

Distr.: General
9 May 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السادسة والثلاثون

فيينا، ٣٠ حزيران/يونيه-١١ تموز/يوليه ٢٠٠٣

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته
الحادية عشرة (نيويورك، ٢٤ آذار/مارس-٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٢٢-١	أولاً- مقدمة
١٠	٢٣	ثانياً- المداولات والمقررات
١١	٢١٨-٢٤	ألف- النظر في مشاريع المواد
١١	٦١-٢٤	١- مشروع المادة ٨ (مستندات النقل والسجلات الالكترونية)
١٦	٢٦-٢٥	(أ) الفقرة ٨-١
١٦	٣٤-٢٧	(ب) الفقرة ٨-٢
١٦	٢٩-٢٧	١' الفقرة الفرعية ٨-٢-١
١٧	٣١-٣٠	٢' الفقرة الفرعية ٨-٢-٢
١٨	٣٢	٣' الفقرة الفرعية ٨-٢-٣
١٨	٣٤-٣٣	٤' الفقرة الفرعية ٨-٢-٤
١٨	٥٢-٣٥	(ج) الفقرة ٨-٣
١٨	٤١-٣٥	١' الفقرة الفرعية ٨-٣-١
٢٠	٤٣-٤٢	٢' الفقرة الفرعية ٨-٣-٢
٢٠	٤٨-٤٤	٣' الفقرة الفرعية ٨-٣-٣
٢٢	٥٢-٤٩	٤' الفقرة الفرعية ٨-٣-٤
٢٢	٦١-٥٣	(د) الفقرة ٨-٤
٢٢	٥٥-٥٣	١' الفقرة الفرعية ٨-٤-١



٢٣	٦٠-٥٦	.....	٢-٤-٨	الفقرة الفرعية	٢٣
٢٥	٦١	.....	٣-٤-٨	الفقرة الفرعية	٢٥
٢٥	٩٩-٦٢	.....	مشروع المادة ١٠	(التسليم إلى المرسل إليه)	-٢
٢٨	٦٤-٦٣	.....	(أ)	ملاحظات عامة	
٢٩	٧٢-٦٥	.....	١-١٠	الفقرة (ب)	
٣١	٧٣	.....	٢-١٠	الفقرة (ج)	
٣١	٩٠-٧٤	.....	٣-١٠	الفقرة (د)	
٣١	٧٧-٧٤	.....	١-٣-١٠	الفقرة الفرعية	٣١
٣٢	٩٠-٧٨	.....	٢-٣-١٠	الفقرة الفرعية	٣٢
٣٥	٩٩-٩١	.....	٤-١٠	الفقرة (هـ)	
٣٧	١٢٦-١٠٠	.....	مشروع المادة ١١	(حق السيطرة)	-٣
٤٠	١٠١	.....	(أ)	ملاحظات عامة	
٤١	١٠٤-١٠٢	.....	١-١١	الفقرة (ب)	
٤١	١١٣-١٠٥	.....	٢-١١	الفقرة (ج)	
٤١	١٠٨-١٠٥	.....	٢-١١	الفقرة الفرعية (أ)	
٤٣	١١١-١٠٩	.....	٢-١١	الفقرة الفرعية (ب)	
٤٣	١١٢	.....	٢-١١	الفقرة الفرعية (ج)	
٤٤	١١٣	.....	٢-١١	الفقرة الفرعية (د)	
٤٤	١١٩-١١٤	.....	٣-١١	الفقرة (د)	
٤٤	١١٧-١١٤	.....	٣-١١	الفقرة الفرعية (أ)	
٤٥	١١٨	.....	٣-١١	الفقرة الفرعية (ب)	
٤٥	١١٩	.....	٣-١١	الفقرة الفرعية (ج)	
٤٥	١٢٠	.....	٤-١١	الفقرة (هـ)	
٤٥	١٢٣-١٢١	.....	٥-١١	الفقرة (و)	
٤٦	١٢٦-١٢٤	.....	٦-١١	الفقرة (ز)	
٤٧	١٤٨-١٢٧	.....	مشروع المادة ١٢	(إحالة الحقوق)	-٤
٤٨	١٢٩-١٢٨	.....	(أ)	ملاحظات عامة	
٤٩	١٣٦-١٣٠	.....	١-١٢	الفقرة (ب)	
٤٩	١٣٣-١٣٠	.....	١-١-١٢	الفقرة الفرعية	٤٩
٥١	١٣٤	.....	٢-١-١٢	الفقرة الفرعية	٥١
٥١	١٤١-١٣٥	.....	٢-١٢	الفقرة (ج)	
٥١	١٣٦-١٣٥	.....	١-٢-١٢	الفقرة الفرعية	٥١
٥١	١٤٠-١٣٧	.....	٢-٢-١٢	الفقرة الفرعية	٥١
٥٢	١٤١	.....	٣-٢-١٢	الفقرة الفرعية	٥٢
٥٢	١٤٥-١٤٢	.....	٣-١٢	الفقرة (د)	
٥٣	١٤٨-١٤٦	.....	٤-١٢	الفقرة (هـ)	
٥٤	١٦٢-١٤٩	.....	مشروع المادة ١٣	(الحقوق في رفع دعوى)	-٥

٥٥	١٥٩-١٥٠	.....	الفقرة ١٣-١	(أ)	
٥٨	١٦١-١٦٠	.....	الفقرة ١٣-٢	(ب)	
٥٨	١٦٢	.....	الفقرة ١٣-٣	(ج)	
٥٨	١٨٢-١٦٣	.....	المادة ١٤ (الوقت المتاح لرفع الدعوى)		-٦
٦٠	١٦٤	.....	ملاحظات عامة	(أ)	
٦٠	١٦٩-١٦٥	.....	الفقرة ١٤-١	(ب)	
٦٢	١٧٤-١٧٠	.....	الفقرة ١٤-٢	(ج)	
٦٣	١٧٥	.....	الفقرة ١٤-٣	(د)	
٦٣	١٧٨-١٧٦	.....	الفقرة ١٤-٤	(هـ)	
٦٤	١٨٢-١٧٩	.....	الفقرة ١٤-٥	(و)	
٦٥	١٩٠-١٨٣	.....	المادة ١٥ (العوارية العامة)		-٧
٦٥	١٨٥-١٨٤	.....	ملاحظات عامة	(أ)	
٦٦	١٨٦	.....	الفقرة ١٥-١	(ب)	
٦٦	١٩٠-١٨٧	.....	الفقرة ١٥-٢	(ج)	
٦٧	٢٠٢-١٩١	.....	المادة ١٦ (الاتفاقيات الأخرى)		-٨
٦٨	١٩٥-١٩٢	.....	ملاحظات عامة	(أ)	
٦٩	١٩٧-١٩٦	.....	الفقرة ١٦-١	(ب)	
٦٩	١٩٩-١٩٨	.....	الفقرة ١٦-٢	(ج)	
٧٠	٢٠٢-٢٠٠	.....	الفقرة ١٦-٣	(د)	
٧٠	٢١٨-٢٠٣	.....	المادة ١٧ (حدود الحرية التعاقدية)		-٩
٧١	٢٠٤	.....	العنوان	(أ)	
٧١	٢١٥-٢٠٥	.....	الفقرة ١٧-١	(ب)	
٧١	٢١٣-٢٠٥	.....	الفقرة الفرعية ١٧-١ (أ)		
٧٤	٢١٤	.....	الفقرة الفرعية ١٧-١ (ب)		
٧٤	٢١٥	.....	الفقرة الفرعية ١٧-١ (ج)		
٧٤	٢١٨-٢١٦	.....	الفقرة ١٧-٢	(ج)	
٧٤	٢١٧-٢١٦	.....	الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ)		
٧٥	٢١٨	.....	الفقرة الفرعية ١٧-٢ (ب)		
٧٥	٢٦٧-٢١٩	.....	نطاق تطبيق مشروع الصك		باء-
٧٥	٢٣٩-٢١٩	.....	مناقشة عامة		-١
٨٧	٢٦٧-٢٤٠	.....	النظر في مسائل محددة متصلة بنطاق مشروع الصك		-٢
٨٧	٢٤٤-٢٤١	.....	نوع النقل المشمول بمشروع الصك	(أ)	
		.....	علاقة مشروع الصك باتفاقيات النقل الأخرى وبالتشريعات	(ب)	
٨٩	٢٥٠-٢٤٥	.....	الداخلية		
٩٢	٢٥٦-٢٥١	.....	معاملة الأطراف المنفذة	(ج)	
٩٤	٢٦٣-٢٥٧	.....	حدود المسؤولية	(د)	
٩٦	٢٦٧-٢٦٤	.....	معاملة التلف غير الموقعي للبضاعة	(هـ)	

أولاً - مقدمة

١ - نظرت اللجنة إبان دورتها التاسعة والعشرين، عام ١٩٩٦،^(١) في اقتراح بتضمين برنامج عملها استعراضاً للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي للبضائع بالبحر، بغية استبانة الحاجة إلى وجود قواعد موحدة حيثما لا توجد مثل هذه القواعد وبغية تحقيق مزيد من التوحيد بين القوانين.^(٢)

٢ - وكانت اللجنة قد أُبلِغت، في تلك الدورة، بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة بشأن مشاكل مختلفة؛ وأن هذه الثغرات تشكل عقبة أمام حرية تدفق البضائع، وتزيد من تكلفة المعاملات. كما أن الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الإلكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المتجزئة والمتباينة، وينشئ أيضاً الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل الخاصة باستخدام التكنولوجيات الجديدة.^(٣)

٣ - في تلك الدورة نفسها، قررت اللجنة أيضاً أن تقوم الأمانة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، وبشأن الحلول الممكنة لتلك المشاكل، لكي تتمكن من تقديم تقرير إلى اللجنة في مرحلة لاحقة. واتفقت اللجنة على أن تستند عملية جمع المعلومات هذه إلى قاعدة عريضة تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية المعنية بالنقل البحري للبضائع، كاللجنة البحرية الدولية، والغرفة التجارية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.^(٤)

٤ - ثم في الدورة الحادية والثلاثين للجنة، عام ١٩٩٨، استمعت اللجنة إلى بيان ألقى بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أنها ترحب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس آراء القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات.^(٥)

٥ - وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، عام ١٩٩٩، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية بأن فريقاً عاملاً تابعاً لها كُلف بإعداد دراسة بشأن طائفة متنوعة من المسائل في مجال قانون النقل الدولي، بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المشمولة إلى توحيد أو مناسقة في هذا الخصوص.^(٦)

٦ - وفي تلك الدورة، أفيد أيضاً بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية المذكورة، والتي تمثل عدداً كبيراً من النظم القانونية. وتعترم اللجنة المذكورة أن تبادر، لدى تسلّم الردود على الاستبيان، إلى

انشاء لجنة فرعية دولية تتولى تحليل البيانات وإيجاد مرتكز لمواصلة العمل على مُناسقة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية للأونسيترال أنها ستقدم لها المساعدة في إعداد صك تنسيقي مقبول عالمياً.^(٧)

٧- ثم في الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، عام ٢٠٠٠،^(٨) كان معروضا عليها تقرير من الأمين العام عن الأعمال الممكنة في المستقبل في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، يقدم وصفا عن سير العمل الذي تقوم به اللجنة البحرية الدولية بالتعاون مع الأمانة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي قُدّم نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أفاد بأن الفريق العامل التابع لها قد شرع، بالتعاون مع الأمانة، في إجراء دراسة استقصائية تستند إلى استبيان يشمل مختلف النظم القانونية وُجّه إلى المنظمات الأعضاء في تلك اللجنة. وذكر فيه أيضاً أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة أبرز جوانب الأعمال المقبلة مع منظمات دولية ممثلة لصناعات مختلفة. وأظهرت تلك الاجتماعات استمرار دعم الصناعة لهذا المشروع واهتمامها به.

٨- وباقتراح بالدورة الثالثة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٠، نظّمت أمانة الأونسيترال، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، حلقة تدارس حول قانون النقل، عقدت في نيويورك يوم ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الحلقة جمع الأفكار وآراء الخبراء بشأن المشاكل التي تنشأ في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصا النقل البحري للبضائع، واستبانة مسائل قانون النقل التي قد تودّ الأونسيترال النظر في الاضطلاع بأعمال بشأنها مستقبلا، واقتراح حلول ممكنة لها. وفي تلك الحلقة، سلّم غالبية المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سند الشحن وكشف الطريق البحري، وعلاقة مستندي النقل هذين بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، والموقف القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغييرات الناجمة عن تطور النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية تقتضي إصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء أكانت تتعلق بوحدة أم أكثر من وسائط النقل، وسواء أأبرم العقد إلكترونياً أم كتابة.

٩- وفي الدورة الرابعة والثلاثين للجنة، عام ٢٠٠١،^(٩) كان معروضا عليها تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب منها. وقد لُخص التقرير الآراء والاقتراحات التي نتجت حتى ذلك الحين عن المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. وكان الغرض من التقرير تمكين اللجنة من تقييم وجهة ونطاق الحلول الممكنة ومن اتخاذ قرار بشأن كيفية التصرف المرغوبة. وذكر التقرير المسائل التي يتعين تناولها

في الصك المقبل والتي شملت ما يلي: نطاق تطبيق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضائع إلى المرسل إليه، والحق في السيطرة الذي تتمتع به الأطراف ذات المصلحة في البضائع أثناء نقلها، وإحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له الحق في إقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لإقامة الدعاوى على الناقل.

١٠- وجاء في التقرير أن المشاورات التي أجرتها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦ دلّت على أنه قد يكون من المفيد بدء العمل على وضع صك دولي، ربما يتخذ صفة معاهدة دولية، مما من شأنه أن يحدّث قانون نقل البضائع ويراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، ويزيل الصعوبات القانونية التي استبانها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع.

١١- وقد قررت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، إسناد تلك المهمة إلى الفريق العامل المعني بقانون النقل.^(١٠)

١٢- أما فيما يتعلق بنطاق العمل، فرأت اللجنة، بعد قدر من المناقشة، أنه ينبغي لوثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل أن تتضمن المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما رأت اللجنة أن المسائل التي سيدرسها الفريق العامل ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس مدى استصواب وإمكانية أن يتناول أيضاً عمليات النقل من الباب إلى الباب، أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم إلى اللجنة، استناداً إلى نتائج تلك الدراسات، توصية بتوسيع ولاية الفريق العامل على النحو المناسب. وذكر أنه ينبغي أن تراعى أيضاً الحلول التي أخذت بها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). كما أُنقِص على أن يجرى العمل في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية الحكومية المهمة التي تشارك في أعمال في مجال قانون النقل (مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) واللجنة الاقتصادية لأوروبا ولجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.^(١١)

١٣- وفي الدورة الخامسة والثلاثين للجنة، عام ٢٠٠٢،^(١٢) عُرض عليها تقرير الفريق العامل المعني بقانون النقل عن أعمال دورته التاسعة التي عقدت في نيويورك في الفترة من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ والتي بدأ فيها النظر في ذلك المشروع (A/CN.9/510). ففي تلك الدورة، أجرى الفريق العامل استعراضاً أولياً لأحكام مشروع الصك المتعلق بقانون النقل، الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). وعُرضت على الفريق

العامل أيضا التعليقات التي أعدتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد، والتي استُسخِرت في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). ونظرا لعدم توفر الوقت الكافي، لم يكمل الفريق العامل نظره في مشروع الصك، وأرجأ وضعه في صيغته النهائية إلى دورته العاشرة. وطلب إلى الأمانة أن تعدّ أحكاما منقّحة لمشروع الصك تستند إلى مداوولات الفريق العامل وقراراته (A/CN.9/510، الفقرة ٢١). وأعربت اللجنة عن تقديرها لما أنجزه الفريق العامل من أعمال.

١٤ - ولاحظت اللجنة أن الفريق العامل، إدراكا منه للولاية التي أسندتها إليه اللجنة (الفقرة ٣٤٥ من الوثيقة A/56/17) (وخصوصا لأن اللجنة قررت أنه ينبغي أن تشمل مداوولات الفريق العامل في البداية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، على أن يكون الفريق العامل حرا في النظر في مرغوبة وحدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أيضا، أو تناول جوانب معيّنة من تلك العمليات)، اعتمد الرأي الذي مفاده أن من المستحب ادراج عمليات النقل من الباب إلى الباب أيضا ضمن نطاق مناقشاته، وتناول هذه العمليات باستحداث نظام يحل أي تنازع بين مشروع الصك والأحكام التي تنظم النقل البري في الحالات التي يُكْمَل فيها النقل البحري بجزء أو أكثر من مراحل النقل البري (بالنسبة لمداوولات الفريق العامل بشأن مسألة نطاق مشروع الصك، انظر الفقرات ٢٦ إلى ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510). كما لوحظ أن الفريق العامل رأى أنه سيكون من المفيد له أن يواصل مناقشاته لمشروع الصك بناء على الافتراض العملي المؤقت بأنه سوف يتناول أيضا عمليات النقل من الباب إلى الباب. وبالتالي، طلب الفريق العامل إلى اللجنة أن توافق على ذلك النهج (الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/510).

١٥ - وأما فيما يتعلق بنطاق مشروع الصك، فقد أبدى عدد من الوفود تأييدا قويا لصالح فرضية العمل القائلة بأنه ينبغي توسيع نطاق مشروع الصك لكي يشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. فقد أشير إلى أن تحقيق الاتساق في النظام القانوني الذي ينظم النقل من الباب إلى الباب هو ضرورة عملية، نظرا لوجود عدد كبير ومتنام من الحالات العملية التي ينفذ فيها النقل (وخصوصا نقل البضائع بالحاويات). بموجب عقود من الباب إلى الباب. ومع عدم إبداء أي اعتراضات على هذا التوسيع لنطاق مشروع الصك، فقد اتفق عموما على أنه ينبغي للفريق العامل، بهدف مواصلة مداولاته، أن يلتزم المشاركة من منظمات دولية كالاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية وغيرهما من المنظمات الدولية المعنية بالنقل البري. ودعي الفريق العامل إلى أن ينظر في مخاطر توسيع القواعد الناظمة للنقل البحري بحيث تشمل النقل البري وأن يأخذ في الحسبان، عند

وضع مشروع الصك، الاحتياجات الخاصة بالنقل البري. كذلك دعت اللجنة الدول الأعضاء والدول التي تتمتع بصفة مراقب لإشراك خبراء في النقل البري في الوفود المشاركة في مداولات الفريق العامل. ودعت اللجنة أيضا الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) والفريق العامل الرابع (المعني بالتجارة الالكترونية) لتنسيق أعمالهما فيما يتعلق بوثائق النقل المجردة من الطابع المادي. ومع أنه اتفق عموما على أنه ينبغي لمشروع الصك أن يوفر آليات مناسبة لاجتناب أوجه التضارب المحتملة بين مشروع الصك والصكوك المتعددة الأطراف الأخرى (وخصوصا الصكوك المتضمنة قواعد الزامية تنطبق على النقل البري)، فقد جرى التعبير عن رأي مفاده أن اجتناب أوجه التضارب هذه لن يكون كافيا لتأمين قبول عام لمشروع الصك ما لم ترس الأحكام الفنية لمشروع الصك قواعد مقبولة بالنسبة للنقل البحري والنقل البري كليهما. ودعي الفريق العامل لتقصي امكانية تضمين الصك مجموعات مستقلة ولكنها متفاعلة فيما بينها من القواعد (التي ربما يكون البعض منها اختياريا بحكم طبيعته) للنقل البحري والبري. وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على فرضية العمل القائلة بأنه ينبغي لمشروع الصك أن يشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بدراسة أخرى لنطاق تطبيق مشروع الصك بعد أن يكون الفريق العامل قد نظر في الأحكام الفنية لمشروع الصك وتوصل إلى تفاهم أكثر شمولاً لوظيفتها في سياق النقل من الباب إلى الباب.^(١٣)

١٦- هذا، وقد واصل الفريق العامل، أثناء دورته العاشرة (فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢)، استعراض أحكام مشروع الصك الواردة في المرفق بمذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). ويرد تقرير تلك الدورة في الوثيقة A/CN.9/525. ونظر الفريق العامل في مشاريع المواد ٦ و ٩-٤ و ٩-٥ من مشروع الصك. ونظرا لضيق الوقت، أرجأ الفريق العامل النظر في مشروع المادة ٤ والأحكام المتبقية من مشروع الصك حتى دورته التالية (الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/525).

١٧- وعقد الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الحادية عشرة في نيويورك في الفترة من ٢٤ آذار/مارس إلى ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣. وقد حضر الدورة ممثلو الدول الأعضاء التالية في الفريق العامل: الاتحاد الروسي واسبانيا وألمانيا وإيطاليا وباراغواي والبرازيل وبوركينا فاسو وتايلند والسويد وسيراليون والصين وفرنسا وفيجي والكاميرون وكندا وكولومبيا وكينيا وليتوانيا والمغرب والمكسيك والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والنمسا والهند والولايات المتحدة الأمريكية واليابان.

١٨- كما حضر الدورة مراقبون من الدول التالية: أستراليا وبيلاروس وتركيا وجزر مارشال وجمهورية كوريا والدايكر وسويسرا والفلبين وفنزويلا وفنلندا وفيت نام ولبنان والنرويج والنيجر ونيوزيلندا وهولندا.

١٩- وحضر الدورة أيضا مراقبون من المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)؛

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (أوتيف)؛

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية المدعوة من قبل اللجنة: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، ومركز الدراسات القانونية الدولية، واللجنة البحرية الدولية، ومعهد مؤجري الحاويات الدوليين، والمعهد الإسباني الأمريكي للقانون البحري، والغرفة الدولية للشحن البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا)، والفريق الدولي لنوادي الحماية والتعويض، والرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط (إيمتا)، والاتحاد الدولي للتأمين البحري (إيومبي)، ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو)، ورابطة وسطاء النقل (تيا).

٢٠- وقد انتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل ايليسكاس (إسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا لايتياو (البرازيل)

٢١- وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.III/WP.24)؛

(ب) المشروع الأولي لصك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21)؛

(ج) مشروع أولي لصك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)؛

(د) مقترحات مقدمة من حكومة كندا (A/CN.9/WG.III/WP.23)، وحكومة إيطاليا (A/CN.9/WG.III/WP.25) وحكومة السويد (A/CN.9/WG.III/WP.26) تتعلق بنطاق مشروع الصك؛

- (هـ) جدول مقارنة لأحكام مشروع الصك وما يقابلها من أحكام في اتفاقيات النقل الحالية (A/CN.9/WG.III/WP.27)؛
- (و) مجموعة من التعليقات الواردة إلى الأمانة فيما يتعلق بأعداد مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.28)؛
- (ز) مذكرة من الأمانة بشأن نطاق مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.29)؛
- (ح) وثيقة إعلامية مقدمة من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (A/CN.9/WG.III/WP.30)؛

٢٢- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال
- ٣- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر
- ٤- أعمال أخرى
- ٥- اعتماد التقرير

ثانياً- المداولات والمقررات

٢٣- انتهى الفريق العامل من القراءة الأولى لمشروع الصك الوارد في المرفق بمذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21)، باستثناء أحكام مشروع الصك التي تعالج استخدام تقنيات التجارة الإلكترونية في وثائق النقل، حيث تركت لكي ينظر فيها في مرحلة لاحقة. وترد أدناه مداولات الفريق العامل واستنتاجاته. وقد طلب إلى الأمانة أن تعد صيغة منقحة لمشروع الصك تعكس المقررات التي اتخذها الفريق العامل. وفي الحالات التي لم يتم فيها اتخاذ أي قرار، طلب إلى الأمانة المضي بعملها ووضعه في الاعتبار مختلف الآراء والشواغل التي جرى التعبير عنها أثناء مداولات الفريق العامل. وشجع الفريق العامل الأمانة على ممارسة قدر واسع من التقدير الاستثنائي في إعادة هيكلة مشروع الصك وإعادة صياغة أحكامه الفنية المختلفة بغية تيسير مواصلة المناقشة في دورة مقبلة بالاستناد إلى خيارات تعبر عن مختلف الآراء التي أبديت أثناء دورات الفريق العامل التاسعة والعاشر والحادية عشرة.

ألف- النظر في مشاريع المواد

١- مشروع المادة ٨ (مستندات النقل والسجلات الالكترونية)

٢٤- كان نص مشروع المادة ٨ بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

”٨-١ إصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني

عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ:

١‘ ‘يحق للمرسل الحصول على مستند نقل أو، اذا وافق الناقل على ذلك، على سجل الكتروني يثبت تسلم البضائع من جانب الناقل أو الطرف المنفذ؛

٢‘ ‘يحق للشاحن أو للشخص المشار اليه في المادة ٧-٧، اذا ذكر الشاحن ذلك للناقل، أن يحصل من الناقل على مستند نقل مناسب قابل للتداول، الا اذا كان الشاحن والناقل قد اتفقا، صراحة أو ضمنا، على عدم استعمال مستند نقل قابل للتداول، أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند من هذا القبيل. واذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا، عملا بالمادة ٢-١، على استخدام سجل الكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل الكتروني قابل للتداول، الا اذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل الكتروني قابل للتداول أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.

”٨-٢ تفاصيل العقد

”٨-٢-١ يجب أن تتضمن تفاصيل العقد في المستند أو السجل الالكتروني المشار اليه في المادة ٨-١

(أ) وصفا للبضاعة؛ و

(ب) العلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة، حسبما ذكرها الشاحن قبل تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ؛ و

(ج)

١‘ ‘عدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، و

- ٢٠ الوزن، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ و
- (د) بياناً بترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛ و
- (هـ) اسم الناقل وعنوانه، و
- (و) التاريخ:
- ١٠ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو
- ٢٠ الذي حُمّلت فيه البضاعة على ظهر السفينة، أو
- ٣٠ الذي أصدر فيه مستند النقل أو السجل الإلكتروني.
- ”٢-٢-٨ تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين" الواردة في المادة ١-٢-٨ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استناداً إلى:
- (أ) تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مغلّفة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ، و
- (ب) أي تفقد اضائي يقوم به فعلاً الناقل أو الطرف المنفذ قبل إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني.
- ”٣-٢-٨ التوقيع
- (أ) يوقع على مستند النقل الناقل أو شخص مأذون له من الناقل؛
- (ب) يوثق السجل الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من الناقل. ولأغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني بيانات في شكل الكتروني يتضمنها السجل الإلكتروني أو ترتبط به منطقياً بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة للسجل الإلكتروني ولبيان اقرار الناقل ذلك السجل.
- ”٤-٢-٨ إغفال محتويات مطلوبة في تفاصيل العقد
- ليس من شأن إغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ١-٢-٨ أو عدم صحة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل أن يمس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو السجل الإلكتروني أو بصلاحيته.

”٨-٣ التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد

”٨-٣-١ يجوز للناقل في الظروف التالية، اذا كان يتصرف بحسن نية لدى اصدار مستند نقل أو سجل الكتروني، أن يورد تحفظا على المعلومات المذكورة في المادة ٨-٢-١ (ب) أو ٨-٢-١ (ج) بأن يدرج فيه بندا مناسباً يبين أن الناقل لا يتحمل مسؤولية صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير الخوَّاة

١‘ اذا كان بوسع الناقل أن يبين أنه ليس لديه وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، جاز له أن يدرج نصاً تحفظياً مناسباً في تفاصيل العقد، أو

٢‘ اذا رأى الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن غير صحيحة، جاز له أن يدرج بندا يبين ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.

(ب) فيما يتعلق بالبضاعة المسلَّمة إلى الناقل داخل حاوية مغلقة، يجوز للناقل أن يضمن تفاصيل العقد بندا تحفظياً مناسباً بشأن:

١‘ العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو

٢‘ عدد الرزم أو عدد القطع أو كمية البضاعة الموجودة داخل الحاوية، الا اذا قام الناقل أو الطرف المنفذ، فعلاً، بتفقد البضاعة داخل الحاوية أو كان لديه، بطريقة أخرى، علم بمحتويات الحاوية؛

(ج) فيما يتعلق بالبضاعة المسلَّمة إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة، يجوز للناقل ادراج بند تحفظي على أي بيان عن وزن البضاعة أو وزن الحاوية ومحتوياتها مع بيان صريح بأن الناقل لم يزن الحاوية، اذا

١‘ كان بوسع الناقل أن يبين أنه لا هو ولا الطرف المنفذ قد وزن الحاوية، و

٢‘ لم يتفق الشاحن والناقل قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد.

”٨-٣-٢ وسيلة التحقق المعقولة

لأغراض المادة ٨-٣-١:

(أ) يجب ألا تكون "وسيلة التحقق المعقولة" قابلة للتطبيق عمليا فحسب، بل معقولة تجاريا أيضا؛

(ب) يكون الناقل قد تصرف بحسن نية لدى اصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني اذا

١٠ ' لم يكن لديه علم فعلي بأن أيا من التفاصيل المادية في مستند النقل أو السجل الالكتروني زائف في مضمونه أو مضلل؛ و

٢٠ ' لم يكن قد أغفل عمدا تقرير ما اذا كان أي بيان مادي في مستند النقل أو السجل الالكتروني زائفا في مضمونه أو مضللا، لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف في مضمونه أو مضلل؛

(ج) يقع عبء اثبات ما اذا كان الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصداره مستند النقل أو السجل الالكتروني على الطرف المدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية.

٣-٣-٨" الدليل الظاهر والدليل القاطع

باستثناء ما تنص عليه المادة ٨-٣-٤، خلافا لذلك، يعتبر مستند النقل أو السجل الالكتروني الذي يثبت تسلم البضاعة

(أ) دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد؛ و

(ب) دليلا قاطعا على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد

[١٠] اذا كان مستند النقل القابل للتداول أو السجل الالكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث متصرف بحسن نية [أو

٢٠ ' اذا كان شخص متصرف بحسن نية قد دفع القيمة أو غير وضعه بطريقة أخرى اعتمادا على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد].

٤-٣-٨" مفعول البنود التحفظية

إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا يفى باشتراطات المادة ٨-٣-١، فلن يشكل مستند النقل حينئذ دليلا ظاهرا أو دليلا قاطعا في إطار المادة ٨-٣-٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة.

”٨-٤ النواقص في تفاصيل العقد

”٨-٤-١ التاريخ

إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر التاريخ حينئذ:

(أ) هو التاريخ الذي حُمِلت فيه جميع البضائع المبيّنة في مستند النقل أو السجل الإلكتروني على ظهر السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع حُمِلت على ظهر سفينة؛ أو

(ب) هو التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضاعة حملت على ظهر سفينة.

”[٨-٤-٢ عدم تعيين هوية الناقل

إذا كانت تفاصيل العقد لا تعين هوية الناقل ولكن تبين أن البضاعة حملت على ظهر سفينة محددة الاسم، يفترض حينئذ أن مالك السفينة المسجل هو الناقل. ويمكن للمالك المسجل أن يدحض هذا الافتراض إذا أثبت أن السفينة كانت وقت النقل تحت مشاركة تأجير سفينة عارية، وهو ما ينقل المسؤولية التعاقدية عن نقل البضاعة إلى مستأجر معين للسفينة. [وإذا دحض المالك افتراض كونه هو الناقل بمقتضى هذه المادة، يفترض أن مستأجر السفينة وقت النقل هو الناقل على نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجل هو الناقل.]

”٨-٤-٣ الترتيب والحال الظاهريان

إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين وقت أن تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ من الشاحن، كان مستند النقل أو السجل الإلكتروني دليلا ظاهريا أو قاطعا بمقتضى المادة ٨-٣-٣، حسب الحالة، على أن ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين كانا على ما يرام وقت قيام الشاحن بتسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ.

(أ) الفقرة ٨-١

٢٥- رُئي أن مضمون الفقرة ٨-١ مقبول عموماً. وأشار إلى أن الغرض من الفقرة ٨-١ هو استذكار التمييز التقليدي بين الوظيفة الإثباتية التي يؤديها مستند النقل باعتباره إيصالاً بالبضائع والوظيفة التجارية التي يؤديها مستند النقل القابل للتداول باعتباره يمثل البضائع. وذكر أن تينك الوظيفتين مجسدتان في الفقرتين الفرعيتين '١' و'٢'، على التوالي. وبشأن الفقرة الفرعية '١'، اقترح أن يستعاض عن عبارة "مستند نقل" بعبارة "إيصال". وسلّم بأنه، في حين أن عبارة "مستند نقل" مفضلة عموماً لدواعي الاتساق في المصطلحات، فإن من المهم، بالنظر إلى أن مستندات النقل بحسب تعريفها بموجب الفقرة ١-٢٠ لا تؤدي جميعها وظيفة إثبات تسلّم البضائع من جانب الناقل، أن يوضح توضيحاً تاماً أنه، بموجب الفقرة الفرعية ٨-١-١، ينبغي أن يؤدي مستند النقل وظيفة الإيصال. ورئي أن الفقرة الفرعية '٢' مفيدة بوجه خاص باعتبارها انعكاساً للممارسة المتبعة القاضية بأنه يجوز للطرفين أن يستخدموا مستندات نقل غير قابلة للتداول. واستذكر أن هناك وظيفة ثالثة لمستند النقل تتمثل، تقليدياً، في تدوين حقوق طرفي عقد النقل والتزاماتها. واقترح تجسيد هذه الوظيفة التعاقدية في نص مشروع المادة ٨.

٢٦- وسُئل عما إن كانت الفقرة ٨-١ قد تعرقل ممارسات شتى متّبعة حالياً بشأن استخدام أنواع معينة من مستندات النقل، مثل سند الشحن "برسم الشحن" وسند الشحن المختوم بعبارة "مشحون على ظهر السفينة" وأعرب عن شاغل بأن مشروع الصك لا ينبغي أن يمس تلك الممارسات، وخصوصاً في سياق الاعتمادات المستندية. وقيل رداً على ذلك إن الفقرة ٨-١ صيغت بعبارة عامة لكي تشمل أي نوع من مستندات النقل قد يستخدم في الممارسة، بما في ذلك أي نوع بعينه من أنواع سندات الشحن أو حتى أنواع معينة من كشوف الطريق (waybills) غير القابلة للتداول. وعليه يظل مشروع الصك محايداً، وخصوصاً فيما يتعلق بممارسات الاعتمادات المستندية.

(ب) الفقرة ٨-٢

'١' الفقرة الفرعية ٨-٢-١

٢٧- اقترح، من حيث الصياغة، أن تُطبّق عبارة "حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة"، الواردة في الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (ج) '٢'، على الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (ج) '١' أيضاً. وقبل الفريق العامل ذلك الاقتراح عموماً.

٢٨- وفي ذلك الصدد، أعرب عن شاغل بأن عبارة "حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة" قد تُفهم على أنها تضع على عاتق الشاحن التزاما ثقيلًا، وخصوصًا إذا قرئت المادة ٨ مقرونة بالفقرة ٧-٤. وردا على ذلك، أشير إلى أن الفقرة الفرعية ٨-٢-١ لا ينبغي أن تُفهم على أنها تنشئ أي التزام على الشاحن بموجب مشروع المادة ٧. غير أن الناقل ينبغي أن تتاح له الفرصة، قبل أن يصدر مستند النقل، للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، وهذا سبب في أن تلك المعلومات ينبغي أن تُقدّم قبل تحميل البضائع على السفينة.

٢٩- وأعرب عن شاغل آخر من أن اقتران الفقرتين الفرعيتين ٨-٢-١ (ج) '٢' و٨-٢-١-١ (ج) '٢' بصفة عنصرين مجتمعين يدرجان في مستند النقل يمكن أن يكون، في حالات عملية معينة، عبئًا مفرطًا على الناقل. وضرب مثال شحن الطوب، التي قد يكون من غير اللازم في حالتها أن يذكر الوزن بموجب الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (ج) '٢' والكمية بموجب الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (ج) '١'. وأشير، رداً على ذلك، إلى أنه، في حين أن قائمة تفاصيل العقد الواردة في الفقرة الفرعية ٨-٢-١ أوسع من الأحكام المناظرة الواردة في الصكوك الدولية القائمة، مثل قواعد لاهاي، فإن تفاصيل العقد تلك لا ينبغي أن تظهر في مستند النقل إلا إذا طلب الشاحن ذلك. وعليه لا ينبغي أن يعتبر أن الفقرة الفرعية ٨-٢-١ تقرر التزاماً عاماً على أي من الشاحن أو الناقل، بل ينبغي أن يعتبر أنها تنشئ طريقة يفني بها الناقل باحتياجات الشاحن التجارية.

٦٤ الفقرة الفرعية ٨-٢-٢

٣٠- استذكر أن الفقرة الفرعية ٨-٢-٢ تنص على مكونين لعبارة "ترتيب البضاعة وحالها الظاهرين"، أحدهما موضوعي والآخر ذاتي. فبموجب الفقرة الفرعية ٨-٢-٢ (أ)، لا يقع على عاتق الناقل واجب أن يتفقد البضائع بما يتجاوز ما يكشفه التفقد الخارجي المعقول للبضائع، وهي مغلفة، عندما يسلمها المرسل إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ. غير أنه بموجب الفقرة الفرعية ٨-٢-٢ (ب) إذا حدث فعلاً أن قام الناقل أو قام الطرف المنفذ بإجراء تفقد أكثر دقة (مثل تفقد محتويات الرزم أو فتح حاوية مغلقة)، يكون الناقل مسؤولاً عن أي شيء كان ينبغي أن يكشفه ذلك التفقد (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، الفقرتين ١٣٥-١٣٦).

٣١- ورأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٢-٢ مقبول عموماً.

٣٤ الفقرة الفرعية ٨-٢-٣

٣٢ - استذكر أن الفقرة ٨-٢-٣ (أ) مقصود منها أن تجسد أحكام الأعراف والمستندات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 500) التي نشرتها الغرفة التجارية الدولية، والتي بموجبها ينبغي أن يكون مستند النقل موقّعا عليه، وينبغي أن يكون السجل الإلكتروني موثقا بطريقة مشابهة. والمقصود من الفقرة الفرعية هو أن تقدم تعريفا للتوقيع الإلكتروني استنادا إلى قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام ٢٠٠١، معدلاً خصيصاً ليكون المعنى المقصود منه داخلاً في نطاق هذا الحكم. وفي ذلك السياق، اتفق الفريق العامل على أنه قد يلزم إجراء المزيد من المناقشة حول مشروع الحكم في مرحلة لاحقة بهدف التحقق من اتساقه مع القانون النموذجي. ورهنا بذلك الاتفاق، رئي أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٢-٣ مقبول عموماً.

٤٤ الفقرة الفرعية ٨-٢-٤

٣٣ - استذكر أن الفقرة الفرعية ٨-٢-٤ تُعمل الرأي الذي مفاده أن صحة مستند النقل أو السجل الإلكتروني لا تتوقف على تضمينه التفاصيل التي ينبغي أن يتضمنها. فسند الشحن غير المؤرخ، مثلاً، يظل صحيحاً على الرغم من أن سند الشحن ينبغي أن يؤرخ. وتوسع الفقرة الفرعية ٨-٢-٤ أيضاً نطاق الأساس المنطقي الذي يستند إليه ذلك الرأي، لتقرر أن صحة مستند النقل أو السجل الإلكتروني لا تتوقف على صحة تفاصيل العقد التي ينبغي إدراجها فيه. وبمقتضى هذا التوسيع، يظل سند الشحن المؤرخ تاريخاً خطأً، مثلاً، صحيحاً على الرغم من أن سند الشحن ينبغي أن يؤرخ بدقة (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، الفقرة ١٣٨).

٣٤ - ورأي الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٢-٤ مقبول عموماً.

(ج) الفقرة ٨-٣

١٤ الفقرة الفرعية ٨-٣-١

٣٥ - استذكر أن الفقرة الفرعية ٨-٣-١ تتوافق عموماً مع القانون والممارسة الحاليين في معظم البلدان (A/CN.9/WG.III/WP.21، الفقرة ١٤٠). وأشار إلى أن المادة ثالثاً-٣ من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي تحتوي على عبارة تعفي الناقل، إذا لم تكن لديه وسيلة معقولة للتحقق من أن المعلومات المقدمة من الشاحن تمثل البضائع تمثيلاً دقيقاً، من أن يدرج في مستند النقل معلومات تكون لازمة في غير تلك الحالة. بيد أن الناقل سيفضل

عادة، لأسباب تجارية أو أخرى، أن يصدر مستند نقل يحتوي على وصف للبضائع، وأن يحمي نفسه بإدراج تحفظ بشأن وصف البضائع. والمقصود من الفقرة الفرعية ٨-٣-١ هو أن تتناول تلك المسألة من خلال قواعد متنوعة، بغية تجسيد أن الشحنات التجارية يمكن أن تتخذ أشكالاً شتى.

٣٦- وقد قُدمت عدة اقتراحات بشأن تحسينات يمكن إدخالها على الفقرة الفرعية ٨-٣-١. وكان هدف أحد الاقتراحات هو توسيع نطاق حرية الناقل في إدراج تحفظ بشأن المعلومات الواردة في مستند النقل، فذهب إلى أن العبارة الاستهلاكية من تلك الفقرة، التي تشير إلى المعلومات المذكورة في الفقرتين الفرعيتين ٨-٢-١ (ب) و ٨-٢-١ (ج)، ينبغي أن تذكر أيضاً المعلومات الواردة في الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (أ). وذهب اقتراح آخر، بنفس المفعول، إلى أن تدرج في الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (ب) أيضاً عبارة على غرار الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (أ) '٢'، لتتناول الحالة التي يرى فيها الناقل، على وجه معقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بشأن محتويات الحاوية غير دقيقة. وبسبب الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (ج)، اقترح أن تضاف عبارة مناسبة تتناول الحالة التي لا توجد فيها إمكانية معقولة تجارياً لوزن الحاوية.

٣٧- كما قُدمت اقتراحات إضافية لاستكمال الأحكام الراهنة الواردة في الفقرة الفرعية ٨-٣-١. وذهب أحد الاقتراحات إلى أن الناقل الذي يقرر أن يدرج تحفظاً على المعلومات المذكورة في مستند النقل ينبغي أن يشترط عليه أن يقدم أسباب ذلك التحفظ. وسيكون مفعول ذلك الالتزام هو اجتناب استخدام عبارات عامة مثل "يقال إنها" أو "يقال إنها تحتوي". وذهب اقتراح آخر إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يتناول الحالة التي يقبل فيها الناقل أن لا يتحفظ على وصف البضائع، وذلك مثلاً لكي لا يعرقل اعتماداً مستندياً، ولكن يحصل على ضمان من الشاحن. وقيل إنه ينبغي أن يُوضَّح أن ذلك الضمان لا ينبغي أن يؤثر في وضعية الأطراف الثالثة. وذهب اقتراح ثالث إلى أنه، إذا كان الناقل قد اجتنب عمداً التحفظ على المعلومات الواردة في تفاصيل العقد، متصرفاً بسوء نية، فينبغي أن يُعاقب على ذلك التصرف وأن لا يكون بوسعه أن يستظهر بأي حد للمسؤولية.

٣٨- وطرحَت أسئلة عن معيار الإثبات الذي ينبغي أن يُطبَّق في سياق الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (ج) '١'. وأشار إلى أنه، رهناً بمعيار الإثبات ذاك، ربما يكون من الصعب على الناقل أن يثبت أن الطرف المنفذ لم يقيم بوزن الحاوية. وأوضح رداً على ذلك أن الحكم ليس مقصوداً منه أن ينشئ معياراً عالياً جداً للإثبات، وأنه توجد على العموم في الموانئ سجلات لاستخدام مرافق الوزن.

٣٩- كما طرح سؤال أكثر عمومية بشأن التفاعل الممكن بين مشروع الصك وأي قانون داخلي يحظر استخدام عبارات تحفظية معينة مثل عبارة "يقال إنها تحتوي". وذكر رداً على ذلك أن مشروع الصك ليس مقصوداً منه أن يمس مثل ذلك القانون الداخلي.

٤٠- طرح سؤال عام آخر بشأن الطريقة التي سيجسد بها مستند النقل التضارب الممكن بين المعلومات المقدمة من الشاحن وتقييم الناقل لما يشكل معلومات غير دقيقة. وقيل رداً على ذلك إنه ينبغي أن يحق دائماً للشاحن أن يحصل على مستند يحتوي على المعلومات التي قدّمها. وإذا لم يوافق الناقل على تلك المعلومات فينبغي أن يدرج في تفاصيل العقد تقييمه الخاص أيضاً.

٤١- بعد المناقشة، توصل الفريق العامل إلى استنتاج مؤقت بأن التعليقات والاقتراحات المذكورة أعلاه ينبغي أن توضع في الاعتبار لدى إعداد مشروع منقح للفقرة الفرعية ٨-٣-١ من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة.

٢٤ الفقرة الفرعية ٨-٣-٢

٤٢- لوحظ أن هذا الحكم مقصود منه أن يوضح معنى المصطلحات المستخدمة في الفقرة الفرعية ٨-٣-١. وأشار إلى أن الفقرة الفرعية ٨-٣-٢ (أ) توضح أن "وسيلة التحقق المعقولة" المذكورة في الفقرة الفرعية ٨-٣-١ يجب أن تكون قابلة للتطبيق عملياً ومعقولة تجارياً، وأن الفقرة الفرعية ٨-٣-٢ (ب) تبين أن الناقل يكون قد تصرف "بحسن نية" لدى إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني إذا لم يكن لديه علم فعلي بأن أي من البيانات زائف أو مضلل في مضمونه ولم يكن قد أغفل عمداً تقرير ذلك لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف أو مضلل. ولوحظ أيضاً أن الفقرة الفرعية ٨-٣-٢ (ج) تفترض أن الناقل يتصرف بحسن نية ما لم يثبت العكس. وردا على سؤال بشأن الحالة التي يصدر فيها الشاحن خطاب ضمان تعويض ويطلب الحصول على سند شحن دون تحفظات حتى عندما تكون البضائع مصابة بتلف، لكي يفي بشروط المصرف، لوحظ أن الفقرة الفرعية ٨-٣-٢ لا تتناول مسألة قابلية خطاب ضمان التعويض للإنفاذ.

٤٣- ورأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٣-٢ مقبول عموماً.

٣٤ الفقرة الفرعية ٨-٣-٣

٤٤- أوضح للفريق العامل أن المفهوم الذي مفاده أن مستند النقل أو السجل الإلكتروني الذي يثبت تسلّم البضائع يشكل دليلاً ظاهراً وقاطعاً على أن الناقل تسلّم البضائع حسبما

ورد وصفها في تفاصيل العقد هو مفهوم مدرج في قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ. ولوحظ أن الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (أ) تبين هذا المبدأ فيما يتعلق بالدليل الظاهر، بينما يبين الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) هذا المبدأ فيما يتعلق بالدليل القاطع. وقيل إن الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '١' ليست مثيرة للخلاف، لأنه يتناول حالة صك النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول الذي أحيل إلى طرف ثالث بحسن نية. وقيل أيضا إن الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢' مثيرة للخلاف بقدر أكبر، وسيتمين أن ينظر بحذر في إدراجها في مشروع الصك، لأنها يمكن أن تشمل الحالة التي يوجد فيها اعتماد بحسن نية على وصف البضاعة الوارد في مستند نقل غير قابل للتداول.

٤٥ - وأبدت معارضة لإدراج الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢'، لأنها تستحدث استخداما جديدا للصكوك غير القابلة للتداول ليس معروفا في القانون الأوروبي. وقيل إن هذا النهج يشكل إنشاء فئة جديدة من المستندات تقع في موضع ما بين المستند القابل للتداول والمستند غير القابل للتداول، وأن هذا تعقيد غير ضروري لمشروع الصك. وأبدت شواغل أخرى بشأن عدم وضوح مشروع المادة هذا.

٤٦ - كما أعرب عن بعض التأييد للإبقاء على الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢' وإزالة المعقوفتين المحيطتين بها في مشروع الصك، لأنه قيل إن مشروع المادة يجسد الممارسة التجارية الراهنة، التي فيها تسدد نسبة تقدر بخمسين في المائة من قيمة خطابات الاعتماد بناء على إيصالات البضائع. وقيل إن القانون ينبغي أن يواكب هذه التغيرات.

٤٧ - وقيل إن قاعدة دليل قاطع بشأن المستندات غير القابلة للتداول توجد بالفعل فيما يتعلق بشهادات طريق الشحن البحري، وبما أن هذا المفهوم ليس جديدا فينبغي الإبقاء على الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢'. غير أنه لوحظ أيضا أن الشرط الوارد في مشروع الحكم هذا، والقاضي بأن الشخص الذي يتصرف بحسن نية يجب أن يكون قد دفع القيمة أو غير وضعيته بطريقة أخرى اعتمادا على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد، هو مفهوم غير معتاد في بلدان القانون المدني.

٤٨ - كما قيل إنه على الرغم من المشاكل التي لوحظت بشأن إمكانية إنشاء فئة جديدة من المستندات فإن مزايا إدراج حكم مثل الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢' يمكن أن تفوق مثالب ذلك الإدراج. وكان الرأي السائد في الفريق العامل هو الإبقاء على الفقرة الفرعية ٨-٣-٣ (ب) '٢' بين معقوفتين في مشروع الصك، وأن يطلب إلى الأمانة أن تدخل عليها ما يلزم من تعديلات مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أبدت والاقتراحات التي قدمت.

٤٤ الفقرة الفرعية ٨-٣-٤

٤٩- استمع الفريق العامل إلى الرأي القائل إن الفقرة الفرعية ٨-٣-٤ هي توضيح للفقرة الفرعية ٨-٣-٣، إذ جاء فيها أنه إذا تضمن مستند الشحن بندا تحفظيا يفى باشتراطات الفقرة الفرعية ٨-٣-١، فلن يشكل مستند النقل، سواء أكان قابلا للتداول أم غير قابل للتداول، حينئذ دليلا ظاهرا أو دليلا قاطعا في إطار الفقرة الفرعية ٨-٣-٣.

٥٠- ورئي أن الفقرة الفرعية ٨-٣-٤ تحايي الناقل إلى حد كبير إذ تسمح للناقل بالاستناد إلى البند التحفظي بصرف النظر عن الحالة التي يسلم فيها البضاعة. ولوحظ أنه بينما يكون من المناسب السماح للناقل بأن يستند إلى البند التحفظي فيما يتعلق بالحالة التي تُسلم فيها حاوية غير مفتوحة، فإنه ينبغي أن لا يكون للناقل الحق في الاستفادة من البند التحفظي في الحالة التي يسلم فيها حاوية متضررة أو مفتوحة ولا يستطيع تحديد تسلسل الجهات التي كانت الحاوية في عهدها. واقترح أن تعاد صياغة الفقرة الفرعية ٨-٣-٤ وفقا للفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من التعليق على مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.21).

٥١- وأعرب عن رأي آخر مفاده أن سريان مفعول البند التحفظي ينبغي أن لا يعتمد على تسليم الناقل لحاوية غير متضررة وأنه ينبغي عدم الخلط بين مسألة مسؤولية الناقل ومسألة وصف البضاعة ووزن الحاوية ومحتوياتها. وجرى التأكيد على أن لا علاقة بين البند التحفظي وحالة الحاوية عند تسليمها وأن الناقل لا يُعفى تلقائيا من المسؤولية بسبب وجود بند تحفظي في مستند النقل.

٥٢- وبينما أعرب عن بعض التأييد لإعادة صياغة الفقرة الفرعية ٨-٣-٤، ساد رأي مؤداه أنها ينبغي الاحتفاظ بها من حيث مضمونها بغية مواصلة مناقشتها في دورة مقبلة.

٤٥ الفقرة ٨-٤

٤٦ الفقرة الفرعية ٨-٤-١

٥٣- استمع الفريق إلى الرأي القائل إن الفقرة الفرعية ٨-٤-١ بشأن التاريخ لا يكون لها مفعول إلا إذا أدرج التاريخ في تفاصيل العقد دون أي بيان لمدلوله. وأوضح أن هذا الحكم أدرج في مشروع الصك بغية معالجة المشاكل الناشئة فيما يتعلق بسند الشحن الذي لا يحمل تاريخا صحيحا.

٥٤- ولوحظ، على سبيل التعليق العام، أن عبارة "مستند النقل أو السجل الإلكتروني" تتكرر في جميع أحكام الفصل ٨ من مشروع الصك، وأن تكرار هذه العبارة يؤكد على

التمييز بين مستندات النقل والسجلات الإلكترونية، بدلا من التركيز على مضمون المستند، حسبما هو مقصود في الولاية المسندة للفريق العامل. واقترح أن تولى العناية لتجنب هذه المشكلة عند إعادة النظر في أحكام الفصل ٨ على ضوء الصكوك الحالية المتعلقة بالسجلات الإلكترونية.

٥٥ - ووجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٤-١ مقبول عموما، واضعا في اعتباره المسألة التي أثبتت بشأن السجلات الإلكترونية.

٢٤ الفقرة الفرعية ٨-٤-٢

٥٦ - استمع الفريق العامل إلى رأي مؤداه أنه بينما تنص الفقرة ٨-٢ على أن تفاصيل العقد ينبغي أن تتضمن اسم الناقل وعنوانه، فإن البنود المتصلة بهوية الناقل تمثل مشاكل في بعض الولايات القضائية. وأوضح بأن القصد من الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ هو معالجة تلك الحالة عن طريق النص على أنه إذا كانت تفاصيل العقد لا تعين هوية الناقل ولكنها تبين اسم السفينة، يفترض عندئذ أن مالك السفينة هو الناقل، ما لم يُثبت المالك أن السفينة كانت تحت مشاركة تأجير سفينة عارية وقت النقل. ولوحظ أن إدراج مادة كهذه يعادل اتخاذ قرار سياسي موضع خلاف في بعض الجهات. ولوحظ أيضا أنه إذا اتفق الفريق العامل على إدراج حكم كهذا في الفقرة الفرعية ٨-٤-٢، سيكون من الضروري اتخاذ قرار آخر بشأن الجملة الأخيرة من مشروع المادة والواردة بين قوسين معقوفين إضافيين والتي تنص على الافتراض الإضافي بأنه إذا دحض المالك المسجل افتراض كونه هو الناقل، فيفترض أن مستأجر السفينة عارية هو الناقل.

٥٧ - وقد أعرب عن معارضة النهج الذي أُتبِع في مشروع المادة هذا، استنادا إلى الرأي القائل إن مالك السفينة المسجل ينبغي أن لا يكون له دور في مشروع الصك بل ينبغي، بدلا من ذلك، أن يتحمل المسؤولية في الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية التي تشترك فيها أطراف ثالثة. واقترح أيضا أن الطرف الذي لا تكون له صلة بالعقد ينبغي، في بعض الحالات، أن لا يصبح مسؤولا نتيجة له وأنه ينبغي عدم توريث مستأجر السفينة عارية نتيجة لعقد النقل.

٥٨ - وأعرب عن رأي مفاده أن حكما كالفقرة الفرعية ٨-٤-٢ هام وله ما يسوغه، وخصوصا لأن مسألة تعيين هوية الناقل، من حيث الممارسة، لها أهمية رئيسية عند تحديد المسؤولية. وأعرب عن تأييد مشروع المادة استنادا إلى وضوحها وإلى أنها تثير افتراضا فحسب، بدلا من أن تُملي قاعدة صارمة. ولوحظ أن مشاكل إضافية يمكن أن تنشأ بالنسبة لمشروع المادة، كما في حالة وجود اتحاد ناقلين، ولكن المبدأ المتجسد في مشروع المادة يسد

فجوة، على وجه العموم، ويستحق التأييد والمزيد من الدراسة من قبل الفريق العامل. ولوحظ أيضا أن إدراج أطراف غير متعاقدة ليس فكرة جديدة، لأن العديد من الولايات القضائية تنشئ مسؤولية على المالكين المسجلين بناء على حقوق الامتياز البحري بشأن المطالبات الخاصة بالبضائع المشحونة. وقُدِّم اقتراح آخر يدعو إلى إنشاء افتراض غير قابل للدحض بالاحتفاظ بالجملة الأولى، بحذف الجملتين الأخيرتين.

٥٩- كما أعرب عن شواغل مؤداها أن حكما مثل الفقرة الفرعية ٥-٤-٢ يمكن أن يحدث مزيدا من عدم اليقين بسبب علاقته بسوابق قضائية مختلفة من حيث كون هوية الناقل غير واضحة في بعض الولايات القضائية. وأشار إلى حالة من سوابق قضائية تركّز على ترويسة عنوان مستند النقل حينما لا تتضمن اسم الناقل على وجه المستند، أو التي تفرض مسؤولية على أكثر من ناقل بخصوص سند شحن واحد، أو على ناقل ظاهر عندما يقصر المستند في تعيين هوية الناقل بوضوح. وأعرب عن تحفظ آخر فيما يتعلق بالجملة الثانية من الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ والتي من غير الواضح بموجبها ما إذا كانت تلك هي الطريقة الوحيدة التي يمكن للمالك المسجل من خلالها دحض الافتراض المنصوص عليه فيها. واقترح أن يكون المالك المسجل حرا في تقديم أي دليل يدحض افتراض كونه هو الناقل. وأبدت ملاحظة تنبه إلى إمكانية أنه، إذا لم يكن هناك اشتراط بأن يوفر الناقل اسمه وعنوانه على الوجه الصحيح، يجوز أن يكون لدى الناقل حافز بأن لا يقوم، عمدا، بإدراج تلك المعلومات، ومن ثم يُترك مالك السفينة المسجل في موضع الناقل مع احتمال خضوعه للمسؤولية. وأعرب عن شواغل أخرى إزاء المستند الذي ينبغي أن يُستخدم لتعيين هوية الناقل. ولوحظ أيضا أن الافتراض العملي المتعلق بمشروع الصك هو أنه ينبغي أن يشمل النقل من الباب إلى الباب، وأن الافتراض الوارد في مشروع المادة يمكن أن يكون غير مناسب فعلا في الحالة التي يكون فيها الناقل الذي لم تعين هويته، مثلا، ناقلا غير مشغّل للسفينة.

٦٠- اقترح أيضا أن تكون الأطراف في العقد أكثر يقظة بشأن هوية نظرائها. ولوحظ أن من المهم الاحتفاظ بالمبدأ المتجسد في مشروع المادة لما فيه مصلحة أصحاب البضاعة. وساد رأي في الفريق العامل مؤداها أن الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ تبين مشكلة خطيرة يجب معالجتها في مشروع الصك، ولكن الأمر يقتضي المزيد من الدراسة فيما يتعلق بالوسائل الأخرى التي يمكن التغلب على المشكلة من خلالها، وأن الحكم بالصيغة التي ورد فيها ليس مرضيا بعد. وقرر الفريق العامل أن يحتفظ بالفقرة الفرعية ٨-٤-٢ بين قوسين معقوفين في مشروع الصك وأن يناقشه بتفصيل أكبر في تاريخ لاحق.

٦١- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٤-٣ مقبول عموماً.

٢- مشروع المادة ١٠ (التسليم إلى المرسل إليه)

٦٢- كان نص مشروع المادة ١٠ بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٠-١ عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يتعين على المرسل إليه الذي يمارس أيًا من حقوقه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسليم البضاعة إليه في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣. وإذا نقض المرسل إليه هذا الالتزام بتركه البضاعة في عهدة الناقل أو الطرف المنفذ، فإن الناقل أو الطرف المنفذ يتصرف في البضاعة كوكيل للمرسل إليه، ولكن بدون أي مسؤولية عن هلاك أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف، أو عن إهمال منه، مع علمه بأن هذا قد يؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف.

"١٠-٢ بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضاعة، يتعين على المرسل إليه أن يؤكد أن الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد.

"١٠-٣-١ إذا لم يُصدّر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول:

١٠-٣-١-١ "١" يقوم الطرف المسيطر بإبلاغ الناقل باسم المرسل إليه، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد؛

١٠-٣-١-٢ "٢" يقوم الناقل بتسليم البضاعة، إلى المرسل إليه، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة.

"١٠-٣-٢ إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الأحكام التالية:

(أ)

١٠-٣-٢-١ "١" دون مساس بأحكام المادة ١٠-١، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد،

ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، مقابل تسليم مستند النقل القابل للتداول. وفي حال صدور أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة من المستند، ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

٢٤. دون مساس بأحكام المادة ١٠-١، يحق لحائز السجل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، إذا أثبت وفقاً للقواعد الإجرائية المذكورة في المادة ٢-٤ أنه هو حائز السجل الإلكتروني. وعند هذا التسليم، لا يعود للسجل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) إذا لم يطالب الحائز بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، يقوم الناقل بإبلاغ الطرف المسيطر بذلك، أو بإبلاغ الشاحن إذا لم يتمكن بعد بذل جهد معقول من التعرف على الطرف المسيطر أو العثور عليه. وفي تلك الحالة، يتعين على الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر إلى الناقل تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، التعرف على الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليه، يعتبر الشخص المذكور في المادة ٧-٧ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة؛

(ج) بصرف النظر عن الحكم الوارد في الفقرة (د) من هذه المادة، يبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن، وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة، من التزامه بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل [إلى الحائز]، بغض النظر عما إذا كان قد سلم إليه مستند النقل القابل للتداول أم لا، أو عما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى السجل الإلكتروني القابل للتداول، وفقاً للقواعد الإجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، أنه هو الحائز؛

(د) إذا حدث أن سلم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل قابل للتداول إلى الناقل، أو دون الإثبات المشار إليه في الفقرة (أ) ٢٤ أعلاه، لا يكتسب الحائز الذي يصبح حائزاً بعد تسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى شخص يحق له تسلمها عملاً بأي ترتيب تعاقدي أو ترتيب آخر غير عقد النقل، حقوقاً بمقتضى عقد النقل إلا إذا جرى تمرير مستند النقل القابل للتداول

أو السجل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة، ما لم يكن ذلك الحائز وقت أن أصبح حائزا، على غير علم بذلك التسليم، أو ما كان بإمكانه، بشكل معقول، أن يكون على علم به؛

(هـ) إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بشأن تسليم البضاعة، يكون من حق الناقل، دون مساس بأي سبل انتصاف أخرى يمكن أن تكون متاحة للناقل تجاه الطرف المسيطر أو الشاحن، أن يمارس حقوقه بمقتضى المادة ١٠-٤.

"١٠-٤-١ (أ) إذا وصلت البضاعة إلى مكان المقصد و

١' لم يتسلم المرسل إليه البضاعة بالفعل في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، ولم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل؛ أو

٢' لم تكن القوانين أو اللوائح المعمول بها تجيز للناقل أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه،

يحق للناقل عندئذ أن يمارس الحقوق سبل الانتصاف المذكورة في الفقرة (ب)؛

(ب) في الظروف المبينة في الفقرة (أ)، يحق للناقل أن يمارس، على مسؤولية وحساب الشخص صاحب الحق في البضاعة، بعض الحقوق ووسائل الانتصاف التالية أو كلها:

١' خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛

٢' فض رزم البضاعة إذا كانت مرزومة داخل حاويات؛ أو التصرف في البضاعة بشكل آخر حسبما يري الناقل أن الظروف قد تقتضيه في حدود المعقول؛

٣' العمل على بيع البضاعة وفقا للممارسات المتبعة، أو حسبما يقتضيه القانون أو اللوائح، في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت؛

(ج) إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة (ب) ٣'، جاز للناقل أن يقطع من عائدات البيع المبلغ اللازم:

١' لسداد أو رد أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة؛ و

٢٤ لسداد أو رد أي مبالغ أخرى إلى الناقل مما أشير إليه في المادة ٩-٥ (أ) من مبالغ مستحقة للناقل.

ورهننا بهذه الاقتراعات، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لصالح صاحب الحق في البضاعة.

"١٠-٤-٢ لا يسمح للناقل إلا بممارسة الحق المشار إليه في المادة ١٠-٤-١ بعد أن يكون قد أخطر الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه هو الشخص الذي يتعين إخطاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو إلى المرسل إليه، وإلا فيإلى الطرف المسيطر أو الشاحن، بأن البضاعة قد وصلت إلى مكان المقصد.

"١٠-٤-٣ يتصرف الناقل أو الطرف المنفذ، عند ممارسة حقوقه المشار إليها في المادة ١٠-٤-١، بصفته وكيلا لصاحب الحق في البضاعة، ولكن دون تحمل أي مسؤولية عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، ما لم ينجم الهلاك أو التلف عن [فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن استهتار، مع علمه بأن ذلك قد يفضي إلى ذلك الهلاك أو التلف]".

(أ) ملاحظات عامة

٦٣- استمع الفريق العامل إلى ملاحظة بأن المادة ١٠ تتألف أساسا من مواد مبتكرة مقصود منها بيان ما يشكل التسليم، ومعالجة مشكلتين ملحتين وتصادفان كثيرا في الممارسة اليومية. فالمشكلة الأولى التي تصادف كثيرا هي أن لا يطالب المرسل إليه بالبضائع، والمشكلة الثانية هي أنه يمكن أن يطالب المرسل إليه بتسليم البضائع ولكن لا يكون مستند النقل القابل للتداول متوفرا لكي يُسَلَّم إلى الناقل. ولوحظ أن الفقرة ١٠-١ تنص على أنه عندما تكون البضائع قد وصلت إلى مقصدها يتعين على المرسل إليه أن يقبل تسليم البضائع إليه إذا كان قد مارس أيا من حقوقه بموجب عقد النقل. وقيل إن الفقرة ١٠-٢ لا تخلو من إثارة للخلاف. وتتناول الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ الحالة التي يتعين فيها على الناقل، إذا لم يتوفر مستند قابل للتداول، أن يسلم البضائع إلى المرسل إليه عند إبراز إثبات هوية سليم. وأوضح أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ يمكن أن تكون أكثر جوانب هذا الحكم إثارة للخلاف، لأنها تتناول حالة مستند النقل القابل للتداول. وتبين الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (أ) '١' الممارسة التقليدية التي يحق فيها لحائز الصك القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع إليه، ويتعين عندئذ على الناقل أن يسلم البضائع إلى الحائز لدى تسليم الصك القابل للتداول. ولوحظ أن

الفقرتين الفرعيتين ١٠-٣-٢ (ج) و ١٠-٣-٢ (د) مقصود منهما تناول حالة عدم إبراز مستند النقل أو سند الشحن عند مكان المقصد. وأفيد الفريق العامل بأن مشروع الحكمين هذين هما محاولة لعلاج مشكلة طويلة الأمد لا يوجد لها حل بسيط، وأن مشروع الحكمين يحاولان التوصل إلى توازن عادل بين حقوق جميع الأطراف المعنية.

٦٤- واقترح أنه يمكن الموافقة على الفقرة ١٠-١ من حيث المبدأ، لأنها تحتوي على أحكام مشابهة لنصوص أخرى مثل النصوص التي تفرض نظام مسؤولية على مدير المستودع أو الوديع فيما يتعلق بتولي عهدة البضائع. وتمثل رأي واسع الانتشار في أن مضمون مشروع المادة ١٠ مقبول عموماً، وإن كانت أحكامه المختلفة قد تحتاج إلى إعادة هيكلة وإعادة ترتيب في الصيغ المقبلة من مشروع الصك.

ب' الفقرة ١٠-١

٦٥- أعرب عن تأييد لمبدأ وجود حكم في مشروع الصك يكون المرسل إليه ملزماً بموجبه بتسلم البضائع في وقت ومكان التسليم المتفق عليهما في عقد النقل، أو وفقاً للممارسات والأعراف والعادات التجارية. وأثني على مشروع الحكم لأنه يحاول التوصل إلى توازن بين مصالح الشاحن ومصالح الناقل، ولأنه يوفر حلاً مرناً لبعض المشاكل المرتبطة بالتسليم. واقترح أن تدرج في الفقرة ١٠-١ جزاءات إضافية تُفرض على المرسل إليه في الحالات التي يخالف فيها التزامه بقبول التسليم، مثل إنهاء العقد.

٦٦- بيد أنه جرى التحذير فيما يتعلق بالتوازن الذي يتم التوصل إليه بين أصحاب المصلحة في البضائع والناقل. فقيل إن الفقرة ١٠-١ تمنح الناقل مجموعة من الحقوق مفرطة الاتساع، من حيث أن الناقل لا يتحمل أي مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها ما لم يكن الهلاك أو التلف ناجماً عن فعل أو إغفال بتعمد أو إهمال. وردا على ذلك قيل إن الفقرة ١٠-١ مقصود منها أن تبيّن أساس مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها في الحالة التي يكون فيها الناقل مضطراً إلى أن يتصرف كأنه صاحب مستودع عائم. ولذلك تفرض على الناقل مستوى العناية اللائق بصاحب المستودع. وعلى خلاف ذلك. صيغت الفقرة ١٠-٤ باستخدام عبارات تساهلية، والمقصود منها هو منح الناقل حق ممارسة حقوق معينة، ولكن تلك الحقوق مقيّدة بشروط معينة مدرجة في المادة لحماية المرسل إليه.

٦٧- وأعرب عن تفضيل لجعل واجب قبول تسليم البضائع غير متوقف على ممارسة المرسل إليه أي حقوق، بل أن يكون غير مشروط. وفضلاً عن ذلك، أعرب عن شاغل بشأن التفاعل بين الفقرتين ١٠-١ و ١٠-٤، وأوصي بتوضيح العلاقة بين مشروع

الحكمين. واقترح دمج الفقرتين ١٠-١ و ١٠-٤. ومن أجل الحد من الاضطراب الذي يسببه التفاعل بين الفقرتين ١٠-١ و ١٠-٤، اقترح أيضا حذف الجملة الثانية من الفقرة ١٠-١ وترك الفقرة ١٠-٤ قائمة بذاتها.

٦٨- وفي حين أعرب عن تأييد عام للمبدأ المجسد في الفقرة ١٠-١، أبدت شواغل بشأن مفهوم عبارة "وكيل". وقيل إنه في بعض النظم القانونية الوطنية حددت حقوق الوكيل وواجباتهم ومسؤولياتهم تحديدا واضحا، واقترح تجنّب الاضطراب الذي يمكن أن يتولد في هذا الصدد، وذلك بحذف مفهوم الوكيل من مشروع الحكم المشار إليه. غير أنه أعرب عن رأي مفاده أن تحديد صفة الناقل أو الطرف المنفّذ بأنه وكيل للمرسل إليه هو أمر هام لكي يمارس الناقل سلطة على البضائع، ولكي يتفادى المسؤولية، شريطة عدم تسبب تلف، وبجد مقرر للخطأ الذي لا عذر فيه.

٦٩- واقترح أيضا أن ينظر في الفقرة ١٠-١ على ضوء قانون بيع البضائع، الذي لا يحتوي على التزام غير مشروط بتسليم البضائع. غير أنه أعرب عن رأي مفاده أن القاعدة الواردة في مشروع المادة هذا تتفق مع حق الرفض عملا بالمادة ٨٦ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع. ونبّه إلى أنه ليست جميع الدول أطرافا في تلك الاتفاقية، وأن أحكامها غير إلزامية. وقيل إن هذه النقطة الأخيرة هامة لأن واجب التسليم بموجب الفقرة ١٠-١ هو حكم إلزامي.

٧٠- وأعرب عن قلق من أن الأطراف المنفّذة يمكن أن تقع عليها مسؤولية من خلال فعل أو إغفال من جانب الناقل، عملا بالجملة الثانية من الفقرة ١٠-١. واقترح أن يُوضح ذلك بإضافة عبارة "أو من جانب الطرف المنفّذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل".

٧١- وذكّر أن هناك احتمالا للالتباس فيما يتصل بالعلاقة بين مشروع المادة ١٠ ومشروع المادة ١١ بشأن حق السيطرة. واقترح أن يُعالج ذلك بالنص على أنه لا يجوز للطرف المسيطر أن يحل محل المرسل إليه إلا ريثما يمارس المرسل إليه حقوقه بموجب العقد، وبعد ذلك يزول حق السيطرة.

٧٢- وبعد المناقشة، طلب الفريق العامل من الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها والاقتراحات التي قدمت، وأيضا للحاجة إلى الاتساق بين صيغ اللغات المختلفة.

ج' الفقرة ١٠-٢

٧٣- رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١٠-٢ مقبول عموماً.

د' الفقرة ١٠-٣

١' الفقرة الفرعية ١٠-٣-١

٧٤- جرى تذكير الفريق العامل بأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ مقصود منها أن تحكم الحالات التي لا يكون قد صدر فيها مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول. وقيل إن الأحكام صيغت بطريقة متكافئة، حيث تنص الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ على أنه يتعين على الطرف المسيطر أن يجعل بوسع الناقل أن يقوم بالتسليم وذلك بتزويده باسم المرسل إليه، وتنص الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ على نتيجة تبعية هي أنه يتعين على الناقل أن يسلم البضائع وفقاً للاتفاق الوارد في عقد النقل، لدى إبراز المرسل إليه إثبات هوية سليماً.

٧٥- وقيل إن مشروع الحكم المشار إليه يسبب الالتباس، لأنه يمكن أن يفهم منه أن الناقل لا يعرف هوية المرسل إليه حتى نهاية عملية النقل. غير أنه، ما لم يعتمد الطرف المسيطر على تغيير المرسل إليه أثناء عملية النقل، فالأرجح أن يكون الناقل على علم بهوية المرسل إليه منذ البداية. وأوضح أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ مقصود منها أن تبين الالتزام التام على الطرف المسيطر بأن يجعل بوسع الناقل تنفيذ التسليم. واقترح أن ينظر الفريق العامل في إعادة صياغة الفقرة الفرعية ١٠-٢-٨ بغية إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في تفاصيل العقد التي يجب تدوينها في مستند النقل.

٧٦- وطرح سؤال عن العواقب التي تترتب على الحالة التي لا يتبع فيها الناقل القاعدة المبينة في الفقرة الفرعية ١٠-٣-١. واقترح أن تترك هذه المسألة للقانون الوطني، وأن تُنقح الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ على أن يشار إلى حق الناقل في أن يرفض التسليم دون إبراز إثبات هوية سليم، ولكن لا ينبغي جعل ذلك التزاماً على الناقل.

٧٧- ورأى الفريق العامل أن المبادئ المحسدة في الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ مقبولة عموماً. وطلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أُعرب عنها والاقتراحات التي قُدمت.

٢٤ الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢

٧٨- جرى تذكير الفريق العامل بأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ تناول التسليم في حالة صدور مستند نقل قابل للتداول، وأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (أ) '١' تطابق الممارسة الراهنة التي يحق فيها لحائز المستند القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع لدى وصولها إلى مكان المقصد، ويكون على الناقل التزام بتسليم البضائع عند تسليم المستند القابل للتداول. وشُدّد على أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (أ) '٢'، التي تشير إلى السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، تطابق الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (أ) '١' المتعلقة بالسجلات المستندية القابلة للتداول، ولكن يتعين على حائز السجل الإلكتروني القابل للتداول أن يثبت، وفقا للفقرة ٢-٤، أنه هو الحائز. ولوحظ أن الفقرة ٢-٤ أساسية لتفعيل النظام الإلكتروني المبين في مشروع الصك. وأكد مجددا للفريق العامل أنه في حالة عدم قيام حائز الصك القابل للتداول بالمطالبة بالتسليم، توفر الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب) آلية يستطيع بها الناقل أن يجعل بوسع الطرف المسيطر، وإلا فالشاحن، أن يزود الناقل بتعليمات بشأن تسليم البضائع. وذكّر الفريق العامل بأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ج) لا تبرئ ذمة الناقل إلا من التزامه بتسليم البضائع بموجب عقد النقل، وليس من التزاماته الأخرى. ولوحظ أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د) تحدّد من حقوق الحائز في ظروف معينة، ولكن المخاطرة تظل على عاتق الناقل إذا حدثت إحالة الصك القابل للتداول قبل التسليم. وأشار إلى أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ مقصود منها إبقاء بعض المخازفة على عاتق الناقل، وتوفير حل متكافئ للمشاكل المرتبطة بتخلف حائز مستند النقل القابل للتداول عن المطالبة بالتسليم.

٧٩- وأعرب عن تأييد عام للمبدأ المحسد في الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ في مجملها. وأعرب عن استحسان لما يهدف إليه مشروع الحكم من حل لمشكلة هامة وعملية فيما يتعلق بتسليم البضائع أزعجت أوساط الشحن كثيرا لسنوات عديدة، من جانب المسألة المتعلقة بالناقلين ومن جانبها المتعلق بأصحاب البضائع. ورحب الفريق العامل بحل المشكلة استنادا إلى اتفاقية. ولوحظ أن منح الغطاء التأميني للناقل أمر تستبعده الرابطات الدولية عندما يسلم الناقل البضاعة المشحونة من دون تسليم مستند النقل القابل للتداول، ولكن يسلم بأنه يصعب على المرسل إليه، في كثير من الأحيان، أن يحصل على مستند النقل القابل للتداول قبل تسليم البضائع. وأعرب عن تأييد لتوفير حماية للناقل في الظروف المعينة التي يتصرّف فيها الناقل على نحو سليم وبتوخي الحذر. واتفق عموما على أن مشروع الحكم هذا يوفر أساسا جيدا يمكن الانطلاق منه لزيادة تحسين النص.

٨٠ - غير أنه جرى التنبيه إلى أنه سيتعين على الفريق العامل أن يدرس بعناية توازن الحقوق والالتزامات المختلفة، وعواقبها، بين الأطراف، من أجل الوصول إلى المستوى الصحيح وإيجاد حل يمكن العمل به.

٨١ - ورأى الفريق العامل أن مضمون الفقرتين الفرعيتين ١٠-٣-٢ (أ) '١' و ١٠-٣-٢ (أ) '٢' مقبول عموماً.

٨٢ - واقترح، بشأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب)، أن يكون على الناقل واجب بأن يقبل مستند النقل القابل للتداول، وإذا لم يطالب حائز المستند بتسليم البضائع فيكون على الناقل واجب إبلاغ الطرف المسيطر. وأعرب التأييد للاقتراح القائل بأن المبدأ المعرب عنه في الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب) ينبغي تطبيقه أيضاً في الأحوال التي لم يصدر فيها مستند قابل للتداول. واقترح، علاوة على ذلك، أن تبين هذه الفقرة الفرعية من مشروع المادة العواقب التي تقع على الناقل عندما يتخلف عن إبلاغ الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المفترض بمقتضى الفقرة ٧-٧. غير أنه لوحظ أنه إذا لم يتمكن الناقل من تحديد مكان المرسل إليه لأجل التسليم فعندئذ يُصار إلى العمل بالفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (هـ)، ويصبح من حق الناقل أن يمارس حقوقه بموجب الفقرة ١٠-٤.

٨٣ - ذُكر أنه من غير الواضح ما هي الطريقة التي تعمل بها الفقرتان الفرعيتان ١٠-٣-٢ (ج) و (د) معاً، لأن الحائز الحسنة النية يكتسب في الحكم الأخير شيئاً من الحماية القانونية، ولكن الموقف القانوني للحائز غير واضح. وقد طُلب أن توضّح الصياغة في هذا الصدد.

٨٤ - وأعرب عن شواغل فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د). واقترح أن تُنقح هذه الفقرة الفرعية لتوفّر مزيداً من الحماية للطرف الثالث الذي يصبح حائزاً لمستند النقل القابل للتداول بعد أن يتم التسليم. بيد أنه أوضح أن مشروع المادة يستند إلى ركيزتين: أولهما عقد النقل بين الناقل والشاحن، الذي وافق الناقل بناء عليه على تسليم البضاعة إلى شخص معين، وثانيهما المبدأ العام القائل بأنه يتعين على الناقل أن يرجع إلى نظيره التعاقدية للحصول على أي تعليمات، وأن على الشاحن أن يمكّن الناقل من الاضطلاع بالجزء الخاص به من العقد. وردا على سؤال يتعلق بسبب حصر الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ في مستندات النقل القابلة للتداول، خلافاً لاتفاقيات أخرى مثل اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي التي تتناول هذه المسائل فيما يتعلق بالمستندات غير القابلة للتداول، لوحظ أن المشكلة الحقيقية تنشأ حيثما يكون هناك مستند نقل قابل للتداول، لأنه من حيث المبدأ يُستنفد مؤدى سند الشحن بوصول البضاعة إلى مكان المقصد.

٨٥- كما أعرب عن شواغل أخرى فيما يتعلق بالأثر الذي يمكن أن يحدثه هذا الحكم على المبدأ الموجود في بعض النظم القانونية الوطنية والقائل بأن عبء الإثبات في حالات الحائز الحسنة النية لا يقع على الطرف المدعي حسن النية، بل يقع على الطرف الذي يحاول أن يثبت خلاف ذلك. وذكر رداً على هذا الشاغل إنه لا يقصد بالفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ أن تحكم عبء الإثبات، الذي سيكون معتمداً على الظروف، وأن مشروع المادة لم يقصد به إلا توفير تدابير حمائية معينة للطرف الثالث الحسنة النية عندما لا يكون لديه علم بالتسليم. وأشارت شواغل إضافية ذكرت إلى أن القاعدة الواردة في هذه الفقرة الفرعية يمكن أن تضعف سند الشحن كمستند ملكية، وقيل إن السبيل لحل هذه المشكلة قد يكون وضع نظام لسندات الشحن الإلكترونية التي يمكن أن تُحال بسهولة أكبر وسرعة أكبر.

٨٦- وأوضح أن النظام الذي تحاول الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ أن تقيمه يمثل جهداً يرمي إلى إصلاح نظام مستندات النقل القابلة للتداول بكامله، حيث إنه مجال ذو حاجة ملحة للإصلاح. وقيل فضلاً عن ذلك إن الممارسات التجارية الحالية تضعف النظام بكامله، حيث لا تكون سندات الشحن في كثير من الأحيان متاحة عند التسليم، وقد سدت صناعة النقل هذه الفجوة بحلولها المستندية الخاصة، مثل استخدام خطابات ضمان التعويض. وأشار إلى أن هذه الممارسات قد أضعفت سندات الشحن، وأن هذا الحكم يسعى إلى أن يعيد إلى نظام سندات الشحن سلامته وقوته. وذكر أيضاً أن مشكلة عدم توفر سندات الشحن عند التسليم لا تنتج عن السرعة التي ينقل بها سند الشحن، بل تنجم عن أن الرحلات تكون في كثير من الأحيان أقصر من المدة التي يلزم فيها الاحتفاظ بحيازة سندات الشحن من جانب المؤسسات المالية.

٨٧- واستمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أن عبارة "ترتيب تعاقدية أو ترتيب آخر" المشار إليها في الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د) لا تشير إلى خطابات ضمان التعويض، بل تشير بصفة رئيسية إلى عقود البيع، وبصفة خاصة إلى الحالات التي تكون فيها سلسلة من المشترين والبائعين ولا يمكن أن يمرر سند الشحن بسرعة كافية عبر السلسلة بكاملها لكي يكون متاحاً عند وقت التسليم. والهدف من مشروع المادة هذا هو حماية المشتري في السلسلة الذي يتلقى سند الشحن بعد أن تكون البضاعة قد سلّمت، حتى يتمكن المشتري من اكتساب حقوق تعاقدية معينة بمقتضى سند الشحن، حتى وإن لم يكن ممكناً له أن يحصل على التسليم. ولوحظ أن هذا الحكم قد استلهم من حكم مشابه وارد في قانون نقل البضائع بحراً لعام ١٩٩٢ في بريطانيا. والحالة الثانية التي قصد أن تشملها الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د) هي الحالة التي يوجد فيها مكتسب حسن النية لسند الشحن.

٨٨- من الشواغل الأخرى التي أعرب عنها فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د) أن حقوق الحائز الذي يصبح حائزا لمستند النقل القابل للتداول بعد أن يتم التسليم، ينبغي تحديدها بمزيد من الدقة. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن شاغل فيما يتعلق بالافتقار لليقين في عبارة "ما كان بإمكانه، بشكل معقول، أن يكون على علم بهذا التسليم".

٨٩- وأعرب عن رأي يدعو إلى ضرورة تنسيق الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (هـ) مع الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب)، بأن تضاف إليها، بعد العبارة الافتتاحية التي نصها "إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بشأن تسليم البضاعة"، عبارة "أو في الحالات التي يتعذر فيها العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن". وأعرب عن تأييد لهذا الاقتراح، واتفق على أن يدرج بين معقوفتين في الصيغة التالية من مشروع الصك التي ستعدها الأمانة.

٩٠- وكان الرأي السائد في الفريق العامل هو أن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ تمثل تقدما هاما ومطلوبا في تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف في الحالة التي يتخلف فيها حائز مستند النقل القابل للتداول عن المطالبة بتسليم البضاعة. وتقرر أن يعود الفريق العامل إلى مناقشة مفصلة لمشروع المادة هذا في المستقبل، وطلب إلى الأمانة أن تعيد صوغ الحكم، مع مراعاة الشواغل التي أعرب عنها.

٤-١٠ الفقرة 'هـ'

٩١- استمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أن الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ تذكر المبدأ العام الذي يبين استحقاق الناقل لممارسة حقوق وسبل انتصاف معينة في حالات التخلف عن التسليم المتعلقة بمستندات النقل القابلة للتداول ومستندان النقل غير القابلة للتداول، وفيما يتعلق بالمرسل إليهم الذين مارسوا حقوقهم وفقا لعقد النقل أو لم يمارسوها. ولوحظ أن الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (ب) تمنح الناقل حق خزن البضاعة أو فض رزمها أو بيعها على مسؤولية وحساب الشخص صاحب الحق في البضاعة، وأن الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (ج) تمنح الناقل الحق في أن يقتطع التكاليف المتكبدة بشأن البضاعة، أو المستحقة للناقل. بمقتضى الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ). وأوضح أن الفقرة الفرعية ١٠-٤-٢ توفر ضمانا للمرسل إليه، حيث تلزم الناقل بأن يخطر المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن قبل ممارسة حقوقه، وأن الفقرة الفرعية ١٠-٤-٣ تجعل الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها اللذين يسببهما الناقل عمدا أو استهتارا.

٩٢- وبينما كان هناك تأييد عام للفقرة الفرعية ١٠-٤-١، أعرب عن شاغل فيما يتعلق بعبارة "لم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل". وأشار إلى أن هذه العبارة تسبب ارتباكاً، لأنها يمكن أن تعتبر متعلقة بعقد للتخزين إذا كان عقد التخزين هو الذي "يؤول إليه عقد النقل"، وذكر أيضاً أن فكرة "صريح أو ضمني" يصعب فهمها.

٩٣- أعرب أيضاً عن موافقة عامة على السياسات المجسدة في الفقرة الفرعية ١٠-٤-٢، باستثناء أنه من غير الواضح لماذا لا يلزم سوى الإخطار ولماذا لا يتعين على الناقل أن ينتظر رداً أو استجابة من الشخص المتلقي للإخطار قبل ممارسة حقوقه.

٩٤- وأعرب مرة أخرى عن شاغل فيما يتعلق باستخدام مصطلح "وكيل" في الفقرة الفرعية ١٠-٤-٣، ولوحظ أن السطر الثالث من الصيغة الإنكليزية لمشروع المادة هذا ينبغي أن ينص على "loss of or damage to these goods". وأثيرت مرة أخرى ملاحظة تحذيرية إضافية فيما يتعلق بصياغة مشروع المادة الذي يمكن أن يعتبر أنه يوحى بأن فعل الناقل أو إغفاله يمكن أن يؤدي إلى وقوع مسؤولية على الطرف المنفذ. وأعرب عن تأييد لمقترح بأن توضح هذه النقطة الأخيرة بإضافة عبارة "أو من جانب الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل". وأعرب أيضاً عن تأييد لاقتراح يدعو إلى حذف كلمة "شخصي" من مشروع الحكم هذا من أجل توسيع نطاقه.

٩٥- رداً على سؤال يتعلق بموضع المعقوفتين في الفقرة الفرعية ١٠-٤-٣، أوضح أن المعقوفتين مدرجتان في الموضع الصحيح، لأن العبارة المدرجة بين المعقوفتين يقصد بها تحديد مسؤولية الناقل، ولكن يتعين قبل التمكن من إزالة المعقوفتين أن يقرر الفريق العامل ما هو المستوى الذي تحدد به تلك المسؤولية. وأعرب عن بعض التأييد لاقتراح يدعو إلى إزالة المعقوفتين من مشروع الحكم هذا.

٩٦- ولوحظ أن هناك أوجه تشابه بين محتوي الفقرتين الفرعيتين ١٠-٤-٣ و ١٠-٤-١، واقترح أن تُعدّل صيغتهما لتجسيدا أوجه التشابه هذه. وكان هناك شيء من التأييد لهذا الاقتراح.

٩٧- وذكر أنه عندما يمارس الناقل حقوقه بمقتضى الفقرة الفرعية ١٠-٤-١، فإن ذلك يمكن أن تنجم عنه تكاليف إضافية إلى تلك الناجمة عن الهلاك أو التلف، مثل النفقات التي تنجم عن التخزين أو البيع على سبيل المثال. فضلاً عن ذلك، لوحظ أن قيمة البضاعة قد لا تغطي - في بعض الحالات - التكاليف المتكبدة. وقدم اقتراح مؤداه أن تتضمن الفقرة

الفرعية ١٠-٤-٣ فكرة مؤداها أنه عند ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة ١٠-٤-١، "يمكن أن يتكبد الناقل أو الطرف المنفذ تكاليف أو مخاطر، وأنه يتعين على الشخص المستحق للبضاعة أن يتحمل ذلك".

٩٨- واقترح أن الإشارة الواردة في الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (ج) '٢' إلى اقتطاع الناقل من عائدات البيع المبلغ اللازم للسداد إلى الناقل بمقتضى الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ) ينبغي أن توضع بين معقوفتين، لأن الفريق العامل لم يتفق بعد على الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ). ولكن لوحظ أنه في الاستنتاجات التي تم التوصل إليها فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ٩-٥ (أ) لم يقرر الفريق العامل وضع ذلك الحكم بين معقوفتين (الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/525)، وأنه سيكون من غير المناسب فعل ذلك في الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (ج) '٢'.

٩٩- وقد أعرب الفريق العامل عن موافقته العامة على الفقرة ١٠-٤، وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً مع إيلاء المراعاة اللازمة للآراء التي أعرب عنها والاقتراحات التي قدّمت.

٣- مشروع المادة ١١ (حق السيطرة)

١٠٠- كان نص مشروع المادة ١١، بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١١-١ يقصد بحق السيطرة على البضاعة ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته عنها حسبما هو مبين في المادة ٤-١-١. ويتضمن هذا الحق في توجيه التعليمات إلى الناقل ما يلي:

'١' الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة لا تمثل تغييراً في عقد النقل؛

'٢' الحق في المطالبة بتسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد؛

'٣' الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر؛

'٤' الحق في الاتفاق مع الناقل على تغيير في عقد النقل.

"١١-٢ (أ) في حال عدم إصدار أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

١٠٤١ ' يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يتفق الشاحن والمرسل إليه على أن يكون شخص آخر هو الطرف المسيطر، ويقوم الشاحن بإبلاغ الناقل بذلك. ويجوز للشاحن والمرسل إليه أن يتفقا على أن يكون المرسل إليه هو الطرف المسيطر؛

٢٠٢٢ ' يحق للطرف المسيطر احالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وتلك الاحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. ويتعين على المحيل والمحال اليه أن يدلّعا الناقل بتلك الاحالة؛

٣٠٣٣ ' عندما يمارس الطرف المسيطر حق السيطرة وفقا للمادة ١١-١، يتعين عليه إبراز بطاقة هوية صحيحة.

(ب) عند اصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

١٠٣١ ' يكون حائز النسخة الأصلية من مستند النقل القابل للتداول، أو حائز جميع النسخ الأصلية في حال وجود أكثر من نسخة أصلية، هو الطرف المسيطر الوحيد؛

٢٠٣٢ ' يحق للحائز أن يجيل حق السيطرة بتمرير مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ١٢-١، وتلك الاحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. وفي حال اصدار أكثر من نسخة أصلية من ذلك المستند، يجب تمرير كل النسخ الأصلية لكي تكون احالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

٣٠٣٣ ' من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين على الحائز أن يبرز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، إذا اشترط الناقل ذلك. وفي حال اصدار أكثر من نسخة أصلية من ذلك المستند، يجب إبراز كل النسخ الأصلية؛

٤٠٣٤ ' تُذكر في مستند النقل القابل للتداول أي تعليمات مشار إليها في المادة ١١-١ ٢٠٣٢ و ٣٠٣٣ و ٤٠٣٤ ' يصدرها الحائز، عندما تصبح نافذة المفعول وفقا للمادة ١١-٣؛

(ج) عند اصدار سجل إلكتروني قابل للتداول:

١٠٣١ ' يكون الحائز هو الطرف المسيطر الوحيد، ويحق له احالة حق السيطرة إلى شخص آخر بتمرير السجل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا

للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، وبتلك الاحالة يفقد الحيل
حقه في السيطرة؛

٢٤ من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين على الحائز، إذا اشترط الناقل
ذلك، أن يثبت، وفقا للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، أنه هو
الحائز؛

٣٤ يُذكر في السجل الالكتروني، ما يصدره الحائز من تعليمات مشار
إليها في المادة ١١-١ و٢٤ و٣٤ و٤٤ عندما تصبح نافذة المفعول وفقا
للمادة ١١-٣؛

(د) بصرف النظر عن أحكام المادة ١٢-٤، إذا قام الشخص الذي ليس
هو الشاحن ولا الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧، باحالة حق السيطرة دون أن
يكون قد مارس ذلك الحق، فانه يعفى بتلك الاحالة من المسؤوليات المفروضة على
الطرف المسيطر بمقتضى عقد النقل أو بمقتضى هذا الصك.

"١١-٣ (أ) رهنا بأحكام الفقرتين (ب) و(ج) من هذه المادة، إذا كانت أي
تعليلة مذكورة في المادة ١١-١ أو ١٤ أو ٢٤ أو ٣٤:

١٤ يمكن عقلا تنفيذها، وفقا لشروطها، حال وصولها إلى الشخص
المعني بتنفيذها؛

٢٤ لن تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ المعتادة؛

٣٤ ليس من شأنها أن تتسبب في أي نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر
الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص له مصلحة في بضاعة أخرى منقولة
في الرحلة ذاتها،

يتعين على الناقل عندئذ أن ينفذ التعليلة. فإذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم
الوفاء بشرط أو أكثر من الشروط المذكورة في الفقرات الفرعية ١٤ و٢٤ و٣٤ من
هذه الفقرة، لم يعد الناقل ملزما إذا بتنفيذ التعليمات؛

(ب) في كل الأحوال، يتعين على الطرف المسيطر أن يؤمّن الناقل
والأطراف المنفذة وأي أشخاص آخرين لهم مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في
الرحلة ذاتها من أي نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر قد يحدث نتيجة لتنفيذ أي
تعليلة في اطار هذه المادة؛

(ج) إذا كان الناقل

١٠١ ' يتوقع بشكل معقول أن تنفيذ أي تعليمية في إطار هذه المادة

سيستسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛ و

١٠٢ ' راغبا، بالرغم من ذلك، في تنفيذ التعليمية،

يجق للناقل حينئذ أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر لتغطية ما يتوقع عقلا تكبده من خسارة أو ضرر.

"١١-٤ تعتبر البضاعة المسلمة عملا بتعليمية صادرة وفقاً للمادة ١١-١ '٢٠١ قد سلّمت في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة الأحكام المتعلقة بذلك التسليم، المنصوص عليها في المادة ١٠.

"١١-٥ إذا كان الناقل، أثناء فترة وجود البضائع في عهده، يحتاج، في حدود المعقول، إلى معلومات أو تعليمات أو مستندات، بالإضافة إلى تلك المشار إليها في المادة ٧-٣ (أ)، وجب عليه أن يلتزمها من الطرف المسيطر. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، التعرف على الطرف المسيطر والعثور عليه، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقع الالتزام بفعل ذلك على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧.

"١١-٦ يجوز تغيير أحكام المادة ١١-١ '٢٠١ و'٣٠١ والمادة ١١-٣ باتفاق الأطراف. كما يجوز للأطراف أن تقيّد أو تستبعد إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ١١-٢ (أ) '٢٠١. وفي حال إصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني، يجب أن يذكر في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه الفقرة."

(أ) ملاحظات عامة

١٠١- بينما رئي بصفة عامة أن حكما بشأن حق السيطرة سيشكّل إضافة إلى صكوك النقل البحري التقليدية جديدة بالترحيب بها، جرى الإعراب مجددا عن الآراء والشواغل التي أبديت بشأن مشروع المادة ١١ في الدورة التاسعة للفريق العامل (A/CN.9/510)، الفقرتان (٥٦-٥٥). وأشار إلى أنه ينبغي، لدى تنقيح المادة ١١، إيلاء اهتمام خاص لتجنب عدم الاتساق بين النسخ اللغوية المختلفة.

الفقرة ١١-١

١٠٢- كمسألة صياغية، أُعرب عن شاغل في أن الفقرة الفرعية '١' غير واضحة بشأن ما تعنيه على وجه التحديد عبارة "توجيه أو تعديل تعليمات ... لا تمثل تغييرا في عقد النقل"، حيث أشير إلى أنه يمكن أن تُرى تلك الكلمات متناقضة فيما بينها. وبينما جرى الاعتراف بأن الأمر قد يحتاج إلى صياغة أكثر وضوحا، قيل، ردا على ذلك، إنه ينبغي أن يكون هناك تمييز واضح بشأن المضمون بين ما يشار إليه باعتباره تعديلا طفيفا أو "عاديا" للتعليمات المعطاة بشأن البضائع، يتعلق، مثلا، بدرجة الحرارة التي ينبغي أن تُخزن فيها البضائع، من ناحية، وتغيير أكثر أهمية لعقد النقل، من ناحية أخرى.

١٠٣- أما فيما يتعلق بالفقرة الفرعية '٤'، فاقترح حذف ذلك الحكم حفاظا على الطابع الأحادي الجانب لأي تعليمة قد يوجهها الطرف المسيطر إلى الناقل، خلافا لأي تعديل يتعلق بشروط عقد النقل، وهو ما يتطلب اتفاقا مشتركا بين طرفي العقد. ورداً على ذلك أشير إلى أن الفقرة الفرعية '٤'، إذ لا ترتبط مباشرة بممارسة حق السيطرة، فهي تخدم غرضا مفيدا بوجه خاص في تعريف حق السيطرة، حيث توضح أن الطرف المسيطر ينبغي أن يُعتبر الطرف المناظر للناقل طوال الرحلة. وقيل إنه لئن كان أي تغيير في عقد النقل يتم بشكل معتاد عن طريق تفاوض بين طرفي ذلك العقد، فإن الشاحن المتعاقد قد لا يكون دائما الشخص الأنسب الذي يتصل به الناقل حيثما يتعين اتخاذ قرار عاجل بشأن البضائع. وأشير إلى أنه في مثل هذه الحالة حيث ينبغي إجراء حوار عاجل بين الناقل والشخص صاحب المصلحة الأول في البضائع، مع ما قد يترتب على ذلك من ضرورة تعديل بعض شروط عقد النقل، سيكون الطرف المسيطر هو أنسب شخص يمكن أن يتصل به الناقل.

١٠٤- وبعد المناقشة، وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١١-١ مقبول عموما. وطلب إلى الأمانة أن تضع النقاش السابق في الاعتبار عند إعداد نص منقح للحكم، لأجل متابعة مناقشته في دورة لاحقة.

(ج) الفقرة ١١-٢

'١' الفقرة الفرعية ١١-٢ (أ)

١٠٥- فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١١-٢ (أ) '١'، طُرح سؤال بشأن أسباب اشتراط الحصول على موافقة المرسل إليه لتعيين طرف مسيطر آخر غير الشاحن. ولوحظ أن المرسل إليه ليس طرفا في عقد النقل. ولوحظ أيضا أنه إذا كان العقد ينص على أن يكون الشاحن

هو الطرف المسيطر، فإن الفقرة الفرعية ٣٤، تسند إليه الصلاحية في إحالة حقه في السيطرة أحادياً إلى شخص آخر. وردا على ذلك، أعرب عن رأي يقول بأن تعيين الطرف المسيطر يتم في مرحلة مبكرة جدا من عملية النقل أو حتى قبل إبرام عقد النقل. وفي تلك المرحلة قد يكون تعيين الطرف المسيطر مسألة هامة بالنسبة لأغراض صفقة البيع الأساسية التي تتم بين الشاحن والمرسل إليه. ولهذا السبب رئي أن من المناسب، من هذا المنظور، إشراك المرسل إليه في تعيين الطرف المسيطر.

١٠٦- أما فيما يتعلق بمدة سريان حق السيطرة، فأشير إلى أن الطرف المسيطر يظل، طبقاً للفقرة ١١-٢، مسيطراً على البضاعة حتى تسليمها النهائي (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.21، الفقرة ١٨٨). وطُرح سؤال عن أسباب خروج مشروع الصك عن القواعد الموحدة الخاصة ببيانات الشحن البحري، الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية، من حيث أنه، طبقاً لمشروع الصك، ليست هناك إحالة تلقائية لحق السيطرة من الشاحن إلى المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة إلى مكان التسليم. وأشار في هذا السياق إلى أن مشروع الصك قد يحدث موقفاً صعباً للناقل إذا أمكن إحالة حق السيطرة أو ممارسته على نحو آخر بعد وصول البضاعة إلى مكان تسليمها. ولذلك اقترح تحقيق الاتساق التام بين مشروع الصك والقواعد الموحدة للجنة البحرية الدولية. وأخذ الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح. وقيل، رداً على ذلك، إنه لو وجدت مثل هذه الاحالة التلقائية، لتعرضت للإحباط أكثر تعليمات الشاحن إلى الناقل شيوعاً، وهي عدم تسليم البضاعة قبل تسلمه تأكيداً من الشاحن بإتمام سداد ثمنها. ولهذا السبب مُدد أمد سريان حق السيطرة في مشروع الصك إلى حين أن تكون البضاعة قد سُلمت فعلاً. وبشكل أعم، أشار إلى أن الفقرة الفرعية ١١-٢ (أ) تتناول حالة عدم إصدار أي مستند نقل قابل للتداول، وهي حالة تعدّ فيها المرونة فيما يتعلق بإحالة حق السيطرة ذات أهمية أساسية.

١٠٧- وأما فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١١-٢ (أ) ٢٤، فأعرب عن قلق من أن إحالة حق السيطرة لا يمكن أن تتم، في ظل القوانين القائمة في بعض البلدان، بمجرد إشعار يوجهه المحال إليه إلى الناقل. وأشار إلى أن الإشعار من المحيل هو وحده ما ينبغي أن يُقبل كوسيلة لإبلاغ الناقل بهذه الاحالة. وفي هذا السياق، طُرح سؤال أكثر عمومية بشأن العلاقة بين الفقرة ١١-٢ والفقرة ١٢-٣. وأشار إلى أن مسألة إحالة حق السيطرة ينبغي إخضاعها للقانون المحلي المطبق. وبينما أخذ الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح، رئي بصفة عامة أنه لا ينبغي تضمين مشروع المادة ١١ أي إشارة إلى القانون المحلي. وأُتفق على أنه قد تكون هناك

حاجة إلى مزيد من المناقشة للخيارات المختلفة بشأن أي الأطراف ينبغي لها إشعار الناقل بإحالة ما لحق السيطرة.

١٠٨- وبعد المناقشة، وجد الفريق العامل مضمون الفقرة الفرعية ١١-٢ (أ) مقبولاً عموماً. وطلب إلى الأمانة أن تضع النقاش السابق في الاعتبار عند إعداد نص منقح للحكم، لأجل متابعة مناقشته في دورة لاحقة.

٢٤ الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب)

١٠٩- أعرب عن قلق من أن الإشارة إلى "حائز" مستند النقل قد تكون تقييدية على نحو لا داعي له، وقيل إن الشخص الذي يُظهِر له مستند النقل ينبغي أن يُذكر هو أيضاً في الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب). وردا على ذلك جرى إيضاح أن تعريف "الحائز" بمقتضى الفقرة ١٢-١ يراعي هذه المسألة بما فيه الكفاية.

١١٠- أما فيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) ٣، فأعرب عن الرأي القائل بأن مشروع الحكم لا يتناول بقدر كاف عواقب وضع يعجز فيه الحائز عن أن يبرز للناقل جميع نسخ المستند القابل للتداول. وأشار إلى أن مشروع الصك ينبغي أن ينص على أن يكون للناقل، في مثل تلك الحالة، الحرية في رفض إتباع التعليمات المعطاة من الطرف المسيطر. وأشار أيضاً إلى أنه ينبغي إيراد إشارة مماثلة في الفقرة الفرعية ١١-٢ (ج) ٣. وكان رأي الفريق العامل بصفة عامة هو أنه إذا لم يبرز الطرف المسيطر جميع نسخ مستند النقل فإنه لا يمكن ممارسة حق السيطرة. كما أشير إلى أنه ينبغي إدخال استثناء على القاعدة القاضية بوجود أن يبرز الطرف المسيطر جميع نسخ مستند النقل، لمراعاة الحالة التي تكون فيها نسخة من مستند النقل موجودة من قبل بين يدي الناقل. وقد وافق الفريق العامل عموماً على ذلك الاقتراح.

١١١- وبعد المناقشة، وبمراعاة الآراء والاقتراحات المذكورة أعلاه، وجد الفريق العامل مضمون الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) مقبولاً عموماً. وطلب إلى الأمانة أن تضع النقاش السابق في الاعتبار عند إعداد مشروع منقح للحكم، لأجل متابعة مناقشته في دورة لاحقة.

٣٤ الفقرة الفرعية ١١-٢ (ج)

١١٢- أرجأ الفريق العامل النظر في الفقرة الفرعية ١١-٢ (ج) ريثما يصل إلى فهم أكثر دقة لكيفية معالجة مسائل التجارة الإلكترونية في مشروع الصك.

٤٤ الفقرة الفرعية ١١-٢ (د)

١١٣- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١١-٢ (د) مقبول عموماً.

٤٥ الفقرة ١١-٣

٤٦ الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ)

١١٤- طُرح سؤال بشأن العلاقة بين الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) و٣٤ الفقرة الفرعية ١١-١ و٢٤. وقيل إن ممارسة حق السيطرة، في إطار الفقرة الفرعية ١١-١ و٢٤، ستطوي حتماً على "نفقات إضافية". بيد أن مثل هذه النفقات الناجمة عن تسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد، قد تتراوح بين نفقات ضئيلة يمكن قبولها ونفقات أقل تقبلاً من منظور الناقل، وذلك، مثلاً، إذا كانت التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر تؤدي إلى تغيير ميناء مقصد السفينة. وتجنباً لتناقض بين ذلكما الحكيمين، أُشير إلى أنه ينبغي ألا يكون على الناقل التزام بتنفيذ التعليمات المتلقاة بمقتضى الفقرة الفرعية ١١-١ و٢٤، أو أن تقصر الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) و٣٤ التزام الناقل بالتنفيذ على الحالات التي لا يكون من شأن التعليمات فيها أن تسبب نفقات إضافية "هامة".

١١٥- وأُعرب عن رأي مضاف بأنه لا ينبغي تناول مسألة "النفقات الإضافية" في إطار الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ)، حيث أُشير إلى أن هذه المسألة تغطيها على نحو كاف الفقرة الفرعية ١١-٣ (ج). وجرى الإعراب عن تأييد واسع لحذف الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) و٣٤.

١١٦- طُرح سؤال أعم بشأن طبيعة الالتزام الواقع على الناقل بمقتضى الفقرة ١١-٣. ففيما يتعلق بما إذا كان ينبغي أن يكون على الناقل التزام بالإنجاز ("الالتزام بالنتيجة") أم التزام أقل صرامة بأن يبذل قصارى جهده لتنفيذ التعليمات التي يتلقاها من الطرف المسيطر ("الالتزام بالوسيلة")، أُعرب عن الرأي القائل بوجوب تفضيل الالتزام الأكثر صرامة. بيد أن القائلين بهذا الرأي أشاروا إلى أن الناقل لا ينبغي أن يتحمل عواقب قصوره عن الإنجاز إذا استطاع أن يثبت أنه بذل جهوداً معقولة في سبيل الإنجاز أو أنه لم يكن للإنجاز أن يكون عقلاً في ظل الظروف السائدة. وفيما يتعلق بعواقب القصور عن الإنجاز، أُشير إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يكون أكثر وضوحاً، بأن يحدد، مثلاً، نوع المسؤولية التي يتحملها الناقل وآثار عدم الإنجاز على التنفيذ اللاحق للعقد.

١١٧- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل بصفة عامة على أنه ينبغي إعادة صياغة الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) لكي تعكس الآراء والمقترحات أعلاه. واتفق على أن البنية الجديدة للفقرة ينبغي أن تتناول، أولاً، الظروف التي ينبغي للناقل في ظلها أن يتبع التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر، ثم عواقب تنفيذ أو عدم تنفيذ تلك التعليمات. وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للحكم يشمل خيارات ممكنة، لمتابعة مناقشته في دورة لاحقة.

٣٤ الفقرة الفرعية ١١-٣ (ب)

١١٨- طُرح سؤال عن معنى عبارة "يتعين على الطرف المسيطر أن يؤمّن الناقل ... من أي نفقات إضافية أو خسارة ...". وكما قيل في الدورة التاسعة للفريق العامل (انظر الوثيقة A/CN.9/510، الفقرة ٥٦)، جرى التذكير بأن فكرة التعويض تلمّح على نحو غير مناسب إلى أن الطرف المسيطر قد يتعرض لمسؤولية. واقترح الاستعاضة عن مفهوم "التعويض" بمفهوم "الجزاء"، الذي هو أكثر اتساقاً مع الممارسة السليمة من جانب الطرف المسيطر لحقه في السيطرة. وبمراعاة ذلك الاقتراح، وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١١-٣ (ب) مقبول عموماً.

٣٥ الفقرة الفرعية ١١-٣ (ج)

١١٩- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١١-٣ (ج) مقبول عموماً.

٥١ الفقرة ١١-٤ (هـ)

١٢٠- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١١-٤ مقبول عموماً.

٥١ الفقرة ١١-٥ (و)

١٢١- أعرب عن رأي يقول بأنه نظراً لأن الفقرة الفرعية ٧-٣ (أ) تتناول التزام الشاحن بتوفير المعلومات للناقل، ينبغي أن ينعكس ذلك الالتزام أيضاً في الفقرة ١١-٥. واقترح تعديل آخر الجملة الأولى من الفقرة ١١-٥ لكي تنص على تزويد الناقل بخيار التماس تعليمات من "الشاحن أو الطرف المسيطر" وليس من "الطرف المسيطر" فقط. بيد أنه رئي بصفة عامة أن التزام الشاحن بتوفير المعلومات حيثما يتعذر التعرف على الطرف المسيطر مشمول من قبل في الجملة الثانية من الفقرة ١١-٥؛ وليس من الضروري، من ثم، الإشارة إلى الشاحن في الجملة الأولى. فضلاً عن ذلك، فإن تزويد الناقل بخيار التماس تعليمات إما

من الشاحن أو من الطرف المسيطر سيكون مناقضاً للسياسة الهادفة إلى أن يكون الطرف المناظر للناقل، طوال عملية النقل، هو الطرف المسيطر. فتمشياً مع تلك السياسة، لا يتدخل الشاحن إلا كبديل عن الطرف المسيطر، إذا تعذر العثور عليه أو لم يكن بوسعه تقديم المعلومات المطلوبة.

١٢٢- ذهب رأي آخر إلى أنه، إضافة إلى الناقل، قد تحتاج الأطراف المنفذة، مثل المستودعات ومؤسسات التحميل والتفريغ التي تحتفظ بالبضائع في رعايتها، إلى التماس تعليمات من الشاحن أو من الطرف المسيطر. واقترح، من ثم، تعديل الجملة الأولى من الفقرة ١١-٥ لكي تشير إلى "الناقل أو الطرف المنفذ". ولقي ذلك الاقتراح تأييداً عاماً.

١٢٣- وكمسألة صياغية، أشير إلى أن الجمع في الحكم نفسه بين جملة أولى تتناول التزاما على الناقل وجملة ثانية تتناول التزاما على الشاحن، قد يكون مضللاً. ورئي بصفة عامة أنه ينبغي أن تصاغ الفقرة بشكل أوضح. وبمراعاة الاقتراحات السابقة، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١١-٥ مقبول عموماً.

ز' الفقرة ١١-٦

١٢٤- أعرب عن تأييد واسع للمبدأ المتجسد في الفقرة ١١-٦ والذي ينبغي بمقتضاه أن تكون الأحكام المتعلقة بحق السيطرة غير إلزامية. وطُرح سؤال بشأن التفاعل بين الفقرتين ١١-٦ و ١١-١ إذا قُدِّر للفقرة ١١-١ أن تُفسر على أنها تعرّف حق السيطرة عن طريق قائمة سرد غير حصرية. ففيل، رداً على ذلك، إن لفظة "comprises" (يتضمن) في الفقرة ١١-١ استخدمت بالأحرى بدلا من "includes" وذلك تحديداً لإيضاح أن القائمة في تلك الفقرة هي قائمة حصرية.

١٢٥- لكن أعرب عن شكوك بشأن مدى الحرية التي ينبغي أن يُسمح به للأطراف لعدم التقيد بالمادة ١١. وقيل إنه قد لا يكون من المناسب السماح للناقلين، مثلاً، بأن يستبعدوا كليةً حق الطرف المسيطر في تغيير التعليمات الأولية بشأن تسليم البضاعة، حتى حيثما يعرف الناقل أن التعليمات الأولية أصبحت غير معقولة أو أنه ينبغي تغييرها.

١٢٦- أما فيما يتعلق بالجملة الثالثة من الفقرة، فأعرب عن رأي يقول بأن عبارة "يجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أي اتفاق..." يمكن أن تقيّد جداً مفعول الفقرة ١١-٦ بالألا تجيز سوى الاتفاقات المعبر عنها تماماً في مستند النقل. فهناك أنواع أخرى من الاتفاقات يمكن استخدامها لأغراض الفقرة ١١-٦، وذلك مثلاً عن طريق إدخالها بإشارة مرجعية إلى وثيقة

تعاقدية أخرى غير مستند النقل. فمثل هذا الإدخال عن طريق الإحالة سيكون له أيضا أهمية خاصة حيثما يُستخدم التوثيق الإلكتروني. واقترح أن يتجنب أي مشروع منقح للفقرة ١١-٦ أي تقييد لحرية الأطراف في عدم التقييد بالمادة ١١. ولقي هذا الاقتراح تأييدا واسعا. وبمراجعة هذا الاقتراح رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١١-٦ مقبول عموما.

٤- مشروع المادة ١٢ (إحالة الحقوق)

١٢٧- كان نص مشروع المادة ١٢ بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٢-١-١ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يحق للحائز أن يحيل الحقوق المضمنة في ذلك المستند بتمريره إلى شخص آخر،

١' مظهرًا حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو على بياض، إذا كان المستند مستند أمر، أو

٢' دون تظهير، إذا كان المستند مستندا لحامله أو مستندا مظهرًا على بياض، أو

٣' دون تظهير، إذا كان مستندا صادرا لأمر طرف مسمّى وكانت الإحالة بين الحائز الأول وذلك الطرف المسمّى.

"١٢-١-٢ في حال إصدار سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق لحائز ذلك السجل أن يحيل الحقوق المضمنة فيه، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر طرف مسمّى، بتمرير السجل الإلكتروني وفقا للقواعد الإجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤.

"١٢-٢-١ دون مساس بأحكام المادة ١١-٥، لا يتحمل أي حائز ليس هو الشاحن، ولا يمارس أي حق في إطار عقد النقل، أي مسؤولية في إطار عقد النقل لمجرد أنه أصبح حائزا.

"١٢-٢-٢ على أي حائز ليس هو الشاحن، ويمارس أي حق في إطار عقد النقل، أن يتحمل أي مسؤوليات مفروضة عليه بمقتضى عقد النقل، طالما كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل.

"١٢-٢-٣ لا يجوز لأي حائز ليس هو الشاحن، و

١٠٠ '١' يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٢-٢، على الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن السجل الإلكتروني القابل للتداول بمسند نقل قابل للتداول، أو

'٢' يحيل حقوقه في إطار المادة ١٢-١،

أن يمارس أي حق في إطار عقد النقل، لأغراض المادتين ١٢-٢-١ و ١٢-٢-٢.

"١٢-٣ تُنفذ إحالة الحقوق في إطار عقد نقل لا يُصدّر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول وفقاً لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق على عقد النقل من أحكام تتعلق بإحالة الحقوق. ويجوز تنفيذ إحالة الحقوق هذه بواسطة الاتصال الإلكتروني. ولا يمكن أن تكتمل إحالة حق السيطرة دون قيام المحيل أو المحال إليه بإبلاغ الناقل بتلك الإحالة.

"١٢-٤ إذا كانت إحالة الحقوق في إطار عقد نقل لا يُصدّر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تشتمل على إحالة مسؤوليات مرتبطة بالحق المحال أو ناشئة عنه، يكون المحيل والمحال إليه مسؤولين، جماعياً وفردياً، فيما يخص تلك المسؤوليات."

(أ) ملاحظات عامة

١٢٨- استمع الفريق العامل إلى رأي بأن المادة ١٢ من مشروع الصك تشكل لهجاً مبتدعاً، فيما يتعلق على الأقل بالاتفاقيات البحرية. وقد لوحظ أن ثمة سببين رئيسيين لإدراج فصل بشأن إحالة الحقوق، أولاً، ضمان اتساق أحكام مشروع الصك على نحو تام بالنسبة إلى قضية مسؤوليات الأطراف، وثانياً، بغية تحديد القواعد اللازمة للتلاؤم مع مكوّن الاتصالات الإلكترونية في مشروع الصك. وجرى التوضيح بأن الفقرة الفرعية ١٢-١-١ والفقرة ١٢-٢ تتعلقان بمسند نقل قابل للتداول وبالأحوال التي لا يصدر فيها أي مستند نقل، في حين أن الفقرتين ١٢-٣ و ١٢-٤ تعنيان بمسندات النقل غير القابلة للتداول. وذكر أن الفقرة الفرعية ١٢-١-١ ينبغي أن تقرراً مقترنة بتعريف "الحائز" الوارد في الفقرة ١٢-١، وأن الفقرة الفرعية ١٢-١-٢ تتعلق بالسجلات الإلكترونية القابلة للتداول. كما جرى التوضيح بأن الفقرة ١٢-٢-١ الفرعية تتضمن بياناً بشأن عدم مسؤولية أي حائز لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، في حين أن الفقرة الفرعية ١٢-٢-٢ توضح بأن أي حائز يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، يتحمل أيضاً مسؤوليات بموجب ذلك العقد، ما دامت تلك

المسؤوليات قابلة للتأكد منها بموجب ذلك العقد. وقيل إن الفقرة الفرعية ١٢-٢-٣ والفقرة ١٢-٣ تفسران دلالتيهما بنفسيهما وتتسمان بطابع إداري. وكذلك ذكر أن الفقرة ١٢-٤ ينبغي قراءتها مع الفقرة الفرعية ١١-٢(د) لأن الحكم الوارد فيها يشكل تحديدا شرطيا للفقرة ١٢-٤.

١٢٩- قدّم اقتراح بأنه ينبغي حذف المادة ١٢ من مشروع الصك بكليته، أو بأنه ينبغي وضع الفصل كله بين قوسين معقوفتين. وردّا على هذين الاقتراحين، جرى التذكير بأن المادة ١٢ أدرجت في مشروع الصك استجابة إلى ضرورة حل المشاكل التي كانت قد صودفت في إعداد قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، والتي كانت تتعلق على التحديد بسندات الشحن وبمفهوم فكرة "المكافئ الوظيفي" بين السجلات الإلكترونية والمستندات الورقية. وقد خلص حينذاك إلى الاستنتاج القائل بأن قانون سندات الشحن غير المدون بقدر كاف في صك دولي لكي يكون بالمستطاع تحقيق التلاؤم مع سجل إلكتروني مكافئ وظيفيا لسند شحن ورقي الأساس. واستذكر أن الرأي الذي كان سائدا في ذلك الوقت هو أن استحداث قواعد بخصوص مستندات النقل الورقية من شأنه أن ييسر تطوير السجلات الإلكترونية واستعمالها. وقد نُبّه الفريق العامل إلى أنه إذا ما قرر أن مهمة تدوين القواعد الخاصة بسندات الشحن صعبة أكثر مما ينبغي، فإن من شأنه حينذاك أن يخفف في إنجاز أهدافه المتوخاة فيما يتعلق بالسجلات الإلكترونية. وأشار إلى أن تبادل الآراء الأولي الذي جرى في إطار الفريق العامل قد أوضح بأن هذا الفصل كله يستدعي المزيد من المناقشة.

(ب) الفقرة ١٢-١

١٤٠ الفقرة الفرعية ١٢-١-١

١٣٠- لدى النظر في نص الفقرة الفرعية ١٢-١-١، كان هناك تأييد عام للمبدأ الذي يجسده الحكم الذي ينص على أن حائز مستند نقل قابل للتداول يحق له أن يحيل الحقوق المضمنة في ذلك المستند بإحالة المستند نفسه. بيد أنه ذكر أنه قد يكون ثمة إستثناءات لهذا المبدأ، وذلك على سبيل المثال كما هي الحالة بالنسبة إلى الفقرة ١٣-٣، التي تنص على أن الشاحنين أو المرسل إليهم الذين ليسوا حائزين، يمكنهم مع ذلك أن يرفعوا دعوى بشأن ما يلحق بهم من خسارة أو أضرار. وأشار إلى أنه يمكن معالجة هذه المسألة من خلال إضافة عبارة في الفقرة الفرعية ١٢-١-١، على غرار: "باستثناء ما يخص الأحكام الواردة في المادة ١٣-٣، تعني إحالة مستند نقل قابل للتداول إحالة جميع الحقوق المضمنة فيه".

١٣١- أثير داع إلى القلق بشأن التفاعل بين الفقرة الفرعية ١٢-١-١ و المادة ٧١ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، والتي تنص على أنه يمكن للبائع في ظروف معينة أن يعلّق تسليم البضائع إلى المشتري، حتى بعد أن تكون قد سُحنت. وُفسّر ذلك بأن المادة ٧١ من اتفاقية بيع البضائع تمثل استثناء من القاعدة الرئيسية، وهي القاعدة المضمّنة في مشروع الصك، التي تنص على أن الطرف الذي له الحق في السيطرة هو فقط الذي يستطيع إيقاف نقل البضائع. وأشار إلى أن قراءة المادة ٧١ من اتفاقية بيع البضائع باعتبارها استثناء من القاعدة الرئيسية، من شأنها أن تزيل انعدام الاتساق الظاهر بين تلك الاتفاقية ومشروع الصك.

١٣٢- في أثناء مجرى المناقشات في إطار الفريق العامل، كان هناك بعض التأييد بشأن داعي القلق الذي أثير بخصوص أنواع مستندات النقل القابلة للتداول المدرجة ضمن شروط الفقرة الفرعية ١٢-١-١. وقد لوحظ أن بعض النظم القانونية الوطنية تدرج سندات الشحن الموجهة إلى شخص مسمّى في عداد المستندات القابلة للتداول، ومع ذلك فإن هذه المستندات الاسمية لم تدرج في قائمة مستندات النقل القابلة للتداول الواردة في الفقرة الفرعية ١٢-١-١، وكذلك لم تدرج في الفقرة ١-١٤ بحكم تعريف "مستند النقل القابل للتداول". واقترح أنه ينبغي إدراج سند الشحن الموجه إلى شخص مسمّى، في الفقرة الفرعية ١٢-١-١، إما من خلال إدراجه فيها مباشرة، وإما بإدراجه في الفقرة ١-١٤. وخلال سير المناقشات، لوحظ أنه في معظم النظم القانونية الوطنية يعتبر سند الشحن الاسمي غير قابل للتداول، وأنه يحال بالتنازل عنه لا بالتظهير. وعلى سبيل التوضيح، ذكر أن الفقرة الفرعية ١٢-١-١ قد أعدت صيغتها بغية الالتفاف حول الصعوبات في معالجة الجانب الاسمي من المستندات الإلكترونية. وكذلك ذكر أن قرار الصياغة قد اتخذ لأجل الحد من هذه المشاكل، وتعزيز الانسجام باستعمال عبارات مثل "الأمر" و "الحامله" في وصف المستندات القابلة للتداول، وأشار إلى أن إعادة تقديم المستند الاسمي باعتباره مستندا قابلا للتداول يمكن أن يؤثر سلبا في مقدرة النظام الإلكتروني على التفريق بين المستندات.

١٣٣- وكان هناك تأييد قوي في إطار الفريق العامل للحفاظ على نص الفقرة الفرعية ١٢-١-١ بصيغتها، بغية تعزيز الانسجام، وبغية التلاؤم مع السجلات الإلكترونية القابلة للتداول. وقد أخذ علم بداعي القلق بشأن السندات الاسمية القابلة للتداول في بعض القوانين الوطنية المعينة.

٢٤ الفقرة الفرعية ١٢-١-٢

١٣٤- أخذ الفريق العامل علماً بأن الفقرة الفرعية ١٢-١-١ سوف تناقش في موعد لاحق، بالاقتران مع أحكام أخرى واردة في مشروع الصك تتعلق بالسجلات الإلكترونية.

(ج) الفقرة ١٢-٢

١٤ الفقرة الفرعية ١٢-٢-١

١٣٥- اقترح أنه يمكن توضيح الفقرة الفرعية ١٢-٢-١ بتقديم أمثلة على أنواع المسؤوليات التي يمكن أن تقع على عاتق حائز ليس هو الشاحن، ولا يمارس أي حق بموجب عقد النقل. وعلى سبيل التفسير، أشير إلى أن القصد من هذا الحكم هو التيسير على الحائزين المباشرين، كالمصارف مثلاً، بأنهم ماداموا لا يمارسون أي حق بمقتضى عقد النقل، فهم لن يتحملوا أي مسؤولية بمقتضى ذلك العقد. وقد طُرح سؤال عما إذا كان ذلك يعتبر قاعدة مناسبة لمشروع الصك، لأن مشروع هذه المادة قد تساء قراءته بأنه يقترح بأن الحائز حينما يصبح فاعلاً أو يمارس حقاً ما، فإن من شأن هذا الحائز أن يصبح تلقائياً عرضة لتحمل مسؤوليات أو التزامات بمقتضى عقد النقل. وإجابة عن ذلك، اقترح أنه ينبغي قراءة الفقرتين الفرعيتين ١٢-٢-١ و ١٢-٢-٢ معاً، لأن الحكم الأخير منهما يوضح ما هي المسؤوليات التي تقع على عاتق الحائز في الحالة التي يمارس فيها هذا الحائز أي حق بمقتضى عقد النقل.

١٣٦- كان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأن المفهوم الذي تنطوي عليه الفقرة الفرعية ١٢-٢-١ حشو لا داعي له. وبعد المناقشة، طلب الفريق العامل إلى الأمانة إعداد مشروع صيغة منقحة، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء المعرب عنها والاقتراح المقدم في هذا الصدد.

٢٤ الفقرة ١٢-٢-٢

١٣٧- كان لدواعي القلق التي أثرت بشأن الفقرة الفرعية ١٢-٢-١ صداها فيما ذكر بخصوص الفقرة الفرعية ١٢-٢-٢، وقدّم طلب بأنه ينبغي للنص الوارد في مشروع المادة أن يحدد ما هي المسؤوليات التي من شأنها أن تقع بمقتضى عقد النقل على عاتق الحائز الذي يمارس أي حق بمقتضى ذلك العقد. وقد أشير في هذا الصدد إلى أنه سيكون من الصعب تعداد بنود الالتزامات في عقد النقل، التي يمكن أن تقع على عاتق الحائز، وأنه يعتبر على أي حال أن نص الحكم واضح بقدر كاف في تبيانه أن تلك المسؤوليات "مدرجة في مستند النقل أو يمكن التأكد منها بالرجوع" إلى ذلك المستند أو السجل. كما ذُكرت تحفظات

أخرى بشأن مدى اتساع نطاق الفقرة الفرعية، واقترح إتاحة إمكانية لكي يستطيع الناقلون أن يوسعوا نطاق مسؤولية الحائزين بقدر ملحوظ. بموجب هذا الحكم وذلك بإدراج بنود شرطية قياسية في عقد النقل تتجاوز نطاق مسؤوليات الشاحنين.

١٣٨- وعلى سبيل الشرح، أُشير إلى أنه لم يكن المقصود من الفقرة الفرعية ١٢-٢-٢ تقديم تفاصيل عن الالتزامات التي سوف تفرض على الحائز، بل النص على أنه إذا كانت ثمة التزامات واقعة على حائز ما فعندئذ يتحمل الحائز الذي يليه تلك المسؤوليات في حال ممارسة هذا الحائز أي حقوق بموجب العقد. وذكر كذلك أن وجود أي من هذه المسؤوليات يجب أن تقرر الأطراف التي تفاوضت بشأن العقد، وأن أي مسؤوليات من هذا القبيل يجب أن تقتصر على ما أُدرج منها في العقد أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى هذا العقد. واقترح أن القيام بمزيد من التحديد للمسؤوليات المحتملة الواقعة على الحائز سيكون أمراً مستحيلاً في إطار أي صك دولي، وبالتالي ينبغي أن يُترك للقانون الوطني التأكد من تلك المسؤوليات المحتملة بالرجوع إلى العقد. واستجابة لهذا الاقتراح، استُحدث على وجوب تناول هذه المسألة في مشروع الصك بدلا من تركها للقانون الواجب تطبيقه.

١٣٩- وأثير شاغل آخر فيما يتعلق بإمكانية أن تُدرج في صلب العقد مسؤوليات محددة قد تُعتبر مجحفة وبالتالي يمكن أن يتحملها الحائز. وضُرب مثال على ذلك في إمكانية أن تُدرج في صلب عقد النقل مطالبة بغرامة التأخير، وأن يصبح مستلم شحنة البضائع بصفته الحائز مسؤولاً عن تسديدها.

١٤٠- وقد طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعدّ مشروعاً منقحاً للفقرة الفرعية ١٢-٢-٢ مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء في هذا الصدد.

٣٤ الفقرة الفرعية ١٢-٢-٣

١٤١- وجد الفريق العامل أن مضمون مشروع المادة ١٠-٢-٣ مقبول عموماً.

(د) الفقرة ١٢-٣

١٤٢- أُثيرت شواغل فيما يتعلق باحتمال أن ينشأ تنازع بين الفقرة ١٢-٣ والقانون الوطني في بلدان توجب قوانينها أن يقدم الخيل إبلاغاً عن إحالة الحقوق الذي ربما لا يقدمه الخيل أو المحال إليه حسيماً جاء في الجملة الأخيرة من الحكم. واقترح أنه بالإمكان تجنب هذا التنازع المحتمل بأن تُدرج بعد عبارة "أو المحال إليه" في نهاية الجملة الأخيرة من الحكم العبارة التالية: "وفقاً لما يتضمنه القانون الوطني المطبق على عقد النقل من أحكام تتعلق

بإحالة الحقوق". وبديلاً لذلك، اقترح أنه بالإمكان تجنب التنازع المحتمل من خلال حذف العبارة "قيام الخيل أو المحال إليه..." في الجملة الأخيرة من الفقرة ١٢-٣.

١٤٣- وفي حين أُعرب عن تأييد المبدأ الكامن في إدراج الجملة الافتتاحية من الفقرة ١٢-٣، فقد أُبدي قلق فيما يتعلق بالاشتراط الوارد في الحكم بأن إحالة الحقوق بموجب عقد نقل لا يصدر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول "تُنفذ وفقاً لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق على عقد النقل من أحكام تتعلق بإحالة الحقوق". ولوحظ على وجه الخصوص أن هذا الحكم قد أثار مسائل معقدة جداً في تنازع القوانين بالنسبة لبلدان أوروبية معينة، نظراً لتنازعه مع النهج الذي تعتمده اتفاقية روما المعنية بالقوانين المطبقة على الالتزامات التعاقدية، بخصوص مسألة الإحالة. واقترح أنه ربما أمكن إيجاد نهج أبسط، إلا أنه أُبدي بعض الشك بشأن إمكانية حل هذه المسألة باتباع نهج القانون الوحيد الواجب تطبيقه. كما اقترح أنه بغية تجنّب حالات التنازع مع أي اتفاقية إقليمية، فإن الفقرة ١٢-٣ يمكن أن تشير ببساطة إلى "قانون مطبّق" في جملتها الأولى بدلاً من نصها على كيفية تطبيق القانون.

١٤٤- وأبدي رأي مفاده أن الأمانة يمكنها تعزيز مواءمة النهج الدولية بشأن مسألة إحالة الحقوق عن طريق دراسة الوسائل التي تتخذها اتفاقية إحالة المستحقات في التجارة الدولية في معالجة إحالة الحقوق. بيد أنه جرى تذكير الفريق العامل بأن المقصود من مشروع الصك هو التركيز على نقل البضائع لا على إحالة الحقوق.

١٤٥- وقد طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للفقرة ١٢-٣ وأن تضعه ضمن قوسين معقوفتين، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أُبدي من آراء في هذا الصدد.

(هـ) الفقرة ١٢-٤

١٤٦- أُشير إلى أن نص الفقرة ١٢-٤ معقد على نحو لا لزوم له ويصعب فهمه. وسُمعت أصوات تنتقد هذا الحكم بأنه يخرج عن قانون الإحالة، وأنه لا يبدو متسقاً مع النهج المتخذ في الفقرة ١٢-٣، حيث يتعين أن تتم إحالة الحقوق وفقاً للقانون الواجب تطبيقه. بالإضافة إلى ذلك، قيل إن القانون الموضوعي المحدد المنصوص عليه في الفقرة ١٢-٤ يبدو أنه يجابي الناقل، وربما يُنظر إليه على أنه يقوّض توازن الحقوق المراعى في مشروع الصك كله. واقترح أنه ربما كان من الأفضل أن تُترك معالجة هذه المسائل الواردة في هذا الحكم إلى اتفاق يتم بين الأطراف، بدلاً من اتخاذ قرارات بشأنها وفقاً لأي قاعدة محددة بشأن المسؤولية المشتركة والمنفردة.

١٤٧- واستجابة لهذه الانتقادات المحددة للفقرة ١٢-٤، أعرب عن دعم الرأي القائل بأن الفقرة ١٢-٤ هو محاولة مرحّبة بها في بيان المبدأ العام وهو أن المدين لا يستطيع الهروب من المسؤولية عن طريق إحالة حقوقه إلى طرف آخر. كما اقترح أن صوغ حكم يكفل إبقاء المدين عرضة للمسؤولية إلى حين موافقة الناقل على إحالة الحقوق يعتبر نهجا إيجابيا في هذا الخصوص، على الرغم من إثارة الشكوك بشأن الأسباب التي تجعل أي ناقل يحتاج إلى مسؤولية مشتركة ومنفردة من جانب الحائز إذا كان الناقل قد وافق على الإحالة. بالإضافة إلى ذلك، واستجابة للمقولة بأن مشروعتي الفقرتين ١٢-٣ و ١٢-٤ يمكن تطبيقهما في حال عدم إصدار أي مستندات على الإطلاق، فقد أوضح بأن إحالة الحقوق يمكن أن تتم بموجب تبادل بيانات إلكترونية.

١٤٨- وعلى ضوء المناقشات فيما يتعلق بالمادة ١٢ والفقرة ١٢-٤ على وجه الخصوص، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للفقرة ١٢-٤ وأن تضعه ضمن قوسين معقوفتين، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء في هذا الصدد.

٥- مشروع المادة ١٣ (الحقوق في رفع دعوى)

١٤٩- كان نص مشروع المادة ١٣ بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٣-١ دون مساس بأحكام المادتين ١٣-٢ و ١٣-٣، لا يجوز التمسك بالحقوق المدرجة في اطار عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ إلا للأطراف التالية:

١' الشاحن،

٢' المرسل إليه،

٣' أي طرف ثالث تنازل له الشاحن أو المرسل إليه عن حقوقه، تبعاً لمن تكبد منهما الخسارة أو الضرر نتيجة للإحلال بعقد النقل،

٤' أي طرف ثالث اكتسب حقوقاً في اطار عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن مثلاً. وفي حالة حدوث أي تمرير للحقوق في رفع دعوى عن طريق التنازل أو الحلول، حسبما أشير إليه أعلاه، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث ممن دفع وتقييد للمسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذا الصك.

"١٣-٢ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه المدرجة في اطار عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، دون أن

يثبت أنه تكبد هو نفسه خسارة أو ضررا. وإذا لم يكن ذلك الحائز قد تكبد الخسارة أو الضرر بنفسه، فيعتبر متصرفا بالنيابة عن الطرف الذي تكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر.

"١٣-٣ في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، وكان المطالب واحدا من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٣-١ دون أن يكون هو الحائز، يجب على ذلك المطالب، إلى جانب عبء اثبات تكبده خسارة أو ضررا نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر."

(أ) الفقرة ١٣-١

١٥٠- أشير في التقديم، إلى أن المقصود من الفقرة ١٣-١ أن تُطبّق على أي عقد للنقل، سواء أصدر أم لم يصدر بشأنه مستند أو سجل إلكتروني، وبصرف النظر عن طبيعة ذلك المستند أو السجل إن كان قد صدر. ويحدد ذلك الحكم قاعدة عامة بشأن أي الأطراف يحق له رفع دعوى بموجب مشروع الصك. أما فيما يتعلق بوجود قصور محتمل في المشروع الحالي، فقد ذكر أن اثنين من الأطراف المذكورة في الفقرة ١٣-١ قد يتكبدان خسارة، على سبيل المثال عندما تتعرض البضاعة للتلف أو التأخير، تسدد شركة التأمين قيمة الجزء المؤمن عليه من الخسارة، ويكون على المرسل إليه أن يتحمل قيمة الجزء غير المؤمن، مثل الخسارة بسبب التأخير. واقترح لذلك أن يوضّح مشروع منقّح للفقرة ١٣-١ أن كلا الطرفين يحق لهما المطالبة باسترداد جزأيهما من الخسارة. وأما من حيث الصياغة، فذكر أن سهولة قراءة الحكم يمكن أن تتحسنّ بمحذف عبارة "دون مساس بأحكام المادتين ١٣-٢ و ١٣-٣".

١٥١- وأعرب عن بعض التأييد بشأن المبدأ الوارد في الفقرة ١٣-١ والقاضي بأنه ليس بوسع الشاحن المتعاقد أو المرسل إليه سوى التمسك بالحقوق التعاقدية التي تعود إليه وبشرط أن تكون له مصلحة كافية في المطالبة. وهذا يعني أنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها لا بد أن يكون المدّعي بالمطالبة قد تكبد هو نفسه هلاك البضاعة أو تلفها. فإذا كان شخص آخر، كصاحب البضاعة أو شركة التأمين، هو الطرف صاحب المصلحة، فيجب على ذلك الشخص الآخر أن يكتسب الحق في رفع الدعوى، إما من الشاحن المتعاقد وإما من المرسل إليه، أو أن يتمسك بمطالبة تجاه الناقل خارج نطاق عقد النقل، إذا أمكن ذلك.

١٥٢- وقد أثرت شواغل أساسية فيما يتعلق بالفقرة ١٣-١. فقد أشير إلى أنه، في معظم النظم القانونية، يمكن أن يعتبر هذا الحكم زائدا لا حاجة إليه لأنه يحدد حقا في رفع دعوى بينما يكون هذا الحق عادة معترفا به، في القانون القائم، لأي شخص له مصلحة كافية في

المطالبة. وفي الوقت نفسه، يمكن اعتبار الحكم مقيّداً بلا مسوّغ فيما يتعلق بالأشخاص الذين يُعترف بحقهم في رفع دعوى. وشُدّد على أن الاعتراف بالحق في رفع دعوى لعدد محدود من الأشخاص عن طريق قائمة مغلقة إنما هو وسيلة خطيرة من حيث أنها يمكن أن تستبعد سهواً بعض الأشخاص الذين ينبغي أن يُعترف بحقهم في رفع دعوى. وفيما يتعلق بالأشخاص الذين يمكن أن يكونوا قد أُغفلوا بلا مسوّغ من القائمة الواردة في الفقرة ١٣-١، ذكر أن الأمر قد يتطلب أن يؤخذ الطرف المسيطر في الاعتبار، في الحالات التي يكون فيها الناقل قد رفض اتباع تعليماته، والشخص المحدد في الفقرة ٧-٧. وأثناء النقاش، دعي الى توخّي الحذر فيما يتعلق بمدى مناسبة تقييد ممارسة حقوق رفع الدعوى بأي طريقة، فهذه سياسة قد تخالف الحقوق الأساسية، ومن المحتمل أن تخالف حقوق الإنسان، التي ينبغي أن يُعترف بها لأي شخص قد تكون له مصلحة كافية في المطالبة.

١٥٣- وأعرب عن رأي مفاده أن الحكم يمكن أن يعتبر مقيّداً بلا مسوّغ فيما يتعلق بطبيعة الإجراءات التي يمكن أن تمارس. وفي هذا الصدد، طرح سؤال بشأن أسباب تناول الفقرة ١٣-١ الدعاوى المتعلقة بالأضرار فقط دون الدعاوى المتعلقة بالأداء.

١٥٤- كما انتقد الحكم فضلاً عن ذلك على أساس أنه يتناول بصفة عامة المطالبات المدعى بها تجاه الناقل أو أي طرف منفذ. وأعرب عن رأي مفاده أن تناول المطالبات تجاه الناقل يعد مفرطاً في التقييد وينجم عنه حكم غير متوازن بقدر كاف. ووفقاً لهذا الرأي، ينبغي لأي حكم بشأن الحقوق في رفع دعوى أن يتوخى أيضاً المطالبات المدعى بها تجاه الشاحن أو المرسل إليه، مثل مطالبات دفع أجرة النقل. وفيما يتعلق بالمطالبات المؤكدة تجاه الطرف المنفذ، أعرب عن رأي مفاده أن نطاق الحكم واسع جداً. وذكر أنه بغية تجنب نزاع مع النظم الإلزامية القائمة والمطبّقة على الناقلين البريين، فينبغي أن يُحصر نطاق الحكم في المطالبات المؤكدة تجاه الناقلين البحريين.

١٥٥- كذلك وجّه انتقاد للبنية العامة للحكم باعتبارها تعكس نهجاً يقوم على الاعتراف بالدعوى، لا على الاعتراف بالحق، وهو النهج المفضّل في العديد من النظم القانونية. وأشار إلى أن الاعتراف بالدعوى لعدد محدود من الأشخاص يتيح ميزة إمكانية التنبؤ. بيد أنه أعرب عن تفضيل واسع النطاق لحكم عام يعترف بحق أي شخص في المطالبة بتعويض حيثما يكون ذلك الشخص قد تكبد خسارة أو ضرراً نتيجة للإخلال بعقد النقل.

١٥٦- وأعرب عن بعض التأييد لإبقاء الجملة الأخيرة من الفقرة ١٣-١، التي قيل إنها توفر قاعدة مفيدة يمكن تطبيقها على الدعاوى القائمة على الإخلال بالعقد أو الدعاوى القائمة على الضرر، على السواء. وارتئي بصفة عامة أن تلك الجملة تعبّر على نحو مناسب عن المبدأ

العام القاضي بأنه عند إحالة حق، لا يمكن أن يكتسب المحال إليه حقوقاً أكثر من تلك التي كانت لدى المحيل. بيد أنه أعرب عن رأي مفاده أن مسألة التنازل أو الإحلال ينبغي أن تترك للقانون الواجب تطبيقه. وذهب رأي مخالف إلى أن المسألة لا ينبغي تناولها من خلال القانون الدولي الخاص بل ينبغي أن يوفر مشروع الصك قاعدة عامة تحكم الحالة التي تكون هناك فيها مطالبات مقدمة من أطراف ثالثة. وفي تلك الحالة، اقترح أنه، حيثما يكون طرف ثالث قد رفع دعوى ضد الناقل بناء على مطالبة خارج نطاق عقد النقل، فينبغي أن تكون الحماية التي يوفرها مشروع الصك، وخصوصاً حدود المسؤولية، متاحة للناقل. وأحاط الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح.

١٥٧- وبينما أعرب عن تأييد قوي لحذف الفقرة ١٣-١، قرر الفريق العامل تأجيل أي قرار يتعلق بالفقرة ١٣-١ حتى يكمل استعراضه لمشاريع المواد ويجري مزيداً من النقاش بشأن نطاق تطبيق مشروع الصك. وطلب إلى الأمانة أن تعد صيغة بديلة في شكل بيان عام يقر بحق أي شخص ذي مصلحة مشروعة في عقد النقل في ممارسة حق رفع دعوى حيثما يكون هذا الشخص قد تكبد خسارة أو ضرراً.

١٥٨- وقد أعرب في سياق مناقشة الفقرة ١٣-١، عن رأي مفاده أن مشروع الصك ينبغي أن يتضمن أحكاماً تتعلق بمسألتي القانون الواجب تطبيقه وتسوية النزاعات عن طريق التحكيم. وبينما أعرب عن رأي مفاده أنه لا حاجة لمثل هذه الأحكام وأن هاتين المسألتين ينبغي أن تتركاً بصفة كاملة لتقدير الأطراف، فقد كان الرأي السائد هو أن هذه الأحكام ينبغي أن تدرج في مشروع الصك. وأعرب عن تأييد قوي لوضع هذه الأحكام على غرار المادتين ٢١ و ٢٢ من قواعد هامبورغ. واقترحت نماذج أخرى، منها المادتان ٣١ و ٣٣ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، واللائحة التنظيمية ٤٤-٢٠٠١ الصادرة عن الاتحاد الأوروبي، واتفاقية مونتريال. وأشار إلى أن الأمر يتطلب اتخاذ قرار بشأن ما إذا كان ينبغي أن يكون الاختصاص حصرياً، كما هو الحال في اللائحة التنظيمية الأوروبية، أم لا، كما هو الحال في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. ويتطلب الأمر أيضاً اتخاذ قرار بشأن ما إذا كان شرط الاختصاص سيكون ملزماً للأطراف في عقد النقل فحسب أم للأطراف الثالثة أيضاً. وقدم اقتراح آخر مفاده أن مشروع الصك ينبغي أن يشجع الأطراف أيضاً على التصالح قبل اللجوء إلى آليات تسوية للنزاع أكثر اختصاصاً.

١٥٩- وعقب المناقشة، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشاريع أحكام بشأن مسألتي الاختصاص والتحكيم، بخيارات محتملة تجسد الآراء والاقتراحات التي أعرب عنها أثناء المناقشة المذكورة أعلاه.

(ب) الفقرة ١٣-٢

١٦٠- ذكر أنه، بموجب القوانين القائمة في بعض البلدان، لن يمنح حائز لسند الشحن حقا في رفع دعوى إلا إذا تمكن الحائز من إبراز سند شحن ومن إثبات وقوع خسارة أو ضرر. ومن هذا المنظور، يؤدي الجمع بين الفقرتين ١٣-٢ و ١٣-٣ إلى نتيجة تثير التساؤل مؤداها أن الحائز لسند الشحن سيكون له الحق في ممارسة حق رفع دعوى بدون أن يكون عليه إثبات أنه تكبد خسارة أو ضررا. بيد أنه قد ارتئي بصفة عامة أن الجملة الأولى من الفقرة ١٣-٢ تتسق مع القانون القائم في معظم البلدان وتخدم غرضا مفيدا، خصوصا بتحديد أن الحائز ليس له حق حصري في رفع دعوى. وأما من هذا المنظور، فاقترح أن يُطبّق المبدأ نفسه في حالة الفقرة ١٣-١، حيث لم يصدر أي مستند قابل للتداول.

١٦١- وأعرب عن شكوك بشأن معنى عبارة "بالنيابة عن" الواردة في الجملة الثانية من الفقرة ١٣-٢. وفي حين أنه ارتئي أن الجملة الثانية مطلوبة لاجتناب احتمال أن يضطر الناقل للسداد مرتين، فقد اتفق بصفة عامة على أنه ينبغي أن يدرج إيضاح إضافي في الحكم المتعلق بعلاقة الحلول التي ستنشأ بين حائز سند الشحن والطرف الذي تكبد الخسارة أو الضرر.

(ج) الفقرة ١٣-٣

١٦٢- أشير إلى أن الشخص الذي يمارس حقا في رفع دعوى بموجب عقد النقل لا ينبغي أن يكون مرتهنا بتعاون حائز السند القابل للتداول إذا كان ذلك الشخص، وليس الحائز، هو من تكبد الضرر. وأعرب عن شكوك بشأن أعمال الحكم الذي يقضي بأن يثبت المطالب أن الحائز لم يتكبد الضرر. واتفق الفريق العامل على أن المسألة قد تحتاج لمزيد من النقاش في مرحلة لاحقة.

٦- مشروع المادة ١٤ (الوقت المتاح لرفع الدعوى)

١٦٣- كان مشروع نص المادة ١٤ بالصيغة التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٤-١ يُبرأ الناقل من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبضاعة إذا لم تستهل اجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة. ويرأ الشاحن من كل مسؤولية بمقتضى الفصل ٧ من هذا الصك إذا لم تستهل اجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة.

"١٤-٢ تبدأ الفترة المذكورة في المادة ١٤-١ يوم انتهاء الناقل من تسليم البضاعة المعنية عملاً بالمادة ٤-١-٣ أو المادة ٤-١-٤، أو، في حالة عدم تسليم البضاعة، في آخر يوم كان يجب فيه تسليم البضاعة. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.

"١٤-٣ يجوز للشخص الذي تقام ضده مطالبة في أي وقت أثناء سريان الفترة، أن يمدد تلك الفترة بإعلان يوجهه إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مرة أخرى بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

"١٤-٤ يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذا الصك أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ١٤-١، إذا رفعت دعوى التعويض قبل انقضاء أبعء الأجلين التاليين:

- (أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الاجراءات؛ أو
- (ب) ٩٠ يوماً، اعتباراً من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض:
- '١' قد سوى المطالبة؛ أو
- '٢' قد أبلغ بالاجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

"[١٤-٥ إذا فند صاحب السفينة المسجل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٨-٤-٢، جاز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ١٤-١، إذا رفعت الدعوى في أبعء الأجلين التاليين:

- (أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الاجراءات؛ أو
- (ب) ٩٠ يوماً، اعتباراً من اليوم الذي يقوم فيه المالك المسجل:
- '١' باثبات أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و
- '٢' بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف.]"

(أ) ملاحظات عامة

١٦٤- استُذكر أن مشروع المادة ١٤ المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى كان قد نوقش بصورة عامة في الدورة التاسعة للفريق العامل (الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/510). ولوحظ أنه، تماشياً مع الوقت المتاح لرفع الدعوى في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي، فإن الفقرة ١٤-١ تنص على فترة مدتها سنة واحدة كحد زمني أساسي لرفع الدعاوى ضد الناقل والشاحن، بينما مسألة اعتماد فترة زمنية مختلفة، كفترة السننتين المحددة في قواعد هامبورغ، لا تزال موضع نقاش كمسألة سياسة عامة ترك أمر النظر فيها للفريق العامل. ولوحظ أن القصد من الفقرة ١٤-٢ هو توضيح الأساس الذي يستند إليه بدء الوقت المتاح لرفع الدعوى بغية التغلب على المشاكل التي نشأت في الممارسة فيما يتعلق بالاتفاقيات السابقة. وقد وصفت الفقرة ١٤-٣ بأنها حكم هام، يتماشى مع قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ، وذكر أن القصد منها هو التوضيح بأنه يمكن تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى بشكل صحيح. وأوضح بأن الفقرة ١٤-٤ تستند أيضاً إلى قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ وبأن الفقرة ١٤-٥ ترد بين معقوفتين بغية تجسيد اعتمادها على القاعدة الواردة في الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ المدرجة أيضاً بين معقوفتين، بغية مراعاة عدم مقدرة المطالب المحتمل على تحديد هوية الناقل في الوقت المناسب.

(ب) الفقرة ١٤-١

١٦٥- أعرب عن تأييد عام لمبدأ تحديد الوقت المتاح لرفع الدعوى، على النحو الوارد في الفقرة ١٤-١. وسئل عن السبب الذي تقتضي فيه الفقرة إبراء الناقل من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبضاعة لدى انتهاء الوقت المتاح لرفع الدعوى، بينما لا تتضمن أي حكم بشأن إبراء الأطراف المنفذة من المسؤولية. وقد أعرب عن تأييد ادراج الأطراف المنفذة في هذا الحكم.

١٦٦- وجرى التسليم بأن ادراج حكم بشأن الوقت المتاح للشاحن لرفع الدعوى في الجملة الثانية من الفقرة ١٤-١ هو نهج جديد. وأعرب عن بعض الشك عامة في هذه الفكرة الجديدة، ولكنه أعرب أيضاً عن التأييد لذلك الحكم الذي قيل انه يوفر نهجاً متوازناً في تحديد الوقت المتاح لرفع الدعوى ضد كل من الناقلين والشاحنين. وطُرح سؤال عن سبب عدم الإشارة في الوقت المتاح لرفع الدعوى إلا إلى مسؤولية الشاحن. بمقتضى المادة ٧ من مشروع الصك وعن سبب عدم الإشارة أيضاً إلى مسؤولية الشاحن. بمقتضى مواد أخرى، مثل المادة ٩. واقترح بأن يدرج في هذا الحكم جميع الأشخاص الخاضعين للمسؤولية بمقتضى عقد النقل، وبأن يكونوا خاضعين لنفس الفترة المحددة. وقدم اقتراح آخر بأن لا

تشير الفقرة ١٤-١ بالتحديد إلى الناقلين أو الشاحنين بل بأن تتضمن مجرد النص على أنه لا يسمح برفع أي دعوى عملاً بمشروع الصك بعد فترة من الوقت يتفق عليها الفريق العامل. وطُرح سؤال آخر فيما يتعلق بالجملة الثانية من الفقرة، عن سبب الإشارة إلى الشاحنين فحسب وليس إلى أشخاص آخرين ممن هم خاضعون للمسؤوليات والالتزامات نفسها التي يخضع لها الشاحنون بمقتضى المادة ٧. كما طرح سؤال كذلك فيما يتعلق باحتمال وجود خطأ في الفقرة ٧-٧ التي تشير إلى الفصل ١٣ بدلا من الفصل ١٤ لدى الإشارة إلى الأحكام المتعلقة بحقوق الشاحن وحصاناته.

١٦٧- وطُرح سؤال هام حول المصطلحات المتعلقة بالفقرة ١٤-١. ولوحظ أن التعليق على هذا الحكم (الفقرة ٢٠٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21) يفيد بأن انقضاء الوقت المتاح لرفع الدعوى يؤدي إلى إبطال حقوق المطالب المحتمل واقترح، على ذلك الأساس، أن الفقرة ١٤-١ تتعلق بفترة تقادم بدلا من فترة محددة. ولوحظ أن هذا التمييز هام جدا، وخصوصا في نظم القانون المدني حيث إن القانون الذي يحدد فترة زمنية لإبطال الحق لا يسمح عادة بتعليق الفترة الزمنية. أما فيما يتعلق بما إذا كان قانون المحكمة أو قانون العقود سيحكم مسألة الفترة المحددة، فقد أُشير إلى أن بعض الصكوك الدولية القائمة حاليا، مثل اتفاقية روما المعنية بالقانون المنطبق على الالتزامات التعاقدية، ستؤدي إلى تطبيق قانون العقود إذ إن المسائل المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى المتعلقة بالمطالبات الناشئة عن عقد النقل ستخضع لقانون العقد ذي الصلة. بيد أن المسألة ستعتبر، في بعض الولايات القضائية، كمسألة إجراء مدني يحكمه قانون المحكمة. واقترح أن يجري بعناية تجنب أي لبس فيما يتعلق بفتريات التقادم في مقابل الفترات المحددة، بغية ضمان امكانية التنبؤ في أحكام الوقت المتاح لرفع الدعوى.

١٦٨- وأثناء المناقشة، أعرب عن تأييد كبير للإبقاء على فترة سنة واحدة، حسبما هو منصوص عليه في الفقرة، ووفقا لقواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. ورئي أيضا أن فترة سنة واحدة ستؤدي إلى تجنب الوضع الذي لا يُرى فيه أن لمنح سنة إضافية مزايا كبيرة بالنسبة للأطراف المعنية بل يُرى أن له عيوباً جمة من حيث زيادة عدم اليقين فيما يتعلق بالجوانب العملية للدعوى، كحفظ الأدلة، وكذلك فيما يتعلق بالمسؤولية المحتملة غير المسواة بشأن المطالبات. ومن جهة أخرى، أبدي تأييد أيضا للرأي القائل بأن فترة سنة واحدة ليست طويلة بما فيه الكفاية للعثور على الطرف الصحيح الذي يجب مقاضاته، بالنظر إلى تعقد الدعاوى الحديثة وعدد الأطراف المشتركة، وبأن فترة سنتين، كالتى ترد في قواعد هامبورغ، ستكون أنسب. وذكر اقتراح آخر بتمديد فترة السنة الواحدة في حالات سوء

التصرف المتعمد إلى فترة ثلاث سنوات. ولوحظ أن طول الفترة المحددة ينبغي أن يكون منصفًا ومتوازنًا وأن يوازن التغييرات الأخرى التي قد تتأثر بمشروع الصك ككل بالنسبة إلى توزيع المخاطرة على الأطراف. وجرى التحذير من أن القواعد المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى سببت صعوبات في التفسير في اتفاقيات النقل الأخرى، وجرى حث الفريق العامل على الاتفاق على قاعدة بسيطة وفعالة.

١٦٩- وقدم اقتراح بادراج فترة السنة الواحدة بين معقوفتين أو، بدلا من ذلك، ادراج فراغ بين معقوفتين دون ذكر أي فترة زمنية محددة. وطلب الفريق العامل من الأمانة ادراج كلمة "واحدة" بين معقوفتين وإعداد مشروع منقح للفقرة ١٤-١، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

(ج) الفقرة ١٤-٢

١٧٠- على الرغم من التأييد القوي الذي أبدى للمبدأ القائل بأن من الضروري وجود تاريخ واضح جدا ويسهل التيقن منه لبدء الوقت المتاح لرفع الدعوى، فقد أعرب عن الشك في الاختيار الوارد في الفقرة ١٤-٢ باعتبار تاريخ تسليم البضاعة عملا بعقد النقل، حسبما هو منصوص عليه في الفقرة الفرعية ٤-١-٣ أو الفقرة الفرعية ٤-١-٤، هو التاريخ المحدد. ورئي أن استخدام تاريخ التسليم الوارد في عقد النقل قد يكون أسبق كثيرا من تاريخ التسليم الفعلي ومن ثم فقد يكون سيئا للمرسل إليه. ورئي كذلك أن التاريخ الأفضل لبدء الفترة الزمنية هو التاريخ الفعلي للتسليم. وقد جرى تذكير الفريق العامل بأن التسليم لم يعرف في مشروع الصك لأنه كان من المعتقد بأن من المستحيل توفير تعريف مناسب للتسليم يرضي معظم الولايات القضائية، ولذلك فقد تُرك للقانون الوطني. ولوحظ أن القصد من اختيار تاريخ التسليم في عقد النقل هو تجنب عدم اليقين الذي يحيط بما إذا كان التسليم يعني التسليم الفعلي أو ما إذا كان يعني التاريخ الذي يعرض فيه الناقل البضاعة للتسليم أو أي وقت آخر له صلة بالتسليم. ولوحظ أيضا أنه يمكن للمرسل إليه أن يؤخر التسليم الفعلي من طرف واحد وأن التسليم يمكن أن يعتمد إلى حد كبير أيضا على السلطات واللوائح التنظيمية الجمركية المحلية، مما يسبب عدم يقين بالغ بشأن تاريخ التسليم وبدء سريان مفعول الوقت المتاح لرفع الدعوى. ورئي أنه، بغية تجنب عدم اليقين، فمن الضروري اختيار تاريخ يسهل على جميع الأطراف تحديده كتاريخ لبدء الفترة الزمنية.

١٧١- وأعرب عن القلق أيضا من اختيار آخر يوم كان يجب فيه تسليم البضاعة كبداء للفترة المتاحة لرفع الدعوى في حالات عدم تسليم البضاعة. وذكر أنه في حال عدم اتفاق

الأطراف المعنية، فقد نصت الفقرة الفرعية ٦-٤-١ المتعلقة بالتأخر على أن التسليم ينبغي أن يكون في غضون الوقت الذي من المعقول توقعه من ناقل حريص وأنه لا يمكن تحديد هذا التاريخ بسهولة أيضا.

١٧٢- وأثيرت مسألة أخرى تتعلق بالفقرة ١٤-٢، وهي احتمال تمكّن المدعي من الانتظار حتى نهاية الفترة الزمنية المتاحة لبدء الدعوى المتعلقة بمطالبته وربما عدم السماح بأي مطالبة مضادة عليه باعتبارها قُدمت بعد الوقت المتاح لرفع الدعوى. ورئي أن الحل الممكن لهذه المشكلة قد يكون ادراج المطالبات المضادة في الشروط المنصوص عليها بشأن الوقت الاضائي بمقتضى الفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢' من مشروع الصك (انظر الفقرة ١٧٧ أدناه).

١٧٣- واقترح أيضا بأن يكون هناك يوم بدء مختلف فيما يتعلق بالمطالبة ضد الشاحن عنه فيما يتعلق بالمطالبة ضد الناقل.

١٧٤- وقد طلب الفريق العامل من الأمانة الإبقاء على نص الفقرة ١٤-٢، مع ايبلاء الاعتبار لبديل محتمل يجسد الآراء التي أعرب عنها.

(د) الفقرة ١٤-٣

١٧٥- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١٤-٣ مقبول عموما.

(هـ) الفقرة ١٤-٤

١٧٦- أعرب عن شواغل بخصوص الفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢'، التي تنص على أن دعوى التعويض التي يرفعها الشخص الذي تُلقى عليه المسؤولية بمقتضى مشروع الصك يمكن أن تُستهل بعد انقضاء فترة رفع الدعوى المنصوص عليها في الفقرة ١٤-١، وذلك في ظروف معينة. ولوحظ أن من غير الممكن، في بعض بلدان القانون المدني، بدء دعوى التعويض إلا بعد صدور الحكم القطعي في القضية، واقترح تعديل فترة ٩٠ يوما الواردة في الفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢' بحيث تبدأ اعتبارا من التاريخ الذي يصبح فيه الحكم القانوني ساري المفعول. وأعرب عن التأييد لهذا الموقف، واقترحت صيغة بديلة تنص على أن تبدأ فترة ٩٠ يوما اعتبارا من اليوم الذي يصبح فيه حكم الطعن قطعيًا وغير قابل لاعادة النظر.

١٧٧- ورئي أن الشاغل الذي أثير بشأن احتمال عدم السماح بالمطالبات المضادة بسبب التأخر في بدء المطالبة عملاً بالفقرة ١٤-١ (انظر الفقرة ١٧٢ أعلاه) يمكن مواجهته عن طريق السماح بتقديم المطالبات المضادة بعد انقضاء الوقت المتاح لرفع الدعوى، شريطة أن تُستهل في غضون ٩٠ يوماً من تاريخ تبليغ الاجراء المتعلق بالدعوى الرئيسية، عملاً بالفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢' بصيغتها الحالية. وقُدّم اقتراح آخر مؤداه أنه يمكن معالجة المطالبة المضادة في مشروع مادة منفصل، ولكن على أن تعالج مع ذلك بشكل مماثل للفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢'.

١٧٨- وقد طلب الفريق العامل من الأمانة إعداد صيغة منقحة لمشروع الفقرة ١٤-٤، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

(و) الفقرة ١٤-٥

١٧٩- استُذكر أن الفقرة ١٤-٥ ترد بين معقوفتين بسبب ارتباطها بالفقرة الفرعية ٨-٤-٢ التي ترد أيضاً بين معقوفتين، وأنه إذا اتخذ قرار بحذف الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ فسُحذف عندئذ الفقرة ١٤-٥ بكاملها باعتبارها غير ضرورية. وكُرر القول بأن القصد من هذا الحكم هو مراعاة لوضع المطالب الذي يمكن أن يتضرر من انقضاء الوقت اللازم لرفع الدعوى دون أن يكون ذلك عائداً إلى خطأ من جانبه إذا كان مالك السفينة المسجل قد أمضى وقتاً طويلاً جداً قبل إبراز هوية مستأجر السفينة عارية عملاً بالفقرة الفرعية ٨-٤-٢.

١٨٠- وإذا أدرك الفريق العامل أن مصير هذا الحكم يعتمد على مصير الفقرة الفرعية ٨-٤-٢، فقد أعرب عن تأييده للمبدأ المتجسد في الفقرة ١٤-٥ ولفترة ٩٠ يوماً. بيد أنه أعرب عن الشك فيما إذا كان هذا الحكم سيوفر أي مساعدة للمطالين بالبضاعة المشحونة الذين يواجهون صعوبات في تحديد هوية الناقل، لأنه إذا نجح مالك السفينة المسجل في دحض الافتراض، فإن المطالب سيحتاج إلى تقديم مطالبة جديدة ضد مستأجر السفينة عارية.

١٨١- واقترح ادماج الفقرتين الفرعيتين '١' و'٢' من الفقرة الفرعية ١٤-٥ (ب) في فقرة فرعية واحدة لأن الفقرة الفرعية '٢' يمكن أن تعتبر شرطاً صارماً بما فيه الكفاية لاستيعاب الفقرة الفرعية '٢'. وبينما جرى التسليم بأن مجرد حجم مشاركة تأجير السفينة عارية المعتادة، إضافة إلى احتمال كونها تتضمن معلومات سرية، يجعل من غير العملي تقديمها في

الاجراءات، فقد رئي بأن إثبات الحقائق من قبل مالك السفينة المسجل يمكن أن يعرب عنه في شرط واحد.

١٨٢- وقد طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا للفقرة ١٤-٤، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء. وأحيط علما أيضا بأن الفريق العامل كان قد طلب إلى الأمانة إبقاء الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ بين قوسين معقوفتين، وأنه لذلك طلب إلى الأمانة إبقاء الفقرة ١٤-٥ بين قوسين معقوفتين، واضعا في الاعتبار أن مصير المادة الأخيرة مرتبط بمصير المادة السابقة لها.

٧- مشروع المادة ١٥ (العوارية العامة)

١٨٣- كان نص مشروع المادة ١٥ بالصيغة التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٥-١ ليس في هذا الصك ما يحول دون تطبيق أحكام عقد النقل أو القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة.

"١٥-٢ باستثناء الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى، تقرر أحكام هذا الصك المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أيضا ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الاسهام في العوارية العامة، ومدى مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عما قدمه من إسهام أو ما دفعه من تكاليف إنفاذ."

(أ) ملاحظات عامة

١٨٤- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد ناقش، خلال دورته التاسعة مشروع المادة ١٥ بشأن العوارية العامة من حيث علاقته بمشروع المادة ٥-٥ (انظر الفقرات ١٣٧-١٤٣ من الوثيقة A/CN.9/510). واستُذكر أن مشروع المادة ١٥ يستند بشكل وثيق إلى المادة ٢٤ من قواعد هامبورغ، وأنه يقصد من المادة ١٥ من مشروع الصك إتاحة المجال لادماج قواعد يورك-أنتورب (١٩٩٤) المتعلقة بالعوارية العامة في صلب عقد النقل. وأشار إلى أنه يقصد بصيغة الفصل ١٥ أن تجسّد المبدأ القائل بأنه يتعين أولا أن تسوى العوارية العامة وأن يصدر حكم بشأن العوارية العامة، وأن تُقرر بعد ذلك، بمقتضى الفقرة ١٥-٢، المسائل المتصلة بالمسؤولية على الأساس نفسه الذي تقوم عليه المسؤولية بشأن مطالبة مقدمها مالك بضاعة مشحونة فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها. وتم التسليم بأنه من المعقول أن يقرر أمر المطالبتين باستخدام قواعد المسؤولية نفسها، نظرا لأنهما بمثابة وجهين لمجموعة الوقائع

نفسها. وذكر كذلك أن مبادئ العوارية العامة قد استقرت منذ عهد بعيد في القانون البحري وأنها تشكل جزءاً من القوانين الوطنية لمعظم البلدان البحرية.

١٨٥- وكان ثمة دعم واسع النطاق لمواصلة تطبيق القواعد بشأن العوارية العامة باعتبارها مجموعة قواعد مستقلة عن تطبيق القواعد المنصوص عليها في مشروع الصك. وفي حين دارت بعض المناقشات حول ما إذا كان من الضروري أن تدرج على وجه التحديد أحكام من قبيل الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٥ من أجل بلوغ هذا الهدف، فقد أعرب عن التأييد العام للفصل الحالي بالصيغة التي ورد فيها. بيد أنه ذكر أن المادة ٢٤ من قواعد هامبورغ قد تم إدراجها نظراً لما جاء في تلك الاتفاقية من قواعد محددة بشأن المسؤولية، وأن قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي لا تتضمن أي أحكام محددة بشأن العوارية العامة، مع أنها تتضمن، في إطار المادة الخامسة، نصاً يفيد بأنه "ليس في هذه القواعد ما يمكن تفسيره على أنه يحول دون إدراج أي حكم قانوني بشأن العوارية العامة في أي سند شحن". واستذكر أن هذا النص الوارد في قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي يتيح تطبيق قواعد يورك-أنطورب بشأن العوارية العامة، إلا أنه أشير إلى أن المسألة غير واضحة وقد ولدت اجتهادات فقهية. واقترح أنه لما كانت الأحكام المتصلة بالمسؤولية في مشروع الصك تتشابه على نحو أوثق مع قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي، فمن المناسب حذف المادة ١٥ بشأن العوارية العامة باعتبارها غير ضرورية، دون الخشية من أن ذلك سيعوق تطبيق قواعد العوارية العامة. بيد أنه ذكر، رداً على ذلك، أنه من شأن إدراج مادة على غرار مشروع المادة ١٥ أن يساعد إلى حد كبير على توضيح العلاقة بين مشروع الصك وقواعد العوارية العامة، على نحو يمكن أن يجد بشكل ملموس من الاجتهادات الفقهية المحتملة المتعلقة بهذه النقطة.

(ب) الفقرة ١٥-١

١٨٦- كان ثمة تأييد واسع النطاق لمواصلة إدماج قواعد يورك-أنطورب بشأن العوارية العامة في صلب عقد النقل، كما وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١٥-١ مقبول عموماً.

(ج) الفقرة ١٥-٢

١٨٧- في حين تم التسليم عموماً بأن الفقرة ١٥-١ من شأنها أن توضح وتضمن إدماج قواعد العوارية العامة، فقد طرح سؤال عما إذا كانت الفقرة ١٥-٢ ضرورية في مشروع الصك. ورئي أن القواعد المتصلة بالمسؤولية بمقتضى عقد النقل ستطبق بصرف النظر عن

إدراج الفقرة ١٥-٢، وأن النص الذي جاء في هذا الخصوص في إطار الفقرة ١٥-٢ لا يعدم أن يثير الالتباس حيال المسألة.

١٨٨- كما أعرب عن التأييد لاستبقاء الفقرة ١٥-٢، إلا أنه كانت ثمة اقتراحات لادخال تعديلات على الصياغة. وذكر أنه يقصد بالعبارة الافتتاحية في الفقرة ١٥-٢، فيما يتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى، بيان أن الأحكام المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى لا تنطبق على الأحكام الصادرة بشأن العوارية العامة، إلا أنه اقترح إيجاد صيغة أوضح للتعبير عن هذا المعنى. وفي هذا الخصوص، رئي أيضا أن الفريق العامل قد يرغب في أن يضع حكما منفصلا فيما يتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى لغرض إصدار الأحكام بشأن العوارية العامة، كأن يبدأ سريان الوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن العوارية العامة، على سبيل المثال، اعتبارا من وقت إصدار بيان العوارية العامة. وأعرب عن بعض التأييد لهذا النهج.

١٨٩- بالإضافة إلى ذلك، أثبتت الشكوك حول ما إذا كان ينبغي أن تشمل الفقرة ١٥-٢ أيضا المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخير وغرامة التأخير ضمن المسؤوليات المنصوص عليها في مشروع الصك الذي ينبغي أن يطبق على تحديد حالات الرفض المتعلقة بالاسهام في العوارية العامة.

١٩٠- وقد طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للفقرة ١٥-٢، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء.

٨- مشروع المادة ١٦ (الاتفاقيات الأخرى)

١٩١- كان نص مشروع المادة ١٧ بالصيغة التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١-١٦ لا يغير هذا الصك حقوق أو التزامات الناقل أو الطرف المنفذ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تحكم الحد من المسؤولية فيما يتعلق بتشغيل السفن [المبحرة]."

"٢-١٦ لا تترتب بموجب أحكام هذا الصك أي مسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم أمتعة يتحمل الناقل مسؤوليتها بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر.

"٣-١٦ لا تترتب بموجب أحكام هذا الصك أي مسؤولية عن أي ضرر يسببه حادث نووي، إذا كان مشغّل المنشأة النووية مسؤولاً عن الضرر:

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو في إطار اتفاقية فيينا المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية؛ أو

(ب) بموجب القانون الوطني الذي يحكم المسؤولية عن تلك الأضرار، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساويا لاتفاقية باريس أو لاتفاقية فيينا في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

(أ) ملاحظات عامة

١٩٢- استمع الفريق العامل إلى أن المادة ١٦ بشأن الاتفاقيات الأخرى تستند إلى المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ، مع أن تعديلها إلى حد ما أدخل على ترتيب الفقرات الفرعية في مشروع الصك. وبالإضافة إلى ذلك، لوحظ أن مشروع الصك لا يتضمن مادة تتماشى مع المادة ٢٥-٢ من قواعد هامبورغ فيما يتعلق بالاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم، حيث ان مشروع الصك لا يتضمن بعد فصولا عن هاتين المسألتين. ورئي أن الفريق العامل قد يرغب في إدراج حكم مماثل في مشروع الصك اذا ما قرر أن يدرج فيه أحكاما تتعلق بالولاية القضائية والتحكيم. وأضيف تعليق مفاده أنه إذا ما أدرج حكم كهذا في مشروع الصك، فقد يرغب الفريق العامل في أن ينظر في الإشارة تحديدا إلى اتفاقية بروكسل بشأن الولاية القضائية وإنفاذ قرارات المحاكم في المسائل المدنية والتجارية (١٩٦٨) وأية لوائح تنظيمية لاحقة، وكذلك اتفاقية نيويورك بشأن الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها (١٩٥٨).

١٩٣- وأوضح أيضا أن المادة ٢٥-٥ من قواعد هامبورغ قد أُغفلت في مشروع الصك في ضوء مسألة نطاق التطبيق. ولوحظ أن الفريق العامل قد يرغب في معاودة النظر في إمكانية إضافة حكم مماثل للمادة ٢٥-٢ من قواعد هامبورغ في حال اتخاذه قرارا يتعلق بنطاق تطبيق مشروع الصك.

١٩٤- وأعرب عن التأييد العام لمشروع المادة ١٦ باعتباره إضافة مفيدة ومناسبة لمشروع الصك.

١٩٥- وأشار إلى أنه يقصد بالمادة ١٦ تحديد العلاقة بين مشروع الصك والاتفاقيات الدولية الأخرى، الا أن قائمة الاتفاقيات الدولية الأخرى التي يمكن أن يمس بها مشروع

الصك هي أطول بكثير من القائمة المبينة في المادة ١٦، ويمكن أن تشمل، على سبيل المثال، الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة (١٩٩٦). واقترح أنه بدلا من المجازفة بإغفال ذكر أي اتفاقية في قائمة صكوك محددة، يتعين استخدام شرط عام يفيد بأن هذا الصك لن يمس بالاتفاقيات الدولية الأخرى فيما يتعلق بتحديد المسؤولية. وأعرب عن التأييد لهذا النهج، بيد أنه استحث على توخي الحذر حيال كل صيغة بالغة العمومية قد لا تجسّد على وجه الدقة قصد الفريق العامل، كالقول، مثلا، بأنه ينبغي أن تكون الغلبة لجميع الاتفاقيات الأخرى التي تراعي تحديد المسؤولية. واقترح أيضا أنه ينبغي للفريق العامل أن يمحّص بعناية قائمة الاتفاقيات الأخرى، واضعا في ذهنه أن مشروع الصك، على خلاف قواعد هامبورغ التي يستند إليها مشروع مسؤولية الشاحن، على أساس إلزامي.

(ب) الفقرة ١-١٦

١٩٦- قُدم اقتراح بأنه سيكون من المفيد لبعض الدول التي تحاول تجنب حالات التنازع مع اتفاقيات النقل الأخرى إذا ما عدّلت الفقرة ١-١٦ بإضافة صيغة مفادها أن مشروع الصك ستكون له الأرجحية على أية اتفاقيات نقل أخرى باستثناء ما يتعلق بالدول غير الأطراف في الصك. وذكر أن هذه الإضافة ستكون مفيدة خصوصا إذا ما قرر الفريق العامل الأخذ بنطاق تطبيق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب، كما إن قيام الفريق العامل باتخاذ قرار بشأن نطاق التطبيق على النقل من الميناء إلى الميناء سيلقى ترحيبا مماثلا.

١٩٧- ولوحظ أن عبارة "المبحرة" الواردة في الفقرة ١-١٦ قد ظهرت بين قوسين معقوفتين، واقترح حذف هذه العبارة، حيث انه في ضوء اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية (٢٠٠٠)، قد يثير استخدام هذا المصطلح التباسا فيما يتعلق بالاتفاقية المطبّقة.

(ج) الفقرة ٢-١٦

١٩٨- أعرب عن تأييد للفقرة ٢-١٦، بيد أنه اقترح حذف عبارة "عن طريق البحر" من السطر الأخير من الفقرة ٢-١٦، حيث ان عددا من الاتفاقيات تحكم نقل الركاب والأمتعة بوسائط أخرى غير واسطة النقل عن طريق البحر، كالنقل الطرقي أو بالسكك الحديدية أو جوا، وأنه سيكون من المفيد إيضاح أن مشروع الصك لا يقصد به المساس بتلك الاتفاقيات.

١٩٩- وقد خلص الفريق العامل إلى أن مضمون الفقرة ١٦-٢ مقبول عموماً، وتماشياً مع نهج الصياغة المتبع في الفقرة ١٦-١، قرر الفريق العامل أن يضع عبارة "عن طريق البحر" بين قوسين معقوفين.

(د) الفقرة ١٦-٣

٢٠٠- أوضح بأن قائمة الاتفاقيات الواردة في الفقرة ١٦-٣ ليست مكتملة بعد، حيث ان الصكوك المدرجة قد استكملت ببروتوكولات وتعديلات أخرى، أحدها بروتوكول تعديل اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (١٩٩٨). وأشار إلى وجوب الاعتناء بدراسة القائمة وبإعداد صيغة دقيقة وحديثة العهد لها.

٢٠١- واقترح أن تضاف الاتفاقيات الأخرى التي تتناول المسؤولية إلى الاتفاقيات المدرجة في الفقرة ١٦-٣، كالاتفاقيات التي تخص التلوث والحوادث. بيد أنه أعرب عن بعض التردد حيال توسيع قائمة الاتفاقيات على هذا النحو، واستحث على توخي الحذر بما يكفل ألا تدرج في القائمة سوى الاتفاقيات التي يمكن أن يكون لمشروع الصك تنازع معها. وأشار إلى أن قائمة الاتفاقيات الظاهرة في الفقرة ١٦-٣ وفي المادة ٢٥-٣ من اتفاقية هامبورغ ربما جاءت نتيجة لمقتضيات الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية (١٩٧١).

٢٠٢- وقد طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تقوم بتحديث قائمة الاتفاقيات والصكوك الواردة في الفقرة ١٦-٣ وأن تعد مشروعاً منقحاً للفقرة ١٦-٢، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء.

٩- مشروع المادة ١٧ (حدود الحرية التعاقدية)

٢٠٣- كان نص مشروع المادة ١٧ بالصيغة التي نظر فيها الفريق العامل كما يلي:

"١٧-١ (أ) يعتبر أي نص تعاقدي يخرج على أحكام هذا الصك لاغياً وباطلاً، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا الصك، إذا وطالما كان المقصود به أو كان يفضي، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إلى استبعاد أو تقييد [أو زيادة] المسؤولية عن الإخلال بأي من التزامات الناقل أو الطرف المنفذ أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه بمقتضى أحكام هذا الصك.

(ب) [بصرف النظر عن الفقرة (أ)، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يزيد مسؤولياته والتزاماته في إطار هذا الصك.]

(ج) يعتبر أي نص تعاقدي بمنح الناقل مزية فيما يتعلق بالتأمين على البضاعة لاغياً وباطلاً.

"١٧-٢ بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٥ و ٦ من هذا الصك، يجوز للناقل وأي طرف منفذ، بمقتضى أحكام عقد النقل، أن يستبعدا أو يقيدا مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا:

(أ) كانت البضاعة حيوانات حية، أو

(ب) كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف أو الأحكام والشروط التي ينفذ النقل في ظلها تُسوّغ بشكل معقول عقد اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أو يتعين إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة."

(أ) العنوان

٢٠٤- اقترح، على سبيل الصياغة، تنقيح عنوان مشروع المادة بحيث يجسّد بدقّة أكثر مضمون الحكم الذي لا يتناول "حدود الحرية التعاقدية" بصفة عامة، بل يتناول الشروط التي تقيّد مستوى المسؤولية التي تقع على عاتق الأطراف المختلفة المشمولة في عقد النقل أو التي تزيد من مستوى تلك المسؤولية.

(ب) الفقرة ١٧-١

١٦' الفقرة الفرعية ١٧-١ (أ)

٢٠٥- تركّزت المناقشة على عبارة "أو زيادة" الواردة بين قوسين معقوفتين في الفقرة ١٧-١. وبغية ضمان معاملة متوازنة ومتكافئة للشاحن والناقل بمقتضى مشروع الصك، أُعرب عن رأي مفاده أن الحل التقليدي الذي يتيح للناقل زيادة مسؤوليته ينبغي أن يوسّع ليشمل الشاحن. وردا على ذلك، أُعرب عن رأي كانت المشاركة فيه واسعة النطاق مفاده أنه بينما ينبغي الاعتراف بإمكانية قيام الناقل بزيادة مسؤوليته، كما هي الحال بمقتضى قواعد لاهاي، ينبغي حماية الشاحن من الشروط التي قد تزيد مسؤوليته، وخصوصاً في العقود التي

يكون الاتفاق فيها على أساس شروط معيارية. ورئي عامة أنه، لدى فحص توازن الحقوق والالتزامات بين الشاحن والناقل، ينبغي أن لا يغرب عن البال أنه، مع وجود الاستثناء الملحوظ بشأن بعض الشاحنين الكبار جدا، تكون لدى الشاحن عادة قوة مساومة أقل ومن ثم ينبغي حمايته. وأُعرب عن رأي آخر بأن الفقرة ١٧-١ لا ينبغي أن تنطبق على الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل اليه. وردا على سؤال بشأن احتمال قيام الناقل بزيادة مسؤوليته بمقتضى اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، أوضح بأن تلك الزيادة غير ضرورية نظرا إلى الحد الأعلى من المسؤولية بمقتضى اتفاقية النقل الطرقي للبضائع.

٢٠٦- أما فيما يتعلق بالمسؤولية التي تقع على عاتق الطرف المسيطر، فأعرب عن رأي مفاده أن هناك حاجة إلى المزيد من المناقشة حول الشروط التي تقيّد تلك المسؤولية أو توسّعها. ورئي أنه قد تكون هناك حاجة أيضا إلى أخذ مسؤولية وكلاء الأطراف المتعاقدة أو مُستخدَميها في الاعتبار.

٢٠٧- وقُدّم اقتراح بإيلاء معاملة خاصة بمقتضى مشروع المادة ١٧ للعقود المتفاوض عليها تنافسياً بين الشاحن والناقلين. وذكر أن الأطراف في عقود كهذه (التي وصفت بأنها "أطراف محنّكة") ينبغي أن تكون لها الحرية في التفاوض على شروط تختارها بنفسها. وإذا ما سمح لهذه الأطراف بأن تتفاوض على شروط لزيادة أو تقليص مسؤوليتها فيما بينها، فينبغي أن لا تفسد هذه الشروط بأطراف ثالثة.

٢٠٨- ردا على ذلك الاقتراح المتعلق باستبعاد بعض "العقود المتفاوض عليها تنافسياً بين الأطراف المحنّكة"، أُعرب عن شواغل رئيسية عديدة. وقد استند أحد هذه الشواغل إلى ما وصف بأنه "شبه استحالة" التعريف الواضح. فبينما قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي جعلت من السهل نسبيا التمييز بين الأمور المشمولة في الاتفاقيتين والأمور المستبعدة منهما، لأن عنصر التمييز هو سند الشحن التقليدي، فقد ضاع عنصر التمييز هذا في مشروع الصك الذي قُصد منه أن يطبّق على "عقود نقل البضائع [بحرا]". ومن ثم ينبغي توفير تعاريف واضحة في مشروع الصك بغية تحديد النطاق الدقيق لأي استبعاد. وأشار إلى أن عقد "الحجم"، المشار إليه أيضا باسم "عقد النقل عبر المحيطات" (OTC)، له خصائص مميزة عندما يُقارن بعقد النقل. وقد استخدمت أيضا عبارات مثل "عقد استئجار السفينة" و "عقد الحجم" و "عقد الحمولة الطنّية" و "عقد الكمية"، والتي يبدو أنها، وفقا للنظام القانوني المعين، تعامل كمترادفات. وخصائص تلك العقود هي أن الناقل يتعهد بأداء التزام "عام" (أي واجب عام التعريف يحتاج إلى تعريف أكثر تحديدا في وقت لاحق) بنقل كمية محددة من البضاعة؛ وأنه لم تجر بعد تسمية أي سفن في العقد؛ وأن البضاعة المشحونة تتألف من

كمية كبيرة يتعين نقلها في عدة سفن على مدى فترة زمنية محددة؛ وأن أجرة الشحن حسبت على أساس وحدة متفق عليها أو كـمبلغ مقطوع؛ وأن الناقل يتحمل تبعات التأخير. وبالتالي فإن لعقد الحجم العديد من خصائص مشاركة إيجار السفينة بالرحلة. بيد أن الشحنات الفردية التي تتم بمقتضى عقد كهذا تكون محكومة لإزاميا بقواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسبي. وقد قيل هذا لنقض صحة المزاعم التي قدمها مؤيدو استبعاد تلك العقود من نطاق مشروع الصك والقائلة انه، في إطار الممارسة الحالية، لا يُرغم أي شاحن صغير على إبرام ما يُطلق عليه اسم "عقد خدمات" (الذي يكون عندئذ عقد إذعان) وأن هذه الممارسة لن تتغير بمقتضى مشروع الصك إذا استثنيت عقود الخدمات من نطاق تطبيقه. والفرق الجوهرى هو أنه في الوضع الراهن، لا يمكن فرض تلك العقود على الشاحنين الصغار بسبب التطبيق الإلزامى لقواعد لاهاي على الشحنات الفردية. وإذا ما قُلص نطاق مشروع الصك على النحو المقترح، فإن تلك الحماية ستضيع وستواجه الأطراف وضعاً كان سائداً في القرن التاسع عشر.

٢٠٩- وأُعرب عن شاغل آخر مفاده أن استبعاد الشحنات الفردية، التي تتم بمقتضى عقد حجم، من نطاق مشروع النص سيشكل ثورة قانونية وسيعرض نطاق مشروع النص إلى حد أنه يجعله عديم الوجود في مهن معينة. ووصف الاستبعاد المقترح بأنه خطوة أولى نحو الالغاء الفعلي لنظام قواعد لاهاي الذي وضع لحماية أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة. وفي هذا السياق، استُذكر على سبيل المثال، أنه كان قد قيل ان ما يتراوح بين ٨٠ و ٨٥ في المائة من مهنة النقل بالحاويات في الولايات المتحدة تعمل بموجب عقود الحجم.

٢١٠- وأُعرب عن شاغل ثالث فيما يتعلق بتطبيق القانون الوطنى. وذكر أن استبعاد عقود الخدمات من نطاق مشروع الصك قد يحدث مزية تنافسية للناقلين عبر المحيطات إزاء الناقلين غير المشغلين للسفن (NVOC)، حيث التشريعات الوطنية تسمح، على سبيل المثال، بأن يقوم "ناقل عام عبر المحيطات" بإبرام "عقد خدمات" أو "عقد نقل عبر المحيطات"، ولكنها لا تسمح للناقل غير المشغل للسفن (وكيل الشحن الذي يعمل كأصيل) بأن يفعل ذلك. ومن ثم فإن مشروع الصك سيغير إلى حد كبير الوضع القانونى المتعلق بالمنافسة في بعض الأسواق الداخلية الكبيرة. وذكر أنه ينبغي أن لا يكون هذا هو غرض اتفاقية دولية، وأن هذا الأثر الثانوى للاستبعاد المقترح سيكون ضاراً جداً بمصالح وكلاء الشحن.

٢١١- وأُعرب عن شاغل رابع فيما يتعلق بإحداث إمكانية اختيار عدم تطبيق أحكام مشروع النص. وذكر أن الاقتراح يتوخى أن يُطبَّق مشروع الصك في حالة عدم استبعاد

تطبيقه، أي إذا لم تقرر الأطراف المحنكة خلاف ذلك. وهذا ما يعادل إحداث إمكانية عدم التطبيق. وذكر أن أي حكم بشأن عدم التطبيق أو بشأن التطبيق سيشكل تغييرا جوهريا في الفلسفة التي يستند إليها معظم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع بحرا.

٢١٢- وردا على تلك الشواغل، أُشير إلى أن اقتراحا يتعلق بمشروع حكم يستثني "العقود المتفاوض عليها تنافسيا بين الأطراف المحنكة" سيتاح للأمانة قبل انعقاد الدورة القادمة للفريق العامل. وستوضع الشواغل المذكورة أعلاه في الاعتبار عند صياغة ذلك الاقتراح. وأشير إلى أن الاقتراح، مع أنه ابتكاري، ليس ثوريا كما قد يُخشى، إذ أنه يستند إلى التناظر بين عقود الخدمات ومشارطات استئجار السفن، وسيؤدي ببساطة إلى توسيع الاستبعاد الحالي لمشارطات الاستئجار من نطاق قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي. وقد أُعرب عن الاهتمام بمقترح استبعاد العقود المتفاوض عليها تنافسياً.

٢١٣- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل الإبقاء على نص الفقرة الفرعية ١٧-١ (أ) في مشروع الصك، بما في ذلك عبارة "أو زيادة" بين قوسين معقوفتين، بغية مواصلة مناقشتها في دورة مقبلة، وربما على أساس واحد أو أكثر من الاقتراحات الجديدة.

٢٤ الفقرة الفرعية ١٧-١ (ب)

٢١٤- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-١ (ب) مقبول عموما. وقد تقرر إزالة القوسين المعقوفتين الواردتين في الحكم.

٢٥ الفقرة الفرعية ١٧-١ (ج)

٢١٥- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-١ (ج) مقبول عموما.

٢٦ الفقرة ١٧-٢ (ج)

٢٧ الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ)

٢١٦- استُذكر أنه في الدورة التاسعة للفريق العامل، أُعرب عن تأييد واسع النطاق بشأن الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ) التي تسمح للنقل والطرف المنفذ بأن يستبعدا أو يقيّدا مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا كانت تلك البضاعة حيوانات حيّة. واستُذكر أيضا أن الحكم استثنائي من الناحية التقليدية، إذ تستبعد قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي الحيوانات الحيّة من تعريف البضاعة. ولوحظ أن التجارة في الحيوانات الحيّة لا تمثل

إلا تجارة صغيرة جدا. بيد أنه أُعرب عن القلق من السماح للناقل بأن يستبعد أو يقيد مسؤوليته عن الملاك أو التلف الذي يلحق بالحيوانات الحيّة. ورئي أن النهج الأفضل سيكون في اللجوء ببساطة إلى استبعاد نقل الحيوانات الحيّة كليا من مشروع الصك، بدلا من السماح باستبعاد المسؤولية (انظر الفقرة ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/510). وقد أُعرب عن تأييد اعتماد نص الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ) دون تغيير. وأُعرب عن تأييد قوي أيضا للرأي القائل بأنه، على الرغم من أنه ينبغي الإبقاء على الاستثناء التقليدي فيما يتعلق بالحيوانات الحيّة، ينبغي ببساطة أن لا يعترف مشروع الصك بأي شرط سوف "يستبعد أو يقيد" مسؤولية الناقل وأي طرف منفذ عندما تُنقل الحيوانات الحيّة. وينبغي عدم السماح للناقل أو للطرف المنفذ بإعفاء نفسيهما من أي مسؤولية، كما في حالة الخطأ أو سوء التصرف الخطير أو المتعمد في معاملة الحيوانات الحيّة، أو عندما لا يقوم الناقل أو الطرف المنفذ باتباع التعليمات الصادرة عن الشاحن. بيد أنه أُعرب عن رأي آخر مفاده أن مشروع الصك ينبغي أن يحدد الظروف التي يمكن فيها استبعاد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ في حالة نقل الحيوانات الحيّة. ورئي أن الإشارة إلى "العيب المتأصل في البضاعة" قد تساعد في هذا الشأن وذلك على سبيل المثال، بالنص مثلا على أنه يمكن أن يُسمح للناقل الذي ينقل ماشية في حالة صحية سيئة بأن يستبعد مسؤوليته. بيد أنه رئي على العموم أن العيب المتأصل في البضاعة المشمول فعليا بمقتضى الفقرة ١٧-٢ (ب)، يصعب توصيفه فيما يتعلق بالحيوانات الحيّة.

٢١٧- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل الإبقاء على مضمون الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ) في مشروع الصك بغية مواصلة مناقشتها في دورة مقبلة. وطلب من الأمانة إعداد صيغة بديلة تقيد مسؤولية الناقل والطرف المنفذ اللذين ينقلان حيوانات حيّة في تحلية نفسيهما من المسؤولية في حالة سوء الخطر أو سوء السلوك الخطير.

٦٤ الفقرة الفرعية ١٧-٢ (ب)

٢١٨- وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-٢ (ب) مقبول عموما.

باء- نطاق تطبيق مشروع الصك

١- مناقشة عامة

٢١٩- اتفق الفريق العامل على مباشرة دراسة نطاق تطبيق مشروع الصك، بالاستماع أولا إلى عروض من الوفود التي كانت قد قدمت اقتراحات مكتوبة إلى الفريق العامل. واتفق على أن تكون الخطوة الثانية مناقشة مواقف الوفود الأخرى فيما يتعلق بالاقتراحات المعروضة،

على أن يوضع في الاعتبار أنه لا يقصد بالضرورة أن تكون الاقتراحات الحالية شاملة بصورة متبادلة، بل أنه يمكن لقرار الفريق العامل عن كيفية سيره في عمله المتعلق بنطاق التطبيق أن يجمع عناصر من مختلف الاقتراحات أو يوكد اقتراحات جديدة. واتفق كذلك على أنه حالما يكون الفريق العامل قد استمع إلى بيانات عامة عن نطاق انطباق مشروع الصك، سيعود إلى إيلاء اهتمامه للأحكام المحددة الواردة في المادة ٣ من مشروع الصك بشأن نطاق الانطباق وفي المادة ٤ بشأن فترة المسؤولية.

٢٢٠- ولدى عرض اقتراح إيطاليا (A/CN.9/WG.III/WP.25)، ذكر أنه مع أن من الواضح أن أفضل نظام يمكن تطبيقه على عقد النقل من الباب إلى الباب، الذي يُنفذ جزئياً بطريق البحر وجزئياً بوسائط نقل أخرى، سيكون النظام الموحد، فقد اعتمد نظام شبكي في جميع صكوك النقل المتعدد الوسائط لأن من المستحيل الخروج، بواسطة العقد، على القواعد الالزامية الواجب تطبيقها على مختلف وسائط النقل سواء أكانت قواعد موحدة أم قواعد وطنية. وأشار إلى أن أحكام مشروع الصك تنطبق على المسؤولية غير التعاقدية لمستخدمي الناقل المتعاقد أو وكلائه، كما تنص على ذلك الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠، ولكن النظام الشبكي في مشروع الصك وُسِّع ليشمل مسؤولية الناقل والوقت المتاح لرفع الدعوى في محاولة لتجنب التنازع بين الاتفاقيات بدلا من النص على حكم محدد بشأن تنازع الاتفاقيات. ورئي أيضا أن اعتماد نظام شبكي محدود لن يكون وسيلة كافية لتجنب التنازع المحتمل مع اتفاقيات أخرى لأن تخصيص عبء الاثبات في الفقرة ٥-١ من مشروع الصك يختلف عما اعتمد في اتفاقيات نقل أخرى، ولأن أموراً أخرى خلاف الأمور المتعلقة بالمسؤولية وتحديد المسؤولية والوقت المتاح لرفع الدعوى من منظمة في اتفاقيات النقل الأخرى. علاوة على ذلك، رئي أنه إذا خضع عقد نقل مبرم بين الناقل من الباب إلى الباب وناقل منفذ، لنطاق تطبيق اتفاقية دولية أخرى، فإن تلك الاتفاقية ومشروع الصك من شأنهما أن يُطبَّقا معاً بالتزامن. ولوحظ كذلك أن الناقل المتعاقد الذي يتعهد بتنفيذ عملية نقل بواسطة نقل خلاف البحر يمكن أن لا يكون مدركا بأن العقد الذي يجري إبرامه يخضع لمشروع الصك بدلا من أن يخضع للاتفاقية الدولية أو القانون الوطني المطبقين على عملية النقل التي تعهد الناقل المتعاقد بتنفيذها. ورئي أن هذا الأمر سيحدث وضعا تكون فيه دعوى الرجوع التي يرفعها الناقل من الباب إلى الباب ضد الناقل المنفذ خاضعة للاتفاقية الدولية أو القانون الوطني المنطبقين على العقد الذي يبرمه هذان الطرفان، بينما الدعوى المباشرة التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل المنفذ ستكون خاضعة لمشروع الصك. ورئي أيضا أن مسؤولية الناقل المنفذ ستكون، بناء على ذلك، خاضعة لقواعد مختلفة اعتمادا على ما إذا كانت الدعوى قد رُفعت ضد الناقل المنفذ من قبل الناقل

من الباب إلى الباب أو من قبل الشاحن أو المرسل إليه. وذكر أن الاقتراح الإيطالي يرمي إلى التغلب على حالات الشدوذ في هذا الوضع بجعل مشروع الصك لا يُطبَّق على الناقل المُنفَّذ إلا عندما يكون الناقل المُنفَّذ ناقلا بحريا. ولبلوغ هذه الغاية، قدم الوفد الإيطالي ثلاثة مبادئ أساسية لكي ينظر فيها الفريق العامل. أولا، أي شخص يكون له الحق في رفع دعوى بمقتضى عقد النقل ضد الناقل سيكون له الحق أيضا في رفع دعوى ضد أي ناقل منفذ أو طرف منفذ. ثانيا، إذا كان الناقل المُنفَّذ الذي تُرفع الدعوى ضده ناقلا بحريا، فإن أحكام مشروع الصك ستُطبَّق على العقد الذي يكون ذلك الناقل المُنفَّذ طرفا فيه. أخيرا، إذا لم يكن الناقل المُنفَّذ الذي تُرفع الدعوى ضده ناقلا بحريا، فستُطبَّق الاتفاقية أو القانون الوطني المطبّقين على العقد الذي يكون ذلك الناقل المُنفَّذ طرفا فيه، كما ستُطبَّق أحكام وشروط العقد.

٢٢١- ولدى تقديم شروح إضافية بشأن اقتراح كندا (A/CN.9/WG.III/WP.23)؛ وانظر أيضا الفقرة ٢٥ من الوثيقة (A/CN.9/525)، سمع الفريق العامل أنه، بينما كان الوفد الكندي يفضّل الخيار ١ الوارد في الفقرة ٨ من اقتراحه فيما يتعلق بنطاق التطبيق على النقل من الباب إلى الباب، فقد رأى ذلك الوفد أن من غير المحتمل أن يتوصل الفريق العامل إلى توافق في الآراء بشأن نطاق التطبيق على النقل من الباب إلى الباب في مشروع الصك. وذكر أن الخيار ٢ الوارد في الفقرة ٩ من الاقتراح الكندي والذي يقضي بأن يُعدّل مشروع الصك بموجبه بحيث يشمل القانون الوطني في الفقرة الفرعية ٤-٢-١ بغية معالجة مسألة النقل البري، ليس خيارا مفضّلا لأن إدراج إشارة إلى القانون الوطني في مشروع الصك لن يعزز توحيد القانون في هذا المجال. وذكر للفريق العامل أن الخيار المفضّل ينبغي أن يكون الخيار ٣ الوارد في الفقرتين ١٠ و ١١ من اقتراح كندا لأنه، إذا كان من المقرر أن يكون مشروع الصك نظاما للنقل من الباب إلى الباب، فلا بد من الاعتراف بأن بعض الدول غير مستعدة بعد لاعتماد مثل ذلك النظام. بيد أن نهج الخيار ٣ سيعزز اتساق الصك لأن اعتماد دولة متعاقدة لنظام النقل من الباب إلى الباب سيكون مجرد إزالة التحفظ الذي سبق وضعه على ذلك الفصل من مشروع الصك.

٢٢٢- ثم استمع الفريق العامل إلى عرض وفد السويد لاقتراحه (A/CN.9/WG.III/WP.26). وجرى التسليم بأنه، بينما ظل هيكل مشروع الصك عرضة للمناقشة، فإن القصد من الاقتراح هو ضمان معالجته لمسائل معينة، إذا كان من المقرر أن يكون مشروع الصك نظاما للنقل من الباب إلى الباب. وذكر أن إحدى هذه المسائل هي التنازع المحتمل مع اتفاقيات النقل الإلزامية الأخرى، وأن المسألة الأخرى هي التنازع المحتمل بين مشروع الصك

والقوانين الوطنية الالزامية التي تتناول النقل الداخلي. واقترح كذلك أن يعالج مشروع النص، على النحو المقترح في الاقتراح السويدي، مسائل محتملة أخرى يمكن أن تضعه موضع تنازع مع اتفاقيات النقل الأخرى، مثل مسألة احتساب التعويض ومسألة الأضرار غير المحددة المكان (انظر أدناه الفقرات ٢٨٥ و ٢٦٤ إلى ٢٦٧ على التوالي).

٢٢٣- وعرض مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (الأونكتاد) على الفريق العامل النتائج التي توصل إليها من الاجابات التي تلقاها على استبيانه المتعلق باللوائح التنظيمية للنقل المتعدد الوسائط (A/CN.9/WG.III/WP.30؛ النص الكامل الذي نشره الأونكتاد تحت عنوان "النقل المتعدد الوسائط: جدوى صك دولي" (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)). وذكر أن الاستبيان أرسل إلى ١٩١ دولة ومنظمة صناعية، حكومية وغير حكومية على السواء، وأنه تم تلقي ١٠٩ إجابات كان ٦٠ منها من حكومات بلدان نامية ومتقدمة النمو و٤٩ من ممثلي الصناعة وغيرهم. وردا على سؤال عن كيفية الوضع الراهن المتصور، تبين أن أكثر من ٨٠ في المائة من الجهات المحيية وجدت أن الإطار القانوني الحالي غير مرض وأن ٧٠ في المائة منها وجدته غير ناجع من حيث التكلفة. ورئي أن هناك اهتماما بوجود صك متعدد الوسائط ولكنه بدا أن بعض الجهات المحيية تساءلت عما إذا كان عمليا أم لا. وفيما يتعلق بملاءمة النهج المختلفة، ذكر أنه بدا أن زهاء ثلثي الجهات المحيية تفضل صكا دوليا جديدا يحكم النقل المتعدد الوسائط، أو تنقيح الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠. وذكر كذلك أن بعض الجهات المحيية أعربت عن تأييدها لصوغ صك جديد يستند إلى قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، بينما فضلت أقلية من الجهات المحيية، ولا سيما من مصالح النقل البحري، توسيع نظام النقل البحري الدولي ليشمل جميع عقود النقل المتعدد الوسائط الذي يدخل جزءا من مرحلة النقل بالبحر، ورأت جهات أخرى أنه ينبغي أن يجسد الصك الجديد نهجا جديدا كليا. ورئي أنه باستثناء صناعة النقل البحري، يبدو أن الدعم للنظام المعتمد في مشروع الصك كان محدودا. وفيما يتعلق بمسألة مضمون وخصائص النظام المتعدد الوسائط، رئي أن عددا متساويا تقريبا من الجهات المحيية أعربت عن تأييدها لنظام مسؤولية تستند إلى الخطأ ولنظام مسؤولية صارم. وذكر كذلك أن زهاء ٧٥ في المائة من الجهات المحيية رأت أنه ينبغي لأي صك دولي أن يعتمد النهج المماثل لنظم المسؤولية القانونية أو المتعددة الوسائط القائمة، وذلك عن طريق النص على استمرار مسؤولية الناقل المتعاقد طوال عملية النقل بكاملها. ولوحظ أنه بينما رأت الحكومات والجهات المقدمة للخدمات أن هناك حاجة إلى إدخال تغييرات على الإطار القانوني، انقسمت الآراء بشأن الكيفية الفضلى للسير في العمل، وأيدت بعض الجهات المحيية صوغ صك دولي ملزم بينما أيدت غيرها صوغ نظام غير إلزامي. وأعرب عن رأي مفاده أن هناك اهتماما بين الجهات

المجبية في وجود صك جديد وأن هناك استعدادا لمناقشة المسائل موضع الخلاف. واقترحت إمكانية مناقشة هذه المسائل في ملتقى غير رسمي لتقييم أفضل الطرق لمواصلة العمل في المستقبل.

٢٢٤- استمع الفريق العامل بعد ذلك إلى موجز لموقف هولندا بشأن مسألة النطاق حسبما ورد في ورقة موقفية بشأن تناول مشروع الصك للنقل المتعدد الوسائط (ستنشر في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1). وذكر أن موقف هولندا في النقاش الدائر بشأن نطاق انطباق مشروع الصك ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار في سياق رأيها على المدى الطويل. واستُذكر أنه، في المناقشة الحالية في إطار الفريق العامل، يركز الحل المرتأى للنقل المتعدد الوسائط إما على نظام مسؤولية شبكي أو نظام مسؤولية موحد. وذكر أنه، في حين أن لنظام المسؤولية الشبكي عيوباً معروفة جيداً، فإن نظام المسؤولية الموحد، كالنظام الوارد في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠، يجيد كثيراً جدا عن ممارسات الأطراف التجارية بغية جعله مقبولاً على نطاق واسع. وقيل إن تطبيق نظام مسؤولية على أساس موحد على نطاق العالم ينطبق على جميع وسائط النقل غير قابل للتحقيق. وذكر أن ما يمكن أن يرتأى واقعياً على المدى الطويل هو اتفاقية متعددة الوسائط للنقل البحري بين القارات (النقل البحري زائداً)؛ واتفاقية متعددة الوسائط للنقل الجوي بين القارات (النقل الجوي زائداً)؛ واتفاقيات إقليمية متعددة الوسائط تشمل جميع وسائط النقل. وأوضح أن مصطلح "النقل البحري بين القارات" لم يستخدم إلا كوسيلة لتمييزه جغرافياً عن "النقل البحري الإقليمي"، ولم يقصد به أن يكون مصطلحاً أدبياً للإيحاء بوجود نطاق انطباق لمشروع الصك يختلف عن النقل البحري الدولي. وذكر أن مشروع الصك الحالي يناسب هذا المنظور البعيد المدى في ضوء نهج المتعلق بالنقل البحري زائداً. ولوحظ أنه من أجل التوصل إلى اتفاقيات إقليمية متعددة الوسائط، يتمثل الاتجاه الحالي في توسيع نطاق اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة ليشمل النقل بوسائط أخرى تسبق واسطة النقل الخاصة بالاتفاقية أو تليها، بأن يستخدم، على سبيل المثال، نموذج الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال) بالنسبة للنقل الجوي، والقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، التذييل بآء للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩ (اتفاقية "كوتيف" (COTIF-CIM)) بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية في أوروبا. وذكر أنه إذا أُجري توسيع النطاق هذا ليشمل وسائط نقل سابقة ولاحقة أخرى بصفة عامة بالنسبة لكل واسطة نقل ولكل اتفاقية للنقل الأحادي الواسطة على أساس عابر للحدود، فإن هذا النهج يمكن أن يناسب الممارسة التجارية بصورة ملائمة. وبهذه الطريقة، ذكر أن مختلف وسائط النقل ستتطور نحو بعضها البعض ويمكن أن

تكون النتيجة النهائية هي اتفاقية مدججة للنقل المتعدد الوسائط على أساس إقليمي. ولوحظ أن هذا النهج سيتطلب حكما مناسباً بشأن النزاع بين الاتفاقيات يتعين أن يكون هو نفسه بالنسبة لكل اتفاقية للنقل الأحادي الواسطة يجري توسيع نطاقها على هذا الشكل. وقيل إن ثمة ميزة إضافية لمثل هذا النهج العام 'للنقل الأحادي الواسطة زائداً' هي أنه يمكن أن يكون بمثابة إنجاز للخروج من المأزق الحالي بين نهجي النظام الشبكي والنظام الموحد. وجرى التشديد أيضاً على أن اقتراح هولندا قصد به أن يوفر معلومات خلفية للنقاش بشأن نطاق الانطباق، ولم يقصد به أن يستبعد أيًا من الاقتراحات الحالية التي قدمتها كندا والسويد وإيطاليا.

٢٢٥- وذكّرت اللجنة البحرية الدولية الفريق العامل بأن مشروع الصك يعتمد نهجاً تعاقدياً، قصد به جعل النقل البحري متوائماً مع الواقع الحديث باعتماد نظام نقل من الباب إلى الباب. وذكر أن فكرة مشروع الصك قد قصد بها أصلاً أن توائم بين نظم نقل البضائع بحراً، ولكن أصبح من الواضح أنه سيكون من اللازم تجاوز نهج النقل من الميناء إلى الميناء ووضع حقائق النقل الحديث للبضائع في الاعتبار. وقيل إن الخطة الشبكية المحدودة الواردة في الفقرة الفرعية ٤-٢-١ تمثل نظاماً قابلاً للتطبيق، ولكن هناك فرصة لمزيد من المرونة لاستكشاف نهج أخرى سعياً للتوصل إلى نظام بسيط وقابل للتطبيق في تحديد نطاق انطباق مشروع الصك. وذكر أنه كان قد اتخذ قرار، عندما صيغت الفقرة الفرعية ٤-٢-١، تقضي بعدم الرجوع إلى القانون الوطني من أجل تحقيق أكبر قدر من التوحيد في القوانين، وأن المسألة الهامة والصعبة المتعلقة بالأطراف المنفذة كانت قد نوقشت أيضاً باستفاضة. وذكر أيضاً أنه يتعين على الفريق العامل أن ينظر في أفضل الطرق لإيجاد توزيع عادل للتبعات بين الأطراف في السياق الشامل لنظام النقل من الباب إلى الباب.

٢٢٦- وذكر في وثيقة قدمها وفد الولايات المتحدة أن الوفد ليس لديه بعدُ موقف نهائي بشأن مسألة نطاق شمول مشروع الصك. وقيل إن عدم اليقين هذا ناجم عن رأيه في أن بعض المسائل الأساسية قيد النقاش لدى الفريق العامل مترابطة، وهي تحديداً تلك المتعلقة بنطاق الانطباق ومعاملة الأطراف المنفذة، واختيار المحكمة والولاية القضائية، وحدود المسؤولية والحرية التعاقدية، وأن أي موقف بشأن مسألة بمفردها سيعتمد على النتيجة المعينة التي يتم التوصل إليها في مسائل أخرى. وأُعرب عن تأييد للرأي القائل بأنه ليس من المحتمل التمكن من تحقيق نظام موحد تماماً، ولكن ذُكر أن هدف الفريق العامل ينبغي أن يكون هو التوصل إلى أكبر قدر من التوحيد يمكن تحقيقه سياسياً. أما فيما يخص الأطراف المتعاقدة، فاقترحت الولايات المتحدة بأنه يمكن اعتماد الفقرة الفرعية ٤-٢-١، وذلك لكي يتسنى

تطبيق حدود المسؤولية في الصك على أساس موحد، رهنا فحسب باستثناء حالة الشبكة المحدودة، حينما يمكن تطبيق اتفاقية CMR أو أي اتفاقية دولة إلزامية أخرى. وذكر أيضا أن معاملة الأطراف المنفذة تمثل جانبا هاما من مسألة نطاق التطبيق، وأنه يمكن التمييز بين الأطراف المنفذة للنقل البحري والأطراف المنفذة للنقل الداخلي. وأُعرب عن التأييد بشأن تطبيق مشروع الصك إلزاميا على الأطراف المنفذة للنقل البحري. أما بخصوص الأطراف المنفذة للنقل الداخلي فقد ظهرت دواعي قلق مختلفة. علما بأن الصك لا يمكنه أن يحدث أو يحظر أي دعاوى عليها؛ بل إنها ستكون خاضعة لأي نظام قانوني يُطبق في حال عدم وجود الصك، ويمكنها أن تستغل أي بند شرطي مما يسمى "شروط هيمالايا" واجب تطبيقه بالقدر المسموح. بمقتضى القانون الوطني. وذكرت الولايات المتحدة أنه بمقتضى اقتراحها لن يكون ثمة حاجة إلى إضافة عبارة "القانون الوطني" إلى الفقرة الفرعية ٤-٢-١ عند الإشارة إلى استبعاد الاتفاقيات الدولية الإلزامية بغية حماية مصالح الأطراف المنفذة للنقل الداخلي أو مالكي البضائع المشحونة، ذلك أن الأطراف المنفذة للنقل الداخلي سوف تكون خارج نطاق الصك. وكمثال على ذلك، لاحظت الولايات المتحدة أنه في حال عدم وجود اتفاقية دولية إلزامية واجبة التطبيق على أنشطة متعهدي النقل الداخلي (كما في الولايات المتحدة أو كندا)، فيمكن لمالك بضاعة مشحونة أن يرفع دعوى على الناقل المتعاقد بمقتضى شروط الصك أو أن يرفع دعوى على الطرف المنفذ للنقل الداخلي. بمقتضى قانون واجب تطبيقه، أي مثلا بمقتضى قانون الإساءة (المسؤولية التقصيرية) في الولايات المتحدة أو بمقتضى التشريع الكندي.

٢٢٧- وقد جرى التشديد على اختلافات معينة بين اقتراح الولايات المتحدة والمقترح الإيطالي. أولا، بمقتضى المقترح الإيطالي، سوف تكون مسؤولية الناقل المتعاقد تجاه الشاحن على أساس موحد تماما (باستخدام حدود المسؤولية المقررة بموجب الصك)، لا بمقتضى النظام الشبكي المحدود المنصوص عليه في الفقرة الفرعية ٤-٢-١. ثانيا، بمقتضى المقترح الإيطالي، سوف يحدث الصك سببا لاتخاذ إجراء من جانب مالك البضائع المشحونة ضد الطرف المنفذ بناء على شروط العقد بين الطرف المنفذ والناقل. وهكذا فبمقتضى المقترح الإيطالي، سوف تكون الجهة صاحبة المصلحة في البضائع المشحونة في موقف الناقل المتعاقد تجاه الطرف المنفذ. وعلى النقيض من ذلك، بمقتضى الاقتراح من الولايات المتحدة، يمكن للجهة صاحبة المصلحة في البضائع المشحونة أن ترفع دعوى على الطرف المنفذ بموجب أي قانون يكون واجب التطبيق في تلك الحالة على الدعوى في حال عدم وجود الصك، أي مثلا بمقتضى قانون المسؤولية التقصيرية المحلي.

٢٢٨- كما استمع الفريق العامل إلى الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا) (انظر أيضا الصفحات ٣-٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28) وهو يعيد تأكيد موقفه القائل بأنه جرى في الأصل تصور مشروع الصك كمشروع قانون بحري، كما هو واضح في جميع أحكامه، وأن نطاقه ينبغي أن يظل لذلك محصورا في نطاق النقل من الميناء إلى الميناء. وذكر أيضا أن حصر نطاق التطبيق في النقل من الميناء إلى الميناء يمثل فرصة لإعادة توحيد قوانين نقل البضائع بحرا، وأن الصك قد سعى بالفعل لمعالجة مسائل لم تعالج من قبل في أي اتفاقية بحرية، إضافة إلى تناول مسائل يومية ملحة، مثل تسليم البضاعة بدون إبراز سند شحن، والبضائع المشحونة على السطح في تجارة النقل بالحاويات، واستخدام المستندات الإلكترونية. وذكر أيضا أنه بتوسيع نطاق الانطباق ليشمل النقل الفعلي من الميناء إلى الميناء بدلا من النقل من الرافعة إلى الرافعة، يمكن أن يسد عدد من ثغرات المسؤولية التقليدية في النظام الشبكي، ويمكن أن يُشمل في النظام متعهدو الشحن والتفريغ ومتعهدو محطات النقل الطرفية. وقيل إن نهج النقل من الباب إلى الباب الذي يلقي المناصرة في الفريق العامل هو بالفعل نقل متعدد الوسائط، وينبغي للفريق العامل أن يحرص على استخدام لغة دقيقة في وصف مختلف الخيارات التي يُنظر فيها. وذكر أيضا أنه ينبغي الاستفادة من الخبرة المتوفرة من قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية ومن اتفاقية النقل المتعدد الوسائط، وكذلك من الجهود السابقة للجنة البحرية الدولية أو مشروع الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط. وقيل إن عبارة "النقل البحري زائداً" ليست سوى تعبير لطيف لتوسيع نطاق القانون البحري ليشمل النقل البري، وأنه ينبغي على الأقل اللجوء إلى نهج حقيقي للنقل المتعدد الوسائط. وفضلا عن ذلك، ذكر أن هذا النهج المتعدد الوسائط ينبغي أن يراعي النقل "الشامل" أو "غير المحدد"، في الحالات التي قد يعطي فيها المرسل تعليمات إلى الناقل بدون تحديد واسطة النقل المطلوب استخدامها. وطولب أيضا بأن يكون هناك تعريف واضح لما يقصد بمصطلحي المسؤولية "القطعية" والمسؤولية "القائمة على الخطأ" وأن يتوخى الفريق العامل الحذر عند إدراج قواعد من القانون الدولي الخاص في مشروع الصك، حيث انه ذكر أن ذلك يسبب عادة مشاكل خطيرة. وذكر أيضا أن نطاق الانطباق وموقف الأطراف المنفذة متصلان اتصالاً وثيقاً.

٢٢٩- كذلك سمع الفريق العامل من رابطة السكك الحديدية الأمريكية (انظر أيضا الصفحات ٤٣-٤٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28) أن للشحن بالسكك الحديدية في أمريكا الشمالية، نظما راسخة في كندا والولايات المتحدة تحكم مسؤولية الناقلين بالسكك الحديدية للبضائع المنقولة بشكل يرتبط بعملية نقل بحري، وأن من الأمور الجوهرية في تلك النظم حق كل ناقل بحري في أن يختار مستوى الحماية التي يرغب فيها لبضاعته المشحونة.

وذكر في هذا الصدد أنه ليست للسكك الحديدية الناقلة صلة تعاقدية إلا بالناقل عبر المحيطات عندما ينقل حاويات تتضمن رحلتها حركة نقل بحري سابقة أو لاحقة، وأن من شأن مشروع الصك أن يكبح قدرة الناقلين بالسكك الحديدية على ممارسة هذا الحق التعاقدى وأن يؤثر سلبا وبدرجة كبيرة على النظام الحالي لمسؤولية الناقلين بالسكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا. وأشار إلى أن مشروع الصك هو صك موجه للنقل البحري لا يعالج بعمق المسائل الهامة التي تمسّ بالنقل بالسكك الحديدية ولا يجلها، وأنه لا ينبغي أن يُطبّق على الجزء من عملية النقل الذي يتم داخليا بالسكك الحديدية إذا اعتمد مفهوم النقل من الباب إلى الباب. وذكر أن الرابطة ترحب بنقاش معمق بشأن الطائفة المتنوّعة بكاملها من المسائل التي تؤثر على امكان توسيع نطاق مشروع الصك المتعلق بالنقل من الباب إلى الباب ليشمل النقل البري بالسكك الحديدية، وأشار إلى أن مثل هذا النقاش من شأنه أن يفضي إلى اعداد صك لا يُطبّق على النقل بالسكك الحديدية. وقيل أيضا انه يجب النص على استبعاد النقل بالسكك الحديدية سواء أكان ذلك النقل خاضعا لاتفاقيات دولية أم للقانون الوطني الداخلي.

٢٣٠- وسمع الفريق العامل أيضا من المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (أوتيف)، التي أعربت مجددا عن الدعم الذي عبّرت عنه في الدورة العاشرة للفريق العامل (انظر الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/525) لارساء قواعد عالمية لتحكم النقل المتعدد الوسائط، شريطة أن توضع في الاعتبار النظم الأحادية الواسطة مثل اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) واتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (سي إم آر). وأشار إلى أن اعتماد نظام شبكي بدلا من نظام موحد من شأنه أن يحافظ على سلامة اتفاقيات النقل الأحادية الواسطة الحالية، ويحد بذلك من احتمالات التنازع معها ويعزز رجحان حصول مشروع الصك على دعم واسع النطاق. وأشار إلى أنه لا ينبغي تطبيق نظام موحد بدلا من نظام شبكي على النقل متعدد الوسائط الا في الأحوال التي يتعدّر فيها تحديد مكان حدوث التلف، وقيل ان الغرض الأساسي من اتفاقيات النقل الدولي لا ينبغي أن ينحصر في تعزيز التوحيد والاتساق بل ينبغي أن يشمل أيضا ضمان توازن مقبول ومنصف في الحقوق والمسؤوليات بين أطراف عقد النقل. وذكر أن لدى المنظمة (أوتيف) شكوكا بشأن ما اذا كان يمكن لمشروع الصك، كما هو مصوغ حاليا، أن يكون أساسا مفيدا لصك بشأن النقل من الباب إلى الباب، وأن هناك تشككا متزايدا في أن يتسنى لنظام متعدد الوسائط يركز على مشروع وثيقة النقل البحري الحصول على قبول عام. ودعي الفريق العامل إلى النظر في الحلول الحالية المقبولة تجاريا للنقل المتعدد الوسائط، مثل قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، كأساس بديل لاتفاقية بشأن النقل من الباب إلى الباب.

٢٣١- وقد أعربت غرفة الشحن البحري الدولية (آي سي إس) مجدداً للفريق العامل عن موقفها بشأن نطاق تطبيق مشروع الصك (انظر الصفحات ١٢-١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28)، مشيرة إلى أن صناعة الشحن البحري تؤيد نظاماً للنقل من الباب إلى الباب يأتي بقيمة مضافة وبمضي إلى مدى أبعد من نظام النقل من الميناء إلى الميناء. وأشار أيضاً إلى أن الغرفة تؤيد وضع اتفاقية جديدة للنقل البحري تركز على مشروع الصك وأنها تؤيد نظاماً شبكياً محدوداً كما ورد في الفقرة الفرعية ٤-٢-١.

٢٣٢- وجرى التذكير بأن المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض (P&I Clubs) أعربت للفريق العامل عن آرائها (انظر الصفحات ٤٩-٥٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28) في الدورة السابقة. وذكر مجدداً أن المجموعة تؤيد أن يشمل نطاق تطبيق مشروع الصك النقل من الباب إلى الباب. وأشار إلى أنه على الرغم من إمكان نشوء صعوبات في ظل نظام شبكي محدود وكذلك في ظل نظام موحد، لا بد من التنويه بأن الصناعة قد أخذت، إلى حد بعيد، بنظام شبكي للنقل المتعدد الوسائط، كما نراه في قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية وفي سند شحن "كومبيكون" (COMBICON). وحُثَّ الفريق العامل على النظر في احتياجات الصناعة والاستجابة لها، وأُعرب عن التأييد لنهج شبكي محدود على نسق ما هو منصوص عليه في الفقرة الفرعية ٤-٢-١.

٢٣٣- وبعد أن استمع الفريق العامل إلى البيانات الواردة أعلاه، بدأ تبادلًا عاماً للآراء بشأن نطاق انطباق مشروع الصك. فأُعرب عن دعم واسع لنطاق تطبيق يمتد من الباب إلى الباب باعتبار أنه هو الأنسب لمواجهة احتياجات ومتطلبات الصناعة الحالية. وأشار إلى أنه ينبغي للفريق العامل، في سعيه إلى وضع أحكام مناسبة لتغطية النقل من الباب إلى الباب، أن يعمل على الوصول إلى التوازن الأمثل فيما يتعلق بأربعة مبادئ متنازعة: تعزيز التوحيد إلى أبعد حد ممكن؛ وتجنب تنازع الاتفاقيات إلى أبعد حد ممكن؛ وإتاحة المراعاة إلى أبعد حد ممكن للدول التي تفضل ترك النظام الذي يغطي ناقلها الداخليين دون المساس به؛ وتضمين مشروع الصك قواعد ينبغي أن تُوجَّه بصفة خاصة إلى احتياجات الممارسين من أجل تجنب أي لبس. بيد أنه اقترح بأن من الضروري تعريف ما هو المقصود بدقة من مفهوم النقل من الباب إلى الباب، وخصوصاً كيف يمكن التمييز بين نقل من الباب إلى الباب ونقل متعدد الوسائط. إضافة إلى ذلك، أعربت عدة وفود عن الرأي القائل بأن مسألة الضرر الذي يتعدّر تعيين موضعه في سياق نقل من الباب إلى الباب لا بدّ من تسويتها بطريقة مرضية بالنسبة إلى جميع الأطراف المعنية.

٢٣٤- وأعرب عن تأييد لمبدأ النظام الشبكي المحدود المتجسد في الفقرة الفرعية ٤-٢-١، نظراً لأنه يستتبع أن تكون قواعد المسؤولية في دعوى الرجوع هي نفسها في الدعوى الرئيسية. وأشار أيضاً إلى أن الصناعة قد طورت نظامها الشبكي الخاص في قواعد الأونكتاد/ غرفة التجارة الدولية لمستندات النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٩٢ ولسند شحن "كومبيكون" للنقل المشترك الذي اعتمده المجلس البحري البلطقي والدولي (بيمكو)، ١٩٧١، ثم حُدث عهده في ١٩٩٥). وأعرب عن التأييد أيضاً لنظام حقيقي متعدد الوسائط. بيد أنه كانت هناك دعوة إلى قدر من الحذر في هذا الصدد، بالنظر إلى أن من الممكن التفاوض على نظم أخرى متعددة الوسائط في المستقبل، وأنه لا يحتمل أن تصدق الدول على عدة نظم متعددة الوسائط وتنفيذها. وأشار أيضاً إلى أن النظام الشبكي المحدود في الفقرة ١-٥ مع الفقرة الفرعية ٤-٢-١ هو في الواقع نهج متعدد الوسائط، ولكن شكوكاً أبدت بشأن ذلك التوصيف. كذلك أعرب عن قلق من أن النظام الشبكي المحدود من شأنه أن يلحق الضرر بالبلدان النامية لأن مشروع الصك هو بصفة رئيسية صك بحري، ونظراً لأن معظم البلدان النامية ليست طرفاً في اتفاقيات ملزمة بشأن النقل الداخلي، فسوف يحكم مشروع الصك البحري هذا كامل فترة النقل المتعدد الوسائط في هذه البلدان.

٢٣٥- وجرى الاعراب عن قدر من التأييد للنهج المتوخى في الخيار ٢ من الاقتراح الكندي، بإضافة إشارة إلى القانون الوطني في الفقرة الفرعية ٤-٢-١. فذكر أن مثل هذا النهج سيكون مناسباً بوجه خاص للدول التي ليست أطرافاً في الاتفاقيات الأوروبية للنقل الأحادي الواسطة والتي تفضل تطبيق قانونها الوطني في معاملة الناقلين المنفذين. وقيل رداً على ذلك أن إدراج القانون الوطني في نص الفقرة الفرعية ٤-٢-١ من شأنه أن يوهن وحدة المبدأ الشبكي المحدود إلى درجة أنه لا يعود مقبولاً. وإضافة إلى ذلك، أشار إلى أن الخيار ٢ قد لا يكون واضحاً بقدر كاف بشأن مسألة ما هو القانون الوطني الذي يُطبق على الناقلين الداخليين، نظراً لأن القانون الذي يحكم عقد النقل الداخلي يعتمد على قواعد القانون الواجب تطبيقه، وكذلك تبعاً لاختيار القانون في العقد نفسه، وأنه قد يكون من الضروري وجود حكم بشأن القانون الواجب التطبيق. وذكر أيضاً أنه إذا أضيف القانون الوطني كقانون ملزم إلى الفقرة الفرعية ٤-٢-١، فينبغي تحديد سمات لإدراجه، ومن ذلك مثلاً أنه لا يمكن أن يستحدث مستويات مسؤولية أدنى مما يقرره مشروع الصك. وكان هناك بعض التأييد لاقتراح آخر بأنه يمكن أن يكون إدراج القانون الوطني مقتصرًا على القانون الوطني المستند إلى اتفاقيات دولية، وذلك بهدف الحد مما ينتج عن ذلك من انتقاص للتوحيد.

٢٣٦- وأعرب أيضا عن تأييد للاقتراح الايطالي، وخاصة المبدأ الثالث فيه، الذي رثى أنه يستجيب إلى شواغل الدول التي ترغب الحفاظ على إمكانية تطبيق قانونها الوطني بالتمسك بأن أي دعوى من ناقل داخلي ينبغي أن تحكمها اتفاقية النقل الداخلي المطبقة أو القانون الداخلي المطبق. وأشار إلى أن هذا الجانب يعزز التوحيد باستبداله الفقرة الفرعية ٤-٢-١ وبتحرير الناقل المتعاقد من امكان الخضوع لاتفاقية نقل داخلي مطبقة وبايضاح أن الناقل الداخلي المنفذ سيكون خاضعا دائما لاتفاقية النقل الداخلي أو للقانون الوطني الواجب تطبيقه من خلال العقد الذي أبرمه ذلك الناقل الداخلي المنفذ. بيد أنه أعرب عن داعي قلق بأن الناقل المنفذ يمكن أن يبرم عقدا يكون ضارا بمصلحة الشاحن.

٢٣٧- وأعرب عن بعض التأييد للخيار ٣ من الاقتراح الكندي، حيث أشير إلى أنه، بترك مسائل التحفظات جانبا إلى وقت لاحق، سوف يتناول مشروع النص، بهيكلته في فصلين منفصلين، نظامين مختلفين، ويمكن أن يعزز التوحيد على المدى الطويل، ويسر ادارة النقاش في الفريق العامل على أساس منظم. وازضافة إلى ذلك، جرى الاستشهاد بسابقة اتفاقية عقود البيع الدولي للبضائع دعما للبنية الهيكلية المقترحة، نظرا لأن جزءا منها يعالج تكوين العقد ويعالج جزء آخر عقود البيع من الناحية الموضوعية إلى جانب تحفظ لعدم التقيد بها. بيد أنه أعرب عن حذر فيما يتعلق بالنهج المقترح في الخيار ٣ من الاقتراح الكندي، حيث رثى أن إفساح المجال للتحفظات على الصك في هذه المرحلة من النقاش سابق لأوانه، وينبغي أن يترك ذلك للمراحل الختامية لمؤتمر دبلوماسي، عندما تُستنفد الوسائل الأخرى لإزالة الخلافات. وزيادة على ذلك، أشير إلى أن هذه البنية يمكن أن تشجع الدول على اختيار نهج النقل من الميناء إلى الميناء بدلا من خيار النقل من الباب إلى الباب؛ وأنها بذلك تنال من الاتساق والتوحيد. وأعرب عن شاغل اضافي من أن الخيار ٣ قد يستخدم لتقسيم العملية ويشجع المفاوضات بشأن أحكام النقل البحري أولا ثم أحكام النقل المتعدد الوسائط في المستقبل. وقيل، اضافة إلى ذلك، ان الخيار ٣ من شأنه أن يعقد المناقشات اذ يتطلب الإشارة طوال المناقشة إلى فترتين مختلفتين من المسؤولية. بيد أنه أشير، ردا على ذلك، إلى أنه ليس ثمة حاجة للربط بين فترتي المسؤولية في الفصلين، نظرا لأن الفترة سَتُطبَّق فقط على عقد النقل، تبعا لاختيار عقد النقل البحري أو النقل المتعدد الوسائط. وكان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأنه يمكن الرجوع إلى الخيار ٣ في مرحلة لاحقة من المناقشات.

٢٣٨- وذكر أيضا أن الفقرة الفرعية ٤-٢-١ لا تحل مشكلة تنازع ممكن نشوؤه مع اتفاقيات النقل القائمة، وأنه ينبغي حذفها لصالح تحفظ عام بشأن اتفاقيات النقل القائمة من

قبل، يمكن ادراجه في الفصل ١٦ من مشروع الصك كنموذج لحكم بشأن تنازع الاتفاقيات.

٢٣٩- بيد أنه بعد المناقشة، جرى الإعراب عن دعم واسع داخل الفريق العامل لوجوب أن يشمل نطاق انطباق مشروع الصك النقل من الباب إلى الباب بدلا من النقل من الميناء إلى الميناء. وأُعرب عن تأييد الأخذ بنظام موحد للنقل من الباب إلى الباب. بيد أنه كان هناك اتفاق عام على أنه لا يبدو من المرجح امكان الوصول إلى نظام موحد، وأُعرب عن التأييد لصالح نظام شبكي محدود حسبما جاء في الفقرة الفرعية ٤-٢-١ على أن تصحح صيغته. ونوقشت وسائل مختلفة لتصحيح النظام الشبكي المحدود، بما في ذلك الوسائل المشار إليها في الاقتراحين الايطالي والكندي، ولكن الفريق العامل لم يتخذ قرارا باتا في هذا الشأن.

٢- النظر في مسائل محددة متصلة بنطاق مشروع الصك

٢٤٠- بعد أن توصل الفريق العامل إلى إتفاق مؤقت على أن نطاق مشروع الصك ينبغي أن يشمل النقل من الباب إلى الباب، واصل المناقشة بتركيز أكثر تحديدا على المسائل الخمس التالية: (أ) نوع النقل المشمول بمشروع الصك؛ (ب) العلاقة بين مشروع الصك والاتفاقيات الأخرى والتشريعات الداخلية؛ (ج) الطريقة التي ينبغي بها التعامل مع الأطراف المنفذة بموجب مشروع الصك؛ (د) حدود المسؤولية بموجب مشروع الصك؛ (هـ) معالجة حالات التلف غير القائمة على أسس محلية بموجب مشروع الصك.

(أ) نوع النقل المشمول بمشروع الصك

٢٤١- ارتئي عموما أنه يلزم مزيد من الوضوح فيما يتعلق بنوع النقل المشمول بمشروع الصك. والإشارة المتكررة إلى مفهوم النقل "البحري زائداً"، وما ينطوي عليه من تبعات فيما يتعلق باستخدام وسائل النقل غير البحرية، والتعويل على نظام شبكي يحكم العلاقات بين مشروع الصك واتفاقيات النقل الأخرى، قد ولّدت حاجة إلى القيام باستعراض دقيق للحدود الخاصة بكل من النقل "البحري زائداً" حسبما هو مشمول بمشروع الصك، ونقل البضائع المتعدد الوسائط حسبما هو مفهوم، مثلا، في اتفاقية ١٩٨٠. وأحد أوجه التمييز الواضحة بين نوع النقل المشمول بمشروع الصك والنقل المتعدد الوسائط غير المشروط قد نتج عن تعريف "عقد النقل" الذي تنص عليه الفقرة ١-٥، التي بموجبها يُطبَّق مشروع الصك على نقل شحنة بضائع "كلية أو جزئيا عن طريق البحر". ومن ثم تركّزت المناقشة على ما إذا كان من المستصوب والمجدي إرساء أي مزيد من التمييز بين النقل المتعدد

الوسائط ونوع النقل المشمول. مشروع الصك، أو ما إذا كان نقل البضائع بموجب مشروع الصك ينبغي أن يفهم على أنه يشمل أي نقل متعدد الوسائط مشتمل على مرحلة نقل بحري.

٢٤٢- وقد اقترحت عدة معايير ممكنة لإقامة تمييز من هذا القبيل. ودعا أحد الاقتراحات إلى أن يشمل مشروع الصك نقل البضائع "عبر القارات" كلياً أو جزئياً عن طريق البحر. وقوبل هذا الاقتراح بمعارضة عامة على أساس أنه ليس عملياً أبداً ولا هو مقبول سياسياً ومن غير المسوّغ قانونياً محاولة إرساء تمييز بين النقل "عبر القارات" والنقل "الدولي". ودعا اقتراح آخر إلى أنه، نظراً لشدة تأثير القانون البحري المتجسد في مشروع الصك، ينبغي ألا يُطبّق مشروع الصك إلا على نقل متعدد الوسائط، حيث تكون أهمية المرحلة البحرية هي الغالبة. وأُعرب عن بعض الدعم للرأي القائل بأن أهمية كل من النقل البحري والنقل البري في سياق النقل المتعدد الوسائط عموماً ينبغي أن تؤخذ في الحسبان. وفي هذا الخصوص، ذُكر أنه، من الناحية العملية، يُتوقع تطبيق مشروع الصك في الأكثر على نقل الحاويات الذي يجري في معظمه عن طريق البحر، إلى جانب نقلها داخلياً لمسافات قصيرة نسبياً قبل النقل البحري أو بعده. واعتُرض على هذا الرأي على أساس أن الأهمية الخاصة بكل من النقل البحري والنقل بوسائط أخرى ينبغي ألا تُقدّر بالرجوع إلى خط الرحلة الذي تسلكه البضاعة بالفعل، إنما بالرجوع إلى عامل ذاتي أكثر هو الإشارة إلى نية الأطراف المعرب عنها في عقد النقل. ومن منظور إحصائي، ضُرب مثل بالإشارة إلى منطقة ما نُقلت فيها حاويات بواسطة السكك الحديدية قبل مرحلة النقل البحري أو بعده، واستغرقت مسافة السفر الداخلي أكثر من ١٧٠٠ ميل وسطياً. وكان الرأي الغالب هو أنه ينبغي ألا تُبذل أية محاولة لكي يُرسخ في مشروع الصك الطابع التبعية الذي يسم النقل البري. وارتئي عموماً أن السبيل العملي الوحيد لمعالجة هذا الجانب من نطاق مشروع الصك هو اتخاذ قرار بأن عمليات النقل المتعدد الوسائط المتضمنة مرحلة نقل بحري ينبغي أن يشملها مشروع الصك، بصرف النظر عن نسبة المدة أو المسافة التي تستغرقها مرحلة النقل البحري.

٢٤٣- وأثير سؤال عن الكيفية التي ينبغي بها التعبير عن الطابع الدولي للنقل المشمول بمشروع الصك، في فرادى مراحل النقل الأحادي الواسطة. وطُرح اقتراح دعا ألا يُطبّق مشروع الصك إلا على عمليات النقل في الحالات التي تشمل فيها المرحلة البحرية النقل عبر الحدود. وفي إطار هذا الاقتراح، ذُكر أنه ليس ذا صلة بالموضوع ما إذا كانت المراحل البرية في عملية النقل عامة قد تضمنت أو لم تتضمن النقل عبر الحدود. وأشير إلى أن نهجاً كهذا ينسجم مع الاتفاقيات الأخرى مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، التي

ينبغي أن يتقرر بموجبها الطابع الدولي للنقل فيما يتعلق بالنقل الذي يتم بالسكك الحديدية فقط. وأحاط الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح وطلب إلى الأمانة أن تبيّنه كبديل ممكن في المشروع المنقّح المقرر إعداده لغرض مواصلة المناقشة في دورة مقبلة. بيد أن الرأي الغالب هو أنه، بموجب مشروع المادة ٣، لا ينبغي تقييم الطابع الدولي للنقل فيما يتعلق بأي من فرادى المراحل الأحادية الواسطة، إنما ينبغي أن يتم هذا التقييم فيما يتعلق بعملية النقل عامة، إذا كان مكان التسليم ومكان التسليم واقعيين في دولتين مختلفتين. وضُرب مثل على ذلك بأنه في الحالة التي تُنقل فيها بضائع من فانكوفر إلى هونولولو، فإن تطبيق مشروع الصك ينبغي ألا يتوقّف على ما إذا كانت البضائع قد سُحنت مباشرة إلى هونولولو أو ما إذا كانت قد نُقلت أولاً بواسطة الطرق البرية إلى سياتل ومن ثم سُحنت إلى هونولولو.

٢٤٤- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أساس مؤقت على أن مشروع الصك ينبغي أن يشمل أي نوع من أنواع النقل المتعدد الوسائط المشتمل على مرحلة نقل عن طريق بحري. ولن يكون ثمة حاجة إلى أي مزيد من التمييز، استناداً للأهمية النسبية التي تتسم بها مختلف وسائط النقل المستخدمة لأغراض النقل. كما أُنقذ على أن مشروع المادة ٣ قد يحتاج إلى إعادة صياغة للإعراب بصيغة أفضل عن أنه ينبغي تقييم الطابع العالمي للنقل على أساس عقد النقل. وقد طُلب إلى الأمانة أن تعدّ أحكاماً منقّحة، بما في ذلك البدائل الممكنة، لغرض مواصلة المناقشة في دورة مقبلة. ونظراً للقرار الذي اتخذته الفريق العامل فيما يتعلق بنوع النقل الذي يجب أن يشمل مشروع الصك، استُرعى انتباه الدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا إلى ضرورة ضمان مراعاة التنسيق فيما بين وفودها في الفريق العامل وفي لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، من أجل تحبّب ازدواجية الجهود.

(ب) علاقة مشروع الصك باتفاقيات النقل الأخرى وبالتشريعات الداخلية

٢٤٥- نظر الفريق العامل من ثم في مسألة علاقة مشروع الصك بالاتفاقيات الأخرى وبالتشريعات الداخلية. وتلا المناقشة بذل جهد لإيضاح الآراء فيما يتصل بالعلاقة بين مشروع الصك والصكوك بشأن النقل المتعدد الوسائط والنقل الأحادي الواسطة، وكذلك القوانين الوطنية الواجبة التطبيق.

٢٤٦- وقد ذكّر الفريق العامل بأنه لا يُقصد بالفقرة الفرعية ٤-٢-١ أن تشمل مواصلة تطبيق اتفاقيات النقل البري المطبّقة عادة على نقل البضائع. وأُعرب عن الرأي القائل بأنه فيما يتعلق بالاتفاقيات الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة فحسب، التي لا تشتمل على جوانب متعددة الوسائط، لن تثير تنازاعاً مع مشروع الصك، وتبعاً لذلك فإن الفقرة الفرعية

١-٢-٤ غير ضرورية. كما أعرب عن تأييد واسع للرأي بأن مبدأ النظام الشبكي المحدود المنصوص عليه في الفقرة الفرعية ١-٢-٤ من مشروع الصك هو مبدأ فعال في ضمان أن لا يحدث أي تداخل مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة أو مع أي اتفاقيات إقليمية للنقل المتعدد الوسائط تستجدّ مستقبلاً. ولكن أعرب عن رأي آخر في أن الفقرة الفرعية ١-٢-٤ لا تحلّ مسألة تنازع الاتفاقيات، لأنها تنطوي على تفضيل لأحكام محددة فحسب من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة المطبّقة. بيد أن الفريق العامل ذكّر بأن ثمة دولا معينة ستجد من العسير عليها أن تكون موقّعة على أكثر من اتفاقية واحدة للنقل المتعدد الوسائط، وأن مشروع الصك إذا كان صكا للنقل المتعدد الوسائط، فإن التصديق عليه يمكن أن يحول دون قيام بعض الدول بالتصديق على اتفاقيات نقل متعدد الوسائط أوسع نطاقا. وأثير شاغل آخر هو أنه إذا كان مشروع الصك هو صك لنقل متعدد الوسائط، فإن أطرافا في صكوك أخرى تنطوي على جوانب نقل متعدد الوسائط، كاتفاقية مونتريال والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، قد يتعيّن عليها أن تبلغ عن انتهاء علاقتها بتلك الاتفاقيات لصالح مشروع الصك.

٢٤٧- واقترح أيضا أنه ينبغي إيضاح الفقرة ١-٣-١ فيما يتعلق بالحالة، مثلا، التي لم تُنزل فيها بضائع محمّلة على شاحنة، على متن السفينة، خلال نقل متعدد الوسائط للبضائع، بحيث يتسبب ذلك في حدوث تنافس بين مشروع الصك والاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع بالنسبة للقانون الواجب تطبيقه. وطرح اقتراح آخر دعا إلى وجوب التخلي عن النظام الشبكي المنصوص عليه في الفقرة الفرعية ١-٢-٤ لصالح نهج موحد، وإلى إمكانية أن يُضاف، بدلا منه، حكم يتناول تنازع الاتفاقيات في إطار المادة ١٦ من مشروع الصك. واقترح كذلك أن مثل هذا الحكم ينبغي أن يُضاف إلى المادة ١٦، على أي حال، فيما لو تقرر أنه ينبغي حذف الفقرة الفرعية ١-٢-٤.

٢٤٨- وأثير الشاغل الذي يتعلق بكيفية تعاطي مشروع الصك مع اتفاقيات النقل الإقليمية مستقبلاً. وأعرب عن الرأي القائل بأن أحكام مثل هذه الاتفاقيات المستقبلية قد تكون لها الغلبة أيضا على أحكام مشروع الصك. بموجب الفقرة الفرعية ١-٢-٤، وان هذه الاتفاقيات المستقبلية، تشكّل، بالتالي، وعلى الأقل، خطرا كبيرا على الاتساق بالقدر الذي يشكّله إدراج قانون وطني إلزامي. وطُرح الاقتراح الداعي إلى أنه لما كان مبدأ النظام الشبكي المحدود يُقصد به أن يكون نهجا عمليا لكسب أكبر قدر ممكن من الدعم لمشروع الصك، فإن مشكلة الاتفاقيات المستقبلية يمكن أن تُحلّ بالحد من تطبيق الفقرة الفرعية ١-٢-٤ بجعلها تقتصر على الاتفاقيات الدولية القائمة.

٢٤٩- جرى التأكيد مرة أخرى على وجود علاقة هامة بين القانون الوطني ومشروع الصك، لأن الصيغة الحالية لمشروع الصك ستجيب تلقائياً القانون الوطني وفقاً للفقرة الفرعية ٤-٢-١، بيد أن أحكام الاتفاقيات الدولية ستظل قائمة. وقُدِّم مرة أخرى الاقتراح القائل بأن يتضمن مشروع الصك القانون الوطني الإلزامي في استثناءات نطاق تطبيقه المبيّنة في الفقرة الفرعية ٤-٢-١، وجرت الإشارة مرة أخرى أيضاً إلى الخيار ٢ من الاقتراح الكندي (انظر الفقرات ٢٢١-٢٣٥ أعلاه). وردا على ذلك، أُعرب عن رأي مفاده أن الفقرة الفرعية ٤-٢-١ لا ينبغي أن تعدل على هذا النحو من أجل إدراج تطبيق القانون الوطني الإلزامي، لأن ذلك يمكن أن يعني أنه في بعض الحالات، سيكون حد المسؤولية في القانون الوطني أدنى من الحد المبيّن في مشروع الصك، ويعني ذلك أنه لن تكون الأطراف المنفّذة وحدها مشمولة بالحماية حسب حدود المسؤولية الأدنى، بل يمكن أيضاً للناقلين المتعاقدين أن يطالبوا بحد المسؤولية نفسه. وأوضح أن التغيير الذي اقترح فيما يتعلق بمعاملة الأطراف المنفّذة بموجب مشروع الصك قد قُصد به أن يضع في الاعتبار الشاغل المتعلق بالقانون الوطني، ولكن للسماح في الوقت نفسه بأن يرفع أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة دعوى ضد الأطراف المنفّذة بموجب أي قانون يُطبّق في غياب مشروع الصك. وذكّر أن الخيار ٢ من الاقتراح الكندي لم يقصد به أن يسمح بتطبيق القانون الوطني على الناقل المتعاقد، ولكن أن يجري تقييم احتمال حدوث هذه النتيجة غير المقصودة. وأُعرب عن الاهتمام بمتابعة المناقشة استناداً إلى كل من الاقتراح الإيطالي (انظر الفقرتين ٢٢٠ و ٢٣٦ أعلاه) ومقترح الولايات المتحدة (انظر الفقرتين ٢٢٦ و ٢٢٧ أعلاه)، اللذين من الممكن أن يعتمد الفريق العامل أحدهما مستقبلاً بغية التعامل مع الشواغل بشأن الحفاظ على القانون الوطني الإلزامي.

٢٥٠- وعقب المناقشة، قرر الفريق العامل أن يبقى نص الفقرة الفرعية ٤-٢-١ كوسيلة لحل النزاع المحتمل بين مشروع الصك والاتفاقيات الأخرى السارية بالفعل. وأوعز إلى الأمانة بإعداد حكم بشأن النزاع بين الاتفاقيات لاحتمال إدراجه في المادة ١٦ من مشروع الصك وإعداد صيغة لغوية يُعتبر فيها المقترح السويدي خياراً لأجل توضيح الفقرة ٣-١. ولم يكن تبادل الآراء بشأن العلاقة بين مشروع الصك والقانون الوطني نهائياً، وقد اتخذ قرار بمواصلة النظر في هذه المسألة في ضوء الاقتراحات المتوقعة المقبلة. بيد أنه باعتبار مستوى التأييد الذي أُعرب عنه بشأن مسألة القانون الوطني، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تدرج إشارة مرجعية إلى القانون الوطني بين معقوفتين في نص الفقرة الفرعية ٤-٢-١ لمزيد من النظر فيها مستقبلاً.

(ج) معاملة الأطراف المنفذة

٢٥١- جرى تذكير الفريق العامل بأن مسألة معاملة الأطراف المنفذة وفقا لمشروع الصك قد نوقشت بصفة عامة من قبل وفدي إيطاليا والولايات المتحدة لدى عرض اقتراحيهما بشأن نطاق التطبيق (انظر الفقرات ٢٢٠ و ٢٢٦ و ٢٢٧ أعلاه).

٢٥٢- وكان أحد الشواغل التي أُثيرت فيما يتعلق بمعاملة الأطراف المنفذة بصفة عامة هو المدى الجغرافي لمشروع الصك. وأُعطي مثال ببضاعة سُحنت من طوكيو إلى روتردام عبر سنغافورة، وما إذا كان مقال الشحن والتفريغ الذي يتناول البضاعة في سنغافورة يخضع لمشروع الصك إذا كانت اليابان أو هولندا قد صادقت عليه ولم تفعل سنغافورة ذلك. وقيل إنه لا ينبغي أن يدرج في مشروع الصك سبب مباشر لاتخاذ إجراء تجاه طرف منفذ في بلد غير متعاقد.

٢٥٣- وأعرب عن اهتمام بمقترح الولايات المتحدة القائل بأن يمنح مشروع الصك معاملة مختلفة للأطراف المنفذة البحرية وللأطراف المنفذة البرية، ولكن أعرب عن رأي مفاده أنه لا يمكن الإعراب عن مواقف قوية بشأن الاقتراح حتى يُقدّم بصفة رسمية في تاريخ لاحق. وذكر أنه، بموجب ذلك الاقتراح، ستُعامل الأطراف المنفذة البحرية وفقا للفقرة ٦-٣ وتكون بذلك خاضعة لأي إجراء بموجب شروط مشروع الصك، مع الاستفادة من جميع الدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل. بيد أنه يتعين أن تُعدل الفقرتان الفرعيتان ٦-٣-١ و ٦-٣-٣ فيما يتعلق بالأطراف المنفذة البرية حتى لا يحدث مشروع الصك أي سبب إضافي لاتخاذ إجراءات ضدهم، ولا يوفر لهم أي حماية إضافية مما يسمّى شرط حماية "هيمالايا"، خارج نطاق القانون المطبق الحالي. وأعرب عن رأي مفاده أن المعاملة المنفصلة للأطراف المنفذة البحرية والبرية ستكون ذات أهمية خاصة إذا لم يدرج القانون الوطني الإلزامي في الفقرة الفرعية ٤-٢-١. بيد أن ثمة شاغل أعرب عنه يتمثل في أن انشاء كيان الطرف المنفذ قد استُحدث لأجل حماية كل من الشاحن والطرف المنفذ من أي تعرض لمسؤولية غير محدودة وفقا لدعوى تتعلق بالمسؤولية التقصيرية، وأن الاقتراح يمكن أن يسبب مشاكل في هذا الصدد في البيئة المتعددة الوسائط، لأنه يمكن المدّع أن يرفع دعوى ضد الطرف المنفذ بناء على عقد مختلف. وأثير شاغل آخر فيما يتعلق بما إذا كان تنفيذ هذا المقترح يمكن أن يتضارب مع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية لسنة ١٩٩١.

٢٥٤- قُدم طلب يلتمس إيضاحا بشأن الاختلاف بين الطرف المنفذ والناقل المنفذ في الاقتراح الإيطالي. وردا على هذا السؤال، قيل إن الاقتراح الإيطالي يعرّف الطرف المنفذ

تعريفًا ضيقًا مستبعدًا منه الأشخاص الذين يتعاملون مع البضاعة ويخزنونها، والذين لا يخضعون لأي اتفاقية برية، مع الإبقاء فقط على الأشخاص الذين قاموا بالفعل بتحريك البضاعة أو حملها كأطراف منفذة بموجب مشروع الصك. وقيل إن الاقتراح يشمل في هذا المعنى الضيق حقا في رفع دعوى ضد الأطراف المنفذة، بحيث يُطبَّق العقد الذي أبرمه الطرف المنفذ نفسه. وأعرب عن بعض القلق بشأن هذا التعريف الضيق للطرف المنفذ، وخصوصا بشأن حماية "هيمالايا" المذكورة التي يُعتقد أنها ينبغي أن توفر لجميع الأطراف المنفذة. كما أُثير شاغل آخر فيما يتعلق بالتعريف الضيق للطرف المنفذ، حيث ارتئي أن الأطراف المنفذة لا ينبغي أن تُعرَّف بناء على وظائفها، لأن ذلك قد يثير عدم يقين بشأن من الذي يشمله مشروع الصك، ومن الذي ينبغي أن تُرفع ضده الدعوى. وقيل إن جانبا آخر من الاقتراح الإيطالي يتمثل في التمييز الذي أحري بين الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة البرية، بحيث يُطبَّق مشروع النص على الأطراف المنفذة البحرية، وتكون الأطراف المنفذة البرية خاضعة للعقد الذي تبرمه الأطراف نفسها. وارتئي أن الأطراف المنفذة البرية ينبغي أن تشملها حماية "هيمالايا" التي بمنحها العقد الذي تبرمه الأطراف نفسها. وأعرب عن رأي مفاده أن السماح للأطراف المنفذة البرية بالاستفادة من الحماية الواردة في عقدها الخاص بها يعقّد المسائل بلا مسوّغ، وقد لا يوفر قدرا كافيا من الوضوح. كذلك أُثير شاغل آخر بشأن الاقتراح وهو أن الإشارة إلى الاتفاقيات الدولية وإلى القانون الوطني المطبَّق بين الناقل المنفذ والطرف المنفذ البري يمكن أن تُفهم على أنها تتضمن القانون الوطني غير الإلزامي، وأن شروط ذلك العقد يمكن أن تكون ملزمة للشاحن الذي يرغب في رفع دعوى ضد الطرف المنفذ البري مباشرة. وقيل إن ذلك سيسمح على نحو غير منصف للناقل المتعاقد والناقل المنفذ أن يبرما عقدا على حساب الشاحن.

٢٥٥- وقد أعرب عن بعض التأييد المؤقت للجمع بين اقتراحي إيطاليا والولايات المتحدة فيما يتعلق بمعاملة الأطراف المنفذة. وعلى سبيل المثال، كان هناك تأييد عام للفصل بين معاملة الأطراف المنفذة البحرية والبرية، ولكن ساد اعتقاد أنه سيكون من الأفضل لأغراض الاتساق أن يقدم مشروع الصك إشارات محددة إلى حقوق رفع الدعوى للأطراف المنفذة البرية. ولم يتم التوصل إلى استنتاج فيما يتعلق بهذا الجمع بين الاقتراحين.

٢٥٦- وبعد المناقشة، اتفق على أن معاملة الأطراف المنفذة بموجب مشروع الصك هي مسألة هامة ستعكس في تكوين الصك بكامله، ويمكن أن تساعد في حل مشاكل أخرى، مثل إدراج القانون الوطني الإلزامي في الفقرة الفرعية ٤-٢-١. وحال توقع تقديم صيغة مكتوبة أكثر صقلا لهذا الاقتراح دون اتخاذ قرار نهائي أو مؤقت واضح في هذه المرحلة.

وساد اعتقاد بأن الوقت لم يكن بعد لإدخال تنقيحات على مشروع الصك فيما يتعلق بمعاملة الأطراف المنفذة.

(د) حدود المسؤولية

٢٥٧- شُوطر رأي على نطاق واسع في أنه لا ينبغي القيام بأي محاولة للوصول إلى اتفاق على أي قدر معين لحدود المسؤولية بموجب الفقرة الفرعية ٦-٧-١ في المرحلة الحالية من المناقشة. وقد طُرح اقتراح بأنه ينبغي لمشروع الصك أن يرسى اجراءات سريعة للتعديل، بصرف النظر عن المقدار الذي سيستبقى في النهاية. كما اقترح أنه ربما يكون بروتوكول الملحق باتفاقية المنظمة البحرية الدولية (آيمو) والخاص بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية صالحا كنموذج في هذا الصدد. وقد حظي هذا الاقتراح بدعم واسع.

٢٥٨- وأُعرب عن رأي مفاده أن حدود المسؤولية في سياق صك نقل متعدد الوسائط ينبغي أن تكون أعلى بكثير من حدود المسؤولية البحرية التي أرستها قواعد لاهاي ولاهاي-فيسيبي. وجرى التوضيح بأنه في حال اشتراك الناقل في نقل متعدد الوسائط، وهي حال يمكن أن تُطبّق عليها حدود مختلفة من المسؤولية (تتراوح من اثنين من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد للنقل البحري إلى ٨,٣٣ من حقوق السحب الخاصة للنقل الطرقي وحتى إلى ١٧ من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد بالنسبة للنقل الجوي)، فإن من شأن الناقل أن يحصل، في أي حال من الأحوال، على تغطية تأمينية على الحدود الأعلى المطبّقة خلال نقل البضائع، شريطة وجود نظام شبكي مطبّق حينذاك. وقد قيل ردا على ذلك أن الغرض من تحديد المسؤولية لا يتمثل في ضمان أن تفضي أي عملية شحن معقولة إلى التعويض عن قيمة البضاعة في حالة التلف أو الهلاك. وأفيد أن الغرض من تحديد المسؤولية هو تأمين قابلية التنبؤ واليقين. ولوحظ أنه حتى بموجب حدود المسؤولية الواردة في قواعد فيسيبي، فإن حوالي ٩٠ في المائة من هلاك البضاعة وتلفها يعوّض بالكامل بالاستناد إلى الحدود المعمول بها لكل طرد من الطرود. وقيل، على سبيل التوضيح، ان الطرود التي تنقل عمليا بأسلوب النقل الحديث في الحاويات قد أصبحت عموما أصغر حجما، وأنه من المسلّم به، بوجه عام، في مجال النقل في الحاويات، أن مفهوم "الطرد" يطبق على الطرود الموجودة داخل الحاوية كل على انفراد وليس على الحاوية نفسها. وأفيد أن الحدود بالنسبة للكيلوغرام الواحد الواردة في قواعد لاهاي-فيسيبي لا تزال متوافقة مع متوسط قيمة البضائع المشحونة في الحاويات، على الرغم من وجود اختلافات اقليمية كبيرة. ومن المنظور نفسه، فقد ذُكر

أنه منذ اعتماد بروتوكول لاهاي فيسبي، انخفضت معدلات أحوار الشحن في التجارة البحرية، وأنه ينبغي مراعاة هذا الانخفاض عند البت في حدود المسؤولية.

٢٥٩- أما فيما يخص الجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية ٦-٧-١ فقد أشير إلى أن هذه الجملة قد وضعت بين معقوفتين ريثما يُبت فيما إذا كان ينبغي لأي حكم الزامي أن يكون ملزماً لجانب واحد أم لجانبين، أي ما إذا كان ينبغي السماح لأي من الطرفين بأن يزيد من المسؤوليات الخاصة به (انظر الفقرة ١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21). وقد أُخذ علم بالناقشة السابقة التي أجازها الفريق العامل (انظر الفقرة ٢١٤ أعلاه)، واتفق مؤقتاً على أنه ينبغي إزالة المعقوفتين من ذلك الحكم.

٢٦٠- وأما فيما يتعلق بسقوط الحق في الحد من المسؤولية بموجب الفقرة ٦-٨، فقد جرى التعبير عن رأي مفاده أن الإشارة إلى "فعل أو اغفال ارتكبه الشخص" المطالب بحق في الحد من المسؤولية ينبغي استبدالها بالإشارة إلى "فعل أو اغفال" ذلك الشخص. وأشير إلى أن اقتراحاً مماثلاً طرح أثناء الدورة السابقة للفريق العامل، لأسباب تتعلق بالاتساق مع اتفاقية أئينا المتعلقة بنقل المسافرين وحقائبهم بطريق البحر. وأشير، رداً على مسألة الاتساق مع اتفاقية أئينا، إلى أن الاتفاقية ستطرح في الأغلب في الحالات التي تكون فيها البضاعة المنقولة والمسافرين على متن السفينة نفسها، وهي حالة وصفت بأنها نادرة الحدوث نسبياً. وقد عرض أحد الوفود أن يعدّ دراسة بشأن مسألة الاتساق بين مشروع الصك واتفاقية أئينا لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورة مقبلة.

٢٦١- وارتئي على نطاق واسع أن الإشارة إلى "فعل أو اغفال الشخص" المطالب بحق في الحد من المسؤولية ينبغي النظر فيها ضمن سياق امكانية اضافة حكم بشأن الاهمال المتعمد من مجهز الخدمات أو وكيل الناقل. وتأييدا لاستحداث هذا الحكم، فقد قيل ان الفقرة ٦-٨ تعالج حالة قصوى يكون فيها هلاك البضاعة أو تلفها ناجمين عن فعل متعمد أو اغفال الناقل الذي لا ينبغي أن يسمح له، في هذه الحالة بأن يتجنّب المسؤولية عن طريق التدليل على أن الأفعال التي تسببت في هلاك البضائع أو تلفها صدرت عن مجهز الخدمات أو الوكيل ولم تكن أفعالا أو اغفالات شخصية من جانب الناقل. وردا على ذلك، أشير إلى اقتراح، طرح أثناء الدورة السابعة للفريق العامل، بأنه ينبغي جعل القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية غير قابلة للحرق أو كذلك تقريبا، من أجل ضمان الاتساق واليقين في تفسير القواعد (الفقرة ٨٨ من الوثيقة A/CN.9/525). وقيل ان تحديد المسؤولية على نحو غير قابل للحرق تقريبا سيفضي إلى حالة يصبح فيها من الأسهل بالنسبة للناقل الحصول على غطاء تأميني. غير أنه أشير أيضا إلى أنه على الرغم من وجود سوابق في الصكوك الدولية نفذت فيها حدود

للمسؤولية غير قابلة للحرق، فإن هذه الصكوك تعتمد على حدود مبالغ كبيرة نسبياً (المرجع نفسه). وسعيًا لتهدئة الانشغال الذي جرى التعبير عنه بشأن امكانية تجنّب الناقل لمسؤوليته، فقد أشير إلى أن مفهوم "الفعل أو الاغفال الذي ارتكبه الشخص" بموجب الفقرة ٦-٨ ينبغي فهمه على أنه لا ينطبق على الناقل المتعاقد فقط بل على كلا الطرفين المنفذين أيضاً. وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل أنه ينبغي وضع عبارة "الذي ارتكبه الشخص" بين معقوفتين وذلك بغية مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

٢٦٢- وطرح اقتراح بأنه ينبغي لمشروع الصك أن يوضح أنه لا يتعين أبداً أن يكون الناقل مسؤولاً عما يزيد على قيمة البضائع. وقد ذكر، رداً على ذلك، أن حكماً بهذا الشأن موجود في الفقرة الفرعية ٦-٢-٣. وارثي عموماً أن الغرض من الحكم ربما كان بحاجة لأن يعبر عنه بشكل أكثر وضوحاً في المشروع المقبل لهذه المادة.

٢٦٣- وطرح اقتراح آخر مفاده أن معالجة حدود المسؤولية في مشروع الصك ربما تحتاج إلى التعديل على ضوء القرارات التي اتخذها الفريق العامل فيما يتعلق بإمكانية تقييد الناقل لأوصاف البضائع المقدمة من الشاحن في مستند الشحن. وفي حالة قيام الشاحن بهذا التقييد فيما يتعلق بوزن البضاعة وعدد طرودها، فإنه ينبغي لمشروع الصك أن يتسم بالوضوح بالنسبة لوزن وعدد الطرود التي ينبغي استخدامها لأغراض تطبيق حدود المسؤولية. واقترح أنه ربما كانت هناك حاجة، في هذا السياق، إلى التغاضي عن التقييدات بنفس الطريقة تقريباً التي اتبعت بالنسبة لعبارة "الذي قيل أنه يزن" في إطار الممارسة الحالية. وقد أحاط الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح.

(هـ) معاملة التلف غير الموقعي للبضاعة

٢٦٤- على ضوء مداوات الفريق العامل بشأن حدود المسؤولية، جرى التعبير عن رأي مؤداه أن الحدود الواردة في قواعد لاهاي-فيستي منخفضة إلى درجة لا تصلح معها لأن تكون مقبولة كقاعدة للاهمال في حالة التلف غير الموقعي للبضاعة. وأُعرب عن الدعم لاقتراح بأنه ينبغي إضافة الحكم التالي بعد الفقرة الفرعية ٦-٧-١ أنه "على الرغم من أحكام الفقرة الفرعية ٦-٧-١، فإنه إذا تعذر على الناقل إثبات ما إذا كانت البضائع قد هلكت أو تلفت خلال نقلها بحراً أو خلال النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحراً، فإنه يتعين تطبيق الحد الأعلى من المسؤولية في الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف جوانب النقل". وجرى التوضيح بأنه حيثما حدث تلف غير موقعي، فإن التلف الذي يصيب البضاعة يُكتشف عادة في مكان وصولها، مما يعني أن مقادير صغيرة من البضاعة قد

تلفت فقط (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.26). وعلاوة على الاقتراح الداعي الى تطبيق حدود أعلى من المسؤولية في حالة التلف غير الموقعي للبضاعة، فقد اقترح بأنه ينبغي تعديل مشروع الصك بحيث يعبر عن السياسة العامة القائلة بأنه في حال كون الناقل راغبا في اجتناب حد أعلى من المسؤولية، فإنه ينبغي له أن يتحمل عبء اثبات ذلك الجزء من البضاعة الذي حدث فيه التلف. وقد قيل ان هذه السياسة المتعلقة بتحمل عبء الاثبات يسوّغها كون الناقل في موقف أفضل من الشاحن فيما يخص التحري عن الأحداث التي وقعت خلال الرحلة.

٢٦٥- وردا على سؤال يتعلق بأسباب تطبيق مشروع الصك، كقاعدة من قواعد الاهمال، على التلف غير الموقعي للبضاعة، فقد جرى التأكيد مجددا على الرأي القائل بأن الاعتبار الرئيسي المتعلق بهذه المسألة ينبغي أن يكون ضمان الموثوقية واليقين فيما يتصل بنظام المسؤولية المطبق على التلف غير الموقعي.

٢٦٦- وكمسألة تتعلق بالصياغة، فقد اقترح بأنه ربما كان مشروع الصك بحاجة لأن يجسد على نحو أوضح النظم القانونية التي تحكم التلف غير الموقعي. بموجب الفقرة الفرعية ٤-٢-١ والتلف غير الموقعي. بموجب الفقرة الفرعية ٦-٧-١. وقد دعت الأمانة إلى النظر في الحاجة الى تحسين الاتساق بين هذين الحكمين عند اعدادها للمشروع المنقح للصك.

٢٦٧- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل بأنه ينبغي وضع الاقتراح الوارد أعلاه بين معقوفتين باعتباره واحدا من البدائل المحتملة في النص المنقح لمشروع الصك، الذي سُنظر فيه خلال دورة مقبلة.

الحواشي

- (١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17)، الفقرات ٢١٠-٢١٥.
- (٢) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.
- (٣) المرجع نفسه، الفقرة ٢١١.
- (٤) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٥.
- (٥) المرجع نفسه، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢٦٤.
- (٦) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.
- (٧) المرجع نفسه، الفقرتان ٤١٤ و ٤١٥.
- (٨) المرجع نفسه، الدورة الخامسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/55/17)، الفقرات ٤١٦-٤٢٧.
- (٩) المرجع نفسه، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرات ٣١٩-٣٤٥.

(١٠) المرجع نفسه، الفقرة ٣٤٥.

(١١) المرجع نفسه.

(١٢) المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرات ٢١٠-٢٢٤.

(١٣) المرجع نفسه، الفقرة ٢٢٤.
