



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

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

اقتراح من هولندا بشأن انطباق صك النقل من الباب إلى الباب

مذكرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة الثانية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدمت حكومة هولندا نص اقتراح يتعلق بنطاق مشروع الصك وهيكله لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويرد في مرفق بهذه المذكرة نص ذلك الاقتراح مستنسخاً بالشكل الذي تلقتة الأمانة.

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٢	(أ)-(ط)	ملخص الموقف.....
٤	٣-١	النطاق العام لمشروع الأونسيترال.....
٤	٩-٤	نطاق اتفاقيات النقل الأخرى.....
٥	١٥-١٠	النهج التعاقدية يمكن أن يثير مسائل تتعلق بالتفسير.....
٧	٢٩-١٦	هل هناك حل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط هذه؟.....
٧	١٧-١٦	النظام الشبكي.....
٨	٢١-١٨	النظام الموحد.....
٨	٢٩-٢٢	النظام "الأحادي الواسطة زائدا".....
١٢	٣٨-٣٠	سمات الاتفاقيات.....
١٧	٤١-٣٩	نص يمكن الاستعاضة به عن المادتين ١-١ و ٢ من اتفاقية النقل الطرقي.....



المرفق

١- ملخص الموقف

(أ) إن توسيع نطاق انطباق مشروع الأونسيترال ليشمل النقل السابق و/أو اللاحق لجزء بحري يتناسب مع الممارسة الحالية: إذ إن معظم العقود البحرية الراهنة تشمل النقل من الباب إلى الباب. ومن ثم، فإنه لا مغزى كبير لوضع اتفاقية بحرية جديدة لا تشمل سوى النقل من الميناء إلى الميناء. فهي لن تؤدي إلا إلى إضافة اتفاقية بحرية جديدة إلى الاتفاقيات الموجودة.

(ب) ويمكن ملاحظة ممارسة النقل من الباب إلى الباب في وسائط نقل أخرى كذلك. كما أن الاتفاقيات المتعلقة بتلك الوسائط الأخرى، ولا سيما أحدث الاتفاقيات عهداً، تجسد نهجاً معيناً يسمى 'النقل الأحادي الواسطة زائداً'.

(ج) والنهج المسمى 'النقل البحري زائداً'، حسبما صيغ في المشروع الحالي، قد تنشأ عنه مشاكل تنازع بين الاتفاقيات، لأن أحكام نطاق الانطباق في الاتفاقيات غير البحرية الراهنة هي، بصفة عامة، غير واضحة بقدر كاف: فهل هي تتعلق بنوع معين من العقود أم بواسطة معينة؟

فإذا كانت تتعلق بنوع معين من العقود، مثل عقود النقل الطرقي، فقد يُحتج بأنها لا تنطبق على الجزء غير البحري من عملية نقل بحري من الباب إلى الباب. وإذا كانت تتعلق بواسطة معينة، فقد يحتج بأنها تنطبق فعلاً على الجزء غير البحري من عملية نقل بحري من الباب إلى الباب.

وتوجد هذه المشكلة بصفة خاصة فيما يتصل بالاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع.

(د) والحل الذي اختير في مشروع الأونسيترال لاجتناب تنازع الاتفاقيات، أي إدراج المادتين ٤-٢-١ و ٤-٢-٢، مقبول بالنسبة لهولندا. ذلك أن هذا الحل الشبكي المحدود يتجنب بأكبر قدر ممكن التنازع مع الاتفاقيات الأخرى. بيد أنه فيما يخص المسائل غير المتعلقة بالمسؤولية، لا يزال ثمة احتمال لوجود قدر من أوجه التنازع.

(هـ) والحلان البديلان للنقل المتعدد الوسائط هما: '١' اتفاقية موحدة للنقل المتعدد الوسائط، أو '٢' اتفاقية شبكية كاملة (أي تشمل المسائل غير المتعلقة بالمسؤولية) بشأن النقل المتعدد الوسائط. وترى هولندا أن كلا من هذين الحلين له عيوب رئيسية. وفضلاً عن

ذلك، طالما أنه لم تُستحدث صيغة تتسم بالوضوح فيما يتعلق بنطاق انطباق الاتفاقيات الأحادية الواسطة القائمة، تظل مشكلة تنازع الاتفاقيات موجودة في كلا البديلين.

(و) وإذا أُدرك أن مواءمة أحكام نطاق الانطباق في الاتفاقيات الرهنة بشأن النقل الأحادي الواسطة مطلوب لكل من الحلين البعدي الأمد للنقل المتعدد الوسائط المذكورين أعلاه، يظهر في الصورة أيضا حل آخر بعيد الأمد، وهو: تعديل كل اتفاقية رهنة بشأن النقل الأحادي الواسطة بتوسيع نطاق النقل الخاص بها ليشمل الوسائط الأخرى السابقة أو اللاحقة للواسطة التي تتناولها، وإضافة حكم متطابق بشأن تنازع الاتفاقيات في كل اتفاقية من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة يجري تعديلها على هذا النحو. انظر الفقرات ١٣٣-١٣٧ من الوثيقة WP.29.

(ز) ويستحق هذا النهج العام المسمى 'النقل الأحادي الواسطة زائدا' مزيدا من الاهتمام والدراسة، لأنه قد تنتج عنه طفرة للخروج من المأزق الحالي المتعلق بإيجاد حل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط. وقد يتضح من تلك الدراسة أن نظام 'النقل الأحادي الواسطة زائدا' يتناسب تماما مع ممارسات الشاحنين والناقلين الحالية. فضلا عن ذلك، فقد تحل 'مسألة الرحلات البحرية القصيرة' في أوروبا.

(ح) وفي حال حصول هذا النهج العام بشأن 'النقل الأحادي الواسطة زائدا' على تأييد كاف، يمكن أن يشمل حكم تنازع الاتفاقيات المطلوب لكل اتفاقية خيارا يتيح للأطراف التجارية الاختيار بين الاتفاقيات في حالة احتمال انطباق أكثر من اتفاقية واحدة على عملية نقل واحدة متعدد الوسائط من الباب إلى الباب.

(ط) ونظرا لأن فكرة نظام 'النقل الأحادي الواسطة زائدا' كحل عام للنقل المتعدد الوسائط تتطلب مزيدا من الدراسة، فهي لا تعد في هذه المرحلة بديلا للمادتين ٤-٢-١ و ٤-٢-٢. وترى هولندا أن النظام العام 'النقل الأحادي الواسطة زائدا' لا يمنع الأخذ كذلك بأي من الاقتراحات الواردة في الفقرات ١٣٨-١٨٥ من الوثيقة WP.29. لذلك، إذا ما اعتمد أيضا أحد تلك الاقتراحات، أمكن تعديل مشروع الأونسيترال لاحقا (بواسطة بروتوكول إضافي مثلا) دون مساس بالاقتراح الذي يعتمد، إذا ارتئي في نهاية المطاف أن من المستصوب الأخذ بنظام عام 'أحادي الواسطة'.

٢- النطاق العام لمشروع الأونسيترال

١- ينطبق مشروع الأونسيترال على "عقود النقل" (التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين) أنظر المادة ٣-١. ويعرف "عقد النقل" هذا بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر..." (المادة ١-٥). ويعرف "الناقل" بأنه شخص تعاقدى. انظر المادة ١-١.

٢- ويمكن أن يستنتج من هذه الإشارات أن مشروع الأونسيترال يتبع نمجا تعاقديا. فهو ينطبق على نوع معين من العقود يتسم بخصائص اقتصادية وعملياتية محددة. وهذا النوع من العقود هو عقد النقل البحري الذي يتعلق حالياً في العديد من الحالات، إن لم يكن في معظمها، بالنقل من الباب إلى الباب. ويعني ذلك أن البضاعة لا تنقل بواسطة السفن المبحرة فحسب، بل وبواسطة وسائل نقل أخرى أيضاً عندما تستخدم وسائل النقل الأخرى تلك لعمليات نقل سابقة أو لاحقة للنقل بالسفن المبحرة. ويمكن الإشارة إلى نطاق الانطباق هذا باسم 'النقل البحري زائدا'.

٣- وفضلا عن ذلك، يتعين إدراك أن مشروع الأونسيترال لا يقتصر على تناول المسائل المتعلقة بالمسؤولية. فهو يتناول أيضا حقوق وواجبات الأطراف بمقتضى 'عقد النقل' المذكور أعلاه، مما يوسع نطاقه بقدر يتجاوز كثيرا مجرد المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها.

٣- نطاق اتفاقيات النقل الأخرى^(١)

٤- ترد في المرفق ١ مقارنة موجزة بالاتفاقيات الأخرى. ويرد فيما يلي ملخص لها في الفقرات ٥-٩.

٥- تنطبق جميع اتفاقيات النقل، المشار إليها في المرفق ١، على نوع معين من عقود النقل. وهي، على غرار مشروع الأونسيترال تماما، تتبع مبدأ النهج التعاقدى. بيد أن أحكام نطاق انطباقها قد تثير عند الممارسة مشاكل تتعلق بالتفسير. انظر الفقرة ١٠.

٦- ويُعرّف عقد النقل في كل اتفاقية للنقل الأحادي الواسطة بالإشارة إلى واسطة نقل واحدة، ولكنها، باستثناء اتفاقيتي النقل البحري والطرفي، قد تشمل، بقدر محدود، النقل بوسائط نقل أخرى كذلك. وفيما يلي أوضح مثالين لذلك:

(١) الإشارات إلى الصكوك الدولية في هذه الورقة هي ذاتها المبينة في الفقرة ٥ من الوثيقة WP.29.

- تشمل اتفاقية مونتريال خدمات الاستلام والتسليم (التي لا تكون محددة جغرافيا صراحة) وكذلك بعض أنواع النقل الطرقي المشروطة، بغض النظر عما إذا كان هذا النقل الطرقي وطنيا أو دوليا.
- تشمل اتفاقية كوتيف-سيم (COTIF-CIM) لسنة ١٩٩٩ خدمات الملاحة البحرية والداخلية 'المدرجة في القائمة'، بغض النظر عما إذا كانت هذه الخدمات وطنية أو دولية، وكذلك أي نقل طرقي وملاحي داخلي وطني غير مدرج في القائمة.
- ٧- وتسمح قواعد هامبورغ بانطباق اتفاقيات أخرى على النقل البحري عندما لا يكون هذا النقل عن طريق البحر هو واسطة النقل الرئيسية. ومن الواضح أن حكم تنازع الاتفاقيات هذا لم يؤخذ به في اتفاقيات لاحقة أخرى.
- ٨- كما تتناول اتفاقيات النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي مسائل تعاقدية أخرى خلاف مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها.
- ٩- ويمكن أن يستنتج من المقارنة المعقودة في المرفق ١ أن السمات الرئيسية للنطاق العام لمشروع الأونسيترال، أي 'النهج التعاقدية'، والنظام 'الأحادي الواسطة زائدا'، وتناول مسائل تعاقدية أخرى بدلا من الاقتصار على المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل، قد سبق أن أدرجت، بقدر ما، في اتفاقيات النقل غير البحري.
- والاختلاف الرئيسي في مشروع الأونسيترال هو أن هذا الأخير يتناول هذه السمات بمزيد من التفصيل.

٤- النهج التعاقدية يمكن أن يثير مسائل تتعلق بالتفسير

- ١٠- ينبغي الاعتراف بأن أحكام نطاق الانطباق في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة قد تفسر كما لو كان هذا النطاق يشمل أيضا نقلا دوليا يجرى القيام به بالواسطة التي تتناولها الاتفاقية. بمقتضى عقد نقل متعدد الوسائط. والمثال البارز لذلك هو النقل الطرقي الدولي الذي يجري القيام به قبل أو بعد عملية نقل بحري أو جوي. وقد تفسر المادة ١-١ من اتفاقية النقل الطرقي بأنها تتيح انطباق هذه الاتفاقية على هذا النقل السابق أو اللاحق. وقد وردت في نهاية الفقرتين ٦٢ و ٦٣ من الوثيقة WP.29 إشارة إلى حجج "قوية" مؤيدة لهذا التفسير، وأورد مزيد من الإيضاح لذلك في الفقرتين ١١٥ و ١١٦ من الوثيقة WP.29.

ويستنتج من هذا التفسير أنه يجوز أن تنطبق أكثر من اتفاقية نقل واحدة على عقد نقل واحد متعدد الوسائط.

١١- وليس السؤال هو ما إذا كان هذا التفسير صحيحاً أم خاطئاً. فهو موجود ونتيجته هي أنه قد يحدث تداخل بين نطاق انطباق مشروع الأونسيرال ونطاق انطباق الاتفاقيات الأخرى الأحادية الوسطة. وبالتالي، قد تثار مسألة تنازع الاتفاقيات. ولتفادي أوجه التنازع هذه (التي تنشأ عن عدم الوضوح في أحكام نطاق انطباق اتفاقيات النقل الأخرى)، استحدث مشروع الأونسيرال المادة ٤-٢. وتعطي هذه المادة الأولوية للأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل في اتفاقية النقل الأخرى.

١٢- بيد أن المادة ٤-٢ هذه تقتصر عمداً على مسائل لا تتعلق إلا بمسؤولية الناقل. وهي لا تتناول أوجه التنازع المحتملة بين الأحكام في مختلف الاتفاقيات فيما يخص مسائل غير متعلقة بالمسؤولية. وفيما يتصل بهذه المسائل "غير المتعلقة بالمسؤولية"، من غير المتصور أن تكون أجزاء مختلفة من عملية نقل واحدة محكومة بأحكام متنازعة. فعلى سبيل المثال، إذا أصدر مستند قابل للتداول بشأن عملية نقل واحدة محكومة بأحكام متنازعة. فعلى سبيل المثال، إذا قابل للتداول حالما يبدأ جزء النقل الطرقي؟ وإذا كان الأمر كذلك، فسيزعج ذلك المشترين والبائعين. بمقتضى عقد بيع دولي. وثمة مثال آخر: بموجب اتفاقية النقل الطرقي، يرتبط حق إبلاغ المرسل والمرسل إليه (بنسخة معينة) من المستند المُصدّر، وهو أمر يختلف فيه نظام اتفاقية النقل الطرقي تماماً عن الاقتراحات المقابلة في مشروع الأونسيرال.

وفيما يتعلق بتلك المسائل التعاقدية الأخرى، يجسد مشروع الأونسيرال قانون عقد النقل البحري وأعرافه وممارساته. وهذه قد تختلف، بل إنها في كثير من الحالات مختلفة، عن تلك الواردة في اتفاقيات النقل الأحادي الوسطة الأخرى. وفي الواقع، تجسد جميع اتفاقيات النقل الأحادي الوسطة أعرافاً وممارسات محددة لازمة للوسائط التي تتناولها.

١٣- ولذلك، لو وسع نطاق المادة ٤-٢ وأصبح ينص على الأولوية الكاملة لجميع أحكام اتفاقية النقل الداخلي المتعلقة بالجزء الداخلي من عملية نقل بحري، لنجم عن ذلك قدر كبير من الالتباس فيما يتعلق بحقوق وواجبات الأطراف بخلاف مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها. وفيما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل وحدها، يكون النظام الشبكي صالحاً للتنفيذ. ولكن فيما يتعلق بالأحكام التي تتناول المسائل التعاقدية الأخرى غير مسؤولية الناقل، يتعين الاختيار: ففيما يخص العقد المتعدد الوسائط بكامله، إما أن تنطبق هذه الأحكام من إحدى الاتفاقيتين، أو أن تنطبق هذه الأحكام من الاتفاقية الأخرى.

١٤- ولأن مشروع الأونسيترال يتناول عقد النقل البحري وأن أحكامه المتعلقة بمسؤولية غير الناقل، تجسد قانون التجارة ما وراء البحار وأعرافها وممارساتها، فليس لديه خيار سوى أن ينص على أولوية أحكامه بشأن 'مسؤولية غير الناقل' على الأحكام المقابلة في أي اتفاقية نقل أخرى يُزعم أنها يمكن أن تنطبق وفقا لشروطها على أنشطة الناقل البحري التي تجري على البر.

١٥- ولذلك، بينما تدرك هولندا أنه، بمقتضى التفسير المشار إليه في الفقرتين ١١٥ و ١١٦ من الوثيقة WP.29، لا يمكن استبعاد تنازع الاتفاقيات تماما، فهي ترى أن أوجه التنازع المحتملة هذه لا يمكن تفاديها وأنها أوجه تنازع مقبولة، من حيث أنه يتعين على أي اتفاقية نقل أن تجسد أعراف وممارسات واسطة النقل المحددة لكي تحصل على قدر كاف من القبول التجاري. بيد أن الهدف السياسي النهائي ينبغي أن يكون إيجاد حل دائم لعقد النقل المتعدد الوسائط بدون نشوء حالات محتملة من التنازع بين الاتفاقيات.

٥- هل هناك حل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط هذه؟

١٦- لقد ظل التركيز بشأن حل مشكلة النقل المتعدد الوسائط حتى الآن منصبا على النظام الشبكي و/أو النظام الموحد.

والميزة الرئيسية للنظام الشبكي هي أنه بتكيفه التلقائي مع سمات واسطة النقل المعنية، يقال إنه لا يتداخل مع أي نظام من نظم النقل الأحادي الواسطة الموجودة. ولكن عيوبه هي التالية: '١' أنه يتيح مجموعة مشكّلة ويسبب بذلك عدم قدرة على التنبؤ لدى الشاحن؛ '٢' لا يكون عزو المسؤولية إلى واسطة نقل معينة ممكنا دائما، كما تنجم عن ذلك الحاجة إلى نظام إضافي للمسؤولية، '٣' هناك خطر وجود فجوات بين وسائط النقل المختلفة.

١٧- والجدير بالملاحظة أنه في داخل نطاق النظام الشبكي، لم يول اهتمام كبير إلى 'المسائل التعاقدية الأخرى' المذكورة أعلاه. وظل تركيز هذا النظام منصبا دوما على مسؤولية الناقل عن تلف البضاعة. وترى هولندا أنه لا بد من استيفاء شرطين قانونيين (على الأقل) قبل التمكن من تطبيق نظام شبكي كامل تطبيقا سليما على عقود النقل المتعدد الوسائط:

(أ) تعديل أحكام نطاق انطباق كل اتفاقية من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة من أجل إيضاح أن الاتفاقية المعنية تنطبق على واسطة نقل معينة لا على نوع معين من العقود؛

(ب) إدراج أحكام مناسبة تتعلق بتنازع الاتفاقيات (قد تكون معقدة) في كل اتفاقية من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة من أجل تفادي التنازع بين مختلف أحكام 'مسؤولية غير الناقل' في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة المعنية.

١٨- والبديل الحالي للنظام الشبكي هو النظام الموحد. وتنص اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ على هذا النظام الموحد. وميزاته الرئيسيتان هما سهولة تطبيقه وإمكانية التنبؤ بنتائجه. ولكن اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ لم تدخل حيز النفاذ، والسبب في ذلك، حسبما يقال، هو أن أحكامها تحيد كثيرا عن ممارسات الأطراف التجارية المعنية.

١٩- ومسألة تنازع الاتفاقيات هي ذات صلة أيضا باتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠. وتفسير أحكام نطاق انطباق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، المشار إليه في الفقرتين ١١٥ و ١١٦ من الوثيقة WP.29، يُوجد أيضا أوجه تنازع مع النهج التعاقدية، حسبما هو منصوص عليه في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠. وإذا كان لاتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ أن تتعايش على نحو ملائم مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، يتطلب الأمر أيضا تعديلا لأحكام نطاق انطباق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة. حيث ينبغي أن يوضح أن نطاق هذه الاتفاقيات محصور في عقود تتعلق بنوع معين من أنواع النقل الأحادي الواسطة وأنها لا تنطبق على الواسطة "التي تتناولها" عندما تكون تلك الواسطة جزءا من عملية نقل بمقتضى عقد نقل متعدد الوسائط.

٢٠- يمكن أن يستخلص من الفقرتين ١٧ و ١٩ أن مشكلة النقل المتعدد الوسائط لا يمكن أن تحل بدون تعديل شامل، ومن الأفضل أن يكون متسقا، لأحكام نطاق انطباق جميع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة.

٢١- وبمجرد أن يدرك أن حل مشكلة النقل المتعدد الوسائط يتطلب تعديلات (متسقة) لاتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، يمكن أن تدخل في الصورة بدائل أخرى غير النظام الشبكي أو نظام المسؤولية الموحدة كحل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط.

٢٢- وأحد هذه البدائل الأخرى هو النهج 'الأحادي الواسطة زائدا' المشار إليه في الفقرات ١٣٣-١٣٧ من الوثيقة WP.29. ويتوسع هذا النهج في اتجاه اتفاقيات النقل الأحدث عهدا بتوسيع نطاقها ليشمل النقل الإضافي بوسائط أخرى. أنظر الفقرة ٦ أعلاه. ولا ينبغي حصر هذا التوسيع في النقل الوطني بوسائط أخرى، أو في النقل المشروط بواسطة واحدة فقط، ولكن ينبغي أن يسري أيضا على أي نوع آخر من النقل السابق أو اللاحق للواسطة "التي تتناولها" اتفاقية النقل المعنية.

فعلى سبيل المثال، ينبغي أن يُتاح لاتفاقية النقل الطرقي ألا تنطبق على النقل الطرقي الدولي للبضائع فحسب، بل أن تستمر في الانطباق أيضا في حالة نقل تلك البضائع لاحقا بالسكك الحديدية، وأيضاً عندما يعبر النقل بالسكك الحديدية حدودا. وينبغي أن يكون ذلك ممكنا أيضا بالنسبة لاتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٩٩: ينبغي أن يوسع نطاق هذه الاتفاقية أيضا ليشمل النقل الطرقي الدولي الإضافي. وبهذه الطريقة، يمكن أن تنطبق اتفاقيتان على قدم المساواة على عملية النقل ذاتها. ويتعين أن تحدد الاتفاقية التي تُطبَّق بالفعل في هذه الحالة بالرجوع إلى حكم تنازع الاتفاقيات الذي سيُدْرَج في كلتا الاتفاقيتين. وينبغي أن يكون حكم التنازع هذا، من حيث المبدأ، متطابقا في كلتا الاتفاقيتين.

٢٣- ومن المفترض أيضا أن يتناسب هذا الحل البديل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط مع الاتجاه الحالي حيث يعرض حل الناقلين أحاديي الوسطة أن ينقلوا البضاعة إلى مقاصد لا يخدمونها باستعمال واسطة النقل الخاصة بهم. وهم لا يعرضون خدمة النقل هذه إلا لأن زبائنهم يطلبون ذلك. ويفضل معظم هؤلاء الناقلين القيام بذلك بالشروط التي تعودوا على العمل بها والتي يعرفونها هم وشركات تأمينهم معرفة تامة. ولذلك، فقد يكون حكم تنازع الاتفاقيات الأكثر تفضيلا في الحالات التي يمكن أن تنطبق فيها أكثر من اتفاقية واحدة هو أن يقوم أطراف عقد النقل بالاختيار. وإذا سُمح للأطراف التجاريين بالاختيار، فقد يتوقع، في الممارسة، ألا يجري إلا نادرا القيام صراحة بالاختيار بين الاتفاقيات التي يحتمل أن تنطبق. وعلى سبيل المثال، إذا طلب المرسل سعرا من ناقل أوروبي بالسكك الحديدية، تلقى سعرا مقدما بمقتضى الشروط التي تعود عليها ذلك الناقل بالسكك الحديدية (وشركات تأمينه): اتفاقية كوتيف-سيم. وإذا طلب سعرا من ناقل طرقي أوروبي، تلقى سعرا بمقتضى الشروط التي يتعاقد بها ذلك الناقل الطرقي عادة: اتفاقية النقل الطرقي. وفي كلتا الحالتين، يتعلق الأمر بعقد واحد ومجموعة واحدة من الشروط، وهو الهدف النهائي لأي نظام متعدد الوسائط. وقد يكون بإمكان وكلاء الشحن عرض مجموعتي القواعد كليهما، حتى بسعر مختلف افتراضا.

٢٤- ويجمع النظام 'الأحادي الوسطة زائدا' هذا بين ميزات النظام الشبكي والنظام الموحد لأنه يتمتع بفائدة تطبيق مجموعات قواعد مقبولة بالفعل على نطاق واسع. وهو يتفادى عيوب النظام الشبكي: تعقيدات المجموعة المشكّلة، زائدا المسؤولية الإضافية، زائدا الفجوات المحتملة بين الوسائط المختلفة. وله عيب واحد: لا بد أن تعدل الاتفاقيات الأحادية الوسطة القائمة، ومن الأفضل أن يجري ذلك بصفة متسقة. ولكنه يشترك في هذا العيب مع كلا النظامين الموحد والشبكي.

٢٥- ومن الواضح أن أحكام نطاق الانطباق في كل اتفاقية أحادية الوساطة ستوسع وفقا للاقتراح الوارد في الفقرتين ٢٢ و ٢٣، بأن تتضمن كل اتفاقية معدلة بهذا النحو حكما بشأن تنازع الاتفاقيات يقضي بضرورة احترام اختيار الأطراف. أو، بعبارة أخرى، ينبغي أن تسمح كل اتفاقية أحادية الوساطة بالألا تنطبق على عقد نقل إذا اختارت الأطراف اتفاقية أخرى قد تكون منطبقة وفقا لشروطها.

٢٦- ومثالا لذلك، يرد مشروع حكم خاص بتنازع الاتفاقيات في الفقرة ٤٠ من المرفق ٢. (وفي هذا الصدد، من الملاحظ أن المادة ٢٥-٤ من قواعد هامبورغ تراعي بالفعل وضعا قد تنطبق فيه اتفاقية أخرى على الجزء البحري من عملية نقل متعدد الوسائط.)

٢٧- وإذا سمح للسوق، في حدود معينة، أن تقرر نظام الاتفاقية الذي ينبغي أن ينطبق على عملية نقل متعدد الوسائط معينة، فمن الممكن أن يتوقع، في نهاية المطاف، ما يلي:

- بالنسبة للنقل الجوي بين القارات (بما في ذلك النقل الداخلي السابق و/أو اللاحق)، أن يجري اختيار اتفاقية مونتريال؛
- بالنسبة للنقل البحري بين القارات (بما في ذلك النقل الداخلي السابق و/أو اللاحق)، أن يجري اختيار مشروع الأونسيترال (بمجرد أن يكون قد دخل حيز النفاذ)؛
- بالنسبة للنقل داخل أوروبا (بما في ذلك الرحلات البحرية القصيرة، مثل النقل بالعبارات عبر بحر الشمال أو بحر البلطيق، والنقل الدولي إلى الجزر، وما إلى ذلك) أن يجري اختيار اتفاقية النقل الطرقي أو اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٩٩؛
- بالنسبة لسائر أنواع النقل الإقليمي، أن يجري اختيار الاتفاقيات الإقليمية المحتملة التي تناسب الظروف الخاصة بالمنطقة المعنية.

٢٨- وترى هولندا أن النهج العام "الأحادي الوساطة زائدا"، حسبما أوجز أعلاه، يستحق مزيدا من الاهتمام والدراسة كحل بديل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط.

وإذا نتج عن هذه الدراسات حصول النظام "الأحادي الوساطة زائدا" على تأييد كاف، فينبغي أن يستعاض عن المادة ٤-٢ من مشروع الأونسيترال في المرحلة التالية بحكم بشأن تنازع الاتفاقيات يأخذ في الاعتبار أن اتفاقيات أخرى، حسب اختيار الأطراف، قد تنطبق على الجزء البحري من عملية نقل دولي.

٢٩- ولا مناص من أن تستغرق هذه العملية المحتملة لإنجاز نظام 'أحادي الواسطة زائدا' وقتا. وقد يكون ذلك على حساب الحاجة العاجلة إلى مشروع الأونسيترال. ومن ثم، لا يبدو، في هذه اللحظة، أن النهج العام 'الأحادي الواسطة' يمثل بديلا للمادتين ٤-٢-١ و ٤-٢-٢. بيد أن هولندا ترى أن الأخذ بنظام عام 'أحادي الواسطة زائدا' لا يتعارض أيضا مع أي من الاقتراحات المشار إليها في الفقرات ١٣٨-١٨٥ من الوثيقة WP.29. ولا يمنع، بالتالي، اعتماد أي من تلك الاقتراحات في مشروع الأونسيترال أن يدرج نظام 'أحادي الواسطة زائدا'، بمجرد حصوله على تأييد كاف كحل لمشكلة النقل المتعدد الوسائط بصفة عامة، في مشروع الأونسيترال في مرحلة لاحقة. وقد يحدث هذا الإدراج، على سبيل المثال، عن طريق استحداث بروتوكول إضافي. كما ترى هولندا أن محتويات هذا البروتوكول الإضافي لا ينبغي أن تؤثر بالضرورة، في حال اعتماده، على الاقتراحات المذكورة أعلاه.

المرفق ١

سمات الاتفاقيات

٣٠ - اتفاقية وارسو

لا تنطبق هذه الاتفاقية، وفقا للمادة ١-١ منها، على عقد النقل، بل على واسطة النقل: "كل نقل دولي لـ ... البضائع تقوم به طائرة...". ولكن يرد بالفعل في القسم التالي أي في المادة ١-٢، تعريف "النقل الدولي" باعتباره "أي نقل تكون فيه نقطتا الرحيل والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين أطرافه، واقعين في إقليمي طرفين متعاقدين ساميين...". ويرد في المادة ٢-٥ أن "عدم وجود ... بيان شحن جوي لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، الذي يجب أن يكون خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية"

وينتج عن ذلك أن اتفاقية وارسو تنطبق على عقود النقل الجوي كذلك. وفيما يتعلق بجوانب النقل المتعدد الوسائط، لا تنطبق أحكام اتفاقية وارسو وفقا للفقرة ٣١ إلا على جزء النقل الجوي من الرحلة، ولكنها تسمح صراحة بأن تدرج في مستند النقل الجوي شروط تتعلق بوسائط نقل أخرى.

وفترة مسؤولية الناقل هي المدة التي تكون فيها البضاعة في عهده. وتمدد هذه الفترة، بقدر محدود، صراحة لتشمل النقل البري: فالمادة ١٨-٣ تتضمن افتراضا مفاده أنه، إذا حدث أي تلف أثناء القيام بنقل خارج المطار بقصد الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، يفترض أن التلف قد نتج عن حادث وقع أثناء النقل الجوي. ولا تضع الاتفاقية قيودا جغرافيا على 'خدمات التسليم والتسليم' هذه.

وفيما يتصل بالمسائل الأخرى غير المتعلقة بالمسؤولية، تتناول اتفاقية وارسو في المواد ١٢-١٤ حق المرسل والمرسل إليه في التصرف في البضاعة أثناء النقل، بما في ذلك حق تسليم البضاعة.

٣١ - اتفاقية مونتريال

لا تغير هذه الاتفاقية نظام اتفاقية وارسو تغييرا جوهريا. بيد أن الجديد هو الافتراض القانوني الذي يجيز الممارسة الحالية، على الأقل في أوروبا، حيث إن الكثير من 'نقل البضائع جوا' (الذي يقصد به أن ينفذ بطريق الجو حسب الاتفاق بين الأطراف) يجري تنفيذه فعليا عن طريق البر. وتنص المادة ١٨-٤ على أن هذا النقل، الذي يجري بدون موافقة المرسل، يعتبر أنه نفذ خلال فترة النقل جوا.

وفضلاً عن ذلك، تتناول اتفاقية مونتريال بقدر أكثر استفاضة نسيباً من اتفاقية وارسو مسائل تعاقدية أخرى غير المسائل المتعلقة بالمسؤولية.

٣٢- قواعد لاهاي-فيسي

يقتصر نطاق هذه الاتفاقية على عقود النقل عن طريق البحر. بل لا تنطبق إلا إذا أُصدر مستند يشكل دليلاً على هذا العقد.

ولا تتناول هذه الاتفاقية مسائل أخرى غير المسائل المتعلقة بالمسؤولية إلا بقدر محدود.

٣٣- قواعد هامبورغ

تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل عن طريق البحر. وإذا انطوى العقد على نقل عن طريق البحر وبواسطة وسيلة نقل أخرى، لا تنطبق الاتفاقية إلا على الجزء البحري من عملية النقل.

وتحظى المسائل الأخرى غير المسائل المتعلقة بالمسؤولية باهتمام أكبر نسيباً من الاهتمام الذي تحظى به في قواعد لاهاي-فيسي.

وتجدر ملاحظة أن قواعد هامبورغ تتضمن حكماً بشأن تنازع الاتفاقيات. فالمادة ٢٥-٤ تنص على ما يلي:

"ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وتنطبق إلزامياً على عقود نقل للبضائع يتم في غالبيتها بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل عن طريق البحر. وينطبق هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية."

ويعني هذا الحكم أنه في حالة وجود عقد تنطبق عليه اتفاقية نقل أخرى، ويتضمن جزءاً بحرياً، وأن هذا الجزء البحري ليس هو الوسيلة الرئيسية لتلك الاتفاقية، يُسمح بأن تنطبق اتفاقية النقل الأخرى تلك وليس قواعد هامبورغ على هذا الجزء البحري.

٣٤- اتفاقية النقل الدولي الطرقي للبضائع

تنطبق هذه الاتفاقية صراحة على "جميع عقود نقل البضائع براً في مركبات ... عندما يقع مكان استلام البضائع والمكان المحدد لتسليمها، كما هو محدد في العقد، في بلدين مختلفين ...".

وإذا لم تستخدم المركبات الطرقية بنيتها التحتية المعتادة، أي الطريق، ولكنها استخدمت بنية تحتية من نوع آخر لنقل البضاعة التي تحملها، كاستخدامها سفينة لنقلها عن طريق البحر أو

قطارا لنقلها عبر نفق، ظلت اتفاقية النقل الطرقي منطبقة رغم استخدام تلك البنية التحتية المختلفة النوع. بيد أن المادة ٢ تنص على قاعدة خاصة للجزء الذي تقوم به المركبة الطرقية عند استخدام تلك البنية التحتية الأخرى.

وعلى غرار قواعد لاهاي-فيستي، لا تتضمن اتفاقية النقل الطرقي إشارة إلى أي نقل سابق أو لاحق للجزء الذي تقوم به المركبة الطرقية. وبدلا من ذلك، فيما يتعلق بالمادة ١-٤ (التي تشمل أنواع النقل الطرقي المستثناة)، ينص بروتوكول التوقيع على اتفاقية النقل الطرقي على أن "الأطراف الموقعة أدناه تتعهد بالتفاوض بشأن الاتفاقيات التي تحكم العقود الخاصة ب... والنقل المختلط."

وهي تشمل، فضلا عن ذلك، عدة أحكام تتناول مسائل تعاقدية أخرى غير المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها.

٣٥ - الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (اتفاقية كوتيف-سيم) لسنة ١٩٨٠

وفقا للمادة ١-١ من هذه الاتفاقية، تنطبق 'القواعد الموحدة' (أي أحكام اتفاقية سيم) على جميع إرساليات البضائع المعدّة للنقل بمقتضى مذكرة إرسالية أعدت بشأن طريق يمر في إقليمي دولتين على الأقل ويمر حصرا على خطوط ومقتضى خدمات مشمولة في القائمة المنصوص عليها في اتفاقية سيم، والتي تحتفظ بها المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (OTIF). ويعد وجود مذكرة إرسالية تتضمن جميع أنواع التفاصيل التعاقدية شرطا لانطباق أحكام اتفاقية سيم.

ووفقا للمادة ٢-٢ من اتفاقية كوتيف الأساسية لسنة ١٩٨٠، يجوز أن تنطبق أحكام سيم "أيضا على حركة النقل الدولي المتتابع الذي تستخدم فيه الخدمات البرية والبحرية والمجاري المائية الداخلية بالإضافة إلى الخدمات المقدمة على خطوط السكك الحديدية". ويعني ذلك أنه يجوز للدول الأطراف في اتفاقية كوتيف لسنة ١٩٨٠ أن تقرر أن أحكام اتفاقية سيم تنطبق على وسائط النقل الأخرى السابقة أو اللاحقة لجزء النقل بالسكك الحديدية من رحلة البضاعة.

وإضافة إلى ذلك، يبدو من المادتين ١-٢ و ٤٨-١ من أحكام اتفاقية سيم أنه يجوز للحكومات أن تدرج خطوط الشحن التابعة لها في قائمة اتفاقية سيم المذكورة أعلاه. وبذلك، تصبح خاضعة للاتفاقية، ولكن تجوز المطالبة بنظام خاص لخطوط الشحن هذه، يشمل الإعفاءات الواردة في قواعد لاهاي-فيستي. واستفادت بعض خطوط الشحن من إمكانية الإدراج في قائمة اتفاقية سيم.

ويمكن استنتاج أن اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٨٠ تتبع نهجا تعاقديا بمقتضى مع مراعاة إمكانية تطبيق النقل بالسكك الحديدية زائدا من أحكام اتفاقية سيم.

وفضلا عن ذلك، تتضمن اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٨٠ أحكاما عديدة غير تلك التي تتناول مسؤولية الشاحن عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها.

٣٦ - اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٩٩

تبين هذه الاتفاقية بعض الاختلافات البارزة عن سابقتها. فأولا، هي تنطبق أيضا صراحة على عقود النقل الدولي بواسطة السكك الحديدية، ولكن وجود مذكرة إرسالية لم يعد شرطاً لانطباق الاتفاقية. واحتفظ بنظام وجود قائمة، ولكنها لم تعد لشركات السكك الحديدية، بل أصبحت تقتصر على الخدمات البحرية وخدمات المجاري المائية الداخلية الدولية السابقة أو اللاحقة للنقل بالسكك الحديدية، والتي ينبغي أن تخضع لأحكام الاتفاقية. وبالنسبة للخدمات البحرية هذه، يجوز كذلك أن ينطبق نظام خاص، ولكن عدد الإعفاءات المتاحة للناقل البحري قد خفض بقدر كبير.

بيد أن الاتفاقية تتيح تطبيقاً متعدد الوسائط واضحاً. فالمادة ١-٢ تنص على ما يلي: "عندما يكون النقل الدولي خاضعاً لعقد نقل واحد يشمل النقل عن طريق البحر أو النقل الداخلي بالمجاري المائية الداخلية باعتباره مكماً للنقل عبر الحدود بالسكك الحديدية، تنطبق هذه القواعد الموحدة."

ويعني ذلك أن اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٩٠ تتبع مبدأ "النقل بالسكك الحديدية زائداً"، حتى بصورة إلزامية، ولكن لا ينطبق ذلك إلا على النقل الطرقي الوطني أو النقل عبر المجاري المائية الداخلية. كما إن اتفاقية كوتيف-سيم لسنة ١٩٩٠ لا تزال تتضمن العديد من الأحكام الأخرى غير تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل.

٣٧ - اتفاقية بودابست

تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية. ولا تتضمن أحكاماً بشأن النقل بوسائط أخرى.

ويتعين أن يجرى النقل، بحكم طبيعته، على متن سفينة، لكن الاتفاقية تنطبق على النحو ذاته، سواء أكانت السفينة مبحرة أم كانت سفينة ملاحية داخلية. وعدم تمييز نوع السفينة هذا يجعل من اللازم إدراج حكم يتعلق بتنازع الاتفاقيات: فالمادة ٢-٢ تنص على أنه، إذا جرى النقل الدولي للبضائع، بدون نقل تلك البضائع من سفينة ملاحية داخلية إلى سفينة مبحرة (أو

العكس)، في مجاز مائية داخلية وفي "مياه تسري عليها قواعد بحرية" على السواء، انطبقت اتفاقية بودابست ما لم: "أ) يصدر سند شحن بحري وفقا للقانون البحري المنطبق، أو (ب) تكن المسافة المقطوعة في مياه تنطبق عليها قواعد بحرية هي المسافة الأطول".

وتتضمن الاتفاقية أيضا أحكاما تتناول جوانب تعاقدية أخرى غير تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها.

٣٨- اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠

تنطبق هذه الاتفاقية على نحو واضح على عقود معينة: فالنقل يجب أن يكون دوليا وبواسطتي نقل مختلفتين على الأقل بمقتضى عقد نقل واحد متعدد الوسائط. وتُستثنى صراحة من تعريف النقل المتعدد الوسائط في المادة ١-١ خدمات الاستلام والتسليم التي تجرى بمقتضى عقد نقل أحادي الوسائط.

وعلاوة على ذلك، تنص المادة ٣٠-٤ على أن النقل الذي تنطبق عليه المادة ٢ من اتفاقية النقل الطرقي (أي نقل السيارة باستخدام سفينة أو قطار) أو تنطبق عليه المادة ٢ من اتفاقية بيرن المؤرخة ١٧ شباط/فبراير ١٩٧٠ بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية (أي خدمات النقل بالطرق أو السفن "المدرجة في قائمة" والمكملة لخدمات السكك الحديدية) لن يعتبر نقلا متعدد الوسائط بموجب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط.

ولا تتناول اتفاقية النقل المتعدد الوسائط أحكاما أخرى غير الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل إلا بقدر محدود.

المرفق ٢

نص يمكن الاستعاضة به عن المادتين ١-١ و ٢ من اتفاقية النقل الطرقي، كمجرد مثال لتوضيح الكيفية التي يمكن أن يعمل بها النظام الأحادي الواسطة 'زائدا'. وينبغي أن تعدل أي اتفاقية أخرى للنقل الأحادي الواسطة بالطريقة ذاتها بغية تحقيق الاتساق بين أحكام نطاق الانطباق وإدراج حكم متطابق بشأن تنازع الاتفاقيات.

الحكم الخاص بالتعريف

٣٩- "يقصد بتعبير عقد النقل العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة [بالطرق البرية] [بمركبات طرقية] مقابل دفع أجرة نقل من مكان في إحدى الدول إلى مكان في دولة أخرى وقد يشمل النقل [بوسائط] [بوسائل] نقل أخرى سابقة أو لاحقة للجزء الطرقي من عملية النقل. وإذا نُقلت المركبة التي تحمل البضاعة خلال جزء من الرحلة عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو مجاري مائية داخلية أو الجو، ولم تُفَرَّغ البضاعة من على المركبة، اعتبر هذا الجزء من الرحلة لأغراض هذه الاتفاقية نقلاً [بالطرق البرية] [بمركبة طرقية]."

يتمثل جوهر هذا الحكم في أن جزء النقل الطرقي من عملية النقل (التي قد تشمل جزءاً تنقل المركبة الطرقية خلاله على متن وسيلة نقل أخرى) هو نقل دولي. والجزء السابق و/أو اللاحق من عملية النقل بوسيلة نقل أخرى قد يكون وطنياً أو دولياً.

الحكم الخاص بنطاق الانطباق

٤٠- "تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل إذا

(أ) كان مكان تسليم البضائع حسبما هو محدد في عقد النقل واقعاً في دولة متعاقدة، أو

(ب) [كان المكان الذي يبدأ أو ينتهي فيه جزء النقل الطرقي من الرحلة واقعاً في دولة متعاقدة، أو]

(ج) كان مكان تسليم البضائع حسبما هو محدد في عقد النقل واقعاً في دولة متعاقدة، [بغض النظر عن مكان إقامة أطراف عقد النقل وجنسياتهم]."

يتبع هذا الحكم حكم نطاق الانطباق المعتاد في اتفاقيات النقل.

الحكم الخاص بتنازع الاتفاقيات

٤١ - "إذا كان من المحتمل، عملاً بالأحكام السالفة الذكر والأحكام المقابلة من اتفاقية أخرى تنظم العلاقة بين أطراف عقد النقل، أن تنطبق أكثر من اتفاقية واحدة على عقد النقل، وجب على الأطراف أن تذكر في عقد النقل أي الاتفاقيتين تنطبق على العقد المبرم بينها. ولا يسمح للأطراف بذكر انطباق أكثر من اتفاقية واحدة، كلياً أو جزئياً.

وإذا ذكرت الأطراف في عقد النقل المبرم بينها أي الاتفاقيتين تنطبق على العقد، لم تعد أي اتفاقية أخرى، قد تنطبق وفقاً لشروطها، منطبقة على عقد النقل.

وإذا لم تذكر الأطراف في عقد النقل المبرم بينها أي الاتفاقيتين تنطبق على عقدها، طُبِّقت على العقد الاتفاقية المنطبقة عليه وفقاً لشروطها والتي تغطي الجزء الأطول جغرافياً من رحلة البضاعة. بيد أنه، في هذه الحالة، لن يُطبَّق أي حكم من هذه الاتفاقية يقيد مسؤولية الناقل بمبلغ نقدي معين للكيلوغرام أو الطرد وسيكون أي حكم تعاقدي للنص على مثل هذا القيد لاغياً و باطلاً."

إذا كان النقل السابق أو اللاحق نقلاً دولياً، فقد تنص أكثر من اتفاقية واحدة على انطباقها عليه. ومن ثم، يُترك أمر الاختيار للأطراف. ويعتبر الجزء المتمثل في فقدان الناقل حقه في وضع حدود لمسؤوليته حافزاً كافياً للقيام بهذا الاختيار.

ومن الواضح أن نظام الاختيار هذا لا يصلح للتطبيق إلا إذا أُدرج هذا الحكم في جميع الاتفاقيات المنطبقة على النقل الأحادي الواسطة.