

Distr.: Limited
4 October 2004*
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الرابعة عشرة

فيينا، ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر-١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤

قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

إعادة صياغة مؤقتة لمواد مشروع الصك التي تناولها تقرير الفريق العامل
الثالث عن أعمال دورته الثالثة عشرة (A/CN.9/552)

مذكرة من الأمانة

المحتويات

| الصفحة | الفقرات | |
|--------|---------|-----------------------------------------------------------|
| ٣ | ١ | مقدمة..... |
| ٣ | ١٠-٢ | أولاً- الفصل ٥: مسؤولية الناقل (تابع)..... |
| ٣ | ٢ | ألف- مسؤولية الأطراف المنفذة (مشروع المادة ١٥، تابع)..... |
| ٤ | ٣ | باء- التأخر (مشروع المادة ١٦)..... |
| ٥ | ٤ | جيم- تفسير الصك (مشروع المادة ٢ مكرراً)..... |
| ٦ | ٥ | دال- حساب التعويض (مشروع المادة ١٧)..... |
| ٧ | ٦ | هاء- حدود المسؤولية (مشروع المادة ١٨)..... |

* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة لما تشهده الأمانة العامة حالياً من نقص في الموارد من الموظفين.



| الصفحة | الفقرات | |
|--------|---------|---------------------------------------------------------------------------------|
| ٨ | ٧ | تعديل مقادير حدود المسؤولية (مشروع المادة ١٨ مكررا). |
| ١١ | ٨ | سقوط الحق في الحد من المسؤولية (مشروع المادة ١٩). |
| ١٢ | ٩ | الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر (مشروع المادة ٢٠). |
| ١٤ | ١٠ | المطالبات غير التعاقدية (مشروع المادة ٢١). |
| ١٥ | ١٣-١١ | الفصل ٦: أحكام إضافية تتصل بالنقل بحرا. |
| ١٥ | ١١ | مسؤولية الناقل (مشروع المادة ٢٢). |
| ١٦ | ١٢ | الانحراف عن المسار (مشروع المادة ٢٣). |
| ١٧ | ١٣ | البضاعة المنقولة على سطح السفينة (مشروع المادة ٢٤). |
| ١٩ | ٢٢-١٤ | الفصل ٧: التزامات الشاحن. |
| ١٩ | ١٤ | تسليم البضاعة جاهزة للنقل (مشروع المادة ٢٥). |
| ١٩ | ١٥ | التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات (مشروع المادة ٢٦). |
| ٢٠ | ١٦ | التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات (مشروع المادة ٢٧). |
| ٢١ | ١٧ | مشروع المادة ٢٨. |
| | | أساس مسؤولية الشاحن (مشروع المادة ٢٩ و ٣٠) ومسؤولية الناقل عن عدم |
| ٢١ | ١٨ | توفير المعلومات والتعليمات (مشروع المادة ١٣ مكررا). |
| ٢٣ | ١٩ | قواعد خاصة بالبضاعة الخطرة (مشروع المادة ٣٠ الجديدة). |
| ٢٦ | ٢٠ | تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهريا (مشروع المادة ٢٩ مكررا). |
| ٢٦ | ٢١ | تولّي حقوق ومسؤوليات الشاحن (مشروع المادة ٣١). |
| ٢٧ | ٢٢ | المسؤولية عن المتعاقدين من الباطن والمستخدمين والوكلاء (مشروع المادة ٣٢). |
| ٢٨ | ٢٣ | الفصل ٩: أجرة النقل. |

مقدمة

١- نظر الفريق العامل الثالث، خلال دورته الثالثة عشرة، في عدد من أحكام مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كليسا أو جزئيا] [بحرا] كما يرد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32). وقد طلب إلى الأمانة أن تتولى إعداد مشروع منقح للأحكام التي نظر فيها الفريق، وذلك على أساس المداولات والاستنتاجات التي توصل إليها خلال دورته الثالثة عشرة والتي ترد في تقرير تلك الدورة (A/CN.9/552). وترد في الأبواب من الأول إلى الرابع أدناه إعادة الصياغة المؤقتة لتلك المواد.

أولا- الفصل ٥: مسؤولية الناقل (تابع)

ألف- مسؤولية الأطراف المنفذة (مشروع المادة ١٥، تابع)

٢- نظر الفريق العامل في مشروع الفقرة ١٥ (٥) و(٦) في الفقرات ١٠ إلى ١٧ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع الفقرة ١٥ (٥) و(٦) كما يلي:

المادة ١٥ مكررا^(١)

"١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين^(٢) عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية [، بحيث يكون كل طرف من هذه الأطراف مسؤولا عن تعويض المبلغ الإجمالي للخسارة أو

(1) وفقا لما تقرر في الفقرة ١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، تم نقل مشروع الفقرة ٥ و٦ من مشروع المادة ١٥ إلى حكم خاص بهما، وتردان الآن في مشروع المادة ١٥ مكررا.

(2) أعيد ترقيم هذا الحكم، الذي كان سابقا مشروع الفقرة ١٥ (٦) (في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32)، فأصبح مشروع الفقرة ١٥ (٥) (انظر الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36) وأعيد ترقيمه الآن ليصبح مشروع الفقرة ١٥ مكررا (١).

(3) أشير في الحاشية ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 إلى أنه ينبغي أن يكون نطاق هذه الفقرة محصورا في الأطراف المنفذة البحرية. ونظرا إلى أن مشروع الفقرة هذا قد نقل الآن إلى مشروع مادة منفصل، جرت زيادة للتوضيح، الاستعاضة عن عبارة "إذا كان هناك أكثر من طرف منفذ بحري" كما جاءت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 بعبارة "إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين". وربما يود الفريق العامل أن ينظر أيضا فيما إذا كان هذا التوضيح يبذد الشواغل التي أثبتت في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/552 عدا الشاغل المعرب عنه بالنسبة للمقاصة، التي يتناولها مشروع الفقرة ١٥ مكررا (٣) أدناه.

التلف أو التأخر، دون المساس بأي حق رجوع يجوز أن يتخذه على أطراف مسؤولة أخرى،^(٤) على ألا يتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ١٦ و ٢٤ و ١٨.

"٢-^(٥) دون مساس بالمادة ١٩، لا يجوز أن تتعدى المسؤولية الاجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الاجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك.^(٦)

"٣- إذا فاز مطالب في مطالبة قدمها ضد طرف منفذ غير بحري بشأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، يخصم المبلغ الذي يتلقاه المطالب من أي مطالبة لاحقة بشأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر يقدمها المطالب ضد ناقل أو طرف منفذ بحري."^(٧)

باء- التأخر (مشروع المادة ١٦)

٣- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ١٦ في الفقرات ١٨ إلى ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ١٦ كما يلي:

- (4) وفقا لما تقرر في الفقرتين ١٢ و ١٧ من الوثيقة A/CN.9/552 أضيفت العبارة الواردة بين معقوفتين من أجل توضيح معنى "المسؤولية الجماعية والفردية". غير أن الفريق العامل قد يود أن ينظر في استخدام عبارة "المسؤولية الجماعية والفردية" مجتمعين ومنفردين الواردة في العديد من الصكوك الدولية، ومن بينها: الفقرة ١٠ (٤) من قواعد هامبورغ؛ والفقرة ٢٧ (٤) من القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩؛ والفقرة ٤ (٥) من اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لسنة ٢٠٠٠؛ والفقرة ٣٠ (٣) من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، بصيغتها المعدلة ببروتوكولي سنتي ١٩٥٥ و ١٩٧٥ ("اتفاقية وارسو")؛ والفقرة ٣٦ (٣) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال ١٩٩٩ ("اتفاقية مونتريال").
- (5) أعيد ترقيم هذا الحكم، الذي كان سابقا مشروع الفقرة ١٥ (٧) (في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32)، ليصبح مشروع الفقرة ١٥ (٦) (انظر الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36)، وأعيد ترقيمه الآن ليصبح مشروع الفقرة ١٥ مكررا (٢).
- (6) وفقا لما ذكر في الفقرتين ١٣ و ١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، اعتبر أن المبدأ العام المتعلق بالمطالبات الاجمالية المعرب عنه في الفقرة ٦، التي أصبحت الآن الفقرة ١٥ مكررا (٢)، هو مبدأ مناسب.
- (7) وفقا لما تقرر في الفقرتين ١٤ و ١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، أعد مشروع منقح، في انتظار مواصلة المناقشة بشأن إعداد قاعدة موحدة، بشأن المقاصة، أو ترك المسألة للقانون الداخلي. انظر أيضا الحاشية ٣ أعلاه.

"المادة ١٦ - التأخر

"١ - يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها صراحة^(٨) أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة بعين الاعتبار.^(٩)

"٢ - [ما لم يتفق على خلاف ذلك،]^(١٠) إذا تسبب التأخر في التسليم في خسارة [لاحقة]^(١١) غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ١٧، يكون المبلغ الواجب دفعه كتعويض عن هذه الخسارة ما يعادل [مثل]^(١٢) أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي الواجب دفعه بمقتضى هذا الحكم والمادة ١٨ (١) الحد الذي سيتقرر بمقتضى المادة ١٨ (١) فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية."

جيم - تفسير الصك (مشروع المادة ٢ مكررا)

٤ - وفقا لما ذكر في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552، قرر الفريق العامل أن يُدرج في النص حكم على غرار الفقرة ٧ (١) من اتفاقية الأمم المتحدة للبيع، من أجل تعزيز الاتساق في تفسير مشروع الصك. وقد يكون من المناسب وضع حكم من هذا القبيل في الفصل

(8) وفقا لما اقترح في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/552، قد تكون العبارة "المهلة المتفق عليها صراحة" المستخدمة في الفقرة ٥ (٢) من قواعد هامبورغ أكثر دقة من "أي فترة زمنية متفق عليها صراحة".

(9) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٢٢ و ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/552، ينبغي أن يكون الناقل مسؤولا عن التأخر استنادا إلى الخطأ، واستبقاء القاعدة الاحتياطية الواردة في نهاية الفقرة بدون المعقوفتين.

(10) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٢٨ و ٣١ من الوثيقة A/CN.9/522، أدرجت عبارة "[ما لم يتفق على خلاف ذلك]" في بداية الفقرة ٢، ولكن ينبغي أن يعاد النظر في هذه المسألة في سياق مشروع المادة ١٩ والفصل ١٩.

(11) وفقا لما جاء في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/552، اقترح توضيح الصياغة المتعلقة بالأضرار اللاحقة. وربما يود الفريق العامل أن ينظر أيضا في البديل التالي للجملة الأولى من مشروع الفقرة ١٦ (٢):

"يحسب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها ماديا بسبب التأخر وفقا للمادة ١٧ ويتعين أن يقتصر التعويض عن الخسارة الاقتصادية الناتجة من التأخر على ما يعادل [مثل] أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة، ما لم يُتفق على خلاف ذلك."

(12) وفقا لما تقرر في الفقرات ٢٦ و ٢٧ و ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552، أدخلت عبارة "[مثل] أجره النقل الواجبة الدفع عن البضاعة المتأخرة" في الفقرة ٢ من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة.

الأول من مشروع الصك "الأحكام العامة"، ويرقّم مؤقتاً بالمادة ٢ مكرراً، ويمكن أن يكون نصه كما يلي:

"المادة ٢ مكرراً - تفسير الصك

"عند تفسير هذا الصك، يجب أن يراعى طابعه الدولي وأن تراعى الحاجة إلى تعزيز الاتساق في تطبيقه والالتزام بحسن النية في التجارة الدولية."

دال - حساب التعويض (مشروع المادة ١٧)

٥ - نظر الفريق العامل في مشروع المادة ١٧ في الفقرات ٣٢ إلى ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ١٧ كما يلي:

"المادة ١٧ - حساب التعويض

"١ - رهنا بأحكام المادة ١٨، يُحسب التعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقاً للمادة ٧.^(١٣)

"٢ - تُحدد قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها السوقي إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا سعر سوقي.^(١٤)

"٣ - في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المنصوص عليها في المادة ٨٨."

(13) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٣٣ و ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/552، أريد زيادة الاتساق مع مشروع المادة ٧ بالاستعاضة عن عبارة "وفقاً لعقد النقل" بعبارة "المقررين وفقاً للمادة ٧".

(14) وفقاً لما ذكر في الفقرات ٣٥ إلى ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552، وافق الفريق العامل على مضمون الفقرتين ٢ و ٣.

هاء- حدود المسؤولية (مشروع المادة ١٨)

٦- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ١٨ في الفقرات ٣٨ إلى ٥١ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة للمادة ١٨ كما يلي:

"المادة ١٨- حدود المسؤولية

"١- رهنا بأحكام المادة ١٦ (٢) تكون مسؤولية الناقل عن حدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]^(١٥) محدودة بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما كان أكبر، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، أو إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

"٢- بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو إذا كان قد حدث التأخر في التسليم]^(١٦) أثناء نقلها بحراً أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحراً، ينطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف أجزاء النقل.

"٣- عندما تنقل البضاعة في حاوية أو فوقها،^(١٧) فإن الطرود أو وحدات الشحن المعدة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طروداً أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في تلك الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.

(15) وفقاً لما تقرر في الفقرات ٤١ و٤٢ و٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت العبارة "أو فيما يتعلق بها" بين معقوفتين في مشروع المادة هذا، وفي غيره من مشاريع المواد لإجراء المزيد من الدراسة والمناقشة.

(16) وفقاً لما تقرر في الفقرة ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقى مشروع الفقرة ٢ بين معقوفتين، كما أدخلت إشارة إلى التأخر في التسليم بين معقوفتين، لمواصلة المناقشة في وقت لاحق.

(17) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" الوارد في مشروع المادة ١ لضمان أنه يشمل المنصات النقالة.

"٤- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المذكورة في هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة، التي هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة."^(١٨)

واو- تعديل مقادير حدود المسؤولية (مشروع المادة ١٨ مكررا)

٧- وفقا لما ذكر في الفقرتين ٤٠ و ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعدّ مشاريع أحكام لإجراء تعديلي سريع لحدود المسؤولية، مُستخدمة النماذج والمقترحات القائمة. وتُقدّم المادة ١٨ مكررا مثل هذا الحكم، ولكن ربما يود الفريق العامل أن يلاحظ أن الأحكام المماثلة في الصكوك الأخرى وضعت في فصل "الأحكام الختامية" في نهاية تلك الصكوك:

"المادة ١٨ مكررا- تعديل مقادير حدود المسؤولية"^(١٩)

"١- دون المساس بأحكام المادة،*^(٢٠) لا ينطبق الإجراء الخاص المنصوص عليه في هذه المادة إلا لأغراض تعديل مقدار الحد المنصوص عليه في الفقرة ١٨ (١) من هذا الصك.

(18) وفقا لما ذكر في الفقرة ٥١ من الوثيقة A/CN.9/552، أقرّ الفريق العامل مضمون الفقرة ٤.

(19) يستند الاقتراح إلى إجراء التعديل المنصوص عليه في المادة ٢٣ من بروتوكول سنة ٢٠٠٢ الملحق باتفاقية أئينا ("اتفاقية أئينا") وفي المادة ٢٤ من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.

(20) سوف تشير هذه الإشارة إلى مادة بشأن "التنقيح والتعديل" سوف تظهر في فصل "الأحكام الختامية" في الصك، الذي لم يُصغّر أو يُناقش بعد. انظر، مثلا، المادة ٣٢ من قواعد هامبورغ أو المادة ١٦ من قواعد لاهاي.

- "٢- بناء على طلب ما لا يقل عن ربع^(٢١) الدول الأطراف في هذا الصك،^(٢٢) يعمّم الوديع^(٢٣) أي اقتراح بتعديل مقدار الحد المبين في الفقرة ١٨ (١) من هذا الصك على جميع الدول الأطراف^(٢٤) ويعقد اجتماعا للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة من الدول الأطراف للنظر في التعديل المقترح.
- "٣- يُعقد اجتماع اللجنة بمناسبة الدورة التالية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها.
- "٤- تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين.^(٢٥)
- "٥- عندما تتخذ اللجنة إجراء بشأن اقتراح بتعديل الحدود، تأخذ في اعتبارها الخبرة المكتسبة من الحوادث، وخصوصا مبلغ الأضرار الناتج عن ذلك، والتغيرات في القيم النقدية، وأثر التعديل المقترح في تكلفة التأمين.^(٢٦)
- "٦- (أ) لا يجوز النظر في إجراء أي تعديل للحد المنصوص عليه في هذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام^(٢٧) من تاريخ فتح باب التوقيع على هذا الصك أو قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ بدء نفاذ تعديل سابق بمقتضى هذه المادة.

- (21) تشير الفقرة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا إلى "نصف" الدول الأطراف لا إلى "ربع" الدول الأطراف.
- (22) ترد في الفقرة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا عبارة "ولكن ليس أقل من ست على أي حال" من الدول الأطراف.
- (23) سوف يعيّن الأمين العام للأمم المتحدة وديعا في مادة عنونها "الوديع" في فصل "الأحكام الختامية" من الصك.
- (24) ترد أيضا في المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا إشارة إلى الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية.
- (25) تنص المادة ٢٣ (٥) من اتفاقية أئينا على ما يلي: "تُعقد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول الأطراف في الاتفاقية، بصيغتها المعدلة بهذا البروتوكول، الحاضرين والمصوتين في اللجنة القانونية ... شريطة أن يكون ما لا يقل عن نصف الدول الأطراف في الاتفاقية، بصيغتها المعدلة بهذا البروتوكول، حاضرين وقت التصويت."
- (26) أخذ هذا الحكم من المادة ٢٣ (٦) من اتفاقية أئينا. انظر أيضا المادة ٢٤ (٤) من اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية.
- (27) تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون المهلة في مشروع الفقرة هذه سبع سنوات بدلا من خمس سنوات.

"(ب) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذا الصك، مزيدا بنسبة قدرها ستة في المائة سنويا محسوبة على أساس مركّب اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع على هذا الصك.^(٢٨)"

"(ج) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذا الصك مضروبا في ثلاثة.^(٢٩)"

"٧- يبلغ الوديع جميع الدول الأطراف بأي تعديل يُعتمد وفقا للفقرة ٤. ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها ثمانية عشر شهرا^(٣٠) من تاريخ الإبلاغ، ما لم يكن ما لا يقل عن ربع^(٣١) عدد الدول التي كانت أطرافا وقت اعتماد التعديل قد أبلغت الوديع خلال تلك الفترة بأنها لا تقبل التعديل، وفي هذه الحالة يُرفض التعديل ولا يكون ساري المفعول.

"٨- يبدأ نفاذ التعديل الذي اعتبر مقبولا وفقا للفقرة ٧ بعد ثمانية عشر شهرا من قبوله.

"٩- تكون جميع الدول الأطراف ملزمة بالتعديل، ما لم تنسحب من هذه الاتفاقية وفقا للمادة^(٣٢) قبل ستة أشهر على الأقل من بدء نفاذ التعديل. ويصبح هذا الانسحاب ساريا عندما يدخل التعديل حيز النفاذ.

(28) لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذا الصك مزيدا أو مُخفضا بنسبة قدرها واحد وعشرون في المائة في أي تعديل واحد".

(29) لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يتجاوز في مجموعه الحد المنصوص عليه في هذا الصك بأكثر من مائة في المائة تراكميا."

(30) تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون الفترة المنصوص عليها في مشاريع الفقرات ٧ و ٨ و ١٠، إثني عشر شهرا بدلا من ثمانية عشر شهرا.

(31) تنص اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية في الفقرة ٢٤ (٧) على "عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا متعاقدة".

(32) سوف تشير هذه الإشارة إلى مادة عن "الانسحاب" من مشروع الصك، سوف تظهر في فصل "الأحكام الختامية من الصك"، ولكنها لم تُصغ أو تناقش بعد. انظر، مثلا، المادة ٣٤ من قواعد هامبورغ أو المادة ١٥ من قواعد لاهاي.

"١٠- إذا اعتمد تعديل ولكن فترة الأشهر الثمانية عشر اللازمة لقبوله لم تكن قد انقضت بعد، تكون الدولة التي تصبح دولة طرفا خلال تلك الفترة ملزمة بالتعديل إذا دخل حيز النفاذ. وتكون الدولة التي تصبح دولة طرفا بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل يكون قد قُبِلَ وفقا للفقرة ٧. وفي الحالات المشار إليها في هذه الفقرة، تصبح الدولة ملزمة بأي تعديل عندما يدخل ذلك التعديل حيز النفاذ أو عندما يدخل هذا الصك حيز النفاذ بالنسبة لتلك الدول، أيهما جاء لاحقا."

زاي- سقوط الحق في الحد من المسؤولية (مشروع المادة ١٩)

٨- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ١٩ في الفقرات ٥٢-٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ١٩ كما يلي:

"المادة ١٩- سقوط الحق في الحد من المسؤولية

"لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٤ مكررا^(٣٣) أن يحدوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد [١٦ (٢)، ٢٤ (٤) و ١٨ (٣٤)] من هذا الصك، [أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]^(٣٥) إذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة،]^(٣٦) الهلاك أو التلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]^(٣٧) قد حدث نتيجة لفعل أو اغفال شخصي^(٣٨) ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد

(33) وفقا لما ذكر في الفقرة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552، جرى تحديث الإشارة إلى "المادة ١٥ (٣) و(٤)" لتصبح "المادة ١٤ مكررا".

(34) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٥٥ و ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم مواصلة مناقشة الاقتراح الداعي إلى اضافة اشارة إلى المادة ١٧ في سياق الفصل ١٩.

(35) وفقا لما تقرر في الفقرات ٥٦ و ٥٧ و ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقيت عبارة "[أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]" بين معقوفتين في انتظار مواصلة المناقشة حول الفصل ١٩.

(36) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٥٤ و ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552، ينبغي مواصلة مناقشة مسألة التأخر استنادا إلى مشروع منقح سوف تعده الأمانة لتجسيد الاقتراحات المتعلقة بمشروع الفقرة ١٦ (١) في الفقرات ٢٠ إلى ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/552، وفي الفقرة ٣ أعلاه.

(37) انظر الحاشية ١٥ أعلاه.

(38) وفقا لما تقرر في الفقرات ٥٩ و ٦٠ و ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقيت كلمة "شخصي" دون معقوفتين.

من المسؤولية بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في ذلك الهلاك أو التلف.

حاء- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر (مشروع المادة ٢٠)

٩- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٠ في الفقرات ٦٣ إلى ٨٧ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٠ كما يلي:

"المادة ٢٠- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر

"[الخيار ألف للفقرة ١^(٣٩)

"١- يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وُجّه إشعار^(٤٠) [من المرسل إليه أو نياية عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]،^(٤١) يبيّن الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، أو قد وُجّه في غضون [ثلاثة أيام عمل] [سبعة أيام] [سبعة أيام عمل في مكان التسليم] [سبعة أيام متتالية]^(٤٢) بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي

(39) وفقا لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، وضع النص الأصلي والصيغة المقترحة الجديدة للفقرة ١، على النحو المقترح في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552، بين معقوفتين لمناقشتهما في وقت لاحق. والخيار ألف للفقرة ١ هو النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 باستثناء حذف عبارة "[فترة معقولة]" وفقا لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، ومع الاضافات المذكورة.

(40) ينص مشروع المادة ٥ من مشروع الصك على أن الإشعار الوارد في مشروع الفقرة ١ وفي مواقع أخرى يجوز أن يُوجّه باستخدام الاتصال الإلكتروني؛ وإلا وجب إصداره كتابة.

(41) انظر الحاشية ١٥ أعلاه.

(42) وفقا لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، حذفت عبارة "فترة معقولة" من الصيغة الأصلية للفقرة ١، وأدخلت عبارة "سبعة أيام" في هذه الفقرة، مع ظهور عبارة "سبعة أيام متتالية" وعبارة "سبعة أيام عمل" كبديلين بين معقوفتين.

يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة^(٤٣) للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

"[الخيار باء للفقرة ١^(٤٤)]"

١- يتعين توجيه إشعار [من المرسل إليه أو نيابة عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها] تبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، وذلك قبل التسليم أو عنده، أو في غضون [ثلاثة أيام عمل] [فترة معقولة] [____ أيام عمل في مكان التسليم] [____ أيام متتالية] بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً. [و] [يجوز] [يتعين] أن تنظر محكمة في القصور عن توجيه ذلك الإشعار لدى تقرير ما إذا كان المطالب يتحمل عبء الإثبات. بمقتضى المادة ١٤ (١).] ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

٢- لا يُدفع أي تعويض بمقتضى المادة ١٦ ما لم يوجّه إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر^(٤٥) إلى الناقل^(٤٦) في غضون ٢١ يوماً متتالياً بعد تسليم البضاعة.

٣- عندما يوجّه الإشعار المشار إليه في هذه المادة^(٤٧) إلى الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان الإشعار قد وجّه إلى الناقل،

(43) اقترح في الفقرة ٩٦ من الوثيقة A/CN.9/525 أن العبارة "concurrent inspection" أو "inspection" *contradictoire* قد تكون أكثر ملاءمة في سياق القانون المدني.

(44) وفقاً لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، وضع النص الأصلي والصيغة المقترحة الجديدة للفقرة ١، على النحو المقترح في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552، بين معقوفتين لمناقشتهما في وقت لاحق. والبدائل باء للفقرة ١ هو النص الوارد في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552.

(45) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٧٧ و ٨١ من الوثيقة A/CN.9/552، استعيض عن عبارة "تلك الخسارة" بالعبارة "الناجمة عن التأخر".

(46) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٧٨ و ٨١ من الوثيقة A/CN.9/552، استعيض عن العبارة "الشخص الذي يجري تأكيد مسؤوليته" بكلمة "الناقل".

(47) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/552، صوّبت العبارة "في هذا الفصل" لتصبح "في هذه المادة".

ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ البحري.^(٤٨)

"٤- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود توجُّس من وقوعه، يجب على كل من طرفي المطالبة أو النزاع أن يقدم إلى الطرف الآخر كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضاعة ومطابقتها مع بيانات الشحن ويجب أن يتيح الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة."^(٤٩)

طاء- المطالبات غير التعاقدية (مشروع المادة ٢١)

١٠- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢١ في الفقرات ٨٨ إلى ٩١ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢١ كما يلي:

"المادة ٢١- المطالبات غير التعاقدية

"تنطبق الدفع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا الصك والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذا الصك في أي دعوى تقام ضد الناقل أو الطرف المنفذ البحري^(٥٠) بسبب حدوث هلاك أو تلف للبضاعة المشمولة بعقد النقل [أو فيما يتعلق بها]^(٥١) والتأخر في تسليمها، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك."^(٥٢)

(48) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٨٣ و ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/552، أعدّ مشروع منقح لهذه الفقرة وغيّرت العبارة "الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة" وأصبحت العبارة "الطرف المنفذ البحري".

(49) وفقا لما تقرر في الفقرة ٨٧ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقيت الفقرة ٤ مع حذف عبارة "[من أجل]" استبقاء عبارة "يجب أن يتيح"، دون المعقوفتين.

(50) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٨٩ و ٩١ من الوثيقة A/CN.9/552 أضيفت كلمة "البحري". (51) انظر الحاشية ١٥ أعلاه.

(52) وفقا لما تقرر في الفقرتين ٩٠ و ٩١ من الوثيقة A/CN.9/552، سيواصل النظر في الطابع المتكرر المحتمل بين الفقرة ١٥ (٤) ومشروع المادة ٢١، وذلك أثناء إعادة النظر القادمة في مشروع الصك.

ثانياً- الفصل ٦: أحكام إضافية تتصل بالنقل بحراً

ألف- مسؤولية الناقل (مشروع المادة ٢٢)

١١- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٢ في الفقرات ٩٢ إلى ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، سيعاد ادراج الصيغ المنقحة المؤقتة للفقرات الفرعية من مشروع المادة ٢٢ في المادة ١٤، وسيصحح نصها كما يلي:

"المادة ٢٢^(٥٣)"

"١- بصرف النظر عن أحكام المادة ١٤ (١)، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن نشوب حريق على السفينة، ما لم ينشب بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل.^(٥٤)"

"٢- تنطبق المادة ١٤ أيضاً على الأحداث التالية:

"(أ) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر؛^(٥٥)"

"(ب) محاولات معقولة لتجنب الإضرار بالبيئة؛^(٥٦)"

"(ج) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.^(٥٧)"

(53) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٩٣ و ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/552، سيجري إعداد مشروع منقح يُدمج مشروع المادة ٢٢ مع مشروع المادة ١٤ بعد مواصلة مناقشة مشروع المادة ١٤ المتوقعة أثناء دورة الفريق العامل الرابعة عشرة.

(54) وفقاً لما تقرر في الفقرات ٩٤ و ٩٥ و ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقي الاستثناء الخاص بالحريق وسيواصل النظر فيه في سياق مشروع المادة ١٤.

(55) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٩٦ و ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/552، استعيض عن عبارة "إنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر" بعبارة "تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر".

(56) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ٩٧ و ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/552، أدخلت العبارة "محاولات معقولة لتجنب الإضرار بالبيئة".

(57) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٩٨ من الوثيقة A/CN.9/552، كان هناك اتفاق عام على القاعدة المتعلقة بـ"مخاطر البحار والمياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها".

باء - الانحراف عن المسار (مشروع المادة ٢٣)

١٢ - نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٣ في الفقرات ١٠٠ إلى ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٣ كما يلي:

"المادة ٢٣ - الانحراف عن المسار^(٥٨)

"[الخيار ألف^(٥٩)

١ - لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب الانحراف عن المسار لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح [أو الممتلكات] في عرض البحر، [أو بسبب أي انحراف آخر عن المسار [لأسباب وجيهة]].

٢ - حيثما يشكل الانحراف عن المسار في حد ذاته بمقتضى القانون الوطني إخلالاً بالتزامات الناقل لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذا الصك.^(٦٠)

"[الخيار باء^(٦١)

١ - لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

(58) وفقاً لما تقرر في الفقرة ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/552، وضع نص مشروع المادة ٢٣ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مع النص البديل المقترح في الفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 بين معقوفتين لمناقشتها في وقت لاحق.

(59) الخيار ألف هو مشروع المادة كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(60) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١١٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يمكن استخدام صيغة بديلة لهذه الفقرة تنص على ما يلي: "حيثما يشكل الانحراف عن المسار في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يحرم هذا الإخلال الناقل أو الطرف المنفذ من أي دفع أو حدود منصوص عليها في هذا الصك." وفي حال اعتماد هذه الصيغة، ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كانت الفقرة ١ ضرورية.

(61) الخيار باء هو مشروع المادة كما هو مقترح في الفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34.

- "٢- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل بموجب مبدأ قانوني يعترف به القانون الوطني أو هذا الصك، لا ينطبق ذلك المبدأ إلا عندما يكون هناك انحراف لأسباب غير وجيهة فيما يتعلق بمسار سفينة بحرية.
- "٣- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل، لا يكون للإخلال مفعول إلا بمقتضى أحكام هذا الصك. وبوجه خاص، لا يحرم الانحراف الناقل من حقوقه بمقتضى هذا الصك ما عدا بالقدر المنصوص عليه في المادة ١٩."]

جيم- البضاعة المنقولة على سطح السفينة (مشروع المادة ٢٤)

- ١٣- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٤ في الفقرات ١٠٣ إلى ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٤ كما يلي:

"المادة ٢٤- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

- "١- لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا
- "(أ) إذا اقتضت ذلك النقل القوانين أو القواعد الإدارية أو اللوائح المعمول بها، أو
- "(ب) إذا نقلت البضاعة في حاويات [معدة لنقل البضاعة على السطح] أو فوقه على أسطح مهيأة خصيصا لنقل تلك الحاويات، أو
- "(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة [في الحالات غير المشمولة بالفقرتين (أ) أو (ب) من هذه المادة،] [متوافقا مع عقد النقل أو] مراعيًا للعادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو نابعا من أعراف أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.
- "٢- إذا شحنت البضاعة وفقا للفقرتين ١ (أ) أو (٦٢) (ج)، لا يكون الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها ولا عن التأخر في تسليمها بسبب مخاطر خاصة ينطوي عليها نقلها على سطح السفينة. فإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة أو فوقه وفقا للفقرة ١ (ب)، يكون الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة

(62) وفقا لما تقرر في الفقرتين ١٠٧ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/552، حلت لفظة "أو" محل لفظة "و".

أو تلفها، أو عن التأخر في تسليمها، بمقتضى شروط هذا الصك، بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على سطح السفينة أو فوقه. وإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير الحالات المسموح بها بمقتضى الفقرة ١، يكون الناقل مسؤولاً، بصرف النظر عن المادة ١٤، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها إذا نجم ذلك حصراً عن نقلها على سطح السفينة.^(٦٣)

"٣- إذا شحنت البضاعة وفقاً للفقرة ١ (ج)، وجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أن هناك بضاعة معينة منقولة على سطح السفينة. وإذا لم يذكر ذلك، وقع على الناقل عبء إثبات أن النقل على سطح السفينة يمثل للفقرة ١ (ج)، وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، لا يكون للناقل الحق في التذرع بذلك الحكم تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(٦٤)

"٤- إذا كان الناقل، بمقتضى المادة ٢٤، مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة المنقولة على سطح السفينة أو عن التأخر في تسليمها، تكون مسؤوليته محدودة بمقدار ما هو منصوص عليه في المادتين ١٦ و ١٨؛ بيد أنه إذا اتفق الناقل والشاحن [صراحة]^(٦٥) على نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحد من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضاعة [نتج [حصراً]^(٦٦) عن نقلها على سطح السفينة]."^(٦٧) [٦٨]

(63) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١٠٨ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/552، ستناقش الفقرة ٢ بمزيد من التفصيل بالاقتراح مع مشروع الفقرة ١٤ (٤).

(64) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١١٠ و ١١١ من الوثيقة A/CN.9/552، سوف تواصل مناقشة الفقرة ٣ وما إذا كان ينبغي أن تشمل اعتماد طرف ثالث على مستندات نقل وسجلات الكترونية غير قابلة للتداول، بعد مناقشة حقوق الطرف الثالث وحرية التعاقد.

(65) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١١٢ و ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقيت كلمة "صراحة" بين معقوفتين.

(66) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١١٥ و ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت كلمة "حصراً" بين معقوفتين.

(67) وفقاً لما تقرر في الفقرات ١١٣ و ١١٤ و ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت "نتج حصراً عن نقلها على سطح السفينة" بين معقوفتين.

(68) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١١٦ و ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت الفقرة ٤ بين معقوفتين لمناقشتها في دورة قادمة، مع مواصلة دراسة علاقتها مع مشروع المادة ١٩.

ثالثاً- الفصل ٧: التزامات الشاحن^(٦٩)

ألف- تسليم البضاعة جاهزة للنقل (مشروع المادة ٢٥)

١٤- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٥ في الفقرات ١١٨ إلى ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٥ كما يلي:

"المادة ٢٥- تسليم البضاعة جاهزة للنقل

"يتولى الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، و^(٧٠)بحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعتم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً. وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها بطريقة تكفل تحمّل البضاعة ظروف النقل المعتم، بما في ذلك تحميل الحاوية أو المقطورة ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً."^(٧١)

باء- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات (مشروع المادة ٢٦)

١٥- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٦ في الفقرات ١٢٤ إلى ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٦ كما يلي:

- (69) وفقاً لما تقرر في الفقرة ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/552، اقترحت عناوين لمشاريع المواد الواردة في الفصل ٧.
- (70) وفقاً لما تقرر في الفقرات ١١٩ و ١٢٠ و ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقى مشروع المادة ٢٥، كما أبقى على المبدأ القاضي بأن تكون التزامات الشاحن رهنا بعقد النقل، ولكن مع إزالة المعقوفتين. ومن أجل التوضيح، على النحو المقترح في الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/552، حذفت العبارة الافتتاحية "أرهننا بأحكام عقد النقل"، وأضيفت العبارة "، ما لم يُتفق على خلاف ذلك في عقد النقل و".
- (71) من أجل تحسين الصياغة على النحو المقترح في الفقرتين ١٢٢ و ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/552، ربما يود الفريق العامل أن ينظر في صيغة بديلة للجملة الثانية من مشروع المادة ٢٥: " وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يمتد هذا الالتزام ليشمل تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها."

"المادة ٢٦ - التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

"يقوم الناقل بتزويد الشاحن، بناء على طلبه [وفي الوقت المناسب]^(٧٢) بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، والتعليمات التي تعد في حدود المعقول ضرورية أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته. بمقتضى المادة ٢٥.^(٧٣) [وتكون المعلومات والتعليمات الموفرة صحيحة وكاملة]."^(٧٤)

جيم - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات (مشروع المادة ٢٧)

١٦ - نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٧ في الفقرات ١٣٠ إلى ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٧ كما يلي:

"المادة ٢٧ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

"يقوم الشاحن بتزويد الناقل [، في الوقت المناسب] بالمعلومات والتعليمات والمستندات [الصحيحة والكاملة]^(٧٥) التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية لما يلي:

"(أ) مناولة البضاعة ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ، ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل؛"^(٧٦)

(72) وفقا لما تقرر في الفقرات ١٣٥ إلى ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552، حذف مشروع المادة ٢٨ وحلّت محله إشارة في مشروع المادة ٢٦ إلى أن الشاحن ينبغي أن يوفر "[في الوقت المناسب]" المعلومات والتعليمات المطلوبة، وذلك لمواصلة المناقشة بعد النظر في مشروع المادتين ٢٩ و ٣٠.

(73) وفقا لما تقرر في الفقرات ١٢٧ إلى ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم مواصلة النظر في الصيغة البديلة المذكورة في الفقرة ١٢٨ من الوثيقة A/CN.9/552، "ما لم يفترض الناقل، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للشاحن من قبل".

(74) وفقا لما تقرر في الفقرات ١٣٥ إلى ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552، أضيفت عبارة "[وتكون المعلومات والتعليمات المقدمة دقيقة وكاملة]" لمواصلة مناقشتها في وقت لاحق. انظر الحاشية ٧٢ أعلاه.

(75) وفقا لما تقرر في الفقرات ١٣٥ إلى ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552، أضيفت عبارة "[في الوقت المناسب]..." الصحيحة والكاملة" لمناقشتها في وقت لاحق. انظر الحاشية ٧٢ أعلاه.

(76) وفقا لما تقرر في الفقرتين ١٣٢ و ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقى النص الحالي لمواصلة النظر فيه في وقت لاحق، ولكن أضيفت عبارة "ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" في نهاية الفقرة الفرعية (أ).

"(ب) الامتثال للقواعد واللوائح والاشتراطات الأخرى التي تقررها السلطات فيما يتعلق بالنقل المعترم، بما في ذلك تقديم الأوراق والطلبات واستصدار التراخيص المتعلقة بالبضاعة؛

"(ج) اعداد تفاصيل العقد واصدار مستندات النقل أو السجلات الالكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٣٤ (١) (ب) و(ج)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، واسم المرسل إليه شخصيا أو لأمره، ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل."

دال- مشروع المادة ٢٨

١٧- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢٨ في الفقرات ١٣٤ إلى ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، اتفق على أن يُحذف مشروع المادة ٢٨ وعلى أن تضاف العبارات المشار إليها في مشروعين المادتين ٢٦ و ٢٧ في الفقرة ١٦ أعلاه بدلا من الاحتفاظ بمشروع المادة ٢٨.

هاء- أساس مسؤولية الشاحن (مشروع المادتين ٢٩ و ٣٠ ومسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات (مشروع المادة ١٣ مكررا)

١٨- نظر الفريق العامل في مشروعين المادتين ٢٩ و ٣٠ في الفقرات ١٣٨ إلى ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، والتي شملت النظر في الاقتراح بأن يستعاض عن مشروعين المادتين ٢٩ و ٣٠ بمشروع مادة واحد على النحو الوارد في الفقرة ١٣٩ من الوثيقة A/CN.9/552، يمكن أن تكون الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروعين المادتين ٢٩ و ٣٠ كما يلي:

"المادة ٢٩ - أساس مسؤولية الشاحن

"١ - يكون الشاحن مسؤولاً^(٧٧) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها [أو التأخر في تسليمها]^(٧٨) أو عن الإصابة التي تسببها البضاعة، أو عن الإخلال بالتزاماته. بمقتضى المادة ٢٥ والفقرة ٢٧ (أ)^(٧٩)، ما لم [وبقدر ما] يثبت الشاحن أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٣٢ خطأً تسبب في [أو أسهم في حدوث] الهلاك أو التلف [أو التأخر] أو الإصابة.

[الخيار ألف للفقرة ٢^(٨٠)]

"٢ - يكون الشاحن مسؤولاً^(٨١) عن الخسارة أو الضرر الناتج عن الإخلال بالتزاماته. بمقتضى الفقرتين ٢٧ (ب) و(ج). [

[الخيار باء للفقرة ٢^(٨٢)]

"٢ - يعتبر أن الشاحن قد ضمن للناقل، وقت استلام الناقل للبضاعة، صحة العلامات والعدد والكمية والوزن، كما قدمها هو، ويعوّض الشاحن الناقل عن كل هلاك وتلف ومصاريف يكون ناشئاً من أو ناجماً عن عدم الصحة في هذه التفاصيل. ولا يحد حق الناقل في هذا التعويض بأي حال من مسؤوليته. بمقتضى عقد النقل تجاه أي شخص آخر خلاف الشاحن. [

(77) وفقاً لما تقرر في الفقرة ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، أعيدت صياغة الفقرة ٢٩ (١) كي تجسّد الحكم الخاص بمسؤولية الناقل في مشروع الفقرة ١٤ (١) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36. وقد حذفت الأطراف التي يكون الشاحن مسؤولاً تجاهها تماشياً مع مشروع المادة ١٤؛ ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم أن يعاد النظر في وقت لاحق في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر، على النحو المعرب عنه أصلاً في مشروع المادة ٢٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(78) ينشأ "التأخر" نتيجة لصوغ حكم يجسّد مشروع المادة ١٤، إلا أنه وضع بين معقوفتين لأنه لم يناقش بالتحديد في سياق مشروع المادة ٢٩.

(79) حذفت الإشارة إلى المادة ٢٨، تماشياً مع حذف المادة ٢٨، في الفقرة ١٧ أعلاه.

(80) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١٤٢ و١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، أبقى على قاعدة بشأن المسؤولية المطلقة في الحالات التي لا يفي فيها الشاحن. بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ٢٧.

(81) انظر الحاشية ٧٧ أعلاه.

(82) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١٤٢ و١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/552، أدرج حكم مماثل للمادة الثالثة (٥) من قواعد لاهاي بين معقوفتين.

٣- عندما تتسبب الخسارة أو الضرر [أو الإصابة] عن عدم تقييد الشاحن والناقل معاً على كل منهما من التزامات، يكون الشاحن والناقل مسؤولين مسؤولية مشتركة تجاه المرسل إليه أو الطرف المسيطر^(٨٣) عن أي خسارة أو ضرر [أو إصابة] من هذا القبيل.^(٨٤)

"المادة ١٣ مكرراً- مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات^(٨٥)
"يكون الناقل مسؤولاً^(٨٦) عن الخسارة أو الضرر [أو التأخر]^(٨٧) أو الإصابة الناتجة عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٦، ما لم [وبقدر ما] يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ١٤ مكرراً خطأً تسبب في [أو أسهم في حدوث] الخسارة أو الضرر [أو التأخر] أو الإصابة."

واو- قواعد خاصة بالبضاعة الخطرة (مشروع المادة ٣٠ الجديدة)

١٩- نظر الفريق العامل في مسألة البضائع الخطرة في الفقرات ١٤٦ إلى ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، وقرّر أنه ينبغي إدراج حكم محدد في مشروع الصك لمعالجة مسألة البضائع الخطرة استناداً إلى مبدأ مسؤولية الشاحن المطلقة عن المعلومات غير الكافية أو المعيبة بخصوص طبيعة البضاعة. ويمكن أن يكون نص مشروع مادة بشأن البضاعة الخطرة كما يلي:

(83) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم أن يعاد النظر في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر في وقت لاحق.

(84) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١٤٥ و ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقيت الفقرة من الخيار بء لمشروع المادة ٢٩ (A/CN.9/WG.III/WP.32) لمناقشتها في وقت لاحق. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في ما إذا كان ينبغي لهذا الحكم الخاص بأسباب متلازمة أن يجسّد أيضاً الفقرة المقابلة له في مشروع المادة ١٤.

(85) وفقاً لما تقرر في الفقرتين ١٤٠ و ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، أطلق جوانب من مشروع المادتين ٢٩ و ٣٠ تتناول مسؤولية الناقل اسم "المادة ١٣ مكرراً"، لاحتتمال وضعها بعد مشروع المادة ١٣ في نهاية مشروع "الفصل ٤- التزامات الناقل".

(86) انظر الحاشية ٧٧ أعلاه.

(87) انظر الحاشية ٧٨ أعلاه، ولكن في سياق مشروع المادة ٢٦.

"المادة ٣٠ - قواعد خاصة للبضاعة الخطرة"^(٨٨)

١ - يقصد بعبارة "البضاعة الخطرة":^(٨٩)

"(أ) أي عناصر أو مواد أو أشياء منقولة على ظهر السفينة كحمولة،
يشار إليها في البنود '١' إلى '٧' أدناه:

"١" الزيوت المنقولة سائبة والمدرجة في التذييل الأول للمرفق الأول
للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة ١٩٧٣، بصيغتها
المعدّلة بروتوكول سنة ١٩٧٨ المتعلق بها، بصيغته المعدّلة؛

"٢" السوائل الضارة المنقولة سائبة والمشار إليها في التذييل الثاني للمرفق
الثاني للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، لسنة ١٩٧٣،
بصيغتها المعدّلة بروتوكول سنة ١٩٧٨ المتعلق بها، بصيغته المعدّلة،
والعناصر والخلائط المصنّفة مؤقّتا ضمن فئة التلوث ألف أو باء أو جيم أو
دال وفقا للقاعدة ٣ (٤) من المرفق الثاني المذكور؛

"٣" السوائل الخطرة المنقولة سائبة والمدرجة في الفصل ١٧ من المدونة
الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات من المواد الكيميائية الخطرة
السائبة، لسنة ١٩٨٣، بصيغتها المعدّلة، والمنتجات الخطرة التي وضعت
الشروط الملائمة المبدئية لنقلها الحكومة وإدارات الموانئ المعنية وفقا للفقرة
١-١-٣ من المدونة؛

(88) ربما يود الفريق العامل أن يلاحظ بأن مشاريع الفقرات ٣٠ (٢) إلى (٥) المأخوذة من المادة ١٣ من قواعد
هامبورغ متداخلة وقد لا تكون متسقة مع مشروعى المادتين ٢٧ و ٢٩ المتعلقين بالتزامات الشاحن
ومسؤوليته فيما يتعلق بتوفير المعلومات المتعلقة بمناولة البضاعة ونقلها، ومع مشروعى المادتين ١٢ و ١٤
المتعلقين بحقوق الناقل ومسؤولياته فيما يتعلق بالبضاعة التي قد تصبح خطرة.

(89) هذا التعريف هو تعريف "المواد الخطرة والضارة" المأخوذ من الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر
الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة لسنة ١٩٩٦ ("اتفاقية المواد الخطرة والضارة"). وربما يود الفريق
العامل أن ينظر فيما إذا كان هذا هو التعريف المناسب بشأن "البضاعة الخطرة"، وإن كان الأمر كذلك، فهل
الفقرة ١ (ب) المتعلقة بالمخلفات مناسبة. ولإطلاع الفريق العامل على مزيد من المعلومات، فإن التعديلات
التي أدخلت في أيار/مايو ٢٠٠٢ على الفصل السابع المتعلق بنقل البضاعة الخطرة من الاتفاقية الدولية لسلامة
الأرواح في البحر (اتفاقية سولاس) تجعل المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية
١ '٤' إلزامية اعتبارا من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤ (هناك بضعة أحكام غير ذات صلة تبقى على شكل
توصية). وربما يود الفريق العامل أيضا أن ينظر في مكان هذا التعريف وفيما إذا كان ينبغي أن ينقل إلى
مشروع المادة ١ "التعاريف".

"٤" العناصر والمواد والأشياء الخطرة والمنطوية على مخاطر المؤذية التي تكون في شكل معبأ وتشملها المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، بصيغتها المعدلة؛

"٥" الغازات المسالة المدرجة في الفصل ١٩ من المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل شحنات الغاز المسالة السائبة، بصيغتها المعدلة والمنتجات التي وضعت الشروط المناسبة لنقلها الحكومة وإدارات الموانئ المعنية وفقاً للفقرة ١-١-٦ من المدونة؛

"٦" العناصر السائلة المنقولة سائبة ولا تتجاوز نقطة اتقادها ٦٠° مئوية (المقاسة بواسطة اختبار الكوب المغلق)؛

"٧" المواد الصلبة السائبة التي تنطوي على مخاطر كيميائية ويشملها التذييل باء لمدونة الممارسة الآمنة للحملات الصلبة السائبة، بصيغتها المعدلة، طالما كانت هذه المواد خاضعة أيضاً لأحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة عند حملها في شكل معبأ؛

و

"(ب) مخلفات عناصر نقلت سابقاً في شكل سائب ويشار إليها في (أ) ١" إلى ٣، و ٥، إلى ٧، أعلاه.

"٢- يجب على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضاعة الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

"٣- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو طرف منفذ، حسب الحال، وجب عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضاعة، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن ذلك الناقل أو الطرف المنفذ عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضاعة:

"(أ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي طرف منفذ عن الخسارة الناتجة عن شحن تلك البضاعة.

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضاعة من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

"٤- لا يجوز لأي شخص التذرع بأحكام الفقرة ٣ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل البضاعة في عهده وهو عالم بصفتها الخطرة.

"٥- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٣ من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها التذرع بتلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضاعة الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ١٤."

زاي- تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهرياً (مشروع المادة ٢٩ مكرراً)

٢٠- نظر الفريق العامل في تامين مشروع المادة ٢٩ مكرراً في مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.34، الفقرة ٤٣)، في الفقرات ١٤٩ إلى ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٢٩ مكرراً كما يلي:

[المادة ٢٩ مكرراً- تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهرياً

"لا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها أو عن الخسائر أو الأضرار المقترنة بها إذا قدّم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها في عقد النقل أو في مستند نقل."^(٩٠)

حاء- تولّي حقوق ومسؤوليات الشاحن (مشروع المادة ٣١)

٢١- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٣١ في الفقرات ١٥٤ إلى ١٥٨ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، تكون الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٣١ كما يلي:

(90) وفقاً لما تقرر في الفقرات ١٥٠ إلى ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/552، أدرج مشروع المادة ٢٩ مكرراً بين معقوفتين، وسوف تناقش مسألتى السببية وإدراج أضرار عن التأخر في دورة قادمة. فضلاً عن ذلك، يمكن وضع مشروع المادة ٢٩ مكرراً في الفصل ٥ المتعلق بمسؤولية الناقل.

"المادة ٣١- تولي حقوق ومسؤوليات الشاحن"^(٩١)

"إذا [قَبِل] [استلم]"^(٩٢) الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١ (د) مستند النقل أو السجل الإلكتروني، فانه حينئذ (أ) [تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات]"^(٩٣) المفروضة على الشاحن. بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٧؛ و(ب) يصبح مستحقا لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٣.

طاء- المسؤولية عن المتعاقدين من الباطن والمستخدمين والوكلاء
(مشروع المادة ٣٢)

٢٢- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٣٢ في الفقرات ١٥٩ إلى ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ٣٢ كما يلي:

"المادة ٣٢- المسؤولية عن المتعاقدين من الباطن والمستخدمين والوكلاء"

"يكون الشاحن مسؤولا عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل، بما في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخريين يعملون، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصيا. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن. بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يقع ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته."^(٩٤)

(91) وفقا لما تقرّر في الفقرتين ١٥٥ و ١٥٨ من الوثيقة A/CN.9/552، ينبغي مواصلة البحث في نطاق الحكم وفي ما إذا كان ينبغي له أن لا يكون إلا قاعدة تحوطية حيشما تكون هوية الشاحن التعاقدية مجهولة.

(92) وفقا لما تقرّر في الفقرتين ١٥٧ و ١٥٨ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت كلمة "قبل" بين معقوفتين إلى جانب كلمة "استلم".

(93) وفقا لما تقرّر في الفقرتين ١٥٦ و ١٥٨ من الوثيقة A/CN.9/552، وضعت عبارة "تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات" بين معقوفتين.

(94) وفقا لما تقرّر في الفقرتين ١٦٠ و ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/552، استبقى النص الحالي لمواصلة مناقشته في وقت لاحق، وينبغي النظر في الأسئلة التي أثّرت بخصوص تفاعل هذا الحكم مع الفقرة ١١ (٢) ومشروع المادة ٢٩ مكررا في دورة قادمة.

رابعاً- الفصل ٩: أجرة النقل

٢٣- نظر الفريق العامل في مشروع الفصل ٩ في الفقرات ١٦٢ إلى ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/552. وبعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، ستصبح الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع الفصل ٩^(٩٥) كما يلي: لوضعه في المكان المناسب عند إعادة النظر القادمة في مشروع الصك، ورهنا بإعادة التقييم،

"[المادة ٤٣ -

"٢- إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، تتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد نقطة زمنية معينة، فإن هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:

"(أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى الفصل ٧ على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر في المادة ٣١؛ أو

"(ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، إلا طالما كان لدى الناقل ضمان كاف بمقتضى المادة ٤٥ أو بطريق آخر لدفع تلك المبالغ.

"(ج) طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٢."]

"[المادة ٤٤

"١- إذ تضمنت تفاصيل العقد في مستند للنقل قابل للتداول أو في سجل الكتروني قابل للتداول عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل لا يكون الحائز ولا المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن."]

(95) وفقاً لما تقرّر في الفقرة ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/552، حذف الفصل ٩، باستثناء مشروع الفقرة ٤٣ (٢) وأول جملتين من مشروع الفقرة ٤٤ (١) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.