية (الفقرة ٤٤ من المرفق الثاني بالوثيقة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1).

(18) انظر مثلاً Krijn Haak and Marian Hoeks, "Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts", *Transportrecht*, vol. 28, No. 3 (2005), pp. 89-102.

(19) إذا كان لا بد من توسيع النظام الشبكي الوارد في المشروع على النحو المقترح، فإن مشروع الصك سيقدم الشيء الكثير من الفائدة في مجال النقل المتعدد الوسائط. وسيخلق ذلك تجانسا أكثر في مجال القانون الدولي للنقل البحري، وسيسد بعض الثغرات المتعلقة، على سبيل المثال، بالمسؤولية في حال الهلاك غير المحدد الموقع للبضائع بمقتضى العقود المتعددة الوسائط عن طريق إضافة مفعول تكميلي لاتفاقيات النقل الأحادي الوسائط القائمة" (Marian Hoeks و Krijn Haak، مرجع سابق، الصفحة ١٠٢).

(20) الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع (هامبورغ ٦-٣١ آذار/مارس ١٩٧٨) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.80.VIII.1، الجزء الثاني، محضر موجز لجلسات اللجنة الثانية، الجلسة السابعة (A/CONF.89/C.2/SR.7)، الفقرة ٥٠، انظر أيضا المرجع نفسه، الجلسة التاسعة (A/CONF.89/C.2/SR.9)، الفقرة ٩.

(21) المرجع نفسه، الجلسة السابعة (A/CONF.89/C.2/SR.7)، الفقرات ٣٩-٦٢؛ والجلسة الثامنة (A/CONF.89/C.2/SR.8)، الفقرات ٤-٣٠، والجلسة التاسعة (A/CONF.89/C.2/SR.9)، الفقرات ٢-٣٤.