

Distr.: General
11 June 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	أولاً- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
٢	ألف- الدول
٢	١٦- المملكة المتحدة

* تأخر تقديم هذه المذكرة بسبب تأخر ورود التعليقات.

040708 V.08-54217 (A)



ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف - الدول

١٦ - المملكة المتحدة

[الأصل: بالإنكليزية]

[١١ حزيران/يونيه ٢٠٠٨]

مقدمة

- ١ - تعرب حكومة المملكة المتحدة عن امتنانها لمنحها فرصة التعليق على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً.
- ٢ - وتعرب حكومة المملكة المتحدة عن ترحيبها وتأييدها لعمل الأونسيترال واللجنة البحرية الدولية في السعي لوضع صكّ يحلّ محلّ اتفاقيات النقل البحري الحالية ويعطي مفعولاً لاتفاق يُبرم بين الناقل ومتعهدي الشحن فيما يتعلق بحدوث مخاطر في نقل البضائع، يكون أكثر حداثة مما يمكن إيجادها في الصكوك القائمة حالياً.
- ٣ - وتعرب المملكة المتحدة أيضاً عن ترحيبها وقبولها بسياسة الأونسيترال التي تقضي بأن ينص الصكّ على قواعد جديدة تحكم التطوّرات الراهنة والمتوقّعة في صناعة النقل، مثل النقل "من الباب إلى الباب" واستخدام سجلات النقل الإلكترونية.
- ٤ - وعلاوة على ذلك، تعرب المملكة المتحدة عن تأييدها القوي لما تهدف إليه الأونسيترال واللجنة البحرية الدولية وهو أن يكون الصكّ الجديد صكاً من المرجّح أن يحقق انسجاماً أكبر مع القوانين الوطنية المتعلقة بالنقل البحري مما تم تحقيقه في الماضي، وأن يحقق الاتساق في هذا المجال قدر الإمكان. وترى حكومة المملكة المتحدة، في الواقع، أن قدرة النص على تحقيق ذلك أمر أساسي للديمومة أي اتفاقية جديدة للنقل البحري.
- ٥ - وأخيراً، تعلّق المملكة المتحدة أهمية كبيرة على ضرورة تحقيق قدر معقول من اليقين القانوني. ويعني ذلك وضع نص تصاغ أحكامه بما يكفي من الوضوح لبيان القصد من مشروع الاتفاقية ويكون ذا مفعول عملي في الممارسة. وهي ترى أن جميع الفوائد المحتملة للاتفاقية الجديدة لن تتحقّق إذا تبين أن ثمن اعتمادها سيكون زيادة غير مقبولة في تعقيد الأمور وفي انعدام اليقين القانوني، وما ينتج عن ذلك من منازعات قضائية لا داعي لها ومكلفة، وربما دون نتيجة حاسمة. وبما أنه لن تكون هناك محكمة استئناف واحدة قادرة على إصدار قرارات ملزمة بشأن تفسير الصكّ، قد يؤدّي عدم اليقين القانوني إلى إدانة عدم الاتساق.

التعليق العام للمملكة المتحدة على النص ككل

٦- ليس لدى حكومة المملكة المتحدة أي تعليق على ما يمكن تسميته التوازن التجاري في مشروع الاتفاقية. وهي لا ترى أن من وظائفها خدمة مصالح الناقلين أو الشاحنين أو غيرهم من الأطراف التي يمكن أن تتأثر من عقد لنقل البضائع. وفي هذه المرحلة، ترى المملكة المتحدة، علاوة على ذلك، أن من الخطأ السعي إلى إحداث تغييرات قد تحلّ بالحلول التوفيقية التي تم التوصل إليها من قبل فيما يتعلق بقضايا تجارية معيّنة.

٧- ومن ناحية أخرى، ترى المملكة المتحدة أنه من المهم معالجة المسائل القانونية التقنية التي، إذا لم تُحلّ الآن، قد تحول دون التصديق على الاتفاقية أو قد تمنع تطبيقها بشكل جيد في الممارسة العملية، أو تؤدي إلى صعوبات أو إلى عدم اليقين أو إلى تكاليف قانونية لا داعي لها في وقت لاحق، إذا جرى التصديق عليها.

٨- وبصفة عامة، ترى المملكة المتحدة أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يعمل بشكل معقول في الممارسة العملية رغم التعقيد المؤكّد في نصه وافتقاره إلى الوضوح في بعض أجزائه. ومع ذلك، قد تبرز مشاكل استثنائية في مجالين رئيسيين تجعل من المهم أن يُعدّل النص قبل أن تقرّه اللجنة. ويُرى أنه ما لم يتم ذلك، من المرجّح أن تمثل هذه المشاكل، في أسوأ الأحوال، عقبة أمام التصديق، وفي أحسن الأحوال، مصدرا خصبا للنزاعات والمنازعات القضائية في وقت لاحق. وسيناقش هذان المجالان لاحقا.

تعريف "عقد النقل"

٩- تنطبق الاتفاقية على "عقود النقل" (المادة ٥). وتعرف (المادة ١-١) "عقد النقل" بأنه يعني "عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

١٠- وبالتالي يتضح من التكوين الحرفي للنص، أنه من الضروري لتطبيق الاتفاقية أن ينص العقد، إمّا صراحة أو ضمناً، على نقل البضائع بالبحر. وكما ذكر بين الحين والآخر، لا يشير الكثير من العقود، ولأسباب تجارية وجيهة، إلى وسائط النقل على الإطلاق أو يذكر عدداً من الإمكانيات. وإذا لم يذكر العقد "واسطة نقل محدّدة"، فقد يبدو، في رأي البعض، أن الاتفاقية قد لا تنطبق، ما لم يُذكر شرط النقل بالبحر ضمناً.

١١- واقترح في مراحل مختلفة إضافة بعض الكلمات للدلالة على أن العقد الذي يميز النقل بالبحر يجب أن يعتبر "عقد نقل" في الحالات التي تكون فيها البضائع منقولة فعلا بالبحر. وقد رُفضت هذه الاقتراحات حتى الآن. وترى المملكة المتحدة أن الاتفاقية، بدون تلك الكلمات، سوف تنطبق على البضائع المنقولة كليا أو جزئيا بالبحر، طالما أن العقد يميز هذا النقل. لكن الاتفاقية ليست واضحة بشأن هذه النقطة.

١٢- وبالتالي، فإن النتيجة غير مرضية. وهي تؤدي إلى إمكانية واضحة وهي أن مجال انطباق الاتفاقية، إذا ما اعتمدت، سيكون جزئيا وغير مؤكد. ويزداد احتمال حدوث ذلك بسبب الشرط الوارد في المادة ٥ والذي مؤداه أنه وفقا لعقد النقل، يجب أن يكون مكان التسليم؛ أو ميناء التحميل؛ أو مكان التسليم؛ أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة. ويستتبع ذلك أنه إذا لم يكن مكان التسليم أو مكان التسليم واقعا في دولة متعاقدة، ولم يحدد في العقد ميناء التحميل أو ميناء التفريغ، لا يجوز في هذه الحالة تطبيق الاتفاقية حتى لو كان ميناء التحميل وميناء التفريغ الفعليين موجودين في الواقع في دولتين متعاقدين.

١٣- وترى المملكة المتحدة أنه من المهم، قبل موافقة اللجنة على مشروع الاتفاقية، تعديل تعريف "عقد النقل" وأحكام المادة ٥ بحيث تشمل جميع أنواع النقل بالبحر بوضوح ضمن نطاق الاتفاقية عندما يكون ميناء التحميل الفعلي أو ميناء التفريغ الفعلي واقعا في دولة متعاقدة وبحيث يصبح للمحكمة الحق بألا تراعي عقد النقل فحسب بل تراعي أيضا كيفية النقل الفعلي للبضاعة.

١٤- وترى المملكة المتحدة أن مسألة بالغة الأهمية كمجال انطباق الاتفاقية ينبغي أن تُسوى من الآن ولا يمكن، حسب الأصول، أن يترك تقريرها إلى وقت لاحق.

الفصل ٩- تسليم البضاعة؛ الفصل ١١- إحالة الحقوق

١٥- يتضمن مشروع الاتفاقية فصلا جديدا وإشكاليا يتعلق بـ "تسليم البضاعة". ولهذا الفصل هدف جدير بالثناء هو توفير حلول قانونية لتساؤلات من قبيل ما يلي: في أي مرحلة يصبح المرسل إليه ملزما بقبول تسليم البضاعة؟ وكيف يعالج الناقل إحلال المرسل إليه بهذا الالتزام؟ وما هي الخطوات التي يجب أن يتخذها الناقل لضمان تسليم البضاعة إلى الشخص المعني؟ وكيف يعالج الناقل عدم مطالبة أي مرسل إليه بالبضاعة أو عدم مطالبة حامل مستند النقل القابل للتداول بالبضاعة أو مطالبة بتسليم البضاعة ولكن دون أن يقدم النسخة الأصلية لمستند النقل أو أن يتمكن من تقديمها؟

١٦- وترى حكومة المملكة المتحدة أن من المرجح أن يسبب هذا الفصل من المشاكل أكثر مما يحلّ، وأنه غير مُرضٍ البتّة في شكله الحالي. وعلى وجه الخصوص، فالمادة ٤٩، التي تهدف إلى تقديم حل لمشكلة التسليم دون إبراز سندات الشحن، ستُفضي إلى تفويض وظيفة مستند النقل القابل للتداول بوصفه مستند ملكية دون إعفاء الناقل من مخاطر المسؤولية؛ وستُفضي إلى تسهيل الاحتيال؛ وستُلزم الناقل بطلب ضمانات قبل التصرف بناءً على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن؛ وستكون في نهاية المطاف ذات فائدة قليلة لأي طرف من الأطراف.

١٧- ومن المسلمّ به أن بعض الإصلاحات المتعلقة بالقانون الحالي قد تكون ضرورية للتخفيف من حدّة مشكلة طال أمدها هي تسليم البضاعة دون إبراز سندات الشحن. ولا تعارض المملكة المتحدة الإصلاح من ذلك القبيل. لكن عيب المادة ٤٩ المقترحة هو أنها لا تحقّق إلا القليل عدا أنها تجعل الوضع القانوني الراهن أكثر تعقيدا وغموضا مما هو عليه في الوقت الحاضر. ولهذه المادة عيب آخر هو أن من شأنها، إذا اعتُمدت، أن تمنع حدوث إصلاح أكثر مقبولة وشمولا للقانون ذي الصلة. وأخيرا، لا يمكن أن تؤيد المملكة المتحدة إصلاحا من شأنه أن يسهّل الاحتيال.

١٨- وترى المملكة المتحدة أن ثمة حاجة إلى أن تقوم الأونسيترال بمزيد من العمل على المسائل المشمولة في الفصل ٩ من المشروع قبل تقديم نص متطور للاعتماد. وينبغي استخدام الفصل ٩ كأساس لمزيد من الدراسة. وترى المملكة المتحدة أن هذا الفصل لم يتم العمل عليه بصورة كافية، وأن من شأنه، في حال اعتماده، أن يؤثّر سلبا على عملية التصديق على مشروع الاتفاقية.

١٩- وفيما يخصّ الفصل ١١ المتعلق بإحالة الحقوق، ترى المملكة المتحدة أن مشروع النص بصيغته الحالية مختصر جدا بحيث لا يمكنه تحقيق اليقين أو التوافق مع القانون الوطني. وبالإضافة إلى ذلك، لا ينبغي أن يخضع هذا الفصل لنفس شروط الانطباق التي تخضع لها بقية فصول الاتفاقية. وثمة حاجة إلى مزيد من التوضيح والتعديل فيما يتعلق بهذا الفصل إذا ما أُريدَ له أن يكون ذا فائدة للشاحنين والمرسل إليهم والناقلين في المستقبل.

خلاصة

٢٠- تعرب حكومة المملكة المتحدة عن امتنانها لمنحها فرصة التعليق على نص مشروع الاتفاقية. وفي حين أنها تؤيد الجهود التي تبذلها الأونسيترال وترى أن لمشروع الاتفاقية عددا

من الفوائد المحتملة، فإنها ترى ضرورة إدخال عدد من التعديلات الهامة على النص قبل أن توافق عليه اللجنة، وهذه التعديلات هي التالية:

(أ) ينبغي تغيير تعريف "عقد النقل" بحيث يراعي بعض الشيء ما إذا كانت البضاعة منقولة بالبحر أم لا؛

(ب) ينبغي استبعاد الفصل ٩ المتعلق بتسليم البضاعة والفصل ١١ المتعلق بإحالة الحقوق من الاتفاقية وإخضاعهما لمزيد من الدراسة. وقد يكون من المفيد للوسط الملاحى والتجاري بأكمله أن تعدّ الأونسيترال صكاً مستقلاً (يمكن أن يُقرّر لاحقاً أن يكون ذلك الصك اتفاقية أو قانوناً نموذجياً) يتناول موضوعي تسليم البضاعة وإحالة الحقوق وربما مواضيع أخرى (مثل حقوق الطرف المسيطر). ويرى أن من الأرجح أن يؤدّي هذا النهج إلى الاتساق مع القوانين الوطنية أكثر بكثير من النص الحالي.

٢١- وإذا كان الاقتراح الوارد في (ب) أعلاه غير مقبول، تقترح المملكة المتحدة، كبديل له، السماح للدول المتعاقدة باختيار "عدم التقيّد" بهذين الفصلين، أو على الأقل بالفصل ٩.