

Distr.: General
26 May 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 كلياً أو جزئياً

تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية*

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢ ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
٢ ألف - الدول
٢ ١٤ - ألمانيا

* تأخّر تقديم هذه المذكرة بسبب تأخّر ورود التعليقات من البلد المعني.



ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف - الدول

١٤ - ألمانيا

[الأصل: بالإنكليزية]

[٢٦ أيار/مايو ٢٠٠٨]

(أ) تعليقات عامة

١ - ترحّب الحكومة الاتحادية بالجهود التي تبذلها الأونسيترال من أجل تحقيق اتساق قانون النقل على الصعيد الدولي. غير أن ألمانيا تأسف لأن أسابيع قليلة فقط أُتيحَت لاستعراض مشروع الاتفاقية الشامل والمعقد الذي اعتمده فريق الأونسيترال العامل الثالث (المعني بالنقل) في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ والذي أُحيل إلى الدول الأعضاء في نهاية شباط/فبراير. فقد تُعدّر النظرُ في جميع تفاصيل المشروع الذي أعدته الأونسيترال في الفترة الزمنية المحددة. ولذا تقترح الحكومة الاتحادية أن تستمر المداولات داخل الأونسيترال في عام ٢٠٠٩ إذا تبيّن خلال الاجتماع المزمع عقده في حزيران/يونيه ٢٠٠٨ أن كثيراً من المسائل تتطلب مزيداً من الإيضاح، وأنه قد يكون من المتوقع ألا يصدّق عدد من الدول على الاتفاقية، وخصوصاً الدول الأطراف في قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤ أو في قواعد فيسي لعام ١٩٦٨ أو في قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨. وينبغي تفادي أي شيء ربما يؤدي إلى اقتصار التصديق على الاتفاقية على الدول التي ليست أطرافاً في الاتفاقيات السالفة الذكر وإلى إضافة نظام قانوني آخر إلى النظم القائمة، لأن ذلك سيعني انتكاساً في الجهود الرامية إلى تحقيق التوحيد في ميدان قانون النقل على الصعيد الدولي.

٢ - وتبيّن الحكومة الاتحادية أدناه وجهات نظرها بشأن بعض أحكام مشروع الاتفاقية التي ترى من الضروري تحسينها. ولا ينبغي أن تُعتبر هذه التعليقات حصرية. فالحكومة الاتحادية تحتفظ بالحق في تقديم مزيد من الاقتراحات في اجتماع الأونسيترال المقبل.

(ب) تعليقات محدّدة

المادة ٥ (نطاق الانطباق العام)

٣ - وفقاً للمادتين ٥ و ١ (١)، لا يقتصر انطباق الاتفاقية على عقود النقل البحري، بل يشمل أيضاً عقود النقل بوسائط نقل أخرى. وتود الحكومة الاتحادية أن تعرب عن قلقها

إزاء إنشاء قواعد خاصة ضمن الاتفاقية تنطبق على جزء واحد من عقود النقل المتعدد الوسائط، وهي عقود النقل المتعدد الوسائط التي تنص على النقل بحرا. فهذا سيؤدي إلى تجزئة القوانين المتعلقة بعقود النقل المتعدد الوسائط.

٤ - وتبدي ألمانيا تحفظات أيضا بشأن محتويات الأحكام المتعلقة بعقود النقل المتعدد الوسائط، بما فيه النقل بحرا. ويستفاد من المشروع أساسا أن جميع أحكام الاتفاقية تنطبق على عقود النقل المتعدد الوسائط من هذا القبيل. والاستثناء الوحيد المنصوص عليه ينطبق في الحالات التي يمكن فيها تحديد مكان حدوث التلف. ففيما يتعلق بهذه الحالات، تنص المادة ٢٧ على أن تكون الحجية لأحكام اتفاقية دولية أخرى تتعلق بالنقل البري أو الجوي، إذا حدث التلف في البر أو في الجو. غير أن المادة ٢٧، كما هو مبين أدناه، لا تفي بالغرض بسبب القيود التي تفرضها على أحكام الاتفاقيات الدولية. ثم إن المادة ٢٧ تفترض مسبقا أن بإمكان الشاحن إثبات مكان حدوث التلف. غير أن الشاحن ليس بوسعه في كثير من الحالات تقديم ذلك الإثبات. وبناءً على ما تقدم فإن المادة ٢٧ قليلة الأهمية.

٥ - وهكذا يجب افتراض أن عقود النقل المتعدد الوسائط، بما في ذلك النقل البحري، مشمولة بالأحكام العامة الواردة في الاتفاقية. وهذه النتيجة لا تبدو مقنعة جدا. ومن المقارنة بين أحكام مشروع الاتفاقية وأحكام اتفاقيات أخرى تتعلق بنقل البضائع، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع أو الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية أو اتفاقية مونتريال، يتبين أن مشروع الاتفاقية يكاد يكون مصمما حصرا لغرض النقل البحري - ويتجلى هذا بوجه خاص من الفقرة ٣ من المادة ١٨، بما تضمنته من إعفاءات من المسؤولية - لكنه ينص أيضا على تقليل مسؤولية الناقل إلى حد بعيد مقارنة بالاتفاقيات الأخرى المشار إليها أعلاه. ولا يوجد في مشروع الاتفاقية مبرر لجعل هذه الأحكام واجبة التطبيق لا على عقود النقل البحري فحسب، بل أيضا على العقود التي تنص على القيام بجزء من النقل في البر.

المادة ١٢ (مدة التزام الناقل)

٦ - وفقاً للفقرة ٣، يكون أي حكم باطلا عندما ينص على أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقا لبدء تحميلها الأولي. بمقتضى عقد النقل، أو على أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقا لإتمام تفرغها النهائي. بمقتضى عقد النقل. وبالمقابل، يمكن أن يفهم من الحكم أنه يعني أن أي حكم ينص على إعفاء الناقل من المسؤولية خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل أو مستخدميه أو وكلائه هو حكم صحيح شريطة ألا تكون

البضاعة موجودة على واسطة النقل. ويساور الحكومة الاتحادية القلقُ إزاء السماح بتقييد مسؤولية الناقل على هذا النحو. ولا يمكن إيجاد مبررٍ لتغيير ما ورد في الاتفاقيات السابقة والنص على قاعدة ملزمة دولياً تسمح للناقل البحري باستبعاد المسؤولية عن التلف الذي يحدث قبل شحن البضائع على متن السفينة وبعد تفريغ البضائع من على السفينة. والأهم من ذلك هو أن هذا الحكم يبرر الشعور بالقلق بالنظر إلى إدراج شخصية الطرف المنفذ البحري في مشروع الاتفاقية، لأن الطرف المنفذ البحري، وفقاً للفقرة ١ من المادة ٢٠، لا يخضع إلا للمسؤوليات المفروضة على الناقل. وسيستفيد الطرف المنفذ البحري أيضاً من الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن التلف الحاصل قبل شحن البضائع على متن السفينة وبعد تفريغها من على السفينة. ومن ثم فلن يكون الناقل ولا الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن التلف حتى ولو استوفيت الشروط المسبقة الواردة في المادة ٦٣.

٧- وتفادياً لهذه النتيجة، تقترح ألمانيا صياغة الفقرة ٣ من المادة ١٢ على النحو التالي:

"٣- لأغراض تحديد مدة التزام الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلّم البضاعة وتسليمها، ولكن يكون أي شرط في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:

- (أ) أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقاً للوقت الذي يكون فيه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ قد تسلّم البضاعة بالفعل، أو
- (ب) أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقاً للوقت الذي يكون فيه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ قد سلّم البضاعة بالفعل."

المادة ١٣ (النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل)

٨- وفقاً للمادة ١٣، يجوز النص في مستند نقل واحد على أن النقل لا يقوم به الناقل فحسب، بل شخص آخر أيضاً. ومعنى هذا الحكم غير واضح. وتبدي الحكومة الاتحادية تحفظات أساسية بهذا الشأن، وخصوصاً إذا كان مستند النقل قابلاً للتداول. فهناك تساؤلات تُثار حول ما إذا كان يمكن أن يواجه حائز المستند محدود مسؤولية حسبما هو متفق عليه بين الناقلين، الذين يمكن لحائز المستند أن يطلب منهم تسليم البضاعة والذين يتعين تقديم مستند النقل إليهم عملاً بالمادة ٤٩ من مشروع الاتفاقية.

المادة ٢٠ (مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية)

٩- وفقا للمادة ٢٠، يخضع الطرف المنفذ البحري للمسؤوليات ذاتها التي تفرض على الناقل. وتنص الفقرة ٧ من المادة ١ على أن الناقل الداخلي لا يكون طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصراً داخل منطقة الميناء. وربط التعريف بالمكان الذي تؤدّى فيه الخدمة أمر غير مناسب لأن التغليف الصالح للملاحة يمكن أن ينجز داخلياً أيضاً. وعلاوة على ذلك، فإن شركات الشحن الموجودة في الموانئ البحرية تعتمد بصورة متزايدة إلى أداء خدمات لا تدخل في نطاق التزامات الناقل. وهذا يدل على أن الاكتفاء بمجرد إشارة مكانية يمكن أن تترتب عليه مشاكل في التعريف.

المادة ٢٢ (التأخر)

١٠- تعتمد صياغة المادة ٢٢ عدم حسم مسألة ما إذا كان يتعين أخذ فترات التسليم الضمنية في الاعتبار أيضاً. وما دام يتعذر - كما هو الحال حتى الآن - الاتفاق على كفاية الترتيبات الضمنية، فينبغي حذف هذا الحكم وينبغي أن تُترك للقانون الوطني المنطبق مسألة ما إذا كان الناقل مسؤولاً عن حالات التأخر ونطاق مسؤوليته.

المادة ٢٧ (النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري)

١١- تنص القاعدة التي تنشئها المادة ٢٧ فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط على أن أحكام هذه الاتفاقية لا تكون لها غلبة على أحكام اتفاقية أخرى في ظروف معينة إذا كان مكان حدوث التلف معروفاً. ويبدو هذا الحكم غير كافٍ. فإذا عُرف مكان حدوث التلف وحب أيضاً أن ينطبق القانون الوطني الذي يسري على تلك المرحلة من النقل. ويتعين أن يكون الأمر كذلك في كل الظروف إذا لم تُغيّر الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في مشروع الاتفاقية، لأنها تكاد تكون مصمّمة حصراً للنقل البحري. ويتضح ذلك بوجه خاص من المادة ١٨ وما تنص عليه من أسباب للإعفاء من المسؤولية في الفقرة ٣. وليس هناك سبب للامتناع عن تطبيق القانون الوطني ذي الصلة عندما يحدث التلف أثناء الجزء الداخلي من عملية نقل تشمل النقل البري والبحري على السواء مجرد أن النقل البري متبوع بالنقل البحري.

١٢- وعلاوة على ذلك، يمكن أن يُساء فهم الصياغة "لا تكون ... غلبة" لأنها قد توحي بأن المادة ٢٧ تنظم النزاع في إطار الاتفاقية في حين أن المادة ٨٤ من مشروع الاتفاقية هي التي يُتوخى منها تحقيق هذا الغرض. وبدلاً من الصياغة المذكورة أعلاه، ينبغي أن تنص المادة

٢٧ على أن هذه الاتفاقية "لا تسري" على الحالات المبيّنة في الفقرات (أ) إلى (ج)، بل تنطبق على تلك الحالات أحكام الاتفاقيات المشار إليها.

المادة ٣٢ (المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد)

١٣- يخضع الشاحن لمسؤولية مطلقة غير محدودة، بل وتنصّ الفقرة ٢ من المادة ٨١ على عدم الحد من تلك المسؤولية، إذا كانت المعلومات المقدمة بغرض إعداد تفاصيل العقد غير صحيحة (الفقرة ٢ من المادة ٣٢). ويؤدي نظام المسؤولية هذا إلى إلحاق ضرر كبير وغير مبرر بوضع الشاحن مقارنة بقواعد المسؤولية التي نُص عليها بخصوص الناقل (المادة ٦١ وما يليها). ومن ثم، يبدو من الضروري أن تحذف على الأقل عبارة "يحدّ" الواردة في الفقرة ٢ من المادة ٨١، بغية السماح للطرفين في عقد النقل بأن يتفقا على حد لمسؤولية الشاحن.

المادة ٣٣ (قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة)

١٤- تنطبق التعليقات التي أبدت على المادة ٣٢، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على المادة ٣٣ المتعلقة بمسؤولية الشاحن عن تقديم معلومات كافية في حالة نقل بضائع خطيرة.

المادة ٣٤ (تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته)

١٥- انظر التعليقات على المادتين ٣٢ و٣٣. وترى الحكومة الاتحادية أن الحكم الذي يفرض على الشاحن المستندي نفس الواجبات التي يخضع لها الشاحن التعاقدية ومن ثم يجعل الشاحن المستندي، شأنه شأن الشاحن، مسؤولاً مسؤولية كاملة عن عدم الامتثال، يذهب أبعد مما ينبغي. ويتضح ذلك بجلاء من الحكم المتعلق بواجب الشاحن فيما يخص تسليم البضاعة (المادة ٢٨). ومن المهم أن يُؤخذ في الحسبان أيضاً أن هذا الحكم سيوجد حاجة كبيرة إلى توفير المشورة القانونية لمتعهدي النقل الطرقي وشركات المعدات اللوجستية، لأنهم سيحتاجون إلى إعلام زبائنهم بالعواقب القانونية لذلك، ولا سيما فيما يتعلق بالمسؤولية الجماعية والفردية غير المحدودة.

المادة ٣٦ (توقف مسؤولية الشاحن)

١٦- إن المعيار المبين في المادة ٣٦ فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن الإلزامية يهضم حقوق الشاحن إلى حد غير معقول. وينبغي حذف هذا الحكم دون إدراج بديل له.

المادة ٤٠ (التوقيع)

١٧- وفقا للفقرة ٢ من المادة ٤٠، يجب أن يُدرَج في سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص يتصرف بالنيابة عنه. ولا ينص الحكم على أي شروط محددة فيما يتعلق بالتوقيع الإلكتروني. ويظل من غير الواضح ما إذا كان يمكن النص في القانون الوطني على شروط أكثر تحديدا فيما يتعلق بالتوقيع الإلكتروني بالمعنى الوارد في المادة ٤٠. وحرصا على توفير اليقين القانوني، تقترح الحكومة الاتحادية تقديم إيضاح يفيد بوجود هذه الإمكانية.

المادة ٤٥ (واجب قبول تسلّم البضاعة)

١٨- وفقا للمادة ٤٥، يجب على المرسل إليه قبول البضاعة. وحسب صيغة هذا الحكم، ينطبق هذا أيضا عندما يبدو أن البضاعة تالفة ولا يطلب المرسل إليه تسلّمها. ويبدو أن هذا مبالغ فيه. فالمرسل إليه لا ينبغي أن يكون ملزما بقبول البضاعة إلا إذا كان التسليم مطلوبًا.

المادة ٦١ (حدود المسؤولية)

١٩- وفقا للمادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء التأخر في التسليم، محدودة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة. وهذا يختلف عن الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بقانون النقل حيث لا ينطبق المبلغ الكلي لمقدار حد مسؤولية الناقل على هلاك البضاعة أو تلفها فحسب، بل يشمل أيضا، على سبيل المثال، الحالات التي لا يوفر فيها الناقل وسائل النقل أو التي يكون فيها الناقل محملا بواجب تقديم المعلومات حسبما هو مطلوب في المادة ٢٩ أو حين يدلي بمعلومات غير دقيقة في مستند النقل. وتبدي الحكومة الاتحادية تحفظات جوهرية على هذا الاتساع في حدود المسؤولية. وهذا الأمر يشغل البال أيضا في ضوء مسؤولية الشاحن الإلزامية وغير المحدودة في الحالات المماثلة.

المادة ٨١ (أحكام عامة)

٢٠- وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة، يكون أي شرط في العقد باطلا إذا كان يستبعد واجبات ومسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن المستندي أو يحدّ منها. ولا ترى الحكومة الاتحادية ضرورة لهذا الحكم الشامل، خاصة وأن مشروع الاتفاقية لا ينص على أي حدود للمسؤولية فيما يتعلق بتلك الأطراف، لكنه ينص على ذلك فيما

يتعلق بالناقل. فالأطراف في عقد النقل يجب أن يحق لها على الأقل أن تحدّ من مسؤولية الشاحن كما يجب أن تتساوى مسؤوليتها مع مسؤولية الشاحن.

المادة ٨٢ (قواعد خاصة بشأن العقود الكمية)

٢١- إن القواعد التي تنص على حرية التعاقد في إطار العقود الكمية مرتبطة بالتعريف الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١. وهذا التعريف غامض جدا. وبالنظر إلى نطاق المادة ٨٢، يبدو مستصوبا صوغُ تعريف أكثر دقة.

المادة ٨٤ (الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى)

٢٢- في المادة ٨٤، لا تُعطى الأولوية إلا للاتفاقيات التي وُضعت لنقل البضائع بواسطة واحدة برّا أو في المجاري المائية الداخلية أو جواً، والتي تكون نافذة بالفعل وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وحصراً للحكم في الاتفاقيات النافذة يجعله ضيقاً للغاية. وبدلاً من ذلك، ثمة حاجة إلى حكم يشمل إعطاء الأولوية للبروتوكولات التي ستوضع في المستقبل من أجل تعديل الاتفاقيات القائمة، وكذلك للاتفاقيات الجديدة المتعلقة بنقل البضائع برّا وفي المجاري المائية الداخلية وجواً والاتفاقيات المتعلقة بعقود النقل المتعدد الوسائط. ولما كانت أحكام مشروع الاتفاقية قد وُضعت أساساً بغرض النقل البحري، فمن المستصوب فسح المجال لزيادة تطوير القانون فيما يتعلق بوسائط النقل الأخرى.