

Distr.: General
31 March 2000
ARABIC
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الثالثة والثلاثون

نيويورك، ١٢ حزيران/يونيه - ٧ تموز/يوليه ٢٠٠٠

قانون النقل: الأعمال المقابلة الممكنة

تقرير الأمين العام

المحتويات

الصفحة	الفقرات			
٢	١١-١	.....	مقدمة	أولاً-
٤	١٤-١٢	.....	سير أعمال اللجنة البحرية الدولية	ثانياً-
٥	٥٢-١٥	.....	نظرة عامة على المسائل والمرحلة التي تمر بها دراسة الحلول الممكنة	ثالثاً-
٥	٢٣-١٧	.....	ألف- فحص البضائع ووصف البضائع في وثيقة النقل	
٦	٣١-٢٤	.....	باء- وثيقة الشحن	
٨	٣٩-٣٢	.....	جيم- حقوق الناقل	
٩	٤٣-٤٠	.....	دال- واجبات الشاحن والحائز الوسيط والمرسل إليه	
١٠	٥٠-٤٤	.....	هاء- تسليم البضائع واستلامها في المقصد	
١٢	٥٢-٥١	.....	واو- حقوق التصرف والحق في توجيه أوامر الى الناقل	
١٢	٥٧-٥٣	.....	الاستنتاجات	رابعاً-

أولا- مقدمة

١- بعد أن اعتمدت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري قانون الأونسيترال النموذجي للتجارة الإلكترونية في دورتها التاسعة والعشرين المعقودة في ١٩٦٦،^(١) نظرت، عند بحثها لأعمالها المقبلة في مجال التجارة الإلكترونية، في اقتراح بأن تضمن برنامج عملها استعراضا للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي البحري للسلع، وذلك بغية تأكيد الحاجة إلى وجود قواعد موحدة في المجالات التي لا توجد فيها هذه القواعد وبغية تحقيق قدر أكبر من الاتساق.^(٢)

٢- وأبلغت اللجنة أن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تترك ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل من قبيل كيفية عمل صكوك الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة وثائق النقل هذه بحقوق بائع السلع ومشتريها والتزاماتهما، وبالمركز القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد طرفي عقد النقل. ولدى بعض الدول أحكام بشأن هذه المسائل، غير أن تباين هذه النصوص واقتراح العديد من الدول إليها يشكلان عقبة تعترض التدفق الحر للسلع وتزيد من كلفة المعاملات. فالاستخدام المتعاظم لوسائل الاتصال الإلكترونية في نقل السلع يزيد من تفاقم نتائج هذه القوانين المتفرقة والمتباينة ويولد الحاجة أيضا إلى وجود نصوص موحدة تعالج المسائل المتعلقة باستخدام التكنولوجيات الجديدة على وجه التحديد.

٣- واقترح عندئذ أن يطلب من الأمانة العامة أن تلتزم آراء ومقترحات بشأن هذه الصعوبات لا من الحكومات فحسب، ولكن بوجه خاص أيضا من المنظمات الحكومية الدولية ذات الصلة والمنظمات غير الحكومية التي تمثل مختلف المصالح في مجال النقل الدولي البحري للبضائع. وتحليل هذه الآراء والمقترحات من شأنه أن يمكن الأمانة العامة من أن تقدم، في دورة مقبلة، تقريراً يتيح للجنة اتخاذ قرار مدروس بشأن مسار العمل المستصوب.

٤- وتم الإعراب عن عدة تحفظات فيما يتعلق بهذا الاقتراح. وكان أحدها أن المسائل التي يتعين معالجتها عديدة ومعقدة، الأمر الذي سيشكل ضغوطاً على الموارد المحدودة للأمانة العامة. وينبغي أن تعطى الأولوية بدلاً من ذلك للمواضيع الأخرى المدرجة في جدول أعمال اللجنة أو التي يوشك أن تدرج فيه. وقيل علاوة على ذلك أن استمرار تعايش مختلف المعاهدات التي تحكم التبعة في مجال النقل البحري للبضائع وبطء عملية الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) يجعلان من غير المرجح أن يزيد الانسجام بين القوانين نتيجة إضافة معاهدة جديدة إلى المعاهدات القائمة. وفي حقيقة الأمر، كان هناك احتمال بأن يزيد التنافر بين هذه القوانين.

٥- وبالإضافة إلى ذلك، قيل إن أي عمل يتضمن إعادة النظر في نظام التبعة، يمكن أن يرغب الدول عن الانضمام إلى قواعد هامبورغ، وتلك نتيجة مؤسفة. وتم التأكيد على أنه إذا أجري أي تحقيق، فينبغي ألا يشمل نظام التبعة. على أنه تم الرد على ذلك بالقول بأن استعراض نظام التبعة ليس بالهدف الرئيسي للعمل المقترح؛ فالمطلوب، بالأحرى، هو تقديم حلول حديثة للمسائل التي لم تعالجها المعاهدات بشكل ملائم أو لم تعالجها على الإطلاق.

٦- وفي ضوء اختلاف وجهات النظر، لم تدرج اللجنة النظر في المسائل المقترحة في جدول أعمالها في تلك المرحلة. ومع ذلك، قررت اللجنة أن تكون الأمانة العامة مركزاً لتنسيق جمع المعلومات، والأفكار، والآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، والحلول الممكنة لهذه المشاكل. وقررت أن تستند عملية جمع المعلومات هذه إلى قاعدة عريضة، وأن تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاع التجاري المضطلع بدور في النقل البحري للبضائع، مثل اللجنة الدولية للملاحة البحرية، والغرفة التجارية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وسطاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.

٧- وفي دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، استمعت اللجنة إلى كلمة أقيمت بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيها أن تلك اللجنة ترحب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس وجهات نظر القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات. ومن شأن ذلك أن يمكن الأونسيترال من اتخاذ قرار مستنير بشأن مسار العمل المستصوب.^(٣) وأعرب في تلك الدورة عن دعم قوي للعمل الاستطلاعي الذي تضطلع به اللجنة البحرية الدولية وأمانة اللجنة. وأعربت اللجنة عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لاستعدادها للاضطلاع بهذا المشروع الهام والبعيد الأثر الذي لا يوجد له، إن وجد، سوى عدد قليل من السوابق على الصعيد الدولي.^(٤)

٨- وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أنه صدرت إلى فريق عامل تابع للجنة البحرية الدولية تعليمات بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، وذلك بهدف استبانة المجالات التي تحتاج الصناعات المعنية إلى أن يجري توحيدها أو مواءمتها. وفي سياق الاضطلاع بهذه الدراسة، تبين أن الصناعات المعنية شديدة الاهتمام بمتابعة المشروع وأنها عرضت الإسهام في ذلك الجهد بمعارفها التقنية والقانونية. واستناداً إلى تلك الاستجابة المؤاتية والنتائج الأولية التي توصل إليها الفريق العامل، بدا أن القيام بمزيد من المواءمة في مجال قانون النقل من شأنه أن يحقق فائدة جمة للتجارة الدولية. فقد وجد الفريق العامل أن هناك عدداً من المسائل لم يتم تناولها في إطار الصكوك التوحيدية الحالية، وأن بعض تلك المسائل تنظمه قوانين وطنية لم يجر تحقيق اتساقها دولياً. ويبرز هذا الافتقار إلى الاتساق بوجه خاص عندما يقيم في سياق التجارة الإلكترونية. وأبلغ أن الفريق العامل تبين وجود روابط متعددة بين مختلف أنواع العقود ذات الصلة بالتجارة الدولية ونقل البضائع (مثل عقود البيع، وعقود النقل، وعقود التأمين، وخطابات الائتمان، وعقود شحن البضائع، وعدد من العقود التبعية الأخرى). ويعتزم الفريق العامل أن يستوضح طبيعة ومهام تلك الروابط وأن يجمع ويحلل القواعد النازمة لها في الوقت الراهن. وسيشمل هذا النشاط في مرحلة لاحقة إعادة تقييم مبادئ المسؤولية لتحديد مدى توافقها مع مجال أوسع من القواعد المتعلقة بنقل البضائع.^(٥)

٩- وأفيد أيضاً في الدورة الثانية والثلاثين للجنة أن الفريق العامل قد أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية، التي تشمل عدداً كبيراً من النظم القانونية. وتعتمد اللجنة البحرية الدولية، متى تسلمت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب تحقيق الاتساق بين القوانين

في مجال النقل الدولي للبضائع. وكانت اللجنة البحرية الدولية قد أكدت للأونسيترال أنها ستزودها بالمساعدة في إعداد صك مواءمة مقبول عالمياً.^(٦)

١٠- وكانت اللجنة قد أعربت في دورتها الثانية والثلاثين عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لما أبدته من استجابة لطلبها الخاص بالتعاون، وطلبت إلى الأمانة أن تواصل التعاون مع اللجنة البحرية الدولية في جمع المعلومات وتحليلها.^(٥) وأعربت اللجنة عن أملها في أن تتلقى في دورة مقبلة تقريراً يعرض نتائج الدراسة مع اقتراحات بشأن الأعمال المقبلة.^(٧)

١١- والغرض من هذا التقرير هو إطلاع اللجنة على الأعمال التي نفذتها اللجنة البحرية الدولية حتى الآن بالتعاون مع أمانة اللجنة منذ الدورة الثانية والثلاثين للجنة. وتستهدف هذه المعلومات تسهيل قرار اللجنة بشأن طبيعة ونطاق الأعمال المقبلة التي قد يكون من المفيد أن تضطلع بها.

ثانياً- سير أعمال اللجنة البحرية الدولية

١٢- اضطلعت اللجنة البحرية الدولية، بالتعاون مع أمانة اللجنة، بتنظيم دراسة واسعة النطاق للآراء والاقتراحات المتعلقة بالمشاكل العملية وبالحلول الممكنة لتلك المشاكل. وأنشأ المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية لجنة توجيهية للنظر في المشروع. وأصدرت اللجنة التوجيهية تقريراً مؤرخاً ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٨^(٨) وضعت فيه تخطيطاً للعمل الذي ينبغي أن يضطلع به فريق عامل. وعندئذ أنشئ فريق عامل دولي؛ فدرس المسائل التي وضع لها تخطيط في تقرير اللجنة التوجيهية وأعد استبياناً أرسل إلى كل الرابطات الوطنية للقانون البحري في أيار/مايو ١٩٩٩.

١٣- وتضمن الاستبيان المسائل التالية: (أ) فحص البضائع ووصف البضائع في وثيقة النقل؛ و(ب) وثيقة النقل (التاريخ، التوقيع، والبيانات الواردة في وثيقة النقل خارج نطاق وصف السلع)؛ و(ج) حقوق الناقل (أجرة الشحن وأجرة الشحنة الساكنة وغرامات التأخر في الاستلام وغير ذلك من الرسوم والامتياز؛ واجبات الشاحن والحائز الوسيط والمرسل إليه؛ (هـ) تسليم البضائع وتسليمها في المقصد؛ (و) حقوق "التصرف".

١٤- وأنشأ المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية لجنة فرعية دولية لمسائل قانون النقل دعيت إلى المشاركة فيها وفود من كل الرابطات الوطنية للقانون البحري ومن المنظمات الدولية المعنية بالتجارة والشحن. واجتمعت اللجنة الفرعية الدولية في لندن في ٢٧ و ٢٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠. ومن المقرر أن تجتمع ثانية في لندن في ٦ و ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٠ وفي نيويورك في ٧ و ٨ تموز/يوليه ٢٠٠٠. ومنذ بداية المشروع أجريت مشاورات مع مختلف قطاعات الصناعة على شكل اجتماعات للمائدة المستديرة واجتماعات ثنائية.

ثالثا- نظرة عامة على المسائل والمرحلة التي تمر بها دراسة الحلول الممكنة

١٥- ناقشت اللجنة الفرعية الدولية، في دورتها الأولى، الموضوعات الستة المشار إليها في الفقرة ١٢ أعلاه. ومن المطلوب من اللجنة الفرعية الدولية، بموجب اختصاصها، أن تعد تخطيطا لصك يرمي إلى تحقيق الاتساق في قانون النقل. وحدد الاجتماع الأول المسائل التي يمكن أن يحلها ذلك الصك.

١٦- وتتضمن الفقرات التالية موجزا للمعلومات التي استعرضتها اللجنة الفرعية الدولية في اجتماعها الأول بشأن حالة القانون فيما يتصل بتلك الموضوعات الستة والحلول الممكنة التي يطرحها الفريق العامل، وفقا لما اتفق عليه في الاجتماع الأول للجنة الفرعية الدولية، للمناقشة في الاجتماع الثاني للجنة الفرعية الدولية. والاشارة الواردة في الفقرات التالية إلى البلدان هي إشارات إلى بلدان الرابطة الوطنية للقانون البحري والأعضاء الوطنيين في المنظمات الأخرى التي أرسلت ردودا على الاستبيان. والردود متاحة على موقع اللجنة البحرية الدولية على الشبكة العالمية (www.comitemaritime.org).

ألف- فحص البضائع ووصف البضائع في وثيقة النقل

١٧- عندما يأخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، يتعين على الناقل، بناء على طلب الشاحن، أن يصدر إلى الشاحن سنداً للشحن يبين، ضمن أمور أخرى، الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر (وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن) والحالة الظاهرة للبضائع (انظر الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (قواعد لاهاي، المادة ٣، الفقرة ٣، الفقرة الفرعية (ب)؛ وقواعد لاهاي كما عدلها بروتوكول بروكسل، ١٩٦٨ (قواعد لاهاي - فيسبي)، المادة ٣، الفقرتين الفرعيتين ٣(ب) و(ج)؛ واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ، المادة ١٥، الفقرة ١، الفقرتين (أ) و(ب)).

١٨- ويثور السؤال عن مدى مسؤولية الناقل عن فحص البضائع المحملة، وخاصة في الحالات التي قد لا يكون فيها الفحص الفعلي معقولا من الناحية المادية أو مجديا من الناحية الاقتصادية، كما يحدث عند نقل الحمولات السائبة، والبضائع المعبأة في حاويات، ونقل الأشياء صغيرة الحجم كثيرة العدد، والشحنات التقنية أو حيث لا تتوافر تسهيلات الوزن في ميناء التحميل. وثمة مسألة أخرى هي إلى أي حد ينبغي للتفاصيل المقدمة في وثيقة النقل أن تكون دليلا مبدئيا على صحة تلك المعلومات، ولا سيما في الحالات التي ترد فيها تلك المعلومات من الشاحن بواسطة الوسائل الالكترونية.

١٩- وأظهرت الردود على استبيان اللجنة البحرية الدولية درجة كبيرة من الاتساق في النهج المتبع في تناول هذه المسألة. فالبضائع تعتبر في وضع وحالة جيدين "في الظاهر" كما يتحدد ذلك بالفحص البصري الخارجي (في اسبانيا وأستراليا وإيطاليا وتركيا والصين ونيوزيلندا والنرويج وهنغاريا وهولندا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان) دون مساس بالتعبئة (في كندا)، ومع الأخذ بعين الاعتبار، وفقا لما هو

منصوص عليه في بعض النظم القانونية، عناصر أخرى مثل الوزن (في أستراليا واليابان) والضوضاء والرائحة (في اليابان) وإيصالات وكيل الریان (في نيوزيلندا). والمحك في بولندا هو سلامة النية: إذ يفترض أن الناقل لم يكن يعرف (رغم ممارسة اليقظة اللازمة) أن البضائع قد شحنت في حالة تختلف عن الوصف الوارد في مستند الشحن. وفي اندونيسيا يبدو أن الكلمة يفهم منها أنها تعني أن الناقل قد استلم البضائع في وضع وحالة جيدين بعد أن "تحقق وأعاد التحقق" من حالة البضائع.

٢٠- ولا يكون لدى الناقل أي وسائل معقولة للتحقق من البيانات المقدمة من الشاحن عندما تكون البضائع معبأة في حاويات ويكون الشاحن هو الذي عبأها (في الأرجنتين وأستراليا واندونيسيا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية والنرويج وهولندا والولايات المتحدة)؛ وذلك بالنسبة للشحنات السائبة (في إيطاليا وهولندا) إلا فيما يتعلق بالوزن وتقارير المعاينة (في الصين)؛ أو بالنسبة للبضائع المعبأة بصفة عامة (في هولندا)؛ أو بالنسبة للشحنات التقنية (في النرويج)؛ أو عندما يكون عد الشحن غير مجد من الناحية الاقتصادية (في هولندا وإيطاليا) أو حيث لا تتوافر تسهيلات الوزن (في الولايات المتحدة).

٢١- والرأي السائد هو أنه يجوز للناقل أن يدرج المعلومات في سند الشحن عندما يكون من الواضح أنها غير صحيحة (في اسبانيا وأستراليا وكندا والنرويج وهولندا والولايات المتحدة) أو إذا كان لديه سبب يجعله يعتقد أن المعلومات غير صحيحة (في اسبانيا وأستراليا وكندا والنرويج والولايات المتحدة). غير أن الناقل في إيطاليا لا يجوز له أن يرفض إدراج معلومات في سند الشحن إلا إذا وجدها بالفعل غير صحيحة.

٢٢- وفي الاجتماع الأول للجنة الفرعية الدولية انعقد الاتفاق على أن الناقل ملزم عندما توجد لديه أسباب معقولة للاشتباه في أن المعلومات المقدمة من الشاحن لا تطابق البضائع بدقة، بأن يتحقق من المعلومات إذا توافرت لديه وسائل معقولة لعمل ذلك. وبذلك لا يعفى الناقل من إدراج المعلومات اللازمة في الحالات الأخرى إلا إذا لم تكن هناك وسائل معقولة للتحقق منها.

٢٣- ومن المسائل الأخرى التي نظرت اللجنة الفرعية الدولية فيها الظروف التي يمكن فيها لناقل أن يحمي نفسه بأن يستبعد من وثيقة النقل وصفا لبضائع لا يستطيع التحقق من صحته (بأن يدرج على سبيل المثال عبارات مثل "يقال إنه يحتوي" و "الوزن والعدد وفقا للشاحن")، وآثار العبارات المقيدة في وثائق النقل ومدى استصواب وضع أحكام متسقة لتنظيم استخدام وآثار تلك العبارات، مع مراعاة متضمناتها العملية فيما يتصل بالنقل عن طريق الحاويات.

باء- وثيقة الشحن

٢٤- رغم أن المادة ١٦ من قواعد هامبورغ تورد قائمة بالحد الأدنى من المعلومات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن، فإن هذه المسألة تبقى مفتوحة إلى حد كبير في إطار قواعد لاهاي-فيسبي، فهي بصفة خاصة لا تشير على الإطلاق لتاريخ السند أو للتوقيع عليه أو لأساليب التعرف على الناقل. وبذلك ترك محتوى سند الشحن والنتائج المترتبة على المعلومات الناقصة أو غير الصحيحة مفتوحا إلى حد بعيد للقانون الوطني.

١- التاريخ

٢٥- تأريخ وثيقة الشحن في الوقت الحاضر إما انه الزامي (في الأرجنتين واسبانيا وألمانيا واندونيسيا وبولندا وتركيا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ولبنان والنرويج وهولندا) أو أنه، اذا لم يكن الزاميا، ممارسة شائعة (في أستراليا وكندا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ونيوزيلندا والولايات المتحدة)، وذلك عادة لتلبية شروط البنوك التي تصدر خطابات الائتمان.

٢٦- والتاريخ المنطبق هو تاريخ التوقيع على سند الشحن (في ايطاليا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وهولندا واليابان)، أو تاريخ الاصدار (في ألمانيا وبولندا)، أو تاريخ الاستلام أو التحميل على ظهر السفينة (في أستراليا وايطاليا وتركيا والصين والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا والولايات المتحدة) أو خلال ٢٤ ساعة من تاريخ وضع البضائع على ظهر السفينة (في اسبانيا).

٢٧- وذهب معظم المشاركين في الاجتماع الأول للجنة الفرعية الدولية الى أن التاريخ لا ينبغي أن يعتبر عنصرا أساسيا في سند الشحن وأنه ينبغي اعتبار سند الشحن غير المؤرخ صحيحا، غير أنه رئي أن من المفيد اعتماد حكم عام متسق يوضح دلالة التاريخ المذكور في سند الشحن. كما رئي أنه ينبغي للجنة الفرعية الدولية أن تدرس النتائج القانونية لاصدار سند للشحن يحمل تاريخا غير دقيق أو غير صحيح.

٢- التوقيع

٢٨- التوقيع على سند الشحن الزامي في بعض البلدان (مثل الأرجنتين واسبانيا وايطاليا وبولندا وتركيا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والصين ولبنان والنرويج وهنغاريا وهولندا واليابان)، في حين أنه ليس مشترطا (في أستراليا وألمانيا واندونيسيا وكندا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة). ويوقع على سندات الشحن بناء على طلب المرسل (في ألمانيا) أو أنها بصفة عامة يوقع عليها (في أستراليا وكندا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة) بسبب الشروط التي تفرضها البنوك لاصدار خطابات الائتمان.

٢٩- وقد رئي أنه ينبغي للجنة الفرعية الدولية أن توجه انتباهها خاصا الى النتائج القانونية لعدم وجود تفويض بالتوقيع على سند للشحن نيابة عن الناقل الظاهري وأن تنظر في ماهية الوسائل المقبولة للتوقيع على وثيقة النقل.

٣- البيانات الأخرى الواردة في وثيقة النقل بالاضافة الى وصف البضائع

٣٠- تشترط بعض النظم الوطنية أن يبين في سند الشحن اسم الناقل (في اسبانيا وألمانيا وايطاليا وبولندا وتركيا والصين ولبنان والنرويج واليابان على سبيل المثال) وعنوان الناقل (في ألمانيا والصين ولبنان والنرويج) أو الربان (في اسبانيا) أو محل اقامة الناقل فقط (في ايطاليا) أو "صفته" (بولندا). وبعض النظم الأخرى تخلو من تلك الشروط (الأرجنتين وأستراليا واندونيسيا

وكندا وهنغاريا وهولندا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة). وان كان اسم الناقل يبين عادة في بعض هذه النظم.

٣١- ورئي في هذا السياق أن اللجنة الفرعية الدولية ينبغي أن تنظر فيما هي العناصر ذات الصلة لتحديد هوية الناقل وفيما هي الآثار التي تترتب على ادراج صحيح لشروط استئجار السفينة في سند الشحن بالنسبة لتحديد هوية الناقل.

جيم- حقوق الناقل

٣٢- تتضمن حقوق الناقل الرئيسية التي نظرت فيها اللجنة الفرعية الدولية حتى الآن ما يلي: متى تستحق أجره الشحن ومتى يستحق دفعها؛ وما هو تأثير الاحباط التعاقدى على واجب دفع أجره الشحن؛ وما اذا كان يحق للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع حتى تدفع أجره الشحن؛ وما اذا كان يجوز للناقل أن يمارس امتيازاً على الشحنة؛ والى أي حد يجوز للشاحن أن يعتمد على شرط انقطاع المسؤولية لتجنب المسؤولية؛ وما اذا كان بمستطاع الناقل أن يطالب بحقوق بالنسبة للشحنة الساكنة وغرامات التأخر في الاستلام وغير ذلك من الرسوم المماثلة لأجره الشحن، أو ما اذا كان هذا يتوقف على وثيقة الشحن.

١- أجره الشحن

٣٣- يفسر معنى "دفع أجره الشحن مقدماً" ومعنى "تحصيل أجره الشحن" تفسيراً متسقاً الى حد بعيد، أي أن عبارة "الدفع مقدماً" تنكر حق الناقل في المطالبة بأجره الشحن من المرسل اليه، بينما تعني كلمة "التحصيل" أن الناقل يجوز له أن يطالب المرسل اليه بأجره الشحن (في الأرجنتين واسبانيا واندونيسيا وايطاليا وتركيا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والنرويج ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة واليابان). وهناك أيضاً قدر كبير من الاتساق في النهج المتبع بالنسبة للمسؤولية عن دفع أجره الشحن، بحيث يكون المستلم مسؤولاً عن دفع أجره الشحن (في ألمانيا وتركيا وبولندا وكندا ولبنان والنرويج وهنغاريا واليابان)، أو تقع المسؤولية مبدئياً على عاتق الشاحن (في كندا وهنغاريا وهولندا والولايات المتحدة)، ولكن يتوقف الأمر فيما عدا ذلك على شروط العقد (في الأرجنتين واسبانيا وأستراليا وايطاليا والصين ونيوزيلندا واليابان). وقد يسأل الحائزون الوسطاء (في كندا) وقد لا يسألون (في اليابان) عن دفع أجره الشحن.

٣٤- الرأي السائد هو أن أجره الشحن تصبح مستحقة عندما يكون النقل قد تم، الا اذا نص العقد على غير ذلك (في الأرجنتين وأستراليا واندونيسيا وايطاليا وتركيا والصين وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا والولايات المتحدة واليابان). وكذلك يستحق دفع أجره الشحن في العادة عندما تصبح الأجرة مستحقة (عند وصول الشحنة) الا اذا نص العقد على غير ذلك (في الأرجنتين وأستراليا واندونيسيا وايطاليا وتركيا والصين وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة واليابان).

٣٥- ويتنوع أثر الاحباط: فقد يحتفظ الناقل بحق في أجرة الشحن (في إيطاليا)، أو قد لا يحتفظ الناقل بحق في أجرة الشحن الا اذا كانت مستحقة (في المملكة المتحدة)؛ وبالنسبة المستحقة بها بالمقارنة مع اجمالي أجرة الشحن (في اسبانيا والنرويج وهنغاريا والولايات المتحدة واليابان)؛ وفي تجميد الالتزام بأجرة الشحن بحيث يحتفظ الناقل بها اذا دفعت قبل واقعة الاحباط، فاذا لم يحدث ذلك لم يكن للناقل حق في المطالبة بدفع أجرة الشحن (أستراليا ونيوزيلندا).

٢- أجرة الشحنة الساكنة وغرامات التأخر في الاستلام وغير ذلك من الرسوم

٣٦- تتوقف مسؤولية الشاحن عن أجرة الحمولة الساكنة وغرامات التأخر في استلام البضاعة وغير ذلك من الرسوم على العقد (في الأرجنتين وأستراليا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا)، وان كان الشاحن في ايطاليا يسأل عن أجرة الشحنة الساكنة، ويجوز للناقل في تركيا أن يرفض التسليم عند التخلف عن دفع أجرة الشحنة الساكنة وغير ذلك من الرسوم المماثلة لأجرة الشحن. وتعتبر بنود قطع المسؤولية بصفة عامة صحيحة (في اسبانيا وأستراليا وايطاليا وتركيا والسويد والصين وكندا والمملكة المتحدة والنرويج وهولندا والولايات المتحدة)، مع استثناء اندونيسيا.

٣٧- ويبدو، ما لم ينص العقد على غير ذلك، ان المرسل اليه يسأل عن أجرة الشحنة الساكنة وغرامات التأخر في الاستلام وغير ذلك من الرسوم (في أستراليا وكندا وهولندا والنرويج ونيوزيلندا والمملكة المتحدة واليابان)، وان كان المرسل اليه في النرويج لا يسأل الا عن غرامة التأخر في الاستلام في ميناء التحميل حيث يكون مقدارها مبينا بوضوح على سند الشحن.

٣- الامتياز

٣٨- وحق الناقل في الامتناع عن تسليم البضائع حتى تدفع أجرة الشحن هو باستثناءات قليلة (في الأرجنتين) حق معترف به على نطاق واسع (في اسبانيا وأستراليا وألمانيا واندونيسيا وايطاليا وبولندا وتركيا ولبنان والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة واليابان). وحق الناقل ذو طبيعة حيائية وهو لا يستمر عادة بعد تسليم البضائع (في أستراليا وبولندا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا والولايات المتحدة)، مع بعض الاستثناءات (في الأرجنتين وألمانيا وايطاليا ولبنان) شريطة أن يطالب بالحق بنشاط (في الأرجنتين وايطاليا).

٣٩- ورغم أن من الممكن في اليابان ممارسة الامتيازات العامة، فان ذلك لا يحدث بصفة عامة (في الأرجنتين واسبانيا وايطاليا ولبنان وهولندا والولايات المتحدة) أو لا يحدث الا اذا نص على ذلك صراحة في عقد النقل (في أستراليا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا).

دال- واجبات الشاحن والحائز الوسيط والمرسل اليه

١- الشاحن

٤٠- الشاحن ملزم بأن يشحن بضاعة معرفة بوضوح وبأن يقدم وصفا دقيقا للبضائع في وثيقة النقل (في الأرجنتين وأستراليا وألمانيا واندونيسيا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة). والشاحن ملزم في الحالات التي يتولى فيها تعبئة البضائع بأن يعيئها على نحو سليم وفقا لطبيعتها (في ألمانيا)؛ وبألا يشحن البضائع الخطرة الا بموافقة الناقل (يقتصر الالتزام في ألمانيا واليابان على اخطار الناقل بالبضائع الخطرة)؛ وبأن يكون عمله مطابقا لأي شروط، ان وجدت، فيما يتعلق بوضع العلامات على البضائع الخطرة أو تعبئتها (في كندا)؛ وبأن يسلم البضائع الى الناقل على النحو المتفق عليه في وثيقة النقل؛ وبأن يدفع أجرة الشحن، الا اذا اتفق على غير ذلك، شريطة أن يكون الاتفاق ظاهرا بوضوح على وجه وثيقة النقل (في اليابان).

٢- الحائز الوسيط

٤١- لم توضح الردود على الاستبيان واجبات الحائزين الوسطاء.

٣- المرسل اليه

٤٢- المرسل اليه ملزم بأن يستلم (في اسبانيا وكندا واندونيسيا وايطاليا وبولندا والصين والمملكة المتحدة والنرويج وهنغاريا وهولندا والولايات المتحدة واليابان) وينقل (في كندا) البضائع حتى ولو كانت تالفة (في الأرجنتين واسبانيا وبولندا وكندا والمملكة المتحدة وهولندا) طالما ظل من الممكن التعرف عليها (في بولندا وكندا)، أو طالما "احتفظت بهويتها التجارية" (في أستراليا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا) أو الا اذا كانت "في حكم الهالكة تماما" (في الولايات المتحدة). وينبغي اجراء الاستلام في الوقت المناسب (في أستراليا وبولندا وكندا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) وبطريقة تعاونية (في الأرجنتين واسبانيا وأستراليا وايطاليا وبولندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة). وفي حالة ما اذا كانت البضائع تالفة بحيث يتعذر التعرف عليها، فان المرسل اليه ملزم بأن يقدم أي تعاون لازم لكي يعاين الناقل البضائع (في اسبانيا).

٤٣- والناقل ملزم بأن يتقبل التعليمات فيما يتعلق بتسليم البضائع اذا صدرت عن حائز مناسب (في أستراليا وبولندا والصين وكندا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا والولايات المتحدة واليابان) وأن يسلم البضائع للمرسل اليه في المقصد (في الأرجنتين وأستراليا واندونيسيا وايطاليا وبولندا وتركيا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة). وفي حالة استخدام وحدات التتليج، طلبت رابطة نيوزيلندا أيضا التزاما اضافيا بأن تقدم (بناء على الطلب) معلومات عن تسجيلات درجة الحرارة بالنسبة للمدة التي كانت البضائع فيها تحت حراسة الناقل.

هـ- تسليم البضائع واستلامها في المقصد

٤٤- تضمنت المسائل التي نظرت فيها اللجنة الفرعية الدولية ما يلي: ما هي الظروف التي يجوز فيها لمرسل اليه أن يرفض استلام البضائع؛ وما هو مسار العمل المناسب الذي ينبغي

لِلناقل أن يتبعه في تلك الظروف؛ وما هي الاجراءات المناسبة للتسليم عندما تصل البضائع قبل وثيقة النقل، وهو ما يحدث بالفعل في كثير من الحالات.

٤٥- ويتعين على الناقل أن يسلم البضائع للشخص الذي يحق له أن يستلمها. فإذا سلم الناقل البضائع دون أن يظهر المرسل اليه سند الشحن، فإن الناقل يسأل عندئذ عن أي تلف قد يحدث (في اسبانيا وأستراليا وألمانيا وتركيا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة). وخطاب التعويض عقد منفصل يعوض الناقل عن تلك المسؤولية. ولا يكون للتسليم بموجب خطاب التعويض أي أثر على حق الشخص الذي يحق له الاستلام في أن يطالب الناقل (في اسبانيا وأستراليا وتركيا وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهنغاريا وهولندا والولايات المتحدة واليابان).

٤٦- وأيد معظم المشاركين في الاجتماع الأول للجنة الفرعية الدولية النص صراحة على واجب يقع على عاتق المرسل اليه ويقبل بمقتضاه الاستلام. كما قيل ان من واجب الناقل في تلك الحالة أن يخطر المرسل اليه بأن البضائع متاحة للتسليم. ورئي بالاضافة الى ذلك أنه اذا لم يقبل المرسل اليه الاستلام أو اذا لم يظهر مرسل اليه في مكان المقصد أو اذا لم يستطع الناقل لأي سبب آخر تسليم البضائع، يكون الطرف النظير للناقل بمقتضى العقد مسؤولاً من حيث المبدأ من الناحية المالية ويتعين عليه أيضاً أن يصدر تعليمات بشأن التصرف في البضائع. واقترح أيضاً أن تخضع سندات الشحن لفترات تقييدية بحيث يسقط بعد فترة معينة الحق في المطالبة بموجب سند للشحن.

٤٧- كما درست اللجنة الفرعية الدولية مسألة مسار العمل المناسب الذي ينبغي أن يسلكه الناقل اذا لم يظهر مرسل اليه في ميناء التفريغ للاستلام أو اذا رفض الاستلام وما هي الظروف التي يجوز فيها للناقل أن يتصرف في البضائع.

٤٨- ويوجد حق في التصرف في كثير من النظم الوطنية (في الأرجنتين وألمانيا واندونيسيا وايطاليا وكندا والنرويج ونيوزيلندا وهنغاريا وهولندا والولايات المتحدة واليابان). ويجوز للناقل أن ينزل البضائع الى البر ويعالجها من خلال الجمارك (في نيوزيلندا) وأن يخزنها (في الأرجنتين واندونيسيا وايطاليا وتركيا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والصين وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا وهنغاريا وهولندا والولايات المتحدة واليابان). وبدلاً من ذلك تشترط بعض النظم الوطنية على الناقل أن يودع البضائع لدى السلطة القضائية المختصة (في اسبانيا واندونيسيا وايطاليا واليابان).

٤٩- ويتعين ارسال الاخطار (في ألمانيا وايطاليا وهنغاريا واليابان) فوراً (في ايطاليا وهنغاريا واليابان) الى المرسل اليه (في اليابان) أو الى المرسل (في ايطاليا وهنغاريا). وتفرض تكلفة الخزن على البضائع (في الأرجنتين والولايات المتحدة) أو على المرسل (في كندا وهنغاريا واليابان) أو المرسل اليه (في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والصين وكندا والمملكة المتحدة والنرويج ونيوزيلندا والولايات المتحدة). وذلك على افتراض أن المرسل اليه قد أصبح طرفاً في عقد النقل (في هولندا) أو أنه طلب الاستلام أو طالب بحق بموجب العقد (في أستراليا والمملكة المتحدة ونيوزيلندا).

٥٠- ويجوز للناقل أن يبيع البضائع أو يبيعها بالمزاد العلني بعد فترة معينة من الزمن. ومدة الفترة ٢٠ يوما في اسبانيا و ٦٠ يوما في الصين، و ١٥ يوما في هنغاريا، و ١٤ يوما في اليابان، وهي "مدة معقولة" في النرويج. وتباع البضائع تحت سلطة المحكمة (في اندونيسيا والصين وهولندا واليابان). ويجوز بيع البضائع إذا استمر تقصير المرسل اليه في التعاون (في نيوزيلندا) أو يجوز بيعها بالمزاد العلني إذا أريد ذلك (في اليابان).

واو- حقوق التصرف والحق في توجيه أوامر الى الناقل

٥١- من السمات التي تتميز بها عقود النقل أن الطرف التعاقدي النظير للناقل يحق له التصرف في البضائع. ويتضمن هذا الحق بصفة خاصة الحق في الطلب الى الناقل أن يوقف البضائع في موقع العبور، وأن يغير مكان التسليم وأن يسلم البضائع الى مرسل اليه آخر غير المرسل اليه المذكور في وثيقة النقل. والى جانب هذه الحقوق، من المعترف به أن صاحب تلك الحقوق يستطيع أيضا ان يعيد التفاوض للتوصل الى شروط جديدة مع الناقل، مع العلم بأن الناقل حر في تلك الظروف في أن يرفض أو يقبل تلك التغييرات في العقد. وفي حين أن الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري (قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ) لم تتناول تلك المسألة حتى الآن، فقد تناولها عدد من الصكوك الخاصة بأساليب أخرى في النقل، وهي بذلك تتيح على الأقل أساسا لمزيد من التوحيد الممكن.

٥٢- ورئي أن اللجنة الفرعية الدولية ينبغي أن تتناول بمزيد من الدراسة مسألة متى ينقل بالفعل حق التصرف وحق توجيه التعليمات الى الناقل، على أن يؤخذ في الاعتبار نوع الوثائق المثبتة لعقد النقل التي تستخدمها الأطراف (مثل سند الشحن أو وثيقة للشحن البحري أو معادل الكتروني لأي من الوثيقتين الأخيرتين) والحالات التي لم تصدر فيها أي وثيقة نقل. كما اقترح أن تنظر اللجنة الفرعية الدولية في ماهية دليل الهوية الذي ينبغي مطالبة الشخص بإبرازه لممارسة الحق في التصرف والحق في توجيه أوامر الى الناقل.

رابعا- الاستنتاجات

٥٣- ان العمل الذي اضطلعت به حتى الآن اللجنة البحرية الدولية بالتعاون مع الأمانة قد ركز، كما أوضح أعلاه، على المسائل المتعلقة بفحص البضائع ووصفها في وثيقة النقل؛ ومحتوى وثيقة النقل؛ وحقوق الناقل؛ وواجبات الشاحن والحائز الوسيط والمرسل اليه؛ وتسليم البضائع واستلامها في المقصد؛ وحقوق التصرف؛ والحق في توجيه تعليمات الى الناقل.

٥٤- وقد لوحظ في غضون هذا العمل أن النقل الفعلي للبضائع لا يمثل الا جزءا يسيرا من النقل الدولي للبضائع، وذلك أن سندات الشحن ما زالت تستخدم، وخاصة عندما يقتضي الأمر وثيقة قابلة للتداول. بل ان سندا للشحن من الميناء الى الميناء يستتبع، في مجال تجارة الحاويات، الاستلام والتسليم في مكان لا يرتبط مباشرة بوصول السفينة المحيطة أو التفريغ منها. وعلاوة على ذلك، يتعذر في معظم الحالات تسلم البضائع على الرصيف بمحاذاة السفينة. يضاف الى ذلك أن كثيرا ما توجد، في الحالات التي تستخدم فيها أساليب مختلفة في النقل، فجوات فيما بين النظم الالزامية المنطبقة على مختلف أساليب النقل المستخدمة. ولذلك اقترح

أنه ينبغي، عند وضع نظام متسق دولياً يتناول العلاقات بين الأطراف في عقد النقل طيلة فترة وجود البضاعة في حراسة الناقل، النظر أيضاً في المسائل التي تثار فيما يتصل بالأنشطة التي تعد جزءاً لا يتجزأ من عملية النقل المتفق عليها بين الأطراف والتي تنفذ قبل التحميل وبعد التفريغ، وذلك بالإضافة إلى المسائل التي تثار في إطار عمليات الشحن التي يعتزم فيها استخدام أكثر من أسلوب واحد في النقل. ويضاف إلى ذلك أنه رغم أن التأكيد في هذا العمل، كما صمم في الأصل، قد انصب على استعراض مجالات من القانون الحاكم لنقل البضائع لم تتناولها من قبل الاتفاقات الدولية، فقد تزايد الشعور بأن المشروع الحالي الذي يركز على قاعدة عريضة ينبغي أن يوسع بحيث يشمل نظاماً محدثاً للمسؤولية يكون مكملًا لشروط صك التنسيق المقترح.

٥٥- وينبغي أن يلاحظ في ذلك الصدد أنه أعرب عن توقعات مماثلة في الدورة الثانية والثلاثين للجنة، حيث عبر عن اهتمام بالدراسة التي أعلن عنها والتي تتجاوز مسؤولية الناقلين وتفحص التكافل بين شتى العقود المبرمة في نطاق النقل الدولي للبضائع وضرورة توفير الدعم القانوني للعقود العصرية وممارسات النقل. وقيل إن تزايد التنافر في مجال النقل الدولي للبضائع مصدر للقلق، وأن من الضروري، لتوفير أساس قانوني للعقود العصرية وممارسات النقل، تجاوز قضايا المسؤولية، وإعادة النظر، عند الاقتضاء، في المواقف التي اتخذت في الماضي. وقيل علاوة على ذلك أنه ينبغي دراسة مبادرات إقليمية شتى في مجال قانون النقل ومراعاة هذه المبادرات في أي عمل مقبل في ذلك المجال القانوني.

٥٦- وبعد تحديد المسائل والمناقشات الأولية التي دارت في الاجتماع الأول للجنة الفرعية الدولية، اتفقت الآراء على أن يعد الفريق العامل للجنة البحرية الدولية ورقة بحثية تعرض فيها تلك المسائل وتقدم الحلول الممكنة، على أساس بديل في بعض الحالات، لكي تناقشها اللجنة الفرعية الدولية.

٥٧- وقد تود اللجنة أن تأخذ علماً بالتقدم المحرز منذ دورتها الثانية والثلاثين، عندما طلبت إلى الأمانة أن تتعاون مع اللجنة البحرية الدولية في جمع وتحليل المعلومات عن المسائل الممكنة التي يمكن تناولها في الأعمال المقبلة بشأن قانون النقل. وقد تود اللجنة أن تطلب أن تواصل الأمانة تعاونها مع اللجنة البحرية الدولية بهدف تقديم تقرير، في الدورة التالية للجنة، يحدد من المسائل في قانون النقل ما يمكن للجنة أن تضطلع بأعمال مقبلة فيما يتصل به، ويقدم الحلول الممكنة التي يمكن أن تناقش خلال المشاورات فيما بين اللجنة البحرية الدولية والأمانة، بما في ذلك، حسبما هو مناسب، الاستنتاجات التي يمكن استخلاصها والاقتراحات التي يمكن ابدائها في الندوة التي ستعقد عن قانون البحار في نيويورك في ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠ إلى جانب الدورة الثالثة والثلاثين للجنة.

الحواشي

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة: الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).

(٢) نفس المصدر، الفقرة ٢١٠.

- (٣) الوثائق الرسمية للجمعية العامة: الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)،
الفقرة ٢٦٤.
- (٤) نفس المصدر، الفقرة ٢٦٦.
- (٥) نفس المصدر، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.
- (٦) نفس المصدر، الفقرة ٤١٥.
- (٧) نفس المصدر، الفقرة ٤١٨.
- (٨) CMI Yearbook 1998، الصفحات ١٠٨-١١٧.
- (٩) الوثائق الرسمية للجمعية العامة: الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)،
الفقرة ٤١٧.
-