

Distr.: General
7 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 ١٠ - الصين

* تأخّر تقديم هذه المذكرة بسبب ضرورة ترجمتها إلى اللغة الإنكليزية قبل تقديمها.



ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف - الدول

١٠ - الصين

[الأصل: بالصينية]

[١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

(أ) المادة ١٥ من الفصل ٤ (واجبات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية)

١ - تنص هذه المادة على أن يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

جعل السفينة وإبقائها صالحة للإبحار. ويوسّع هذا الحكم واجب الناقل في المحافظة على صلاحية السفينة للإبحار ليشمل الرحلة بكاملها. ويعني ذلك أيضاً أن الناقل ملزم باتخاذ تدابير معقولة لإعادة السفينة إلى حالة الصلاحية للإبحار بأسرع وقت، مهما كان السبب الذي أدى إلى انعدام صلاحية إبحارها، ويكون الناقل ملزماً بالتعويض عن أي هلاك أو تلف يصيب البضائع نتيجة عدم إسرعه في إعادة السفينة إلى حالة الصلاحية للإبحار.

٢ - وبما أن الفقرة ١ من المادة ١٤ من الاتفاقية تنص على تحمّل الناقل مسؤولية البضائع، وتنص المادة ١٨ على أساس مسؤولية الناقل، فإنّ الصين ترى أنّ إدراج أي مادة تغيير أو تطيل مدة صلاحية السفينة للإبحار، سيؤدي، في الحالة الراهنة من تطوّر النقل البحري، إلى زيادة العبء الملقى على عاتق الناقلين زيادة كبيرة، الأمر الذي سيكون مرهقاً للناقلين أكثر مما ينبغي. وتفترح الصين أن يظل الالتزام بصلاحية السفينة للإبحار مقصوراً على ما قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وألا يتم توسيعه ليشمل الرحلة بكاملها.

(ب) المادة ١٨ من الفصل ٥ (أساس المسؤولية)

٣ - إنّ سكوت الفقرة ٣ من هذه المادة من الاتفاقية عن "إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء البحرية"، مثل مسؤولية القبطان والربان عن الأخطاء في قيادة السفينة وإدارتها، يزيد بقدر كبير من مسؤولية الناقل ويؤثر سلباً على العلاقة المتوازنة نسبياً في الحقوق والواجبات بين الناقل وصاحب البضائع. ولكن قواعد هامبورغ ألغت الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ البحري، واعتمدت نظاماً من المسؤولية الافتراضية عن الأخطاء، في محاولة لإقامة علاقة

عادلة في الحقوق والواجبات بين الناقل وصاحب البضائع. ولكن، بما أن قطاع الشحن لم يبلغ عمليا الحد الذي يستطيع عنده أن يلغي الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء البحرية، فلم يكن لقواعد هامبورغ حتى الآن أي أثر جوهري وبعيد المدى.

٤ - وتقترح الصين إيلاء اعتبار كامل لخصائص مخاطر النقل البحري والإبقاء على أحكام قواعد لاهاي-فيسي التي تعفي الناقل من مسؤولية الأخطاء البحرية.

(ج) المادة ٢٧ من الفصل ٦ (النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري)

٥ - أُضيف إلى المادة ٢٧ من الاتفاقية بند بشأن أجزاء النقل غير النقل بالبحر في النقل المتعدد الوسائط. وفيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق، ينبغي إيلاء الأولوية للصكوك الدولية الأخرى أو القوانين الوطنية التي تحكم مراحل النقل التي تصاب خلالها البضاعة بالهلاك أو التلف. لكنّ العديد من البلدان البحرية بما فيها الصين ليست أطرافاً في الصكوك الدولية المعنية بالنقل بواسطة السكك الحديدية والطرق والتي تحكمها القوانين الوطنية. وإذا لم تكن القوانين الوطنية مشمولة، ستكون النتيجة تطبيق أحكام الاتفاقية، علماً بأنّ هذه الأحكام مخصصة لنقل البضائع بالبحر ولا تناسب النقل بالسكك الحديدية والطرق.

٦ - وتقترح الصين إضافة عبارة "أو القانون الوطني" بعد عبارة "الصك الدولي" في المادة ٢٧ من الاتفاقية.

(د) المادة ٣٣ من الفصل ٧ (قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة)

٧ - تنص المادة ٣٣ من الاتفاقية على ما يلي:

عندما تكون البضاعة، أو يبدو من المعقول أنّها يحتتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بما للبضاعة من طبيعة أو خاصية خطيرة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منقذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنقذ على علم بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن الخسارة أو الضرر الذي ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك؛ و[...]

٨ - في مجتمع المعلومات الشديد التطور الذي نعيش فيه اليوم، إذا فُسر الحكم الوارد أعلاه تفسيراً ضيقاً، لأصبح الناقل شبه معدوم الوسيلة لإثبات "أنه لم يكن على علم

بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة من مصدر آخر" وكان بالتالي شبه مجرد من كافة الإمكانيات لملاحقة الشاحن. وفي وقت يزداد فيه نقل البضائع الخطرة بالبحر وتستمر المنتجات الجديدة في الظهور، فمن شأن هذا الحكم أن يزيد بشكل كبير من عبء الإثبات الملقى على عاتق الناقل ويجعله يتكبّد تكاليف إضافية للتحقق، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف تصريف أعمال السفينة.

٩- وبالتالي، تقترح الصين حذف عبارة "لم يكن الناقل أو الطرف المنفّذ على علم بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة من مصدر آخر" من الفقرة ١ في المادة ٣٣ أ، بالإحالة إلى نص مواد أخرى، تعديلها على النحو التالي: "لم يكن الناقل أو الطرف المنفّذ على علم بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة بأي وسيلة معقولة أخرى."

(هـ) المادة ٤٩ من الفصل ٩ (تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول)

١٠- بالنظر إلى انتشار ممارسة إفراج الناقلين عن البضائع من دون سند شحن، تسعى الاتفاقية إلى معالجة مسألة الإفراج عن البضائع من دون سند شحن، أي أنه عندما يصل سند الشحن إلى مكان المقصد بعد وصول البضاعة، أو يتخلف حامل سند الشحن، لأسباب أخرى، عن طلب تسليم البضاعة عندما تصل إلى مكان المقصد، يحق للناقل عندئذ أن يلتمس تعليمات الإفراج عن البضائع، على أن يلتمسها بالترتيب التالي: من الطرف المسيطر على البضائع فالشاحن فالشاحن الحائز على سند الشحن. ويُنظر إلى هذا الإفراج عن البضائع على أنه وفاء الناقل بالتزامه تجاه حامل سند الشحن بتسليم البضاعة، ولا يتحمل بالتالي مسؤولية الإفراج عن البضاعة من دون سند شحن. إن الفكر التشريعي الذي أخذت به الاتفاقية بخصوص الإفراج عن البضاعة من دون سند شحن أمر مرغوب فيه، ولكن هذا الحكم من أحكام الاتفاقية يضعف من وظيفة سند الشحن بصفته سند الملكية ويضر بمصداقية سند الشحن، ويميل نحو شرعنة الإفراج عن البضاعة من دون سند شحن. ويمكن أن يحدو هذا الحكم بالمرسل إليه (الطرف المسيطر) إلى الاستفادة بسوء نية من حكم الاتفاقية المتعلق بالإفراج عن البضائع من دون سند الشحن والقيام بأعمال احتيال تجاري من شأنها أن تضع الأطراف المعنية، مثل المرسل إليه وحامل سند الشحن والمصارف والناقل، في موقف ضعيف أو مهتز.

١١- وبالإضافة إلى ذلك، تثار المسائل التالية في الممارسة العملية: ما هي الظروف التي لا يتعين فيها على الناقل أن يتحمل مسؤولية الإفراج عن البضائع من دون سند الشحن؟ وكيف يمكن أن تُفهم عبارة "بالترتيب المبين"؟ وإذا تخلف حامل سند الشحن عن تسلّم

البضائع، ما هي الفترة الواجب انقضاؤها على وصول البضائع إلى الميناء المقصود لكي يُعتبر أن حامل سند الشحن قد تخلف عن طلب الإفراج عن البضائع؟ وإذا كان سند الشحن، إلى جانب إعادة بيع البضائع، قيد التداول - كم من الوقت يتعين على الناقل أن يقضيه بحثاً عن مكان المرسل إليه؟

١٢ - ترى الصين أن الحكم الحالي في المادة ٤٩ لا يستطيع، من جهة، تمكين الناقل فعلياً من معالجة المسألة عندما يتخلف حامل سند الشحن القابل للتداول عن تسلّم البضائع وأنه، من جهة أخرى، مختلف جداً عن قوانين التجارة الدولية وممارساتها المتبعة حالياً على نطاق واسع، ومن شأنه أن يأتي بالكثير من البلبلة ويكون له تأثير كبير في ممارسات التجارة العالمية ونظامها. لذا، ينبغي توخي الحذر من أجل إيجاد حلٍّ للمسائل المشار إليها أعلاه.

(و) المادة ٦١ من الفصل ١٢ (حدود المسؤولية)

١٣ - تنص المادة ٦١ من الاتفاقية على أن حد مسؤولية الناقل هو ٨٧٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٣ وحدات من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام. وهذان الحدان يفوقان بنسبة ٣١ في المائة و ٥٠ في المائة، على التوالي، الحدّين (٦٧، ٦٦٦ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو وحدتان من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام) المعتمدين في قواعد لاهاي-فيسي، وهي أكثر القواعد تطبيقاً.

١٤ - وتدخّل الصين في عداد أكبر الدول التي تعتمد على التجارة البحرية في العالم. وتثبت ممارساتها العتيقة في التجارة البحرية (نقل البضائع بحراً داخل الحاويات) أن متوسط قيمة البضائع المنقولة بحراً لم تتجاوز حتى الآن حد المسؤولية عن كل رزمة، المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسي. ولن يكون لحد المسؤولية عن كل رزمة الذي تنص عليه المادة ٦١ من الاتفاقية أي أهمية عملية في نقل البضائع بحراً داخل الحاويات، سواء الآن أو في المستقبل المنظور.

١٥ - وكجزء من حد المسؤولية عن كل طرد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، وبالنظر إلى أن الاتفاقية زادت من مسؤولية الناقل بشكل كبير من حيث صلاحية السفينة للإبحار وإلغاء الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء البحرية، لا ينبغي أن يكون حد المسؤولية عن كل رزمة مرتفعاً أكثر من اللازم للوفاء بأي حاجة عملية، وذلك لاجتناب حدوث خلل كبير في التوازن بين مصالح الناقل وصاحب البضائع وللحيلولة دون أن تؤوّل الاتفاقية إلى ما آلت إليه قواعد هامبورغ.

١٦- وتقترح الصين الإبقاء على حد المسؤولية عن كل رزمة أو كيلو المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسبي. وحتى لو اعتمد حد أعلى من ذلك الوارد في قواعد لاهاي-فيسبي، فلا ينبغي له أن يتجاوز الحد المنصوص عليه في قواعد هامبورغ، أي ٨٢٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٢,٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام، أيهما أعلى.

(ز) المادة ٦٩ من الفصل ١٤ (اتفاقات اختيار المحكمة)

١٧- تنص الفقرة ٢ من المادة ٦٩ من الاتفاقية على الشروط التي يصبح بموجبها اتفاق الاختيار الحصري للمحكمة نافذا تجاه الطرف الثالث في العقود غير الكمية. ولا تتضمن هذه الشروط "موافقة الطرف الثالث" وبالتالي فهي ليست كافية لحماية مصالح الطرف الثالث وتتعارض مع المبادئ الأساسية لمفعول الحكم في الاتفاق المتعلق باختيار المحكمة في قانون الإجراءات المدنية الصيني. ويؤثر هذا الحكم في حق المرسل إليه أو حامل سند الشحن في اختيار المحكمة التي ستقام فيها الإجراءات القانونية وفقا لما تنص عليه الاتفاقية. وتساعد شروط الولاية القضائية الأجنبية المذكورة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الطرف المعني على بدء إجراءات قانونية. بالإضافة إلى ذلك، من شأن الحكم الوارد في الفقرة الفرعية (د) من هذه الفقرة أن يعيق الاتفاقية عن تحقيق التناسق عبر الحدود الوطنية في الولاية القضائية لفض النزاعات التي تنشأ في مجال نقل البضائع بالبحر.

١٨- وبما أن الاتفاقية تتضمن شرط "الموافقة الصريحة من جانب الطرف الثالث" بين شروط نفاذ العقد الكمي تجاه الطرف الثالث (انظر الفقرة ٥ من المادة ٨٢)، تقترح الصين إضافة الشرط التالي إلى الفقرة ٢ من المادة ٦٩ حتى تكون متسقة مع الحكم المتعلق بالعقود الكمية في المادة ٨٢: "ووافق ذلك الشخص صراحة على الالتزام بذلك الاتفاق"، وحذف الفقرة الفرعية (د) من الفقرة ٢.

(ح) المادة ٨٢ من الفصل ١٦ (قواعد خاصة بشأن العقود الكمية)

١٩- إن الهدف الرئيسي لاتفاقية دولية بشأن نقل البضائع بالبحر هو وضع قواعد إلزامية بخصوص التزامات الناقل ومسؤولياته من أجل حماية مصالح صاحب البضائع ولا سيما مصالح الطرف الثالث الذي تُرسل إليه البضاعة. ويضفي حكم الاتفاقية المتعلق بالعقود الكمية صفة شرعية على الخروج عن القواعد الإلزامية. وبالتالي، ينبغي فرض قيود صارمة على مثل هذا الخروج وينبغي النص، بوجه خاص، على وجوب أن تستند صلاحية مثل هذا

الخروج إلى الاتفاق بين طرفي العقد. وإلا، كان من شأن ذلك الإضرار بمصالح العديد من أصحاب البضائع الصغار والمتوسطي الحجم الذين يتفاوضون من موضع أضعف بكثير من موضع شركات شحن الحاويات البحرية وبمصالح الطرف الثالث المرسل إليه.

٢٠- بما أن نص الفقرة الفرعية (ب) '٢' من الفقرة ٢ من المادة ٨٢ لا تبين بوضوح متطلبات الاتفاق بين طرفي العقد، تقترح الصين الاستعاضة عن الحرف "أو" في الفقرة الفرعية (ب) بالحرف "و".

(ط) حول النص

٢١- إن هذه الاتفاقية كبيرة من حيث حجمها ومعقدة من حيث مضمونها. وكم كبير من نصها نظري الطابع وهو بالتالي أقل من مرضٍ من حيث سهولة قراءته وفهمه. وبما أنّ هذه الاتفاقية هي عبارة عن مدونة لقواعد سلوك الناقل وصاحب البضائع المتعاقدين على نقل البضائع بالبحر، وليست مجرد أساس تستند إليه المحاكم عند إصدار أحكامها، فإنّ الصين تقترح أن يكون نص الاتفاقية صريحا وسهل الفهم قدر المستطاع.