



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الثامنة والثلاثون

فيينا، ٤-١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٥

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته
الخامسة عشرة (نيويورك، ١٨-٢٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٥)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٧-١	مقدمة.....
٦	٩-٨	أولاً- المداولات والمقررات.....
٦	٢١٣-١٠	ثانياً- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً].....
٦	١٠٩-١٠	نطاق الانطباق والحرية التعاقدية (مشاريع المواد ١ و ٢ و ٨٨ و ٨٩).....
٧	١٣-١٢	المناقشة العامة والمنهجية لمواصلة العمل.....
٧	١٦-١٤	المسألة ١: إدراج اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة.....
٨	١٩-١٧	المسألة ٢: شروط الخروج عن أحكام مشروع الصك.....
١٠	٢٣-٢٠	المسألة ٣: الأحكام التي لا يجوز الخروج عنها.....
١١	٢٨-٢٤	المسألة ٤: انطباق الخروج عن أحكام مشروع الصك على الأطراف الثالثة.....
١٣	٣٤-٢٩	المسألة ٥: تعريف "عقد النقل".....
١٤	٤٤-٣٥	المسألة ٦: النهج المستندي أم غير المستندي لحماية الأطراف الثالثة.....
١٧	٤٩-٤٥	المسألة ٧: اعتماد نهج إلزامي "أحادي المسار" أم "ثنائي المسار" في مشروع المادة ٨٨.....
١٨	٥١-٥٠	المسألة ٨: الأطراف المشمولة في المادة ٨٨.....



الصفحة	الفقرات
١٩	١٠٤-٥٢ إعادة صياغة مقترحة للأحكام المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد (مشاريع المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٨٨ و ٨٩ و مشروع المادة ٨٨ أ الجديدة)
٢٥	٥٨-٥٤ إعادة صياغة مقترحة للمادة ١
٢٦	٦٢-٥٩ إعادة صياغة مقترحة للمادة ٢
٢٧	٦٦-٦٣ إعادة صياغة مقترحة للمادة ٣
٢٨	٧٣-٦٧ اقتراح بادراج مشروع المادة ٤
٣٠	٨٠-٧٤ إعادة صياغة مقترحة للمادة ٨٨
٣٣	١٠٤-٨١ مشروع المادة ٨٨ أ المقترحة
٣٣	٨٥-٨١ مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترحة
٣٤	٨٩-٨٦ مشروع المادة ٨٨ أ (٢) و (٣)
٣٦	٩٢-٩٠ مشروع المادة ٨٨ أ (٤)
٣٦	٩٩-٩٣ مشروع المادة ٨٨ أ (٥)
٣٨	١٠٤-١٠٠ مشروع المادة ٨٨ أ (٦)
٤٠	١٠٩-١٠٥ مشروع المادة ٨٩
٤١	١٧٥-١١٠ الاختصاص (الولاية القضائية) - الفصل ١٥
٤٢	١٢٨-١١١ المسألة ١: عوامل الربط
٤٢	١٢٤-١١١ مشروع المادة ٧٢
٤٧	١٢٨-١٢٥ مشروع المادة ٧٢ مكرراً
٤٩	١٤٢-١٢٩ المسألة ٢: الأحكام المتعلقة بالحجز
٤٩	١٣٦-١٢٩ مشروع المادة ٧٣
٥١	١٤٢-١٣٧ مشروع المادة ٧٤
٥٢	١٥٥-١٤٣ المسألة ٣: تجميع الدعاوى، والدعاوى الكلية، والدعاوى الجماعية، والدعاوى المعلقة
٥٢	١٤٦-١٤٣ اقتراح إدراج المادة الجديدة ٧٤ مكرراً - تجميع الدعاوى اقتراح إدراج المادة الجديدة ٧٤ مكرراً ثانياً - الدعاوى الكلية والدعاوى الجماعية
٥٤	١٥٢-١٤٧ مشروع المادة ٧٥ - الدعاوى المعلقة
٥٦	١٥٥-١٥٣ المسألة ٤: البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية
٦١	١٧١-١٦٩ المسألة ٥: الاتفاق على الولاية القضائية عقب نشوء نزاع
٦١	١٧١-١٦٩ مشروع المادة ٧٥ مكرراً
٦٢	١٧٥-١٧٢ المسألة ٦: الاعتراف والإنفاذ
٦٣	١٧٩-١٧٦ التحكيم - الفصل ١٦
٦٤	٢١٠-١٨٠ أحكام منقحة بشأن التجارة الإلكترونية

الصفحة	الفقرات
٦٥	١٨٥-١٨١ التعاريف (مشروع المادة ١)
٦٦	١٩٩-١٨٦ الفصل ٢: الاتصال الإلكتروني (الخطابات الإلكترونية)
٦٦	١٨٧-١٨٦ مشروع المادة ٣
٦٧	١٨٩-١٨٨ مشروع المادة ٤
٦٧	١٩١-١٩٠ مشروع المادة ٥
٦٧	١٩٩-١٩٢ مشروع المادة ٦
٦٩	٢٠٥-٢٠٠ الفصل ٨- مستندات النقل والسجلات الإلكترونية
٦٩	٢٠٠ مشروع المادة ٣٣
٦٩	٢٠٥-٢٠١ مشروع المادة ٣٥
٧٠	٢١٠-٢٠٦ مشاريع المواد التي تتضمن جوانب متصلة بالتجارة الإلكترونية
٧٠	٢٠٦ حق السيطرة - إحالة الحقوق
٧١	٢١٠-٢٠٧ الصياغة الجديدة المقترحة لبعض الأحكام المتعلقة بالتجارة الإلكترونية
٧٢	٢١١ حق السيطرة
٧٢	٢١٣-٢١٢ إحالة الحقوق
٧٣	٢١٧-٢١٤ مسائل أخرى - ثالثاً

مقدّمة

١- أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وعهدت إليه بمهمة القيام، بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.^(١) واستهلّ الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع صك يتعلق بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] في دورته التاسعة عام ٢٠٠٢. ويمكن العثور في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.43 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بمشروع الصك.

٢- وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الذي يتألف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الخامسة عشرة في نيويورك من ١٨ إلى ٢٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٥. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، اسبانيا، أستراليا، إكوادور، ألمانيا، أوغندا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بيلاروس، تايلند، تركيا، تونس، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، سري لانكا، سنغافورة، السويد، سويسرا، شيلي، صربيا والجبل الأسود، الصين، العراق، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا، قطر، الكاميرون، كرواتيا، كندا، كولومبيا، الكويت، كينيا، ليتوانيا، مدغشقر، المغرب، المكسيك، منغوليا، النمسا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: إثيوبيا، أفغانستان، أوكرانيا، الدانمرك، السنغال، الفلبين، فنلندا، الكرسي الرسولي، كوبا، النرويج، نيوزيلندا، هولندا، اليونان.

٤- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) المنظمات الحكومية الدولية المدعوّة من قبل اللجنة: الاتحاد الأفريقي، مجلس الاتحاد الأوروبي، المفوضية الأوروبية؛

(ب) المنظمات الدولية غير الحكومية المدعوّة من قبل اللجنة: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، اللجنة البحرية الدولية، غرفة التجارة الدولية، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الاتحاد الدولي للتأمين البحري، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي.

٥- وانتخب الفريق العامل أعضاء المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيليسكاس (اسبانيا)

الرئيس المشارك: السيد دافيد موران بوفيو (اسبانيا)

المقرّر: السيد والتر دي سا ليتياو (البرازيل)

٦- وكانت الوثائق التالية معروضة على الفريق العامل:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروع (A/CN.9/WG.III/WP.43)؛

(ب) مذكرة من إعداد الأمانة تتضمن صيغة منقّحة أولى لمشروع الصك

(A/CN.9/WG.III/WP.32)؛

(ج) إعادة صياغة مؤقتة لمواد مشروع الصك التي تناولها تقرير الفريق العامل

الثالث عن أعمال دورتيه الثانية عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.36) والثالثة عشرة

(A/CN.9/WG.III/WP.39)؛

(د) مذكرة من إعداد الأمانة تتضمن إعادة صياغة مؤقتة لأحكام نطاق انطباق

مشروع الصك حسبما قدّمها فريق الصياغة غير الرسمي لكي ينظر فيها الفريق العامل أثناء

دورته الرابعة عشرة، إلى جانب تعليق منقّح قليلا (A/CN.9/WG.III/WP.44)؛

(هـ) مذكرة من إعداد الأمانة عن ممارسة التحكيم الدولي الموحد

(A/CN.9/WG.III/WP.45)؛

(و) تعليقات من أمانة الأونكتاد بشأن حرية التعاقد (A/CN.9/WG.III/WP.46)؛

(ز) مذكرة من إعداد الأمانة تتضمن أحكاما منقّحة مقترحة بشأن التجارة

الإلكترونية (A/CN.9/WG.III/WP.47).

٧- وأقرّ الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

١- انتخاب أعضاء المكتب.

٢- اعتماد جدول الأعمال.

٣- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً].

٤- مسائل أخرى.

٥- اعتماد التقرير.

أولاً - المداولات والقرارات

- ٨- واصل الفريق العامل النظر في مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] ("مشروع الصك") استناداً إلى ما يلي:
- النص الوارد في مرفق مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32)؛
 - إعادة صياغة مؤقتة مقترحة للمواد التي نظر فيها الفريق العامل أثناء دوراته الثانية عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.36) والثالثة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.39) والرابعة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.44)؛
 - أحكام منقحة مقترحة بشأن التجارة الالكترونية (A/CN.9/WG.III/WP.47).
- ٩- وطلب إلى الأمانة أن تعدّ صيغة منقّحة لعدد من الأحكام، على أساس مداولات الفريق العامل واستنتاجاته. ويرد تجسيد لتلك المداولات والاستنتاجات في الباب ثانياً أدناه.

ثانياً - إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

نطاق الانطباق والحرية التعاقدية (مشاريع المواد ١ و ٢ و ٨٨ و ٨٩)

- ١٠- ذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخراً في موضوعي نطاق الانطباق والحرية التعاقدية في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ٨١-١٠٤)، وأنه سبق أن نظر في مشروعَي المادتين ١ و ٢ في دورته الثانية عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/544، الفقرات ٥١-٨٤)، وفي مشروعَي المادتين ٨٨ و ٨٩ في دورته الحادية عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/526، الفقرات ٢٠٣-٢١٨).
- ١١- واستمع الفريق العامل إلى تقرير قصير قدّمه فريق التشاور غير الرسمي (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١٦٦)، الذي أخذ المبادرة لمواصلة المناقشة فيما بين دورات الفريق العامل بغية تسريع تبادل الآراء وصوغ الاقتراحات وظهور توافق في الآراء في إعداد مشروع الصك. وسمع الفريق العامل أنه جرى تبادل آراء داخل فريق التشاور غير الرسمي فيما يتعلق بموضوعي نطاق الانطباق والحرية التعاقدية مع مراعاة مشروع النص الذي أعدّه فريق الصياغة غير الرسمي بتوجيه من الفريق العامل أثناء دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ٩٠) كما نُشر في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44، ونص مشروعَي المادتين ٨٨ و ٨٩ بصيغتهما الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المنافشة العامة والمنهجية لمواصلة العمل

١٢ - سمع الفريق العامل أنه، أثناء العمل الذي قام به فيما بين الدورات فريق التشاور غير الرسمي، قدّمت عدة اقتراحات متعلقة بالصياغة وأُبدت آراء متصلة ببعض مسائل السياسات الموضوعية فيما يخص أحكام نطاق الانطباق المحددة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44، وفيما يخص مشروعين المادتين ٨٨ و ٨٩ من مشروع الصك. وبالإضافة إلى الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بصدد مسألة اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١٠٤، وبشكل أعمّ انظر الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.42 و A/CN.9/WG.III/WP.34، الفقرات ١٨-٢٩ والفقرتين ٣٤ و ٣٥)، رئي أن إدراج اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة ضمن مشروع الصك لا يستدعي بالضرورة القيام به عن طريق أحكام منفصلة قد يكون من الصعب صياغتها. واقترح، بدلا من ذلك، إدخال تعديلات على الأحكام الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 وعلى مشروعين المادتين ٨٨ و ٨٩ بغية تصنيف تلك الاتفاقات ضمن النهج المتبع إزاء عقود الحجم في نطاق انطباق مشروع الصك، وذلك لأن اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة هي نوع من أنواع عقود الحجم. وقيل إن اتباع هذا النهج في الصياغة ملائم لأنه يتجنب الحاجة إلى تعريف اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة، الذي ظل يمثّل شاغلا في الفريق العامل.

١٣ - وأُعرب عن تأييد عام لهذه الطريقة المقترحة لإدراج اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة في مخطط نطاق الانطباق لمشروع الصك الذي ينظر فيه الفريق العامل في الوقت الحاضر. واتفق الفريق العامل على أنه ينبغي أن يقوم فريق صياغة غير رسمي بإعداد التعديلات اللازمة للأحكام الحالية المتعلقة بنطاق الانطباق بغية تحسين الصياغة لكي تستوعب اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة. ولكن، لوحظ أن بعض المسائل المتعلقة بالسياسات الموضوعية، التي تثيرها أحكام نطاق الانطباق، ينبغي أن يبت فيها الفريق العامل قبل بدء عملية الصياغة. واتفق الفريق العامل على أن النظر في هذه المسائل ينبغي أن يجري على أساس قائمة بالمسائل الرئيسية على النحو الذي سيرد عرضه في العناوين والفقرات التالية.

المسألة ١: هل ينبغي أن تُدرج اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة ضمن نطاق انطباق مشروع الصك بوصفها عقود حجم ستقرر إدراجها طبيعة الشحنات الفردية فيها؟

١٤ - نظر الفريق العامل فيما إذا كان مقبولا أن تعامل اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة بوصفها نوعا من أنواع عقود الحجم في مشروع الصك، التي سيجري تنظيمها باعتبارها جزءا من الأحكام العامة لنطاق الانطباق. وذكّر أن مشروع الصك لن ينطبق على عقود

الحجم إلا إذا كان سينطبق على الشحنات الفردية فيها. وأشار أيضا إلى أن عقود الحجم الخاضعة لأحكام مشروع الصك يمكن أن تخرج عن بعض أحكامه إذا استوفيت شروط إضافية معينة تهدف إلى حماية الأطراف في عقد الحجم.

١٥- وأعرب عن تأييد لهذا النهج إزاء اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة في مشروع الصك. وقيل إن إحدى مزايا النهج تتمثل في أنه يفصل مسألة نطاق انطباق مشروع الصك عن مسألة الخروج عن بعض أحكام مشروع الصك المحددة. وقيل إن للنهج مزية أخرى تتمثل في أن مفهوم "عقود الحجم" يفضل على مفهوم اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة لأنه أوسع وأشمل عالميا. وأثيرت بعض الشواغل إزاء تعقد المخطط، وإزاء احتمال حدوث التباس في هذا الصدد. وأثيرت شواغل أخرى مفادها أنه سيكون من الضروري إيلاء عناية خاصة للصياغة تفاديا لاتساع نطاق مفهوم عقود الحجم نتيجة لعملية الإدراج غير المقصودة في مشروع الصك لبعض عقود النقل التجارية غير الملاحية. وأثير سؤال عما إذا كان "نقل البضاعة مستقبلا في سلسلة شحنات" على النحو الوارد في مشروع المادة ٤ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 هو نفس مفهوم عقود الحجم، أو ما إذا كان مفهوما أوسع. وأثيرت، بالإضافة إلى ذلك، أسئلة فيما يتعلق بكيفية ستصنف شحنة فردية إذا تمت وفقا لعقد نقل وافق الناقل بموجبه على استخدام خدمة ملاحية ولكنه استخدم خدمة غير ملاحية بدلا عن ذلك.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بالمسألة ١

١٦- قرّر الفريق العامل، بعد المناقشة، أنه:

- ينبغي إعطاء رد إيجابي على المسألة ١؛ و
- ينبغي أن يُطلب من فريق صياغة غير رسمي أن يدخل تعديلات على الأحكام المتعلقة بنطاق الانطباق استنادا إلى الآراء المذكورة في الفقرات أعلاه.

المسألة ٢: ما هي الشروط التي ينبغي أن يكون من الممكن بموجبها الخروج عن أحكام مشروع الصك؟

١٧- اقترح أن تستوفي الشروط الأربعة التالية لكي يكون من الممكن لعقود الحجم، أو للشحنات الفردية في إطارها، أن تخرج عن أحكام مشروع الصك:

- ينبغي أن يكون العقد قد تم [التفاوض المتبادل و] الاتفاق عليه بشكل مكتوب أو الكتروني؛ و
- ينبغي أن يلزم العقد الناقل بأداء خدمة نقل محدّدة؛ و
- ينبغي أن يُدرج في عقد الحجم حكم ينص على واجبات وحقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل، ولا يجوز إدراجه بالإشارة من وثيقة أخرى؛ و
- ينبغي أن لا يكون العقد [قائمة عامة بأسعار وخدمات الناقل، أو] سند شحن، أو مستند نقل، أو سجلا الكترونيا، أو إيصالا باستلام الشحنات، أو مستندا مماثلا، ولكن يجوز أن يكون العقد مشتملا على هذه المستندات بالإشارة إليها كعناصر من العقد.

١٨- وبينما أُبدي رأي مفاده بأنه ينبغي عدم السماح، تحت أي ظروف، بالخروج عن أحكام مشروع الصك، كان هناك تأييد للسماح بالخروج عنها في بعض الظروف. وأُعرب عن رأي مفاده بأن الشروط الأربعة المحدّدة في الفقرة أعلاه ليست واضحة بما فيه الكفاية، أو غير مميّزة عن عقود أخرى بما فيه الكفاية، لكي يكون من الممكن تحديد الأوضاع التي ينبغي فيها السماح بالخروج عن الأحكام. وشدّدت آراء أخرى على أن القصد من استيفاء الشروط المحدّدة قبل السماح بالخروج عن أحكام مشروع الصك هو تفادي وضع يمكن فيه اساءة استخدام عقد الحجم على حساب أحد طرفيه. وذكّر أن هذا الهدف يتحقق عن طريق الأثر الاجمالي للشروط المحدّدة في الفقرة أعلاه بأن يكون هناك اتفاق متبادل على شروط معروفة في العقد. وأُعرب عن بعض الشك فيما إذا كان من الضروري أن يكون هذا الاتفاق مكتوبا.

الاستنتاج الذي توصل إليه الفريق العامل فيما يتعلق بالمسألة ٢

١٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- مخطط الخروج عن الأحكام المقترح يمكن أن يشكّل الأساس لمواصلة المناقشة، ولكن ينبغي أن يُطلب من فريق الصياغة غير الرسمي أن يأخذ في اعتباره الآراء الواردة في الفقرات أعلاه عندما ينظر في الشروط الضرورية المطلوبة للخروج عن أحكام مشروع الصك.

المسألة ٣: هل ينبغي أن تكون هناك أحكام إلزامية في مشروع الصك لا يجوز السماح بالخروج عنها أبدا، وإذا كان الأمر كذلك، فما هي تلك الأحكام؟

٢٠- أعرب عن رأي مفاده أن الفريق العامل، في مناقشاته المتعلقة بالمادة ١٤ من مشروع الصك، ناقش واستبعد مفهوم الالتزامات الغالبة في مشروع الصك. وأعرب عن شاغل بأن تحديد أحكام في مشروع الصك لا يمكن الخروج عنها هو أمر من شأنه أن يكون بمثابة إحياء لهذا المفهوم. وذكّر أيضا أنه إذا كانت للطرفين في عقد حجم من النوع الذي يجري النظر فيه حماية كافية للخروج عن أحكام مشروع الصك، فينبغي أن يحق لهما التفاوض على جميع جوانب الاتفاق، بما فيها مسائل من قبيل جدارة السفينة بالإبحار.

٢١- وأبدي تأييد للرأي المعاكس القائل بأنه ينبغي أن لا يسمح تحت أي ظرف بالخروج عن أحكام معينة في مشروع الصك، لا سيما الأحكام المتعلقة بالجدارة بالإبحار في مشروع المادة ١٣. وأثيرت بعض الشواغل فيما يتعلق بآثار عدم السماح أبدا بالخروج عن التزامات الجدارة بالإبحار، خاصة فيما يتعلق بأي أحكام في مشروع الصك يمكن ربطها بالجدارة بالإبحار مثل الحدود المتعلقة بالمسؤولية. وعلى الرغم من إبداء رأي مفاده بأن منع الخروج عن التزامات الجدارة بالإبحار لن يؤثر على القواعد فيما يخص الحدود المتعلقة بالمسؤولية، ذُكر أن الآثار العامة الناجمة عن معالجة التزامات الجدارة بالإبحار بهذه الطريقة سوف تتطلب مواصلة النظر فيها.

٢٢- واقترح بشكل أعمّ أن لا تكون الالتزامات المتعلقة بالسلامة البحرية مفتوحة للخروج عنها بموجب مشروع الصك، ولكن أعرب أيضا عن تأييد للرأي المعاكس بأن مسائل السلامة ينبغي تركها للقانون العام بدلا من ذلك. ولوحظ أن هناك أحكاما معينة متصلة بالتزامات الشاحن، مثل الأحكام الواردة في مشروعين المادتين ٢٥ و ٢٧، وبالتزام الناقل بموجب مشروع المادة ٢٦ بتوفير المعلومات للشاحن بناء على طلبه، تعتبر أن لها آثارا متعلقة بالسلامة وبالتالي فهي مفتوحة للنظر فيها ومعالجتها بصورة مماثلة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بالمسألة ٣

٢٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يكون التزام الجدارة بالإبحار حكما إلزاميا في مشروع الصك، لا يسمح بالخروج عنه؛

- ينبغي أن يطلب إلى فريق الصياغة غير الرسمي أن يأخذ في الاعتبار الآراء المبينة في الفقرات أعلاه عندما ينظر في هذه المسألة.

المسألة ٤: هل ينبغي أن يوسّع الخروج عن أحكام مشروع الصك المنطبق فيما بين الناقل والشاحن ليشمل الأطراف الثالثة في العقد التي تكون قد وافقت صراحة على أن تلتزم بذلك الخروج، وبمقتضى أية شروط؟

٢٤- نظر الفريق العامل بعد ذلك فيما إذا كان الخروج عن مشروع الصك المنطبق فيما بين الناقل والشاحن ينبغي أن يوسّع ليشمل الأطراف الثالثة في العقد التي تكون قد وافقت صراحة على أن تلتزم بذلك الخروج. وقد أُعرب عن تأييد الرأي القائل بأن معنى عبارة "وافقت صراحة" غير واضح وأنه سيكون من الصعب حماية مصالح الأطراف الثالثة بدون أن يُذكر ذلك بصورة أكثر تحديداً. وقدّم مثال في ذلك الشأن هو الوضع الممكن تجارياً عندما يدّعي أحد الأطراف أنه يوافق على الخروج عن الأحكام نيابة عن جميع المشتريين. وأُعرب عن القلق أيضاً إزاء ما إذا كان المطلوب هو أن تكون الموافقة على الالتزام بعقد الحجم بصورة عامة، أو بالخروج بصورة محددة عن أحكام مشروع الصك. ورأى البعض أنه ينبغي اشتراط موافقة الأطراف الثالثة صراحة على الخروج المعين. وساد رأي مؤداه أنه إذا وافق الفريق العامل على حكم كهذا، سيكون من الضروري أن يصاغ الحكم بعناية لكي يُبين بصورة كافية الشرط الرئيسي بأن يكون الطرف الثالث قد وافق صراحة على الالتزام بالخروج التعاقدية.

٢٥- وأُعرب عن تأييد الاقتراح الذي مؤداه أن حكماً على غرار مشروع المادة ٥، على النحو الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44، يوفر حماية كافية للأطراف الثالثة التي يحق أن تكون لها حقوق. بمقتضى عقد النقل، وأنه لا حاجة إلى حكم إضافي لحماية الأطراف الثالثة فيما يتعلق بخروج أطراف في عقد الحجم عن أحكام مشروع الصك. بيد أنه أُعرب أيضاً عن تأييد الرأي القائل بأن مشروع المادة ٥ لا يكفي لحماية الأطراف الثالثة في هذا السياق المعين وأن هناك حاجة إلى حكم منفصل، على أن يصاغ بعناية. وذكر أن الغرض الأساسي لمثل هذا الحكم في مشروع الصك هو الحد من قدرة الأطراف في عقد الحجم على الخروج عن أحكام مشروع الصك، وتجنّب إلزام أطراف ثالثة بذلك الخروج عن الأحكام ما لم توافق على ذلك صراحة. ورئي أن عدم إدراج حكم كهذا في مشروع الصك سيترك المسألة للقانون الوطني، مما ينتج عنه وضع قد لا تستطيع الأطراف الثالثة أن تحصل فيه على أية حقوق إلا من العقد. ورئي كذلك أن ذلك الوضع يمكن أن يسبب في بعض الولايات القضائية، الخطر المتمثل في إمكانية عدم حماية الأطراف الثالثة وإمكانية التزامها بخروج

تعاقدي عن مشروع الصك لم تكن قد وافقت عليه. وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن تعديل مشروع المادة ٥ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 بغية تبديد هذه الشواغل المختلفة ومن ثم التخلص من الحاجة إلى حكم إضافي. ورئي كذلك أن القيام بغير ذلك سيرسي نظامين مختلفين للأطراف الثالثة اعتماداً على ما إذا كانت حقوقها قد انبثقت عملاً بمشارطة استئجار أو من عقد حجم.

٢٦- وأعرب عن شواغل إضافية بشأن الكيفية التي يؤثر بها الخروج عن الأحكام الملزم لطرف ثالث في عقد حجم على حقوق ذلك الطرف فيما يتعلق باختيار المحكمة في الولاية القضائية أو شروط التحكيم. واتفق على أن تناقش هذه المسألة عندما ينظر الفريق العامل في الفصلين المتعلقين بالاختصاص (الولاية القضائية) والتحكيم. وأثيرت مسألة أخرى بشأن الاتفاق الذي أعرب عنه الفريق العامل في دورته الرابعة عشرة بأنه ينبغي استخدام النهج المستندي لتبيين الأطراف الثالثة التي ينبغي حماية حقوقها عملاً بمشروع الصك (انظر الفقرات ٩١ و ٩٤ و ٩٦ من الوثيقة A/CN.9/572). ورئي أن هذا القرار لم يُتخذ إلا فيما يتعلق بالأحكام الأعم بشأن نطاق الانطباق المتعلق بحماية الأطراف الثالثة وليس فيما يتعلق بالوضع المحدد المتعلق بحماية حقوق الأطراف الثالثة في عقد حجم (للاطلاع على مزيد من المناقشة بشأن النهج المستندي، انظر الفقرات ٣٥ إلى ٤٤ أدناه).

٢٧- وأعرب عن اتفاق عام بشأن عدة شواغل ذكرت في الفقرات الواردة أعلاه بشأن إلزام الأطراف الثالثة بالخروج المستندي عن مشروع الصك بدون موافقتها الصريحة. بيد أنه أعرب عن التأييد للاقتراح القائل بضرورة اتباع نهج أوسع وذي صفة تجارية أكبر إزاء المسألة وأن الأطراف الثالثة ينبغي أن تكون ملزمة تلقائياً بالخروج التعاقدي لأنه ينبغي أن لا تكون لها حقوق أكبر من حقوق الأطراف الأصلية في الاتفاق. واقترح أيضاً أن ينظر الفريق العامل في السياق التجاري حيث لا تكون الأطراف الثالثة، مثلاً، غريبة فعلاً عن الأطراف المتعاقدة بل يمكن أن تكون أعضاء مختلفين من نفس المجموعة المؤسسية.

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل بشأن المسألة ٤

٢٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج حكم في مشروع الصك يسمح للأطراف الثالثة في اتفاقية الحجم بأن توافق صراحة على أن تلتزم بالخروج عن أحكام الصك الذي يتفق عليه الطرفان في العقد؛

- ينبغي أن يصوغ فريق الصياغة غير الرسمي مشروع حكم بهذا الشأن لكي ينظر فيه الفريق العامل، واضعاً في اعتباره الآراء المبينة في الفقرات الواردة أعلاه.

المسألة ٥: تعريف "عقد النقل"

٢٩- كانت المسألة الأخرى المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد التي نظر فيها الفريق العامل هي تعريف "عقد النقل" على النحو المبين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44.

٣٠- وقد اقترح إضافة عبارة "تعهد بدفع" بين كلمتي "مقابل" و"أجرة" لتجنب الخطر المتمثل بإمكانية تفسير عبارة "مقابل أجرة" تفسيراً ضيقاً بحيث تُستبعد حالات دفع في المستقبل. وبينما أُعرب عن بعض التأييد لهذه الإضافة، لم يعتقد الفريق العامل بأنها ستزيد من وضوح الحكم.

٣١- وناقش الفريق العامل كذلك ما إذا كانت الجملة الافتتاحية للجملة الثانية من التعريف ينبغي أن تكون "وهذا التعهد" أو "وهذا العقد" أو ما إذا كان ينبغي استخدام "ال" التعريف وحذف عبارة "وهذا". وقد فضّل الفريق العامل استخدام عبارة "والعقد".

٣٢- وقُدّم أيضاً اقتراح بإدراج كلمة ["الدولي"] بعد كلمة "النقل" في عبارة "النقل عن طريق البحر". وذكر أن سبب هذا الاقتراح هو القلق من أن مشروع المادة ٢، على النحو الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44، لا يبين شرط الصفة الدولية لمرحلة النقل عن طريق البحر. وبينما أُعرب عن بعض الشكوك بشأن ضرورة إدراج كلمة "الدولي"، اتفق الفريق العامل على أن يبقوها في الحكم بين معقوفتين بانتظار النظر في مشروع المادة ٢.

٣٣- وأثيرت مسألة أخرى لكي ينظر فيها الفريق العامل وهي ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بالعبارة الأخيرة من ذلك التعريف أو حذفها: ["ويعتبر العقد الذي يتضمن خياراً بنقل البضاعة عن طريق البحر عقد نقل شريطة أن تُنقل البضاعة بالفعل عن طريق البحر."] وأُعرب عن التأييد للاحتفاظ بهذه العبارة وحذف المعقوفتين من حولها. ورئي أن إدراج عبارة كتلك سيعزز اليقين بشأن انطباق مشروع الصك على الأوضاع التي لا يحدد فيها عقد النقل كيف ستتم عملية النقل بل حيث يكون النقل الفعلي عن طريق البحر. وبينما أُعرب عن بعض التعاطف مع هذا الرأي، رئي أن التفسير المرن للجملة الأولى يمكن أن يحقق نتيجة مماثلة وأنه يمكن حذف الجملة الأخيرة الواردة بين معقوفتين باعتبارها غير ضرورية. وعلاوة على ذلك، رئي أن العقد يمكن أن ينص ضمناً على النقل عن طريق البحر وأن الوسيلة الرئيسية لتحديد نطاق انطباق مشروع الصك هو، على أية حال، عقد النقل لا

النقل الفعلي للبضاعة. وأعرب عن رأي آخر مؤداه أنه، على ضوء اعتماد نهج "النقل البحري زائدا" في مشروع الصك، سيكون إدراج هذه العبارة نافلا.

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل بشأن المسألة ٥

٣٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاستعاضة عن عبارة "وهذا التعهد" الواردة في بداية الجملة الثانية من تعريف "عقد النقل" بعبارة "والعقد"؛

- ينبغي ادراج كلمة "[الدولي]" بين معقوفتين بين عبارة "يجب أن يتضمّن النقل" وعبارة "عن طريق البحر"، بانتظار أن ينظر الفريق العامل في مشروع المادة ٢ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44؛

- ينبغي حذف العبارة الأخيرة الواردة بين معقوفتين.

المسألة ٦: هل ينبغي اتباع نهج مستندي أم غير مستندي لحماية الأطراف الثالثة في مشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44؟

٣٥- ذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا في مسألة حماية الأطراف الثالثة وفي مشروع سابق لمشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ٩١ إلى ٩٦ والفقرة ١٠٥). واستنادا إلى تلك المناقشات، اقترحت بضعة تعديلات على نص مشروع المادة ٥ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 واستمرت المناقشة استنادا إلى النص التالي:

"المادة ٥

"إذا أُصدر مستند نقل أو سجل إلكتروني عملا بمشارطة استئجار أو عقد مندرج في إطار المادة ٣(١) (ج) وجب أن [يمثل ذلك المستند أو السجل لشروط هذا الصك، و] تسري أحكام هذا الصك على العقد الميثب. بمستند النقل أو السجل الإلكتروني [ابتداء من اللحظة التي يصبح فيها ناظما للعلاقة [في العلاقة] بين الناقل و]الشخص الذي له حقوق بمقتضى عقد النقل] [المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١]، شريطة ألا يكون ذلك الطرف [أحد المستأجرين] [مستأجرا] للسفينة أو [طرفا] [أحد الأطراف] في عقد مندرج في إطار المادة ٣(١) (ج)."

٣٦- وناقش الفريق العامل ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بالنهج المستندي إزاء حماية الأطراف الثالثة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ٩٦)؛ وفي هذه الحالة، أي أطراف ثالثة تسري عليها الحماية بموجب مشروع الصك. وأعرب عدد من الوفود عن تأييد للنهج المستندي. وقيل إن الحاجة إلى حماية الاعتماد من جانب الأطراف الثالثة لن تنشأ إلا في وجود مستند. وقيل إن النهج المستندي يوفّر على نحو أفضل حلا عمليا من الناحية التجارية وإنه أكثر تمشيا مع الممارسة التجارية. وذكّر أيضا أن الاعتماد يرتبط في بعض النظم القانونية بمسندات خلاف سندات الشحن، وكذلك بمسندات يجوزها الشاحن، كما أن تلك الممارسة تنطوي على تداول مستندات غير قابلة للتداول. وأشار إلى أن هذه الظروف تستوجب توسيع نطاق انطباق مشروع الصك فيما يتعلق بحماية الأطراف الثالثة. غير أنه أعرب أيضا عن رأي مخالف هو أن نطاق انطباق مشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 أوسع مما يجب.

٣٧- كما أعرب عن تأييد قوي للنهج غير المستندي. فقيل إنه يتعدّد فهم السبب المنطقي لحماية الأطراف الثالثة الحائزة مستندات غير قابلة للتداول. وقيل أيضا إن الممارسة التجارية في بعض الحرف، وبالتحديد صناعة النقل البحري، لم تتصوّر إصدار أي نوع من المستندات، وإن المستندات لا تخرج أبدا من بين يدي الناقل في حرف أخرى، وإن النهج المستندي سوف يجرم الأطراف الثالثة ذات الصلة في تلك الحرف من أي حماية. وأشار أيضا إلى أن الناقل والشاحن كثيرا ما يكونان في وضع يسمح لهما بأن يقررا إصدار مستند وبأن يختارا نوع المستند وأن النهج المستندي بالتالي، يجعل حماية الأطراف الثالثة متوقفة على قرار يتخذه الأطراف في العقد.

٣٨- وذهب رأي آخر يؤيد النهج غير المستندي إلى أنه لا يمكن السماح بحرية التعاقد إلا في حدود اقتصرها على أطراف العقد كما أن الأطراف الثالثة قد لا تكون حتى على دراية بهذه الشروط التعاقدية. وقيل إنه ليس منطقيًا أن تستند حماية الأطراف الثالثة إلى وجود مستند. وعلاوة على ذلك، قيل إنه لا يمكن تبرير الاعتماد من جانب الأطراف الثالثة إلا عندما يوفّر المستند دليلا قاطعا، كما في حالة سندات الشحن القابلة للتداول، بينما لا يستحق الأطراف المستعدون للمخاطرة على أساس مستندات أقل ضمانا أي مكافأة بشأن الاعتماد.

٣٩- وقيل إضافة إلى ذلك إن النهج غير المستندي أكثر انفتاحا أمام احتياجات التجارة الإلكترونية المحتملة مستقبلا، وكذلك على ضوء أن سجلات النقل الإلكترونية قد لا تشابه سندات الشحن إطلاقا. وأعرب أيضا عن الرأي النقيض، على ضوء الإشارة إلى سجلات

النقل الإلكتروني في مشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44،
والموقف العام لمشروع الصك تأييدا لأي تطور تكنولوجي محتمل.

٤٠- وعلى النقيض من ذلك، قيل إن النهج غير المستندي له نطاق انطباق واسع للغاية
وإن اعتماده سوف يؤدي إلى عواقب لا يمكن التنبؤ بها، في حين أن النهج المستندي معروف
ويسهل التنبؤ بعواقب تطبيقه.

العلاقة بين نطاق انطباق مشروع المادة ٥ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44
وحماية الأطراف الثالثة

٤١- أُفيد بأن مشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 لا
يسري إلا لصالح الأطراف الثالثة في مشاركة استئجار وعقود أخرى مستبعدة من نطاق
انطباق مشروع الصك، وبأنه يمكن اعتبار أن مشروع المادة ٥ حكم خاص بنطاق الانطباق
مفعوله هو مدّ الحماية لأطراف ثالثة تكون مستبعدة خلافا لذلك. غير أنه أُشير أيضا إلى أنه
لا حاجة إلى وضع الأطراف الثالثة في تلك العقود في وضع أفضل من وضع الأطراف في
العقود نفسها. وردّا على ذلك، أُفيد بأنه لا ينبغي وقف الممارسة المستقرة منذ القدم التي
توفّر حماية للأطراف الثالثة الحائزة سندات شحن صادرة بموجب مشاركات استئجار.
وأضيف أنه من الناحية التاريخية أدخلت حرية التعاقد في صكوك النقل البحري الدولية من
خلال استبعاد عقود معيّنة، مثل مشاركات الاستئجار، من نطاق انطباق تلك الصكوك،
ومنها، مثلا، المادة الخامسة من قواعد لاهاي، التي لم تقصد حماية الأطراف الثالثة وإنما مجرد
استبعاد مشاركات الاستئجار. وقيل أيضا إنه بينما يمكن تحقيق نفس النتيجة بإدراج تلك
العقود المستبعدة من نطاق انطباق مشروع الصك والسماح بحرية التعاقد، يحتاج الأسلوبان
إلى أحكام تنص على حماية الأطراف الثالثة.

٤٢- وأشير أيضا إلى أن مشروع المادة ٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/
WP.44 قد أغفل الإشارة إلى عقود الحجم الواردة في نص مشروع المادة ٢ (٤) بالصيغة
الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، لأنه ارتئي أنه، من الناحية العملية، لا تصدر
مستندات النقل بموجب عقود حجم إطارية، وإنما بموجب الشحنات المنفردة فقط التي تنفّذ
بموجب عقود الحجم.

متطلبات المستندات. بموجب النهج المستندي

٤٣ - على افتراض أن النهج المستندي سوف يُعتمد، ناقش الفريق العامل مسائل تتعلق بأنواع المستندات التي ينبغي لها أن تستتبع حماية الأطراف الثالثة. وبينما كان هناك شيء من توافق الآراء الذاهبة إلى أن سندات الشحن تكفي لهذا الغرض، أعرب عن شواغل إزاء الإيصالات كما أعرب عن آراء مختلفة فيما يتعلق بمسندات "وسيطرة" غير قابلة للتداول مثل وثائق الشحن البحري. وقيل إن نص مشروع المادة ٣ (٢) بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 قد يوفر إرشادات مفيدة في هذا الصدد.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن المسألة ١

٤٤ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- النص الحالي، بصيغته الواردة في الفقرة ٣٥ أعلاه، ينبغي أن يتخذ كأساس لمواصلة التنقيح من أجل التوفيق بين الموقعين استناداً إلى نص جديد سوف يصوغه فريق الصياغة غير الرسمي لكي يواصل الفريق العامل النظر فيه؛
- في حالة تعذر عملية الصياغة المذكورة، ينبغي إبقاء العبارات التي تجسّد كلا من الموقعين ضمن أقواس معقوفة في مشروع الصك، من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة.

المسألة ٧: هل ينبغي اعتماد نهج إلزامي "أحادي المسار" أم "ثنائي المسار" في مشروع المادة ٨٨؟

٤٥ - نظر الفريق العامل بعد ذلك في نص مشروع المادة ٨٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع إضافة الكلمة "[البحري]" بعد الكلمتين "الطرف المنفذ" الوارديتين في الفقرتين ١ و ٢، وإضافة قوسين معقوفتين حول العبارة "[أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه. بمقتضى هذا الصك]" الواردة في نهاية الفقرة ١. ونوقشت المسألة المتعلقة بما إذا كان ينبغي اتباع نهج إلزامي "أحادي المسار" أم "ثنائي المسار" في مشروع المادة ٨٨.

٤٦ - وقد أعرب عن تأييد اتباع نهج إلزامي "أحادي المسار" في مشروع المادة ٨٨. علماً بأنه بمقتضى هذا النهج لن يكون بالإمكان التقليل تعاقدياً من مسؤولية الناقل وكذلك من مسؤولية الأطراف الأخرى المذكورة في مشروع المادة، في حين أنه سوف يكون مسموحاً

بزيادتها. وأشار إلى أن هذا النهج يفترض أنه ينبغي للشاحن أن يكون مزوداً بحماية مستمدة من مبادئ مماثلة لمبادئ حماية المستهلك. ومن ثم اقترح أنه ينبغي في الفقرة ١ حذف الكلمة "[زيادة]" وإزالة القوسين المعقوفتين من حول اللفظة "أو".

٤٧- وكذلك أشير إلى أن النهج الإلزامي "الأحادي المسار" يتلاءم مع الحرية المتاحة للشاحن لزيادة حدود مسؤوليته. بيد أنه أعرب أيضاً عن الرأي القائل بأنه لا ينبغي أن يكون ممكناً للأطراف أن يزيدوا التزامات الشاحن. وفي هذا السياق، اقترح أنه ينبغي توضيح موقف الشاحن فيما يتعلق بمسؤوليته على نحو أفضل في فترادى الأحكام ذات الصلة بهذه المسألة. وعلاوة على ذلك، اقترح أنه ينبغي إدراج حكم في مشروع الصك بغية منع الشاحن من التقليل من التزاماته.

٤٨- وأعرب أيضاً عن بعض التأييد لاتباع النهج الإلزامي "الثنائي المسار"، والذي لن يكون مسموحاً بمقتضاه إجراء أي تغيير تعاقدي في مسؤولية الأطراف. وأشار إلى أن هذا النهج يجسّد على نحو أفضل التوازن الاقتصادي الراهن بين الناقلين والشاحنين، في حين أن اعتماد النهج الإلزامي "الأحادي المسار" وُصف بأنه يتيح للشاحنين حماية غير ضرورية. غير أنه أشير أيضاً إلى أنه يلاحظ على المستوى الدولي أن النهج الإلزامي "الثنائي المسار" لم يُعتمد إلا في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لسنة ١٩٥٦ (اتفاقية النقل الطرقي للبضائع "CMR")، مع ما انطوى عليه ذلك من نتائج مدعاة للتساؤل، حيث إن هذا الحكم يحول دون المنافسة فيما بين الأطراف مما يعود بالضرر على الزبائن.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن المسألة ٧

٤٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- في مشروع المادة ٨٨ (١) تُحذف الكلمة "[زيادة]" وتُزال القوسان المعقوفتان من حول اللفظة "أو".

المسألة ٨: ما هي الأطراف التي ينبغي أن تكون مشمولة في المادة ٨٨؟

٥٠- اقترح أنه ينبغي تخصيص المزيد من الانتباه إلى مسألة تحديد الأطراف المشمولة بمقتضى مشروع هذه المادة. فقد بُيّن، على سبيل المثال، أن مشروع النص لا يتضمّن أي إشارة إلى المرسل في حين أنه يشير إلى المرسل إليه. وبُيّن أيضاً أنه ينبغي إيلاء الاعتبار لإمكانية توسيع نطاق الحماية التي تمنحها المادة لكي تشمل جميع الأطراف المنفذة وذلك

على ضوء طابع النقل المتعدّد الوسائط الذي يتسم به مشروع الصك. بيد أنه يُبيّن في هذا الصدد أيضاً أن الأطراف المنفّذة غير البحرية لا تنضوي في إطار نطاق انطباق الصك. وأخيراً، اقترح أنه سيكون من الضروري الإشارة إلى الأطراف المنفّذة البحرية بغية ضمان عدم تملّص الناقل من المسؤولية بالتذرّع بالمسؤولية الحصرية التي تقع على عاتق الأطراف المنفّذة البحرية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

٥١- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إزالة القوسين المعقوفتين من حول الكلمة "البحرية" في الفقرتين ١ و ٢ من مشروع المادة ٨٨؛
- استبقاء القوسين المعقوفتين حول العبارة الأخيرة من مشروع المادة ٨٨ (١) وذلك لأجل مواصلة المناقشة بشأنها في دورة تُعقد في المستقبل.

إعادة صياغة مقترحة للأحكام المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد (مشاريع المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٨٨ و ٨٩ و مشروع المادة ٨٨ أ الجديدة)

٥٢- استناداً إلى المناقشات التي دارت في الفريق العامل (انظر الفقرات ١٠ إلى ٥١ أعلاه) بشأن أحكام مشروع الصك المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد على النحو الذي وردت به في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 (مشاريع المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥) والوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 (مشروعاً المادتين ٨٨ و ٨٩)، أعد فريق صياغة غير رسمي مؤلف من عدد من الوفود صيغة منقّحة لتلك الأحكام نتجت عنها إعادة صياغة مقترحة للمواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٨٨ و ٨٩ و مشروع مادة ٨٨ أ جديدة مقترحة يقصد بها السماح بالخروج عن أحكام مشروع الصك في حالة عقود الحجم التي تفي بشروط محددة معينة. وكان النص الجديد المقترح لتلك الأحكام كما يلي:

"المادة ١

"(أ) يقصد بتعبير "عقد نقل" عقد يتعهد فيه الناقل، مقابل دفع أجرة نقل، بنقل بضاعة من مكان إلى آخر. ويجب أن ينص العقد على النقل عن طريق البحر ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى قبل النقل البحري أو بعده.

"(x) يقصد بتعبير "عقد الحجم" عقد ينص على نقل [كمية دنيا محددة من] البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها.

"(xx) يقصد بتعبير "نقل ملاحى غير منتظم" أي نقل لا يكون خدمة نقل ملاحية منتظمة. ولأغراض هذه الفقرة، يقصد بتعبير "نقل ملاحى منتظم" خدمة نقل '١' تُعرض على عامة الناس من خلال النشر أو وسائل مماثلة و'٢' تشمل النقل بواسطة بواخر تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية متاحة لعامة الناس عن مواعيد الإبحار.

"المادة ٢

"١- رهنا بالمادة ٣ (١)، ينطبق هذا الصك على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين ويكون فيها ميناء التحميل [في عملية النقل البحري] وميناء التفريغ [في نفس عملية النقل البحري] في دولتين مختلفتين:

- (أ) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] واقعا في دولة طرف؛ أو
 (ب) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] واقعا في دولة طرف؛ أو
 (ج) إذا كان عقد النقل ينص على أن هذا الصك أو قانون أي دولة تضعه موضع التنفيذ يحكم العقد.]

ويقصد بالإشارات إلى [الأماكن و]^(٢) الموانئ [الأماكن و] الموانئ المتفق عليها في عقد النقل.

"٢- ينطبق هذا الصك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

"المادة ٣

"١- لا ينطبق هذا الصك على:

- (أ) مشارطات الاستتجار؛
 (ب) العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها؛
 (ج) العقود الأخرى في النقل الملاحى غير المنتظم، باستثناء ما تنص عليه

الفقرة ٢؛

(د) عقود الحجم، باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٣.

"٢- دون المساس بأحكام الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب)، ينطبق هذا الصك على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم عندما يُثبت أو يتضمنه مستند نقل أو سجل نقل الكتروني يُثبت أيضا تسلّم الناقل أو طرف منفذ للبضاعة، باستثناء العقود المبرمة بين أطراف في مشاركة استئجار أو في عقد لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها.

"٣- (أ) ينطبق هذا الصك على الشروط التي تنظم كل شحنة تتم بمقتضى عقد حجم، طالما كانت أحكام هذا الفصل^(٣) تحدّد ذلك.

(ب) ينطبق هذا الصك على شروط عقد الحجم، طالما كانت تنظم شحنة تتم بمقتضى عقد الحجم ذلك الذي يحكمه هذا الصك بمقتضى الفقرة الفرعية (أ).

"المادة ٤

"بصرف النظر عن أحكام المادة ٣، إذا أصدر مستند نقل أو سجل نقل الكتروني عملاً بمشاركة استئجار أو عقد محدّد بمقتضى المادة ٣ (١) (ب) أو (ج)، تنطبق أحكام هذا الصك على العقد الذي يُثبتته أو يتضمنه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١ الذي لا يكون هو مستأجر السفينة أو الطرف في العقد المحدّد بمقتضى المادة ٣ (١) (ب) أو (ج).

"المادة ٨٨

"١- يعتبر أي حكم لاغيا وباطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذا الصك:

(أ) إذا كان يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمقتضى هذا الصك أو يحدّ منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بالتزام بمقتضى هذا الصك أو يحدّ منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ج) إذا كان يحيل تعويض التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو شخص مذكور في المادة ١٤ مكررا.

"[٢- يعتبر أي حكم لاغيا وباطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذا الصك:

(أ) إذا كان يستبعد الالتزامات المترتبة بمقتضى الفصل ٧ على الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١ عن الإخلال بأي من التزاماتهم بمقتضى الفصل ٧ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.]

"المادة ٨٨ (أ) (٤)

"١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٨٨، إذا كانت شروط عقد الحجم يحكمها هذا الصك بمقتضى المادة ٣ (٣) (ب)، يجوز أن ينص عقد الحجم على واجبات وحقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المنصوص عليها في الصك، شريطة أن يكون عقد الحجم [قد أُنفق عليه كتابة أو الكترونياً] (٥) ويتضمن بيانا جلياً بأنه يخرج عن أحكام الصك، و:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يحدّد بصورة جلية أقسام عقد الحجم التي تتضمن الخروج عن الأحكام.

"٢- يتعيّن أن يُنص في العقد على الخروج عن الأحكام بمقتضى الفقرة ١ ولا يجوز أن يُدرج من وثيقة أخرى على سبيل الإشارة.

"٣- لا يعتبر [جدول الأسعار والخدمات العمومي] أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مماثل [صادر عن الناقل] عقد حجم بمقتضى الفقرة ١، ولكن يجوز أن يشتمل عقد الحجم على مستندات كهذه على سبيل الإشارة باعتبارها شروط عقد.

"٤- ينطبق حق الخروج عن الأحكام بمقتضى هذه المادة على الشروط التي تنظّم الشحنات بمقتضى عقد الحجم طالما كانت هذه الشروط خاضعة لأحكام هذا الصك بمقتضى المادة ٣ (٣) (أ).

"٥- لا تنطبق الفقرة ١ على:

(أ) الالتزامات المنصوص عليها في المادة ١٣ (١) (أ) و(ب) [والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بها أو تحديد تلك المسؤولية]؛

(ب) الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في المواد [١٩] و[٢٥] و[٢٦] و[٢٧] و[xx] الشكل ١^(٦) [والمسؤولية الناتجة عن الإخلال بها].

"٦- تنطبق الفقرة ١:

(أ) فيما بين الناقل والشاحن؛

(ب) فيما بين الناقل وأي طرف آخر وافق صراحة [كتابة أو إلكترونيا]^(٧) على أن يكون ملتزماً بشروط عقد الحجم التي تخرج عن أحكام هذا الصك. [ويجب أن تبين الموافقة الصريحة أن الطرف الموافق تسلّم إشعاراً يبيّن بصورة جلية أن عقد الحجم يخرج عن أحكام الصك وأن الموافقة لن يُنص عليها في [جدول الأسعار والخدمات العمومي] أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني [الصادر عن الناقل]. ويقع على الناقل عبء إثبات أنه جرى الوفاء بالشروط المتعلقة بالخروج عن الأحكام].

"المادة ٨٩

"بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٤ و٥ من هذا الصك، يجوز لشروط عقد النقل أن تستبعد مسؤولية كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو تحدّ منها:

(أ) إذا كانت البضاعة حيوانات حيّة، إلا حيثما يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان ناتجاً عن فعل أو إغفال من جانب الناقل [أو شخص مذكور في المادة ١٤ مكرراً] ارتكب باستهتار أو مع العلم بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث؛ أو

(ب) إذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي من المقرر أن ينفذ النقل بمقتضاها من شأنها أن تسوّغ بشكل معقول عقد اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة التي تتم في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة."

٥٣- واستمع الفريق العامل إلى تقرير موجز من فريق الصياغة غير الرسمي يبيّن فيه التغييرات التي أجراها على الصيغ السابقة لهذه المواد حسبما وردت في الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.44 و A/CN.9/WG.III/WP.32. وفي تعريف تعبير "عقد النقل" حُذفت الجملة الأخيرة الواردة بين معقوفتين في الصيغة السابقة لمشروع المادة ١ (أ) بناء على قرار الفريق العامل (انظر الفقرتين ٣٣ و ٣٤ أعلاه). وعلاوة على ذلك، أُضيف تعريف تعبير "عقد الحجم" باعتباره الفقرة (x) المقترحة وحذف تعريف تعبير "خدمة ملاحية منتظمة" باعتباره غير ضروري في ضوء الأحكام المقترحة التي لا تشير إلا إلى "النقل غير المنتظم". وفي إعادة صياغة مشروع المادة ٢ (١) حُذفت الإشارات المحددة إلى "التعاقدية" لصالح الجملة الأخيرة. وحُذفت الصيغة السابقة لمشروع المادة ٢ (١) (ج) لأنها لم تحظ بالتأييد الكافي. وكان القصد من النص الوارد بين معقوفتين في إعادة صياغة مشروع المادة ٢ (١) (أ) و ٢ (١) (ب) هو التأكيد على الجانب المتعلق بالنقل البحري، وقد أُدرج من أجل مواصلة مناقشة الفريق العامل له. وفي جهد لزيادة الوضوح، أُدمج مشروعاً المادتين ٣ و ٤ السابقان لإنتاج مشروع المادة ٣ المعادة صياغته المقترح. ولوحظ أن القاعدة الرئيسية في مشروع المادة ٣ (١) المعادة صياغته المقترح يعدّ العقود التي لا تُشمل ضمن نطاق انطباق مشروع الصك وأنه بينما تشمل الفقرة الفرعية (ب) بوضوح مشارطات الاستئجار، لم يرد ذكرها مع ذلك في الفقرة الفرعية (أ) لأسباب تاريخية. ويتضمن مشروع المادة ٣ (٢) المعادة صياغته المقترح نص مشروع المادة ٣ (٢) السابق الذي عدلت صياغته قليلاً من حيث إدراج بعض العقود في النقل غير المنتظم. وكان القصد من مشروع المادة ٣ (٣) المعادة صياغته المقترح هو إدراج عقود الحجم ضمن نطاق مشروع الصك على أساس الشحنات المنفردة التي تتم بمقتضى تلك العقود. وقد أعاد مشروع المادة ٤ المعادة صياغته المقترح إدراج عناصر مشروع المادة ٥ السابقة باستخدام النهج التعاقدية وعدّدت بالتحديد الأشخاص الذين ينطبق عليهم. وعلى غرار النص السابق الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يتناول مشروع المادة ٨٨ المعادة صياغته المقترح الأحكام الإلزامية من مشروع الصك، فقسّم المسألة إلى الفقرة ١ المتعلقة بالناقل والطرف المنفذ البحري، والفقرة ٢ المتعلقة بمتعهدي الشحن. وتجسّد الفقرة ١ المقترحة نهج المسار الواحد الإلزامي المتفق عليه فيما يتعلق بالناقل وتجسّد الفقرة ٢ نهجاً أكثر صلة بالتزامات متعهدي الشحن من أجل مواصلة مناقشتها من قبل الفريق العامل. وقد صيغ مشروع المادة ٨٨ أ الجديد لتجسيد المناقشة التي دارت في الفريق العامل بشأن إمكانية الخروج عن أحكام الصك في بعض الحالات المتعلقة بعقود الحجم. بما في ذلك الشروط الضرورية لمثل هذا الخروج عن الأحكام، فضلاً عن بعض المتطلبات الإضافية. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه عملاً بالمادة ٨٨ أ (٤) الجديدة

المقترحة، إذا كان عقد الحجم المعني يفى بالمتطلبات المدرجة في القائمة، فإن الشروط السارية المفعول للخروج عن أحكام مشروع الصك ستشمل كلا من عقد الحجم وكل شحنة منفردة، وفقا لما هو محدد في المادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة. وتنص المادة ٨٨ أ (٥) الجديدة المقترحة على الأحكام الإلزامية التي لا يمكن الخروج عنها على الإطلاق وتحدد المادة ٨٨ أ (٦) الجديدة المقترحة الجهة التي ينطبق عليها الخروج عن الأحكام والعناصر الضرورية "للموافقة الصريحة" على الخروج عن الأحكام وكذلك التدبير الوقائي الذي يضع على الناقل عبء إثبات أنه جرى الوفاء بالشروط المتعلقة بالخروج عن الأحكام.

إعادة صياغة مقترحة للمادة ١

٥٤ - بدأ الفريق العامل النظر في النص المقترح بشأن مشروع المادة ١ (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

تعريف عقد الحجم (إعادة صياغة مقترحة للفقرة (x) من مشروع المادة ١)

٥٥ - اقترح أن تُلغى العبارة "[كمية دنيا محددة من]" الواردة في مشروع الفقرة المقترحة (x) من المادة ١ بغية تجسيد ممارسة تجارية معمول بها في عقود الحجم لا تحدد الكمية الدنيا من البضائع التي يراد نقلها وإنما تذكر كمية تقديرية فقط. وجرى التشديد على ضرورة الاحتفاظ بإشارة إلى كمية البضائع التي يراد نقلها وإن كان ذلك دون ذكر كمية دنيا.

٥٦ - واقترح إلغاء العبارة "خلال فترة زمنية متفق عليها" الواردة في مشروع الفقرة المقترحة (x) من المادة ١. ولكن، أشير إلى أن من الأساسي ذكر فترة زمنية محددة في تعريف عقود الحجم. وأضيف أنه ليس ممكنا عمليا للناقلين أن يحدوا حيزا لصالح شاحن لفترة زمنية غير محددة.

تعريف النقل الملاحي المنتظم والنقل الملاحي غير المنتظم (مشروع الفقرة المقترحة (xx) من المادة ١)

٥٧ - اقترح عكس ترتيب الجمل في النص المقترح بشأن مشروع الفقرة (xx) من المادة ١. ولكن لوحظ أيضا أن ترتيب الجمل في مشروع الفقرة (xx) من المادة ١ يجسد على نحو أفضل استخدام مفهوم النقل الملاحي غير المنتظم في مشروع الصك. وأبدي اقتراح آخر بشأن الصياغة تمثل في إلغاء تعريف "النقل الملاحي غير المنتظم" تماما. وبالإضافة إلى ذلك، أوضح

في رد على سؤال أن استعمال العبارة "تشمل النقل" في الفقرة الفرعية ٢٤ ضروري لوصف جزء فقط من خدمة النقل المعروضة، التي يمكن أن تشمل خدمات أخرى كالتخزين.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١ المقترح

٥٨- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بمشروع النص المقترح بشأن المادة ١ من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الاعتبارات المبينة أعلاه.

إعادة صياغة مقترحة للمادة ٢

٥٩- نظر الفريق العامل بعد ذلك في إعادة صياغة مقترحة للمادة ٢ (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

تعريف نطاق الانطباق الجغرافي

٦٠- أبديت شواغل ماثراها أن النص المقترح بشأن مشروع المادة ٢ (١) من مشروع الصك لن يوضح بما فيه الكفاية الاشتراط المتعلق بالطابع الدولي لمرحلة النقل البحرية لكي يستتبع آليا انطباق مشروع الصك. وأبدت آراء متباينة بشأن ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بكلتا الاشارتين إلى النقل البحري الواردتين بين معقوفتين في مقدمة المادة ٢ (١) المعادة صياغتها، أو ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بإحدى الإشارتين فقط، ولكن لم يتخذ قرار بشأن هذه المسألة.

مشروع المادة ٢ (١) (ج) المقترح. الاختيار التعاقدية بشأن انطباق مشروع الصك

٦١- اقترح إلغاء النص المقترح بين معقوفتين بشأن المادة ٢ (١) المعادة صياغتها، لأنه، في غياب إشارة إلى الطابع الدولي في تعريف عقد النقل، قد يمكن النص الأطراف في عقد نقل داخلي من اختيار انطباق مشروع الصك. ولكن اقترح أيضا الاحتفاظ بالنص المقترح بين معقوفتين حيث إنه يطابق المادة العاشرة (ج) من قواعد لاهاي-فيسبي المنطبقة على نطاق واسع في الممارسة، خصوصا فيما يتعلق بالتجار عبر الحدود الذين ينقلون البضائع عبر دول ليست أطرافاً في ذلك الصك. ولوحظ من جهة أخرى أن المادة العاشرة (ج) من قواعد لاهاي-فيسبي تسببت في صعوبات في بعض البلدان على المستوى الدستوري، وهذا يمكن تجنبه بإلغاء النص المقترح بين معقوفتين بشأن مشروع المادة ٢ (١) (ج). وأشار أيضا

إلى أن المادة العاشرة (ج) من قواعد لاهاي-فيستي قد أُدرجت في ذلك الصك بمقتضى بروتوكول فيستي لسنة ١٩٦٨، لأسباب غير هامة بالنسبة لمشروع الصك، وأن الحكم يثير صعوبات في التفسير في ولايات قضائية مختلفة. وارتئي أيضا أن الاحتفاظ بالنص المقترح بين معقوفتين بشأن مشروع المادة ٢ (١) (ج) لن يكون متسقا مع مشروع الفصيلين ١٥ و ١٦ من مشروع الصك، حيث إن الأثر المشترك لهذه القواعد سيتمثل في تمكين الأطراف من اختيار قواعد إجرائية وإن هذا الاختيار سيتعارض مع الأحكام الإلزامية للقانون الدولي الخاص. وفي هذا السياق، اقترح أن يتواصل النظر في إمكانية إعادة صياغة النص المقترح بين معقوفتين بشأن مشروع المادة ٢ (١) (ج)، بغية جعل أثره مقصورا على المسائل التعاقدية، كالاختيار التعاقدى للقانون المنطبق.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢ المقترح

٦٢- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- سوف تستعمل إعادة الصياغة المقترحة للمادة ٢، بما في ذلك كل النص الوارد بين معقوفتين كأساس لمواصلة المناقشة في دورة قادمة.

إعادة صياغة مقترحة للمادة ٣

٦٣- نظر الفريق العامل في إعادة الصياغة المقترحة للمادة ٣ (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

الخروج عن نطاق انطباق مشروع الصك

الصيغة المقترحة للفقرتين ١ و ٢ من مشروع المادة ٣

٦٤- لوحظ أن إعادة الصياغة المقترحة للمادة ٣ (١) يُقصد بها أساسا أن تستبعد عقود النقل في سياق النقل الملاحى غير المنتظم من نطاق انطباق مشروع الصك. وعلم الفريق العامل أن القصد من إعادة الصياغة المقترحة للمادة ٣ (٢) هو إنشاء استثناء من المادة ٣ (١) المعادة صياغتها المقترحة فيما يتعلق بأنواع معينة من النقل في سياق النقل الملاحى غير المنتظم، عندما تشهد الممارسة الراهنة إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني. ووُصفت القاعدة الواردة في النص المعادة صياغته المقترح بشأن المادة ٣ (٢)، الذي ينص على أن هذه العقود تدرج ضمن نطاق انطباق مشروع الصك، بأنها متسقة مع قواعد لاهاي-فيستي طالما تعلق الأمر بسندات الشحن. وإضافة إلى ذلك، سيكون أثر النص المعادة

صياغته المقترح بشأن المادة ٣ (٢) هو توسيع نطاق القاعدة التقليدية لكي تشمل كل الحالات التي يتم فيها إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

الصيغة المقترحة بشأن الفقرة ٣ من مشروع المادة ٣

٦٥- التمس توضيح لاستعمال العبارة "الشروط التي تنظم كل شحنة" والعبارة "شروط عقد الحجم" الواردين في الصيغة المقترحة بشأن مشروع المادة ٣ (٣) من مشروع الصك. وأفيد بأن الإشارة إلى "الشروط التي تنظم كل شحنة" يقصد بها تفادي الصعوبات التي تنشأ من كون "الشحن" مجرد أداء بموجب عقد النقل، بينما يستوجب تعريف نطاق انطباق مشروع الصك الإشارة إلى الاشتراطات التعاقدية. ونظرا لغياب عقد فردي يحكم كل شحنة بمفردها، فقد كان من اللازم الإشارة إلى تلك الاشتراطات في عقد الحجم الذي ينظم كل شحنة بمفردها. وأشار إلى أن الغرض من الفقرة الفرعية (ب) هو توضيح أن شروط عقد الحجم التي تنظم الشحنات الفردية هي وحدها التي تندرج في إطار نطاق انطباق مشروع الصك. وخلافا لذلك، فإن الشروط أو الاشتراطات المنصوص عليها في عقد الحجم والتي لا تنظم شحنات فردية تظل خارج نطاق انطباق مشروع الصك. أما فيما يتعلق بعقود الحجم التي تنظم الشحنات المعفاة من نطاق انطباق مشروع الصك (من ذلك مثلا عندما تُستعمل مشارطات الاستئجار من أجل الشحنات الفردية)، فهي ستظل كذلك خارج نطاق انطباق مشروع الصك.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣ المقترح

٦٦- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج النص المقترح بشأن مشروع المادة ٣ في مشروع الصك من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الآراء والتوضيحات التي أبدت أعلاه.

اقترح بإدراج مشروع المادة ٤

٦٧- نظر الفريق العامل في النص المقترح بشأن مشروع المادة ٤ (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

حماية الأطراف الثالثة عندما يتم إصدار مستندات نقل أو سجلات نقل إلكترونية. بموجب عقد مستثنى من نطاق انطباق مشروع الصك

٦٨- أفيد بأن الأثر المقصود من الصيغة المقترحة بشأن مشروع المادة ٤ هو توفير الحماية للأطراف الثالثة. بمقتضى مشروع الصك في الحالات التي يتم فيها إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني عملاً بعقد يظل خارج نطاق انطباق مشروع الصك. بموجب مشروع المادة ٣ (١) (أ) أو (ب) أو (ج) منه. وأفيد إضافة إلى ذلك بأن الآلية المقترحة في مشروع المادة ٤ شبيهة بتلك الواردة في قواعد لاهاي-فيسي فيما يتعلق بالحالات التي يتم فيها إصدار سندات شحن. ولكن، أشير إلى أن من الضروري إدخال تعديلات على تلك الآلية على ضوء اعتماد نهج تعاقدية لاستبانة الأطراف الثالثة التي هي في حاجة إلى حماية عملاً. مشروع الصك، وكذلك بالنظر إلى الحاجة إلى الإشارة لا إلى سندات الشحن فحسب بل أيضاً إلى كل مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية وفقاً لرغبات الفريق العامل.

٦٩- وأبدي رأي مفاده أن الصيغة المقترحة بشأن مشروع المادة ٤ لا ينبغي أن توفر الحماية إلا للحائزي مستندات قابلة للتداول والحائزين "حسي النية" لمستندات غير قابلة للتداول، بمعنى أن الأطراف الثالثة التي تحوز تلك الصكوك غير القابلة للتداول يُحتمل ألا تكون مدركة للطبيعة الحقيقية للعلاقة بين الشاحن والناقل، وبالتالي فهي في حاجة إلى حماية. وأفيد أيضاً بأنه، بينما ظهرت في الممارسة فحة من مستندات النقل، كوثائق الشحن البحري، يمكن الإشارة إليها لأغراض الوصف بأنها مستندات "شبه قابلة للتداول"، فليس من الممكن تعريف تلك المستندات تعريفاً وافياً، ومن ثم فإن الصيغة المقترحة لمشروع المادة ٤ تستعمل الفئة الأوسع من "مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية".

٧٠- وارتئي أن بعض أنواع الخدمات الملاحية غير المنتظمة يمكن أن يندرج ضمن التعريف الوارد في مشروع المادة ٣ (١) (د) من مشروع الصك، وأنه من أجل حماية الأطراف الثالثة التي تحوز مستندات أصدرت في هذه الخدمات، ينبغي أن تضاف في نهاية مشروع المادة ٤ المقترح إشارة إلى مشروع المادة ٣ (١) (د). وارتئي أيضاً أنه، عندما يجيل المرسل إليه حقوقه إلى مستأجر السفينة، قد يقتضي الأمر زيادة التوضيح بشأن ما إذا كان مستأجر السفينة ملزماً بأحكام مشاركة الاستئجار أو ما إذا كان سيُحمى بصفته طرفاً ثالثاً. ولكن، أبدي أيضاً رأي مفاده أن حالة خاصة من النوع الذي سبق وصفه لا ينبغي تناولها في مشروع الصك.

مفهوم مستند النقل وإيصالات الاستلام

٧١- ارتئي أن مفهوم مستند النقل الوارد في الصيغة المقترحة بشأن مشروع المادة ٤ يحتاج إلى توضيح. وأبدي رأي مفاده أن تطبيق مشروع الصك على الأطراف الثالثة لا ينبغي أن يكون مشروطا بوجود مستند نقل.

٧٢- على الرغم من أن تعبير "مستند النقل" المعرف في مشروع المادة ١ (ك) يشمل مجرد إيصال بالاستلام، أوضح بأن إصدار هذه الوثيقة لا يستتبع انطباق مشروع الصك على طرف ثالث لأن مشروع المادة ٤ المقترح ينص على أن "تنطبق أحكام هذا الصك على العقد الذي يُثبت أو يتضمنه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني". وأفيد علاوة على ذلك بأن مشروع المادة ٤ المقترح ينطبق على العقود المبرمة في سياق الخدمات الملاحية غير المنتظمة المستثناة من نطاق انطباق مشروع الصك، وأنه قلما يتم عمليا إصدار إيصال استلام في هذه الخدمات، ثم إنه يتم إصداره في معظم الأحيان عندما يكون الشاحن والمرسل إليه هما الكيان ذاته من الناحية القانونية أو الاقتصادية. ولكن، ارتئي أيضا أن إيصال الاستلام يمكن أن يوفّر فعلا دليلا على العقد، وأن الأطراف الثالثة الحائزة لإيصال الاستلام سوف تندرج ضمن نطاق انطباق النص المقترح بشأن مشروع المادة ٤ من مشروع الصك طالما كان الإيصال دليلا على العقد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن الصيغة المقترحة لمشروع المادة ٤

٧٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي استعمال النص المقترح بشأن مشروع المادة ٤ كأساس لمواصلة النقاش في دورة قادمة؛
- ينبغي النظر في الاقتراح الداعي إلى إدراج إشارة إلى مشروع المادة ٣ (١) (د) في نهاية مشروع المادة ٤، في النص الذي ستعده الأمانة، وكذلك أي توضيح ضروري لمعاملة إيصالات الاستلام.

إعادة صياغة مقترحة للمادة ٨٨

٧٤- نظر الفريق العامل أولا في النص المقترح لمشروع المادة ٨٨ (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه). وتعالج الفقرة ١ من مشروع المادة ٨٨، كما سبقت ملاحظته، الأحكام الإلزامية الواردة في

مشروع الصك المتعلقة بالناقل والطرف المنفذ البحري، وتُعنَى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٨٨ بالأحكام الإلزامية الواردة في مشروع الصك المتعلقة بمتعهدي الشحن.

إعادة صياغة المادة ٨٨، الفقرة ١ - الأحكام الإلزامية المتعلقة بالناقل والطرف المنفذ البحري

٧٥- أُعرب عن تأييد عام في الفريق العامل للمبادئ الواردة في الصياغة المعادة لمشروع المادة ٨٨ (١). ولوحظ أنه في حين أن الحكم الوارد في الفقرة (ج) هو تكرار لحالة القانون الراهنة، تمثل الفقرتان (أ) و(ب) نهجا جديدا نوعا ما في قانون النقل البحري. ففي الواقع، وعملا بالفقرة (أ)، يحظر على الناقل أن يعيد تحديد التزاماته بمقتضى مشروع الصك باستبعادها أو الحد منها، في حين أن الفقرة (ب) تمنع الناقل من استبعاد مسؤوليته عن الإخلال بالتزام بمقتضى مشروع الصك أو الحد من تلك المسؤولية. وقيل إن المقصود من الفقرة (أ) التي تمنع الناقل من إعادة تحديد التزاماته هو منع الناقل من التحايل على التزاماته بأن يفعل بشكل غير مباشر ما لم يكن في وسعه أن يفعله بشكل مباشر.

٧٦- وأثيرت في الفريق العامل مسائل معينة خاصة بالصياغة. فأثير سؤال عن سبب حذف العبارة "أي نص تعاقدي" من مقدمة الفقرة (١) من المادة ٨٨ بالصيغة التي وردت بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 والاستعاضة عنها بالعبارة "أي حكم" لدى إعادة صياغة المادة ٨٨ (١)، وإجابة عن ذلك، قيل إنه لم يقصد أي تغيير موضوعي، ويمكن للفريق العامل أن يواصل النظر في ذلك التغيير. كما أعرب عن تفضيل لإعادة إدخال العبارة "إذا وطالما كان المقصود به" التي وردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 في الصياغة المعادة للمادة ٨٨ (١). وعلاوة على ذلك، اقترح أن يشار في الفقرة (أ) إلى مشاريع المواد ١٠ و ١١ و ١٢ من مشروع الصك التي تنص على التزامات الناقل. وإضافة إلى ذلك، طُرح سؤال عما إذا كان يمكن القول إن قدرة الأطراف على الموافقة على أن بعض التزامات الناقل تنفذ نيابة عن الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه عملا بمشروع المادة ١١ (٢) تتعارض مع الصيغة المعادة للمادة ٨٨ (١)، خصوصا بالنظر إلى إشارة تلك المادة إلى الأطراف المنفذة البحرية. ولوحظ على سبيل الشرح أنه أشير إلى الأطراف المنفذة البحرية في الصياغة المعادة للمادة ٨٨ (أ) من أجل تنظيم "شروط الهمالايا" التي يمكن أن تعفي الطرف المنفذ البحري من المسؤولية أو أن تقللها، وذلك بأن توفر للأطراف المنفذة البحرية فوائد تعاقدية معينة ما كانت لتمتع بها لولا ذلك. ودعا اقتراح آخر إلى الاستعاضة عن العبارة "الإخلال بالتزام" في الفقرة (ب) بالعبارة "الإخلال بحكم".

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن إعادة صياغة المادة ٨٨ (١)

٧٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل:

- ينبغي الاحتفاظ بالصياغة المعادة للمادة ٨٨ (١) لمواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الاعتبارات التي أعرب عنها آنفا.

المادة ٨٨، الفقرة ٢ المقترحة - الأحكام الإلزامية فيما يتعلق بمتعهدى الشحن

٧٨- أعرب عن تأييد في الفريق العامل للحكم المقترح كمشروع المادة ٨٨ (٢)، كما أعرب عن رأي مفاده بأن الاقتراح يجسّد المناقشة التي دارت هذا الموضوع في الفريق العامل (انظر الفقرات ٤٥ إلى ٥١ أعلاه). وارتئي أنه نظرا إلى أن إعادة الصياغة المقترحة للمادة ٨٨ (١) تورد أحكاما إلزامية فيما يتعلق بالناقل والطرف المنفذ البحري، ينبغي لمشروع الصك، لكي يكون متسقا، أن يورد أيضا أحكاما إلزامية فيما يتعلق بمتعهدى الشحن. وقيل إنه من أجل ضمان المساواة الحقيقية في المعاملة في هذا الصدد، لا يوجد سبب لمنع الشاحن من زيادة مسؤولياته، ودُعي إلى حذف العبارة [أو زيدها] الواردة في الفقرتين (أ) و(ب).

٧٩- وذهب رأي آخر إلى أنه لا ينبغي أن توجد أحكام إلزامية في مشروع الصك إلا عندما تكون ضرورية حقيقة، واقتُرح أنه إذا كان الغرض من تلك الأحكام هو حماية صغار الشاحنين، ينبغي حذف الفقرة ٢ بأكملها. كما أعرب عن رأي مفاده أنه لا ينبغي أن تكون هناك معاملة متساوية تماما للناقلين والشاحنين فيما يتعلق بالأحكام الإلزامية التي تخصهم، نظرا إلى أن الناقلين يتمتعون بميزة المسؤولية المحدودة بمقتضى مشروع الصك، ونظرا إلى أن المقصود من الفقرة ١ هو حماية صغار الشاحنين ولكن المقصود من الفقرة ٢ هو حماية صغار الناقلين وسائر متعهدي الشحن. كما لوحظ أن الفصل ٧ من مشروع الصك يتضمن التزامات الشاحن عملا بمشروع الصك، واقتُرح أن أي معالجة بشأن ما إذا كان ينبغي أن تكون تلك الالتزامات إلزامية، مثل الالتزام الوارد في المادة ٢٥ بتستيف البضاعة بشكل مأمون، ينبغي تناولها على أساس كل مادة على حدة من مواد ذلك الفصل، بدلا من تناولها في حكم عام مثل ذلك المقترح في المادة ٨٨ (٢). وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى حذف المادة ٨٨ (٢) المقترحة. غير أنه أعرب عن رأي مخالف مؤداه هو أنه من الأنسب من منظور الصياغة أن يوجد حكم عام مثل المادة ٨٨ (٢) المقترحة بدلا من المشروع في دراسة لالتزامات الشاحن في كل مادة على حدة. واقتُرح الاحتفاظ بالمادة المقترحة ٨٨ (٢) في النص بين معقوفتين إلى أن ينتهي الفريق العمل من دراسة التزامات الشاحن في الفصل ٧،

ويقرر ما إذا كان من الأنسب أن تعالج التزامات الشاحن الإلزامية في نهج يتناول كل مادة على حدة أم بواسطة حكم عام.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن المادة ٨٨ (٢) المقترحة
٨٠- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل:

- أنه ينبغي الاحتفاظ بالمادة ٨٨ (٢) المقترحة بين معقوفتين لمواصلة المناقشة بعد دراسة التزامات الشاحن في الفصل ٧ من مشروع الصك.

مشروع المادة ٨٨ أ المقترحة

مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترحة

٨١- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترح (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

المناقشة العامة

٨٢- كأساس لمواصلة المناقشة في دورة مقبلة ورهنا بالتعديلات الصياغية المحتملة على ضوء المناقشة، أُعرب عن تأييد المبدأ الوارد في مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترحة ولبنيتها العامة للسماح بالخروج عن أحكام مشروع الصك في ظروف معينة. ولوحظ أن صياغة مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترحة كانت بالغة الدقة، بغية إيجاد توازن بين الحاجة إلى ضمان الاتفاق بخصوص مسألة الخروج عن الأحكام موضع النزاع والحاجة إلى الاحتفاظ بقدر من الواقعية التجارية. وأُعرب عن رأي مفاده أن ذلك قد تحقق في المادة المقترحة ٨٨ أ (١) بالنص على أن يتضمن عقد الحجم بيانا جليا بأنه يخرج عن أحكام مشروع الصك، وأن عقد الحجم إما جرى التفاوض عليه بمقتضى الفقرة (أ) أو أنه يحدد بصورة جلية بمقتضى الفقرة (ب) أقسام عقد الحجم التي تتضمن الخروج عن الأحكام. وارتئي أنه بينما تلزم بعض التعديلات في الصياغة، يوفر هذا النهج بنية مناسبة لحماية الأطراف في العقد دون جعل شروط الحماية شاقة إلى حد تصبح به غير عملية من الناحية التجارية.

٨٣- وأُعرب عن شيء من القلق حيال استعمال كلمة "أو" بين الفقرتين (أ) و(ب) من المادة ٨٨ أ (١) المقترحة، إذ ارتئي أن شرطا مناسباً لهذا الخروج هو أن "يجري التفاوض بصورة منفردة" على كل عقود الحجم تلك. واقترح أن تذكر المادة المقترحة بعض المؤشرات

التي يمكن دراستها لدى اتخاذ قرار بخصوص ما إذا كان قد جرى التفاوض على العقد بصورة منفردة، مثل قدرة الأطراف النسبية على المساومة. وأُعرب عن رأي مفاده بأنه ينبغي أن توضع الفقرة (ب) بين معقوفتين، أو بأنه يمكن أن تُحذف بأكملها بغية اقتضاء أن يجري التفاوض بصورة منفردة على جميع عقود الحجم التي تخرج عن أحكام مشروع الصك. إلا أنه أُعرب أيضا عن رأي بأن هذه الفقرة بالغة الأهمية في بعض الولايات القضائية، حيث يكاد يجبر صغار الشاحنين، لأسباب اقتصادية، على إبرام عقود حجم، وكثيرا ما يكون ذلك على أساس شروط قياسية. ونظرا لما قد تشكل تلك الشروط القياسية من خطر فيما يتعلق بإخفاء الخروج عن الالتزامات في مشروع الصك، ارتئي أن الفقرة (ب) توفر حماية عملية ولا غنى عنها لصغار الشاحنين الذين يواجهون تلك الشروط القياسية. وقيل إن ميزة أخرى للاحتفاظ بالفقرة (ب) في مشروع المادة ٨٨ أ (١) المقترحة هي أنه في حين أن التفاوض بشأن التزامات العقد المحددة تدخل بوضوح في نطاق ما تتوخاه الفقرة (أ) من هذا الحكم، فهناك ضرورة للفقرة (ب) لشمول الأوضاع التي تقبل فيها التزامات العقد والخروج عن أحكام مشروع الصك ولا يجري التفاوض عليها، ولكن حيث يركّز التفاوض بدلا من ذلك على أجرة النقل.

٨٤- وقُدِّمت اقتراحات أخرى خاصة بالصياغة فيما يتعلق بالمادة ٨٨ أ (١) المقترحة. وأُعرب عن بعض الشكوك إزاء معنى كلمتي "جليا" و"جليية" في المادة ٨٨ أ (١) المقترحة، وارتئي أنه ينبغي توضيح معنى ذلك التعبير. ودعا اقتراح آخر إلى أن تتضمن المادة ٨٨ أ (١) المقترحة على وجه التحديد عبارة على غرار "رهننا بالفقرة ٥" من المادة ٨٨ أ (١).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (١)

٨٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل:

- الاحتفاظ بمشروع المادة ٨٨ أ (١) في نص مشروع الصك كأساس لمواصلة المناقشة في دورة قادمة، رهنما بتعديلات ممكنة في الصياغة على ضوء المناقشة الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٨٨ أ (٢) و (٣)

٨٦- ارتئي أن الاشتراط الوارد في مشروع المادة ٨٨ أ (٢) والقاضي بذكر شروط الخروج عن أحكام مشروع الصك في عقد النقل هو اشتراط زائد عن الحاجة، حيث إنَّ

مشروع المادة ٨٨ أ (١) سبق أن نص على أن شروط الخروج عن تلك الأحكام ينبغي أن تكون جلية في العقد. ولكن، أشير أيضا إلى أن الحكمين مختلفان في نطاقهما، حيث إن مشروع المادة ٨٨ أ (١) يقضي بأن تدرج في عقد النقل حصرا كل شروط الخروج عن الأحكام، وكذلك الأحكام التي يستهدفها ذلك الخروج، وبأن يُلفت انتباه الطرف المتعاقد الآخر إليها، بينما يمنع مشروع المادة ٨٨ أ (٢) إدراج شروط الخروج تلك في عقد النقل على سبيل الإشارة.

٨٧- وأبدي رأي مفاده أن مشروع المادة ٨٨ أ (٣) يتطلب مزيدا من التوضيح فيما يخص العلاقة بين مستند النقل، على النحو المعرف في مشروع المادة ١ (ك)، وعقد النقل. واقترح أن يستعاض عن التعبير "لا يعتبر" الوارد في مشروع المادة ٨٨ أ (٣) بالعبارة "لا يُثبت" أو بعبارة مماثلة للإفادة بأن مستند النقل لا ينبغي أن يستعمل لإثبات عقد النقل. وقيل إن تعريف عقد الحجم ينبغي أن يُدرج في مشروع الصك. واقترح أيضا تقسيم مشروع المادة ٨٨ أ (٣) إلى جملتين منفصلتين، مع حذف أداة الاستدراك "ولكن".

٨٨- وأبدي شاغل مؤداه أن ذكر المستندات المدرجة على سبيل الإشارة في الجملة الثانية من مشروع المادة ٨٨ أ (٣) يمكن أن يؤدي إلى إدراج شروط الخروج عن مشروع الصك في المستندات المدرجة. ولكن، لوحظ أن مشروع المادة ٨٨ أ (٢) ينص على وجوب إدراج كل شروط الخروج في عقد النقل. وأبدي رأي مفاده أن مشروع المادة ٨٨ أ (٣) لا ينبغي إدراجه في مشروع الصك ما لم يضع شروطا بشأن الخروج عن أحكام مشروع الصك. وأفيد في الرد على ذلك بأن الشاحنين في بعض البلدان، بينما يدركون تمام الإدراك الحاجة إلى صوغ عقد فعال، فهم يشعرون بالحاجة إلى الحصول على حماية بواسطة حكم على غرار مشروع المادة ٨٨ أ (٣).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٢) و (٣) المقترحة

٨٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بمشروع النص المقترح بشأن المادة ٨٨ أ (٢) و (٣) من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الاعتبارات التي أبدت أعلاه.

مشروع المادة ٨٨ أ (٤)

٩٠ - أفيد بأن مشروع المادة ٨٨ أ (٤) ضروري بالنظر إلى النهج التعاقدى المعتمد في تعريف نطاق انطباق مشروع الصك. ولوحظ كذلك أن مشروع المادة ٨٨ أ (٤) يجسد القرار الذي مفاده أن شروط عقد الحجم التي تنظم الشحنات المدرجة ضمن نطاق انطباق مشروع الصك هي وحدها التي سيسري عليها الخروج عن أحكام مشروع الصك (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

٩١ - واقترح أن تدرج في مشروع المادة ٨٨ أ (٤) إشارة إلى مشروع المادة ٨٨ أ (٥). واقترح أيضا أن يستعاض عن كلمة "الشحنات" بالعبارة "أي شحنة" من أجل التشديد على أن هذا الحكم ينطبق على الشروط التي تنظم كل شحنة من الشحنات التي تتم بموجب عقد حجم وتندرج ضمن نطاق انطباق مشروع الصك. ولكن، لوحظ أيضا أن استعمال العبارة "أي شحنة" يمكن أن يحدث سوء فهم حيث إن البعض فقط من شروط عقد الحجم يمكن أن يخضع لأحكام مشروع الصك، ومن ذلك مثلا ما يتعلق بعقد الحجم الذي يمزج الشحنات الدولية بالشحنات المحلية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٤) المقترح

٩٢ - بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- سوف يُستعمل مشروع النص المقترح بشأن المادة ٨٨ أ (٤) كأساس من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الاعتبارات التي أبدت أعلاه.

مشروع المادة ٨٨ أ (٥)

الآثار التي تلحق باتفاقات نقل دولية أخرى

٩٣ - أبدي شاغل مؤداه أنه، بمقتضى "النظام الشبكي" بشأن النقل المتعدد الوسائط الذي اعتمد في مشروع الصك، يمكن أن يدرج مشروع المادة ٨٨ أ (٥) في عقد النقل أيضا شروط الخروج عن أحكام اتفاقات النقل الدولية التي لا تتعلق بالنقل البحري، وأن هذه النتيجة تمثل تنازعا مع قواعد القانون الدولي الإلزامية. ولكن، أشير إلى أن مشروع المادة ٨ من مشروع الصك ليس حكما يمثل تنازعا مع الاتفاقيات بل يجسد قرارا سياساتيا يسمح لبعض أحكام الصكوك الدولية الأخرى بأن تنطبق على النقل البري. بمقتضى مشروع الصك. وأفيد في الرد على ذلك بأن أحكاما مختارة فقط من الاتفاقات الدولية الأخرى ستكون

منطبقة على عقد النقل بموجب مشروع الصك، وأنّ النص المقترح بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٥) سيسمح بالخروج عن هذه الأحكام المختارة في عقد الحجم. وكان هناك اتفاق عام على أنّ هذه النقطة في حاجة إلى مزيد من التوضيح في نص مشروع المادة ٨٨ أ (٥) أو مشروع المادة ٨.

العلاقة بالفقرات الأخرى من مشروع المادة ٨٨ أ

٩٤- اقترح أن تتضمن مقدمة مشروع المادة ٨٨ أ (٥) إشارة كذلك إلى الفقرة ٤ من مشروع المادة ٨٨ أ.

المسؤولية عن السلوك المتعمد أو اللامبالي

٩٥- اقترح أن تدرج الإشارة الواردة في مشروع المادة ٨٨ أ (٥) (أ) إلى مشروع المادة ١٩ من مشروع الصك في فقرة منفصلة وأن توسّع من أجل منع الأطراف في عقد الحجم من تقليص مسؤوليتهم عن أي سلوك متعمد أو لامبال.

الالتزامات غير القابلة للخروج عنها

٩٦- اقترح أن تدرج في مشروع المادة ٨٨ أ (٥) (أ) إشارة إلى مشروع المادة ١٣ (١) (ج). وأفيد بأن الحكم الوارد في مشروع المادة ١٣ (١) (ج) فيما يتعلق بجدارة السفينة بحمل البضاعة يشكل جانبا هاما من واجب جدارة السفينة بالإبحار، ومن ثمّ فإنّ إدراج إشارة إلى هذا الحكم سيكون متسقا مع الأساس المنطقي لمشروع المادة ٨٨ أ (٥) (أ). ولكن، أبدى أيضا رأي مفاده أنّه، خلافا للواجبات المبينة في مشروع المادة ١٣ (١) (أ) و(ب)، ليس الواجب المنصوص عليه في مشروع المادة ١٣ (١) (ج) مسألة تتعلق بالسياسة العمومية والأمن العام، ومن ثمّ فإنّ تطبيقه ينبغي أن يترك لحرية الأطراف.

٩٧- وأفيد بأنّ المعقوفتين حول النص المقترح في مشروع المادة ٨٨ أ (٥) (أ) ينبغي حذفهما بغية توضيح عدم جواز الخروج عن أحكام المواد المذكورة في مشروع المادة ٨٨ أ (٥) (أ) فيما يتعلق بكل من نظام المسؤولية ومستواها. واقترح أيضا أن تدرج في مشروع المادة ٨٨ أ (٥) (ب) إشارة إلى أحكام مشروع الصك المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم.

٩٨- واقترح كذلك أن يولي الفريق العامل مزيدا من النظر لقائمة الأحكام غير القابلة للخروج عنها التي يرد ذكرها في مشروع المادة ٨٨ أ (٥)، بغية إدراج التزامات أخرى في هذه القائمة، مثل اشتراط التوقيع الوارد في مشروع المادة ٣٥.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٥) المقترح

٩٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- سوف يُستعمل مشروع النص المقترح بشأن المادة ٨٨ أ (٥) كأساس من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة، مع مراعاة الاقتراحات المتعلقة بالصياغة والتي أبدت أعلاه بشأن إدراج إشارة إلى مواد أخرى من مشروع الصك وإلى أحكام مشروع الصك المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم؛
- ينبغي توضيح العلاقة بين مشروع المادة ٨٨ أ (٥) والفقرات الأخرى من مشروع المادة ٨٨، وكذلك التفاعل بين مشروع المادة ٨٨ أ (٥) وأحكام صكوك النقل الدولي الأخرى؛
- ينبغي أن تتواصل في دورة قادمة مناقشة إمكانية أن تدرج في فقرة منفصلة من مشروع المادة ٨٨ أ (٥) إشارة إلى المسؤولية عن السلوك المتعمد أو اللامبالي.

مشروع المادة ٨٨ أ (٦)

١٠٠- ارتئي بوجه عام أن مقدمة الفقرة ٦ من مشروع المادة ٨٨ أ لا ينبغي أن تشير إلى الفقرة ١ فحسب، بل وإلى كل الفقرات الأخرى من مشروع المادة ٨٨ أ أيضا. ومن حيث الصياغة، اقترح أيضا أن يستعاض عن العبارة "أي طرف آخر" الواردة في مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب) المقترح بالعبارة "أي طرف آخر غير الشاحن".

مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب) - حماية الأطراف الثالثة

١٠١- لوحظ أن النص المقترح بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب) يمثل حلا وسطا بين استبعاد تطبيق الخروج تعاقديا عن مشروع الصك على الأطراف الثالثة من جهة، وتطبيق تلك الاشتراطات التعاقدية على الأطراف الثالثة دون قيود من جهة أخرى. وأضيف أن هذا الحل الوسط يجسد توازنا دقيقا بين الهدفين المنشودين وهما حماية الأطراف الثالثة واعتماد حكم عملي من الناحية التجارية. وارتئي أن طلب الموافقة على الالتزام بشروط عقد الحجم التي تخرج عن أحكام مشروع الصك من شأنه أن يوفر ضمانات كافية للأطراف الثالثة. ولكن، أبدي رأي مفاده أن موافقة الأطراف الثالثة على الالتزام بشروط عقد الحجم التي تخرج عن أحكام مشروع الصك ليست ضرورية لأن أطرافا ثالثة كالمُرسل إليهم سوف تصر على اكتساب حقوق بمقتضى عقد النقل، وأنه لا ينبغي النص على نظام خاص إلا في حال

إصدار مستندات نقل قابلة للتداول، وربما كان ذلك على غرار مشروع المادة ٧٧ من مشروع الصك.

الموافقة الصريحة

١٠٢- أبديت شواغل فيما يتعلق بمعنى العبارة "الموافقة الصريحة" الواردة في مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب). وأبدي رأي مفاده أنه لا ينبغي تعريف العبارة "الموافقة الصريحة" في مشروع الصك. وارتئي كذلك أن هناك حاجة إلى توضيحات بغية ضمان أن الموافقة سيعرب عنها الطرف الثالث مباشرة وفرديا وذلك بغية تجنب أن يصبح الطرف الثالث ملتزما تلقائيا بشروط الخروج التي أبدت الموافقة عليها نيابة عنه. وأبدي تأييد واسع للمفهوم الذي مفاده أن موافقة الأطراف الثالثة ينبغي أن تكون صريحة وفردية على حد سواء، ولكن دون إرهاب الناقلين بدون مبرر. وأعرب أثناء المناقشة عن ضرورة استشارة الصناعات الداخلية بشأن هذه الفقرة. ولكن، أبدي رأي مفاده أن أي آلية مناسبة ينبغي أن تستوعب الحالات التي يكون فيها أفراد عديدون متأثرين بصفقتهم أطرافا ثالثة بتنفيذ عقد الحجم، ومن ذلك مثلا عندما يكون تنفيذ عقد الحجم المبرم ممتدا على مدى عدة سنوات.

١٠٣- وأفيد بأن الجزء الثاني من مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب) المقترح يحتاج إلى توضيح فيما يتعلق بإمكانية موافقة الطرف الثالث صراحة على الالتزام بشروط عقد الحجم التي تخرج عن أحكام مشروع الصك والتي تكون منصوصا عليها في مستند النقل. وأفيد أيضا بأن التعبير كتابة، مثلا، عن هذه الموافقة على وجه مستند النقل ينبغي أن يُعتبر صالحا لأغراض مشروع المادة ٨٨ أ (٦) (ب) المقترح.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٦) المقترح

١٠٤- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي استعمال النص المقترح بشأن مشروع المادة ٨٨ أ (٦) كأساس من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة على ضوء الآراء التي أبدت أعلاه؛
- ينبغي أخذ الاقتراح الداعي إلى إدراج إشارة إلى الفقرات (١) إلى (٥) من مشروع المادة ٨٨ أ في مقدمة مشروع المادة ٨٨ أ (٦) بعين الاعتبار في النص الذي ستعده الأمانة.

مشروع المادة ٨٩

١٠٥- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٨٩ المعادة صياغته المقترح (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه). وذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا في مشروع المادة ٨٩ في دورته الحادية عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/526، الفقرات ٢١٦-٢١٨).

مشروع المادة ٨٩ (١) - نقل الحيوانات الحية

نهج حرية التعاقد مقابل نهج الإعفاء من المسؤولية

١٠٦- استُذكر أن النهج الذي اتبع في المادة ٥ (٥) من قواعد هامبورغ استند إلى الإعفاء من المسؤولية ولم يعف الناقل إلا من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم الحيوانات الحية الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم ذلك النوع من النقل. وأشار أيضا إلى أن ناقل الحيوانات الحية يكون، بمقتضى قواعد هامبورغ، خاضعا لجميع الالتزامات المنصوص عليها في ذلك الصك. وعلى العكس من ذلك، لوحظ أن مشروع المادة ٨٩ (أ) استند إلى النهج التعاقدية وأنه، بمقتضى هذا الحكم، لا يكون الناقل عرضة للمسؤولية إلا على أساس أفعال أو إغفالات مرتكبة باستهتار وبمقتضى الشروط المنصوص عليها في مشروع الحكم. وأعرب عن التأييد للنهجين. وأشار أيضا إلى أن النتيجة العملية للنهجين متماثلة. وقد أعرب عن تأييد واسع النطاق للاقتراح الداعي إلى استكمال الإشارة إلى مسؤولية الناقل بالإشارة إلى التزاماته. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن رأي مؤداه أن خسارة الناقل لحق الحد من المسؤولية منظم عملا بمشروع المادة ١٩، بصرف النظر عن مشروع المادة ٨٩ (أ).

مستخدمو ووكلاء الناقل والأطراف المنفذة البحرية الأخرى

١٠٧- أعرب عن رأي مؤداه أنه ينبغي تجنب الإشارة إلى مستخدمي الناقل ووكلائه لأن الحاجة إلى التخلص المتعمد من الحيوانات المحمّدة تنشأ بصورة منتظمة في هذه المهنة. بيد أنه ساد رأي مفاده أنه ينبغي الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٨٩ (أ) لأن مستخدمي الناقل أو وكلاءه وحدهم يقومون عمليا بالتفاعل مع الحيوانات الحية على ظهر السفينة وأن إشارة إلى الأطراف المنفذة البحرية ينبغي أن تدرج بعد النص الوارد بين معقوفتين. وأسوة بذلك، أشار إلى أن التخلص المتعمد من الحيوانات المحمّدة سيكون معفى من المسؤولية باعتباره تدبيرا معقولا لحماية الممتلكات في عرض البحر (انظر المادة ٤١ (٣) (١) والوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ٦٤).

النقل المتعدد الوسائط

١٠٨- طرح سؤال بشأن ما إذا كان مشروع المادة ٨٩ (أ) يستحدث إعفاء من المسؤولية في مراحل النقل غير البحري في حالة النقل المتعدد الوسائط. وردا على ذلك، أوضح بأنه، على الرغم من أن نقل الحيوانات الحية هو عادة نقل متعدد الوسائط من حيث الممارسة، لا يتم إطلاقاً على أساس عقد نقل متعدد الوسائط وأن مرحلة النقل غير البحري تخضع، لذلك، للقانون الداخلي.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٩

١٠٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بالنص المقترح لمشروع المادة ٨٩، بما في ذلك النص الوارد بين معقوفتين والإشارة الإضافية إلى الأطراف المنفذة البحرية، بغية مواصلة مناقشته في دورة مقبلة، على ضوء الاعتبارات التي أعرب عنها أعلاه؛
- ينبغي إدراج إشارة إلى التزامات النقل في افتتاحية مشروع المادة ٨٩؛
- مضمون مشروع المادة ٨٩ (ب) مقبول بصورة عامة.

الاختصاص (الولاية القضائية) - الفصل ١٥

١١٠- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في أحكام الفصل ١٥ من مشروع الصك بشأن الاختصاص (الولاية القضائية) في دورته الرابعة عشرة، وبأنه اتفق على أن يدرج في مشروع الصك فصلاً بشأن الاختصاص (الولاية القضائية) (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ١١٠-١٥٠). واستناداً إلى تلك المناقشات، ومع مراعاة القرارات التي اتخذها الفريق العامل أثناء تلك الدورة، اقترح نص منقح لأحكام الفصل ١٥. واتفق الفريق العامل، تمهيداً للنظر في النص المنقح وكذلك في مسائل معينة متعلقة بالسياسات نشأت أثناء المناقشات فيما بين الدورات (انظر A/CN.9/572، الفقرة ١٦٦)، على أن يجري النظر في هذه الأمور بتجميع أحكام معينة معاً استناداً إلى قائمة بالمسائل الرئيسية الوارد تحديدها في العناوين والفقرات التالية.

المسألة ١: عوامل الربط - مشروع المادة ٧٢، التعاريف الجديدة المقترحة،
المادة ٧٢ مكررا الجديدة المقترحة

مشروع المادة ٧٢

١١١- نظر الفريق العامل في النص التالي لمشروع المادة ٧٢، الذي اقترحه عدد من الوفود وفقا للقرارات التي اتخذها الفريق العامل في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ١١٣-١٣٤):

"المادة ٧٢

"في الإجراءات القضائية المتعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك، يجوز [للمطالب بالبضاعة] حسب اختياره أن يرفع دعوى أمام محكمة في دولة متعاقدة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها القضائية أحد الأماكن التالية:

"(أ) [مكان العمل الرئيسي] للمدعى عليه أو، إن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان إقامته المعتاد [أو مقره]؛ أو

... [الفقرة (ب) السابقة حذفت وفقا للقرار الوارد في الوثيقة A/CN.9/572،

الفقرة ١٢٦]...

"(ب) مكان التسلم [الفعلي/التعاقدي] أو مكان التسليم [الفعلي/التعاقدي]؛ أو

"(ج) الميناء الذي جرى فيه تحميل السفينة العابرة للمحيطات بالبضاعة في البدء؛ أو

"(د) الميناء الذي جرى فيه تفريغ البضاعة من السفينة العابرة للمحيطات في النهاية؛ أو

"(هـ) أي مكان إضافي يعين لذلك الغرض في مستند النقل أو السجل الإلكتروني." [

افتتاحية مشروع المادة ٧٢

١١٢- على الرغم من أن الفريق العامل ذُكر بأن البعض كان قد رأى أنه ينبغي عدم إدراج أحكام متعلقة بالاختصاص (بالولاية القضائية) في مشروع الصك، فإن الرأي السائد كان أنه ينبغي إبقاء القرار الذي اتخذته الدورة الرابعة عشرة بأن يُدرج الفريق العامل فصلاً بشأن الاختصاص (بالولاية القضائية) (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١١٣). وكان هناك اتفاق عام في الفريق العامل بشأن مضمون افتتاحية مشروع المادة ٧٢. بيد أنه كان هناك تأييد للرأي القائل بأنه ينبغي الحرص في المناقشات المقبلة على ضمان ألا يُقيّد مشروع المادة ٧٢ قدرة الناقل على تقديم مطالبه ضد متعهدي الشحن. وإضافة إلى ذلك، دُعي الفريق العامل إلى أن يدرس إلى أي مدى ينبغي أن تنطبق قواعد الاختصاص (بالولاية القضائية) الواردة في الفصل ١٥ على الاتفاقات المستبعدة من نطاق انطباق مشروع الصك، لا سيما في ضوء مشروع المادة ٥ المنصوص عليه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44، الذي يكفل للأطراف الثالثة في العقود المستبعدة من نطاق انطباق مشروع الصك الحماية بموجب أحكامه، على الرغم من ذلك.

١١٣- وجرى تبادل للآراء فيما يتعلق بالشخص المناسب الذي يجوز له أن يرفع دعوى بمقتضى مشروع المادة ٧٢، نظراً إلى القرار الذي اتخذته الفريق العامل في دورته السابقة بأن تقتصر هذه المادة على الدعاوى التي يرفعها المطالب بالبضاعة ضد الناقل المتعاقد (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١١٧). ورأى البعض أن "الشاحن أو المطالب الآخر بالبضاعة" هم الشخصان المناسبان، بينما رأى البعض الآخر أن "الشاحن أو المرسل إليه أو متعهد الشحن الآخر" أو "حائز مستند النقل" هم الأنسب؛ ومع ذلك، أعرب آخرون عن عدم رضاهم عن الصيغ المقترحة نظراً إلى عدم دقة تلك التعابير. وأبدي تأييداً للاقتراح القائل بأن تدرج في الافتتاحية من جديد كلمة "المدعي" بوصفه المطالب، علماً بأن إدراج عبارة "ضد الناقل" بعد عبارة "الإجراءات القضائية" من شأنه تبديد الشواغل فيما يتعلق باستباق الناقل ومبادرته لاختيار الولاية القضائية إلى رفع دعوى من أجل الحصول على إعفاء من المسؤولية (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١١٨). وأعرب عن رأيه مؤداً أن هذا قد لا يحقق الغرض المرجو لأن الدعوى المتعلقة بالانتصاف التفسيري ليست دعوى "ضد الناقل".

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بافتتاحية مشروع المادة ٧٢

١١٤- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تعديل العبارة الاستهلاكية للحكم كما يلي: "في الاجراءات القضائية ضد الناقل فيما يتعلق بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك، يجوز للمدعي، حسب اختياره"؛
- ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار، في التعديلات المقبلة للافتتاحية، آراء الفريق العامل المبيّنة في الفقرات الواردة أعلاه.

مشروع الفقرة ٧٢ (أ)

١١٥- رُئي أن الصيغة الواردة في مشروع الفقرة ٧٢ (أ) تقدّم العديد من التعبيرات المختلفة والمسببة للالتباس وأنه، نظراً إلى قصر الوقت الموفر لبدء الدعوى، يشكّل الوضوح الجوهر الأساسي في القواعد المتعلقة باختيار الولاية القضائية. ورُئي أن النص المأخوذ من لوائح بروكسل الأولى الأوروبية (لائحة المجلس (الجماعات الأوروبية) رقم ٢٠٠١/٤٤ بشأن الولاية القضائية والاعتراف بالأحكام المتعلقة بالمسائل المدنية والتجارية وإنفاذها) يوفر بديلاً ملائماً ومجرباً. وعلى الرغم من بعض الشكوك التي أُثيرت حول الاعتراف بمبدأ "المقر" في بعض الولايات القضائية، أُعرب عن التأييد، من حيث المبدأ، لاقتراح قُدّم من أجل تبسيط النص عن طريق حذف الصيغة الواردة في الفقرة واستبدالها بصيغة "مقر المدعى عليه" وإضافة تعريف لتعبير "المقر" في باب التعاريف في مشروع الصك على النحو التالي:

"يقصد بتعبير "المقر" المكان الذي: (أ) يكون فيه المركز القانوني أو الإدارة المركزية أو مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر، و(ب) يكون فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي."

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٧٢ (أ)

١١٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تنقيح مشروع الفقرة ٧٢ (أ) وفقاً لما هو مبين في الفقرة الواردة أعلاه.

مشروع الفقرة ٧٢ (ب) والتعريفان الجديان المقترحتان

١١٧- فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٧٢ (ب)، اقترح التعريفان التاليان لكي ينظر فيهما الفريق العامل:

"المادة ١ (xx)

"[ما لم ينص الصك على خلاف ذلك،] يُقصد بتعبيري "وقت التسلم" و "مكان التسلم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدّد بشأن تسلم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحددان وفقاً للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نصوص كتلك في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات كتلك، يكون وقت ومكان تسلم البضاعة هما عندما يتولى الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً عهدة البضاعة أو حينما يتولاها."

"المادة ١ (xxx)

"[ما لم ينص الصك على خلاف ذلك،] يُقصد بتعبيري "وقت التسليم" و "مكان التسليم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدّد بشأن تسليم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحددان وفقاً للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نص محدد كذلك في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات كتلك، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان إنزال البضاعة أو تفريغها من آخر سفينة أو مركبة نقلت عليها بمقتضى عقد النقل."

١١٨- وأُعرب عن تأييد مستمر في الفريق العامل لإدراج مكان التسلم ومكان التسليم باعتبارهما عاملين من عوامل الربط التي تستند إليها الولاية القضائية (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١٢٧). ولوحظ أن التعريفين المبينين في الفقرتين الواردتين أعلاه يمكن أن يساعدا على توضيح مشروع الفقرة هذا. ورُئي أن هذين التعريفين قد يكونان غير ضروريين، نظراً إلى مشاريع الفقرات ٧ (٢) و(٣) و(٤) في مشروع الصك، ولكن أُعرب عن بعض الشك في هذا الشأن لأن الغرض من مشروع المادة ٧ هو تحديد مدة مسؤولية الناقل ورُئي أن ذلك لا يكفي لأغراض مشروع المادة ٧٢.

١١٩- وفيما يتعلق بمسألة ما إذا كان من الأنسب الإشارة إلى مكان التسلم أو التسليم الفعلي أو التعاقدي، أُعرب عن بعض الشكوك بشأن المكان الفعلي لأن مكان التسليم الفعلي، على سبيل المثال، يمكن أن يكون ميناء اللجوء، ورُئي أن مكان التسلم التعاقدي ومكان التسليم التعاقدي هما المفضلان من حيث إمكانية التنبؤ.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٧٢ (ب)

١٢٠- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج التعريفين المقترحين في مشروع الصك من أجل مناقشتهم في المستقبل؛
- ينبغي أن يشير مشروع الفقرة ٧٢ (ب) إلى مكان التسلم التعاقدى ومكان التسليم التعاقدى.

مشروع الفقرة ٧٢ (ج) و(د)

١٢١- تكرر الإعراب عن الرأي القائل بأن ميناء التحميل أو ميناء التفريغ ينبغي أن يشمل كعامل ربط مناسبين تستند إليهما الولاية القضائية (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١٢٨). وبالإضافة إلى المناقشة السابقة التي دارت في الدورة الأخيرة للفريق العامل، رُئي أن إدراج الموانئ سيكون عمليا فيما يتعلق باتفاقية النقل البحري زائدا التي قد تكون بحاجة إلى مكان منطقي لتوحيد الإجراءات المتعددة. ومن العوامل العملية الداعمة لهذا الاقتراح هو أن الموانئ كثيرا ما تكون الأماكن الوحيدة التي يمكن فيها لمتعهد الشحن أن يرفع دعوى على كل من الناقل المتعاقد والطرف المنفذ وأن من المرجح جدا أيضا أن يتركز الشهود والمستندات في الموانئ حيث من الأرجح جدا أن يحدث التلف. بيد أنه أعرب عن رأي آخر مفاده أن الحماية من تعدد المطالبات يمكن تحقيقها بدلا من ذلك عن طريق إدراج شرط الاختيار الحصري للمحكمة في عقد النقل. ورُئي كذلك أنه تحقيقا للاتساق في الصك بكامله، سيوحي الاعتماد المستمر على النهج التعاقدى أن مكان التسلم والتسليم هما وحدهما اللذان يكون لهما صلة. وقدّم رأي آخر مؤداه أنه إذا أُدرجت الموانئ في هاتين الفقرتين، ينبغي أن تكون الإشارة إلى الموانئ التعاقدية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٧٢ (ج) و(د)

١٢٢- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بمشروع الفقرة ٧٢ (ج) و(د) بين معقوفتين في مشروع الصك.

مشروع الفقرة ٧٢ (هـ)

١٢٣- أعرب عن رأي مؤداه أن مشروع الفقرة ٧٢ (هـ) الذي يحدّد مكانا معيّنًا في مستند النقل كوسيلة إضافية لاختيار الولاية القضائية له صلة وثيقة بمسألة الشروط الحصرية للولاية القضائية (انظر الفقرات الواردة أدناه) وأن القرار الذي يُتخذ بشأن المسألة الأخيرة سيؤثر بالضرورة في المسألة الأولى. بيد أنه أعرب عن التأييد أيضا للاقتراح الداعي إلى أن يقرر الفريق العامل ما إذا كان سيدرج مشروع الفقرة ٧٢ (هـ) بصورة منفصلة عن قراره بشأن شرط الولاية القضائية الحصرية أم لا. وفي هذا السياق، لوحظ أن إدراج مشروع الفقرة ٧٢ (هـ) ينبغي أن يكون خيارا مقبولا بشأن المحكمة المحتملة، لأنه مجرد واحد من الخيارات الواردة في قائمة الخيارات المعروضة على المطالب بالبضاعة بمقتضى مشروع المادة ٧٢. ورئي أن هناك فائدة إضافية تتمثل في أنه ما دامت الولاية القضائية المعينة ستكون خيارا قياسيا في مستندات النقل، فإن من الممكن أن توفر وسيلة للتقليل من تعدد الولايات القضائية المحتملة التي يمكن أن يواجهها الناقل. وطُرح رأي آخر مفاده أن المكان المعين الوارد في مشروع الفقرة يمكن أن يقتصر على الدول المتعاقدة. وقد أعرب عن التأييد لمشروع الفقرة ٧٢ (هـ) شريطة ألا تحاول صيغتها أن تُبطل قائمة الخيارات الأخرى للولاية القضائية المتاحة في مشروع المادة ٧٢، وشريطة أن تعني أنها لا تُلزم إلا الأطراف في الاتفاق. بيد أنه أعرب عن رأي مختلف مفاده أن يكون هذا الشرط صالحا أيضا بالنسبة إلى الأطراف الثالثة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٧٢ (هـ)

١٢٤- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- ينبغي إزالة المعقوفين الواردين حول مشروع الفقرة ٧٢ (هـ)؛
- يمكن النظر في الاستعاضة عن كلمة "يعين" بعبارة "يتفق عليه"؛
- يمكن النظر في جعل نفاذ الحكم مقتصرًا على أماكن في الدول المتعاقدة؛
- ينبغي مواصلة النظر في المسائل ذات الصلة بموقف الأطراف الثالثة بمقتضى هذا الحكم وفي العلاقة مع شروط الاختيار الحصري للمحكمة.

مشروع المادة ٧٢ مكررا

١٢٥- نظر الفريق العامل في النص التالي لمشروع المادة ٧٢ مكررا المقترح عملا بالقرار الذي اتخذته الفريق العامل في دورته الرابعة عشرة والقاضي بإدراج حكم منفصل في مشروع

الصك يتناول عوامل الربط اللازمة لتحديد اختصاص النظر في الدعاوى المرفوعة ضد الأطراف المنفذة البحرية (انظر الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/572):

"المادة ٧٢ مكرراً

"في الإجراءات القضائية التي يُقيمها الشاحن أو متعهد شحن آخر البضاعة المشحونة ضدّ الطرف المنفّذ البحري فيما يتعلق بنقل البضائع بمقتضى هذا الصك، يجوز للمطالب، حسب اختياره، أن يرفع دعوى في محكمة توجد في دولة طرف وتكون، وفقاً لقانون الدولة التي توجد فيها، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

- (أ) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو [، إن لم يكن له مكان عمل رئيسي،] مكان اقامته [المعتاد/الدائم]؛ أو
- (ب) المكان الذي تسلّم فيه الطرف المنفّذ البحري البضاعة [في البداية]؛ أو
- (ج) المكان الذي تم فيه [في النهاية] تسليم البضاعة بواسطة الطرف المنفّذ البحري".

المنافشة العامة

١٢٦- اقترح ضرورة أن تتولى الأمانة إعداد صيغة منقّحة لهذا الحكم مراعية في ذلك التعليقات على اللغة المماثلة الواردة في مشروع المادة ٧٢ (انظر الفقرة الفقرات ١١١ إلى ١٢٤ أعلاه).

١٢٧- بيد أنه ذُكر أيضاً أن بعض عوامل الربط الواردة في مشروع المادة ٧٢ مكرراً لن تنطبق على الأطراف المنفّذة البحرية. وذُكر، بالأخص، أن الإشارة إلى العلاقات التعاقدية لن تكون مناسبة في حالة الأطراف المنفّذة البحرية، التي لا يعنيه عقد النقل إلاّ بدرجة أقل. وذُكر أيضاً أن مشروع الفقرتين (ب) و (ج) المتعلّقتين. بمكان تسلّم وتسليم البضاعة لن ينطبق على الأطراف المنفّذة البحرية التي تؤدّي واجباتها على ظهر السفينة لا غير.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

١٢٨- قرّر الفريق العامل، بعد المناقشة، أنه:

- ينبغي أن يُطلب من الأمانة أن تدخل تعديلات على نص مشروع المادة ٧٢ مكرراً استناداً إلى الآراء المبينة في الفقرات أعلاه.

المسألة ٢: الأحكام المتعلقة بالحجز - مشروعاً المادتين ٧٣ و ٧٤

مشروع المادة ٧٣

١٢٩- ناقش الفريق العامل نص مشروع المادة ٧٣ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.32. ودُكر الفريق العامل بأنه كان قد قرّر في دورته الرابعة عشرة إدراج نص مشروع هذه المادة بين معقوفتين ريثما يُجرى مزيد من التقييم لصلتها بالاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية لسنة ١٩٥٢، وبالاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لسنة ١٩٩٩ ("اتفاقية الحجز") (انظر الفقرة ١٣٩ من الوثيقة A/CN.9/572).

١٣٠- وقُدّم أيضاً البديل التالي لنص مشروع المادة ٧٣ لكي ينظر فيه الفريق العامل:

"المادة ٧٣

"ليس ثمة في هذا الفصل ما يمسّ الولاية القضائية فيما يتعلّق بالحجز [عمالاً بالقواعد السارية لقانون الدولة أو للقانون الدولي]".

المناقشة العامة

١٣١- وافق الفريق العامل من حيث المبدأ على تبادلي نشوء أي تضارب بين مشروع الصك واتفاقيتي الحجز. ودُكر أن اتفاقيتي الحجز تُتيحان قواعد موحّدة لعدد من الدول الأطراف وتمثلان توازناً دقيقاً بين مصالح متنوّعة ومتشعبة.

١٣٢- وأعرب عدد كبير من الوفود عن تفضيله لمشروع النص البديل الوارد في الفقرة ١٣٠ أعلاه، لأنه يحقق بشكل أفضل وأوضح، فيما يبدو، الهدف المتمثّل في تحاشي نشوء أي تضارب مع اتفاقيتي الحجز، ولا سيما بالنظر إلى عدد المسائل المتشعبة ومواطن التضارب المحتملة التي قد تطرأ.

١٣٣- وأبدي أيضاً رأي مفاده أنّ تحاشي نشوء تضارب مع اتفاقيتي الحجز ينبغي أن ينظر إليه لا من زاوية الولاية القضائية فحسب، بل كذلك من حيث الصلة بأي قرار يُتخذ بشأن الوقائع الموضوعية للمطالبة بحجز السفينة. وفي هذا الصدد، ارتئي أنه نقد يكون من الممكن، بواسطة الاستعاضة عن كلمة "الفصل" بكلمة "الصك"، توسيع نطاق تحاشي أوجه

التضارب ليشمل أوجه التضارب المتعلقة بالولاية القضائية كذلك. وأعرب أيضا عن رأي يفيد بضرورة إيلاء الاهتمام الواجب لتنسيق مشروع الحكم مع بعض الأحكام القائمة بشأن الولاية القضائية المتعلقة بالدعاوى المتصلة بالمسؤولية الناشئة عن استخدام أو تشغيل السفينة، مثل المادة ٧ من لائحة المجلس الأوروبي رقم ٤٤/٢٠٠١.

الإشارة إلى التشريعات الوطنية

١٣٤- أعرب عدد كبير من الوفود عن تفضيله لإزالة المعقوفتين من النص البديل لمشروع المادة ٧٣، مما يتيح الإشارة إلى التشريعات الوطنية والدولية على حد سواء. وذكّر أنّ الدول التي لم تعتمد أي صك دولي بشأن حجز السفن قد وضعت لنفسها قواعد داخلية بشأن الحجز، وأن مشروع الصك ينبغي أن يتفادى التدخل في هذه القواعد الداخلية.

١٣٥- ومع ذلك، أُبدت أيضا آراء تُعارض الإشارة في مشروع المادة ٧٣ إلى القوانين الداخلية. وذكّر أنّ الأساس المنطقي لهذا الحكم ينبغي أن يكون تفادي أوجه التضارب بين الصكوك الدولية لا غير. وذكّر أيضا أن الإشارة إلى القانون الداخلي قد تُفسّر بأنها تُنشئ ولاية قضائية داخلية جديدة بشأن مسألة الحجز، مع ما يترتب على ذلك من آثار لا يمكن التنبؤ بها. وقد كان هناك شيء من الدعم للرأي القائل بإمكانية إيجاد حل لهذه المشكلة بواسطة تعديل العبارة المعنية لتصبح كالتالي: "عملا بالقواعد القانونية السارية".

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

١٣٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إبقاء مشروع المادة ٧٣ في مشروع الصك؛
- ينبغي الاستعاضة عن نص مشروع المادة ٧٣ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 بالنص البديل لمشروع هذه المادة؛
- ينبغي أن يُطلب من الأمانة أن توضح نص مشروع المادة ٧٣ فيما يتعلق بالمطالبات التي يقوم الحجز على أساسها استنادا إلى الآراء المبينة في الفقرات الواردة أعلاه؛
- ينبغي الإبقاء على عبارة "[لقانون الدولة أو]" بين معقوفتين لمواصلة النظر فيها.

مشروع المادة ٧٤

١٣٧- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا في مشروع المادة ٧٤ في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرتان ١٤٠ و ١٤١). ونظر الفريق العامل في نص الخيار ألف لمشروع المادة ٧٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٣٨- رئي أنه ينبغي، لا سيما من أجل الوضوح في بعض اللغات، إضافة كلمة "محاكم" بعد كلمة "اختصاص". وأشار فضلا عن ذلك إلى ضرورة توضيح ما إذا كان يقصد للمادة ٧٤ أن تشمل التدابير المتاحة في بعض القوانين الوطنية (كالتدبير المؤقت) والتي قد لا يمتد استخدامها دائما إلى استخدام التدبير "الوقائي". ومع ذلك، رئي أن من الأفضل ترك هذه المسائل للتشريع الوطني.

١٣٩- وبغية توضيح فكرة "التدابير المؤقتة أو الوقائية"، اقترح إدراج فقرة تحمل الرقم ٢ في مشروع المادة ٧٤، تتضمن تعريفا للتدابير المؤقتة أو الوقائية، يكون نصها كما يلي:

"٢- لأغراض هذه المادة، يقصد بتعبير "التدابير المؤقتة أو الوقائية" ما يلي:

"(أ) أوامر بحفظ أي بضائع تكون محل نزاع أو وضعها تحت الحراسة المؤقتة أو بيعها؛ أو

"(ب) أمر بالتحفظ على المبلغ المتنازع عليه؛ أو

"(ج) أمر بتعيين حارس قضائي؛ أو

"(د) أي أوامر أخرى لضمان عدم تجرّد أي قرار قد يتخذ في إجراءات التحكيم من مفعوله نتيجة تبديد الموجودات من قبل الطرف الآخر؛ أو

"(هـ) أمر زجري مؤقت أو أمر مؤقت آخر."]

١٤٠- ولئن حظي إدراج الفقرة ٢ في مشروع المادة ٧٤ بالتأييد، فقد رئي من ناحية أخرى أن أي محاولة لتعريف "التدابير المؤقتة أو الوقائية" قد تترتب عليها مشاكل عديدة دون أن تساهم في توضيح مشروع الصك. وجرى تذكير الفريق العامل بالعمل الذي يقوم به حاليا الفريق العامل الثاني للأونسيترال المعني بالتحكيم لتعريف التدابير المؤقتة.

١٤١- واقترح دمج مشروع المادة ٧٤ بمشروع المادة ٧٣ ليصبح واضحا أن الحكم السابق لا يشير إلا إلى التدابير الوقائية التي يتخذها الشاحن ضد الناقل من أجل المطالبات المتعلقة بالمسؤولية. ولكن أشير أيضا إلى أن الجملتين الأولى والثانية من مشروع المادة ٧٤ تتصلان بمسألتين مختلفتين، إذ يراد للجملتين أن تتصل بالتحديد بالحجز على السفن وينبغي بالتالي أن توضع في مادة مستقلة. واقترح فضلا عن ذلك تصحيح عبارة "ولا تشكل هذه المادة" بالاستعاضة عنها بعبارة "ولا شيء في الفصل ١٥ يشكل".

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

١٤٢- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- تصحيح الجملة الثانية من مشروع المادة ٧٤ بالاستعاضة عن عبارة "ولا تشكل هذه المادة" بعبارة "ولا شيء في الفصل ١٥ يشكل"؛
- الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٧٤ لمواصلة النظر فيه على ضوء الآراء المعرب عنها أعلاه، مع إيلاء اعتبار خاص لجعل الجملة الأولى من الحكم متفقة مع مشروع المادة ٧٣؛
- إدراج الاقتراح المذكور أعلاه بشأن الفقرة ٢ في مشروع المادة ٧٤ ضمن معقوفتين لمواصلة مناقشته في دورة قادمة.

المسألة ٣: تجميع الدعاوى، والدعاوى الكلية، والدعاوى الجماعية، والدعاوى المعلقة -
(المادتان الجديدتان المقترحتان ٧٤ مكررا و ٧٤ مكررا ثانيا ومشروع المادة ٧٥)

اقتراح إدراج المادة الجديدة ٧٤ مكررا- تجميع الدعاوى

١٤٣- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا في مسألة تجميع الدعاوى، أو تركّز دعاوى متعددة في محكمة واحدة، في دورته الرابعة عشرة (انظر A/CN.9/572)، الفقرتان ١٢٠ و ١٢١). وأشار مجددا إلى أنه في حالة الحوادث المفضية إلى عدد كبير من المطالبات المتعلقة بالبضائع المشحونة، يمكن أن تقام دعاوى على الناقل في ولايات قضائية عديدة. وأشار أيضا إلى أن هذه الولايات القضائية قد تكون متباعدة جدا من الناحية الجغرافية بفعل نظام النقل من الباب إلى الباب الذي ينص عليه مشروع الصك وعوامل الربط في تقرير الولاية القضائية المبينة في مشروع المادة ٧٢. واستنادا إلى المناقشة التي تناولت هذه المسألة في الدورة الرابعة عشرة للفريق العامل، اقترح بالتالي تضمين مشروع الصك حكما بشأن تجميع

الدعاوى ينص على نقل الدعاوى إلى الولاية القضائية التي أقيمت فيها الدعوى الأولى. واقتراح مشروع النص التالي لكي ينظر فيه الفريق العامل:

"المادة ٧٤ مكررا

"إذا أقيم مطالب بالتعويض عن شحنة دعوى بموجب هذا الصك في أحد الأماكن المحددة في المادتين ٧٢ و ٧٢ مكررا، وجب نقل أي دعوى لاحقة متصلة بنفس الحادث تقام بموجب هذا الصك إلى المكان الذي أقيمت فيه الدعوى الأولى، بناء على طلب المدعى عليه."

المنافسة العامة

١٤٤- أشير إلى أنه يمكن بموجب الحكم المقترح التذرع بنقل الدعاوى في أي حادث تنطوي على أكثر من مطالبة واحدة، ولئن وجد بعض التعاطف مع هذه المشكلة في حالة تعدد المطالبات، فقد رئي أن هذه العتبة متدنية جدا. وأشير أيضا إلى أن كلمة "حادث" المألوفة في مجال قانون التصادم تفتقر إلى الوضوح في هذا السياق. وأشير فضلا عن ذلك إلى أن مشروع الحكم يترك عددا من المسائل مفتوحا، مثل تعريف "الدعوى الأولى" والتفاعل بين نقل الدعاوى والدعاوى المقامة من الناقل للحصول على إقرار بخلو طرفه من المسؤولية وللمطالبات المضادة. ونوّه بأن من الممكن التخفيف من تعقد هذه المشكلة بالسماح للأطراف باعتماد شرط حصري بشأن الولاية القضائية. ورئي كذلك أن الآلية المقترحة لنقل الدعاوى قد تزيد من تكاليف التقاضي التي تقع على عاتق المدعى عليه لأنه لا يمكن تحريكها إلا بالدعوى الأولى، في حين أنه من الأفضل جعل هذه الآلية معكوسة بحيث يطلب إلى المدعين اللاحقين أن يقيموا الدعوى في المحكمة التي يسميها المدعى عليه.

١٤٥- وأشير فضلا عن ذلك إلى أن تجميع الدعاوى هو مشكلة عامة من مشاكل المقاضاة تتناولها كل التشريعات الوطنية التي ينبغي لمشروع الصك أن يحترم أحكامها. ورئي أن التزام المحاكم بنقل الدعاوى اللاحقة منصوص عليه بعبارات متشددة أكثر من اللازم وقد يتعارض مع عدد من المبادئ المتصلة بالاجتهاد القضائي. وأشير علاوة على ما سبق إلى أنه نظرا لكون الدعوى الأولى تحكم الدعاوى اللاحقة بمقتضى المادة ٧٤ مكررا الجديدة المقترحة، فقد يفسح ذلك المجال للناقل للبحث عن المحكمة المناسبة وما شابه ذلك من الخيارات التكتيكية بشأن الولاية القضائية. وإضافة إلى ذلك، قيل إن هذه المسألة نوقشت في منتديات

دولية أخرى دون التوصل إلى توافق في الآراء حولها وإنه حتى لو وجد حكم جيد السبك، ستظل هناك حاجة إلى مخطط قانوني لنقل الدعاوى بين الدول.

١٤٦- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- عدم تضمين مشروع الصك حكما بشأن تجميع الدعاوى.

اقتراح إدراج المادة الجديدة ٧٤ مكررا ثانيا - الدعاوى الكلية والدعاوى الجماعية

١٤٧- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في دورته الرابعة عشرة في مسألة ما إذا كان ينبغي تضمين مشروع الصك حكما بشأن الدعاوى المرفوعة من متعهدي الشحن على أساس كلي ضد الناقل والطرف البحري المنفذ (انظر A/CN.9/572، الفقرة ١٤٩)، وبأنه ناقش أيضا فوائد منع الناقل من اختيار المحكمة المختصة بإقامته دعوى للحصول على إقرار بخلو طرفه من المسؤولية (انظر A/CN.9/572، الفقرة ١١٨). واستنادا إلى تلك المناقشة، اقترح مشروع النص التالي لكي ينظر فيه الفريق العامل:

"المادة ٧٤ مكررا ثانيا

"[١- إذا أقيم المطالب بشأن البضاعة المشحونة دعاوى كلية على الناقل المتعاقد والطرف البحري المنفذ، وجب أن يتم ذلك في واحد من الأماكن المشار إليها في المادة ٧٢ مكررا حيث يمكن أن تقام دعاوى ضد الطرف البحري المنفذ.]

"٢- إذا أقيم الناقل أو الطرف البحري المنفذ دعوى بمقتضى هذا الصك على الشاحن أو متعهد شحن آخر، وجب على المطالب، بناء على طلب المدعى عليه، أن ينقل الدعوى إلى أحد الأماكن المشار إليها في المادة ٧٢ أو المادة ٧٢ مكررا، وفقا لاختيار المدعى عليه."

المادة الجديدة ٧٤ مكررا ثانيا (١): الدعاوى المرفوعة على أساس كلي ضد الناقل والطرف البحري المنفذ

١٤٨- أشير إلى أنه ينبغي ألا يحول مشروع الصك دون إمكانية إقامة دعوى على الناقل والطرف البحري المنفذ في نفس المحكمة، لأن هذه الإمكانية قد تعجل في حل النزاع مما يعود بالفائدة على جميع الأطراف المعنية. ولئن كان النص المقترح يحل المشكلة المتعلقة بأنه من الممكن أن لا تكون للناقل والطرف البحري المنفذ ولاية قضائية مشتركة بمقتضى

مشروعي المادتين ٧٢ و ٧٢ مكررا من مشروع الصك عن طريق اللجوء إلى الأماكن المبينة في المادة ٧٢ مكررا الجديدة المقترحة، فقد رئي أن من الممكن أيضا معالجة هذه المسألة باعتماد الموائئ كعامل من عوامل الربط التي تتقرر على أساسها الولاية القضائية. ولكن رئي أيضا أن الإشارة إلى الموائئ بوصفها عوامل ربط في تقرير الولاية القضائية قد لا تتوافق تماما مع الطابع "البحري زائدا غير البحري" الذي يتسم به مشروع الصك (انظر أيضا الفقرتين ١٢١ و ١٢٢ أعلاه). واقترح أيضا حذف عبارة "على أساس كلي" لتوسيع نطاق تطبيق هذا الحكم بحيث يشمل كل الدعاوى المقامة على أساس مشترك ضد الناقل المتعاقد والطرف البحري المنفذ.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

١٤٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إدراج النص المقترح لمشروع المادة ٧٤ مكررا ثانيا (١) بين معقوفتين في مشروع النص لمواصلة مناقشته في دورة قادمة.

المادة الجديدة ٧٤ مكررا ثانيا (٢): دعاوى الإقرار المقامة من قبل الناقل والطرف البحري المنفذ

١٥٠- أشير إلى أن القصد من النص المقترح لمشروع المادة ٧٤ مكررا ثانيا (٢) هو منع الناقل من طلب انتصاف تفسيري للإفلات من عوامل الربط المستخدمة في مشروع الصك لتقرير الولاية القضائية. ولكن اقترح أيضا أن يكون الحكم مقصورا على الدعاوى التي يرفعها الناقل للحصول على انتصاف تفسيري وألا يمنع الناقل من إقامة دعاوى بخلاف دعاوى طلب الحصول على انتصاف تفسيري، كدعاوى طلب سداد أجرة النقل، في الولاية القضائية المناسبة التي يختارها. واقترح أيضا حذف الإشارة إلى الطرف البحري المنفذ الواردة في مشروع المادة ٧٤ مكررا ثانيا (٢)، ولكن رئي عكس ذلك أيضا. واقترح إضافة إلى ذلك توضيح النص المقترح بحيث يبيّن أنه ينبغي نقل الدعاوى اللاحقة حصرا إلى ولاية قضائية تدخل في عداد الولايات القضائية التي تشير إليها عوامل الربط المحددة في مشروع المادة ٧٢.

١٥١- ورئي مرة أخرى أنه في غياب نظام مرعي لنقل الدعاوى بين الدول، قد يحتاج النص المقترح لمشروع المادة ٧٤ مكررا ثانيا (٢) إلى توضيح إضافي. وأشير في هذا السياق إلى أن النص المقترح قد استخدمت فيه عبارات مستلهمة إلى حد ما من اتفاقية الأمم المتحدة

للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ ("قواعد هامبورغ"). ورئي أن ثمة حاجة إلى التوضيح فيما يتعلق بإمكانية إقامة الناقل دعوى للحصول على انتصاف تفسيري في إحدى الولايات القضائية المحددة. بموجب عوامل الربط المبينة في مشروع المادة ٧٢ وإمكانية قيام المطالب بشأن الشحنة بطلب نقل الدعوى إلى ولاية قضائية أخرى.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل

١٥٢ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إدراج النص المقترح لمشروع المادة ٧٤ مكررا ثانيا (٢) بين معقوفتين في مشروع النص لمواصلة مناقشته في ضوء الآراء المعرب عنها أعلاه، لا سيما المتعلق منها بقصر انطباقه على الانتصاف التفسيري الذي يلتمسه الناقل أو الطرف البحري المنفّذ.

مشروع المادة ٧٥ - الدعاوى المعلقة

١٥٣ - ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا في مشروع المادة ٧٥ في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ١٤٢-١٤٤). ونظر الفريق العامل في نص الخيار ألف لمشروع المادة ٧٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٥٤ - وفقا للمناقشة التي دارت في الدورة الرابعة عشرة للفريق العامل، اقترح حذف مشروع المادة ٧٥ من مشروع الصك لأن من الصعوبة بمكان الاتفاق على قاعدة للدعاوى المعلقة، نظرا لتعدد هذا الموضوع واختلاف النهج المعتمدة إزاء الدعاوى المعلقة باختلاف الولايات القضائية. ورئي عموما أن من الأفضل ترك هذه المسألة للقوانين الوطنية رغم استصواب وجود حكم موحد بشأنها.

١٥٥ - وبعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- حذف مشروع المادة ٧٥ من مشروع الصك.

المسألة ٤: البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية

المنافشة العامة

١٥٦- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر بإيجاز أثناء دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ١٣٠-١٣٣)، في مسألة ما إذا كان ينبغي لمشروع الصك أن يسمح للطرفين بالاتفاق في عقد النقل على بنود تتعلق بالولاية القضائية الحصرية. واستُذكر أيضا أنه جرى تبادل للآراء بشأن العلاقة بين تلك البنود ومشروع الفقرة ٧٢ (د) المتعلق بأن يعيّن في مستند النقل مكان ولاية قضائية كاختيار إضافي للمحكمة (انظر الفقرتين ١٢٣ و١٢٤ أعلاه).

هل ينبغي لمشروع الصك أن يسمح بالبنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية؟

١٥٧- نظر الفريق العامل في المسألة العامة المتمثلة فيما إذا كان ينبغي لمشروع الصك أن يسمح لطرفي عقد النقل أن يتفقا على بند يتعلق بالولاية القضائية الحصرية. وأُبدى تأييد قوي للاقتراح الداعي إلى أن يسمح مشروع الصك فعلا ببنود تتعلق بالولاية القضائية الحصرية، خصوصا إذا ما أضعف احتمال إساءة استغلال تلك البنود بإضافة شروط معينة يتعين استيفاؤها لكي تكون تلك البنود سارية المفعول. وأُعرب أيضا عن رأي مفاده أن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية ينبغي أن تكون قاصرة على حالات خروج بعض عقود النقل عن أحكام مشروع الصك عملا بالمادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

١٥٨- وأُعرب عدد أصغر من الوفود بقوة عن رأي مفاده أنه ينبغي ألا يسمح مشروع الصك لطرفي عقد النقل بالاتفاق على بنود تتعلق بالولاية القضائية الحصرية. ورئي أنه يصعب تأييد بند بشأن الولاية القضائية الحصرية يمكن أن يسمح للناقل في بعض الحالات بفرض مكان الولاية القضائية، خصوصا عندما يكون من شأن البعد الجغرافي لمكان التقاضي في النزاعات وتكاليف ذلك التقاضي أن يسببا غبنا لمتعهدي الشحن. وعلاوة على ذلك، ذكر أن هذه المسألة هي من الأهمية في بعض الولايات القضائية بحيث توجد فيها أحكام داخلية تبطل أعمال البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية.

١٥٩- وردّا على هذه الشواغل، ذكر أن هناك بالفعل عدة اتفاقيات نافذة بهذا الشأن، مثل اتفاقية لاهاي بشأن الاعتراف بالأحكام القضائية الأجنبية في المسائل المدنية والتجارية وإنفاذها، تسمح بالولاية القضائية الحصرية، وفي كثير من الأحيان دون فرض أي شروط

لمنع إساءة الاستغلال، ورئي أن استبعاد البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية من مشروع الصك سيكون أمرا شاذا في السياق العصري. ورغم الاعتراف باحتمال أن تنطوي البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية على مخاطر في عقود الإذعان، فقد سُلّم بأنه عندما يجري التفاوض على العقود بحرية تكون هناك دواع تجارية قوية لجعل الأحكام المتعلقة باختيار المحكمة حصرية. ورئي أيضا أن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية شائعة جدا في السياق التجاري، لأنها توفر وسيلة لزيادة قابلية التنبؤ ولتقليل التكاليف الإجمالية على الطرفين. ورئي كذلك أن فرض شروط لمنع إساءة الاستغلال من شأنه أن يزيل احتمال المفاجآت، الذي سُلّم بأنه يمثل شاعلا رئيسيا فيما يتعلق بالبنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية في السياق التجاري. وقيل إن لتضمين العقد بنودا تتعلق بالولاية القضائية الحصرية مزيتين إضافيتين، هما إمكانية الحد من عدد الولايات القضائية المحتملة في حالة تعدد الدعاوى، خصوصا في غياب أحكام خاصة بتجميع الدعاوى، والحد من احتمال تسوُّق المحكمة. كما رئي أن احتمال الاضطرار إلى رفع دعوى في مكان بعيد هو احتمال معروف لدى الأطراف العاملين في التجارة الدولية.

١٦٠- ودعي إلى توخي الحذر فيما يتعلق باحتمال المغالاة في أهمية إدراج البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية أو استبعادها في مشروع الصك. ورئي أن المطالبات الصغيرة عادة ما تعالج محليا، بصرف النظر عن البنود المتعلقة بالولاية القضائية، وأن شركات التأمين كثيرا ما تعالج المطالبات الكبيرة، سواء من جانب متعهد الشحن أو الناقل، على أساس غير محلي. ورئي أن معظم تلك المطالبات الكبيرة كثيرا ما تُسوَّى دون تقاض، تفاديا لما يمكن أن يترتب على الدعاوى القضائية من تكاليف باهظة. وبينما أثبتت بعض الشكوك بشأن هذا الرأي، أُبدي تأييد للرأي القائل بأن جزءا صغيرا فحسب من تلك المطالبات يصبح موضع تقاض بالفعل.

الشروط المتعلقة بسريان مفعول البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية

١٦١- اقترح تضمين مشروع الصك أحكاما تقضي باستيفاء شروط معينة قبل أن يصبح البند المتعلق بالولاية القضائية الحصرية صالحا للإعمال. وكانت الشروط المقترحة كما يلي:

- ينبغي أن يتضمن البند المتعلق بالولاية القضائية الحصرية اسم المحكمة المختارة ومكانها؛

- لا بد أن تكون المحكمة المختارة موجودة في دولة متعاقدة؛

- يلزم أن يبين الاتفاق اسمي الطرفين وعنوانيهما، لكي يتسنى إبلاغ المدعى عليه بالدعوى المرفوعة ضده؛

- يلزم أن ينص الاتفاق على أن يكون اختصاص المحكمة المختارة حصرياً.

١٦٢- واقترح في هذا الصدد إدراج شرط إضافي هو أن يكون عقد النقل متفاوضاً عليه بصورة فردية أو متبادلة، بحيث يمكن تمييزه عن عقد الإذعان. وذهب رأي آخر إلى أن من الأصح أن ينص الشرط على أن العقد يجب أن يكون متفقاً عليه بصورة متبادلة وليس متفاوضاً عليه بصورة متبادلة. ورئي كذلك أنه ينبغي أيضاً استيفاء الشروط الأخرى للخروج عن مشروع الصك الواردة في المادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة لكي تصبح البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية صالحة للإعمال (انظر الفقرة ٥٢ أعلاه).

١٦٣- وأبدت بشأن الشروط المقترحة آراء كانت إجمالاً مؤيدة لها. ورئي أن اشتراط أن تكون البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية متفقاً عليها صراحة قد يتنافى مع الحاجة المرتآة إلى جعل سرياتها قاصراً على عقود الحجم المذكورة في المادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة. وذكر كذلك أن اسم الناقل وعنوانه لازمان بالفعل في تفاصيل العقد عملاً. بمشروع المادة ٣٤ من مشروع الصك، وأن جعل إدراج تلك المعلومات لازماً لسريان البند المتعلق بالولاية القضائية الحصرية يمثل حافزاً إضافياً لامتثال الناقل. غير أنه أُثير تحوُّف من أن هذا الشرط يمكن أن ينظر إليه كبند خفي بشأن "هوية الناقل"، وهو أمر قليل إنه لا يمكن التقييد به في كثير من الولايات القضائية. ورئي أن هذا الشرط يمكن أن يقتصر على اسم الناقل وعنوانه.

هل ينبغي أن تكون البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية واجبة الإنفاذ تجاه الأطراف الثالثة؟

١٦٤- أعرب عن رأي مفاده أن النص على سريان البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية على الأطراف الثالثة في السياق التجاري كالذي يحكمه مشروع الصك، أمر يمكن تسويغه من حيث إن من شأنه أن يعزز إمكانية التنبؤ من جانب طرفي العقد، وأن من شأن فرض شروط معينة أن يحمي الطرف الثالث من التعرض لأي أذى. ومن هذا المنطلق، رئي أن من المناسب فرض الشروط التالية:

- ينبغي أن يتفق الطرفان في عقد النقل الأوّلي صراحة على أن يجعل البند المتعلق بالولاية القضائية الحصرية سارياً على الأطراف الثالثة؛

- ينبغي لعقد النقل أن يفرض باشتراطات المادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة؛

- ينبغي أن يوجه إلى الطرف الثالث الذي سئل بالبنود إشعار خطي أو إلكتروني بالمكان الذي يمكن أن تُرفع فيه الدعوى؛
- ينبغي أن تكون المحكمة واحدة من تلك المذكورة في مشروع المادة ٧٢؛
- ينبغي أن يكون المكان المختار واقعا في دولة متعاقدة.

١٦٥- وأعرب عن رأي مفاده أن سريان البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية على الأطراف الثالثة ينبغي ألا ينحصر في سياق عقود الحجم المذكورة في المادة ٨٨ أ الجديدة المقترحة، بل ينبغي أن يشمل هذا المبدأ جميع عقود النقل. وفي هذا الصدد، أشير إلى أنه لكي يكون البند المتعلق بالولاية القضائية حصريا، يجب أن يلزم الأطراف الثالثة. ورئي أنه في الحالات التي يكون مقبولا فيها أن تكون الولاية القضائية حصرية ينبغي أن تكون حصرية لكل الأغراض المذكورة في عقد النقل، بصرف النظر عن الشخص الذي يطالب بالمنفعة. بمقتضى العقد. ورئي أن الطرف الثالث المرسل إليه هو في الواقع جزء من المعاملة الناشئة عن عقد البيع، الذي يقضي بأن يكون المرسل إليه حرًا في التفاوض على شروط موثية له، وأن القول بأن ذلك الطرف يحتاج إلى حماية هو حجة مصطنعة. ورئي أنه يمكن النظر في حكم على غرار مشروع المادة ٧٧ من مشروع الصك، الذي يتناول تطبيق الأحكام المتعلقة بالتحكيم على حائز مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

١٦٦- وأعرب عن رأي مناقض مؤداه أن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية لا ينبغي أبدا أن تسري على الأطراف الثالثة، لأنها ليست أطرافا في العقد. وأبدي شاغل مثاره أن سريان البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية على الأطراف الثالثة يسلبها ظلما حقها في اختيار المحكمة من بين الخيارات الواردة في المادة ٧٢. ولوحظ أن أولئك الذين يعارضون البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية يعارضون عموما سرياتها على الأطراف الثالثة، وأن أولئك الذين يحبذون بصورة عامة إدراجها في مشروع الصك يحبذون بصورة عامة أيضا شمولها الأطراف الثالثة، وربما بشروط إضافية. ورئي أيضا أنه يمكن أن تكون المناقشة المتعلقة بهذا الشأن أكثر تلونا إلى حد ما، لأنه يمكن في بعض الولايات القضائية، تبعا لنوع مستند النقل الصادر، إلزام المرسل إليه فعلا بمقتضى عقد النقل.

١٦٧- ورئي أن الشروط المقترحة يمكن أن تنص على ارساء موقف توفيق بين أولئك الذين يعارضون سريان البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية على الأطراف الثالثة معارضة شديدة وأولئك الذين يحبذونه تحبيذا شديدا. وأبديت بضعة تحفظات بشأن الشروط، مثل توقيت الإشعار وتوقيت نفاذه إذا كان مدرجا في سند شحن وصل بعد وصول البضاعة.

وردا على هذه النقطة الأخيرة، أُشير إلى أن المرسل إليه ليس ملزماً بقبول البضاعة. وإضافة إلى ذلك، قيل إن الإشعار الخطي يصعب تعريفه كما أنه يمكن، إذا ما أُدرج في سند الشحن، أن يسبب صعوبات في حال تكرر إحالة سند الشحن، بحيث قد يضطر الحائز الأخير أن يرفع دعواه في مكان بعيد. وذكر كذلك أنه يلزم أن يكون الإشعار الموجه إلى الطرف الثالث صادراً عن الشاحن.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية

١٦٨- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي مواصلة النظر في مسألة ما إذا كان ينبغي لمشروع الصك أن يسمح بالبنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية، وما إذا كان ينبغي لها أن تسري على الأطراف الثالثة؛
- فرض شروط معينة لحماية طرفي العقد والأطراف الثالثة من الأذى في مواجهة البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية يمكن أن يساعد الفريق العامل على التوصل إلى توافق في الآراء بشأن هذه المسألة؛
- طلب إلى الأمانة أن تعد مشروع نص بشأن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية، تراعي فيه ما ورد في الفقرات ١٥٦-١٦٧ أعلاه من مناقشات وشواغل.

المسألة ٥: الاتفاق على الولاية القضائية عقب نشوء نزاع - مشروع المادة ٧٥ مكرراً

مشروع المادة ٧٥ مكرراً

١٦٩- نظر الفريق العامل بعد ذلك في نص مشروع المادة ٧٥ مكرراً بصيغته التي عدّلت قليلاً عن الصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 عقب المناقشة التي جرت أثناء الدورة الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرة ١٥٠)، بإضافة قوسين معقوفتين حول عبارة "[بعد نشوء مطالبة بمقتضى عقد النقل]".

١٧٠- وأُعرب عن تأييد للمبدأ الوارد في هذا الحكم. وأبدي تأييد للاقتراح الداعي إلى حذف كلمة "مطالبة" وإضافة العبارة التالية بعد كلمة "الطرفان": "في النزاع بمقتضى عقد النقل بعد نشوء النزاع،" ضمناً لتوضيح أنه لا ينبغي التوصل إلى اتفاق بشأن الولاية القضائية إلا بعد أن يكون كلا الطرفين قد أُشعر بالنزاع. ولوحظ كذلك أن كلمة "اتفاق"

في مشروع المادة ٧٥ مكررا تشمل الاتفاق الصريح والضمي على السواء. ورئي أنه ينبغي معاودة النظر في هذا الحكم متى اتخذ الفريق العامل قراره بشأن البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٥ مكررا
١٧١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يدرج في مشروع الصك حكم على غرار مشروع المادة ٧٥ مكررا؛
- ينبغي أن تنظر الأمانة فيما إذا كان ينبغي تعديل نص مشروع المادة ٧٥ مكررا بحذف كلمة "مطالبة" وإضافة العبارة التالية بعد كلمة "الأطراف":
"في النزاع بمقتضى عقد النقل بعد نشوء النزاع".

المسألة ٦: الاعتراف والإنفاذ

المناقشة العامة

١٧٢- نظرا لقرار الفريق العامل بأن تدرج في مشروع الصك أحكام بشأن الولاية القضائية، فقد رئي أن من المستصوب إدراج أحكام بشأن الاعتراف والإنفاذ، تعريزا لإمكانية التنبؤ باحتمال اللجوء إلى الأحكام المتعلقة بالولاية القضائية. ومع أن هذا الرأي حظي بقدر من التأييد فقد رئي أن التجربة أظهرت في سياق مفاوضات أخرى بشأن صكوك دولية أنه يصعب التوصل إلى اتفاق على أحكام بشأن الاعتراف والإنفاذ. وأبدي تأييد لما أعرب عنه من قلق مثاره أن التوصل إلى توافق في الآراء بشأن الأحكام المتعلقة بالاعتراف والإنفاذ في إطار مشروع الصك سيتطلب الكثير من الوقت وسيزيد من إثقال كاهل مشروع الصك، الذي ينظم أصلا مسائل في عدد كبير من المجالات. وإضافة إلى ذلك، قيل إن الأحكام المتعلقة بالاعتراف والإنفاذ ليست ضرورة تجارية.

١٧٣- وأبدي رأي آخر مفاده أن المطالب بالبضاعة، لدى اختيار الولاية القضائية الموالية له عملا بمشروع المادة ٧٢، سيكون على علم بالقواعد المتعلقة بالاعتراف والإنفاذ السارية في مختلف الولايات القضائية المحتملة، ومن ثم يمكن أن يبت بشأن الولاية التي يتعين عليه اختيارها للحصول على أكبر فرصة للإنفاذ. وأشار أيضا إلى أنه ينبغي مراعاة اعتبارات أخرى قبل اتخاذ قرار بشأن ما إذا كان يتعين إدراج أحكام بشأن الاعتراف والإنفاذ، مثل ما

إذا كان الفريق العامل سيدرج البنود المتعلقة بالولاية القضائية الحصرية أم لا، مما قد يؤثر على الأحكام المتعلقة بالاعتراف والإنفاذ، وما سيتخذها المطالب بالبضاعة في أحيان كثيرة من قرار براغماتي برفع دعوى في الولاية القضائية التي توجد فيها لدى المدعى عليه موجودات كافية. غير أنه أعرب عن رأي مفاده أن هذه النقطة الأخيرة هي أدنى أهمية، لأنه يمكن نقل الموجودات بسرعة من ولاية قضائية إلى أخرى. وأبدي شاغلان آخران، هما أنه إذا ما استُحدثت بشأن الاعتراف والإنفاذ قاعدة تتعلق بالولاية القضائية فيرجح أن يلزم استحداث قاعدة مماثلة بشأن التحكيم، وأن هذه يمكن أن تمس مسائل حساسة في سياق قواعد التحكيم الدولي.

١٧٤- ورئي أيضا أن التفاوض على قواعد بشأن الاعتراف والإنفاذ قد يكون أسهل في سياق مشروع الصك، لأنه لا يتناول سوى الموضوع الضيق المتمثل في النقل البحري للبضائع زائدا وسائط أخرى بدلا من محاولة إيجاد توافق في الآراء بشأن قواعد تتناول جميع المسائل التجارية، وهو أمر ثبتت صعوبته في مفاوضات أخرى. وفي هذا السياق، رئي أن الأحكام المتعلقة بالإنفاذ في العديد من الاتفاقيات الأخرى الموجودة بالفعل فيما يتعلق بالقانون البحري، مثل بروتوكول أثينا لعام ٢٠٠٢ (الملحق باتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر)، قد تصلح مرشدا للفريق العامل.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الاعتراف والإنفاذ

١٧٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- على الرغم من أنه لم يُتخذ بعد قرار بشأن ما إذا كان ينبغي أن تدرج في مشروع الصك أحكام بشأن الاعتراف والإنفاذ أم لا، سوف ينظر الفريق العامل في أي نص يُقترح لمساعدته على اتخاذ ذلك القرار.

التحكيم- الفصل ١٦

المناقشة العامة

١٧٦- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع الفصل ١٦. وذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا جدا في مشروع الفصل ١٦ في دورته الرابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/572، الفقرات ١٥١-١٥٧). وأجريت المناقشة في الدورة الخامسة عشرة استنادا إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.45).

١٧٧- وكان الفريق العامل قد أجرى في دورته الرابعة عشرة مناقشة عامة بشأن استصواب وجود أحكام عن التحكيم في مشروع الصك. وأعرب عن رأي مؤداه أنه ينبغي أن تكون للأطراف الحرية الكاملة في إبرام بنود تحكيم والاعتماد على تطبيقها. بيد أنه أعرب أيضا عن القلق من أن اللجوء إلى التحكيم قد يعرقل تطبيق قواعد مشروع الصك بشأن الولاية القضائية الحصرية. واقترح كذلك أن يكون نظام مشروع الصك متماشيا مع الممارسات العامة للمهنة في هذا الميدان. وأشار أيضا إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يتماشى مع صكوك الأونسيترال ذات الصلة بالتحكيم.

١٧٨- وبغية التوفيق بين الآراء المذكورة أعلاه، قدّم اقتراح محل محتمل يترتب عليه حذف مشروع الفصل ١٦ المتعلق بالتحكيم بكامله من مشروع الصك وتطبيق الفصل ١٥ المتعلق بالولاية القضائية في مشروع الصك على مجال الخدمات الملاحية المنتظمة فقط وإدراج حكم في مشروع الصك يسمح للأطراف بأن تحيل أي نزاع إلى التحكيم وأن تتفق كذلك بشأن أي ولاية قضائية ولكن بعد أن يكون النزاع قد نشأ فحسب. ولوحظ أن هذا النهج سيحفظ الممارسة المتبعة حاليا في مجال الخدمات الملاحية غير المنتظمة حيث اللجوء إلى التحكيم ليس غير مألوف ويكفل اتساق القواعد ويؤيد حرية التعاقد، بينما يمنع إمكانية الافلات من تطبيق قواعد الولاية القضائية الحصرية. بمقتضى مشروع الصك. ولوحظ كذلك أنه على الرغم من أنه، من حيث المبدأ، سوف تكون شروط التحكيم الواردة في سندات الشحنات غير قابلة للإنفاذ بمقتضى هذا النهج، فإنه ينبغي توخي إعفاءات محددة في مجال الخدمات الملاحية المنتظمة الخاصة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفصل ١٦

١٧٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تقديم مشروع جديد للفصل ١٦ استنادا إلى الاقتراح الذي أعرب عنه أعلاه لكي ينظر فيه الفريق العامل في دورة مقبلة.

أحكام منقّحة بشأن التجارة الالكترونية

١٨٠- أُبلغ الفريق العامل بأن اجتماعا مشتركا بين خبراء الفريق العامل الثالث، المعني بقانون النقل، والفريق العامل الرابع، المعني بالتجارة الالكترونية، قد عُقد في شباط/فبراير ٢٠٠٥. وعقب تلك المناقشات، رأى اجتماع الخبراء المشترك أن أحكام مشروع الصك المتعلقة بالتجارة الالكترونية، حسبما وردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، ينبغي أن

تُنقح قليلا. ونظر الفريق العامل في تلك الأحكام المنقحة المقترحة بشأن التجارة الالكترونية، حسبما وردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47.

التعاريف (مشروع المادة ١)

مشروع المادة ١ (و) "الحائز"

١٨١- أهدت شواغل فيما يتعلق بهوية "الحائز" في مشروع المادة ١ (و)، ولأنه يبدو أن التعريف يشمل أطرافا ليسوا دائما حائزين. وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن التغلب على أي صعوبات صياغية، ولكن القصد من التعريف هو أن تتناول الفقرة الفرعية '١' المستندات الورقية وتشمل جميع الأطراف، بينما تُعنى الفقرة الفرعية '٢' بسجلات النقل الالكترونية، حيث لا تتمثل المسألة في الحيازة المادية بل في السيطرة، ويمكن أن تشمل الشاحن والمرسل إليه. ولوحظ أنه يمكن إدخال تحسينات صياغية عامة على الفقرة الفرعية '٢' كإدراج حائزين معينين، مثل الشاحن المستندي المذكور في مشروع المادة ٣١. واقترح أيضا أن يشير مشروع المادة ١ (و) '٢' بالتحديد إلى من سيكون سجل النقل الالكتروني قابلا للإحالة إليه.

مشروع المادة ١ (س) "سجل النقل الالكتروني"

١٨٢- أعرب في الفريق العامل عن تأييد لتعريف "سجل النقل الالكتروني". وأشار إلى إمكانية تبسيط الفقرة الأخيرة.

مشروع المادة ١ (ع) "سجل النقل الالكتروني القابل للتداول"

١٨٣- ردا على أحد الأسئلة، أوضح أن عبارة "قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه"، الواردة في الفقرة الفرعية '١'، يقصد منها شمول الحالة التي تكون فيها البضاعة مرسلة إلى طرف مسمّى. وقُدّم اقتراح صياغي من أجل الاستعاضة عن كلمة "يدل"، بعبارة "يدل، على سبيل المثال لا الحصر"، في الفقرة الفرعية '١'.

مشروع المادة ١ (ف) "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" ومشروع المادة ١ (ص) "تفاصيل العقد"

١٨٤- لم يكن لدى الفريق العامل أي تعليق على الفقرتين (ف) و(ص) من مشروع المادة ١.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرات (س) و(ع) و(ف) و(ص) من مشروع المادة ١

١٨٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- كان هناك تأييد عام للتعريف الواردة في الفقرات (س) و(ع) و(ف) و(ص) من مشروع المادة ١، رهنا بالاقترحات الصياغية الواردة في الفقرات ١٨١ إلى ١٨٤ أعلاه.

الفصل ٢: الاتصال الإلكتروني (الخطابات الإلكترونية)

مشروع المادة ٣

١٨٦- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٣. وجرى التوضيح بأن الفقرة ٢ من مشروع المادة هذا هو حكم جديد يُقصد منه أن يذكر صراحة ما هو مذكور ضمناً في مشروع الصك بأن لإصدار المستند القابل للتداول وحيازته وإحالاته نفس المفعول كإصدار سجل النقل الإلكتروني والسيطرة عليه وإحالاته. واتفق الفريق العامل على أن يستعيز عن عبارة "الاتصال الإلكتروني" بعبارة "الخطابات الإلكترونية" في الفقرة الفرعية (أ)، عملاً بالحاشية ١٩.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣ المقترح

١٨٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل:

- أن يستعيز عن عبارة "الاتصال الإلكتروني" بعبارة "الخطابات الإلكترونية" في الفقرة (أ) وأن يقبل، من ناحية أخرى نص مشروع المادة ٣ من أجل إدراجه في مشروع الصك ومواصلة مناقشته.

مشروع المادة ٤

١٨٨- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٤. وردّ على أحد الأسئلة، جرى التوضيح بأنه، إذا أُصدر أكثر من مستند نقل أصلي واحد قابل للتداول، يتعيّن عندئذ جمع المستندات كلها قبل أن يكون في الإمكان إصدار سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بدلا منها.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤

١٨٩- وافق الفريق العامل على النص من أجل مواصلة مناقشته وإدراجه في مشروع الصك.

مشروع المادة ٥

١٩٠- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٥. وأعرب عن التأييد للرأي القائل بأن قائمة المواد التي تتضمن إشارات إلى إشعارات وموافقات، ينبغي ألا تعتبر مغلقة لأن من الممكن إدراج أحكام أخرى، مثل مشروعَي المادتين ٨٨ أ و ٦١ مكررا.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٥

١٩١- وافق الفريق العامل على النص من أجل مواصلة مناقشته وإدراجه في مشروع الصك، رهنا بإدراج مواد إضافية تشير إلى الإشعارات والموافقات.

مشروع المادة ٦

١٩٢- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٦ من مشروع الصك.

مشروع المادة ٦ (١) - إدراج نظم تسجيل في مشروع الصك

١٩٣- نظر الفريق العامل في المسألة الواردة في الحاشية ٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي ذكر فيها أن الفريق العامل ربما يود أن يضيف عبارة "أو الحقوق التي يمثلها ذلك السجل أو المشمولة فيه" بعد عبارة "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" الواردة في الجملة الاستهلاكية. واقترح ذلك التغيير بسبب وجود تحوُّف من أن مشروع المادة ٦، عندما يُقرأ مقرونا بالتعاريف ذات الصلة، يرتئي استخدام تكنولوجيا تجري بها إحالة سجل النقل

الالكتروني على طول سلسلة التداول، مما يمكن أن يستبعد بعض التكنولوجيات غير الملموسة، مثل نظم التسجيل.

١٩٤- واتفقت آراء الفريق العامل عموماً على أنه، من حيث المبدأ، لا يرغب في استبعاد نظم التسجيل من مشروع الصك. بيد أنه أثبتت شواغل من أن إدراج العبارة المقترحة قد يؤدي إلى الخلط بين مفهومي إحالة المستندات في إطار مشروع المادة ٥٩ وإحالة الحقوق في إطار مشروع المادة ٦٢. وأبدي تأييد لهذا الرأي.

١٩٥- ورئي أن السبيل لإدراج نظم التسجيل وغيرها من التكنولوجيات غير الملموسة إدراجاً واضحاً ضمن نطاق انطباق مشروع الصك، يمكن أن يكون في استخدام مفهوم إحالة السيطرة على سجل النقل الالكتروني بشكل يعادل إحالة السجل نفسه. واقتُرحت سبل ممكنة أخرى لإيجاد حل توفيقى، منها مواءمة التعاريف ذات الصلة الواردة في مشروع المادة ١.

الأمن

١٩٦- قُدِّم اقتراح بأن تضاف إلى مشروع المادة ٦ (١) عبارة مفادها أنه ينبغي استعمال طريقة آمنة أو موثوقة للإحالة. غير أنه أعرب عن رأي مؤداه أن إضافة نص من هذا القبيل إلى هذا الحكم قد يحدث سابقة قانونية لا داعي لها من أجل تفسيره، وأن مفهوم الأمن وارد ضمناً في نص مشروع المادة. وأبدي بعض التخوف بشأن ما إذا كان ينبغي، في ضوء هذا التوضيح، استخدام كلمة "تأكيد" في الفقرة ١ (ب). وكتوضيح إضافي، رئي أن كلمة "تأكيد" تشير إلى سلامة السجل لا إلى سلامة النظام الذي يسيطر عليه، ومن ثم فلن تسبب أي غموض.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦ (١)

١٩٧- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- ينبغي تشكيل فريق صياغة صغير لتعديل النص الحالي لمشروع المادة ٦ (١)، مع مراعاة ما ورد أعلاه من مناقشة حول الطرائق الممكنة لجعل الحكم محايداً من الناحية التكنولوجية.

مشروع المادة ٦ (٢)

١٩٨- أبدي تأييد لمشروع المادة ٦ (٢). واستمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أن عبارة "من السهل التحقق منها" استخدمت لكي يبيّن، دون إفراط في التفصيل، أن الاجراءات الضرورية يجب أن تكون متوافرة للأطراف التي لها مصلحة مشروعة في معرفتها قبل الدخول في التزام قانوني. ورئي أنه لا داعي لتقديم مزيد من التفصيل في مشروع الصك، لأن أي تعريف أكثر تفصيلاً سوف يتوقف على نوع النظام ونوع السجل الإلكتروني المستخدم، ومن ثم يمكن أن يؤدي هذا إلى إعاقة التطور التكنولوجي مستقبلاً.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦ (٢)

١٩٩- أقر الفريق العامل نص مشروع المادة ٦ (٢) لمواصلة مناقشته ولإدراجه في مشروع الصك.

الفصل ٨ - مستندات النقل والسجلات الإلكترونية

مشروع المادة ٣٣ - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

٢٠٠- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٣٣، ولم يكن لديه أي تعليق عليها.

مشروع المادة ٣٥ - التوقيع

٢٠١- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مشروع المادة ٣٥. وأثير بشأن هذا الحكم من مشروع الصك عدد من التساؤلات.

تعريف "التوقيع الإلكتروني"

٢٠٢- أعرب عن رأي مفاده أن يكون هناك تعريف محدد لتعبير "التوقيع الإلكتروني" في مشروع الصك، كما أبدي رأي مؤداه أنه عدم وجود ذلك التعريف قد يسبب فراغاً قانونياً في الدول التي ليس لديها قانون وطني بشأن هذا الموضوع. ورئي أن تعريف "التوقيع الإلكتروني" في مشروع المادة ٣٥ لا يضيف أي شئ إلى هذا المفهوم الوارد في صكوك دولية أخرى وليست له صلة خاصة بقانون النقل. ورئي أنه ينبغي لمشروع الصك، من أجل الاتساق، أن يأخذ بتعريف لـ "التوقيع الإلكتروني" يستند إلى صكوك أخرى أعدتها الأونسيترال، مثل القانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية (٢٠٠١) والقانون

النموذجي للتجارة الالكترونية (١٩٩٦). بيد أنه رئي أن النهج الأحدث المأخوذ به في المادة ٩ (٣) من مشروع الاتفاقية المتعلقة باستخدام الخطابات الالكترونية في العقود الدولية (مرفق الوثيقة A/CN.9/577)، الذي أُبرم مؤخرًا.

٢٠٣- وأُبديت آراء أخرى مفادها أن تعبير "التوقيع الالكتروني" لا ينبغي تعريفه، وأن يُترك للقانون الوطني. غير أنه رئي أن ترك هذا الأمر للقانون الوطني يمكن أن يفضي إلى تضارب، ومن ثم ينبغي بذل جهد لإيجاد معيار دولي موحد. ورئي كذلك أن تعريف "التوقيع الالكتروني"، لكي يتسنى تطبيقه تجارياً، ينبغي ألا يكون معقداً وأن تكون تكاليف تطبيقه غير باهظة. ورئي أن النهج الأفضل هو أن يكون هناك تعريف وظيفي لـ "التوقيع الالكتروني" بدلاً من التقيّد بتعريف محدد، وأن يُترك المعيار الدقيق إلى القانون الوطني أو إلى الممارسات التجارية ذاتها، طالما كانت المتطلبات الوظيفية مستوفاة. وأبدي تأييد لهذا الرأي، خصوصاً من أجل ضمان المرونة مستقبلاً لاستيعاب التكنولوجيا التي لم تظهر بعد.

ما هو القانون الذي ينبغي أن يحكم؟

٢٠٤- رئي أنه إذا كان القانون الوطني هو القانون المنطبق فسوف يتعين إرساء قواعد لتحديد القانون المختار لكي يحكم التوقيع الالكتروني. وأعرب عن رأي مفاده أن يكون القانون المنطبق هو القانون الذي يحكم مكان المستند، بينما ذهب رأي آخر إلى أن القانون المنطبق المناسب هو القانون الذي يحكم الاجراءات المذكورة في مشروع المادة ٦.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٥

٢٠٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تشكيل فريق عامل صغير لكي ينظر في تنقيح النص الحالي لمشروع المادة ٣٥، مع مراعاة الشواغل التي أُبديت أعلاه.

مشاريع المواد التي تتضمن جوانب متصلة بالتجارة الالكترونية

حق السيطرة - مشروع المادة ٥٤، إحالة الحقوق - مشروع المادة ٥٩، إحالة الحقوق - مشروع المادة ٦١ مكرراً

٢٠٦- لم ينظر الفريق العامل بعد ذلك إلا في الجوانب المتصلة بالتجارة الالكترونية في مشروع المادة ٥٤، الذي يتعلق بحق السيطرة، وفي مشروعى المادتين ٥٩ و ٦١ مكرراً، اللتين

تتعلقان بإحالة الحقوق. ولم يكن لدى الفريق العامل أي تعليق بشأن الجوانب المتصلة بالتجارة الالكترونية في مشاريع المواد هذه.

الصياغة الجديدة المقترحة لبعض الأحكام المتعلقة بالتجارة الالكترونية

٢٠٧- استناداً إلى المناقشة التي جرت في الفريق العامل (انظر الفقرات ١٨٠ إلى ٢٠٥ أعلاه)، قام فريق صياغة غير رسمي، مؤلف من عدد من الوفود، بإعداد صيغة منقحة لبعض الأحكام المتعلقة بالتجارة الالكترونية، حسبما وردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47. فقد نُقح مشروع المادة ١ (و) بحذف سرد الأشخاص في الفقرة الفرعية ٢، واستعمال كلمة "الشخص" بدلاً من ذلك، وأضيفت عبارة "أصدر أو" قبل كلمة "أحيل". وإضافة إلى ذلك، رئي أنه لا يمكن اختصار الجملة الأخيرة من مشروع المادة ١ (س) دون فقدان محتواها الضروري. وفي مشروع المادة ٦ (١)، استعيض عن نص الفقرة الفرعية (أ) بالعبارة التالية: "(أ) الطريقة التي يجري بها إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى الحائز المقصود"، واستعيض عن عبارة "المرسل إليه" في مشروع المادة ٦ (١) (د) بكلمة "الحائز". وإضافة إلى ذلك، استعيض عن الجملة الثانية من مشروع المادة ٣٥ بالنص التالي: "ويجب أن يحدد ذلك التوقيع الالكتروني هوية الموقع بالنسبة لسجل النقل الالكتروني وأن يبين أن الناقل أذن بسجل النقل الالكتروني. وكذلك، حُذفت كلمة "آخر" من مشروع المادة ٦١ مكرراً (٢). وأخيراً، إلى جانب ما ذكر أعلاه من تغييرات استتباعية في مشروع المادة ٦ (١) (أ)، ومن أجل معالجة المسألة التي أثيرت بشأن ضمان الحياد التكنولوجي (انظر الفقرات ١٩٢ إلى ١٩٥ أعلاه)، اقترح إدراج التعريف الجديد التالي في مشروع المادة ١:

"المادة ١ (xx)

"يقصد بعبارة إصدار وإحالة سجل نقل الكتروني قابل للتداول إصدار السجل وإحالة السيطرة الحصرية عليه. [وتكون للشخص سيطرة حصرية على سجل النقل الالكتروني إذا كانت الاجراءات المستخدمة في إطار المادة ٦ تبين بصورة موثوقة أن ذلك الشخص هو الشخص صاحب الحقوق في سجل النقل الالكتروني القابل للتداول]."

٢٠٨- وأوضح كذلك أن فريق الصياغة غير الرسمي لم يضع معقوفتين حول الجملة الأخيرة في المادة ١ (xx) المقترحة إلا لكي يبين وجوب مواصلة التفكير في صياغة النص، لا للدلالة على أي تشكك بشأن ضرورة إدراجه.

٢٠٩- وأبدي الفريق العامل تعليقات عامة بشأن الأحكام المعادة صياغتها. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي مواصلة التفكير في ما إذا كان الجزء الثاني من مشروع المادة ١ (و) '٢٤'، المتعلق "بالسيطرة الحصرية" ضروريا. ورئي أيضا أنه ينبغي توضيح القصد من مشروع المادة ١ (xx) المقترح في ملحوظة إيضاحية تُلحق بمشروع الصك. وأبدي تأييد للنهج المتبع في إعادة صياغة المادة ٣٥، لكونه مرنا ومستوعبا للعديد من النظم القانونية المختلفة.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن إعادة الصياغة المقترحة للأحكام المتصلة بالتجارة الالكترونية

٢١٠- أقر الفريق العامل النهج المتبع في التنقيحات المقترحة إدخالها على الأحكام المتصلة بالتجارة الالكترونية، لإدراجها في مشروع الصك.

حق السيطرة

٢١١- استمع الفريق العامل إلى تقرير وجيز عن المشاورات غير الرسمية التي عُقدت بين الدورات حول مسألة حق السيطرة في مشروع الصك (مشاريع المواد ٥٣ إلى ٥٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32)، تمهيدا لنظر الفريق العامل في تلك الأحكام في دورته القادمة. وأوضح أنه سوف يتعين على الفريق العامل أن ينظر في عدة مسائل مختلفة. وذكر أنه ظهرت آراء متباينة بشأن طبيعة ومدى حق الطرف المسيطر في توجيه تعليمات إلى الناقل. وذكر أن مشروع النص لا يميّز تمييزا كافيا بين حق الطرف المسيطر في توجيه تعليمات إلى الناقل والحق في تعديل عقد النقل. كما ذكر أن تعريف الطرف المسيطر وتحديد كيفية تعيين كيان آخر كطرف مسيطر يتطلب مزيدا من التفكير، ورئي عموما أنه ينبغي إبلاغ الناقل بأي تغيير في الطرف المسيطر. ولوحظ أن هناك مسائل أخرى مفتوحة للمناقشة، منها وقت انتهاء حق السيطرة، والمتطلبات الشكلية لتوجيه التعليمات في حالة مستندات النقل غير القابلة للتداول وسجلات النقل الالكترونية غير القابلة للتداول، والتزام الناقل في اتباع تعليمات الطرف المسيطر، وكذلك مسؤولية الناقل في هذا الصدد.

إحالة الحقوق

٢١٢- استمع الفريق العامل أيضا إلى تقرير وجيز عن المشاورات غير الرسمية التي عُقدت بين الدورات حول إحالة الحقوق في مشروع الصك (مشاريع المواد ٥٩ إلى ٦٢ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32) ومشروع المادة ٦١ مكررا في الفقرة ١٢ من الوثيقة

دورة قادمة. وذكرت خمس نقاط متعلقة بإحالة الحقوق بصفتها ذات أهمية بالغة للمناقشة المقبلة، هي: النظام الذي ينبغي أن ينطبق على المستند الإسمي الذي لا يصدر "لأمر"؛ وما إذا كان ينبغي اعتماد نهج "بيان عام" أو "قائمة سرديّة" إزاء مسؤولية الأطراف الثالثة؛ والحقوق التي تمارسها الأطراف الثالثة دون تحمّل مسؤولية؛ والقانون المنطبق؛ وإبلاغ الناقل بإحالة الحقوق. وعلاوة على ذلك، ذكر أنه يمكن للفريق العامل في دورته الحالية أن ينظر في النص الجديد المقترح لمشروع المادة ٦١ مكررا، الوارد في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47 وأن يستهل مناقشة حول الالتزامات التعاقدية القابلة للإحالة إلى أطراف ثالثة دون موافقتها.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن إحالة الحقوق

٢١٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج مشروع المادة ٦١ مكررا، الوارد في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، في مشروع الصك للنظر فيه في دورة مقبلة، رهنا بأي اقتراح صياغي يتعلق بالتجارة الالكترونية.

ثالثا- مسائل أخرى

مواعيد الدورتين السادسة عشرة والسابعة عشرة

٢١٤- ذكر أنه، رهنا بموافقة اللجنة في دورتها الثامنة والثلاثين (فيينا، ٤-١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٥) ستعقد دورة الفريق العامل السادسة عشرة في فيينا، في مركز فيينا الدولي، من ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، وستعقد دورته السابعة عشرة في نيويورك، في مقر الأمم المتحدة، من ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦.

تخطيط الأعمال المقبلة

٢١٥- بغية تنظيم المناقشات المتعلقة بأحكام مشروع الصك المتبقية، اعتمد الفريق العامل جدول الأعمال المؤقت التالي لإتمام قراءته الثانية لمشروع الصك:

الدورة السادسة عشرة (فيينا، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، رهنا بموافقة اللجنة)

- حق السيطرة
- إحالة الحقوق
- الاختصاص (الولاية القضائية) والتحكيم
- تسليم البضائع، بما في ذلك فترة المسؤولية ومشروع المادة ١١ (٢)
- ومشاريع المواد ٤٦ إلى ٥٢
- التزامات الشاحن

الدورة السابعة عشرة (نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦، رهنا بموافقة اللجنة)

- نطاق الانطباق وحرية التعاقد
- الحقوق في رفع الدعاوى والوقت المتاح لذلك
- مستويات حدود المسؤولية
- مستندات النقل
- المسائل المعلقة، بما فيها المسائل المتعلقة بالأطراف المنفذة البحرية
- (مشروع المادة ١٥) والقانون الوطني (مشروع المادة ٨) وحدود المسؤولية الخاصة (مشروع المادة ١٨ (٢))

أساليب العمل

٢١٦- أعرب في الفريق العامل عن رأي مفاده أن الفريق أحرز تقدماً كبيراً أثناء دورته الخامسة عشرة، مثلما فعل في دورته الرابعة عشرة، وأن ذلك التقدم، ابتداءً من أيار/مايو ٢٠٠٤ (انظر الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/552)، يعزى في جانب كبير منه إلى العمل التشاوري غير الرسمي الذي جرى فيما بين الوفود في فترة ما بين الدورات. وقيل إن هذا العمل غير الرسمي ما بين الدورات كان مفيداً جداً لأغراض التوعية وتبادل الآراء وتضييق المسائل المختلف عليها. وقيل إن استمرار العمل غير الرسمي بين الدورات ضروري جداً لإنجاز مشروع الصك بنجاح، مع مراعاة الحاجة إلى ضمان أن تكون كمية الوثائق الناتجة عن تلك العملية متوافقة مع ما تنتجه الأمانة من وثائق رسمية بجميع اللغات الرسمية لعرضها على الفريق العامل. وأعرب أيضاً عن رأي مفاده أن استخدام أفرقة صياغة صغيرة داخل الفريق العامل كان بالغ الفائدة للفريق العامل ككل. وأبدي في الفريق العامل تأييداً للآراء السالفة الذكر.

٢١٧- وأعيد تقييم مسألة إنجاز العمل المتعلق بمشروع الصك على ضوء المناقشات التي سبق أن جرت حول هذا الموضوع في الفريق العامل (انظر الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/552). وأبدت عدة وفود تأييدها للرأي القائل بأنه، مع أنه لا يرجح إنجاز العمل في نهاية عام ٢٠٠٥، يمكن للفريق العامل، بما تقدّمه عملية التشاور غير الرسمية من مساعدة قيّمة، أن ينجز عمله في نهاية عام ٢٠٠٦.

الحواشي

- (١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 و Corr.3)، الفقرة ٣٤٥.
- (٢) إذا تضمنت المادة ١ تعريفيين بشأن "مكان التسلم" و"مكان التسليم"، تصبح الإشارات إلى "المكان" غير ضرورية.
- (٣) بمقتضى هذا المشروع، سوف تشكّل المواد ٢ إلى ٤ المقترحة فصل نطاق الانطباق، وسوف تشكّل المادة ١ المقترحة فصل التعاريف.
- (٤) سيكون من الضروري مواصلة دراسة موقف الطرف المنفّذ البحري فيما يتعلق بمشروع المادة ١٥.
- (٥) سيجري التوسع في المادة ٥ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47 بحيث تشمل هذا الحكم.
- (٦) المادة xx تشير إلى حكم جديد بشأن تنظيم البضاعة الخطرة ينبغي إدراجه في الصك عملاً بقرار اتخذ في دورة الفريق العامل الثالثة عشرة في أيار/مايو ٢٠٠٤ بأنه ينبغي إدراج حكم محدد في مكان مناسب في مشروع الصك لتناول مسألة البضاعة الخطرة، استناداً إلى مبدأ مسؤولية الشاحن الدقيقة عن المعلومات غير الكافية أو المعيبة فيما يتعلق بطبيعة البضاعة (انظر الفقرات ١٤٦-١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552). وقد اقترح حكم كهذا في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.
- (٧) ستوسع المادة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47 لإدراج هذا الحكم.