

Distr.: Limited
23 February 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة السابعة عشرة
نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

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

التزامات الشاحن: اقتراح الولايات المتحدة بشأن الفصل ٨

مذكّرة من الأمانة*

في إطار الإعداد للدورة السابعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
قدّمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية نص اقتراح بشأن التزامات الشاحن في مشروع
الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويرد نصُّ
الاقتراح مستنسخاً في مرفق هذه المذكرة بالشكل الذي تلقّته به الأمانة.

* يُعزى التأخّر في تقديم هذه الوثيقة إلى التاريخ الذي بُلّغت فيه الأمانة بالافتراحات.



المرفق

التزامات الشاحن: الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]

أولاً - مقدّمة

١ - تحضيراً لدورة الفريق العامل الثالث السابعة عشرة التي ستُعقد في نيسان/أبريل ٢٠٠٦ والتي سيُنَاقَش فيها الفصل ٨ (التزامات الشاحن) من مشروع الاتفاقية، تقدّم الولايات المتحدة هذه التعليقات. وسوف تكون تعليقات الولايات المتحدة الواردة في هذه الورقة مقصورة على ما يلي: (١) رد على بعض الاقتراحات التي أوردها الوفد السويدي في آخر ورقة قدّمها (A/CN.9/WG.III/WP.67)، و(٢) موقف الولايات المتحدة من مسألة معالجة التأخّر.

ثانياً - مشروع المادة ٢٩ - التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

٢ - تؤيّد الولايات المتحدة الاستنتاج الذي توصّل إليه الفريق العامل في فيينا وهو أن تعاد صياغة مشروع المادة ٢٩ لكي تركز على الالتزام المتبادل الواقع على كل من الناقل والشاحن بأن يتعاونوا بحسن نية فيما يتعلق بتبادل المعلومات ذات الصلة بالأطراف والضرورية لها لكي يؤدّي كل منها التزامه بموجب مشروع الاتفاقية. ولكن، لا نعتقد أن التزام الاستجابة لطلبات الحصول على المعلومات ينبغي أن يمتد ليشمل المعلومات والتعليمات التي هي معروفة من قبل أو التي هي متاحة بشكل معقول للطرف الطالب، استناداً إلى مصادر معلومات مستقلة.

٣ - ولذلك، فنحن نؤيّد الخيار جيم في الاقتراح السويدي (الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67)، ونقترح تغيير عنوان المادة لكي يجسّد الطابع المتبادل للالتزام. وهكذا، يصبح نص المادة كما يلي:

المادة ٢٩ - التزام الشاحن والناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن بحسن نية للطلبات المعقولة من الطرف الآخر للحصول على المعلومات والتعليمات التي هي لازمة لمناولة البضاعة ونقلها بأمان، والتي هي في متناول الطرف المعني وغير متاحة بشكل معقول آخر للطرف الطالب.

ثالثاً - مشروع المادة ٣٠ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

٤ - يساورنا، مثل عدد من الوفود التي أعربت عن قلقها في الدورة التي عُقدت في فيينا، قلق بالغ بسبب نطاق واتساع الالتزامات المبينة في مشروع المادة ٣٠ (ب) (الامتثال للقوانين). ولدينا على وجه التحديد قلق بالغ لما يتّصف به نطاق الالتزام الوارد في الخيار ألف للاقتراح السويدي بشأن مشروع المادة ٣٠ (ب) (الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WGIII/WP.67) من اتساع لا لزوم له، إذ ليس واضحاً ما إذا كان الالتزام الذي تُنشئه هذه الفقرة يمتد إلى الالتزامات القانونية المنطبقة على الشاحن أم على الناقل. ومن غير المعقول كذلك توقُّع أن تكون لدى الشاحن معرفة محدّدة بكل القوانين والمقتضيات المنطبقة على الناقل والتي هي سارية في ولايات قضائية أجنبية.

٥ - فإذا خلص الفريق العامل إلى ضرورة إدراج التزام بالامتثال للقوانين في مشروع الاتفاقية، كان اعتقاد الولايات المتحدة عندئذ أنه يجب تضيق هذا الالتزام بقدر كبير. واقتراحنا من أجل التوصل إلى اشتراط أجدى عملياً هو جعل التزام الشاحن مقصوراً على توفير المعلومات التي لها صلة بالبضائع والتي لا حاجة إليها إلا لكي يمثّل الناقل للقواعد واللوائح التي تنطبق على الشحنة، بقدر ما يكون الشاحن مطالباً بتوفير تلك المعلومات بموجب القانون أو يكون الناقل قد بلغ الشاحن في الوقت المناسب بحاجته إلى تلك المعلومات. وإضافة إلى ذلك، فنحن نعتقد أنه لا ينبغي مطالبة الشاحن بتوفير تلك البيانات إذا كانت المعلومات متاحة بطرائق معقولة أخرى للناقل. ونحن نعتقد أن هذا الاقتراح يضع معايير معقولة بشأن ما هو لولا ذلك التزام مفرط في الاتساع والغموض وعرضة لتفسيرات متعدّدة.

٦ - وبناء عليه، تفضّل الولايات المتحدة بشدّة الخيار بـ الوارد في الاقتراح السويدي، مع إجراء بعض التعديلات الطفيفة عليه، على النحو المبين أدناه:

المادة ٣٠ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

يجب على الشاحن أن يزود الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات والتعليمات والمستندات ذات الصلة بالبضاعة والتي هي، في حدود المعقول، ضرورية لما يلي:

...

(ب) امتثال الناقل للقواعد واللوائح التي تقرّها السلطات الحكومية والتي تنطبق على الشحن إذا '١' كان يشترط على الشاحن بمقتضى القانون المعمول به توفير تلك المعلومات والتعليمات والمستندات؛ أو '٢' إذا كان الناقل قد أبلغ

الشاحن في وقت مناسب. مما يحتاج إليه من معلومات وتعليمات ومستندات. وفيما عدا ما يقرره القانون المعمول به، لا يكون الشاحن. بمقتضى هذه الفقرة ملزماً بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات التي هي متاحة للناقل بشكل معقول آخر؛ و

رابعاً- عكس ترتيب المادتين ٢٩ و ٣٠

٧- رأى الوفد السويدي أن أحد الحلول لمعالجة النطاق الواسع جداً للخيار ألف من مشروع المادة ٣٠ (ب) (انظر الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67) يمكن أن يتمثل في توسيع التزام الناقل المنصوص عليه في مشروع المادة ٢٩ بشأن توفير المعلومات حتى يتسنى للشاحن الامتثال لالتزاماته. بموجب مشروع المادة ٢٨ أيضاً بأن يوفر المعلومات التي يحتاج إليها الشاحن لكي يفي بالتزاماته. بموجب مشروع المادة ٣٠. وهذا يمكن أن يعني عكس ترتيب المادتين ٢٩ و ٣٠ (الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67). وهذا اقتراح جديد لم يناقش من قبل. والأثر المترتب على إدراج مشروع المادة ٢٩ بعد مشروع المادة ٣٠ هو توسيع نطاق المعلومات المطلوب من الناقل توفيرها. ونحن لا نؤيد هذا التغيير. فمشروع الاتفاقية يمثل توازناً دقيقاً بين التزامات الشاحن والناقلين، وهذا في رأينا ليس المكان المناسب لإضافة التزام واحد أو أكثر على عاتق الناقل.

خامساً- مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن/التأخر

٨- تعتقد الولايات المتحدة بشدة أن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر ينبغي أن تستبعد من مشروع الاتفاقية بشأن كل من الشاحن والناقلين. فإدراج التأخر ضمن مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالشاحن يمكن أن يعرض الشاحن لمسؤولية ضخمة لا حدود لها. ومن دواعي إلغاء التأخر من مشروع الاتفاقية أيضاً الصعوبات الحادثة بإنشاء حدٍّ للمسؤولية يكون معقولاً ومنطقياً بحيث يمكن تطبيقه على الأضرار المترتبة على تأخر الشاحن، وكذلك إنشاء نظام للمسؤولية يتيح إمكانية التأمين على الأخطار المحتملة ذات الصلة بالأضرار الناجمة عن التأخر. ومن أجل ضمان النزاهة والتوازن في مشروع الاتفاقية، ينبغي كذلك إلغاء الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر من نطاق مسؤولية الناقل تجاه الشاحن، باستثناء الحالات التي تتفق فيها الأطراف في عملية شحن اتفاقاً صريحاً على ذلك. ومثلما يعرض تحميل الشاحن مسؤولية تجاه الناقلين بموجب مشروع الاتفاقية عن التأخر لمسؤوليات قد تكون جسيمة، فإن تحميل الناقلين المسؤولية تجاه الشاحن عن التأخر يعرضهم لذلك أيضاً. فالناقلون يمكن أن يتعرضوا لمطالبات بالتعويضات فيما يتعلق بحالات

التأخر التي تتجاوز سيطرة الناقل (مثلا، التأخر في الحصول على مرفأ في الميناء بسبب ازدحامه بالسفن، أو عدم التمكن من تفريغ البضاعة بسبب ازدحام المحطة الطرفية، أو التأخر في التسليم بسبب النقص في سائقي الشاحنات أو في معدّات السكك الحديدية). إخضاع الناقلين للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخر تترتب عليه زيادة كبيرة في المطالبات والدعاوى القضائية ذات الصلة بها، مما يزيد لا في الوقت والنفقات المستهلكة في الدفاع عن المطالبات و/أو تسويتها فحسب، بل ويتسبب أيضا في ارتفاع تكاليف التأمين الذي سينتج بكل تأكيد عن ازدياد المخاطر والجهل بمستوى المطالبات. أمّا الأثر الاقتصادي الذي قد يلحق بالصناعة فهو إلى حدّ يجعل إدراج مسؤولية الناقل عن التأخر ضمن مشروع الاتفاقية قد يتسبب في تثبيط همّة الناقلين في بعض المجالات التجارية من أن يعرضوا خدمات متعدّدة الوسائط من الباب إلى الباب من أجل تجنّب تلك المطالبات. ونحن نعتقد أن مسألة التأخر والأضرار اللاحقة التي عادة ما تنتج عنها من الأنسب أن تتناولها الأطراف التجارية على أساس كل حالة على حدة.

٩- وإذا ما قرّر الفريق العامل الاحتفاظ بمسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر في مشروع الاتفاقية، فإن وفد الولايات المتحدة يرى أنّ الحفاظ على توازن عادل يقتضي إدراج مسؤولية مقابلة تقع على الشاحن الذي يتسبب في تأخر الناقل ويعرضه لخسائر ناتجة عن المطالبات بسبب التأخر التي يوجّهها إليه شاحنون آخرون. فنظرا لأن مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن التأخر ستكون محدودة، ينبغي أيضا وضع حدود معقولة لمسؤولية الشاحن.

١٠- لقد قضى وفد الولايات المتحدة وقتا طويلا في محاولة التوصل إلى حدّ مقبول لمسؤولية الشاحن عن الأضرار الناجمة عن التأخر ووجد أن تلك مهمة في غاية الصعوبة. فالحدّ الذي يقوم على أجرة الشحن التي يدفعها الشاحن مرتكب المخالفة يراه متعهّدو النقل منخفضا بدرجة غير معقولة، بينما يرى متعهّدو الشحن صيغا أخرى عالية بدرجة غير معقولة. وينبغي توفير حماية منصفة للناقل من أي خسائر يتكبّدها من جرّاء أي أضرار ناجمة عن تأخر الشاحن، حتى وإن كانت المسؤولية الناتجة عن ذلك والواقعة على أحد الشاحنين يمكن أن تكون كبيرة. لذلك، خلصنا إلى أن الحل المنصف الوحيد لهذه المعضلة يتمثل في إزالة مفهوم الأضرار الناجمة عن التأخر من مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالشاحنين، وكذلك فيما يتعلق بالناقلين ما لم يتفقوا في عقد النقل أو عقد الحجم على تاريخ مؤكّد لتسليم البضاعة.

١١- أحياء، فيما يتعلق بما إذا كان ينبغي إخضاع مسؤولية الشاحن لنظام قائم على الخطأ أم لنظام بشأن المسؤولية التامة، تعتقد الولايات المتحدة أن إخلال الشاحن بالتزاماته بموجب مشروعى المادتين ٢٨ و ٣٠ (أ) ينبغي أن يخضع لمعيار قائم على الخطأ، بينما ينبغي أن يخضع عدم تقديم معلومات دقيقة للمسؤولية التامة. ونحن غير متأكدين مما إذا كان ينبغي تحميل الشاحن المسؤولية التامة عن عدم تقديم المعلومات المطلوبة بموجب مشروع المادة ٣٠ (ب). فمن جهة، قد يكون المعيار القائم على الخطأ مناسباً لأن المسؤولية التامة يمكن أن تتسبب في ابتعاد كبير عن القانون البحري الراهن، وقد يكون من المجحف تحميل الشاحن المسؤولية التامة عن عدم تقديم المعلومات عندما لا يكون هو السبب في ذلك. ومن جهة أخرى، قد تكون المسؤولية التامة مناسبة عن الإخلال بالمادة ٣٠ (ب) لأن الناقلين يعتمدون على المعلومات التي يقدمها الشاحن للامتثال للمتطلبات القانونية، وقد تنتج عن عدم امتثالهم مسؤولية تقع على عاتق الناقل.

١٢- لذلك، تحت الولايات المتحدة الفريق العامل على النظر في الاقتراح التالي بشأن مشروع المادة ٣١:

المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن

- ١- يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل بموجب عقد النقل وتجاه أي طرف منفذ بحري عن الخسائر أو الأضرار* التي تسببها البضاعة وعن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٨ والفقرة (أ) [والفقرتين (أ) و(ب)] من المادة ٣٠، شريطة أن تكون تلك الخسائر أو الأضرار قد تسبب فيها الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥.
- ٢- بالرغم من الحكم الوارد في الفقرة ١، يعتبر أن الشاحن قد ضمن الدقة [والموقوتية] عند استلام الناقل المعلومات والمستندات التي يشترط على الشاحن توفيرها بمقتضى الفقرة (ج) [الفقرتين (ب) و(ج)] من المادة ٣٠. ويجب على

* إن موافقة الولايات المتحدة على إزالة مسؤولية الشاحن عن الأضرار الناجمة عن التأخر من صيغة مشروعى المادتين ٣١ و ٣٣ مشروط صراحة بإلغاء مسؤولية الناقل الإلزامية عن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر بموجب المادة ٢٢ من النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وترى الولايات المتحدة أن مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر مرتبطة ارتباطاً مباشراً بمسألة مسؤولية الشاحن عن التأخر. فإذا قرّر الفريق العامل عدم إلغاء مسؤولية الناقل، كان موقف الولايات المتحدة أنه يجب النص من جديد على مسؤولية الشاحن عن التأخر، رهنا بوضع حدّ معقول لتلك المسؤولية.

الشاحن أن يعوّض الناقل عن كل الخسائر أو الأضرار* التي تنجم عن عدم دقة تلك المعلومات والتعليمات والمستندات [أو عن عدم موقوتية توفيرها].

١٣- وسوف تستوجب إزالة مسؤولية الشاحن والناقل عن التأخر إجراء التغييرات التالية على الفصل ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 :

(١) يُحذف مشروع المادة ٢٢ ويُستبدل بالنص التالي:

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلّم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها صراحة. وإذا تسبّب التأخر في التسليم في خسارة غير ناجمة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها ماديا، لم يكن جائزا تحميل الناقل المسؤولية عن تلك الخسارة إلا إذا وافق الناقل صراحة على تحمّل المسؤولية عن تلك الخسارة الناجمة عن التأخر.

(٢) يُحذف مشروع المادتين ٢٤ (٢) و ٦٦ (٢) برمتيهما.

(٣) يُنقّح مشروع المادة ٦٥ لكي يصبح نصه كما يلي:

يخضع التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها ماديا من جراء التأخر لأحكام المادة ٦٤. ولا يحمّل الناقل المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية أو الخسارة اللاحقة الأخرى الناجمة عن التأخر، باستثناء ما تنص عليه المادة ٢٢.

(٤) سوف يكون من الضروري إلغاء الإشارة إلى التأخر من الأحكام التالية:

- مشروع المادة ١٧ (١) - تحذف أربع إشارات إلى التأخر
- مشروع المادة ١٧ (٢) - تحذف سبع إشارات إلى التأخر
- مشروع المادة ١٧ (٤) - تحذف إشارة واحدة إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٠ (١) - تحذف إشارة واحدة إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٠ (٢) - تحذف إشارة واحدة إلى التأخر

* إن موافقة الولايات المتحدة على إزالة مسؤولية الشاحن عن الأضرار الناجمة عن التأخر من صيغة مشروع المادتين ٣١ و ٣٣ مشروط صراحة بإلغاء مسؤولية الناقل الإلزامية عن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر بموجب المادة ٢٢ من النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وترى الولايات المتحدة أن مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة الناجمة عن التأخر مرتبطة ارتباطا مباشرا بمسألة مسؤولية الشاحن عن التأخر. فإذا قرّر الفريق العامل عدم إلغاء مسؤولية الناقل، كان موقف الولايات المتحدة أنه يجب النص من جديد على مسؤولية الشاحن عن التأخر، رهنا بوضع حدّ معقول لتلك المسؤولية.

- مشروع المادة ٢١ (١) - تحذف إشارتان إلى التأخر
- مشروع المادة ٢١ (٣) - تحذف إشارتان إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٥ (١) - تحذف إشارة واحدة إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٦ (٢) - تحذف ثلاث إشارات إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٦ (٤) - تحذف إشارة واحدة إلى التأخر
- مشروع المادة ٢٧ (١) - تحذف إشارتان إلى التأخر
- مشروع المادة ٦٤ (٢) - تحذف ثلاث إشارات إلى التأخر.

١٤ - أخيراً، إذا أُزيل التأخر تماماً من مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بكل من الشاحن والناقل، فإننا نعتقد أنه ينبغي أن تضاف إلى الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن مادة جديدة توضح أن مسؤولية الشاحن عن "الهلاك أو التلف" لا تشمل التأخر. وفيما يلي هذه المادة الجديدة المقترحة:

المادة ٣٦ مكرراً- التأخر

الأضرار التي يتلقى الناقل من الشاحن تعويضات عنها في إطار هذا الفصل فيما يتعلق بأي هلاك أو تلف ناجم عن الاختلال بأي التزام منصوص عليه هنا، أو بمقتضى تعويض أو ضمان منصوص عليه في هذا الفصل، لا تشمل الأضرار الناجمة عن تأخر السفينة أو التأخر في تسليم البضاعة المعبأة على السفينة غير الضرر المادي الناجم عن التأخر.

سادساً - مشروع المادة ٣٣ - البضائع الخطرة

١٥ - ينبغي أن تحذف الإشارة إلى "التأخر" من الفقرتين (٢) و(٣) من مشروع المادة ٣٣، رهنا بالفهم ذاته المبين في حاشية مشروع المادة ٣١.

١٦ - ونحن نرى أنه ينبغي حذف نص الفقرة (٤) من مشروع المادة ٣٣ في الاقتراح السويدي (انظر الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67)، الذي هو اقتراح جديد لم يناقش من قبل، ذلك أنه يمكن أن يوسّع التزام الناقل دون لزوم. ويبدو أن هذه المسألة معالجة على النحو الوافي في الاقتراح المتعلق بمشروع المادة ٢٩ كما هو مبين في الفقرة ٣ أعلاه.