

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 [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]

اقترح مقدّم من وفود إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا بحذف أي إشارة
إلى "المرسل" وتبسيط تعريف "مستند النقل"
مذكّرة من الأمانة*

قدّمت حكومات إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا إلى الأمانة الاقتراح المرفق بهذه
المذكّرة في إطار التحضير للدورة الحادية والعشرين للفريق العامل الثالث (المعني بقانون
النقل).

وقد استُنسخَت الوثيقة الواردة في مرفق هذه المذكّرة بالشكل الذي تلقّته الأمانة.

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



المرفق

اقتراح مقدّم من وفود إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا بحذف أي إشارة إلى "المرسل" وتبسيط تعريف "مستند النقل"

١- يعرف مشروع الاتفاقية، فيما يتعلق بالبضاعة المنقولة، ثلاثة أشخاص مشاركين في بدء عقد النقل وهم: الشاحن والشاحن المستندي والمرسل. فالشاحن، بوجه عام، هو الطرف المتعاقد مع الناقل؛ والشاحن المستندي هو، لكل الأغراض العملية، البائع الذي يسلم البضاعة على ظهر السفينة، والمرسل هو الشخص الذي يسلم البضاعة فعلياً إلى الناقل في مكان المغادرة. وفي الواقع، قد يكون المرسل سائق شاحنة. وهنا يبرز السؤال عما إذا كان من الضروري تناول جميع هؤلاء الأشخاص الثلاثة في مشروع الاتفاقية.

٢- من البديهي أن مشروع الاتفاقية لا يستقيم من دون الشاحن. كما لا يمكن إغفال الشاحن المستندي، لأن هذا الشخص يضطلع بالعديد من حقوق الشاحن وواجباته دون أن يكون الطرف المتعاقد مع الناقل. فالشاحن والشاحن المستندي هما، بحسب التعريف، شخصان مختلفان. أما المرسل، فهو قد يكون الشاحن أو الشاحن المستندي. علاوة على ذلك، إذا كان المرسل شخصاً آخر، ربما يُتوقع منه أن يتصرف بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي أو نيابة عن أحدهما. وبحسب نص المادة ٣٥،^(١) فإن المرسل هو دائماً "أي شخص آخر كان قد عُهد إليه (أي عُهد إليه الشاحن، وكذلك الشاحن المستندي بموجب المادة ٣٤) بأداء أي من التزاماته، بمن في ذلك المستخدمون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن". وبموجب الفقرة ٦ (ب) من المادة ١، فإن المرسل هو "شخص يستعين به الشاحن (أو) الشاحن المستندي [لا الناقل]... بصورة مباشرة أو غير مباشرة".

٣- ويمكن أن يُستخلص من الفقرة ٢ أن المرسل هو منفذ لالتزامات الشاحن أو الشاحن المستندي. ويكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أفعال المرسل وعن إغفالاته. وبالإضافة إلى ذلك، لا يوجد في مشروع الاتفاقية أي حكم يحمل المرسل أي التزام منفصل. وهذا يعني أنه لا تقع على عاتق المرسل أي التزامات تخصه هو،^(٢) بموجب الاتفاقية، إلا إذا كان المرسل هو الشاحن أو الشاحن المستندي نفسه.

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

(٢) لذلك، فإن الإشارة إلى المرسل في الفقرة ٢ (أ) و(ب) من المادة ٨٢ (صحة الأحكام التعاقدية) يجب أن تُعتبر خطأً في الصياغة.

٤ - بيد أن للمرسل حقا واحدا بموجب مشروع الاتفاقية. فبصفته المسلّم الفعلي للبضاعة إلى الناقل، يحق له، بمقتضى المادة ٣٧، الحصول على إيصال عند تسليم البضاعة إلى الناقل. ويبدو أن مفهوم "المرسل" أدرج في مشروع الاتفاقية لهذا الغرض القانوني ليس إلا. وترى وفود إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا أن هذا الغرض ليس بالأهمية الكافية للاحتفاظ بمفهوم "المرسل" في مشروع الاتفاقية. وتود الوفود المذكورة أعلاه أن تشير إلى ما يلي:

- أن المرسل، أي الشاحن، أو الشاحن المستندي بموافقة الشاحن، يحق له أصلا الحصول على مستند نقل له أيضا وظيفة الإيصال، بحسب ممارسات النقل البحري المعهودة؛

- لم يبلغ عن صعوبات عملية بشأن مسألة حصول المرسل على إيصال. مما يستدعي تناول هذا الموضوع على أساس موحد في الاتفاقية؛

- إذا ما وُجدت صعوبات على المستوى الوطني أو المحلي، وبقدر تلك الصعوبات، يمكن، على أغلب الظن، معالجتها على ذلك المستوى الوطني أو المحلي بصورة أنسب. وفي هذا الصدد، لا بد من الإشارة إلى أن الاتفاقية تركت مسائل الوكالة إلى القانون الوطني عموما.

٥ - وثمة ميزة إضافية لحذف مفهوم "المرسل" من مشروع الاتفاقية وهي تجنب أي لبس مع اتفاقيات النقل الأخرى ومع بعض القوانين الوطنية. ففي اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ("اتفاقية مونتريال") والقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، الواردة في تذييل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة بروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩، يُستخدم مصطلح "المرسل". بمعنى الطرف المتعاقد مع الناقل. وتفعل بعض القوانين الوطنية الشيء نفسه أو تستخدم مصطلح "المرسل" عندما يكون المقصود هو الإشارة إلى البائع الذي يسلم البضاعة على ظهر السفينة.

٦ - إن حق المرسل في الحصول على إيصال هو السبب الوحيد الذي أدى إلى التمييز في تعريف "مستند النقل" بين مستندات النقل التي تكون في شكل إيصالات فقط ومستندات النقل التي تُدمج فيها وظيفة الإيصال مع وظيفة المستند الأخرى أي كونه دليلا على وجود عقد النقل. ونتيجة لذلك، عندما يُحذف مفهوم المرسل من مشروع الاتفاقية يمكن أيضا تبسيط تعريف مستند النقل. وعندئذ، لا تصبح هناك حاجة في الاتفاقية إلى أن تكون لمستند النقل وظيفة "الإيصال فقط". وإذا عُدّل تعريف مستند النقل بناء على ذلك، فمن شأن هذا التعريف أن يتبع الممارسة القائمة المتمثلة في دمج وظيفة الإيصال بوظيفة إثبات وجود عقد النقل في مستندات

النقل البحري. وبالإضافة إلى ذلك، وربما هذا هو الأهم، من شأن هذا التعديل أن يحسّن فهم عدة مواد في الفصل ٨، نظرا إلى الشكوك التي تحوم حول ما إذا كانت تلك المواد ملائمة تماما لمستند النقل الذي يكون في شكل إيصال فقط.

٧- وترى وفود إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا أن من شأن حذف مفهوم "المرسل" من مشروع الاتفاقية أن يساهم في جعل الاتفاقية أقل تعقّدا. ومن شأن هذا الحذف أيضا أن يتيح تبسيط مصطلح "مستند النقل" ومواءمته مع الممارسات الفعلية في مجال النقل البحري. وباتخاذ هذه الخطوة، سوف تتحسن جودة الاتفاقية ككل. ولهذا السبب، يُقترح ما يلي:

(أ) أن تُحذف المادة ١، الفقرة ١٠ (تعريف "المرسل")

(ب) أن يُطلب إلى الأمانة ما يلي:

- أن تُعدّل المادة ١، الفقرتين ١٥ و ١٩ (تعريف "مستند النقل" و "سجل النقل الإلكتروني") بحيث يشكّل هذا المستند أو السجل دليلا على استلام البضاعة بموجب عقد نقل ويثبت وجود العقد أو يشتمل عليه؛

- أن تُعدّل المادة ٣٧ بحيث يُحذف حق المرسل في الحصول على إيصال؛

- أن تُعدّل أي مادة أخرى ترد فيها إشارة إلى "المرسل"،^(٣) إما بحذف مصطلح "المرسل"، وإما بالبحث عن صيغة بديلة كلما كانت هذه الكلمة وصفية فقط.

(٣) هذه المواد هي: المادة ١، الفقرة ٦ (ب) (تعريف الطرف المنفذ)، والمادة ٧ (الانطباق على أطراف معينة)، والمادة ١٢، الفقرة ٣ (تسليم البضاعة إلى السلطات)، والمادة ٣٣ (أ) (البضائع الخطرة)، والمادة ٣٥ (مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين)، والمادة ٤١، الفقرة ٣ (النواقص في تفاصيل العقد) والمادة ٨٢، الفقرة ٢ (أ) و(ب) (صحة الأحكام التعاقدية).