

Distr.: Limited
28 August 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة الثامنة عشرة
فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦

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

تعليقات واقتراحات مقدّمة من الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس
الملاحة البحرية البلطقي والدولي والفريق الدولي لرابطات الحماية
والتعويض بشأن مواضيع مدرجة في جدول أعمال الدورة الثامنة عشرة
مذكّرة من الأمانة*

في إطار التحضير لدورة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) الثامنة عشرة،
تلقت الأمانة من الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي
والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض الوثيقة المرفقة بهذه المذكرة والتي تتضمن تعليقاتها
واقتراحاتها بشأن أحكام مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً] التي من
المقرر أن تُناقش خلال الدورة.

ويرد في مرفق هذه المذكرة نص الوثيقة مستنسخاً بالشكل الذي تلقت به الأمانة.

* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى التاريخ الذي بُلغت فيه الأمانة بالاقتراحات.



المرفق

مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]

(A/CN.9/WG.III/WP.56)

الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي
والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض

تعليقات واقتراحات بشأن المواضيع التي من المقرر أن يناقشها الفريق العامل الثالث
التابع للأونسيترال في دورته الثامنة عشرة التي ستُعقد في فيينا في الفترة من ٦ إلى ١٧
تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦

١- من أجل مساعدة الفريق العامل في مداولاته التي سيجريها في دورته القادمة، تقدّم
الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي والفريق الدولي
لرابطات الحماية والتعويض التعليقات التالية على هذه المواضيع المقررة للمناقشة:

ألف- الاختصاص والتحكيم (الفصلان ١٦ و ١٧)

باء- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية (الفصل ٩)

جيم- التأخر وبعض المسائل العالقة بشأن التزامات الشاحن (الفصلان ٦ و ٨)

دال- حدود المسؤولية (الفصلان ١٣ و ٢١)

هاء- الحقوق في رفع الدعوى والوقت المتاح لرفعها (الفصلان ١٤ و ١٥)

ألف- الاختصاص والتحكيم (الفصلان ١٦ و ١٧)

٢- لا ينبغي أن يتضمن مشروع الاتفاقية أحكاما إملائية بشأن تسوية المنازعات. فغياب
هذه الأحكام من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيستي لم يقلل من انتشارهما على نطاق
واسع أو يسفر عن صعوبات سواء من حيث المبدأ أو من حيث الممارسة. وفي المقابل، كان
لإدراج هذه الأحكام في قواعد هامبورغ أثر مناوئ لاستعمال تلك القواعد. ولذلك ثمة
حجج قوية تدعم فكرة ترك الأمر للأطراف التجارية لكي تحدد الترتيبات الأنسب
لاحتياجاتها الخاصة فيما يتعلق بحل المنازعات. وفي هذا السياق، ربما يجدر التأكيد مجددا على
فكرة أثارها وسلّم بها عدّة مشاركين في الفريق العامل، وهي أن عقود نقل البضائع تندرج
أساسا ضمن القانون الخاص أكثر مما تندرج ضمن القانون العام، وهي في العصر الحديث

تُبرَم في معظم الحالات بين أطراف متماثلة في القدرة التفاوضية ومؤمنة من جميع المخاطر تقريبا.

الاختصاص

٣- على الرغم من أن الاقتراحات المقدمة في دورة الفريق العامل السادسة عشرة المعقودة في فيينا في عام ٢٠٠٥ كانت أقل تقييدا من أحكام قواعد هامبورغ، فهي تتدخل في حرية الأطراف وتنشئ حالة من عدم اليقين القانوني.

مشروع المادة ٧٥- رفع الدعاوى على الناقل

٤- يجدر توضيح أن مشروع هذه المادة لا ينطبق في الحالات التي ينطبق فيها مشروعا المادتين ٨٣ و ٨٤.

مشروع المادة ٧٦- الاتفاقات على اختيار المحكمة

٥- تُستخدم أحكام الاختصاص الحصري على نطاق واسع في عقود النقل. فهي تحقق التوحيد واليقين القانوني (وهما من الأهداف الأساسية لوضع اتفاقيات دولية) لدى كل من متعهدي الشحن والناقلين. أما مشروع المادة ٧٦ بصيغته الحالية فهو سيفضي، فيما عدا حالة عقود الحجم، إلى غياب التوحيد واليقين وسيعزز المفاضلة بين المحاكم من جانب المطالبين. كما إن إدراج كل من الفقرة ٤ التي تجيز للدول الاعتراف بأحكام الاختصاص التي لا تفي بمقتضيات مشروع المادة ٧٦، والفقرة ٥ التي تجيز للمطالب، على الرغم من الفقرة ٤، أن يرفع دعواه في الولايات القضائية المنصوص عليها في مشروع المادة ٧٥، سوف يؤدي لا محالة إلى تنازع بين الولايات القضائية المتنافسة وإلى المزيد من التقاضي الذي لا لزوم له، مع ما يترتب على ذلك من تكاليف وحالات تأخر.

مشروع المادة ٨٠- ضمّ الدعاوى ونقلها

٦- يزداد الوضع تعقدا عندما تُقام دعوى على كل من الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري. فإذا لم يتسنّ إعمال حكم الاختصاص الحصري، ربما اضطر الناقل المتعاقد إلى أن يدافع عن القضية في ولاية قضائية لم يوافق عليها في عقد النقل، وهو ما يُعدّ غير معقول.

تجميع الدعاوى

٧- إن عدم وجود أحكام خاصة بتجميع الدعاوى في حالة تعدّد المطالبات هو من النقائص الكبيرة عندما لا تُقبل أحكام الاختصاص الحصري. فبموجب الصيغة الحالية، سوف يُجبر صاحب السفينة، في حالة المطالبات المتعلقة ببضائع منقولة بوسائط متعددة والناجمة عن نفس الحادث، على مواجهة دعاوى مرفوعة في عدد يكاد لا يحصى من الولايات القضائية. ومن غير المعقول عندها أن يُتَظَر من الناقل أن يواجه هذه الدعاوى في العديد من الولايات القضائية المختلفة التي قد تكون خاضعة لنظم متفاوتة بشأن حدود المسؤولية. فسوف تشهد التكاليف زيادة كبيرة، على حساب جميع الأطراف، فيما سوف تتأخر تسوية المطالبات عندما يكون من حق الناقل أن يحدّ من مسؤوليته. بمقتضى نظام شامل بشأن حدود المسؤولية. ومن ثم، ينبغي معاودة النظر في هذه المسألة.

مشروع المادة ٧٩- التدابير المؤقتة أو الوقائية

٨- يفتح هذا الحكم المجال أمام محكمة مكان حجز السفينة لكي تصبح ولاية قضائية إضافية وغير متوقعة يمكن أن يتلاعب بها المطالبون الذين يسعون إلى تحاشي الامتثال لقائمة المحاكم التي ينص عليها مشروع المادة ٧٥. وفي مناقشات سابقة، ارتأى جزء كبير من الفريق العامل أنه لا ينبغي لمحكمة مكان حجز السفينة أن توفر عامل ربط إضافيا، وذلك من غير شك بسبب ما سينشأ من عدم يقين. وينبغي أن تُعالج هذه المسألة بحكم يُعنى بتنازع الاتفاقيات وبمنح، في حدود ما هو ممكن في القانون الدولي، الأولوية لأحكام الاختصاص من مشروع الاتفاقية على أحكام الاختصاص/محكمة مكان حجز السفينة الواردة في اتفاقية سنة ١٩٥٢ المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية واتفاقية سنة ١٩٩٩ بشأن حجز السفن.

التحكيم

٩- إن ما قيل آنفا بشأن منافع أعمال أحكام اختيار الولاية القضائية ينطبق أيضا على اتفاقات التحكيم. فقد دأبت الأطراف في المعاملات البحرية منذ أمد بعيد على استخدام التحكيم كوسيلة لحلّ المنازعات بسرعة واقتصاد في التكاليف. وقد أفضى ذلك إلى إنشاء عدد من المراكز ذات التجربة والخبرة في مجال التحكيم مدعومة بإطار قانوني متطور جدا. وحسب رأي دوائر الصناعة البحرية، فإن تضمين مشروع الاتفاقية أحكاما تحدّ من حرية أطراف عقد النقل في اختيار مكان معيّن للتحكيم من شأنه أن يكون تقييدا وزائدا عن الحاجة وأن يكرّس مرة أخرى انعدام اليقين. وقيل جدلا إن الحق غير المقيد في إدراج

ترتيبات تحكيم قد يستخدمه مالكو السفن للالتفاف على أحكام الاختصاص، وهذا الأمر دفع إلى تقديم الاقتراحات التي نظر فيها الفريق العامل في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ٩٠-١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/591) بشأن الحد من نطاق هذه الحرية. ومع ذلك، لم تُواجه أي صعوبات من هذا القبيل في ظل النظام الحالي ومن المتوقع أن يواصل الناقلون الذين يفضلون بصورة عامة استخدام الاختصاص، وبخاصة في سياق خدمات نقل بضائع غير سائبة، في توحي هذه الممارسة. ولكن الترتيبات البديلة قد تشكل في وقت ما في المستقبل خيارا يفضلها الطرفان ومن ثم لا ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يجعل منها أمرا غير عملي.

مشروع المادة ٨٣

١٠- بموجب هذا الحكم، تخضع اتفاقات التحكيم، غير تلك التي تدرج ضمن تعريف مشروع الاتفاقية للنقل الملاحى غير المنتظم (أي الجوال)، لأحكام القصور المنصوص عليها في هذه القاعدة التي يستطيع المطالب بمقتضاها أن يختار الإجراءات القضائية على الرغم من وجود اتفاق تحكيم. بيد أن الحد الفاصل بين أنواع المهن الملاحية ليس واضحا بالضرورة، وفيما يبدو تخضع لهذا النظام السفن التي تستخدم "شروط الخطوط المنتظمة" والتي لا تعمل مع ذلك وفق جدول زمني منتظم أو تلك التي تنقل شحنات منفردة أو تقوم من حين إلى آخر برحلات أو نقل حمولات ذات طبيعة خاصة. فالعنى الدقيق لهذا الحكم غير واضح وهو سيكون على الأرجح مفتوحا لتفسيرات متباينة.

١١- والاقتراحات بشأن عقود الحجم في النقل بالخطوط الملاحية المنتظمة توفر الحماية لموقف خدمات النقل المنتظم التي تعمل على خطوط محدّدة وفق أوقات مضبوطة (انظر مشروع المادة ٩٥ من مشروع الاتفاقية). وهذا الأمر سوف يميّن الشاحنين المنتظمين من الاتفاق مع الناقلين على الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، بما في ذلك الترتيبات المحدّدة بشأن مسائل حلّ المنازعات، التي قد تتمثل في الرجوع إلى المحاكم أو إلى التحكيم بحسب ما تختاره الأطراف. ومن المتوقع أن يشهد نظام عقود الحجم ذات الصلة بالنقل بالخطوط الملاحية المنتظمة زيادة في الاستعمال.

١٢- وفي المقابل، سيكون الأخذ بنفس القدر من المرونة في الاتفاق على أحكام ملزمة وواجبة الإنفاذ بشأن التحكيم أمرا صعبا فيما يتعلق بالخدمات الملاحية التي تقع خارج نطاق مشروع المادة ٨٤.

مشروع المادة ٨٤- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

١٣- يعكس مشروع المادة بصورة عامة الممارسة المتبعة في خدمات النقل الجوّالة التي يكون فيها التحكيم هو الأسلوب المفضّل لحلّ المنازعات. وسيكون من الضروري ضمان أن تكون مصالح الأطراف الثالثة محكومة باتفاق، لكنّ هذا الأمر هو بالأساس مسألة تتعلق بالصياغة.

١٤- بيد أن هناك مسألة لا تزال عالقة. فقد وردت في الصيغة الأصلية لمطلع مشروع المادة الإشارة إلى "اتفاق [على الاختصاص أو] على التحكيم" ثم جرى في المشروع النهائي حذف النص الوارد بين معقوفتين دون بيان الأسباب. ورغم أن مشارطات الإيجار تتضمن، في معظمها، اتفاقات تحكيم فإن التقاضي لا يُلجأ إليه إلا في عدد محدود من الحالات. ومن ثم، فإن حذف هذه العبارة قد تكون له تبعات على النطاق الحصري لهذه الترتيبات. ومن أجل الحفاظ على الوضع يُقترح تعديل مشروع المادة كالآتي:

"المادة ٨٤- اتفاقات حل المنازعات في النقل الملاحي غير المنتظم

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بوجوب إنفاذ اتفاق تحكيم أو اختصاص في عقد نقل ... [لا تغيير في بقية نص المادة]"

باء- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية (الفصل ٩)

مشروع المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

١٥- يلزم أن يتضمن مشروع الاتفاقية أحكاماً واضحة بشأن الطرف الذي يحقّ له الحصول على مستند النقل. ونحن نعتقد أن الشاحن هو الذي ينبغي أن يكون من حقّه الحصول على هذا المستند، ولكن ينبغي أن تكون هذه هي القاعدة التصريحية فحسب أي أن الشاحن بإمكانه أن يطلب إلى الناقل تسليم المستند إلى شخص آخر، مثل المرسل/البائع. ويتعين على البائع في عقد بيع مع تسليم البضاعة على ظهر السفينة أن يكفل في ذلك العقد اتفاق المشتري/الشاحن مع الناقل على إصدار مستند النقل للبائع أو المرسل.

مشروع المادة ٣٨- تفاصيل العقد

١٦- ينبغي إدراج أحكام تشترط ذكر اسم الشاحن وعنوانه.

مشروع المادة ٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد

١٧- ينبغي حذف الفقرة (٣) من مشروع المادة ٤٠. فنحن نعارض افتراض أن يكون مالك السفينة المسجل هو الناقل عندما لا يتم في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني تحديد هوية الناقل بدقة أو لا يتم ذكرها البتة. فالمالك المسجل قد يكون مؤسسة مالية لا تشارك في تسيير السفينة أو تأجير خدماتها. كما إن هذا الافتراض أمر غير مناسب في صك يشمل النقل من الباب إلى الباب، حيث من الجائز جدًا أن يكون الناقل المجهول الهوية ناقلًا غير مشغّل للسفينة (NVO). وبالمثل، فإننا نرى في افتراض أن يكون مستأجر السفينة عارية هو الناقل أمرًا غير وجيه وغير عادل نظرًا لكون السفن غالبًا ما تخضع لعقد إدارة لا يكون بموجبه المالك المسجل وأي مستأجر للسفينة عارية مسؤولاً عن عمليات التسيير اليومية.

١٨- وتعيين المسؤولية هو سمة من سمات الاتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث التي يكون فيها المطالب طرفًا ثالثًا لا صلة له بالعقد، لكنه لا يناسب الأطراف المشاركة في نقل البضائع بموجب عقد. وينبغي للشاحن، الذي يكون بموجب الفقرة (١) (هـ) من مشروع المادة ٣٨ مظهرًا على اسم الناقل وعنوانه المذكورين في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أن يتأكد من هوية الناقل المتعاقد، ولا ينبغي للأطراف التي تحصل على سندات الشحن أن تكون في وضع أفضل من وضعه. هذا، وقد اعترضت أغلبية المندوبين الذين تناولوا هذه المسألة خلال المشاورات غير الرسمية على الفقرة (٣) من مشروع المادة ٤٠.

مشروع المادة ٤١ - التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد

١٩- بخلاف ما يرد أدناه من تعليقات تتسم بقدر أكبر من التفاصيل التقنية، فإن الفقرتين (أ) و (ج) من مشروع المادة ٤١ مقبولتان. بيد أن الفقرة (ب) من مشروع هذه المادة تصعب قراءتها وهي غير واضحة وتتسم بالتكرار. فعنوان مشروع المادة ٤١ يحكم الفقرة (أ) وكذلك الفقرة (ب)، لكن ما يجعل الجزء الثاني من الفقرة (ب) يكرّر إلى حد كبير ما يستتبعه العنوان هو أمر يفتقر كثيرًا إلى الوضوح. ويمكن حلّ هذه المشكلة بمجرد حذف الجزء الثاني من الفقرة (ب)، أي انطلاقًا من عبارة "يجوز للناقل...".

٢٠- ويبدو أن عبارة "كان بوسع الناقل أن يبين" الواردة في الفقرة (أ) '١' من مشروع المادة ٤١ تتناقض مع قاعدة عبء الإثبات الواردة في الفقرة (ج) من مشروع المادة ٤٢ والتي تنص على أن الطرف المدّعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية هو الذي يقع عليه عبء إثبات ذلك.

٢١- وسعياً إلى تجاوز هذه المشاكل، نقترح النصّ المنقّح التالي لمشروع المادة ٤١:

"المادة ٤١- التحفظ على وصف البضاعة ووزنها الواردين في تفاصيل العقد

يجوز للناقل، إذا كان يتصرف بحسن نية لدى إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في المادة ٣٨ (١) (أ) أو ٣٨ (١) (ب) أو ٣٨ (١) (ج) لكي يبين أنه لا يتحمل مسؤولية عن صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضاعة غير المحوّاة

١٠ ' إذا لم تكن لدى الناقل وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، جاز له أن يذكر ذلك في تفاصيل العقد، مبيناً المعلومات التي يشير إليها، أو

٢٠ ' إذا رأى الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن غير صحيحة، جاز له أن يدرج بنداً تحفظياً يذكر ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.

(ب) فيما يتعلق بالبضاعة المحوّاة

١٠ ' ما لم يقيم الناقل [أو الطرف المنفذ] بتنفيذ البضاعة فعلياً داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، ولكن شريطة أن يجوز للناقل في هذه الحالة أن يدرج بنداً تحفظياً، إذا كان يعتبر في حدود المعقول أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة.

٢٠ ' يجوز للناقل أن يتحفظ على أي بيان عن وزن البضاعة أو وزن الحاوية ومحتوياتها مع بيان صريح بأن الناقل لم يزن الحاوية، إذا

١- كان بوسع الناقل أن يبين أنه لا هو ولا الطرف المنفذ قد وزن الحاوية، ولم يتفق الشاحن والناقل قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد، أو

٢- كان بوسع الناقل أن يبين أنه لم تكن هناك أي وسيلة معقولة للتحقق من وزن الحاوية."

مشروع المادة ٤٣- الدليل الظاهر والدليل القاطع

٢٢- من غير المناسب أن تشكّل المستندات غير القابلة للتداول دليلاً قاطعاً لأن هذا الدليل ينبغي ألا يتعلق سوى بالمستندات القابلة للتداول حيث يستطيع الطرف الثالث مشتري البضاعة أن يعتمد على شروط المستند القابل للتداول عندما يحوز تلك البضاعة. ومن ثم ينبغي حذف الخيارين ألف وباء.

مشروع المادة ٤٤- المفعول الاستدلالي للبند التحفظية

٢٣- إن الاقتراح الوارد في الحاشية ١٥٤ بشأن إيلاء أهمية قانونية لما إذا كانت الحاوية تُسلم سليمة ودون ضرر من شأنه أن يثير قدراً كبيراً من عدم اليقين والمنازعات. كما إن الصيغة البديلة تخلق فيما يبدو بين المسؤولية عن التوثيق والمسؤولية عن البضاعة. وهذه الأسباب يُعدّ النص البديل الوارد في الحاشية ١٥٤ غير مقبول.

جيم- التأخر والمسائل العالقة بشأن التزامات الشاحن (الفصلان ٦ و ٨)

٢٤- أُجريت خلال دورة الفريق العامل السابعة عشرة مناقشة مستفيضة بشأن مسؤولية الناقل عن التأخر، وجرى النظر في عدد من الخيارات (انظر الفقرات ١٩٩ إلى ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/594). ولم يتم التوصل إلى حلّ، ولكن أُبدي قدر كبير من التأييد للمبادئ القاضية بإيجاد حلّ متوازن، أي إمّا أن ينص مشروع الاتفاقية على مسؤولية الشاحن والناقل عن التأخر، أو على إبراء كليهما من هذه المسؤولية.

٢٥- وبخلاف المسؤولية عن التلف أو الضرر المادي الذي يلحق بالبضاعة أو السفينة بسبب التأخر، يظلّ الناقلون يعارضون بشدّة المسؤولية عن التأخر خارج إطار أي اتفاق صريح بين الأطراف. ومن ثم، فإننا نؤيّد تماماً الاقتراحات الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69.

٢٦- وإذا لم تحظ الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69 بالتأييد الكافي، وتقرّر ترك قضية المسؤولية عن التأخر لنظر القانون الوطني، فإن من الضروري، لكي يتوفّر اليقين وقابلية التنبؤ، أن يضع مشروع الاتفاقية قيوداً على أنواع المسؤولية عن التأخر التي يجوز أن يتحمّلها الشاحنون والناقلون. ممقتضى القوانين الوطنية، وأن يتمّ التفريق بين تجارتي نقل البضائع السائبة والنقل الملاحى المنتظم. ومن ثم، ينبغي أن يتضمّن مشروع الاتفاقية العناصر التالية:

١- عندما يلحق ضرر مادي بالبضاعة أو السفينة نتيجة للتأخر، ينبغي أن ينص مشروع الاتفاقية على مسؤولية الناقل والشاحن وعلى الحد من مسؤوليتهما، وفق ما يرد في الفقرة ٣ أدناه؛

٢- ينبغي أن يمنح مشروع الاتفاقية الدول الحق في إرساء مسؤولية مشتركة عن التأخر للناقل والشاحن وذلك كآلي:

١٠ ' ينبغي أن تنحصر مسؤولية الناقل في تحمّل تبعات ضياع القيمة السوقية للبضاعة وما شابه ذلك من أضرار تتصل مباشرة بالبضاعة وتكون قد حدثت بعد التأخر. وينبغي أن تكون المسؤولية وحدود المسؤولية وفق ما تنص عليه الفقرة ٣ أدناه؛

٢٠ ' ينبغي أن يتحمّل الشاحن المسؤولية عن الضرر المباشر الناجم عن تأخير السفينة عن التحميل أو الانطلاق أو السير أو الوصول أو التفريغ. وينبغي أن تكون المسؤولية وحدود المسؤولية وفق ما تنص عليه الفقرة ٣ أدناه.

٣- بمقتضى مشروع الاتفاقية والقوانين الوطنية، تكون مسؤولية الشاحن والناقلين عن التأخر متمثلة فيما يتعلق بالشاحن في مسؤولية عادية قائمة على الخطأ ومحدودة بقيمة البضاعة مثلاً. أمّا مسؤولية الناقل فينبغي أن تتبع القواعد العامة بشأن المسؤولية الواردة في مشروع الاتفاقية وأن تقتصر على أجرة النقل (أي المبلغ المساوي لمرة واحدة أجرة النقل المدفوعة في مقابل نقل البضاعة التي شهدت التأخر).

٢٧- وإذا ما تقرّر تنظيم المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية وعدم تركها لنظر القانون الوطني، فإن قواعد مشروع الاتفاقية ينبغي أن تقوم على نفس المبادئ المقترحة أعلاه، ومنها مثلاً حصر الحالات التي يكون فيها الشاحن والناقل مسؤولين عن التأخر والنص على مقدار محدود من المسؤولية على كلا الطرفين.

البضاعة الخطرة

٢٨- تقرّر في دورة الفريق العامل السابعة عشرة الحدّ كثيراً من نطاق التزام الشاحن بتوفير المعلومات عملاً بالفقرة (ب) من مشروع المادة ٣٠ وذلك باعتماد المقترح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69 (الفقرة ٦) (انظر الفقرات ١٩٠ إلى ١٩٤ من الوثيقة A/CN.9/594).

وعلى ضوء هذا التغيير، يبدو أن هناك ما يسوّغ النص على تحميل الشاحن كامل المسؤولية عن توفير المعلومات الصحيحة. وينبغي الإبقاء على ما جاء في الخيارين ألف وباء للفقرة ٢ من مشروع المادة ٣١ من إشارة إلى الفقرتين (ب) و (ج) من مشروع المادة ٣٠، وعدم الأخذ بالاقترح الواردة في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67.

دال- حدود المسؤولية (الفصلان ١٣ و ٢١)

مشروع المادة ٦٤- أساس حدود المسؤولية

٢٩- إننا نعتقد اعتقاداً جازماً أن من المناسب إدراج حدود قواعد لاهاي-فيسي في الفقرة (١) من مشروع المادة ٦٤ من مشروع الاتفاقية. فالتجربة في مجال المطالبات تبين أن الغالبية العظمى منها تندرج ضمن مستويات المسؤولية الحالية (انظر الحاشية ٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34). كما إن اعتماد حدود قواعد لاهاي-فيسي سوف يشكل في حد ذاته زيادة كبيرة في ما هو متداول من الحدود المتوسطة العالمية. ونحن نقترح إدخال التعديل التالي على مشروع المادة ٦٤:

"رهنا بأحكام المادة ٦٥ والفقرة ١ من المادة ٦٦، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية محدودة بما مقداره ٦٦٦,٦٧ من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢ من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الخام للبضاعة التي هلك أو تلفت، أيهما كان أكبر، عدا عندما تكون أجره الشحن القيمة قد تم الاتفاق عليها وجرى دفعها أو يكون الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد [أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة]."

٣٠- وتتوقف مسألة إدراج العبارة الواردة بين معقوفتين على نتائج مناقشة مشروع المادة ٩٤.

٣١- ومن الأهمية بمكان أن تخضع كل المسؤوليات الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته والتزاماته وما إليها للحدّ من المسؤولية. ونحن نعتقد أن عبارة "عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية" الواردة في مشروع المادة ٦٤ تهدف بالضبط إلى بلوغ ذلك. ومن ثم، فإن الخطأ في التسليم وتحريف الحقائق يشكّلان إخلالاً بالتزامات التي ينص عليها مشروع

الاتفاقية، والتي قد يتحمل مسؤوليتها الناقل، ولكنهما مؤهلان مع ذلك للحد من المسؤولية (طبعاً ما لم يشكّلا خرقاً متعمداً).

٣٢- وينبغي أن يُدرج في مشروع الاتفاقية الحق بمقتضى القانون الوطني في الحد من المسؤولية عن التأخر. ونحن نشير إلى تعليقاتنا الواردة أعلاه بشأن التأخر.

٣٣- ونحن نعارض بشدة الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ بصيغتها الواردة في الخيارين ألف وباء، ونؤيد حذفه. فأى عقد من عقود النقل التي تندرج ضمن مشروع الاتفاقية يجب أن يتضمن مرحلة بحرية. وهذه المرحلة هي أهم مرحلة من حيث الوقت والطول في معظم عمليات النقل المشمولة بمشروع الاتفاقية. فمن المنطقي، في هذه الظروف، تطبيق قواعد المسؤولية والحد منها خلال المرحلة البحرية على الأضرار الخفية. وثمة طبعاً عدد قليل من الحالات التي تكون فيها المرحلة البحرية غير ذات شأن، مثل النقل من شمال السويد إلى جنوب إيطاليا بالعبارة عبر مضيق أوريسوند. ونحن نعتقد أنه يمكن في جميع الحالات تقريباً تحديد ما إذا كان الضرر قد نشأ أثناء النقل بالعبارة أو خلال مرحلة من مراحل النقل البري. ولما كانت المطالبات تندرج في أغلبها، كما تشير الدلائل، ضمن قواعد لاهاي-فيشي بشأن الحد من المسؤولية، فنحن نشكّ في احتمال أن تكون المقترحات الواردة في كلا الخيارين ألف وباء مفيدة فعلاً للمطالبين. كما إننا نخشى من أن يدفع توسيع نطاق المسؤولية عن الأضرار الخفية الناقلين إلى الإحجام عن عرض مستندات النقل المتعدد الوسائط وقد يزيد من تكاليف التأمين. وفي الحالات التي تنطوي على مطالبات أكبر، سوف يبذل الناقلون ما في وسعهم لتحديد مكان حدوث الضرر من أجل تقديم مطالبة تعويض تجاه الناقل المتعاقد من الباطن. أمّا السبب الرئيسي للخيارين ألف وباء - أي أن عدداً كبيراً من المطالبات هي مطالبات بالتعويض عن أضرار خفية - فهو سبب تحوم حوله شكوك كثيرة. ولهذا السبب لا غير ينبغي ألاّ يحظى الخياران ألف وباء بالتأييد. وعلاوة على ذلك، سوف تُفضى المقترحات إلى قدر كبير من عدم اليقين، وبخاصة إذا ما استُقيت الإشارة إلى القانون الوطني.

مشروع المادة ١٠٤- تعديل مقادير حدود المسؤولية

٣٤- إن الشك يخامرنا بشأن وجهة إدراج عملية تعديل ضمنية في صك من صكوك القانون الخاص. بيد أنه إذا تمت الموافقة على حدود المسؤولية المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيشي، فإن إدراج تلك العملية لن يلقى معارضة. وفي تلك الحالة، سوف نمنح تأييدنا للمبادئ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 (الفصل الثاني).

٣٥- أمّا الفقرة ٥ من مشروع المادة ١٠٤ فقد صيغت على منوال اتفاقية أثينا، والعوامل الواردة فيها تناسب صكا من صكوك القانون العام يُعنى أساسا بتنظيم مطالبات التعويض عن الخسائر في الأرواح وعن الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافرين. بيد أن مشروع الاتفاقية معني في المقام الأول بمطالبات التعويض عن الخسائر في الممتلكات التي تلحق بالأطراف التجارية. وإضافة إلى قائمة العوامل الواردة في الفقرة (٥) من المادة ١٠٤، نرى أنه ينبغي، لدى الحسم في اقتراح بشأن تعديل حدود المسؤولية، مراعاة قيم الحمولة المتوسطة وأسعار أجرة النقل.

٣٦- ومع أننا لا نعارض تغيير القيم النقدية التي يجري أخذها في الاعتبار، فإننا نشير إلى أن عوامل أخرى عديدة تدخل في الحسبان، مثل نوع السلع وقيمتها، وهبوط الأسعار بالقيم الحقيقية للعديد من المواد الاستهلاكية، والتحسينات في التغليف والنقل بصورة عامة. علاوة على ذلك فإن البحوث الأولية تشير إلى أن القيمة النسبية لأسعار أجرة النقل آخذة في الانخفاض بقدر كبير على مرّ السنين.

هاء- الحقوق في رفع الدعوى والوقت المتاح لرفعها (الفصلان ١٤ و ١٥)

الفصل ١٤ - الحقوق في رفع الدعوى

٣٧- يخامرنا الشك كثيرا بشأن الحاجة إلى إدراج هذا الفصل في مشروع الاتفاقية، ونحن نعتقد أنه ينبغي حذفه. فالحق في رفع الدعوى تنظمه عادة القواعد العامة الموجودة في معظم النظم القانونية، وقد يكون صعبا إن لم يكن مستحيلا إنشاء مجموعة خاصة من القواعد المنطبقة في هذا الصدد، والتي قد تختلف عن القواعد المنطبقة بموجب القانون الوطني.

الفصل ١٥ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

مشروع المادة ٦٩- التقادم المُسقط للدعوى

٣٨- إننا نؤيد الإبقاء على فترة التقادم المحددة في سنة واحدة والتي ينص عليها الخيار ألف من مشروع المادة ٦٩. فقد أصبح من الصعب، بفضل الاتصالات السريعة الحديثة وما إلى ذلك من التطورات، تفهّم الحاجة إلى تمديد هذه الفترة. والاتجاه السائد اليوم في القانون الوطني هو التقليل من فترات التقادم. ونحن نقترح توسيع نطاق الخيار ألف من مشروع المادة ٦٩ ليشمل كذلك الدعاوى المرفوعة على الأطراف المنفّذة البحرية، ونقترح أيضا أن يقتصر على الدعاوى المرفوعة على الناقلين المتعاقدين والأطراف المنفّذة البحرية. واقتراحاتنا

هذه يعود السبب فيها إلى كون مشروع الاتفاقية لا ينص حيال الشاحنين على قواعد بشأن الاختصاص وما إليه. وتبعاً لذلك، قد يشكّل رفع دعوى على الشاحنين مهمة تنسم بقدر أكبر من التعقّد وتتطلّب فترة تقادم أطول، وربما يكون من الأفضل ترك المسألة لنظر القانون الوطني.

مشروع المادة ٧٢- دعوى التعويض

٣٩- نحن نفضّل الخيار بـ بشأن الفقرة (ب) من مشروع المادة ٧٢.

مشروع المادة ٧٤- رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية

٤٠- نحيل إلى تعليقاتنا الواردة أعلاه بشأن مشروع المادة ٤٠.