

Distr.: Limited
27 January 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]

اقترح مقدّم من اليابان بشأن نطاق الانطباق

مذكّرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة السابعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
قدّمت حكومة اليابان نص اقتراح يتعلق بأحكام نطاق الانطباق الواردة في مشروع الاتفاقية
بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً] لكي ينظر فيه الفريق العامل. ويرد في مرفق بهذه
المذكّرة نص ذلك الاقتراح مستنسخاً في الشكل الذي تلقته به الأمانة.



المرفق

مقدمة

- ١- ينص مشروع المادة ٨ (١) (ج) على أن مشروع الاتفاقية هذا ينطبق على عقود النقل الدولية "إذا كان عقد النقل ينص على أن هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة تضعه موضع التنفيذ يحكم العقد."
- ٢- وقد نوقشت هذه المادة في الدورة الخامسة عشرة للفريق العامل وانقسمت الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي الإبقاء عليها أو حذفها. واستندت الحجج الداعية إلى الإبقاء على هذا الحكم إلى الأسباب التالية: يمكن أن توجد القاعدة نفسها في المادة ١٠ (ج) من قواعد لاهاي-فيسي، مما يوسّع نطاق تطبيق القاعدة الموحدة، خصوصاً فيما يتعلق بالتجارة عبر الحدود الذين ينقلون البضائع عبر دول ليست أطرافاً في الاتفاقية (انظر الوثيقة A/CN.9/576، الفقرة ٦١). ويرى هذا الوفد أن الحجّة المذكورة أعلاه تؤيداً للإبقاء ليست مقنعة نظراً إلى الاختلاف بين مشروع الاتفاقية وقواعد لاهاي-فيسي، وأن الحكم يمكن أن يؤدي إلى عدة صعوبات قانونية عند الأخذ به.

خلفية تاريخية

- ٣- يرجع أصل مشروع المادة ٨ (١) (ج) إلى المادة ١٠ (ج) من قواعد لاهاي-فيسي، التي استنسخت في قواعد هامبورغ. وتجدد ملاحظة أنه لا توجد قاعدة مشابهة في سائر اتفاقيات النقل القائمة. ولأن الحكم استثنائي وفريد، فلعله من المفيد معرفة الخلفية التاريخية لتعديل فيسي، الذي استحدث تلك القاعدة للمرة الأولى، من أجل تقدير مدى ضرورة مشروع المادة ٨ (١) (ج). وسيبين ذلك أن مشروع المادة ٨ (١) (ج) من شأنه أن يوسّع نطاق مشروع الاتفاقية بقدر يتجاوز كثيراً ما رمى إليه تعديل فيسي.
- ٤- لقد كان لقاعدة لاهاي الأصلية نطاق انطباق محدود جداً: فلم تكن تنطبق إلا على سندات الشحن التي تصدر في أي دولة من الدول المتعاقدة. ونتيجة لذلك، لا تنطبق قواعد لاهاي بالضرورة، على سبيل المثال، حتى في حالة مثل الحالة التي يكون فيها النقل إلى دولة متعاقدة (وتصدر سندات الشحن في دولة غير متعاقدة) والقانون الذي يختاره الطرفان هو قانون الدول المتعاقدة. وجرى التسليم خلال عملية صوغ تعديل فيسي بأن النطاق ينبغي أن يوسع لكي يعالج هذا الانطباق غير الكافي.

٥- وفي المرحلة الأخيرة من المؤتمر الدبلوماسي الخاص بتعديل فيسبي، كان هناك اقتراحان متضادان على النحو التالي:

(١) تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن يتعلق بنقل البضائع بين مينائين في دولتين مختلفتين إذا: (أ) أصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، أو (ب) كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة، أو (ج) كان العقد المضمن في سند الشحن، أو المثبت به، ينص على أن قواعد هذه الاتفاقية أو تشريعات أي دولة تضعها موضع التنفيذ هي التي تحكم العقد مهما تكن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر ذي مصلحة.

(٢) تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن لنقل البضائع من دولة إلى أخرى، يكون بمقتضى سند الشحن ذلك ميناء التحميل أو التفريغ أو أحد موانئ التفريغ الاختيارية واقعا في دولة طرف في الاتفاقية، مهما يكن القانون الذي يحكم سند الشحن ذلك ومهما تكن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر ذي مصلحة.

٦- ونتيجة للتصويت في الجلسة العامة السادسة المعقودة في ٢١ شباط/فبراير ١٩٦٨، اعتمد الاقتراح (١) (انظر الوثيقة The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 25, 1924, the Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules, CMI, 1997, pp. 714-741).

٧- ومما يجدر ذكره أن الاختيار في مؤتمر فيسبي كان هو ما إذا كان ينبغي أن يوسع نطاق التغطية لكي: (١) يشمل النقل المتجه إلى الخارج والعقود التي يحكمها قانون الدولة المتعاقدة (إضافة إلى سند الشحن الصادر في دولة متعاقدة والذي تشمله قواعد لاهاي بالفعل)، أو (٢) ليشمل كلا من النقل المتجه إلى الداخل والمتجه إلى الخارج. ولم يكن ثمة أحد يرمي إلى أن تنطبق الاتفاقية على نقل من هذا القبيل من دولة غير متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة، حسبما ذكرته الوفود التي أيدت المادة ٨ (١) (ج) من المشروع الحالي.

٨- وقد يحتج أحدهم بأن التطبيق الأوسع نطاقا لمشروع الاتفاقية يكون دوما مستصوبا وليس ثمة سبب لمعارضة زيادة توسيع النطاق مهما يكن المقصود بتعديل فيسبي. ولا يكون ذلك صحيحا إلا إذا لم يكن لذلك التوسيع تأثير مضاد، وفي هذه الحالة فقط. ولكن للأسف فسيؤدي التوسيع إلى صعوبات لا ضرورة لها.

صعوبات مختلفة تنجم عن المادة ٨ (١) (ج)

٩- أعرب عدد من الوفود عن شواغل يثيرها لديهم مشروع المادة ٨ (١) (ج). وتشمل تلك الشواغل ما يلي:

(١) أولاً، ينبغي ملاحظة أنه لا يوجد فهم مشترك لطبيعة القاعدة ١٠ (ج) من قواعد لاهاي-فيسي. ففي بعض الولايات القضائية، يفهم الحكم على أنه يتيح اختيار قاعدة قانونية تُمكن من تطبيق الاتفاقية بقوة القانون. وفي ولايات قضائية أخرى، يُرى أن الحكم لا يؤكد سوى ممارسة "الإدماج الموضوعي" الذي يشير إلى قيام أطراف العقد طوعاً بإدماج أحكام الاتفاقية في العقد (ويعرف باسم "الشرط الأعلى"). وكثيراً ما تناقش طبيعة الحكم فيما يتصل بمسائل مثل ما إذا كانت الاتفاقية تنطبق انطباقاً مباشراً بغض النظر عن اختيار القواعد القانونية الخاصة بالمحكمة. وسيجري الاحتفاظ بالنقاش نفسه لدى الاحتفاظ بمشروع المادة ٨ (١) (ج).

(٢) وإضافة إلى ذلك، وخلافاً لقواعد لاهاي-فيسي، يتضمن مشروع الاتفاقية في الفصلين المتعلقين بالولاية القضائية والتحكيم أحكاماً عديدة تُصنّف باعتبارها قواعد إجرائية. وتنطبق تلك الأحكام أيضاً عندما يتفق الطرفان على أن مشروع الاتفاقية هو الذي يحكم العقد إذا احتُفظ بمشروع المادة ٨ (١) (ج). ويعد ذلك خروجاً غريباً تماماً على القاعدة المقبولة عالمياً والتي مؤداها أن المسائل الإجرائية يحكمها قانون المحكمة.

(٣) وسيضيف تطبيق مشروع الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري تعقيدات أخرى. فلنفترض أن ناقلاً (وهو ناقل غير مشغل للسفن) التزم بالنقل من دولة غير متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة وأن طرفاً منفذاً بحرياً (وهو ناقل بحري) قد نقل البضائع بالفعل عن طريق البحر. ولنفترض كذلك أن الناقل والشاحن قد اتفقا على أن مشروع الاتفاقية هذا، أو قانون أي دولة يضعه موضع التنفيذ، هو الذي يحكم العقد. فإذا احتُفظ بمشروع المادة ٨ (١) (ج)، ينطبق عندئذ مشروع الاتفاقية في الافتراض المذكور أعلاه ويكون الطرف المنفذ البحري مشمولاً بمشروع الاتفاقية. وهي نتيجة مثيرة للتساؤل حيث يكون الطرف المنفذ البحري الذي اضطلع بواجباته خلال رحلة بين دولتين غير متعاقدين خاضعاً لقواعد مشروع الاتفاقية بما في ذلك

الإجراءات القضائية المباشرة من قبل متعهدي الشحن وذلك لمجرد أن الناقل قد وافق على تطبيق مشروع الاتفاقية.

(٤) وأخيراً، لوحظ أيضاً أن مشروع المادة ٨ (١) (ج) سيتيح للطرفين فرصة للتوصل من التنظيم الإلزامي أو حتى النظام العام للدولة المتعاقدة عندما يختاران أن يطبقا مشروع الاتفاقية على عقود تكون خلافاً لذلك خاضعة لقانون الدول المتعاقدة. كما ذكر أن المادة ١٠ (ج) من قواعد لاهاي-فيسي قد أثارت في بعض البلدان صعوبات على الصعيد الدستوري، رغم أن ذلك لا يعد شاغلاً محددًا لهذا الوفد (انظر الوثيقة A/CN.9/576، الفقرة ٦١).

١٠- وفي ضوء الصعوبات المبينة أعلاه، لا يمكن التأكيد بسهولة على أن مشروع المادة ٨ (١) (ج) مستصوب لا لسبب إلا لأنه يوسع نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. وتتيح المادة ٨ (١) (أ) و(ب) من المشروع الحالي بالفعل نطاق انطباق جغرافي واسع بقدر كاف مقارنة بقواعد لاهاي-فيسي، وليس ثمة ضرورة لزيادة توسيعه.

خاتمة

١١- استناداً إلى الأسباب المبينة أعلاه، يقترح هذا الوفد حذف مشروع المادة ٨ (١) (ج).