

Distr.: General
15 April 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 تعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢ ثانيا- تجميع التعليقات
٢ ألف- الدول
	٢- أنغولا، بنن، بوركينا فاسو، توغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، السنغال، غابون، غانا، غينيا، غينيا-الاستوائية، غينيا-بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، مالي، موريتانيا، النيجر، نيجيريا
٢

* أعيد إصدارها لأسباب فنية.

V.08-52839 (A)



ثانيا- تجميع التعليقات

ألف- الدول

٣- أنغولا، بنن، بوركينا فاسو، توغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، السنغال، غابون، غانا، غينيا، غينيا-الاستوائية، غينيا-بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، مالي، موريتانيا، النيجر، نيجيريا

تعليقات دول غرب ووسط أفريقيا

[الأصل: بالفرنسية]

[٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

١- بعد مراجعة مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، أعربت بعض الدول الأفريقية عن رغبتها في الإعراب عن وجهة نظر مشتركة للجمعية العامة للأونسيترال [اللجنة؟] بغية الدفاع عن مصالحها. وهذه الدول هي أنغولا وبنن وبوركينا فاسو وتوغو وجمهورية الكونغو الديمقراطية والسنغال وغابون وغانا وغينيا وغينيا-الاستوائية وغينيا-بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو ومالي وموريتانيا والنيجر ونيجيريا.

٢- ونشعر بقلق خاص إزاء خمس مواد، ونقترح أن يعاد النظر فيها حسبما هو مبين أدناه، بغية منع أي عائق خطير أمام تنمية تجارتنا البحرية.

١- المادة ١٤ - واجبات معينة

٣- تتألف المادة ١٤ من فقرتين. وتشير الفقرة الأولى إلى الواجبات التقليدية التي كان يتعين على الناقلين البحريين الوفاء بها على الدوام، وخاصة التحميل والتستيف والتفريغ، وهي واجبات تتأكد رسميا، علاوة على ذلك، في الأحكام ذات الصلة من المادة ١٢(٣) من مشروع الاتفاقية التي تحظر صراحة أي شروط يمكن للناقل بمقتضاها أن يتسلم البضاعة بعد تحميلها أو يسلمها قبل تفريغها. وهذا يعني أن أدنى فترة محددة لمسؤولية الناقل تقع مباشرة قبل التحميل وبعد التفريغ.

٤- وبناء على ذلك، يمكن أن يلاحظ بسهولة أن الواجبات المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة ١٤ ليست بأي شكل من الأشكال "معينة" ولهذا السبب فإن عنوان المادة ١٤ غير ملائم.

٥- بيد أن الفقرة الثانية من المادة ١٤، من ناحية أخرى، تشكل استثناء حقيقيا من المبدأ المنصوص عليه في الفقرة الأولى عن طريق إرساء واجبات "معينة" حقيقية. غير أنه عندما يدرك المرء أن عقد نقل البضائع في مجال النقل البحري الدولي هو عقد قبول فعلي، يكون هناك سبب

للخوف من أن ما يرى استثناء سيصبح، من خلال مجرد تغييرات تحريرية، هو القاعدة وأن المرسل إليه، الذي لا تصبح له علاقة إلا عندما تُسَلَّم البضاعة، قد يجبر على أن يأخذ على عاتقه واجبات لم يكن على بيّنة منها أو شروطا لم يكن قد ناقشها.

٦- وعلاوة على ذلك، فإنه في حالة المرسل إليه الذي يستورد بضاعة بمقتضى عقد بيع دولي يتعين على المرء أن يدرك أن ذلك المرسل إليه يتحمل مسؤولية مزدوجة وأن الغرض من مشروع الاتفاقية في حالة كهذه ليس شمول المبيعات الدولية بل نقل البضائع فقط. وباعتبار المرسل إليه طرفا في عقد النقل لا يتعين عليه أن يأخذ على عاتقه واجبات استثنائية تُفرض عليه في غيابه. وينبغي أن لا يكون قبوله عقد النقل إلا استنادا إلى الالتزامات العادية التي يستطيع الشاحن أن يضطلع بها نيابة عنه وضمنا له.

٧- ومن ثم فإنه لا يمكن ترير الفقرة الثانية من المادة ١٤ ولذلك السبب تطلب الدول الأفريقية إلى الجمعية العامة للاونسيترال [اللجنة؟] أن تحذفها.

٢- المادة ١٨ - أساس المسؤولية

٨- تتعلق المادة ١٨ بمسؤولية الناقل وهي ترسي نظاما مركبا للمسؤولية مع عودة ظهور عدد كبير من الاستثناءات التي كانت الدول الأفريقية قد أزلتها من قانونها الوضعي عندما صدقت على اتفاقية هامبورغ. وهذا النص الذي يمكن أن يؤثر سلبا على الوضع القانوني للطرف الذي يحق له الحصول على البضاعة، قد يفضي، كنتيجة عملية عادية، إلى أقساط تأمين أعلى سوف تنعكس بوضوح على سعر البضاعة. وهذا الأثر التراكمي سيقع على المستهلكين النهائيين مع كل ما يترتب على ذلك من آثار واضحة على قوتهم الشرائية وعلى اقتصاداتنا الوطنية.

٩- فبعد ما يقرب من القرن بدون تلك الإستثناءات، يبدو أن هناك مبررا أقل بعودتها إلى الظهور بعد أن حققت صناعة الشحن خطوات تكنولوجيا هائلة بظهور أجيال جديدة من السفن والسفن الناقلة للحاويات والسفن المتخصصة بنقل البضائع الخطرة أو البضائع القابلة للتلف السريع، وغير ذلك من السفن.

١٠- وإذا كانت مسؤولية مالكي السفن، رغم كل شيء، ستبقى دون تغيير عما كانت عليه قبل مائة عام تقريبا، فإن ذلك سيكون ببساطة غير منصف للمستعملين. ولا ينبغي أن يقوم النظام البحري العالمي على أساس قواعد كهذه لا تؤدي إلى حد كبير إلى التوازن التعاقدية.

١١- لهذه الأسباب الموضوعية جميعها، ينبغي إعادة النظر في قائمة الاستثناءات لأنه لا يمكن تبرير معظمها في هذه الأيام وهذا العصر. وحذف الفقرة الثالثة سيجعل من الضروري إعادة هيكلة المادة ١٨.

١٢- وسيكون النص الجديد كما يلي:

"المادة ١٨- أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة التزام الناقل حسبما حددت في الفصل ٤.

٢- يُعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٣- عندما يُعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يُعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة."

٣- المادة ٣٨- تفاصيل العقد

١٣- تشير هذه المادة في الواقع إلى التفاصيل التي يجب أن يتضمنها مستند النقل. وهنا يتناول المرء الأحكام التعاقدية الضرورية لضمان توفر معلومات كافية عن طبيعة البضاعة وهوية الأطراف ذات المصلحة في تنفيذ العقد والوسائل الضرورية لتنفيذه. غير أن المادة ٣٨ في صيغتها الحالية غير كاملة إذ أنها تتعلق بالبضاعة والناقل فقط ولا تتوفر معلومات، بصورة خاصة، عن التسليم ووسائل النقل، رغم أن هذه المعلومات تمثل جوانب أساسية.

١٤- ولذلك نقترح أن تستكمل القائمة الحالية بما يلي: اسم السفينة واسم المرسل إليه وعنوانه، وتاريخ التسليم (حتى وإن كان ذلك على وجه التقريب) وميناء التحميل والتفريغ.

١٥- ومن ثم فإنه يمكن أن تنص المادة ٣٨ على ما يلي:

"المادة ٣٨- تفاصيل العقد

١- تُدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٧ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

- (أ) وصف للبضاعة يكون مناسباً للنقل؛
- (ب) والعلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة؛
- (ج) وعدد الرُّزْم أو القطع، أو كمية البضاعة؛
- (د) ووزن البضاعة، إذا ما وفره الشاحن؛
- (هـ) واسم المرسل إليه وعنوانه.
- ٢- يدرج أيضا في شروط العقد الواردة في مستند النقل أو مستند النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٧ المعلومات التالية:
- (أ) بيان بترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛
- (ب) واسم الناقل وعنوانه؛
- (ج) واسم السفينة؛
- (د) وميناء التحميل والتفريغ؛
- (هـ) والتاريخ الذي تسلّم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ أو الذي حُمّلت فيه البضاعة على متن السفينة أو الذي أُصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (و) وتاريخ التسليم على وجه التقريب؛
- (ز) وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.
- ٣- لأغراض هذه المادة، تعني العبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين" الواردة في الفقرة ٢(أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى:
- (أ) تفقُّد خارجي معقول للبضاعة وهي مرزومة عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛
- (ب) وأي تفقُّد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني".

٤ - المادة ٦٥ - تحديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

١٦ - تحظر المادة ٦٥ رسمياً أي تعليق أو قطع للوقت المتاح لرفع الدعوى، الأمر الذي من شأنه أن يُضعف الوضع القانوني للمطالب. وسوف يقع الأثر العملي المباشر لذلك من دون شك على موقف شركات التأمين، خصوصاً وأن الصيغة الحالية تجعل أي تحديد للوقت المتاح لرفع الدعوى يعتمد على حسن نية الناقل البحري فقط. والواقع، من الناحية العملية، أن شركة التأمين التي تمارس حقوق الطرف المؤمن عليه بالإحالة، تستطيع أن تحصل على ذلك التحديد، غير أن الأمر يكون أكثر إنصافاً إذا حدث ذلك نتيجة أحداث موضوعية كامنة في آليات القانون الإجرائي.

١٧ - وبناء على ذلك، سيكون من الأمور الأكثر إنصافاً لمستعملي النقل البحري والمتسقة مع جميع الأنظمة القانونية، إذا ما حذف الجزء الأول من المادة ٦٥، دون إدخال أي تغيير على توصيف الوقت المتاح لرفع الدعوى.

١٨ - وعندئذ سيكون نص المادة ٦٥ كما يلي:

"المادة ٥٦ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

يجوز للشخص الذي تُقدّم تجاهه مطالبة أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجدداً بإعلان آخر أو إعلانات أخرى."

٥ - المادة ٩٢ - التحفظات

١٩ - تحظر المادة ٩٢ من مشروع الاتفاقية أي تحفظ؛ ولن يكون للدول أي خيار سوى قبول النص أو رفضه - وهو وضع "الكل أو لا شيء". وبينما يسهل فهم سبب هذا الخيار السياسي التشريعي، وهو رغبة في تحقيق أوسع تطبيق ممكن للاتفاقية، ينبغي أن توضع في الاعتبار شواغل أخرى بغية ضمان التوازن الصحيح بين النظم القانونية الذي يلائم البعض ولا يلحق الضرر بالبعض الآخر.

٢٠ - وجعل مشروع الاتفاقية منطبقاً على العمليات من الباب إلى الباب يمكن أن تكون له عواقب قانونية في بلدان عديدة، بما في ذلك إلقاء عبء إثبات أثقل على المطالب في معظم الحالات، بينما يجري تقليص متعهدي الشحن الصغار، ولاسيما وسطاء النقل، من جانب متعهدي الشحن الكبار.

٢١- وعلاوة على ذلك، فإن الطبيعة "الثورية" للقواعد المنطبقة على "النقل السابق أو اللاحق للشحن البحري" يمكن أن يخلق مشاكل قانونية لا سبيل إلى الخلاص منها فيما يتعلق بالتنفيذ. ويمثل البيان القوي الذي أدلى به مندوب URU [٢] في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦ في اجتماع الفريق العامل الثالث في فيينا توضيحا تاما لهذا الأمر كما أن الطريقة التي صيغت بها المادة ٢٧ من مشروع الاتفاقية لا تبدد الشواغل القائمة.

٢٢- وللأسباب المذكورة أعلاه، نعتقد أن الدول التي لا تود أن ترى قواعد الاتفاقية المقبلة المتعلقة بالنقل السابق واللاحق للنقل البحري تنطبق في حالتها ينبغي أن يسمح لها بالإعلان عن أن تلك القواعد لن تنطبق عليها. أما الدول التي لا توجد لديها أي مشكلة في تطبيق تلك القواعد، فسوف تقوم ببساطة بالتصديق على النص في صيغته الحالية.

٢٣- وتلك التحفظات ليست غير معروفة في السياق البحري. والواقع أنها تظهر في بضع اتفاقيات، مثل الاتفاقية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بالبحر التي وقعت في أثينا في ١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٤ (انظر المادة ٢٢ التي عنوانها "الإعلان عن عدم الانطباق") واتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية التي وقعت في لندن في ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٦ (انظر المادة ١٨ "التحفظات").

٢٤- وينبغي أن يكون نص المادة ٩٢ كما يلي:

"المادة ٩٢- التحفظات

١- يجوز لأي دولة لدى التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، أن تحتفظ بحق استبعاد تطبيق المادة ٢٧ من هذه الاتفاقية وجميع الأحكام الأخرى المتعلقة بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري.

٢- لا يسمح بأي تحفظ آخر على هذه الاتفاقية."