

Distr.: Limited
13 December 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس-٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحرا]

مقترح من السويد

مذكرة من الأمانة

تحضيراً للدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يُتوقع أثنائها أن يتابع الفريق العامل قراءته لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، قدمت حكومة السويد، في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، نص مقترح بشأن نطاق مشروع الصك وبنيته لكي ينظر فيه الفريق العامل. وقد استُسخ نص ذلك المقترح في مرفق بهذه المذكرة بالصيغة التي تلقتها بها الأمانة.



المرفق

مقترح مقدم من السويد بشأن التنظيم الرقابي لعمليات الشحن من الباب إلى الباب

١ - الخلفية

ترحب السويد بالمبادرة التي تقوم بها لجنة الأونسيرال للترويج لقضية تحقيق التوافق في القانون البحري الدولي. كما إننا نعرب عن امتناننا للجنة البحرية الدولية لإسهامها البالغ الأهمية في هذه القضية.

إبان الدورة العاشرة للفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، التي عُقدت في فيينا، النمسا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، تقرر أن تجري مناقشة الجوانب المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط من مشروع النص بشأن النقل البحري أثناء الدورة الحادية عشرة المزمع عقدها في نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية، في ربيع عام ٢٠٠٣. وقد دعت الأمانة أيضا الدول إلى تقديم أوراق عن جوانب النقل المتعدد الوسائط، خلال خريف عام ٢٠٠٢. ومن ثم فإن هذا المقترح المقدم من السويد هو استجابة إلى تلك الدعوة. وإذا ما تقرر فيما بعد أن يشمل مشروع الصك عمليات النقل من الباب إلى الباب، فإن السويد تقترح إدخال تغييرات على نص الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 بالطريقة التالية (التغييرات والتعليقات واردة بخط مائل):

٢ - نطاق التطبيق

المادة ٣-١

٣-١-١- رهنا بالمادة ٣-٣-١، تُطبّق أحكام مشروع النص على جميع عقود نقل البضائع بحراً، حيث يكون مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين إذا:

- (أ) كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] المحدد إما في عقد النقل وإما في تفاصيل العقد واقعا في دولة متعاقدة، أو
- (ب) كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] المحدد إما في عقد النقل وإما في تفاصيل العقد واقعا في دولة متعاقدة، أو

- (ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحدا من أماكن التسليم الاختيارية المحددة إما في عقد النقل وإما في تفاصيل العقد وواقعا في دولة متعاقدة، أو]
- (د) [كان عقد النقل مبرما في دولة متعاقدة، أو كانت تفاصيل العقد تبين أن مستند النقل أو السجل الإلكتروني صادر في دولة متعاقدة، أو]
- (هـ) كان عقد النقل ينص على أن أحكام هذا الصك، أو قانون أي دولة تجعل أحكامه نافذة المفعول، هي التي تحكم العقد.

رهنًا بأحكام المادة ٤-٢-١، تُطبَّق أيضا أحكام هذا الصك على النقل بواسطة ممر مائي داخلي قبل الرحلة في البحر وبعدها، وكذلك على النقل بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية من مكان التسليم إلى ميناء التحميل، ومن ميناء التفريغ إلى مكان التسليم، شريطة أن تكون البضائع أثناء الرحلة البحرية قد أُفرغت من واسطة النقل التي تُغذَّب بها الجزء البري من النقل.

التعليق

في الفقرة الأولى، يُبيّن تحديدا أن النص يُطبَّق على عقود نقل البضائع بحرا بدلا من عقود النقل عموما. وهذا الحكم يحمل أيضا في الفقرة ٢ التي تقرّر أن الصك غير جائز التطبيق على عمليات النقل التبعية إذا ما كان ينبغي تحميل البضائع على شاحنة أو بالسكة الحديدية في مرحلة ما أثناء الرحلة البحرية. والفكرة الكامنة في ذلك هي التوضيح بأن العقد يجب أن يكون لنقل بضائع عن طريق البحر لا بالطريق البري أو بالسكة الحديدية؛ وإلا فسوف يكون هناك مخاطرة تضارب، من ناحية، بين المادة ٢ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع والمادة ٤٨ من قواعد اللجنة البحرية الدولية، ومن ناحية أخرى، الصك المقترح. وإذا ما أُنْفِق مع مشغّل عبارة على نقل بضائع من ليدز في بريطانيا العظمى، على سبيل المثال، إلى ستوكهولم في السويد عن طريق مرفأ غوتنبورغ، وحُمِلت البضائع على شاحنة أثناء الرحلة البحرية، فلن يكون ثمة يقين، بحسب المادة ٣-١ في صيغتها الحالية اليوم، فيما إذا كان ينبغي أن يُنظر إلى العقد على أنه عقد نقل بضائع في البحر مع اشتماله على عمليات نقل تبعية، بمقتضى هذا الصك، أو على أنه عقد نقل بضائع بطريق بري. بمقتضى اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. ومن المهم أيضا أن يُلاحظ هنا أنه قد يكون من الضروري إعادة كتابة التعريف الوارد في المادة ١-٥.

الفقرة الفرعية ٤-٢-١- النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له

في حال أن تم إثبات نشوء مطالبة من جراء هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها، ويكون الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع أثناء أي من الفترتين التاليتين فحسب:

(أ) من وقت تسلّم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفّذ إلى حين تفريغ البضاعة في الميناء البحري الذي تُحمّل فيه من واسطة النقل التي يُنفّذ بها الجزء البري من النقل؛

(ب) من وقت تحميل البضاعة في الميناء البحري الذي تُفرغ فيه على واسطة النقل التي يُنفّذ بها الجزء البري من النقل إلى وقت تسليمها إلى المرسل اليه؛

وأنه في وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر تكون ثمة اتفاقيات دولية أو تشريعات وطنية تُطبّق حسب أحكامها على جميع أنشطة الناقل أو أي من أنشطته. بموجب عقد النقل أثناء تلك الفترة ولا يمكن الخروج عنها. ممقتضى عقد خصوصي مطلقاً أو على نحو يعود بالضرر على الشاحن، فإن تلك الأحكام، بقدر ما تكون إلزامية، يجب أن ترجح على أحكام هذا الصك.

المادة ٤-٢-٢ يلزم حذفها.

التعليق

تبين العبارة "أو نتيجة ل" أن الهلاك أو التلف أو التأخر لا يلزم أن يتحقق مادياً أثناء الفترتين المشار إليهما في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب). ذلك أنه يكفي أن تتوقف تلك الأمور على ما حدث فحسب أثناء هاتين الفترتين. ومن الأمثلة التي تبين ذلك بوضوح يمكن الإشارة إلى الأغذية المجمّدة التي تنقلها شاحنة إلى المرفأ بدرجة حرارة عالية جداً. ونتيجة ذلك أن الأغذية تأخذ في التعفن، لكن ذلك لا يمكن كشفه إلى أن تُحمّل البضاعة على متن السفينة. وفي هذه الحالة فإن المسؤولية سوف تكون خاضعة للمسؤولية المشمولة بنظام نقل البضائع بالطرق البرية.

في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) تم تغيير العبارتين "إلى وقت تحميل السفينة" و "من وقت تفريغها من السفينة" إلى "إلى حين تفريغ البضائع من واسطة النقل الأخرى" و "من وقت تحميل البضائع على واسطة النقل الأخرى" وذلك لكي يُبين على التحديد أن الصك لا

يُطبَّق أثناء تحميل وتفريغ السفينة المسافرة فحسب، بل أثناء التخزين في محطة مرفأ طرفية أيضاً. بيد أن الصك لا يُطبَّق أثناء تحميل أو تفريغ واسطة النقل الأخرى إذا ما كان ذلك الجزء من النقل مشمولاً بنظام تقنين إلزامي دولي أو وطني. والسبب في استعمال هاتين العبارتين هو أن اللوائح التنظيمية الإلزامية الدولية والوطنية بشأن نقل البضائع براً واجبة التطبيق على الأقل من وقت تحميل البضائع على الشاحنة أو بعربة السكة الحديدية إلى وقت استكمال تفريغ البضائع منهما. وفي المقترح، تُستخدم عبارة "ميناء بحري" للتوضيح بأن الصك لا يُطبق إذا ما كان هناك أحكام إلزامية دولية أو وطنية يخضع لها النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية، أي عمليات النقل التبعية من وإلى مرفأ ممر مائي داخلي.

وفقاً لهذا المقترح، فإن جميع الأحكام الواردة في اللوائح التنظيمية الإلزامية سوف تكون راجحة على الصك. بيد أن النتيجة اللازمة عن ذلك، حسبما يبيِّن النص الوارد في الوثيقة WP.21، هي أن الأحكام الإلزامية الواردة في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، على سبيل المثال، مستبعدة هنا، وهذا من شأنه أن يعدّ إخلالاً بالاتفاقية. ولذا فإن من اللازم تغيير النص الحالي في هذا الخصوص. ونتيجة لأن التشريع الوطني سوف يرجح على النص هنا، فإنه ينبغي حذف المادة ٤-٢-٢.

وفقاً للنص المقترح فإن من شأنه أيضاً أن يحقق التوافق في سلسلة الناقلين. ذلك أنه، على سبيل المثال، سوف يكون مستحيلاً على ناقل من الباطن أن يتوارى خلف الناقل المتعاقد. وعلى سبيل المثال أيضاً، إذا ما نُقلت البضائع بالبحر من الولايات المتحدة الأمريكية إلى مرفأ في السويد، ثم نُقلت بالقطار من المرفأ إلى مدينة داخلية، فإن الناقل بواسطة السكة الحديدية، وفقاً للنص الحالي في الصك، قد يتوارى خلف الناقل البحري. ووفقاً للتشريع السويدي الإلزامي بشأن السكك الحديدية، يحق للشاحن الحصول على تعويض قدره ١٥٠ كرونا سويدياً معادلاً (SEK) على الكيلوغرام الواحد من البضائع المفقودة إذا كان هناك خسارة إجمالية. ولكن إذا ما قاضى الشاحن الأمريكي الناقل المتعاقد، أي شركة الشحن الأمريكية، وهو أرخص وأيسر بكثير عليه من مقاضاة السكة الحديدية السويدية الناقلة - فلن يحصل سوى على ٢ وحدة من عملات حقوق السحب الخاصة (SDR) على الكيلوغرام الواحد (أي تقريباً ٣٠ SEK). وبعد ذلك لن تستطيع أن تطالب الشركة الشاحنة الأمريكية، في دعوى الطعن، إلا بما قدره ٢ SDR على الكيلوغرام الواحد من السكة الحديدية الناقلة.

٣- حساب التعويض

٦-٢-١- إذا كان الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، يُحسب التعويض الواجب دفعه بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم وفقاً لعقد النقل. إضافة إلى ذلك، على الناقل أن يردّ أجور الشحن ورسوم الجمارك وغير ذلك من التكاليف المتكبّدة بخصوص النقل.

٦-٢-٢- تُثبّت قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها السوقي إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا سعر سوقي.

٦-٢-٣- في حال هلاك البضاعة أو تلفها، وباستثناء ما تنص عليه المادة ٦-٤، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين الفرعيتين ٦-٢-١ و ٦-٢-٢.

التعليق

في النص المقترح، تم تغيير مكان حساب التعويض وقيمة البضاعة من مكان التسليم إلى مكان التسليم. ونتيجة لذلك يتقرر أيضاً أن على الناقل أن يردّ أجرة الشحن ورسوم الجمارك وغير ذلك من التكاليف المتكبّدة بخصوص النقل، وهي قيم تكون عادة مشمولة في سعر السوق في مكان التسليم. والسبب في هذا التغيير من مكان التسليم إلى مكان التسليم هو جعل النص مطابقاً للمادة ٢٣ من اتفاقية النقل الطرقي والمادة ٤٠ من الاتفاقية الدولية بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية. وإن لم يتم ذلك فإن حساب قيمة البضاعة سوف يتباين تبعاً لأي مرحلة من الرحلة، المرحلة البرية أو المرحلة البحرية التي تتلف البضاعة أثناءها. بيد أن ذلك يستلزم أيضاً تغيير أحكام الشحن الواردة في الفصل التاسع من الصك.

٦-٧-١- رهنا بأحكام المادة ٦-٤-٢، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بها بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما أكبر، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها، وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، [أو إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مبلغ حد المسؤولية المبين في هذه المادة].

##.# على الرغم من أحكام الفقرة الفرعية ٦-٧-١، إذا لم يستطع الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضائع قد هلكت أو تلفت أثناء النقل البحري أو أثناء مرحلة النقل السابقة للنقل البحري أو اللاحقة له، يُطبَّق عندئذٍ أعلى حد للمسؤولية في الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف أجزاء عملية النقل.

التعليق

إضافة إلى الفقرة الفرعية ٦-٧-١ التي تقرر أن المسؤولية محدودة بوحدة حسابية على كل طرد فيما يتعلق بحالات الهلاك أو التلف التي تكون قد حدثت أثناء الرحلة البحرية، فإن هناك حاجة تدعو كذلك إلى التقرير في نص الصك أن مستوى حد المسؤولية سوف يكون خاضعا هنا للمادة ٦-٧-١. وحتى إذا ما لم يتقرر بعدد المستوى الدقيق فإن من المحتمل أن يكون ذلك المستوى منخفضا على الأرجح (فهو اليوم يعادل ٦٦٧ وحدة من عملات حقوق السحب الخاصة على الطرد أو ٢ وحدة على الكيلوغرام) مقارنة به في وسائل نقل أخرى. ويمكن أن يكون أحد الأسباب في وجود مستوى منخفض على الأرجح للتعويضات عن حالات الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية أنه إذا ما كان هناك خسارة إجمالية فإن الناقل أو نادي الحماية والتعويض الذي يتبع له سوف يُضطر إلى دفع تعويض إجمالي مرتفع جدا. لكن هذا السبب ليس سليما من الناحية المنطقية في الحالة التي يكون فيها التلف غير محدد الموضع. وفي مثل هذه الحالات فإن الأضرار التي أصابت البضاعة بالتلف تُكشف عادة في مكان التسليم، مما يعني أن كمية البضائع التي تلفت صغيرة ليس غير. وبخصوص الأضرار غير المحدد موضعها، أي الحسائر والأضرار التي يتعدّر القول ما إذا كانت قد حدثت أثناء الرحلة البحرية أو أثناء واحدة من مراحل النقل التبعية، يبدو من الأفضل حماية الشاحن/المرسل إليه من خلال التقرير بأن الناقل يحق له فحسب الاستفادة من مستوى تحديد المسؤولية الأعلى (ووفقا للاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع يعادل ذلك ٨,٣٣ وحدة من عملات حقوق السحب الخاصة، أما وفقا لقواعد اللجنة البحرية الدولية فيعادل ذلك ١٧ وحدة من عملات حقوق السحب الخاصة) في نظم تقنين المسؤولية الإلزامية الوطنية أو الدولية التي يخضع لها النقل.