



Distr:
GENERAL

A/CN.9/252
19 March 1984
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

REFERENCE AND TRAINING UNIT
PLEASE RETURN TO ROOM 1000



الأمم المتحدة الجمعية العامة

لجنة الأمم المتحدة للقانون

التجاري الدولي

الدورة السابعة عشرة

نيويورك ، ٢٥ حزيران/يونيه -

١٣ تموز/يوليه ١٩٨٤

مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول

تقرير الأمين العام

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٤ - ١	مقدمة
		<u>الفصل</u>
٤	١٦ - ٥	الأول - نطاق تطبيق القواعد الموحدة
٤	١٠ - ٥	ألف - علاقة القواعد الموحدة بالنقل الدولي
٧	١٦ - ١١	باء - أنماط المتعهدين والعمليات الخاضعة للقواعد الموحدة ..
٩	٢٦ - ١٧	الثاني - اصدار المستند
١٢	٢٩ - ٢٧	الثالث - معيار المسؤولية
١٣	٣٢ - ٣٠	الرابع - المسؤولية عن التأخير
١٥	٣٩ - ٣٣	الخامس - حد المسؤولية
١٧	٤١ - ٤٠	السادس - مدة التقادم
١٨	٤٤ - ٤٢	السابع - الحقوق العينية في البضائع

المحتويات (تابع)

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
١٩	٤٥	الثامن - المسائل التي لم يتناولها مشروع الاتفاقية الأولى
٢٠	٤٧ - ٤٦	التاسع - شكل القواعد الموحدة وطبيعتها
٢١	٤٩ - ٤٨	العاشر - الأعمال المقبلة

المرفق

٢٢	الأول - أحكام مختارة من الاتفاقيات الدولية الرئيسية المتعلقة بالنقل
	الثاني - نص المشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بمتعهدي خدمات المحطات
٢٨	الطرفية للنقل

مقدمة

١ - كان أمام اللجنة ، في دورتها السادسة عشرة ، تقرير من الأمين العام عن بعض التطورات الأخيرة في ميدان النقل الدولي للبضائع (A/CN.9/236)^(١) . وقد تضمن ذلك التقرير ، في جملة أمور ، عرضاً لأعمال المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص فيما يتعلق بمسؤولية المتعهدين الدوليين لخدمات النقل الى محطات الوصول ، وناقش المشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بهذا الموضوع الذي أعده فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص .

٢ - وبعد النظر في التقرير ، قررت اللجنة إدراج موضوع مسؤولية المتعهدين الدوليين لخدمات محطات الوصول في برنامج عملها وأن تطلب الى المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص إحالة مشروع الاتفاقية الأولى الى اللجنة كيما تنظر فيه ، وأن تعهد بمهمة إعداد قواعد موحدة حول هذه المسألة الى فريق عامل . وأرجأت اللجنة اتخاذ قرار بشأن تشكيل الفريق العامل الى دورتها السابعة عشرة . وطلبت الى الأمانة العامة أن تقدم الى اللجنة في دورتها السابعة عشرة دراسة عن القضايا الهامة الناشئة عن مشروع الاتفاقية الأولى ، وأن تبحث في هذه الدراسة امكانية توسيع نطاق القواعد الموحدة لتشمل تخزين وصون البضائع التي لا علاقة لها بالنقل^(٢) .

٣ - وأحال المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص الى اللجنة المشروع الأولي للاتفاقية كما اعتمده مجلس إدارة المعهد المذكور في أيار/مايو ، ١٩٨٣^(٣) . ويرد نص المشروع الأولي للاتفاقية في المرفق الثاني لهذه الدراسة . وتناقش هذه الدراسة التي أعدت استجابة لطلب اللجنة ، بعض القضايا الهامة الناشئة عن المشروع الأولي للاتفاقية والتي قد

(١) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها السادسة عشرة (١٩٨٣) ، الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثامنة والثلاثون، الملحق رقم ١٧ (A/38/17) ، الفقرة ١٠٩ .

(٢) المرجع نفسه ، الفقرة ١١٥ .

(٣) عنوان مشروع الاتفاقية الأولى ، كما اعتمده مجلس إدارة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في دورته الثانية والستين في أيار/مايو ، ١٩٨٣ ، هو " المشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول " (UNIDROIT 1983) ، study XLIV - Doc.24 . وسيستخدم في هذه الدراسة مصطلح " متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول " بدلا من " المتعهدون الدوليون لخدمات محطات الوصول " .

تستحق البحث لدى صياغة القواعد الموحدة بشأن مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول .

٤ - وسواء اقتصر أو لم يقتصر تطبيق القواعد الموحدة على العمليات المتصلة مباشرة بالنقل الدولي ، فقد يكون من المستصوب مراعاة النهج المتبعة في اتفاقيات النقل الدولي لدى معالجة بعض المسائل (مثل معيار المسؤولية وحدود المسؤولية وفترة التقادم) . ولتيسير الرجوع الى الموضوع ، يرد في المرفق الأول من هذه الدراسة جدول يوجز النهج المتبعة في مختلف الاتفاقيات الرئيسية المتعلقة بالنقل الدولي .

أولا - نطاق تطبيق القواعد الموحدة

ألف - علاقة القواعد الموحدة بالنقل الدولي

٥ - تعزى أحد الأسباب الرئيسية للعمل على توحيد القواعد القانونية المتعلقة بمسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول الى محاولة سد ما تركته اتفاقيات النقل الدولي من شغرات في نظم المسؤولية^(٤) . وتحقق هذه الاتفاقيات درجة عالية من التوحيد فيما يتعلق بالقواعد القانونية التي تحكم مسؤولية الناقلين عن تلف البضائع أو هلاكها أثناء عمليات النقل ، غير أن مسؤولية الوسطاء غير الناقلين عن تلف البضائع وهلاكها قبل النقل وبعده (التي يحدث خلالها في الأغلب الأعم هذا التلف والهلاك) وكذلك أثناء النقل ، ما زالت تخضع لنظم قانونية متباينة بموجب النظم القانونية الوطنية^(٥) . وقد رئي أن من المستحسن خضوع هذه المسؤولية أيضا لنظام قانوني دولي موحد ، بغية تقديم الحماية الواجبة للأشخاص المنتفعين بالبضائع ولتيسير رجوع الناقلين ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط ووكلاء الشحن والأشخاص الاعتباريين المماثلين ضد الوسطاء حينما يكون من تقدم ذكرهم مسؤولين عن تلف أو هلاك البضائع الموجودة في حوزة الوسطاء .

(٤) انظر A/CN.9/236 ، الفقرات ٢٨ - ٣٢ ؛ وانظر أيضا التقرير التفسيري المتعلق بالمشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول (UNIDROIT 1983, Study XLIV-Doc. 24) ، ويشار اليه فيما يلي بوصفه " التقرير التفسيري " ، الفقرات ١ و ٩ و ١٠ .

(٥) انظر A/CN.9/236 ، الفقرات ٢٢ - ٢٧ . وانظر أيضا رامبرغ " مسؤولية المحطات الطرفية البحرية - بعض الأفكار الأولية " ، اللجنة الدولية للملاحة البحرية ، الوثائق ، ١٩٧٥ ، ثانيا ؛ والتقرير الأولي بشأن عقد التخزين الذي أعده د . هيل لحساب المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في ١٩٧٦ (UNIDROIT 1976, Study XLIV-Doc.2)

٦ - وبهذه الأهداف صوب الأعين ، قصر فريق الصياغة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص تطبيق المشروع الأولي للاتفاقية على العمليات التي يقوم متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول بتنفيذها فيما يتصل بالنقل الدولي (المادة ٢ (ب)) . بيد أنه أثيرت تساؤلات بشأن استصواب هذا التقييد ، أو اذا كان ينبغي أن تخضع لنظام قانوني دولي موحد ، جميع العمليات التي ينفذها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول ، حتى لو لم تكن لها علاقة بالنقل الدولي ، أو لا تتصل به على الاطلاق . وفي اطار فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، أشار المؤيدون لفكرة أن تحكم الاتفاقية جميع عمليات المتعهدين المذكورين حتى التي لا تتصل منها بالنقل الدولي ، الى أن تقييد نطاق القواعد على العمليات المتصلة بالنقل الدولي سيجعل من الصعب في بعض الحالات تحديد متى تخضع العمليات التي ينفذها المتعهد المذكور للاتفاقية . فعلى سبيل المثال ، قد يودع عميل ما بضائع في محطة وصول ويكون لم يقرر بعد ما اذا كانت البضائع ستُمدّر أو ستُنقل دولياً ، أو ستباع محلياً . وحتى لو كان العميل يعرف بالفعل ، فقد لا يكون متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول على علم بالأمر . وفي مثل هذه الظروف لن يعرف المتعهد المذكور ما اذا كان يتعين عليه استصدار تأمين لتغطية مسؤوليته بموجب الاتفاقية (٦) .

٧ - بيد أنه قد يرى أن الحالات التي لا يعرف فيها عميل ما يقوم بإيداع البضائع في محطة وصول ما اذا كانت البضائع ستحمل بالنقل الدولي ، ليست على الأرجح كثيرة ، وأنها لن تحدث سوى فيما يتعلق بالبضائع التي تودع قبل النقل ، وليس بالنسبة للبضائع التي تودع أثناء النقل أو بعده . وعلى أية حال ، فإذا ما تقرر تطبيق القواعد الموحدة على العمليات التي ينفذها متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول فيما يتصل بالنقل الدولي ، فقد يكون من الممكن تغطية تلك الحالات التي لا يعرف فيها المتعهد المذكور ما اذا كانت البضائع ستُنقل بواسطة النقل الدولي ، بالزام العميل أن يعلن لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول أن البضائع ستُنقل في النقل الدولي ، وفي الحالة المخالفة ، لا تخضع عمليات المتعهد للقواعد الموحدة . وقد يكون من الممكن أيضاً ألا تكون العمليات خاضعة للقواعد الموحدة الا اذا عرف المتعهد أو كان ينبغي له أن يعرف أن البضائع المودعة لديه تتصل بالنقل الدولي .

٨ - وبصدد التساؤل فيما اذا كان من الواجب عدم تطبيق القواعد الموحدة الا بالنسبة للعمليات المتصلة بالنقل الدولي ، قد تجدر الإشارة أيضاً الى أن صون البضائع التي لا تتصل بالنقل ، أولاً تتصل به الا من بعيد وبصعوبة ، ليس له في العادة عناصر أجنبية ، وأن وجود قواعد متباينة بموجب النظم القانونية الوطنية لن يشير سوى مشاكل قليلة في هذه الحالات . ويجوز أن يستمر خضوع المعاملات للقانون المحلي ، وقد لا تكون هناك حاجة لاجراء تنسيق للقواعد القانونية الواجبة التطبيق عليها على الصعيد الدولي .

وعلاوة على ذلك ، فإن محاولة توحيد القواعد القانونية التي تصلح للتطبيق أيضا على العمليات التي ينفذها متعهد خدمات محطات الوصول غير المتصلة بالنقل الدولي أو التي لا تتصل إلا بعمليات النقل ذات الطابع المحلي المرفق قد تواجه بمعارضة شديدة من المتعهدين الذين يشغلون بهذه العمليات ، وكذلك من بعض الدول ، وقد تعرض للخطر دون داع القبول الدولي للقواعد الموحدة التي تشمل العمليات المتصلة بالنقل الدولي.

٩ - وإذا ما تقرر تقييد تطبيق القواعد الموحدة على العمليات المتصلة بالنقل الدولي ، فقد يرى أن من المستصوب أن تحدد القواعد درجة وطبيعة العلاقة اللازمة حتى يمكن تطبيق القواعد . وقد يتأتى أحد النهج الممكنة في أن تطبق القواعد فقط على العمليات التي ينفذها متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول في الفترة الواقعة بين الوقت الذي يتسلم فيه ناقل البضائع من شاحن في دولة ما والوقت الذي تسلم فيه البضائع إلى المثلقي في دولة أخرى . وحيث أن ذلك سيتضمن الفترات التي سيكون فيها ناقل مسؤولا عن البضائع ، فإن هذا النهج من شأنه حماية حق الناقل في الرجوع ضد متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول . وفي إطار هذا النهج ، لن تنطبق القواعد الموحدة على بعض الحالات التي قد يرى فيها استصواب التوحيد في القواعد القانونية التي تحكم عمليات متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول ، مثل صون البضائع لحساب شاحن قبل بدء عملية النقل في النقل الدولي ، وصون البضائع في نهاية النقل الدولي من جانب متعهد لخدمات المحطات الطرفية للنقل تكون البضائع قد سلمت إليه من ناقل يعمل كوكيل للمرسل إليه .

١٠ - والمشروع الأولي للاتفاقية واجب التطبيق حيثما تكون العمليات التي يقوم بها متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول " تتصل بعملية نقل يكون فيه مكان المغادرة ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين " (المادة ٢ (ب)) . ولم يتناول درجة العلاقة وطبيعتها بشكل أكثر تحديدا . ومثل هذه الصياغة يمكن أن تشير تساؤلات من حيث وجوب تطبيق الاتفاقية في حالات محددة .

باء - أنماط المتعهدين والعمليات الخاضعة للقواعد الموحدة

- ١١ - ويمكن النظر في أنماط العمليات التي يقوم بها وسيط والتي ينبغي أن تخضع للقواعد الموحدة . ويسري مشروع الاتفاقية الأولى على متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول ، أي كل شخص يعمل بصفته شخصا آخر غير الناقل ويتعهد مقابل أجر بصون البضائع ، قبل النقل أو أثناءه أو بعده (المادة ١ (١)) . ويكون متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول مسؤولا عن صون البضائع ، اعتبارا من وقت أخذه البضائع في عهده حتى وقت تسليمها إلى الشخص الذي يحق له تسليمها (المادة ٣ (١)) . ويبدو ، أن متعهد خدمات المحطات الطرفية للنقل يكون مسؤولا خلال المدة الأساسية للمسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع سواء حدث ذلك أثناء عملية صون البضائع ، أو أثناء أية عملية أخرى يقوم بها المتعهد بالإضافة إلى صون البضائع ، وبالإضافة إلى ذلك ، إذا أخذ المتعهد المذكور على عاتقه القيام بتفريغ البضائع أو شحنها أو تسليمها حتى قبل المدة الأساسية للمسؤولية أو بعدها ، يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يحدث أثناء هذه العمليات أيضا (المادة ٣ (٢)) .
- ١٢ - ويبدو ، من ناحية أخرى ، أن مشروع الاتفاقية الأولى لا ينطبق على وسيط (مثل متعهد الشحن) الذي يضطلع بمناولة البضائع قبل عملية النقل أو أثناءها أو بعدها ، غير أن صون البضائع لا يشكل جزءا من تعهده .
- ١٣ - وقد اتبع هذا النهج كحل وسط بين وضع نظام قانوني موحد وحيد يشمل جميع عمليات المناولة التي تحدث في أي وقت قبل عملية النقل وأثناءها وبعدها ، سواء كانت هذه العمليات تتمثل بالتزام أولي لصون البضائع أم لا ، وقصر هذا النظام على صون البضائع فقط . وكان ذلك بدافع من الرغبة في سد أقصى حد ممكن من الشغرات التي تركتها اتفاقيات النقل الدولي وعدم تمكين المتعهد من التهرب من تطبيق الاتفاقية ، بأن يدعي أن الهلاك أو التلف حدث أثناء عمليات المناولة ، وليس أثناء عملية صون البضائع . ولذلك ، تقرر عدم قصر تطبيق مشروع الاتفاقية الأولى ، على عمليات صون البضائع وحدها . ومن ناحية أخرى ، رئي أن وضع نظام موحد يشمل جميع عمليات المناولة يعد أمرا غير واقعي في الوقت الحاضر ، سواء كانت تتمثل بصون البضائع أم لا ، وأن نظاما واحدا قد لا يكون مناسباً لجميع العمليات (٧) .
- ١٤ - وهناك مسألة ذات صلة تتمثل فيما إذا كان ينبغي أن تغطي القواعد القانونية الموحدة صون البضائع والعمليات الإضافية التي يقوم بها متعهد التسليم (أي الوسيط الذي يتولى الترتيبات المتعلقة بنقل البضائع لحساب شاحن أو مرسل إليه والذي قد يؤدي خدمات أخرى تتعلق بالنقل) ، ويمكن التمييز ، في هذا الشأن ، بين متعهد تسليم

يعمل بالاصالة عن نفسه في نقل البضائع ، أي الشخص الذي يتحمل باسمه الخاص ، مسؤولية النقل من نقطة استلام البضائع الى جهة الوصول النهائية^(٨) ، وشخص تقتصر مهمته على اتخاذ ترتيبات النقل لحساب الشاحن ، وذلك بالتعاقد مع الناقل إما نيابة عن الشاحن^(٩) أو بالاصالة عن نفسه .

١٥ - تكون الأنشطة التي يقوم بها متعهد تسليم يعمل بالاصالة عن نفسه ، خاضعة لوثيقة نقل موحدة مثل سند شحن موحد صادر عن الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي شحن البضائع^(١٠) ، والذي يكون قد استوفي حدا من الاتساق الدولي بالنسبة الى مسؤولية متعهدي التسليم الذين يصدرون الوثيقة . وعلاوة على ذلك ، من المرجح أن تخضع الأنشطة التي يمارسها متعهد تسليم يعمل بالاصالة عن نفسه لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (١٩٨٠) ("اتفاقية النقل المتعدد الوسائط") حينما تدخل حيز التنفيذ^(١١) . ولذلك ، قد لا يكون من الضروري أن تنظم القواعد الموحدة هذه الأنشطة . وقد يلاحظ ، في هذا الصدد ، أن مشروع الاتفاقية الأولي يستبعد بالتحديد تطبيقها على شخص يعمل بصفته ناقلا (المادة ١ (١))^(١٢) ، وان مسؤولية الناقلين تخضع لاتفاقيات

(٨) انظر تقرير الأمين العام : الدراسة الاستقصائية عن عمل المنظمات الدولية في ميدان قانون النقل (A/CN.9/172) ، الفقرات ٥٩ - ٦٢ .

(٩) المرجع نفسه ، الفقرتان ٥٤ و ٥٥ .

(١٠) أقرت اللجنة المشتركة المعنية بالنقل المتعدد الوسائط والتابعة للغرفة التجارية الدولية هذه الوثيقة بصفتها مطابقة للقواعد الموحدة للغرفة التجارية الدولية لوثيقة النقل الموحدة .

(١١) ID/MT/CCNF.16 . وقد يكون هناك استثناء ، وذلك بعد أن تنتهي عملية النقل ويحفظ الشاحن البضائع في مرفقه الخاص بوضعها تحت تصرف المرسل اليه ، ويخطر المرسل اليه بوصول البضائع ، ولكن يمضي وقت معقول والمرسل اليه لا يتسلم البضائع . وبموجب المادة ١٤ (٢) (ب) '٢' من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، قد تنتهي مسؤولية الشاحن ، فاذا كان الأمر كذلك ، يكون التخزين خاضعا لقواعد القانون الوطني .

(١٢) انظر ايضا التقرير التفسيري ، الفقرة ٢٤ . وينبغي ملاحظة أن الناقل ، بموجب بعض النظم القانونية ، بعد أن يقوم بتفريغ البضائع ويحتفظ بها في مناطق التخزين التابعة له ، ويمضي وقت معقول لتحصيلها من جانب شخص له حق استلامها ، لا يصبح الناقل مسؤولا عن البضائع كناقل ، ويكون مسؤولا فقط كوديع . وقد يشار سؤال ، نتيجة للعبارة "غير الناقل" الواردة في المادة ١ (١) ، من مشروع الاتفاقية الأولي ، عما اذا كان الناقل الذي يتغير موقفه ، بموجب الوضع الذي ورد وصفه توأ ، الى وديع ، سيصبح خاضعا لقواعد الاتفاقية . فاذا لم يكن الأمر كذلك ، فقد ينظر فيما اذا كان ينبغي اخضاع الناقل الى النظام المطبق على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول .

أخرى^(١٣). وقياسا على ذلك ، قد تستثنى القواعد الموحدة أيضا متعهدي التسليم العاملين بالاصالة عن أنفسهم ، وربما غيرهم من المتعهدين المماثلين كمتعهدي النقل المتعدد الوسائط . بيد أنه إذا قام متعهد شحن يعمل كأصيل بتعهد البضائع وايداعها لدى أحد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول أثناء الفترة التي يكون فيها متعهد التسليم مسؤولا عن البضائع ، ينبغي أن تخضع العمليات التي يقوم بها هذا المتعهد للقواعد الموحدة بغية المحافظة على حق الشاحن في الرجوع على المتعهد .

١٦ - ومن ناحية أخرى ، في حالة إذا ما كانت مهمة متعهد التسليم تقتصر على اتخاذ الترتيبات المتعلقة بالنقل لحساب الشاحن ، يجوز له أن يحتفظ بالبضائع في مخازنه بصورة مؤقتة . ولا تخضع مثل هذه العمليات لاتفاقيات النقل الدولي . وعلاوة على ذلك ، فإنه بالرغم من أن صون البضائع ليس هو التعهد الأساسي لمتعهدي التسليم في هذه الحالات ، فإن عملية صون البضائع والعمليات المتعلقة به (مثل حمل البضائع وتسليمها) تعتبر أحيانا ، الأعمال المادية أو البدنية الرئيسية التي يؤديها الشاحن (ومهامه الأخرى تنتم بالطابع الاجرائي ، مثل القيام بالترتيبات المتعلقة بحمل البضائع والتأمين عليها ، واعداد وشائق الشحن واستلامها والتخليص الجمركي) ، وهي أعمال يمكن أن تلحق خلالها بالبضائع هلاك أو تلف فعلي . ولذلك قد يكون من المعقول أن يدرج في نطاق النظام الموحد ، صون البضائع والعمليات المتعلقة به التي يقوم بها متعهدو الشحن الذين يعملون بهذه الصفة .

ثانيا - اصدار المستند

١٧ - قد ينظر في المسائل المتعلقة بما إذا كان من الواجب الزام متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول باصدار مستند فيما يخص البضائع التي أخذها في عهده ، فإذا تقرر ذلك ، تعيّن طبيعة المستند ومحتوياته . وتتباين الممارسة الحالية في هذا الشأن . ففي بعض المناطق لا يتولى متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول اصدار المستندات ، أما في المناطق التي تصدر فيها المستندات ، فتختلف محتوياتها وطبيعتها ووقت اصدارها اختلافا كبيرا^(١٤).

١٨ - وقد رئي أن اقتضاء اصدار مستند يتعلق بالعمليات الدولية لمحطات الوصول بالإضافة الى المستندات التي تغطي نقل البضائع ، يمكن أن يشكل عقبة لا ضرورة لها أمام الحركة السريعة للبضائع^(١٥). ومن ناحية أخرى ، رئي أيضا أن وضع نظام للمسؤولية

(١٣) عملا بالمادة ١٤ ، يكون مشروع الاتفاقية الأولي خاضعا للاتفاقيات الدولية

الأخرى المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع .

(١٤) التقرير التفسيري ، الفقرة ٤١ .

(١٥) المرجع نفسه ، الفقرة ٤٠ .

بالنسبة لمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، في حالة عدم وجود مستند يثبت أن المتعهد قد أخذ البضائع في عهده بالفعل ، لا قيمة له (١٦). وبالإضافة الى ذلك ، يمكن أن يكون المستند الذي يعد بمثابة إيصال عن البضائع التي أخذها متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول في عهده ، مفيداً فيما يتعلق بالدعوى المقامة بشأن هلاك أو تلف البضائع . ويمكن أيضاً أن يكون المستند مفيداً فيما يتعلق بالحصول على تمويل مقابل البضائع . ويمدّق هذا بصفة خاصة ، في التجارة الدولية ، فمن الأمور الشائعة أن يقوم بائع بشحن بضائع الى مستودع خارجي ، وأن يحمل البائع أو المشتري على تمويل في مقابل البضائع .

١٩ - ولقد اختار القائمون على صياغة مشروع الاتفاقية الأولي ألا يقتضي من متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول اصدار مستند إلا بناءً على طلب العميل (المادة ٤ (١)) ، على أساس أن الحاجة الى المستند تختلف باختلاف الظروف (١٧).

٢٠ - وفيما يتعلق بمسألة ما اذا كان ينبغي أن يكون المستند قابلاً للتداول ، أعرب فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص والذي أعد مشروع الاتفاقية الأولي ، عن تشككه في الضرورة التجارية لاصدار مستند قابل للتداول . ويقضي النص بأنه يجوز أن يكون المستند قابلاً للتداول اذا اتفق الطرفان على ذلك وسمح بذلك القانون الوطني الواجب التطبيق (المادة ٤ (٤)) (١٨).

٢١ - وتشمل الحجج المقدمة ضد اشتراط قيام متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول، باصدار مستند قابل للتداول ما يلي : هناك حالات كثيرة لا يكون من الضروري فيها أن يكون المستند قابلاً للتداول . وفي حالة وجود وثيقة نقل قابلة للتداول تنتفي في بعض الحالات الحاجة الى اصدار مستند قابل للتداول من متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول. وتزايد باطراد مشكلة تزوير مستندات النقل القابلة للتداول ، كما أن الزيادة الواسعة النطاق في اصدار مستندات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول والقابلة للتداول يمكن أن تؤدي الى تفاقم هذه المشكلة . كذلك فقد تنشأ صعوبات اذا كان هناك سندان لملكية نفس البضائع ، وهما نافذتا المفعول في نفس الوقت . وشمة عدة آراء تجمع على أن سرعة النقل الدولي الحديث تجعل من مستندات النقل القابلة للتداول ، والتكاليف

(١٦) المرجع نفسه ، الفقرة ٤١ .

(١٧) المرجع نفسه ، الفقرة ٤٢ .

(١٨) أدرج معهد الأمم المتحدة لتوحيد القانون الخاص هذا الحكم لمجرد تشجيع المناقشة حول مسألة القابلية للتداول ، لأن فريق الدراسة التابع للمعهد الذي أعد مشروع الاتفاقية الأولي ، رأى أنه ليست لديه معلومات كافية لكي يتخذ قراراً نهائياً في المسألة (المرجع نفسه ، الفقرة ٤٦) .

والوقت والأخطار المقترنة بها أمرا غير ضروريا ، وتجعل من المستندات غير القابلة للتداول اختيارا أفضل^(١٩). وفي بعض الحالات ، يمكن أن يعوق مستند قابل للتداول تدفق البضائع من إحدى محطات الوصول . ومثال ذلك حينما تودع بضائع معا ويفرج عنها في أوقات مختلفة أو إلى أشخاص مختلفين . ويمكن بمستند غير قابل للتداول الإفراج عن البضائع بناء على أوامر ينقذها الطرف الذي صدر إليه المستند .

٢٢ - ومن ناحية أخرى ، قد يكون من الملائم ، حتى يمكن تناول الحالات التي يحتاج فيها العميل ، أو يريد ، مستندا قابلا للتداول الاشتراط على متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول أن يصدر مستندا قابلا للتداول حينما يطلب العميل ذلك (قارن المادة ٤ (٤) من مشروع الاتفاقية الأولى) .

٢٣ - وإذا ما تقرر أن تنص القواعد الموحدة على إصدار مستند قابل للتداول ، فقد يكون من المستصوب إدراج أحكام تتناول المسائل المختلفة الناشئة عن قابلية المستند للتداول ، كحالة شخص حسن النية حول إليه المستند والذي يعتمد على بيانات خاطئة وردت في المستند عن البضائع ، وكيفية التوفيق بين حقوقه وحقوق الشخص الذي يؤول إليه الحق في البضائع بموجب وثيقة النقل .

٢٤ - وإذا تعين على متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول إصدار مستند ، فقد يرى من المستصوب أيضا أن تحدد القواعد الموحدة مهلة زمنية يجب عليه خلالها أن يفعل ذلك . وإذا ما تقرر إلزام المتعهد بإصدار مستند في جميع الحالات ، فإن المهلة الزمنية قد تبدأ من الوقت الذي استلم فيه البضائع ، ومشروع الاتفاقية الأولى لا يحدد مهلة زمنية يجب خلالها إصدار الوثيقة .

٢٥ - وربما يمكن النظر أيضا فيما إذا كان من المستصوب أن تنص القواعد الموحدة على فرض جزاءات في حالة تقصير متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول في إصدار مستند في غضون المهلة المسموح بها ، أو إذا كان يتعين ترك العواقب المترتبة على مثل هذا التقصير للأحكام القائمة في القانون الوطني . ويمكن أن تتضمن الجزاءات المحتملة دفع تعويض للعميل مقابل ما تكبده من خسائر نتيجة لتقصير المتعهد ، أو افتراض أن المتعهد قد تسلم البضائع في حالة جيدة ، أو على النحو الذي يطالب به العميل . ولا ينص المشروع الأولي للاتفاقية على فرض جزاءات في حالة تقصير المتعهد عن إصدار المستند .

(١٩) انظر تقرير الأمين العام : تنسيق الأعمال : وشائق النقل الدولي (A/CN.9/225) ، الفقرات ٦٨ - ٧٦ . بالنسبة إلى الآليات الهادفة إلى التغلب على المشاكل المرتبطة باستخدام السندات البحرية بدلا من سندات شحن قابلة للتداول ، وتبسيط الوثائق المتعلقة بها ودور التجهيز الإلكتروني للبيانات وغيره من التقنيات، انظر المرجع نفسه ، الفقرات ٧٤ - ٧٦ .

٢٦ - أما عن محتويات المستند ، فيقضي المشروع الأولي للاتفاقية بأن يصدر متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول مستنداً مؤرخاً يقر فيه باستلام البضائع يحدد التاريخ الذي أخذ فيه البضائع في عهده (المادة ٤ (١)) . ولا يلزم أن يبين المستند ذاته كمية البضائع أو حالتها ، وان كان يجب أن يبين "أي جانب من جوانب عدم الدقة أو عدم استيفاء التفاصيل المتعلقة بوصف البضائع التي أخذها في عهده ، بقدر ما يمكن التوثق من ذلك بوسائل فحص معقولة" . (المادة ٤ (٢)) . ويعتبر المستند قرينة ظاهرة (المادة ٤ (٣)) . وربما يمكن النظر أيضاً فيما إذا كان ينبغي أيضاً أن يبين المستند كمية البضائع أو حالتها أو أية تفاصيل أخرى ذات علاقة بها ، بقدر ما يمكن للمتعهد أن يتوثق منه في حدود المعقول . وفي حالة استخدام حاوية ، كثيراً ما لا يستطيع المتعهد فحص البضائع الموجودة داخل حاوية أودعت لديه . ولذلك فقد يقصر التزامه ، في مثل هذه الحالات ، على بيان حالة الحاوية .

ثالثاً - معيار المسؤولية

٢٧ - يمكن اتباع نهج مختلفة ازاء معيار المسؤولية التي ينبغي أن يخضع لها متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول . فإذا كانت العمليات التي يقوم بها المتعهد متصلة بالنقل ، يمكن أن يتمثل أحد النهج في أن يفرض عليه نفس معيار المسؤولية الذي يحكم النقل المتصل بهذه العمليات . ورغم أن انتهاج هذا النهج من شأنه تيسير حق رجوع الناقل على المتعهد ، فإنه قد يؤدي الى حدوث تباين في معايير المسؤولية التي تنطبق على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول الذين تتصل عملياتهم بوسائل مختلفة للنقل . وفضلاً عن ذلك ، يصعب تطبيق مثل هذا النهج عندما يتم النقل بواسطتين مختلفتين للنقل أو أكثر .

٢٨ - وثمة نهج آخر يمكن اتباعه ، وهو تحديد معيار واحد للمسؤولية ينطبق على جميع عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول التي تغطيها القواعد الموحدة ، بصرف النظر عما إذا كانت متصلة بواسطة معينة للنقل . وسوف يكون الاتساق من مزايا مثل هذا النهج ، وهو النهج الذي يتبعه المشروع الأولي للاتفاقية . أما المعيار المعتمد فيه فهو الخطأ المفترض (المادة ٦) ، وفقاً للنظام القائم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري ، ١٩٧٨ (هامبورغ) ("قواعد هامبورغ")^(٢٠) ، واتفاقية النقل المتعدد الوسائط (انظر المرفق الأول) .

٢٩ - وربما تكون الاعتبارات التالية ذات صلة بمسألة ما إذا كان هذا المعيار أو أي معيار آخر ملائماً . فأولاً ، من المرجح أن تكون الأدلة المتعلقة بهلاك البضائع أو

(٢٠) A/CONF.89/13 (الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل

البحري للبضائع ، منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع E.80.VIII.1) .

تلفها ، وكذلك وسائل تحديد الظروف المتمثلة بذلك في يد متعهد خدمات النقل التي محطات الوصول . وعلى ذلك ، ربما يكون من الملائم أن يقع عليه عبء اثبات أن الهلاك أو التلف لا يرجعان الى خطأ من جانبه ، بدلا من الزام المدعي بأن يثبت أن الهلاك أو التلف نتج من خطأ من جانب المتعهد المذكور . وثانيا ، يعد معيار الخطأ المحتمل أدنى المعايير المستخدمة في غالبية اتفاقيات النقل الدولي القائمة حاليا (بما في ذلك تلك الاتفاقيات التي لم تدخل بعد حيّز النفاذ) (انظر المرفق الأول) . وإذا أخذت القواعد الموحدة بمعيار أدنى من ذلك ، لن يكون حق رجوع الناقلين على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول مضمونا بصورة كاملة^(٢١) . وشالسا ، حيث أنه جرت العادة في بعض وسائل النقل غير النقل البحري على أن يقوم الناقلون بتخزين البضائع في المرافق الخاصة بهم ، بدلا من استخدام متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، عادة ما تنطبق القواعد الموحدة على عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، ذات الصلة بالنقل البحري أو بالنقل بوسائل متعددة ، أكثر مما تنطبق على العمليات المتمثلة بوسائل النقل الأخرى . وعلى ذلك ، ربما يكون من الملائم أن يطبق في القواعد الموحدة التي تنظم عمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، نفس المعيار الذي ينطبق على النقل البحري والنقل المتعدد الوسائل . ولهذا السبب أيضا ، ربما يكون تطبيق معيار أشد من الخطأ المحتمل رائدا عن الغرض المنشود ، وهو ضمان حق الناقلين الذين سيتأثرون في المحل الأول من القواعد الموحدة في الرجوع على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول .

رابعاً - المسؤولية عن التأخير

٣٠ - ربما يمكن النظر فيما اذا كان ينبغي للقواعد الموحدة أن تعالج مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول عن التأخير في تسليم البضائع . ولا يعالج المشروع

(٢١) يمكن ايضاح ذلك بالمثال التالي : يكون الناقل مسؤولا ازاء الشاحن على أساس الخطأ المفترض (على غرار قواعد هامبورغ أو اتفاقية النقل المتعدد الوسائل . فاذا أصيبت البضائع بتلف وهي في حوزة أحد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، ولكن تمّ ذلك أثناء الفترة التي يكون فيها الشاحن مسؤولا عن هذه البضائع ، يكون معيار المسؤولية الذي يجوز تطبيقه على متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول هو الإهمال العادي ، ويتعين على المدعي اثبات ذلك ، وفي مثل هذه الحالة ، يمكن أن يكون الناقل مسؤولا أمام الشاحن أو المرسل اليه بموجب هذا المعيار الأشد من المسؤولية بينما قد يخفق في اجرائه للرجوع على متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول بسبب عدم تمكنه من اثبات الإهمال من جانب المتعهد .

الأولي للاتفاقية مسؤولية المتعهد عن التأخير ، على أساس أن مسألة التأخر تتمثل في جوهرها بحركة البضائع ، لا بالبضائع غير المتحركة كتلك المودعة في إحدى محطات الوصول (٢٢) . ومن ناحية أخرى ، ستضمن العمليات التي سوف تشملها القواعد الموحدة على أية حال تلك العمليات المتعلقة بنقل البضائع ، وعلى ذلك قد تكون مسألة التأخير ذات صلة من وجهة نظر كل من الشخص الذي يحق له استلام البضائع والناقل . ويتأثر المستلم المقصود للبضائع الجاري نقلها من جراء تأخير متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول في تسليمها (سواء سلمت إلى ناقل لنقلها أو إلى المستلم المقصود) ، مثلما يتأثر من أي تأخير في عملية النقل ذاتها . وبموجب اتفاقيات النقل الدولي ، يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم ، بل ويمكن أن يكون مسؤولاً حتى إذا كان التأخير من جانب أحد متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول . وعلى ذلك ، ربما تكون مسألة التأخر من جانب أحد متعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول ذات صلة بالنسبة إلى الناقل ، من حيث رجوعه على متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول إذا حمل الناقل مسؤولية التأخير .

٣١ - بيد أن المشروع الأولي للاتفاقية ينص بالفعل على أنه إذا لم يسلم متعهد خدمات النقل إلى محطات الوصول البضائع بناءً على طلب الشخص الذي يحق له تسليم البضائع خلال ٦٠ يوماً تلي هذا الطلب ، يجوز اعتبار أن البضائع قد هلك (المادة ٦ (٢)) (٢٣) . ويبدو أن ذلك يتيح للمدعي أن يختار بين المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع ، بموجب الاتفاقية وتحديد المسؤولية ، أو المطالبة بالتعويض عن التأخير بموجب القانون الوطني .

٣٢ - وإن لم تعالج القواعد الموحدة مسألة التأخير ، سوف تنظمها قواعد أخرى في القانون الوطني ، تقع بمقتضاها على متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول مسؤولية بالغة عن الأضرار الناتجة ، أو قد تحكمها شروط عامة ربما تحد بشدة من مسؤولية متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول عن التأخير ، وتمس بذلك التعويض الواجب للشخص الذي يحق له استلام البضائع وحق الناقل في الرجوع . وعلى ذلك ، ربما يمكن النظر فيما إذا كان ينبغي للقواعد الموحدة أن تفرض على متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول مسؤولية عن التأخر في تسليم البضائع ، وفيما إذا كان ينبغي لها أن تعين حداً مالياً لهذه المسؤولية (٢٤) .

(٢٢) التقرير التفسيري ، الفقرة ٥٥ .

(٢٣) مشابهة لقواعد هامبورغ ، المادة ٥ (٢) .

(٢٤) انظر قواعد هامبورغ ، المادة ٦ (١) (ب) ، واتفاقية النقل المتعدد

الوسائط ، المادة ١٨ (٤) .

خامسا - حدّ المسؤولية

٣٣ - من بين سمات المشروع الأولي للاتفاقية التي رأى بعض أعضاء فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص أنها تشكّل حافزا لمتعهدي خدمات النقل السى محطات الوصول على الموافقة على معيار المسؤولية الأعلى الذي تنص عليه الاتفاقية ، صعوبة انتهاك حد المسؤولية^(٢٥) . وتقتصر المسؤولية في المشروع الأولي للاتفاقية على ٢٧٥ وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد (المادة ٧)^(٢٦) .

٣٤ - وبافتراض أن القواعد الموحدة ستشمل حدودا مالية للمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها ، يمكن النظر في ما إذا كان الحد المستخدم في مشروع الاتفاقية الأولي مناسبا أو كان ينبغي استخدام حد ما آخر ، ويمكن ، على سبيل المثال ، ملاحظة أن هذا الحد أقل من حدود مقررّة بموجب بعض اتفاقيات النقل الدولي (انظر المرفق الأول) . ويعتمد مشروع الاتفاقية الأولي الحد الوارد في اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع^(٢٧) لأن هذا الحد اعتبر آخر تعبير عن إرادة المجتمع الدولي^(٢٨) . ويمكن أن يكون من المبررات الأخرى لاعتماد هذا الحد أن صون البضائع التي تنقلها جهة ليست ناقلا أو جهة مشابهة (مثل متعهد خدمات نقل متعدد الوسائط أو وكيل شحن بصفته أصيلا) يمكن في غالبية الحالات أن يحدث قبل النقل البحري أو النقل المتعدد الوسائط أو أثناءه أو بعده . وعلى ذلك فقد يكون من المناسب ربط حدود مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول بالحدود التي يخضع لها الناقل في وسائط النقل هذه . ويمكن اعتماد حد الـ ٢٧٥ وحدة حسابية من رجوع الناقلين رجوعا كاملا ضد متعهدي خدمات

(٢٥) التقرير التفسيري ، الفقرة ١٣ .

(٢٦) يتضمن المشروع الأولي للاتفاقية نص حكم يتعلق بالوحدة الحسابية (ويعرّف الوحدة الحسابية بأنها وحدة حق السحب الخاص كما يحددها صندوق النقد الدولي) (المادة ١٣) ، والاجراء المعجل لاعادة النظر في حدود المسؤولية (المادة ١٨) ، وهما اللذان أوصت اللجنة بهما في دورتها الخامسة عشرة (تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الخامسة عشرة ، الملحق رقم ١٧ ، (A/37/17) ، الفقرة ٦٣) . وقد أوصت الجمعية العامة أيضا باستخدام الحكم المتعلق بوحدة الحساب وبالحكمين البديلين المتعلقين بتعديل حدود المسؤولية اللذين أوصت بهما اللجنة (أي الاجراء المعجل لاعادة النظر ، وتعديل حد المسؤولية بما ينسجم مع التغييرات في الرقم القياسي للأسعار) وذلك لاستخدامهما في الاتفاقيات الدولية التي تتضمن أحكاما للحدّ من المسؤولية (القرار ١٠٧/٣٧ المؤرخ ١٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٣) .

(٢٧) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ، المادة ١٨ (١) .

(٢٨) التقرير التفسيري ، الفقرة ٥٩ .

النقل الى محطات الوصول رهنا بأحكام اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ، ورهنا أيضا بقواعد هامبورغ والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن ("قواعد لاهي") (وفقا للاتفاقية الأصلية وبصيغتها المعدلة كليهما) ، التي تفرض حدودا أدنى للمسؤولية .

٣٥ - ويجوز لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، مثله مثل الناقل وفقا لقواعد هامبورغ ومتعهد خدمات النقل المتعدد الوسائط بموجب اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع^(٢٩) أن يوافق على حدود أعلى بموجب مشروع الاتفاقية الأولى (المادة ٧ (٣)) . وامكانية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول على الموافقة على زيادة حدود مسؤوليته لتساوي تلك التي يخضع لها الناقل تحمي قدرة الناقل على الحصول على تعويض كامل من متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول في اجراء رجوع . غير أنه كان هناك رأي مفاده أن هذه الامكانية قد تجعل القواعد الموحدة أقل جاذبية لمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ، نظرا لامكان تعرضهم لضغط من جانب شركات الشحن البحري ليوافقوا على حدود أعلى^(٣٠).

٣٦ - ويمكن النظر في مسألة ما اذا كان من الممكن تقسيم حد المسؤولية ، واذا صح ذلك ففي أية ظروف . ويفرض مشروع الاتفاقية الدولي على متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول أضرار كاملة اذا كان الهلاك أو التلف قد "نتج عن فعل أو تقصير من متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول أو ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف، أو تم باستهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف" (المادة ٩ (١)) .

٣٧ - ولا تقسم حدود المسؤولية بموجب قواعد هامبورغ واتفاقية نقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط الا في حالة سوء التصرف المتعمد أو الاستهتار من جانب الناقل^(٣١) وقد قيل دفاعا عن هذا النهج أن الناقلين المؤتمنين يفضلون حدودا يصعب تقسيمها ، لأن هذا يمكنهم من تقدير مخاطرهم بدقة وحساب أقساط معقولة . وهذا يعني ضمنا أن الحدود التي يصعب نسبيا تقسيمها قد تؤدي الى حساب أقساط تقل شيئا ما عما كانت ستكون عليه في حالة الحدود التي يسهل تقسيمها . وذكر أيضا أن الحدود التي يصعب

(٢٩) قواعد هامبورغ ، المادة ٦ (٤) ، اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط

للبنائات ، المادة ١٨ (٦) .

(٣٠) التقرير التفسيري ، الفقرة ٦٠ .

(٣١) قواعد هامبورغ ، المادة ٨ (انظر أيضا الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم

المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع، مطبوعات الأمم المتحدة، رقم المبيع ، E.80.VIII.1 ، الباب الثاني المحاضر الموجزة للجنة الأولى، الجلسة الرابعة والثلاثين، الفقرة ٢٤)؛ اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ، المادة ٢١ .

نسبياً تقسيمها ستكون حافزاً لمتعهدي خدمات النقل إلى محطات الوصول على القبول بمستويات من المسؤولية أكثر تشدداً من التي اعتادوا عليها (٣٢) .

٣٨ - وفيما يتعلق بحد المسؤولية ، يمكن التساؤل أيضاً عما إذا كان ينبغي، بالإضافة إلى الحد المقرر بواقع الكيلوغرام ، أن يدرج في القواعد الموحدة حد كلي للمسؤولية عن كل حدث . وقد يكون هذا الحد مناسباً لتغطية حالات التلف الشديد (مثل التلف الناتج عن الحريق أو الانفجار) الذي يكون التأمين ضده صعباً أو باهظ التكلفة . وإذا تم اعتماد هذا النهج فسيكون من المستصوب أن تنص القواعد الموحدة على وسيلة لتقسيم الغطاء المتاح بين المطالبين المختلفين ، في حالة زيادة الأضرار التي يستحقونها بموجب الحد المقرر بواقع الكيلوغرام عن الحد الأقصى .

٣٩ - ويمكن أيضاً النظر فيما إذا كان من المستصوب ، كبديل للحد المقرر بواقع الكيلوغرام ، أن تشمل القواعد الموحدة حداً بواقع الطرد ، كما تفعل قواعد هامبورغ واتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (٣٣) . وكان من الحجج المضادة لادراج حد يقرر بواقع الطرد أن البضائع قد تصل إلى المحطة النهائية في شكل طرد ثم تقسم بعد ذلك لتنقل مرة أخرى إلى مواقع منفصلة (٣٤) .

سادساً - مدة التقادم

٤٠ - فترة التقادم بالنسبة إلى إقامة دعوى بموجب مشروع الاتفاقية الأولى هي سنتان تبدأ من يوم قيام متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول بتسليم البضائع أو من الوقت الذي يمكن فيه اعتبارها مفقودة (انظر الفقرة ٣١ ، أعلاه) (المادة ١١) . وعند البت في ما إذا كانت هذه المدة مناسبة ، قد يكون من المناسب أن يوضع في الاعتبار أنها تساوي الفترات التي يجب خلالها رفع دعوى ضد الناقلين بموجب قواعد هامبورغ واتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع وأطول من مدة التقادم التي تنطبق على الناقلين بموجب اتفاقيات النقل الدولي الأخرى (انظر المرفق الأول) . غير أنه ينبغي ملاحظة أن فترة السنتين التي تنطبق على رفع دعوى ضد متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول قد تمنع في بعض الحالات اتخاذ ناقل أو متعهد خدمات نقل متعدد الوسائط إجراء

(٣٢) التقرير التفسيري ، الفقرة ٦٢ .

(٣٣) قواعد هامبورغ ، المادة ٦ (١) ، اتفاقية نقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط ، المادة ١٨ (١)

(٣٤) التقرير التفسيري ، الفقرة ٥٨ .

رجوع ضد متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول . وعلى سبيل المثال ، عندما يسلم متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول بضائع أثناء النقل الى ناقل أو الى متعهد خدمات نقل متعدد الوسائط ، فإن مدة التقادم التي تنطبق على رفع دعوى من جانب طرف ذي مصلحة في البضاعة ضد الناقل أو متعهد خدمات النقل متعدد الوسائط تبدأ في فترة أبكر ، أي عند تسليم متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول ، البضائع الى ناقل أو متعهد خدمات نقل متعدد الوسائط . وفي حالة خضوع نوعي الدعوى كليهما لنفس مدة التقادم ، سيكون اجراء الرجوع ضد متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول ممنوعا قبل رفع الدعوى ضد الناقل أو متعهد خدمات النقل المتعدد الوسائط . ويمكن النظر فيما اذا كان من المستصوب أن تتضمن مدة التقادم في القواعد الموحدة حكما يحفظ بصورة فعالة قدرة الناقل أو متعهد خدمات النقل المتعدد الوسائط على اتخاذ اجراء الرجوع هذا .

٤١ - ولا يتناول مشروع الاتفاقية الأولى مسألة انقطاع أو ايقاف مدة التقادم أو غير ذلك من الموضوعات ذات الصلة (٣٥) . وعلى سبيل المثال ، يمكن ، في بعض النظم القانونية ، تطبيق قواعد القانون الوطني اذا لم تتناول القواعد الموحدة هذه الموضوعات . وفي نظم قانونية أخرى ، يمكن أن يفسر اغفال القواعد الموحدة على أنه يعني أنه لا يجوز قطع أو ايقاف مدة التقادم ، على الرغم من وجود قواعد قانونية وطنية . ومن زاوية التوحيد في تطبيق مدة التقادم ، قد يكون مستصوبا ، أما أن تنص القواعد الموحدة على قواعد تفصيلية لسريان مدة التقادم ، أو أن تنص على وجوب البت في هذه الموضوعات ذات الصلة وفقا للقواعد القانونية الوطنية .

سابعا - الحقوق العينية في البضائع

٤٢ - يمنح مشروع الاتفاقية الأولى متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول حق الانتفاع بالبضائع التي أخذها في عهده نظير التكاليف والمطالبات المتمثلة بهذه البضائع ، بما في ذلك الحق في الاحتفاظ بالبضائع والحق في بيعها للوفاء بمطالباته (المادة ٥) .

٤٣ - واذا مارس أحد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول هذه الحقوق ، فقد تتعارض مع حقوق الشخص الذي يحق له استلام البضائع وتتداخل معها . ويمكن النظر فيما اذا كانت هذه نتيجة مناسبة . وعلى سبيل المثال ، في الحالات التي يحتفظ أحد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول يعمل لحساب ناقل بالبضائع الى أن يقوم الناقل بدفع رسوم الخدمة المستحقة لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، يمكن

(٣٥) لتحديد هذه الموضوعات ، انظر ، مثلا ، اتفاقية ^{عرة} (فترة) التقادم في البيع الدولي للبضائع (نيويورك، ١٩٧٤) (A/CONF.63/15) (السجلات الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني باتفاقية مدة التقادم في البيع الدولي للبضائع ، مطبوعات الأمم المتحدة رقم المبيع (E.74.V.8) .

أن يكون الناقل ملزماً بدفع اضرار للشخص الذي يحق له استلام البضائع . وقد يشكل هذا حماية كافية لذلك الشخص . غير أنه ، عندما يبيع أحد متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول البضائع للوفاء لمطالبته من الناقل نظير رسوم خدمة غير مدفوعة ، يمكن ألا يشكل التزام الناقل بدفع تعويضات حماية كافية للشخص الذي يحق له استلام البضائع . ومن الناحية الأخرى ، اذا مارس حقوق الاحتفاظ بالبضائع وبيعها متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول يعمل لحساب الشخص الذي يحق له استلام البضائع ، أو يعمل بصفة وكيل له ، فقد لا يكون من غير المناسب له أن يتحمل العواقب المترتبة على الاحتفاظ بالبضائع أو بيعها ، وذلك حيث أن مطالبات متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول التي تؤدي الى هذه الدعاوي (أي عدم دفع رسوم التخزين) تكون عادة من مسؤولية ذلك الشخص نفسه . وبالإضافة الى ذلك ، يمكن ملاحظة أن هذه الحالات عادة ما تحدث ، على أية حال ، خارج فترة مسؤولية الناقل .

٤٤ - وفيما يتعلق بمثل هذه النزاعات ، يمكن ملاحظة أن المادة ١٤ من مشروع الاتفاقية الأولى تنص على ما يلي : " لا تعدل هذه الاتفاقية أية حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع " . وقد يتمثل أحد النهج الأخرى في أن تترك مسألة البت في هذه الموضوعات للقانون الوطني .

ثامناً - المسائل التي لم يتناولها

مشروع الاتفاقية الأولى

٤٥ - بالإضافة الى مسألة ما اذا كان ينبغي أن تتناول القواعد الموحدة مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول عن التأخير في تسليم البضائع ، هناك عدد من المسائل الأخرى المتمثلة بعمليات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول ومسؤوليتهم لا يتناولها مشروع الاتفاقية الأولى . وهذه المسائل تشمل ، على سبيل المثال ، التزامات العميل ، مثل التزامه بدفع الأتعاب المستحقة لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، وباخطاره بطبيعة البضائع الخطرة أو تزويده بالتعليمات بشأن صونها . كما لا يتناول المشروع حق متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول في التخليص من البضائع الخطرة . ولا يتناول مشروع الاتفاقية الأولى أيضاً مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول عن عدم قبول بضائع للصون بموجب عقد مع عميل . وقد كان قصد واضعي صياغة مشروع الاتفاقية الأولى وضع مشروع موزن يرسخ مجموعة دنيا من القواعد التي تنظم ، بصفة جوهرية ، مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول . وقد توقع هؤلاء أن تدرج التفاصيل المغفلة ، مثل التي أشرنا اليها منذ برهة ، في النص في مرحلة لاحقة أو ، بدلا عن ذلك ، يمكن أن تنظمها شروط قياسية يمكن أن تعددها منظمة

تجارية مهمته بالامر (٣٦) وفي هذا الخصوص ، يمكن ملاحظة أن اللجنة البحرية الدولية قد شرعت في اعداد مجموعة من الشروط القياسية ليستخدمها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول . وقد كانت أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على صلة باللجنة البحرية الدولية وقد أخطرتها بالقرار الذي اتخذته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في جلستها السادسة عشرة بشأن موضوع مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول .

تاسعا - شكل القواعد الموحدة وطبيعتها

٤٦ - ينشأ الاختلاف الكبير الحالي في القواعد القانونية التي تنظم مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول من قواعد القانون الوطني ، علاوة على الشروط العامة التي يستخدمها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول والتي قد لا تتفق مع مصالح الأطراف في الظروف التجارية المعاصرة . ويمكن تحقيق التوحيد في هذا الميدان بالنص على الوحدة في القانون الوطني عن طريق اتفاقية أو قانون نموذجي ، وباقتضاء اتفاق الشروط العامة مع هذه القواعد الموحدة . وحتى اذا لم تكن القواعد الموحدة ملزمة (انظر الفقرة ٤٧ ، أدناه) ، فيمكن أن يشكل وجود اطار قانوني رسمي حافزا اضافيا لمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول على اتباعها . كما يمكن أن يفيضي الصفة الشرعية على أحكام الشروط العامة التي تتفق مع القواعد الموحدة . وهذا قد يفيد كلا من عملاء متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول وهؤلاء المتعهدين أنفسهم ، لأن الشروط العامة وحدها ، حتى اذا كانت موحدة بقدر كبير ، قد تكون ، بغير ذلك ، متعارضة مع الأحكام الالزامية للقانون الوطني ، ولأن المزايا التي ينالها متعهدو خدمات النقل الى محطات الوصول بموجب هذه الشروط العامة الموحدة (كحدود المسؤولية مثلا) يمكن ، بغير ذلك ، أن تكون مهددة بأن تسقطها المحاكم في بعض النظم القانونية .

٤٧ - وثمة موضوع آخر هو ما اذا كان ينبغي جعل القواعد الموحدة الواردة في اتفاقية أو قانون نموذجي قابلة للتطبيق على كل متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول داخل الدولة التي هي طرف في الاتفاقية أو التي تصدر تشريعا بالقانون النموذجي وقد تم التعبير ، داخل فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص الذي أعد مشروع الاتفاقية الأولى ، عن رأي مفاده أنه اذا كانت القواعد الموحدة تنطبق بصفة الزامية على كل متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول داخل دولة ما فقد يكون من الصعب على الدول التغلب على الضغط الذي تقوم به الجهات المهنية ذات المصلحة من أجل عدم الالتزام بالنص . ولذلك فقد قدم اقتراح بأن يسمح للدول التي ترغب في أن تقصر تطبيق القواعد الموحدة على متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول

الذين يتعهدون بالتقيد بها بأن تفعل ذلك . وقد رأى الذين يستموبون هذا الرأي أنه وفقا لهذا النهج يمكن حفر متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول على الالتزام طوعية بالنظام الموحد بواسطة حوافز معينة ، مثل نظام مسؤولية معتدل ، وحد للمسؤولية يصعب خرقه ، وحق حجز البضائع المودعة لدى متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، وتضائل احتمال قيام محكمة باسقاط الشروط العامة التي تتفق مع القواعد الموحدة . غير أنه تقرر عدم تعقيد مشروع الاتفاقية الأولى في مرحلته الحالية بادراج نص على "الالتزام الطوعي" ، ولكن ، بدلا عن ذلك ، تقديم القواعد الموحدة دون رأي مسبق بشأن الشكل النهائي الذي قد يصير اليه النص^(٣٧) . كما طلب أيضا أن تنظر اللجنة فيما اذا كانت ترغب في تأجيل اتخاذ قرارها بشأن الشكل النهائي الذي ينبغي أن تكون عليه القواعد الموحدة الى ما بعد انجاز الأعمال التي يقوم بها الفريق العامل الذي سيعهد اليه بمهمة اعداد مشاريع النصوص ، وفي ذلك الوقت ستكون اللجنة في وضع أفضل للبت في المسألة في ضوء التطورات المحيطة بالمشروع .

عاشرا - الأعمال المقبلة

٤٨ - فيما يتعلق بالاجراءات التي ستتبع في وضع قواعد موحدة ، فإن أحد النهج الممكنة أن يقوم الفريق العامل الذي يوكل له العمل أولا باستعراض مشروع الاتفاقية الأولى لتوحيد القانون الخاص ، واضعا في اعتباره الحاجة الى اتخاذ قرارات بشأن النهج التي ستتبع بشأن المسائل التي تتناولها هذه الدراسة بالبحث ، ثم الشروع في اعداد مجموعة من مشاريع القواعد الموحدة على أساس مشروع يمكن أن يطلب من الأمانة اعداده بعد اتخاذ تلك القرارات .

٤٩ - وفيما يتعلق بالفريق العامل الذي ينبغي أن يسند اليه العمل ، يمكن ملاحظة أن الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية قد أنجز في الآونة الأخيرة عمله في وضع قانون نموذجي للتحكيم التجاري الدولي ، وسيكون من الممكن أن يعهد اليه بالعمل في مسؤولية متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول يبدأ فيها اعتبارا من الربع الثالث من عام ١٩٨٤ . ومن المتوقع أن يزاول الفريق العامل عمله بصورة سريعة ، وربما يقوم بانجاز مجموعة من مشاريع القواعد الموحدة خلال عام ١٩٨٥ .

الملحق الأول

أحكام مختارة من الاتفاقيات الدولية الرئيسية المتعلقة بالنقل

مدة التقادم	حدود المسؤولية من هلاك البضائع أو تلفها (من كل كيلوغرام) ^٣	معيار المسؤولية	النقل البحري
سنة واحدة (المادة ٣ (١١))	(لا توجد حدود للمسؤولية عن الكلوغرام : ١٠٠ جنيه استرليني من كل طرف أو وحدة (المادة ٤ (٥)) .	بناءً على الواجبات والحصانات المنصوص عليها في المادتين ٢ و ٤ ؛ بوجه عام ، واجب الحماية المعقولة .	الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (١٩٢٤) ("قواعد لاهائي") .
سنة واحدة (المادة ٣ (١٦))	٣٠ فرنكا (برنكايريه) (المادة ٤ (٥) (١١)) .	بصورة رئيسية ، على غرار قواعد لاهائي ، أعلاه	قواعد لاهائي بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول الذي حرر فيه بروكسل والمؤرخ في ٢٣ شباط/ فبراير ١٩٦٨ .

("قواعد لاهائي")

* يتألف فرنك برنكايريه المشار إليه في هذا العمود ، من $\frac{1}{10}$ 75 مليون من الذهب بدرجة نقاوة ٩٠٠ في الجزء من الألف؛ ويتألف الفرنك الرشيمي من $\frac{1}{10}$ من الغرام من الذهب بدرجة نقاوة ٩٠٠ في الجزء من الألف . ولذا ، فإن القيم النسبية المتعلقة بهذه الوحدات هي تقريبا : ١ فرنك رشيمي = ٥ فرنكات برنكايريه . وتحتوي معظم الاتفاقيات المدرجة في هذا الجدول ، سواء في الاتفاقيات نفسها أو في البروتوكولات ، على معادلات بين هذه الوحدات وطرق السحب الخاصة ؛ وبوجه عام ، فإن الوحدة من حقوق السحب الخاصة تساوي ١٥ فرنكا برنكايريه أو ٢ فرنكات رشيمية . أما بالنسبة للحالات التي لا تنطبق فيها هذه الأحكام (مثلا ، بالنسبة لدولة طرف في إحدى الاتفاقيات ولكنها ليست طرفا في البروتوكول الذي يتضمن الحكم) ، فلا يوجد أي اتفاق دولي على طريقة تحويل الفرنك البرنكايريه أو الفرنك الرشيمي إلى العملات الدولية . وقد أدى هذا إلى حدوث تفاوت في تحويل حدود المسؤولية المعبر عنها في هذه الوحدات .

المرفق الأول (تابع)

حدود المسؤولية عن هلاك البضائع
أو تلفها (من كل كيلومتر م)

مقياس المسؤولية

الاتفاقية

النقل البحري (تابع)

(لا تنطبق)

(لا تنطبق)

وحدثان حسابيتان (حقوق السحب الخاصة) يجوز
للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد
الدولي والتي لا تستطيع تطبيق الحكم المتعلق
بحقوق السحب الخاصة، تعيين حد للمسؤولية
يعادل ٢٠ وحدة نقدية (وحدة نقدية واحدة
تساوي فرنكا واحدا من فريكات بوانكاريه))
(المادة الثانية) .

البروتوكول المعدل للاتفاقية الدولية
لتوحيد بعض القواعد القانونية
المتعلقة بسفنات الشحن، ٢٥ آب /
أغسطس ١٩٢٤ بالمصينة المعدلة
بموجب البروتوكول المورخ في ٢٢
شباط/فبراير ١٩٦٨ (١٩٧٩) (السم
يعدل بعد حين النفاذ)

سنتان
(المادة ٢٠)

٢ وحدة حسابية
(حقوق السحب الخاصة) (المادة ٦ (١١)) يجوز

النقل مسؤول ما لم يثبت أنه قسام
هو أو مستخدمه أو وكيله،
"باتخاذ كل التدابير التي كان
من المعقول أن يطلب من منبهم
اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه"
(المادة ٥ (١١)) .

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري
للبضائع، ١٩٧٨ (هامبورغ)
("قواعد هامبورغ")
(لم تدخل بعد حين النفاذ)

بحقوق السحب الخاصة، تعيين حد للمسؤولية
يعادل ٢٧ وحدة نقدية (وحدة نقدية
واحدة تساوي فرنكا واحدا من فريكات
بوانكاريه) (المادة ٢١) .

النقل مسؤول (المادة ١٨ (١١): (أ))
ما لم يثبت أنه قد قسام هو،
ومستخدمه "باتخاذ كل التدابير
للإزالة لتفادي التلف أو إنسه
استحال عليه أو عليهم اتخاذ
مثل هذه التدابير" (المادة ٢٠
(١١)، أو (ب) ما لم يثبت أن
التلف وقع بسبب الإهمال فسي
قيادة الطائرة، أو الإهمال في

سنتان
(المادة ٢٩)

٢٥٠ فرنكا (من فريكات بوانكاريه) (المادة
٢٢ (٢))

اتفاقية توحيد بعض القواعد
المتعلقة بالنقل الجوي الدولي
(١٩٢٩) ("اتفاقية وارسو")

النقل الجوي

(يتبع)

المرفق الأول (تابع)

حدود المسؤولية عن هلاك البضائع
أو تلفها (من كل كيلوغرام)

مدة التقادم

مقياس المسؤولية

النقل الجوي (تابع)

الاتفاقية

الخدمات الأرضية للطائرات أو في
الملاحة الجوية ، وانه ، فيمينا
يتعلق بكل الجوانب الأخرى ، قد
اتخذ هو ومستخدموه جميعهم
التدابير الضرورية لتفادي التلف
(المادة ٢٠ (٢)) .

ستسان
(المادة ٢٩)

(المادة ٢٢ (٢))

مقياس اتفاقية وارسو^(١) ،
إعلاه ، (المادة ٢٠) فقط

اتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة
بموجب البروتوكول الذي حرر في
لاهاي والموقعة في ٢٨ أيلول/
سبتمبر ١٩٥٥

(لا تنطبق)

١٧ من حقوق السحب الخامة (يجوز للدول التي
ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا
تستطيع تطبيق الحكم المتعلق بحقوق السحب
الخامة تعيين حد للمسؤولية يعادل ٢٥٠
وحدة نقدية (وحدة نقدية واحدة تساوي
فرنكا واحدا من فرنكات بوانكارية) .
(المادة السابعة)

الناقل مسؤول ما لم يثبت أن
التخريب أو الهلاك أو التلف قد وقع
بسبب عيب متماثل ليس غير ، الخ .
أو تغليف معيب قام به شخص آخر
غير الناقل أو مستخدميه أو
وكلائه ، أو عمل من أعمال الحرب
أو النزاع المسلح ، أو عمل من
أعمال السلطة العامة فيما يتعلق
بدخول أو خروج البضائع أو
مرورها العابر
(المادة الرابعة)

بروتوكول مونتريال رقم ٤ لتعديل
اتفاقية توحيد بعض الواءند
المتعلقة بالنقل الجوي الدولي
والموقع عليها في وارسو
بتاريخ ١٢ تشرين الأول/أكتوبر
١٩٢٩ بالصيغة المعدلة بموجب
البروتوكول المحرر في لاهاي
والموقعة في ٢٨ أيلول/سبتمبر
١٩٥٥ (١٩٧٥)
(لم يدخل بعد حين التنفيذ)

(يتبع)

المرفق الأول (تابع)

حدود المسؤولية من هلاك البضائع
أو تلفها (من كل كيلوغرام)

مقياس المسؤولية

الاتفاقية

سنة واحدة؛ وثلاث

٢٥ فرنكا (رثيميا)

الناقل مسؤول (المادة ١٧ (١)) ما لم يثبت

النقل بالطرق البرية
اتفاقية عقد النقل الدولي
للبيضائع بالطرق البرية
(CMR) (١٩٥٦)

سنوات في حال

(المادة ٢٢ (٢))

أن الهلاك أو التلف الذي حدث بسبب عميل

خالٍ، أو اضرار من المطالب أو بسبب

سوء التمسك

المتعمد

تعليمات المطالب، غير ناشئة عن عمل

خالٍ، أو اضرار من الناقل، أو بسبب

المادة ٢٢

عيب متاهل ، أو من خلال "ظروف لم يستطع

الناقل تجنبها ولم يكن باستطاعته منعه

المادة ٢٢

وقوع عواقبها" (المادة ١٧ (٢))؛ أو ما

لم يثبت أن الهلاك أو التلف قد حدث بسبب

المادة ٢٢

احدى المخاطر الخاصة المسردة (المادة ١٧

١٧ (٤)) (بوجه عام، يفترض في تنفيذ الهلاك

المادة ٢٢

أو التلف ، بأنهما حدثا بسبب احدهما

المخاطر الخاصة اذا استطاع الناقل أن

المادة ٢٢

يقوم الدليل على امكان حدوث ذلك

المادة ١٨

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

المادة ٢٢

(يتبع)

(لا تنطبق)

٨٢٣ وحدة حسابية (حقوق السحب الخاصة)

(لا تنطبق)

البروتوكول المتعلق باتفاقية عقد

(لا تنطبق)

(بحوزن الدول التي ليست أعضاء، فسي

(لا تنطبق)

النقل الدولي، بالطرق البرية

(لا تنطبق)

منذوق النقد الدولي، التي لا تستطيع

(لا تنطبق)

(١٩٧٨)

(لا تنطبق)

تطبيق الحكم المتعلق بحقوق السحب الخاصة

(لا تنطبق)

(١٩٧٨)

(لا تنطبق)

تعيين حد المسؤولية يعادل ٢٥ وحدة

(لا تنطبق)

(١٩٧٨)

(لا تنطبق)

نقدية (وحدة نقدية واحدة تسعاري

(لا تنطبق)

(١٩٧٨)

(لا تنطبق)

فرنكا رثيميا واحد)) (المادة ٢

(لا تنطبق)

(١٩٧٨)

المرفق الأول (تابع)

حدود المسؤولية من هلاك البضائع
أو تلفها (من كل كيلوغرام)

معيان المسؤولية

الاتفاقية

النقل بالسكك الحديدية

سعر البضائع أو القيمة المعلنة
(المادتان ٢٥ ، ٢٤)

الناقل مسؤول ما لم يثبت أن الهلاك أو
التلف حدث نتيجة لظروف لم يستطيع
تجنبها أو لم يكن باستطاعته منعه
وقوع عواقبها، أو ما لم تكن قد نتجت
عن ظروف أخرى جرى سردها
(المادة ٢٢) .

الاتفاق بشأن النقل الدولي للبضائع
بالسكك الحديدية (١٩٦١)

سنة واحدة ،
سنتان في حالة
سوء التصرف
المتعمد أو
التزوير أو
غيرهما
(المادة ٤٧)

في الأساس ، على غرار اتفاقية عقد
النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ،
أعلاه (المادتان ٢٧ ، ٢٨) .

الاتفاقية الدولية بشأن نقل
البضائع بالسكك الحديدية (١٩٧٠)

(لا تنطبق)

(لا تنطبق)

الحكم التكميلي بشأن طريقة تحويل
الفرنك الذهبي بمقتضى الاتفاقية
الدولية بشأن نقل البضائع
بالسكك الحديدية (١٩٧٧)

على غرار الاتفاقية
الدولية بشأن نقل
البضائع بالسكك
الحديدية
(المادة ٥٨)

على غرار الاتفاقية الدولية بشأن نقل
البضائع بالسكك الحديدية ، أعلاه
(المادتان ٣٦ ، ٣٧)

التحويل براء للاتفاقية بشأن النقل
الدولي للبضائع بالسكك الحديدية
١٩ أيار/مايو ١٩٨٠
(لم تدخل بعد حيز التنفيذ)

١٧ وحدة حسابية (حقوق السحب الخاصة)
(المادتان ٤٠ ، ٤٢) (بالنسبة
للدول التي ليست أعضاء في صندوق
النقد الدولي التي لا يستطيع تطبيق
الحكم المتعلق بحقوق السحب الخاصة ،
تساوي وحدة الحساب ٢ فرنكات
رئيمية (المادة ٧))

(يتبع)

المرفق الأول (تابع)

<u>مدة التقادم</u>	<u>حدود المسؤولية من هلاك البضائع أو تلفها (من كل كيلوغرام)</u>	<u>مقياس المسؤولية</u>	<u>الاتفاقية</u>
سنتين (المادة ٢٥)	٢٧٥ وحدة حساب (حقوق السحب الخاصة) (المادة ١٨ (١)) (يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تستطيع تطبيق الحكم المتعلق بحقوق السحب الخاصة ، تعيين حد للمسؤولية يعادل ٤١٢٥ وحدة نقدية (وحدة نقدية واحدة تساوي فرنكاً واحداً من فريكات بونيكاريه (المادة ٣١) .	في الأساس ، على غرار قواعد هامبورغ أعلاه (المادة ٦٩) .	<u>النقل المتعدد الوسائط</u> اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعددة الوسائط للبضائع (١٩٨٠) ("اتفاقية الوسائط المتعددة") (لم تدخل بعد حين النفاذ)

المرفق الثاني

نص المشروع الأولي للاتفاقية المتعلقة بمتعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول

الديباجة

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،
وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بحقوق
وواجبات متعهدي خدمات النقل الى محطات الوصول وبخاصة مسؤولياتهم ؛
قد قررت ابرام اتفاقية لهذا الغرض ، وتحقيقا لذلك اتفقت على ما يلي :

المادة ١

تعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية :

- ١ - يقصد بمصطلح " متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول " كل شخص يعمل
بصفته شخصا آخر غير الناقل ويتعهد مقابل أجر بصون البضائع قبل النقل أو أثناءه
أو بعده ، اما بالاتفاق أو بأن يأخذ في عهده هذه البضائع من شاحن أو ناقل أو
متعهد تسليم أو أى شخص آخر ، بقصد تسليمها الى أى شخص يحق له تسليمها .
- ٢ - يشمل مصطلح " البضائع " كل حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو
تغليف مماثلة ، ما لم يقدمها متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول .

المادة ٢

نطاق التطبيق

تنطبق هذه الاتفاقية كلما كانت العمليات التي يناد بمتعهد خدمات النقل الى
محطات الوصول مسؤولية تنفيذها :

- (أ) تتم في اقليم دولة متعاقدة ،
- (ب) وتتصل بعملية نقل يكون فيه مكان المغادرة ومكان الوصول واقعين في
دولتين مختلفتين .

المرفق الثاني (تابع)

المادة ٣

مدة المسؤولية

- ١ - يكون متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول مسؤولاً عن صون البضائع اعتباراً من وقت أخذه البضائع في عهده حتى وقت تسليمها الى الشخص الذي يحق له تسليمها .
- ٢ - اذا أخذ متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول على عاتقه القيام بتفريغ البضائع أو شحنها أو تستيفها أو تدبير من يقوم بذلك حتى قبل أن يأخذها في عهده أو بعد تسليمها ، تمتد مدة المسؤولية لتشمل هذه العمليات الاضافية أيضا .

المادة ٤

اصدار المستند

- ١ - يصدر متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول بناء على طلب الطرف الآخر في العقد ، مستنداً مؤرخاً يقر فيه باستلام البضائع ويحدد التاريخ الذي أخذ فيه البضائع في عهده .
- ٢ - يبين هذا المستند أي جانب من جوانب عدم الدقة أو عدم استيفاء التفاصيل المتعلقة بوصف البضائع التي أخذها في عهده ، بقدر ما يمكن التوثق من ذلك بوسائل فحص معقولة .
- ٣ - يعتبر هذا المستند قرينة ظاهرة على ابرام عقد صون البضائع وتولي أمر البضائع كما هي مبينة فيه .
- ٤ - يجوز أن يحوي المستند الذي يصدره متعهد خدمات المحطات الطرفية للنقل ، اذا اتفق الطرفان على ذلك ، وسمح بذلك القانون الوطني الواجب التطبيق ، تعهداً من الشخص المذكور بتسليم البضائع مقابل ردّ المستند . ويتمثل هذا التعهد في ورود شرط في المستند بوجوب تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو للأمر أو لحامله .
- ٥ - ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون اصدار مستندات بأية وسيلة ميكانيكية أو الكترونية ، اذا لم يكن ذلك مخالفاً لقانون المكان الذي يصدر فيه المستند .

المرفق الثاني (تابع)

المادة ٥

حقوق الضمان في البضائع

١ - يكون لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول حق في الاحتفاظ بالبضائع التي أخذها في عهده نظير التكاليف والمطالبات المتعلقة بهذه البضائع ، بما في ذلك الرسوم وإيجار الايداع بالمنازل ، غير أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يمس صحة ما يتخذ من ترتيبات تعاقدية متفقة بمقتضى القانون الوطني ، توسع نطاق ضمان المتعهد المذكور في البضائع .

٢ - لا يجوز أن يتمتع المتعهد بحق الاحتفاظ بالبضائع التي أخذها في عهده إذا قدم له ضمان كاف بالنسبة للمبلغ المطالب به وإذا أودع مبلغ معادل لدى طرف ثالث تقبله الأطراف أو لدى مؤسسة رسمية في الدولة التي يتم فيها تنفيذ العمليات التي يكون المتعهد مسؤولاً عنها بموجب هذه الاتفاقية .

٣ - يجوز لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول ، بعد أن يكون قد وجه أخطاراً ملائمة في حينه ، أن يبيع أو أن يكلف ببيع ، جميع أو بعض البضائع التي يحتفظ بها بحيث يحصل على المبلغ اللازم للوفاء بمطالبته .

المادة ٦

أساس المسؤولية

١ - يعد متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع التي هو مسؤول عنها بموجب هذه الاتفاقية ، ما لم يثبت أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه .

٢ - إذا لم يسلم متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول البضائع بناء على طلب الشخص الذي يحق له تسليم البضائع خلال ٦٠ يوماً متتالية تلي هذا الطلب ، يجوز للشخص الذي يحق له إقامة الدعوى أن يعتبر أن البضائع قد هلكت .

٣ - إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول أو من جانب مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في أحداث الهلاك أو التلف ، لا يكون متعهد المحطات الطرفية للنقل مسؤولاً إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف الى الخطأ أو الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول مقدار الهلاك أو التلف الذي لا يعزى الى ذلك الخطأ أو الإهمال .

المرفق الثاني (تابع)

المادة ٧

حدود المسؤولية

- ١ - تحدد مسؤولية متعهد خدمات النقل الى محطات الوصول وفقا لأحكام المادة ٦ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .
- ٢ - يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ١٣ .
- ٣ - يجوز لمتعهد خدمات النقل الى محطات الوصول، بالاتفاق ، أن يزيد حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة .

المادة ٨

المسؤولية غير التعاقدية

- ١ - تنطبق الدفع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على أى دعوى تقام ضد متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول بصدد هلاك أو تلف البضائع الناتج عن أى تصرف أو تقصير في حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، سواء كانت الدعوى مؤسسة على العقد أو الأضرار أو غير ذلك .
- ٢ - إذا أقيمت دعوى ضد مستخدم أو وكيل لمتعهد خدمات النقل الى محطة الوصول، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل ، إذا ثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته ، بالحق في الاستفادة من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق لمتعهد خدمات النقل الى محطة الوصول أن يستظهر بها بموجب الاتفاقية .
- ٣ - باستثناء ما تنص عليه المادة ٩ ، لا يجوز أن يتعدى مجموع المبالغ التي يحكم باستردادها من متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول أو من أى شخص مشار اليه في الفقرة ٢ من هذه المادة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٩

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

- ١ - لا يحق لمتعهد خدمات النقل الى محطة الوصول الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٧ ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نتج عن فعل

المرفق الثاني (تابع)

أو تقصير من متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف ، أو تم باستهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف .

٢ - وخلافاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٨ ، لا يحق لمستخدم أو لوكيل متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول ، أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٧ ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف ، أو تم باستهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف .

المادة ١٠

الاشعار بالهلاك أو التلف

١ - ما لم يوجه متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول، كتابة ، اشعاراً بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي تسليم البضائع إلى الشخص الذي يحق له تسليمها ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول سلم البضائع كما هي موصوفة في المستند الذي أصدره المتعهد المذكور ، أو إذا لم يكن المستند قد أصدر اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة .

٢ - إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، إذا لم يوجه الاشعار كتابة خلال ١٥ يوماً تلي يوم تسليم البضائع إلى الشخص الذي يحق له تسليمها .

٣ - إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى الشخص الذي يحق له تسليمها ، انتفت الحاجة إلى توجيه الاشعار كتابة عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .

٤ - في حالة وجود ، أو خشية وجود ، أي هلاك أو تلف ، يجب على كل من متعهد خدمات النقل إلى محطة الوصول والشخص الذي يحق له تسليم البضائع أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

المرفق الثاني (تابع)

المادة ١١

تقديم الدعاوى

- ١ - تسقط بالتقديم أي دعوى بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي والتحكيم خلال مدة سنتين .
- ٢ - تبدأ مدة التقديم من يوم قيام متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول بتسليم البضائع أو جزء منها ، أو إذا لم يتم تسليم البضائع في اليوم الأخير للمدة المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٦ .
- ٣ - لا يدخل في حساب الفترة اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقديم .
- ٤ - يجوز للشخص الذي تقدم ضده دعوى ، أن يقوم في أي وقت خلال مدة التقديم ، بتمديد هذه المدة باعلان كتابي يوجهه الى المدعي . ويجوز إعادة تمديد هذه المدة باعلان آخر أو اعلانات أخرى .
- ٥ - ما لم يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية أخرى واجبة التطبيق ، يجوز للشخص الذي تقع عليه المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم بدوره دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقديم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها إجراءات الدعوى ، على أنه يجب ألا تقل المدة المسموح بها عن ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يرفع دعوى التعويض هذه بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه باعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة ١٢

الشروط التعاقدية

- ١ - كل شرط يرد في عقد لحفظ البضائع أبرمه متعهد خدمات النقل الى محطة الوصول أو في أية وثيقة مشبته لهذا العقد يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها .
- ٢ - خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، يجوز لمتعهد خدمات النقل الى محطة الوصول ، بالاتفاق ، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية .

المرفق الثاني (تابع)

المادة ١٣

الوحدة الحسابية والتحويل

١ - الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٧ من هذه الاتفاقية هي وحدة حق السحب الخاص كما يحددها صندوق النقد الدولي . ويعبر عن المبالغ المشار إليها في المادة ٧ بالعملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان . وتحسب القيمة المعادلة للعملة الوطنية لأي دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي ، بالقياس إلى حق السحب الخاص ، وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وفيما يتعلق بأي دولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب القيمة المعادلة لعملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .

٢ - يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ بطريقة تتيح التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٧ معبرا عنها بالوحدات الحسابية . وعلى الدول المتعاقدة أن تبلغ الوديع بطريقة الحساب ، وقت التوقيع أو عند ايداعها وشائق التمديد أو القبول أو الاقرار أو الانضمام وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب المذكور .

المادة ١٤

الاتفاقيات الأخرى

لا تعدل هذه الاتفاقية أية حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع .

المادة ١٥

تفسير الاتفاقية

١ - يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة الحرص على التزام نهج موحد في تطبيقها والالتزام بحسن النية في التجارة الدولية .

٢ - تسوى المسائل المتعلقة بأمور تخضع لأحكام هذه الاتفاقية ولم تحسم فيها مراعاة ، وفقا للمبادئ العامة التي تستند إليها ، أو في حالة عدم وجود هذه المبادئ ، تسوى وفقا للقانون الواجب التطبيق بمقتضى أحكام القانون الدولي الخاص .

المرفق الثاني (تابع)

المادة. صاد

اعادة النظر في حدود المبالغ والوحدة الحسابية

- ١ - يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل واحد من كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو خفض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٧ :
 - (أ) بناء على طلب ما لا يقل عن [] دولة متعاقدة ، أو
 - (ب) عند انقضاء خمس سنوات على عرض الاتفاقية للتوقيع أو على اجتماع اللجنة لآخر مرة .
- ٢ - اذا بدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد مضي أكثر من خمس سنوات على عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة في غضون السنة الأولى من بدء نفاذها .
- ٣ - تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية [] أعضائها الحاضرين المصوتين .
- ٤ - يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة . ويعتبر التعديل مقبولا بعد انتهاء فترة (٦) شهور بعد الاخطار به ، ما لم يقر ما لا يقل عن (ثلث) الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ، باخطار الوديع بعدم قبولها للتعديل ويبدأ نفاذ التعديل الذي يعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة فيما يتعلق بجميع الدول المتعاقدة بعد [١٢] شهرا من قبوله .
- ٥ - تكون الدولة المتعاقدة التي لم تقبل تعديلا ملزمة ، مع ذلك ، بهذا التعديل ، ما لم تنسحب من هذه الاتفاقية قبل بدء نفاذ القبول بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا ، عند بدء نفاذ التعديل .
- ٦ - عندما تعتمد اللجنة تعديلا ولكن دون أن تكون فترة ال [٦] أشهر اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، تكون الدولة التي تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة ، ملزمة بالتعديل اذا ما دخل حيز النفاذ . أما الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ستكون ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة ٤ .
