

Distr.: Limited
21 August 2002*
Arabic
Original: English/French

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة العاشرة
فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢

مشروع أولي لصك بشأن نقل البضائع [عن طريق البحر]

اقتراح مقدم من كندا

مذكورة من الأمانة

تحضيراً للدورة العاشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، والتي يتوقع أن يشرع الفريق العامل أثناءها في قراءته لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، قدمت حكومة كندا في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠٠٢ نص اقتراح يتعلق بنطاق مشروع الصك وهيكله، لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويستنسخ نص ذلك الاقتراح في مرفق هذه المذكرة بصيغته التي تلقتها الأمانة.

* تاريخ تقديم الوثيقة هو التاريخ الذي تلقت فيه الأمانة هذا الاقتراح.



المرفق - اقتراح مقدم من كندا

١ - ترحب كندا بمبادرة الأونسيرال الجديدة هذه دعماً لقضية مناسقة القانون الدولي في ميدان ربما كان أفضل وصف له هو "ساحة شجار قانوني". وتود أيضاً أن تعرب عن امتنانها للجنة البحرية الدولية لإسهامها الهائل في دعم هذه القضية، لا فيما يتعلق بالموضوع الحالي فحسب بل وفي كثير من مجالات القانون البحري الدولي الأخرى.

٢ - وترحب كندا أيضاً بنتائج الدورة التاسعة للفريق العامل المعني بقانون النقل التي عقدت في نيويورك في نيسان/أبريل ٢٠٠٢. ونظراً لكون تلك الدورة أول اجتماع بشأن هذا الموضوع، فقد كانت المناقشة أولية وتركزت أساساً في المسائل المفاهيمية، وخصوصاً نطاق انطباق مشروع الصك. وحسبما ورد في تقرير الفريق العامل عن ذلك الاجتماع (A/CN.9/510)، كان هناك توافق عام في الآراء على أن الغرض من عمل الفريق هو وضع نهاية لعقود نظم المسؤولية المنطبقة على نقل البضائع عن طريق البحر، وكذلك تكييف قانون النقل البحري لكي يصبح أكثر تلبية لاحتياجات وحقائق ممارسات النقل البحري الدولي. وقد ركز الفريق العامل تركيزاً شديداً على "الجوانب البحرية" لهذا الموضوع، وتبدي كندا اتفاقها التام مع ذلك النهج.

٣ - وفي الوقت ذاته، سلم الفرق العامل بأن هناك اهتماماً كبيراً وحاجة شديدة إلى النظر في مسائل النقل المتعدد الوسائط، وبأنه من المناسب بالتالي دراسة نظام بحري محض يقوم على مبدأ النقل من الميناء إلى الميناء، وكذلك دراسة نظام يشمل أيضاً النقل البري، أي "نظام نقل متعدد الوسائط"، يقوم على مبدأ النقل من الباب إلى الباب، دون اتخاذ قرار في هذه المرحلة بشأن نطاق الصك المقبل.

٤ - وقوبل كلا النهجين بتأييد وباعتراضات. وأبدت كندا تأييدها لوضع صك بشأن النقل من الميناء إلى الميناء، لا لأنها لا تدرك واقع الممارسة الواسعة الانتشار المتمثلة في النقل من الباب إلى الباب، بل لأن لديها اقتناعاً قوياً بما يلي:

(أ) أن الهدف الأولي للجنة البحرية الدولية، المتمثل في التركيز أولاً على استعادة اتساق القانون الدولي فيما يتعلق بالواسطة البحرية هو الهدف الصائب، وأن استحداث قواعد مناسقة في مجالات لم تنظم دولياً بعد (مثل المستندات الإلكترونية) هو أمر بالغ الأهمية؛

(ب) أن هذا الهدف لا ينبغي تأخير أو المساس به بتوسيع نطاق عمل الفريق العامل ليشمل وسائط النقل الأخرى؛

(ج) أن صكا جديدا يوضع حصرا للواسطة البحرية ستكون له حظوظ أفضل في أن يعتمد على نطاق واسع مما لو كان مصمما لكي ينظم أيضا وسائط أخرى كانت حتى الآن تخضع للقانون الوطني في معظم البلدان، باستثناء البلدان، الأوروبية في معظمها، التي تسري فيها حاليا اتفاقيات دولية تتعلق بوسائط أخرى.

٥- وكان واضحا أن أولئك الذين أيدوا توسيع نطاق العمل ليشمل قواعد خاصة بوسائط أخرى، تستند إلى مبدأ النقل من الباب إلى الباب، كانوا مقتنعين بالمثل بأن ذلك النهج هو النهج الصائب الذي يجدر بالفريق العامل أن يتبعه. وحاججوا بأن مفاهيم الحاضر والمستقبل، خصوصا في ميدان النقل بالحاويات، تتطلب نهجا جديدا يمكن أن يزيد من قيمة الصك المقبل، وإن كان بحري المنشأ.

٦- ومن ثم، يبدو لنا أنه ليس من المفيد في هذه المرحلة حصر نطاق عمل الفريق العامل في نهج واحد فحسب، بما يستبعد النهج الآخر. وإذا ما حظي هذا المنطلق بالقبول فيجب على الفريق العامل أن يبحث عن سبل لتضييق الهوة بين نهج "من الميناء إلى الميناء" ونهج "من الباب إلى الباب". ومن الواضح أن هذا يمثل معضلة سياسية ينبغي تكريس وقت كاف لمناقشتها في اجتماع أيلول/سبتمبر، ربما في وقت مبكر من الدورة قبل أن يستأنف الفريق العامل نظره في مشاريع المواد، بغية التوصل إلى توافق في الآراء بشأن التوجه المستقبلي لأعمال الفريق العامل.

٧- ونرى أنه يمكن دراسة الخيارات الثلاثة التالية كأساس لتوافق آراء محتمل:

الخيار ١

٨- مواصلة العمل على مشروع الصك الحالي، بما فيه المادة ٤-٢-١، ولكن مع إضافة تحفظ من شأنه أن يمكن الدول المتعاقدة من اتخاذ قرار بشأن تنفيذ، أو عدم تنفيذ، هذه المادة وما يتصل بها من قواعد تحكم نقل البضاعة الذي يسبق أو يلحق نقلها بحرا.

تعليق

(أ) من شأن هذا الخيار أن يساعد على بلوغ الهدف المتمثل في استعادة التناسق القانوني فيما يتعلق بالواسطة البحرية، وأن يرسى ذلك التناسق فيما يتعلق بالوسائط الأخرى، من أجل الدول الراغبة في بلوغ ذلك الهدف. وفي الوقت ذاته، تظل الدول التي لا تشاطر ذلك الهدف جزءا من النظام البحري الجديد، ويمكن أن تسحب في المستقبل تحفظها وتطبق الصك تطبيقا تاما؛

(ب) بإعلان الدول عن تحفظها وقت التصديق، ينتفي احتمال أي التباس بشأن ماهية الدول التي تطبق جميع أحكام الصك و ماهية الدول التي لديها تحفظ على تطبيق الصك على النقل الداخلي. بمقتضى المادة ٤-٢-١.

الخيار ٢

٩- مواصلة العمل على مشروع الصك الحالي، بما فيه المادة ٤-٢-١، ولكن مع إدراج عبارة "القانون الوطني" بعد عبارة "الاتفاقية الدولية" (في الفقرة ٤-٢-١(ب)).

تعليق

(أ) مرة أخرى، من شأن هذا الخيار أن يوفر إشارة هامة للدول المهتمة بوضع نظام جديد للواسطة البحرية، مع ترك القواعد الخاصة بالوسائط الأخرى للقانون الوطني. ومن المسلم به أنه سيكون من الأصعب في إطار هذا الخيار تقرير ماهية القانون المنطبق في أي دولة متعاقدة في أي نقطة زمنية - أهو اتفاقية دولية ملزمة بشأن النقل الداخلي أم هو القانون الوطني - لأنه لن يكون هناك سجل لأي إعلان بهذا المعنى؛

(ب) في كلا الخيارين ١ و ٢، يمكن أن تجعل المادة ٤-٢-١ أكثر إحكاما فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار غير المحددة الموضع.

الخيار ٣

١٠- تنقيح مشروع الصك الحالي على النحو التالي:

الفصل ١ - يضم التعاريف وجميع الأحكام المشتركة بين الفصول ٢ و ٣ و ٤؛

الفصل ٢ - يضم الأحكام التي تحكم نقل البضائع عن طريق البحر (أي من الميناء إلى الميناء)؛

الفصل ٣ - يضم الأحكام التي تحكم نقل البضائع عن طريق البحر و بوسائط أخرى قبل النقل البحري أو بعده (أي من الباب إلى الباب)؛

ويبدو أن هناك نموذجين أساسيين لهذا الغرض:

(أ) نظام موحد - نظام وحيد ينطبق بالتساوي على جميع وسائط

النقل التي ينطوي عليها نقل البضائع من الباب إلى الباب؛

(ب) نظام شبكي - مماثل لما ورد في (أ) أعلاه، ولكن مع شرط يقضي باستبعاد النظام الموحد عند انطباق اتفاقية دولية على الجزء البري من عقد لنقل البضائع عن طريق البحر وعندما يكون واضحا أن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء النقل البري.

الفصل ٤ - يضم الأحكام الختامية والتحفظات، بما في ذلك حكم بشأن تحفظات صريحة تخص:

- **الفصل ٢** للدول المتعاقدة التي ترغب في تطبيق الصك الجديد على نقل البضائع المتعدد الوسائط (من الباب إلى الباب)؛ أو
- **الفصل ٣** للدول التي ترغب في قصر تطبيق الصك الجديد على نقل البضائع عن طريق البحر (من الميناء إلى الميناء).

تعليق

هذا خيار أمتن يستهدف ما يلي:

(أ) قطع شوط كبير في مناسقة القانون الدولي المتعلق بنقل البضائع، إذ يستوعب نهج "من الميناء إلى الميناء" في الفصل ٢ ونهج "من الباب إلى الباب" في الفصل ٣. وفي واقع الأمر، ستكون هناك اتفاقيتان مستقلتان في صك واحد، تتقاسمان الأحكام التي هي مشتركة بين الفصلين. وفي هذا الخيار، سيكون من الواضح تماما ما هي الدول المتعاقدة المنضمة إلى النظام البحري، الوارد في الفصل ٢، وتلك المنضمة إلى النظام المتعدد الوسائط، الوارد في الفصل ٣؛

(ب) تحسين آفاق الاتساق على المدى الطويل، لأن الدول المنضمة إلى الفصل ٢ فقط يمكنها أن تنضم إلى الفصل ٣. مجرد سحب تحفظها عليه. وهذا قد يكون اختلافا محوريا بين الخيار ٣ والخيار ١، حيث قد يكون سحب التحفظ معقدا بسبب اعتبارات سياسية مختلفة، وربما يستدعي اتخاذ قرار بشأن اعتماد، أو عدم اعتماد، اتفاقية دولية للنقل البري دعما للمادة ٤-٢-١. كما أنه على الرغم من أن هذه الاتفاقيات ذات طابع إقليمي نوعا ما ومحدودة العدد فلا سبيل إلى التكهن بما إذا كانت ستعتمد في المستقبل اتفاقيات إقليمية أخرى. كما لا يرجح أن تكون متوافقة، ومن ثم قد لا يؤدي إدراجها في هذا الصك. بمقتضى المادة ٤-٢-١ إلى تعزيز قضية التوافق الدولي في قوانين نقل البضائع.

١١- وإذا ما تقرر اعتماد "نظام شبكي" في الفصل ٣ فيفترض أن يكون النظام البحري الوارد في ذلك الفصل متطابقاً مع الفصل ٢، مما يحقق أكبر قدر ممكن من توافق القوانين فيما يتعلق بالواسطة البحرية. وفي إطار ذلك السيناريو، يمكن تبسيط الخيار ٣ على النحو التالي:

الفصل ١ - يضم التعاريف وجميع الأحكام المشتركة بين الفصول ٢ و ٣ و ٤؛

الفصل ٢ - يضم الأحكام التي تحكم نقل البضائع عن طريق البحر (أي من الميناء إلى الميناء)؛

الفصل ٣ - يضم الأحكام التي تحكم نقل البضائع بوسائط أخرى قبل النقل البحري أو بعده (أي من الباب إلى الباب)؛

الفصل ٤ - يضم الأحكام الختامية والتحفظات، بما فيها حكم يخص التحفظات الصريحة على الفصل ٣ للدول المتعاقدة التي ترغب في عدم تطبيق الصك الجديد إلا على نقل البضائع عن طريق البحر (أي من الميناء إلى الميناء).

الخلاصة

١٢- تشير هذه الورقة مسائل تتجاوز النطاق المعهود لورقة مفاهيمية، وهذا هو الغرض الوحيد من تقديمها إلى الفريق العامل. غير أننا نأمل أنها ستساعد على النظر في مختلف الخيارات السياسية التي يواجهها الفريق العامل، وأنها ستيسر المناقشة في هذه الدورة أو في الدورة القادمة التي ستعقد في ربيع ٢٠٠٣، مما يفضي إلى توافق في الآراء بشأن نهج يحظى بأوسع تأييد ممكن ويستطيع حقا بلوغ الهدف الرئيسي لهذه المبادرة، ألا وهو وضع نهاية لتعدد نظم المسؤولية المنطبقة على النقل البحري للبضائع.