

Distr.: Limited
14 February 2007
Arabic
Original: French

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة التاسعة عشرة

فيينا، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

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

موقف المجلس الأوروبي للشاحنين، المقدم إلى الفريق العامل الثالث
(المعني بقانون النقل) التابع للأونسيترال

مذكّرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
تلقت الأمانة من المجلس الأوروبي للشاحنين الوثيقة المدرجة طيه كمرفق والتي تتضمن
تعليقات المجلس واقتراحاته بشأن الأحكام التي من المقرر أن تُناقش خلال الدورة من مشروع
الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً].

والوثيقة الواردة في المرفق أدناه مترجمة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة.



المرفق

مقدمة

- ١ - إشارة إلى أعمال الدورة الثامنة عشرة، التي انعقدت في فيينا، يود المجلس الأوروبي للشاحنين أن يعرض تحليله للنقاط التي نوقشت فقط ولكن لم تتم تسويتها فعلا بتوافق الآراء، تمهيدا للدورة التاسعة عشرة، التي ستعقد في نيويورك في عام ٢٠٠٧.
- ٢ - وتستند الآراء المعتمدة المبينة أدناه إلى المداولات التي جرت في فيينا وإلى الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.64، إلى جانب الأعمال الأخرى بهذا الصدد التي اضطلعت بها الوفود الرسمية، لأننا لا علم لنا حتى الآن بالصيغة الموحدة للنص بعد إكمال القراءة الثانية، وليس بحوزتنا جدول أعمال دورة نيويورك.

حدود المسؤولية

المادة ٦٤

- ٣ - يرغب المجلس في أن تؤخذ في الحسبان، في تحديد طريقة حساب حد المسؤولية، القيمة الفعلية للبضاعة المنقولة بحرا. ولعل الأفضل، بدلا من الإشارة بطريقة جامدة إلى النظم السابقة، أن توضع في الاعتبار قيمة تمثل التدفقات الراهنة للبضائع، واستخدام التدفقات العالية القيمة كأساس (التجارة من آسيا إلى بقية العالم).
- ٤ - ويشعر المجلس ببالغ التوجس مما يبدو أنه تمديد لنطاق انطباق حدود المسؤولية فيما يتعلق بقواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ.
- ٥ - ويؤيد المجلس الخيار ألف للمادة ٦٤ (٢)، الذي يطبّق تلقائيا الحد الأكثر مؤاتاة للشاحن.

المادة ٦٥

- ٦ - في حين يرحّب المجلس بأن مبدأ المسؤولية عن التأخر من جانب الناقل ما زال محتفظا به فإنه يلاحظ أن طريقة الحساب التي توخّتها بعض الوفود في الدورة الثامنة عشرة، المعقودة في فيينا، ما زالت تستند إلى مبلغ أجرة النقل.
- ٧ - ويشير المجلس مجددا إلى أن هذا المعيار، الذي كان ذا معنى في وقت التفاوض على قواعد هامبورغ، في السبعينات، عندما كانت أجور النقل عالية (مثلا السعر الذي حدّده

مؤتمر الشحن للشرق الأقصى والبالغ ٢٠٠٠/٢٥٠٠ دولار أمريكي للحاوية التي يبلغ طولها ٢٠ قدما والمشحونة بحديد صلب)، فقد الآن جدواه بسبب شدة تذبذب الأسعار، التي هبطت إلى مستويات منخفضة للغاية من جراء المنافسة (مثلا متوسط أجرة النقل لكل الأصناف البالغ ١٥٠-٢٠٠ دولار أمريكي للشاحنة التي يبلغ طولها ٢٠ قدما لقطاع أوروبا/آسيا). ويوصي المجلس بالتخلي عن هذا النظام الذي يتمثل بمرره الوحيد في العرف، ويدعو إلى استخدام معيار عصري في المستقبل.

٨- ويقترح المؤتمر توحيد قواعد تحديد المسؤولية المنطبقة على طرفي عقد النقل كليهما وذلك:

- إما عن طريق تطبيق قاعدة شاملة، كما هو مبين في المادة ٦٤،
 - أو من خلال مبدأ التعويض عن الخسارة الفعلية، الذي يحد بمبلغ معين يكون قابلا فعلا للتأمين عليه في حالة أصغر المتعهدين.
 وفي هذا السياق الأخير، نرى أن مبلغ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة، الذي اقترحه في إحدى جلسات الدورة الثامنة عشرة فريق توافقي بقيادة الوفد السويدي أثناء المناقشات حول مسؤولية الشاحن عن التأخر، ليس له ما يبرره. ونرى أن الأكثر واقعية أن يكون المبلغ في حدود ٨٠ ٠٠٠/١٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة. وسيمثل ذلك المبلغ حد مسؤولية الناقل الذي يسبب تأخره خسارة مبرهنا عليها، وحد مسؤولية الشاحن الذي يسبب تخلفه خسارة.

٩- بيد أنه، دون مساس بما تقدم، وإذا اعتمدت الوفود بتوافق الآراء طريقة حساب تستند إلى مبلغ أجرة الشحن، فسيكون اختيار مضاعف أدنى من المضاعف المنصوص عليه بالفعل في قواعد هامبورغ (وهو أجرة النقل الواجبة السداد مضروبة في ٢,٥) خطوة إلى الوراء غير مقبولة لدى الشاحنين المستفيدين من أحدث الاتفاقيات.

١٠- وفي الدورة الأخيرة التي عقدت في فيينا، اقترح فريق غير رسمي، استنادا إلى الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74، نصا يتعلق تحديدا بمسؤولية الشاحن الذي يتسبب تخلفه في التأخر. وجوهر الاقتراح هو حرمان الشاحن من إمكانية الحد من مسؤوليته في حالتين محددتين هما: عندما يتسبب تخلفه في تلف للسفينة، أو عندما يتسبب بيان خاطئ بشأن بضاعته في تأخر أو خسارة.

١١- ولا يمكن الحد من مسؤولية الشاحن إلا في الحالة المحدودة للغاية المتعلقة بمسؤولية الشاحن عن التأخر الذي لا يكون سببه متصلا ببيان خاطئ عن البضاعة، ولا يناظر ذلك الحد الصيغة "أجرة النقل الواجبة السداد مضروبة في واحد أو في سين" بل يناظر مبلغا محددًا تحديداً تحكيمياً وقدره ٥٠٠.٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة.

١٢- ومن شأن ذلك الاقتراح، الذي ليس له أساس قانوني، أن يتعارض مع أي قاعدة بشأن التماثل والتوازن بين الوضع الذي يُنشأ للناقل والوضع الذي يُنشأ للشاحن. ولذلك يود المجلس أن يشدد على أن الإبقاء على ذلك هذا الحكم في الاتفاقية سيكون له أثر سلبي على تأييد المجلس لمشروع الصك وسيؤثر على موقف الشاحن تجاه حكومة كل منهم عندما تنشأ مسألة التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها. وينبغي أن يلاحظ أيضاً أن المجلس يرى أن من غير المقبول أن لا يُحتفظ في النص بالصيغة الواردة في قواعد لاهاي-فيسي (المادة الرابعة (٣)) ولا بالصيغة الواردة في قواعد هامبورغ (المادة ١٢)، التي بموجبها لا تكون على الشاحن مسؤولية ما لم يكن هناك تخلف من جانبه.

١٣- غير أن رفض المجلس لمشروع النص الذي اقترحه الفريق غير الرسمي لا يعني، كما ألمحت بعض الوفود، أن المجلس يتخلى عن رغبته في الإبقاء على الشرط المتعلق بمسؤولية الناقل في حالة التأخر. فذلك الموقف يتماشى مع معيار نوعية الخدمة الذي يكون من المعقول توقّعه من مقدّمي خدمات النقل المشاركين في التجارة العالمية التي تجرى وفقاً لمبدأي التوقيت المناسب والنوعية الكلية.

١٤- ويرفض المجلس أن يدع نفسه ينساق إلى آلية "معاملة بالمثل" تنشأ بصورة مفتعلة لتمكين الناقلين من نقض إنجازات قواعد هامبورغ بشأن المسؤولية عن التأخر.

المادة ٦٦

١٥- من المستصوب، من أجل الاتساق في التفسير من جانب جميع النظم القانونية، أن تحذف من الصيغة الإنكليزية عبارة "personal" (شخصي)، التي تحد من حالات المسؤولية. فذلك العنصر التقييدي يتناقض مع ما يتوقعه زبائن الشاحن ممن يوفرون لهم خدمات النقل، الذين يتبأون بصورة متزايدة وضعية أطراف فاعلة رئيسية في عالم النقل البحري المعاصر.

١٦- ويشعر المجلس أيضاً بتردد شديد إزاء ما يبدو أنه توسيع لنطاق انطباق الظروف التي يُوصى في المادة ٦٦ بأن لا يفقد فيها الناقل الحق في الحد من مسؤوليته.

المادة ٨٩: الاتفاقيات الأخرى

- ١٧- يؤيد المجلس التحليل المقدم من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، ويشعر بنفس الشواغل التي أعرب عنها الاتحاد من منظور النقل المتعدد الوسائط، الذي من المهم إدراك أهميته.
- ١٨- ونرى أن من المستصوب الإبقاء على المادة ٢٧ (ولكن حذف المادة ٩٠، التي هي مادة ضارة) والإبقاء على المادة ٨٩ وتعديلها. ولا يعارض المجلس أن يكون هناك صك متعدد الوسائط يتسم بالحياد وذو انطباق شامل، ولكنه يؤيد أساسا الحلول البسيطة التي تتيح إمكانية تنبؤ جيدة. ومن وجهة النظر هذه، يمكن أن ينظر الاتحاد في قبول نظام وحيد للمسؤولية والتعويض، ولكن لهذا الموقف حدوده وهو لا ينطبق إلا إذا كُرِّست في الاتفاقية مساواة حقيقة في المعاملة. والصك بصيغته الحالية مختل التوازن على حساب الشاحنين إلى درجة أن المجلس يشعر، مع الأسف، بأنه مجبر في هذه المرحلة على المطالبة بتطبيق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة على الأجزاء غير البحرية من عمليات النقل، لأن تلك الاتفاقيات أكثر حماية لمصالح الشاحنين بقدر كبير.

المادتان ٧٥ و٧٦: الاختصاص

- ١٩- بشأن مسألة تسمية المحاكم، يسعى المجلس أساسا إلى إمكانية التنبؤ والبساطة، وتبعا لذلك يؤيد أن تكون هناك مادة ترد فيها قائمة محددة بأماكن موحدة لتحديد المحاكم المختصة، وخصوصا الأماكن المرتبطة تقليديا بعملية النقل. وسيكون من المستصوب أيضا إدراج مكان إبرام العقد.
- ٢٠- وإدراج قائمة تكون على أقصى قدر ممكن من الاكتمال أفضل من النظام الذي اعتمد، والذي يجمع بين النص على قائمة بالأماكن وحرية الاختيار التامة.
- ٢١- فهذه الحرية في اختيار جهة الاختصاص القضائي تشجع المفاضلة بين المحاكم، التي يمكن أن تؤدي إلى تسمية أماكن للاختصاص القضائي خارج قائمة الأماكن المقترحة، بل يمكن أن تتيح تسمية محكمة في بلد لم ينضم إلى الاتفاقية.
- ٢٢- ويرى المجلس أن حرية التعاقد (قارن مع ما هو وارد أدناه) الممنوحة للطرفين المتعاقدين ينبغي أن تقتصر على إمكانية اختيار أساس للاختصاص القضائي، بالاتفاق، من بين الأسس المدرجة في القائمة الواردة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) من المادة ٧٥.

٢٣- والمعايير الواردة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) من المادة ٧٥، والتي تتيح الخروج التام على أحكام الفقرات (أ) و(ب) و(ج) من المادة ٧٦، ليست كافية لتبرير ذلك الخروج. فتعريف عقد الحجم، الذي يستند إليه الحق في الخروج على أحكام الصك، مفرط العمومية. ولن يتسنى تبرير ذلك الخروج الواسع النطاق إلا بتعزيز كبير للمعايير التعريفية المتعلقة بعقد الحجم.

٢٤- ويشدد المجلس أيضا على الحاجة إلى حماية المرسل إليه. ومن هذا المنظور، لا توفر الفقرة ٣ من المادة ٧٦ الضمانات المطلوبة. وسيلزم أن يضاف إلى الفقرة ٣ حكم ينص على القبول الصريح، من جانب المرسل إليه، لاختيار المحكمة، وبغير ذلك يكون من حق المرسل إليه أن يفرض، بمحض اختياره، أحد الأماكن الواردة في المادة ٧٥.

٢٥- ومن أجل إمكانية التنبؤ أيضا، ينبغي أن تكون القواعد الواردة في الاتفاقية لتسمية المحاكم المختصة ملزمة لجميع البلدان الموقعة. وإذا سمحت الاتفاقية بنظام لاختيار التقيّد أو لاختيار عدم التقيّد (المادة ٧٦ (٤)) فسيؤدي ذلك إلى تعقيد تنفيذ الاتفاقية دون ضرورة. ولذلك لا يؤيد المجلس الأحكام التي أدرجتها الوفود أو اقترحتها أثناء المناقشات حول المادة ٧٦ (٤) في الدورة الثامنة عشرة.

٢٦- ويلاحظ المجلس أنه لا يوجد ذكر للإجراءات القضائية ضد الشاحن. ومن أجل التوازن والمعاملة بالمثل، ينبغي النص على تلك النقطة.

تعليقات بشأن حرية التعاقد

٢٧- يستذكر المجلس التحفظات الشديدة إلى أقصى حد التي تعين عليه إلى إبدائها في بيان الموقف الذي أصدره سابقا (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.64) بشأن موقف بعض الوفود المؤيد لحرية التعاقد التامة، التي من شأنها أن تكون ضارة بمؤسسات الشحن الصغيرة والمتوسطة. وموقف المجلس إزاء المادتين ٧٥ و٧٦ يعزز مآخذه، المستندة حصرا إلى قصور تعريف عقد الحجم، على حرية التعاقد. وينبغي أن يلاحظ أن قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ تتيح حرية تعاقد واسعة جدا، بينما تحمي مؤسسات الشحن الصغيرة والمتوسطة. وسيكون بالوسع، بمحض استنساخ أحكامهما المعروفة جيدا واستبعاد حالات الخروج عليها لصالح الناقل وحده، الاستغناء عن كامل آلية عقود الحجم، التي هي آلية سيئة التشكيل.

استنتاجات

٢٨- بما أن القراءة الثانية لمشروع الصك قد اكتملت الآن، فيتعين إدراك أن المجلس، الذي يشعر بحجية الأمل من فقدان الاتجاه في نص تتعلق تطورات بنقض إنجازات قواعد هامبورغ أكثر مما تتعلق بمحاولة إضفاء الطابع العصري على قانون النقل المتعدد الوسائط، يتشكك في فائدة ذلك الصك في التعامل مع نقل البضائع في العقود القادمة.

٢٩- وقد وصل الافتقار إلى التوازن في الأحكام الرئيسية، ولا سيما تلك المتعلقة بقواعد المسؤولية، حدًا يجعل المجلس متشائمًا إزاء إمكانية إجراء أي تصحيح لمجالات انعدام التوازن الرئيسية قبل انتهاء العمل. ومع ذلك سيكون المجلس حاضرا بروح بناءة في الدورة القادمة، في نيويورك، في محاولة لإنقاذ ما لا يزال بالوسع إنقاذه.

٣٠- والمجلس الأوروبي للشاحنين هو المنظمة التي تمثل مصالح الشركات الصناعية والتجارية الأوروبية باعتبارها من مستخدمي جميع وسائط النقل. و"الشاحنون" هم أساسا منتجو البضائع أو موزعوها، الذين يسوقونها لدى زبائنهم ويوزعونها عليهم. والنقل عن طريق البحر هو وسيطة النقل الرئيسية التي يستخدمونها في التجارة الدولية.