

Distr.: Limited
28 February 2007
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة التاسعة عشرة
نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

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

التزامات الشاحن: اقتراح بشأن الصياغة مقدّم من الوفد السويدي

مذكّرة من الأمانة

استعداداً للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّمت حكومة السويد إلى الأمانة الورقة المدرجة طيّه كمرفق والمتعلقة بالمسؤولية عن التأخّر في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]. وأفاد الوفد السويدي بأن المقصود من الورقة هو تيسير النظر في الموضوع في الفريق العامل باقتراح نصوص منقّحة لبعض الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن التأخّر. وأفاد الوفد السويدي أيضاً بأن النصوص المنقّحة والتعليقات عليها الواردين في المرفق المدرج طيّه أعدّ في ضوء نظر الفريق العامل خلال دورته الثامنة عشرة في موضوع التزامات الشاحن، واستناداً إلى مشاورات غير رسمية إضافية مع وفود أخرى. وقد يرغب الفريق العامل في أن ينظر في النص الوارد في المرفق المدرج طيّه لدى إجرائه المزيد من النظر في الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن التأخّر في مشروع الاتفاقية.



المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] - حل وسط محتمل

أولاً - مقدمة

١ - قرّر الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة أن النهج الخاص بمعاملة المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية الناجمة عن التأخر من جانب الشاحن أو الناقل، والمبيّن في "الخيار الثالث" (كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74)، ينبغي أن يتّبع باعتباره النهج الأمثل لمشروع الاتفاقية، رهنا بقدرة الفريق العامل على استبانة طريقة ملائمة للحدّ من مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية الناجمة عن التأخر (الفقرات ٩٢ و ٩٣ و ١٠٠ من الوثيقة A/CN.9/616). وأثناء تلك الدورة، عرض الوفد السويدي حلاً وسطاً بشأن تلك المسألة. غير أن عدداً من الوفود طلب تقديم عرض كتابي لذلك الحل الوسط المقترح. وأخذ الوفد السويدي على عاتقه مهمة إعداد ذلك العرض من أجل تيسير المناقشة حول هذه المسألة في المستقبل. ويستند الاقتراح إلى النص الموحد لمشروع الاتفاقية، الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

ثانياً - مسؤولية الناقل عن التأخر الذي يسببه الشاحن - مسألة السببية

٢ - كما هو مبين في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74 فإن القصد من تقنين التأخر في مشروع الاتفاقية هو أن لا يصبح الناقل مسؤولاً قط لدى شاحن عن تأخر ناجم عن فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر. فمثلاً إذا طالب الشاحن "ألف" بتعويض من الناقل بسبب أن تفريغ البضاعة من السفينة تأخر في ميناء المقصد فسيُعفى الناقل في هذه الحالة من المسؤولية شريطة أن يتمكّن من إثبات أن التأخر لم يكن عائداً إلى تقصير من جانبه بل إلى أن الشاحن "باء" لم يقدمّ المستندات المطلوبة. ولا يمكن اعتبار الشاحن "باء"، في هذه الحالة، مُستخدماً أو مُتعاقدًا يكون الناقل مسؤولاً عنه.

٣ - غير أنه في الدورة الثامنة عشرة كانت بعض الوفود تشعر بالقلق من أن الناقل سيعتبر رغم ذلك مسؤولاً بموجب مشروع الاتفاقية عن التأخر الذي يتسبب فيه أحد الشاحنين فيما يتعلق بجميع الشاحنين الآخرين الذين لديهم بضائع على متن تلك السفينة (الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/616). ومن أجل تلبية احتياجات تلك الوفود، يمكن أن يضاف إلى مشروع المادة ١٨ توضيح، بصفة فقرة جديدة ٣، بأن الناقل لن يكون مسؤولاً

عن الخسارة أو الضرر طالما كانا راجعين إلى فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر. ويمكن أن يكون نص ذلك التوضيح كما يلي:

المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين

١- يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال أو إغفالات:

(أ) أي طرف منقذ،

(ب) وأي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

٢- لا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنقذ أو الشخص الآخر مندرجا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.]

٣- لا يكون الناقل مسؤولاً لدى شاحن أو مرسل إليه عن أي خسارة أو ضرر طالما كان هذا عائداً إلى فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر.

٤- وثمة شاغل قد يثار على اقتراح إدراج مثل ذلك التوضيح في مشروع المادة ١٨ وهو أن تلك القاعدة واردة بالفعل في مشروع المادة ١٧ (١)، التي ينص فيها على أن الناقل يعفى من مسؤوليته إذا استطاع أن يبرهن أن الخسارة أو الضرر أو التأخر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص هو مسؤول عنه. بموجب مشروع المادة ١٨ (الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/616). بيد أن هناك احتمالاً، في بعض الولايات القضائية على الأقل، بأن يفسر مشروع المادة ١٧ بحيث يعتبر الناقل مسؤولاً على أية حال أمام الشاحن الذي لديه بضاعة على متن السفينة، ربما من جراء تخلف عام عن إنشاء نظم لمنع حالات التأخر التي يتسبب فيها شاحن آخر. وفي تلك الحالة يمكن أن يكون مثل هذا التوضيح مفيداً.

ثالثاً - الحد من مسؤولية الشاحن عن التأخر

٥- في الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل، أثار بعض الوفود شواغل بشأن تعرض الشاحن للمسؤولية بمستوى يمكن أن يكون عالياً جداً، وخصوصاً فيما يتعلق بالخسارة الاقتصادية البحتة (الفقرتان ١٠٥ و ١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/616). وتمثل طريقة للحد

من هذا التعرّض في تعيين حدّ أعلى لمسؤولية الشاحن فيما يتعلق بالخسارة الاقتصادية الناجمة من محض التأخّر نتيجة لإخلال بالالتزامات الواردة في مشاريع المادتين ٢٧ و ٢٩ والفقرة ١ من المادة ٣١. ومن شأن ذلك أن يجعل التعرّض للمخاطرة في حالة التأخّر المحض أكثر قابلية للتنبؤ به، ومن ثمّ يمكن التأمين عليه. وبالنسبة للخسارة الاقتصادية العائدة إلى أن الشاحن محلّ بالتزاماته الواردة في الفقرة ٢ من المادة ٣١ وفي المادة ٣٢ بشأن دقة المعلومات والبضائع الخطرة، سيظل الشاحن مسؤولاً ومسؤولية كاملة دون اعتبار لما إن كان هناك تأخّر محض أم لا. والسبب في عدم تعيين حدّ أعلى للمسؤولية عن الإخلال بأحد هذه الالتزامات هو أنها تعتبر من الأهمية الحيوية للناقل بحيث أن الشاحن الذي يتغاضى عنها لا يستحق الحماية التي يوفّرها تعيين حدّ أعلى للمسؤولية. وفيما يتعلق بحالات إخلال الشاحن بالتزاماته بموجب مشاريع المادتين ٢٧ و ٢٩ والفقرة ١ من المادة ٣١، سيكون الشاحن أيضاً مسؤولاً ومسؤولية كاملة عن الخسارة التبعية الناتجة من التلف المادي الذي يلحق بالسفينة أو بالبضائع الأخرى أو إصابات العاملين. وفيما يتعلق بالمسؤولية عن التلف المادي الذي يلحق بالسفينة أو بالبضائع الأخرى أو إصابات العاملين، تقع بالفعل حالياً على عاتق الشاحن مسؤولية غير محدودة وفقاً لكل من قواعد لاهاي فيسبي وقواعد هامبورغ، ويبدو أن هذا لم يسبّب أي مشاكل في الممارسة العملية.

٦- وإذا تقرّر تعيين حدّ لمسؤولية الشاحن عن التأخّر المحض، فسيلزم التأكّد من أن مستوى الحدّ لا ينطبق على الالتزام بدفع رسم أرضية أو غرامة على احتجاز السفينة الناشئ من عقود المشاركة أو عقود النقل الأخرى الخارجة عن نطاق مشروع الاتفاقية.

٧- وقد اتضح أن من الصعب ربط مستوى الحدّ بوزن البضاعة أو قيمتها أو بأجرة الشحن. فأى من هذين العاملين لا يناظر المخاطرة. فمثلاً يمكن أن يسبّب الشاحن الذي ينقل النفايات نفس الضرر الذي يسببه الشاحن الذي ينقل معدات إلكترونية. ولذلك يبدو أن الأفضل هو تقرير مبلغ ثابت باعتباره مستوى الحدّ. وهذا النوع من المسؤولية يمكن أيضاً إدراجه بسهولة كعنصر مسؤولية في التأمين على البضاعة. وفيما يتعلق بمقدار الحدّ الأعلى، ينبغي أن يكون أحد الأهداف العامة هو أن يكفل مستوى الحدّ أن يكون الشاحنون مسؤولين مسؤولية كاملة في الحالات العادية، في نفس الوقت الذي يكونون فيه محميين من التعرّض المفرط للمخاطرة في الحالات الاستثنائية، بغية جعل المسؤولية قابلة للتأمين عليها. وإذا تقرّر مستوى للحدّ مقداره ٥٠٠.٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة فسيغطّى ما بين ٢٦٠ مطالبة و ٣٢٠ مطالبة تقريباً بأجرة الشحن الكاملة من الشاحنين الآخرين، استناداً

إلى أن متوسط أجرة الشحن للحاوية الواحدة يبلغ ما بين ١ ٥٠٠ دولار و ٣ ٠٠٠ دولار أمريكي. ويمكن أن يكون نص حكم يقرّر هذا المستوى للحدّ كما يلي:

المادة ٣٠ مكررا ثانيا- الحدّ من مسؤولية الشاحن عن الخسارة
الناجمة عن التأخر

١- في حالة الخسارة الاقتصادية الراجعة إلى التأخر، غير الناتجة من هلاك السفينة أو بضاعة أخرى أو تلفها أو وقوع إصابات شخصية، تكون مسؤولية الشاحن عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذا الفصل، باستثناء الفقرة ٢ من المادة ٣١ والفقرة ٣٢، مقتصرة على مبلغ يعادل [٥٠٠ ٠٠٠] وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل حادثة.

٢- لا تنطبق الفقرة ١ على الالتزامات بدفع رسم أرضية أو غرامة على احتجاز السفينة الناشئ من عقود المشاركة أو عقود النقل الأخرى الخارجة عن نطاق هذه الاتفاقية [، والمدرجة في مستند نقل أو سجل إلكتروني للنقل].

رابعاً- حكم عام بشأن السببية

٨- في الدورة الثامنة عشرة، أشارت بعض الوفود أيضا إلى أنه قد تكون هناك حاجة إلى إدراج حكم أعم بشأن السببية في حالة المسؤولية عن التأخر، بغية ضمان عدم المساس بالمبادئ العامة بهذا الصدد الواردة في القوانين الوطنية (الفقرتان ١٠٧ و ١٠٨ من الوثيقة A/CN.9/616). وارتأت وفود أخرى أن ذلك الحكم غير ضروري لأنه إذا سكت مشروع الاتفاقية عن المسألة فيترتب على ذلك تلقائيا أن القانون الوطني ينطبق عليها. بيد أنه يمكن أن يقال إن مجرد تقنين مسؤولية الشاحن في الفصل ٨ يمكن أن يؤدي إلى نتيجة هي أن المبادئ الخاصة بالسببية المقررة في القانون الوطني ستقوض. ويتعيّن أن يكون الحكم الخاص بالسببية محدودا في الجانب المتعلق بالشاحن، بحيث لا يشمل سوى المسؤولية الراجعة إلى التأخر. وبغير ذلك سيكون هذا الحكم متناقضا مع حق الناقل في أن يجعل مسؤوليته محدودة بقيمة البضاعة في حالة هلاك البضاعة أو تلفها. وهناك حل ممكن قد يرغب الفريق العامل في النظر فيه وهو إضافة فقرة جديدة (الفقرة ٤) إلى مشروع المادة ٢٢. وسيكون نص المادة عندئذ كما يلي:

المادة ٢٢- حساب التعويض

١- رهنا بأحكام المادة ٦٢، يُحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ١١.

٢- تُحدّد قيمة البضاعة حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.

٣- في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المذكورة في الفصل ٢٠.

٤- رهنا بأحكام المادة ٦٣، تحسب الخسارة الاقتصادية الراجعة إلى التأخر في تسليم البضاعة وفقا للقواعد والمبادئ المقررة بمقتضى القانون الوطني المنطبق.

٩- وسيتمّ أن يشكّل الحكم المناظر المتعلق بحساب الخسارة الراجعة إلى تقصير الشاحن فقرة جديدة في الفصل ٨ الخاص بالتزامات الشاحن. غير أن هذا الحكم لا ينبغي أن يقتصر على الخسارة الاقتصادية الراجعة إلى التأخر، بل ينبغي أن ينطبق على جميع أنواع الخسارة والضرر. ويمكن أن يكون نص هذا الحكم كما يلي:

المادة ٣٠ مكررا - حساب التعويض

رهنا بأحكام المادة ٣٠ مكررا ثانيا، تحسب الخسارة أو الضرر الراجعان إلى الإخلال بأي من التزامات الشاحن بمقتضى هذا الفصل وفقا للقواعد والمبادئ المقررة بموجب القانون الوطني.