

Distr.: Limited
7 August 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



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 الولايات المتحدة الأمريكية

مذكرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة الثانية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يُنتظر من الفريق العامل أن يبدأ خلالها قراءته الثانية لمشروع صك بشأن نقل البضائع [بحراً] استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32)، قدمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، في ١١ تموز/يوليه ٢٠٠٣، نص اقتراح يتعلق بعشرة جوانب من مشروع الصك لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويرد في مرفق بهذه المذكرة نص ذلك الاقتراح مستنسحاً بالشكل الذي تلقتة الأمانة.



مرفق - اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية

المحتويات

الصفحة	الفقرات
٣	٤-١ مقدمة
٤	٩-٥ أولاً - نطاق الانطباق والأطراف المنفذة
٥	١٢-١٠ ثانياً - حدود المسؤولية في قواعد لاهاي فيسي/الإجراء المتبع للتعديل
٦	١٧-١٣ ثالثاً - عناصر الاعفاء من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات
٨	٢٩-١٨ رابعاً - اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة
٨	٢٢-١٩ ألف - ما هو اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة؟
	باء - المعاملة بمقتضى الفصل ١٧ مقابل المعاملة بمقتضى الفصل ٣ من مشروع الصك
٩	٢٨-٢٣ جيم - التوصية
١١	٢٩ خامساً - اختيار المحكمة ذات الاختصاص
١٢	٣٥-٣٠ ألف - قاعدة عامة
١٢	٣٣-٣٠ باء - الاستثناءات من القاعدة العامة في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة
١٣	٣٥-٣٤ سادساً - الأحكام الشرطية
١٤	٣٦ سابعاً - الانحراف
١٥	٣٨-٣٧ ثامناً - التآمر
١٥	٤٠-٣٩ تاسعاً - العقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن
١٦	٤١ عاشراً - بيانات الشاحن الخاطئة
١٦	٤٣-٤٢

مقدمة

- ١ - ترحب الولايات المتحدة بهذه المبادرة الجديدة التي تضطلع بها الأونسيترال لتعزيز التوحيد في قانون النقل الدولي. ونود أن نعرب أيضا عن امتناننا للجنة البحرية الدولية على إسهامها في هذا الميدان.
- ٢ - لقد ناقش أعضاء الوفود والمراقبون، في الدورات التاسعة والعاشرية والحادية عشرة للفريق العامل الثالث، أحكام مشروع الصك^(١) المفردة كلا على حدة. وقد كانت تلك العملية مفيدة جدا، وتعرب الولايات المتحدة عن تقديرها لجميع الآراء البناءة التي أبدت خلال تلك المناقشات سعيا للتقدم بالمشروع. بيد أننا نشعر أن الوقت قد حان الآن للتسليم بأن المسائل الخلافية لا يمكن أن تحل بصفة فردية. ويتطلب إكمال هذا المشروع بنجاح تسويات تجارية يمكن خلالها لكل صناعة من الصناعات المختلفة المعنية أن تحقق بعض أهدافها العامة فقط.
- ٣ - وفي الولايات المتحدة، أجرينا مشاورات مع ممثلي الصناعات الرئيسية المعنية وقد شاركوا بفعالية في عملية التفاوض سعيا لتحقيق تسوية تجارية يمكن أن تكون مقبولة على نطاق واسع من جميع مؤسسات الأعمال المعنية. ويسعى الاقتراح الحالي، القائم على نتائج تلك العملية التفاوضية إلى معالجة المسائل الأساسية المعترض عليها معالجة شاملة. ونعتقد أن أي اتفاقية تعتمد على هذا الاقتراح الشامل ستعزز الكفاءة والتوحيد في التجارة الدولية.
- ٤ - ويغطي هذا الاقتراح عشرة مواضيع محورية ينبغي أن تعالج في أي اتفاقية مقبلة، ولكن ينبغي أن يعتبر الاقتراح كلا متكاملا. وهو يمثل موازنة دقيقة بين المصالح والحقوق. وهذا لا يعني أن الولايات المتحدة غير راغبة في مناقشة جوانب مفردة من هذا الاقتراح؛ بل إنه يعني ببساطة أن إدخال تغييرات على جانب واحد من جوانب الاقتراح قد يتطلب إعادة النظر في جوانب أخرى وتنقيحها من أجل المحافظة على التوازن الدقيق بين المصالح الذي نعتقد أنه لازم لتحقيق الإصلاح المطلوب بشدة. وقد قام بالفعل كل واحد من أصحاب المصالح التجارية الرئيسية المعنية بتقديم تنازلات كبيرة للوصول إلى موقف التسوية المعرب عنه هنا.

(1) جميع الإشارات إلى "مشروع الصك" الواردة في هذا الاقتراح تحيل إلى مشروع الصك المتعلق بقانون النقل الوارد في مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

أولاً - نطاق الانطباق والأطراف المنفذة

٥ - في إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إيجاد نظام نقل من الباب إلى الباب على أساس مسؤولية موحدة فيما بين الأطراف المتعاقدة، مع الأخذ باستثناء شبكي محدود. وهذا يعني أن مسؤولية الناقل المتعاقد إزاء شاحني البضاعة ستحدد دائما في إطار أحكام الصك الموضوعية الخاصة بالمسؤولية (بما في ذلك أحكام الصك الخاصة بمحدود المسؤولية والإعفاء منها) باستثناء الحالات التي ينطبق فيها المبدأ الشبكي ويبطل تلك الأحكام. ولتوفير أقصى درجة ممكنة من التوحيد، سنحتفظ بالاستثناء الشبكي في أضيق نطاق ممكن. والاستثناء الشبكي الضيق الوارد في المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك يمكن أن يكون مقبولا من الولايات المتحدة.

٦ - وفضلا عن وضع نظام المسؤولية بين الناقل المتعاقد وشاحني البضاعة، ينبغي أن يوفر الصك قواعد المسؤولية الموضوعية بشأن "الأطراف المنفذة البحرية"، أي الأطراف التي تنفذ التزامات الناقل المتعاقد أو تتعهد بتنفيذها فيما يتعلق بجانب النقل من الميناء إلى الميناء. وبذلك تشمل الأطراف المنفذة البحرية، على سبيل المثال، الناقلين عبر المحيطات والناقلين الفرعيين ومتعهدي الشحن والتفريغ العاملين في منطقة الميناء ومتعهدي المحطات الطرفية البحرية.

٧ - وفيما يتعلق بالأطراف المنفذة الأخرى، لا ينبغي للصك أن ينشئ أسبابا جديدة لإقامة الدعاوى أو يبطل الأسباب الموجودة لإقامتها. وينبغي، على سبيل المثال، أن تستند مسؤولية أي ناقل داخلي (كالناقل بالطرق البرية أو السكك الحديدية) إلى القانون القائم. وفي بعض البلدان، قد يكون ذلك اتفاقية إقليمية بشأن النقل الأحادي الواسطة مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. وفي بلدان أخرى، قد يكون قانونا داخليا ملزما أو غير ملزم ينظم النقل الداخلي، أو قانون المسؤولية التقصيرية الساري بصفة عامة. وفي بعض البلدان، قد لا تكون لشاحني البضاعة أسباب لإقامة دعاوى على الأطراف المنفذة الداخلية. والحفاظ على الوضع الراهن في هذا الصدد سيحافظ، بالطبع، على أي حقوق يمكن أن يكون الطرف المنفذ الداخلي متمتعا بها بمقتضى القانون الوطني الساري للتحويل على شرط هيمالايا للمطالبة بالاستفادة من حقوق الناقل المتعاقد بمقتضى الصك. ولا ينبغي للصك أن يزيد هذه الحقوق القائمة ولا أن ينقصها.

٨ - ولتنفيذ هذا الاقتراح فيما يتعلق بالأطراف المنفذة، تؤيد الولايات المتحدة اعتماد تعريف الطرف المنفذ المقترح في الفقرة ١٦ من التعليق على مشروع الصك. فالتعريف الوارد في المادة ١-١٧، والذي يشترط مناوله البضاعة "فعليا"، بالغ التقيد. وسيكون من الأنسب إيجاد تعريف موسع توسيعا طفيفا يشير إلى الطرف "الذي يؤدي أو يتعهد بأداء"

واجبات الناقل المتعاقد. والطرف الذي يتعهد بتنفيذ جزء من عملية النقل ولكنه يخفق بعد ذلك في تنفيذ أي منها لا ينبغي أن يكون في وضع أفضل من الطرف الذي هو في وضع مشابه والذي يحاول القيام بذلك بحسن نية ولكن بإهمال بالغ. وفضلا عن ذلك، طالما أن الدافع إلى تقييد التعريف كان يستند إلى الرغبة في تجنب فرض مسؤولية على الأطراف الداخلية التي لم تتناول البضاعة مناوله فعلية، فذلك الشاغل يعالجه اقتراحنا الداعي إلى استثناء جميع الأطراف المنفذة الداخلية من شروط المسؤولية الواردة في الصك.

٩- التوصيات: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تعديل المادة ١-١٧ من مشروع الصك على النحو المقترح في الفقرة ١٦ من التعليق. وينبغي إدراج تعريف إضافي لتوضيح أي أطراف منفذة هي الأطراف المنفذة "البحرية". وينبغي أن تنقح المادتان ١-٣-٦ و ٢-٣-٦ (ب) من مشروع الصك لكي ينشئ الصك سببا مباشرا لإقامة دعاوى ضد الأطراف المنفذة البحرية فقط، وينبغي أن تنقح المادة ٣-٣-٦ من مشروع الصك لتنص على عدم إتاحة الحماية المباشرة بمقتضى شرط هيمالايا إلا للأطراف المنفذة البحرية التي تتحمل المسؤولية بموجب الصك.

ثانيا- حدود المسؤولية في قواعد لاهاي - فيسي/الإجراء المتبع للتعديل

١٠- ستكون حدود المسؤولية عنصرا جوهريا في أي صك جديد بشأن المسؤولية عن البضائع المشحونة. والمادة ١-٧-٦ غير كاملة في الوقت الحالي؛ فهي لا تبين الحدود المنطبقة، ولكنها تترك مساحات فارغة للأرقام التي ستدرج لاحقا. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إكمال المادة ١-٧-٦ بحدود الطرود والأوزان المبينة في قواعد لاهاي - فيسي (أي ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة للطرود الواحد أو اثنان من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد). ونعتقد أن حدود لاهاي - فيسي الحالية تمثل موازنة عادلة للمصالح. وتتاح للشاحنين ضمانات حماية معقولة لسداد المطالبات، حيث إن الغالبية العظمى من المطالبات تقع داخل نطاق حدود لاهاي - فيسي.^(٢) ويتاح للناقلين المستوى المعقول من إمكانية التنبؤ الذي يحتاجونه للتأمين وإجراء حسابات المخاطر.

(2) لا تقع الغالبية العظمى من المطالبات في نطاق حدود لاهاي - فيسي فحسب، بل يقل متوسط المطالبة أيضا كثيرا عن حدود لاهاي - فيسي. ففي عام ٢٠٠١ (أقرب سنة توجد معلومات بشأنها)، بلغ متوسط قيمة الشحنات إلى الولايات المتحدة ومنها ٠,٤٤ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد. وفضلا عن ذلك، فإن لما يسمى "بشرط الحاوية" (الذي أخذ به باعتباره المادة ٢-٧-٦ من مشروع الصك) أثر عملي يتمثل في كفاءة أن تكون جميع "الطرود" المعبأة في حاوية باستثناء "الطرود" الأكثر استثناء ذات قيمة تقل عن ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة.

١١- بيد أنه، لضمان عدم تقادم الصك الجديد على مر السنوات، تقترح الولايات المتحدة أن يتضمن الصك أيضا إجراء يمكن استخدامه لتحديث حدود المسؤولية الواردة فيه. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة إيجاد إجراء يتسم بما يلي: '١' عدم خضوع الحدود للتعديل لمدة سبع سنوات من تاريخ دخول الصك حيز النفاذ؛ '٢' قبل النظر في أي تغيير، وجوب تقديم أغلبية الأطراف في الصك اقتراح تعديل لكي تنظر فيه جميع الأطراف؛ '٣' اشتراط تصويت ثلثي الأطراف في الصك لتعديل حدود المسؤولية؛ '٤' عدم جواز زيادة الحدود السارية أو تخفيضها بأكثر من ٢١ في المائة في أي تعديل واحد، ومن حيث المجموع، عدم جواز زيادة حدود المسؤولية بصفة تراكمية بأكثر من ١٠٠ في المائة على الحدود الأولية؛ '٥' بدء نفاذ أي تعديل بعد مرور سنة من تاريخ التصويت بالموافقة عليه.

١٢- إن إدراج إجراء بشأن التعديل في الصك الجديد على النحو المبين أعلاه سيتيح للصك أن يظل وثيقة "حية" ويؤدي بذلك إلى تفادي مشكلة الاضطرار إلى إعادة التفاوض بشأن معاهدة جديدة تماما لمجرد تحديث حدود المسؤولية في المستقبل. ولكن الإجراء المقترح لن ينص على تعديل تلقائي لحدود المسؤولية. بل إنه يتيح إمكانية للتنبؤ بإبقاء تلك الحدود ثابتة لفترة ثماني سنوات على الأقل. ولن يكفي أن يقدم بضعة أطراف فحسب اقتراحا لتحديث الحدود، فهو يشترط تصويت ثلثي الأطراف قبل أن يمكن اعتماد أي تعديل. وفضلا عن ذلك، يتضمن الإجراء حدا أقصى للنسبة المئوية للتغيير التي يمكن اعتمادها. ونعتقد أن هذا الإجراء يمثل نهجا متوازنا لمعالجة مستوى مسؤولية الناقل الذي ينبغي تطبيقه مستقبلا.

ثالثا- عناصر الإعفاء من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات

١٣- في إطار الصيغة التوافقية العامة، تؤيد الولايات المتحدة الاحتفاظ بجل عناصر إعفاء الناقل الواردة الآن في المادة ٤ (٢) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي بنفس الشكل الذي ترد به حاليا في قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي من حيث المضمون. والإعفاء الوحيد الذي ينبغي حذفه هو دفع الخطأ الملاحي الوارد حاليا في المادة ٤ (٢) (أ) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي (وفي المادة ٦-١-٢ (أ) من مشروع الصك). وتؤيد أيضا إعادة صوغ الدفع المتعلق بالحريق الوارد حاليا في المادة ٤ (٢) (ب) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي من أجل كفالة ألا يؤدي توسيع نطاق الانطباق من النقل "من الرافعة إلى الرافعة" (عمقتضى

قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي) إلى النقل "من الباب إلى الباب" (بمقتضى الصك الجديد) إلى توسيع مضمون الدفع المتعلق بالحريق.

١٤- وينبغي للدفع المدرجة في الصك أن تعفي الناقل من المسؤولية، بدلا من أن تكون مجرد افتراض بعدم خطأ الناقل. ولا يوجد اختلاف حقيقي في الممارسة بين النهجين. وحتى بمقتضى نظام الإعفاء في قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي، يفقد الناقل حقه في التذرع بإعفاء إذا تمكن شاحنو البضاعة من إثبات خطأ الناقل. وبذلك يعمل نظام الإعفاء في الواقع كنظام للافتراض. ومع ذلك نعتقد أنه يجدر الاحتفاظ بقائمة دفع الناقل كاستثناءات من المسؤولية من أجل تحقيق قدر أكبر من إمكانية التنبؤ والاتساق في تطبيق الدفع، نظرا لمجموعة السوابق القضائية الكبيرة التي تجمعت بالفعل في إطار معاهدات المسؤولية عن البضائع المشحونة الحالية التي تنظر في الدفع التي تعفي الناقل من المسؤولية.

١٥- ورغم أن الولايات المتحدة تؤيد إلغاء دفع الخطأ الملاحي، فإننا نعتقد أن هذا التغيير يتسبب في مشاكل تتعلق بالتوزيع الحالي لأعباء الإثبات. وفي إطار التوزيع الوارد في البديل الأول في المادة ٦-١-٤ من مشروع الصك، الذي يتسق مع القانون الحالي في العديد من البلدان (حسبما هو موضح في الفقرة ٨٩ من التعليق)، من المحتمل جدا أن يكون لإلغاء دفع الخطأ الملاحي أثر غير مقصود وهو حرمان الناقل من أي دفع قانوني في أي حالة يمكن الاحتجاج فيها بقدر معقول على الخطأ الملاحي. والبديل الثاني في المادة ٦-١-٤، الذي هو موضح بمزيد من التفصيل في الفقرتين ٩٠ و ٩١ من التعليق، يصحح هذه المشكلة. وفضلا عن ذلك، يعرض البديل الثاني نهجا أكثر توازنا وقابلية للتطبيق من أجل التعامل مع حالات خطأ الناقل الجزئي والحالات التي يكون فيها من غير المؤكد مدى خطأ الناقل وما هي عناصر الإعفاء المنطبقة.

١٦- التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي أن يستعاض عن المادتين ٦-١-٢ و ٦-١-٣ من مشروع الصك بنص مماثل في جوهره لنص المادة ٤(٢)(ج)-(ف) من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي. وإضافة إلى ذلك، ينبغي أن يعاد صوغ المادة ٦-١-٤ على غرار البديل الثاني. وأخيرا ينبغي أن يدرج الدفع المتعلق بالحريق في صيغة تكون على النحو التالي:

لا يتحمل الناقل البحري ولا السفينة المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجمين عن حريق ينشأ على السفينة ما لم يكن ذلك بسبب خطأ الناقل أو تواطؤه، فيما يتعلق بحريق على سفينة قام بتوفيرها. ولا يتحمل الناقل

المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجمين عن حريق ينشب على السفينة ما لم يكن الحريق بسبب خطأ الناقل أو تواطؤه الفعليين.

١٧- يستحدث هذا الحكم مصطلح "الناقل البحري"، الذي يمكن تعريفه بأنه "طرف منفذ يملك أو يشغل أو يؤجر سفينة تستخدم في نقل بضائع بحرا."

رابعاً- اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة

١٨- تتمثل إحدى المسائل الأساسية في الولايات المتحدة (ونعتقد أن الأمر كذلك في أجزاء أخرى من العالم أيضاً) في الطريقة التي ينبغي أن يعالج بها الصك الاتفاقات المتخصصة والمعدة خصيصاً المستخدمة لأغراض الخدمات الملاحية المنتظمة والتي يجري التفاوض عليها بين الشاحنين والناقلين. وفي إطار الصيغة التوافقية العامة، نعتقد الولايات المتحدة أن الصك ينبغي أن يشمل هذا النوع من الاتفاقات، الذي نشير إليه باسم اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، ما لم تتفق أطراف هذا الاتفاق صراحة على الخروج عن كل الصك أو جزء منه. بيد أن القرار بالخروج عن الصك لن يكون ملزماً إلا لأطراف الاتفاق. وهناك آراء مختلفة، داخل الولايات المتحدة وعلى الصعيد الدولي على السواء، بشأن خيار الخروج عن حدود المسؤولية الواردة في الصك. بيد أن الولايات المتحدة ترى أنه ينبغي أن يكون بإمكان أطراف الاتفاق الخروج عن أي شرط من شروط الصك.

ألف- ما هو اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة؟

١٩- زاد نطاق استخدام اتفاقات الخدمات المنتظمة في العديد من ميادين التجارة الدولية منذ أن أُصلح تنظيم الولايات المتحدة لصناعة الملاحة البحرية المنتظمة في عامي ١٩٨٤ و ١٩٩٨ للسماح باستخدام عقود الخدمات الملاحية المنتظمة المُتفاوض عليها تنافسياً. ونتيجة لذلك، تنقل الآن كميات كبيرة من البضائع بانتظام بمقتضى هذه الاتفاقات في العديد من طرق التجارة الدولية.

٢٠- وتستخدم هذه الاتفاقات حصراً للخدمات الملاحية المنتظمة. ولا تستخدم للنقل الخصوصي أو الصناعي فيما يتعلق بخدمات نقل البضائع السائبة أو السفن الصهرجية أو البضائع السائبة الجديدة أو غير ذلك من خدمات نقل البضائع غير المنتظمة. وتكون بذلك مميزة عن عقود أطراف مشارطات الاستئجار وعقود الحجم (المذكورة في الفصل ٣ من الصك)، التي تستخدم للخدمات غير المنتظمة.

٢١- ومصطلح "الخدمات الملاحية المنتظمة" مفهوم تماما في جميع الميادين التجارية. وعملية الملاحة المنتظمة هي عملية تستخدم لنقل بضاعة عامة وفقا لنمط تجاري ثابت ومنتظم بين طائفة من الموانئ المحددة. وخلافا لترتيبات النقل الخصوصية، تبحر السفينة الملاحية المنتظمة بناء على جدول زمني متاح للجمهور بمواعيد رسو منتظمة في الموانئ، سواء أكانت هناك بضاعة للنقل أم لا. وتكون الخدمات الملاحية المنتظمة، عادة، معلنة عنها ومتاحة لجميع الزبائن الذين لديهم بضائع مناسبة للنقل على السفن وحسب الخدمة التي يعرضها الناقل.

٢٢- ولأغراض تعريف العقود التي تنطبق عليها صفة اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة بمقتضى الصك، ينبغي أن يتسم العقد بالخصائص التالية: (١) أن تتفق عليه الأطراف كتابة (أو بوسيلة إلكترونية مماثلة)، وليس بواسطة سند شحن أو وثيقة نقل تصدر في الوقت الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ (٢) أن يستخدم لخدمات ملاحية منتظمة؛ (٣) أن ينطوي على التزام ناقل بخدمة غير مطلوبة خلاف ذلك من الناقلين بمقتضى الصك (كالتزام الناقل بأن يستلم البضاعة ويحملها ويستفها وينقلها ويسلمها على نحو سليم)؛ (٤) أن يوافق الشاحن على تقديم كمية من البضاعة ليجري نقلها في سلسلة من الشحنات (أي أن العقد يشمل أكثر من شحنة واحدة)؛ (٥) أن يتفاوض الشاحن والناقل على الأسعار والرسوم بناء على الحجم والتزامات الخدمة

باء- المعاملة بمقتضى الفصل ١٧ مقابل المعاملة بمقتضى الفصل ٣ من مشروع الصك

٢٣- تعتقد الولايات المتحدة أنه، كمسألة عامة، ينبغي أن تخضع لأحكام الصك كل الشحنات المنقولة بمقتضى اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، باستثناء الحالات التي تتفق فيها الأطراف تحديدا على الخروج كليا أو جزئيا عن أحكام الصك. وهذا سيكفل خضوع معظم حركة المرور التي تتم في إطار اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة للصك، ما لم تتفق الأطراف المتعاقدة اتفاقا صريحا على الخروج عنه. ولا يكون أي اتفاق على الخروج عن أحكام الصك ملزما إلا للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة. وبالتالي، عندما يتم إصدار سندات شحن أو وثائق نقل أخرى بشأن الشحنات القائمة على اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة، لن يكون أي طرف في سند الشحن أو وثيقة النقل أو أي حائز لهما ليس طرفا أيضا في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة ملزما بأي اتفاق على الخروج عن الصك.

٢٤- وتمكين الأطراف من الاتفاق على أحكام مخصصة يعزز الكفاءة وقد أتاح ترويج خدمات أكثر ملاءمة لاحتياجات الأعمال التجارية الدولية. وقد أظهرت التجربة الممتدة

على ما يقارب ٢٠ سنة أنه لا صناعة النقل ولا صناعة الشحن مغبونة بشكل خاص من حيث القدرة التفاوضية فيما يتعلق بأحكام النقل الأساسية. بل إن الأطراف في اتفاق من اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة كثيرا ما تبرم عقودا من هذا القبيل من أجل تصميم علاقة نقل مكيفة وفقا لاحتياجات الأطراف في ميدان الأعمال التجارية.

٢٥- ولو كانت اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة متناولة في الفصل ٣ ومستبعدة من الصك بمقتضى المادة ٣-٣-١، لاستبعد آلاف الشاحنين في إطار الخدمات الملاحية المنتظمة وحجم كبير من الشحنات من نطاق الصك ما لم تبرم الأطراف عقدا يطبق الصك بنجاح بصفة ذلك مسألة تتعلق بعقد خصوصي. وتعرض الولايات المتحدة بشدة على هذا النهج. ونحن نعتقد أن الصك ينبغي أن يكون القاعدة التي تنطبق تلقائيا من الباب إلى الباب بين الشاحن والناقل فيما يتعلق بالشحنات المنقولة بمقتضى اتفاق خدمات ملاحية منتظمة. غير أنه ينبغي للأطراف التجارية أن تكون حرة في هيكلة ترتيباتها المتعلقة بالنقل حسبما تراه مناسبا، عندما تتطلب مقتضيات التجارة ذلك، وهذا يشمل الاتفاق على الخروج عن أحكام الصك.

٢٦- وقد أعرب عن قلق مثاره أن هذا الحكم قد يكون مجحفا في حق صغار الشاحنين. ومن الناحية العملية، لم يكن الأمر كذلك فيما يتعلق بقدرة صغار الشاحنين على إبرام عقود نقل على خطوط ملاحية منتظمة وعلى التفاوض حول السعر وشروط الخدمة في إطار تلك العقود. وعلاوة على ذلك، إذا كان أي شاحن غير راض بنتيجة التفاوض بشأن اتفاق خدمات ملاحية منتظمة، جاز له أن يختار عدم إبرام العقد وجاز له أن يشحن بضاعته وفقا لقوائم الأسعار أو التعريفات القياسية التي عادة ما يعرضها الناقلون على خطوط ملاحية منتظمة، أو جاز له أن يشحن البضاعة لدى ناقل منافس. كما إن توافر شروط التعريفات القياسية هذه والبدائل التنافسية المتاحة بانتظام يميز أيضا الشحن على خطوط ملاحية منتظمة عن أشكال أخرى من النقل البحري.

٢٧- وخلافا للمعاهدات التي تتناول الركاب والأمتعة، والتي تشمل بالدرجة الأولى الناقلين والمستهلكين، من الجدير بالذكر أن الصك سيتناول بشكل يكاد يكون حصريا الأعمال التجارية التي تألف متطلبات المعاملات التجارية الدولية. ومن الضروري أن يكون لدى بائعي البضائع ومشتريها مستوى أساسي من المعرفة بالأعمال التجارية لكي يتناولوا أوامر الشراء واتفاقات البيع واللوجستيات ونقل الملكية والتغليف والرسوم الجمركية والضمانات وخطابات الاعتماد وغيرها من الوثائق المالية والكفالات والتأمين. وينبغي لتلك الأطراف أيضا أن تكون قادرة على التفاوض حول أحكام خاصة بشأن المسؤولية كجزء من

ترتيب تعاقدى بشأن خدمة نقل يكون مكثفا خصيصا بحيث يفي باحتياجاتها الخاصة فيما لو رغبت في ذلك.

٢٨- أخيرا، وبسبب مسألة استحدثتها القانون في الولايات المتحدة وتمنع فعلا الناقلين العموميين غير متعهدي السفن من إبرام اتفاقات مع زبائنهم من نوع اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة، فإننا نرغب في تناول شواغل معينة أثارها أصحاب هذه المصالح لتجنب جعل الناقلين العموميين غير متعهدي السفن في وضع غير مؤات دون لزوم. وعلى وجه الخصوص، فإن من المقبول إدراج حكم يحظر على الناقلين البحريين إبرام اتفاقات خدمات ملاحية منتظمة مع الناقلين العموميين غير متعهدي السفن تتضمن حدودا للمسؤولية أدنى من الحدود القياسية المنصوص عليها في الصك.

جيم- التوصية

٢٩- من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تعديل المادة ١٧ لمنح الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة حرية تعديل شروط المسؤولية المنصوص عليها في الصك على النحو المبين أعلاه. وإضافة إلى ذلك، ينبغي تعريف التعبير "اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة" في الصك على النحو التالي:

(أ) "اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة" هو عقد مكتوب (أو في شكل إلكتروني)، غير سند الشحن أو غيره من مستندات النقل التي تصدر ساعة تلقي الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، بين واحد أو أكثر من الشاحنين، وواحد أو أكثر من الناقلين ويوافق فيه الناقل أو الناقلون على توفير تعهد خدمة مجد بشأن نقل حجم أدنى من البضاعة بحرا (وهو يمكن أن يتضمن أيضا النقل الداخلي والخدمات ذات الصلة) في مجموعة من الشحنات على متن سفن مستعملة في خدمة ملاحية منتظمة، ويوافق فيه الشاحن أو الشاحنون على دفع سعر متفاوض عليه وعلى تسليم حجم أدنى من البضاعة.

(ب) لأغراض الفقرة (أ)، يعني التعبير "تعهد خدمة مجد" تعهدا أو التزاما بالخدمة ليس في العادة مطلوبا إلزاميا من ناقل بموجب هذا الصك.

(ج) لأغراض الفقرة (أ)، يعني التعبير "خدمة ملاحية منتظمة" خدمة نقل بحري للبضائع معلنا عنها تستخدم سفنا لنقل البضائع العامة وفقا لنمط تجارة ثابت ومنتظم بين مجموعة من الموانئ المحددة.

(د) لا يشمل اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة استئجار سفينة أو استئجار حيز أو سعة على متن سفينة نقل منتظم.

خامسا- اختيار المحكمة ذات الاختصاص

ألف- قاعدة عامة

٣٠- في إطار الصيغة التوافقية العامة، تعتقد الولايات المتحدة أن الصك ينبغي أن يجعل المحكمة المسموح لها بالنظر، قضائيا أو تحكيميا، في المطالبات مقصورة على بعض الأماكن المعقولة. وكقاعدة عامة، سيكون من المقبول اتباع نهج قريب في مضمونه من النص المعتمد في قواعد هامبورغ، غير أنه سيكون من الضروري اعتماد تنقيحين رئيسيين. فأولا، تمكّن قواعد هامبورغ "المدعي" من الاختيار بين المحاكم المحددة، متيحة بذلك إمكانية أن يرفع الناقل (المدعى عليه المحتمل في مطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة) دعوى بصفته المدعي للحصول على إعلان بعدم المسؤولية، مما يحول دون الاختيار الذي يعود بالأحرى إلى المطالب المتضرر. وينبغي للصك أن يوضح أن الاختيار يعود إلى المطالب. وثانيا، ينبغي تحديد قائمة المحاكم ذات الاختصاص المعقولة على النحو التالي:

١' المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ في البداية البضاعة من الشاحن، أو الميناء الذي تشحن فيه البضاعة في البداية على متن سفينة نقل بحري؛ أو

٢' المكان الذي يسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة عملا بالمادة ٤-١-٣ أو ٤-١-٤، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضاعة في نهاية المطاف من على متن سفينة نقل بحري؛ أو

٣' مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو مكان إقامته المعتاد؛ أو

٤' المكان المحدد في عقد النقل أو في اتفاق آخر.

٣١- وهذه القائمة تختلف عن قائمة قواعد هامبورغ من جانبين رئيسيين. فهي تستعمل مكاني الاستلام والتسليم إضافة إلى ميناءي الشحن والتفريغ. وهذا التغيير يعترف ببساطة بإمكانية تطبيق الصك من الباب إلى الباب (خلاف لقواعد هامبورغ التي تنطبق من الميناء إلى الميناء). كما إن مكان التعاقد ملغى من القائمة. ففي عصر التعاقد الإلكتروني هذا، كثيرا ما يكون من الصعب تحديد مكان التعاقد، كما إن مكان التعاقد ليس بشكل عام ذا صلة

بالمعاملة حتى عندما يمكن تحديده. وعلاوة على ذلك، يمكن بسهولة تزويره إذا ما كان ذلك يعود بأي مزية.

٣٢- ويمكن بطرائق شتى تحديد "المكان" ذي الصلة الذي يصحّ اعتباره ذا ولاية قضائية مناسبة بشأن المطالبات ذات الصلة بالبضائع. ويمكن اعتبار النهج المتبع في قواعد هامبورغ (التوجه إلى المحكمة التي لها ولاية قضائية على الموقع المادي المذكور تحديداً) مقبولا. وهذا الحل، طبعاً، يترك مجالاً كبيراً للقوانين الداخلية التي تنظم إجراءات المحاكم.

٣٣- كما إن تطبيق الصك من الباب إلى الباب ومعاملته للأطراف المنفذة يقتضي أيضاً اهتماماً خاصاً لدى صوغ الحكم الذي يسري على اختيار المحكمة ذات الاختصاص. ونحن نرى أن قائمة المحاكم المقبولة ينبغي أن تنطبق على الدعاوى بين الناقل وشاحني البضاعة فقط. وقد لا تكون المحاكم المذكورة في القائمة مناسبة لإقامة دعاوى على طرف منفذ. وطالما كان للمطالب ببضاعة سبب، بمقتضى الصك، لرفع دعوى على طرف منفذ، فإنه ينبغي السماح للمدعي برفع دعوى في أي محكمة لها ولاية قضائية على المدعى عليه.

باء- الاستثناءات من القاعدة العامة في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة

٣٤- بالرغم من أن اتباع نهج قريب في مضمونه من النهج المعتمد في قواعد هامبورغ مقبول كقاعدة عامة، ينبغي السماح باستثناءين في الحالات ذات الصلة باتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة (انظر أيضاً الجزء ٤ أعلاه). فأولاً، ينبغي أن تتاح للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة إمكانية (لأسباب المينة أعلاه) لكي تتفق تحديداً وكتابياً فيما بينها على الخروج عن كل أحكام الصك أو جزء منها - بما في ذلك الحكم المتعلق بالمحكمة ذات الاختصاص. وبالتالي، يجوز للأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة أن تتفق على أن يكون التقاضي فيما بينها في أي محكمة محددة (حتى إذا لم يُلزم هذا الاتفاق أطرافاً ثالثة). وينبغي أن يحل هذا الاختيار محل أي اختيارات أخرى منصوص عليها في الصك. وقد تكون هذه الحرية هامة في الحالات التي تعلم فيها الأطراف أنه لن تُحال أي مستندات نقل إلى أطراف ثالثة (من ذلك مثلاً إحالة مستند نقل شحنة من شركة إلى فرع ما وراء البحار، أو مستند نقل شحنة يكون فيها المرسل إليه النظير التعاقدى للناقل).

٣٥- ثانياً، عندما تعيّن الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة محكمة لكي ترفع إليها المطالبات بالبضائع، نعتقد أنه ينبغي للصك أن ينص على تحديد نطاق ولاية المحكمة المختارة ليشمل طرفاً ثالثاً لاحقاً (مثلاً، المرسل إليه أو الحائز التالي لسند الشحن). بموجب شروط معينة، مما يُلزم كلا من الناقل والطرف الثالث في الدعاوى التي تثار بينهما. (لن يكون

الطرف الثالث ملزماً بأي محكمة محددة في دعوى على طرف منفذ). ونحن نقترح بوجه خاص إتاحة توسيع نطاق ولاية المحكمة ذات الاختصاص بمقتضى الشروط التالية:

‘١‘ يجب على الأطراف في اتفاق خدمات ملاحية منتظمة أن تتفق صراحة في ذلك الاتفاق على تمديد نطاق ولاية المحكمة المختارة لكي تشمل طرفاً لاحقاً؛

‘٢‘ يجب تزويد الطرف اللاحق الذي سيصبح ملزماً بإشعار كتابي أو إلكتروني بالمكان الذي يمكن فيه رفع الدعوى (مثلاً في سند الشحن أو غير ذلك)؛

‘٣‘ يجب أن يكون المكان أو الأماكن التي تختارها الأطراف في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة

(أ) المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ في البداية البضاعة من المرسل، أو الميناء الذي تشحن فيه البضاعة في البداية على متن سفينة نقل بحري،

(ب) المكان الذي يستلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة عملاً بالمادة ٤-١-٣ أو ٤-١-٤، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضاعة في النهاية من على متن سفينة النقل البحري، أو

(ج) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو مكان إقامته المعتاد، فيما يتعلق بشحنة أو أكثر من الشحنات التي تنقل بمقتضى الاتفاق المعني من اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة؛

‘٤‘ يجب أن يكون المكان المختار في اتفاق الخدمات الملاحية المنتظمة واقعاً في بلد صدّق على الصك.

سادساً - الأحكام الشرطية

٣٦- تؤيد الولايات المتحدة عموماً توزيع المخاطر الذي أرسته المادة ٨-٣ من مشروع الصك، لكننا نرى، في حالات معينة أن معاملة مشروع الصك للبضاعة المشحونة في حاويات تضع عبئاً كبيراً جداً على كاهل المطالبين بالبضاعة المحتملين. ولأسباب المبينة في الفقرتين ١٥١ و ١٥٢ من التعليق، يتوقع المطالبون بالبضاعة بشكل مشروع، في تلك الحالات، أن تتوفر للبضاعة المشحونة في حاويات حماية أكبر من تلك التي يوفرها مشروع

الصك حالياً. ومن أجل تحقيق وسيلة منصفة ومناسبة لمعالجة المسائل المتعلقة بما يمكن افتراضه بشكل معقول فيما يتعلق بأوصاف البضاعة التي يقدمها الشاحن، ينبغي تعديل الصك على النحو المقترح في الفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من التعليق.

سابعاً - الانحراف

٣٧- لا تُحدث نظرية الانحراف في معظم أنحاء العالم أي مشاكل جسيمة. لكنها تظل للأسف مشكلة في الولايات المتحدة (وربما في بعض الولايات القضائية الأخرى التي تأخذ بالقانون العام). ومع أننا نؤيد معالجة مشروع الصك لمسألة الانحراف، فإننا نشعر مع ذلك أنه ينبغي تنقيح النص لتوضيح أن الانحراف الوحيد الذي يمكن تحميل الناقل المسؤولية عنه هو الانحراف "لأسباب غير وجيهة" وأن هذا المفهوم لا يتصل إلا بمسار سفينة (يشغلها الناقل أو طرف منفذ) في المحيط. كذلك فإن النص ينبغي أن يذكر بشكل أوضح أنه، في حال حصول انحراف "لأسباب غير وجيهة"، لن يفقد الناقل المنفعة المترتبة على حدود مسؤوليته إلا عملاً بالمادة ٦-٨.

٣٨- التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي تنقيح المادة ٦-٥ من مشروع الصك على النحو التالي:

(أ) لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو تأخر التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

(ب) طالما كان الانحراف يشكل إخلالاً بالتزامات الناقل بموجب مذهب قانوني يعترف به القانون الوطني أو هذا الصك، لا ينطبق ذلك المذهب إلا عندما يكون هناك انحراف لأسباب غير وجيهة فيما يتعلق بمسار سفينة بحرية.

(ج) طالما كان الانحراف يشكل إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يكون للإخلال مفعول إلا بمقتضى أحكام هذا الصك. وبوجه خاص، لا يحرم الانحراف الناقل من حقوقه بمقتضى هذا الصك ما عدا بالقدر المنصوص عليه في المادة ٦-٨.

ثامناً - التأخر

٣٩- تؤيد الولايات المتحدة معاملة مشروع الصك للمسؤولية عن التأخر على النحو الوارد في المادة ٦-٤-١ دون العبارة الواردة بين معقوفتين. ولأننا نعتبر التأخر مسألة تجارية

ينبغي أن تكون موضع تشاور بين الأطراف، فنحن نعتقد أيضا أن التعويض عن التأخر ينبغي - ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك - أن يكون مقصورا على المبالغ المستحقة عن الهلاك أو التلف المادي، رهنا بالحدود العامة للمسؤولية الواردة في المادة ٦-٧ من مشروع الصك. وبعبارة أخرى، لا ينبغي السماح بالحصول على تعويض عن الأضرار الاستثنائية إلا إذا اتفقت الأطراف على ذلك صراحة. وهذا الموقف يستوجب أيضا حذف العبارة الواردة بين معقوفتين التي تشير إلى التأخر في المادة ٦-٨.

٤٠ - التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، ينبغي حذف العبارة الواردة بين معقوفتين في المادة ٦-٤-١ والعبارة الواردة بين معقوفتين التي تشير إلى التأخر في المادة ٦-٨. وينبغي تنقيح المادة ٦-٤-٢ على النحو التالي:

إذا تسبب تأخر التسليم في خسارة غير ناتجة عن هلاك أو تلف مادي للبضاعة المنقولة، لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن هذه الخسارة إلا إذا وافق الناقل صراحة على تحمل المسؤولية عن تلك الخسارة الناتجة عن التأخر.

تاسعا - العقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن

٤١ - تؤيد الولايات المتحدة عموما معاملة مشروع الصك للعقود المختلطة وترتيبات وكيل الشاحن على النحو الوارد في المادة ٤-٣، لكننا نشعر بضرورة إدخال بعض التعديلات والتوضيحات. والأهم من ذلك أننا نعتقد أنه عندما يتصرف الناقل لا بصفته "ناقلا" وإنما بصفته وكيل الشاحن أو المرسل إليه، فإن المادة ٤-٣-٢ لا ينبغي أن تنطبق إلا كقاعدة قصور. وينبغي للأطراف أن تكون لها حرية الاتفاق صراحة على مستوى واجبات الناقل. ومن ثم، فإننا نقترح إضافة العبارة "باستثناء ما يتفق عليه صراحة خلافا لذلك" في بداية المادة ٤-٣-٢.

عاشرا - بيانات الشاحن الخاطئة

٤٢ - إن الحصول على وصف دقيق للسلعة بالغ الأهمية لنقل البضائع بأمان ونجاح. فطبيعة السلعة وقيمتها تؤثران في سعر الشحن الذي يفرضه الناقل، وترتيبات إدارة المخاطر، والأمن المادي، وغير ذلك من التدابير التي قد تكون هناك حاجة إليها لضمان النقل الناجح للبضائع. ولهذا السبب، فإننا نعتقد أنه، دون تقييد الأحكام الأخرى الواردة في الصك والمتعلقة بعدم توفير المعلومات المطلوبة على نحو صحيح، ينبغي أن يكون هناك حكم محدد لمعالجة

هذا الشاغل (مثلما هو الحال في الفقرة الثالثة من المادة ٤ (٥) من قواعد لاهاي (المادة ٤ (٥) (ح) من قواعد لاهاي - فيسبي)). وينبغي لهذا الحكم أن يعلن أن الناقل ليس مسؤولاً عن الهلاك أو التلف إذا قدم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها.

٤٣ - التوصية: من أجل تنفيذ هذا الجانب من الاقتراح، نقترح حكماً جديداً يدرج في نهاية المادة ٦-١، ويكون نصه كما يلي:

لا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها أو عن الهلاك أو التلف المقترن بها إذا قدم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها في عقد النقل أو في مستند نقل.