

Distr.: Limited
31 January 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

قانون النقل: اعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحراً]

ملاحظات عامة على نطاق انطباق مشروع الصك

مذكرة من الأمانة



المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٩-١ مقدمة
٧	٤٢-١٠	الموقف الراهن لصناعة النقل واستصواب نظام للنقل من الباب إلى الباب
٧	١٦-١٢	ألف- الممارسات الحالية ذات الصلة بمهنة النقل
٩	١٩-١٧	باء- الحقائق ذات الصلة بالمهنة: وزن وقيمة البضائع التي تنقل باستخدام عقود للنقل من الباب إلى الباب
١٠	٢٣-٢٠	جيم- العقود البحرية الحالية
١١	٢٦-٢٤	دال- مدى الممارسة الحالية للنقل من الباب إلى الباب
١٢	٣٤-٢٧	هاء- رغبة صناعة النقل في عقد واحد للنقل من الباب إلى الباب
١٦	٣٦-٣٥	واو- رغبة صناعة النقل في أكثر من مجرد نظام للمسؤولية
١٦	٤٠-٣٧	زاي- مواقف الجهات الفاعلة المختلفة في صناعة النقل
١٨	٤١	حاء- المعالجة الحالية لعقود النقل من الباب إلى الباب
١٨	٤٢	طاء- المشاكل المتعلقة بعقود النقل من الباب إلى الباب التي لم تعالج في النظم التعاقدية أو القانونية
١٩	١١٠-٤٣	ثانيا- النظم الحالية وجدوى شمول النقل من الباب إلى الباب، وبصورة خاصة النهج الشبكي...
٢١	٦١-٤٨	ألف- نطاق ومدة انطباق كل اتفاقية من اتفاقيات النقل
٢١	٥٣-٤٨	١- مشروع الصك
٢٣	٥٥-٥٤	٢- اتفاقية النقل الطرقي للبضائع
٢٣	٥٨-٥٦	٣- اتفاقية النقل بالسكك الحديدية (كوتيف)
٢٤	٥٩	٤- اتفاقية بودابست
٢٥	٦٠	٥- اتفاقية وارسو
٢٥	٦١	٦- اتفاقية مونتريال
٢٥	٧١-٦٢	باء- احتمال تطبيق الاتفاقيات المتنازعة فيما يتعلق بمطالبات الشاحن أو المرسل اليه ضد الناقل من الباب إلى الباب
٢٥	٦٤-٦٢	١- اتفاقية النقل الطرقي للبضائع
٢٧	٦٨-٦٥	٢- اتفاقية "كوتيف"
٢٨	٧٠-٦٩	٣- اتفاقية بودابست
٢٨	٧١	٤- اتفاقينا وارسو ومونتريال
٢٩	١٠٥-٧٢	جيم- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة بشأن المسائل الواقعة خارج نطاق مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لإقامة الدعوى
٢٩	٧٨-٧٣	١- التزامات الشاحن ومسؤوليته عن الضرر الذي تسببه البضائع

الصفحة	الفقرات
٣٠	٧٩-٨٤ التزامات الشاحن بتوفير المعلومات -٢
٣١	٨٥-٨٩ مستندات النقل -٣
٣٣	٩٠-٩٢ أجرة النقل -٤
٣٤	٩٣-٩٩ حق السيطرة -٥
٣٥	١٠٠-١٠٤ تسليم البضائع -٦
٣٨	١٠٥ إحالة الحقوق -٧
	دال- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة فيما يتعلق بدعاوى الرجوع التي يقيمها الناقل من
٣٨	١٠٦-١٠٧ الباب إلى الباب على الناقل المنفذ
	هاء- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة فيما يتعلق بمطالبات الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل
٣٨	١٠٨-١١٠ المنفذ
٣٩	١١١-١١٨ مزايا وعيوب التغطية العامل للنقل من الباب إلى الباب والنظام الشبكي لمشروع الصك..... ثالثا-
٤٢	١١٩-١٢٤ أوجه الاختلاف بين النهجين البحري وغير البحري إزاء نقل البضائع..... رابعا-
٤٣	١٢٥-١٨٥ الحلول المقترحة..... خامسا-
٤٤	١٢٦-١٢٩ اتفاقية أم قواعد نموذجية؟ ألف-
٤٥	١٣٠-١٣١ نهجا المسار السريع والمسار البطيء. باء-
٤٦	١٣٢-١٥٣ الخيارات التي تحافظ على المبدأ الشبكي جيم-
٤٦	١٣٣-١٣٧ ١- نهج "النقل الأحادي الواسطة زائدا" -١
٤٧	١٣٨-١٤٩ الاقتراح الكندي -٢
٤٧	١٣٩-١٤٠ (أ) الخيار ١
٤٨	١٤١-١٤٣ (ب) الخيار ٢
٤٨	١٤٤-١٤٩ (ج) الخيار ٣
٥٠	١٥٠-١٥٣ الاقتراح السويدي -٣
٥١	١٥٤-١٥٨ الاقتراح الإيطالي دال-
٥٢	١٥٩-١٨٥ الخيارات القائمة على معاملة الأطراف المنفذة هاء-
٥٤	١٦٦ الخيار ١- المبادئ الأساسية -١
٥٥	١٦٧-١٧٦ الخيار ١- تعليق على المبادئ الأساسية -٢
٥٧	١٧٧ الخيار ٢- المبدأ الأساسي -٣
٥٧	١٧٨-١٨٠ الخيار ٢- تعليق على المبدأ الأساسي -٤
٥٨	١٨١ الخيار ٣- المبدأ الأساسي -٥
٥٩	١٨٢-١٨٥ الخيار ٣- تعليق على المبدأ الأساسي -٦

مقدمة

١ - قررت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، في عام ٢٠٠١، بأن يتضمن نطاق العمل المتعلق بقانون النقل مسائل المسؤولية. وقررت أيضا أن المسائل التي سيضعها الفريق العامل في اعتباره ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس أيضا استصواب وحدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات وأن يقدم، استنادا إلى نتائج تلك الدراسات، توصية إلى اللجنة بتوسيع الولاية المسندة إلى الفريق العامل توسيعا ملائما.^(١)

٢ - وقد كرس الفريق العامل المعني بقانون النقل قدرا كبيرا من الاهتمام لمسألة ما اذا كانت فترة مسؤولية الناقل، عملا بمشروع الصك (مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع، A/CN.9/WG.III/WP.21)، ينبغي أن تكون مقصورة على عمليات النقل من الميناء إلى الميناء أو ما اذا كان ينبغي لمشروع الصك أن يشمل أيضا العقد بكامله (أي مفهوم من الباب إلى الباب) إذا كان عقد النقل يتضمن أيضا النقل البري قبل و/أو بعد النقل البحري. ولدى الانتهاء من تبادل الآراء، رأى الفريق العامل أنه سيكون من المفيد له أن يواصل مناقشاته بشأن مشروع الصك بناء على الافتراض العملي المؤقت بأنه سيغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب (الفقرات ٢٦-٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510).

٣ - وقد وافقت اللجنة، بعد المناقشة في دورتها الخامسة والثلاثين في عام ٢٠٠٢، على الافتراض العملي بأن مشروع الصك ينبغي أن يشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بمواصلة النظر في نطاق انطباق مشروع الصك بعد أن يكون الفريق العامل قد نظر في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك وتوصل إلى فهم أتم لكيفية سريانها في سياق النقل من الباب إلى الباب.^(٢)

٤ - وأرجأ الفريق العامل، في دورته العاشرة، النظر في المادة التي تتناول فترة المسؤولية في مشروع الصك إلى دورته التالية بسبب عدم وجود متسع من الوقت (الفقرتان ٢٧ و ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/525). بيد أنه اتفق على أن تعد الأمانة ورقة معلومات خلفية تتناول مزايا وعيوب نهج النقل من الميناء إلى الميناء مقابل نهج النقل من الباب إلى الباب، وخصوصا في ضوء الاحتياجات والممارسات الخاصة بصناعة النقل في الوقت الراهن وفي المستقبل.

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرة ٣٤٥.

(2) المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرة ٢٢٤.

- ٥- ومن ثم فإن ورقة المعلومات الخلفية هذه تتناول استصواب وجدوى معالجة عمليات النقل من الباب إلى الباب في مشروع الصك.
- ٦- وفي هذه الورقة، يشار في أماكن مختلفة إلى الصكوك الدولية التالية:
- (أ) الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، وبروتوكول التوقيع، بروكسل ١٩٢٤ (قواعد لاهاي)؛
- (ب) الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل ١٩٢٤، بصيغتها المعدلة ببروتوكولي سنتي ١٩٦٨ و ١٩٧٩ (قواعد لاهاي - فيسي)؛
- (ج) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)؛
- (د) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، جنيف، ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠ (اتفاقية النقل المتعدد الوسائط)؛
- (هـ) الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لسنة ١٩٥٦ بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة ١٩٧٨ (اتفاقية النقل الطرقي للبضائع)؛
- (و) اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لسنة ٢٠٠٠ (اتفاقية بودابست)؛
- (ز) القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، التذييل باء للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩ (اتفاقية "كوتيف" (COTIF-CIM)، ١٩٩٩)؛
- (ح) الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٢٩، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٥٥ وبالبروتوكول رقم ٤ الموقع في مونتريال في ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٧٥ (اتفاقية وارسو)؛
- (ط) الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال).
- ٧- والمقصود من مشروع الصك هو أن يحكم "عقود النقل" التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم، بمقتضى المادة ٣-١، واقعين في دولتين مختلفتين والتي تفي ببعض الشروط الإضافية. وتعرف المادة ١-٥ "عقد النقل" بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر من مكان إلى آخر، مقابل دفع أجرة النقل". وتعرف

المادة ١-١ أيضا "الناقل" عن طريق الاشارة إلى عقد النقل، وتعرّف المادة ١-١٩ "الشاحن" بنفس الشكل.

٨- ومن ثم فإن مشروع الصك يتبع نهجا تعاقديا. وهو ينطبق على نوع معين من العقود له خصائص اقتصادية وعملياتية محددة. ويترتب على هذا النوع من العقود نقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر، وهو كثيرا ما يتطلب، في الممارسة الحالية، النقل من الباب إلى الباب. وهذا يعني أن البضاعة يمكن أن تنقل ليس بواسطة السفن التي تمخر عباب البحر فحسب بل أيضا بوسائط نقل أخرى تسبق النقل البحري و/أو تليه. وقد وصف التطبيق المقترح لمشروع الصك على عقود النقل من الباب إلى الباب على أنه نهج "النقل البحري زائدا"، لأن العامل المشترك لانطباق مشروع الصك هو مرحلة النقل البحري.

٩- وسواء جرى الاحتفاظ بنهج النقل من الباب إلى الباب في نهاية المطاف أم لا، فإن من الممكن الملاحظة بأنه لا يمكن أن يعتبر النهج التعاقدية أو نطاق الانطباق المقترح لمشروع الصك على نهج النقل من الباب إلى الباب (الذي تشمل فيه وسائط النقل التبعية الواردة في اتفاقيات أخرى بشأن النقل المتعدد الوسائط) فريدا من نوعه. فمعظم اتفاقيات النقل الدولي القائمة حاليا تتبع النهج التعاقدية، بدرجة أكبر أو أقل، كما أن العديد منها ينطبق على وسائط النقل الفرعية. مثال ذلك أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال تتناولان خدمات التسليم والتسليم التبعية، وتتناول اتفاقية النقل الطرقي للبضائع الحالة التي تحمل فيها شاحنة على سفينة أو على عربة قطار. وبصورة مباشرة أكثر، تدعو اتفاقية "كوتيف" إلى تطبيق قواعد السكك الحديدية على الحالات التي يكون فيها النقل على الطرق البرية أو النقل بالطرق المائية مكملا للنقل بالسكك الحديدية، وتتناول اتفاقية بودابست الحالات التي يشترك فيها النقل البحري مع النقل بالطرق المائية. ويجري النظر في نطاق انطباق اتفاقيات النقل الدولي الأخرى هذه بصورة أكثر تفصيلا في الباب الثاني أدناه، بعد دراسة الموقف الراهن لصناعة النقل واستصواب تطبيق نظام النقل من الباب إلى الباب على عقود النقل المنصوص عليها في الباب الأول. ويتناول الباب الثالث من ملاحظات المناقشة التالية بعض مزايا وعيوب نهج النقل من الباب إلى الباب، والنظام الشبكي بصورة خاصة. وتجري في الباب الرابع من الورقة دراسة بعض نواحي التباين بين المتعلقة بالنقل البحري وغير البحري للبضائع، بينما يقدم الباب الخامس، أخيرا، حولا عامة وحولا أكثر تحديدا يمكن للفريق العامل أن ينظر فيها.

أولاً- الموقف الراهن لصناعة النقل واستصواب نظام للنقل من الباب إلى الباب

١٠- لكي يتمكن الفريق العامل من تقرير ما اذا كان من المستصوب توسيع نطاق مشروع الصك بحيث يشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، فان من الضروري توفير بعض المعلومات الخلفية عن الطريقة التي تعمل فيها صناعة النقل في الوقت الراهن. ويبين الباب التالي تسع مسائل محددة لها صلة خاصة بهذا الشأن: (١) الممارسات الحالية ذات الصلة بمهنة النقل في مجال النقل البحري للبضائع؛ و(٢) الحقائق ذات الصلة بمهنة النقل البحري، ولا سيما النسب المتعلقة بوزن وقيمة البضائع التي تنقل بموجب عقود من الباب إلى الباب؛ و(٣) الكيفية التي تتعامل بها صناعة النقل مع العقود البحرية هذه الأيام؛ و(٤) المدى الذي تمارس به المهنة حالياً عمليات النقل من الباب إلى الباب؛ و(٥) المدى الذي تتطلب فيه صناعة النقل عقدا واحدا لنقل البضائع من الباب إلى الباب؛ و(٦) المدى الذي تطلب فيه صناعة النقل أكثر من نظام مسؤولية وحيدا وذلك، مثلا، ما اذا كانت هذه الصناعة تريد ادراج أحكام معينة في العقود والوثائق؛ و(٧) مواقف الجهات الفاعلة في صناعة النقل فيما يتعلق بمسألة توسيع نطاق مشروع الصك ليشمل النقل من الباب إلى الباب؛ و(٨) كيفية مراعاة الممارسة الحالية في صناعة الشحن البحري لعقود النقل من الباب إلى الباب، طالما كانت موجودة؛ و(٩) أي مشاكل تنشأ في صناعة النقل فيما يتعلق بعقود النقل من الباب إلى الباب التي لا يجري تناولها حالياً في النظم التعاقدية أو القانونية.

١١- ويبحث الباب التالي من هذه الورقة في هذه الأمور ويوفر معلومات خلفية بشأنها في أكمل شكل ممكن. بيد أنه يجب الملاحظة بأن المعلومات الاحصائية المتاحة لمعالجة هذه المسائل محدودة جدا. أما المعلومات التي جرى الحصول عليها من أجل اتاحة المعلومات الخلفية المتعلقة بهذه المسائل فقد كانت عامة ولكنها تستند إلى خبرة واسعة جدا بشأن الممارسة الراهنة لصناعة النقل.

ألف- الممارسات الحالية ذات الصلة بمهنة النقل

١٢- تتباين الممارسات الحالية للمهنة بين ما يطلق عليه اسم نقل البضائع "السائبة" وما يطلق عليه اسم نقل البضائع العامة. وينقسم نقل البضائع السائبة كذلك إلى نقل البضائع السائبة "السائبة" والبضائع السائبة "الجافة". أما نقل البضائع في عمليات نقل البضائع العامة- بصرف النظر عن نقل المنتجات الحرجية، والفولاذ، والمركبات على سفن مخصصة لنقل

السيارات/المركبات، وبضائع المشاريع⁽³⁾ - فيكاد يجري كله في حاويات، على الأقل فيما بين الموائى المجهزة بمعدات خاصة بمناولة تلك الحاويات. ويتعلق نقل البضائع السائبة السائلة في الغالب بنقل النفط ومشتقاته والكيماويات.

١٣ - وبالإضافة إلى نواحي التمييز الواردة أعلاه، هناك مهنة نقل البضائع المثلجة أو ما يطلق عليها اسم عمليات نقل البضائع "المبردة" التي تنقسم أيضا إلى النقل في سفينة برّاد، حيث يجري التحكم بالحرارة في جميع عناصر السفينة، والنقل بالحاويات البرّاد، حيث يكون التحكم بالحرارة مقتصرًا على كل حاوية من الحاويات بمفردها. ولأغراض هذه الورقة، يصنف النقل في السفينة بكاملها على أنه نقل بضائع سائبة جافة، بينما يعامل النقل في الحاويات البرّاد كنقل بالحاويات.

١٤ - وعلى العموم، تجرى عمليات نقل البضاعة السائبة على أساس مشاركة استئجار تعمل السفن بموجبها إما على أساس مدة محدودة أو على أساس الرحلة. وكثيرًا ما تصدر عندئذ سندات الشحن المتعلقة بنقل مختلف البضائع بمقتضى مشاركة الاستئجار. وتلمي طبيعة البضاعة المنقولة عادة فترة مسؤولية السفينة عن البضاعة. وعلى هذا الأساس، يشار على الأكثر، وبدون استثناء تقريبًا، إلى فترة مسؤولية السفينة عن البضاعة منذ تحميلها وحتى تفريغها بعبارة "من الرافعة إلى الرافعة" في عمليات نقل البضائع السائبة الجافة وعبارة "من مشاعب السفينة إلى مشاعب السفينة" في عمليات نقل البضائع السائبة السائلة.

١٥ - ويتم نقل البضائع العامة - النقل بالحاويات بصورة أولية - في الغالب على أساس سندات شحن أو مستندات مماثلة قد تكون أو لا تكون قابلة للإحالة أو قابلة للتداول.

١٦ - ولأنه يمكن تحويل البضائع المنقولة بالحاويات من واسطة نقل إلى واسطة نقل أخرى بدون تفريغها من الحاوية، فإن الممارسة في مهنة النقل بالحاويات تنطوي على تسلّم البضاعة لنقلها وتسليمها بعد نقلها إلى مكان منعزل ماديا عن جانب السفينة. وقد يكون هذا المكان مصنع الشاحن أو مستودع المرسل إليه أو محطة في المنطقة الداخلية للبلد أو محطة طرفية داخل منطقة الميناء. وعلى العموم، يمكن بصورة أولية، لذلك، أن يكون النقل من الباب إلى الباب مشمولًا في عمليات النقل بالحاويات.

(3) يمكن وصف بضائع المشاريع بأشياء بضائع ومواد موجودة في ظروف غير قياسية تنقل بطرق غير معتادة إلى مقاصد غير معتادة. وبسبب طابع البضائع ذي الصلة بالمشاريع، كثيرا ما تكون حساسة من حيث الوقت، ويمكن أن تنتج خسائر كبيرة بالنسبة إلى المشروع. بمحملة إذا وصلت المواد متأخرة أو غير كاملة أو تالفة إلى مقصدها النهائي.

باء- الحقائق ذات الصلة بالمهنة: وزن وقيمة البضائع التي تنقل باستخدام عقود للنقل من الباب إلى الباب

١٧- لم يستطع متعهدو السفن الناقلة للحاويات تقديم معلومات دقيقة بشأن النسب ذات الصلة بوزن وقيمة البضاعة التي تنقل على أساس عقود للنقل من الباب إلى الباب. فمن منظورهم، لا تعتبر قيمة السلع الموجودة في الحاويات من المعطيات المالية الرئيسية. والواقع أنه لا تتوفر لمتعهد السفينة عادة أي وسيلة لمعرفة قيمة البضائع وليس من الضروري أن تعلن هذه المعلومات للناقل. ومن منظور أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة، كثيرا ما تكون المعلومات المتعلقة بقيمة البضائع حساسة من الناحية التجارية. أما وزن الحاوية، من جهة أخرى، فهو عامل هام جدا في التحميل والتستيف في سفينة نقل الحاويات، ولكنها ليست معلومات تحتاج إلى التسجيل أو المقارنة لأغراض أخرى.

١٨- وبملاحظة ما ورد أعلاه، قد يتم العثور على مصدر للمعلومات، يكون موثوق به إلى حد كبير، في البيانات التي جمعتها الإدارة البحرية التابعة لوزارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية والتي نشرت باعتبارها "إحصائيات نقل بضائع الولايات المتحدة دوليا بواسطة السفن"^(٤). وتدلل هذه البيانات على أن صناعة نقل الحاويات في السفن نقلت ما نسبته ٦٨ في المائة عن قيمة جميع البضائع الأمريكية المنقولة دوليا بواسطة السفن في عام ٢٠٠١، أي ما قيمته ٤٩٠ بليون دولار أمريكي من أصل ما مجموعه ٧٢٠ بليون دولار أمريكي. وعلاوة على ذلك، قدر بأن ما لا يقل عن ٧٥ إلى ٨٠ في المائة من الحاويات في تجارة الولايات المتحدة نقلت على أساس من الباب إلى الباب. ومن المنظور العالمي، بلغ عدد الحاويات التي مرت في موانئ العالم في عام ٢٠٠٠^(٥) ما مقداره ٢٢٥,٣ مليون حاوية، وتوزعت بصورة رئيسية بين آسيا وأمريكا الشمالية وأوروبا، مع أنه كانت هناك تدفقات كبيرة للحاويات داخل جميع المناطق. ومن المتوقع أن تتضاعف البضائع المنقولة بواسطة السفن في جميع أنحاء العالم من عام ١٩٩٧ إلى عام ٢٠٠٦ بحيث تصل إلى ١ بليون طن^(٦)، كما أن معظم البضائع المنقولة بالحوايات سينقل بوسائط متعددة على أساس النقل من الباب إلى الباب.

١٩- وتقدر الكمية الاجمالية للبضائع السائبة الجافة (التي ينذر أن تنقل على أساس من الباب إلى الباب) بما يقرب من ضعفي كمية البضائع المنقولة بالحوايات (التي تنقل بانتظام

(4) منشورة الكترونيا على موقع http://www.marad.dot.gov/marad_statistics.

(5) Containerisation International Yearbooks (الحوايات السنوية للنقل في الحاويات).

(6) UNCTAD Review of Maritime Transport, 1997,13 (مجلة الأونكتاد للنقل البحري).

على أساس من الباب إلى الباب). ومع ذلك فإن القيمة الاجمالية للبضائع المنقولة بالحاويات تفوق كثيرا قيمة البضائع السائبة الجافة. وهناك تفسير واحد لهذه النتيجة هو أن نسبة عالية من البضائع الاستهلاكية العالية القيمة نسبيا تنقل بالحاويات. ويعتقد بأن نسبة أجرة الشحن إلى الوزن في البضائع المنقولة بالحاويات تبلغ زهاء ١٥ ضعفا مما هي عليه في البضائع السائبة الجافة.

جيم - العقود البحرية الحالية

٢٠- العقود المستخدمة حاليا في مجال نقل البضائع بحراً تعتمد على المهنة المعينة موضع البحث، ومع أن النقل على أساس من الرافعة إلى الرافعة أو من مشاعب السفينة إلى مشاعب السفينة هو السائد في مهنة نقل البضائع السائبة، فقد اختفت تقريبا سندات الشحن المتعلقة بالنقل على أساس من الرافعة إلى الرافعة من مهنة نقل البضائع العامة (باستثناء السلع غير المنقولة بالحاويات، والتي أشير إليها سابقاً). وهذا يجسد حقيقة أنه، في النقل بالحاويات، تتم عملية تسليم البضاعة وتسليمها من جانب الناقل بعيداً عن جانب السفينة. ولذلك فإن عمليات النقل بالحاويات تتم إما على أساس سندات شحن من الميناء إلى الميناء أو من الباب إلى الباب أو على أساس مزيج من الاثنين. والواقع أن تسليم البضاعة أو تسليمها على أساس النقل من الميناء إلى الميناء يتم في محطة للحاويات قائمة داخل منطقة الميناء، وكثيراً ما يشار إليها باسم "ساحة الحاويات". وعلى وجه التحديد، ينبغي أن يوصف هذا النقل بأنه "من المحطة إلى المحطة"؛ والواقع أن بعض الناقلين يقبلون صراحة مسؤولية النقل إلى هذه النقاط ومنها.

٢١- وفي المقابل، قد يتم تسليم البضاعة وتسليمها في نقطة داخلية معينة قد لا تكون قريبة من الميناء أو بعيدة عنه. ويمكن أن يشار إلى هذه النقطة الداخلية باسم "محطة النقل بالحاويات". وكثيراً ما يشار إليها أيضاً باسم "مستودعات" أو بصورة أخص "مستودعات الحاويات الداخلية". وتوجد لدى العديد من محطات النقل بالحاويات ومستودعات الحاويات الداخلية مرافق من أجل التخليص الجمركي ويشغّلها عادة الناقلون أو المتعاقدون معهم من الباطن بدلاً من أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة.

٢٢- وحركة النقل من المستودع إلى المستودع ليست نفس حركة النقل من الباب إلى الباب. وتحديد "الأبواب" المشار إليها في وصف النقل من الباب إلى الباب لا يعود إلى الناقل بل إلى أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة. ففي شحن البضاعة المصدرة، على سبيل المثال، يمكن تسليم البضاعة إلى الناقل عند نقطة الصنع - أي "باب" الشاحن - بينما في

البضاعة المستوردة، يمكن للناقل أن يسلمها في مخزن أو حتى في نقطة توزيع - أي "باب" المرسل اليه. وفي هذا الاطار يمكن أن تكون هناك فئات مختلطة مختلفة مثل عمليات النقل من الميناء إلى الباب ومن الباب إلى الميناء، المشمولة جميعها في فئة النقل من الباب إلى الباب العامة في المناقشة الواردة أدناه في الفقرات ٢٤ إلى ٢٦.

٢٣- ومن الأهمية بمكان ملاحظة هذا التمييز بين النقل من المستودع إلى المستودع والنقل من الباب إلى الباب. وبما أن النقل من المستودع إلى المستودع يشير إلى الناقلين أكثر مما يشير إلى أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة، فإن نطاق الانطباق المتعلق بالنقل من المستودع إلى المستودع في الصك الجديد لا يوفر لمرسلي البضاعة القدرة على التعاقد من أجل نقل حاوياتهم من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد.

دال- مدى الممارسة الحالية للنقل من الباب إلى الباب

٢٤- لا شك في أن مدى الممارسة الحالية لمهنة النقل البحري من الباب إلى الباب ملائمة بصورة رئيسية فيما يتعلق بمهنة النقل بالحاويات. وستشتمل الأرقام الواردة أدناه على حركة النقل من الباب إلى الباب المصرفية وعلى حركتي النقل من الباب إلى الميناء ومن الميناء إلى الباب اللتين نوقشتا في الفقرة ٢٢ أعلاه. غير أنه من الصعب جدا التعميم، ذلك أن الأحوال تختلف من أسلوب مهني إلى آخر. وبالإضافة إلى ذلك، قد تتباين الأرقام بين ناقل وآخر. فبعض الناقلين الذين وسّعوا عملياتهم لتشمل خدمات الشحن والخدمات اللوجستية يصعدون نسبة أكبر من سندات الشحن من الباب إلى الباب. ويكتفي ناقلون آخرون بالتركيز على خدمات النقل من الميناء إلى الميناء، تاركين لأصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة ولمتعهدى الشحن ومقدمي الخدمات اللوجستية التابعين لهم مسألة الاهتمام بالنقل الداخلي.

٢٥- ومن أصل ٦٠ مليون حاوية نقلت في جميع أنحاء العالم في عام ٢٠٠٠، نقل متعهدو السفن الناقلة للحاويات ٥٠ في المائة منها على أساس تعدد الوسائط. ويفيد بعض البلدان عن نسب مئوية أعلى من ذلك؛ ففي الولايات المتحدة على سبيل المثال، يتم من ٧٥ إلى ٨٠ في المائة من النقل بالحاويات على أساس تعدد الوسائط. وتختلف هذه الأرقام بين متعهد وآخر من متعهدي السفن الناقلة للحاويات. وهكذا، قدر أحد كبار متعهدي السفن أن النسبة في جميع أنحاء العالم تبلغ ٢٥ في المائة، بينما قدرت النسبة في مناطق جغرافية أخرى، كما في عمليات النقل في الولايات المتحدة، بأنها تبلغ ٤٠ إلى ٥٠ في المائة. وفي عمليات النقل الآسيوية، يشكل النقل من الميناء إلى الميناء واسطة النقل الرئيسية بالنسبة إلى

متعهدي السفن، وينطبق الشيء نفسه على عمليات النقل في أستراليا وشبه القارة الهندية وأفريقيا وأمريكا اللاتينية. أما عمليات النقل في أوروبا فهي مختلطة أكثر من غير ذلك. وفي المملكة المتحدة، تبلغ نسبة عمليات النقل من الباب إلى الباب ٥٠ في المائة، ولا سيما في جانب الاستيراد، بينما تنخفض نسبة النقل من الباب إلى الباب إلى ٢٥ في المائة لدى متعهدي السفن الناقلة للحاويات في ألمانيا وسويسرا والنمسا.

٢٦- ويمكن لوكلاء الشحن أن يخفضوا النسبة المقدرة لعمليات النقل من الباب إلى الباب في مجال النقل بالحاويات عندما ينظر إلى المسألة من منظور متعهدي السفن الناقلة للحاويات وحدهم، ولكنهم في الواقع يرفعون النسبة إلى حد كبير عندما ينظر إلى المسألة من منظور الزبون النهائي. وعندما يعمل وكيل الشحن كناقل غير متعهد للسفن، يقوم دائما تقريبا بإبرام العقود على أساس من الباب إلى الباب. وبناء على ذلك، فإن نسبة عمليات النقل من الباب إلى الباب، من منظور أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة، تفوق كثيرا ما هي عليه من منظور متعهدي السفن الناقلة للحاويات. وفي كثير من الحالات، يقوم متعهد السفن الناقلة للحاويات بنقل البضاعة نيابة عن ناقل غير متعهد للسفن على أساس من الميناء إلى الميناء، ولكن الناقل غير المتعهد للسفن يكون قد تعاقد مع صاحب البضاعة على أساس النقل من الباب إلى الباب.

هاء- رغبة صناعة النقل في عقد واحد للنقل من الباب إلى الباب

٢٧- إن مسألة رغبة صناعة النقل في وجود عقد واحد للنقل من الباب إلى الباب فيما يتعلق بعملية النقل بكاملها تعتمد على المقبولية الفكرية للعقد الوحيد أقل مما تعتمد على تفاعل قوى السوق. واضطلاع الناقل البحري بعملية النقل الداخلي أو زبونه يعتمد، إلى حد كبير، على شيتين: الخدمة التي يتطلبها الزبون والسعر الذي يجري تقاضيه. مثال ذلك أن الشاحن الكبير الذي يريد أن تكون الحاويات الفارغة جاهزة للتحميل على مدار الساعة لن يتعاقد مع ناقل يركز على عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، كما أن التاجر لن يتعاقد على نقل البضاعة برا إذا كان يعتقد أنه يستطيع القيام بالنقل الداخلي بكلفة أقل إذا استخدم متعاقدين لديه. ولهذا السبب، يطلب الشاحنون الكبار من الناقلين الذين يقدمون عطاءات بشأن النقل من الباب إلى الباب توزيع تقديرات التكلفة على كل قطاع على حدة.

٢٨- ونتيجة لذلك، تمت عمليات النقل بالحاويات منذ عقد أو أكثر على أساس ما يطلق عليه اسم سندات شحن "النقل المختلط" التي يمكن استخدامها لكل من حركة النقل من

الميناء إلى الميناء ومن الباب إلى الباب. وتوفر استمارة "COMBICONBILL"^(٧) وهي سند شحن مختلط اعتمده مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو) أصلا في عام ١٩٧١ وجرى تحديثه في عام ١٩٩٥، ويوفر عرضا مفيدا لنوع الاستمارة التي يستخدمها متعهدون عديدون للسفن الناقلة للحاويات.

٢٩- وبمقتضى استمارة "COMBICONBILL"، يقبل الناقل المسؤولية وفقا للبند ٩ و ١٠ و ١١. وينص البند ٩ على ما يلي:

"(١) يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة بين الوقت الذي يتسلم فيه عهدتها والوقت الذي يسلمها فيه.

"(٢) يكون الناقل مسؤولا عن أي فعل أو إغفال من جانب أي شخص ممن يستفيد من خدماتهم لتنفيذ عقد النقل الذي يدل عليه سند الشحن هذا.

"(٣) يعفى الناقل، مع ذلك، من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف اذا كان هذا الهلاك أو التلف ناشئا أو ناتجا عن:

(أ) فعل ضار أو إهمال من جانب التاجر.

(ب) الامتثال لتعليمات الشخص الذي له الحق في اعطائها.

(ج) عدم وجود تعبئة أو وجود أحوال تعبئة معيبة، في حالة البضاعة التي هي، بطبيعتها، عرضة للهلاك أو للتلف عندما لا تكون معبأة أو عندما لا تعبأ بشكل صحيح.

(د) مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب التاجر أو نيابة عنه.

(هـ) عيب متأصل في البضاعة.

(و) عدم الكفاية أو القصور في العلامات أو الأرقام الموسومة على البضاعة أو أغلفتها أو العبوات الموحدة.

(ز) الاضرابات أو حالات الاغلاق أو التوقف عن العمل أو القيود المتعلقة بالعمال لأي سبب من الأسباب، سواء أكان ذلك بصورة جزئية أم عامة.

(7) منشور الكتروني على الموقع <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

(ح) أي سبب أو حدث لم يستطع الناقل تجنبه ولم يستطع منع نتائجه بممارسة حرص معقول."

٣٠- ويحدد البند ١٠ (٣) التعويض بمقدار حقي سحب اثنين من حقوق السحب الخاصة. لكل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة (باستثناء ما يطبق في المهنة في الولايات المتحدة حيث يبلغ مقدار التعويض ٥٠٠ دولار لكل طرد، عملاً بالبند ٢٤).

٣١- ويستحدث البند ١١ بعدئذ المبدأ "الشبكي" الكلاسيكي فيما يتعلق بأي هلاك أو تلف يتبين أنه حدث أثناء مرحلة معينة من مراحل النقل، وهو المبدأ الذي يعطي الأسبقية لأي اتفاقية الزامية أو قانون وطني كان سيطبق على العقد لو كان عقد منفصل قد أبرم بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة لتلك المرحلة المعينة من الرحلة. وفي حالة نقل البضائع بحراً، تطبق قواعد لاهاي - فيسبي عندما لا يكون هناك أي اتفاقية دولية الزامية أو قانون وطني ينطبق. بمقتضى البند ١١ (١). وفيما يلي نص البند:

"(١) بصرف النظر عن أي شيء جرى النص عليه في البندين ٩ و ١٠ من سند الشحن هذا، فانه اذا كان في الامكان اثبات مكان حدوث الهلاك أو التلف، يكون للناقل وللتاجر، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، الحق في أن يطلب أن تتقرر تلك المسؤولية بمقتضى الأحكام الواردة في أي اتفاقية دولية أو قانون وطني، وهي الأحكام التي:

(أ) لا يمكن الخروج عنها عن طريق عقد خاص بشكل يلحق الضرر بالمطالب، و

(ب) تكون ستطبق لو أن التاجر كان قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بمرحلة النقل المعينة التي حدث فيها الهلاك أو التلف وتلقى، كدليل على ذلك، أي مستند معين كان يجب أن يصدر لو كان يتعين تطبيق تلك الاتفاقية الدولية أو ذلك القانون الوطني.

"(٢) طالما لا يوجد قانون الزامي يطبق على النقل البحري استنادا إلى أحكام البند الفرعي ١١ (١)، فان مسؤولية الناقل فيما يتعلق بأي نقل بحري تتقرر بمقتضى اتفاقية بروكسل الدولية لعام ١٩٢٤، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الموقع في بروكسل في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ - قواعد لاهاي - فيسبي. ..."

٣٢- ومنذ استحداث قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية/الغرفة التجارية الدولية (قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية) في عام ١٩٩٢، استحدثت مجلس "بيمكو" استمارة جديدة لسند الشحن المتعدد الوسائط باسم تجاري هو "MULTODPC 95".^(٨) وبمقتضى هذه الاستمارة كما هي الحال بمقتضى استمارة "COMBICONBILL" يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً عن البضاعة منذ الوقت الذي يتسلم فيه عهدتها إلى وقت تسليمها ولكن يعبر عن مدى المسؤولية بصورة مختلفة. فالفقرة ١٠ (ب) من الاستمارة "MULTIDOC 95" تنص على ما يلي:

"مع مراعاة الدفع المنصوص عليها في البندين ١١ و١٢، يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا كانت الحادثة التي سببت الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم قد وقعت أثناء وجود البضاعة في عهدته حسبما هو مبين في البند الفرعي ١٠ (أ)، ما لم يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط أنه لم يكن أي فعل أو إهمال من جانبه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص أشير إليه في البند الفرعي ١٠ (ج) قد سبب الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم أو ساهم فيه. ..."

ومن ثم يطبق البند ١١ قواعد لاهاي - فيسي فيما يتعلق بالهلاك الناجم أثناء النقل بالطرق المائية. وينص البند ١٢ على تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في قواعد لاهاي - فيسي، الا عندما يطبق قانون الولايات المتحدة الأمريكية المتعلق بنقل البضائع بحراً.

٣٣- وهناك ميل متزايد لكي يقوم وكيل الشحن أو مقدم الخدمات اللوجستية باصدار سند شحن من الباب إلى الباب باسمه الشخصي، وبذلك يعمل باعتباره ناقلاً غير متعهد للسفن. وكثيراً ما يصدر عقد الناقل غير المتعهد للسفن على استمارة سند الشحن المتعدد الوسائط الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. وتتضمن هذه الاستمارة أيضاً قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية لسنة ١٩٩٢ والمبدأ "الشبكي". ويمكن للناقل غير المتعهد للسفن عندئذ أن يحصل على سند شحن من الميناء إلى الميناء (أو من الباب إلى الباب) من متعهد السفن الناقلة للحاويات ويكون هو أو شريكه بموجبه الشاحن والمرسل إليه.

٣٤- وخلاصة القول أن صناعة النقل استجابت للطلب الشديد على النقل من الباب إلى الباب بمجموعة من استمارات العقود التي تستخدم بانتظام. ومع أن من المستحيل أن يحدد

(8) منشور الكتروني على الموقع <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

على وجه الدقة عدد المرات التي يطلب منها الشاحن عقدا واحدا للنقل من الباب إلى الباب، فان من المعروف أن ذلك يحدث في كثير من الأوقات على الأقل.

واو- رغبة صناعة النقل في أكثر من مجرد نظام للمسؤولية

٣٥- هناك ميل متزايد في جميع أنحاء العالم لكي يسعى أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة للحصول من الناقلين على أكثر من مجرد نظام للمسؤولية. فأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة يريدون بصورة خاصة أحكاما عملية وتجارية تشمل تواتر الخدمة، والموانئ التي تخدم بصورة مباشرة (أي بدون شحن متعاقب)، وتوفر الحاويات الفارغة، والجزءات المفروضة على التسليم المتأخر، والضمانات المتعلقة بالأسعار. وفي بعض البلدان، كالولايات المتحدة الأمريكية، أصبحت هذه الترتيبات مشمولة في الغالب في ما يطلق عليها اسم "عقود الخدمة". والميزة الإضافية لعقود الخدمة هي أن الأسعار المتفق عليها فيها تبقى سرية لدى الطرفين. ويبدو أن استخدام عقود الخدمة أخذ في الازدياد: فعلى سبيل المثال، يُعتقد بأن ما يقرب من ٨٠ إلى ٨٥ في المائة من حركة الحاويات في الولايات المتحدة تتم الآن بمقتضى هذه الترتيبات.

٣٦- وفي أجزاء أخرى من العالم، تختلف الاتفاقات المعقودة بين الشاحنين والناقلين من حيث الشكل وتكون عادة ذات صفة رسمية أقل. وهناك ميل إلى اطلاق اسم "عقود النقل عبر البحار" على هذه العقود. وعلى العموم، يزداد الميل نحو استخدام عقود النقل عبر البحار في جميع أنحاء العالم ويتمحور تركيزها حول المضمون التجاري، كالأحكام المتعلقة بتواتر الخدمة والسعر وملاءمة التوقيت وما شابه ذلك.

زاي- مواقف الجهات الفاعلة المختلفة في صناعة النقل^(٩)

٣٧- يدل الاتجاه المتزايد نحو عقود النقل عبر البحار على أن أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة والناقلين يجدون منافع في استخدامها، ولا سيما في تحقيق الاستقرار في

(٩) انظر أيضا A/CN.9/WG.III/WP.28 للاطلاع على مجموعة الأجوبة المتلقاة من ممثلي الصناعة عن الاستبيان الذي وزعته الأمانة والتعليقات الإضافية بشأن نطاق مشروع الصك، وكذلك المرفقين الأول والثاني لتقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته العاشرة (فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢) (A/CN.9/525). انظر أيضا التقرير الأخير الصادر عن أمانة الأونكتاد، "النقل المتعدد الوسائط: جدوى صك قانوني دولي"، UNCTAD/SDTETLB/2003/1، الذي يتوفر لاطلاع الفريق العامل عليه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.30.

العلاقة بين الطرفين. ولكن الطرفين يختلفان بشأن مسائل أخرى. فبعض كبار الشاحنين المتعددي الجنسيات يقومون بالضغط على الناقلين لكي يغيروا الشروط المعيارية لسندات الشحن الخاصة بهم. وتميل المطالب إلى التركيز على ما يلي:

(أ) حدود قيمة الطرد (تبلغ حالياً حقا ٦٦٦,٦٧ حقا من حقوق السحب الخاصة لكل طرد أو حقين اثنين (٢) من حقوق السحب الخاصة بصورة عامة و ٥٠٠ دولار أمريكي لكل طرد أو وحدة في المهن القائمة في الولايات المتحدة)؛ و

(ب) دفع قواعد لاهاي - فيسي، ولا سيما المتعلقة بالخطأ في قيادة السفينة أو ادارتها.

٣٨- ويطالب أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة بأن تزداد حدود المسؤولية بحيث تصل إلى القيمة الكاملة للبضاعة وبأن يقبل الناقل المسؤولية عن أي هلاك أو تلف ينشأ عن خطأ من جانبه أو من جانب المتعاقدين معه من الباطن. وعلى العموم، يقاوم الناقلون هذه المطالب. وعندما تقبل هذه المطالب، يضطر الناقلون إلى شراء تأمين اضافي من المسؤولية ومن ثم يسعون إلى تحميل تكلفته للشاحنين. وقد يكون الشاحنون مستعدين لدفع هذه التكلفة لأن المصلحة الادارية والوفورات المحتملة يمكن أن تفوقها قيمة.

٣٩- ومن ناحية الناقل، جرى تحديد بضع مسائل أساسية باعتبارها اشكالية بمقتضى عقود النقل المستخدمة حالياً. وهي تشمل ما يلي:

(أ) لا يوجد بمقتضى العقود الحالية أو بمقتضى القانون العام أي التزام على أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة بتسلم البضاعة عندما يعرض الناقل تسليمها في المقصد المتعاقد عليه. ونظراً إلى السرعة الكامنة في العمليات المتعلقة بالحاويات، عادة ما يؤدي تأخر أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة في تسليم البضاعة إلى تكلفة اضافية ومصاعب. ولذلك يرى الناقلون أن هناك حاجة إلى أحكام تكون على غرار الأحكام الواردة في المادتين ١٠-١ و ١٠-٣ من مشروع الصك.

(ب) حقوق الناقلين فيما يتعلق بالبضائع أصبحت الآن منظمة وذلك، على الأقل، عن طريق أحكام سندات الشحن وأحكام القانون الوطني المنطبق. ويشعر الناقلون أنه سيكون من المفيد وجود نظام دولي متفق عليه يحكم الظروف التي يستطيع الناقل فيها أن يمارس حقوقاً على البضاعة (بما في ذلك الحق في بيعها عند الضرورة). ويتناول مشروع الصك هذه المسائل في المادتين ٩-٥ و ١٠-٤.

(ج) توفر الاتفاقيات الحالية القليل من الارشاد بشأن التزامات أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة، بما في ذلك المسؤولية عن الأضرار التي تسببها البضاعة. وستكون الأحكام التي تعالج هذه المسائل على أساس موحد وقابل للتكهن به قيمة جدا.

(د) تتباين حقوق الناقلين فيما يتعلق بتحديد وصف البضاعة بين ولاية قضائية وأخرى، وهي غير واضحة في ولايات قضائية عديدة. فعلى سبيل المثال، متى يمكن للناقل أن يسند الوصف الوارد في سند الشحن إلى البيان المعروف باسم "بيان الشاحن عن الوزن والعدد"؟ وكثيرا ما يكون الجواب غير واضح كما ان الارشاد الواضح سيؤدي إلى تجنب المشاكل.

(هـ) يخضع الاختصاص الآن جزئيا لشروط سند الشحن ولقانون المحكمة التي تنظر في القضية. ويمكن لهذا الأمر أن يثير التنازع. واطافة أحكام إلى مشروع الصك بشأن الاختصاص سيلقى الترحيب.

٤٠ - وبالإضافة إلى هذه الشواغل الأعم، هناك مسائل معينة أخرى يعتبرها الناقل هامة في أسواق معينة. فعلى سبيل المثال، تكون للحق في تحديد المسؤولية، في المهنة الممارسة في الولايات المتحدة، أهمية خاصة بالنسبة إلى الناقلين. وهكذا فان من الهام للناقلين في المهنة الممارسة في الولايات المتحدة أن يتضمن مشروع الصك حكما يحدد بعناية متى يمكن الخروج على الحدود الخاصة بالطرود.

حاء- المعالجة الحالية لعقود النقل من الباب إلى الباب

٤١ - نظرا إلى تعدد النظم المتنازعة، سواء بين وسائط النقل المختلفة أو داخل الوساطة الواحدة نفسها، في حالة النقل بحراً، لا يثير الدهشة قيام صناعة النقل باستحداث الحلول العملية الخاصة بها (وصف بعضها في الفقرات ٢٧ إلى ٣٤ أعلاه). وتتباين الآراء فيما يتعلق بنجاح هذه الحلول العملية. وبينما تستمر المهنة في العمل في جميع أنحاء العالم على الرغم من عدم الاتساق، توجد في النظام أيضا عيوب مسلّم بها تماما ويمكن تصحيحها عن طريق نظام موحد (انظر الفقرات ٣٧ إلى ٤٠ أعلاه والفقرة ٤٢ أدناه).

طاء- المشاكل المتعلقة بعقود النقل من الباب إلى الباب التي لم تعالج في النظم التعاقدية أو القانونية

٤٢ - يُبنت أعلاه، فيما يتعلق بالباب زاي، بعض المشاكل الرئيسية التي تعترض حاليا استخدام عقود النقل من الباب إلى الباب، ولكن هذه القائمة ليست شاملة. فكل من

الناقلين وأصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة يتفقون، على سبيل المثال، على أن النظام القانوني ينبغي أن ييسر التطورات المستقبلية في التجارة الالكترونية، التي يمكن أن تشمل أيضا المسألة المتعلقة بالطرف الذي يسيطر على البضاعة أثناء نقلها في الحالات التي لا يصدر فيها مستند (ورقي). وهناك اتفاق أيضا على أن النظم التعاقدية والقانونية الحالية غير كافية لتسوية عدد من المسائل الأخرى التي تنشأ بالاقتران مع سند الشحن أو مستند نقل آخر، بما في ذلك المسائل المتصلة بالمفعول القانوني للمستند والحقوق التي تنشأ بمقتضى المستند والكيفية التي يمكن بها احالة هذه الحقوق.

ثانياً- النظم الحالية وجدوى شمول النقل من الباب إلى الباب، وبصورة خاصة النهج الشبكي⁽¹⁰⁾

٤٣- الصعوبة الرئيسية التي تواجه تحقيق شمول النقل من الباب إلى الباب في اتفاقية دولية جديدة هي وجود قوانين وطنية واتفاقيات دولية يَحتمل نشوء تنازع فيما بينها وتحكم حالياً مختلف أجزاء النقل من الباب إلى الباب. ومن المحتمل أن يُحل بعض هذه النزاعات المحتملة بمجرد استحداث نظام جديد: يفترض أن يشمل قرار الدولة بالتصديق على أي اتفاقية جديدة قراراً بإبطال قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسي أو قواعد هامبورغ، حسبما تكون عليه الحال.⁽¹¹⁾ بيد أن النظم الأخرى القائمة تنطوي على إشكال أكبر، وأي نظر في جدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب يجب أن يضع في اعتباره التنازعات المحتملة بين مشروع الصك والنظم الأخرى القائمة.

٤٤- والاتفاقية الوحيدة السارية المفعول بشأن النقل غير البحري والمطبقة في جميع أنحاء العالم هي اتفاقية وارسو (التي عُدلت ببروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لسنة ١٩٧٥) والتي تحكم النقل الجوي. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن الإشارة إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ التي تحكم أيضاً النقل الجوي، رغم أنها لم تدخل بعد حيز

(10) أعد البروفيسور بيرلنغيري من الوفد الايطالي جدول مقارنة (A/CN.9/WG.III/WP.27). ويقارن الجدول بين أحكام الصك والنصوص البحرية الأخرى مثل قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط إضافة إلى اتفاقيات أخرى في مجالات النقل على الطرق وبالسكك الحديدية وبطريق الجو، مثل اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية بودابست واتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٩٩، واتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال.

(11) في ضوء هذا الاحتمال، ستبين في حواشي النص التالي الأحكام ذات الصلة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ إضافة إلى أحكام اتفاقية النقل المتعدد الوسائط.

النفاذ. غير أنه من الجدير بالملاحظة أن المزج بين النقل البحري والنقل الجوي ليس شكلاً شائعاً من أشكال النقل من الباب إلى الباب.

٤٥ - وهناك عدد من الاتفاقيات الإقليمية المتصلة بالنقل الطرقي وبالسكك الحديدية وبالطرق المائية الداخلية. وفي أوروبا، في الغالب، تنظم اتفاقية النقل الطرقي للبضائع النقل على الطرق وتنظم اتفاقية "كوتيف" النقل بالسكك الحديدية وتنظم اتفاقية بودابست النقل بالطرق المائية الداخلية. وهناك نظامان إقليميان للنقل المتعدد الوسائط في أمريكا الجنوبية (للجماعة الآندية)^(١٢) والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي (ميركوسور)^(١٣)، ويبدو أنه سيكون هناك عما قريب اتفاق آسيان الاطاري بشأن النقل المتعدد الوسائط لصالح أعضاء آسيان العشرة في آسيا. وبالإضافة إلى ذلك، توجد لدى عدد من الدول قوانين وطنية تتناول واسطة أو أكثر من وسائط النقل.

٤٦ - وستعالج في المناقشة التالية جوانب التنازع المحتملة بين مشروع الصك وخمس اتفاقيات أخرى. وقد شملت اتفاقيتا وارسو ومونتريال باعتبارهما اتفاقيتي نقل غير بحري وتطبقان في جميع أنحاء العالم. وشملت اتفاقيات النقل الأوروبية في الغالب، لأنها راسخة التطبيق منذ أمد بعيد وتؤثر في عدد كبير من البلدان، بما فيها عدد من البلدان غير الأوروبية التي صدقت، مثلاً، على اتفاقية النقل الطرقي للبضائع.

٤٧ - ويبدأ تحليل جوانب التنازع المحتملة بوصف نطاق ومدة انطباق كل صك موضع النظر. وعندئذ يجري النظر في التنازع المحتمل بين الاتفاقيات، وذلك أولاً بشأن مطالبات الشاحن أو المرسل إليه من الناقل المتعاقد ("الناقل من الباب إلى الباب")؛ ثم بشأن دعوى حق الرجوع التي يقيمها الناقل من الباب إلى الباب على الناقل الذي عهد إليه الناقل من الباب إلى الباب تنفيذ مرحلة واحدة أو أكثر من مراحل النقل ("الناقل المنفذ")؛ وأخيراً بشأن مطالبات الشاحن أو المرسل إليه من الناقل المنفذ.

(12) القرار ٣٣١، النقل المتعدد الوسائط.

(13) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط بين الدول الأطراف في ميركوسور، القرار رقم ٩٤/١٥، الموقع في أورو بريتو في ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤.

ألف- نطاق ومدة انطباق كل اتفاقية من اتفاقيات النقل

١- مشروع الصك

٤٨- عملا بالمادتين ٣-١ و ٤-١-١، تنطبق أحكام مشروع الصك من وقت تسلّم البضاعة من جانب الناقل حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل اليه، إذا كان الطرفان قد أبرما "عقد نقل" (يكون مقتصرًا على العقد المنفذ كليًا أو جزئيًا عن طريق البحر) وإذا كان مكان التسليم ومكان التسليم فيه واقعين في دولتين مختلفتين وكان أحدهما واقعا في دولة متعاقدة. وتنطبق أيضا إذا كان عقد النقل ينص على أن أحكام مشروع الصك (أو قانون أي دولة تضعها موضع التنفيذ) هي التي تحكم العقد.^(١٤)

(14) تنطبق قواعد لاهاي، عملا بالمادتين ١٠ و ١٠ (هـ)، من وقت تحميل البضاعة على السفينة حتى وقت تفريغها منها، أو فيما يتعلق بالنقل من الرافعة إلى الرافعة، شريطة أن يصدر سند الشحن في أي من الدول المتعاقدة. أما المسائل الخارجة عن نطاق مسائل المسؤولية فلا تعالج إلا بقدر محدود.

تنطبق قواعد لاهاي-فيسي، عملا بالمادتين ١٠ و ١٠ (هـ) من وقت تحميل البضاعة على السفينة حتى وقت تفريغها منها، أو فيما يتعلق بالنقل من الرافعة إلى الرافعة، شريطة أن يصدر سند الشحن بشأن "نقل البضائع بين ميناءين في دولتين مختلفتين إذا: (أ) صدر سند الشحن ذلك في دولة متعاقدة، أو (ب) كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة أو كان العقد الذي يحتوي عليه سند الشحن أو يثبت وجوده ينص على أن قواعد هذه الاتفاقية تحكم العقد. أما فيما يتعلق بمسائل المسؤولية، فإن قواعد لاهاي-فيسي لا تعالج الأمور خلاف مسائل المسؤولية إلا بقدر محدود.

تشمل قواعد هامبورغ، عملا بالمواد ٢ و ٤ و ١، الفترة التي تكون البضاعة أثناءها في عهدة الناقل في ميناء التحميل وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، أو فيما يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب، شريطة أن يكون الطرفان قد أبرما عقدا للنقل عن طريق البحر (يقتصر على الجزء المتعلق بالنقل عن طريق البحر حتى عندما يشمل العقد وسائط نقل أخرى) بين دولتين مختلفتين ويكون ميناء التحميل أو التفريغ واقعا في دولة متعاقدة أو حيث يكون سند الشحن أو المستند الآخر الذي يثبت وجود عقد النقل قد صدر في دولة متعاقدة. وتنطبق قواعد هامبورغ أيضا إذا كان سند الشحن أو المستند الآخر الذي يثبت وجود عقد النقل عن طريق البحر ينص على أن أحكام الاتفاقية هي التي تحكم العقد. ويلاحظ أن قواعد هامبورغ تتضمن حكما بشأن التنازع بين الاتفاقيات في المادة ٢٥-٥: "ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وتطبق الزاميا على عقود نقل للبضائع يتم في غالبيتها بواسطة من وسائط النقل خلاف النقل عن طريق البحر. ويطبق هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية." وتحظى المسائل خلاف مسائل الأولوية باهتمام أكبر إلى حد ما من الاهتمام الذي تحظى به في قواعد لاهاي-فيسي.

تشمل اتفاقية النقل المتعدد الوسائط، عملا بالمواد ٢ و ٤ و ١، الفترة الممتدة من الوقت الذي تكون فيه البضاعة في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط حتى وقت تسليمها، وتنطبق على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط، أي حيث يجرى النقل في ما لا يقل عن واسطتين مختلفتين من وسائط النقل. بموجب عقد وحيد للنقل المتعدد الوسائط، شريطة أن يكون النقل دوليا ويكون مكان تسلّم البضاعة أو مكان تسليمها واقعا في دولة متعاقدة. ويستثنى تعريف النقل المتعدد الوسائط صراحة في المادة ١-١ خدمات استلام البضاعة وتسليمها التي

٤٩- وعملا بالمادتين ٦-٣-١ و ٦-٣-٣، تنطبق أحكام مشروع الصك (على الأقل بقدر ما يتعلق الأمر بالمسؤوليات والتبعات الملقاة على عاتق الناقل وحقوقه وحصاناته) على جميع "الأطراف المنفذة" (حسبما هي معرفة في المادة ١-١٧) ومن ثم على جميع الناقلين من الباطن فيما يتعلق بأي دعوى تقام عليهم من جانب الشاحن أو المرسل اليه (مع أن هذا الشمول الواسع النطاق يجب أن ينظر اليه بالاقتران مع المادة ٤-٢-١ التي تجري مناقشتها في الفقرة التالية). ولا تنطبق أحكام مشروع الصك على دعاوى حق الرجوع التي يقيمها الناقل على الناقل من الباطن (ما لم يكن العقد المبرم بين هذين الطرفين هو أيضا "عقد نقل" يشمل نقل البضائع بحراً).

٥٠- وإذا حدث هلاك أو تلف أو تأخير قبل تحميل البضاعة على السفينة أو بعد تفريغها منها فحسب، تقضي المادة ٤-٢-١ عندئذ بأن تكون الغلبة للأحكام الالزامية من الاتفاقيات الأخرى المنطبقة ولكن بقدر ما تنظم مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته وحقوقه في المقاضاة.^(١٥)

٥١- وهكذا فإن المادة ٤-٢-١ تنص على نظام شبكي ضيق النطاق بغية معالجة كون الغالبية العظمى من عقود النقل البحري تشمل جوانب من النقل البري وأن ذلك الحكم يجب أن يوضع من أجل تلك العلاقة. ولا يجرد مشروع الصك من مفعوله إلا حيث تنطبق على المرحلة الداخلية من عقد النقل البحري اتفاقية تشكل قانونا الزاميا فيما يتعلق بالنقل الداخلي، ويكون من الواضح أن الهلاك أو التلف المعنيين حدث في سياق النقل الداخلي فحسب.

٥٢- وفحوى هذا النظام الشبكي هو أن الأحكام المطبقة الزاميا على النقل الداخلي تنطبق مباشرة على العلاقة التعاقدية بين الناقل من جهة والشاحن أو المرسل اليه من جهة أخرى. وإذا كان الناقل قد تعاقد من الباطن على النقل الداخلي، فإن الأحكام الالزامية تطبق أيضا على العلاقة بين الناقل والناقل من الباطن. ولكن فيما يتعلق بالعلاقة الأولى، يجوز أن تكمل

تنفذ بموجب عقد نقل وحيد الوساطة. وعلاوة على ذلك، تنص المادة ٣٠-٤ على أن النقل الذي تنطبق عليه المادة ٢ من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع (أي نقل مركبة برية على سفينة أو قطار) أو تنطبق عليه المادة ٢ من اتفاقية بيرن المؤرخة ١٧ شباط/فبراير ١٩٧٠ بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية (أي خدمات النقل "المدرجة في قائمة" بالطرق أو السفن المكتملة لخدمات السكك الحديدية) لن يعتبر نقلا متعدد الوسائط بمقتضى اتفاقية النقل المتعدد الوسائط. ولا تعالج اتفاقية النقل المتعدد الوسائط الأحكام خلاف الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل إلا بقدر محدود.

(15) انظر A/CN.9/WG.III/WP.21، الفقرات ٤٩ إلى ٥٥. انظر أيضا اقتراح إيطاليا في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.25.

أحكام الصك الأحكام المطبقة الزاميا على النقل البري بينما في العلاقة بين الناقل والناقل من الباطن تكون الأحكام المطبقة على النقل الداخلي وحدها هي ذات الصلة (تستكمل حسب المقتضى بأي قانون وطني منطبق).

٥٣- وحدير بالملاحظة أيضا أن النظام الشبكي المحدود المقترح في مشروع الصك لا ينطبق إلا على الأحكام التي لها صلة مباشرة بمسؤولية الناقل، بما في ذلك فترة التقادم والوقت المتعلقان بالدعوى. وينبغي أن لا تتأثر الأحكام الواردة في اتفاقيات أخرى والتي يمكن أن تؤثر في المسؤولية بصورة غير مباشرة، مثل الأحكام المتعلقة بالولاية القضائية. كما أنه لا يقصد إحلال مشروع الصك محل أحكام قانونية عديدة أخرى تطبق الزاميا على النقل الداخلي لأنها موجهة بالتحديد إلى النقل الداخلي لا إلى عقد يشترك فيه النقل البحري. فعلى سبيل المثال، يجوز لاشتراطات اتفاقية النقل الطرقي للبضائع ذات الصلة بمذكرة الإرسالية أن تطبق فيما بين الناقل والناقل من الباطن، ولكن تطبيقها على عقد النقل الرئيسي الذي ينظمه مشروع الصك سيكون غير متسق مع المستند (أو السجل الإلكتروني) الذي يقتضيه مشروع الصك للرحلة بكاملها.

٢- اتفاقية النقل الطرقي للبضائع

٥٤- المادة ١ من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع تنص على أن الاتفاقية تنطبق على كل عقد لنقل البضائع في مركبات على الطرق مقابل أجر عندما يكون مكان استلام البضاعة ومكان تسليمها واقعين في بلدين مختلفين يكون أحدهما على الأقل بلدا متعاقدا.

٥٥- ثم تنص المادة ٢ (١) على أنه عندما تنقل المركبة التي تحمل البضائع في جزء من الرحلة عن طريق البحر أو السكة الحديدية أو بالطرق المائية الداخلية أو الجو ولا تكون البضاعة قد أفرغت من المركبة، تنطبق الاتفاقية إلا في حالة الإثبات بأن أي هلاك أو تلف أو تأخر حدث أثناء النقل في واسطة نقل أخرى لم يتسبب به أي فعل أو إغفال من جانب الناقل الطرقي.

٣- اتفاقية النقل بالسكك الحديدية (كوتيف)

٥٦- تنص المادة ١-١ من اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٨٠ على أن القواعد الموحدة تنطبق على جميع إرساليات البضائع المعدّة للنقل بمقتضى مذكرة إرسالية أعدت بشأن طريق يمر في اقليمي دولتين على الأقل ويمر حصرا على خطوط سكة حديدية وبموجب خدمات مشمولة في القائمة المنصوص عليها في المادتين ٣ و ١٠ من اتفاقية "كوتيف". وتنص المادة ٢-٢ من

اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٨٠ على أنه يجوز أيضاً أن تنطبق اتفاقية "كوتيف" على حركة النقل الدولي المتتابع الذي تستخدم فيه الخدمات البرية والبحرية والطرق المائية الداخلية بالإضافة إلى الخدمات المقدمة على خطوط السكك الحديدية. وترد في المادة ٤٨ من اتفاقية "كوتيف" قواعد خاصة تتعلق بالمسؤولية ذات الصلة بحركة النقل بالسكك الحديدية وعن طريق البحر.

٥٧- وتنص المادة ١-١ من اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٩٩ (التي لم تدخل بعد حيز النفاذ) على أن القواعد الموحدة تنطبق على كل عقد لنقل البضائع بالسكك الحديدية، عندما يكون مكان تسلّم البضاعة والمكان المعين للتسليم واقعين في دولتين عضوين مختلفتين. ثم تنص المادة ١-٤ على أنه عندما يكون النقل دولياً، ويكون خاضعاً لعقد نقل واحد يشمل النقل بحراً أو النقل عبر الحدود بالطرق المائية الداخلية كتكملة للنقل بواسطة السكك الحديدية، تنطبق القواعد الموحدة إذا كان النقل بحراً أو بالطرق المائية الداخلية ينفذ على خدمات مشمولة في قائمة الخدمات المنصوص عليها في المادة ٢٤-١ من الاتفاقية. ولا يُطلب الإدراج في القائمة المذكورة من أجل تطبيق اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٩٩ على النقل على الطرق الوطنية أو بالطرق المائية الداخلية الذي يكمل النقل الدولي بالسكك الحديدية والمشمول في عقد النقل.

٥٨- ولم يعد إصدار مذكرة الارسالية شرطاً لتطبيق القواعد الموحدة بمقتضى اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٩٩. وتنص المادة ٦-٢ صراحة على أنه في حالة عدم وجود مذكرة الارسالية أو مخالفتها للقواعد أو فقدانها فإن ذلك لا يؤثر في وجود العقد أو في سريان مفعوله.

٤- اتفاقية بودابست

٥٩- تعرّف المادة ١ من اتفاقية بودابست عقد النقل بأنه العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه بنقل البضائع بالطرق المائية الداخلية. ثم تنص المادة ٢ (٢) على أنه، عندما تقوم السفينة نفسها بتنفيذ النقل عن طريق البحر وبالطرق المائية الداخلية، بدون الشحن المتعاقب، تنطبق اتفاقية بودابست إلا عندما يصدر "سند شحن بحري" أو تكون المسافة المقطوعة عن طريق البحر أكبر من المسافة المقطوعة بالطريق المائي الداخلي.

٥- اتفاقية وارسو

٦٠- تنص المادة ١-١ على أن الاتفاقية تنطبق على جميع عمليات نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع التي تنفذ بواسطة الطائرات مقابل أجر، وعلى النقل الجوي الذي ينفذ من خلال مقاوله نقل جوي. ثم تنص المادة ١-٢ على أن النقل الدولي يعني أي نقل يكون فيه مكان المغادرة ومكان المقصد "سواء كانت هناك فترة توقف في عملية النقل أم لا أو كانت هناك عملية نقل متعاقب أم لا" واقعين داخل اقليمي طرفين متعاقدين ساميين. وبالعكس اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، تنظم اتفاقية وارسو صراحة النقل بوسائط النقل المختلفة وتنص في المادة ٣-١ على ما يلي:

"في حالة النقل المختلط الذي ينفذ جزئيا بطريق الجو وجزئيا بواسطة نقل أخرى، فإن أحكام هذه الاتفاقية، عملا بالفقرة ٤ من المادة ١٨، لا تنطبق إلا على النقل بطريق الجو، شريطة أن يقع النقل ضمن اطار شروط المادة ١."

٦- اتفاقية مونتريال

٦١- لا تغير اتفاقية مونتريال نظام اتفاقية وارسو تغييرا جوهريا: فالمادتان ١-١ و ١-٢ متطابقتان كما أن المادة ٣١-١ من اتفاقية وارسو أصبحت المادة ٣٨-١ من اتفاقية مونتريال. بيد أن الجديد هو الافتراض القانوني الذي يجيز الممارسة الحالية، على الأقل في أوروبا، حيث الكثير من نقل البضائع بطريق الجو (الذي يقصد به أن ينفذ بطريق الجو بالاتفاق بين الطرفين) يجري تنفيذه فعليا عن طريق البر. وتنص المادة ١٨-٤ على أن هذا النقل، الذي يتم بدون موافقة المرسل اليه، يعتبر أنه نفذ خلال فترة النقل بطريق الجو.

باء- احتمال تطبيق الاتفاقيات المتنازعة فيما يتعلق بمطالبات الشاحن أو المرسل اليه ضد الناقل من الباب إلى الباب

١- اتفاقية النقل الطرقي للبضائع

٦٢- يمكن القول جدلا بأن عقد النقل من الباب إلى الباب، عملا بمشروع الصك، لا يكون خاضعا لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع لأنه ليس "عقدا للنقل الطرقي للبضائع" ولأن مكان استلام البضاعة ومكان تسليمها لا صلة لهما بعقد محدد للنقل الطرقي بل بعقد نقل من الباب إلى الباب. ويحدث الاستلام في المكان والوقت الذي يتسلم فيه الناقل (أو الناقل المنفذ) البضاعة. ويحدث التسليم في الوقت والمكان الذي يسلم فيه الناقل (أو الناقل المنفذ)

البضاعة للمرسل اليه. وإذا كانت هناك مرحلتان للنقل الطرقي، مرحلة قبل مرحلة النقل البحري ومرحلة بعدها، لا تكون للتسليم والتسليم عندئذ صلة بنفس مرحلة النقل الطرقي. وإذا كانت هناك مرحلة نقل طرقي واحدة فحسب، قبل مرحلة النقل البحري مثلا، لا تكون للتسليم كله عندئذ صلة بالنقل الطرقي. بيد أن حججا قوية قدمت مفادها أن مرحلة النقل الطرقي في عقد النقل من الباب إلى الباب ستكون خاضعة لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع (انظر الفقرتين ١١٥ و ١١٦ أدناه).

٦٣- ويمكن القول جدا أيضا أن الإشارة في المادة ١ (١) من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع إلى مكان التسليم ومكان التسليم ينبغي أن لا تعتبر إشارة إلى المكانين اللذين يجدهما العقد من أجل التسليم والتسليم من جانب الناقل بوصفه ناقلا دوليا على الطرق. فإذا تبع النقل البحري نقلا على الطرق، لا يكون هناك عندئذ تسليم في نهاية النقل الطرقي، إذ إن البضاعة تبقى في عهدة الناقل إلى حين تسليمها للمرسل اليه في المقصد النهائي. ففي عقد للنقل من الباب إلى الباب من ميونيخ إلى مونتريال عن طريق روتردام، على سبيل المثال، لا يمكن اعتبار روتردام مكان التسليم. بموجب عقد النقل الرئيسي. ولن يكون مكان التسليم إلا بموجب العقد من الباطن بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل المنفذ الذي نفذ النقل الطرقي. وهكذا يكون العقد من الباطن خاضعا لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع وليس عقد النقل الرئيسي من الباب إلى الباب. بيد أن حججا قوية معاكسة قدمت أيضا (انظر الفقرتين ١١٥ و ١١٦ أدناه).

٦٤- وإذا كانت الغلبة للرأي المخالف، سيكون من الضروري تقرير ما إذا كان حكم كالحكم الوارد في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك سيتجنب النزاع. ويعتقد بأن الأمر لن يكون كذلك لأنه:

(أ) فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها، الذي يحدث جزئيا أثناء مرحلة النقل الطرقي وجزئيا أثناء مرحلة النقل البحري، وبينما يقع عبء الإثبات في أية حال على عاتق المطالب، لن تكون الغلبة لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع على مشروع الصك؛

(ب) فيما يتعلق بهلاك أو تلف أو تأخر البضاعة المنقولة بحراً على مركبة طرق، تكون هناك أحكام متنازعة في اتفاقية النقل الطرقي للبضائع وفي مشروع الصك: فعلا بالمادة ٢ (١) من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع تنطبق أحكام الاتفاقية إلا إذا حدث الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء النقل بواسطة النقل الأخرى ولم يتسبب نتيجة فعل أو إغفال من جانب الناقل الطرقي، بينما بمقتضى المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك، ستنتطبق أحكام مشروع الصك؛

(ج) تشتمل اتفاقية النقل الطرقي للبضائع على أحكام الزامية خلاف الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل، وحدود المسؤولية ووقت اقامة الدعوى التي يسري عليها مفعول المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك (انظر الفقرات ٧٤ و ٨٠ و ٨٦ و ٩٦ و ١٠١ أدناه).

٢- اتفاقية "كوتيف"

٦٥- لا تنطبق اتفاقية "كوتيف" في صيغتها لعام ١٩٨٠، السارية المفعول الآن، إلا على عقود النقل التي ترممها السكك الحديدية والتي تشملها بيان شحن متتابع (المادة ١). وبما أن مذكرة الارسالية لا تصدر بموجب عقد النقل من الباب إلى الباب، لن تكون أحكام اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٨٠ منطبقة لذلك على عقد النقل من الباب إلى الباب الذي يحكمه مشروع الصك، ولا يمكن بالتالي حدوث تنازع.

٦٦- وبدلاً من ذلك، تنص اتفاقية "كوتيف" في صيغتها لسنة ١٩٩٩ (المادة ٦-٢)، بصورة مماثلة لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع (المادة ٤)، على أن عدم وجود مذكرة الارسالية أو مخالفتها للقواعد أو فقدانها لا يؤثر في وجود أو في سريان مفعول العقد الذي يبقى خاضعاً لاتفاقية "كوتيف". ولذلك فإن من الضروري تقرير ما إذا كانت اتفاقية "كوتيف" في صيغتها لسنة ١٩٩٩، ستنتطبق على عقد النقل من الباب إلى الباب المشمول بمشروع الصك إذا كانت إحدى مراحل ذلك النقل تنفذ بالسكك الحديدية بين مكانين واقعيين في دولتين مختلفتين طرفين في اتفاقية "كوتيف". أما الحكم ذي الصلة في اتفاقية "كوتيف" لسنة ١٩٩٩ فهو المادة ١-٤ التي تنص على ما يلي:

"عندما يكون النقل الدولي خاضعاً لعقد نقل واحد يشمل النقل عن طريق البحر أو النقل عبر الحدود بالطرق المائية الداخلية باعتباره مكماً للنقل بالسكك الحديدية، تنطبق هذه القواعد الموحدة إذا جرى تنفيذ النقل عن طريق البحر أو بالطرق المائية الداخلية على خدمات مشمولة في قائمة الخدمات المنصوص عليها في المادة ٢٤-١ من الاتفاقية."

٦٧- ولذلك فإن الشرط الأول هو وجوب أن يكون النقل عن طريق البحر "مكماً" للنقل بالسكك الحديدية. ويعتقد بأن هذا الشرط يتجسد حيث يكون العقد مبرماً بين المرسل والسكة الحديدية، وبأن اتفاقية "كوتيف" لن تطبق لذلك حيث لا يكون الناقل المتعاقد هو السكة الحديدية. وهكذا لا يمكن تصور حدوث تنازع محتمل بين مشروع الصك واتفاقية "كوتيف" إلا إذا كان "الناقل" من الباب إلى الباب، كما هو معرف في المادة ١-١ من مشروع الصك، سكة حديدية.

٦٨- وحتى في حالة غير محتملة نسبيا كهذه، لا بد من أن يكون النقل عن طريق البحر مشمولاً في قائمة الخدمات المنصوص عليها في المادة ٢٤-١ من اتفاقية "كوتيف" لكي يكون شمول العقد الرئيسي من الباب إلى الباب يمثل تنازعا بين مشروع الصك واتفاقية "كوتيف".

٣- اتفاقية بودابست

٦٩- النقل بوسائط نقل مختلفة، وعلى الأخص بالطرق المائية الداخلية وعن طريق البحر، لا يخضع للتنظيم عملاً باتفاقية بودابست إلا عندما ينفذ في السفينة نفسها بدون شحن متعاقب. وتنص المادة ٢ (٢) على أن اتفاقية بودابست تنطبق في هذه الحالة، إلا حيث يكون "سند الشحن البحري" قد صدر أو كانت المسافة التي تُقطع في البحر أطول من المسافة التي تُقطع بالطريق المائي الداخلي. ولذلك، وبما أن هذين الشرطين سيُطبقان عادة في حالة النقل من الباب إلى الباب بمقتضى مشروع الصك، فلن تنطبق اتفاقية بودابست بصورة عامة على عقد النقل الرئيسي ذلك.

٧٠- ولا تعالج بصورة محددة الحالة المتعلقة بعقد نقل عن طريق البحر وبطريق مائي داخلي مع نقل متعاقب للبضائع من السفينة البحرية إلى السفينة العاملة في الطريق المائي الداخلي أو بالعكس. ويُعتقد بأن عقدا كهذا غير مشمول في تعريف "عقد النقل" في المادة ١ (١) من اتفاقية بودابست، حيث تجري الإشارة إلى العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه بنقل البضائع بالطرق المائية الداخلية. وإذا كانت وجهة النظر هذه صحيحة، فإن اتفاقية بودابست لن تنطبق كذلك إلا على العلاقة غير التعاقدية بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل الذي نفذ النقل بالطريق المائي الداخلي.

٤- اتفاقية ارسو ومونتريال

٧١- "النقل المختلط" المذكور في المادة ٣١-١ من اتفاقية ارسو والمادة ٣٨-١ من اتفاقية مونتريال يجب أن يكون نقلاً ينفذ بواسطة نقل مختلفتين بموجب عقد واحد. غير أن الشرط الوحيد فيما يتعلق بالنقل الجوي هو أن يكون خاضعاً لشروط المادة ١، أي أن يكون مكان المغادرة ومكان المقصد واقعيين داخل اقليمي طرفين متعاقدين ساميين (أو دولتين طرفين، في حالة اتفاقية مونتريال). وبما أن هذين المکانين هما مكانا المغادرة والمقصد للنقل الجوي، ستنتطبق اتفاقية ارسو على المرحلة الجوية من عقد النقل الرئيسي من الباب إلى

الباب الذي يرمه ناقل بحري (على افتراض، طبعاً، أن النقل الجوي ينفذ بين طرفين متعاقدين ساميين). والموقف هو نفسه بمقتضى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ الجديدة.

جيم- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة بشأن المسائل الواقعة خارج نطاق مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لإقامة الدعوى

٧٢- بموجب المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك، يقتصر النظام الشبكي على مواضيع مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لإقامة الدعوى. وفي جميع المجالات الأخرى المشمولة بمشروع الصك، تطبق أحكامه بصرف النظر عن أي أحكام مختلفة قد توجد في اتفاقيات أخرى سارية المفعول. وفيما يلي استعراض غير حصري لهذه الأحكام في اتفاقيات النقل الأخرى. ويشمل الاستعراض الأحكام المتصلة بما يلي: (١) التزامات الشاحن ومسؤوليته عن الضرر الذي تسببه البضاعة؛ (٢) التزامات الشاحن بتوفير المعلومات؛ (٣) مستندات النقل؛ (٤) أجرة الشحن؛ (٥) حق السيطرة؛ (٦) تسليم البضاعة؛ (٧) إحالة الحقوق. ويصبح هذا الاستعراض ذا أهمية، بالطبع، في حال وجود اتفاقية أخرى يرى أنها تسري على عقد النقل من الباب إلى الباب المشمول بمشروع الصك.

١- التزامات الشاحن ومسؤوليته عن الضرر الذي تسببه البضائع

٧٣- تُلزم المادة ٧-١ الشاحن بتسليم البضائع جاهزة للنقل وبحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعتمز القيام به. وتنص المادة ٧-٦ على مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضائع وعن أي مخالفة لالتزاماته بموجب المادة ٧-١، ما لم يثبت الشاحن أنّ تلك الخسارة أو الضرر سببته أحداث أو ظروف لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو يتقي آثارها.

٧٤- وفي اتفاقية النقل الطرقي، حكمان متميزان، يتعلّق أحدهما بالتغليف المعيب للبضائع بوجه عام (المادة ١٠) ويتعلّق الآخر بالبضائع الخطرة التي لا يكون الشاحن قد بيّن طبيعتها إلى جانب الاحتياطات التي يتعيّن اتخاذها بصددتها (المادة ٢٢). ويكون الشاحن مسؤولاً إذا لم يكن الناقل على علم بهذا العيب أو بالطبيعة الخطرة للبضائع.

٧٥- وتقضي المادة ١٤ من اتفاقية "كوتيف" بأن يكون المرسل مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو تكاليف مترتبة على عدم التغليف أو على وجود عيوب فيه، ما لم يكن العيب واضحاً ولم يبد الناقل أي تحفظ بشأنه.

٧٦- وتنص اتفاقية بودابست أيضا، أسوة باتفاقية النقل الطرقي، على التزامين منفصلين للشاحن، يتصل الأول بجميع البضائع ويلزم الشاحن بتغليف البضائع ووسمها حسب الأصول إذا كانت طبيعتها تقتضي ذلك (المادة ٦-٣). ويتوجّب على الشاحن بمقتضى الالتزام الثاني، إذا كانت البضاعة المراد نقلها خطيرة أو مسببة للتلوّث، أن يطلع الناقل على الخطر أو احتمال التلوّث الكامن فيها وعلى الاحتياطات التي يتعيّن اتخاذها. ثم تنص اتفاقية بودابست في المادة ٨-١ على أنّ الشاحن مسؤول مسؤولية تامة تجاه الناقل عن عدم تزويده بالمعلومات فيما يتعلّق بالبضائع الخطرة. ولا يرد ذكر شيء عن انتهاك الالتزام العام بتغليف البضاعة ووسمها حسب الأصول، ولكن يعتقد بأن هذا الانتهاك تترتب عليه مسؤولية مماثلة.

٧٧- ولا تتضمن اتفاقيةنا وارسو ومونتريال حكما محددًا بشأن الضرر الناجم عن عدم تغليف البضاعة أو وسمها حسب الأصول.

٧٨- وخلاصة القول، إنّ التزامات الشاحن ومسؤوليته إزاء حالة البضائع تختلف في مشروع الصك عنها في اتفاقيات النقل الأخرى، ويبدو أنه ليست هناك مشكلة تتعلق بالتنازع في التطبيق. ومع ذلك، من الممكن التوصل إلى استنتاج عكسي إذا تبين، على سبيل المثال، أنّ التحليل المتعلق بتطبيق اتفاقية النقل الطرقي الوارد في الفقرتين ٦٢ و ٦٣ أعلاه خاطئ (انظر الفقرتين ١١٥ و ١١٦ أدناه).

٢- التزامات الشاحن بتوفير المعلومات

٧٩- تقتضي المادة ٧-٣ من مشروع الصك بأن يزود الشاحن الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات التي تعدّ، في حدود المعقول، ضرورة لما يلي: (أ) مناولة البضائع ونقلها؛ (ب) الامتثال للقواعد واللوائح المتعلقة بالنقل المعترزم؛ (ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل. وتنص المادة ٧-٥ على مسؤولية الشاحن عن أي هلاك أو تلف ناشئ عن عدم تقيده بالالتزامات الآتفة الذكر.

٨٠- وبموجب المادة ٧-١ من اتفاقية النقل الطرقي، يكون المرسل مسؤولا عن أي مصروفات أو خسارة أو ضرر يلحق بالناقل بسبب عدم دقة التفاصيل التي وفرها له المرسل عملا بالمادة ٦. وتقتضي المادة ١١ بأن يرفق المرسل بمذكرة الإرسالية المستندات الضرورية للجمارك أو لغيرها من الاجراءات الشكلية، ويكون مسؤولا تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر ناجم عن عدم تقيده بهذا الالتزام.

٨١- وأحكام اتفاقية النقل بالسكك الحديدية مشاهمة لأحكام اتفاقية النقل الطرقي. فالمادة ٨-١ تنص على مسؤولية المرسل عن أي تكاليف أو خسارة أو ضرر يلحق بالناقل بسبب نقص أو عدم دقة البيانات التي أدرجها المرسل في مذكرة الإرسالية أو بسبب إسقاط المرسل البيانات التي تنص عليها اللوائح المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

٨٢- وتقضي المادة ٦-٢ من اتفاقية بودابست بأن يزود الشاحن الناقل بالتفاصيل المتعلقة بالبضاعة والتعليمات المتعلقة بالجمارك أو اللوائح الإدارية التي تطبق على البضاعة، وبالمعلومات المتصلة بالطابع الخطر الذي تتسم به البضاعة. ثم تقضي المادة ٨ بأن يكون الشاحن مسؤولاً مسؤولية تامة عن كل الأضرار والتكاليف التي تلحق بالناقل من جراء عدم تقييد الشاحن بالتزاماته.

٨٣- وتقضي المادة ١٠ (١) من اتفاقيتي وارسو ومونتريال بأن يكون المرسل مسؤولاً عن دقة التفاصيل والبيانات التي أدرجها بشأن البضائع المشحونة في مستند الطريق الجوي؛ ولكن هذا لا يعني ضمناً، في الحكم المقابل من اتفاقية النقل الطرقي، الالتزام بتوفير هذه التفاصيل أو البيانات. ثم تقضي المادة ١٠ (٢) بأن يعوّض المرسل الناقل عن كل الأضرار التي لحقت به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه من جراء عدم صحة المعلومات الموفرة أو عدم دقتها أو نقصها.

٨٤- وقد لا يكون الاختلاف بين أحكام مشروع الصك وأحكام اتفاقيات النقل الأخرى كبيراً جداً، ولكن هذه الأحكام ليست متطابقة. ولعلّ الفريق العامل يبحث فيما إذا كان ينبغي تحقيق التوحيد الكامل فيما يتعلق بالتزامات الشاحن. وفي هذا الصدد، يمكن أن ينظر الفريق العامل في حلّ مماثل للحلّ المتوخى في المادة ٤-٢-١ بخصوص مسؤولية الناقل وحدود مسؤوليته والوقت المتاح لإقامة الدعوى.

٣- مستندات النقل

٨٥- في حين أنّ مستندات النقل والسجلات الالكترونية التي ينظمها مشروع الصك تشمل كل أشكال النقل من الباب إلى الباب، فإنّ مستندات النقل التي تنظمها اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة التي يتناولها هذا التحليل لا يشمل أي منها، كقاعدة عامة، سوى الجزء من النقل الذي ينفذ بتلك الواسطة الواحدة بذاتها. ويبدو أنّ الأثر المترتب على ذلك هو عدم إمكانية نشوء تنازع لأنّ كل اتفاقية من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة ستظلّ تحكم المستند الصادر عن الناقل من الباطن الذي يتعاقد من الباطن على تنفيذ مرحلة معينة من النقل غير البحري.

٨٦- ولن تنشأ هذه المشكلة في إطار اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، إذا كانت هذه الاتفاقية، كما ذكر سابقاً (انظر الفقرتين ٦٢ و ٦٣ أعلاه)، لا تطبق إلا على العقود من الباطن التي يبرمها الناقلون الطرقيون. ولكن حتى لو لم تكن هذه هي الحالة، ورئي أنّ اتفاقية النقل الطرقي للبضائع تسري على عقد النقل الرئيسي من الباب إلى الباب، فمن المتوقع أن تنشأ هنا أيضاً مشكلة تضارب بين المستندات. وصحيح أنه لو طلب الشاحن مذكرة إرسالية بموجب المادة ٤ من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، فقد يتضارب هذا البيان مع عقد النقل الرئيسي من الباب إلى الباب، وأنه لو أصدرت مذكرة إرسالية في إطار عقد النقل الشامل من الباب إلى الباب، فقد يؤدي ذلك إلى انتفاء الغرض من ذلك العقد الرئيسي. ولكن من المستبعد في الممارسة العملية أن يتقدّم الشاحن في إطار عقد نقل من الباب إلى الباب يتضمن مرحلة بحرية بطلب من هذا القبيل. ويمكن ألا تشمل مذكرة الإرسالية سوى مرحلة النقل الطرقي التي تسبق النقل البحري أو تليه. وفي نهاية مرحلة النقل الطرقي التي تسبق النقل البحري، لا يكون لدى الشاحن سواء الحق أو الرغبة في تسلّم البضاعة، ولن تطلب بالتالي مذكرة إرسالية لهذه المرحلة المعيّنة من النقل الطرقي. وفي بداية المرحلة الطرقية اللاحقة للنقل البحري، لا يستطيع الشاحن استصدار مذكرة إرسالية لأنّ البضاعة لا تكون في حوزته كما يشترط أن تكون من أجل هذا الاستصدار. وبالطبع، تظل أحكام اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، بما فيها الأحكام المتعلقة ببيانات الشحن، تطبق بالكامل فيما يتعلّق بالتعاقد من الباطن بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل الطرقي. ولكن أشير أيضاً إلى أنّ من الممكن، على الرغم من أنّ التحليل السابق سيكون صحيحاً بوجه عام، تصوّر حالة يمكن أن يقوم فيها ناقل طرقي ضمن عقد نقل من الباب إلى الباب من ميونيخ إلى مونتريال عن طريق روتردام، مثلاً، بإصدار مذكرة إرسالية.

٨٧- والموقف بموجب اتفاقية "كوتيف" مشابه للموقف بموجب اتفاقية النقل الطرقي للبضائع. إذ يقوم الناقل من الباب إلى الباب بإصدار مستند نقل يغطي عملية النقل من الباب إلى الباب بأكملها عوضاً عن مذكرة إرسالية لمرحلة النقل بالسكة الحديدية، وفقاً لما تنص عليه المادة ٦ من اتفاقية "كوتيف". ومرة أخرى، توجد أهداف عملية لذلك. فإذا جاءت مرحلة النقل بالسكة الحديدية قبل مرحلة النقل البحري، لا يتعهّد الناقل من الباب إلى الباب بتسليم البضاعة إلى المرسل في نهاية مرحلة النقل بالسكة الحديدية، بل بنقلها إلى وجهتها النهائية. أمّا إذا جاءت مرحلة النقل بالسكة الحديدية بعد النقل البحري، فلن يتسلّم الناقل البضاعة من المرسل عند بداية مرحلة النقل بالسكة الحديدية. وهكذا، لن يكون لدى الناقل من الباب إلى الباب أي أساس قانوني أو عملي لإصدار مذكرة إرسالية منفصلة لمرحلة النقل

بالسكة الحديدية. ولكن، مرة أخرى، تُعدّ مذكرة الإرسالية عوضاً عن ذلك للنقل الفرعي بالسكة الحديدية بين الناقل من الباب إلى الباب والسكة الحديدية.

٨٨- ووفقاً لاتفاقية بودابست، يجب التمييز بين (١) نقل البضائع على سفينة بحرية ثم نقلها بعد ذلك على سفينة أخرى تستخدم الطرق المائية الداخلية و (٢) نقل البضائع بحراً وبالطرق المائية الداخلية دون تغيير وسيلة نقلها. وفي حالة تغيير وسيلة النقل، تطبّق اتفاقية بودابست الأحكام المتعلقة بمستندات النقل على العقد من الباطن المبرم بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل الداخلي، بينما تطبّق أحكام مشروع الصك على مستند النقل أو السجل الإلكتروني الذي يصدره الناقل من الباب إلى الباب بخصوص عملية النقل الإجمالية. وفي حالة عدم تغيير وسيلة النقل، لا تطبّق سوى أحكام مشروع الصك. ويُرى أنه يجب تفسير الإشارة الواردة في المادة ٢ (١) (أ) من اتفاقية بودابست إلى "سند الشحن البحري" على أنها تشمل أي مستند نقل صادر بخصوص النقل البحري للبضائع.

٨٩- وللأسباب المذكورة فيما يتعلق باتفاقية النقل الطرقي للبضائع، ولأنّ أحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال التي تحكم إصدار مستند النقل ليست إلزامية، يعتبر الشاحن الذي يرم عقد نقل من الباب إلى الباب قد تنازل ضمناً عن حقه في الحصول على مستند منفصل لجزء واحد من النقل.^(١٦)

٤- أجرة النقل

٩٠- لا يوجد في اتفاقية النقل الطرقي للبضائع ولا في اتفاقيتي وارسو ومونتريال أي حكم يتعلق بأجرة النقل.

٩١- أمّا في اتفاقية "كوتيف"، فتنص المادة ١٠-١ على أنه، ما لم يُتفق على خلاف ذلك، يتوجب على المرسل أن يدفع التكاليف (رسم النقل والتكاليف العرضية والرسوم الجمركية وغير ذلك من التكاليف المتكبدة). ثم تنص المادة ١٠-٢ على أنه إذا توجّب على المرسل إليه أن يدفع التكاليف ولم يتسلّم بيان الشحن كما لم يؤكّد حقه في استلام البضاعة، يظلّ المرسل مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. وأحكام مشروع الصك لا تتنازع كما يبدو مع أحكام اتفاقية "كوتيف" في هذا الصدد.

(16) الواقع أنّ المادة ٤ من الاتفاقيتين تنص في الفقرة ١ على وجوب تسليم مستند طريق جوي، ثم تعود فتنص في الفقرة ٢ على جواز الاستعاضة عن تسليم مستند الطريق الجوي بأي وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للنقل المزمع القيام به، ولكنّ اتفاقية وارسو تجعل ذلك خاضعاً لموافقة المرسل.

٩٢- وتكتفي المادة ٦-١ من اتفاقية بودابست بالنص على واجب الشاحن بدفع المبالغ المستحقة بموجب العقد. وبناء عليه، لا يمكن تصوّر نشوء تنازع مع هذه الاتفاقية.

٥- حق السيطرة

٩٣- يتناول مشروع الصك موضوع السيطرة على البضائع بشيء من التفصيل في الفصل ١١. ويعرّف "حق السيطرة" على أنه ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع طوال فترة مسؤوليته عنها. وتحدد المادة ١١-١ بعض التعليمات الممكنة توجيهها. وتتضمن المادة ١١-٢ القواعد المتعلقة بتحديد هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة وفقا لما إذا كان قد جرى إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول. ثم تلي ذلك في المادة ١١-٣ أحكام تنظّم التزام الناقل بتنفيذ تعليمات الطرف المسيطر وحدود هذا الالتزام. وتتناول المادة ١١-٤ أثر تسليم البضاعة في المكان الذي يحدده الطرف المسيطر، وتتناول المادة ١١-٥ حق الناقل في الحصول على تعليمات من الطرف المسيطر. وأخيرا، تحدد المادة ١١-٦ أيّ الأحكام السابقة يمكن تغييره بالاتفاق، وتبيّن بذلك ضمنا الأحكام التي تظلّ إلزامية.

٩٤- وبما أنّ بعض اتفاقيات النقل بواسطة واحدة يتضمّن أحكاما بشأن حق الشاحن أو طرف مسيطر آخر في أن يعطي الناقل تعليمات، يجب النظر فيما إذا كان يحتمل أن يوجد في هذا الصدد تنازع في التطبيق بين مشروع الصك وتلك الاتفاقيات.

٩٥- ولكي يجوز للشخص الذي يحق له ممارسة حق السيطرة أن يتدرّع بأحكام أي من اتفاقيات النقل الأحادية بواسطة عوضا عن التدرّع بأحكام مشروع الصك، لا بدّ لهذا الشخص من أن يثبت أنّ شروط تطبيق اتفاقية النقل المعنية قائمة وقت ممارسة حق السيطرة. ويقتضي ذلك إقامة الدليل على أنّ البضاعة موجودة في عهدة ناقل بواسطة الطريقية أو بالسكة الحديدية أو بالخطوط الجوية أو بالطرق المائية الداخلية.

٩٦- وممارسة حق السيطرة بموجب اتفاقية النقل الطريقية للبضائع، المسماة "حق التصرف"، مرهونة، وفقا للمادة ١٢ (٥) (أ)، بإبراز المرسل أو المرسل اليه النسخة الأولى من مذكرة الإرسالية. ومثلما نوقش في الفقرة ٨٦ أعلاه فيما يتعلّق بالنقل الشامل من الباب إلى الباب، لا يحتمل أن يكون سواء المرسل أو المرسل اليه حائزا لمذكرة الإرسالية. ولا يحتمل بالتالي أن تسري أحكام اتفاقية النقل الطريقية للبضائع على النقل من الباب إلى الباب،

ويرجّح أن تسري فقط على العقد من الباطن المبرم بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل الطرقي.

٩٧- وفي اتفاقية "كوتيف"، تخضع ممارسة "حق التصرف"، وفقا للمادة ١٩-١، لإبراز نسخة طبق الأصل من مذكرة الإرسالية. وينطبق هنا أيضا نفس التحليل المبين بخصوص اتفاقية النقل الطرقي للبضائع.

٩٨- وتمنح المادة ١٤ من اتفاقية بودابست الشاحن الحق في التصرف في البضاعة، ويتوقّف هذا الحق عندما تصل البضاعة إلى مقصدها ويكون المرسل اليه قد طلب تسليمه إياها. وبموجب المادة ١٥، يشترط لممارسة حق التصرف بالبضاعة أن يقوم الشاحن أو المرسل اليه (أ) بتقديم كل النسخ الأصلية من سند الشحن، في حال صدور مثله، أو مستند النقل الآخر الذي يحتمل أن يكون قد صدر؛ (ب) سداد كل التكاليف والتعويضات للناقل؛ و (ج) دفع أجرة النقل المتفق عليها في حالة تفرغ البضاعة قبل وصولها إلى مكان التسليم المتفق عليه. ومرة أخرى، وللأسباب المذكورة أعلاه في الباب الذي يتناول مستندات النقل (أنظر الفقرة ٨٨) فيما يتعلق باتفاقية بودابست، لا يمكن تصوّر نشوء أي تنازع مع مشروع الصك إذا كان الناقل بالطرق المائية الداخلية متعاقدًا من الباطن.

٩٩- وتمنح المادة ١٢ (١) من اتفاقيتي وارسو ومونتريال حقا واسعا جدا للمرسل في التصرف في البضاعة المشحونة، رهنا بالتزامه بسداد أي نفقات يتكبدها الناقل. أمّا إذا كان الناقل الجوي متعاقدًا من الباطن فيكون الناقل من الباب إلى الباب هو "المرسل". بمقتضى اتفاقيتي وارسو ومونتريال. ولأنّ الشاحن الأصلي لن يكون "المرسل"، فلا يمكن أن ينشأ أي تنازع مع مشروع الصك وعقد النقل الشامل من الباب إلى الباب، وتطبّق عندئذ أحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال على العقد من الباطن المبرم بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل الجوي.

٦- تسليم البضائع

١٠٠- يتضمّن مشروع الصك أحكاما صريحة بشأن التسليم. فتنصّ المادة ١٠-١ على أنه إذا مارس المرسل اليه بعد وصول البضاعة إلى مقصدها أيًا من حقوقه بموجب عقد النقل، كان لزاما عليه أن يقبل تسلّم البضاعة. وإذا ترك البضاعة في عهدة الناقل فإن الناقل يتصرف عندئذ كوكيل للمرسل اليه. وتنص المادة ١٠-٢ على أنه بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي تسلّم البضاعة، يتعيّن على المرسل اليه أن يؤكد استلام البضاعة على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد. وتنظّم المادة ١٠-٣-١ التسليم في حالة عدم صدور مستند

نقل قابل للتداول أو سجلّ الكتروني قابل للتداول فتقضي بأن يقوم الطرف المسيطر بإبلاغ الناقل بإسم المرسل اليه قبل أو عند وصول البضاعة إلى مقصدها، وبأن يقوم الناقل بتسليم البضاعة عند إبراز المرسل اليه بطاقة هوية صحيحة. وتنظّم المادة ١٠-٣-٢ (أ) التسليم في حالة صدور مستند نقل أو سجلّ الكتروني قابل للتداول. فتتص على أن يتم تسليم البضاعة مقابل تسليم نسخة أصلية واحدة من مستند النقل أو، في حال صدور سجلّ الكتروني قابل للتداول، عند إثبات حامل هذا السجلّ أنه الحائز الفعلي. وتنظّم المادة ١٠-٣-٢ (ب)-(هـ) الحالة التي لا يطالب فيها الحائز بالتسليم وآثار قيام الناقل بتسليم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن وآثار قيام الناقل بتسليم البضاعة دون تسلّمه مستند النقل القابل للتداول أو بدون إثبات بأن حامل المستند الالكتروني القابل للتداول هو الحائز الفعلي. ثم تبين المادة ١٠-٤-١ حقوق الناقل في حال عدم تسلّم المرسل اليه البضاعة بعد وصولها إلى مقصدها أو إذا لم يكن مسموحا للناقل بتسليمها إلى المرسل اليه. وأخيرا، ترد في المادتين ١٠-٤-٢ و ١٠-٤-٣ أحكام تكميلية.

١٠١- ووفقا للمادة ١٣ (١) من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، يحق للمرسل اليه أن يتسلّم البضاعة مقابل قيامه بتسليم النسخة الأولى من بيان الشحن. ولنفس الأسباب المذكورة أعلاه بخصوص حق التصرف في البضاعة (انظر الفقرة ٩٦ أعلاه)، لا يمكن تطبيق هذا الحكم على النقل الشامل من الباب إلى الباب. ولكن توجد حالتان يمكن أن يتم فيهما التسليم دون إبراز النسخة الأولى من مذكرة الإرسالية. فالمادة ١٥ (١) تقضي بأن يطلب الناقل تعليمات من المرسل إذا حالت الظروف دون تسليم البضاعة بعد وصولها إلى المقصد. ويعني ذلك، كما يبدو، أنّ من الجائز للمرسل أن يعطي تعليمات دون أن يكون حائزا للنسخة الأولى من مذكرة الإرسالية. وتنص هذه المادة فضلا عن ذلك على حق المرسل إذا رفض المرسل اليه البضاعة أن يتصرف فيها دون أن يكون ملزما بإبراز النسخة الأولى من مذكرة الإرسالية. ومع ذلك، لن تتنازع أحكام اتفاقية النقل الطرقي للبضائع مع مشروع الصك في التطبيق على عقد النقل الشامل من الباب إلى الباب لأنّ المرسل في مرحلة النقل الطرقي السابقة للنقل البحري أو اللاحقة له هو الناقل من الباب إلى الباب الذي يتعاقد من الباطن مع طرف آخر لتنفيذ النقل الطرقي وليس المرسل اليه. وفي هذه الحالة، يُطبّق مشروع الصك على النقل الشامل من الباب إلى الباب وتُطبّق اتفاقية النقل الطرقي للبضائع على العقد من الباطن الخاص بمرحلة النقل الطرقي. بيد أنه من الممكن أيضا التوصل إلى الاستنتاج العكسي إذا تبين أنّ تحليل اتفاقية النقل الطرقي للبضائع الوارد في الفقرتين ٦٢ و ٦٣ ليس خاطئا (انظر الفقرتين ١١٥ و ١١٦ أدناه).

١٠٢- ويبدو أنه يحق، بموجب المادة ١٧ من اتفاقية "كوتيف"، للمرسل اليه المسمى في مذكرة الإرسالية أن يتسلم البضاعة دون تسليم نسخة طبق الأصل من مذكرة الإرسالية. ولكن لا يبدو أن ثمة احتمالا في أن يؤدي ذلك إلى تنازع مع مشروع الصك، لأنه فيما يتعلق بمرحلة النقل بالسكة الحديدية السابقة للنقل البحري، سيكون المرسل هو الناقل من الباب إلى الباب أو وكيله وسيكون الشخص المسمى في مذكرة الإرسالية بوصفه المرسل اليه إما الناقل من الباب إلى الباب نفسه أو وكيله في المكان الذي تنتهي عنده جزئية النقل بالسكة الحديدية. وسيكون الموقف مماثلا فيما يتعلق بجزئية النقل بالسكة الحديدية اللاحقة لمرحلة النقل البحري. وهكذا، تطبق اتفاقية "كوتيف" على العقد من الباطن الخاص بمرحلة النقل بالسكة الحديدية بينما يطبق مشروع الصك على العقد الشامل من الباب إلى الباب.

١٠٣- ووفقا للمادة ١٣ (٢) من اتفاقية بودابست، إذا تم إصدار سندات شحن، وجب تسليم البضاعة مقابل سند شحن أصلي واحد. لذا، حيثما يكون الناقل بالطرق المائية الداخلية ناقلا من الباطن ستكون سندات الشحن التي أصدرها في حوزة الناقل من الباب إلى الباب الذي سيكون الشاحن. ويكون الوضع مماثلا لو جرى إصدار مستند نقل قابل للتداول، لأنه يتعين بموجب المادة ١١ (٥) (ب) أن يبين هذا المستند اسم المرسل اليه الذي سيكون الناقل من الباب إلى الباب أو وكيله. وبناء على ذلك، لا يتوقع أن ينشأ أي تنازع بين أحكام اتفاقية بودابست وأحكام مشروع الصك، وسيطبق مشروع الصك على عقد النقل الشامل من الباب إلى الباب.

١٠٤- ويتوقف حق المرسل اليه في تسلّم البضاعة المشحونة على شرط إبراز مستند الطريق الجوي، وإن لم يوجد في المادة ١٣ من اتفاقيتي وارسو ومونتريال نص صريح على ذلك. ولكن هذا مفهوم ضمنا مما تنص عليه المادة ٦ من اتفاقية وارسو والمادة ٧ من اتفاقية مونتريال، إذ يجب وفقا لهما أن يحمل أحد الأجزاء الأصلية من مذكرة الإرسالية عبارة "للمرسل اليه". وإذا كان الناقل الجوي ناقلا متعاقدا من الباطن، تعين تسليم النسخ الأصلية الثلاث من مستند الطريق الجوي إلى الناقل من الباب إلى الباب، وبناء عليه لن تطبق أحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال على الشاحن إذ لن يكون هذا طرفا في عقد النقل الجوي. ومرة أخرى، لن تطبق سوى قواعد التسليم الواردة في مشروع الصك على النقل الشامل من الباب إلى الباب.

٧- إحالة الحقوق

١٠٥- لا يبدو أنّ ثمة امكانية في نشوء تنازع بين أحكام الفصل ١٢ من مشروع الصك وأحكام اتفاقيات النقل الأخرى. والقواعد الواردة في مشروع الصك للحالة التي يصدر فيها مستند نقل قابل للتداول أو سجلّ الكتروني قابل للتداول إنما تتصل بعقد وأطراف غير العقد والأطراف التي تطبّق عليها القواعد ذات الصلة من اتفاقيات النقل الأخرى الأحادية الواسطة. ولا يتضمن مشروع الصك أي قاعدة للحالة التي لا يصدر فيها مستند نقل أو سجلّ الكتروني قابل للتداول. ولكنّ المادة ١٢-٣ تنص على أنّ إحالة الحقوق تنفذ في حالة كهذه وفقا للقانون الوطني الذي يطبّق على عقد النقل، ويشمل ذلك القانون، بدهاءة، قواعد أي اتفاقية أعطيت قوة القانون.

دال- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة فيما يتعلق بدعاوى الرجوع التي يقيمها الناقل من الباب إلى الباب على الناقل المنفذ

١٠٦- لا يمكن أن ينشأ تنازع في هذه الحالة إلا إذا كان عقد النقل المبرم بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل المنفذ بواسطة غير البحر خاضعا لأحكام مشروع الصك. ولكن يعتقد أنّ الحالة ليست كذلك لأنّ المادتين ٦-٣-١ و ٦-٣-٣ تحكمان مسؤولية الأطراف المنفذة تجاه الشاحن والمرسل اليه فقط.

١٠٧- وعلى أي حال، ليس من المستصوب جعل العقد بين الناقل من الباب إلى الباب والناقل المنفذ خاضعا لأحكام مشروع الصك. إذ سينشأ تنازع واضح بين الاتفاقيات نظرا لانطباق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة على كل من مراحل النقل المتعاقدة عليها من الباطن. وبالإضافة إلى ذلك، قد يكون الناقل المنفذ غافلا تماما عن أنه يوافق بذلك على تقديم خدمات النقل ضمن نطاق عقد نقل من الباب إلى الباب خاضع لمجموعة معينة من القواعد الموحدة.

هاء- إمكانية تطبيق اتفاقيات متنازعة فيما يتعلق بمطالبات الشاحن أو المرسل اليه ضد الناقل المنفذ

١٠٨- لا توجد صلة تعاقدية بين الشاحن أو المرسل اليه والناقل المنفذ. وبالتالي، لا يوجد في اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة القائمة أي أساس لتقديم الشاحن أو المرسل اليه مطالبة

ضد الناقل المنفَّذ، ما لم تنص الاتفاقية ذات الصلة على ذلك أو إذا كان من الجائز إقامة دعوى مسؤولية تقصيرية أو جناية.

١٠٩- وربما يكون ذلك صحيحا بالنسبة لاتفاقية "كوتيف" لعام ١٩٨٠ (المادة ٥١) واتفاقية "كوتيف" لعام ١٩٩٩ (المادة ٤١) ولكن ليس بالنسبة لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية بودابست لأثهما، على غرار قواعد لاهاي - فيسي (المادة ٤ مكررا) وقواعد هامبورغ (المادة ٧)، ينصان على تطبيق أحكامهما على مستخدمي الناقل ووكلائه فحسب ولكن ليس على المتعاقدين المستقلين (المادة ٢٨ من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع؛ والمادتان ١٧-٣ و ٢٢ من اتفاقية بودابست).

١١٠- وفيما يتعلق باتفاقيتي وارسو ومونتريال، يعتقد أن المادة ٢٤-٢ والمادة ٢٩، على التوالي، اللتين لا يمكن وفقا لهما إقامة أي دعوى سواء كانت متعلقة بالعقد أم بوقوع ضرر أو غير ذلك إلا رهنا بأحكام الاتفاقية، لا تنطبقان إلا على الدعاوى المقامة ضد الناقل الجوي. ويؤكد عل صحة هذا الرأي أن الدعاوى التي ترفع ضد مستخدمي الناقل الجوي أو وكلائه تنظمها المادتان ٢٥ و ٣٠، على التوالي.

ثالثا- مزايا وعيوب التغطية العامة للنقل من الباب الى الباب والنظام الشبكي لمشروع الصك

١١١- المزية العامة لأي تغطية للنقل من الباب إلى الباب هي، بالطبع، أنها تزود مرسلي البضائع في التجارة الدولية بالقدرة على التعاقد على نقل حاوياتهم من الباب إلى الباب بسلاسة وانسياب وبتكلفة يمكن التنبؤ بها أيا كانت واسطة النقل المستخدمة. وعلى الرغم من زيادة النقل المتعدد الوسائط في جميع أنحاء العالم، يفضّل المرسلون التعامل مع طرف واحد بموجب عقد واحد عوضا عن الدخول في سلسلة من العقود مع ناقلين مختلفين. وقد لوحظ أعلاه أن التجارة التي تستخدم الحاويات وينطبق عليها نظام النقل من الباب إلى الباب أكثر من أي نظام آخر تشكّل نسبة يعتد بها من قيمة التجارة البحرية وكميتها، وأنه، في غياب أي قواعد موحدة تحكم عقود النقل من الباب إلى الباب، ملأت صناعة النقل هذا الفراغ بقواعد خاصة بها. ومع ذلك، من شأن اعتماد نظام قواعد موحد وقابل للتنبؤ به أن يقلل كثيرا من عدم اليقين ومن التكلفة المترتبة على إقامة الدعاوى لتحديد شروط العقد أو شروط الاتفاقية التي تطبق على حالة معينة.

١١٢- وبالإضافة إلى المزايا العامة المبينة أعلاه لأي نظام نقل من الباب إلى الباب، أشير إلى أنّ في بعض اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة القائمة ثغرات يملؤها مشروع الصك. فاتفاقية النقل الطرقي للبضائع، على سبيل المثال، لا تطبّق في حالة تخلّف الناقل الطرقي عن استلام البضاعة، وليس في هذه الاتفاقية تعريف لتعبير "التسلّم". ويبدو أنّ مشروع الصك يملأ هذه الثغرات. يضاف إلى ذلك أنّ اتفاقية النقل الطرقي للبضائع لا تنص على تمديد الوقت المتاح لإقامة الدعوى باستثناء قولها في المادة ٣٢-٣ إن تمديده ينبغي أن يخضع لقانون مكان الدعوى. أمّا مشروع الصك فيعطي المجال لتمديده (المادة ١٤-٣). ولكن أشير إلى أنه من غير الواضح ما إذا كان حكم اتفاقية النقل الطرقي للبضائع يعتبر إلزامياً فتكون هناك، إذا صحّ ذلك، أحكام منازعة له تطبّق على هذا الجانب من عقد النقل الشامل.

١١٣- وأشير على صعيد مماثل إلى أنّ مسألة الحق في المقاضاة لا تندرج، كما يبدو، في نطاق المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك، وأنّ كلا من مشروع الصك واتفاقية النقل الطرقي للبضائع يأخذ حق المقاضاة بعين الاعتبار. ولئن كان من الجائز أن تكون الغلبة لأحكام مشروع الصك، فإنّ ذلك لا يبدو واضحاً بقدر كاف في بعض الأوساط.

١١٤- وأشير إلى أنّ أحد عيوب النظام الشبكي المبين في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك هو أنه لا يزال من الضروري تحديد الوقت الذي حدث فيه الهلاك، وبالطبع واسطة النقل التي حدث الهلاك أثناءها، وإن كان أي من القوانين النافذة يحكم هذه الحالة إلزامياً. ولكن ينبغي الإشارة إلى أنّ إحدى فوائد اعتماد صك واحد للنقل من الباب إلى الباب هو أنه يوفر حلاً للهلاك المتزايد أثناء النقل، وليس من الضروري كشف سبب الهلاك متى ثبت أنه حدث أثناء وجود البضاعة في العهدة. ومع ذلك، قد يحفّ هذا الوضع بعض الشيء في حالة استخدام وسائط نقل مشتركة، كأن يحدث، على سبيل المثال، أن تصاب مقطورة تُقطر على ظهر معدّية بالتلف باصطدامها بأحد حواجز المعدّية.

١١٥- وأبدت انتقادات أخرى بشأن البارامترات غير الأكيدة للحدود الدقيقة التي ينتهي عندها الشمول بمشروع الصك ويبدأ الشمول بالاتفاقيات الأخرى الأحادية الواسطة. ومثلما لوحظ أعلاه، رئي أنه لما كانت اتفاقية النقل الطرقي للبضائع لا تشمل سوى عقد النقل الطرقي للبضاعة وليس عن طريق البحر، فإنّها لا تنطبق على عقد النقل الشامل من الباب إلى الباب الذي يتوخاه مشروع الصك، ولا حتى أثناء مرحلة النقل الطرقي. ولكن على الرغم من المناقشة الواردة في الفقرتين ٦٢ و ٦٣ أعلاه، أُكّد بشدة على أنه لا يهمل، كيما تحكّم اتفاقية النقل الطرقي للبضائع عقد نقل معيّن، إن جاءت مرحلة النقل البري بعد المرحلة البحرية أو قبلها. وأشير بالمثل إلى أنّ أهمية المرحلة البرية أو مسافتها مقارنة بالمرحلة

الأخرى من عملية النقل لا أهمية لها في البت فيما إذا كانت اتفاقية النقل الطرقي للبضائع تحكم عقد النقل أم لا. وأشير أيضا إلى أن نطاق اتفاقية النقل الطرقي للبضائع لا يقتصر على عقود النقل الطرقي للبضاعة حصرا، ولا حتى على الطرق غالباً، لأن هذه الاتفاقية تطبق، وفقا للمادة ١-١ منها، على كل "عقد يتعلق بالنقل الطرقي للبضائع (التأكيد مضاف)"، وليس على كل عقد للنقل الطرقي للبضائع.

١١٦- وأشير فضلا عن ذلك إلى أن الحجّة الذاهبة إلى أن اتفاقية النقل الطرقي للبضائع لن تتنازع مع مشروع الصك استنادا إلى مكان تسلّم البضائع ليست واضحة تماما هي الأخرى. وقيل إن هذا تفسير مفرط في الحرفية لـ "التسلّم" وأن من الممكن وفقا لسياق اتفاقية النقل الطرقي للبضائع أن يصبح الناقل مسؤولا حتى لو لم يتسلّم البضاعة ماديا. وأشير كذلك إلى أن المادة ١-١ من اتفاقية النقل الطرقي للبضائع هي قاعدة تنازع أحادية الجانب وأن المهم فيما يتعلّق بعملية "التسلّم" أنها تحدد بداية تنفيذ العقد الذي يجب أن يبدأ في بلد وينتهي في بلد آخر.

١١٧- ومن المشاكل الأخرى المحتملة التي قيل إنها تعيب النظام الشبكي هي أن حدّ المسؤولية يختلف باختلاف النظام المنطبق. وتختلف هذه الحدود اختلافا ملحوظا بين الإطار البحري والإطار غير البحري: فحدّ المسؤولية في اتفاقية النقل الطرقي للبضائع هو ٨,٣٣ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد، وحدّ المسؤولية في اتفاقية "كوتيف" هو ١٧ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد، ومثله في اتفاقيتي وارسو ومونتريال، ولكنه يقتصر على ٢ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد أو ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة للطرد الواحد، وهو في قواعد هامبورغ ٢,٥ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد أو ٨٣٥ من حقوق السحب الخاصة لكل طرد. ولئن كان هذا المبلغ لم يتحدد بعد في مشروع الصك ومن المحتمل زيادة الحد الخاص بالنقل البحري، فلا يزال من غير المؤكّد كم سيزيد حد المسؤولية على الرقم التقليدي الذي هو ٢ من حقوق السحب الخاصة.^(١٧) وثمة جانب آخر لعلّ الفريق العامل يلاحظه في هذا الصدد، وهو أنه يتعيّن زيادة حد المسؤولية على المعدّلات الدنيا المقررة لكي يتسنى إدراج هذا النظام في العقود من الباطن للنقل الأحادي الواسطة، عند الرغبة. ولكن من العقبات التي قد تحول دون ذلك هي أن

(17) ولكن ينبغي الإشارة إلى أن حدّ المسؤولية في الطرود الخفيفة الوزن المرتفعة القيمة قد يكون إذا حسب على أساس الطرد أعلى مما لو حسب على أساس الكيلوغرام. مثال ذلك أنه لو جرى تغليف حواشيب حُجرية واحدا واحدا في حاويات، فإنّ حدّ المسؤولية على أساس ٨,٣٣ من حقوق السحب الخاصة سيكون بالتأكيد أدنى من حدّ المسؤولية على أساس ٦٦٦,٦٧ للطرد الواحد.

اتفاقية النقل الطرقي للبضائع تنص في المادة ٤١ على عدم جواز زيادة مسؤولية الناقل أو الحد منها. ولكن قد يدفع البعض في النهاية بأن الحدود الموحدة لكل مراحل النقل في نظام متعدد الوسائط ليست مناسبة وينبغي ترك هذا الأمر لصانعي القرار في السياسات الوطنية والاقليمية.

١١٨- وأثيرت مسألة أخرى بخصوص نهج النقل من الباب إلى الباب بوجه عام، وهي الحرص على أن يعمل هذا النظام بانسجام مع النظم التي تحكم العقود الدولية الأخرى، كعقود البيع. ولئن كان يرى أن الجوانب الإلزامية من مشروع الصك هي النقل من الروافع إلى الروافع، لأن هذا يتطابق مع انتقال التبعة بموجب عقد التسليم على ظهر السفينة، ينبغي إبداء ملاحظة تحذيرية بشأن امتداد التغطية إلى النقل من الباب إلى الباب. وهنا، يقترح أن تجرى، مقابل أي امتداد إلى النقل من الباب إلى الباب، تعديلات في عقد نظام البيع.

رابعاً- أوجه الاختلاف بين النهجين البحري وغير البحري إزاء نقل البضائع

١١٩- من الانتقادات العامة التي وجهت بخصوص نهج النقل من الباب إلى الباب هي أن من الممكن النظر إليه على أنه يمثل تطبيق نظام بحري على وسائط نقل أخرى.

١٢٠- ويتعلق أحد أوجه الاختلاف الهامة بين النهجين البحري وغير البحري إزاء نقل البضائع ببعض جوانب الإثبات والافتراضات المتعلقة بالمسؤولية. و"المخاطر الخاصة" عوامل مثيرة لافتراض الخطأ من جانب المرسل وهي سمة مميزة وهامة من سمات اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف". ولكن يمكن فهم مشروع الصك على أنه يرسى نظاماً يفترض الإهمال من جانب الناقل.

١٢١- وبالإضافة إلى ذلك، من الواضح أنه ليس مقصوداً لمشروع الصك أن يشمل النقل الإضافي للبضائع بوسائط أخرى. فلا ريب، على سبيل المثال، أن دفع الناقل بمخاطر البحار في المادة ٦-١-٣ '١١' ليس مناسباً في إطار وسائط النقل الأخرى. كما أن دفع الناقل البحري في المادة ٦-١-٢ (ب) من مشروع الصك بنشوب حريق لا ينسحب بسهولة على وسائط النقل غير البحري.

١٢٢- كذلك، تختلف مسؤولية الناقل عن حالة المركبة المستخدمة اختلافاً كبيراً وفقاً لواسطة النقل. ويقضي مشروع الصك بتوخي الحرص الواجب لجعل السفينة جديرة بالإبحار (المادة ٥-٤) ويعذر الناقل فيما يتعلق بوجود عيوب خفية في السفينة لا يمكن اكتشافها بتوخي الحرص الواجب (المادة ٦-١-٣ '٨')، ولكن الواجب الأساسي يعلو بالكاد درجة

واحدة على العناية المعقولة. ومقارنة بذلك، تتمثل درجة الواجب بمقتضى اتفاقية النقل الطرقي للبضائع في أقصى درجات الحرص، بينما تفرض اتفاقية مونتريال على الناقل الجوي واجبا صارما مع دفع أقل من دفع الناقل البحري (المادة ١٨-١ و ١٨-٢).

١٢٣- وقد تنشأ مسائل عامة بقدر أكبر تعزى إلى أوجه الاختلاف في "ثقافة صياغة" نظم النقل غير البحري. فمشروع الصك، على سبيل المثال، مفصّل إلى حد بعيد ويجذو بذلك حذو قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي أكثر من قواعد هامبورغ الأحدث عهدا والأقل تفصيلا. ويبدو أنّ الاتجاه في نظم النقل غير البحري يميل نحو تفصيل أقل وليس أكثر، كما هي الحال في اتفاقية مونتريال واتفاقية "كوتيف" الجديدة، على سبيل المثال. وبالإضافة إلى ذلك، يتضمن مشروع الصك حاليا، من قواعد لاهاي، الالتزام المؤلف بتوخي الحرص الواجب بالنسبة لجدارة الإبحار (المادة ٥-٤ (أ))، وهو الالتزام الذي كثيرا ما يكون موضع التقاضي، كما يتضمن الاستثناءات التي تنص عليها تلك القواعد (المادة ٦-١-٣) وإن كانت قد صيغت في مشروع الصك في صورة افتراضات بانعدام الخطأ لا بصورة إبراءات من المسؤولية. وهذا مغاير لجهود المواءمة في اتفاقيات نقل البضائع منذ عام ١٩٥٠ التي توخّت بوجه عام تجنب استخدام كلمات أو عبارات مأخوذة من القوانين الوطنية تفاديا لإغراء المحاكم الوطنية بتفسيرها بالطريقة المحلية المعهودة فتحبط بذلك جهود المواءمة.

١٢٤- وتشير المناقشة أعلاه، كما يبدو، إلى أنّ أحد العيوب العامة في نهج النقل من الباب إلى الباب، بما في ذلك النظام الشبكي المبيّن المعالم في مشروع الصك، هو أنه قد يترتب عليه تطبيق صك للنقل البحري في بعض الظروف على وسائط نقل أخرى. ولكن قد يتبيّن للفريق العامل، باستعراض الانتقادات، أنّ من الممكن التخفيف من حدة معظم المشاكل، إن لم يكن كلّها، بالصياغة المتأنيّة.

خامسا - الحلول المقترحة

١٢٥- تقدّم الفقرات التالية عرضا موجزا لطائفة متنوعة من الخيارات لكي ينظر فيها الفريق العامل. وتمثل بعض الحلول المعروضة اقتراحات عامة بشأن النهج الذي يمكن أن يتّبعه الفريق العامل، بينما يمثل بعضها الآخر حلولاً شديدة التحديد تتعلّق بالصياغة. ولئن كانت هذه الخيارات المختلفة مشروحة أدناه تحت عناوين مستقلة، فليس من المقصود أن يستبعد بعضها البعض الآخر، كما لا يقال إنها متضاربة بالضرورة. ولعلّ الفريق العامل ينظر في هذه الخيارات متفرقة أو مجتمعة.

ألف - اتفاقية أم قواعد نموذجية ؟

١٢٦- من الممكن اعتماد نظام دولي للنقل البحري عن طريق اتفاقية أو نص محدث أو مجموعة من القواعد التعاقدية النموذجية. وأفضل وسيلة لضمان تطبيق نظام موحد هي الاتفاقية الدولية. ولكنّ نهج الاتفاقيات أسفر في السنوات الأخيرة عن نجاح محدود، وفقا لما تشهد عليه النتائج التي حققتها اتفاقية النقل المتعدد الوسائط وقواعد هامبورغ.

١٢٧- وأشير فضلا عن ذلك إلى أنه كلما زاد مشروع الصك تفصيلا وازداد عدد الدول التي تحاول التوصل إلى اتفاق، قلت احتمالات الانتهاء بنجاح من التفاوض على اتفاقية دولية. وبالإضافة إلى ذلك، قد تعتبر الاتفاقيات أقل مرونة ومستعصية على التغيير والتكيف مع الظروف الجديدة والمتغيرة. وقد يدفع البعض بأنّ التوصل إلى اتفاق على صك دولي قد يكون أمرا يسهل تحقيقه على الصعيد الاقليمي أكثر منه على الصعيد العالمي. ولئن جاز أن يكون ذلك صحيحا، فوضع نظم في هذا المجال على الصعيد الاقليمي لن يفيد إلا في زيادة حالة عدم اليقين الراهنة ولن يتمكنّ بكل تأكيد من تحقيق هدف وجود نظام موحد وقابل للتنبؤ به من أجل نقل البضائع بحرا في جميع أنحاء العالم.

١٢٨- وأشير إلى أنّ قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، التي دخلت حيز التنفيذ في كانون الأول/يناير ١٩٩٢، أخذت تزداد رواجاً. وتجمع هذه القواعد بين نظام موحد ونظام شبكي. فأحكامها الخاصة بالمسؤولية موحّدة ومشابهة في مفعولها نوعا ما لقواعد لاهاي-فيسي. وفيما يتعلق بحدود المسؤولية، تنص قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية على نظام شبكي تطبّق وفقا له حدود الاتفاقية أو القانون الوطني اللذين يطبقان إلزاميا بخلاف ذلك. ومن الممكن اعتماد اتفاقية جديدة للنقل البحري تشمل نقل البضائع من ميناء إلى ميناء وتكون مقرونة بقواعد تعاقدية نموذجية تغطي أي وسائط نقل تبعية للنقل البحري. ولا ريب في أنّ اعتماد قواعد نموذجية عوضا عن اتفاقية يكون أسرع من اعتماد اتفاقية وانتظار بدء نفاذها. ويفترض أنّ هذا ينطبق أيضا على المقارنة بين اعتماد اتفاقية مقرونة بقواعد نموذجية واعتماد اتفاقية وحيدة للنقل من الباب إلى الباب. لكنّ أحد العيوب الواضحة في اعتماد قواعد تعاقدية عوضا عن اتفاقية هو، بالطبع، أنّ القواعد ليس لها وزن القانون الالزامي وتكون بالتالي أقل احتمالا في تحقيق نهج موحد. يضاف إلى ذلك أنّ هذه القواعد التعاقدية قد تتضارب مع الأحكام الالزامية في بعض الاتفاقيات.

١٢٩- ولا تزال الدراسة مستمرة في مجال نظم النقل المتعدد الوسائط. فلجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا تدرس منذ حين إمكانية التوفيق والمواءمة بين نظم المسؤولية في النقل

المتعدد الوسائط، ولا تزال الأونكتاد تدرس جدوى اعتماد نظام كامل للنقل المتعدد الوسائط.^(١٨) ويبدو أن أكثر الحلول مقبولة للتنافر الحالي هو التوصل إلى اتفاق على اتفاقية نقل متعدد الوسائط مقبولة على نطاق واسع؛ ولكن محاولات إنشاء نظام من هذا القبيل لم يصادفها النجاح حتى هذا التاريخ. وبناء على ذلك، قد تكون الامكانية الأخرى هي انتظار ما ستسفر عنه هذه الدراسات من نتائج، والسماح حتى ذلك الحين بمخضوع النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر لأحكام اتفاقيات النقل البحري القائمة إلى جانب قواعد الأونكتاد/ غرفة التجارة الدولية للنقل التبعي والنظم التعاقدية الأخرى التي أرستها صناعة النقل. لكن هذا النهج لا يقدم شيئاً يذكر في سبيل المواءمة والوضوح، ولا يوجد ما يشير إلى أن العمل على وضع اتفاقية جديدة للنقل المتعدد الوسائط سيبدأ فعلاً. وهذا الخيار لا يبدو جذاباً لأنه لا يأخذ في الاعتبار سوى الوضع الراهن للأمور في هذه الصناعة التي تشكل ضغطاً متزايداً لإدخال تحسينات فورية على النظام القانوني في هذا المجال.

باء- نهج المسار السريع والمسار البطيء

١٣٠- اقترح أحد المحييين على الاستبيان الذي عممته الأمانة في عام ٢٠٠٢^(١٩) نهجاً آخر يمكن اعتماده. وكان الخيار المقترح هو تناول مسألة إصلاح النظام القانوني الذي يحكم نقل البضائع في مرحلتين: في المرحلة الأولى نهج سريع المسار يجري التفاوض بموجبه على اتفاقية جديدة للنقل من ميناء إلى ميناء تقتصر على تغطية مرحلة النقل البحري. ويُستخدم نهج ثانٍ بطيء المسار لمعالجة المسائل الأكثر إثارة للجدل، كالأمر المتعلقة بالمرحلة البرية من عملية النقل. واقترح فضلاً عن ذلك جعل هذا المسار الثاني البطيء اختيارياً للدول المتعاقدة.

١٣١- ولا ريب في أن مزية هذا الخيار هي السرعة الأكبر التي يمكن أن يرم بها صك سريع المسار مقصور على النقل من ميناء إلى ميناء. ولكن لا يوجد أي ضمان في أن اعتماد صك كهذا سيكون أسرع بكثير. يضاف إلى ذلك أن إرجاء المسائل الشائكة بهذه الطريقة قد يكون غير كاف لتوفير حلّ للأمور التي باتت ملحة في مجال صناعة النقل، كما أنه لن يوفر المواءمة المرجوة.

(18) انظر تقرير الأونكتاد، "Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument," *supra*, note 9.

(19) انظر A/CN.9/WG.III/WP.28، الصفحة ٢٧ (من النص الانكليزي).

جيم - الخيارات التي تحافظ على المبدأ الشبكي

١٣٢- على الرغم من أن الحل الشبكي المبين في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك قد يوفر وسيلة مجدية للسير قدما نحو اعتماد اتفاقية للنقل من الباب إلى الباب، فهناك أشكال مختلفة من النهج المحدد في مشروع الصك وخيارات أخرى يمكن الأخذ بها. وتبين الأبواب التالية عدة خيارات ممكنة تنطوي على النهج الشبكي.

١- نهج "النقل الأحادي الواسطة زائدا"

١٣٣- يحاول هذا النهج المقترح أن يكون بمثابة حل دائم لمشكلة النقل المتعدد الوسائط، ويتوقع أن يعمل بانسجام مع النظام الشبكي المبين في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك. وتبديدا لأي شكوك فيما يتعلق بأوجه التنازع الملحوظة بين نطاق مشروع الصك واتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، يمكن إدخال تعديلات على نطاق أحكام تطبيق كل من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة ليصبح واضحا أنهما تطبق على نوع معين من العقود محدد بالإشارة إلى واسطة أو أكثر من وسائط النقل.

١٣٤- ويمكن في الواقع لنهج "النقل البحري زائدا"، الذي يشمل فيه التطبيق المقترح لمشروع الصك النقل من الباب إلى الباب للبضائع المشحونة كليا أو جزئيا بطريق البحر (انظر الفقرة ٨ أعلاه)، أن يكرّر في وسائط نقل أخرى. والواقع أن من الممكن التوسع في كل من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة لتشمل أي نوع آخر من النقل الذي يسبق أو يلحق واسطة النقل المعيّنة التي هي موضوع اتفاقية النقل بتلك الواسطة الأحادية ذاتها. ولأن من شأن اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة المختلفة أن تتداخل في نطاق التطبيق، يقضي نهج "النقل الأحادي الواسطة زائدا" بأن تتضمن كل من الاتفاقيات الأحادية الواسطة حكما مماثلا خاصا بتنازع الاتفاقيات.

١٣٥- ويعني هذا التوسع في نطاق الاتفاقيات الأحادية الواسطة أن من الممكن لأي نقل متعدد الوسائط أن يكون مشمولاً باتفاقية واحدة مما قد يصل إلى عدة اتفاقيات، وأن يتعين على الأطراف اختيار الاتفاقية التي تنطبق على عملية النقل بأكملها. وعمليا، تقوم السوق بتنظيم هذا الاختيار. وإذا طلب المرسل من ناقل أوروبي بالسكة الحديدية تزويده بسعر نقل متعدد الوسائط فإنه سيتلقى على الأرجح سعرا مقدما بالشروط التي تعودها هذا الناقل، أي بشروط اتفاقية "كوتيف". وبالمثل، من المرجح أن يقدم الناقل الطرقي الأوروبي سعرا

بشروط اتفاقية النقل الطرقي للبضائع. ولزيادة الوضوح، يتعيّن أيضاً أن تشمل كل من اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة حكما خاصا بتنازع الاتفاقيات.

١٣٦- ومن مزايا هذا المخطط الشامل تطبيق عقد واحد ومجموعة واحدة من الشروط على عملية النقل بأكملها. وهو يمكّن وكلاء الشحن فضلا عن ذلك من تقديم مجموعات بديلة من قواعد النقل المتعدد الوسائط بأسعار مختلفة ويسمح بذلك للسوق بتنظيم الشروط مع الوقت.

١٣٧- أما العيب في نظام "النقل الأحادي الواسطة زائدا" الشامل فهو أنه يقتضي تعديل كل اتفاقية من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة القائمة. يضاف إلى ذلك أنه يتعيّن والحالة هذه إجراء هذه التغييرات على نحو منسق وتضمينها حكما مماثلا خاصا بتنازع الاتفاقيات. وسيستغرق ذلك حتما قسطا كبيرا من الوقت ويؤدي إلى إبطاء وتيرة التقدم في العمل المتعلق بمشروع الصك. وكنتيجة لذلك سيكون لا بدّ، حتى لو اعتمد الفريق العامل نظاما من هذا القبيل قائما على "النقل الأحادي الواسطة زائدا"، من الاحتفاظ في هذه الأثناء بحكم على غرار مشروع المادة ٤-٢-١. ويمكن في مرحلة لاحقة (عن طريق بروتوكول إضافي مثلا)، الاستعاضة عن مشروع المادة ٤-٢-١ بحكم جديد لتنازع الاتفاقيات يأخذ في الاعتبار انطباق اتفاقيات أخرى على المرحلة البحرية من النقل الدولي.

٢- الاقتراح الكندي

١٣٨- قدّمت حكومة كندا، في معرض التحضير للدورة العاشرة للفريق العامل، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، اقتراحا (A/CN.9/WG.III/WP.23) يتعلّق بنطاق مشروع الصك وهيكله. وفي ضوء المناقشة التي جرت في الدورة التاسعة للفريق العامل بشأن نطاق انطباق مشروع الصك على أساس النقل من الباب إلى الباب أو من الميناء إلى الميناء، قدّمت ثلاثة خيارات كبدائل.

(أ) الخيار ١

١٣٩- يقترح الخيار الأول مواصلة العمل على مشروع الصك القائم، بما في ذلك المادة ٤-٢-١، ولكن مع إضافة تحفّظ يمكّن الأطراف المتعاقدة من اتخاذ قرار بتنفيذ أو عدم تنفيذ هذه المادة والقواعد ذات الصلة التي تحكم نقل البضائع السابق للنقل البحري أو اللاحق له.

١٤٠- ولعلّ إحدى مزايا هذا الخيار هي أنه يدعم هدف استعادة التوحيد القانوني في واسطة النقل البحري ويحقق التوحيد في وسائط النقل الأخرى التبعية. وفي الوقت نفسه،

سيكون باستطاعة الدول المتعاقدة التي لا تشترك في هدف اعتماد قواعد موحدة للنقل العابر من الباب إلى الباب أن تشارك مع ذلك في النظام البحري الجديد، مع إمكانية سحب التحفظ في المستقبل لتطبيق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب. وهناك مزية إضافية لهذا الخيار، وهي أنه لما كان يتعين إعلان التحفظ عند التصديق، فلن يكون هناك أي التباس من حيث معرفة الدول المتعاقدة التي تطبق كل أحكام الصك والدول التي تحفظت على تطبيق الصك على النقل البري. بموجب مشروع المادة ٤-٢-١.

(ب) الخيار ٢

١٤١- كان الخيار الثاني المقدم هو مواصلة العمل على مشروع الصك القائم، بما فيه المادة ٤-٢-١، ولكن مع إدراج عبارة "أو قانون وطني" بعد عبارة "اتفاقية دولية" (وإجراء التعديل اللازم تبعاً لذلك) في مشروع الفقرة ٤-٢-١.

١٤٢- ومزية هذا الخيار هي أيضاً أنه يساعد على تحقيق التوحيد خلال النقل البحري، بينما يترك قواعد وسائط النقل التبعية للقانون الوطني إرضاءاً للدول المتعاقدة التي تفضل ذلك. ومن عيوب هذا الخيار أنه لن يكون هناك سجل لأي إعلان، الأمر الذي قد تزيد معه صعوبة تحديد القانون المنطبق في دولة معينة من الدول المتعاقدة.

١٤٣- وأشار أيضاً إلى إمكانية إخضاع مشروع المادة ٤-٢-١ في الخيارين ١ و ٢ لمزيد من التفصيل بخصوص إحالات التلف غير المحددة المكان.

(ج) الخيار ٣

١٤٤- الخيار الثالث في هذا الاقتراح هو تنقيح مشروع الصك القائم بحيث يقع في أربعة فصول مستقلة. فيتناول الفصل ١ التعاريف وكل الأحكام المشتركة بين الفصول ٢ و ٣ و ٤. ويكون الفصل ٢ متضمناً الأحكام التي تنظم نقل البضائع بحراً من الميناء إلى الميناء.

١٤٥- ويكون الفصل ٣ متضمناً الأحكام التي تنظم نقل البضائع بالبحر وأيضاً بوسائط أخرى سابقة أو لاحقة للنقل بالبحر، أي على أساس النقل من الباب إلى الباب. ويمكن أن يوجد نموذجان أساسيان لإقرار التغطية من الباب إلى الباب. النموذج الأول الممكن هو اعتماد نظام موحد يرسي نظاماً واحداً يطبق بالتساوي على كل وسائط النقل المستخدمة في عملية النقل من الباب إلى الباب. أمّا النموذج الثاني الممكن فهو النظام الشبكي، وهو مماثل للنظام الموحد ولكنه يتضمن أحكاماً تنحّي النظام الموحد جانباً متى وجدت اتفاقية

دولية تطبق على المرحلة البرية من عقد النقل البحري للبضائع وكان واضحا أن الهلاك أو التلف لم يحدث إلا أثناء مرحلة النقل البري تلك.

١٤٦- واقترح تضمين الفصل ٤ البنود الختامية والتحفظات، مع حكم للتحفظات الصريحة بشأن الفصل ٢، من أجل الدول المتعاقدة التي تريد تنفيذ الصك الجديد على النقل المتعدد الوسائط للبضائع من الباب إلى الباب؛ أو بشأن الفصل ٣، من أجل الدول المتعاقدة التي تريد قصر تنفيذ الصك الجديد على نقل البضائع بحرا من الميناء إلى الميناء.

١٤٧- ولدى هذا الخيار الثالث أيضا مزية تحقيق الانسجام في القانون الدولي لنقل البضائع باحتوائه على نهج النقل من الباب إلى الباب ومن الميناء إلى الميناء في الفصل ٢ والفصل ٣، على التوالي. والمزية الثانية في هذا الخيار هي أنه سيكون واضحا أيّ الدول المتعاقدة يتقيد بالنظام البحري في الفصل ٢ وأيها يتقيد بالنظام المتعدد الوسائط في الفصل ٣.

١٤٨- وهناك مزية إضافية في هذا الخيار وهي أنه يزيد من احتمالات التوحيد في الأمد الطويل لأنّ باستطاعة الدول المتعاقدة المتقيّدة بالفصل ٢ فحسب أن تنضم إلى الفصل ٣ بمجرد سحب تحفظها عليه. وقد تكون هذه السمة إضافة هامة تجعل هذا الخيار أفضل من النظام المقترح في الخيار ١: فهو يضيف شريحة أخرى من التوحيد في حالة سحب دولة متعاقدة تحفظها، لأنّ أحكام الفصل ٣ ستنطبق عندئذ تلقائيا. يضاف إلى ذلك أنّ الانطباق التلقائي لأحكام الفصل ٣ يمنع الالتباس إذا كانت الدولة المتعاقدة التي سحبت تحفظها قد اعتمدت اتفاقيات إقليمية أخرى متعلقة بنقل البضائع.

١٤٩- ومن المزايا الأخرى المحتملة في هذا الخيار الثالث أنه في حال اتخاذ قرار باعتماد نظام شبكي (عوضا عن نظام موحد) في الفصل ٣، يمكن أن يصبح النظام البحري في ذلك الفصل مطابقا للفصل ٢، فيتحقق بذلك أكبر قدر ممكن من التوحيد القانوني في الوساطة البحرية. كما أنّ اعتماد نظام شبكي في الفصل ٣ يمكن من تبسيط الخيار الثالث على النحو التالي: يمكن أن يتضمن الفصل ١ التعاريف وكل الأحكام المشتركة بين الفصول ٢ و ٣ و ٤؛ ويمكن أن يتضمن الفصل ٢ الأحكام التي تنظم نقل البضائع بالبحر، أي من الميناء إلى الميناء؛ ويمكن أن يتضمن الفصل ٣ الأحكام التي تنظم نقل البضائع بوسائط أخرى تبعية تسبق النقل البحري أو تلحقه، أي النقل من الباب إلى الباب؛ ويمكن أن يتضمن الفصل ٤ البنود الختامية والتحفظات، مع حكم للتحفظ الصريح بشأن الفصل ٣ من أجل الدول المتعاقدة التي تريد قصر تنفيذ الصك الجديد على نقل البضائع بالبحر من الميناء إلى الميناء.

٣- الاقتراح السويدي

١٥٠- يستهدف الاقتراح السويدي (A/CN.9/WG.III/WP.26)، في حال اتخاذ الفريق العامل قراراً بأن يشمل مشروع الصك النقل من الباب إلى الباب، تحسين مواءمة نص مشروع الصك مع الاتفاقيات الدولية القائمة ومع النظم الإلزامية الوطنية القائمة الخاصة بالمسؤولية، لا سيما فيما يتعلق بالنقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية. وترى حكومة السويد، النص الحالي في مشروع الصك سيؤدي في حالة اعتماده إلى نشوء تنازع مع اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف". ولوحظ أن نظام المسؤولية في مشروع الصك سيتنازع أيضاً في العديد من البلدان الأوروبية مع النظم الإلزامية الوطنية الخاصة بالمسؤولية المطوّعة للنظم القائمة والمنصوص عليها في اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف".

١٥١- ومن أجل حلّ هذه المشاكل، اقترحت حكومة السويد تعديل النص الوارد في المادة ٣-١ ليصبح واضحاً أن مشروع الصك لا يطبّق إلاّ عندما يكون اتفاق النقل عقداً فعلياً للنقل بطريق البحر وليس عقداً للنقل الطرقي أو بالسكة الحديدية حيث تنقل الشاحنة أو العربة بالمعدية أثناء المرحلة البحرية. وأشار إلى أنّه وفقاً للنص الحالي سيكون كل من مشروع الصك واتفاقية النقل الطرقي للبضائع أو اتفاقية "كوتيف"، على التوالي، قابلاً للتطبيق في الحالة الأخيرة. وهذا سيؤدي، على حد قول حكومة السويد، إلى نشوء تنازع بين الاتفاقيات.

١٥٢- ومن المقترح أن يدرج في مشروع المادة ٤-٢-١ استثناء من أجل النظم الوطنية الخاصة بالمسؤولية. والسبب في ذلك هو اجتناب التنازع بين مشروع الصك والنظم الإلزامية الوطنية الخاصة بالمسؤولية. ففي العديد من البلدان المنضمة إلى اتفاقيتي النقل الطرقي للبضائع و"كوتيف"، كوّنت النظم الوطنية الخاصة بالمسؤولية في هاتين الواسطتين من وسائط النقل مع الاتفاقيات الدولية المقابلة لها. وإذا اعتمدت القاعدة الموجودة حالياً في مشروع المادة ٤-٢-١، فقد يتعيّن على هذه البلدان اشتراط نظام ثالث للمسؤولية من أجل النقل الطرقي للبضائع وللنقل بالسكة الحديدية. وسيختلف هذا النظام الثالث للمسؤولية عن نظامي المسؤولية القائمين المبنيين (خلافاً لمشروع الصك) على المسؤولية الكاملة.

١٥٣- وأشارت حكومة السويد أيضاً إلى أهمية مواءمة نظام المسؤولية في مشروع الصك مع النظم القائمة للنقل الطرقي للبضائع وللنقل بالسكة الحديدية بغية الخروج باتفاقية متعددة الوسائط بحق. لذا، اقترحت حكومة السويد تعديلات على أحكام مشروع الصك المتعلقة بحساب التعويض، كما اقترحت إدراج حكم يتعلّق بحالات التلف غير المحددة المكان. واقترح، من أجل حماية شاحن البضاعة، أن يكون من حق الناقل فحسب أن يستفيد من

أعلى حد في نظام المسؤولية الدولي أو الوطني الإلزامي الذي يحكم هذا النقل. وأشار إلى أنّ الداعي للأخذ بحد متدن نوعا ما في النقل البحري لا ينطبق على هذه الحالة، وأنّ حالات التلف غير المحددة المكان تتعلّق عادة بكميات صغيرة نسبيا من البضائع وتكتشف عادة في مكان التسليم.

دال - الاقتراح الإيطالي

١٥٤ - قدّمت حكومة إيطاليا اقتراحا (A/CN.9/WG.III/WP.25) عقب الدورة العاشرة للفريق العامل التي عقدت في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. ورأت إيطاليا في ذلك الاقتراح أنّ الحلّ المثالي هو اعتماد مجموعة موحّدة من القواعد تطبّق طيلة عملية النقل، عوضا عن اعتماد نظام شبكي، حتى لو كانت محدودة النطاق، مشيرة إلى أنّ النظام الشبكي يؤدي إلى عدم اليقين. ولكنها دعت إلى جعل انطباق مشروع الصك مقصورا على العقد المبرم بين الشاحن والناقل، على أن تظلّ دعاوى الرجوع التي يقيمها الناقل على الناقل المنفّذ، إن وجدت، خاضعة للقواعد المحدّدة التي تطبّق على واسطة النقل المعيّنة، سواء كانت بالبحر أو الطرق أو السكك الحديدية. ودعا هذا الاقتراح إلى عدم تطبيق مشروع الصك على مطالبات الشاحن ضد الناقل المنفّذ، لأنّ هذا سيؤدّي أيضا إلى عدم اليقين، وإن يكن في سياق مختلف: ففي هذه الحالة، سيؤثّر عدم اليقين على الناقل المنفّذ الذي قد لا يعرف حتى ما هي القواعد التي تطبّق على العقد بين الناقل والشاحن، لأنّ الناقل المنفّذ ليس طرفا في ذلك العقد.

١٥٥ - يضاف إلى ذلك أنّ تطبيق مشروع الصك على مطالبات الشاحن ضد الناقل المنفّذ يمكن أن يترتب عليه تنازع بين مشروع الصك واتفاقية النقل التي تطبّق على النقل الذي يقوم به الناقل المنفّذ.

١٥٦ - ويشير هذا الاقتراح إلى ضرورة قصر تعريف "الطرف المنفّذ" على الأشخاص غير الناقلين المنفّذين وإضافة تعريف لمصطلح "الناقل المنفّذ". ويمكن إجراء هذا التعديل بإضافة عبارة "والناقل المنفّذ (الناقلين المنفّذين)" بعد عبارة "يقصد بتعبير "الطرف المنفّذ" أي شخص غير الناقل" إلى التعريف الحالي الوارد في الفقرة ١-١٧ من مشروع الصك، وبإضافة التعريف الجديد التالي:

"يقصد بتعبير "الناقل المنفّذ" أي شخص يقوم، بناء على طلب الناقل، بأداء مهمة نقل البضاعة كليا أو جزئيا إمّا بالبحر وإمّا [بواسطة أخرى] بالسكك الحديدية أو على الطرق".

١٥٧- ولكن منعا لإمكانية إقامة الشاحن دعوى مسؤولية تقصيرية على الناقل المنفذ، يمكن النص على أن تكون دعوى الشاحن ضد الناقل المنفذ حاضعة للقواعد التي تطبق في حالة إقامة الناقل دعوى ضد الناقل المنفذ. وإذا حظي هذا المبدأ بالقبول، لعلّ الفريق العامل ينظر في الأسلوب القانوني الذي يمكن استخدامه من أجل تحقيق تلك النتيجة: الحلول القانوني للشاحن محلّ الناقل في حقوقه ضد الناقل المنفذ على سبيل المثال.

١٥٨- وتمشيا مع الفقرات ٦٢ إلى ٧١ أعلاه، ينظر الاقتراح الإيطالي في أحكام اتفاقيات النقل الأخرى (اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف" واتفاقية بودابست) بقصد تبين إمكانية نشوء تنازع مع مشروع الصك، وقد توصل إلى استنتاج سلبي.

هاء- الخيارات القائمة على معاملة الأطراف المنفذة

١٥٩- أشير إلى أن المبدأ الأساسي الذي تقوم عليه مجموعة الخيارات هذه هو أن مشروع الصك ينبغي أن يكون اتفاقية تطبق على النقل من الباب إلى الباب بين الأطراف في عقد النقل، أي أن "الناقل" (حسب تعريفه في المادة ١-١ من مشروع الصك) مسؤول تجاه الطرف الآخر في عقد النقل بناء على شروط مشروع الصك الموحدة (وليس على أساس "شبكة") من وقت تسلّمه البضاعة (موجب مشروع المادة ٤-٢-١) حتى تسليمها (موجب مشروع المادة ٤-١-٣) ("فترة النقل من الباب إلى الباب").

١٦٠- ولئن كان من غير الممكن عمليا في الوقت الراهن تحقيق تغطية كاملة من الباب إلى الباب، فقد اقترح في هذه المجموعة من الخيارات أن يطبق مشروع الصك بشكل موحد وعلى أساس النقل من الباب إلى الباب بين الأطراف المباشرة في عقد النقل على أقل تقدير. ويصحّ ذلك تحديدا إذا كان يقصد للاتفاقية الجديدة أن تشجّع على تطبيق نظام موحد إلى أقصى حد ممكن على النقل من الباب إلى الباب. ومزّية جعل الناقل المتعاقد مسؤولا بنفس الشروط من وقت التسلم إلى وقت التسليم هي توفير إمكانية التنبؤ للأطراف المتعاقدة: فيكون أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة على علم بأنه سيكون لديهم، كحد أدنى، حجة لإقامة دعوى بشروط مشروع الصك ضد الطرف الذي تعهد بتنفيذ عملية النقل، ويكون الناقل المتعاقد على علم مسبق بالشروط التي سيكون مسؤولا على أساسها تجاه أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة.

١٦١- وأشير إلى أن القصد من النظام الشبكي للمسؤولية ليس تنفيذه إزاء الناقل المتعاقد، بل توفير قواعد في حالة نشوء تنازع بين الاتفاقية الجديدة والاتفاقيات الأحادية الواسطة

القائمة من قبل، كالمتردد منها بالنقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية (اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف"). ويشكّل التنازع المحتمل مصدراً للقلق بوجه خاص فيما يتعلق بمسؤولية الأطراف المنفذة (إذا كانت الأطراف المنفذة المعنية ناقلين أوروبيين على الطرق أو بالسكك الحديدية). وترد مناقشة هذه المسألة في الفقرات ١٦٦ إلى ١٧٦ و١٨١ إلى ١٨٥ أدناه. والتنازع الآخر المحتمل الباعث على القلق هو الترتيب الذي يُتفق عليه بين الناقل المتعاقد من الباب إلى الباب والناقل بواسطة واحدة. ولكنّ هذا الشأن يقع، كما يبدو، خارج نطاق مشروع الصك، لأنّ هذا الترتيب لا تتوافر فيه العناصر اللازمة ليحمل صفة "عقد النقل" في غياب المرحلة البحرية.

١٦٢- ولا يتوقع أن ينشأ تنازع بين مشروع الصك واتفاقية النقل الطرقي للبضائع أو اتفاقية "كوتيف" فيما يتعلق بمسؤولية الناقل المتعاقد على النقل من الباب إلى الباب. وعلى الرغم من الاحتجاج بأنّ بعض أجزاء النقل من الباب إلى الباب ككل قد يقع ضمن نطاق اتفاقية النقل الطرقي للبضائع أو اتفاقية "كوتيف" (أو كليهما)، فإنّ عقد النقل من الباب إلى الباب (الذي يشمل بحكم تعريفه في المادة ١-٥ من مشروع صك النقل البحري) لا يخضع عموماً سواء لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع أو لاتفاقية "كوتيف".

١٦٣- وقد لا يكون تطبيق المبدأ الشبكي، فضلاً عن ذلك، مقصورياً على اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة التي يحتمل أن ينشأ تنازع بينها. فقد تود بعض الدول المتعاقدة الاحتفاظ بقوانينها المحلية فيما يتعلق بالنقل البري المحلي. وفي هذه الحالات، قد يعمل المبدأ الشبكي على زيادة تعقيد مسألة تحديد القانون الذي يسري على مختلف أجزاء عملية النقل من الباب إلى الباب.

١٦٤- وإضافة إلى ما تقدّم، على الرغم من أنّ حدود المسؤولية الأعلى القائمة على الوزن في نظم أخرى لنقل البضائع تتيح عادة إمكانية استرداد قيمة أكبر مما تتيحه النظم البحرية التقليدية، فلا يوجد أي ضمان بأنّ تفعل القوانين المحلية نفس الشيء. والواقع أنّ بعض القوانين الوطنية قد يسمح للناقل البري بتفادي المسؤولية كلياً بالتعاقد على ذلك. وبالتالي، إذاً، وطالما حافظ مشروع المادة ٤-٢-١ على هذه القوانين الوطنية، يمكن لهذا المبدأ الشبكي أن يسمح للناقل المتعاقد بتفادي كل المسؤولية عن الجزء البري من النقل وترك صاحب البضاعة المشحونة دون استرداد لحقه.

١٦٥- ورئي أنّ الخيارات التالية قد توفّر طريقة للمحافظة على إمكانية استرداد صاحب الشحنة المطالب لقيمة أكبر (عندما يكون الهلاك أو التلف قد حدث خلال فترة تطبيق أي

قانون آخر ينص على مبلغ أعلى حداً دون أن يقتضي ذلك تضمين مشروع الصك نظاماً شبكياً يطبق إلزامياً على الأطراف في عقد النقل.

١ - الخيار ١ - المبادئ الأساسية

١٦٦ - المبادئ الأساسية لهذا الخيار هي كما يلي:

(أ) يكون "الطرف المنفذ" (معرّفاً بوجه عام، حسب الاقتراح الوارد في الفقرة ١٤ التي تلي مشروع المادة ١-١٧ من مشروع الصك التي تعرّف "الطرف المنفذ"، في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21) خاضعاً للمسؤوليات المالية وغير المالية المفروضة على الناقل بموجب مشروع الصك، ويكون له ما للناقل من حقوق وحصانات يوفرها مشروع الصك:

١' خلال فترة وجود البضاعة في عهده؛ و

٢' في أي وقت آخر ما دام مشتركاً في أداء أي من الأنشطة التي ينص عليها عقد النقل؛

ما لم تكن الدولة المتعاقدة التي وقع فيها الحادث ذو الصلة قد اختارت، وقت تصديقها على مشروع الصك، عدم تطبيقه على الطرف المنفذ ذي الصلة.

(ب) لا يجوز للدولة المتعاقدة اختيار عدم التطبيق على الأطراف التالية:

١' الناقلون عبر البحار؛

٢' الأطراف المنفذة، ما دامت البضاعة في عهدها أثناء فترة النقل من الميناء إلى الميناء في عملية نقل عبر البحار؛ أو

٣' الأطراف المنفذة، ما دامت مشتركة في أداء أي من الأنشطة المنصوص عليها في عقد النقل خلال فترة النقل من الميناء إلى الميناء في عملية نقل عبر البحار.

(ج) فيما يتعلّق:

بالفترة (إن وجدت) التي تسلم البضاعة (بموجب مشروع المادة ٤-١-٢) ولكن قبل وصولها إلى ميناء التحميل ("فترة النقل من الباب إلى الباب")؛

وبالفترة (إن وجدت) التي تلي نقل البضاعة من ميناء التفريغ ولكن قبل تسليمها (بموجب مشروع المادة ٤-١-٣) ("فترة النقل من الميناء إلى الباب")،

يجوز للدولة المتعاقدة أن تختار، فيما يتعلق بتنفيذ عقد نقل داخل أراضيها، عدم التطبيق على:

١٤ جميع الأطراف المنفذة؛ أو

٢٤ أنواع محدّدة من الأطراف المنفذة (كجميع الناقلين بالسكك الحديدية، أو جميع الناقلين بالمركبات السيارة، أو جميع الأطراف المنفذة التي لا تقوم فعليا بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل من أجل نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو تخزينها، على سبيل المثال)؛ أو

٣٤ أنواع محدّدة من الأطراف المنفذة في ظروف محدّدة (كالناقلين بالمركبات السيارة إذا كانوا خاضعين لأحكام اتفاقية النقل الطرقي للبضائع؛ والناقلين بالمركبات السيارة إذا كانوا خاضعين لأحكام قانون وطني محدّد يطبّق على الناقلين بهذه المركبات).

(د) يبطل مشروع الصك مفعول كلّ الأسباب الأخرى لإقامة الدعوى (سواء أكانت مستندة إلى العقد أم إلى وقوع ضرر، أو غير ذلك) ضد '١' الناقل و'٢' جميع الأطراف المنفذة التي تخضع لأحكام مشروع الصك (أي جميع الأطراف التي لم تقم الدولة المتعاقدة ذات الصلة باختيار عدم تطبيق مشروع الصك عليها). وما دام الطرف المنفذ غير خاضع لأحكام مشروع الصك، تخضع مسؤوليته المحتملة لأي قانون كان سيطبّق عليها في غياب مشروع الصك. ولا يبطل مشروع الصك مفعول أي قانون كان سيطبّق في غيابه.

٢ - الخيار ١ - تعليق على المبادئ الأساسية

١٦٧- يفترض المبدأ ١ (أ) في الفقرة ١٦٦ أعلاه أنّ كل الأطراف المنفذة تخضع للاتفاقية الجديدة. ويتفق ذلك مع النقطة الأساسية من أنه ينبغي أن تكون الاتفاقية منطبقة على "النقل من الباب إلى الباب" إلى أقصى حدّ ممكن تحقيقه. ولكن إذا كان هذا الانطباق واسعا أكثر من اللازم، فإنّ المبدأ ١ (أ) يسمح للدولة المتعاقدة باختيار عدم التطبيق على الأطراف المنفذة داخل أراضيها التي لا تريد أن تخضعها للاتفاقية الجديدة. وبناء على ذلك، ستشمل الاتفاقية الجديدة النقل من الباب إلى الباب إلا في الحالات المحددة التي توجد فيها رغبة حكومية قوية بتقييد تطبيقها.

١٦٨- ويوضّح المبدأ ١ (ب) و ١ (ج) قدرة الدولة المتعاقدة على اختيار عدم التطبيق. فبموجب المبدأ ١ (ب)، لا يجوز للدولة المتعاقدة اختيار عدم التطبيق على الأطراف البحرية الأساسية التي تعمل في مرحلة النقل من الميناء إلى الميناء. وسيكون السماح بتقليص نطاق شمول الأطراف البحرية الأساسية إلى ما دون النقل من الميناء إلى الميناء خطوة إلى الوراء مقارنة بالنظام الحالي.

- ١٦٩- وكمسألة عملية، يكفل المبدأ ١ (ب) أن يخضع تماما لأحكام الاتفاقية الجديدة، على الأقل، الناقلون عبر البحار والعاملون في منطقة الميناء، كمتعهدي ومقاولي الشحن والتفريغ.
- ١٧٠- وبموجب المبدأ ١ (ج)، يجوز للدولة المتعاقدة أن تختار عدم التطبيق على بعض أو كل الأطراف المنفذة داخل أراضيها. ويتوقف شكل اختيار عدم التطبيق على الأساس المنطقي الذي يقوم عليه قرار الدولة المتعاقدة بعدم التطبيق. وعلى سبيل المثال، إذا استنتجت الدولة المتعاقدة أنه ليس لدى المطالب بالتعويض عن الشحنة أي سبب مباشر لإقامة دعوى بموجب القانون القائم ضد طرف منفذ وأن من غير الحكمة الاعتراف بسبب جديد لإقامة دعوى بموجب الاتفاقية ولم يوجد أي سبب من هذا القبيل في الماضي، فباستطاعة هذه الدولة اختيار عدم التطبيق بموجب المبدأ ١ (ج) '١'. وعندئذ، لن تكون الأطراف المنفذة في تلك الدولة مسؤولة بموجب الاتفاقية.
- ١٧١- أمّا إذا قررت الدولة المتعاقدة أنها لا تريد إخضاع صناعة نقل معينة (كالسكك الحديدية) للاتفاقية، فباستطاعتها عندئذ أن تختار عدم التطبيق بموجب المبدأ ١ (ج) '٢'. وبذلك تواصل هذه الصناعة عملها في تلك الدولة كسابق عهدها، ولن يكون للاتفاقية أي أثر عليها.
- ١٧٢- وإذا فضّلت الدولة المتعاقدة التعريف الضيق لـ "الطرف المنفذ" الوارد في المادة ١٧-١ من مشروع الصك الحالي، فباستطاعتها هنا أيضا أن تختار عدم التطبيق بموجب المبدأ ١ (ج) '٢'، مستبعدة تطبيق الاتفاقية على "جميع الأطراف المنفذة التي لا تقوم فعليا بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى العقد من أجل نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو تخزينها".
- ١٧٣- وأخيرا، تستطيع الدول المتعاقدة التي تريد المحافظة على تطبيق نظم النقل الأحادية الواسطة مثل اتفاقية النقل الطرقي للبضائع واتفاقية "كوتيف"، والدول الأخرى التي تريد المحافظة على تطبيق قوانينها المحلية، أن تختار عدم التطبيق بموجب المبدأ ١ (ج) '٣'.
- ١٧٤- ويوضّح المبدأ ١ (د) أثر اختيار عدم التطبيق. وبموجب هذا المبدأ، تكون فئة من الأطراف المنفذة إمّا مشمولة بالاتفاقية وإمّا غير مشمولة بها. وتكون الأطراف المنفذة المشمولة بالاتفاقية مشتركة في الحل العام الوسط الذي لا بد من تحقيقه بموجب هذا النظام.

وتكون هذه الأطراف خاضعة للمسؤولية بموجب الاتفاقية ولكنها مشمولة بحماية كاملة بفضل استبعاداتها وتقييدها، بما في ذلك حماية "هيمالايا"⁽²⁰⁾ التلقائية.

١٧٥- ولن تشترك الأطراف المنفذة غير المشمولة بالاتفاقية في الحل الوسط ولن يكون للاتفاقية أثر عليها. ولن تخضع هذه الأطراف للمسؤولية التي تقضي بها الاتفاقية ولن تكون مشمولة بحمايتها. وتظل مسؤوليتها كما هي بموجب القانون الساري. وإذا كان القانون الساري (أو القانون المحلي عدا الاتفاقية) يسمح للطرف المنفذ بالمطالبة بالحماية بموجب شرط هيمالايا، فإن الاتفاقية لن تحرمه من تلك الحماية كما أنها لن تمنحه حماية تلقائية (مثلما تفعل المادة ٦-٣-٣ من مشروع الصك).

١٧٦- والعيب في هذا الخيار عيب يمكن أن يُرمى به أي نظام يشمل أقل من عملية النقل الكاملة من الباب الى الباب: فإذا كانت بعض الأطراف المنفذة غير مشمولة بالاتفاقية، أمكن مقاضاتها بموجب أي قانون كان سيطبق عليها في غياب الاتفاقية (ما لم تحظر الاتفاقية إقامة الدعاوى ضد الأطراف المنفذة حظرا تاما، وفقا للمناقشة الواردة في الخيار ٢). وقد تكون النتيجة ركاما مشوشا ومتضاربا من نظم المسؤولية وكما كبيرا من الدعاوى.

٣- الخيار ٢- المبدأ الأساسي

١٧٧- المبدأ الأساسي في الخيار ٢ هو أن جميع الدعاوى التي يرفعها أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة للتعويض عن أي تلف يصيب هذه البضاعة تخضع لشروط مشروع الصك ولا يمكن رفعها إلا ضد الناقل المنفذ. ولا يمكن اختيار عدم التطبيق بموجب الخيار ٢.

٤- الخيار ٢- تعليق على المبدأ الأساسي

١٧٨- يجعل هذا الخيار إقامة الدعوى بموجب مشروع الصك السبيل الوحيد لانتصاف صاحب المصلحة في البضاعة المشحونة من الناقل المتعاقد. وهو يمنع أيضا صاحب المصلحة في البضاعة المشحونة من إقامة دعاوى ضد الطرف المنفذ (سواء بموجب الاتفاقية أو العقد أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك). ويكون على الناقل، والحالة هذه، أن يحصل ما دفعه من الطرف المنفذ، وهذا إجراء قد يقع أو لا يقع ضمن نطاق الصك.

(20) تشير "حماية هيمالايا" التلقائية إلى نوع الحماية الذي توفره المادة ٦-٣-٣ من مشروع الصك، حيث يحظى الطرف المنفذ بالحماية التي يوفرها عادة شرط هيمالايا الفعّال دون ضرورة إدراج مثله في سند الشحن. ويعطي إدراج شرط هيمالايا في سند الشحن الأطراف الثالثة المحددة حق الاستفادة من الاستثناءات والحدود والدفع والحصانات التي يستفيد منها الناقل بموجب سند الشحن.

١٧٩- وللنهج المقترح في الخيار ٢ عدة مزايا. أولاً، الشاحنون أطراف تجاريون يستطيعون اختيار الناقل المتعاقد الذي يفى بشروطهم المتعلقة بالتعويض عما قد يلحق بالبضاعة المشحونة من أضرار، ويستطيع المرسل اليهم أيضاً النص على نفس الشيء في اتفاقات البيع. وثانياً، الناقل المتعاقد هو الذي يوفر الخدمة ويستأجر المتعاقدين من الباطن وهو أفضل من يستطيع معالجة المطالبات. وثالثاً، لا يعرف الشاحنون عادة الأطراف المنفذة معرفة دقيقة ولا يعتمدون عليها. وإضافة إلى ذلك، يوضّح هذا النهج مسبقاً ما هو نظام المسؤولية الذي سيطبق ومن سيعالج المطالبة ويكون مسؤولاً عن الفصل في الدعاوى لكي تضع كل الأطراف خططها وفقاً لذلك. ويمكن فضلاً عن ذلك أن يمنع النهج المقترح في الخيار ٢ إجراءات التقاضي المعقّدة وتعدد المدعى عليهم. وأخيراً، يتيح هذا الخيار إمكانية التنبؤ فتمكّن الأطراف من التفاوض على شروط النقل وهي تعرف القواعد التي ستطبق على حلّ المنازعات.

١٨٠- أمّا عيب النهج المقترح في الخيار ٢ فهو أنه يلغي إمكانية إقامة دعاوى (سواء بموجب الاتفاقية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك) ضد الطرف المنفّذ والمسبّب الفعلي للتلف. وإذا كان الناقل المتعاقد معسراً أو لا يمكن مقاضاته إلا في ولاية قضائية لا تناسب صاحب المصلحة في البضاعة المشحونة، فقد يجد صاحب المصلحة نفسه بلا وسيلة انتصاف فعلية. ومن شأن هذا النهج، فضلاً عن ذلك، أن يجد من استرداد صاحب المصلحة في البضاعة المشحونة لحقوقه في حدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الصك، حتى لو سمح نظام قانوني آخر كان يمكن تطبيقه لولا ذلك باسترداد قيمة أكبر.

٥- الخيار ٣- المبدأ الأساسي

١٨١- يسمح الخيار ٣ للدولة، مثل الخيار ١، بأن تختار عدم تطبيق الاتفاقية الجديدة على بعض الأطراف المنفّذة. والمبدأ الأساسي في الخيار ٣ هو أنّ إقامة الدعاوى بموجب مشروع الصك هي سبيل الانتصاف الوحيد المتاح لصاحب المصلحة في البضاعة المشحونة ضد الناقل لتعويضه عن أي تلف يصيب البضاعة المشحونة أثناء نقلها من الباب إلى الباب. يضاف إلى ذلك أنه لا يمكن إقامة أي دعوى على الطرف المنفّذ للتعويض عن هذا التلف ما لم تبين الدولة المعنية عند التصديق بأنها تحتفظ بأي أسباب لإقامة الدعوى كانت ستطبق لولا هذا التصديق. (بإمكان الدولة أن تختار عدم التطبيق على بعض الأطراف المنفّذة، وفقاً للشرح الوارد في الخيار ١، انظر الفقرات ١٧٦ إلى ١٧٦ أعلاه.)

٦- الخيار ٣- تعليق على المبدأ الأساسي

١٨٢- يجمع الخيار ٣ بين عناصر الخيارين ١ و ٢. وهو يقلب الافتراض التلقائي الوارد في الخيار ١ ويوسّعه ليشمل الافتراض (الذي هو في الخيار ٢ حظر تام) بعدم جواز إقامة أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة أي دعاوى ضد الطرف المنفّذ.

١٨٣- والغرض من الخيار ٣ هو رفع مطالبات بموجب القاعدة العامة لمشروع الصك ضد الناقل المتعاقد. ويفترض هنا كذلك أنه سيكون محظورا على صاحب المصلحة في البضاعة المشحونة إقامة أي دعاوى على الأطراف المنفّذة. وبإمكان أي بلد أن يختار عدم تطبيق هذا الحظر للسماح بإقامة دعاوى ضد كل الأطراف المنفّذة أو بعضها وفقا للقانون المحلي أو الاتفاقات المتعددة الأطراف.

١٨٤- ومزّية النهج المقترح في الخيار ٣ هو أنّ من شأنه تعزيز قيام نظام موحد إلى أقصى حد ممكن، مع إتاحة المرونة من أجل البلدان التي لديها قانون آخر يطبّق على الأجزاء البرية من رحلة النقل.

١٨٥- ولكنّ عيب الخيار ٣ أنّ البلد الذي لا يجبّد، كمسألة سياسة عامة، إلغاء هذه الأسباب لإقامة الدعوى، قد لا تريد أن ترى افتراضا لصالح هذا الإلغاء مدرجا في صلب الاتفاقية.