

Distr.: Limited  
31 December 2007  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الحادية والعشرون  
فيينا، ١٤-٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨

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

اقترح مقدّم من وفد هولندا بإدراج تعبير "عربات الشحن الطرقية"  
في تعريف "الحاوية"

مذكّرة من الأمانة\*

قدّمت حكومة هولندا إلى الأمانة الاقتراح المرفق بهذه المذكرة في إطار التحضير  
للدورة الحادية والعشرين للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل).  
وقد استُنسخت الوثيقة الواردة في مرفق هذه المذكرة بالشكل الذي تلقته الأمانة.

\* يُعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى تاريخ إبلاغ الاقتراحات إلى الأمانة.



## اقترح مقدّم من وفد هولندا بإدراج تعبير "عربات الشحن الطرقية" في تعريف "الحاوية"

- ١ - إنّ المقطورات وغيرها من عربات الشحن الطرقية المحمّلة بالبضائع كثيرا ما تُنقل بحرا على متن عبّارات وسفن متخصصة أخرى. ويرى وفد هولندا أنّ الغرض من أهم أحكام مشروع الاتفاقية المنطبقة على الحاويات سيتعزز يجعل هذه الأحكام منطبقة على عربات الشحن الطرقية أيضا عندما تُحمّل بالبضائع وتُنقل بحرا.
- ٢ - وفي هذا السياق، لا بد من الإشارة أولا إلى الغموض الذي يكتنف الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢.<sup>(١)</sup> فالمادة ٦٢ هي الحكم الذي ينص على حدود مسؤولية الناقل، والفقرة ٣ منها تنص على أن الرُزم التي عُدّدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في "أداة النقل" تعتبر رُزما لأغراض الحد من المسؤولية. وبعبارة أخرى، ينطبق حد المسؤولية على كل رزمة من هذه الرُزم. ومع ذلك، لا يشير مصطلح "أداة النقل" في الفقرة ٣ إلّا إلى "حاوية أو منصّة نقالة أو أداة نقل مماثلة تستعمل لتجميع البضاعة". ونتيجة لذلك، من غير الواضح ما إذا كان المصطلح يشمل كذلك المقطورات وغيرها من عربات الشحن الطرقية. ويرى وفد هولندا أنه يجب توضيح أنّ ذلك المصطلح ينبغي أن يشملها أيضا.
- ٣ - فمن دون هذا التوضيح، قد يعتبر مُشغّل العبّارة عربية شحن طرقية محمّلة بالبضائع وحدة واحدة لأغراض الحد من المسؤولية. وهذا يعني أنه عندما يكون مُشغّل عربية الشحن الطرقية مسؤولا تجاه زبونه عن الضرر الذي يصيب البضاعة المشحونة أثناء وجودها على متن العبّارة، فهو لا يستطيع الرجوع على مُشغّل العبّارة إلّا بشكل محدود.<sup>(٢)</sup> ويرى وفد هولندا أن هذه النتيجة التي يمكن أن تفضي إليها الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢ بصيغتها الحالية لن تكون عادلة. فمُشغّل عربية الشحن الطرقية ينبغي أن يكون له الحق في الرجوع على مُشغّل العبّارة، من خلال بيان عدد الرُزم المحمّلة في عربية الشحن الطرقية في تفاصيل العقد، وذلك في حدود المسؤولية عن كل رزمة محمّلة في العربة. ومن الناحية العملية، يعني

(١) أرقام المواد المذكورة في هذا الاقتراح هي تلك الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101.

(٢) يبدو أن القلق الذي أبداه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.90 يتعلق بهذه النقطة.

ذلك في الغالبية العظمى من الحالات الرجوع على مُشغِّل العبّارة فيما يتعلق بالحدود الكاملة للمسؤولية.<sup>(3)</sup>

٤ - وثمة مسألة أخرى وهي ما إذا كان يجوز مُشغِّل العبّارة، عندما يكون عدد الرُّزم المحمّلة في عربة الشحن الطرقية مُبيّنا في تفاصيل العقد، أن يتحفّظ على تلك المعلومات بمقتضى المادة ٤٢. وفي هذا الصدد، فإن الجزء الأوثق صلة بهذه المسألة في المادة ٤٢ هو الفقرة ٣ التي تنطبق على "حاوية مغلقة". وإذا وجد الفريق العامل التوضيح المذكور أعلاه للفقرة ٣ من المادة ٦٢ مقبولا، فإن وفد هولندا يرى من المنطقي أن تنطبق الفقرة ٣ من المادة ٤٢ على "عربات الشحن الطرقية" المغلقة أيضا.

٥ - وثمة مسألة أخرى، وهي ما إذا كان ملائما، من حيث الصياغة، توسيع تعريف "الحاوية" في الفقرة ٢٦ من المادة ١ لتشمل مصطلح "عربات الشحن الطرقية" أيضا، بالنظر إلى التشابه الظاهر، في سياق مشروع الاتفاقية، بين "الحاوية المعبّأة بالبضائع" و"عربة الشحن الطرقية المعبّأة بالبضائع".

٦ - وإذا ما وُسِّع تعريف "الحاوية" ليشمل "عربات الشحن الطرقية"، فإن الأحكام الأخرى من مشروع الاتفاقية التي تنطبق على الحاويات والتي سوف تتأثر تأثرا جوهريا هي التالية:

- الفقرة ١ من المادة ٢٦ (البضاعة المنقولة على سطح السفينة). فهذه الفقرة تنص على أنه لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة إلا إذا كانت الأسطح مُهيّأة خصيصا لنقل الحاويات. ويبدو معقولا جدا أن تنطبق القاعدة نفسها على عربات الشحن الطرقية. وفي هذه الحالات، يجب أن تكون الأسطح مجهزة بأربطة حديدية و/أو أجهزة أخرى يمكن أن تُركَّب عليها السلاسل المستخدمة لضمان سلامة العربات. ومن الناحية العملية، فإن كل ناقلات العربات المتخصصة مزوّدة بهذه الأجهزة.

(3) قد يكون للتوضيح المقترح أثر آخر أيضا. فإذا كانت المادة ٢ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لعام ١٩٥٦ (اتفاقية النقل الطرقي) ستطبق على نقل البضائع المحمّلة في عربة شحن طرقية (وفقا للمادة ٨٥ ج) من مشروع الاتفاقية، وكانت تلك العربة منقولة على متن سفينة، وإذا كانت الفقرة ٣ من المادة ٦٢ ستطبق بالتالي، من خلال إعمال المادة ٢ من اتفاقية النقل الطرقي، انطباقا غير مباشر على العلاقة بين مُشغِّل عربة الشحن الطرقية وزبونه، فقد يكون هذا التوضيح مفيدا لذلك الزبون أيضا.

- الفقرة ٢ من المادة ٢٦ (مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة التي تنقل على سطح السفينة). فالأساس المنطقي لمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة التي تنقل في حاويات، بغض النظر عما إذا كانت الحاوية منقولة على السطح أو تحت السطح،<sup>(4)</sup> ينبغي أن ينطبق أيضا على مسؤولية الناقل عن البضائع المنقولة في عربات شحن طريقية.
- الفقرة ٣ من المادة ٢٨ (الحاويات التي يتولى الشاحن تعبئة البضاعة فيها). فهذه الفقرة تحتوي على قاعدة مفادها أن محتويات هذه الحاويات يجب أن تكون مستتفة ومربوطة ومثبتة بصورة ملائمة. وهذا الحكم يوسع هذا الاشتراط ليشمل المقطورات التي يتولى الشاحن تعبئتها. ومن المنطقي أن ينطبق هذا الحكم أيضا على عربات الشحن الطريقية غير المقطورات. ومن البديهي أن كلمة "مقطورة" يجب حذفها من هذا الحكم إذا ما وُسِّع تعريف "الحاوية" ليشمل "عربات الشحن الطريقية".
- ٧ وهناك أحكام أخرى أقل أهمية تشير إلى الحاويات ولن تتأثر تأثرا جوهريا بتوسيع تعريف الحاوية<sup>(5)</sup> حسبما هو مقترح أعلاه.
- ٨ وللأسباب المبينة في الفقرات السابقة، يُقترح ما يلي:
- إضافة عبارة "عربة الشحن الطريقية" في الفقرة ٢٦ من المادة ١ (تعريف "الحاوية").

(4) هذا الأساس المنطقي هو أن الناقل يحتاج، لعدة أسباب عملية، إلى مرونة بحيث ينقل الحاويات على سطح السفينة أو تحت سطحها. ونتيجة لذلك، وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة، لا فرق لدى الطرف صاحب المصلحة في البضاعة المنقولة أن تكون حاويته موجودة فوق السطح أو تحته. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أصبح نقل الحاويات فوق السطح شائعا جدا بحيث يكون من المستغرب عدم تطبيق قواعد المسؤولية العادية على الحاويات المنقولة على سطح السفينة.

(5) هذه الأحكام هي: المادة ١، الفقرة ٢٤ (تعريف "البضاعة")، والمادتان ١٥ (ج) و١٨، الفقرة ٥ (أ) (الحاويات التي يوفرها الناقل يجب أن تكون ملائمة للرحلة)، والمادة ٤٣ (ج) (تفاصيل العقد التي تشير إلى أختام الحاويات) والمادة ٥١، الفقرة ٢ (ب) (تفريغ البضاعة المعبأة في حاويات إذا تعذر تسليمها).