

Distr.: Limited  
18 November 2005\*  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة السادسة عشرة  
فيينا، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر -  
٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥

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

تعليقات بشأن التحكيم مقدّمة من المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى  
وإيرلندا الشمالية

مذكّرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة السادسة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،  
التي يتوقع أن يواصل الفريق العامل خلالها قراءته الثانية لمشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع  
[كلية أو جزئياً] [بحراً] استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56)، قدّمت  
حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية في ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر  
٢٠٠٥ تعليقات بشأن التحكيم لكي ينظر فيها الفريق العامل. ويستنسخ في مرفق هذه  
المذكرة نص تلك التعليقات بالشكل الذي تلقته به الأمانة.

\* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى تاريخ إبلاغ الاقتراح إلى الأمانة.



## المرفق

## تعليقات بشأن التحكيم مقدّمة من المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية

١ - التحكيم عملية رضائية يختارها طرفا العقد كوسيلة لتسوية ما قد ينشأ من نزاعات. وقد جسّدت مبادئ حرية التحكيم وإنفاذ اتفاقات التحكيم وإنفاذ قرارات التحكيم والاعتراف بها في المادتين الثانية والثالثة من اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها لعام ١٩٥٨ (اتفاقية نيويورك)، والتي وقّعت عليها ١٣٤ دولة، كثير منها دول بحرية كبرى.

٢ - والتحكيم هو الآلية المفضّلة لتسوية النزاعات، وخصوصا في تجارتي مهنتي نقل السوائب والنقل الجوّال. وكثيرا ما تكون طبيعة تلك النزاعات متعلقة بمسائل تخص مبدأ قانونيا أو تجاريا. ومشارطات الإيجار المستخدمة في هاتين التجاريتين تكاد دائما أن تتضمن شرط تحكيم يُسمّى محكمة معينة وقانونا معيناً يُلجأ إليهما في حال وقوع نزاع، وكثيرا ما تُدرج أحكام من هذا القبيل صراحة في سندات الشحن التي تصدر في إطار هذه المشارطات. غير أنه توجد أيضا أحوال يمكن أن يكون فيها التحكيم ملائما في مجال النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة، وخصوصا في سياق تجارة النقل المتخصصة. وقد نشأ بمرور السنوات عدد من مراكز التميز، يتوافر لديها خبراء في مسائل تقنية وقانونية معينة ليتولوا التحكيم في النزاعات التي تنشأ في التجارة البحرية.

٣ - والأطراف التجارية راضية عن سير نظام التحكيم، من حيث تسوية النزاعات بين الأطراف المنشئة وكذلك من حيث تطبيق الترتيبات، من خلال شرط تضمين، على الأطراف الثالثة الحائزة لسندات الشحن (أو مستندات الشحن مستقبلا). والنظام مفهوم لدى من يدرك حقوقه والتزاماته من الأطراف المنخرطة في معاملات تجارية مع البائعين والمشتريين، في كل حلقات السلسلة. كما إن الأطراف الثالثة المشتريّة تعتبر ذلك جزءا من المعاملات التجارية الأوسع نطاقا التي تتوقع أن تجني منها أرباحا. وتعمل الترتيبات بصورة جيدة، إذ لا يوجد سوى القليل من الشكاوى أو الصعوبات العملية بشأن المفاهيم.

٤ - ولا تتضمن قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيشي، المقبولة على نطاق واسع، أحكاما تُنظّم التحكيم، فهذه مسألة متروكة للأطراف المتعاقدة وللقانون الوطني. وفي المقابل، يمكن أن يقال إن الأحكام الإملائية الواردة في قواعد هامبورغ هي أحد الأسباب الرئيسية لعدم تنفيذ هذه الاتفاقية على نطاق واسع. ومن المشكوك فيه، من حيث المبدأ، ما إذ كانت هناك

حجة دامغة لإدراج أي أحكام بشأن التحكيم في مشروع صك الأونسيترال. أما إذا أُريد إدراج أحكام بهذا الشأن فسيكون النهج الأقوم هو إدراج حكم يؤكد صحة اتفاق التحكيم وقابليته للإنفاذ وفقاً لاتفاق الطرفين، بما في ذلك توسيع تلك الاتفاقات بحيث تصبح ملزمة للأطراف الثالثة المشترية.

٥- ويتيح النص الحالي الوارد في مشروع الصك خيارين بديلين هما الخيار ألف والخيار باء. غير أن المادة ٨٤ من الخيار ألف تجسّد نموذج قواعد هامبورغ وتتيح للمطالب اختيار مكان استهلال الإجراءات. وهذا يعني أن اتفاق التحكيم الوارد في عقد نقل خاضع للصك لن يكون واجب الإنفاذ تجاه طرف أصيل في العقد، كالشاحن مثلاً، أو تجاه طرف ثالث مشترك.

٦- أما الخيار باء فترك تحديد المكان لاتفاق الطرفين. وهذا يجسّد الممارسة الراهنة. بيد أنه رئي أنه يتيح للناقلين فرصة للالتفاف على أحكام الاختصاص الواردة في الفصل ١٦ الحالي. ولا يُعتبر هذا مشكلة في الممارسة الفعلية، لأن عقود النقل في تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة لا تتضمن، عموماً، اتفاقات تحكيم، بل تتضمن أحكاماً تحيل النزاعات إلى الاختصاص الحصري لمحاكم أو دول مسماة.

٧- وثمة اقتراح بديل قدّمته هولندا للتوفيق بين حرية التحكيم في تجاري نقل السوائب/النقل الجوّال وانطباق أحكام الاختصاص على النقل بواسطة الخطوط الملاحية المنتظمة. وهذا الاقتراح يمكن أن يهيئ أساساً لإيجاد سبيل للمضي قدماً، ولكن يلزم مزيد من النظر في النقاط التالية:

- الفقرة ٢ من المادة ٧٨ المقترحة تُفهم على أنها تفرض قيوداً على الحق في التحكيم في إطار عقد سيكون مشروع الصك منطبقاً عليه انطباقاً إلزامياً. وهي تعطي المطالب الحق في أن ينسحب من اتفاق التحكيم الوارد في العقد وأن يقرر إما أن يلجأ إلى التحكيم وإما أن يحيل النزاع إلى محكمة في إحدى الولايات القضائية المبيّنة، مع ما قد يضيفه ذلك من بلبلية متمثلة في إحلال قانون آخر محل القانون الحاكم المسمّى؛

- المادة ٨١ مكرراً المقترحة تسعى إلى توسيع وجوبية إنفاذ اتفاق التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار لتشمل الطرف الثالث الحائز لسند الشحن (أو لمستند نقل آخر) عن طريق عدم انطباق المادة ١٠. بيد أن هذه النتيجة قد لا تتحقّق في الواقع، لأن المادة ١٠ تجعل سندات الشحن الصادرة في إطار مشاركة الإيجار أو العقد،

والتي كانت لولاها ستستبعد بمقتضى المادة ٩، مندرجة ضمن في النطاق الإلزامي لمشروع الصك. وربما تكون هذه مسألة صياغية؛

• قد يلزم وضع ترتيبات لقبول التحكيم باعتباره الآلية المتفق عليها بين الطرفين لتسوية النزاعات في أنواع معيّنة من تجارة النقل المتخصصة على خطوط ملاحية منتظمة.

٨- إن النهج المتبع هو في الاتجاه الصحيح، ولكن المسائل تحتاج إلى المزيد من الدراسة. غير أن هناك حلاً يتفادى الصعوبات التي حُدّدت في هذه الورقة، هو إيجاد حكم يسمح، دون قيود، بقابلية إنفاذ اتفاقات التحكيم الواردة في عقود النقل، وهذا نظام أثبت أنه مرضٍ وكفؤ في تسوية النزاعات البحرية على مدى السنين.