

Distr.: Limited  
18 September 2003  
Arabic  
Original: English/Spanish

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الثانية عشرة  
فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣

## إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحرا]

إضافة إلى مجموعة الردود على استبيان حول النقل من الباب إلى الباب والتعليقات  
الإضافية من الدول والمنظمات الدولية على نطاق مشروع الصك

مذكرة من الأمانة

جدول المحتويات

الصفحة	
٢	مقدمة
٢	أولاً- الردود الواردة على الاستبيان من المنظمات غير الحكومية
٢	المعهد الايبيري-الأمريكي لقانون البحار
٥	ثانياً- بيانات ومساهمات إضافية وردت من منظمات غير حكومية بمناسبة إعداد مشروع الصك
٥	١- الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط (IMMTA)
٦	٢- الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI)
١٢	المرفق- الاستبيان



## مقدمة

- ١ - في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣، نشرت وثيقة عنوانها "تجميع الردود على استبيان حول النقل من الباب إلى الباب وتعليقات إضافية من الدول والمنظمات الدولية على نطاق مشروع الصك" (A/CN.9/WG.III/WP.28). وضمن تلك الوثيقة ردودا على استبيان عُمم على المنظمات غير الحكومية والدولية - الحكومية المهتمة، وكذلك على الدول، في آب/أغسطس ٢٠٠٢، وكان يقصد منه جمع معلومات عن ممارسات النقل بالحوايات واستخدام الناقلين لعقود النقل من الباب إلى الباب. وأدرجت في تلك الوثيقة بيانات ومساهمات إضافية قدمت إلى الأمانة بمناسبة إعداد مشروع الصك. أما هذه الوثيقة فتضم الردود والبيانات التي تلقتها الأمانة بعد تاريخ نشر التجميع الأصلي. ويُستنسخ الاستبيان مرة أخرى في مرفق هذه المذكرة.
- ٢ - وتستنسخ في الباب الأول أدناه مجموعة من الردود على الاستبيان وردت من منظمة غير حكومية.
- ٣ - وتستنسخ في الباب الثاني أدناه بيانات ومساهمة إضافية قدمتها إلى الأمانة منظمات غير حكومية بمناسبة إعداد مشروع الصك.
- ٤ - وقد استنسخت الردود والبيانات والمساهمات المشار إليها في الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه بالشكل الذي تلقت به الأمانة.

## أولاً - الردود الواردة على الاستبيان من المنظمات غير الحكومية

## المعهد الايبيري - الأمريكي لقانون البحار

[الأصل: بالاسبانية]

السؤالان ١ و ٢ - لا شك في أن وجود نظام موحد للمسؤولية في عمليات النقل من الباب إلى الباب يشمل الجزء الخارجي سيكون مفيدا لجميع المعنيين بالتجارة الدولية. والمسألة الحاسمة هي ما الذي تركز عليه القواعد الموحدة وإلى أي مدى يمكن تجسيدها في النظم القانونية الوطنية والاقليمية التي تتضمن قواعد تتعلق بوسائط نقل مختلفة - وفي بعض الحالات قواعد بشأن السياسة العامة. وعلى سبيل المثال، نذكر قراري اتفاق كارتاخينا رقم ٣٣١ و رقم ٣٩٣ والاتفاق الخاص بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بين الدول الأطراف في ميركوسور.

وفي مشروع الصك الذي يهمننا، ستتمثل المسألة في تنفيذ نظام معين للنقل المتعدد الوسائط سبق وضع أحكامه، على وجه العموم، في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠.

والأخذ بنظام "معين" بشأن المسؤولية قد يثير مشاكل ما دام ذلك النظام مغايراً للحل المعتمد في اتفاقية ١٩٨٠. ويصحّ هذا على وجه الخصوص إذا كان نظام المسؤولية متبايناً مع قواعد هامبورغ، التي هي نافذة المفعول وتمثل مصدر اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠.

السؤال ٣- إن فكرة محاكاة النقل البري بالنقل البحري تتناقى مع الحقيقة المتمثلة في أن الممارسات الجارية والاجراءات المعمول بها تتباين في جميع البلدان تقريباً. وهذا يجسد الاعتراف التاريخي بأن النقل البحري هو ذو طابع خاص وعرضة لمخاطر خاصة، لا سيما ما يدعى "أخطار البحر". وهذا الاعتراف أفضى منذ وقت طويل إلى قبول تقييد للمسؤولية وقبول مفهوم "حوادث البحر". ويبدو أن الأحكام المتعلقة بالإبراء من المسؤولية وتقيدها، الواردة في قواعد لاهاي - فيسبي، لا تتماشى مع احتياجات تلك الصناعة، مثلما كان الحال قبل أكثر من نصف قرن. والاتجاه الجديد في ما يسمى "قانون التعويض" ينحو نحو المسؤولية الموضوعية والتعويض الكامل عما يُحدث من ضرر. وهذان المفهومان الجديدان ينبغي أخذهما بعين الاعتبار، خصوصاً حيثما ينطبقان على نقل البضائع براً في بلدان كثيرة.

السؤال ٤- إن الفكرة المثالية المتمثلة في وجود نظام موحد على النحو المذكور أعلاه تتعارض مع اختلاف الوقائع الوجودية والقانونية المتعلقة بشركات تحميل السفن وتفريغها والناقلين البريين والمستودعات والمحطات الطرفية، الخ. وتنشأ الاختلافات في مجالات منها نظم المسؤولية ودواعي الإبراء، وتقييد المسؤولية، والمهل المحددة لرفع الدعاوى.

السؤال ٥- في حالة النقل المتعدد الوسائط، يمكن للمرء أن يسمح للطرف المتضرر بأن يرفع دعوى ضد الطرف المسؤول (الضرر المحدد الموضع) أو ضد أي من المشاركين في سلسلة عمليات النقل، بافتراض مسؤولية مجتمعة ومنفردة - دون مساس بحق المدعى عليه في استرداد ما يدفعه من تعويض من الطرف المسؤول فعلياً عن الضرر.

والحجة التي تدعم هذا المبدأ هي وجود مصلحة مشتركة متبادلة بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والناقلين اللاحقين وفيما بين كل هؤلاء، إلى جانب مفهوم النقل المتعدد الوسائط بصفته يستند إلى عقد أصلي جماعي غير قابل للتقسيم يشمل عدداً من الأطراف المتلزماً، مع كون الأطراف مسؤولين جماعياً عن عملية النقل بكاملها؛ ولا يصاغ شكل

العلاقة التعاقدية منذ البداية بل لاحقا، إذ ينضم كل ناقل إلى العقد عند تسلّمه البضاعة. وتتأني المسؤولية الجماعية من وجود مصلحة مشتركة متبادلة، خصوصا عند تحمّل المسؤولية جماعيا وانفراديا في الأمور التجارية. ومما يسوغ هذا المبدأ أيضا كون الشاحن في موقف عسير فيما يتعلق بتحديد من هو المسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة. وهذه المشكلة تنشأ باستمرار لدى نقل البضائع بمجمّعة في حاويات.

السؤال ٦- يتعلق هذا السؤال بتطبيق اتفاقية تشمل النقل الطرقي، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، التي يُعمل بها في أوروبا ولا تمس البلدان الإيبيرية الأمريكية. ولذلك، يتعين أن تجيب عن هذا السؤال البلدان التي تطبّق هذا النظام واعتمدت حلولاً مشتركة للنقل البري في سياق اقليمي. ومن الناحية النظرية المحضة، قد يُفترض أنه ينبغي ألا يكون هناك اختلاف بين نظامي المسؤولية المنطوقين على البحر والبر، شريطة أن يكون النظام الموحد محتويا على خصائص مشتركة تتعلق بالتزام الكفالة الذي يتحمّله متعهد النقل المتعدد الوسائط تجاه الشاحن.

السؤال ٧- متابعة للجواب الوارد أعلاه، يمكن لنظام موحد بشأن المسؤولية أن يكون مفيدا، إذ يساعد على تعزيز اليقين القانوني. وهناك بضعة مؤلفين يضيفون عاملا اقتصاديا يتعلق بتكلفة النقل. بيد أنه يتعين تبيان ذلك بالتفصيل.

السؤال ٨- إن الاختلافات في نظم المسؤولية الخاصة بوسائط النقل المختلفة التي يشملها عقد النقل من الباب إلى الباب تفضي إلى: (أ) تشكك بشأن الدعاوى المتعلقة بالسلع المتلفّة وبشأن شروط صون حقوق المدعي؛ (ب) اختلافات في مقدار التعويض (تعويض كامل أم محدود)؛ (ج) اختلافات في "عبء الإثبات" تبعا لواسطة النقل أو للمكان الذي حدث فيه التلف؛ (د) تشكك يمس المطالبة عندما يكون مكان التلف أو منشؤه في سلسلة عمليات النقل مجهولا؛ (هـ) مسؤولية وكيل الشحن المحتملة عندما لا يكون الشاحن قد تعاقد على النقل. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تراعى أيضا حالة قيام وكيل الشحن ذاته بتجميع بضائع من شاحنين مختلفين وشمولها بمسند نقل واحد.

السؤال ٩- إن إمكانية تقديم مطالبات مباشرة ضد المسؤولين عن الضرر في حالة المتعاقدين من الباطن تتوافق مع مبدأ المسؤولية الجماعية الذي نوقش أعلاه (الرد على السؤال ٥).

السؤال ١٠- لقد أُبديت تعليقات على مشروع الصك أثناء دورات الفريق العامل. ولا تزال تلك التعليقات صالحة. والمساهمة العلمية التي قدمها واضعو المشروع قيمة وهامة جدا، بصرف النظر عن مسألة النطاق المناسب لانطباق الصك، إذ يرى أنه ينبغي له أن

ينشئ نظاما للنقل "من الميناء إلى الميناء". فإنشاء نظام "خاص" للنقل المتعدد الوسائط (مع جزء بحري) لا يتسق مع وجود نظام عام للنقل المتعدد الوسائط. ومن ناحية أخرى، أحرز تقدم مفيد في صوغ لوائح موحدة لجوانب معينة أُهملت في ما سبق وضعه من مجموعات قواعد بشأن النقل (مثلا، فيما يتعلق بالسجلات الالكترونية والطرف المنفذ وحق السيطرة، الخ).

وعلى وجه العموم، وفي المرحلة الحالية للتشريعات العالمية (بما فيها الاطار الاقليمي لأمريكا اللاتينية)، ونظرا للاختلافات بين نظم المسؤولية الخاصة بالناقلين البريين، بما في ذلك مسؤولية المحطات الطرفية، لا يبدو مناسبا أو مستصوبا توسيع نطاق الحلول التي تحكم مسؤولية الناقل في إطار القانون البحري ليشمل الأجزاء البرية من عمليات النقل من الباب إلى الباب.

## ثانيا- بيانات ومساهمات إضافية وردت من منظمات غير حكومية بمناسبة إعداد مشروع الصك

### ١- الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط (IMMTA)

[الأصل: بالانكليزية]

ترى الرابطة أن النظم الحالية للمسؤولية في مجال النقل قد عفى عليها الزمن، وأنها مجزأة وباهظة التكلفة على مستعمليها، وأن من المستصوب جدا وضع نظام أفضل. ومن المستصوب جدا اتباع نهج جامع جديد يشمل جميع وسائط النقل بصورة موحدة. وإذا ما تسنى شمول جميع وسائط النقل في نظام جامع واحد فسوف يمثل هذا نهجا قد يجيئه كثير من مستعملي خدمات النقل ومقدميها. ولذلك، ترى الرابطة أن هذا الهدف أمر مستصوب.

وإذا ما تبين أن هذا يمثل تحولا جذريا مفرطا في كيفية تحديث نظم النقل، فثمة بديل هو العمل على تحقيق الاتساق على الأقل في نقل البضائع من الباب إلى الباب بصرف النظر عن الوسائط المنفردة المستعملة. غير أنه يجب ألا يكون هذا الصك اتفاقية بحرية تتجاوز حدود الميناء بل صكا للنقل المتعدد الوسائط حقا. وإذا لم يكن الأمر كذلك فمصيره الفشل المؤكد. وعلى سبيل المثال، يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار الكامل شواغل أوساط النقل بالسكك الحديدية.

وتؤمن الرابطة إيماناً قوياً بوجود مشاركة ممثلي جميع وسائط النقل المعنية والمستعملين المهتمين في وضع أي نظام جديد من هذا القبيل بشأن المسؤولية في عمليات النقل من الباب إلى الباب. فأى عمل يضطلع به دون مشاركة تامة من جميع أولئك الأطراف لن ينتج سوى صك آخر غير قابل للتطبيق سوف يخفق في علاج الحالة الراهنة غير المرضية.

ولا بد لأي نظام دولي جديد للمسؤولية من هذا القبيل أن يوفر مزايا واضحة قياساً إلى الإطار القانوني الحالي لكي يكتب له النجاح. وأي تدبير يتبين أنه ذو طابع استدرائي من شأنه أن يزيد فحسب من التعقد القائم حالياً دون تقديم أي منافع.

ولا بد لأي صك جديد من استخدام صياغات لغوية معروفة لكي يكون ميسور الفهم لأوساط النقل. وهذا سيعني استعارة صيغ لغوية من اتفاقيات النقل الموجودة إلى أقصى مدى ممكن. وإذا كانت هناك رغبة في تحديث اللغة المستخدمة في الاتفاقيات التي اعتمدت في بداية القرن العشرين فينبغي لوضعي الصك أن يسترشدوا بالاتفاقيات التي وُضعت في النصف الثاني من ذلك القرن. ويمكن أيضاً التماس إرشادات من نص مشروع قانون النقل البحري للبضائع بالولايات المتحدة. وفي هذا الصدد، يجب على واضعي الصك أن يحرصوا بشدة على جعل الصك واضحاً وغير مثير للارتباك.

ويتناول مشروع النص الحالي مجالات تقع خارج نطاق الاتفاقيات الموجودة، وينبغي للفريق العامل من ثم أن يدرس بعناية شديدة فوائد إدراج تلك المجالات في صك جديد.

## ٢- الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI)

[الأصل: بالانكليزية]

تأسس الاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٨٧٤. وهو يمثل ٥٣ رابطة تأمين بحري وطنية من أسواق في مختلف أنحاء العالم. ويغطي أعضاء الاتحاد ٨٠ في المائة من المجموع العالمي لأقساط التأمين البحري، الذي يقارب ١٠,٥ بليون دولار أمريكي (عام ٢٠٠١).

ويؤيد الاتحاد، بصفته منظمة دولية تمثل شركات التأمين التي تغطي الناقلين ووكلاء الشحن على السواء، إنشاء معاهدة موحدة عصرية لنقل البضائع بحراً تتسم بالانصاف والتوازن والمعقولة لجميع الأطراف المعنية.

ويرحب الاتحاد بمبادرة الأونسيترال للترويج لقضية مناسقة قوانين النقل البحري، ويعرب عن تقديره البالغ لما قدمته اللجنة البحرية الدولية من مساهمات في إعداد مشروع الصك.

ويسر الاتحاد أن تستجيب لدعوة الأونسيترال الأطراف التجاريين للمشاركة في وضع صك عصري، ويقدم المساهمة التالية:

#### نطاق الانطباق (مشروع المادة ٤-٢-١)

يعتقد الاتحاد أن مشروع الصك ينبغي أن يمتد ليشمل عمليات الشحن "من الباب إلى الباب" التي تتضمن جزءاً خارجياً. فمن شأن إطار قانوني واضح من هذا القبيل أن يفضي إلى تقليل النزاعات وتبسيط إجراءات الاسترداد، لأن إحدى الصعوبات الكبرى في النظام الحالي هي تقرير مكان وقوع الهلاك أو التلف، ومن ثم تحديد الناقل المسؤول ونظام المسؤولية المنطبق. وإلى جانب ذلك، قد يصعب تحديد هوية الناقل كما أن الأحكام الخاصة بالولاية القضائية الأجنبية قد تثير مشاكل. ولعل الحل الأمثل هو وجود مجموعة موحدة من القواعد السارية على كل مراحل النقل، بدلا من نظام شبكي، وإن كان محدود النطاق، لأن النظام الشبكي يحدث بلبلة. ومن شأن تلك القواعد الموحدة أن تيسر الاسترداد وأن تحسّن فهم مسؤولية الناقل وأن تقلل من المعاملات الورقية. وتحقيقاً لذلك، نحتاج أولاً إلى دعم من المنظمات التي تمثل جميع الجهات المشاركة في عمليات الشحن، مثل وكلاء التحميل والتفريغ ومتعهدي المحطات الطرفية ومشغلي الشاحنات والسكك الحديدية وأصحاب المستودعات.

بيد أن المسائل الداخلية المتعلقة بالولاية القضائية قد تنشأ ولا يكون القبول الدولي قد توحد بعد. وإذا تعذر التوصل إلى نظام موحد للمسؤولية بسبب الاتفاقيات الدولية الموجودة التي تحكم وسائل النقل المنفردة، فيود الاتحاد أن يرى حدوداً للمسؤولية تفرض على الأضرار غير المحددة الموضع وتحكمها الأحكام الإلزامية الدولية الأعلى درجة.

#### الأطراف المنفذة (مشروع المادة ١-١٧)

يجبذ الاتحاد بشدة السماح بتقديم مطالبات مباشرة تجاه المتعاقدين من الباطن، وسوف يؤيد قاعدة تفرض مسؤولية جماعية ومنفردة على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وكذلك تجاه أي ناقل أو وكيل شحن وسيط يتعاقد من الباطن مع ناقل آخر لتنفيذ عملية النقل. وسوف يشدد الاتحاد على أنه من الأهمية بمكان في هذا الصدد أن تكون قواعد الاتفاقية واضحة ولا يشوبها غموض بشأن ما إذا كان يجوز رفع دعوى ضد أي ناقل أو

وكيل شحن وسيط. وفي إطار الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (CMR)، يبدو أن الحل متروك لمحاكم كل بلد. وهذه البلبلة يجب تفاديها.

### مسؤولية الناقلين (مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦)

يرى الاتحاد أنه ينبغي تعديل التقسيم الحالي للمخاطر. ويحبذ الاتحاد إزالة الدفع القائمة على وجود خطأ في الملاحاة أو الإدارة. ولا تتوافر سجلات إحصائية لتقييم مدى انخفاض المخاطر التي تتحملها شركات التأمين على البضائع، ولكن الشركات المؤمن لديها تقدر نسبة انخفاض المخاطر بأقل من ٤ في المائة.

ويرى الاتحاد أنه ينبغي حذف الاستثناء الخاص بالحريق. ولا تتوافر سجلات إحصائية لتقييم مدى انخفاض المخاطر التي تتحملها شركات التأمين على البضائع. ولكن التقديرات تشير إلى أن نسبة الانخفاض تقل عن ٢ في المائة.

ويحبذ الاتحاد أيضا توسيع نطاق الالتزام الخاص بكون السفينة جديدة بالإبحار ليشمل كامل الرحلة البحرية. ولا تتوافر سجلات إحصائية لتقييم مدى انخفاض المخاطر التي تتحملها شركات التأمين على البضائع، ولكن التقديرات تشير إلى أن نسبة الانخفاض تقل عن ١ في المائة.

### المادة ٦-١-٤ من مشروع الصك

يؤيد الاتحاد استبقاء النظام الحالي المتمثل في مسؤولية الناقل عن كل الهلاك إلا ما دام الناقل قادرا على إثبات أن الهلاك نشأ عن حدث ليس هو مسؤولا عنه. وإلزام الناقل والطرف المطالب بتقاسم عبء إثبات سبب الهلاك أمر غير عملي، لأنه يعني ضمنا أن صاحب البضاعة يتمتع بنفس ما يتمتع به الناقل من إمكانية الوصول إلى المعلومات المتعلقة بظروف العبور وكيفية مناولة البضاعة. وهذا أمر غير صحيح بتاتا. ويقدر الاتحاد نسبة الزيادة في المخاطر التي تتحملها شركات التأمين على البضائع، في حال تطبيق تقاسم الخسارة مناصفة، بما يزيد على ١٠ في المائة.

### عقود النقل والشحن المختلطة (مشروع المادة ٤-٣)

يعارض الاتحاد بشدة إمكانية السماح للناقل بأن يتعاقد خارج نطاق النظام بأداء دور وكيل فحسب.

ولا ينبغي السماح للناقل بأن يغير دوره من طرف أصيل إلى وكيل أثناء سير الرحلة. وفي الممارسة العملية، سيكون التأكد من الصفة التي يعمل بها الناقل في مختلف مراحل الرحلة أمرا بالغ الصعوبة إن لم يكن مستحيلا. والسماح للناقل بأن يعمل كوكيل وكطرف أصيل على السواء أثناء سير الرحلة سوف يشجع على إقامة عوائق قانونية استراتيجية وعلى اتباع ممارسات تستهدف في المقام الأول تفادي المسؤولية توفيراً للتكاليف.

وينص الحكم، بصيغته الواردة في المشروع، على وجود "اتفاق صريح"، وهذا يمكن أن يستوفى بواسطة شروط نمطية مطبوعة سلفاً، ولا ينبغي أن يُسمح للناقل بتقليص دوره إلى مجرد وكيل وأن يعفى من مسؤولية الناقل استناداً إلى عبارات نمطية في مستند النقل.

وفي عمليات خطوط النقل المنتظمة، لا يكون لأصحاب البضائع سيطرة على من يتعاقد معه الناقل على أداء خدمات، ومن شأن رفع دعوى في ولاية قضائية أجنبية، عقب تحقيق في الأسباب باهظ التكاليف، أن يشكل رادعا كبيرا ضد السعي وراء المطالبة هي في الواقع قابلة للاسترداد.

#### الإخطار بالهلاك (مشروع المادة ٦-٩)

إن مهلة الأيام الثلاثة المقترحة ليست كافية ويتعذر في معظم الحالات التقييد بها عمليا. وهذه المهلة حددت قبل قرن من الزمن عندما كانت البضائع أقل تعقدا والتلف أكثر وضوحا ومناولة البضائع في مكان المقصد أقل أتمتة بكثير.

ويرى الاتحاد أن تحديد المهلة بسبعة أيام سيكون شيئا معقولا لجميع عمليات الشحن، سواء كانت من الباب إلى الباب أو من الميناء إلى الميناء، لأنها ستتيح للمرسل إليهم فرصة واقعية لتفقد البضائع. فحجم التجارة يتزايد، وتزداد معه متطلبات الأمن والتفقد والابلاغ الواقعة على عاتق المرسل إليهم عقب تسلّم البضائع. وقد يؤدي هذا في بعض الحالات إلى تحديد التلف في وقت أبكر ولكن الأولويات الأخرى، مثل النظم المؤتمتة لإدارة المخزونات واختبار سلامة الأغذية، قد تؤخر توجيه إخطار إلى الناقل.

#### الوقت المتاح لرفع الدعوى (مشروع المادة ١٤-١)

هذه المسألة ذات أهمية عملية جوهرية لشركات التأمين على البضائع. وتحديد مهلة قصيرة قدرها سنة واحدة يتسبب في مقاضاة غير ضرورية منعا لسقوط الحق في المطالبة بعد انتهاء المهلة.

ومع أنه يتعذر تقدير تكاليف المقاضاة غير الضرورية وتكاليف العاملين الاضافيين على وجه الدقة، فقد تزيد تكاليف الاجراءات القانونية على ١٠ في المائة من مقدار مطالبة الاسترداد. ومن شأن تمديد فترة التقادم أن تقلل كثيرا من تكاليف التقاضي هذه. ويرى الاتحاد أن تكون تلك المهلة سنتين، كما هو معتمد في اتفاقيات مثل قواعد هامبورغ واتفاقية بودابست المعدلة مؤخرا (عام ٢٠٠٠) بشأن عقود نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

وإذا لم تمدد مهلة السنة الواحدة فينبغي تعطيل سريان فترة التقادم أثناء مدة نظر الناقل في المطالبة. ويُلزم المرسل إليه بتوجيه إخطار أولي في غضون وقت محدد عقب التسليم. ويحق للناقل أن يتفقد البضاعة في ذلك الوقت. ويكاد يكون من البديهي أن تنشأ دائما مطالبة استرداد. ويجب على أصحاب المصلحة في البضاعة وقت تقديم مطالبتهم الخاصة بالاسترداد أن يثبتوا أنهم حاولوا فعلا إنقاذ البضاعة، وهو أمر قد يستغرق مدة طويلة، خصوصا إذا كان ينطوي على تكرير أو إعادة صنع. وتدلل الممارسات الفضلى على أن الطريقة الأنجع هي مواصلة اطلاع الناقل وإشراكه طوال هذه العملية (مثلا بدعوته إلى إبداء ملاحظات أو معاودة التفقد). كما أن الحصول على معلومات من الناقلين يستغرق وقتا، إن أتيح أصلا، لا ينبغي معاقبة أصحاب البضاعة عليه. والتقصي عن الأسباب يمكن أيضا أن يستغرق وقتا طويلا، خصوصا في الولايات القضائية التي تتولى فيها السلطات المعنية بالأمان البحري و/أو المحاكم نفسها التحقيق في الإصابات وتحتاج إلى بعض الوقت لنشر النتائج التي تخلص إليها.

وإضافة إلى ذلك، من المهم جدا الحصول على تمديد للوقت لصالح الأطراف المعنية ومن الأطراف المعنية. وكثيرا ما يمثل هذا مسألة قانونية معقدة تتطلب مساعدة من خبراء قانونيين وتحقيقات تستغرق الكثير من الوقت لتعيين هوية من له الحق في رفع الدعوى ومن هو المسؤول. بمقتضى عقد النقل.

ونرى أنه لا فائدة تذكر من الإبقاء على المهلة المحددة بسنة واحدة، لأنها لا تحدث أي وفر في التكاليف للناقلين ويمكن أن تؤدي إلى أجل قصير بشكل اعتباطي لتسوية مطالبات بشأن البضاعة معقدة حقا. كما أن النظام الحالي يبدو جائرا جدا إذ يكافئ الناقلين الذين يتأخرون دون داع في معالجة المطالبة.

### حدود الحرية التعاقدية ونطاق الانطباق (مشروعاً المادتين ١٧ و ٣)

من الجلي أن السماح للأطراف بالتعاقد خارج أحكام مشروع الصك سيحد من توحيد النظام. ولذلك، يرى الاتحاد أنه ينبغي تقييد إمكانية التعاقد خارج نطاق تلك الأحكام.

ولا ينبغي أن يكون من حق الأطراف المتعاقدة أن تتعاقد خارج نطاق الأحكام. ففي قواعد لاهاي - فيسبي، يجوز للأطراف أن تتعاقد خارج نطاق الأحكام في حالة الاتفاقات الخاصة والإيصالات غير القابلة للتداول وعندما يكون موضوع الاتفاق يسوّغ ترتيبات خاصة ولا يمثل "عملية شحن تجارية عادية" تجرى في "السياق المعتاد للمهنة". ونرى أنه ينبغي الحفاظ على هذا الموقف في مشروع الصك.

وإضافة إلى ذلك، لا ينبغي إلزام الأطراف الثالثة إذا كان مسموحاً لطرفي الاتفاق أن يتعاقدا خارج أحكام مشروع الصك.

بيد أنه لا ينبغي أن تكون الأحكام المتعلقة بمشاركات استئجار السفن ومشاركات الحيز والحيز الجزئي ونقل الحيوانات الحية إلزامية بالضرورة.

### هيئة الفصل في النزاعات

أبدى بعض أعضاء الاتحاد قلقاً شديداً إزاء الهيئة التي يمكن أن تتولى الفصل في النزاعات قضائياً أو تحكيمياً. ويحث الاتحاد على اعتماد الصياغة المستخدمة في قواعد هامبورغ، التي تجيز للمطالبين أن يختاروا هيئة من قائمة خيارات، منها المكان الذي انطلقت منه الشحنة أصلاً أو مكان التسليم. ولا ينبغي السماح للناقل المتعاقد والشاحن بأن يتفقا على هيئة ما يفرض ذلك الاختيار على المرسل إليه رغماً عنه.

## المرفق

### الاستبيان

- ١- هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟
- ٢- إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟
- ٣- هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، برا وبحرا؟
- ٤- هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ، ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
- ٥- هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي محطات النقل الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعين؟
- ٦- في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حاليا على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البري عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا وبرا، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعا، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
- ٧- ما هي المزايا التي ترونها، إن وجدت، في تطبيق نظام موحد للمسؤولية على النقل البري والنقل البحري كليهما في النقل المتعدد الوسائط؟
- ٨- ما هي المشاكل التي تشيع معايشتها حاليا، إن وجدت، نتيجة للنظم الموجودة حاليا للمسؤولية بشأن نقل البضائع من الباب إلى الباب؟
- ٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أعطيت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على المتعاقد من الباطن مع الشاحن الذي يصدر سند الشحن مطالبتهم بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة المتعاقد من الباطن؟
- ١٠- الرجاء انتهاء هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصياغته الحالية التي أعدتها الأونسيرال.