

Distr.: General
21 May 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 لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية*

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢	 ثانيا- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
٢	 ألف- الدول
٢	 ١٣- اليونان

* تأخر تقديم هذه المذكرة لتأخر استلامها.



ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف - الدول

١٣ - اليونان

[الأصل: بالإنكليزية]

[٢١ أيار/مايو ٢٠٠٨]

(أ) تعليقات عامة

١ - ينبغي أن يكون الهدف من اتفاقية جديدة لنقل البضائع بالبحر كلياً أو جزئياً هو زيادة تعزيز مناسقة قانون النقل الدولي وتوحيده. ومما لا شك فيه أن انعدام التوحيد بسبب كثرة الاتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية المعمول بها حالياً في مختلف الولايات القضائية ينتقص من اليقين التجاري والقانوني، وهو عامل هام جداً لكافة الأطراف المشاركة في النقل الدولي للبضائع. ولكن، ينبغي لأي اتفاقية جديدة إذا ما أُريد لها أن تحظى بقبول واسع النطاق لدى المجتمع الدولي، أن تحافظ أيضاً على توازن منصف بين الحقوق والمسؤوليات وبالتالي، على توزيع منصف للمخاطر بين طرفي عقد النقل. وفي هذا السياق، تُعَلَّق أهمية خاصة على المواد المتعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ومسؤولياته.

٢ - وبعد التشديد على ما ورد أعلاه، تؤدّ اليونان إبداء التعليقات المحددة التالية:

(ب) تعليقات محدّدة

مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر (الفصل ٥)

٣ - فيما يتعلق بواجب الناقل، نعيد التأكيد على التحفظين اللذين أبديناها بشأن تغييرين رئيسيين:

- حذف الخطأ البحري من قائمة دفع الناقل، حتى في الحالات التي يكون فيها الخطأ صادراً عن القبطان (المادة ١٨ (٣))؛
- توسيع التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب فيما يتعلق بصلاحية السفينة للإبحار خلال الرحلة بكاملها (المادة ١٥).

٤ - فبسبب العنصرين الجديدين المبينين أعلاه، سيكون الناقل معرضاً للمسؤولية بموجب الاتفاقية الجديدة أكثر من تعرضه لها في الممارسة الدولية الجارية (أي قواعد لاهاي-فيسي)، مما يعني أنه سيحدث تغيير في توزيع المخاطر بين الطرفين.

حدود المسؤولية (الفصل ١٢)

٥ - وتستطيع اليونان، وقد وضعت في الحسبان أن التغييرين الواردين أعلاه (حذف الخطأ البحري من قائمة دفع الناقل وتوسيع التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب فيما يتعلق بصلاحية السفينة للإبحار) قد أيدتهما غالبية عظمى من الدول، في المراحل الأولى من المفاوضات، أن تساير غالبية الدول المتعاقدة، شريطة أن يؤخذ هذان الحكمان المحددان في الاعتبار أثناء المناقشة حول حدود المسؤولية كجزء من اتفاق شامل.

٦ - وعلى وجه الخصوص، دعت اليونان، في معظم مداخلاتها، إلى عدم زيادة حدود المسؤولية عما هي عليه في قواعد لاهاي-فيسي (٦٦٦، ٦٧ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو وحدتان من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام)، وذلك كتعويض عن التغيير المشار إليه أعلاه الذي أُجري في توزيع المخاطر والالتزامات وألقى المزيد منها على عاتق الناقل.

٧ - ولهذا الموقف ما يبرره أيضاً، إذ لم يقدم خلال المناقشات في اجتماعات الأونسيرال أي دليل يثبت أن قواعد لاهاي-فيسي ليست ملائمة اليوم للوفاء بالغالبية العظمى من المطالبات. والواقع أنه قلما يحتكم إلى هذه الحدود، وهذا ما يؤيد الاعتقاد بأنها مرضية. كما لا يوجد أي اتجاه ذي شأن نحو محاولة المطالبين بالبضاعة المشحونة القضاء على حق المالكين في الحد من المسؤولية. بالإضافة إلى ذلك، إذا رغب الشاحن في اجتناب حد المسؤولية، فأمامه الخيار البديل بأن يعلن عن قيمة البضاعة ويدفع أجرة الشحن حسب هذه القيمة.

٨ - وفي هذا السياق، كانت اليونان مستعدة للتفكير بشكل إيجابي فيما يتعلق بالصيغة التوافقية الأولى المقترحة (في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧) لاعتماد حدود تتماشى مع الحدود المنصوص عليها في قواعد هامبورغ (٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٢,٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام) كحد أقصى، مع حذف الأحكام الخلافية الأخرى "كحزمة كاملة". غير أن اليونان لا تستطيع تأييد الأرقام التوافقية الجديدة (الواردة في المادة ٦١ (١)) التي أُنقِص عليها في الدورة الأخيرة (كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨) والتي تنص على حدود أعلى من تلك الواردة في قواعد هامبورغ

٨٧٥) وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٣ وحدات من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام).

الولاية القضائية (الفصل ١٤) والتحكيم (الفصل ١٥)

٩- أعربت اليونان عن قلقها الشديد إزاء إدراج الفصلين أعلاه في الاتفاقية الجديدة. فلم ينتقص غياب هذه الأحكام من قواعد لاهاي-فيستي من تطبيقها على نطاق واسع أو يسفر عن صعوبات سواء من حيث المبدأ أو من حيث الممارسة. بل لقد عمل إدراج أحكام كهذه في قواعد هامبورغ على عدم استعمال تلك القواعد. وبناء عليه، هناك حجج قوية لترك الأطراف التجارية تحدد ترتيبات حل النزاعات الأنسب لاحتياجاتها الخاصة. وعقود نقل البضائع هي أساسا مسألة من مسائل القانون الخاص وليست من مسائل القانون العام، وهي في العصر الحديث تُرَم في جميع الحالات تقريبا بين طرفين متماثلين في القدرة التفاوضية ومؤمنين من المخاطر في جميع الحالات تقريبا.

١٠- ولكن، قد يُعتبر اتخاذ قرار يجعل التقيّد بهذين الفصلين مسألة اختيارية تماما للدول المصدّقة حلا وسطا فرضيا. وتودّ اليونان أن تؤكّد من جديد خشيتها من أن يؤدّي هذا النهج في الممارسة العملية، إلى النيل من التوحيد واليقين القانوني المنشودين في التجارة الدولية، حتى لدى الدول المتعاقدة في الاتفاقية الجديدة.

المادة ١٢- مدة التزام الناقل

١١- كان الهدف من الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة ١٢(٣) هو ضمان عدم تمكن الناقل من التعاقد خارج مدة الالتزام، الدنيا أي من وقت تحميل البضائع على متن السفينة وحتى إنزالها منها. ولكنّ عبارة "على السفينة" أسقطت من الفقرتين الفرعيتين، وقد يؤدّي إسقاطهما إلى حالة من البلبلة وتفسير مدة التزام الناقل الإلزامية على أنها تستمر إلى ما بعد هذه المدة.

١٢- لهذه الأسباب، نقترح إدراج عبارة "على السفينة" بعد عبارة "تحميلها الأولي" والاستعاضة عن عبارة "تفريغها النهائي" بعبارة "إنزالها النهائي من السفينة" في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة ١٢-٣ على التوالي.

المادة ٥٠ - بقاء البضاعة غير مُسلّمة

١٣ - وفقاً لهذه المادة، يجوز للناقل، إذا ما ظلت البضاعة غير مُسلّمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضاعة، إجراءات محدّدة لحزن البضاعة أو بيعها أو حتى العمل على إتلافها، بعد أن يكون قد وجه إخطاراً إلى المرسل إليه أو الشاحن أو أي شخص آخر له الحق فيها. غير أنّ مقتضيات الإخطار هذه لا تتمثل لتلك الواردة في المادة ٤٨ (ب) (تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول) والمادة ٤٩ (د) (تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه)، حيث يوجد التزام إضافي بأن يتلقّى الناقل أولاً التعليمات بذلك من الشاحن. ومع أخذ ما ورد أعلاه في الاعتبار، تحتاج هذه الفقرة المحدّدة إلى المزيد من التوضيح.