



FILE COPY

Distr.
GENERAL

A/CN.9/385
18 November 1993
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



الأمم المتحدة

الجمعية العامة

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السابعة والعشرون

نيويورك ، ٢١ أيار/مايو -

١٧ حزيران/يونيه ١٩٩٤

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفي في التجارة الدولية

مذكرة من الأمانة*

١ - اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفي في التجارة الدولية ، في ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، وفتح باب التوقيع عليها في ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، ابان مؤتمر دبلوماسي عالمي عقد في فيينا ، النمسا . وتستند الاتفاقية الى مشروع أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) والى مشروع اتفاقية أولى سبق أن وضعه المعهد الدولي لتوحيد القانون العالمي .

٢ - وتنص اتفاقية نظاماً قانونياً موحداً يحكم مسؤولية متعهد محطة النقل الطرفي (ويشار اليه هنا أيضاً باسم "متعهد المحطة الطرفية" أو "المتعهد") عما يلحق بالبضائع من فقد أو تلف وعن التأخير في تسليم البضائع . ويعتبر متعهد المحطات الطرفية منشأة تجارية تتولى تناول البضائع قبل عملية نقل البضائع أو أثناءها أو بعدها . وقد يتعاقد على خدماتها مرسل الشحنة أو الناقل أو المرسل إليه . ويؤدي المتعهد ، نظرياً ، واحدة أو أكثر من العمليات التالية ذات الصلة بالنقل : التحميل أو التفريغ أو التخزين أو التسليم أو الرى أو التبطين أو الربط . وتنص المطالبات المستخدمة في الممارسة العملية للاشارة الى تلك المنشآت ، وتشمل على سبيل المثال : شركات المستودعات والإيداع والتخزين والمحطات

* أعدت هذه المذكرة أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) لاغراف اعلامية : وهي ليست تعليقاً رسمياً على الاتفاقية .

الطرفية والموانئ، وأرصفة السفن ومتعبدي الشحن والتغريغ على الشواطئ، والأرصفة باختلاف أنواعهم، أو محطات السكك الحديدية، أو المحطات الطرفية لنقل البضائع جواً. ويترتب انطباق الاتفاقية على أساس الخدمات ذات الصلة بالنقل التي تؤديها تلك النشاطات، بصرف النظر عن اسم الناشئة أو التسمية التي تطلق عليها.

الف - السياسات العامة التي تقوم عليها الاتفاقية

الحاجة إلى قواعد الزامية بشأن المسؤولية

٣ - يقضى الكثير من القوانين الوطنية بأن، يكون الأطراف أحراضاً، من حيث المبدأ، في تنظيم مسؤولية متعبدي محطات النقل الطرفية تعاقدياً. ويستغل كثير من المتعهدين هذه الحرية ويضمنون شروطهم التعاقدية العامة بنوداً تحد جداً من مسؤوليتهم عن البضائع. وفي بعض القوانين الوطنية تكون حرية متعبدي محطات النقل الطرفية في الحد من مسؤوليتهم خاصة لقيود الزامية.

٤ - فالحدود على المسؤولية التي توجد في شروط العقود العامة تقيد، على سبيل المثال، معيار العرض الواجب على المتعهد، وتستبعد مسؤوليته عن أفعال مستخدميه أو وكلائه أو تحد منها، وتلقى على عاتق المدعى عليه اثبات الظروف التي تؤكد مسؤولية المتعهد، وتتنهى على فترات تقادم قصيرة لرفع الدعاوى على المتعهد، وتضع حدوداً مالية منخفضة للمسؤولية. وكثيراً ما تكون الحدود المالية للمسؤولية منخفضة جداً إلى حد يجعل التعويضات القصوى التي يمكن تقاضيها، بخصوص معظم أصناف البضائع، تمثل جزءاً صغيراً من الأضرار الفعلية.

٥ - وتقيد المسؤولية واستبعادها على هذا النحو الواسع يشير مخاوف جدية. إذ يعتبر من غير المرغوب فيه، من حيث المبدأ، احالة تبعة الفقدان أو التلف من متعبدي محطة النقل الطرفية، الذي هو في أفضل موضع لضمان سلامة البضائع، إلى مالك البضائع، الذي ليس له سوى تأثير محدود على مسببات الفقد أو التلف. ذلك أن الإفراط في تقيد المسؤولية واستبعادها يرجح أن يؤدي، على مدى فترة زمنية أطول، إلى إضعاف الحافز الذي يدفع متعبدي محطات النقل الطرفية إلى ايلاء اهتمام مستمر للإجراءات العملية الرامية إلى تجنب فقدان البضائع أو تلفها. وعلاوة على ذلك، بما أن مالك البضائع ليس لديه سوى سبل محدودة للحصول على المعلومات عن سبب الضرر، فإن تحميشه عليه اثبات الواقع التي تؤكد مسؤولية المتعهد، يعد عموقاً غير مشروع لاسترداد التعويضات.

٦ - وقد تصبح تلك المخاوف أكثر جدية عندما تكون توفير الخدمات ذات الصلة بالنقل، على طريق معينة، محصوراً في متعدد واحد أو عدد محدود من المتعهدين.

الشفرات في أنظمة المسؤولية التي اغفلتها الاتفاقيات الدولية

٧ - عندما يسلم المرسل البضائع المراد نقلها الى متعهد المحطة الطرفية ، فان مسؤولية الناقل قد لا تبدأ حينذاك ؛ أما في المقدم ، فقد تنتهي مسؤولية الناقل عندما يسلم الناقل البضائع الى متعهد المحطة الطرفية ، ويكون ذلك عادة قبل تسلیم البضائع الى المرسل اليه او الى الناقل التالي . ومع ان مسؤولية الناقل تكون خاصة بدرجة كبيرة ، من خلال اتفاقيات النقل المختلفة ، الى قواعد متساوية والزامية ، فقد توجد فترات لا تكون فيها البضائع العابرة خاصة لاي نظام الزامي . والعواقب السلبية لتلك الشفرات في نظام المسؤولية خطيرة ، لأن أكثر حالات فقدان البضائع أو تلفها ، وفقا للإحصاءات ، لا تقع أثناء النقل الفعلي بل أثناء العمليات ذات الصلة بالنقل قبل نقل البضاعة أو بعده .

الحاجة الى المساواة والتحديث

٨ - تختلف القواعد التي تحكم مسؤولية متعهدي المحطات الطرفية في النظم القانونية الوطنية اختلافا واسعا من حيث مصدرها ومضمونها مما . فقد ترد القواعد في مدونات القوانين المدنية أو التجارية أو في مجاميع قوانين أخرى تحكم حفظ البضائع أو إيداعها . أما بشأن معيار المسؤولية ، ففي بعض النظم القانونية يكون متعهد المحطة الطرفية هو المسؤول عن البضائع مسؤولة تامة ولا يمكن أن يعفى من المسؤولية الا اذا ثبت وجود بعض الظروف المغفية المحدودة جدا . وفي نظم أخرى ، يكون المتعهد مسؤولا عن الاموال ، أي اذا لم يتrox قدرًا معقولا من العناية بالبضائع . وثمة اختلافات أخرى تتعلق ببعض اثبات الظروف التي تؤكد مسؤولية المتعهد . وفي كثير من النظم ، يكفي أن يقدم المدعى قدرًا محدودًا من الأدلة لاثبات مسؤولية المتعهد ، ثم يترك الأمر للمتعهد لكي يثبت الظروف المغفية . بيد أن هناك أيضًا نظما قانونية يترك فيها الأمر للمدعى لكي يثبت الظروف المغفية . ففي بعض النظم القانونية تكون مسؤولية المتعهد غير محدودة ، بينما يضع بعضها الآخر حدودا لها . وثمة اختلافات أخرى تتعلق بفترات التقادم . ففي بعض النظم القانونية قد تكون هذه الفترات طويلة جدا . وقد تتعدى الفوارق بفعل خصوصية المتعهدين في بعض النظم القانونية لقواعد مختلفة بشأن المسؤولية تبعا لطبيعة الخدمات المقدمة . فعلى سبيل المثال قد يكون تخزين البضائع في مستودع المتعهد وتحميل البضائع على متن السفينة خاصة بمجموعتين مختلفتين من القواعد .

٩ - ويسبب ذلك التباين في القوانين مشاكل ، خصوصا للناقلين وغيرهم من مستعملى الخدمات المتعلقة بالنقل الذين هم على اتمال بمتتعهدي المحطات الطرفية في البلدان المختلفة .

١٠ - وعلاوة على ذلك ، يلاحظ أن كثيرا من القوانين الوطنية غير ملائم للممارسات الحديثة المتتبعة في محطات النقل الظرفية . فعل سبيل المثال ، قد لا تتضمن القوانين الوطنية أحكاما ملائمة لاستخدام الحاويات أو لاستخدام تقنيات الاتصال المحسوبة ، أو قد لا تعالج مسألة البضائع الخطرة معالجة وافية .

عواقب الاتفاقية ومنافعها

١١ - أعدت الاتفاقية بقصد إزالة أو تقليل العيوب المذكورة أعلاه الموجودة في النظم القانونية المنطبقة على نقل البضائع الدولي . والحلول المعتمدة تراعي المعالجة المنشورة لمالك البضائع والناقلين ومتعبدي محطات النقل الظرفية .

١٢ - كما ان الاتفاقية تعود بالنفع على مالكي البضائع ، من حيث أنها توفر نظاما قانونيا معينا ومتوازنا للحصول على تعويض من المتعدد . وهذا شأن مهم لمالك البضائع ، خصوصا عندما تصاب البضائع بتلف أو فقد من جراء المتعدد قبل أن يصبح الناقل مسؤولا عنها ، أو بعد أن تكون مسؤولية الناقل قد توقفت . وفي مثل تلك الحال ، التي يكون فيها متعدد المحطة الظرفية عادة هو الشخص الوحيد الذي يمكن التماهي التعويض عنضر منه ، قد لا تتيح القواعد الوطنية غير الالزامية بشأن المسؤولية سوى امكانية محدودة لمالك البضائع للحصول على تعويض من متعدد المحطة الظرفية .

١٣ - وتتف适用 الاتفاقية أيضا الناقلين عندما تتضرر البضائع من جراء متعدد المحطة الظرفية أثناء الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن البضائع . وفي تلك الحالة ، التي كثيرا ما يكون فيها الناقل مسؤولا تجاه مالك البضائع بموجب نظام الزامي ، سيكون الناقل قادرًا إذ ذاك على أن يبني دعوى تظلمه ضد متعدد المحطة الظرفية على النظام الالزامي في الاتفاقية .

١٤ - كما ان ما تتحققه الاتفاقية من تحسين قواعد المسؤولية والمساواة بينها يعود بالنفع أيضا على متعبدي المحطات الظرفية . وتتوفر الاتفاقية نظاما قانونيا حديثا مناسبا للممارسات المتطرفة في عمليات المحطات الظرفية . فالقواعد الخاصة بالمستندات تتسم بالتعود والاتساق ، وهي تتيح للمتعدد استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات (ات إ ب) . ومن بين القواعد الأخرى التي تخدم مصلحة متعدد المحطة الظرفية تلك التي تقرر حدودا مالية منخفضة نسبيا بشأن المسؤولية ، والتي تمنع المتعدد الحق في احتجاز البضائع لقاء التكاليف والمطالبات المستحقة له .

باء - الأعمال التحضيرية

١٥ - ترجع الاتفاقية بأصولها إلى العمل الذي قام به المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص بشأن موضوع عقود إيداع البضائع وحفظها في المستودعات ، والذي أدى إلى

اعتماد مجلس ادارة المعهد في عام ١٩٨٣ المشروع الاولى لاتفاقية الخامسة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية^(١)

١٦ - وبالاتفاق بين المعهد الدولي والونسيترال عرض مشروع اتفاقية الاولى على الاونسيترال في عام ١٩٨٤ بنية اعداد قواعد موحدة بشأن هذا الموضوع . وخصص فريق الاونسيترال العامل المعني بالمارسات التعاقدية الدولية ، الذي اسند اليه مهمة اعداد القواعد الموحدة ، اربع دورات لاعداد تلك القواعد ، وأوصى باعتمادها في شكل اتفاقية . ثم أرسل مشروع اتفاقية الى جميع الدول والى المنظمات الدولية المهمة ، لابداء ملاحظاتها عليه . وفي عام ١٩٨٩ ، وبعد ادخال تعديلات مختلفة على النص ،^(٢) اعتمد الاونسيترال مشروع اتفاقية الخامسة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وقررت الجمعية العامة للأمم المتحدة ، بناء على توصية الاونسيترال ، أن تدعو الى عقد مؤتمر دبلوماسي لابرام اتفاقية في هذا الصدد .

١٧ - وقد عقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، في فيينا ، النمسا ، من ٢ إلى ١٩ نيسان / أبريل ١٩٩١ . ومثلت في المؤتمر ثمان وأربعون دولة وكذلك عدد من المنظمات الدولية - الحكومية والمنظمات الدولية غير الحكومية المهمة بهذا الموضوع . واستعرض المؤتمر جميع القضايا استعراضاً وافياً ، بما في ذلك الآراء التي درست ورفقت أثناء الاعمال التحضيرية في اطار الاونسيترال . واعتمدت الاتفاقية في ١٧ نيسان / أبريل ١٩٩١ .^(٤) ولغاية ٣٠ نيسان / أبريل ١٩٩٢ ، وهو الموعد النهائي للتوقيع على الاتفاقية ، كانت قد وقعت عليها الدول التالية : إسبانيا وفرنسا والفلبين والعكسيك والولايات المتحدة الأمريكية .

(١) مشروع اتفاقية الاولى والتقرير الايضاحي منوران في الدراسة XLIV-DOC.24 ، المعهد الدولي لتوحيد القانون العالمي ، روما ، أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ .

(٢) A/CN.9/260 (حولية الاونسيترال ، المجلد السادس عشر - ١٩٨٥) ; A/CN.9/275 (حولية الاونسيترال ، المجلد السابع عشر - ١٩٨٦) ; و A/CN.9/287 (حولية الاونسيترال ، المجلد الثامن عشر - ١٩٨٧) ; و A/CN.9/298 (حولية الاونسيترال ، المجلد التاسع عشر - ١٩٨٨) .

(٣) يرد عرض للمناقشة التي دارت في اللجنة في الوثيقة A/44/17 (حولية الاونسيترال المجلد المشرون - ١٩٨٩) ، الفقرات ١١ إلى ٢٢٥ .

(٤) جمعت وثائق المؤتمر الدبلوماسي في منشور الأمم المتحدة A/CONF.152/14

جيم - المسأة البارزة في الاتفاقية

التعريف

١٨ - لكي تطبق الاتفاقية يجب أن يؤدي الخدمات المتعلقة بالنقل شخص يشتمل نطاق تعريف "متعهد محطة نقل طرفية". ويعرف متعهد محطة النقل الطرفية في المادة ١ (١) بأنه "كل شخص يتتعهد في معرف ممارسة أعماله ، بان يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه او يستأدي خدمات متعلقة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت اشرافه او في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها او في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهد اذا كان ناقلا بمقتضى احكام سارية لقانون ينظم النقل" .

١٩ - "في معرف ممارسة عمله" : لا تطبق الاتفاقية الا اذا كانت الخدمات المتعلقة بالنقل تشكل نشاطا تجاريا . ولكن هذا لا يعني ان اي خدمة متعلقة بالنقل يجب ان تكون خاصة لدفع اجرة . فعلى سبيل المثال ، قد يكون تخزين البضائع لاجل قصير في بعض المحطات الطرفية في مكان المقصد "مجانا" ، وتبدأ الرسوم بالاستحقاق بعد اليوم الثاني او الثالث .

٢٠ - "بضائع محل نقل دولي" : اذا كانت الخدمات المتعلقة بالنقل تؤدي فيما يتعلق ببضائع محل نقل داخلي ، فان الاتفاقية لا تطبق . وبغية توفير قدر من اليقين بشأن النظام المنطبق ، تنص المادة ١ (ج) على ان "يبين" ان مكان القيام والوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده .

٢١ - "الخدمات المتعلقة بالنقل" : تورد الاتفاقية في المادة ١ (د) قائمة غير حصرية للخدمات التي تدرج في فئة الخدمات المتعلقة بالنقل التي تحكمها الاتفاقية . والامثلة المقدمة (اي التخزين والإيداع والتحميل والتفریغ والتستیف والری والتبطین والربط) تبين ان هذه الخدمات لا تشتمل إلا مناولة البضائع ماديا ، فلا تشتمل مثلا التجهيز الصناعي مثل اعادة تعبئنة البضائع او تنظيفها ، ولا الخدمات المالية او التجارية .

٢٢ - "منطقة تحت اشرافه او في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها او في استخدامها" : في مرحلة مبكرة من الاعمال التحضيرية في نطاق الفريق العامل التابع للأونسيترال ، ارتضى الا بینطبق مشروع الاتفاقية الا اذا كان حفظ البضائع جزءا من خدمات المتعهد . ومن شأن ذلك النهج ان يستثنى على سبيل المثال شركات التحميل والتفریغ التي تقتصر خدماتها على تحميل البضائع وتفریغها دون ان تقوم هي بتخزين البضائع . وللتعبير عن ذلك النهج بمزيد من الوضوح ، ادرج الفريق العامل في

التعريف المعيار القاضي بان يؤدي المتعهد خدماته "في منطقة تحت اشرافه او في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها او استخدامها" . وقد وسع نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية في وقت لاحق ليشمل اداء مختلف الخدمات المتعلقة بالنقل حتى وان لم تشمل حفظ البضائع . وعلى ضوء نطاق الانطباق الموسع ، يكون للمعيار المتعلق بالمنطقة التي تؤدي فيها الخدمات معنى اوسع ايها . فهو يعني مثلا ان تستيف البضائع او ردها على متن السفينة يعتبر خدمة تؤدي في منطقة يحق للمتعهد الوصول اليها : كما ان رصيف الميناء الذي ينقل المتعهد البضائع عليه ، والذي تستخدمه شركات مختلفة ، يعتبر منطقة يحق للمتعهد استخدامها : ويعتبر مستودع المتعهد منطقة تحت اشرافه .

٢٣ - "لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كان ناقلا بمقتضى احكام سارية لقانون ينظم النقل" . تستثنى الاتفاقية من نطاق تطبيقها الحالات التي يؤدي فيها شخص خدمات متصلة بالنقل في الوقت الذي يكون فيه مسؤولا عن البضائع بموجب القواعد القانونية التي تنظم النقل . وعلى سبيل المثال ، اذا كان نوع معين من النقل البحري للبضائع خاصا لقواعد هامبورغ ، وادا كان الناقل يأخذ البضائع في عهده في ميناء التحميل ويحفظها في مخازنه الى حين بداية الرحلة او يحفظها في عهده في ميناء التفريغ ، فان قواعد هامبورغ ، وليس الاتفاقية الخاصة بمتعبدي محطات النقل الطرفية ، هي التي ستحكم عند ذاك مسؤولية الناقل عن البضائع التي يحتفظ بها في الميناء .

فتررة المسؤولية

٢٤ - تبدا مسؤولية المتعهد عن البضائع عندما يأخذها المتعهد في عهده ، وتنتهي عندما يسلّمها المتعهد الى الشخص الذي يحق له تسلّمها او يضعها تحت تصرفه (المادة ٣) . وينبغي ان ينظر الى مفهوم "أخذ البضائع في العهدة" على ضوء انواع الخدمات التي قد يؤديها المتعهد ، وعلى ضوء انه يجوز للمتعهد ان يؤدي الخدمات بينما يكون شخص آخر ، هو الناقل في العادة ، مسؤولا عن البضائع . وعندما يتسلم المتعهد البضائع لكي يضعها في مستودع ، فإنه يكون مسؤولا عن البضائع منذ الوقت الذي تصبح فيه البضائع في عهده او تحت اشرافه . غير انه عندما يشرع المتعهد في تناول البضائع باداء خدمات مثل التحميل او التفريغ او التستيف او الرى او التقطيع او الرابط ، فيمكن ان تؤدي خدمات المتعهد بينما تكون البضائع "في عهدة" الناقل . واتمام اداء هذه الخدمات ، لا يجوز اعتبار البضائع في عهدة المتعهد او اشرافه الكامل . ولا تبدا مسؤولية المتعهد عن البضائع في هذه الحالات ، الا عندما يمبعج المتعهد على اتصال مادي بالبضائع .

٢٥ - وبالمثل ، يتوقف معنى مفهوم "تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تسلّمها او وضعها تحت تصرفه" على الظروف المحيطة بالحالة . فاذا كان "التسليم" يتم باخراج

البضائع من مستودع المتعهد ووضعها في عهدة الناقل أو المرسل اليه ، فان اللحظة المعنية تكون هي اللحظة التي تخرج فيها من عهدة المتعهد او نطاق اشرافه . واذا كانت خدمات المتعهد مقصورة ، مثلاً ، على التسليم او الرى او التبطين او الربط ، التي كثيراً ما تؤدي في الوقت الذي تكون فيه البضائع في عهدة الناقل ، فان فترة مسؤولية المتعهد تنتهي عندما ينجز المتعهد تناوله للبضائع .

٢٦ - الفرق من مفهوم وضع البضائع "تحت تصرف الشخص الذي له الحق في تسلمه" هو تمكين المتعهد من انهاء مسؤوليته بموجب الاتفاقية ، عندما يفي بجميع التزاماته ، حتى وإن تخلف الشخص الذي يحق له تسلم البضائع عن ذلك . ولكن تنتهي المسؤولية بموجب الاتفاقية ، فإن وضع البضائع بتصرف الشخص الذي له الحق في ذلك يجب أن يتم وفقاً للعقد وللأعراف المنطبقة على الحالة المعنية .

اصدار الوثيقة

٢٧ - ترك الاتفاقية ، للمتعهد من حيث المبدأ تقرير ما إذا كان ينبغي له أن يصدر وثيقة يقر فيها بتسليم البضائع (المادة ٤) . أما إذا طلب العميل وثيقة بهذه ، وجب على المتعهد اصدارها . وهذا الحل ضروري لكي توضع في العisan الممارسات المتبعة في مختلف أنواع عمليات المحطات الطرفية . وعلى سبيل المثال ، عندما تكون العمليات مقصورة على ربط العاويات وتسييف البضاعة أو رصها أو تبطينها ، فقد يكون من المتعارف عليه عدم اصدار وثيقة . أما عندما تشمل العمليات حفظ البضائع في المستودعات ، فإن المتعهدان يصدرون عادة وثيقة يقررون فيها بتسليم البضائع .

٢٨ - وتنص الاتفاقية على أنه يجوز اصدار وثيقة "بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها" . وتنص كذلك على أن التوقيع يمكن أن يكون "بخط اليد أو بمحروقة لهذا التوقيع مأخوذة بالتصوير البرقى (الفاكسيميلى) أو بأى وسيلة أخرى لها نفس العجية" . وهذا الحكم غير مقيد باشتراط مؤداه أن القانون المنطبق يعي أن يجيئ وسيلة تتميّز معينة ؛ وينبغي أن يفهم تعبير "نفس العجية" على أنه شرط يوجب أن تكون الطريقة المستخدمة موثوقة بقدر كاف على ضوء الأعراف المرعية في الحالة المعنية .

٢٩ - وتشير الاتفاقية في عدة مواضع إلى الاخطارات والطلبات (الموارد ٤ (١) : ٥ (٣) و (٤) : ١٠ (٤) : ١١ (١) و (٢) و (٥) : ١٢ (٢) و (٤) ، (٥)) . وتنص المادة ١ (هـ) و (و) على أن الاخطار أو الطلب يوجه "بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه" . والفرق من هذا الحكم ، الذي هو مواز للحكم المتعلق بشكل الوثيقة التي يصدرها المتعهد وهو على غرار صياغات مماثلة في عدة نصوص قانونية دولية ، هو أن يوضح ، من ناحية ، أن الاخطار أو الطلب المقصود في الاتفاقية لا يصح أن يوجه شفوياً ومن الناحية الأخرى ، أن الاخطار أو الطلب قد يوجه بشكل ورقة مكتوبة أو قد يرسل باستخدام

التبادل الالكتروني للبيانات (ت إ ب) . وبما ان استخدام التبادل الالكتروني للبيانات يتطلب ان يستخدم الطرفان معدات ملائمة ومتوازنة ، فان استخدام تقنيات الارسال الالكتروني يفترض وجود اتفاق سابق بين الطرفين .

أسار المسوولة

٣٠ - تتناول الاتفاقية مسوالية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن فقدان البضائع او تلفها ، وكذلك عن التأخير في تسليم البضائع (المادة ٥) . أما مسألة ما اذا كان مفهوم "الخسارة" يشمل الارباح الصافية ، فهي متروكة للقانون المنطبق .

٣١ - و تستند مسوالية المتعهد في اطار الاتفاقية ، من حيث المبدأ ، الى مبدأ افتراض الخطأ او الاعمال . وهذا يعني انه بعد ان يثبت المدعى ان الفقدان او التلف وقع خلال فترة مسوالية المتعهد ، يفترض ان الفقدان او التلف قد وقع بسبب اعمال المتعهد . ويمكن اخلاء مسوالية المتعهد اذا اثبتت انه اتغذى هو او مستخدموه او وكلاؤه او اشخاص آخرون يستعينون بهم في تأدية الخدمات المتعلقة بالنقل جميع التدابير التي كان من المعقول ان تكون لازمة لتجنب الفقدان او التلف .

٣٢ - وأبدية تحفظات على مبدأ المسوالية المفترضة لانه في بعض المحطات الطرفية قد يعمد الاشخاص الذين أودعوا البضائع في المحطة الى دخولها لتفتيش البضائع اوأخذ عينات منها او عرضها على مشترين محتملين ، ومن ثم لا يستطيع متعهدو تلك المحطات ممارسة الاشراف الكامل على البضائع . ولكن تلك التحفظات لم تقبل لانه رئي ان القاء عبه اثبات الاعمال على عاتق مالك البضائع من شأنه ان يعني عمليا في كثير من الاحيان ان المالك لن يكون قادرًا على اثبات المسوالية عن الخسائر الناجمة عن الاختلاس او السرقة او سوء تنظيم العمل . كما أنه من المعقول أن يتوقع المرء من المتعهددين أن ينظموا اشرافا سليما على البضائع ، وأن مبدأ المسوالية المفترضة يمثل حافزا ملائما على ذلك .

حدود المسوولة

٣٣ - تتيح الاتفاقية حدود ماليين مختلفين لمسؤولية المتعهد ، تبعا لواسطة النقل التي تتعلق بها عمليات المحطات الطرفية (انظر المادتين ٦ و ١٦) . فالحدود الأدنى تنطبق على عمليات المحطات الطرفية ذات الصلة بنقل البضائع بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أما الحدود الأعلى فتنطبق على عمليات المحطات الطرفية الأخرى : ويعزى هذا التمييز الى أن قيمة البضائع المنقولة بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية تكون في الغالب أدنى من قيمة البضائع المنقولة بوسائل النقل الأخرى . كما أن تلك الحدود الأدنى ، التي تقارب الحدود المقررة في الاتفاقيات التي تتناول نقل

البضائع بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، يراد بها معاملة المحطات الطرفية البحرية أو الواقعة على الممرات المائية الداخلية معاملة مماثلة للناقلين بطريق البحر والممرات المائية الداخلية .

٣٤ - وحدود فقدان البضائع أو تلفها تقوم حسرا على وزن البضائع . ولا تقدم الاتفاقية حدا بديلا يقوم على الرزمة أو غيرها من وحدات الشحن ، كما هو الحال ، مثلا في قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي . وهذا يعني أنه كلما خف وزن وحدات التعبئة وصغر حجمها انخفضت حدود مسؤولية المتعهد بالمقارنة بحدود مسؤولية الناقلين البحريين . والسبب في عدم النص على حد مسؤولية عن كل رزمة هو الرغبة في تجنب صعوبات تفسير الحدود القائمة على الرزمة أو غيرها من وحدات الشحن .

٣٥ - والاتفاقية لا تنص على حد اجمالي للمسؤولية عندما يكون الفرر ناجما عن حادث واحد يقع لبضائع تخص عددا من المالكين المختلفين . فعلى سبيل المثال ، يمكن أن يؤدي نشوب حريق في محطة طرفية إلى وقوع مسؤولية ضخمة على عاتق المتعهد ، على الرغم من وجود حد منطبق على كل صاحب مطالبة . ولم يعتمد مثل ذلك الحد "الكارثي" لأن الحد الوحيد يرجح أن يكون منخفضا جدا بالنسبة للمحطات الكبيرة ، بينما لا يمثل تقييدا حقيقيا لحدود المسؤولية بالنسبة للمحطات الصغيرة . ولا يمكن العثور على معيار مناسب لتوفير حدود اجمالية مختلفة تبعا لحجم المحطة . وعلاوة على ذلك ، دئس أن التأمين قد يكون حلبا بالنسبة للمسؤولية الناجمة عن مثل تلك الحوادث الكارثية .

الرسيات على المطالبات غير المستندة إلى عقد

٣٦ - تتناول المادة ٧ (٢) و (٣) الدفع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها مستخدمو المتعهد أو وكلاؤه أو الأشخاص المستقلون المتعاقدون معه . ولا يقيم هذان الحكمان حقا في رفع دعوى على أولئك الأشخاص . فيما لا يدعوان أن يسبحا على أولئك الأشخاص الدفع وحدود المسؤولية اذا كان القانون المنطبق يعطي حقا في اقامة الدعوى عليهم .

٣٧ - ولا تتطرق الاتفاقية صراحة إلى مسألة ما اذا كان المتعهد وبين المتعهد واحد الزبان على زيادة حدود المسؤولية او على التنازل عن الدفع ، يلزم مستخدمي المتعهد أو وكلاء أو الأشخاص المستقلون المتعاقدون معه .

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

٣٨ - يسقط حق المتعهد في الانتفاع بالحدود المالية للمسؤولية ، اذا ثبت انه هو نفسه او مستخدموه او وكلاؤه قد تصرفوا بطريقة تتناسب بالرعونة ، على النحو المعين في

المادة ٨ . ولا يسقط حق المتعهد في الانتفاع بحدود المسؤولية اذا تصرف بتلك الطريقة شخص مستقل متعاقد مع المتعهد .

٣٩ - وأثناء اعداد الاتفاقية ، اقترح الا يفقد المتعهد حقه في الانتفاع بعد المسؤولية ، الا اذا ارتكب هو نفسه خطأ بینا ، والا يفقد تلك المزية اذا تصرف مستخدمه او وكلاؤه على ذلك النحو . بيد ان الرأي السائد ذهب الى ان من واجب المتعهد ان يراقب عمل مستخدميه ووكلاته ، وأنه ينبغي ان يتحمل تبعية تصرفاتهم الرعناء .

حقوق الضمان على البضائع

٤٠ - ان المادة ١٠ ، التي تمنع المتعهد الحق في احتجاز البضائع مقابل المطالبات المستحقة له ، لا تنسى هي بذاتها حقا في بيع البضائع المحتجزة . ولا تتناول الاتفاقية الحق في البيع الا بقدر وجود ذلك الحق في قانون الدولة التي تقع فيها البضائع المحتجزة .

تقادم الدعاوى

٤١ - بالنظر على مدة سنتين لتقادم الدعاوى المرفوعة على المتعهد (المادة ١٢) ، اراد واضعو مشروع الاتفاقية تجنب حالة يصعب او يستحيل فيها على الناقل أن يقيم دعوى رجوع على المتعهد . وهذه هي الحالة عندما يقاضى الناقل او تثبت مسؤوليته قرب انقضائه فترة التقادم التي تستغرق سنتين او بعده . والمادة ١٢ (٥) تسمح بتقديم مطالبة ضد المتعهد حتى بعد انقضائه فترة التقادم ، اذا أقيمت الدعوى في غضون تسعين يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل في دعوى رفعت عليه شخصا او بعد تسوية المطالبة التي استندت اليها تلك الدعوى .

الاحكام الختامية

٤٢ - على الرغم من تقديم مقترنات بشأن السماح بابداء التحفظات على الاتفاقية ، فقد تقرر عدم السماح بأي تحفظات (المادة ٢١) .

٤٣ - تتبدى الرغبة في دخول الاتفاقية حيز النفاذ عاجلا في المادة ٢٢ ، التي تنص على ان تدخل الاتفاقية حيز النفاذ عندما تنضم اليها خمس دول .

يمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن الاتفاقية من : أمانة الونسيترال
بالكتابة إليها على العنوان التالي :

UNCITRAL Secretariat
Vienna International Centre
P.O. Box. 500
A-1400 Vienna
Austria

العنوان : 135612
النوع : التلفاكس : (43-1) 237485
النوع : الهاتف : (43-1) 21131-4060
