



الأمم المتحدة

تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون
(١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٧)

الجمعية العامة
الوثائق الرسمية
الدورة الثالثة والستون
الملحق رقم ١٧

الجمعية العامة
الوثائق الرسمية
الدورة الثالثة والستون
الملحق رقم ١٧

تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون
(١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٧)



الأمم المتحدة • نيويورك، ٢٠٠٨

ملحوظة

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام. ويعني إيراد أحد هذه الرموز الإحالة إلى إحدى وثائق الأمم المتحدة.

المحتويات

الفصل	الفقرات	الصفحة
الأول - مقدمة	٢-١	١
الثاني - تنظيم الدورة	١١-٣	١
ألف - افتتاح الدورة	٣	١
باء - العضوية والحضور	٨-٤	١
جيم - انتخاب أعضاء المكتب	٩	٣
دال - جدول الأعمال	١٠	٣
هاء - اعتماد التقرير	١١	٥
الثالث - وضع وإقرار الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً	٢٩٨-١٢	٥
ألف - مقدمة	١٤-١٢	٥
باء - النظر في مشاريع المواد	٢٩٦-١٥	٦
جيم - تقرير فريق الصياغة	٢٩٧	٧٣
دال - مقرر اللجنة وتوصيتها إلى الجمعية العامة	٢٩٨	٧٣
الرابع - الاشتراء: تقرير مرحلي من الفريق العامل الأول	٣٠٧-٢٩٩	٧٥
الخامس - التحكيم والتوفيق: تقرير مرحلي من الفريق العامل الثاني	٣١٦-٣٠٨	٧٧
السادس - قانون الإعسار	٣٢١-٣١٧	٨٠
ألف - تقرير مرحلي من الفريق العامل الخامس	٣١٨-٣١٧	٨٠
باء - تيسير التعاون والتنسيق في إجراءات الإعسار عبر الحدود	٣٢١-٣١٩	٨١
السابع - المصالح الضمانية: تقرير مرحلي من الفريق العامل السادس	٣٢٦-٣٢٢	٨٢
الثامن - الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً في مجال التجارة الإلكترونية	٣٣٨-٣٢٧	٨٤
التاسع - الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً في مجال الاحتيال التجاري	٣٤٧-٣٣٩	٨٧
ألف - العمل على وضع مؤشرات للاحتيال التجاري	٣٤٤-٣٣٩	٨٧
باء - التعاون مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة فيما يتعلق بالاحتيال التجاري والاقتصادي	٣٤٧-٣٤٥	٩٠
العاشر - الذكرى السنوية الخمسون لاتفاقية نيويورك	٣٥٢-٣٤٨	٩١

الفصل	الصفحة	الفقرات
الحادي عشر - رصد تنفيذ اتفاقية نيويورك	٩٣	٣٥٣-٣٦٠
الثاني عشر - المساعدة التقنية على إصلاح القوانين	٩٥	٣٦١-٣٦٩
ألف - أنشطة التعاون التقني والمساعدة التقنية	٩٥	٣٦١-٣٦٤
باء - موارد المساعدة التقنية	٩٧	٣٦٥-٣٦٩
الثالث عشر - حالة نصوص الأونسيتال القانونية والترويج لها	٩٨	٣٧٠-٣٧٢
الرابع عشر - طرائق عمل الأونسيتال	٩٩	٣٧٣-٣٨١
الخامس عشر - التنسيق والتعاون	١٠٣	٣٨٢-٣٨٤
السادس عشر - دور الأونسيتال في تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي	١٠٤	٣٨٥-٣٨٦
السابع عشر - مسابقة فيليم فيس الصورية للتحكيم التجاري الدولي	١٠٥	٣٨٧
الثامن عشر - قرارات الجمعية العامة ذات الصلة	١٠٦	٣٨٨-٣٨٩
التاسع عشر - مسائل أخرى	١٠٧	٣٩٠-٣٩٤
ألف - برنامج التدريب الداخلي	١٠٧	٣٩٠
باء - الإطار الاستراتيجي المقترح للفترة ٢٠١٠-٢٠١١	١٠٧	٣٩١
جيم - تقييم دورة الأمانة في تيسير عمل اللجنة	١٠٨	٣٩٢
دال - تقاعد أمين اللجنة	١٠٨	٣٩٣-٣٩٤
العشرون - مواعيد الاجتماعات المقبلة وأماكن انعقادها	١٠٩	٣٩٥-٣٩٨
ألف - الدورة الثانية والأربعون للجنة	١٠٩	٣٩٥
باء - دورات الأفرقة العاملة حتى الدورة الثانية والأربعين للجنة	١٠٩	٣٩٦-٣٩٧
جيم - دورات الأفرقة العاملة في عام ٢٠٠٩، بعد الدورة الثانية والأربعين للجنة	١١١	٣٩٨
المرفقات		
الأول - مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً	١١٢	
الثاني - رسالة مؤرخة ٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٨ موجهة من وزير النقل الهولندي وعمدة روتردام والمجلس التنفيذي لسلطة ميناء روتردام إلى المندوبين في الدورة الحادية والأربعين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي	١٦٦	
الثالث - قائمة بالوثائق المعروضة على اللجنة في دورتها الحادية والأربعين	١٦٨	

أولاً - مقدمة

- ١ - يتناول هذا التقرير الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) دورة اللجنة الحادية والأربعين، المعقودة في نيويورك من ١٦ حزيران/يونيه إلى ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨.
- ٢ - وعملاً بقرار الجمعية العامة ٢٢٠٥ (د-٢١)، المؤرخ ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٦، يُقدّم هذا التقرير إلى الجمعية العامة، كما يُقدّم إلى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لإبداء تعليقاته عليه.

ثانياً - تنظيم الدورة

ألف - افتتاح الدورة

- ٣ - افتتحت الدورة الحادية والأربعين للجنة في ١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٨ وكيّل الأمين العام للشؤون القانونية والمستشار القانوني للأمم المتحدة، نيكولا ميشال.

باء - العضوية والحضور

- ٤ - أنشئت اللجنة بمقتضى قرار الجمعية العامة ٢٢٠٥ (د-٢١)، وعضوية قوامها ٢٩ دولة تنتخبها الجمعية. ووسّعت عضوية اللجنة من ٢٩ إلى ٣٦ دولة بمقتضى قرار الجمعية ٣١٠٨ (د-٢٨)، المؤرخ ١٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٣. ثم وُسّعت عضويتها مرة أخرى من ٣٦ إلى ٦٠ دولة بمقتضى قرار الجمعية ٢٠/٥٧، المؤرخ ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢. وتتألف عضوية اللجنة حالياً من الدول التالية، التي انتُخبت في ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣ وفي ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٧، وتنتهي مدة عضويتها عشية ابتداء الدورة السنوية للجنة في السنة المبينة بين قوسين:^(١) الاتحاد الروسي (٢٠١٣)، أرمينيا (٢٠١٣)، إسبانيا (٢٠١٠)، أستراليا (٢٠١٠)، إسرائيل (٢٠١٠)، إكوادور (٢٠١٠)، ألمانيا (٢٠١٣)، أوغندا (٢٠١٠)، إيران

(١) عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٢٠٥ (د-٢١)، يُنتخب أعضاء اللجنة لولاية مدتها ست سنوات. ومن بين الأعضاء الحاليين، هناك ٣٠ عضواً انتخبهم الجمعية العامة في دورتها الثامنة والخمسين، في ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣ (المقرر ٤٠٧/٥٨)، و ٣٠ عضواً انتخبهم الجمعية العامة في دورتها الحادية والستين، في ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٧ (المقرر ٤١٧/٦١). وغيّرت الجمعية العامة، في قرارها ٩٩/٣١، مواعيد بدء العضوية وانتهائها، إذ قرّرت أن تبدأ ولاية الأعضاء في بداية اليوم الأول من دورة اللجنة السنوية العادية التي تعقب انتخابهم مباشرة وأن تنتهي ولايتهم عشية افتتاح سابع دورة سنوية عادية للجنة تعقب انتخابهم.

(جمهورية-الإسلامية) (٢٠١٠)، إيطاليا (٢٠١٠)، باراغواي (٢٠١٠)، باكستان (٢٠١٠)، البحرين (٢٠١٣)، بلغاريا (٢٠١٣)، بنن (٢٠١٣)، بولندا (٢٠١٠)، بوليفيا (٢٠١٣)، بيلاروس (٢٠١٠)، تايلند (٢٠١٠)، الجزائر (٢٠١٠)، الجمهورية التشيكية (٢٠١٠)، جمهورية كوريا (٢٠١٣)، جنوب أفريقيا (٢٠١٣)، زيمبابوي (٢٠١٠)، سري لانكا (٢٠١٣)، السلفادور (٢٠١٣)، سنغافورة (٢٠١٣)، السنغال (٢٠١٣)، سويسرا (٢٠١٠)، شيلي (٢٠١٣)، صربيا (٢٠١٠)، الصين (٢٠١٣)، غابون (٢٠١٠)، غواتيمالا (٢٠١٠)، فرنسا (٢٠١٣)، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية) (٢٠١٠)، فيجي (٢٠١٠)، الكاميرون (٢٠١٣)، كندا (٢٠١٣)، كولومبيا (٢٠١٠)، كينيا (٢٠١٠)، لايفيا (٢٠١٣)، لبنان (٢٠١٠)، مالطة (٢٠١٣)، ماليزيا (٢٠١٣)، مدغشقر (٢٠١٠)، مصر (٢٠١٣)، المغرب (٢٠١٣)، المكسيك (٢٠١٣)، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية (٢٠١٣)، منغوليا (٢٠١٠)، ناميبيا (٢٠١٣)، النرويج (٢٠١٣)، النمسا (٢٠١٠)، نيجيريا (٢٠١٠)، الهند (٢٠١٠)، هندوراس (٢٠١٣)، الولايات المتحدة الأمريكية (٢٠١٠)، اليابان (٢٠١٣)، اليونان (٢٠١٣).

٥- وباستثناء أرمينيا وباكستان وبلغاريا وزمبابوي وسري لانكا ولبنان ومنغوليا وناميبيا، كان جميع أعضاء اللجنة ممثلين في الدورة.

٦- وحضر الدورة مراقبون عن الدول التالية: إثيوبيا، الأرجنتين، إندونيسيا، أنغولا، البرازيل، بلجيكا، بوركينافاسو، تركيا، تشاد، الجماهيرية العربية الليبية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، غانا، غينيا، الفلبين، فنلندا، قبرص، الكرسي الرسولي، كرواتيا، كوت ديفوار، الكونغو، الكويت، المملكة العربية السعودية، مولدوفا، ميانمار، النيجر، نيوزيلندا، هولندا.

٧- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن المنظمات التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: الممثل الخاص للأمين العام المعني بمسألة حقوق الإنسان والشركات عبر الوطنية وغيرها من مؤسسات الأعمال، البنك الدولي؛

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية - الأفريقية، المفوضية الأوروبية، المنظمة العالمية للجمارك؛

(ج) المنظمات غير الحكومية التي دعته اللجنة: رابطة التحكيم الأمريكية، رابطة المحامين الأمريكية، الرابطة الأمريكية للقانون الدولي الخاص، رابطة السكك الحديدية الأمريكية، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، المجلس الاستشاري لاتفاقية البيع، مركز

القانون البيئي الدولي، مركز الدراسات القانونية الدولية، اللجنة البحرية الدولية، مجلس الشاحنين الأوروبيين، الاتحاد المصرفي لأمريكا اللاتينية، معهد القوانين والممارسات المصرفية الدولية، المعهد الإيبيري الأمريكي للقانون البحري، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، رابطة المحامين الدولية، الغرفة الدولية للنقل البحري، المجلس الدولي للتحكيم التجاري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، المعهد الدولي للتنمية المستدامة، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الرابطة الدولية لصكوك المقايضة والصكوك الاشتقاقية، مركز كوالالمبور الإقليمي للتحكيم، جماعة أصحاب المصلحة المعنية بالقانون الدولي الخاص والتابعة للجمعية الأمريكية للقانون الدولي، رابطة المحامين لمدينة نيويورك، هيئة لندن للتحكيم الدولي، اتحاد المحامين الدولي، الجامعة البحرية العالمية.

٨- ورحبت اللجنة بمشاركة منظمات دولية غير حكومية ذات خبرة فنية في البنود الرئيسية لجدول الأعمال. واعتبرت مشاركتها بالغة الأهمية لضمان جودة النصوص التي تصوغها اللجنة، وطلبت اللجنة إلى الأمانة أن تواصل دعوة تلك المنظمات إلى حضور دوراتها.

جيم - انتخاب أعضاء المكتب

٩- انتخبت اللجنة أعضاء المكتب التاليين:

الرئيس: رافائيل إيسكاس أورتيث (إسبانيا)

نواب الرئيس: أمادو كاني ديالو (السنغال)

ريكاردو ساندوبال لوبيس (شيلي)

توموتاكا فوجيتا (اليابان)

المقررة: أنيتا زيكرمان (لاتفيا)

دال - جدول الأعمال

١٠- كان جدول أعمال الدورة، بصيغته التي اعتمدها اللجنة في جلستها ٨٦٥، المعقودة في ١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، كما يلي:

١- افتتاح الدورة.

٢- انتخاب أعضاء المكتب.

- ٣- إقرار جدول الأعمال.
- ٤- وضع وإقرار الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً.
- ٥- الاشتراء: تقرير مرحلي من الفريق العامل الأول.
- ٦- التحكيم والتوفيق: تقرير مرحلي من الفريق العامل الثاني.
- ٧- قانون الإعسار: تقرير مرحلي من الفريق العامل الخامس.
- ٨- المصالح الضمانية: تقرير مرحلي من الفريق العامل السادس.
- ٩- الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً في مجال التجارة الإلكترونية.
- ١٠- الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً في مجال الاحتيال التجاري.
- ١١- الذكرى السنوية الخمسون لاتفاقية نيويورك لسنة ١٩٥٨.
- ١٢- رصد تنفيذ اتفاقية نيويورك لسنة ١٩٥٨.
- ١٣- المساعدة التقنية في إصلاح القوانين.
- ١٤- حالة نصوص الأونسيتال القانونية والترويج لها.
- ١٥- طرائق عمل الأونسيتال.
- ١٦- التنسيق والتعاون.
- ١٧- دور الأونسيتال في الترويج لسيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي.
- ١٨- مسابقة فيليم سي. فيس الصورية للتحكيم التجاري الدولي.
- ١٩- قرارات الجمعية العامة ذات الصلة.
- ٢٠- مسائل أخرى.
- ٢١- مواعيد الاجتماعات المقبلة وأماكن انعقادها.
- ٢٢- اعتماد تقرير اللجنة.

هاء - اعتماد التقرير

١١ - اعتمدت اللجنة هذا التقرير بتوافق الآراء في جلستها ٨٨٦ و ٨٨٧، المعقودتين في ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨.

ثالثا - وضع وإقرار الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً

ألف - مقدمة

١٢ - لاحظت اللجنة أنها قد أنشأت الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، لكي يُعدّ، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، صكاً تشريعياً يتناول مسائل متصلة بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق ومدة التزام الناقل وواجبات الناقل ومسؤولية الناقل وواجبات الشاحن ومستندات النقل.^(٢) ووافقت اللجنة، في دورتها الخامسة والثلاثين، عام ٢٠٠٢، على الافتراض العملي الذي مفاده أن مشروع الصك المتعلق بقانون النقل ينبغي أن يشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب.^(٣) ولاحظت اللجنة، في دورتها السادسة والثلاثين إلى الأربعين، في الأعوام ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٧، ما يكتنف إعداد مشروع الصك من صعوبات، وأذنت للفريق العامل، بصفة استثنائية، بأن يعقد دوراته لمدة أسبوعين.^(٤) وأنتت اللجنة، في دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين، عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، على الفريق العامل لما أحرزه من تقدّم، واتفقت على أن يكون عام ٢٠٠٨ هو الهدف المستصوب لإنجاز المشروع.^(٥)

(٢) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 و Corr.3)، الفقرة ٣٤٥.

(٣) المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرة ٢٢٤.

(٤) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرة ٢٠٨؛ والمرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرات ٦٤ و ١٣٢ و ١٣٣؛ والمرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرات ١٨٣ و ٢٣٨؛ والمرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة ٢٠٠ و الفقرة الفرعية ٢٧٣ (ج)؛ والمرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ١٨٤.

(٥) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة ٢٠٠؛ والمرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرتان ١٨٣ و ١٨٤.

١٣- وعُرضت على اللجنة في دورتها الحالية تقارير دورات الفريق العامل العشرين (فينا، ١٥-٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧) والحادية والعشرين (فينا، ١٤-٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨) (الوثيقتان A/CN.9/642 و A/CN.9/645). وتضمّن تقرير الدورة الحادية والعشرين، في مرفق له، نصّ مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، الذي أقرّه الفريق العامل. وعُرض على اللجنة أيضا تجميع للتعليقات المقدّمة من الحكومات والمنظمات الدولية بشأن مشروع الاتفاقية الذي أقره الفريق العامل (A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.14).

١٤- وذكّرت اللجنة بأنه ينتظر منها، وفقا للجدول الزمني المتفق عليه في دورتها الأربعين، أن تضع الصيغة النهائية لمشروع الاتفاقية وتقره في دورتها الحالية.⁽⁶⁾ ثمّ يقدم مشروع الاتفاقية إلى الجمعية العامة لكي تعتمد في دورتها الثالثة والستين، عام ٢٠٠٨.

باء- النظر في مشاريع المواد

١٥- اتفقت اللجنة على أن تنظر في مشاريع المواد بالترتيب الذي وردت به في مرفق الوثيقة A/CN.9/645، باستثناء الحالات التي تقتضي فيها العلاقة بين مشاريع مواد معيّنة أن يُنظر في تلك المشاريع بترتيب آخر. واتفقت اللجنة على أن يُنظر في مشاريع التعاريف مقترنة بالأحكام الموضوعية التي تتصل بها.

الفصل ١- أحكام عامة

مشروع المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية

١٦- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣- مقتضيات الشكل، والفقرة ١٧ من مشروع المادة ١ ("الاتصال الإلكتروني")

١٧- اتفقت اللجنة على أن الإشارات الواردة في مشروع المادة ٣ ناقصة، إذ ينبغي أن يشار أيضا إلى الفقرة ٤ من مشروع المادة ٢٤، وكذلك إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٩ والفقرة ٤ من مشروع المادة ٧٧، لأن تلك الأحكام ترتئي أيضا اتصالات يلزم إجراؤها كتابة.

(6) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ١٨٤.

١٨- وطُرح تساؤل عمّا إذا كان ينبغي لتعريف الاتصال الإلكتروني، الذي هو وارد في الفقرة ١٧ من مشروع المادة ١، أن يشمل أيضاً اشتراط أن يبين الاتصال أيضاً هوية مُنشئه. وردّا على ذلك التساؤل، أُشير إلى أن تعريف الاتصال الإلكتروني المستخدم في مشروع الاتفاقية يتّبع تعريف التعبير ذاته الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية. وقيل إن القدرة على تحديد هوية المنشئ هي من وظائف طرائق التوقيع الإلكتروني، التي تُعالج في مشروع المادة ٤٠، وليست عنصراً ضرورياً في الاتصال الإلكتروني نفسه. واتفقت اللجنة على أن مشروع التعريف يجسّد هذا الفهم تجسيدا وافيا.

١٩- ورهنا بإدخال التعديلات المتفق عليها، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣ والتعريف الوارد في الفقرة ١٧ من مشروع المادة ١ وأحالتها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤- انطباق الدفع وحدود المسؤولية

٢٠- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤ وأحالتها إلى فريق الصياغة.

الفصل ٢- نطاق الانطباق

مشروع المادة ٥- نطاق الانطباق العام؛ والفقرة ١ ("عقد النقل") والفقرة ٥ ("الناقل") والفقرة ٨ ("الشاحن") من مشروع المادة ١

٢١- أعرب عن رأي مفاده أن مفهوم "عقد النقل" في مشروع الاتفاقية أوسع منه في الاتفاقيات السابقة، مثل البروتوكول المعدّل للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، بالصيغة المعدّلة بموجب البروتوكول المؤرّخ في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ ("قواعد لاهاي-فيسبي") واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ("قواعد هامبورغ")، لأن الاتفاقية ستطبق أيضاً على نقل البضائع الذي يجري بحراً جزئياً فحسب. بيد أنه أُشير إلى أن مشروع الاتفاقية لا يشترط أن تُنقل البضائع بحراً فعلاً، وهذا يعني من الناحية النظرية أنه ما دام عقد النقل ينص على نقل البضائع بحراً فإن الاتفاقية سوف تنطبق حتى وإن لم تُنقل البضائع بحراً فعلاً. وبما أنه يمكن للعقد أن يحدّد ميناءً للتحميل وميناءً للتفريغ في دولتين مختلفتين فإن الاتفاقية سوف تنطبق حتى وإن لم تُحمّل البضائع أو تُفرّغ فعلاً في ذينك الميناءين. أما إذا لم يذكر عقد النقل أيّاً من الأماكن أو الموانئ المدرجة في الفقرات الفرعية ١ (أ) إلى (د) من مشروع المادة ٥ فيمكن أن يستدل من ذلك أن الاتفاقية لن تنطبق حتى وإن تكن البضائع ربما نقلت بحراً على نحو يمثل لمقتضيات الاتفاقية. واقترح

تعديل مشروع الاتفاقية بحيث ينصبُّ التركيز على النقل الفعلي، لا على الأحكام التعاقدية. واقترح أحد الوفود نصاً جديداً للفقرتين الفرعيتين ١ (د) و(هـ) وفقرة جديدة ٣ في محاولة لتحقيق ذلك الغرض. وحظي ذلك الاقتراح بقدر من التأييد.

٢٢- وأشار إلى أن هناك عقوداً كثيرة تعتمد أحياناً، ولأسباب تجارية وجيهة، ترك وسائل النقل مفتوحة، إما كلياً وإما بإتاحة عدد من الإمكانيات. وأشار في هذا الصدد إلى أنه إذا لم يكن العقد "خاصاً بواسطة نقل معينة"، أمكن افتراض أن الاتفاقية لن تنطبق إلا إذا أمكن الاستدلال ضمناً على اشتراط النقل بحراً. كما إن اشتراط أن "ينص العقد على النقل بحراً" قد يستبعد تقنياً العقود التي لا تحدد واسطة النقل المراد استخدامها. واقترح إدراج عبارة إضافية تبين أن العقد الذي يسمح بالنقل بحراً ينبغي أن يُعتبر "عقد نقل" في الحالات التي تُنقل فيها البضاعة فعلياً بطريق البحر.

٢٣- وقُدِّم اقتراح آخر مفاده أن تُتاح إمكانية جعل نطاق مشروع الاتفاقية مقتصرًا على عقود النقل بحراً لكي لا يشمل عقود النقل بالبحر وبوسائط نقل أخرى. وأبدي شاغل مثاره أن مشروع الاتفاقية يرسي قواعد خاصة تنطبق على نوع معين واحد من عقود النقل المتعدد الوسائط، وهو عقود النقل المتعدد الوسائط التي تنص على النقل بحراً. وقيل إن هذا سيفضي إلى تشرذم القوانين المتعلقة بعقود النقل المتعدد الوسائط. وعلاوة على ذلك، قيل إن مشروع الاتفاقية ليس من المناسب عموماً أن يُطبق على عقود النقل المتعدد الوسائط. وقيل أيضاً أن إجراء مقارنة بين أحكام المشروع وأحكام اتفاقيات أخرى تتناول نقل البضائع، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لعام ١٩٥٦، بصيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ (التذييل باء الملحق بالاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩) والقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (CIM-COTIF)، واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ("اتفاقية مونتريال")، لا يُظهر أن مشروع الاتفاقية مصوغ على نحو حصري تقريباً لأغراض النقل البحري فحسب، بل يُظهر أيضاً أنه يقلل من مسؤولية الناقل إلى حد بعيد، مقارنة بتلك الاتفاقيات الأخرى.

٢٤- وأحاطت اللجنة علماً بتلك الشواغل، ولكنها لم تحبذ تعديل الأحكام التي تتناول نطاق انطباق الاتفاقية. ولوحظ أن الافتراض الأساسي الذي استند إليه الفريق العامل هو أن العنصر المحوري في تقرير نطاق انطباق مشروع الصك هو عقد النقل، لا النقل الفعلي للبضاعة. كما لوحظ أن الفريق العامل قضى وقتاً كافياً في النظر في نطاق مشروع الاتفاقية ومدى ملاءمته لعقود النقل التي تتضمن وسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

٢٥- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥ والتعاريف الواردة في الفقرات ١ و ٥ و ٨ من مشروع المادة ١ وأحالتها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦- استثناءات خاصة

٢٦- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ٣ ("النقل الملاحي المنتظم")

٢٧- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ٣ من مشروع المادة ١ بشأن تعريف "النقل الملاحي المنتظم"، وأحالت تلك الفقرة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ٤ ("النقل الملاحي غير المنتظم")

٢٨- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ٤ من مشروع المادة ١، بشأن تعريف "النقل الملاحي غير المنتظم"، وأحالت تلك الفقرة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧- الانطباق على أطراف معيّنة

٢٩- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ١٠ ("الحائز")

٣٠- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ١٠ من مشروع المادة ١، بشأن تعريف "الحائز"، وأحالت تلك الفقرة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ١١ ("المرسل إليه")

٣١- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ١١ من مشروع المادة ١، بشأن تعريف "المرسل إليه"، وأحالت تلك الفقرة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ٢ ("العقد الكمّي")

٣٢- اقترح، كحل ممكن للشواغل التي أعرب عنها بشأن مفعول الحكم الخاص بالعقد الكمّي (انظر الفقرتين ٢٤٣ و ٢٤٤، أدناه)، تعديل تعريف "العقد الكمّي" الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، بغية تضيق الحكم الخاص بالعقد الكمّي الذي هو حكم ربما واسع. وعلى الخصوص، أعرب عن رأي مفاده أنه إذا أُضيف إلى التعريف عدد محدد من الشحنات

أو الحاويات، أو كمية محدّدة من أطنان البضائع، فذلك يمكن أن يوفر حماية إضافية بحيث يكون واضحاً أن الأطراف التي تُبرم عقوداً كمّية فعلاً ستكون لها قوة تفاوضية متساوية. وأعرب عن بعض التأييد لذلك الاقتراح.

٣٣- بيد أن اللجنة لاحظت أن محاولات الفريق العامل السابقة لإيجاد حل قابل للتنفيذ يوفر مزيداً من التحديد لتعريف "العقد الكمّي" لم تنل النجاح، وأن الفريق العامل حوّل اتجاهه تبعاً لذلك إلى إدراج المزيد من الحماية، في نص مشروع المادة ٨٢ نفسه، للأطراف التي يُتصوّر أنها في وضع غير مؤات (انظر الفقرة ٢٤٥، أدناه). واتفقت اللجنة على الحفاظ على تعريف "العقد الكمّي" بصيغته الراهنة، والحفاظ بالتالي على الحل الوسط الذي توصّل إليه الفريق العامل (انظر الوثيقة A/CN.9/645، الفقرات ١٩٦-٢٠٤).

٣٤- ووافقت اللجنة على مضمون الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، بشأن تعريف "العقد الكمّي"، وأحالت تلك الفقرة إلى فريق الصياغة.

الفصل ٣- سجلات النقل الإلكترونية

مشروع المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

٣٥- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول

٣٦- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٠- إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٣٧- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ٤- واجبات الناقل

مشروع المادة ١١- نقل البضاعة وتسليمها

٣٨- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٢ - مدة التزام الناقل

٣٩- أبديت في اللجنة شواغل بشأن الأثر المحتمل للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، التي تنص على أن يكون أي شرط باطلا عندما ينص على أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقا لبدء تحميلها الأولي. بمقتضى عقد النقل، أو أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقا لإتمام تفريغها النهائي. بمقتضى عقد النقل. وأبدي على وجه الخصوص رأي مفاده أن الفقرة ٣ يمكن أن تؤوّل على أنها تعني صحة الشرط الذي ينص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يحدث قبل تحميل البضاعة على وسيلة النقل، أو بعد تفريغها، على الرغم من أن البضاعة كانت آنذاك في عهدة الناقل أو مستخدميه. وتفاديا لهذه النتيجة، اقترح النص التالي ليحل محل الفقرة ٣:

"٣- لأغراض تحديد مدة التزام الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلّم البضاعة وتسليمها، على أن يكون أي شرط في عقد النقل باطلا متى نص على:

"(أ) أن يكون وقت تسلّم البضاعة لاحقا للوقت الذي يكون فيه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ قد تسلّم البضاعة فعلا؛ أو

"(ب) أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقا للوقت الذي يكون فيه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ قد سلّم البضاعة فعلا."

٤٠- وأعرب عن بعض التأييد لذلك الاقتراح ولتعديل النص. ولكن أبدي أيضا تأييد لتفسير آخر للفقرة ٣، مفاده أن يكون الناقل ملتزما بشأن البضاعة في الفترة المبينة في عقد النقل، الذي قد يكون قاصرا على النقل "من الرافعة إلى الرافعة". ورأى أولئك الذين أبدوا موافقتهم على تفسير الفقرة ٣ على النحو الوارد أعلاه أن نص الحكم ينبغي أن يظل بصيغته الحالية. بيد أن الآراء في اللجنة اتفقت عموما على أنه ليس في مشروع الاتفاقية ما يمنع احتواء القانون المنطبق على قواعد إلزامية تنطبق على الفترة التي تسبق ابتداء مدة التزام الناقل أو تعقب انتهاءها.

٤١- وقُدّم تفسير آخر وهو أن الفقرة ٣ لا تعدّل الفقرة ١، بل كل ما تهدف إليه هو منع الناقل، حتى إذا كان قد أبرم اتفاقا استنادا إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤، من حصر فترة مسؤوليته بحيث يستبعد الوقت اللاحق لشحن البضاعة في البداية أو السابق لتفريغها النهائي. وتحقيقا لهذه الغاية، قُدّم اقتراح مفاده أن تنقل الفقرة ٣ إلى موضع آخر في نص المادة يلي الفقرة ١ مباشرة، كما رئي أنه قد يكون من المفيد الاستعاضة عن العبارة

الاستهلاكية للفقرة ٣، "لأغراض تحديد مدة التزام الناقل" بالعبارة "رهنًا بأحكام الفقرة ١"، وأبدي قدر من التأييد لذلك النهج المحتمل.

٤٢ - وكان هناك اتفاق داخل اللجنة على أن مختلف الآراء التي أبديت بشأن احتمالات تفسير الفقرة ٣ تدلّ على وجود قدر من الغموض في ذلك النص. ولكن، رأت اللجنة أنه يمكن توضيح ذلك النص على نحو يكفل تفسيره تفسيراً أوحد. واتفقت اللجنة على ضرورة النظر في تنقيح النص من أجل حل ذلك الغموض الظاهر في نص الفقرة ٣، وعلى إرجاء إقرارها لمشروع المادة ١٢ إلى حين القيام بتلك الجهود.

٤٣ - وعقب بذل جهود كبيرة من أجل توضيح نص الفقرة ٣ لإزالة الغموض الظاهر في النص، أحاطت اللجنة علماً بأنه لم يكن بالإمكان التوفيق بين مختلف تفسيرات أحكامه. واتساقاً مع قرارها السابق، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

٤٤ - وقد أعرب عن رأي إضافي بخصوص العلاقة الضمنية بين مشروع المادة ١٢ وحق السيطرة. وذكر على وجه الخصوص أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٢ يوضح أن حق السيطرة يكون قائماً طوال مدة التزام الناقل، ثم ينقضي بانقضاء تلك المدة. وأعرب عن شغل مثاره أنه إذا ما كان إعمال الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ يجيز للطرفين أن يتفقا على مدة للمسؤولية تبدأ بعد تسلّم البضاعة لنقلها، أو تنتهي بعد تسليمها، فإنه يمكن حدوث انقطاع مقابل في حق السيطرة بين وقت التسليم وبدء مدة الالتزام، وبين نهاية مدة الالتزام وتسليم البضائع. وقد أحاطت اللجنة علماً بهذا الشغل.

مشروع المادة ١٣ - النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل

٤٥ - أبديت في اللجنة بعض الشواغل إزاء ما يُرى من افتقار إلى الوضوح في مشروع المادة ١٣. وأبدت على وجه الخصوص شواغل بشأن إمكانية إصدار مستند نقل واحد بينما يضطلع بالنقل شخص آخر إلى جانب الناقل. ورأى البعض أن النص يناقض المبدأ الأساسي لمشروع الاتفاقية والمتمثل في أنه يمكن للناقل أن يصدر مستند نقل لعملية نقل تتجاوز نطاق عقد النقل، لكنه لن يكون مسؤولاً إلا عن جزء من النقل. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه قد تنشأ مشاكل فيما يتعلق بالحكم الوارد في مشروع المادة ٤٣ والذي ينص على أن مستند النقل هو دليل ظاهر على تسلّم الناقل البضاعة إذا كان مستند النقل يمكن أن يتضمن نقلاً محدداً غير مشمول بعقد النقل. واقترح حذف مشروع المادة ١٣، لما رُئي فيه من صعوبات. وأبدي في اللجنة قدر من التأييد لذلك الاقتراح.

٤٦- ولكن، كان هناك أيضا تأييد للرأي القائل إن مشروع المادة ١٣ يجسّد ممارسة وحاجة تجاريتين مهمّتين، وينبغي الإبقاء عليه في النص بصيغته الحالية. وقيل على وجه الخصوص إن هناك ممارسة تجارية قديمة العهد يشترط بمقتضاها الشاحنون، نتيجة لاتفاق البيع الأصلي المتعلق بالبضاعة، وجود مستند نقل واحد على الرغم من أن الناقل قد لا يكون راغبا في إتمام النقل كله أو قادرا على ذلك بمفرده. وقيل إن من المهم في هذه الحالات أن يكون بمقدور الشاحنين أن يطلبوا من الناقل إصدار مستند نقل واحد، وأن يكون بمقدور الناقلين أن يصدروا ذلك المستند حتى وإن اشتمل على نقل يتجاوز نطاق عقد النقل. ولكن قيل إن هناك حالات ذات أهمية تجارية أكبر بسبب كثرة تواترها، هي حالات "قيام غير الناقل بالمرحلة الأخيرة من النقل" ("merchant haulage")، حيث يفضل المرسل إليه تنفيذ المرحلة الأخيرة من النقل إلى مقصد داخلي. ولوحظ أن الصناعة أبدت تأييدا قويا لإدراج حكم من هذا القبيل أثناء المشاورات الداخلية التي أجراها عدد من الوفود. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن مشروع المادة ١٣ لا يعمل إلا بناء على طلب الشاحن، إذ يحمي مصالح الشاحن من أي تصرف مستهتر من جانب الناقل.

٤٧- وأبدت شواغل ماثرها أن مجرد حذف مشروع المادة ١٣ قد يلحق ضررا بترتيبات قيام غير الناقل بالمرحلة الأخيرة من النقل. فإذا قام طرف غير الناقل بذلك في غياب مشروع المادة ١٣، فقد يكون هذا مخالفا للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢. كما إنه إذا حدث هلاك أو تلف للبضاعة أثناء المرحلة الأخيرة من النقل فربما يتوقع أن يكون المرسل إليه مسؤولا عن ذلك الهلاك أو التلف. ولكن، لما كان مشروع المادة ٤٣ ينص على أن مستند النقل هو دليل قاطع على تسلّم الناقل البضاعة حسبما هو مبين في تفاصيل العقد، وعلى نقيض النتيجة المتأتية من أعمال قواعد لاهاي-فيشي، فقد يحتمل الناقل ظلما مسؤولية الهلاك أو التلف الذي يحدث أثناء المرحلة الأخيرة من النقل، التي نفّذها طرف آخر. وقيل إنه يمكن حل هذه المشكلة المحتملة بتعديل الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ بحيث تسمح للمرسل إليه والناقل بأن يتفقا على قيام غير الناقل بالمرحلة الأخيرة من النقل. ولكن لوحظ أن هذا النهج قد ينطوي على مشاكل بسبب وجود شواغل أخرى فيما يتعلق بالفقرة ٢ من المادة ١٤.

٤٨- واقترح أن يضاف إلى مشروع المادة ١٣ نص يوضح أنه ينبغي تحديد جزء النقل الذي لا ينفّذه الناقل بنفسه، باستخدام عبارة مثل "فيما يتعلق بالجزء المتبقي من النقل، يتصرّف الناقل كأنه وكيل شحن يعمل نيابة عن الشاحن". ولكن، لوحظ أنه سبق النظر في نهج من هذا القبيل ولم يأخذ الفريق العامل به، تفاديا لخوض مشروع الاتفاقية في تنظيم مسائل الوكالة أو الشحن.

٤٩- وأبدي أيضا رأي مفاده أن من غير المرجح أن يغيّر حذف مشروع المادة ١٣ الممارسة التجارية في هذا الشأن، ولكنه قد يحدث ريبة فيما يتعلق بالممارسة الحالية. ولوحظ على أية حال أنه إذا ما حذف مشروع المادة ١٣، فينبغي توخي الحرص لضمان ألا تحول الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ دون الممارسة التجارية المتمثلة في اتفاقات قيام غير الناقل بالمرحلة الأخيرة من النقل. ومع أنه لوحظ أن حذف مشروع المادة ١٣ لا يرجح أن يوقف تلك الممارسة، فقد كان هناك في اللجنة تأييد لأن يتضمن مشروع الاتفاقية قاعدة واضحة تسمح بتلك الممارسة.

٥٠- وذهب اقتراح آخر إلى أن مشروع المادة ١٣ يمكن أن يجعل انطباقه محصورا في مستندات النقل غير القابلة للتداول. ولكن لوحظ أن ذلك الحصر يمثل تغييرا كبيرا للممارسة التجارية المتبعة حاليا، وبالتالي فإن الإبقاء عليه سيكون مُستكرا أكثر من حذفه.

٥١- وعلى ضوء الآراء المتباينة في اللجنة، لوحظ أن هناك فيما يبدو خيارين محتملين. الخيار الأول هو حذف مشروع المادة ١٣، ولكن مع ضمان أن تُبين الأعمال التحضيرية (travaux préparatoires) بوضوح أن الممارسة التجارية القديمة العهد لم يعد مسموحا بها. أما الخيار الثاني فهو أنه يمكن للجنة أن تسعى إلى إعادة صياغة مشروع المادة ١٣ من أجل الإبقاء على غرضها، ولكن مع معالجة ما أبدي من شواغل بشأن نصه الحالي. ولوحظ كذلك أنه ينبغي لأي محاولة لإعادة صياغة النص أن توضح أن هذا الحكم لا يكون قابلا للتطبيق إلا بناءً على طلب صريح من الشاحن، وأنه قد يكون ممكنا أن تعاد صياغة النص بحيث يوضح واجب الناقل تجاه الشاحن في تلك الحالات.

٥٢- واتفقت اللجنة على النظر في نص منقّح لمشروع المادة ١٣، وأنها ستُرجى نظرها النهائي في ذلك المشروع إلى حين القيام بتلك الجهود.

٥٣- وعقب بذل جهود كبيرة من أجل توضيح نص مشروع المادة ١٣ لتسوية الشواغل التي أثّرت بخصوصه، أحاطت اللجنة علماً بأنه لم يكن بالإمكان الاتفاق على نص منقّح لهذا الحكم. واتساقاً مع قرارها السابق، اتفقت اللجنة على حذف مشروع المادة ١٣، ملاحظة أن حذفه لا يوسّئ بأي حال من الأحوال إلى أن مشروع الاتفاقية يقصد إلى انتقاد أو شجب استعمال هذه الأنواع من عقود النقل.

مشروع المادة ١٤ - واجبات معيّنة

٥٤ - أُبديت في اللجنة شواغل بشأن عنوان مشروع الحكم. ولوحظ أن تعبير "واجبات معيّنة" لا يبدو مناسباً، وبصفة خاصة لدى ترجمته إلى بعض اللغات الأخرى، لأن الحكم ذاته ينص على واجبات غمطية جداً للناقل. واقترح أن يكون عنوان الحكم "واجبات عامة" أو ربما "واجبات متعلقة بالبضاعة". وبينما أبدى أيضاً رأي مفاده أن العنوان الحالي للحكم مناسب، فقد كان هناك بعض التأييد لتغيير العنوان على النحو المقترح.

٥٥ - وقُدِّم اقتراح بأن يدرج في الفقرة ١ اشتراط مؤداه أن يبذل الناقل عناية في تسلّم البضاعة ووسمها. ولكن، لوحظ أن من المتعارف عليه أن يكون وسم البضاعة من واجبات الشاحن. ولم يؤخذ بذلك الاقتراح.

٥٦ - وأُعرب عن تأييد لاقتراح حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤، التي تنظّم بنود "خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف". إذ أبدى شاغل مثاره أن تلك الفقرة تقتضي من المرسل إليه أداء واجبات معيّنة دون اشتراط موافقته على أدائها. وأبدى أيضاً شاغل مثاره أن مسؤولية الناقل التقليدية أصبحت الآن متروكة لحرية التعاقد. بيد أنه لوحظ أن المقصود من هذا الحكم ليس إلقاء واجبات على عاتق المرسل إليه بل إفساح المجال لأحوال تجارية شائعة يتفق فيها الناقل والشاحن على أن يتولى الشاحن أداء واجبات تقع عادة على عاتق الناقل، وبالتالي لا ينبغي تحميل الناقل المسؤولية بشأنها إذا ما نشأ عنها هلاك أو تلف. وذُكر على سبيل المثال أن الشاحن كثيراً ما يفضلون تحميل البضاعة وتستيفها بأنفسهم لأسباب تجارية متنوعة، منها تفوق معرفتهم التقنية أو حيازتهم معدات خاصة. وذُكر أن الفقرة ٢ هي خطوة إيجابية من حيث إرساء القانون في مجال بنود "خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف"، التي كانت غامضة جداً.

٥٧ - واقترح حصر الفقرة ٢ في النقل الملاحي غير المنتظم، لأن الناقل في مجال النقل الملاحي المنتظم عادة ما يؤدي بنفسه الواجبات المحددة فيما يتعلق بالحاويات. ولوحظ أن الفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ٨٣ يمكن أن تشمل الحالات التي يضطلع فيها الشاحن نفسه بمناولة البضاعة في النقل الملاحي المنتظم. ولكن، لوحظ أن بنود "خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف" تُستخدم في مجال النقل الملاحي المنتظم أيضاً في بعض الحالات، كما هو الحال مثلاً عندما تكون البضاعة غير نمطية أو غير معبأة في حاويات، كأن تكون آلات ضخمة أو معدات خاصة أو منتجات معيّنة. ومن ثم، لم يؤخذ بذلك الاقتراح.

٥٨- وفي ختام مناقشة مشروع الحكم، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٤ وأحالته إلى فريق الصياغة.

المادة ١٥- واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

٥٩- أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة يمثل ازدياداً كبيراً في مسؤولية الناقل، لأنه يجعل الالتزام بتوفير سفينة صالحة للإبحار التزاماً مستمراً، بدلاً من أن يكون محدوداً بالوقت السابق للرحلة البحرية وفي بدايتها. وأحاطت اللجنة علماً بذلك الرأي، وكذلك بالرأي المقابل الذي نال بعض التأييد والذي مفاده أن مشروع المادة لا يزال يضع مسؤولية الناقل عند مستوى منخفض، لأنه لا ينص سوى على بذل العناية الواجبة يجعل السفينة صالحة للإبحار، بدلاً من النص على وجوب توفير سفينة صالحة للإبحار. وفي ذلك الصدد، كان هناك تأييد كاف لاقتراح مفاده أن بذل العناية الواجبة بتوفير سفينة صالحة للإبحار المفروض على الناقل ينبغي أن يقيد بإدراج إشارة إلى "معايير السلامة البحرية السائدة".

٦٠- ولوحظ أن مشروع المادة ١٥ بصيغته الراهنة يوحى فيما يبدو بأن الحاوية يمكن أن تعتبر جزءاً لا يتجزأ من السفينة، وذلك في معظم الأحوال غير صحيح. ولتفادي سوء الفهم، اقترح أن يُستعاض في الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة عن عبارة "بما فيها أي حاويات" بعبارة "وأي حاويات"، وإدخال ما يلزم من تعديلات نحوية على الحكم. وقبلت اللجنة ذلك الاقتراح.

٦١- وبشأن الحكم نفسه، أُشير إلى أن الفريق العامل اتفق في دورته الحادية والعشرين على إضافة إشارة إلى "عربات شحن طرقية أو عربات شحن بالسكك الحديدية" في الأحكام التي تذكر الحاويات والمنصات النقلة والأدوات المماثلة التي تستعمل لتجميع البضاعة، حيثما يقتضي السياق تلك الإضافة. واقترح أن تُدرج تلك العبارة الإضافية في الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ١٥. بيد أن اللجنة لم تقبل ذلك الاقتراح، الذي اعتُبر قليل الجدوى العملية في سياق الحكم المعني، لأنه اعتُبر أن من غير المحتمل أن يوفر الناقل أيضاً "عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية" لأغراض الرحلة البحرية.

٦٢- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٦- البضاعة التي يمكن أن تصبح خطراً

٦٣- قُدم اقتراح مفاده أن حقوق الناقل بموجب مشروع المادة ١٦ ينبغي تقييدها بالنص على أنه لا يجوز للناقل أن يتخذ أيًا من التدابير المنصوص عليها في مشروع المادة إلا إذا لم

يكن على علم بخطورة البضاعة. واقترح أيضا أن يكون الناقل ملزما بتوضيح أسباب اتخاذ أي من تلك التدابير وإثبات أن الخطر الفعلي أو المحتمل الذي تشكله البضاعة لم يكن بالوسع تفاديه عن طريق اتخاذ تدابير أقل صرامة من تلك التي أُتخذت فعلا.

٦٤- ولم يكن هناك تأكيد كاف لذينك الاقتراحين. فمن ناحية، رُئي أن اشتراط أن يرر الناقل اتخاذ أي تدابير في إطار مشروع المادة هو اشتراط لا ضرورة له، لأنه سيكون على الناقل أن يفعل ذلك في المحكمة في حالة طعن أصحاب المصلحة في البضاعة في التدابير التي اتخذها. وأشار من ناحية أخرى إلى أن مشروع المادتين ١٦ و ١٧ مهمان لتأكيد الصلاحية الممنوحة للناقل في اتخاذ أي تدابير معقولة أو حتى ضرورية في ظل هذه الظروف لدرء الخطر عن الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة. وقيل إن الناقل لا يتمتع، وفقا لمشروع المادة ١٦، بحرية تصرف غير محدودة وغير خاضعة للرقابة، فمشروع المادة ١٦ يقتصر على توضيح أن التدابير التي يُعقل أن يتخذها الناقل لتجنّب الخطر الذي تشكله البضاعة لا تشكل خرقا لواجبات الناقل بشأن العناية بالبضاعة التي يتسلمها بغرض النقل. غير أن إخلاء طرف الناقل من المسؤولية في إطار مشروع الفقرة الفرعية ٣ (س) من المادة ١٨ ليس مطلقا، حيث إن التدابير التي يتخذها الناقل في إطار مشروع المادتين ١٦ و ١٧ تخضع، في أي حال، لمعيار المعقولة المنصوص عليه في ذينك الحكمين، والتي يتضمنها، فيما عدا ذلك، واجب العناية بالبضاعة المفروض على الناقل بموجب مشروع الاتفاقية. وقيل أيضا إن حصر حقوق الناقل في إطار مشروع المادة في الحالات التي يكون فيها بوسعه أن يثبت أنه لم يكن على علم بخطورة البضاعة سيكون بمثابة تحويل مخاطر نقل البضائع الخطرة من الشاحن إلى الناقل، وهي نتيجة لا ينبغي إقرارها في مشروع الاتفاقية.

٦٥- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٧ - التوضيحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية

٦٦- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ٥ - مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

مشروع المادة ١٨ - أساس المسؤولية

الفقرة ٢

٦٧- استمعت اللجنة إلى عبارات تأكيد كبير للتعديلات التي أُجريت على الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٨، إضافة إلى طلب بشأن إلغاء الفقرة ٣.

الفقرة ٣

٦٨- استمعت اللجنة إلى عبارات تأييد قوية لحذف الفقرة ٣ والقائمة الكاملة للظروف التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها. وذكر أن هذا النظام يُعيد إلى الأذهان المراحل الأولى من النقل الملاحى المنتظم، وليس له ما يبرره في وقت قطعت فيه صناعة النقل البحري خطوات تكنولوجية واسعة، مع ظهور أجيال جديدة من السفن وسفن الحاويات والسفن المتخصصة في نقل البضائع الخطرة أو القابلة للتلف السريع. وأشار إلى أن قواعد هامبورغ لا تُبقي على قائمة الأخطار المستثناة من قواعد لاهاي-فيشي، الأمر الذي يعني أن مشروع الاتفاقية يمثل، لجميع الدول التي اعتمدت قواعد هامبورغ، خطوة إلى الوراء. وقيل إن من المرجح أن تؤثر الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٨ سلباً على الوضع القانوني للطرف الذي له الحق في البضائع، ويمكن أن يؤدي، كنتيجة عملية عادية، إلى ارتفاع أقساط التأمين، الذي من الواضح أنه سينعكس على أسعار البضائع. وسيصل ذلك الأثر المضاعف في نهاية المطاف إلى المستهلكين النهائيين، مع كل الآثار الواضحة على قدرتهم الشرائية، وبالتالي على الاقتصادات الوطنية.

٦٩- وفي حين أبدت اللجنة تفهمها لتلك الحجج، فقد اتفقت عموماً على أن الفقرة لا ينبغي أن تُحذف. وجرى تذكير اللجنة بالمناقشة المستفيضة التي دارت في الفريق العامل حول هذه المسألة نفسها، وبالأراء المختلفة التي أعرب عنها. وكانت اللجنة على علم بعمق تلك المناقشات وبالحل الوسط الدقيق الذي تم التوصل إليه والمتمثل في النص الحالي لمشروع المادة ١٨. ورأت اللجنة أن ذلك الحل الوسط سيتزعزع فيما لو أُخذ باقتراح حذف الفقرة ٣ من مشروع المادة، التي هي حكم يشكل في رأي العديد من الوفود عنصراً أساسياً في نظام المسؤولية المنصف.

٧٠- وعلاوة على ذلك، رُئي عموماً أن الاعتراضات التي أُثيرت على مشروع الفقرة نتجت عن سوء فهم لأهميته العملية. فمسؤولية الناقلين تستند عموماً إلى الخطأ، وليس إلى المسؤولية المطلقة. وعليه فإن المبدأ الذي يقضي بأن يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ الناقل ليس مبدأ مبتكراً استحدثه مشروع الاتفاقية. والفقرة ٣ هي جزء من نظام عام للمسؤولية عن الخطأ، والظروف المذكورة فيها هي عادة حالات لا يكون فيها الناقل على خطأ. والأهم من ذلك أن القائمة الواردة في الفقرة ٣ ليست قائمة بحالات الإعفاء المطلق من المسؤولية بل هي مجرد قائمة بالظروف التي من شأنها أن تعكس عبء الإثبات والتي من شأنها أن تنشئ افتراضاً قابلاً للدحض بأن التلف لم يكن بسبب خطأ الناقل. ولا تزال لدى الشاحن إمكانية أن يثبت، بموجب الفقرتين ٤ و ٥ من

مشروع المادة، أن خطأ الناقل تسبب أو أسهم في الظروف التي تذرع بها الناقل، أو أن الضرر كان، أو يحتمل أنه كان، نتيجة لعدم صلاحية السفينة للإبحار. بل إن كثيراً ممن كانوا أصلاً يعارضون القائمة الواردة في الفقرة ٣ داخل الفريق العامل هم الآن، بصفة عامة، مقتنعون بملاءمة نظام المسؤولية المنصوص عليه في مشروع المادة ١٨.

الفقرات ٤ و ٥ و ٦

٧١- أعرب عن انتقاد آخر بشأن مشروع المادة ١٨ يتعلق بعبء الإثبات، إذ قيل إنه خارج على الأنظمة السابقة. وبالرغم من عدم الاعتراض على أن يكون الطرف الذي يقع عليه عبء الإثبات هو الذي يجب أن يقدم الأدلة اللازمة لدعم مطالبته، فقد قيل إن الاضطلاع بعبء الإثبات بموجب مشروع المادة سيكون أكثر صعوبة على الشاحنين من الاضطلاع بذلك العبء بموجب القوانين الحالية. ولوحظ أن الأدلة على أسباب هلاك البضاعة كثيراً ما يصعب الحصول عليها، وخصوصاً على المرسل إليه أو الشاحن، لأنهما لن يُتاح لهما الاطلاع على جميع الوقائع ذات الصلة بالموضوع (أو على أي من تلك الوقائع). وينبغي عادة أن يقع عبء الإثبات فيما يتعلق بأسباب التلف الفعلية على عاتق الناقل، الذي هو في وضع أفضل من الشاحن لمعرفة ما حدث عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل. وإذا كان هناك أكثر من سبب واحد للتلف أو الضرر فينبغي أن يقع على الناقل عبء إثبات مدى حدوث نسبة من التلف نتيجة لسبب معين.

٧٢- وقيل إن الشاحن سيواجه صعوبة في إثبات عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو عدم تطبيق السفينة أو تزويدها بالمعدات أو الإمدادات على النحو السليم، أو أن عناصر السفينة لم تكن ملائمة لأغراض نقل البضاعة، على النحو الذي تقضي به الفقرة ٥. والأثر المشترك للفقرات ٤ و ٥ و ٦ هو تغيير القاعدة العامة لتحميل المسؤولية، بطريقة يحتمل أن تؤثر على عدد كبير من المطالبات بالبضائع وأن تجعل الشاحنين في وضع غير مؤات في الحالات التي يوجد فيها أكثر من سبب واحد للهلاك أو التلف ويكون عدم صلاحية السفينة للإبحار، الناجم عن الإهمال، سبباً مساهماً في الهلاك أو التلف. وفي هذه الحالات، سيتحمل الشاحن عبء إثبات مدى مساهمة عدم صلاحية السفينة للإبحار في حدوث الخسارة. وقيل إنه حيثما يكون الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم صلاحية السفينة للإبحار فإن عبء إثبات بذل العناية الواجبة يقع على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يطالب بالإعفاء بموجب مشروع المادة، الذي ينبغي تعديله وفقاً لذلك. وعلاوة على ذلك، اقترح حذف الفقرة ٦ بسبب الخشية من

أن يُنشئ مفهوم المسؤولية التناسبية المستحدث في تلك الفقرة عقبات في الإثبات أمام أصحاب المطالبات عند التقاضي.

٧٣- وأحاطت اللجنة علماً بتلك الشواغل. ولكن، كان هناك تأييد كبير للإبقاء على الفقرات ٤ و ٥ و ٦ من مشروع المادة بالصيغة الراهنة لتلك الفقرات. وأشار إلى أن العبء الملقى على كاهل الشاحن ليس كبيراً كما قيل. ففي الواقع ليس في مشروع المادة ما يقضي بأن يقدم الشاحن دليلاً قاطعاً على عدم صلاحية السفينة للإبحار، لأن عبء الإثبات سيعود إلى الناقل حالما يثبت الشاحن أن التلف "يحتمل أن يكون" قد تسبب فيه، أو أسهم فيه، عدم صلاحية السفينة للإبحار. وقد كانت الفقرة ٦ أيضاً موضع نقاش مستفيض في الفريق العامل، والنص الحالي هو تجسيد لحل وسط يعتبره العديد من الوفود عنصراً أساسياً من التوازن الإجمالي لمشروع المادة ١٨.

استنتاجات بشأن مشروع المادة

٧٤- عادت اللجنة إلى إجراء مناقشة عامة بشأن مشروع المادة ١٨، ولا سيما الفقرة ٣، بعد أن استعرضت الفقرات ٤ إلى ٦.

٧٥- واستمعت اللجنة إلى اعتراضات قوية على قرار عدم تعديل مشروع المادة، ولا سيما الفقرة ٣ (انظر الفقرات ٦٨-٧٠، أعلاه). وذكر أن الإبقاء على تلك الفقرة سيكون له عدد من العواقب السلبية، مثل ارتفاع أقساط التأمين، الذي يؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع وبالتالي إلى انخفاض نوعية حياة المستهلكين النهائيين، الأمر الذي سيشعر به بوجه خاص سكان أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وقيل أيضاً إن تلك النتيجة من شأنها أن تتعارض مع عدد من أهداف الأمم المتحدة ومبادئها السياسية الأساسية، التي اعتمدها الجمعية العامة رسمياً. وذكرت اللجنة، على سبيل المثال، بالأهداف الإنمائية للألفية، المعرب عنها في قرار الجمعية العامة ١/٦٠، المؤرخ ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥، الذي اعتمد البيان الختامي للقمة العالمية لعام ٢٠٠٥. فتلك الأهداف تدعو إلى جعل الحق في التنمية حقيقة واقعة للجميع. وأشار إلى أنه طُلب إلى جميع أجهزة الأمم المتحدة ووكالاتها أن تعمل على الربط بين أنشطتها والأهداف الإنمائية للألفية وفقاً لقرار الجمعية العامة ١/٦٠. وحُثَّت اللجنة على عدم تجاهل دورها في تلك العملية وعلى أن تضع في اعتبارها ما سيكون لقرارها بشأن مشروع المادة ١٨ من أثر سلبي على عدد من البلدان النامية وأقل البلدان نمواً. وأعرب عن القلق من أن اللجنة، بإبقائها في النص على

أحكام تحايي الناقلين محاباة لا مبرر لها على حساب الشاحنين، قد تقلل من مقبولية مشروع الاتفاقية في مناطق بكاملها من العالم.

٧٦- وتوقفت اللجنة للنظر في هذه الشواغل، بما في ذلك النظر في اقتراحات تدعو إلى محاولة إعادة صياغة مشروع المادة بطريقة يمكن أن تلي بعض تلك الشواغل. بيد أن الرأي السائد والمعتنق بقوة كان أن الفريق العامل حقق في نهاية المطاف، عبر مفاوضات واسعة النطاق على مدى السنين، توازنا عمليا بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، وأن مشروع المادة يمثل أفضل حل وسط يمكن التوصل إليه. واعتبر أنه سيكون من المستبعد جدا أن يتسنى تحقيق نتيجة أفضل في هذه المرحلة المتأخرة من المفاوضات. وعلاوة على ذلك فإن مشروع المادة هو جزء من توازن إجمالي للمصالح، وستستلزم أية تغييرات في مضمونه إدخال تعديلات على أجزاء أخرى من مشروع الاتفاقية، كان بعضها هو نفسه موضوع حلول وسط دقيقة جرى التفاوض عليها بعناية.

٧٧- وفي حين كرّرت اللجنة الإعراب عن تفهمها لموقف غير الراضين تماما عن مشروع المادة، فقد قرّرت الموافقة على مضمون مشروع المادة ١٨ وعلى إحالته إلى فريق الصياغة. وفي ذلك، طلبت اللجنة إلى فريق الصياغة أن يجعل الإشارة إلى الحوايات في الفقرة الفرعية ٥ (أ) '٣' متوافقة مع إشارة مماثلة واردة في الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ١٥، مع حذف الأقواس المحيطة بالعبارة المعنية.

مشروع المادة ١٩ - مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

٧٨- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ١٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٠ - مسؤولية الأطراف المنفّذة البحرية؛ ومشروع المادة ١، الفقرتان ٦ ("الطرف المنفّذ") و ٧ ("الطرف المنفّذ البحري")

٧٩- لوحظ أن مشروع المادة ٢٠ يجعل الطرف المنفّذ البحري خاضعا لنفس الالتزامات المفروضة على الناقل. ووفقا للتعريف الوارد في الفقرة ٧ من مشروع المادة ١، لا يعتبر الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصرا داخل منطقة الميناء. وقيل إن الأثر المشترك لهذين الحكمين غير ملائم، لأن التعبئة التي تصلح للنقل البحري يمكن أيضا أن تؤدي في الأراضي الداخلية. وعلاوة على ذلك فإن شركات الشحن التي توجد في الموانئ البحرية تؤدي بقدر متزايد خدمات لا تندرج في التزامات الناقل. وفضلا عن ذلك، يمكن أن تكون هناك شكوك بشأن ما إذا كان الناقل على الطرق البرية أو

بالسكك الحديدية الذي يجلب السلع إلى منطقة الميناء تنطبق عليه صفة الطرف المنفذ البحري لكامل رحلته أم أن ذلك الناقل يكون مجرد طرف منفذ إلى أن يصل إلى منطقة الميناء ثم يصبح لدى دخوله منطقة الميناء طرفاً منفذاً بحرياً. وبما أن من الصعب من الناحية العملية تعيين حدود مناطق الموانئ فإن التطبيق العملي لهذه الأحكام سيثير المشاكل. وبالنظر إلى هذه المشاكل، اقترح أن يسمح مشروع الاتفاقية بإصدار إعلانات تستطيع بها الدول المتعاقدة أن تجعل الاتفاقية مقصورة على النقل بالبحر.

٨٠- ورداً على ذلك، لوحظ أنّ الناقل الداخلي لا يُعتبر طرفاً منفذاً بحرياً وفقاً للفقرة ٧، من مشروع المادة ١، إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصراً داخل منطقة الميناء. وهذا التقييد متوافق مع القرار السياسي الذي اتخذته الفريق العامل بأنه لا ينبغي المساواة عموماً بين الناقلين على الطرق البرية والأطراف المنفذة البحرية. وعليه فإن الناقل على الطرق البرية الذي يجلب البضاعة من خارج منطقة الميناء إلى داخل منطقة الميناء لن يعتبر طرفاً منفذاً بحرياً، حيث إن الناقل على الطرق البرية لم يؤد خدماته حصراً داخل منطقة الميناء. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه أصبح من الشائع أن تحدد السلطات المحلية نطاق مناطق موانئها، ومن شأن ذلك في معظم الحالات أن يوفر أساساً واضحاً لتطبيق مشروع المادة. ولوحظ أيضاً أن الفريق العامل لا يرى أن هناك أي ضرورة عملية لتوفير تعريف موحد لعبارة "منطقة الميناء".

٨١- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ومضمون التعريفين الواردين في الفقرتين ٦ و ٧ من مشروع المادة ١، وأحالتها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية

٨٢- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة وأحالتها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٢- التأخر

٨٣- أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ليس مرضياً، لأنه لا ينص على حد للمبلغ القابل للاسترداد بسبب التأخر في التسليم، تاركاً المسألة كلياً لحرية التعاقد. وتمثل انتقاد آخر في أن من غير الواضح ما إذا كان التلف الناجم عن التأخر سيكون أيضاً، بموجب مشروع المادة، قابلاً لاسترداد تكلفته في حالة المواعيد النهائية للتسليم أو فترات التسليم المنصوص عليها ضمناً. ولذلك اقترح حذف مشروع المادة وترك موضوع المسؤولية عن التأخر للقانون الوطني المنطبق.

٨٤- وردًا على ذلك لوحظ أن مشروع المادة، بصيغته الحالية، لا يشترط وجود اتفاق صريح بشأن وقت التسليم أو فترة التسليم، كما أنه لا يسمح للنقل بأن يستبعد مسؤوليته عن التأخر.

٨٥- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٣- حساب التعويض

٨٦- لم يكن هناك تأييد لاقتراح بأن يشار إلى اضطلاع المحاكم المختصة بتحديد قيمة البضاعة في الحالات التي لا توجد فيها بضاعة مماثلة. ورئي أن المحاكم عموماً تقدر التعويضات وفقاً للقواعد المحلية، وأن مشروع الاتفاقية لا ينبغي أن يعرض قواعد محددة لأحوال استثنائية.

٨٧- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٤- الإخطار في حال حصول هلاك أو تلف أو تأخر

٨٨- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ٦- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

مشروع المادة ٢٥- الانحراف عن المسار

٨٩- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة؛ ومشروع المادة ١،

الفقرات ٢٤ ("البضاعة") و ٢٥ ("السفينة") و ٢٦ ("الحاوية")

٩٠- لم يكن هناك ما يكفي من التأييد لاقتراح يدعو إلى تكميل تعريف عبارة "البضاعة" بإشارة إلى عربات الشحن الطرقية وعربات الشحن بالسكك الحديدية، لأنّ الإضافة المقترحة رُئي أنها ستستلزم إدخال تعديلات على أحكام أخرى من مشروع الاتفاقية، مثل الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦١، التي تشير إلى حاويات البضائع أو عربات الشحن الطرقية وعربات الشحن بالسكك الحديدية.

٩١- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٢٦ وعلى التعاريف الواردة في الفقرات

٢٤ و ٢٥ و ٢٦ من مشروع المادة ١، وأحالته إلى فريق الصياغة. وطلبت اللجنة إلى فريق

الصياغة أن يكفل الاتساق في مشروع الاتفاقية كله في الإشارات إلى 'العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة'.

مشروع المادة ٢٧ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

٩٢ - استذكرت اللجنة أن الصيغ السابقة لمشروع المادة ٢٧ من مشروع الاتفاقية احتوت أيضا، إلى جانب إشارتها إلى صكوك دولية أخرى، على إشارة إلى "القانون الوطني" وردت بين معقوفتين. واستُذكر أيضا أن الفريق العامل في دورتيه التاسعة عشرة والعشرين حذف تلك الإشارة كجزء من اقتراح توفيقى يتعلق بمسائل عدّة، منها مقدار الحد من مسؤولية الناقل (انظر الفقرات ١٨٩ إلى ١٩٢ من الوثيقة A/N.9/621 والفقرتين ١٦٣ و ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/642).

٩٣ - وقُدّم اقتراح في اللجنة بأن يعاد إدراج الإشارة إلى "القانون الوطني" في مشروع المادة ٢٧، أو بأن يُدرَج في مشروع الاتفاقية حكم يتيح للدولة المتعاقدة أن تُعلن أنها ستُدْرَج قانونها الوطني الإلزامي في مشروع المادة ٢٧. وتأييدا لذلك الاقتراح، ذُكر أن بعض الدول لديها قواعد وطنية خاصة جدا لمعاملة مناطق جغرافية معينة، مثل الصحارى، وتود أن تحتفظ بتلك القواعد الخاصة عندما يبدأ نفاذ مشروع الاتفاقية. كما رُئي أنه لما كان النص الحالي لمشروع المادة ٢٧ يوفر حلا في حال وجود تضاربات مع الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بالنقل الأحادي الواسطة، فينبغي للدول الأخرى التي ليست أطرافا في تلك الاتفاقيات أن تعطي قانونها الوطني نفس الوضعية، حتى وإن كانت قواعد الوطنية غير ناشئة عن التزامات دولية. وإضافة إلى ذلك، ذُكر أن إعادة إدراج إشارة إلى "القانون الوطني" في مشروع المادة ٢٧ يمكن أن يتيح لمزيد من الدول أن تصدّق على الاتفاقية، مما يتيح بالتالي توسيع نطاق قبول الصك من جانب أكبر عدد ممكن من الدول.

٩٤ - وأُبدي في اللجنة أيضا شغل مثاره أن مشروع المادة ٢٧ لا ينطبق إلا على ما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف يمكن التأكد من أنه قد حدث أثناء جزء معين من النقل. وذُكر أنه يصعب جدا في معظم الحالات إثبات وقت حدوث الهلاك أو التلف، ومن ثم فإن قابلية مشروع المادة ٢٧ للإعمال يرجح أن تكون محدودة. وذُكر أيضا أنه في الحالات التي يمكن فيها تحديد موضع حدوث الهلاك أو التلف، سيكون من الأهمية بمكان أن يُفسَح المجال للقانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من النقل.

٩٥ - وعلى الرغم من إبداء بعض التأييد والتفهّم للاقتراح الداعي إلى إعادة إدراج الإشارة إلى "القانون الوطني" في مشروع المادة ٢٧، أشير إلى أن النص الحالي لمشروع المادة ٢٧،

الذي حذفت منه الإشارة إلى "القانون الوطني"، جاء نتيجة لحل توفيقى معقد، تَبَلَّوَر على مدى عدّة دورات للفريق العامل. وأعرب عن ضرورة توخي الحذر لأن ذلك الحل التوفيقى اشتمل على عدد من المسائل المختلفة والشائكة، منها إرساء مقدار الحد من مسؤولية الناقل، وأن إعادة إدراج الإشارة إلى القانون الوطني يمكن أن تتسبب في انفراط ذلك الحل التوفيقى. ودُعيت اللجنة إلى تأييد النص الحالي الذي جاء نتيجة لذلك الحل التوفيقى. وأبدي تأييد لذلك الرأي. وذكرت عدّة وفود أن ذلك الحل التوفيقى لم يحظ برضاها التام ولكنها واصلت تأييده بغية التوصل إلى أوسع نطاق ممكن من توافق الآراء بشأن هذا النص.

٩٦- وكتأييد إضافي لصيغة النص الحالية، ذُكر أن إدراج "القانون الوطني" في مشروع المادة ٢٧ يختلف تماما عن إدراج الصكوك القانونية الدولية. ففي حالة الصكوك الدولية، يمكن تَوَقُّع أن يكون مضمون التشريع معروفا تماما وشفافا ومتناسقا، ومن ثم فهو لا يمثل عائقا كبيرا جدا أمام التجارة الدولية. أما القانون الوطني فيختلف اختلافا شديدا من دولة إلى أخرى، وسيكون اكتشاف المقتضيات القانونية في نظام داخلي معين أمرا أشد صعوبة بكثير، كما أن احتمال تغير القانون الوطني في أي وقت هو أرجح بكثير. وذكر أن هذه العوامل تجعل إدراج القانون الوطني في مشروع المادة ٢٧ أمرا أشد إشكالية بكثير، ويرجح أن يؤدي إلى درجة تناسق أدنى بكثير مما في حالة إدراج الصكوك الدولية في ذلك الحكم. وأبدي في اللجنة تأييد لذلك الرأي.

٩٧- وذكر أن عبارة "لا تكون لأحكام ... غلبة" الواردة في فاتحة مشروع المادة ٢٧ قد يُساء تأويلها، لأنّ من الواضح أن مشروع المادة لم يعد نصا يحكم تنازع الاتفاقيات. ورُئي من الأفضل أن يُستعاض عن تلك العبارة بعبارة "لا تنطبق أحكام...". ولكن، لوحظ أن مجرد تبديل العبارة على النحو المقترح قد يثير مشاكل لأن الأحكام المتضاربة لن تكون ببساطة غير منطبقة، بل لن تكون كذلك إلا متى كانت متضاربة مع أحكام مشروع الاتفاقية. كما سُلِّم بأن بلوغ النتيجة المقترحة قد يقتضي إدخال تغييرات صياغية أوسع نطاقا على نص مشروع المادة ٢٧. واتفقت اللجنة على أن النص الحالي لمشروع المادة ٢٧ مقبول.

٩٨- وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٢٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ٧- واجبات الشاحن تجاه الناقل

مشروع المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

٩٩- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٢٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٩- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

١٠٠- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٢٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٠- واجب الشاحن في توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

١٠١- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١٠٢- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٢- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد؛ ومشروع المادة ١،

الفقرة ٢٣ ("تفاصيل العقد")

١٠٣- لوحظ في اللجنة أن مشروع المادتين ٣٢ و ٣٣ ينصان على تحمل الشاحن مسؤولية قد تكون غير محدودة عن عدم الوفاء بواجباته فيما يتعلق بتوفير المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد أو فيما يتعلق بشحن بضائع خطيرة. وأبدي شاغل مثاره أن مسؤولية الشاحن التي قد تكون غير محدودة تتناقض مع وضعية الناقل، الذي لا يتحمل سوى مسؤولية محدودة نتيجة لإعمال مشروع المادة ٦١. ونظرا لما يتيح مشروع الاتفاقية من حريات تعاقدية أخرى، رئي أنه يمكن إراحة الشاحن بعض الشيء في هذا الشأن بحذف عبارة "أو يحد" الواردة في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٨١، مما يتيح لطرفي عقد النقل أن يتفقا على الحد من مسؤولية الشاحن. (انظر المناقشة الواردة في الفقرات ٢٣٦ إلى ٢٤١ أدناه بشأن اقتراح حذف عبارة "أو يحد") واتفقت اللجنة على أن تنظر في ذلك الاقتراح في سياق استعراضها لمشروع المادة ٨١ من النص.

١٠٤- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٢ والتعريف الوارد في الفقرة ٢٣ من

مشروع المادة ١ وأحالتهما إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٣ - قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

١٠٥ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٣ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٤ - تولي الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته؛ ومشروع المادة ١، الفقرة ٩ ("الشاحن المستندي")

١٠٦ - أبدى شاغل مثاره أن مشروع المادة ٣٤ مفرط العمومية في جعل الشاحن المستندي عرضة لتحمل جميع واجبات الشاحن. ولم تأخذ اللجنة بذلك الرأي. وردًا على تساؤل بشأن ما إذا كان يمكن تحميل الشاحن المستندي والشاحن مسؤولية مجتمعة ومنفردة، أعرب أيضا عن رأي مفاده أنه لا يُقصد وجود مسؤولية مجتمعة ومنفردة بين الإثنين.

١٠٧ - ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٤ والتعريف الوارد في الفقرة ٩ من مشروع المادة ١ وأحالتهما إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٥ - مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين

١٠٨ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٦ - توقّف مسؤولية الشاحن

١٠٩ - طُرحت في اللجنة تساؤلات بشأن الدواعي المنطقية لإدراج مشروع المادة ٣٦ في النص، خصوصا بالنظر إلى ما يتبعه مشروع الاتفاقية من نهج تساهلي عموما بشأن حرية التعاقد. وبينما أُشير إلى أن بعض الوفود في الفريق العامل قد طلبت إدراج حكم بشأن توقّف مسؤولية الشاحن، فقد رأت اللجنة عموما أن هذا الحكم لا ضرورة له في النص ويمكن حذفه.

١١٠ - واتفقت اللجنة على حذف المادة ٣٦ من نص مشروع الاتفاقية.

الفصل ٨ - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

مشروع المادة ٣٧ - إصدار مستند النقل وسجل النقل الإلكتروني

١١١ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٨ - تفاصيل العقد

١١٢ - كان هناك تأييد قوي للرأي القائل إن مشروع المادة، بصيغته الحالية، ناقص لأنه يتناول البضاعة والناقل فحسب، ولكنه لا يذكر، على وجه الخصوص، جوانب أساسية أخرى، مثل التسليم ووسائل النقل. ولوحظ أن الشاحن أو المرسل إليه، تبعاً للحالة، سيحتاج إلى معلومات إضافية لكي يتمكن من اتخاذ إجراء بشأن الشحنة. وكثيراً ما تشترط المصارف على الشاحنين أن يُبرزوا سندات شحن "مشحونة"، مما يتطلب من الشاحن أن يسمي السفينة التي تحمل عليها البضاعة. وفي السياق ذاته، لا ينبغي للمرسل إليه الذي يتوقع وصول البضاعة في مقصد معين أن يفاجأ بتلقي طلب لكي يتسلم البضاعة في مكان آخر. وينبغي لمشروع الاتفاقية أن يشترط احتواء مستند النقل على معلومات يمكن للمرسل إليه أن يعتمد عليها. كما ينبغي أن يكون بمقدور المرسل إليه، بناء على المعلومات الواردة في مستند النقل، أن يتخذ الخطوات الضرورية لتسلم البضاعة بصورة منظمة، مثل استئجار وسيلة نقل داخلي، ويلزمه بالتالي أن يعرف على الأقل مكان مقصد البضاعة والوقت المتوقع لوصولها. ولذلك، اقترح أن يشترط احتواء مستند النقل على المعلومات التالية، إضافة إلى العناصر المذكورة أصلاً في مشروع المادة: اسم المرسل إليه وعنوانه؛ واسم السفينة؛ وميناءي التحميل والتفريغ؛ والتاريخ الذي يتسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو التاريخ التقريبي للتسليم.

١١٣ - وقُدِّم اقتراح آخر من الاقتراحات الداعية إلى إضافة عناصر جديدة إلى القائمة الواردة في مشروع المادة، دعا إلى إدراج مكاني التسليم والتسليم، لأن هذين العنصرين ضروريان لتحديد النطاق الجغرافي لانطباق مشروع الاتفاقية وفقاً للمادة ٥ منه. ففي غياب هذين العنصرين، قد لا يعرف الطرفان ما إذا كان مشروع الاتفاقية ينطبق على عقد النقل.

١١٤ - ورداً على هذين الاقتراحين، ذُكر أن مشروع المادة لا يتناول سوى تفاصيل العقد الإلزامية، التي لا يمكن بدونها تنفيذ النقل والتي هي لازمة لإعمال أحكام أخرى في مشروع الاتفاقية. وليس هناك ما يمنع الطرفين من الاتفاق على إدراج تفاصيل أخرى يرى أن من المستصوب تجايراً ذكرها في مستند النقل. بيد أنه ذُكر أيضاً أن الإضافة المقترحة تتناول بضع معلومات وقائية، مثل اسم السفينة أو ميناءي التحميل والتفريغ أو التاريخ التقريبي للتسليم، قد لا يكون الطرفان، وقت إصدار مستند النقل، على علم بها. وقيل إن من أبرز اهتمامات الشاحن عادة أن يحصل على مستند نقل في أقرب وقت ممكن، لكي يتمكن من تقديم مستند النقل إلى المصرف الذي يصدر الائتمان المستندي من أجل الحصول على سداد فيما يتعلق بالبضاعة المباعة. لكن إصدار مستند النقل سيتأخر دون داع إذا ما جُعل إلزامياً توفير جميع

المعلومات الإضافية التي اقترح إدراجها في مشروع المادة. وأوضح أنه في حالة النقل المتعدد الوسائط، على سبيل المثال، قد تنقضي عدة أيام بين مغادرة البضاعة من مكان داخلي ووصولها الفعلي إلى ميناء التحميل الأولي. كما سينقضي مزيد من الوقت مرة أخرى قبل أن تُنقل البضاعة بسفينة أخرى إلى ميناء محوري، حيث تفرغ مرة أخرى لنقلها إلى مقصد نهائي. وفي حالة كهذه، وهي شائعة جدا في الممارسة العملية، لا يكون معروفا في العادة، وقت إصدار مستند النقل، سوى اسم السفينة الأولى أو السفينة الرافدة. وإلى جانب ذلك، كثيرا ما يكون ميناء التحميل والتفريغ غير معلومين، لأن كبار الناقلين قد يوزعون البضائع المشحونة بين موانئ بديلة مختلفة، لاعتبارات مالية (مثل رسوم المحطة) أو عملية (مثل توافر حيز على السفن البحرية).

١١٥- كما حوِّج بأن ذكر اسم الشاحن لا ينبغي أن يكون إلزاميا بدوره. وقيل إن من الصحيح أن مستندات النقل يُذكر فيها دائما اسم شخص ما بصفته الشاحن، ولكن الشخص المسمى كثيرا ما يكون في الممارسة العملية مجرد شاحن مستندي، وكثيرا ما يتلقى الناقلون طلبات لتغيير الشاحن المسمى. بل قد يفضل الشاحن في بعض الحالات، لدواع تجارية مشروعة تماما، أن يبقى اسمه طي الكتمان. وهذه الممارسة لا تحول أبدا دون نقل البضاعة، لأن الناقلين يعرفون في العادة زبائنهم ويعلمون من سيعهدون إليه بشحن البضاعة. كما ذكر أن هناك أسبابا أخرى تستدعي توحي الحذر في اشتراط ذكر عناصر أخرى في مستند النقل، مثل اسم المرسل إليه وعنوانه، لأن البضاعة، مثلما يحدث في حالات كثيرة، قد تباع في الطريق فلا يكون اسم المشتري النهائي معروفا وقت إصدار مستند النقل. والممارسة المعتادة في كثير من المهن هي الاكتفاء بإدراج عبارة "لأمر الشاحن" مكان اسم المرسل إليه. كما أن تداول سلاسل الخدمات في بعض المهن يعني كذلك أن مكان التسليم قد لا يكون بدوره معلوماً وقت تحميل البضاعة. فشاحنو النفط السائب القادمون من الشرق الأقصى، مثلا، كثيرا ما يصفون مقصد الشحنة بعبارات غير محددة (مثل "غربي جبل طارق")، وهو عرف نادرا ما يسبب مشاكل في الممارسة العملية، لكن التوسيع المقترح لتفاصيل العقد الإلزامية سيجعله مستحيلا.

١١٦- وقيل إن من غير المناسب أيضا أن يصبح ذكر تاريخ التسليم عنصرا إلزاميا في مستند النقل، لأنه قد لا يكون بوسع الناقل البحري، في معظم الحالات، إلا أن يعطي تقديرا غير دقيق لمدة الرحلة. والممارسة الحالية المتمثلة في إبلاغ الناقل عن الطرف المشعر تنزيل الرية بشأن تاريخ التسليم وتسهيل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ومشروع الاتفاقية يُدخل تحسينا إضافيا على تلك الممارسة باشتراطه أن يُذكر في مستند النقل اسم الناقل

وعنوانه، وهو اشتراط ليس موجودا في قواعد هامبورغ، مثلا. ومن شأن التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الذي يتجلى في النظام المتقدم لتعقب البضائع المشحونة الذي أخذ يوفّره كثير من الناقلين بواسطة الإنترنت في السنوات الأخيرة، يجعل حصول الأطراف ذات المصلحة في البضاعة، من الناقل مباشرة، على تفاصيل عن تسليم البضاعة أسهل بكثير مما كان عليه الأمر عندما كان يضطر المرسل إليه إلى الاعتماد أساسا على مستند النقل ذاته للحصول على تلك المعلومات.

١١٧- وجرى في اللجنة نقاش مستفيض بشأن مدى استصواب إضافة عناصر جديدة إلى تلك المذكورة أصلا في مشروع المادة ٣٨، وبشأن ماهية العواقب العملية لتلك الإضافة. وردّا على تساؤل، ذكر أن وصف العناصر المدرجة في مشروع المادة ٣٨ بأنها تفاصيل عقد "إلزامية" هو وصف مضلل إلى حد ما، لأن مشروع المادة ٤١ يوضح أن غياب واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد تلك أو عدم دقتها لا يمس بقانونية مستند النقل وصحته. ومن ثم، فإن المرسل إليه، على سبيل المثال، لن يُحرّم من حقوقه في المطالبة بالتسليم بمقتضى مستند النقل إذا لم يُمتثل لمشروع المادة ٣٨ امتثالا تاما أو دقيقا بسبب خطأ أو إغفال من جانب الشاحن أو الناقل. كما لا يمس مشروع الاتفاقية بما قد يتمتع به الشاحن، بمقتضى القانون المنطبق، من حق في الحصول على معلومات معيّنة لم يدرجها الناقل في مستند النقل، أو في الاعتماد على افتراض واقعي معيّن في غياب معلومات مناقضة له. بيد أن هذا لا يعني أن من المعقول توسيع القائمة بلا نهاية، لأن الاشتراطات الإضافية ستؤدي بالضرورة إلى زيادة العبء الواقع على الأطراف.

١١٨- وأبدت اللجنة تفهما لما قُدّم من حُجج لإبقاء قائمة المتطلبات الواردة في مشروع المادة ٣٨ ضمن حدود المعقولة التجارية. ولكن كان هناك اتفاق واسع على أنه قد يكون من المناسب إدراج بعض المتطلبات الإضافية من أجل تحسين قدرة الشاحن والمرسل إليه على تلبية مطالب المصارف التي تصدر الائتمانات المستندية أو على اتخاذ الترتيبات اللوجستية وغير اللوجستية اللازمة لاستلام البضاعة في المقصد. وذُكر أنه بالنظر إلى العلاقة القائمة بين مشروعين المادتين ٣٨ و ٤١ فإن توسيع القائمة لن يؤثر سلبا على الأعراف التجارية، إذ سيظل ممكنا إصدار مستند النقل بصورة صحيحة حتى بدون بعض المعلومات التي قد لا تكون متاحة بعدد عند ابتداء النقل. وسلّمت اللجنة بأن بعض العناصر قد تستلزم جعلها مشروطة فيما يتعلق، مثلا، بتوافرها وقت إصدار مستند النقل.

١١٩- وقُدّم مقترح بشأن إدراج الفقرة التالية في نص مشروع المادة ٣٨:

"٢ مكرراً- تشمل تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليهما في المادة ٣٧، علاوة على ذلك، ما يلي:

"(أ) اسم وعنوان المرسل إليه، إذا ما سَمَّاه الشاحن؛

"(ب) اسم السفينة، إذا ما كان محددًا في عقد النقل؛

"(ج) مكان التسليم، وكذلك مكان التسليم إذا ما كان معلومًا لدى الناقل؛

"(د) ميناء التحميل وميناء التفريغ، إذا ما كانا محددين في عقد النقل."

١٢٠- وذكر أنه بالرغم من كون أكثر الاقتراحات المقدمة بشأن إدراجها في مشروع المادة ٣٨ قد لُبِّيت، فقد تعذر إدراج إشارة إلى تاريخ تسليم البضائع المتوقع. وبالرغم من الجهود التي بُذلت من أجل إدراج تلك المعلومة، فقد أُعرب عن الاعتقاد بأنها وثيقة الصلة جداً بمشروع المادة ٢٢ ومسؤولية الناقل عن التأخر في تسليم البضاعة، ومن ثم فإن من الأفضل عدم المجازفة بما قد يُفسد مضمون تلك الأحكام الموافق عليها. وأُعرب عن تأييد واسع النطاق في اللجنة لإدراج الفقرة الجديدة ٢ مكرراً في مشروع المادة ٣٨.

١٢١- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٨، مع إضافة الفقرة ٢ مكرراً إليه، وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٩- هوية الناقل

١٢٢- أحاطت اللجنة علماً ببيان مفاده أن النهج المتبع في مشروع الاتفاقية ليس مرضياً.

١٢٣- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٣٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٠- التوقيع

١٢٤- أبدى تأييد للفهم المتمثل في أن مشروع المادة لا يحدد شروط صحة التوقيع، سواء أكان خطياً أم إلكترونياً، إذ إن هذا الأمر متروك للقانون المنطبق.

١٢٥- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤١- النواقص في تفاصيل العقد

١٢٦- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤١، رهناً بما قد يلزم إدخاله من تعديلات مصطلحية في بعض الصيغ اللغوية، وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٢ - التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة في تفاصيل العقد

١٢٧- ذكر أن البضاعة، في الممارسة العملية، قد تُسَلَّم للنقل في عربات شحن مغلقة، بطريقة أو على سلك حديدية، مما يحد من قدرة الناقل على التحقق من المعلومات المتعلقة بالبضاعة. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي توسيع الإشارات إلى "الحاوية" في مشروع المادة لتشمل تلك العربات أيضا. وطلبت اللجنة إلى فريق الصياغة أن ينظر في صيغ بديلة للإشارة إلى تلك العربات على نحو يتفادى إثقال مشروع المادة بتكرار غير ضروري، وأن يضع في اعتباره استخدام إشارات مماثلة في مواضع أخرى من النص.

١٢٨- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٣ - المفعول الإيجابي لتفاصيل العقد

١٢٩- لم يُبدَأ تأكيد كاف لاقتراح بالاستعاضة عن عبارة "ولكن ليس"، في الفقرة الفرعية (ج) ٢، من مشروع المادة ٤٣، بالحرف "و". وذكر أن الأرقام المعروفة لأختام الحاويات، خلافا للأرقام المعروفة للحاويات، قد لا تكون معروفة للناقل، لأن الأختام قد تضعها أطراف غير الشاحن أو الناقل، مثل السلطات الجمركية أو السلطات المعنية بالإصحاح.

١٣٠- واتفقت اللجنة على أنه لن يكون من المناسب، في الحالة المرتاة في الفقرة الفرعية (ج) ٢، من مشروع المادة، توسيع الحكم المعني ليشمل عربات الشحن الطرقية أو عربات الشحن بالسكك الحديدية.

١٣١- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٣ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٤ - "أجرة النقل مدفوعة سلفا"

١٣٢- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٤ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ١٤ ("مستند النقل")

١٣٣- لوحظ أن الفريق العامل وافق في جلسته الختامية على حذف الإشارة إلى "المرسل" في مشروع الاتفاقية، وأن ذلك ترُتب عليه تعديل تعريف "مستند النقل" بالاستعاضة عن الحرف "أو" الرابط بين الفقرتين (أ) و(ب) بالحرف "و". وبما أن الإيصالات المجردة استُبعدت بذلك من تعريف "مستند النقل"، فقد اقترح أن تحذف عبارة "أو الطرف المنفذ" من مقدمة التعريف. ووافقت اللجنة على ذلك التصحيح.

١٣٤- وقُدِّم اقتراح إضافي بأن تدرج عبارة "أو الشخص الذي يتصرّف نيابة عنه" في الموضوع الذي حُذفت منه العبارة السابقة، بغية جعل التعريف متوافقاً مع العبارة الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٤٠ بشأن التوقيع. ولكن، لوحظ أنه عند إعداد مشروع الاتفاقية كان هناك حرص على تجنب الإشارة إلى مسائل الوكالة، التي رُئي أنها، وإن كانت تمثل علاقات شائعة في النقل التجاري، معقّدة جداً بحيث لا يمكن إدخالها في نطاق الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه بالرغم من تصوّر وجود حاجة إلى الإشارة إلى التصرّف نيابة عن الناقل فيما يتعلق بالتوقيع، هناك اعتقاد بأن إدراج تلك العبارة في تعريف "مستند النقل" سيثير تساؤلات بشأن غيابها في مواضع أخرى من مشروع الاتفاقية. وأيدت اللجنة هذا الرأي، وقررت عدم إدراج العبارة الإضافية.

١٣٥- واقترح أيضاً إدراج النص التالي كفقرة في التعريف: "يُثبت أن المرسل إليه حصل على/تسلّم البضاعة." ولكن، لوحظ أن مشروع المادة ١١ ينص على واجب الناقل أن ينقل البضاعة إلى مكان المقصد وأن يسلمها إلى المرسل إليه، ولم تأخذ اللجنة بالاقتراح.

مشروع المادة ١، الفقرات ١٥ ("مستند النقل القابل للتداول") و١٦ ("مستند النقل غير القابل للتداول") و١٨ ("سجل النقل الإلكتروني") و١٩ ("سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول") و٢٠ ("سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول") و٢١ ("إصدار سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول") و٢٢ ("إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول") و٢٧ ("أجرة النقل")

١٣٦- بعد أن أدخلت اللجنة على الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١ نفس التصويب الذي أُدخل على الفقرة ١٤ من مشروع المادة ١، وذلك بحذف عبارة "أو الطرف المنفّذ" مرتين في الموضعين اللذين وردت فيهما في مقدمة الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١، وافقت على مضمون التعاريف الواردة في الفقرات ١٥ و١٦ و١٨ و١٩ و٢٠ و٢١ و٢٢ و٢٧ من مشروع المادة ١، وأحالتها إلى فريق الصياغة.

الفصل ٩- تسليم البضاعة

تعليق عام

١٣٧- أعرب عن شاغل بشأن الفصل ٩ في مجمله. وأُثني بصفة عامة على الهدف من النظام القانوني الوارد في الفصل ٩ وهو توفير حلول قانونية لعدد من المسائل الشائكة. ولكن، رُئي أنه ما زالت هناك مسائل صعبة معينة، منها المسائل التالية: متى يكون على المرسل إليه التزام

بأن يقبل التسلم؛ وما هو سبيل الانتصاف المتاح للناقل إذا حرق المرسل إليه ذلك الالتزام؛ وما هي الخطوات التي يلزم على الناقل اتخاذها لضمان أن البضاعة سُلمت إلى الشخص الصحيح.

١٣٨- وقيل إن الفصل يخلق من المشاكل أكثر مما يحل، وإن اعتماد الفصل يمكن أن يؤثر سلبا على التصديق على الاتفاقية. وأحاطت اللجنة علما بتلك الشواغل.

مشروع المادة ٤٥- واجب قبول تسلم البضاعة

١٣٩- أُثيرت أيضا فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٥ شواغل على غرار التعليق العام الذي أعرب عنه بشأن الفصل ٩. وفي حين كان هناك بعض التأييد لذلك النهج، كان محور الاهتمام فيما يخص مشروع الحكم يتعلق بعبارة "المرسل إليه الذي يمارس حقوقه". فأشير إلى أن هذه العبارة مفرطة الغموض من حيث تحديد واقعة ملائمة تقضي إلى تولي الالتزامات بموجب الاتفاقية. واقتُرح أن يعالج هذا الغموض بحذف العبارة المعنية والاستعاضة عنها بالعبارة التالية: "المرسل إليه الذي يطالب بتسليم البضاعة". وكان هناك تأييد في اللجنة لهذا الرأي.

١٤٠- ولوحظ، ردا على هذا الموقف، أن مشروع المادة ٤٥ أدرج في مشروع الاتفاقية لمعالجة المشكلة المحددة المتمثلة في المرسل إليهم الذين يدركون أن البضاعة قد وصلت ولكن يرغبون في تجنب تسلم تلك البضاعة بمحض الامتناع عن المطالبة بها. ولوحظ أن شركات النقل تواجه تلك المشكلة دائما، وأن مشروع المادة ٤٥ كان يُقصد منه أن يكون ردا تشريعيًا عليها. وأوضح كذلك أن عبارة "يُمارس حقوقه" يقصد منها أن تتناول حالات مثل حالات رغبة المرسل إليه في أن يفحص البضاعة أو أن يأخذ عينات منها قبل التسلم، أو حالات مشاركة المرسل إليه في عملية النقل. ولوحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ("اتفاقية الأمم المتحدة للبيع") تقضي بأن على المشتريين الذين يريدون أن يرفضوا البضاعة بموجب عقد البيع أن يتسلموها من الناقل، على أن يفعل المشتري ذلك نيابة عن البائع. وقيل إن مشروع المادة ٤٥ ملائم ويتوافق مع ذلك النهج. وكان هناك بعض التأييد في اللجنة لذلك الرأي.

١٤١- وبعد المناقشة، قررت اللجنة اعتماد التعديل المقترح في الفقرة ١٣٩ أعلاه. ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٥ مع ذلك التعديل وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٦ - واجب الإقرار بتسليم البضاعة

١٤٢- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٤٣- أعرب عن شغل مثاره أن مشروع المادة ٤٧ لا يحمي الناقل إلا عندما يكون قد اتبع الإجراءات المطلوبة المنصوص عليها في الحكم، ولكن الناقل لا يكون محميا عندما لا يكون قد اتبع هذه الإجراءات. وعلاوة على ذلك، أثبتت مسألة أنه إذا لم يعد الشاحن هو الطرف المسيطر، فمن المرجح أن يكون ذلك راجعا إلى كونه قد نقل كل حقوقه في البضاعة إلى الطرف المسيطر، بما في ذلك الحق في إصدار تعليمات بشأن التسليم. وأحاطت اللجنة علما بتلك الشواغل.

١٤٤- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٧ وأحالته إلى فريق الصياغة. (للاطلاع على المناقشة التي دارت لاحقا حول مشروع هذه المادة والاستنتاجات التي تم التوصل إليها بشأنه، انظر الفقرات ١٦٦-١٦٨، أدناه)

مشروع المادة ٤٨ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يُشترط تسليمه

١٤٥- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٨ وأحالته إلى فريق الصياغة. (للاطلاع على المناقشة التي دارت لاحقا حول مشروع هذه المادة والاستنتاجات التي تم التوصل إليها بشأنه، انظر الفقرات ١٦٦-١٦٨، أدناه)

مشروع المادة ٤٩ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٤٦- سُلمَ عموما بأن المشاكل التي يواجهها الناقلون عندما يظهر أصحاب البضائع في مكان المقصد دون أن تكون بحوزتهم الوثائق المطلوبة، أو لا يظهرون مطلقا، تمثل مشاكل حقيقية وعملية للناقلين. بيد أنه أعرب عن شواغل في اللجنة بشأن ما إذا كان نص مشروع المادة ٤٩ هو أنسب طريقة لحل تلك المشاكل. وعلى وجه الخصوص، أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٤٩ يقوض وظيفة مستند النقل القابل للتداول بصفته وثيقة ملكية، وذلك بالسماح للناقلين بأن يطلبوا من الشاحن أو الشاحن المستندي تعليمات بديلة بشأن التسليم،

والسماح بالتالي بإزالة شرط التسليم عند تقديم سند الشحن. وأعرب عن شاغل آخر مثاره أن الفقرة الفرعية (د) ستزيد احتمال الاحتيال وسيكون لها أثر سلبي على المصارف وغيرها من الجهات التي تعتمد على الضمان الذي توفره مستندات النقل القابلة للتداول. وشدد أحد الوفود على أن المناقشات التي دارت مع المصارف أفادت بأن مشروع المادة ٤٩ سيضطرها إلى إدارة مزيد من المخاطر.

١٤٧- وقيل أيضا إن التعويض الوارد في الفقرة الفرعية (و) يمكن أن يكون مشكلة لشركات التأمين على البضائع، وذلك على سبيل المثال في حالة الشحن على أساس سداد الكلفة والتأمين وأجور الشحن (سيف)، حيث يرتب البائع التأمين وتُحال بوليصة التأمين إلى المشتري عند انتقال مخاطرة الشحن إليه. وأشار إلى أنه إذا وفّر البائع، سهواً، تعويضا للناقل عن طريق تقديم تعليمات تسليم بديلة، ربما كان لذلك تأثير على أي دعوى استرداد يمكن أن ترفعها شركة التأمين على الناقل. وقيل إن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى فقدان أحد سبل الإنصاف المتاحة للمطالبين بالبضائع الذين يطلبون استرداد التكاليف الناجمة عن الخطأ في التسليم. وذكر أن تعقيدا آخر يتمثل في أن الأثر المشترك لل فقرات الفرعية (د) إلى (و) هو أن الناقل الذي يحصل من الشاحن على تعليمات بديلة بشأن التسليم سيُعفى من المسؤولية تجاه الحائز، ولكن إذا وفّر الشاحن تعويضا للناقل كان الشاحن بذلك قد وفّر تعويضا لطرف ليست عليه مسؤولية.

١٤٨- وردّا على بعض الانتقادات التي أعرب عنها، قُدمت أمثلة مختلفة على الكيفية التي يؤدي بها النظام الجديد المتوخى بموجب مشروع المادة ٤٩ إلى التقليل من إمكانية الاحتيال الواسعة النطاق المتاحة حاليا. فعلى سبيل المثال، قيل إن الممارسات الحالية التي يقع فيها الاحتيال تتعلق بإصدار عدة نسخ أصلية من سند الشحن، وتزوير سندات الشحن، واستمرار تداول وبيع سندات الشحن حتى بعد التسليم. ويهدف النظام المنشأ بموجب مشروع المادة ٤٩ إلى الحد من العديد من أوجه إساءة الاستعمال هذه أو القضاء عليها. وعلاوة على ذلك، شُدّد على أن ذلك النهج ينشئ نظاما يرمي إلى إزالة المخاطر التي تتعرض لها المصارف، وذلك باستعادة سلامة نظام سندات الشحن، وأن المناقشات مع المصارف ومع تجار السلع الأساسية أوضحت أن هذه الجهات، بالرغم من كونها قد تضطر إلى تعديل بعض ممارساتها، ترى أن النظام الجديد يعرضها لمخاطر أقل. وفضلا عن ذلك، لوحظ أن النظام الحالي المتمثل في الحصول على خطابات ضمان التعويض، ربما إلى جانب الضمانات المصرفية، هو إجراء بطيء ومكلف للمرسل إليهم.

١٤٩- ولوحظ أن المشاكل الخطيرة التي يسعى مشروع المادة ٤٩ إلى حلها ليست مشاكل الناقلين وحدهم بل هي أيضا مشاكل صناعة النقل البحري في مجملها. كما لوحظ أن هذه الصناعة سعت جاهدة منذ زمن إلى حل هذه المشاكل دون جدوى، وأن الحل التشريعي هو الخيار الوحيد القابل للنجاح. وفي حين سُلّم بأن النهج المتبع في مشروع المادة ٤٩ قد لا يكون الأمثل من كل الوجوه، ذُكر أنه لا يزال من الممكن إدخال تعديلات مقبولة على نطاق واسع على ذلك النهج. وحُثت اللجنة على اغتنام الفرصة المتاحة لاعتماد حكم مثل مشروع المادة ٤٩، من أجل توفير حل تشريعي لاستعادة سلامة وظيفة مستندات النقل القابلة للتداول في مشروع الاتفاقية.

١٥٠- وأعرب عن بعض التأييد للشواغل الخاصة بالمشاكل المتعلقة بالمفعول المتوقع لمشروع المادة ٤٩ والمبينة في الفقرتين ١٤٦ و ١٤٧ أعلاه، ولكن الآراء اختلفت حول أفضل السبل لمعالجة هذه المشاكل. ففي حين فضلت بعض الوفود حذف الحكم برمته، فضلت وفود أخرى أن تُحذف الفقرات الفرعية (د) إلى (و) أو الفقرات الفرعية (هـ) إلى (و) فقط، بينما فضلت وفود أخرى النظر في إمكانية توضيح تلك الفقرات الفرعية التي تسبب مشاكل. وأيدت بعض الوفود نص مشروع المادة ٤٩ بصيغته الراهنة، ودون إدخال أي تعديل عليه. بيد أنه كان هناك تسليم على نطاق واسع بأن المشاكل التي يتناولها مشروع المادة ٤٩ هي مشاكل حقيقية وملحة.

١٥١- ووافقت اللجنة على النظر في أي نص محسّن قد يقدم.

١٥٢- واستأنفت اللجنة مداولاتها بشأن مشروع المادة بعد أن أكملت استعراضها لمشروع الاتفاقية. وفي هذه الأثناء، أجريت بصورة غير رسمية مشاورات مستفيضة بمشاركة عدد كبير من الوفود بغية وضع صيغة بديلة لمشروع المادة تعالج مختلف الشواغل التي سبق أن أثّرت (انظر الفقرتين ١٤٦ و ١٤٧، أعلاه). وأبلغت اللجنة بما ووجه من صعوبة في محاولة إيجاد حل توفيق، في ضوء اتساع شقة الخلاف حول مشروع المادة، لأن الكثيرين أبدوا رغبتهم في حذف الفقرات الفرعية (د) إلى (ح)، بينما ألح عدد كبير آخر على الإبقاء على مشروع المادة برمته. غير أنه نتيجة لتلك المشاورات غير الرسمية، قُدمت الصيغة الجديدة التالية لمشروع المادة كي تنظر فيها اللجنة:

"١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

"(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم البضاعة، في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٥، إلى الحائز:

"١" عندما يُسلم الحائز مستند النقل القابل للتداول، ويُثبت هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو

"٢" عندما يُثبت الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

"(ب) يجب على الناقل أن يرفض تسليم البضاعة إذا لم تُستوف شروط الفقرة الفرعية (أ) '١' أو (أ) '٢'؛

"(ج) إذا أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية مذكورا في ذلك المستند، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضاعة إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩.

"٢- إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص على جواز تسليم البضاعة دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، انطبقت القاعدة التالية:

"(أ) إذا تعذر تسليم البضاعة '١' لأن الحائز، بعد تلقّيه إخطارا بالوصول، لم يطالب بتسليمها من الناقل في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٥ بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليم البضاعة لأن الشخص الذي يدعي أنه الحائز لم يعرف بنفسه كما ينبغي بأنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الحائز لكي يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان

الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

"(ب) يُعْفَى الناقل الذي يسلم البضاعة بناءً على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي وفقاً للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سُلم إليه أو ما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

"(ج) يجب على الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة أن يعوّض الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمانات وافية في حدود المعقول؛

"(د) الشخص الذي يصبح حائزاً لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلم الناقل البضاعة بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة؛

"(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الحائز الذي يصبح حائزاً بعد تسليم من هذا القبيل والذي لم يكن يعلم، ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم، بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمّنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. وإذا كانت تفاصيل العقد تنص على الوقت المتوقع لوصول البضاعة أو تُبيّن كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضاعة قد سُلمت، يُفترض أن ذلك الحائز، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضاعة."

١٥٣- وأوضح أن النص الجديد المقترح يتضمّن، إضافة إلى تصويبات طفيفة أدخلت على النص الأصلي، مثل إدراج الإحالة الصحيحة إلى الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من مشروع

المادة ١ في الفقرة الفرعية ١ (أ) '١' عددا من التغييرات الموضوعية للنص الأصلي. فذكر أن صيغة الفقرة الفرعية ٢ (أ) مختلفة عن الفقرة الفرعية ٢ (د) من النص الأصلي في جانبين جوهريين. أولهما، أن النص الأصلي يُلزم الناقل بالإبلاغ عن أن البضاعة لم يُطالب بها ويفرض على الطرف المسيطر أو الشاحن واجب تقديم تعليمات فيما يتعلق بتسليم البضاعة، بينما يسمح النص الجديد للناقل بالتماس التعليمات، ولكنه لا يفرض على الشاحن واجب تقديمها. وقد اقترح هذا التغيير بغية تبديد الشواغل التي مثارها أن الشاحن قد لا يكون بمقدوره دوماً إعطاء التعليمات المناسبة إلى الناقل في ظل تلك الظروف. وثانيهما، أن النص السابق يشترط تقديم إشعار إلى الحائز، وفي حال عدم إشعاره - سواء بسبب عدم التمكن من العثور على الحائز أو بسبب جهل الناقل بمكانه - لا ينطبق الجزء المتبقي من الحكم. وفي مقابل ذلك، تظل الأحكام الجديدة المقترحة تنطبق في تلك الحالات، التي رُئي أنها حالات معتادة ويجدر إدراج حل لها في مشروع المادة.

١٥٤- وأفيد أيضاً بأنه، إضافةً إلى تلك التغييرات، يختلف النص الجديد المقترح عن النص الأصلي في جانب مهم آخر. فالفقرة ٢ من النص المقترح تُخضع الآن تطبيق القواعد بشأن تسليم البضاعة، وهي القواعد المذكورة في فقرتيها الفرعيتين (أ) و(ب) لوجود عبارة، في مستند النقل القابل للتداول أو في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، تبين أنه يجوز تسليم البضاعة من دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. وأشار إلى أن هذه الإضافة تمثل أكثر المسائل إثارة للجدل في هذه الصيغة الجديدة المقترحة لمشروع المادة بأكملها. كما أُفيد بأن النص الأصلي قد انتُقد انتقاداً شديداً بسبب شواغل مثارها ما قد تنطوي عليه القواعد التي تسمح بتسليم البضاعة من دون تسليم مستندات النقل القابلة للتداول من تأثير سلبي على الممارسات التجارية والمصرفية الشائعة، وكذلك من وجهة النظر إلى المبدأ القانوني الخاص بمستندات الملكية. وأفيد بأن القصد من النص المنقح المقترح هو معالجة تلك الشواغل باشتراط توجيه تنبيه واضح إلى جميع الأطراف التي يمكن أن تتأثر بذلك، يكون في صيغة بيان مناسب يُدرج في مستند النقل القابل للتداول ويبيّن أن الناقل مأذون له بتسليم البضاعة حتى من دون تسليم مستند النقل، شريطة أن يتبع الناقل الإجراءات المحددة في مشروع المادة. كما أُشير إلى أن القواعد المقترحة يُقصد بها أن تُطبّق في شكل نظام 'اختيار القبول' في التعاقد: فلكي يُعتبر أن الناقل قد أبرأ ذمته بتسليم البضاعة وفقاً للتعليمات التي تلقاها من الشاحن حتى من دون تسليم مستند النقل القابل للتداول، يجب أن تكون الأطراف قد اتفقت على السماح للناقل بتسليم البضاعة بتلك الطريقة في الظروف المبيّنة في مشروع المادة. ولوحظ أنه إذا ما اتفقت اللجنة على الاستعاضة عن

مشروع المادة ٤٩ بالنص الجديد المقترح، فإن ذلك يستتبع وجوب إجراء تغييرات في مشاريع المواد ٤٧ و ٤٨ و ٥٠.

١٥٥- وفي معرض التعليق على النص الجديد المقترح لمشروع المادة ٤٩، أعرب مجدداً عن عدد من الشواغل التي كانت قد أثّرت بصدد النص الأصلي لمشروع المادة ٤٩، وكذلك عن عدد من وجهات النظر التي كان قد أعرب عنها أولئك الذين أيدوا النص الأصلي لهذا الحكم. وأبدي قدر من التأييد للرأي الذي مفاده أن النص الجديد لمشروع المادة ٤٩ لا يحل المشاكل التي استبينت سابقاً.

١٥٦- وعلى سبيل التعليق تحديداً على النص الجديد المقترح، فإن بعض الوفود التي كانت قد أعربت عن اعتراضات شديدة على النص الأصلي لمشروع هذا الحكم وكانت قد طلبت حذفه كرّرت ذلك التفضيل نفسه بخصوص النص الجديد المقترح. وفي الوقت ذاته، فإن بعض الوفود التي كانت قد أيدت بقوة النص الأصلي لمشروع المادة ٤٩ أعادت تأكيد ذلك التأييد، لكنها رأت أن النص الجديد المقترح يمكن أن يكون بديلاً مقبولاً.

١٥٧- ومع أن الآراء المتعلقة بالنص الأصلي لهذا الحكم ظلّت منقسمة انقساماً شديداً، فقد أعرب عن تأييد عام في اللجنة للنص الجديد المقترح لمشروع المادة ٤٩ لكونه يمثل نهجاً توفيقياً يمكن أن يحظى بقبول أوسع نطاقاً. وأعرب مؤيدو النص الأصلي لمشروع المادة ٤٩ عن رأي مفاده أن أحكام الفقرة ٢ من النص المنقّح، وإن لم تعد ملزمة كما كانت في الصيغة الأصلية، فهي مع ذلك تمثل تحسّناً بالقياس إلى الحالة الراهنة للشؤون في هذا المجال.

١٥٨- إضافةً إلى ذلك، في حين أعرب عن تأييد عام لنهج "اختيار القبول" المتّبع في النص المنقّح، لكونه أقلّ إزعاجاً للذين ما زالت لديهم شواغل باقية بصدد مضمون الفقرة ٢، ما زال هناك قدر من التفضيل لنهج "اختيار عدم القبول" أو "القصور" المراد اتّباعه في الفقرة ٢ من النص الجديد. وفي هذا الصدد، ارتئي أن نهج "اختيار عدم القبول" سيكون على الأرجح أقلّ حفاظاً على الوضع القائم. وعلاوة على ذلك، أبدي شاغل مثاره أن مستند النقل الذي يتضمّن بياناً بأن البضاعة يجوز تسليمها دون تسليم مستند النقل لن يُعتبر، في بعض الولايات القضائية، مستند نقل قابلاً للتداول. ولكن، كان هناك تأييد للرأي الذي مفاده أن الفرق بين نهج "اختيار القبول" ونهج "اختيار عدم القبول" ربما لا يدلّ على أهمية ذات شأن، لأن الأطراف الرئيسية الثلاثة المشاركة في تجارة السلع الأساسية والتي تنطبق عليها أكثر من غيرها الفقرة ٢ (أي الناقلين وتجار السلع الأساسية والمصارف) سوف تبيّن ما إذا كانت الفقرة ٢ مستخدمة فعلاً أم لا. ولوحظ أن ذلك القرار من شأنه أن يُتخذ لأسباب تجارية، ولن يتركز على الأرجح على ما إذا كان هذا الحكم هو "اختيار قبول" أم "اختيار

عدم قبول". وارثي عموماً أنه بصرف النظر عن النهج المعين المتبع، فإن النص الجديد المقترح لمشروع المادة ٤٩ من شأنه أن يوفّر للأطراف المشمولة بتجارة السلع، والتي يقال إنها تجارة معرّضة جداً لسوء التصرف من حيث تسليم البضائع بدون تقديم المستند أو السجل القابل للتداول، الوسائل الكفيلة بإزالة حالات إساءة استعمال سند الشحن وما يلزم ذلك من مشاكل.

١٥٩- ولدى إبداء مزيد من التأييد للنص المنقح، لوحظ أن الوضع الحالي غير مُرضٍ لأن معاملة سندات الشحن التي تتضمن بياناً يشير إلى أن التسليم يمكن أن يتم دون تقديمها تختلف بحسب الولاية القضائية. ففي بعض الولايات القضائية، يعتبر البيان وحده غير صالح ولكنه يعتبر، في ولايات قضائية أخرى، صالحاً ويجوز للناقلين القيام بمجرد التسليم دون تسليم السندات ودون اتباع أي قواعد معينة على الإطلاق. وعلاوة على ذلك، هناك خطر يتمثل في إمكانية ظهور تلك البيانات في سندات الشحن، لأن ناقلاً رئيسياً واحداً على الأقل أدخل بياناً كهذا في مستنداته في السابق ثم سحبه. وفي خلفية هذا الغموض، رُئي أن النص المنقح للمادة ٤٩ يمثل تحسناً ويمكن أن ينظر إليه كنوع من الضمان بأن إجراء ما سيُتبع حتى عندما يسمح بتسليم البضاعة دون تسليم مستند أو سجل قابل للتداول.

١٦٠- وقدّمت بعض الاقتراحات لتعديل النص الجديد المنقح لمشروع المادة ٤٩. فرُئي أنه لما كان هذا الحكم يخص تجارة السلع الأساسية أكثر من غيرها، وكانت الممارسة في هذه التجارة تتمثل أساساً في تضمين مستند النقل الأحكام والشروط الواردة في مشاركة استئجار السفن، فإنه ينبغي إدراج العبارة "يشير إما صراحة أو عن طريق الإدراج بالإشارة إلى مشاركة استئجار السفينة" في العبارة الاستهلاكية للفقرة ٢ بدلاً من كلمة "ينص". وقد أُبدي بعض التأييد لذلك الاقتراح.

١٦١- بيد أن اعتراضات أُبديت أيضاً على السماح بتسليم البضاعة دون تسليم مستندات النقل. بمجرد إدراج إشارة إلى شروط مشاركة استئجار السفينة. وكان هناك تأييد للاقتراح الذي مفاده أنه إذا كان يمكن توسيع الإمكانية المتوقعة في الفقرة ٢ بصورة إضافية، فسيكون من المفضل حذف الفقرة كلياً. وقُدّم اقتراح بديل يتمثل في إدراج كلمة "صرحة" بعد كلمة "ينص". وأُبدي تأييد لذلك النهج، خصوصاً بين الذين أيدوا حذف النص الأصلي لمشروع المادة ٤٩ كلياً أو جزئياً.

١٦٢- واستُفسر عما إذا كان من المستصوب تعديل عنوان مشروع المادة ٤٩ حتى يتبين منه أن مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل القابل للتداول قد لا يشترط في بعض الحالات تسليمه. وقيل ردّاً على ذلك إن من الأفضل الاحتفاظ بصيغة العنوان كما هي

لأن القاعدة العامة الواردة في مشروع المادة ٤٩ ما زالت تقتضي تسليم المستند أو السجل القابل للتداول ولأنّ الفقرة ٢ يُقصد بها أن تكون استثناء من تلك القاعدة. وقد حظي ذلك الرأي بالتأييد.

١٦٣- وردّا على سؤال عما إذا كان "الترتيب التعاقدي" المشار إليه في الفقرة ٢ (د) يمكن أن يكون اتفاقاً شفويًا، ذكر أن التعبير يشير إلى عقد بيع أو خطاب اعتماد، وهما عادة ما يكونان كتابة، ولكن بما أن مشروع المادة ٤٩ لم يُشمل في قائمة الأحكام التي تشترط الكتابة والواردة في مشروع المادة ٣، فمن الممكن أن يكون ذلك اتفاقاً شفويًا.

١٦٤- وأعرب عن شغل بشأن ما إذا كانت العلاقة بين الفقرة ٢ الجديدة ومشروع المادة ٥٠ واضحة بما فيه الكفاية. وبغية تبديد ذلك القلق، اتفقت اللجنة على أن تدرج عبارة "دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٥٠" في مستهل الفقرة ٢.

١٦٥- ورهنا بإدراج عبارة "دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٥٠" في مستهل الفقرة ٢، وكلمة "صراحة" بعد كلمة "ينص"، في الجملة نفسها، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٤٩ الجديد وأحالته إلى فريق الصياغة.

تغييرات تبعية في مشروع المادة ٤٧ (تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول)؛ ومشروع المادة ٤٨ (تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه)؛ ومشروع المادة ٥٠ (بقاء البضاعة غير مسلّمة)

١٦٦- بعد أن قرّرت اللجنة الاستعاضة عن مشروع المادة ٤٩ بالنص الجديد (انظر الفقرتين ١٥٢ و١٥٦، أعلاه)، اتفقت على أن من الضروري إجراء تغييرات تبعية في مشروعي المادتين ٤٧ و٤٨ لجعلهما متسقين مع النص الجديد. وفيما يلي نصان منقحان اقترحا للأحكام ذات الصلة:

المادة ٤٧- تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول

"(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٥٠، إذا تعذّر تسليم البضاعة '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقّيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٥، بتسلّم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأنّ الناقل رفض تسليمها لأنّ الشخص الذي

يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته على نحو وافي بأنه هو المرسل إليه، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛"

المادة ٤٨ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

"(ب) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٥٠، إذا تعذر تسليم البضاعة '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٥، بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، أو '٣' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته على نحو وافي بأنه هو المرسل إليه أو لم يسلم المستند، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛".

١٦٧- ولوحظ إضافة إلى ذلك أن كلمة "الحائز" ينبغي أن تدرج بعد عبارة "الطرف المسيطر" في الفقرة ١ (ب) من مشروع المادة ٥٠.

١٦٨- ووافقت اللجنة على التنقيحات المقترحة لمشاريع المواد ٤٧ و ٤٨ و ٥٠ وأحالتها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٠ - بقاء البضاعة غير مُسلمة

١٦٩- أعرب عن رأي مفاده أن تدابير المعالجة المنصوص عليها في مشروع المادة ٥٠ لا تُتاح إلا للناقل الذي يواجه حالة بضاعة غير مُسلمة بعد أن يكون قد حاول تسليم تلك

البضاعة متبعا للإجراء المنصوص عليه في مشروع المادة ٤٩. غير أنه كان هناك تأييد في اللجنة لرأي مخالف يرى أن استخدام أداة التخيير "أو" عند إيراد مختلف الأسس التي يمكن أن تعتبر البضاعة بناء عليها ما زالت غير مسلمة يبين بجلاء أن الحق في رفض تسليم البضاعة أو وجوبه بمقتضى مشروع المادة ٤٩ لا يشكل سوى واحد من عدة أسباب يمكن أن تعتبر البضاعة وفقا لما زالت غير مسلمة. وقُدّم اقتراح لجعل هذا المقصود الأخير واضحا من خلال إضافة عبارة على غرار "بصرف النظر عن أحكام المواد ٤٧ و ٤٨ و ٤٩" بعد العبارة "لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة" في الفقرة ٣، ولكن رُئي أن هذه الإضافة غير ضرورية.

١٧٠- ولوحظ أن القانون الواجب التطبيق، في بعض الولايات القضائية، يقتضي من السلطات المحلية أن تتلف البضاعة بدلا من السماح للناقل نفسه بإتلافها. وبغية مراعاة تلك الولايات القضائية، قُدّم اقتراح يدعو إلى إدراج شرط في الفقرة الفرعية ٢ (ب) على غرار الشرط المتعلق ببيع البضاعة بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج)، ينص على أن يجري إتلاف البضاعة وفقا لقانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضاعة آنذاك. وكان هناك تأييد لهذا الاقتراح، وكذلك للمبدأ الذي يوجب أن يتقيد الناقل بالقوانين واللوائح المحلية، شريطة ألا تُفسّر تلك المتطلبات تفسيراً واسعاً يفضي إلى تقييد قدرة الناقل على نحو لا مسوغ له على إتلاف البضاعة عندما يلزم ذلك.

١٧١- وقُدّمت بعض الاقتراحات الصياغية لتحسين نص الحكم. ولوحظ أنه استنادا لما ينتج عن المناقشات المتصلة بمشروع المادة ٤٩، قد يقتضى الأمر إدخال تعديل تبقي بإضافة كلمة "الحائز" في الفقرة الفرعية ١ (ب). كما ذكر أن من الممكن تحسين التركيب المنطقي لمشروع المادة ٥٠ بحذف الفقرة الفرعية ١ (ب)، باعتبارها تكرارا لفقرات فرعية أخرى، أو تغيير ترتيب الفقرتين الفرعيتين (ب) و (ج) من الفقرة ٢، لأن الإتلاف هو التدبير الأكثر حسما فيهما. وأحاطت اللجنة علما بهذه الاقتراحات.

١٧٢- وعقب إضافة شرط في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من مشروع المادة ٥٠، على غرار الشرط الوارد في الفقرة الفرعية ٢ (ج) من مشروع المادة ٥٢، يقضي بإتلاف البضاعة وفقا لقانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضاعة آنذاك، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٠ وأحالته إلى فريق الصياغة. (للاطلاع على التغييرات التبعية التي أُجريت على مشروع هذه المادة، انظر أيضا الفقرات ١٦٦-١٦٨، أعلاه).

مشروع المادة ٥١ - الاحتفاظ بالبضاعة

١٧٣- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرة ٩ ("الشاحن المستندي")

١٧٤- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ٩ من مشروع المادة ١ الذي يتضمن تعريف "الشاحن المستندي" وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٠ - حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٢ - ممارسة حق السيطرة ونطاقه

١٧٥- أُثير تساؤل بشأن الكيفية التي يمكن بها لطرف مسيطر أن يمارس حقه في السيطرة فيما يتعلق بالمسائل الواردة في الفقرة ١ عندما لا تكون تلك التفاصيل مبيّنة في عقد النقل. وقُدّمت عدة أمثلة ردًا على ذلك، منها الحالة التي يكون فيها الطرف المسيطر هو البائع الذي يكتشف أن المشتري مفلس ويريد البائع أن يسلم البضاعة إلى مشتر آخر، أو المثال البسيط الذي يطلب فيه البائع تغيير درجة حرارة الحاوية على السفينة. وتم التشديد على أن هناك ضمانات مكتوبة في مشروع الاتفاقية لمنع أي إساءة استغلال محتملة.

١٧٦- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

المادة ٥٣ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١٧٧- اقترح إدخال تصويب على نص الفقرة ١ من مشروع المادة ٥٣. فقد لوحظ أنه عندما أُدرجت الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٣ في صيغة سابقة من مشروع الاتفاقية، أُغفلت التغييرات التبعية التي كان من الواجب إدخالها على الفقرة ١. ولإصلاح هذا الأمر، اقترح أن تُحذف فاتحة الفقرة ١ ويُستعاض عنها بالنص التالي: "باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة". وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن الإشارة في الفقرة الفرعية ٣ (ج) ينبغي أن تصوّب لتصبح "الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١" بدلا من "الفقرة الفرعية ١١ (أ) '١' من المادة ١". ووافقت اللجنة على هذين التصويبين.

١٧٨- ورهنا بالتصويبات المتفق على إدخالها على الفقرة ١، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٣ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات

١٧٩- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٤ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٥ - اعتبار البضاعة مسلّمة

١٨٠- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٦ - إدخال تغييرات على عقد النقل

١٨١- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٧ - تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١٨٢- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٨ - التغيير بالاتفاق

١٨٣- بعد أن قرّرت اللجنة أنّ من غير الضروري إضافة إشارة إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٣ في مشروع المادة ٥٨، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٥٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١، الفقرتان ١٢ ("حق السيطرة") و١٣ ("الطرف المسيطر")

١٨٤- وافقت اللجنة على مضمون الفقرة ١٢، التي تتضمن تعريف "حق السيطرة"، والفقرة ١٣، التي تتضمن تعريف "الطرف المسيطر"، من مشروع المادة ١ وأحالتهما إلى فريق الصياغة.

الفصل ١١ - إحالة الحقوق

١٨٥- كان هناك بعض التأييد للرأي الذي مفاده أن مشروع الفصل، في مجمله، لم يطور بما يكفي لتحقيق اليقين أو المواءمة بين القوانين الوطنية. وأشار أيضا إلى أن مشروع الفصل يحتوي على عبارات غامضة ويحتاج إلى المزيد من التوضيح والتعديل لكي يكون مفيدا في المستقبل للشاحنين والمرسل إليهم والناقلين.

١٨٦- واقترح تنقيح مشروع المادتين ٥٩ و ٦٠ بحيث تتزامن إحالة المسؤوليات بموجب عقد النقل مع إحالة الحقوق بموجب العقد الأساسي. ولكن، قيل إن هذا مجال معقد من مجالات القانون، والأنسب، في نهاية المطاف، أن يعالج في صك مستقل. وإذا تدخل مشروع

الاتفاقية في هذا المجال الحساس وجب أن يُعالج أيضا قضايا معقدة أخرى تتعلق بإحالة المسؤوليات، ومنها مثلا ما إن كان الطرف الثالث حائز الوثيقة ملزما، وما هي الظروف التي يُعفى فيها المحيل من التزاماته. وقيل إن هذه الاعتبارات تدعو إلى حذف الفصل بكامله، أو على الأقل السماح للدول المتعاقدة بأن "تختار عدم التقيد". بمشروع الفصل.

١٨٧- وأحاطت اللجنة علما بتلك الآراء ولكن استصوبت عموما الإبقاء على مشروع الفصل.

مشروع المادة ٥٩- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٨٨- أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ليس مفصلا بما يكفي، لأنه لا يعالج، مثلا، إحالة الحقوق بموجب سندات الشحن المباشرة. وقيل إن هذا الإغفال يوضح أن الفصل بكامله لا يفي عموما بالغرض منه.

١٨٩- وأحاطت اللجنة علما بهذا الرأي، ولكنها اتفقت على اعتماد مشروع المادة وإحالة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٠- مسؤولية الحائز

١٩٠- أعرب عن قلق مثاره أن الحائز قد يواجه، بمقتضى الفقرة ٢ من مشروع المادة، خطر تحمّله المسؤولية حتى بسبب ممارسة اعتيادية لحق بموجب عقد النقل. وذكر أن مستندات النقل القابلة للتداول يمكن أن تُحال، في الممارسة العملية، إلى مصرف دون إشعار أو اتفاق مسبق. ولذلك سيكون أثر الفقرة ٢ من المادة ٦٠ هو زيادة المخاطر على المصارف أو على الحائزين الآخرين. وقيل إن تلك المسألة تشكل شاغلا خاصا للمصارف في بعض الولايات القضائية، حيث أعرب عن تحفظات جديدة على الفقرة ٢ من مشروع المادة.

١٩١- وأحاطت اللجنة علما بهذه الشواغل، ولكنها استصوبت بصفة عامة الإبقاء على الفقرة ٢ بصيغتها الراهنة.

١٩٢- وفيما يتعلق بالفقرة ٣، سُئل عما إذا كان موقف الحائز بموجب مشروع المادة ٦٠ مماثلا لموقف المرسل إليه بموجب مشروع المادة ٤٥؛ فإذا كان الأمر كذلك، وبالنظر إلى قرار اللجنة فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٥ (انظر الفقرة ١٤١، أعلاه)، فربما كان من الضروري الموازنة بين هذين الحكمين، وذلك مثلا بالاستعاضة عن عبارة "لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل" بعبارة "لا يطلب تسليم البضاعة".

١٩٣- وردًا على ذلك، لوحظ أن نطاق الحكمين مختلف، وأن الفقرة ٣ من مشروع المادة أوسع في الواقع من مشروع المادة ٤٥. فمشروع المادة ٤٥ يعني بالمرسل إليه، الذي عادة ما يمارس حقوقه عن طريق المطالبة بتسليم البضائع. بيد أن مشروع المادة ٦٠ يعني بجائز مستند النقل، أي الطرف المسيطر بمقتضى الفقرات ٢ إلى ٤ من مشروع المادة ٥٣. وسيكون قصر مفعول الفقرة ٣ على الحالات التي لا يكون فيها الحائز قد طالب بتسليم البضاعة بمثابة إعفاء للحائز الذي يمارس حق السيطرة من أي مسؤولية أو التزام في إطار مشروع الاتفاقية. وهذه النتيجة لن تكون مقبولة بالنظر إلى مدى الحقوق الممنوحة للطرف المسيطر بموجب مشروع المادة ٥٢. والتغيير الوحيد الذي أصبح ضروريا في ضوء قرار اللجنة بشأن مشروع المادة ٤٥ هو حذف الإشارة المرجعية الواردة في الفقرة ٣.

١٩٤- وبعد أن نظرت اللجنة في وجهات النظر المختلفة بشأن مشروع المادة، اتفقت على الموافقة عليه وإحالة إلى فريق الصياغة، مع طلب حذف الإشارة الواردة في الفقرة ٣ إلى مشروع المادة ٤٥.

الفصل ١٢ - حدود المسؤولية

مشروع المادة ٦١ - حدود المسؤولية

١٩٥- دُكرت اللجنة بالمناقشة المطوّلة التي دارت في الفريق العامل بشأن الحدود المالية لمسؤولية الناقل في إطار مشروع الاتفاقية. ودُكرت اللجنة، على وجه الخصوص، بأن حدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع المادة هي نتيجة لمفاوضات واسعة النطاق اختتمت في دورة الفريق العامل الحادية والعشرين بتأييد من عدد كبير من الوفود، وكانت جزءا من مجموعة نصوص توافقية أكبر شملت جوانب أخرى شتى من مشروع الاتفاقية علاوة على مشروع المادة (انظر الفقرة ١٩٧ من الوثيقة A/CN.9/645). ودُكر أن الوفود التي شاركت في مداولات الفريق العامل لم تكن جميعها راضية تماما عن تلك المستويات للحد من المسؤولية، واشتمل العدد الكبير من المؤيدين للحل الوسط النهائي على وفود دافعت عن وضع حدود أعلى ووفود حاجت لصالح وضع حدود أدنى من تلك التي تم التوصل إليها في النهاية.

١٩٦- واستمعت اللجنة إلى عبارات قلق مثارها أن المستويات المقترحة للحد من مسؤولية الناقل المفرطة العلو، وأنه لا توجد ضرورة تجارية لهذه الحدود العالية، التي قيل إنها غير معقولة وغير واقعية. وكان هناك بعض التأييد لهذه الشواغل، وخاصة بالنظر إلى أن عددا من الوفود كان يرى مستوى الحدود الوارد في قواعد لاهاي-فيسبي كافيا للأغراض التجارية. وقيل إنه كان بوسع بعض الوفود أن تبذل جهدا لإقناع الصناعة والسلطات في بلدانها باستصواب

قبول حدود للمسؤولية تساوي في العلو الحدود المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، دلالة على استعدادها للتوصل إلى توافق في الآراء. ولكن، قيل إن المستويات المنصوص عليها الآن في مشروع المادة عالية إلى حد أنها غير مقبولة، ويمكن أن تصبح عائقاً أمام التصديق على الاتفاقية من جانب بعض البلدان، ومن بينها اقتصادات تجارية كبيرة.

١٩٧- وأحاطت اللجنة علماً بهذه الشواغل. وكان هناك تعاطف مع الصعوبات التي تواجه في بعض البلدان في إقناع السلطات والصناعة بقبول حدود للمسؤولية أعلى من التي ربما كانت تتوقعها. ومع ذلك، كان هناك تأييد واسع النطاق وقوي في اللجنة للحفاظ على تلك الحدود، بغية عدم المساس بالحل الوسط الذي تم التوصل إليه بصعوبة، والذي كان عدد كبير من الوفود ملتزماً بالحفاظ عليه. ولوحظ أنه كان من الصعب في بعض البلدان الحصول على التأييد لمشروع الاتفاقية، لأن أصحاب المصلحة في تلك البلدان كانوا يرون أن حدود المسؤولية كانت دون توقعاتهم. وأعرب عن الأمل في أن يتمكن من يُبدون الآن اعتراضهم على حدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع المادة من الانضمام هم أيضاً إلى توافق الآراء في المستقبل. ولكن، حُثَّت اللجنة، في سياق مشروع المادة، على عدم محاولة إعادة التفاوض على حدود المسؤولية، على الرغم من أن تلك الحدود لم تلبَّ توقعات جميع الوفود.

١٩٨- واستمعت اللجنة إلى اقتراح، حصل على بعض التأييد، يدعو إلى محاولة توسيع توافق الآراء حول مشروع المادة عن طريق تضيق طبيعة المطالبات التي تنطبق عليها حدود المسؤولية، مقابل إتاحة مرونة فيما يتعلق ببعض المسائل التي مازالت توجد حولها بعض الاختلافات في الرأي، بما في ذلك مسألة انطباق مشروع الاتفاقية على أنواع نقل أخرى غير النقل البحري ومسألة حدود المسؤولية. واقترح أن يُقصر نطاق مشروع المادة على "الخسارة الناجمة عن هلاك البضاعة أو تلفها، فضلاً عن الخسارة الناجمة عن الخطأ في تسليم البضاعة". وقيل إن من شأن هذا التعديل أن يساعد على تحسين التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، بالنظر إلى أن مسؤولية الشاحن غير محدودة.

١٩٩- ولم توافق اللجنة على التعديل المقترح للفقرة ١، الذي قيل إنه يمسّ عنصراً أساسياً في الحل الوسط الذي تم التفاوض عليه في إطار الفريق العامل. ولاحظت اللجنة وأكدت التأييد الواسع النطاق والقوي لعدم تغيير عناصر ذلك الحل الوسط العام، كما لاحظت وأكدت عبارات الأمل التي أعرب عنها بشأن التوصل إلى سبل لزيادة توسيع نطاق الأساس الذي يستند إليه ذلك التأييد.

٢٠٠- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٢ - حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

٢٠١ - أشير، ردًا على سؤال، إلى أن حد المسؤولية المنصوص عليه في مشروع المادة لا ينطبق إلا على الخسارة الاقتصادية أو التبعية الناجمة عن التأخر، وليس على الهلاك أو التلف المادي للبضاعة، الذي يخضع للحد المنصوص عليه في مشروع المادة ٦١.

٢٠٢ - ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٣ - فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

٢٠٣ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٣ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٣ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

مشروع المادة ٦٤ - الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

٢٠٤ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٤ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٥ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

٢٠٥ - أبدي شاغل مثاره أن من غير المنصف للمطالب أن يُسمح للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه بأن يتحكم في تمديد الفترة الزمنية المتاحة أو عدم تمديدها. واقترح حذف عبارة "بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجددا بإعلان آخر أو إعلانات أخرى". ولكن، لوحظ أن تمديد تلك الفترة بواسطة إعلان أو اتفاق هو آلية موجودة بالفعل في قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ.

٢٠٦ - وأعرب أيضا عن شاغل مثاره أن حظر تعليق أو قطع الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى من شأنه أن يلحق ضررا بمصلحة المطالب، إذ يضعف موقفه القانوني أمام الشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه. كما ذكر أن هذا قد يثير ردًا سلبيًا من جانب شركات التأمين، إذ رئي أن أي تمديد للوقت المتاح لرفع الدعوى سوف يتوقف على حسن نية الناقل. وبغية تخفيف حدة هذه المشكلة المتصورة، اقترح حذف عبارة "لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٤ للتعليق أو القطع، ولكن" من مشروع الحكم. ولقي ذلك الرأي بعض التأييد.

٢٠٧ - وردًا على هذين الشاغلين، لوحظ أن المقصود من الحكم، بصيغته الحالية، هو الحفاظ على توازن بين إرساء اليقين القانوني فيما يتعلق بالمسؤوليات المعلقة والحفاظ على قدر من المرونة في السماح للمطالب بأن يلتمس وقتًا إضافيًا لإقامة الدعوى أو لتسوية

النزاع، إن اقتضت الضرورة ذلك. وذكر أن من الأهمية بمكان أن تُناسق القواعد الدولية المتعلقة بالقطع والتعليق، وإلا أصبحت تلك المسائل خاضعة للقانون المنطبق، الذي يتباين تبايناً شديداً من ولاية قضائية إلى أخرى. وأبدت خشية من أن يؤدي ذلك النهج إلى تمكين المطالب من اختيار محفل التقاضي حسب هواه، وإلى الحد من الشفافية، وإلى نقص عام في إمكانية التنبؤ، وهذا كله قد يكون باهظ التكلفة. ولوحظ أيضاً أن فترة السنتين المتاحة لرفع الدعوى هي أطول مما تنص عليه قواعد لاهاي-فيستي، ويتوقع أن توفر وقتاً كافياً للمطالب لكي يقيم دعواه، أو لتسوية المطالبة دونما حاجة إلى التعليق أو القطع. وذكرت عدّة وفود أن مشروع الحكم سيتطلب منهم تنقيح قوانينهم الوطنية، ولكن رُئي أن مناسقة القوانين على هذا النحو مفيد ومناسب في الظروف القائمة. وأبدى في اللجنة تأييد للاحتفاظ بالحكم بصيغته الحالية.

٢٠٨- وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٦ - دعوى التعويض

٢٠٩- أبدى شاغل بشأن ما إذا كان ينبغي تمكين الشخص الذي تُلقى عليه المسؤولية من رفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى، ولكن ذلك الشاغل لم يلق تأييداً. ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٧ - رفع الدعاوى على الشخص الذي تحدد هويته بأنه هو الناقل

٢١٠- أبدى شاغل مثاره أن مستأجر السفينة عارية لا ينبغي أن يُدرج في مشروع المادة ٦٧. وعلى سبيل الإيضاح، ذُكر أن مستأجر السفينة عارية قد أدرج في مشروع الحكم من أجل تزويد المطالب بالبضاعة بالأدوات الإجرائية اللازمة لرفع دعوى على ذلك المستأجر عندما تُحدد هوية ذلك الطرف بأنه هو الناقل. بمقتضى مشروع المادة ٣٩. وأبدى في اللجنة تأييداً لذلك الرأي.

٢١١- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٤ - الولاية القضائية

تعليق عام

٢١٢- ذُكرت اللجنة بأن الفريق العامل كان قد اتفق على أن يكون الفصل ١٤، المتعلق بالولاية القضائية، خاضعاً لنظام إعلان "الاختيار الصريح"، حسبما يرد في مشروع المادة

٧٦، بحيث لا ينطبق هذا الفصل إلا على الدول المتعاقدة التي تصدر إعلاناً بهذا المعنى. ولوحظ أنه لما كان الفصل المتعلق بالولاية القضائية لا يتضمن حكماً معادلاً للحكم الوارد في الفقرة ٥ من مشروع المادة ٧٧ والذي ينص على اعتبار بعض بنود أو اتفاقات التحكيم التي تتضارب مع أحكام الفصل المتعلق بالتحكيم باطلة، فمن المستصوب أن يكون هناك وضوح فيما يتعلق بتفسير آلية "الاختيار الصريح". ولهذا الغاية، ذكر أن أعمال آلية "الاختيار الصريح" يعني أن الدولة المتعاقدة التي لا تصدر إعلاناً من ذلك القبيل تكون حرة في تنظيم شؤون ولايتها القضائية بمقتضى القانون المنطبق في تلك الدولة. وأبدي في اللجنة تأييداً لذلك التفسير لمشروع المادة ٧٦. وإضافة إلى ذلك، ذكر أن الفصل ١٤ برمته كان موضع مناقشات مطوّلة، وهو يمثل حلاً توفيقياً دقيق التوازن ما زال يحظى بالتأييد.

مشروع المادة ٦٨ - رفع الدعاوى على الناقل، والفقرتان ٢٨ ("المقر")

٢٩ ("المحكمة المختصة") من مشروع المادة ١

٢١٣ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٨ والتعريفين الواردين في الفقرتين ٢٨ و ٢٩ من مشروع المادة ١ وأحالتهما إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٩ - اتفاقات اختيار المحكمة

٢١٤ - أبدي شاغل مثاره أن المرسل إليه، إذ سيكون هو المطالب على الأرجح في حال تعرض البضاعة لهلاك أو تلف، فهو لا ينبغي أن يكون ملزماً ببند ولاية حصرية. بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من مشروع المادة ٦٩ دون أن ينص على قبوله أو موافقته على أن يكون ملزماً بذلك. وأبدي في اللجنة بعض التأييد لذلك الرأي.

٢١٥ - ولكن، ذكر مجدداً أن للدول المتعاقدة حرية الامتناع عن ممارسة حكم "الاختيار الصريح" الوارد في مشروع المادة ٧٦، ومن ثم فيمكن للدولة ببساطة أن تطبق قانونها المنطبق. ومن الأمثلة التي قُدمت هو أن تلك الدولة ستكون حرة في تنظيم مسائل الولاية القضائية التي تنشأ عن العقد الكمي، بما في ذلك الحالات التي قد يكون فيها الطرف الثالث ملزماً.

٢١٦ - ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٦٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٠ - رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

٢١٧ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧١ - عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

٢١٨ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٢ - الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

٢١٩ - بالإشارة إلى الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٧٢، خصوصاً فيما يتعلق باستيفاء "مقتضيات هذا الفصل"، ذكر أن المحكمة التي تصدر التدابير المؤقتة أو الوقائية سوف تبت بشأن ما إذا كانت لها ولاية الفصل في الدعوى بناءً على مقوماتها على ضوء الأحكام الواردة في الفصل ١٤. وأبدي في اللجنة تأييد لذلك الرأي.

٢٢٠ - ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٣ - ضم الدعاوى ونقلها

٢٢١ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٣ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٤ - الاتفاق بعد نشوء النزاع، وولاية المحكمة في حال مثول المدعى عليه أمامها

٢٢٢ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٤ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٥ - الاعتراف والإنفاذ

٢٢٣ - لوحظ أنه عقب قرار الفريق العامل بالأخذ بنهج "الاختيار الصريح" الكامل، في مقابل نهج "الاختيار الصريح" الجزئي، بشأن الفصل المتعلق بالولاية القضائية (انظر الفقرات ٢٤٥-٢٥٢ من الوثيقة A/CN.9/616)، أُدخلت على مشروع الاتفاقية بعض التغييرات الاستتباعية. ولكن، ذكر أن الفقرة الفرعية ٢ (ب)، التي أُدرجت في نص مشروع المادة ٧٥ بغية الأخذ بنهج "الاختيار الصريح" الجزئي، لم تُحذف عندما أعرب الفريق العامل عن عدم موافقته على ذلك النهج. واقترح حذف الفقرة الفرعية ٢ (ب) من مشروع المادة ٧٥، تصحيحاً للنص. وأبدت اللجنة موافقتها على ذلك الاقتراح.

٢٢٤ - وبإدخال ذلك التصحيح، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٦ - انطباق الفصل ١٤

٢٢٥ - وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٥ - التحكيم

تعليق عام

٢٢٦ - ذُكرت اللجنة بأن الفريق العامل كان قد اتفق على أن يكون الفصل ١٥ المتعلق بالتحكيم، شأنه شأن الفصل ١٤ المتعلق بالولاية القضائية، خاضعا لنظام إعلان "الاختيار الصريح"، حسبما يرد في مشروع المادة ٨٠، بحيث لا يسري ذلك الفصل إلا على الدول المتعاقدة التي أصدرت إعلانا بهذا المعنى.

مشروع المادة ٧٧ - اتفاقات التحكيم

٢٢٧ - لوحظ أنه قد تكون هناك تضاربات في المصطلحات المستخدمة في مشروع الاتفاقية فيما يخص وصف الطرف الذي يقدم مطالبة، إذ يوصف بأشكال شتى على أنه "الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل" (في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٧٧) و"المطالب" (في مشروع المادة ١٨ والفقرة ٥ من مشروع المادة ٥٠) و"المدعي" (في مشروع المادتين ٦٨ و ٧٠). وأبدي في اللجنة تأييد لاقتراح يدعو إلى مراجعة تلك التعابير وتوحيدها بالقدر المستصوب. وذكّر على وجه الخصوص أنه ينبغي في الفصلين ١٤ و ١٥ على وجه الخصوص استخدام تعبير "الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل" بدلا من تعبير "المدعي" أو "المطالب"، بغية استبعاد الحالات التي يقيم فيها الناقل دعوى على مالك البضاعة.

٢٢٨ - ورهناً بإدخال التغييرات المناسبة على المصطلحات المستخدمة في وصف المطالب، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٨ - اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

٢٢٩ - لوحظ أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٧٨ ليست واضحة، إذ يُشار إلى "اتفاق التحكيم" في فاتحتها وفي الفقرة الفرعية (أ) منها، وكذلك في مواضع أخرى في مختلف أحكام الفصل ١٥، ولكن يُشار إلى "بند التحكيم" في فقرتها الفرعية (ب). وذكّر أيضا أن اختلاف التفسيرات المعطاة لتعبيري "اتفاق التحكيم" و"بند التحكيم" في الولايات القضائية المختلفة يمكن أن يسبب بعض الالتباس. وردّا على ذلك، ذُكر أن صكوك الأونسيتال تسعى إلى الحفاظ على الاتساق في استخدام المصطلحات، بحيث يشير "اتفاق التحكيم" إلى

اتفاق الطرفين على التحكيم سواء أحدث هذا قبل نشوء النزاع أم بعده، بإدراج حكم بهذا الشأن في عقد أو اتفاق منفصل، أما "بند التحكيم" فيشير إلى حكم تعاقدى خاص يحتوي على اتفاق التحكيم.

٢٣٠- وعلى سبيل زيادة التوضيح، ذكر أن الفقرة ١ من مشروع المادة ٧٨ لا يقصد منها أن تنطبق على مشارطات الاستتجار، أما الفقرة ٢ من ذلك الحكم فيقصد منها أن تشمل سندات الشحن التي أدرجت بنودها بالإحالة في مشاركة الاستتجار. كما ذكر أن الإشارة الواردة في الفقرة ٢ (ب) من مشروع المادة ٧٨ يقصد منها أن تدرج شرطا مفاده أن يكون هناك بند تحكيم خاص، وأن الإشارة إلى الأحكام والشروط العامة لمشاركة الاستتجار لن تكون كافية.

٢٣١- وتوضيحا لهذا الحكم، اقترح أن تُعاد صياغة الفقرة ٢ على النحو التالي:

"٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه المادة بسبب انطباق المادة ٧ خاضعا لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

"(أ) يبين هوية طرفي وتاريخ مشاركة الاستتجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦؛

"(ب) ويتضمن بالإحالة ويشير تحديدا إلى بند مشروطه الاستتجار أو العقد الآخر الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم."

٢٣٢- وبإدراج إيضاح على ذلك النحو، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٩- الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

٢٣٣- أثير تساؤل بشأن الكيفية التي سينطبق بها مشروع المادة ٧٩ على دولة متعاقدة أعلنت اختيارها الصريح انطباق الفصل ١٥ المتعلق بالتحكيم لكنها لم تعلن اختيارها الصريح انطباق الفصل ١٤ المتعلق بالولاية القضائية. وردّا على ذلك، ذكر أن التفسير المرجح هو أن الإشارة إلى الفصل ١٤ ستكون ببساطة غير ذات معنى، لكن إدراجها في النص لن تسبب أي أذى. ولكن، ذكر أيضا أن من غير المرجح أن تعلن دولة متعاقدة اختيارها الصريح انطباق الفصل ١٥ ولا تفعل ذلك بشأن الفصل ١٤، لأن القصد من

هذين الفصلين هو أن يكون كل منهما مكملاً للآخر، بحيث تحول الأحكام المتعلقة بالتحكيم دون الالتفاف على الأحكام المتعلقة بالولاية القضائية باللجوء إلى التحكيم، على الرغم من كونها لا تغيّر شيئاً في نظام التحكيم القائم.

٢٣٤- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٧٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٠- انطباق الفصل ١٥

٢٣٥- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٨٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٦ - صحة الأحكام التعاقدية

مشروع المادة ٨١- أحكام عامة

٢٣٦- لوحظ أن مسؤولية الشاحن عن الإخلال بواجباته المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية لا تخضع لحدّ نقدي أقصى، خلافاً لمسؤولية الناقل، التي حُدّدت بالمبالغ المبينة في مشروعَي المادتين ٦١ و ٦٢. وبغية تحقيق مزيد من التوازن في الحقوق والواجبات بين الناقلين والشاحنين، اقترح أن يتيح مشروع المادة ٨١ على الأقل لطرفي عقد النقل أن يتفقا على حدّ مسؤولية الشاحن، وهو ما لا يمكن فعله حالياً. ولهذا الغرض، اقترحت التعديلات التالية للفقرة ٢ من مشروع المادة:

"٢- ما لم يُنصّ على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أيّ شرط في عقد النقل باطلاً متى كان:

"(أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يخفضها أو يزيدها، على نحو مباشر أو غير مباشر؛ أو

"(ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأيّ من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يخفضها أو يزيدها، على نحو مباشر أو غير مباشر.

"غير أنه يجوز لعقد النقل أن ينصّ على مقدار للحدّ من مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بواجباته، شريطة ألا يثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن الإخلال بالواجبات

تُعزَى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتُكَب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يُحتمَل أن يسبب تلك الخسارة."

٢٣٧- وأفيد بأن الفريق العامل لم يتمكن، خلال فترة إعداد مشروع الاتفاقية، من الاتفاق على صيغة أو طريقة للحد من مسؤولية الشاحن. ولكن، نظر إلى أن مشروع المادتين ٦١ و ٦٢ ينصّان على الحد من مسؤولية الناقل، فإن الناقل قد مُنح في الواقع وضعاً أفضل من الشاحن. ومن شأن التعديلات المقترحة أن تتيح بعض العلاج لهذا الوضع من خلال السماح بوضع حد تعاقدى لمسؤولية الشاحن. واقتُرح أن يستعاض عن الكلمة "يحد" في كلتا الفقرتين الفرعيتين ٢ (أ) و ٢ (ب) من مشروع المادة ٨١ بالكلمة "يخفض" وذلك لأجل استيعاب حرية التعاقد المتوخاة في الفقرة الفرعية الإضافية الواردة في ذلك الاقتراح. كما ذكر أن النص الإضافي يستنسخ جزءاً من صيغة مشروع المادة ٦٣ بغية تحديد الشروط التي لا يكون فيها الحد التعاقدى من واجبات الشاحن قابلاً للإنفاذ، وهي مطابقة الشروط التي يفقد فيها الناقل حق الانتفاع بالحد من المسؤولية بموجب مشروع الاتفاقية. وقيل إن هذه الإضافة ينبغي أن تكون كافية لتبديد الشواغل المحتملة من أن البنود المبرئة لذمة الشاحن من المسؤولية قد تحرم الناقل من أي انتصاف في الحالات التي يتسبب فيها سلوك استهتاري من جانب الشاحن (مثل عدم توفير معلومات عن خطورة البضاعة) في إلحاق ضرر بأشخاص أو بالسفينة أو بشحنة أخرى.

٢٣٨- وأعرب عن تأييد لذلك الاقتراح، الذي قيل إنه يحسّن التوازن في الحقوق والواجبات بين الناقلين والشاحنين. وقيل إن الشاحن، خلافاً للناقل الذي تحدّد مسؤوليته دوماً حسب الخطأ، هو الذي يتعرّض لحالات مسؤولية مطلقة، مثل المسؤولية بمقتضى مشروع المادتين ٣٢ و ٣٣. ولكن ذكر أن مفهوم المسؤولية المطلقة غير المحددة غير مألوف في العديد من النظم القانونية. ولأنه لم يكن بوسع الفريق العامل أن يضع حداً لمسؤولية الشاحن، فينبغي لمشروع الاتفاقية أن يتيح على الأقل للطرفين أن يفعلوا ذلك تعاقدياً. وقيل كذلك إن هذه الإمكانية من شأنها أن تمكن الشاحن من الحصول على تأمين على المسؤولية بشروط أكثر قابلية للتنبؤ بها.

٢٣٩- ولكن، كانت هناك اعتراضات قوية على التعديلات المقترحة. فقد لوحظ أن الطريقة السليمة لخروج الشاحنين والناقلين عن أحكام مشروع الاتفاقية التي تحكم حقوقهم وواجباتهم المتبادلة هي بالاتفاق على الخروج عن أحكام الاتفاقية في عقد كمي يُبرم بمقتضى مشروع المادة ٨٢. ولكن لوحظ أن هناك، حتى في سياق مشروع المادة ٨٢، عدداً من الأحكام في مشروع الاتفاقية لا يمكن للأطراف الخروج عنها. وهذه الأحكام المسماة بالأحكام "الإلزامية العليا" تشمل، على سبيل المثال، واجبات الناقل بمقتضى مشروع

المادة ١٥، وواجبات الشاحن بمقتضى مشروعى المادتين ٣٠ و ٣٣. وإذا ما خضعت حرية التعاقد لحدود حتى في حالة العقود الكمية التي يجري التفاوض بشأنها فرديا، فهناك أسباب أقوى لاستبعاد حرية التعاقد في الحالات الروتينية التي لا تنطبق عليها الحماية الإضافية المتوخاة في مشروع المادة ٨٢.

٢٤٠- وأشير أيضا إلى أن الشاحنين يتمتعون، في الممارسة العملية، بالحماية من المطالبات المفرطة بحكم أن مسؤوليتهم تُحدّد بمقدار الضرر الذي يتسبّب فيه عدم وفائهم بواجباتهم بموجب مشروع الاتفاقية. أما على سبيل السياسة التشريعية، فلا ينبغي أن يُتاح للشاحنين التنصّل من مسؤولياتهم في الحالات التي يفرض فيها مشروع الاتفاقية المسؤولية على الشاحنين، لأن إخلال الشاحن ببعض واجباته، وخصوصا عندما ينطوي الأمر على بضاعة خطيرة، قد يلحق ضررا، أو يسهم في إلحاقه، بأطراف ثالثة أو يعرّض حياة البشر وسلامتهم للخطر. وأحيانا عندما تُسلّم معظم الشحنات العامة في النقل الملاحى المنتظم إلى الناقل في حاويات مغلقة، فإن التشديد على المخاطر الكامنة في المناولة غير السليمة للبضاعة الخطرة بسبب تقديم الشاحنين معلومات خاطئة لا يمكن أن يكون من باب المبالغة في التقدير. ومن ثمّ تتطلب سلامة الشحن امتثال الشاحنين الصارم لواجباتهم المتمثلة في تقديم معلومات وافية عن البضاعة إلى الناقل.

٢٤١- كما كان هناك نقد للتعديل المقترح من منظور توازن المصالح الذي يدعي تحقيقه. فقد لوحظ أنّ من الخطأ افتراض وجود الناقل دوما في وضع أقوى أمام الشاحن. وقيل إن قدرا كبيرا من الشحن تقوم بترتيبه حاليا شركات كبيرة متعددة الجنسيات أو وسطاء من هذا القبيل، وهم في الغالب في وضع يتيح لهم فرض شروطهم على الناقلين. ويتيح مشروع المادة ٨٢ آلية للخروج عن أحكام الاتفاقية على نحو مقبول تجاريا، وذلك رهنا بعدد من الشروط وبالامتثال لبعض الواجبات الأساسية على سبيل السياسة العامة. وكان هناك شيء من التعاطف مع فكرة البحث عن آليات قد تسمح ببعض سبل الانتصاف التعاقدية لصغار الشاحنين. غير أن المناقشة التي دامت سنين عديدة بشأن إمكانية تحديد مسؤولية الشاحن قانونا لم تحظ بالنجاح، لا في الفريق العامل ولا خلال محاولات سابقة، مثل التفاوض بشأن قواعد هامبورغ. وقيل إن إتاحة إمكانية الحد التعاقدي من شأنها أن تكون هي الأخرى غير كافية في الممارسة العملية، لأن صغار الشاحنين قلما يكونون في وضع يتيح لهم الحصول على مستندات نقل يجري التفاوض عليها فرديا.

٢٤٢- وبعد النظر في جميع الآراء التي أُعرب عنها، قرّرت اللجنة الموافقة على مشروع المادة ٨١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٢ - قواعد خاصة بشأن العقود الكميّة

٢٤٣- أُعرب عن شاغل بشأن الحكم الخاص بالعقود الكميّة والوارد في مشروع المادة ٨٢. وأعرب أحد الوفود مجدّداً عن اعتراضه المتواصل والشديد على إدراج مشروع المادة ٨٢ بصيغته الراهنة. وعلى الخصوص، قيل إن النص، بصيغته الراهنة، يتيح استثناءً مفرط الاتساع من النظام الإلزامي المنشأ في مشروع الاتفاقية. وبما أنه رُئي أن عدداً كبيراً من عقود نقل البضائع يمكن أن يدخل في نطاق تعريف العقد الكمي فقد أُعرب عن شاغل مفاده أن الخروج عن الالتزامات التي ينص عليها مشروع الاتفاقية سيكون واسع النطاق، ويمكن أن يؤثر سلباً على صغار الشاحنين. وفضلاً عن ذلك، رُئي أن تلك النتيجة ستقوّض الهدف الرئيسي لمشروع الاتفاقية وهو مواءمة القانون المتعلق بنقل البضائع الدولي. وذكر أن التدابير التي يمكن اتخاذها بغية الحد من اتساع الحكم المعني يمكن أن تتمثل في تقييد تعريف "العقد الكمي" (انظر الفقرة ٣٢، أعلاه)، وزيادة حماية الأطراف الأضعف في عقد النقل بتعديل الشرط الوارد في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من مشروع المادة ٨٢ والذي يقضي بأن يكون العقد الكمي قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة أو بأن يحدّد العقد الكمي بصورة جليّة أبواب العقد التي تتضمن أي خروج عن أحكام الاتفاقية وذلك بالاستعاضة عن أداة الفصل بأداة الوصل. وكان هناك بعض التأييد في اللجنة لذلك الموقف. واقترح أيضاً السماح للدول بإبداء تحفظ فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٢.

٢٤٤- وأُعرب عن شاغل مماثل بشأن ما يمكن أن يكون للحكم الخاص بالعقود الكمية الوارد في مشروع المادة ٨٢ من أثر على صغار الناقلين على الخطوط الملاحية المنتظمة. وفي ذلك الصدد، قيل إن أولئك الناقلين لن تكون لديهم قوة تفاوضية كافية أمام كبار الشاحنين، وإنهم يجدون أنفسهم مضطّرين إلى قبول شروط مححفة للغاية عندما تتيح العقود الكميّة الخروج عن الأحكام الإلزامية لمشروع الاتفاقية.

٢٤٥- ودُكرت اللجنة بأنه، علاوة على الجهود التي بُذلت سابقاً في الفريق العامل لتعديل نص مشروع المادة ٨٢ من أجل ضمان حماية الأطراف ذات القوة التفاوضية الأضعف، أُدرجت حماية إضافية في مشروع النص، حتى في دورة الفريق العامل الختامية. وأشار على الخصوص إلى أن الوفود التي حضرت دورة الفريق العامل الختامية نجحت في تعديل نص مشروع الحكم بإضافة مشروعتي الفقرتين ٢ (ج) و(د). وأشار إلى أن الفريق العامل قد حقّق بذلك حلاً وسطاً مقبولاً لدى العديد من الوفود التي كانت قد أعربت سابقاً عن شواغلها بشأن حماية الأطراف ذات القوة التفاوضية الأضعف (انظر الوثيقة A/CN.9/645، الفقرات ١٩٦-٢٠٤). وأعرب عن تأييد في اللجنة للحفاظ على الحل الوسط الذي تم التوصل إليه.

٢٤٦- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٨٢ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٣- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة

٢٤٧- بغية تحقيق التوازي بين نص مشروع هذه المادة وأحكام الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٣، أُتفق على إضافة العبارة "ارثكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضاعة أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارثكب قبل العبارة "باستهتار" في الفقرة الفرعية (أ).

٢٤٨- ورهنا بإدخال ذلك التعديل، وافقت اللجنة على مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٧- المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

مشروع المادة ٨٤- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى

٢٤٩- أُشير إلى أن المادة ٨٤ لا تُبقي إلا على انطباق الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع الأحادي الواسطة بالطرق البرية أو في المجاري المائية الداخلية أو جواً، وكانت نافذة المفعول من قبل وقت بدء نفاذ مفعول هذه الاتفاقية. وقيل إن هذا الحلّ أضيق مما ينبغي. ورُئي بدلا من ذلك أن ينص مشروع الاتفاقية صراحةً على إتاحة المجال لما قد يطرأ من تعديلات على الاتفاقيات الموجودة حالياً، وكذلك لما قد يستجد من اتفاقيات بشأن نقل البضائع بالطرق البرية والمجاري المائية وجواً. وذكر في هذا الصدد أن بروتوكولا إضافيا ملحقاً باتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، يتناول مسألة أذون الشحن المعدة في صيغة إلكترونية، قد اعتمد في الآونة الأخيرة برعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وأن إجراء تعديلات من هذا النحو أمر شائع في مجال النقل الدولي. فعلى سبيل المثال، يوجد في الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، وفي التذييل بآ لتلك الاتفاقية الذي يتضمن القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، إجراءً تعديلياً استُعيض بمقتضاه عن صيغة الاتفاقية لعام ١٩٨٠ بصيغتها لعام ١٩٩٩. ورُئي علاوة على ذلك أن ينص مشروع الاتفاقية على الحفاظ على انطباق أي اتفاقية تُبرم في المستقبل بشأن عقود النقل المتعدد الوسائط. وقيل إن أحكام مشروع الاتفاقية قد صيغت بصفة رئيسية من أجل النقل البحري، ولذلك فمن المستحسن إتاحة مجال لمزيد من التطوير للقانون بخصوص ما ينشأ من وسائط نقل أخرى.

٢٥٠- واقترح حذف العبارة "النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية". وحظي ذلك الاقتراح بقدر من التأييد. فبالرغم من أن البروتوكولات الإضافية الملحقه بالاتفاقيات الدولية القائمة قد تُعتبر مشمولة ضمناً بالإشارة إلى الاتفاقيات القائمة التي عدلتها تلك البروتوكولات، فقد

رئي أن مشروع الاتفاقية لا ينبغي أن يستبعد إمكانية صوغ صكوك جديدة إما إضافة إلى اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة التي يتوخاها مشروع هذه المادة وإما بدلا عنها. واقترح القيام بذلك إما بتوسيع نطاق مشروع المادة، وإما بواسطة تحفظات مناسبة يمكن أن يُسمح للدول المتعاقدة بتقديمها.

٢٥١- ولكن، أعرب عن اعتراضات شديدة على الاقتراح الداعي إلى أن ينص مشروع الاتفاقية أيضا على الحفاظ على انطباق أي اتفاقية تُبرم في المستقبل بشأن وسائط نقل أخرى قد تشمل جوانب متعددة الوسائط. وقيل إن مشروع الاتفاقية قد جرى التفاوض عليه لغرض محدد تماما وهو موضوع نقل البضائع من الباب إلى الباب، وهذا يعني في معظم الحالات النقل "البحري زائداً" وسائط نقل أخرى. من ثم فإن الغرض المقصود في مشروع الاتفاقية قد لا يتحقق لو أُتيح المجال لتطبيق أي صك يُبرم في المستقبل ويتناول أساسا هذا النوع من أنواع النقل.

٢٥٢- وانقسمت الآراء بشأن أثر المادة ٨٤ في ما قد يُجرى في المستقبل من تعديلات على الاتفاقيات التي تشير إليها. فمن جهة، أعرب عن تأييد للاقتراح الداعي إلى أن يشمل مشروع المادة أيضا ما قد يُجرى في المستقبل من تعديلات على الاتفاقيات القائمة، وإلى إعادة صياغة مشروع المادة إذا لم تكن تلك النتيجة مسموحا بها في النص الحالي. ومن جهة أخرى، احتجّ بأنه لا ينبغي أن يتيح مشروع الاتفاقية أسبقية غير محدودة لما قد يُجرى في المستقبل من تعديلات على تلك الاتفاقيات. وأشار إلى احتمال أن يؤدي إبرام بروتوكول تعديلي إلى توسيع نطاق انطباق اتفاقية قائمة إلى حد قد يجعل الاتفاقية المعنية سارية على النقل المتعدد الوسائط في ظروف أخرى غير الظروف المذكورة في مشروع المادة ٨٤. ذلك أن المسألة الحساسة المتعلقة بالأضرار الموضعية سبق أن تناولها مشروع المادة ٢٧ على نحو مناسب، كما توخى مشروع تلك المادة احتمال حصول تعديلات على اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة في المستقبل بغية مراعاة ما قد يُدخل من تعديلات على حدود المسؤولية مثلا.

٢٥٣- وبالنظر إلى تنازع الآراء التي أعرب عنها بشأن هذه المسألة، اتفقت اللجنة على تعليق مداولاتها بشأن مشروع هذه المادة.

٢٥٤- وبعد إجراء مشاورات غير رسمية، اقترح إدراج العبارة التالية في آخر مقدمة مشروع الحكم: "بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات". ورهنا بإدراج تلك العبارة، وافقت اللجنة على مشروع المادة ٨٤ وأحالة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٥ - حد المسؤولية الإجمالي

٢٥٥- ردّاً على استفسار عن الحاجة إلى مشروع المادة ٨٥، ذكر أن مشروع هذه المادة يرمي إلى معالجة الحالات التي يكون فيها الناقل بمقتضى مشروع الاتفاقية هو مالك السفينة في الوقت ذاته. بمقتضى اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ والتي تخضع مجموع المبلغ المشترك من قيمة المطالبات الفردية تجاه مالك السفينة إلى حد مسؤولية إجمالي. ومن ثم فإنه عندما يقع حادث خطير مثلاً يتسبب في تلف كل البضائع المشحونة على متن السفينة، قد يكون للمطالبين بتعويضات عن البضائع المشحونة الحق في تقديم مطالباتهم الفردية لغاية مبلغ معين، ولكن مطالباتهم قد تُخفّض إذا ما تجاوزت القيمة المشتركة لجميع المطالبات حدّ المسؤولية الإجمالي بمقتضى الاتفاقية الأخرى الواجب تطبيقها. وقيل إن حد المسؤولية الإجمالي حسبما تنص عليه اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية أو ينص عليه القانون الوطني، هو عنصر مهم من أجل توفير إمكانية التنبؤ في مجال نقل البضائع البحري الدولي، ولا ينبغي أن يمسّ به مشروع الاتفاقية.

٢٥٦- وأعرب عن بعض التأييد للرأي الذي مفاده أن عبارة "مالك السفينة" غير واضحة وربما هي حصرية أكثر مما ينبغي، وذلك لأن اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، على سبيل المثال، تنص أيضاً على حد مسؤولية إجمالي بشأن المطالبات تجاه مستأجري السفن والقائمين بتشغيلها. وارثي في أحد المقترحات التي قدّمت بشأن توضيح العبارة أن يُستعاض عن الإشارة إلى "مالك السفينة" بإشارة إلى الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية النازمة لحد المسؤولية الإجمالي "بشأن المطالبات البحرية". وارثي في مقترح آخر تقييد العبارة "مالك السفينة" بالعبارة "بحسب تعريفه في الصك ذي الصلة".

٢٥٧- بيد أنه لم يكن هنالك ما يكفي من التأييد لأيّ من المقترحين. فقد أُشير إلى أن مشروع المادة يكتفي بالحفاظ على انطباق صكوك أخرى، من دون المجازفة في الغوص بتعريف فئات الأشخاص الذين تُطبّق عليهم تلك الصكوك. ولذا فإن الاستعاضة عن المصطلح "مالكي السفن" بإشارة إلى "المطالبات البحرية" هي أيضاً لن تكون مناسبة، لأن مشروع المادة يحافظ أيضاً على تطبيق القواعد المتعلقة بالحد الإجمالي لمسؤولية مالكي سفن الملاحة في المجاري المائية الداخلية، وليس السفن البحرية فحسب.

٢٥٨- ووافقت اللجنة على مشروع المادة ٨٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٦ - العوارية العامة

- ٢٥٩- لم يكن هناك تأييد للمقترح الداعي إلى إدراج تعريف للتعبير "العوارية العامة"، لكنّ اللجنة وافقت على استعراض مختلف الصيغ اللغوية بغية ضمان الترجمة المناسبة لها.
- ٢٦٠- ووافقت اللجنة على مشروع المادة ٨٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٧ - المسافرين والأمتعة

- ٢٦١- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٨٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٨ - الضرر الناجم عن حادث نووي

- ٢٦٢- بعد أن طلبت اللجنة إلى الأمانة أن تتيقّن من الوضع الراهن للاتفاقيات النووية المذكورة في هذا الحكم، وافقت على مضمون مشروع المادة ٨٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٨ - أحكام ختامية

مشروع المادة ٨٩ - الوديع

- ٢٦٣- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٨٩ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٠ - التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ٢٦٤- فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٠، استُرعِي انتباه اللجنة إلى دعوة من وزير النقل في هولندا وعمدة مدينة روتردام والمجلس التنفيذي لسلطة ميناء روتردام موجهة إلى الدول لزيارة ميناء روتردام في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ والمشاركة في حدث مخصّص للاحتفال باعتماد مشروع الاتفاقية (انظر المرفق الثاني). وأفيد علاوة على ذلك بأن ذلك الحدث في روتردام يمكن أن يتضمّن، إذا ما وافقت الجمعية العامة، احتفالاً بمراسم التوقيع على مشروع الاتفاقية، لدى اعتماده. ومن المتوخى أيضاً أن يتضمّن الحدث حلقة دراسية برعاية كل من اللجنة (الأونسيترال) واللجنة البحرية الدولية. وأُعلنت اللجنة بأن حكومة هولندا على استعداد لتحمل كل التكاليف الإضافية التي قد تترتب على الدعوة إلى عقد احتفال ومراسم التوقيع خارج مباني الأمم المتحدة، وبذلك لن يتطلّب تنظيم الحدث المقترح واحتفال ومراسم التوقيع موارد إضافية من ميزانية الأمم المتحدة.

٢٦٥- وقد حظي اقتراح استضافة ذلك الحدث في روتردام، هولندا، بموافقة اللجنة بالتزكية. كما أعربت اللجنة عن امتنانها لهذا العرض الكريم من جانب حكومة هولندا ومدينة وميناء روتردام باستضافة ذلك الحدث.

٢٦٦- وأُبديت ملاحظة مفادها أنه، بالنظر إلى الاستجابة الإيجابية جداً من جانب اللجنة للدعوة إلى حضور احتفال مراسم التوقيع في روتردام، هولندا، يمكن تعديل نص مشروع المادة ٩٠ لكي يتضمّن اسم مدينة روتردام بصفتها المكان الذي سوف يُفتح فيه باب التوقيع على مشروع الاتفاقية لمهلة قصيرة من الزمن، ثم يمكن كذلك فتح باب التوقيع على الصك لفترة زمنية أطول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك. وقد أُعرب عن تأييد واسع لهذا الاقتراح، واتفقت اللجنة على حذف الأقواس المعقوفة حول العبارة "في [...] من [...] إلى [...]" وبعد ذلك، وكذلك حذف العبارة الواردة بعد الحرف "في" وإدراج "روتردام"، هولندا، في مكانها.

٢٦٧- وبعد إدراج "روتردام"، هولندا، ضمن الفراغ الأول في مشروع هذا الحكم، وحذف الأقواس المعقوفة كما هو مبين في الفقرة أعلاه، وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٩٠ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩١ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

٢٦٨- وافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٩١ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٢ - التحفظات

اقتراح بشأن مشروع المادة ٩٢

٢٦٩- أُعرب مجدداً عن عدد من الشواغل فيما يتعلق بمشروع الاتفاقية. وذكّرت اللجنة بأن شاغلا كان قد أُثير بخصوص الإخفاق المتصور في معالجة مشروع الاتفاقية مشاكل محدّدة تتعلق بعمليات نقل تُنفذ جزئياً بواسطة الطرق البرية والمجاري المائية الداخلية والطرق الجوية. وقدّمت بعض الأمثلة في هذا الصدد، كعدم مراعاة الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٨ أحداثاً غير بحرية، منها على سبيل المثال نشوب حريق في مركبة أخرى غير السفينة، أو عدم معالجة مشروع المادة ٢٦ حالة نقل بضائع في مركبة نقل طُرقي مفتوحة وبلا غطاء واق. كذلك قيل إن تعريف تعبير "العقد الكمّي" لا يتناول الحالة التي ينص فيها عقد النقل على سلسلة من الشحنات بالطرق البرية وشحنة واحدة فقط بحراً.

٢٧٠- إضافة إلى تلك النقائص المتصورة في معالجة موضوع النقل غير البحري، أُشير إلى عدم وجود ما يسوّغ تطبيق مشروع الاتفاقية على حالات يكون فيها الجزء البري الداخلي من مراحل النقل أطول من الجزء البحري، وخصوصاً عندما يكون حدّ مسؤولية الناقل في حالة حدوث ضرر غير موضعي أدنى من الحد المنصوص عليه في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع أو الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية أو اتفاقية مونتريال. وأُشير كذلك إلى أن مشروع المادة ٢٧ يلقي على كاهل الشاحن عبء إثبات غير منصف لتقرير الوقت الذي يمكن فيه أن يُعتبر الهلاك أو التلف موضعياً. كما أُثير شاغل وهو أن هناك اتفاقيات أخرى تنصّ على مهلة زمنية أقصر من سنتين لرفع دعوى، ومن ثمّ فسيكون هناك إجحاف في حق الشاحن الذي يعوّل على قاعدة السنتين في مشروع الاتفاقية، إذا ما استطاع الناقل أن يثبت أن الضرر وقع في الجزء البري من النقل والذي تُطبّق عليه اتفاقية أخرى تنصّ على مهلة زمنية أقصر لرفع دعوى. كما أُعرب عن شواغل أخرى بخصوص عدم نصّ مشروع الاتفاقية على إجراء مباشر تجاه الناقل الذي يقوم بعملية النقل بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية، وعدم إتاحة المجال للأطراف للجوء إلى خيار عدم القبول بنظام الشبكة واعتماد نظام مسؤولية واحد فقط. بمقتضى مشروع المادة ٨١. إضافة إلى ذلك، أُشير إلى أن مشروع الاتفاقية من شأنه أن يؤدي إلى تجزؤ في قوانين عقود النقل المتعدّد الوسائط من جراء طبيعته الخاصة بالنقل "البحري زائداً" وسائط أخرى.

٢٧١- وبغية معالجة تلك النقائص في مشروع الاتفاقية، اقترح إدراج النص التالي عوضاً عن مشروع المادة ٩٢:

"المادة ٩٢ - التحفظات

"١- يجوز لأي دولة، حين التوقيع أو التصديق أو القبول أو الانضمام، أو في أي وقت بعد ذلك، أن تحتفظ بالحق في استبعاد تطبيق هذه الاتفاقية على عقود النقل بالبحر أو بأيّ وسائط نقل أخرى بالإضافة إلى النقل البحري.

"٢- لا يُسمح بأيّ تحفظ آخر على هذه الاتفاقية."

٢٧٢- وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد، وخصوصاً لغرض إضفاء قدر إضافي من المرونة على مشروع الاتفاقية، بغية إتاحة المجال لعدد أكبر من الدول للتصديق عليها. وأُشير إلى أن من شأن قبول هذا الاقتراح أن يُفضي إلى اتساع نطاق التصديق على النظام القانوني الدولي فيما يخصّ النقل البحري. وسوف يكون ذلك مفضلاً على تحقيق قدر أكبر من التوحيد

للقانون، ولكن على حساب قلة عدد الدول المصدّقة. وبالرغم من أن بعض الوفود لم تكن مجبّدة للنص بصيغته الحالية، فإنها مع ذلك حبّذت السعي قُدماً إلى صياغة حل توفيقى إضافي ممكن يكون من شأنه اجتذاب عدد أكبر من الدول للتصديق على الاتفاقية.

٢٧٣- ومع ذلك، أُبديت اعتراضات قوية على هذا الاقتراح. وقيل إن طابع مشروع الاتفاقية من حيث شموله النقل من الباب إلى الباب من أجل تلبية الاحتياجات التجارية للنقل العصري بالحاويات هو من السمات الأساسية في ذلك النظام، وإن إتاحة المجال للدول لإبداء تحفّظ على هذا الجزء الذي لا يتجزأ من مشروع الاتفاقية سيؤدي إلى التخلّي عن هذا الصك وإهدار ما بُذل من عمل في إعدادة ومن جهود في التفاوض حوله ومن حلول توفيقية تم التوصل إليها على مدى سنوات. وقيل إن التحفّظ المقترح هو محاولة لإعادة فتح النقاش حول القرار الذي أُتخذ بشأن طابع مشروع الاتفاقية من حيث شموله النقل من الباب إلى الباب، ومحاولة لإعادة إدراج مفهوم إلزامية القانون الوطني بغية تضيق نطاق مشروع الاتفاقية، وهذا نهج نظر فيه الفريق العامل وتخلّى عنه سعياً إلى تحقيق توافق أوسع في الآراء. وقيل إن هذا اللجوء إلى القانون الوطني خطوة خطيرة من شأنها أن تتعارض مع ضرورة الموازنة بين القواعد الدولية التي تحكم نقل البضائع، وتؤدي بالتالي إلى تجزؤ النظام بأكمله وإحداث تضارب وإلى انعدام الشفافية فيما يتعلق بالقواعد الواجب تطبيقها. علاوة على ذلك، أُشير إلى أن لأطراف عقد النقل الحق دوماً في التفاوض على اتفاق نقل من الميناء إلى الميناء بدلاً من اتفاق نقل من الباب إلى الباب، وأن مشروع الاتفاقية قد ترك مسائل معيّنة خاضعة للقانون المطبّق، في كثير من الجوانب، مما يترك مجالاً واسعاً للقواعد الوطنية في بعض المجالات.

٢٧٤- وبالإضافة إلى ذلك، أُشير إلى أن الفريق العامل واللجنة نظرا ملياً في المشاكل المتصورة في مشروع الاتفاقية والتي قيل إنها أفضت إلى ذلك الاقتراح، وأن الرأي السائد لا يعتبر الحلول المعتمدة في تلك المجالات غير مرضية. وكان هناك رأي قوي مفاده أن اعتماد التحفّظ المقترح من شأنه أن يتعارض مع الحل التوفيقى الدقيق الذي توصل إليه الفريق العامل في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ (انظر الوثيقة A/CN.9/645، الفقرات ١٩٦-٢٠٤). وفي هذا السياق، ذكر عدد من الوفود الصعوبات التي واجهها فيما يتعلق ببعض جوانب الاتفاقية بصيغتها الحالية، بما في ذلك أحكام مثيرة للجدل مثل الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٨، أو حتى طلبات حذف فصول بأكملها، بيد أن هذه الوفود أشارت إلى عزمها على الحفاظ على عناصر الاتفاق بناءً على الحل التوفيقى، وحثّت أولئك الذين هم أكثر ممانعةً على التخلي عن انتقاداتهم لمشروع الاتفاقية والانضمام إلى التوافق الأوسع في الآراء. وأبدت رغبة قوية في

الإبقاء على مختلف الحلول التوفيقية التي تم التوصل إليها في النص الحالي لمشروع الاتفاقية، خوفاً من أن يؤدي تعديل نقطة أو نقطتين من نقاط الاتفاق إلى تقويض الحل التوفيقى بكامله وإلى إعادة فتح باب المناقشة حول مجموعة من القضايا ذات الصلة. وبذلك، كان هناك تأييد قوي في اللجنة للإبقاء على نص مشروع المادة ٩٢ بصيغتها الحالية.

اقتراح بشأن مشروع المادة ٩٢ مكرراً

٢٧٥- نظراً إلى أن هناك وفوداً قد عارضت الاقتراح الداعي إلى السعي إلى تحقيق إقرار لمشروع الاتفاقية على نطاق أوسع من خلال إدراج حكم يتيح إبداء تحفظ يحصر تطبيق مشروع الاتفاقية في النقل البحري، معتبرة ذلك الاقتراح خياراً ينطوي على تغيير جذري، لكنها تركت الباب مفتوحاً أمام إمكانية التوصل إلى حل توفيقى آخر، فقد قُدم اقتراح آخر في هذا الصدد. ففي محاولة لتمكين الدول التي كانت قد أعربت عن شواغلها حيال تطبيق القانون الوطني ومقدار حدود مسؤولية الناقل، من التصديق على النص، اقترح الحكم الجديد التالي:

"المادة ٩٢ مكرراً- الإعلانات الخاصة

"يجوز للدولة وفقاً للمادة ٩٣ أن تعلن:

"(أ) أنها لن تطبق الاتفاقية إلا على النقل البحري؛ أو

"(ب) أنها ستستعيز ولفترة من الزمن لا تتجاوز عشر سنوات بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية، عن مقادير حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٦١ بالمقادير المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ) من المادة ٦ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨. ويجب أن يتضمن الإعلان كلتا المجموعتين من المقادير."

٢٧٦- وتأييداً لذلك الاقتراح، أُشيرَ إلى أن المقصود من الفقرة الفرعية (أ) في الصيغة المقترحة للمادة ٩٢ مكرراً هو أن تكون محدودة أكثر من اقتراح التحفظ المقدم أعلاه (انظر الفقرة ٢٧١، أعلاه)، وهي تقدم بالتالي طريقة أقل إثارة للجدل تحصر نطاق تطبيق الاتفاقية في النقل البحري. وعلاوة على ذلك، أُشيرَ إلى أن الفقرة الفرعية (ب) في الصيغة المقترحة للمادة ٩٢ مكرراً يمكن أن ترضي الوفود التي أعربت عن شواغلها بشأن مستوى حدود مسؤولية الناقل في مشروع المادة ٦١ الحالي، إذ أنها تتيح لتلك الدول الفرصة لاعتماد

مستوى حدود مسؤولية الناقل المنصوص عليه في قواعد هامبورغ وأن تمثل تدريجياً لحدود المسؤولية الأعلى خلال فترة عشر سنوات. وأشار إلى أن هذا النهج يمكن أن يشجع عددا أكبر من الدول على اعتماد مشروع الاتفاقية.

٢٧٧- وعلى الرغم من وجود بعض التأييد لهذا الاقتراح، وخصوصاً للفقرة الفرعية (ب) منه التي وصفت بأنها فكرة مبتكرة لكسب قبول أوسع للنص، تمثل الرأي السائد في اللجنة في ضرورة المحافظة على الحل التوفيقى الذي تم التوصل إليه بين عدد كبير من الدول في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ (انظر الوثيقة A/CN.9/645، الفقرات ١٩٦-٢٠٤)، وأن ذلك الحل يحول دون اعتماد الاقتراح. وعلاوة على ذلك، أعرب من جديد عن شواغل بشأن الحاجة إلى الاحتفاظ بطابع مشروع الاتفاقية من حيث شموله النقل من الباب إلى الباب، واحتمال أن يكون للموافقة على الاقتراح أثر غير مرغوب يؤدي إلى تقويض الحل التوفيقى بكامله وإلى فتح باب النقاش مجدداً بشأن عدد من المسائل التي تم مختلف الوفود.

٢٧٨- وقررت اللجنة عدم إدراج مشروع مادة جديدة ٩٢ مكرراً في نص الاتفاقية.

مشروع المادة ٩٣ - إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

٢٧٩- كان هناك تأييد لرأي مفاده أن الجملة الثانية في الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٣، والتي تقضي بإصدار الإعلانات المشار إليها فيها، بما في ذلك الإعلانات التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٤، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، تتناقض على ما يبدو مع الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٤ التي تجيز للدولة المتعاقدة بأن تعدل الإعلان الذي أصدرته عملاً بتلك المادة بإصدار إعلان آخر في أي وقت. ولوحظ أن هذا التناقض الظاهر لا يقتصر على الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٤ بل يبدو أنه موجود أيضاً في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٩٥. وأشار إلى أنه إذا ما أُريد للإعلانات المنصوص عليها في مشروعتي المادتين ٩٤ و٩٥ أن تعمل كما يجب، فلا بد من أن تكون قابلة للتعديل من وقت لآخر لإتاحة إمكانية إطلاع الدول المتعاقدة الأخرى على أي معلومات عن امتداد السريان إلى المزيد من الوحدات الإقليمية أو عن أي تغييرات في الاختصاص.

٢٨٠- وبغية إزالة التناقض المشار إليه، اتفقت اللجنة على إدراج كلمة "الأولية" بعد كلمة "الإعلانات" الواردة في الجملة الثانية من الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٣. ورهنا بإدخال ذلك التعديل، وافقت اللجنة على مشروع المادة وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٤ - النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

٢٨١- أُشير إلى أنّ مشروع المادة ٩٤ يتضمن حكماً مهماً لتيسير التصديق على مشروع الاتفاقية من قبل الدول التي يكون فيها الاختصاص التشريعي في مسائل القانون الخاص مشتركاً بين الحكومة الاتحادية والحكومات الإقليمية. ولوحظ في هذا الصدد أن الفقرة ٣ من مشروع المادة تتناول ما قد يكون لسريان الاتفاقية على بعض الوحدات الإقليمية للدولة المتعاقدة وليس عليها كلها من أثر على النطاق الجغرافي لانطباق الاتفاقية.

٢٨٢- ولوحظ فضلاً عن ذلك أنّ الفقرة ٣ تستند إلى حكم مماثل في الفقرة ٣ من المادة ٩٣ من اتفاقية الأمم المتحدة للبيع. ولكن قيل إنّ الفقرة ٣ تحتاج إلى بعض الصقل الإضافي لأنّ تعريف النطاق الجغرافي لانطباق مشروع الاتفاقية في مشروع المادة ٥ هو أكثر تفصيلاً من تعريفه في اتفاقية الأمم المتحدة للبيع وليس مرتبطاً بفكرة "مكان العمل". ولمعالجة هذه المسألة، اقترح أن يُستعاض عن الفقرة ٣ من مشروع المادة بنص على غرار ما يلي:

"إذا كانت هذه الاتفاقية، بفعل إعلان صادر بمقتضى هذه المادة، تسري على واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية للدولة المتعاقدة ولكن لا تسري عليها جميعاً، فلا يُعتبر عامل الربط ذو الصلة، لأغراض الفقرة ٢٨ من المادة ١ والفقرة ١ من المادة ٥ والفقرة الفرعية ١ (أ) من المادة ٢٠ والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٦٩، واقعا في دولة متعاقدة ما لم يكن واقعا في وحدة إقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية."

٢٨٣- وسلّمت اللجنة عموماً بضرورة معالجة المشكلة التي أُلقي الضوء عليها، ولكنها رأت أنه قد يكون من الأفضل اجتناب الإشارات إلى عوامل الربط في أحكام محدّدة من مشروع الاتفاقية، لأنه لا يُشترط، على الأقل فيما يتعلّق بمشروع المادة ٥، أن تكون كل عوامل الربط واقعة في دولة واحدة بعينها لكي يُطبّق مشروع الاتفاقية.

٢٨٤- ووافقت اللجنة على مضمون مشروع المادة ٩٤ وأحالته إلى فريق الصياغة طالبة إليه أن يقترح نصاً بديلاً لمشروع الفقرة ٣ يكون مراعياً لفحوى مداولاتها.

مشروع المادة ٩٥ - مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

٢٨٥- رُئي أنّ الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩٥، التي تنص على أنّ أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمة تكامل اقتصادي إقليمية، حيثما اقتضى السياق ذلك، تتناقض على ما يبدو مع الجملة الأخيرة من الفقرة ١ التي تنص

على أنه عندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في مشروع الاتفاقية، لا تُعدّ منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢٨٦- ولوحظ ردًا على ذلك أن الحكم التفسيري في الفقرة ٣ مفيد لأن المنظمات الدولية لا تعتبر عموماً أندادا للدول بموجب القانون الدولي العام، وبالتالي لا تعتبر بالضرورة مشمولة بالإشارات إلى 'الدول المتعاقدة' في الاتفاقية. ولكن في حال انضمامها إلى الاتفاقية بصفتها تلك يَصَحُّ، وفقاً لما يقتضيه الحال، جعل بعض الأحكام السارية على الدول المتعاقدة تسري عليها. ومن هذه الأحكام، على سبيل المثال، مشروع المادة ٩٣ المتعلقة بإجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها. وأضيف أن الجملة الأخيرة من الفقرة ١ توضّح بدورها أن منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية لا تُعدّ 'دولة' عندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، كأن يكون ذلك متصلاً، على سبيل المثال، بعدد التصديقات الأدنى اللازم لبدء نفاذ الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة ٩٦. ولوحظ فضلاً عن ذلك أن الأحكام المشابهة لمشروع هذه المادة أصبحت مألوفة في العديد من الاتفاقيات الدولية.

٢٨٧- ووافقت اللجنة على مشروع المادة ٩٥ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٦ - بدء النفاذ

٢٨٨- وافقت اللجنة على مشروع المادة ٩٦ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٧ - التنقيح والتعديل

٢٨٩- وافقت اللجنة على مشروع المادة ٩٧ وأحالته إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٨ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

٢٩٠- وافقت اللجنة على مشروع المادة ٩٨ وأحالته إلى فريق الصياغة.

بند التوقيع

٢٩١- كان نص مشروع البند المتعلق بالتوقيع كما يلي:

"حُرِّرت في [...]، في هذا اليوم [...] من شهر [...] من عام [...]]، في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

"وإثباتاً لما تقدّم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية."

٢٩٢- ووافقت اللجنة على مضمون البند المتعلق بالتوقيع.

عنوان الاتفاقية

٢٩٣- وافقت اللجنة على العنوان التالي لمشروع الاتفاقية: "اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً".

الديباجة

٢٩٤- نظرت اللجنة في اقتراح بإدراج النص التالي كمشروع ديباجة:

"إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

"إذ تؤكّد مجدداً اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة هي عنصر مهمّ في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

"واقتراناً منها بأن مناسقة القانون التجاري الدولي وتوحيده تدريجياً، بتقليل أو إزالة العقبات القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية، يُسهمان إسهاماً كبيراً في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع الشعوب،

"وإذ تسلّم بما قدّمته الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، التي أبرمت في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، التي أبرمت في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جلية في مناسقة القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً،

"وإذ تدرك ما حدث من تطوّرات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تحديثهما وتعزيزهما،

"وإذ تلاحظ أن الشاحنين والناقلين محرومون من وجود نظام عالمي ملزم يدعم أعمال عقود النقل التي تشمل بوسائط نقل مختلفة،

"وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد موحدة تحكم العقود الدولية للنقل بطريق البحر كلياً أو جزئياً سوف يعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي ويسهل إتاحة فرص مشاركة جديدة لأطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دوراً جوهرياً في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،
 "قد اتفقت على ما يلي:"

٢٩٥- واتفقت اللجنة على الاستعاضة عن عبارة "والبروتوكولات المعدلة لها"، الواردة في الفقرة الثالثة من مشروع الديباجة، بعبارة "وبروتوكولاتها". واتفقت اللجنة أيضاً على عكس ترتيب الكلمتين الواردتين في عبارة "تحديثهما وتعزيزهما"، الواردة في الفقرة الرابعة. واتفقت اللجنة كذلك على إدراج كلمة "البحري" بعد كلمة "النقل" الواردة في الفقرة الخامسة، وعلى الاستعاضة عن كلمة "مختلفة" في الفقرة ذاتها بكلمة "أخرى".
 ٢٩٦- ورهنا بتلك التعديلات، وافقت اللجنة على مضمون مشروع الديباجة وأحاله إلى فريق الصياغة.

جيم - تقرير فريق الصياغة

٢٩٧- طلبت اللجنة إلى فريق صياغة أنشأتها الأمانة أن يستعرض مشروع الاتفاقية ضمناً للاتساق بين جميع الصيغ اللغوية. ونظرت اللجنة، في ختام مداولاتها بشأن مشروع الاتفاقية، في تقرير فريق الصياغة ووافقت على مشروع الاتفاقية. وطلبت اللجنة إلى الأمانة أن تراجع نص مشروع الاتفاقية من منظور لغوي وتحريري محض قبل أن تعتمد الجمعية العامة.

دال - مقرر اللجنة وتوصيتها إلى الجمعية العامة

٢٩٨- اعتمدت اللجنة بتوافق الآراء، في جلستها ٨٨٧، المعقودة في ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨، المقرر التالي والتوصية التالية الموجهة إلى الجمعية العامة:

"إن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي،

"إذ تستذكر أنها كانت قد عهدت إلى الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، في دورتيها الرابعة والثلاثين والخامسة والثلاثين، المعقودتين عامي ٢٠٠١

و٢٠٠٢، بإعداد صك تشريعي دولي يحكم عمليات النقل من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء بحري،

"وإذ تلاحظ أن الفريق العامل كرّس ثلاث عشرة دورة، عقدت بين عامي ٢٠٠٢ و٢٠٠٨، لإعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع بالبحر كلياً أو جزئياً، وقد نظرت في مواد مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً أثناء دورتها الحادية والأربعين، عام ٢٠٠٨،

"وإذ تنوّه بأن جميع الدول والمنظمات الدولية المهتمة قد دُعيت إلى المشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية في جميع دورات الفريق العامل وفي الدورة الحادية والأربعين للجنة، بصفة أعضاء أو مراقبين، وأُتيحت لها فرصة كاملة للتكلّم،

"وإذ تنوّه أيضاً بأنه جرى، قبل الدورة الحادية والأربعين للجنة، تعميم نص مشروع الاتفاقية على جميع الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية التي دُعيت لحضور دورات اللجنة والفريق العامل بصفة مراقبين، لكي تبدي تعليقاتها عليه، وبأن تلك التعليقات كانت معروضة على اللجنة في دورتها الحادية والأربعين (A/CN.9/658، والإضافات Add.1 إلى Add.14)،

"وإذ تعتبر أن مشروع الاتفاقية قد حظي بدراسة كافية وبلغ مستوى النضج اللازم ليكون مقبولا بصورة عامة لدى الدول،

"وإذ تدرك كثرة وتزايد عدد الحالات التي تُنفَّذ فيها عمليات النقل، وخاصة نقل البضائع المعبأة في حاويات، بمقتضى عقود للنقل من الباب إلى الباب،

"واقترنا منها بأن من شأن تحديث ومناسقة القواعد التي تحكم عمليات النقل من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء بحري أن يذلل العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، وأن يعزّز التبادل التجاري بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وأن يُسهما بالتالي إسهاما كبيرا في إقامة علاقات اقتصادية دولية منسجمة وفي خير جميع الشعوب،

"وإذ تعرب عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لما أسدته من مشورة أثناء إعداد مشروع الاتفاقية،

"١- تقدّم إلى الجمعية العامة مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، بصيغته الواردة في المرفق الأول بهذا التقرير؛

٢- توصي الجمعية العامة بأن تنظر في مشروع الاتفاقية، آخذة في اعتبارها ما أجرته اللجنة وفريقها العامل الثالث (المعني بقانون النقل) من دراسة مستفيضة له، لكي تعتمد في دورتها الثالثة والستين، استناداً إلى مشروع الاتفاقية الذي وافقت عليه اللجنة، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، وبأن تأذن بعقد حفل توقيع في روتردام، هولندا، [في أقرب وقت ممكن عملياً من عام ٢٠٠٩]، يُفتح عنده باب التوقيع على الاتفاقية أمام الدول.

رابعاً- الاشتراء: تقرير مرحلي من الفريق العامل الأول

٢٩٩- نظرت اللجنة، خلال دورتيها السادسة والثلاثين والسابعة والثلاثين، في عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤،^(٧) في إمكانية تحديث قانون الأونسيتال النموذجي لاشتراء السلع والإنشاءات والخدمات ودليل اشتراعه،^(٨) استناداً إلى مذكرات مقدّمة من الأمانة (A/CN.9/539 و Add.1 و A/CN.9/553).^(٩) وافقت اللجنة، في دورتها السابعة والثلاثين، على أنه سيكون من المفيد تحديث القانون النموذجي لكي يُجسّد الممارسات الجديدة، وخصوصاً تلك الناشئة عن استخدام الخطابات الإلكترونية في الاشتراء العمومي، والخبرة المكتسبة في استخدام القانون النموذجي كأساس لإصلاح القوانين في مجال الاشتراء العمومي، ولكي يتناول أي مسائل إضافية محتملة. وقرّرت اللجنة أن تعهد إلى فريقها العامل الأول (المعني بالاشتراء) بمهمة إعداد اقتراحات لتنقيح القانون النموذجي، وأسندت إليه ولاية مرنة لتحديد المسائل التي سيتناولها في مداولاته. ولاحظت اللجنة أنه ينبغي، لدى تحديث القانون النموذجي، الحرص على عدم الخروج عن مبادئه الأساسية وعدم تعديل الأحكام التي ثبتت جدواها.^(١٠)

٣٠٠- وقد استهل الفريق العامل عمله بمقتضى تلك الولاية في دورته السادسة (فيينا، ٣٠ آب/أغسطس - ٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤). وقرّر في تلك الدورة أن يشرع في إجراء دراسة متعمّقة

(٧) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة التاسعة والأربعون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/49/17 و Corr.1)، المرفق الأول.

(٨) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.98.V.13.

(٩) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرات ٢٢٥-٢٣٠، والمرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرات ٧٩-٨٢.

(١٠) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرتان ٨١ و ٨٢.

للمواضيع المقترحة في مذكري الأمانة (A/CN.9/WGI/WP.31 و A/CN.9/WGI/WP.32)⁽¹¹⁾ بالتعاقب في دوراته المقبلة (A/CN.9/568، الفقرة ١٠).

٣٠١ - وأحاطت اللجنة علماً، في دورتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين، في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦، بتقارير الفريق العامل عن أعمال دوراته السادسة (فيينا، ٣٠ آب/أغسطس - ٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤) والسابعة (نيويورك، ٤-٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٥) والثامنة (فيينا، ٧-١١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥) والتاسعة (نيويورك، ٢٤-٢٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٦) (A/CN.9/568 و A/CN.9/575 و A/CN.9/590 و A/CN.9/595). وأوصت اللجنة، في دورتها التاسعة والثلاثين، بأن يأخذ الفريق العامل في اعتباره، لدى تحديث القانون النموذجي ودليل اشتراعه، مسألة تضارب المصالح، وبأن ينظر فيما إذا كان ثمة مسوغ لتضمين القانون النموذجي أحكاماً خاصة تتناول تلك المسألة.⁽¹²⁾

٣٠٢ - وكان معروضا على اللجنة، في دورتها الأربعين، تقريراً الفريق العامل عن أعمال دورته العاشرة (فيينا، ٢٥-٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦) والحادية عشرة (نيويورك، ٢١-٢٥ أيار/مايو ٢٠٠٧) (A/CN.9/615 و A/CN.9/623).⁽¹³⁾ وأبلغت اللجنة بأن الفريق العامل واصل النظر في المواضيع التالية: (أ) استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية في عملية الاشتراء؛ (ب) الجوانب المتعلقة بنشر المعلومات الخاصة بالاشتراء، بما في ذلك تنقيحات المادة ٥ من القانون النموذجي ونشر المعلومات عن فرص الاشتراء الوشيكة؛ (ج) أسلوب الاشتراء المعروف بالمناقصة الإلكترونية؛ (د) العطاءات المنخفضة الأسعار انخفاضاً غير عادي؛ (هـ) أسلوب التعاقد المعروف بالاتفاق الإطاري.

٣٠٣ - وأحاطت اللجنة علماً، في دورتها الحالية، بتقرير الفريق العامل عن أعمال دورته الثانية عشرة (فيينا، ٣-٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧) والثالثة عشرة (نيويورك، ٧-١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨) (A/CN.9/640 و A/CN.9/648).

٣٠٤ - واعتمد الفريق العامل، في دورته الثانية عشرة، الجدول الزمني لمداولاته، الذي عدّل لاحقاً في دورته الثالثة عشرة (A/CN.9/648، المرفق)، واتفق على أن يعرض على اللجنة بانتظام جدولاً زمنياً محدثاً.

(11) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ١٧١.

(12) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة ١٩٢.

(13) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرات ١٦٦-١٦٩.

٣٠٥- وأجرى الفريق العامل، في دورته الثالثة عشرة، دراسة متعمقة لمسألة الاتفاقات الإطارية استناداً إلى مشاريع نصوص ترد في مذكرات أعدتها الأمانة (A/CN.9/WG.I/WP.52 و Add.1)، واتفق على جمع النهجين المقترحين في تلك الوثائق، بحيث يعالج القانون النموذجي، عند الاقتضاء، السمات المشتركة التي تنطبق على جميع أنواع الاتفاقات الإطارية معاً وذلك لتفادي أمور منها التكرار الذي لا داعي له، مع معالجة السمات المتميزة التي تنطبق على كل نوع من أنواع الاتفاقات الإطارية على نحو منفصل.

٣٠٦- كما ناقش الفريق العامل، في تلك الدورة، مسألة قوائم الموردّين، التي استند في النظر فيها إلى ملخص لمداولات الفريق العامل السابقة بشأن هذا الموضوع (A/CN.9/568، الفقرات ٥٥-٦٨، و A/CN.9/WG.I/WP.45 و Add.1)، وقرّر ألا يتناول القانون النموذجي هذا الموضوع، لأسباب سوف تُبيّن في دليل الاشتراع.

٣٠٧- وأشادت اللجنة بالفريق العامل والأمانة على ما أحرز من تقدّم في عمل الفريق العامل، وأكّدت مجدّداً تأييدها للاستعراض المُصطلع به حالياً ولإدراج ممارسات الاشتراء وأساليبه الجديدة في القانون النموذجي. ودُعي الفريق العامل إلى المضي قدماً نحو إنجاز هذا المشروع، بغية إتاحة وضع القانون النموذجي المنقّح في صيغته النهائية واعتماده، مقترناً بدليل اشتراعه، في غضون وقت معقول (للاطلاع على مواعيد دورتي الفريق العامل المقبلتين، انظر الفقرتين ٣٩٧ و ٣٩٨، أدناه).

خامساً- التحكيم والتوفيق: تقرير مرحلي من الفريق العامل الثاني

٣٠٨- استذكرت اللجنة أنّها كانت قد اتفقت في دورتها التاسعة والثلاثين، عام ٢٠٠٦، على أن يجري الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم والتوفيق) مراجعة لقواعد التحكيم للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (قواعد الأونسيترال للتحكيم).

٣٠٩- وكانت اللجنة قد نوّهت في تلك الدورة بأن قواعد الأونسيترال للتحكيم، وهي أحد الصكوك التي أعدتها الأونسيترال مبكراً في ميدان التحكيم، تحظى باعتراف واسع النطاق كنص ناجح جداً، إذ اعتمدته مراكز تحكيم كثيرة، ويُستخدم في حالات مختلفة عديدة، مثل النزاعات بين المستثمرين والدول. واعترافاً بنجاح قواعد الأونسيترال للتحكيم ومكانتها، رأت اللجنة عموماً أنه ينبغي لأي تنقيح لتلك القواعد ألاّ يغيّر بنية النص أو روحه أو أسلوب صياغته، وأن يُراعى مرونة النص، لا أن يزيد من تعقّده. واقترح أن يحدّد

الفريق العامل على وجه الدقة قائمة المواضيع التي قد يلزم تناولها في صيغة منقّحة لقواعد الأونسيترال للتحكيم.⁽¹⁴⁾

٣١٠- ونوّهت اللجنة في دورتها الأربعين، عام ٢٠٠٧، بأن قواعد الأونسيترال للتحكيم لم تعدّل منذ اعتمادها في عام ١٩٧٦، وبأنه ينبغي، في إعادة النظر فيها، السعي إلى تحديث القواعد وإلى تعزيز الفعالية في إجراءات التحكيم. وقد اتفقت اللجنة عموماً على أن الولاية المسندة إلى الفريق العامل بالحفاظ على البنية الأصلية لتلك القواعد وروحها قد وفّرت إرشادات مفيدة للفريق العامل في مداولاته حتى الآن، ويجدر بها أن تظلّ تمثل مبدأً موجّهاً لأعماله.⁽¹⁵⁾

٣١١- ولاحظت اللجنة في تلك الدورة أنّ تأييداً واسعاً أُبدي في الفريق العامل لاتباع نهج عام يسعى إلى تحديد قواسم مشتركة تُطبّق على جميع أنواع التحكيم، بصرف النظر عن موضوع النزاع، بدلاً من معالجة حالات معيّنة. بيد أن اللجنة لاحظت أنه ما زال يتعيّن على الفريق العامل أن ينظر، أثناء دوراته المقبلة، في مدى ما ينبغي أن تتضمنه الصيغة المنقّحة لقواعد الأونسيترال للتحكيم من أحكام أكثر تفصيلاً بشأن مسألة تسوية النزاعات بين المستثمرين والدول أو مسألة إدارة التحكيم من جانب مؤسسات.⁽¹⁶⁾

٣١٢- وكان معروضاً على اللجنة في الدورة الحالية تقريراً دورياً للفريق العامل السابعة والأربعين (فيينا، ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧) والثامنة والأربعين (نيويورك، ٤-٨ شباط/فبراير ٢٠٠٨) (A/CN.9/641 و A/CN.9/646). وأثنت اللجنة على الفريق العامل لما أحرزه من تقدّم فيما يتعلق بتنقيح قواعد الأونسيترال للتحكيم وعلى الأمانة لنوعية الوثائق التي أعدّها من أجل الفريق العامل.

٣١٣- وأشارت اللجنة إلى أن الفريق العامل كان قد ناقش في دورته الثامنة والأربعين المدى الذي ينبغي أن تذهب إليه الصيغة المنقّحة لقواعد الأونسيترال للتحكيم في أخذها بعين الاعتبار مسألة تسوية النزاعات بين المستثمرين والدول أو مسألة إدارة التحكيم من جانب مؤسسات. ونوّهت اللجنة بأن الفريق العامل كان قد قرّر المضي قدماً في عمله بشأن تنقيح قواعد الأونسيترال للتحكيم في شكلها العام وأن يلتمس الإرشاد من اللجنة بشأن ما إذا كان عليه، بعد الانتهاء من عمله الحالي بشأن القواعد، أن ينظر نظرة أكثر تعمّقا في

(14) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة ١٨٤.

(15) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ١٧٤.

(16) المرجع نفسه، الفقرة ١٧٥.

خصوصية التحكيم استناداً إلى المعاهدات، وإذا كان الأمر كذلك، فما هو الشكل الذي ينبغي أن يأخذه ذلك العمل (A/CN.9/646، الفقرة ٦٩).

٣١٤- وبعد المناقشة، اتفقت اللجنة على أن من غير المستصوب إدراج أحكام محدّدة بشأن التحكيم استناداً إلى المعاهدات في قواعد الأونسيترال للتحكيم نفسها وعلى أن أي عمل بشأن النزاعات بين المستثمرين والدول قد يضطر الفريق العامل إلى الاضطلاع به في المستقبل لا ينبغي أن يؤخّر إنجاز تنقيح قواعد الأونسيترال للتحكيم في شكلها العام. وفيما يتعلق بالتوقيت، اتفقت اللجنة من حيث المبدأ على أن موضوع الشفافية في التحكيم بين المستثمرين والدول استناداً إلى المعاهدات جدير بالنظر فيه في المستقبل وينبغي معالجته كموضوع ذي أولوية فور الانتهاء من التنقيح الحالي لقواعد الأونسيترال للتحكيم. وفيما يتعلق بنطاق هذا العمل المقبل، كان هناك توافق في الآراء داخل اللجنة على أهمية كفالة الشفافية في تسوية النزاعات بين المستثمرين والدول. وقدم أحد الوفود ملاحظات مكتوبة بشأن تلك المسألة (A/CN.9/662)، كما أُلقيت كلمة نيابة عن الممثل الخاص للأمين العام المعني بمسألة حقوق الإنسان والشركات عبر الوطنية وغيرها من مؤسسات الأعمال. ورأت اللجنة أن مسألة الشفافية، بصفتها هدفاً منشوداً في التحكيم بين المستثمرين والدول، ينبغي أن تعالج في عمل مقبل وفق ما لاحظ الفريق العامل في دورته الثامنة والأربعين (A/CN.9/646، الفقرة ٥٧). وفيما يتعلق بالشكل الذي قد يتخذه أي عمل مقبل، أشارت اللجنة إلى أن الفريق العامل طرح أشكالاً مختلفة ممكنة (المرجع نفسه، الفقرة ٦٩) في ميدان التحكيم استناداً إلى المعاهدات، من بينها إعداد صكوك من قبيل أحكام نموذجية أو قواعد خاصة أو مبادئ توجيهية أو مرفق لقواعد الأونسيترال للتحكيم في شكلها العام أو قواعد تحكيم مستقلة أو أحكام اختيارية تعتمد في معاهدات محدّدة. وقرّرت اللجنة أن من السابق لأوانه البت في شكل صك مقبل بشأن التحكيم استناداً إلى المعاهدات وضرورة منح الفريق العامل صلاحية تقديرية واسعة في ذلك الشأن. وتيسيراً لنظر الفريق العامل في المسائل المتعلقة بالشفافية في التحكيم استناداً إلى المعاهدات في دورة مقبلة، طلبت اللجنة إلى الأمانة أن تقوم، إذا ما سمحت بذلك الموارد، بإجراء بحث تمهيدي وجمع معلومات عن الممارسات الراهنة. وحثّت اللجنة الدول الأعضاء على أن تقدّم معلومات واسعة النطاق إلى الأمانة عن ممارستها في مجال الشفافية في التحكيم بين المستثمرين والدول. وكان هناك تشديد على أنه ينبغي للدول الأعضاء والمراقبين، عند تشكيل الوفود المرسلة إلى دورات الفريق العامل التي ستكرّس لذلك المشروع، أن تحرص، على توفير أعلى مستوى من الخبرات في مجال التحكيم بين المستثمرين والدول استناداً إلى المعاهدات.

٣١٥- وأعربت اللجنة عن أملها في أن ينجز الفريق العامل عمله بشأن تنقيح قواعد الأونسيترا للتحكيم في شكلها العام في وقت يتيح إجراء الاستعراض النهائي لتلك الصيغة المنقحة واعتمادها في الدورة الثانية والأربعين للجنة، عام ٢٠٠٩.

٣١٦- وفيما يتعلق بالأعمال المقبلة في ميدان تسوية النزاعات التجارية، استذكرت اللجنة أن مسألة القابلية للتحكيم وتسوية النزاعات بالاتصال الحاسوبي المباشر ينبغي أن يحتفظ بها الفريق العامل على جدول أعماله وفق ما قرّرت اللجنة في دورتها التاسعة والثلاثين. (للاطلاع على مواعدي دورتي الفريق العامل القادمتين ومكان انعقادهما، انظر الفقرتين ٣٩٧ و ٣٩٨، أدناه.)

سادسا- قانون الإعسار

ألف- تقرير مرحلي من الفريق العامل الخامس

٣١٧- استذكرت اللجنة أنها كانت قد اتفقت، في دورتها التاسعة والثلاثين عام ٢٠٠٦، على ما يلي: (أ) أن موضوع معاملة مجموعات الشركات في سياق الإعسار قد تطور بما يكفي لكي يحال إلى الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) للنظر فيه عام ٢٠٠٦، وأنه ينبغي أن توفر للفريق العامل المرونة اللازمة لكي يقدم إلى اللجنة توصيات مناسبة بشأن نطاق عمله في المستقبل وبشأن الشكل الذي ينبغي أن يتخذه ذلك العمل، تبعا لمضمون الحلول المقترحة للمشاكل التي يحددها الفريق العامل في إطار هذا الموضوع؛ و(ب) أن مسألة التمويل اللاحق لبدء الإجراءات ينبغي أن ينظر فيها أولا كواحد من عناصر العمل المزمع أن يُضطلع به بشأن إعسار مجموعات الشركات، مع إعطاء الفريق العامل مرونة كافية للنظر في أي اقتراحات بشأن أعمال تتعلق بجوانب أخرى لهذا الموضوع.

٣١٨- ولاحظت اللجنة، مع الإعراب عن التقدير، التقدم الذي أحرزه الفريق العامل فيما يتعلق بالنظر في معاملة مجموعات الشركات في سياق الإعسار، كما يتبين من تقريره عن أعمال دورتيه الثالثة والثلاثين (فيينا، ٥-٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٧) والرابعة والثلاثين (نيويورك، ٣-٧ آذار/مارس ٢٠٠٨) (A/CN.9/643 و A/CN.9/647، على التوالي) وأُنتت على الأمانة بشأن ورقات العمل والتقارير التي أعدها للدورتين المذكورتين.⁽¹⁷⁾

(17) المرجع نفسه، الفقرتان الفرعيتان ٢٠٩ (أ) و(ب).

باء- تيسير التعاون والتنسيق في إجراءات الإعسار عبر الحدود

٣١٩- استندت اللجنة أثناء كانت قد اتفقت، في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠٠٦، على أن العمل الأولي الرامي إلى تجميع معلومات عن التجربة العملية فيما يتعلق بالتفاوض على اتفاقات الإعسار عبر الحدود واستخدامها ينبغي تيسيره على نحو غير رسمي عن طريق التشاور مع القضاة والاختصاصيين الممارسين في مجال الإعسار وعلى أنه ينبغي تقديم تقرير مرحلي أولي عن ذلك العمل إلى اللجنة لكي تواصل النظر في الموضوع في دورتها الأربعين في عام ٢٠٠٧.⁽¹⁸⁾ ونظرت اللجنة، في الجزء الأول من دورتها الأربعين (فينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧) في ذلك التقرير الأولي الذي يبين التجربة المكتسبة فيما يتعلق بالتفاوض على بروتوكولات الإعسار عبر الحدود واستخدامها (A/CN.9/629) وأكدت على الأهمية العملية لتيسير التعاون عبر الحدود في قضايا الإعسار. وأعربت عن رضاها عما أُحرز من تقدم في العمل المتعلق بتجميع معلومات عن التجربة العملية في مجال التفاوض على اتفاقات الإعسار عبر الحدود واستخدامها وأكدت مجدداً على أنه ينبغي أن تواصل الأمانة تطوير العمل على نحو غير رسمي عن طريق التشاور مع القضاة والاختصاصيين الممارسين وغيرهم من الخبراء.⁽¹⁹⁾

٣٢٠- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الحالية مذكرة من الأمانة عن التقدم الإضافي الذي أُحرز فيما يتعلق بذلك العمل (A/CN.9/654). ولاحظت اللجنة أن مشاورات إضافية كانت قد عُقدت مع القضاة والاختصاصيين الممارسين وأن الأمانة كانت قد أعدت تجميعاً للمعلومات عن التجربة العملية، نُظّم حول الخطوط العريضة للمحتويات المرفقة بتقرير اللجنة السابق (A/CN.9/629). وبسبب القيود المتعلقة بالتوقيت والترجمة، لم يكن في الإمكان تقديم ذلك التجميع إلى دورة اللجنة الحالية.

٣٢١- وأعربت اللجنة عن رضاها عن التقدم المحرز في العمل المتعلق بتجميع المعلومات عن التجربة العملية في مجال التفاوض على اتفاقات الإعسار عبر الحدود واستخدامها. وقررت أنه يتعين تقديم التجميع كورقة عمل إلى الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) في دورته الخامسة والثلاثين (فينا، ١٧-٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨) لمناقشته بصورة أولية. ويمكن للفريق العامل الخامس عندئذ أن يقرر مواصلة مناقشة التجميع في دورته السادسة والثلاثين في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠٠٩ وتقديم توصياته إلى الدورة الثانية

(18) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة الفرعية ٢٠٩ (ج).

(19) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرتان ١٩٠ و ١٩١.

والأربعين للجنة في عام ٢٠٠٩، واضعاً في اعتباره أن التنسيق والتعاون المستنديين إلى اتفاقات الإعسار عبر الحدود يحتمل أن تكون لهما أهمية بالغة في البحث عن الحلول المتعلقة بمعاملة مجموعات الشركات على الصعيد الدولي فيما يتعلق بالإعسار. وقررت اللجنة أن تخطط لأعمال دورتها الثانية والأربعين في عام ٢٠٠٩ بحيث تتيح إمكانية تخصيص وقت لمناقشة توصيات الفريق العامل الخامس إذا ما اقتضى الأمر ذلك. (للاطلاع على القرار المتعلق بطول مدة الدورة الثانية والأربعين للجنة، انظر الفقرة ٣٩٥، أدناه). (للاطلاع على استنتاجات اللجنة بشأن مسائل الإعسار التي تهم الفريق العامل السادس (المعني بالمصالح الضمانية)، انظر الفقرة ٣٢٦، أدناه).

سابعاً- المصالح الضمانية: تقرير مرحلي من الفريق العامل السادس

٣٢٢- نظرت اللجنة في الجزء الأول من دورتها الأربعين (فيينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧)، في مذكرة من الأمانة بعنوان "الأعمال التي يُحتمل الاضطلاع بها مستقبلاً بشأن الحقوق الضمانية في الممتلكات الفكرية" (A/CN.9/632).⁽²⁰⁾ وقد أخذت المذكرة في الاعتبار الاستنتاجات التي تم التوصل إليها في حلقة دراسية عن الحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية (فيينا، ١٨ و ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧)، نظمتها الأمانة بالتعاون مع المنظمة العالمية للملكية الفكرية وقُدمت خلالها عدة اقتراحات تتعلق بالتعديلات التي يتعين إدخالها على مشروع الدليل التشريعي بشأن المعاملات المضمونة ("مشروع الدليل التشريعي") لمعالجة قضايا محددة تخص التمويل بحقوق الملكية الفكرية.⁽²¹⁾

٣٢٣- ولاحظت اللجنة، في تلك الدورة، أن جزءاً كبيراً من ثروات الشركات يتجسّد في ممتلكات فكرية. كما لوحظ أن التنسيق القائم بين قانون المعاملات المضمونة وقانون الملكية الفكرية في إطار النظم الموجودة في كثير من الدول ليس متطوراً بما فيه الكفاية لاستيعاب الممارسات التمويلية التي تُستخدم فيها الممتلكات الفكرية كضمانة لما يُقدّم من ائتمان. وإلى جانب ذلك، لوحظ أن مشروع الدليل التشريعي لا يوفّر للدول إرشادات كافية بشأن التعديلات التي يلزم إدخالها لتلبية احتياجات الممارسات التمويلية المتعلقة بالممتلكات

(20) المرجع نفسه، الفقرة ١٥٥.

(21) حلقة الأونسيترال الدراسية الدولية الثانية المعنية بالمعاملات المضمونة: المصالح الضمانية في حقوق الملكية الفكرية، عُقدت في فيينا، يومي ١٨ و ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧؛ للاطلاع على مزيد من المعلومات عن الحلقة الدراسية، انظر موقع الأونسيترال الشبكي (<http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/2secint.html>).

الفكرية. وعلاوة على ذلك، أُشير إلى ضرورة الاضطلاع بتلك الأعمال على أسرع نحو ممكن لضمان توفير مشروع الدليل التشريعي إرشادات كاملة وشاملة في هذا الشأن.⁽²²⁾ ومن أجل توفير ما يكفي من الإرشادات للدول فيما يتعلق بالتعديلات التي قد تحتاج إلى إجرائها على قوانينها اجتناباً لأي أوجه تضارب بين قانون التمويل المضمون وقانون الملكية الفكرية، قرّرت اللجنة أن تعهد إلى الفريق العامل السادس (المعني بالمصالح الضمانية) بإعداد مرفق بمشروع الدليل التشريعي يخص الحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية تحديداً ("مرفق الدليل التشريعي").⁽²³⁾

٣٢٤- ووضعت اللجنة في دورتها الأربعين المستأنفة (فيينا، ١٠-١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧)، الصيغة النهائية لدليل الأونسيترال التشريعي بشأن المعاملات المضمونة واعتمدته، على أن يُعدّ مرفق الدليل لاحقاً.⁽²⁴⁾

٣٢٥- وكان معروضا على اللجنة، في دورتها الحالية، تقرير (A/CN.9/649) الفريق العامل السادس عن أعمال دورته الثالثة عشرة (نيويورك، ١٩-٢٣ أيار/مايو ٢٠٠٨). ولاحظت اللجنة بارتياح ما أحرز من تقدّم في المناقشات الأولية في تلك الدورة، استناداً إلى مذكرة من الأمانة بعنوان "الحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية" (A/CN.9/WG.VI/33) و(Add.1)، مما مكّن الفريق العامل من أن يطلب إلى الأمانة إعداد مشروع أوّل مرفق الدليل المتعلق بالحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية (A/CN.9/649، الفقرة ١٣).

٣٢٦- كما لاحظت اللجنة أن الفريق العامل السادس لم يتمكن من التوصل إلى اتفاق بشأن ما إذا كانت بعض المسائل المتصلة بتأثير الإعسار على الحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية (انظر الوثيقة A/CN.9/649، الفقرات ٩٨-١٠٢) ترتبط ارتباطاً كافياً بقانون المعاملات المضمونة بما يبرّر مناقشتها في مرفق الدليل. وقرّر الفريق العامل السادس إعادة النظر في تلك المسائل في اجتماع مقبل والتوصية بأن يُطلب إلى الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) النظر فيها. وقرّرت اللجنة إبلاغ الفريق العامل الخامس بذلك ودعوته إلى إبداء أي رأي أولي في هذا الشأن في دورته التالية. وقد تقرّر أيضاً أن تُمنح الأمانة صلاحية تقديرية لكي تنظّم، بعد التشاور مع رئيسي الفريقين العاملين، مناقشة مشتركة لتأثير الإعسار على الحقوق الضمانية في حقوق الملكية الفكرية، إذا ما بقيت أي مسألة تتطلب أن

(22) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ١٥٦.

(23) المرجع نفسه، الفقرتان ١٥٧ و١٦٢.

(24) المرجع نفسه، (A/62/17)، الجزء الثاني، الفقرتان ٩٩ و١٠٠.

ينظر فيها الفريقان العاملان على نحو مشترك بعد تلك الدورة، وذلك عندما يعقد الفريقان العاملان اجتماعيهما الواحد تلو الآخر في ربيع عام ٢٠٠٩. (فيما يتعلق بالدورتين المقبلتين للفريق العامل السادس والفريق العامل الخامس، انظر الفقرتين ٣٩٧ و ٣٩٨، أدناه).

ثامنا- الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا في مجال التجارة الإلكترونية

٣٢٧- في عام ٢٠٠٤، بعد أن أكمل الفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) عمله بشأن الاتفاقية المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، طلب إلى الأمانة أن تواصل رصد مختلف المسائل المتصلة بالتجارة الإلكترونية، بما في ذلك المسائل المتصلة بالاعتراف بالتوقيعات الإلكترونية عبر الحدود، وأن تنشر نتائج بحوثها بغية تقديم توصيات إلى اللجنة عمّا إذا كان من الممكن الاضطلاع بأعمال في المستقبل في تلك المجالات (انظر الوثيقة A/CN.9/571، الفقرة ١٢).

٣٢٨- وفي عام ٢٠٠٥، أحاطت اللجنة علما بالأعمال التي اضطلعت بها منظمات أخرى في مختلف المجالات ذات الصلة بالتجارة الإلكترونية، وطلبت إلى الأمانة إعداد دراسة أكثر تفصيلا تتضمن اقتراحات بشأن شكل وطبيعة وثيقة مرجعية شاملة تتناول بالبحث مختلف العناصر اللازمة لإنشاء إطار قانوني مؤات للتجارة الإلكترونية قد تنظر اللجنة مستقبلا في إعدادها بهدف مساعدة المشرعين ومقرري السياسات العامة في جميع أنحاء العالم في هذا الصدد.⁽²⁵⁾

٣٢٩- وفي عام ٢٠٠٦، نظرت اللجنة في مذكرة أعدتها الأمانة عملا بذلك الطلب (A/CN.9/604)، وحددت فيها المجالات التالية باعتبارها من جملة العناصر التي يمكن أن تتألف منها وثيقة مرجعية شاملة في هذا الخصوص، وهي: (أ) توثيق التوقيعات الإلكترونية والاعتراف بها عبر الحدود؛ (ب) مسؤولية مقدمي خدمات المعلومات ومعايير سلوكهم؛ (ج) الفوترة الإلكترونية والمسائل القانونية المتصلة بسلاسل التوريد في التجارة الإلكترونية؛ (د) إحالة الحقوق في السلع الملموسة وغيرها من الحقوق من خلال الخطابات الإلكترونية؛ (هـ) المنافسة غير الشريفة والممارسات التجارية الخداعية في التجارة الإلكترونية؛ (و) الخصوصية وحماية البيانات في التجارة الإلكترونية. وحددت تلك المذكرة أيضا مسائل أخرى يمكن إدراجها في وثيقة من هذا القبيل، وإن كان ذلك بإيجاز أكثر، وهي: (أ) حماية حقوق الملكية الفكرية؛ (ب) الخطابات الإلكترونية التطفلية (البريد الإلكتروني التطفلي "Spam")؛ (ج) الجريمة السيبرانية.

(25) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ٢١٤.

٣٣٠- وفي تلك الدورة، أُعرب عن تأييد للرأي الذي مفاده أن مهمّة المشرّعين ومقرّري السياسات العامة، وخصوصاً في البلدان النامية، قد تيسّر بقدر كبير إذا ما عمدت اللجنة إلى صوغ وثيقة مرجعية شاملة تعالج المواضيع الرئيسية التي حدّدها الأمانة. كما قيل أيضاً إن تلك الوثيقة قد تساعد اللجنة أيضاً على استبانة المجالات التي قد تضطلع فيها هي بذاتها بأعمال بخصوص المواءمة بين النظم في المستقبل. ولكن، أُعرب أيضاً عن شواغل مفادها أن طائفة المسائل التي حدّدها الأمانة بالغة الاتساع وأن نطاق الوثيقة المرجعية الشاملة قد يحتاج إلى تقليص. وقد اتفقت اللجنة في نهاية المطاف على أن تطلب إلى أمانتها إعداد عيّنة جزئية من الوثيقة المرجعية الشاملة، تتناول على وجه التحديد المسائل ذات الصلة بتوثيق التوقيعات الإلكترونية والاعتراف بها عبر الحدود، بغية استعراضها في دورتها الأربعين في عام ٢٠٠٧.⁽²⁶⁾

٣٣١- وقد أُحيل الفصل الذي أعدته الأمانة كعيّنة وفقاً لذلك الطلب (A/CN.9/630) والإضافات (Add.1 إلى Add.5) إلى اللجنة في دورتها الأربعين. وأشادت اللجنة بالأمانة لإعدادها ذلك الفصل وطلبت إلى الأمانة أن تنشره في منشور مستقل. ومع أن اللجنة لم تكن مجبّدة لأن يُطلب إلى الأمانة أن تضطلع بأعمال مماثلة في مجالات أخرى بهدف إعداد وثيقة مرجعية شاملة، فقد اتفقت على أن تطلب إلى الأمانة أن تواصل متابعة التطوّرات القانونية في المجالات ذات الصلة عن كثب بقصد تقديم اقتراحات مناسبة عندما يحين الوقت.⁽²⁷⁾

٣٣٢- وواصلت الأمانة متابعة التطوّرات التكنولوجية ونماذج الأعمال التجارية الجديدة في مجال التجارة الإلكترونية والتي قد تؤثر على التجارة الدولية. ويتعلق أحد المجالات التي درستها الأمانة عن كثب بالمسائل القانونية الناشئة عن استخدام نوافذ وحيدة في التجارة الدولية. وقد دعت المنظمة العالمية للجمارك ومركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والمعاملات التجارية الإلكترونية الأمانة إلى أن تنظر في مواضيع التعاون المحتملة مع هاتين المنظمتين في هذا المجال.

٣٣٣- وفي الدورة الراهنة، كان معروضا على اللجنة مذكرة من الأمانة (A/CN.9/655) تُبيّن الاعتبارات السياسية والمسائل القانونية في مجال تنفيذ مرافق النوافذ الوحيدة وتشغيلها وتطرح اقتراحات بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها في المستقبل بالتعاون مع منظمات دولية أخرى. كما تضمّنت تلك المذكرة تلخيصاً للاقتراح الذي تقدّمت به المنظمة العالمية للجمارك بشأن العمل المشترك (المرجع نفسه، الفقرات ٣٥-٣٩).

(26) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرة ٢١٦.

(27) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ١٩٥.

٣٣٤- وأبلغت اللجنة أنّ النوافذ الوحيدة يمكن أن تعزّز توافر المعلومات ومعالجتها وتُعجّل وتبسّط تدفقها بين الأوساط التجارية والحكومات، كما يمكن أن تفضي إلى مزيد من المواءمة بين البيانات ذات الصلة وتبادلها بين مختلف النظم الحكومية، مما يحقق مكاسب كبيرة لكل الأطراف المشاركة في التجارة عبر الحدود. ولاحظت اللجنة أن استخدام النوافذ الوحيدة يمكن أن يفضي إلى تحسين كفاءة الضوابط الرقابية الرسمية وفعاليتها وأن يُقلّص من التكاليف التي تتكبّدها الحكومات ويتكبّدها التجار بفضل استخدام الموارد على نحو أفضل. وفي الوقت ذاته، لاحظت اللجنة أيضاً أن تنفيذ النوافذ الوحيدة وتشغيلها يثير عدداً من المسائل القانونية، منها على سبيل المثال السند التشريعي لتشغيل النوافذ الوحيدة؛ وتحديد الوثائق والرسائل وتوثيقها والإذن بتبادلها من خلال النوافذ الوحيدة؛ وحماية البيانات؛ ومسؤولية مشغلي النوافذ الوحيدة؛ والصلاحيات القانونية للوثائق المتبادلة في شكل إلكتروني.

٣٣٥- واستمعت اللجنة أيضاً إلى اقتراح يدعوها إلى أن تضطلع بمشروع من أجل استبانة المسائل الأساسية وتحديد المبادئ الجوهرية التي يجب تناولها من أجل إيجاد نظم قانونية دولية عملية بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للإحالة، ومساعدة الدول على وضع نظم داخلية تسري على التجارة الدولية. وقيل إن هذا العمل من المرجح أن يركز إلى حد ما على استخدام السجلات الإلكترونية، لكنه ينبغي أن يسلم بأن الحلول ستختلف بحسب مستلزمات القطاعات والتطبيقات. وأفيد بأن المشروع المقترح يمكن أن يشمل مجموعة واضحة من المبادئ العالية المستوى التي يمكن إدراجها في أي نظام دولي للسجلات القابلة للإحالة. ورئي أنه يمكن توفير إرشادات إضافية بغية مساعدة الدول والمنظمات الدولية والصناعات على تقدير المخاطر القانونية وكذلك الخيارات المتاحة لها، وبغية مساعدتها في عملية ابتكار نهج بشأن قابلية الإحالة تكون أنسب ما يخدم احتياجاتها واحتياجات التجارة العالمية. وعقب تلك المرحلة، يمكن النظر عند الاقتضاء فيما إذا كانت هناك حاجة محتملة إلى وضع صكوك إضافية تعزّز التجارة بتحسين فعالية السجلات الإلكترونية والنظر في جدوى القيام بذلك.

٣٣٦- واتفقت اللجنة على أن من المجدي دراسة الجوانب القانونية التي ينطوي عليها تنفيذ مرفق نافذة وحيدة عبر الحدود بغية صوغ وثيقة مرجعية دولية شاملة يمكن للمشرعين وواضعي السياسات الحكومية ومشغلي النوافذ الوحيدة وغيرهم من أصحاب المصلحة الرجوع إليها والاسترشاد بها في معالجة الجوانب القانونية ذات الصلة بإنشاء وإدارة نافذة وحيدة مصممة لمعالجة المعاملات التجارية عبر الحدود. وقيل إن اشتراك اللجنة في هذا المشروع بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك وسائر المنظمات ستكون له عدة منافع، منها

ما يلي: (أ) تحسّن تنسيق العمل بين اللجنة والمنظمة العالمية للجمارك ومركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والمعاملات التجارية الإلكترونية؛ (ب) القدرة على التأثير في المضمون الذي ينبغي إدراجه في نص يُقصد منه تيسير التجارة ويمكن أن يتضمّن جوانب تشريعية مهمّة؛ (ج) الترويج لاستخدام معايير الأونسيترال في البلدان التي ستستخدم الوثيقة المرجعية التي ستوضع في المستقبل.

٣٣٧- واتفقت اللجنة أيضا على أن من المجدي لو ظلت الأمانة ترصد عن كثب المسائل القانونية ذات الصلة بالمعادلات الإلكترونية للمستندات القابلة للتداول وغيرها من النظم الإلكترونية المستعملة بشأن تداول وإحالة الحقوق في السلع والأوراق المالية وغيرها من الحقوق في شكل إلكتروني. ولوحظ أيضا أن هذا العمل يمكن أن يكشف عن عناصر مشتركة بين النواذ الوحيدة والمعادلات الإلكترونية للمستندات القابلة للتداول. ولكن، تُبهِت اللجنة إلى أن المشروع لم يبلغ في الوقت الراهن درجة من النضج تُسوِّغ إنشاء فريق عامل حكومي دولي بشأنه، إذ لم يتقرّر بعد ما إذا كانت هناك حاجة إلى أي عمل تشريعي إضافي بشأن مسائل قابلية التداول في بيئة إلكترونية. واقترح أيضا أن تُنظّم الأمانة ندوة، حيث إن ذلك يمكن أن يساعد على تبين مجالات معيّنة قد يكون من المفيد أن تضطلع اللجنة بعمل بشأنها في المستقبل.

٣٣٨- وطلبت اللجنة إلى الأمانة أن تنهك بنشاط، في المرحلة الأولى، في العمل بشأن مشروع النواذ الوحيدة، وأن تتعاون في ذلك مع المنظمة العالمية للجمارك، وأن تُشرك خبراء في هذا المشروع وتقدّم إليها في دورتها المقبلة تقريراً عن التقدم المحرز في هذا المجال. واتفقت اللجنة على أن تأذن بعقد دورة لفريق عامل في ربيع عام ٢٠٠٩، بعد التشاور الكامل مع الدول، إذا ما كان التقدم المحرز في العمل المضطلع به بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك يسوِّغ ذلك.

تاسعا- الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا في مجال الاحتيال التجاري

ألف- العمل على وضع مؤشرات للاحتيال التجاري

٣٣٩- استُذكر أن اللجنة قد نظرت في دوراتها من الخامسة والثلاثين إلى الأربعين، بين عامي ٢٠٠٢ و٢٠٠٧، في الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا في مجال الاحتيال

التجاري.⁽²⁸⁾ واستُذكر، على وجه الخصوص، أن اللجنة قد اتفقت، في دورتها السابعة والثلاثين، عام ٢٠٠٤، على أن إعداد قوائم بالسّمات المشتركة للمخططات الاحتيالية النمطية، بغية التثقيف والتدريب والوقاية، يمكن أن يفيد كأداة توعية للمشاركين في التجارة الدولية وغيرهم ممن يمكن أن يستهدفهم المحتالون، حيث ستساعدهم تلك القوائم على الاحتماء وتجنّب الوقوع ضحية لمخططات احتيالية. ومع أنه لم يُقترح أن تضطلع اللجنة نفسها أو أفرقتها العاملة الحكومية الدولية بهذا النشاط مباشرة، فقد أُنْفِقَ على أن تنظر الأمانة في أن تُعَدَّ، بالتشاور الوثيق مع الخبراء، تلك النصوص التي ستضمن قوائم بالسّمات المشتركة الموجودة في المخططات الاحتيالية النمطية، وأن تُطْلَع الأمانة اللجنة باستمرار على التقدم المحرز في هذا المجال.⁽²⁹⁾

٣٤٠- وأبلغت اللجنة، في دورتها الأربعين (فيينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٢ تموز/يوليه و ١٠ - ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧)، بأنّ الأمانة واصلت العمل، حسبما طُلب منها، في التعاون مع الخبراء وسائر المنظمات المهتمة فيما يتعلق بتحديد السّمات المشتركة للمخططات الاحتيالية من أجل إعداد نصوص ذات طابع تثقيفي تهدف إلى الحيلولة دون نجاح تلك المخططات. وترد نتائج ذلك العمل في مذكرة من الأمانة عنوانها "مؤشرات الاحتيال التجاري" (A/CN.9/624 و Add.1 و Add.2). وأُنْتُ اللّجنة في تلك الدورة على الأمانة والخبراء وسائر المنظمات المهتمة ممن تعاون على إعداد مؤشرات الاحتيال التجاري، وذلك لما قاموا به من عمل في إطار المهمة الشاقة المتمثلة في تحديد المسائل وصوغ الوثائق التي يمكن أن تكون لها فائدة تثقيفية ووقائية جمة. وطلبت اللجنة في دورتها الأربعين إلى الأمانة تعميم النصوص عن مؤشرات الاحتيال التجاري لكي تُبدَى عليها تعليقات قبل أن تعقد اللجنة دورتها الحادية والأربعين.⁽³⁰⁾

٣٤١- وأُحِيل مشروع نص مؤشرات الاحتيال التجاري، بمذكرة شفوية مؤرخة ٨ آب/أغسطس ٢٠٠٧ ورسالة مؤرخة ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧، إلى الدول والمنظمات الحكومية

(28) المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢٧٩-٢٩٠، والمرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرات ٢٣١-٢٤١، والمرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرات ١٠٨-١١٢، والمرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرات ٢١٦-٢٢٠، والمرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرات ٢١١-٢١٧، والمرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرات ١٩٦-٢٠٣.

(29) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرة ١١٢.

(30) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ٢٠٠.

الدولية والمنظمات الدولية غير الحكومية التي تدعى لحضور اجتماعات اللجنة وأفرقتها العاملة بصفة مراقب.

٣٤٢- وكان معروضا على اللجنة، في دورتها الحالية، تعليقات الحكومات والمنظمات الدولية التي قدّمت إلى الأمانة عن مؤشرات الاحتيال التجاري (A.CN.9/659 و Add.1 و Add.2) وكذلك نص المؤشرات الذي عُُمِّم (A.CN.9/624 و Add.1 و Add.2). وأكدت اللجنة من جديد، عقب نظرها في تعليقات الحكومات والمنظمات الدولية، تأييدها لإعداد وتعميم مؤشرات الاحتيال التجاري، التي قيل إنها تمثل نهجا بالغ الفائدة لمعالجة مشكلة صعبة. وذكر أن من شأن تلك المؤشرات أن تمثل إضافة مهمّة وذات مصداقية لترسانة الأسلحة المتاحة في الحرب على الممارسات الفاسدة التي تقوّض عالم التجارة.

٣٤٣- ونظرت اللجنة في أفضل سبل المضي قدماً فيما يتعلق بإكمال العمل على وضع مؤشرات الاحتيال التجاري. ونظرا للطابع التقني الذي يميز التعليقات المتلقاة، ومع مراعاة أن هذه المعالجة ينبغي أن تكون مستقلة عن أي جوانب للاحتيال التجاري تتعلق بالقانون الجنائي، طُلب إلى الأمانة أن تجري ما يُستصوب من تغييرات وإضافات لتحسين النصوص وأن تنشرها في شكل مذكرة إعلامية من الأمانة لأغراض تثقيفية وللوقاية من الاحتيال. ورأت اللجنة أنه يمكن للأمانة أن تقوم بدمج النصوص لتكون ضمن مكوّنات عملها الأوسع نطاقا في مجال المساعدة التقنية، والذي يمكن أن يشمل تعميمها على الحكومات والمنظمات الدولية وشرحها لها سعيا إلى تعزيز الفوائد التثقيفية والوقائية للنصوص. ويمكن، فضلا عن ذلك، تشجيع الحكومات والمنظمات الدولية بدورها على التعريف بالنصوص واستخدامها بأي شكل من الأشكال المناسبة، بما في ذلك تكييفها لتفي باحتياجات فئات أو قطاعات مختلفة.

٣٤٤- وفيما يتعلق بالعمل الإضافي في المستقبل في مجال الاحتيال التجاري، اقترح أن يكون أحد المواضيع المحتملة هو صوغ توصيات تتعلق بمنع الاحتيال. واتفقت اللجنة على أن نشر المؤشرات عن الاحتيال التجاري، وإدماجها في أعمال المساعدة التقنية، يعدّ خطوة مفيدة جدا ينبغي اتخاذها لمكافحة تلك المخططات الاحتيالية، مع ترك مسألة العمل المقبل في هذا المجال مفتوحة لكي تنظر فيها الأمانة، ويمكنها أن تقدم توصيات مناسبة إلى اللجنة في هذا الصدد.

باء- التعاون مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة فيما يتعلق بالاحتيال التجاري والاقتصادي

٣٤٥- وُجِّه انتباه اللجنة، في دورتها الثامنة والثلاثين، عام ٢٠٠٥، إلى قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٦/٢٠٠٤ المؤرخ ٢١ تموز/يوليه ٢٠٠٤، والذي تقرّر فيه أن يعدّ فريق خبراء حكومي دولي دراسة عن الاحتيال وإساءة استعمال الهوية وتزييفها لأغراض إجرامية، وأن يستحدث استنادا إلى تلك الدراسة ممارسات أو مبادئ توجيهية أو نصوصا أخرى مفيدة، تؤخذ فيها بعين الاعتبار الخاص أعمال الأونسيترال ذات الصلة. وأوصى القرار أيضا بأن يضطلع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بدور أمانة فريق الخبراء الحكومي الدولي، بالتشاور مع أمانة الأونسيترال.⁽³¹⁾

٣٤٦- وأبلغت اللجنة، في دورتها التاسعة والثلاثين، عام ٢٠٠٦،⁽³²⁾ وفي دورتها الأربعين، عام ٢٠٠٧، بأن المكتب المعني بالمخدرات والجريمة قد عقد اجتماعين لفريق الخبراء الحكومي الدولي (في آذار/مارس ٢٠٠٥ وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧)، وشاركت فيهما أمانة الأونسيترال، وأن فريق الخبراء قد أنجز عمله بشأن الدراسة عن الاحتيال وإساءة استعمال الهوية وتزييفها لأغراض إجرامية (E/CN.15/2007/8 و Add.1 إلى Add.3).⁽³³⁾ وأبلغت اللجنة، في دورتها الأربعين،⁽³⁴⁾ بأن لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية كانت قد نظرت في الدراسة خلال دورتها السادسة عشرة (فيينا، ٢٣-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧)،⁽³⁵⁾ واقرحت مشروع قرار لكي يعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي يتضمن عددا من التوصيات منها أن يُشجّع على تعزيز التفاهم والتعاون فيما بين هيئات القطاعين العام والخاص من خلال مبادرات تهدف إلى جمع شمل مختلف أصحاب المصلحة وتيسير تبادل الآراء والمعلومات فيما بينهم، وأن يُطلَب إلى المكتب المعني بالمخدرات والجريمة أن ييسّر هذا التعاون بالتشاور مع أمانة الأونسيترال، عملا بقرار المجلس ٢٦/٢٠٠٤.⁽³⁶⁾ واعتمد المجلس فيما بعد، في قراره ٢٠/٢٠٠٧ المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٧، مشروع القرار الذي اقترحتته لجنة منع الجريمة.

(31) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ٢١٧.

(32) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، الفقرات ٢١١-٢١٧.

(33) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرات ١٩٩-٢٠٣.

(34) المرجع نفسه.

(35) انظر الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ٢٠٠٧، الملحق رقم ١٠ (E/2007/30/Rev.1).

(36) E/2007/30، الفصل الأول، القسم باء، مشروع القرار الثاني.

٣٤٧- وأخطرت لجنة الأونسيتال، في هذه الدورة، بأن المكتب المعني بالمخدرات والجريمة قد واصل عمله فيما يخص مختلف جوانب الاحتيال، بما في ذلك العمل في مجال الاحتيال المتعلق بالهوية. واستجابة لطلب لجنة الأونسيتال في دورتها السابقة،⁽³⁷⁾ تعاونت أمانة الأونسيتال مع المكتب من أجل تقديم ما هو ملائم من خبرة فنية من القطاع الخاص وخبرة فنية تجارية. وقد أحاطت اللجنة علماً باهتمام بتلك المعلومات وطلبت إلى أمانتها أن تواصل مساعدة المكتب في عمله المتعلق بالاحتيال التجاري والاقتصادي وأن تقدم تقريراً إلى اللجنة بشأن ما يستجد من تطورات في هذا الصدد.

عاشرا- الذكرى السنوية الخمسون لاتفاقية نيويورك

٣٤٨- اعتمدت الجمعية العامة في ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧ القرار ٦٢/٦٥ الذي سلّمت فيه بقيمة التحكيم كوسيلة لتسوية النزاعات التي تنشأ في العلاقات التجارية الدولية على نحو يساهم في إقامة علاقات تجارية متوائمة، ويحفّز التجارة الدولية والتنمية ويعزز سيادة القانون على الصعيدين الدولي والوطني. وأعربت الجمعية العامة عن اعتقادها بأن اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها المبرمة في نيويورك في ١٠ حزيران/يونيه ١٩٥٨⁽³⁸⁾ (اتفاقية نيويورك) عزّزت احترام التعهدات الملزمة، وبثّت الثقة في سيادة القانون، وكفلت المعاملة المنصفة في تسوية النزاعات التي تنشأ بشأن الحقوق والالتزامات التعاقدية.

٣٤٩- وشددت الجمعية العامة على ضرورة بذل مزيد من الجهود على الصعيد الوطني وصولاً إلى الانضمام العالمي إلى الاتفاقية (التي بلغ عدد الدول الأطراف فيها آنذاك ١٤٢ دولة) ولتفسيرها بصورة موحدة وتنفيذها بشكل فعال. وأعربت الجمعية عن أملها في أن تصبح الدول التي ليست بعد أطرافاً في الاتفاقية أطرافاً فيها في أقرب وقت، الأمر الذي يضمن تمتع الجميع باليقين القانوني الذي توفره الاتفاقية ويقلل من مقدار المجازفة والتكاليف المتصلة بالمعاملات التجارية فتتعزيز بذلك التجارة الدولية. ورحّبت الجمعية في هذا السياق بالمبادرات التي تضطلع بها مختلف الأجهزة والوكالات من داخل منظومة الأمم المتحدة وخارجها والتي ترمي إلى تنظيم مؤتمرات ومناسبات مشاهجة أخرى للاحتفال بالذكرى السنوية الخمسين للاتفاقية وشجّعت على استخدام هذه المناسبات للترويج للانضمام إلى الاتفاقية على نطاق أوسع ولزيادة تفهم أحكامها وتفسيرها بصورة موحدة وتنفيذها بشكل فعال. وطلبت الجمعية أيضاً إلى الأمين العام أن يبذل مزيداً من الجهد في سبيل

(37) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ٢٠٣.

(38) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ٣٣٠، الرقم ٤٧٣٩.

الترويج للانضمام إلى الاتفاقية على نطاق أوسع وتعزيز تفسيرها بصورة موحدة وتنفيذها بشكل فعال.

٣٥٠- وأبلغت اللجنة في دورتها الحالية بأن مؤتمرا لمدة يوم واحد عُقد في نيويورك في ١ شباط/فبراير ٢٠٠٨ وتشاركت في تنظيمه الأمم المتحدة ورابطة المحامين الدولية، وشارك فيه أكثر من ٦٠٠ شخص من ٥٠ بلدا. وقدم خبراء بارزون في التحكيم من أكثر من ٢٠ دولة مختلفة تقارير عن شؤون من قبيل تاريخ الاتفاقية ومغزاها ومناظير عملية لإنفاذ اتفاقات التحكيم وقرارات التحكيم والتفاعل بين الاتفاقية والنصوص الدولية الأخرى والتشريعات الوطنية المتعلقة بالتحكيم والتوصية المتعلقة بتفسير الفقرة ٢ من المادة الثانية والفقرة ١ من المادة السابعة من اتفاقية نيويورك، والإطار الإجرائي الذي تسري فيه اتفاقية نيويورك والفرص والتحديات الماثلة في المستقبل. وأشيد باتفاقية نيويورك باعتبارها واحدة من أهم وأنبج معاهدات الأمم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي وصكًا مهمًا للفعالية القانونية للتحكيم الدولي. وأكدت المداخلات أهمية مواصلة العمل على الترويج للاتفاقية ونشر المعلومات عن تفسيرها بما يشمل تنظيم ندوات قضائية.

٣٥١- وأبلغت اللجنة أيضا بأن مؤتمرا للاحتفال بالذكرى السنوية لاتفاقية نيويورك عُقد في ١٣ و ١٤ آذار/مارس ٢٠٠٨ في فيينا برعاية الأونسيتال والمركز الدولي للتحكيم التابع للغرفة الاقتصادية الاتحادية النمساوية. وعلاوة على ذلك، فقد خُصص جزء من المؤتمر الذي عقده المجلس الدولي للتحكيم التجاري (دبلن، إيرلندا، ٨-١٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨) للاحتفال بالاتفاقية ومناقشتها. ومن المعترزم إقامة مؤتمرين آخرين مكرسين للاتفاقية في كوالا لامبور والقاهرة.

٣٥٢- وأعربت اللجنة عن تقديرها لمنظمي المؤتمرات وطلبت إلى الأمانة مواصلة رصد هذه الأحداث وشجعتها على المشاركة بدور نشط في المبادرات الرامية إلى تعزيز اتفاقية نيويورك. كما نوهت اللجنة في هذا الشأن بأهمية مشروع رصد التنفيذ التشريعي للاتفاقية (انظر الفقرات ٣٥٣-٣٦٠، أدناه) باعتباره مشروعا سيساعد الدول على كفالة التنفيذ التشريعي السليم للاتفاقية ويوفر مشورة مستحبة للدول التي تنظر في أن تصبح أطرافا في الاتفاقية. وسُلم بأن المعلومات المجموعة في سياق ذلك المشروع عن الإطار الإجرائي الذي تسري فيه الاتفاقية ستمكّن اللجنة من النظر في أي إجراء آخر قد تتخذه لتحسين كيفية سريان الاتفاقية.

حادي عشر - رصد تنفيذ اتفاقية نيويورك

٣٥٣- استندت اللجنة أنها كانت قد وافقت، في دورتها الثامنة والعشرين، عام ١٩٩٥، على مشروع يُضطلع به بالاشتراك مع اللجنة دال ("Committee D") (المعروفة الآن باسم لجنة التحكيم) التابعة لرابطة المحامين الدولية، وهو مشروع يهدف إلى رصد التنفيذ التشريعي لاتفاقية نيويورك⁽³⁹⁾ وإلى النظر في الآليات الإجرائية التي اعتمدها الدول للاعتراف بقرارات التحكيم وإنفاذها في إطار اتفاقية نيويورك. وكان قد عُيِّن استبيان على الدول بغرض تحديد الكيفية التي أُدمجت بها اتفاقية نيويورك في النظم القانونية الوطنية وكيفية تفسيرها وتطبيقها. ومن المسائل المركزية التي كان سيُنظر فيها في إطار ذلك المشروع هي مسألة ما إذا كانت الدول الأطراف قد وضعت شروطاً إضافية للاعتراف بقرارات التحكيم التي لم تنص عليها اتفاقية نيويورك وإنفاذها. واستُذكر أيضاً أن الأمانة كانت قد قدّمت إلى اللجنة في دورتها الثامنة والثلاثين، عام ٢٠٠٥، تقريراً مؤقّتاً بيّنت فيه المسائل التي أثّرت في الردود المتلقاة على الاستبيان الذي وُزِع بخصوص المشروع (A/CN.9/585).⁽⁴⁰⁾ وأبلغت اللجنة في دورتها الأربعين، عام ٢٠٠٧، بأنه يُعتمد تقديم تقرير كتابي في دورتها الحادية والأربعين.⁽⁴¹⁾

٣٥٤- ونظرت اللجنة في دورتها الحالية في تقرير كتابي يتعلق بذلك المشروع ويشمل تنفيذ الدول لاتفاقية نيويورك وتفسيرها وتطبيقها، والشروط والإجراءات التي وضعتها الدول لإنفاذ قرارات التحكيم وفقاً لاتفاقية نيويورك، استناداً إلى الردود التي أرسلتها ١٠٨ من الدول الأطراف في اتفاقية نيويورك (A/CN.9/656 و Add.1). وأعربت اللجنة عن تقديرها للدول الأطراف التي قدّمت ردوداً وكذلك للجنة التحكيم التابعة لرابطة المحامين الدولية لتقديمها المساعدة إلى الأمانة في جمع المعلومات المطلوبة لإعداد التقرير.

٣٥٥- ورَحَّبَت اللجنة بالتوصيات والاستنتاجات الواردة في التقرير، ملاحظة أنها أبرزت المجالات التي تحتاج إلى الاضطلاع بعمل إضافي لتعزيز التفسير الموحد والتنفيذ الفعال لاتفاقية نيويورك. ولوحظ أن تطبيق القواعد الإجرائية الوطنية على المسائل التي لم تتطرق إليها اتفاقية نيويورك أدى إلى ظهور حلول متباينة للعديد من الشروط الإجرائية المختلفة التي تحكم الاعتراف بقرارات التحكيم وإنفاذها بموجب الاتفاقية، بما في ذلك مسائل من قبيل الشروط التي تنطبق على طلب الإنفاذ، وتصحيح العيوب في الطلبات، والفترة الزمنية المتاحة لطلب

(39) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/50/17)، الفقرات ٤٠١-٤٠٤.

(40) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرات ١٨٨-١٩١.

(41) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ٢٠٧.

الاعتراف بقرار التحكيم وإنفاذه، والإجراءات والحاكم المختصة فيما يتعلق بالطعن في قرار الموافقة على إنفاذ قرار التحكيم أو رفضه بموجب الاتفاقية. واتفقت اللجنة على أنه ينبغي الاضطلاع بعمل ما لإزالة أثر التضارب القانوني في هذا المجال أو الحد منه. وارتأت اللجنة عموماً أن نتائج ذلك المشروع ينبغي أن تشمل وضع دليل لاشتراع اتفاقية نيويورك، وذلك بهدف تعزيز التفسير والتطبيق الموحد للاتفاقية، وبالتالي تجنّب عدم اليقين الناجم عن التنفيذ المنقوص أو الجزئي، والحد من احتمال أن تحيد الدول في ممارساتها عن روح الاتفاقية. وطلبت اللجنة إلى الأمانة دراسة جدوى إعداد هذا الدليل.

٣٥٦- ونظرت اللجنة في ما إذا كان ينبغي للأمانة أن تضع الردود على الاستبيان التي أرسلتها الدول في إطار ذلك المشروع في متناول العموم. ومن المسلم به أن المعلومات عن الإطار الإجرائي الذي تسري فيه الاتفاقية ستمكّن اللجنة من النظر في أي إجراءات إضافية قد تتخذها في سبيل تحسين سير الاتفاقية وستُسهم في زيادة الوعي بتطبيقها. ولوحظ أن عدداً من الدول قدّم الردود على الاستبيان في بداية المشروع، وأن تلك الردود كانت قديمة العهد في بعض الحالات. وبعد المناقشة، طلبت اللجنة إلى الأمانة أن تنشر على موقع الأونسيترال الشبكي المعلومات التي جُمعت أثناء تنفيذ المشروع، وباللغة التي وردت بها، وحثّت الدول على تزويد الأمانة بمعلومات دقيقة لضمان أن تظل البيانات المنشورة على موقع الأونسيترال محدّثة على الدوام.

٣٥٧- واستذكرت اللجنة أن لجنة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية قد أنشأت فرقة عمل لدراسة القواعد الإجرائية الوطنية للاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها على أساس كل بلد على حدة.⁽⁴²⁾ وأعربت اللجنة عن تقديرها للجنة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية، وأثنت على الأمانة لحفاظها على التعاون الوثيق بين المؤسستين. ولوحظ أن التعاون بين الأمانة ولجنة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية سيكون مفيداً في تحديد المعلومات التي قد تحتاج إلى تحديث. وبالنظر إلى السمات المشتركة التي حُددت في عمل اللجنة وغرفة التجارة الدولية بغية الترويج لاتفاقية نيويورك، أعربت اللجنة عن رغبتها في التعرّف على المزيد من الفرص في المستقبل للقيام بأنشطة مشتركة. وقد شجّعت الأمانة على وضع مبادرات جديدة في هذا الصدد.

٣٥٨- وأبلغت اللجنة بأنّ من المتوقع تنظيم مؤتمرات لمناقشة نتائج المشروع المتعلق برصد تنفيذ اتفاقية نيويورك. ويجري التخطيط لتنظيم مؤتمرات تحت رعاية رابطة المحامين الدولية

(42) المرجع نفسه، الفقرة ٢٠٧.

وغرفة التجارة الدولية. وطلب إلى الأمانة رصد هذه الأنشطة والسعي إلى ضمان المشاركة النشطة فيها.

٣٥٩- ولاحظت اللجنة أن التوصية التي اعتمدها اللجنة في دورتها التاسعة والثلاثين، عام ٢٠٠٦،⁽⁴³⁾ بخصوص تفسير الفقرة ٢ من المادة الثانية، والفقرة ١ من المادة السابعة، من اتفاقية نيويورك عُممت على الدول التماسا لتعليقاتها بشأن مفعول التوصية في ولاياتها القضائية. ولوحظ أن الدول بصورة عامة تؤيد تلك التوصية بصفقتها وسيلة لتعزيز التفسير الموحد والمرن، في الولايات القضائية المختلفة، لاشتراط الكتابة فيما يتعلق باتفاقات التحكيم بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية من اتفاقية نيويورك. واعتُبرت تلك التوصية وسيلة للتشجيع على وضع قواعد تؤيد سريان مفعول اتفاقات التحكيم، وقيل إن لها أهمية خاصة في تحقيق تفسير موحد للاتفاقية على الرغم من طابعها غير الملزم. ورأت الدول أن التوصية قد تساعد المحاكم الوطنية في تقديم تفسير أوسع لشرط الكتابة في اتفاق التحكيم. ورأت وفود عديدة أن التوصية تشجع على إنفاذ قرارات التحكيم في أكبر عدد ممكن من الحالات من خلال الفقرة ١ من المادة السابعة من اتفاقية نيويورك مما يتيح تطبيق الأحكام الوطنية التي تنص على ظروف أكثر ملاءمة للطرف الذي يسعى إلى تنفيذ قرار التحكيم. وبعد المناقشة، اتفقت اللجنة على أن تكون أي تعليقات أخرى تتلقاها الأمانة من الدول بشأن التوصية جزءا من المشروع المتعلق برصد تنفيذ اتفاقية نيويورك.

٣٦٠- وبالإضافة إلى ذلك، اتفقت اللجنة على أن أنشطة الأمانة في إطار برنامجها للمساعدة التقنية، وفي الحدود التي تسمح بها الموارد، يمكن أن تشمل على نحو مفيد نشر معلومات عن التفسير القضائي لاتفاقية نيويورك، وهي أنشطة من شأنها أن تكون مكملّة بشكل مفيد للأنشطة الأخرى الداعمة للاتفاقية.

ثاني عشر - المساعدة التقنية على إصلاح القوانين

ألف - أنشطة التعاون التقني والمساعدة التقنية

٣٦١- كان معروضا على اللجنة مذكرة من الأمانة (A/CN.9/652) عن أنشطة التعاون التقني والمساعدة التقنية المضطلع بها في فترة لاحقة لتاريخ المذكرة المقدّمة عن هذا الموضوع إلى اللجنة إبان دورتها الأربعين في عام ٢٠٠٧ (A/CN.9/627). وأكدت اللجنة على أهمية هذا التعاون التقني، وأعربت عن تقديرها للأمانة على الأنشطة التي اضطلعت بها والمشار

(43) المرجع نفسه، الدورة الحادية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/61/17)، المرفق الثاني.

إليها في الفقرات ٧-٢٧ من الوثيقة A/CN.9/652. وكان هناك تشديد على أن المساعدة التقنية التشريعية، المقدمة إلى البلدان النامية على وجه الخصوص، تمثل نشاطا لا يقل أهمية عن صياغة القواعد الموحدّة نفسها. ولذلك شجّعت الأمانة على مواصلة تقديم تلك المساعدة على أوسع نطاق ممكن. وأشار إلى الأحداث الإقليمية التي كانت مصدرا للمساعدة التقنية باعتبارها مفيدة بوجه خاص.

٣٦٢- ولاحظت اللجنة أن استمرار المقدرة على المشاركة في أنشطة التعاون التقني والمساعدة التقنية استجابة إلى الطلبات المحددة المقدمة من الدول يتوقف على توفر الأموال لتغطية تكاليف الأونسيتال ذات الصلة. ولاحظت اللجنة خصوصا أن على الرغم من الجهود التي تبذلها الأمانة لالتماس هبات جديدة، فإن الأموال المتاحة في صندوق الأونسيتال الاستثماري للندوات محدودة للغاية. وبناء على ذلك كان لابد من النظر بعناية بالغة في الطلبات المتعلقة بأنشطة المساعدة التقنية والحد من عدد تلك الأنشطة. وأفيد بأن التركيز منصبّ بوجه خاص على الأنشطة الإقليمية التي تشمل العديد من البلدان. أما بعد نهاية عام ٢٠٠٨، سوف يقتضي الأمر رفض تلبية أي طلبات بشأن التعاون التقني والمساعدة التقنية تستتبع إنفاق أموال على السفر أو لتغطية تكاليف أخرى ذات صلة ما لم ترد هبات جديدة إلى الصندوق الاستثماري، أو ما لم يتسنّ العثور على مصادر تمويل بديلة أخرى.

٣٦٣- وكرّرت اللجنة مناشدتها جميع الدول والمنظمات الدولية وسائر الكيانات المهتمة أن تنظر في تقديم تبرعات إلى صندوق الأونسيتال الاستثماري للندوات، تكون، إن أمكن، على شكل تبرعات متعددة السنوات أو تبرعات لأغراض محدّدة، وذلك لتيسير التخطيط للأنشطة وتمكين الأمانة من تلبية الطلبات المتزايدة من البلدان النامية والبلدان ذات الاقتصادات الانتقالية فيما يتعلق بأنشطة المساعدة التقنية والتعاون التقني. وأعربت اللجنة عن تقديرها لسنغافورة والمكسيك على إسهامهما في الصندوق الاستثماري منذ دورة اللجنة الأربعين، وكذلك للمنظمات التي أسهمت في البرنامج إما بتقديم أموال أو باستضافة حلقات دراسية. وأعربت اللجنة أيضا عن تقديرها لكل من جمهورية كوريا وفرنسا، اللتين مولتا تعيين موظفين فنيين مبتدئين للعمل في الأمانة.

٣٦٤- وناشدت اللجنة أيضا الهيئات المعنية في منظومة الأمم المتحدة، وكذلك المنظمات والمؤسسات والأفراد، تقديم تبرعات إلى الصندوق الاستثماري الذي أنشئ بغية تقديم المساعدة الخاصة بالسفر إلى البلدان النامية الأعضاء في اللجنة. وأعربت اللجنة أيضا عن تقديرها للنمسا على المساهمة في الصندوق الاستثماري لتقديم المساعدة فيما يتعلق بالسفر منذ الدورة الأربعين للجنة.

باء- موارد المساعدة التقنية

٣٦٥- أحاطت اللجنة علما مع التقدير بالعمل المتواصل في إطار النظام الذي أنشئ لجمع وتعميم السوابق القضائية المستندة إلى نصوص الأونسيترال ("كلاوت"). فإلى غاية ٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، أُعدّ للنشر ٧٢٦ عددا من نصوص خلاصات السوابق القضائية (كلاوت)، تناولت ٧٦١ قضية تتعلق أساسا باتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع وقانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي، غير أنها تضم بعض القضايا المتعلقة بقانون الأونسيترال النموذجي بشأن الإعسار عبر الحدود.

٣٦٦- وأتفق على نطاق واسع على أن نظام "كلاوت" ما زال يُمثّل جانبا مهماً من مُحمل أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها الأونسيترال، وأن تعميم نصوصه على نطاق واسع، بجميع اللغات الرسمية الست المعتمدة في الأمم المتحدة، يعزّز التوحيد في تفسير نصوص الأونسيترال وتطبيقها. وأعربت اللجنة عن تقديرها للمراسلين الوطنيين وسائر المساهمين في هذا المجال على ما يقومون به من عمل في تطوير نظام "كلاوت". وشجّعت الأمانة على اتخاذ مبادرات لتوسيع نطاق تركيبة وحيوية شبكة المساهمين في نظام "كلاوت".

٣٦٧- وأشارت اللجنة إلى أنه يجري حاليا نشر نبذة السوابق القضائية المستندة إلى اتفاقية الأمم المتحدة للبيع، وأن نشرة فصلية ونشرة إعلامية عن نظام "كلاوت" قد استُحدثتا من أجل تيسير تعميم المعلومات عن النظام.

٣٦٨- كما أشارت اللجنة إلى التطورات المتعلقة بموقع الأونسيترال على الإنترنت (www.uncitral.org)، فأكدت أهميته بصفته عنصرا من مجمل برنامج الأونسيترال للأنشطة الإعلامية وأنشطة المساعدة التقنية. وأعربت اللجنة عن تقديرها لإتاحة الموقع بلغات الأمم المتحدة الرسمية الست، وشجّعت الأمانة على صونه ومواصلة تحسينه وفقا للمبادئ التوجيهية الحالية. ولوحظ مع التقدير الخاص أنّ ما يزيد على مليون زائر قد اطلعوا على الموقع منذ انعقاد دورة اللجنة الأربعين.

٣٦٩- وأحاطت اللجنة علما مع التقدير بالتطورات المتعلقة بمكتبة الأونسيترال القانونية ومنشورات الأونسيترال، بما في ذلك مذكرة الأمانة التي تتضمن ثبنا مرجعيا بالمؤلفات الحديثة ذات الصلة بأعمال الأونسيترال (A/CN.9/650).

ثالث عشر - حالة نصوص الأونسيترال القانونية والترويج لها

٣٧٠- نظرت اللجنة في حالة الاتفاقيات والقوانين النموذجية المنبثقة من أعمالها وحالة اتفاقية نيويورك، استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/651)، والمعلومات المحدثة المتاحة في موقع الأونسيترال الشبكي. ولاحظت اللجنة فيما يتعلق بالقوانين النموذجية والأدلة التشريعية التي صاغتها، أن استخداماً في الأعمال التشريعية التي تضطلع بها الدول والمنظمات الحكومية الدولية وتأثيرها على تلك الأعمال يتجاوزان بقدر كبير ما تشير إليه المعلومات المحدودة المتاحة للأمانة والواردة في المذكرة. وأحاطت اللجنة علماً مع التقدير بالمعلومات التي تلقتها منذ دورتها الأربعين عن الإجراءات التشريعية التي اتخذتها الولايات القضائية فيما يتعلق بالصكوك التالية:

- (أ) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨ (هامبورغ):⁽⁴⁴⁾ إجراء جديد اتخذته كل من الجمهورية الدومينيكية (٢٠٠٧) وكازاخستان (٢٠٠٨)؛ ٣٤ دولة طرفاً؛
- (ب) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (٢٠٠٥):⁽⁴⁵⁾ توقيعات من جانب إيران (جمهورية - الإسلامية) وبنما والجبل الأسود وجمهورية كوريا والفلبين وكولومبيا والمملكة العربية السعودية وهندوراس؛
- (ج) قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي (١٩٨٥):⁽⁴⁶⁾ سُنّت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي في كل من أرمينيا (٢٠٠٦) وسلوفينيا (٢٠٠٨)؛
- (د) قانون الأونسيترال النموذجي لاشتراء السلع والإنشاءات والخدمات (١٩٩٤):⁽⁴⁷⁾ سُنّت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي في نيجيريا (٢٠٠٧)؛
- (هـ) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية (١٩٩٦):⁽⁴⁸⁾ سُنّت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي في كندا، بما فيها إقليم نوناووت (٢٠٠٤)؛

(44) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٦٩٥، الرقم ٢٩٢١٥.

(45) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.07.V.2.

(46) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/52/17)، المرفق الأول.

(47) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والأربعون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/49/17 و Corr.1)، المرفق الأول.

(و) قانون الأونسيتال النموذجي بشأن الإعسار عبر الحدود (١٩٩٧):⁽⁴⁹⁾ سُنّت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي في كل من أستراليا (٢٠٠٨) وجمهورية كوريا (٢٠٠٦)؛

(ز) قانون الأونسيتال النموذجي للتوفيق التجاري الدولي (٢٠٠٢):⁽⁵⁰⁾ سُنّت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي في سلوفينيا (٢٠٠٨).

٣٧١- وأبلغت اللجنة، وأحاطت علماً مع التقدير، بأن اليابان قد اعتمدت تشريعات سُمِّكتها من الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة للبيع، وأن صك الانضمام سوف يودع لدى الأمين العام في الوقت المناسب.

٣٧٢- وأبلغت اللجنة بأن التركيز سوف ينصبّ على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، في سياق الحدث الخاص بالمعاهدات⁽⁵¹⁾ المقرر عقده من ٢٣ إلى ٢٥ ويومي ٢٩ و ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨. ودُعيت الدول إلى النظر في المشاركة في ذلك الحدث الخاص بالمعاهدات باتخاذ ما هو مناسب من إجراءات تعاقدية تتعلق بتلك الاتفاقية. وذكر أن باب التوقيع على الاتفاقية قد أُغلق في ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨.

رابع عشر - طرائق عمل الأونسيتال

٣٧٣- عُرضت على اللجنة، في الجزء الأول من دورتها الأربعين (فيينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧)، ملاحظات واقتراحات مقدّمة من فرنسا بشأن طرائق عمل اللجنة (A/CN.9/635)، وأجرت اللجنة تبادلاً أولياً للآراء بشأن تلك الملاحظات والاقتراحات. وأُتفق في تلك الدورة على أن تُدرج مسألة طرائق العمل كبند محدّد في جدول أعمال اللجنة في دورتها الأربعين المستأنفة (فيينا، ١٠ - ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧). وتيسيراً

(48) المرجع نفسه، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17)، المرفق الأول؛ انظر أيضاً قانون الأونسيتال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية ودليل اشتراعه لعام ١٩٩٦ إضافة إلى المادة ٥ مكرراً بصيغتها المعتمدة في عام ١٩٩٨ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.99.V.4).

(49) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/52/17)، المرفق الأول.

(50) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.05.V.4.

(51) الحدث الخاص بالمعاهدات هو نشاط سنوي يهدف إلى تعزيز سيادة القانون على الصعيد الدولي بتوسيع نطاق المشاركة في المعاهدات المتعدّدة الأطراف التي تودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة. وهو يُعقد عادة في مقر الأمم المتحدة خلال المناقشة العامة التي تُجريها الجمعية العامة.

للمشاورات غير الرسمية بين جميع الدول المهتمة، طُلب إلى الأمانة أن تُعدّ تجميعاً للقواعد الإجرائية والممارسات التي أقرتها الأونسيترال نفسها أو الجمعية العامة في قراراتها المتعلقة بعمل اللجنة. وطُلب إلى الأمانة أيضاً أن تتخذ، في حدود ما تسمح به الموارد، الترتيبات اللازمة لكي يجتمع ممثلو كل الدول المهتمة في اليوم السابق لافتتاح الدورة الأربعين المستأنفة للجنة، وأثناء تلك الدورة، إن أمكن ذلك.⁽⁵²⁾

٣٧٤- ونظرت اللجنة، في دورتها الأربعين المستأنفة، في مسألة طرائق عملها استناداً إلى الملاحظات والاقتراحات المقدمة من فرنسا (A/CN.9/635) والملاحظات المقدمة من الولايات المتحدة (A/CN.9/639) للأونسيترال والمذكّرة التي طُلب من الأمانة إعدادها بشأن القواعد الإجرائية للأونسيترال وطرائق عملها (A/CN.9/638 و Add.1 إلى Add.6). وأُطلعت اللجنة على المشاورات غير الرسمية التي عُقدت في ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧ بين ممثلي جميع الدول المهتمة بشأن القواعد الإجرائية للجنة وطرائق عملها. واتفقت اللجنة في تلك الدورة على أن تستند أي مراجعة مقبلة إلى المداولات التي سبق أن أجرتها بشأن هذا الموضوع، وإلى الملاحظات التي قدّمتها فرنسا والولايات المتحدة (A/CN.9/635 و A/CN.9/639)، وإلى مذكّرة الأمانة (A/CN.9/638 و Add.1) التي رُئي أنها توفر استعراضاً تاريخياً بالغ الأهمية لنشوء وتطور القواعد الإجرائية للأونسيترال وطرائق عملها. واتفقت اللجنة أيضاً على أن يُعهد إلى الأمانة بإعداد وثيقة عمل تقدّم عرضاً للممارسات الحالية التي تتبعها اللجنة استناداً إلى تطبيق قواعدها الإجرائية وطرائق عملها، وخصوصاً فيما يتعلق باتخاذ القرارات ومشاركة الكيانات التي ليست دولاً في أعمال الأونسيترال، مع استقاء المعلومات ذات الصلة من مذكرتها السابقة (A/CN.9/638 و Add.1)؛ على أن تُستخدم وثيقة العمل هذه في ما ستجريه اللجنة مستقبلاً من مداولات بشأن هذا الموضوع في اجتماعات رسمية وغير رسمية. وكان مفهوماً أنه ينبغي للأمانة، عند الاقتضاء، أن تبدي ملاحظاتها على القواعد الإجرائية وطرائق العمل، لكي تنظر فيها اللجنة. واتفقت اللجنة كذلك على أن تُعمّم الأمانة وثيقة العمل على جميع الدول للتعليق عليها، وأن تقوم بعد ذلك بتجميع ما تتلقاه من تعليقات، وعلى أنه يمكن عقد مشاورات غير رسمية بين جميع الدول المهتمة، ربما قبل انعقاد الدورة الحادية والأربعين للجنة، وعلى أنه يمكن مناقشة وثيقة العمل في الدورة الحادية والأربعين للجنة، إذا سمح الوقت بذلك.⁽⁵³⁾

(52) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرات ٢٣٤-٢٤١.

(53) المرجع نفسه، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الثاني، الفقرات ١٠١-١٠٧.

٣٧٥- وعُرضت على اللجنة في دورتها الحالية مذكرة من الأمانة تضمنت عرضاً للممارسات التي تتبعها اللجنة حالياً فيما يتعلق باتخاذ القرارات، ووضع المراقبين في الأونسيتال، والعمل التحضيري الذي تضطلع به الأمانة، كما تضمنت عرضاً مجملًا لملاحظات الأمانة بشأن طرائق العمل (A/CN.9/653). وقد عُممت تلك المذكرة لإبداء تعليقات عليها، كما عُرضت على اللجنة مذكرة من الأمانة تتضمن جميعاً للتعليقات المتلقاة قبل الدورة الحالية (A/CN.9/660) والإضافات (Add.1 إلى Add.4).

٣٧٦- وأعربت اللجنة عن تقديرها الخاص لإعداد الوثيقة A/CN.9/653، واتفقت آراؤها عموماً على أن تلك الوثيقة توفر أساساً سليماً لوضع نص ذي طابع معياري أوضح. وأجرت اللجنة تبادلاً أولياً للآراء بشأن البنود الرئيسية الثلاثة التي نوقشت في الوثيقة، وهي اتخاذ القرارات ودور المراقبين والعمل التحضيري الذي تضطلع به الأمانة، وكذلك مدى ملاءمة تشكيل فريق عامل معني بطرائق العمل.

٣٧٧- ففيما يتعلق باتخاذ القرارات، كان هناك اتفاق عام على أن يظل توافق الآراء هو الطريقة المفضلة. أما بشأن معنى "توافق الآراء" على وجه الدقة، فقد أحاطت اللجنة علماً بالرأي الذي أعرب عنه في دورتها الأربعين والذي مؤداه أن تلتزم أقصى درجات الحذر في مجالات مثل التعريف المحتمل لتعبير "توافق الآراء"، حيث قد يكون لقراراتها بهذا الشأن تأثير على سائر هيئات الجمعية العامة.⁽⁵⁴⁾ وكان هناك تأييد كبير في اللجنة في دورتها الحالية لفكرة تفادي محاولة بذل جهود للتوصل إلى تعريف لتوافق الآراء. ولكن أُلبي تأييد عام لفكرة توضيح الطريقة التي يعمل بها توافق الآراء في الممارسة الفعلية. كما أُلبي لفكرة توضيح أن اللجنة تعترف تماماً بالتصويت كحق للدول الأعضاء يكفله ميثاق الأمم المتحدة. وبشأن هاتين النقطتين، أبدت اللجنة موافقتها على مضمون الإيضاحات الواردة في الفقرات ٩ إلى ١١ و ١٣ إلى ١٨ من مذكرة الأمانة (A/CN.9/653).

٣٧٨- وفيما يتعلق بدور المراقبين، رأت اللجنة عموماً أن نهجها ينبغي أن يظل قائماً على المرونة وإشراك الجميع. وسُلم على نطاق واسع بأن انفتاح اللجنة وهيئاتها الفرعية انفتاحاً عريضاً أمام المراقبين عن الدول وغير الدول يمثل عنصراً محورياً في الحفاظ على ما يتسم به عمل اللجنة من نوعية عالية وجدوى عملية. وأُلبي ترحيب عام بمشاركة المراقبين في مداولات اللجنة (مما في ذلك من خلال انتخابهم، بصفتهم الشخصية، كأعضاء في مكتب اللجنة أو مكتب أي فريق عامل، حسب الاقتضاء) وبتمكينهم من تعميم وثائق (رهناً

(54) المرجع نفسه، الفقرة ١٠٤.

بإذن الرئيس، حسبما ذكر في الفقرة ٤٧ من مذكرة الأمانة). أما بشأن اتخاذ القرارات، فقد رأى كثيرون أنه لا ينبغي أن يُدعى إلى التصويت سوى الدول الأعضاء في اللجنة. ولاحظت اللجنة أن الممارسة الحالية تقضي، عندما لا يكون هناك تصويت رسمي، بأن تشارك الدول غير الأعضاء في اللجنة في تكوين توافق في الآراء، مع أن بعض الوفود ترى أن الدول الأعضاء في اللجنة هي وحدها التي ينبغي مراعاتها لأغراض إرساء توافق في الآراء. وأفيد بأن هذه الممارسة التي تُعتبر عموماً قد أفضت إلى نتائج حسنة فيما مضى تتسق مع ما تطمح إليه اللجنة في أن تحظى معاييرها بقبول عالمي. ولكن لوحظ أن هذه الممارسة قد تُسبب عدداً من المشاكل النظرية، وأنه قد يلزم إجراء مزيد من المناقشة لهذه المسألة في دورة مقبلة. وفيما يتعلق بإمكانية التمييز بين فئات مختلفة من الكيانات غير الحكومية تبعاً لعلاقتها العملية باللجنة، رحبت اللجنة بالاقتراحات الواردة في الفقرات ٢٩ إلى ٣٦ من مذكرة الأمانة، وقررت أن تدرس هذه المسألة دراسة أكثر تفصيلاً في مرحلة لاحقة. وكان هناك اتفاق على أنه لا ينبغي تمكين كيانات غير الدول من المشاركة في اتخاذ القرارات.

٣٧٩- وفيما يتعلق بطرائق عمل الأمانة، أعربت اللجنة عن ارتياحها العام لمضمون الفقرات ٥٣-٦١ من مذكرة الأمانة (A/CN.9/653). وسُلم بأن الشفافية هي هدف مرغوب فيه. وأُتفق عموماً على أن من الأهمية بمكان أن تحافظ الأمانة على المرونة اللازمة لتنظيم عملها بصورة كفؤة، بما في ذلك الاستعانة بخبرات فنية خارجية. ورأى كثيرون أنه ينبغي بذل جهود، ضمن حدود الموارد الموجودة، لزيادة توافر مشاريع النصوص العملية وسائر النصوص التحضيرية التي تستخدمها الأمانة بلغتي عملها، وربما بغيرها من اللغات الرسمية. وذكر في هذا السياق أنه ينبغي بذل قصارى الجهود لتوفير ترجمة فورية في اجتماعات أفرقة الخبراء التي تعقدها الأمانة.

٣٨٠- وفيما يتعلق بالاضطلاع بمزيد من العمل في هذا المجال، اقترح إنشاء فريق عامل. وكان هناك تأكيد لإجراء مشاورات غير رسمية بدلا من ذلك. وأُتفق على أن يُعقد اجتماع لهذا الفريق غير الرسمي في سياق الدورة المقبلة للجنة.

٣٨١- وبعد المناقشة، طلبت اللجنة إلى الأمانة أن تعد، استناداً إلى مذكرة الأمانة (A/CN.9/653)، صيغة أولى لمشروع وثيقة مرجعية، لكي يستخدمها رؤساء الجلسات والمندوبون والمراقبون، وكذلك الأمانة نفسها. وكان مفهوماً أن تلك الوثيقة المرجعية ينبغي أن تكون ذات طابع معياري أوضح من الوثيقة A/CN.9/653. ومع أن تعبير "مبادئ توجيهية" استخدم أكثر من سواه لوصف الوثيقة المرجعية المطلوبة، فلم يُتخذ قرار بشأن

شكلها النهائي. وطلب إلى الأمانة أن تعمّم مشروع الوثيقة المرجعية على الدول والمنظمات الدولية المهتمة لكي تبدي تعليقاتها عليها، وأن تُعدّ تجميعاً لتلك التعليقات لكي تنظر فيها اللجنة في دورتها الثانية والأربعين. ودون المساس بأشكال التشاور الأخرى، قرّرت اللجنة أن يُخصّص يومان في بداية دورتها الثانية والأربعين لعقد جلسات غير رسمية، تُوفّر فيها ترجمة شفوية باللغات الرسمية الست في الأمم المتحدة، لمناقشة مشروع الوثيقة المرجعية. (للاطلاع على القرار المتعلق بمواعيد الدورة الثانية والأربعين للجنة، انظر الفقرة ٣٩٥، أدناه.)

خامس عشر - التنسيق والتعاون

٣٨٢- كان معروضا على اللجنة مذكرة من الأمانة (A/CN.9/657 و Add.1 و Add.2) تتضمن دراسة استقصائية موجزة لأعمال المنظمات الدولية ذات الصلة بمناقشة القانون التجاري الدولي وتركّز على الأعمال التشريعية الموضوعية. وأشادت اللجنة بالأمانة على إعداد تلك الوثيقة، اعترافا بما لها من أهمية في تنسيق أنشطة المنظمات الدولية في مجال القانون التجاري الدولي، ورُحِّبَ بالإعلان عن الانتقال من نشر الدراسة الاستقصائية على أساس سنوي إلى توقّع نشر أعداد كثيرة منها مستقبلا كلّما نشأت مسائل خلال السنة.

٣٨٣- وأشير إلى أن اللجنة كانت قد اتفقت في دورتها السابعة والثلاثين، عام ٢٠٠٤، على أن تتخذ، من خلال أمانتها، موقفا استباقيا أكثر في أداء دورها التنسيقي.⁽⁵⁵⁾ واستذكرت اللجنة تأييد الجمعية العامة مؤخرًا، في الفقرة ٤ من قرارها ٦٢/٦٤، المؤرخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، الجهود والمبادرات التي تقوم بها الأونسيترال لتنسيق أنشطة المنظمات الدولية في مجال القانون التجاري الدولي، ولاحظت مع التقدير في هذا السياق أن الأمانة تقوم بخطوات لإجراء حوار حول أنشطة المساعدة التشريعية والمساعدة التقنية مع عدد من المنظمات، منها مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة الدول الأمريكية والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (اليونيدروا) والبنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية. ولاحظت اللجنة أن تلك الأعمال كثيرا ما تتطلب السفر لحضور اجتماعات تلك المنظمات وإنفاق أموال مخصّصة للسفر الرسمي. وأكدت اللجنة مجددا أهمية أعمال التنسيق التي تضطلع بها الأونسيترال بصفتها الهيئة القانونية الرئيسية التي تُعنى بشؤون القانون التجاري الدولي ضمن منظومة الأمم المتحدة، وأعربت عن تأييدها لاستخدام الأموال المخصّصة للسفر في ذلك الغرض.

(55) المرجع نفسه، الدورة التاسعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/59/17)، الفقرات ١١٣-١١٥.

٣٨٤- وكمثال على الجهود المبذولة حالياً في مجال التنسيق، أُبلغت اللجنة بأن اجتماعين للتنسيق عُقدا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧ في روما وفي أيار/مايو ٢٠٠٨ في نيويورك وضمّا أمانات مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص واليونيدروا والأونسيترال. وكان الموضوع الرئيسي الذي نُوقش أثناء الاجتماعين هو الترابط بين ما يُعدّه كل من مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص واليونيدروا والأونسيترال على التوالي من نصوص متعلقة بالمصالح الضمانية، والسبل التي تمكّن الدول من اعتماد تلك النصوص لإنشاء نظام تشريعي حديث وشامل ومتسق فيما يتصل بالمصالح الضمانية. وأبلغت اللجنة على وجه الخصوص بأنّ من المسلّم به أنّ مقررّي السياسات في الدول قد يواجهون صعوبات في تحديد كيفية توافق مختلف الصكوك التي تعتمدها المنظمات الثلاث في مجال المصالح الضمانية، وأنها أفضل لتحقيق الأهداف السياسية للدولة، وما إذا كان تنفيذ أحد الصكوك سيحول دون تنفيذ صك آخر. وأخبرت اللجنة بأنّ المنظمات الثلاث تقوم ببناءً على ذلك بإعداد ورقة تهدف إلى مساعدة مقررّي السياسات بتلخيص نطاق تلك الصكوك وانطباقها وتبيين كيف تعمل مجتمعة وتُقدّم فهماً مقارناً لما يشمله كل صك وما يتناوله من مواضيع أساسية. وأشار إلى إمكانية نشر الورقة باعتبارها إحدى الحلقات المقبلة من الدراسة الاستقصائية الجارية لأعمال المنظمات الدولية فيما يتعلق بمناسقة القانون التجاري الدولي. وأبدي تأييد قوي في اللجنة لتلك الجهود.

سادس عشر- دور الأونسيترال في تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي

٣٨٥- استذكرت اللجنة قرار الجمعية العامة ٣٩/٦١، المؤرخ ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦، و٧٠/٦٢، المؤرخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، اللذين يتناولان سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي. وأخبرت اللجنة بأنه عملاً بقرار الجمعية ٧٠/٦٢، سوف يُقدّم إلى الجمعية في دورتها الثالثة والستين جرد للأنشطة المكرّسة لتعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي، بالإضافة إلى جرد لأنشطة الهيئات والمكاتب الأخرى داخل منظومة الأمم المتحدة المكرّسة لتعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي.⁽⁵⁶⁾ وعلاوة على ذلك، لاحظت اللجنة أن الجمعية العامة قد طلبت إلى الأمين العام أن يُقدّم إليها في دورتها الثالثة والستين تقريراً يحدّد سبل ووسائل تعزيز وتنسيق الأنشطة المدرجة في الجرد، مع إيلاء اعتبار خاص لفعالية المساعدة التي قد تطلبها الدول في بناء القدرات لتعزيز

(56) القرار ٧٠/٦٢، الفقرة ١.

سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي.⁽⁵⁷⁾ وإضافة إلى ذلك، لاحظت اللجنة بعين التقدير الدعوة التي وجهتها إليها الجمعية (وإلى محكمة العدل الدولية ولجنة القانون الدولي) بأن تورد في التقارير المقدمة من كل منها إلى الجمعية العامة تعليقاتها على الدور الرهين الذي تؤديه كل منها في تعزيز سيادة القانون.⁽⁵⁸⁾ (لمزيد من الاطلاع على قرارات الجمعية العامة ذات الصلة، انظر الفقرتين ٣٨٨ و ٣٨٩، أدناه.)

٣٨٦- ورحبت اللجنة بمبادرة الجمعية العامة فيما يتعلق بتعزيز سيادة القانون وأعربت عن تأييدها التام لها. وأعربت اللجنة عن اقتناعها بأن تنفيذ معايير حديثة للقانون الخاص في مجال التجارة الدولية واستخدامها بفعالية بحيث تكون مقبولة لدى الدول ذات الأنظمة القانونية والاجتماعية والاقتصادية المختلفة هما أمران ضروريان للارتقاء بالحكم الرشيد والتنمية الاقتصادية المستدامة والقضاء على الفقر والجوع. ومن ثم فإن عمل اللجنة لا غنى عنه في تعزيز رفاه جميع الشعوب والتعايش السلمي والتعاون بين الدول. وأعربت اللجنة، بالتالي، عن اقتناعها بأن تعزيز سيادة القانون في العلاقات التجارية ينبغي أن يكون جزءاً رئيسياً ضمن جدول الأعمال الأوسع للجمعية العامة والأمين العام لتعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي، بما في ذلك من خلال الفريق التنسيقي والمرجعي المعني بسيادة القانون، الذي تدعمه وحدة سيادة القانون التابعة للمكتب التنفيذي للأمين العام. وأعربت اللجنة عن تطلعها إلى أن تكون طرفاً في الأنشطة المعززة والمنسقة التي تضطلع بها المنظمة وترى أن دورها يتجسد على وجه الخصوص في تقديم المساعدة إلى الدول التي تسعى إلى تعزيز سيادة القانون في مجال التجارة الدولية والداخلية والاستثمار.

سابع عشر - مسابقة فيليم فيس الصورية للتحكيم التجاري الدولي

٣٨٧- ذكر أن الرابطة المعنية بتنظيم وترويج مسابقة فيليم فيس الصورية للتحكيم التجاري الدولي قد نظمت مسابقة فيليم فيس الصورية الخامسة عشرة في فيينا، من ١٤ إلى ٢٠ آذار/مارس ٢٠٠٨. وقد شاركت لجنة الأونسيترال في رعاية المسابقة مثلما فعلت في السنوات السابقة. وذكر أن المسائل القانونية التي عالجتها الأفرقة الطلابية التي شاركت في المسابقة الخامسة عشرة استندت إلى اتفاقية الأمم المتحدة للبيع،⁽⁵⁹⁾ وقواعد التحكيم الدولي التابعة لدائرة التحكيم

(57) المرجع نفسه، الفقرة ٢.

(58) المرجع نفسه، الفقرة ٣.

(59) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٤٨٩، الرقم ٢٥٥٦٧.

القضائي والإعلام،⁽⁶⁰⁾ والقانون النموذجي للتحكيم،⁽⁶¹⁾ واتفاقية نيويورك.⁽⁶²⁾ وقد شارك في المسابقة الخامسة عشرة ما مجموعه ٢٠٣ أفرقة من كليات القانون في ٥٢ بلداً. وكان فريق جامعة كارلوس الثالث في مدريد الأفضل في المرافعات الشفوية. وسوف تُعقد مسابقة فيليم فيس الصورية السادسة عشرة للتحكيم التجاري الدولي في فيينا من ٢ إلى ٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٩.

ثامن عشر - قرارات الجمعية العامة ذات الصلة

٣٨٨- أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بقرار الجمعية العامة ٦٤/٦٢ بشأن تقرير اللجنة عن أعمال دورتها الأربعين. ولاحظت اللجنة على وجه الخصوص ما أعربت عنه الجمعية العامة من تقدير للجنة على ما قامت به من عمل فيما يتعلق بدليل الأونسيترال التشريعي بشأن المعاملات المضمونة، وما أحرزته من تقدم في مشاريعها الجارية، وعلى مناقشتها لطرائق عملها، وعلى عقد المؤتمر المعنون "قانون عصري للتجارة العالمية" في فيينا، من ٩ إلى ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧. كما أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بقرار الجمعية العامة ٦٥/٦٢، المؤرخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧ بشأن الذكرى السنوية الخمسين لاتفاقية نيويورك، ورحبت بالتركيز على الحاجة إلى الترويج للانضمام إلى الاتفاقية على نطاق أوسع ولزيادة فهم أحكامها وتفسيرها بصورة موحدة وتنفيذها بشكل فعال.

٣٨٩- وأطلعت اللجنة على الكلمتين اللتين ألقتهما نائبة الرئيس في دورتها الأربعين، كاثارين سابو، عندما قدّمت تقرير اللجنة السنوي إلى اللجنة السادسة للجمعية العامة في ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧ وعند اختتام اللجنة السادسة النظر في البند ذي الصلة في ٢٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧. وكانت نائبة الرئيس قد رحبت في كلمتها الافتتاحية بقيام الجمعية العامة بالنظر على نحو شامل ومتسق في سبل ووسائل تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي. وأشارت نائبة الرئيس إلى تشتت وتشرذم النهج المتبعة حالياً داخل الأمم المتحدة في هذا الصدد. وقالت إن هذه النهج، التي تركز في المقام الأول على العدالة الجنائية والعدالة الانتقالية وإصلاح القضاء، كثيراً ما تُغفل الجانب الاقتصادي من سيادة القانون، بما في ذلك الحاجة إلى إصلاح القانون التجاري بصفته ركيزة أساسية للاستقرار والتنمية وتمكين الفئات الضعيفة والحكم الرشيد على المدى الطويل. وقالت أيضاً إن النهج المتبعة في إرساء سيادة القانون وتعزيزها، حسبما بينت تجربة الأمم المتحدة في

(60) متاحة في الموقع الشبكي الخاص بدائرة التحكيم القضائي والإعلام (<http://www.jamsadr.com>).

(61) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الأربعون، الملحق رقم ١٧ (A/40/17)، المرفق الأول.

(62) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ٣٣٠، الرقم ٤٧٣٩.

مختلف مجالات عملها، لا بدّ من أن تكون شاملة ومتّسقة بغية تحقيق نتائج مستدامة. (للاطلاع على مناقشة دور اللجنة في تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي، انظر الفقرتين ٣٨٥ و ٣٨٦، أعلاه).

تاسع عشر - مسائل أخرى

ألف - برنامج التدريب الداخلي

٣٩٠ - قدّم تقرير شفوي عن برنامج التدريب الداخلي في أمانة الأونسيترال. وبينما أعرب عن تقدير عام لهذا البرنامج الذي يستهدف إتاحة الفرصة للمحامين الشباب للإلمام بالعمل الذي تقوم به الأونسيترال وزيادة معرفتهم بمجالات محدّدة في ميدان القانون التجاري الدولي، لوحظ أن نسبة صغيرة فقط من المتدربين هم من مواطني البلدان النامية. ومن ثم، اقترح إيلاء الاعتبار لإنشاء الوسيلة المالية الكفيلة بدعم مشاركة المحامين الشباب من البلدان النامية على نطاق أوسع. وحظي ذلك الاقتراح بالتأييد.

باء - الإطار الاستراتيجي المقترح للفترة ٢٠١٠-٢٠١١

٣٩١ - كان معروضا على اللجنة وثيقة بعنوان "الإطار الاستراتيجي المقترح للفترة ٢٠١٠-٢٠١١" (A/63/6 (Prog.6)). ودُعيت اللجنة إلى استعراض الخطة البرنامجية المقترحة لفترة السنتين بشأن "تنسيق القانون التجاري الدولي وتحديثه وتوحيده تدريجيا" (البرنامج الفرعي ٥ الخاص بمكتب الشؤون القانونية). ولاحظت اللجنة أن لجنة البرنامج والتنسيق كانت قد استعرضت الخطة المقترحة في دورتها الثامنة والأربعين وأن الخطة سُرسلت إلى الجمعية العامة في دورتها الثالثة والستين. وبينما أعربت اللجنة عن رضاها لكون أهداف الأمانة والإنجازات المتوقّعة منها والاستراتيجية الإجمالية للبرنامج الفرعي ٥ حسبما تجسّدت في تلك الوثيقة تتمشى مع السياسة العامة للجنة، فقد أعرب عن شواغل بالغة لأن الموارد المخصّصة للأمانة في إطار البرنامج الفرعي ٥ لا تكفيها للوفاء بصورة خاصة بالطلب المتزايد والملحّ على المساعدة التقنية الوارد من البلدان النامية والبلدان ذات الاقتصادات الانتقالية من أجل تلبية حاجتها الماسّة إلى إصلاح القانون في ميدان القانون التجاري. وحثّت اللجنة الأمين العام على اتخاذ خطوات تكفل الإتاحة الفورية لمبلغ صغير نسبيا من الموارد الإضافية الضرورية لتلبية طلب له هذه الأهمية البالغة في تحقيق التنمية. (للاطلاع على المناقشة المتعلقة بدور اللجنة في تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي، انظر الفقرتين ٣٨٥ و ٣٨٦، أعلاه).

جيم - تقييم دور الأمانة في تيسير عمل اللجنة

٣٩٢ - وفقا لما أبلغت به اللجنة في دورتها الأربعين،⁽⁶³⁾ أُفيد بأن الميزانية البرنامجية المقترحة لفترة السنتين ٢٠٠٨-٢٠٠٩ أدرجت ضمن "الإنجازات المتوقعة من الأمانة" مساهمتها في تيسير عمل الأونسيتال. وأشار إلى أن مقياس أداء ذلك الإنجاز المتوقع هو مدى رضا الأونسيتال عن الخدمات المقدمة، حسبما تدلّ عليه الدرجة المحددة بحسب سلم التقدير المتدرّج من ١ إلى ٥ (الدرجة ٥ هي الدرجة العليا).⁽⁶⁴⁾ واتفقت اللجنة على موافاة الأمانة بملاحظاتها. واستُذكر أن مسألة مماثلة تتعلق برضا الأونسيتال عن الخدمات التي تقدّمها الأمانة كانت قد طرحت في نهاية الدورة الأربعين للجنة. وقد التمسست ردودا من عشرين وفدا وكان متوسط التقدير قد بلغ الدرجة ٤,٣.

دال - تقاعد أمين اللجنة

٣٩٣ - أحاطت اللجنة علما بأن أمينها، ييرني سيكولتس، سيتقاعد في ٣١ تموز/يوليه ٢٠٠٨. وكان السيد سيكولتس قد عمل عضوا في الأمانة العامة منذ عام ١٩٨٢ وأميناً للجنة منذ عام ٢٠٠١. وقد اعُترف بصورة عامة بأن الفترة التي عمل خلالها السيد سيكولتس أمينا للجنة كانت من أكثر الفترات إنتاجية وأن أمانة اللجنة بقيادة السيد سيكولتس قدّمت مساهمات ممتازة إلى ذلك العمل رغم الموارد المحدودة المتاحة لها. وأعربت اللجنة عن تقديرها للسيد سيكولتس على مساهمته الرائعة في عملية توحيد القانون التجاري الدولي وتنسيقه بصورة عامة وفي الأونسيتال بصورة خاصة.

٣٩٤ - واعتمدت اللجنة في جلستها ٨٨٥ المعقودة في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الإعلان التالي:

"إن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي،

"إذ أبلغت بأن السيد ييرني سيكولتس، أمين لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيتال) ومدير شعبة القانون التجاري الدولي في مكتب

(63) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17)، الجزء الأول، الفقرة ٢٤٣.

(64) الميزانية البرنامجية المقترحة لفترة السنتين ٢٠٠٨-٢٠٠٩، الجزء الثالث، العدل والقانون الدوليان، الباب ٨، الشؤون القانونية (البرنامج ٦ من الخطة البرنامجية والأولويات لفترة السنتين ٢٠٠٨-٢٠٠٩)، البرنامج الفرعي ٥، تنسيق القانون التجاري الدولي وتحديثه وتوحيده تدريجيا (A/62/6 (Sect.8)، الجدول ٨-١٩ ((د)).

الشؤون القانونية، الذي بلغ سنّ التقاعد، سترك العمل لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة في ٣١ تموز/يوليه ٢٠٠٨،

"تعرب عن بالغ تقديرها لخدمته المثالية في الأمم المتحدة لما يزيد على ٢٥ عاماً،

"تحّي مساهماته العظيمة في تحقيق أهداف الأونسيتال التي وصفتها الجمعية العامة بأنها "الهيئة القانونية الأساسية في منظومة الأمم المتحدة في ميدان القانون الدولي [التي تضطلع بولاية] التنسيق بين الأنشطة القانونية في هذا الميدان، لتفادي الازدواجية في الجهود المبذولة ولتعزيز الكفاءة والاتساق والترابط في عملية تحديث القانون التجاري الدولي وتنسيقه". فهو قد ساند بقوة عمل اللجنة وأرسى أساساً ثابتةً لمشاريعنا المستمرة ومساعدتنا المقبلة، وكان مصدر إلهام وقائداً لأمانة الأونسيتال ذات الإنجازات الكبيرة. وهو بهذه الطريقة وغيرها من الطرائق عزّز الجهود الرامية إلى تحقيق السلم العالمي،

"تعترف بشجاعته على الوقوف والتكلّم بجرأة وكذلك على الجلوس والإصغاء. وقد استفادت اللجنة لأنه اعتمد مبدأ التطلّع بعينه إلى النجوم مع بقاء قدميه راسختين في الأرض. وقد كان صديقاً ودوداً ورفيقاً جيداً،

"تطلب أن يدرج هذا الإعلان الذي تعرب فيه اللجنة عن عميق شكرها في تقريرها إلى الجمعية العامة وأن يدوّن بذلك في سجل التاريخ الدائم للأمم المتحدة."

عشرين - مواعيد الاجتماعات المقبلة وأماكن انعقادها

ألف - الدورة الثانية والأربعون للجنة

٣٩٥- وافقت اللجنة على عقد دورتها الثانية والأربعين في فيينا من ٢٩ حزيران/يونيه إلى ١٧ تموز/يوليه ٢٠٠٩. وأشار إلى احتمال تعديل مدة الدورة إذا ما أصبح من المستصوب عقد دورة أقصر في ضوء التقدّم المحرز في أعمال الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم والتوفيق) والفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار).

باء - دورات الأفرقة العاملة حتى الدورة الثانية والأربعين للجنة

٣٩٦- اتفقت اللجنة، في دورتها السادسة والثلاثين المعقودة في عام ٢٠٠٣، على ما يلي: (أ) ينبغي أن تجتمع الأفرقة العاملة اعتيادياً مرتين في السنة في دورة مدتها أسبوع واحد؛

و(ب) يمكن تخصيص وقت إضافي، عند الاقتضاء، من الوقت غير المستغل المخصص لفريق عامل آخر، شريطة ألا يؤدي هذا الترتيب إلى زيادة في العدد الإجمالي البالغ ١٢ أسبوعاً في السنة من خدمات المؤتمرات المخصصة حالياً لدورات جميع الأفرقة العاملة الستة التابعة للجنة؛ و(ج) ينبغي للجنة أن تراجع أي طلب لوقت إضافي من أحد الأفرقة العاملة من شأنه أن يؤدي إلى زيادة في الوقت المخصص البالغ ١٢ أسبوعاً، على أن يقدم الفريق العامل المعني مسوغات وجيهة بشأن الحاجة إلى تغيير نمط الاجتماعات.⁽⁶⁵⁾

٣٩٧- ووافقت اللجنة على الجدول التالي لاجتماعات أفرقتها العاملة:

(أ) يعقد الفريق العامل الأول (المعني بالاشتراء) دورته الرابعة عشرة في فيينا من ٨ إلى ١٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨ ودورته الخامسة عشرة في نيويورك من ٢ إلى ٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩؛

(ب) يعقد الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم والتوفيق) دورته التاسعة والأربعين في فيينا من ١٥ إلى ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨ ودورته الخمسين في نيويورك من ٩ إلى ١٣ شباط/فبراير ٢٠٠٩؛

(ج) يؤذن للفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) بأن يعقد دورته الخامسة والأربعين في نيويورك من ٢٦ إلى ٢٩ أيار/مايو ٢٠٠٩، إذا كان التقدم في العمل المنجز بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك يبرّر ذلك (انظر ٣٣٨، أعلاه)؛ (حُدّدت دورة مدتها أربعة أيام، لأن يوم ٢٥ أيار/مايو هو عيد رسمي في نيويورك).

(د) يعقد الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) دورته الخامسة والثلاثين في فيينا من ١٧ إلى ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ ودورته السادسة والثلاثين في نيويورك من ١٨ إلى ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٩؛

(هـ) يعقد الفريق العامل السادس (المعني بالمصالح الضمانية) دورته الرابعة عشرة في فيينا من ٢٠ إلى ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ ودورته الخامسة عشرة في نيويورك من ٢٧ نيسان/أبريل إلى ١ أيار/مايو ٢٠٠٩.

(65) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرة ٢٧٥.

جيم- دورات الأفرقة العاملة في عام ٢٠٠٩، بعد الدورة الثانية والأربعين للجنة

٣٩٨- لاحظت اللجنة أن ترتيبات أولية قد اتخذت لعقد اجتماعات الأفرقة العاملة في عام ٢٠٠٩ بعد دورتها الثانية والأربعين (تخضع الترتيبات لموافقة اللجنة في دورتها الثانية والأربعين):

(أ) يعقد الفريق العامل الأول (المعني بالاشتراء) دورته السادسة عشرة في فيينا من ٧ إلى ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩؛

(ب) يعقد الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم والتوفيق) دورته الحادية والخمسين في فيينا من ١٤ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩؛

(ج) يعقد الفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الإلكترونية) دورته السادسة والأربعين في فيينا من ٢٨ أيلول/سبتمبر إلى ٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩؛

(د) يعقد الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) دورته السابعة والثلاثين في فيينا من ٥ إلى ٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩؛

(هـ) يعقد الفريق العامل السادس (المعني بالمصالح الضمانية) دورته السادسة عشرة في فيينا من ٧ إلى ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩.

المرفق الأول

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكد مجدداً اعتقادها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة هي عنصر مهم في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

واقتراناً منها بأن مناسقة القانون التجاري الدولي وتوحيده تدريجياً، بتقليل أو إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية، يُسهمان إسهاماً كبيراً في قيام تعاون اقتصادي عالمي بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف والمصلحة المشتركة، وفي خير جميع الشعوب،

وإذ تسلّم بما قدّمته الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، التي أبرمت في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، وبروتوكولاتها، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، التي أبرمت في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، من مساهمة جليلة في مناسقة القانون الذي يحكم نقل البضائع بحراً،

وإذ تدرك ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ اعتماد هاتين الاتفاقيتين، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما،

وإذ تلاحظ أن الشاحنين والناقلين محرومون من وجود نظام عالمي مُلزم يدعم أعمال عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى،

وإذ تعتقد أن اعتماد قواعد موحدة تحكم العقود الدولية للنقل بطريق البحر كلياً أو جزئياً سوف يعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة نقل البضائع الدولي ويسهل إتاحة فرص مشاركة جديدة لأطراف وأسواق كانت نائية فيما مضى، ويؤدي بالتالي دوراً جوهرياً في تعزيز التبادل التجاري والتنمية الاقتصادية على الصعيدين الداخلي والدولي،

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل ١ - أحكام عامة

المادة ١ - التعاريف

في هذه الاتفاقية:

- ١- "عقد النقل" يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.
- ٢- "العقد الكمي" يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محدّدة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدّاً أدنى أو حدّاً أقصى أو نطاقاً معيّناً.
- ٣- "النقل الملاحى المنتظم" يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محدّدة وفقاً لجدول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.
- ٤- "النقل الملاحى غير المنتظم" يعني أي نقل لا يمثّل نقلاً ملاحياً منتظماً.
- ٥- "الناقل" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- ٦- (أ) "الطرف المنفّذ" يعني أي شخص غير الناقل يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيّاً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضاعة أو تحميلها أو مناوالتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرّف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.
- (ب) ولا يشمل "الطرف المنفّذ" أي شخص يستعين به الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- ٧- "الطرف المنفّذ البحري" يعني أيّ طرف منفّذ، ما دام يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيّاً من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفّذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصراً داخل منطقة الميناء.
- ٨- "الشاحن" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.
- ٩- "الشاحن المستندي" يعني أيّ شخص غير الشاحن يقبل أن يسمّى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.
- ١٠- "الحائز" يعني:

(أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول ويُذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مُظهرًا على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أُصدر أو أُحيل إليه سجلُّ نقل إلكتروني قابلٌ للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١ - "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسلُّم البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢ - "حق السيطرة" على البضاعة يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضاعة وفقاً لأحكام الفصل ١٠.

١٣ - "الطرف المسيطر" يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة ٥١، أن يمارس حق السيطرة.

١٤ - "مستند النقل" يعني ما يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، من مستند:

(أ) يثبت تسلُّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوى عليه.

١٥ - "مستند النقل القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أُرسِلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول".

١٦ - "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي ليس مستنداً نقل قابلاً للتداول.

١٧ - "الخطاب الإلكتروني" يعني المعلومات المنشأة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزّنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدّي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً.

١٨ - "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل

الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.

١٩ - "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجلّ النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدلّ، بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي ينطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يُذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"؛

(ب) وفي استخدام بمقتضىات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠ - "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعني سجلّ النقل الإلكتروني الذي ليس سجلّ نقل إلكتروني قابلاً للتداول.

٢١ - "إصدار" سجلّ نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوعه لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

٢٢ - "إحالة" سجلّ نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣ - "تفاصيل العقد" تعني ما يرد في مستند النقل أو سجلّ النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (بما فيها من أحكام ورميزات وتوقيعات وتظهيرات).

٢٤ - "البضاعة" تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيّاً كان نوعها، وهي تشمل مواد الرّزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥ - "السفينة" تعني أيّ مركب يُستعمل في نقل البضاعة بحراً.

٢٦ - "الحاوية" تعني أيّ نوع من الحاويات، أو من الصهاريج أو المسطّحات القابلة للنقل، أو من الحاويات البدّالة، أو أيّ وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضاعة، وأيّ معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

٢٧ - "العربة" تعني عربة شحن طرّقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.

٢٨- "أجرة النقل" تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.

٢٩- "المقر" يعني (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقاً، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي، لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، و(ب) المكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

٣٠- "المحكمة المختصة" تعني المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقاً لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع.

المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية

يُراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣- مقتضيات الشكل

توجّه الإشعارات والتأكيدات وتعبيرات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٩، والفقرات ١ إلى ٤ من المادة ٢٣، والفقرات الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٦، والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٠، والمادة ٤٤، والفقرة ٣ من المادة ٤٨، والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١، والفقرة ١ من المادة ٥٩، والمادة ٦٣، والمادة ٦٦، والفقرة ٢ من المادة ٦٧، والفقرة ٤ من المادة ٧٥، والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٠، كتابة. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي تُرسل بواسطته والشخص الذي تُرسل إليه.

المادة ٤- انطباق الدفع وحدود المسؤولية

١- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك، بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

- (ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو
- (ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.
- ٢- يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للشاحن أو الشاحن المستندي منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين معهما من الباطن أو وكلاهما أو مستخدميهما.

الفصل ٢- نطاق الانطباق

المادة ٥- نطاق الانطباق العام

- ١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع، وفقاً لعقد النقل، في دولة متعاقدة:
- (أ) مكان التسليم؛ أو
- (ب) ميناء التحميل؛ أو
- (ج) مكان التسليم؛ أو
- (د) ميناء التفريغ.
- ٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٦- استثناءات خاصة

- ١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحي المنتظم:
- (أ) مشارطات الاستئجار؛
- (ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.
- ٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم إلا عندما:

(أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛

(ب) ويكون قد أُصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

المادة ٧- الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

الفصل ٣- سجلات النقل الإلكترونية

المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

رهنًا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

(أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يكون موجوداً في مستند النقل أو عليه في سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن؛

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية

القابلة للتداول

١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود؛

(ب) وتأكد بأن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يحتفظ بسلامته؛

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛

(د) والطريقة التي يؤكّد بها أن التسليم إلى الحائز قد تم، أو أن سجل النقل الإلكتروني قد فُقد أي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و٢ (ج) من المادة ٤٧.

٢- يُشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورا.

المادة ١٠- إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على إبدال ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أُصدر أكثر من مستند واحد؛

(ب) ويُصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلا للتداول يتضمّن بيانا مؤداه أن السجل محلّ محلّ مستند النقل القابل للتداول؛

(ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢- إذا أُصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذاك بمسند نقل قابل للتداول:

(أ) يُصدر الناقل إلى الحائز، عوضا عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلا للتداول يتضمّن بيانا مؤداه أن ذلك المستند محلّ محلّ سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٤- واجبات الناقل

المادة ١١- نقل البضاعة وتسليمها

يجب على الناقل، رهنا بأحكام هذه الاتفاقية ووفقا لأحكام عقد النقل، أن ينقل البضاعة إلى مكان المقصد وأن يسلمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٢- مدة التزام الناقل

- ١- تبدأ مدة التزام الناقل بشأن البضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها، وتنتهي عندما تُسلم البضاعة.
- ٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تُسلم البضاعة إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضاعة منه، تبدأ مدة التزام الناقل عندما يتسلم البضاعة من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضاعة إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه، تنتهي مدة التزام الناقل عندما يُسلم البضاعة إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- ٣- لأغراض تحديد مدة التزام الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسليم البضاعة وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على:
 - (أ) أن يكون وقت تسليم البضاعة لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛ أو
 - (ب) أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

المادة ١٣- واجبات معيّنة

- ١- يقوم الناقل أثناء مدة التزامه، حسبما حُددت في المادة ١٢، ورهنًا بأحكام المادة ٢٦، بتسلم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.
- ٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

المادة ١٤- واجبات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية

- يكون الناقل ملزمًا، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

(أ) جعل السفينة وإبقائها صالحة للإبحار؛

(ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقّمة ومنزوّدة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

(ج) وجعل وإبقاء عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة، بما في ذلك ما يوفّره الناقل من حاويات تُنقل البضاعة فيها أو عليها، مهيّأة وآمنة لتلقّي البضاعة ونقلها والحفاظ عليها.

المادة ١٥- البضاعة التي قد تصبح خطراً

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و ١٣، يجوز للناقل أو الطرف المنفّذ أن يرفض تسلّم البضاعة أو تحميلها، وأن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضاعة أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضاعة، أو بدا مرجّحاً على وجه معقول أنها ستصبح أثناء مدة التزام الناقل، خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة.

المادة ١٦- التضحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و ١٣ و ١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفّذ أن يضحي ببضاعة في عرض البحر عندما تجرى تلك التضحية بطريقة معقولة حفاظاً على السلامة العامة أو درءاً للخطر عن أرواح البشر أو سائر الممتلكات المشمولة بالمخاطرة المشتركة.

الفصل ٥- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧- أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبّب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة التزام الناقل حسبما حُددت في الفصل ٤.

٢- يُعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٣- يُعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

- (أ) القضاء والقدر؛
- (ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛
- (ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛
- (د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، من تدخلات أو ما تُقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يُعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨؛
- (هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛
- (و) نشوب حريق على السفينة؛
- (ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة؛
- (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة ٣٣ أو المادة ٣٤؛
- (ط) أعمال تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مُبرم وفقا للفقرة ٢ من المادة ١٣، ما لم يَقُم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛
- (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جرّاء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضاعة؛
- (ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدّها الناقل أو لم تؤدّ نيابة عنه؛
- (ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛

- (م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛
- (ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛
- (س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوِّله إياها المادتان ١٥ و ١٦.
- ٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر أو عن جزء منه:
- (أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨ هو الذي تسبَّب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو
- (ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في وقوع الهلاك أو التلف أو التأخر أو لم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٨.
- ٥- يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر أو عن جزء منه، إذا:
- (أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبَّب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبَّب أو أسهم فيه '١' عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو '٢' عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو '٣' أن عناصر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نُقلت البضاعة فيها، أو ما وفَّره الناقل من حاويات نُقلت البضاعة فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظ عليها؛
- (ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات: '١' أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥ (أ) من هذه المادة؛ أو '٢' أنه قد أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٤.
- ٦- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.
- المادة ١٨- مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين
- يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من إخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال أو إغفالات:

- (أ) أي طرف منفذ؛ أو
- (ب) ربّان السفينة أو طاقمها؛ أو
- (ج) مستخدم الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو
- (د) أي شخص آخر يؤدّي، أو يتعهد بأن يؤدّي، أيًا من واجبات الناقل. بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرّف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

المادة ١٩ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

- ١ - يتحمّل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل. بمقتضى هذه الاتفاقية، ويحقّ له التمتع بالدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:
- (أ) تسلّم الطرف المنفذ البحري البضاعة بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلّم البضاعة في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضاعة في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛
- (ب) ووقع الحادث الذي تسبّب في الهلاك أو التلف أو التأخر: '١' أثناء الفترة ما بين وصول البضاعة إلى الميناء الذي تُحمّل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرّغ فيه من السفينة؛ أو '٢' أثناء وجود البضاعة في عهددة الطرف المنفذ البحري؛ أو '٣' في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتاة في عقد النقل.
- ٢ - إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه. بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.
- ٣ - يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال أو إغفالات أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل. بمقتضى عقد النقل، وفقاً للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.
- ٤ - ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على ربّان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد مستخدمي الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

المادة ٢٠- المسؤولية الجماعية والفردية

- ١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- ٢- دون مساس بالمادة ٦١، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٢١- التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلّم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٢- حساب التعويض

- ١- رهناً بأحكام المادة ٥٩، يُحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ٤٣.
- ٢- تُحدّد قيمة البضاعة حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.
- ٣- في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٣- الإشعار في حال حصول هلاك أو تلف أو تأخر

- ١- يُفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلّم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وُجّه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة، يبيّن الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة،

قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً.

٢- لا يجوز أن يفرض عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها. بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بإلقاء عبء الإثبات المبين في المادة ١٧.

٣- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يؤكّد حدوثه في تفقّد مشترك للبضاعة من جانب الشخص الذي سلّمت إليه والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تأكيد المسؤولية تجاهه.

٤- لا يُدفع أيّ تعويض فيما يتعلّق بالتأخّر ما لم يوجّه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوماً متتالياً من تسليم البضاعة إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخّر.

٥- عندما يوجّه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجّه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.

٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوّف من وقوعه، يوفر كلّ طرف في النزاع للأطراف الأخرى جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقّد البضاعة ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة.

الفصل ٦- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معيّنة من النقل

المادة ٢٤- الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكّل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو حد من المسؤولية. بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦١.

المادة ٢٥- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

١- لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة إلا:

(أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو

(ب) إذا نُقلت البضاعة في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكانت الأسطح مهيأة خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات؛ أو

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

٢- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل على هلاك البضاعة التي تنقل على سطح السفينة بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلف تلك البضاعة أو التأخر في تسليمها، ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضاعة أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضاعة وفقاً للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣- إذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضاعة أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولا تحق له الدفع المنصوص عليها في المادة ١٧.

٤- لا يحق للناقل أن يستظهر بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتياز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضاعة على السطح.

٥- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة تحت سطح السفينة، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضاعة أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على السطح.

المادة ٢٦- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعة، أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخراً في تسليمها، أثناء مدة التزام الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب، أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر من أحكام هي، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) كان من شأنها أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وتنص بالتحديد على مسؤولية الناقل، أو على الحد من مسؤوليته، أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

الفصل ٧- واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٧- تسليم البضاعة للنقل

١- يسلم الشاحن البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يُتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضاعة بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

٢- يؤدّي الشاحن على نحو ملائم وبعبارة أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى اتفاق مُبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٣.

٣- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضاعة في حاوية أو تحميلها في عربة، يتعين عليه أن يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعبارة، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٨- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة، ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٢٩- واجب الشاحن في توفير المعلومات
والتعليمات والمستندات

١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضاعة من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

(أ) لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢- ليس في هذه المادة ما يمس بأي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضاعة، عملاً بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمد.

المادة ٣٠- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣١ والمادة ٣٢، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

٣- عندما يُعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤.

المادة ٣١- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها

التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦؛ واسم الطرف الذي يُذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.

٢- يُعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويُعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٢- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

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

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضاعة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) يضع الشاحن على البضاعة الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعترف لتلك البضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٣- تولى الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١- تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٥، ويحق له التمتع بحقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢- لا تمسّ الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات أو ما له من حقوق أو دفع.

المادة ٣٤- مسؤولية الشاحن عن أشخاص آخرين

يكون الشاحن مسؤولاً عن أي إخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية من جرّاء أفعال أو إغفالات يرتكبها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن في ذلك المستخدمون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولاً عن أفعال أو إغفالات الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرّف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

الفصل ٨- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

المادة ٣٥- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، حقّ للشاحن، أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

المادة ٣٦- تفاصيل العقد

١- تُدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥ المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

(أ) وصف للبضاعة يكون مناسباً للنقل؛

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضاعة؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضاعة؛

- (د) ووزن البضاعة، إذا ما أوردته الشاحن.
- ٢- يُدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:
- (أ) بيان بترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛
- (ب) واسم الناقل وعنوانه؛
- (ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو الذي حُمِلت فيه البضاعة على متن السفينة، أو الذي أُصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (د) وإذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.
- ٣- يُدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٥:
- (أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددتهما الشاحن؛
- (ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛
- (ج) ومكان التسليم، وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل؛
- (د) وميناء التحميل وميناء التفريغ، إذا كانا محددين في عقد النقل.
- ٤- لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضاعة وحالتها بناءً على:
- (أ) تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ؛
- (ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٧- هوية الناقل

- ١- إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، فلا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول قانوني متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد.
- ٢- إذا لم يحدّد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٦، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضاعة حُمِلت على متن سفينة محددة الاسم، يُفترض أن المالك المسجّل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يُثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدّد هوية مستأجرها عارية ويبيّن عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلاً من ذلك، يمكن للمالك المسجّل أن يدحض افتراض كونه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وتبيين عنوانه. كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته أي افتراض بأنه هو الناقل.
- ٣- ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

المادة ٣٨- التوقيع

- ١- يجب أن يكون مستند النقل مهوراً بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرّف نيابة عنه.
- ٢- يجب أن يتضمّن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرّف نيابة عنه. ويجب أن يحدّد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني، وأن يبيّن أن الناقل قد أذن بذلك السجل.

المادة ٣٩- النواقص في تفاصيل العقد

- ١- لا يمسّ إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ أو ٢ أو ٣ من المادة ٣٦، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو بصحة أي منهما.
- ٢- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمّن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتُبر ذلك التاريخ هو:

(أ) التاريخ الذي حُمِلت فيه كل البضاعة المبيّنة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضاعة قد حُمِلت على متن سفينة؛ أو

(ب) التاريخ الذي تُسَلَّم فيه الناقل أو الطرف المنفّذ البضاعة، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضاعة قد حُمِلت على متن سفينة.

٣- إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفّذ، اعتُبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضاعة وحالها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفّذ.

المادة ٤٠- التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة

في تفاصيل العقد

١- يتحفّظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦، لكي يبين أنه لا يتحمّل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدّمها الشاحن، إذا:

(أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

٢- دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفّظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، لكي يبيّن أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدّمها الشاحن.

٣- عندما لا تُسَلَّم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفّذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تُسَلَّم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقدها الناقل أو الطرف المنفّذ فعلاً، يجوز للناقل أن يتحفّظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ إذا:

(أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدّمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبيّن المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو

(ب) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدّمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.

٤- عندما تُسلّم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفّذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:

(أ) الفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يكن الناقل أو الطرف المنفّذ قد تفقّد فعلياً البضاعة الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة؛

٢' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفّذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٦، إذا:

١' لم يقيم الناقل ولا الطرف المنفّذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢' لم تكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

المادة ٤١- المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٠:

(أ) يُعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلّم الناقل البضاعة حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يُقبل أي دليل يقدّمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مُدرجة في:

١' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يُحال إلى طرف ثالث يتصرّف بحسن نية؛ أو

٢٤ مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة، ويُحال إلى المرسل إليه الذي يتصرّف بحسن نية.

(ج) لا يُقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرّف بحسن نية استناداً إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١٤ تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ عندما يكون الناقل هو الذي قدّم تلك التفاصيل؛

٢٤ عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرّفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرّفة لأختام الحاويات؛

٣٤ تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

المادة ٤٢ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"

إذا تضمّنت تفاصيل العقد العبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"، أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

الفصل ٩ - تسليم البضاعة

المادة ٤٣ - واجب قبول تسلّم البضاعة

عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه الذي يُطالب بتسليم البضاعة إليه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسلّم البضاعة في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقّع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد والعادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٤ - واجب الإقرار بتسلّم البضاعة

يجب على المرسل إليه، بناءً على طلب الناقل أو الطرف المنفّذ الذي يسلم البضاعة، أن يُقر بتسلّم البضاعة من الناقل أو الطرف المنفّذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسليم.

المادة ٤٥ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول
أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يُثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف بأنه هو المرسل إليه عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، وجب على الطرف المسيطر أن يبلغ الناقل بهما قبل وصول البضاعة إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) دون المساس بأحكام الفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضاعة '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يثبت هويته على نحو واف بأنه هو المرسل إليه، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، جاز للناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

(د) يُعفى الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٦ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل
غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسليم البضاعة:

(أ) يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣ عندما يُثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يُثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك، ويجب على الناقل أن يرفض التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة، ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا تعذر تسليم البضاعة '١' لأن المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو '٢' لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يُثبت هويته على نحو واف بأنه هو المرسل إليه أو لم يسلم المستند، أو '٣' لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان المرسل إليه لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، جاز للناقل أن يُبلغ الشاحن بذلك، وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

(ج) يُعفى الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سُلم إليه.

المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم البضاعة، في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣، إلى الحائز:

'١' عندما يسلم الحائز مستند النقل القابل للتداول، ويُثبت هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١؛ أو

٢٤- عندما يُثبت الحائز، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يجب على الناقل أن يرفض تسليم البضاعة إذا لم تُستوفَ مقتضيات الفقرة الفرعية (أ) ١، أو (أ) ٢، من هذه الفقرة؛

(ج) إذا أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكورة في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضاعة إلى الحائز وفقاً للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩؛

٢- دون مساس بالفقرة ١ من المادة ٤٨، إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضاعة دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق القاعدة التالية:

(أ) إذا تعذر تسليم البضاعة ١، لأن الحائز، بعد تلقيه إشعاراً بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة ٤٣، بتسلمه البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو ٢، لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يُثبت هويته على نحو واف بأنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة ١٠ (أ) ١، من المادة ١، أو ٣، لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

(ب) يُعفى الناقل الذي يسلّم البضاعة بناءً على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، وفقاً للفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة إلى الحائز. بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سُلم إليه أو ما إذا كان الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول قد أثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(ج) يجب على الشخص الذي يصدر تعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة أن يعوّض الناقل عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى

الفقرة الفرعية ٢ (هـ) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمانات وافية في حدود المعقول؛

(د) الشخص الذي يصبح حائزاً لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلّم الناقل البضاعة بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، يكتسب تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل حقوقاً أخرى غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة؛

(هـ) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين ٢ (ب) و ٢ (د) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزاً بعد ذلك التسليم والذي لم يكن يعلم، ولم يكن ممكناً في حدود المعقول أن يعلم، بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، ما يتضمّنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. وإذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول البضاعة أو تُبيّن كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضاعة قد سُلمت، فيُفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزاً، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضاعة.

المادة ٤٨ - بقاء البضاعة غير مُسلمة

١ - لأغراض هذه المادة، لا تُعتبر البضاعة قد بقيت غير مُسلمة إلا إذا وصّلت إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه تسليم البضاعة بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٣؛ أو

(ب) تعذّر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجّه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو
(ج) كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧؛ أو

(د) لم يُسمح للناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يُطلب تسليم البضاعة فيه؛ أو

(هـ) تعذّر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضاعة.

٢ - دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا بقيت البضاعة غير مُسلمة، أن يتخذ، على مسؤولية

ونفقة الشخص الذي له الحق في البضاعة، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من تدابير بشأن البضاعة، بما في ذلك:

- (أ) خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛
- (ب) فك رزم البضاعة إذا كانت مرزومة في حاويات أو عربات، أو التصرف فيها على نحو آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر؛
- (ج) والعمل على بيع البضاعة أو إتلافها وفقا للممارسات المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضاعة آنذاك.

٣- لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجه إخطارا معقولا بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى الشخص الذي يُذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وُجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤- إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، وجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضاعة، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل بخصوص نقل تلك البضاعة.

٥- لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلّمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المُطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يُعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضاعة، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها.

المادة ٤٩- الاحتفاظ بالبضاعة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضاعة، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠ - حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٠ - ممارسة حق السيطرة ونطاقه

- ١- لا يجوز أن يمارس حق السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصورٌ على ما يلي:
 - (أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل؛
 - (ب) والحق في تسلّم البضاعة في ميناء توقّف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛
 - (ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.
- ٢- يكون حق السيطرة قائماً طوال مدة التزام الناقل، حسبما تنص عليها المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥١ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

- ١- باستثناء الحالات المشار إليها في الفقرات ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة:
 - (أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يُعيّن الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصاً آخر ليكون الطرف المسيطر؛
 - (ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يخص الناقل عندما يبلغه الحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛
 - (ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يُثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.
- ٢- في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة:

- (أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمّى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال

إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، يجب إحالة كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويُثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، يجب إبراز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٣- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) يجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقاً للمادة ٥٧. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، يجب إحالة كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحداً من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١٠ (أ) '١' من المادة ١، فيجب عليه أن يُثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لذلك المستند، يجب إبراز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة.

٤- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) يجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

المادة ٥٢- تنفيذ الناقل للتعليمات

١- رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في

المادة ٥٠ إذا:

(أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛

(ب) وكان تنفيذ التعليمات وفقاً لأحكامها ممكناً في حدود المعقول عندما تصل إلى الناقل؛

(ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

٢- على أي حال، يُرَدُّ الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبّده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويُعوّضُ الناقلَ عما قد يتكبّده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولاً عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

٣- يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمانات تغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم تلك الضمانة.

٤- تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها بسبب عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر، بما يمثل إخلالاً بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، خاضعة لأحكام المواد ١٧ إلى ٢٣، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعاً لأحكام المواد ٥٩ إلى ٦١.

المادة ٥٣- اعتبار البضاعة مسلّمة

تعتبر البضاعة التي تُسلّم عملاً بتعليمات صادرة وفقاً للفقرة ١ من المادة ٥٢ مسلّمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٤- إدخال تغييرات على عقد النقل

١- الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠.

٢- تُذكر التغييرات المُدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و (ج) من المادة ٥٠، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تُدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو

تُذكر في مستند نقل غير قابل للتداول أو تُدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يجب التوقيع عليها وفقا للمادة ٣٨.

المادة ٥٥ - تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١ - يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يُعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضاعة لم يكن الشاحن قد وفرها بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢ - إذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدد مكان الطرف المسيطر، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، وجب على الشاحن تقديم تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، وجب على الشاحن المستندي تقديم تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

المادة ٥٦ - التغيير بالاتفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيروا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٠ والفقرة ٢ من المادة ٥٠ والمادة ٥٢. ويجوز للطرفين أيضا أن يحددا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥١ أو أن يستبعداها.

الفصل ١١ - إحالة الحقوق

المادة ٥٧ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرًا حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستندا لأمر، أو

- (ب) دون تظهير، إذا كان: '١' مستندا لحامله أو مستندا مظهرًا على بياض؛ أو '٢' مستندا أُصدر لأمر شخص مسمّى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمّى.
- ٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أُصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمّى، بإحالة ذلك السجل وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

المادة ٥٨- مسؤولية الحائز

- ١- دون مساس بالمادة ٥٥، لا يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا.
- ٢- يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، ما يفرضه عليه عقد النقل من مسؤوليات، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك المستند أو السجل.
- ٣- لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذا المادة، لا يمارس الحائز الذي ليس هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:
- (أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو
- (ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٧.

الفصل ١٢ - حدود المسؤولية

المادة ٥٩- حدود المسؤولية

- ١- رهنا بأحكام المادة ٦٠ والفقرة ١ من المادة ٦١، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أيّ المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن

عن قيمة البضاعة وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

٢- عندما تُنقل البضاعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضاعة، أو فوقها، أو في عربة أو فوقها، تُعتبر الرُزم أو وحدات الشحن التي عُدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رُزماً أو وحدات شحن. وإذا لم تكن مُعدّدة على هذا النحو، اعتُبرت البضاعة الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتُحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقاً لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتُحسب بطريقة تقرّها تلك الدولة.

المادة ٦٠- حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنّا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦١، يُحسب وفقاً للمادة ٢٢ التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعف نصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٥٩ الحد الذي يُرسى بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥٩ في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المعنية.

المادة ٦١- فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٥٩، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تُعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد

إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يحتمل أن يسبب تلك الخسارة.

٢- لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٨ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٠ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يحتمل أن يسبب تلك الخسارة.

الفصل ١٣ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٢ - الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

١- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

٢- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلّم فيه الناقل البضاعة أو، في الحالات التي لم تُسلّم فيها البضاعة أو لم يُسلّم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تُسلّم فيه البضاعة. ولا يُحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

٣- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

المادة ٦٣ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ للتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تُقدّم المطالبة تجاهه أن يمدّد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجدداً بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

المادة ٦٤ - دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تُلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢، إذا رُفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُرفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوماً، تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوّى المطالبة أو بُلِّغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

المادة ٦٥ - رفع الدعاوى على الشخص الذي تُحدّد هويته بأنه هو الناقل

يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي تُحدّد هويته بأنه هو الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧ بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٢ إذا ما رُفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُرفع فيها الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوماً، تبدأ من اليوم الذي تُحدّد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجّل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٧.

الفصل ١٤ - الولاية القضائية

المادة ٦٦ - رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، حقّ للمدّعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

١' مقر الناقل؛ أو

٢' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤٤ الميناء الذي تُحمَّل فيه البضاعة على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تُفَرَّغ فيه البضاعة من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) في محكمة أو محاكم مختصة يعيِّنها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت في ما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

المادة ٦٧- اتفاقات اختيار المحكمة

١- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة (ب) من المادة ٦٦ حصرية فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي يُسبِّغ الولاية:

(أ) وارداً في عقد كمي يبيِّن بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '١' جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، وإما '٢' يتضمَّن بياناً جلياً بأن هناك اتفاقاً على اختيار حصري للمحكمة، ويُحدِّد أبواب العقد الكمي المحتوى على ذلك الاتفاق؛

(ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة معيّنة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة واحدة.

٢- لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي ملزماً باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

(أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة (أ) من المادة ٦٦؛

(ب) وكان ذلك الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) وأُبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي تُرْفَع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛

(د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة.

المادة ٦٨- رفع الدعوى على الطرف المنفذ البحري

يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقرّ الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) الميناء الذي يتسلّم فيه الطرف المنفّذ البحري البضاعة، أو الميناء الذي يسلم فيه الطرف المنفّذ البحري البضاعة، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفّذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضاعة.

المادة ٦٩- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنًا بأحكام المادتين ٧١ و ٧٢، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفّذ البحري أمام محكمة ليست مسمّاة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨.

المادة ٧٠- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بالولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس للمحكمة الموجودة في الدولة التي يُتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبتّ في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تُستوفى مقتضيات هذا الفصل؛ أو

(ب) تُنصّ على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

المادة ٧١- ضم الدعاوى ونقلها

١- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو المادة ٧٢، إذا رُفعت على الناقل والطرف المنفّذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مسمّاة بمقتضى المادتين ٦٦ و ٦٨ كليهما. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة مسمّاة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦٨، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٧ أو ٧٢، يجب على الناقل أو الطرف المنفّذ البحري الذي يرفع دعوى يلتمس فيها إعلاناً بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يحرم شخصاً من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨ أن يسحب تلك الدعوى، بناءً على طلب المدعى عليه، متى كان المدعى عليه قد اختار محكمة مسمّاة بمقتضى المادة ٦٦ أو المادة ٦٨، أيهما انطبقت، يمكن فيها استهلال الدعوى مجدداً.

المادة ٧٢- الاتفاق بعد نشوء النزاع وولاية المحكمة
في حال مثول المدعى عليه أمامها

- ١- بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.
- ٢- تكون للمحكمة المختصة ولاية إذا مثّل المدعى عليه أمامها دون أن يطعن في ولايتها وفقا لقواعد تلك المحكمة.

المادة ٧٣- الاعتراف والإنفاذ

- ١- يتعين الاعتراف بالقرار الذي يصدر في إحدى الدول المتعاقدة عن محكمة لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وإنفاذه في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون تلك الدولة المتعاقدة الأخيرة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلانا بمقتضى المادة ٧٤.
- ٢- يجوز للمحكمة أن ترفض الاعتراف والإنفاذ استنادا إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها.
- ٣- لا يمس هذا الفصل بانطباق قواعد منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية التي هي طرف في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

المادة ٧٤- انطباق الفصل ١٤

- لا تُلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تُعلن، وفقا للمادة ٩١، أنها ستكون مُلزمة بها.

الفصل ١٥- التحكيم

المادة ٧٥- اتفاقات التحكيم

- ١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢- تُقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

- (أ) أي مكان يُحدّد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو
- (ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أيّ من الأماكن التالية:
- ١٠ ' مقرّ الناقل؛ أو
- ٢٠ ' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٣٠ ' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٤٠ ' الميناء الذي تُحمّل فيه البضاعة على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تُفرّغ فيه البضاعة من السفينة في النهاية.
- ٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق مُلزمًا في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك الاتفاق وارداً في عقد كمي يحدّد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:
- (أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ وإما
- (ب) يتضمّن بياناً جلياً بأن هناك اتفاق تحكيم، ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.
- ٤- في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي مُلزمًا بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:
- (أ) كان مكان التحكيم المُعَيّن في الاتفاق واقعاً في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛
- (ب) وكان الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (ج) وُجّه إلى الشخص الذي سيكون ملزماً بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛
- (د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم.
- ٥- تُعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلاً متى تضارب معها.

المادة ٧٦- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

- ١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بوجوب إنفاذ اتفاق تحكيم وارد في عقد نقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم تنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:
 - (أ) انطباق المادة ٧؛ أو
 - (ب) إدراج الطرفين طوعاً هذه الاتفاقية في عقد نقل ليس لولا ذلك خاضعاً لها.
- ٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعاً لأحكام هذا الفصل ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:
 - (أ) يبين هوية طرفي مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦ ويبيّن تاريخ مشاركة الاستئجار تلك أو ذلك العقد؛
 - (ب) ويتضمّن بإحالة خاصة البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر.

المادة ٧٧- الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

- بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

المادة ٧٨- انطباق الفصل ١٥

- لا تُلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تُعلن، وفقاً للمادة ٩١، أنها ستكون مُلزَمةً بها.

الفصل ١٦ - صحة الأحكام التعاقدية

المادة ٧٩- أحكام عامة

- ١- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلاً متى كان:

- (أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ج) يحيل منفعة التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة ١٨.

٢- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان:

- (أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة ٨٠- قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

- ١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٧٩، وفيما بين الناقل والشاحن، يجوز أن ينص العقد الكمي الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك التي تفرضها هذه الاتفاقية.
- ٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة مُلزماً إلا عندما:

- (أ) يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛
- (ب) ويكون العقد الكمي '١' قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو '٢' يحدّ بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛
- (ج) وتتاح للشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بأحكام وشروط تمثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجّه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

- (د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية '١' مدرجا بالإحالة من مستند آخر ولا '٢'، مُدرجا في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.
- ٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل، أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه، عقدا كميا بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن يُدرج العقد الكمي تلك المستندات بالإحالة كأحكام في العقد.
- ٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة ١٤ وفي المادتين ٢٩ و٣٢ أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، كما لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦١.
- ٥- إذا كان العقد الكمي يفى بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، سرت أحكام ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:
- (أ) أن يكون ذلك الشخص قد تلقى معلومات تبين بجملاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأبدى موافقته الصريحة على أن يكون ملزما بذلك الخروج؛
- (ب) وألا تكون تلك الموافقة مبيّنة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.
- ٦- يتحمّل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

المادة ٨١- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية

وبضائع أخرى معينة

- بصرف النظر عن المادة ٧٩ ودون مساس بالمادة ٨٠، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفّذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحدّ منها إذا:
- (أ) كانت البضاعة حيوانات حيّة، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٨، ارتكب بقصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضاعة أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يحتمل أن يسبب ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر؛ أو

(ب) كانت طبيعة البضاعة أو حالتها، أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل، تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقاً بشحنات تجارية معتادة تُنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يُصدّر لنقل تلك البضاعة مستندٌ نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

الفصل ١٧ - المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

المادة ٨٢ - الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع
بوسائط نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية، والتي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، بما في ذلك أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جواً، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع الطرقي، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة على متن سفينة؛ أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحراً كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن، سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

المادة ٨٣ - حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

المادة ٨٤ - العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٥ - المسافرون والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

المادة ٨٦ - الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤ والبروتوكولين المؤرخين ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٢ و ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية والمؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، بما في ذلك أي تعديل لتلك الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغل المنشأة النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساوياً لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو لاتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٨ - أحكام ختامية

المادة ٨٧ - الوديع

يُعيّن الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعاً لهذه الاتفاقية.

المادة ٨٨- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١- يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في [روتردام، هولندا] من [...] إلى [...]. وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من [...] إلى [...].
- ٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣- يُفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولاً موقعةً عليها اعتباراً من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ٨٩- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

- ١- يجب على الدولة التي تصدّق على هذه الاتفاقية أو قبلها أو تقرّها أو تنضمّ إليها، وتكون طرفاً في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، المبرمة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، المبرمة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤، أو في البروتوكول المبرم في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، أن تنسحب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية، ومن البروتوكول الملحق بها أو البروتوكولين الملحقين بها، إذا كانت طرفاً في أي منهما، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان بأن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداءً من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.
- ٢- يجب على الدولة التي تصدّق على هذه الاتفاقية أو قبلها أو تقرّها أو تنضمّ إليها وتكون طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، أن تنسحب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان بأن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداءً من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.
- ٣- لأغراض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، الذي يُبلّغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذاً إلاّ حين يصبح

انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك، ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضمانا للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

المادة ٩٠- التحفظات

لا يُسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة ٩١- إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

١- يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادتان ٧٤ و ٧٨ في أي وقت. أما الإعلانات الأولية التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٢ والفقرة ٢ من المادة ٩٣، فيجب إصدارها وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يُسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- تكون الإعلانات التي تُصدّر وقت التوقيع على الاتفاقية خاضعة للتأكيد عند التصديق أو القبول أو الإقرار.

٣- تُصدّر الإعلانات وتأكيداتها كتابة، ويُبلّغ بها الوديع رسمياً.

٤- يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يبلّغ به الوديع رسمياً بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعاراً به.

٥- يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحبه في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجّه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان، أو تعديله عندما تُسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

المادة ٩٢- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها

الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من تلك الوحدات فحسب، ويجوز لها في أي وقت أن تعدّل إعلانها بإصدار إعلان آخر.

٢- يُبلّغ الوديعُ بهذه الإعلانات، وتُذكر فيها صراحةً الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.

٣- إذا كانت الدولة المتعاقدة قد أعلنت، بمقتضى هذه المادة، أن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعاً، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يُعتبر واقعاً في دولة متعاقدة لأغراض هذه الاتفاقية.

٤- إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت هذه الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة ٩٣- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معيّنة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك على هذه الاتفاقية أو تُصدّق عليها أو تقبلها أو تُقرّها أو تنضمّ إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تُعدّ منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢- تُوجّه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلاناً تحدّد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أُحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتُسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣- أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمة تكامل اقتصادي إقليمية، حيثما اقتضى السياق ذلك.

المادة ٩٤ - بدء النفاذ

- ١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.
- ٢ - فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.
- ٣ - تُطبّق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تُبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

المادة ٩٥ - التنقيح والتعديل

- ١ - بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢ - أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يُودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر سارياً على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٩٦ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

- ١ - يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإشعار مكتوب يوجّه إلى الوديع.
 - ٢ - يصبح الانسحاب نافذاً في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعاراً به. وإذا حُدّدت في الإشعار فترة أطول من تلك، أصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.
- حُرِّرت في [روتردام، هولندا]، في هذا اليوم [...] من شهر [...] من عام [...].، في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.
- وإثباتاً لما تقدّم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

إعادة ترقيم مواد مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً

رقم المادة السابق (A/CN.9/645)	رقم المادة الحالي (المرفق الأول بهذه الوثيقة)
١	١
٢	٢
٣	٣
٤	٤
٥	٥
٦	٦
٧	٧
٨	٨
٩	٩
١٠	١٠
١١	١١
١٢	١٢
١٣	حُذفت
١٤	١٣
١٥	١٤
١٦	١٥
١٧	١٦
١٨	١٧
١٩	١٨
٢٠	١٩
٢١	٢٠
٢٢	٢١
٢٣	٢٢
٢٤	٢٣
٢٥	٢٤
٢٦	٢٥
٢٧	٢٦
٢٨	٢٧
٢٩	٢٨

رقم المادة السابق (A/CN.9/645)	رقم المادة الحالي (المرفق الأول بهذه الوثيقة)
٣٠	٢٩
٣١	٣٠
٣٢	٣١
٣٣	٣٢
٣٤	٣٣
٣٥	٣٤
٣٦	حُذِفَتْ
٣٧	٣٥
٣٨	٣٦
٣٩	٣٧
٤٠	٣٨
٤١	٣٩
٤٢	٤٠
٤٣	٤١
٤٤	٤٢
٤٥	٤٣
٤٦	٤٤
٤٧	٤٥
٤٨	٤٦
٤٩	٤٧
٥٠	٤٨
٥١	٤٩
٥٢	٥٠
٥٣	٥١
٥٤	٥٢
٥٥	٥٣
٥٦	٥٤
٥٧	٥٥
٥٨	٥٦
٥٩	٥٧
٦٠	٥٨
٦١	٥٩
٦٢	٦٠
٦٣	٦١
٦٤	٦٢

رقم المادة السابق (A/CN.9/645)	رقم المادة الحالي (المرفق الأول بهذه الوثيقة)
٦٥	٦٣
٦٦	٦٤
٦٧	٦٥
٦٨	٦٦
٦٩	٦٧
٧٠	٦٨
٧١	٦٩
٧٢	٧٠
٧٣	٧١
٧٤	٧٢
٧٥	٧٣
٧٦	٧٤
٧٧	٧٥
٧٨	٧٦
٧٩	٧٧
٨٠	٧٨
٨١	٧٩
٨٢	٨٠
٨٣	٨١
٨٤	٨٢
٨٥	٨٣
٨٦	٨٤
٨٧	٨٥
٨٨	٨٦
٨٩	٨٧
٩٠	٨٨
٩١	٨٩
٩٢	٩٠
٩٣	٩١
٩٤	٩٢
٩٥	٩٣
٩٦	٩٤
٩٧	٩٥
٩٨	٩٦

المرفق الثاني

رسالة مؤرخة ٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٨ موجهة من وزير النقل
الهولندي وعمدة روتردام والمجلس التنفيذي لسلطة ميناء روتردام
إلى المندوبين في الدورة الحادية والأربعين للجنة الأمم المتحدة للقانون
التجاري الدولي^(أ)

بعد سنوات عديدة من العمل الشاق في الفريق العامل الثالث، يُتوقع أثناء دورة الأونسيتال هذه وضع الصيغة النهائية لنص الاتفاقية الجديدة المتعلقة بنقل البضائع البحري واعتماده. وأغلب الظن أن كثيرا منكم سوف يتنفس الصعداء عند انتهاء الدورة، مع الأمل في أن تفضي كل الجهود التي بذلتوها إلى توحيد القانون البحري وتحديثه مستقبلا لمنفعة جميع الأطراف المهتمة بالتجارة والنقل على النطاق العالمي.

إن هولندا وكثيرا من إدارتها الكبرى المهتمة بالشؤون البحرية، ومنها بلدية روتردام ومينائها، قد أعربت عن تقديرها البالغ لمبادرة الأونسيتال وقدمت دعمها الكامل لما قامت به كل الوفود المشاركة من أعمال على مدى السنين. وبما أن هذه المهمة ستنجز أخيرا فسوف يُشرف الموقعين أدناه، وزير النقل الهولندي وعمدة روتردام ورئيس المجلس التنفيذي لهيئة ميناء روتردام، أن يدعوكم جميعا للقدوم إلى ميناء روتردام والمشاركة في حدث يُنظم احتفالاً باعتماد الاتفاقية. ويمكن أن يشمل هذا الحدث، إذا ما قرّرت الجمعية العامة للأمم المتحدة ذلك، حفل توقيع على الاتفاقية الجديدة.

ويمكن أن يكون البرنامج الأولي للحدث على النحو التالي:

– الاثنين، ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩

حلقة دراسية تُعقد برعاية الأونسيتال واللجنة البحرية الدولية وتكلم فيها شخصيات بارزة من جميع أنحاء العالم حول مواضيع الاتفاقية.

– الثلاثاء، ١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩

يمكن أن يُخصّص هذا اليوم في المقام الأول لجولات في الميناء ولأمر عملية أخرى حسبما يُرى مناسباً.

(أ) الرسالة مستنسخة مثلما وردت (A/CN.9/XLI/CRP.3).

- الأربعاء، ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩

يمكن أن تُعقد في هذا اليوم جلسة استثنائية للجمعية العامة للأمم المتحدة تتاح أثناءها للمندوبين فرصة الإعراب عن آرائهم السياسية بشأن مستقبل الاتفاقية، بما في ذلك إمكانية التوقيع على الاتفاقية رسمياً، وبعد ذلك، يمكن لأمين الأونسيترال أن يتحدث إلى الصحافة.

ونحن الآن في مرحلة متقدمة من المفاوضات مع مالكي السفينة الشهيرة "روتردام"، وهي باخرة لنقل المسافرين كانت تعمل سابقاً على خط منتظم بين هولندا وأمريكا، من أجل استضافة الجزء الأكبر من الحدث على متن تلك السفينة.

وسيكون من دواعي سرورنا البالغ أن تقبلوا دعوتنا هذه. ويمكنكم أن تطمئنوا إلى أننا سنبذل قصارى جهدنا للاحتفاء بكم أثناء الأيام الثلاثة المذكورة، عرفانا بما قمتم به على مدى السنوات الماضية من عمل شاق ودؤوب لإنجاز تلك الاتفاقية.

مع خالص التحية،

[توقيع]

كاميل أويرلنغز

وزير النقل والأشغال العمومية وإدارة المياه

[توقيع]

إيفو أوبستلتن

عمدة روتردام

[توقيع]

هانس سميتس

عن المجلس التنفيذي لهيئة ميناء روتردام

المرفق الثالث

قائمة بالوثائق المعروضة على اللجنة في دورتها الحادية والأربعين

الرمز	العنوان أو الوصف
A/CN.9/640	تقرير الفريق العامل الأول (المعني بالاشتراء) عن أعمال دورته الثانية عشرة (فيينا، ٣-٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧)
A/CN.9/641	تقرير الفريق العامل المعني بالتحكيم والتوفيق عن أعمال دورته السابعة والأربعين (فيينا، ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧)
A/CN.9/642	تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته العشرين (فيينا، ١٥-٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧)
A/CN.9/643	تقرير الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) عن أعمال دورته الثالثة والثلاثين (فيينا، ٥-٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٧)
A/CN.9/644	جدول الأعمال المؤقت وشروحه والجدول الزمني لجلسات الدورة الحادية والأربعين
A/CN.9/645	تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته الحادية والعشرين (فيينا، ١٤-٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨)
A/CN.9/646	تقرير الفريق العامل المعني بالتحكيم والتوفيق عن أعمال دورته الثامنة والأربعين (نيويورك، ٤-٨ شباط/فبراير ٢٠٠٨)
A/CN.9/647	تقرير الفريق العامل الخامس (المعني بقانون الإعسار) عن أعمال دورته الرابعة والثلاثين (نيويورك، ٣-٧ آذار/مارس ٢٠٠٨)
A/CN.9/648	تقرير الفريق العامل الأول (المعني بالاشتراء) عن أعمال دورته الثالثة عشرة (نيويورك، ٧-١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨)
A/CN.9/649	تقرير الفريق العامل السادس (المعني بالمصالح الضمانية) عن أعمال دورته الثالثة عشرة (نيويورك، ١٩-٢٣ أيار/مايو ٢٠٠٨)
A/CN.9/650	ثبت مرجعي بالمؤلفات الحديثة ذات الصلة بأعمال الأونسيتال
A/CN.9/651	مذكرة من الأمانة عن حالة الاتفاقيات والقوانين النموذجية
A/CN.9/652	مذكرة من الأمانة عن التعاون التقني والمساعدة التقنية
A/CN.9/653	مذكرة من الأمانة عن قواعد الأونسيتال الإجرائية وطرائق عملها
A/CN.9/654	مذكرة من الأمانة عن تيسير التعاون والتخاطب المباشر والتنسيق في إجراءات الإعسار عبر الحدود

الرمز	العنوان أو الوصف
A/CN.9/655	مذكرة من الأمانة عن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا في مجال التجارة الإلكترونية: المسائل القانونية الناشئة عن تنفيذ وتشغيل نظم النوافذ الوحيدة في التجارة الدولية
A/CN.9/656	مذكرة من الأمانة عن التقرير عن الاستقصاء المتعلق بالتنفيذ التشريعي لاتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها (نيويورك، ١٩٥٨)
Add.1 و A/CN.9/657	مذكرة من الأمانة عن أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناقشة القانون التجاري الدولي وتوحيده
Add.1 و A/CN.9/657	مذكرة من الأمانة عن أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناقشة قانون الاشتراء العمومي وتوحيده
Add.14 إلى A/CN.9/658	مذكرة من الأمانة عن مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا: تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
Add.1 و Add.2 و A/CN.9/659	مؤشرات الاحتيال التجاري (A/CN.9/624/Add.1 و A/CN.9/624/Add.2): تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الدولية
Add.1 إلى Add.5 و A/CN.9/660	مذكرة من الأمانة عن قواعد الأونسيتال الإجرائية وطرائق عملها - التعليقات الواردة من الدول الأعضاء
Add.1 إلى Add.3 و A/CN.9/661	مذكرة من الأمانة عن تسوية النزاعات التجارية: توصية بشأن تفسير الفقرة (٢) من المادة الثانية والفقرة (١) من المادة السابعة من اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها (نيويورك، ١٩٥٨) ("اتفاقية نيويورك"): تجميع لتعليقات الحكومات
A/CN.9/662	مذكرة من الأمانة عن تسوية المنازعات التجارية - تنقيح قواعد الأونسيتال للتحكيم - ملاحظات من حكومة كندا
A/63/6 (Prog. 6)	الإطار الاستراتيجي المقترح للفترة ٢٠١٠-٢٠١١: الجزء الثاني: الخطوة البرنامجية لفترة السنتين، البرنامج ٦، الشؤون القانونية
A/CN.9/XLI/CRP.3	مذكرة من الأمانة تستنسخ رسالة مؤرخة ٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٨ موجهة من وزير النقل الهولندي وعمدة روتردام والمجلس التنفيذي لسلطة ميناء روتردام إلى المندوبين في الدورة الحادية والأربعين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي