

Distr.: Limited
17 February 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة السابعة عشرة
نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

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

عقود الحجم: وثيقة مُقدّمة من اللجنة البحرية الدولية
لكي يطلع عليها الفريق العامل
مذكّرة من الأمانة*

اتفق الفريق العامل، في دورته السادسة عشرة، على أنه من أجل زيادة التعجيل في إعداد مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً]، ينبغي إعداد وثيقة توضيحية تتناول كيفية معاملة عقود الحجم في مشروع الاتفاقية لتبيين التبعات القانونية والعملية لتلك الأحكام. بمزيد من الوضوح. واستجابة للاقتراح الداعي إلى أن يُطلب إلى اللجنة البحرية الدولية أن تساعد على إعداد وثيقة من هذا القبيل، أعربت تلك اللجنة عن استعدادها لمساعدة الفريق العامل في هذا الصدد (انظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرة ٢٤٤).

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



المرفق

عقود الحجم

أولاً - مقدمة

١ - في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل، أُبدي تأييد واسع لفكرة إعداد وثيقة توضيحية تتناول كيفية معاملة عقود الحجم في مشروع الاتفاقية لتبيين تبعاتها القانونية والعملية. واقترح أيضاً أن يُطلب إلى اللجنة البحرية الدولية أن تساعد على إعداد وثيقة من هذا القبيل (انظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرة ٢٤٤). وتُقدّم هذه الورقة استجابة لذلك الطلب.

٢ - وقد استندنا إلى مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، ولكننا رأينا أيضاً وأخذنا بعين الاعتبار اقتراحاً لمشروع نهائي مقدماً من فنلندا، يعترم نشره كورقة عمل للدورة السابعة عشرة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 ويتضمن صيغاً مقترحة بديلة لمشاريع المواد ١ (ب) و ٨ و ٩ و ١٠ و ٢٠ و ٩٤ و ٩٥ و ٩٦.

تعريف "عقد الحجم"

٣ - يعرف "عقد الحجم" في المادة ١ (ب) من مشروع الاتفاقية، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، بأنه:

"عقد ينص على نقل كمية محددة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية قدراً أدنى أو أقصى أو نطاقاً معيناً."

ويُقدّم في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 تعديل بداية هذا التعريف ليصبح كما يلي:

"عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع..."

الخلفية واللوائح الدولية القائمة

٤ - إن مفهوم عقود الحجم، التي تنص على نقل كمية محددة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها، هو مفهوم مستقر إلى حد بعيد في تجارتي السواحل الجافة والنفط، حيث توصف في كثير من الأحيان بأنها عقود تأجير السفينة (CoAs) أو عقود الحمولة الطئية. وقد شاع استخدامها مثلاً لدى مشتري البضائع مسلّمة على ظهر السفينة

بمقتضى عقد بيع طويل الأمد، الراغبين في تأمين احتياجاته من الحمولة وتدير مخاطر أجرة النقل. وقد أصدر مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو) (BIMCO)، في عام ١٩٨٢، استمارة عقد حجمي لتأجير السفن لنقل شحنات السوائب الجافة، ويرمز إليها باسم VOLCOA^(١)، وهي تتضمن البنود التي شاع استخدامها في هذه المهنة. وتنص تلك الاستمارة على فترة متفق عليها للعقد، وعلى الكمية الإجمالية المراد شحنها والكمية المنقولة في الشحنة الواحدة. وهي تنص أيضا على أن تخضع كل رحلة يضطلع بها بمقتضى العقد لبنود وأحكام مشارطة استئجار الرحلة وفقا لاستمارة مرفقة. وأصدرت الرابطة الدولية للملكي ناقلات النفط المستقلين (أنترتانكو) (INTERTANKO) في عام ١٩٨٠ استمارة عقد لتأجير ناقلات النفط هي: INTERCOA 80، اعتمدها "بيمكو". وتنص تلك الاستمارة على فترة تعاقدية متفق عليها، وعلى الكمية المراد شحنها سنويا والكمية المنقولة في الشحنة الواحدة. ويتعين تنفيذ كل رحلة وفقا لبنود مشارطة الاستئجار الواردة في الاستمارة INTERTANKVOY 76. وعقود الحجم التي تتضمن أحكاما مماثلة للأحكام الواردة في الاستمارتين VOLCOA و INTERCOA لا تخضع لقواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ. ومن ثم، فهي لا تخضع في الوقت الراهن لنظام دولي إلزامي. ورهنا بمشروع المادة ٩ (٣)، المتناول في الفقرة ٨ أدناه، لا يغير مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 الوضع الحالي (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ٨٩).

٥- غير أن الشحنات الفردية التي نُقلت بمقتضى عقد حجمي يجوز أن تكون خاضعة لنظام إلزامي. فالمادة الخامسة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي تنص على أنه "إذا كانت سندات الشحن صادرة في حالة سفينة خاضعة لمشارطة استئجار فهي تخضع لأحكام هذه الاتفاقية". وبالمثل، تنص المادة ٢ (٣) من قواعد هامبورغ على أنه "في حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشارطة استئجار، تسري أحكام الاتفاقية على ذلك السند إذا كان يحكم العلاقة بين الناقل وحائز السند، إن لم يكن هو المستأجر". وعلاوة على ذلك، تنص المادة ٢ (٤) من قواعد هامبورغ على أنه "إذا نص العقد على نقل بضائع مستقبلا في سلسلة شحنات خلال فترة متفق عليها، فإن أحكام هذه الاتفاقية تسري على كل شحنة منها". وبناء على ذلك، يمكن أن تنطبق قواعد لاهاي أو لاهاي-فيسي أو هامبورغ، تبعا للحالة، على سندات الشحن الصادرة بمقتضى مشارطة الاستئجار التي تحكم كل رحلة تنفذ في إطار عقد الحجم أو مباشرة بمقتضى عقد الحجم نفسه.

(١) نُفّحت وأعيد إصدارها في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤ بوصفها العقد النموذجي لتأجير السفن لنقل شحنات السوائب الجافة، الذي يُرمز إليه باسم "جينكو" (GENCOA).

ثانياً - الوثيقتان A/CN.9/WG.III/WP.56 و A/CN.9/WG.III/WP.61

الاستبعادات

٦- ينص مشروع المادة ٩ (١) (د) الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على أن مشروع الاتفاقية لا ينطبق على عقود الحجم، باستثناء ما ينص عليه مشروع المادة ٩ (٣). وتميّز الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 بين النقل الملاحي المنتظم وغير المنتظم. وينص مشروع المادة ٩ (٢) (أ)، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 على أن مشروع الاتفاقية لا ينطبق على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم، رهنا بمشروع المادة ٩ (٢) (ب). ومن ثم، يظل عقد الحجم في النقل الملاحي غير المنتظم مستبعداً من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية إلا في الحالات التي يشملها مشروع المادة ٩ (٢) (ب). أما في النقل الملاحي المنتظم، فلا يستبعد مشروع المادة ٩ (١)، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، سوى ما يلي:

"(أ) مشارطات الاستئجار، و(ب) العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها، سواء أكانت مشارطات استئجار أم لم تكن."

وتعامل عقود الحجم في النقل الملاحي المنتظم على أنها عقود نقل لا يشملها هذا الاستبعاد، ومن ثم تظل مندرجة ضمن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، الفقرة ٣١).

٧- والقصد من مشروع المادة ١٠ من مشروع الاتفاقية الوارد في كلا الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.56 و A/CN.9/WG.III/WP.61 هو الحفاظ على الموقف الحالي، في إطار قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي على الأقل، فيما يتعلق بما يمكن وصفه بوجه عام بالأطراف الثالثة (انظر الوثيقتين A/CN.9/572، الفقرة ٩٦ و A/CN.9/WG.III/WP.61، الفقرة ٣٧). ولكن تجدر الإشارة إلى أن مشروع المادة ١٠ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 هو حكم مماثل للمادة ٢ (٣) من قواعد هامبورغ. ويحافظ مشروع المادة ١٠ على الموقف الوارد وصفه في الفقرة ٥ أعلاه فيما يتعلق بسندات الشحن، لكنه يوسع النظام الإلزامي لكي ينطبق على مستندات النقل غير القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية.

٨- ومشروع المادة ٩ (٣) (أ) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 يجعل مشروع الاتفاقية منطبقاً على البنود التي تنظم كل شحنة في إطار عقد الحجم (ما دامت مشاريع المواد ٨ و ٩ و ١٠ تنص على ذلك)، وهو مماثل للمادة ٢ (٤) من قواعد هامبورغ. ويبدو في الظاهر أن مشروع المادة ٩ (٣) (ب) يذهب أبعد من ذلك فيجعل مشروع الاتفاقية

منطبقاً على بنود عقد الحجم نفسه، ولكن بقدر ما تنظم تلك البنود أي شحنة في إطار ذلك العقد. ويوضّح القصد من هذا الحكم في الفقرة ٦٥ من الوثيقة A/CN.9/576. وتشير الفقرة ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 إلى المشاكل الناجمة عن كيفية صياغة مشروع المادة ٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، ويمضي التعليق إلى القول بأن النص المقترح لمشروع المادة ٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 يرمي إلى توفير فهم أوضح لما هو مستبعد من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. ويرد في الفقرة ٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 إيضاح للقصد من وراء الاستثناء من الاستبعاد الوارد في مشروع المادة ٩ (٢) (ب).

٩- واستبعاد عقود الحجم في النقل الملاحي غير المنتظم من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية، كما هو وارد أعلاه يسري بالمثل على عقود الحجم في مجالات أخرى غير نقل السوائب الجافة والنفط. غير أنه يجوز أن تُستخدم، في بعض المجالات، بيانات الشحن البحرية أو غيرها من مستندات النقل غير القابلة للتداول التي قد لا تسري عليها قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. وفي الوقت الحالي، ورهنا بالمادة ٢ (٣) و(٤) من قواعد هامبورغ، قد يكون عقد الحجم نفسه وكذلك الشحنات التي تُنقل بمقتضاه، في بعض المجالات، خارجاً، عن نطاق النظم الإلزامية. بيد أن مشروع الاتفاقية، حسبما ذكر في الفقرة ٧ أعلاه، يجعل مستندات النقل غير القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية مندرجة ضمن نطاق انطباقه.

عقود الخدمات

١٠- فيما يتعلق بالنقل الملاحي المنتظم، تركّز الجانب الأكبر من مناقشات الفريق العامل على كيفية معاملة عقود الخدمات وما شابهها من الترتيبات. وهذا التعبير ليس مستخدماً أو مُعرّفاً في مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 أو في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. غير أن تعبير "عقد الخدمات" معرّف في المادة ٣ (١٩) من قانون الولايات المتحدة للنقل البحري لعام ١٩٨٤، بصيغته المعدلة في قانون إصلاح النقل البحري عبر المحيطات لعام ١٩٩٨ (الذين يُشكّلان معاً قانوني الولايات المتحدة للنقل البحري)، على أنه:

"عقد مكتوب، غير سند الشحن أو الإيصال، بين شاحن واحد أو أكثر وناقل عام واحد عبر المحيطات، أو هو اتفاق بين اثنين أو أكثر من الناقلين العامين عبر المحيطات يلتزم فيه الشاحن أو الشاحنون بتوفير حجم أو جزء معين من حمولة السفينة لمدة زمنية محددة، ويلتزم فيه الناقل العام عبر المحيطات أو الاتفاق بسعر معين أو بجدول

سعري معين ومستوى خدمة محدد، مثل الحيز المضمون أو مدة المرور العابر أو تعاقب الموانئ، أو ما شابه ذلك من السمات الخدمية. ويجوز أن ينص العقد أيضا على أحكام تسري في حال عدم قيام أي طرف بأداء التزاماته.

ويرد في قانوني الولايات المتحدة للنقل البحري⁽²⁾ تعريف لتعبيري "الناقل العام" و"الناقل العامل عبر المحيطات". وعقد الخدمات، بحكم تعريفه على هذا النحو، يندرج ضمن تعريف عقد الحجم في مشروع المادة ١ (ب) من مشروع الاتفاقية على أساس أن عبارة "المدة زمنية محددة" تدل ضمنا على سلسلة من الشحنات.

١١- ولا يندرج ضمن نطاق هذه الورقة توضيح القواعد اللائحية للنقل إلى الولايات المتحدة ومنها التي يرسبها قانونا الولايات المتحدة للنقل البحري. ويُشار إليه بإيجاز في الفقرتين ١٩ و ٢٠ من الاقتراح المُقدّم من الولايات المتحدة، الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34. ومن الناحية العملية، نحن نُدرك أن عقود الحجم، في مجال النقل الملاحي المنتظم إلى الولايات المتحدة ومنها، تندرج على الدوام تقريبا، ضمن نطاق تعريف عقود الخدمات. أما خارج الولايات المتحدة، فإننا ندرك أن عقود الحجم لا تُبرم عادة في مجال النقل الملاحي المنتظم إلا إذا رغب الشاحن في ضمان تأمين الحيز أو انتظام الخدمات. وفي مجال النقل الملاحي المنتظم إلى الولايات المتحدة ومنها، يمكن أن يُنص في عقود الخدمات التي تندرج ضمن نطاق التعريف الوارد في قانوني الولايات المتحدة للنقل البحري على أسعار شحن تخرج عن نطاق أسعار الناقل المحددة في تعريفاته المنشورة. ومن الضروري بالتالي إبرام عقد خدمات للحصول على هذه المزية التجارية. ويمكن تحقيق ذلك خارج الولايات المتحدة باتفاق صريح على السعر.

الخروج عن الأحكام

١٢- ينص مشروع المادة ٩٥ من مشروع الاتفاقية على قواعد خاصة بشأن عقود الحجم التي تخضع لمشروع الاتفاقية بمقتضى المادة ٩ (٣) (ب) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، أو، حسبما يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، التي ينطبق عليها مشروع الاتفاقية لأن عقود الحجم في النقل البحري المنتظم لا تندرج ضمن العقود التي تستبعد المادة ٩ (١). ولكن مشروع المادة ٩٥ يقضي بأن الأحكام الإلزامية لمشروع الاتفاقية تنطبق على

(2) في نظام القانون العام، يُصرّح الناقل البحري العام أو العمومي باستعداده للنقل مقابل أجر تجاه أي طرف يرغب في استخدام خدماته. ويخضع الناقل العام لنظام قانوني صارم عادة ما يخفف من شدته الناقل العام، الذي له حرية الحد من مسؤوليته تعاقديا، رهنا بالقيود التي تفرضها النظم الإلزامية الراهنة.

الشحنات المدرجة ضمن تلك العقود، أو تنطبق، بمقتضى الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، على عقد الحجم نفسه، الذي تقضي المادة ٩٤ بأنه لا يجوز للناقل ولا للطرف المنفذ البحري أن يخرج عنه. وتظل مسألة حرية الشاحن بمقتضى مشروع المادة ٩٤ (٢) مفتوحة لمزيد من الدراسة.

١٣- ويبيّن مشروع المادة ٩٥ الشروط التي يمكن في ظلها لعقد الحجم، الذي يخضع لمشروع الاتفاقية، أن يخرج وفقا لبنوده عن الأحكام الإلزامية للاتفاقية، كما يُحدد مدى ذلك الخروج. وقد أعرب الفريق العامل عن تأييده لهذا المبدأ وللهيكل العام لمشروع المادة ٩٥ (انظر الوثيقة A/CN.9/576، الفقرة ٨٢). غير أنه لا يُشار في تعريف عقد الحجم الوارد في مشروع المادة ١ (ب)، ولا في تعريف عقد الخدمات الوارد في قانوني الولايات المتحدة للنقل البحري، إلى حد أدنى من كمية البضاعة أو الحاويات التي يتعين شحنها بمقتضى العقد المذكور. ولذلك، أُبدي شاغل مثاره أن عقود الخدمات التي تنطوي على شحنات قليلة يتضمن كل منها كمية صغيرة نسبيا من البضائع والتي تخرج عن أحكام النظام الإلزامي، يمكن أن تسبب غبنا لشركات الشحن الصغيرة أو البسيطة ذات القوة التفاوضية غير المتكافئة مع قوة الناقل، ربما من خلال عقود خدمات فرعية تُبرم في إطار عقد إيطاري شامل.^(٣) غير أنه تجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن إجبار أي شاحن على قبول عقد حجمي. إذ يحق للشاحن دائما أن يحصل من الناقل على مستند نقل قابل للتداول مناسب أو سجل نقل إلكتروني مناسب بمقتضى المادة ٣٧ (باستثناء ما ينص عليه مشروع المادة ٣٧ (ب)).^(٤) كما إن حرية الخروج عن أحكام الاتفاقية بمقتضى مشروع المادة ٩٥ تنطبق على عقود الحجم التي يسري عليها مشروع الاتفاقية والتي تدرج في إطار التعريف الوارد في مشروع المادة ١ (ب)، وليس فقط على عقود الحجم التي هي عقود خدمات في إطار التعريف الوارد في قانوني الولايات المتحدة للنقل البحري. ويمكن أن ينطبق مشروع المادة ٩٥ على عقود الحجم التي تُستخدم، أو يمكن استخدامها مستقبلا، في عمليات نقل غير عمليات النقل من الولايات المتحدة وإليها. وقد أُشير في الفقرة ١١ إلى الممارسة المتبعة حاليا في عمليات النقل خارج الولايات المتحدة. ويتعين على الفريق العامل أن يواصل النظر في الشروط التي يمكن في ظلها لعقد الحجم أن يخرج عن الأحكام الإلزامية لمشروع الاتفاقية (انظر الوثيقة A/CN.9/576، الفقرات ٨٥ و ٨٩ و ٩٩).

(٣) انظر عموما تعليقات الأونكتاد الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.46 والشواغل المُشار إليها في الفقرة ١٠٠ من الوثيقة A/CN.9/572، وكذلك التعليقات عليها، وفي الفقرة ٢٤٤ من الوثيقة A/CN.9/591.

(٤) سيواصل الفريق العامل النظر في هذه المادة في الدورة السابعة عشرة.

١٤- وينص مشروع المادة ٩٥ (٦) (ب) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 (مشروع المادة ٩٥ (٥) (ب) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61) على أن يكون الخروج عن أحكام الاتفاقية الذي يمثل للشروط الواردة في مشروع المادة ٩٥ (٢) و(٥) (مشروع المادة ٩٥ (١) و(٢) و(٤) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61) مُلزما للطرف الثالث الذي وافق صراحة على أن يلتزم ببنود عقد الحجم. ومن ثم، فإن حماية ذلك الطرف الثالث تتوقف على النحو الذي يجب أن تُظهر به تلك الموافقة. ويتعين على الفريق العامل أن يواصل النظر في هذا الحكم أيضا (انظر الوثيقة A/CN.9/576، الفقرة ١٠٤).

اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة

١٥- يتضمن مشروع المادة ٧٦ (٢) و(٣)، بصيغته الواردة في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/591، أحكاما محددة بشأن اتفاق الاختيار الحصري للمحكمة والذي يرد في عقد حجمي خاضع لمشروع الاتفاقية، وبشأن ما إذا كان يتعين أن يكون ذلك الاتفاق ملزما لأي طرف ثالث، وهي أحكام وافق عليها الفريق العامل في دورته السادسة عشرة، وإن أبدت بعض التحفظات فيما يتعلق بالإشعار الموجه إلى الأطراف الثالثة. بمقتضى مشروع المادة ٧٦ (٣) (انظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرة ٨٤).

الملخص

١٦- يبدو أن مشروع الاتفاقية يحاول أن يقيم توازنا فيما يتعلق بعقود الحجم. فهو، من جهة، يوسع نطاق النظام الإلزامي ليشمل عقود الحجم في النقل الملاحى المنتظم وهو، من جهة أخرى، يتيح لطرفي عقد الحجم في النقل الملاحى المنتظم، رهنا بضمانات معينة، حرية الخروج إلى حد معين عن أحكامه الإلزامية بغية استيعاب الممارسة التجارية الراهنة في بعض مجالات النقل واستيعاب التطور المحتمل في الممارسة التجارية في المستقبل كما يتيح لهما، رهنا بضمانات أخرى إمكانية إلزام الأطراف الثالثة بذلك الخروج. ويتعين على الفريق العامل أن يولي هذه الضمانات مزيدا من الدراسة.