

Distr.: Limited
16 November 2005*
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة السادسة عشرة
فيينا، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر -
٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥

قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً]

اقترح من الولايات المتحدة الأمريكية بشأن إدراج "الموانئ" في مشروع
المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية في الفصل المتعلق بالاختصاص

مذكرة من الأمانة

في إطار التحضيرات للدورة السادسة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يتوقع أن يواصل فيها الفريق العامل قراءته الثانية لمشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً] بالاستناد إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56)، قدّمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، اقتراحاً بشأن إدراج "الموانئ" في مشروع المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية، في الفصل المتعلق بالاختصاص، لكي ينظر الفريق العامل في الاقتراح. ويرد في مرفق هذه المذكرة نص ذلك الاقتراح مستنسخاً في الشكل الذي تلقت به الأمانة.

* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى تاريخ إبلاغ الاقتراح إلى الأمانة.



المرفق

فوائد إدراج "الموانئ" في المادة ٧٥

١ - المادة ٧٥ (ج)، التي تسمح للمدعي بأن يرفع دعوى على الناقل في ميناء التحميل أو ميناء التفريغ، مدرجة، بصياغتها الحالية، بين معقوفتين. وتعتقد الولايات المتحدة أن المعقوفتين ينبغي أن تزالا، مع استبقاء العبارة الواردة بينهما.^(١)

٢ - من المهم إدراك السياق الذي يكون فيه لهذه المسألة أكبر قدر من الأهمية^(٢) فبالنسبة للشحنة التقليدية من الميناء إلى الميناء، يكون ميناء التحميل هو مكان التسليم، وميناء التفريغ هو مكان التسليم. وفي هذا السياق، ستكون المادة ٧٥ (ج) عموماً غير ذات صلة بالموضوع، لأن المادة ٧٥ (ب) ستكون قد شملت من قبل المكانين نفسيهما.^(٣) ولا تكون للمسألة أهمية إلا إذا اختلف ميناء التحميل عن مكان التسليم أو اختلف ميناء التفريغ عن مكان التسليم. وعليه فهذه المسألة مهمة في إطار عقود النقل من الباب إلى الباب (وبقدر أقل، في عقود النقل من الميناء إلى الباب أو من الباب إلى الميناء).

٣ - عندما يكون الطرفان قد أبرما عقد نقل من الباب إلى الباب، يكون من مصلحتهما معا أن يكون ميناء التحميل والتفريغ متاحين باعتبارهما مكاني محكمة محتملين. والمزية التي ينالها من ذلك متعهدو الشحن واضحة. فإذا رغب المطالب في أن يرفع دعوى على الناقل في ميناء فسيكون من المفيد له أن يكون ذلك الخيار متاحاً. وأما إذا لم يرغب المطالب في

(١) هذا هو جوهرها الموقف نفسه الذي دعونا إليه في الفقرتين ٣٠-٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34. وفي هذه الورقة، نشرح تحليلنا بتفصيل أكثر.

(٢) علاوة على ذلك، يجب أن نتذكر أن هذه المسألة ستكون أساساً غير ذات صلة بالموضوع، من حيث أن الأحكام الخاصة باختيار المحكمة الحصرية قابلة للإنفاذ تماماً. ووفقاً لاقتراح الولايات المتحدة، ستكون الأحكام الخاصة باختيار المحكمة في عقود الحجم قابلة للإنفاذ وملزمة للأطراف الثالثة بموجب شروط محددة. وفي ذلك السياق، لن يهم ما هي الأماكن المدرجة في القائمة الواردة في المادة ٧٥. (كان اقتراح الولايات المتحدة بشأن المسألة قد عرض أصلاً في الفقرتين ٣٤ و ٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34. وترد صيغة معدلة/توافقية في المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. كما أن المادة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 (التي، في شكلها الحالي، تعارضها الولايات المتحدة) تتناول أيضاً قابلية الأحكام الخاصة باختيار المحكمة الحصرية للإنفاذ.)

(٣) يمكن أن ينشأ اختلاف محتمل إذا اقتضت المادة ٧٥ (ب) على الأماكن "التعاقدية" وأشارت المادة ٧٥ (ج) إلى الموانئ الفعلية. ولن تعترض الولايات المتحدة على تنقيح المادة ٧٥ (ج) لتشمل الموانئ التعاقدية. ومن الناحية العملية فإن سندات الشحن المتعدد الوسائط التي تستعمل حالياً تحدد مينائي التحميل والتفريغ المعترمين.

رفع دعوى على الناقل في ميناء فبوسعه أن يختار خيارا آخر (ولن يكون إدراج الموانئ في القائمة قد سبّب أي ضرر).

٤- المزية التي يحصل عليها الناقل أقل وضوحا ولكنها مع ذلك حقيقية. إذ مع أن الناقل سيفضّل أن لا تُرفع عليه دعوى على الإطلاق (أو، إذا رفعت ولا بدّ، أن لا ترفع إلا في المكان المسمى في الحكم الخاص باختيار المحكمة، قارن أعلاه الحاشية ٢)، فإنه إذا كانت سترفع دعوى على الناقل في دائرة الاختصاص القضائي التي يتبع لها المطالب فسيفضّل الناقل، عموما، أن تُرفع عليه الدعوى في الميناء الذي مرّت عن طريقه البضائع لا في المكان الداخلي الذي قام فيه وكيل بتسلّم البضائع المشحونة أو تسليمها. إلا إن إدراج الموانئ في القائمة الواردة في المادة ٧٥ لا يؤدي إلى ضمان أن تُرفع الدعوى في الميناء، بل إن استبعاد الموانئ من تلك القائمة يجوز أن يؤدي إلى استحالة رفع دعوى في الميناء. وما لم تكن الموانئ مدرجة في القائمة، يجوز أن يكون الطرفان كلاهما ملزمين بأن يكون التقاضي بشأن المسألة في مكان داخلي في حين يفضلان كلاهما أن يكون التقاضي في ميناء.

٥- وهناك عدد من الأسباب العملية التي تجعل الطرفين كليهما يفضلان في كثير من الأحيان أن يكون التقاضي في ميناء لا في مكان داخلي. فمن الناحية العملية، يُرجّح أكبر ترجيح أن يحدث التلف في الميناء، لأن البضاعة المشحونة يُحتمل بقدر أكبر أن تتعرّض للتلف عند مناوالتها. مع أن البضاعة المشحونة يمكن أن تهلك في البحر (أو أن تتعرض للتلف في حادثة خروج قطار عن سكّته أو اصطدام شاحنة) فإن حالات تلف البضائع المشحونة أثناء عمليات التحميل والتفريغ أكثر من ذلك كثيرا. وحتى إن لم تكن البضاعة المشحونة قيد المناولة فإن احتمال سرقتها من مخزن بضائع (الذي يُرجّح أن يكون في منطقة ميناء) أكبر من احتمال سرقتها من سفينة في أعالي البحار أو من شاحنة متحركة أو قطار متحرك. وإذا هلك البضاعة المشحونة أو تلفت في الميناء فسيكون أيسر على الجميع أن تُسوّى المنازعة هناك - في المكان الذي يكون فيه الوصول إلى الشهود والحصول على الأدلة الأخرى أسهل على الطرفين كليهما.

٦- عندما تهلك بضاعة مشحونة أو تلفت في الميناء، يكون المسؤول في كثير من الأحيان طرفا منفذا (مثلا متعهد تحميل وتفريغ أو متعهد محطة طرفية). وعليه سيرغب صاحب البضاعة في مطالبة كل من الناقل، المسؤول تعاقديا، والطرف المنفذ، المسؤول عن التلف الذي تسبّب فيه بالفعل. وبموجب المادة ٧٧، يجوز أن يكون الميناء هو المكان الوحيد الذي يستطيع فيه المطالب أن يرفع دعوى على الطرف المنفذ. كما أنه سيكون في كثير من الأحيان المكان الوحيد الذي يستطيع فيه المطالب أن يرفع دعوى وحيدة على الاثنين معا.

بيد أنه إذا كانت الموانئ غير مدرجة في القائمة الواردة في المادة ٧٥ فقد لا تكون هناك محكمة يمكن أن ترفع فيها دعوى وحيدة، مما يستدعي رفع دعاوى قانونية متعددة لتسوية حادثة واحدة.

٧- حتى إذا اختار صاحب البضاعة المشحونة أن يرفع دعوى وحيدة على الناقل وحده فقد يرغب الناقل في أن يطلب الحصول على مساهمة أو تعويض من الطرف المنفذ المقصّر. وفي كثير من الأحيان يكون أكثر السبل كفاءة لفعل ذلك هو أن يشمل الناقل الطرف المنفذ المقصّر باعتباره مدعى عليه إضافيا أو باعتباره طرفا ثالثا مدعى عليه (باستخدام أي وسيلة إجرائية متاحة بموجب قانون المحكمة). وفي العديد من النظم القانونية، لن يكون ذلك ممكنا إلا إذا كان للمحكمة الأصلية اختصاص قضائي على الطرف المنفذ المقصّر. واحتمال أن يكون لها ذلك الاختصاص يكون أكبر كثيرا عندما تكون القضية قيد النظر في ميناء، وهو ما لا يمكن أن يحدث في إطار الاتفاقية الجديدة إلا إذا كانت الموانئ مدرجة في القائمة الواردة في المادة ٧٥.

٨- وحتى عندما لا تؤدي المسؤولية المحتملة على الأطراف المنفذة إلى جعل الميناء مكانا للمحكمة أكثر جاذبية فسيكون من مصلحة الطرفين كليهما، في أحيان كثيرة، أن يجري أي تقاضٍ في الميناء. فالمحامون ذوو الدراية بالقضايا البحرية يحتمل بقدر أكبر أن يمارسوا عملهم في ميناء أو بالقرب منه، والقضاة ذوو الدراية بالمسائل البحرية يحتمل بقدر أكبر أن يعملوا في محاكم ذات اختصاص قضائي على الموانئ. وبالطبع لن تتوفر في كل ميناء في العالم الدراية البحرية القانونية والقضائية التي تتوفر في مراكز الشحن الرئيسية في العالم. ولكن هذا ليس هو الخيار المطروح للبحث هنا. فحتى إذا كانت الدراية البحرية في ميناء معين دون المستوى المعياري فإنها يُرجّح رغم ذلك أن تكون أفضل من الدراية البحرية المتوفرة في المكان الداخلي الذي يجري فيه التسليم أو التسليم.

٩- وأخيرا، فإن حذف الموانئ من القائمة قد يخل بقدرة المحاكم على إدارة خزانة دعاواها. ففي الولايات المتحدة يُطبّق مبدأ حق المحكمة المختصة في رفض الدعوى "محكمة غير ملائمة" أو غير موافقة (forum non conveniens) يسمح للمحكمة، في الظروف المناسبة، بأن تنقل القضية إلى محكمة أخرى أنسب للبت في المسائل المطروحة. ولكن هذا الخيار لا يكون متاحا إلا إذا كان للمحكمة الأنسب اختصاص — وقد لا يكون لها اختصاص إذا كانت الموانئ غير مدرجة في القائمة الواردة في المادة ٧٥.