

Distr.: General
16 April 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الحادية والأربعون*
نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا
تجميع تعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢ ثانيا- تجميع التعليقات
٢ ألف- الدول
٢ هـ- فرنسا

* أعيد إصدارها لأسباب فنية.

V.08-52845 (A)



ثانيا- تجميع التعليقات

ألف- الدول

هـ- فرنسا

[الأصل: بالفرنسية]

[١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

التعليق العام

- ١- كتعليق عام على مشروع الاتفاقية، تلاحظ الحكومة الفرنسية أن مشروع الاتفاقية يحمل معه تحويلا لقانون النقل البحري عن طريق فتحه على نحو واسع جدا، من خلال العقود الكمية، نطاق حرية التعاقد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل.
- ٢- ونظرا إلى التعليقات الخطية التي بينت فيها استراليا وفرنسا مشاعرهما، وإلى المناقشات الطويلة التي دارت بشأن هذا الموضوع، تقتصر فرنسا تعليقها هنا على الإشارة إلى أن ضمانات مفيدة قد استخدمت في آخر صيغة لمشروع المادة ٨٣.
- ٣- ومن ثم، سيكون من غير المستصوب، في مسألة ذات أهمية حاسمة بالنسبة لفرنسا ودول أعضاء أخرى عديدة، أن يجري التشكيك في أي عنصر من عناصر الحل التوافقي الذي تم التوصل إليه في الفريق العامل.
- ٤- وعلاوة على ذلك، توجد لدى الحكومة الفرنسية بعض النقاط التقنية.

المادة ١٣

- ٥- فيما يتعلق بالنقل غير البحري، توجد عيوب خطيرة في المادة ١٣ من حيث سماحها للناقل بأن يفلت، بالوسائل التعاقدية، من مسؤوليته كناقل، عن طريق توليه المسؤولية كمجرد وكيل.
- على مستوى المبادئ، تخرج عن الطابع المتعدد الوسائط للاتفاقية، فالاتفاقية تنص، عن حق، على طرائق لتبديل مسؤولية الناقل وفقا لواسطة النقل المستخدمة.
- علاوة على ذلك، بينما تحدد الاتفاقية مسؤولية الناقل، لا تتضمن أي أحكام بشأن مسؤولية الوكيل الذي لن يكون لذلك خاضعا لقيود قانونية إلا بمقتضى القوانين الوطنية التي لا شك في أن أحكامها ذات الصلة مختلفة.
- أخيرا، صيغة هذه المادة نتجت عن آراء متضاربة أعرب عنها في الفريق العامل ولم يتم التوفيق بينها بدقة. ومن ثم فإن هذه المادة غير واضحة وقد يثبت أنها ستكون مصدر نزاع.

٦- لجميع هذه الأسباب، يعتبر حذف هذه المادة مستصوبا إلى حدّ كبير.

المادة ١٤

٧- سيكون من المفيد جدا، في الفقرة ٢ من المادة ١٤، بيان صلاحية الشروط المتوخاة الآن بصورة أفضل، إذ من الصعب تصور شروط تقييدية فيما يتعلق بالنقل الملاحي المنتظم "الصرف" حيث لا يؤدي عمليات المناولة الشاحنون بل الناقل.

المادة ٢٦

٨- مبدأ معاملة عربات الشحن الطرقية التي تنقل البضائع بالطريقة التي تعامل بها الحاويات قد أقر عن حق في التعاريف في مشروع المادة ٦٢. بيد أنه ينبغي ألا تعتبر قاعدة مطلقة بل أن تطبق بمرونة عندما يوضع حد أعلى للمسؤولية مثلا: لا ينبغي في هذا السياق اعتبار العربة المقطورة طردا واحدا لأنها يمكن أن تحتوي على عدد من الطرود.

٩- ومن ناحية أخرى، ينبغي ممارسة الحرص فيما يتعلق بنقل عربات الشحن الطرقي على سطح السفينة الذي هو ولذلك فإنه يبدو أن الأحكام التي كانت متوخاة سابقا في المشروع كانت معقولة ومتوازنة في هذا الشأن (انظر المادة ٢٦-ج).

المادة ٢٧

١٠- فيما يتعلق بالمادة ٢٧ مكررا المتعلقة بتطبيق القانون الوطني الإلزامي على الجزء غير البحري من عملية النقل، لا تعتبر فرنسا أن من الملائم العودة إلى الحذف الذي تقرر في الدورة الأخيرة. فأولا، أُنقح على الحذف في الفريق العامل كجزء من حل توافقي أوسع يشمل، بصورة خاصة، رفع الحد الأقصى للمسؤولية. وثانيا، مثل هذا الحكم غير مستصوب أساسا لأنه يتعارض مع الاتساق القانوني المستهدف في الاتفاقية.

الفصل التاسع

١١- فيما يتعلق بالفصل التاسع، يود الوفد الفرنسي كثيرا أن ينظر في مسألة خطابات الكفالة في حالة تسليم البضاعة بدون تقديم سند الشحن. فهل الاستخدام الواسع النطاق لخطابات الكفالة معادل فعلا للأحكام المتوخاة حاليا؟