

Distr.: Limited
8 January 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة التاسعة
نيويورك، ١٥ - ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢

قانون النقل

مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع

مذكورة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٢٤-١	مقدمة
١١	١	المرفق - مشروع صك بشأن قانون النقل
١١	٢٣-٢	الفصل ١ - التعاريف
١٩	٢٩-٢٤	الفصل ٢ - الاتصال الإلكتروني
٢١	٤٥-٣٠	الفصل ٣ - نطاق الانطباق
٢٥	٥٨-٤٦	الفصل ٤ - فترة المسؤولية
٣٠	٦٥-٥٩	الفصل ٥ - التزامات الناقل
٣٢	١١١-٦٦	الفصل ٦ - مسؤولية الناقل
٤٨	١٢٣-١١٢	الفصل ٧ - التزامات الشاحن
٥٢	١٥٩-١٢٤	الفصل ٨ - مستندات النقل والسجلات الإلكترونية
٦٥	--	الفصل ٩ - أجرة النقل



الفقرات الصفحة

٦٧	١٨٤-١٦٠.....	الفصل ١٠ - التسليم الى المرسل اليه
٧٥	١٩٧-١٨٥.....	الفصل ١١ - حق السيطرة
٨١	٢٠٢-١٩٨.....	الفصل ١٢ - إحالة الحقوق
٨٤	٢٠٥-٢٠٣.....	الفصل ١٣ - الحقوق في رفع الدعوى
٨٥	٢١٢-٢٠٦.....	الفصل ١٤ - الوقت المتاح لرفع الدعوى
٨٧	٢١٣	الفصل ١٥ - العوارية العامة
٨٧	٢١٤	الفصل ١٦ - الاتفاقيات الأخرى
٨٨	٢٢٠-٢١٥.....	الفصل ١٧ - حدود الحرية التعاقدية

مقدمة

١ - في دورتها التاسعة والعشرين، المعقودة عام ١٩٩٦،^(١) نظرت اللجنة في اقتراح بأن تدرج في برنامج عملها استعراضاً للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، بغية تأكيد الحاجة إلى قواعد موحدة في المجالات التي لا يوجد فيها مثل تلك القواعد، وبغية تحقيق مزيد من الاتساق بين القوانين.^(٢)

٢ - وفي تلك الدورة، جرى إبلاغ اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة مستندات النقل هذه بالحقوق والالتزامات القائمة بين بائع البضاعة ومشتريها، وبالموقف القانوني للهيئات التي تقدم التمويل لأحد طرفي عقد النقل. علماً بأن لدى بعض الدول أحكاماً بشأن هذه المسائل، غير أن تبين هذه النصوص وافتقار العديد من الدول إليها يشكّلان عقبة أمام حرية تدفق البضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. كما أن الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الإلكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين الجزئية والمتباينة، ويسبب أيضاً الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل المتعلقة على وجه التحديد باستخدام التكنولوجيات الجديدة.^(٣)

٣ - واقترح آنذاك أن يُطلب إلى الأمانة أن تلمس آراء اقتراحات بشأن تلك الصعوبات لا من الحكومات فحسب، بل بوجه خاص من المنظمات الدولية - الحكومية وغير الحكومية ذات الصلة، التي تمثل مختلف المصالح في مجال النقل الدولي البحري للبضائع. وقيل إن تحليل تلك الآراء والاقتراحات من شأنه أن يمكن الأمانة من أن تقدم، في دورة مقبلة، تقريراً يتيح للجنة اتخاذ قرار مستنير بشأن مسار العمل المستصوب.

٤ - وأبدت عدة تحفظات بشأن ذلك الاقتراح.^(٤) وكان أحدها أن المسائل التي يُراد معالجتها عديدة ومعقدة، مما يجهد الموارد المحدودة لدى الأمانة. وقيل إنه ينبغي أن تعطى الأولوية بدلاً من ذلك للمواضيع الأخرى المدرجة في جدول أعمال اللجنة أو التي هي على وشك أن تدرج فيه. وقيل علاوة على ذلك أنه مع استمرار تعايش مختلف المعاهدات التي تحكم المسؤولية في مجال النقل البحري للبضائع وبطء عملية الانضمام إلى اتفاقية الأمم

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).

(2) المرجع ذاته، الفقرة ٢١٠.

(3) المرجع ذاته، الفقرة ٢١١.

(4) المرجع ذاته، الفقرات ٢١١ - ٢١٤.

المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)، لا يرحح أن تؤدي إضافة معاهدة جديدة إلى المعاهدات القائمة إلى مزيد من التناسق بين القوانين، بل ثمة قدر من الخطر بأن يزداد التضارب بينها.^(٥)

٥- بالإضافة إلى ذلك، قيل إن أي عمل يتضمن إعادة النظر في نظام المسؤولية يرحح أن ينفّر الدول من الانضمام إلى قواعد هامبورغ، وتلك نتيجة مؤسفة. وشُدّد على أنه إذا ما أُجريت أي دراسة، فينبغي ألا تشمل نظام المسؤولية. غير أنه قيل رداً على ذلك إن إعادة النظر في نظام المسؤولية ليس هو الهدف الرئيسي للعمل المقترح؛ فالمطلوب، بالأحرى، هو تقديم حلول عصرية للمسائل التي لم تعالجها المعاهدات معالجة وافية أو لم تعالجها على الإطلاق.

٦- ومراعاة لتلك الآراء المختلفة، لم تدرج اللجنة بحث المسائل المقترحة في جدول أعمالها في تلك المرحلة. غير أنها قررت أن تكون الأمانة هي نقطة لتنسيق لجمع المعلومات والأفكار والآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، والحلول المحتملة لتلك المشاكل. واتفق أيضاً على أن تكون عملية جمع المعلومات هذه عريضة القاعدة وأن تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية الضالعة في النقل البحري للبضائع، مثل اللجنة البحرية الدولية والغرفة التجارية الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.^(٦)

٧- واستمعت اللجنة في دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، إلى بيان بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أن تلك اللجنة ترحّب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس وجهات نظر القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات. وقيل إن من شأن ذلك التحليل أن يمكن الأونسيتال من اتخاذ قرار مستنير بشأن مسار العمل المستصوب.^(٧) وأُعرب في تلك الدورة عن تأييد قوي للعمل الاستكشافي الذي تضطلع به اللجنة البحرية الدولية والأمانة. وأعربت اللجنة عن تقديرها للجنة البحرية الدولية

(5) المرجع ذاته، الفقرة ٢١٣.

(6) المرجع ذاته، الفقرة ٢١٥.

(7) المرجع ذاته، الدورة الثالثة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/53/17)، الفقرة ٢٦٤.

لابدائها رغبة في الاضطلاع بهذا المشروع الهام والبعيد الأثر، والذي ليست له سوى سوابق قليلة، إن وجدت، على الصعيد الدولي.^(٨)

٨- وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، ذكر نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أنها أصدرت إلى فريق عامل تابع لها تعليمات بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى التوحيد أو المناسقة.^(٩) ولدى الاضطلاع بتلك الدراسة، تبين أن الصناعات المعنية شديدة الاهتمام بتنفيذ المشروع، وأنها عرضت الإسهام في ذلك الجهد بمعارفها التقنية والقانونية. واستنادا إلى ذلك التجارب والنتائج الأولية التي توصل إليها الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية، بدا أن زيادة الاتساق في مجال قانون النقل من شأنه أن يحقق فائدة جمّة للتجارة الدولية. وقد وجد الفريق العامل المذكور عدة مسائل لم تتناولها الصكوك التوحيدية الحالية. وبعض تلك المسائل تنظّمه قوانين وطنية لم تناسق دوليا. ويصبح عدم التناسق هذا أشد أهمية عندما يقيم في سياق التجارة الالكترونية. وأفيد بأن الفريق العامل المذكور تبين وجود جوانب مشتركة عديدة بين مختلف أنواع العقود ذات الصلة بالتجارة الدولية ونقل البضائع (مثل عقود البيع، وعقود النقل، وعقود التأمين، وخطابات الائتمان، وعقود شحن البضائع، وعدد من العقود التبعية الأخرى). ويعتزم الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أن يستوضح طبيعة ومهام تلك الروابط وأن يجمع ويحلل القواعد النازمة لها في الوقت الراهن. وسيشمل ذلك النشاط في مرحلة لاحقة إعادة تقييم مبادئ المسؤولية لتقرير مدى توافقها مع مجال أوسع من القواعد المتعلقة بنقل البضائع.

٩- وفي تلك الدورة أفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية استبيانا يتناول عددا كبيرا من النظم القانونية. وقيل إن اللجنة البحرية الدولية تعتزم، متى تسلمت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب مناسقة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية أنها ستساعد الأونسيرال على إعداد صك مناسق مقبول عالميا.^(١٠)

(٨) المرجع ذاته، الفقرة ٢٦٦.

(٩) المرجع ذاته، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.

(١٠) المرجع ذاته، الفقرة ٤١٨.

١٠- وفي تلك الدورة أيضا، أعربت اللجنة عن تقديرها للجنة البحرية الدولية لما أبدته من استجابة لطلبها الخاص بالتعاون، وطلبت إلى الأمانة أن تواصل التعاون مع اللجنة البحرية الدولية في جمع المعلومات وتحليلها. وأعربت اللجنة عن أملها في أن تتلقى في دورة مقبلة تقريراً يعرض نتائج الدراسة مع اقتراحات بشأن الأعمال المقبلة.^(١١)

١١- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الثالثة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠٠، تقرير من الأمين العام عن الأعمال الممكنة في المستقبل في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، تناول التقدم الذي أحرزته اللجنة البحرية الدولية في هذا المضمار بالتعاون مع أمانة اللجنة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي من اللجنة البحرية الدولية. وقيل إن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أجرى دراسة بالتعاون مع أمانة اللجنة، يستند إلى استبيان يشمل النظم القانونية المختلفة، وجّه إلى المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية. وأشار أيضا إلى أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة معالم الأعمال المقبلة مع منظمات دولية تمثل مختلف الصناعات. وأظهرت تلك الاجتماعات استمرار تأييد أوساط الصناعة لذلك المشروع واهتمامها به.

١٢- وأفيد بأن اللجنة البحرية الدولية أنشأت، استنادا إلى ما تلقت من ردود على الاستبيان، لجنة فرعية دولية بغية تحليل المعلومات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب مناسقة القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وأفيد أيضا بأن الحماس الذي أبدته الصناعة حتى ذلك الحين والنتائج الأولية بشأن مجالات القانون التي تحتاج إلى مزيد من المناسقة يرجح احتمال تحوّل هذا المشروع في نهاية المطاف إلى صك مناسق مقبول عالميا.

١٣- وذكر أثناء المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية التابعة للجنة البحرية الدولية أنه على الرغم من أن سندات الشحن ما زالت تستخدم، خصوصا عندما تكون هناك حاجة إلى مستند قابل للتداول، فإن النقل البحري الفعلي للبضائع لا يمثل أحيانا إلا جزءا قصيرا نسبيا من نقل دولي للبضائع، بل إن سند الشحن من الميناء إلى الميناء، في مجال تجارة الحاويات، ينطوي على تسلّم وتسليم في مكان ليست له صلة مباشرة بتحميل البضائع على السفينة العابرة للمحيطات أو تفريغها منها. وعلاوة على ذلك، يتعذر في معظم الحالات تسلّم البضائع على الرصيف الحاذي للسفينة. كما أنه كثيرا ما توجد، في الحالات التي تُستخدم فيها وسائط نقل مختلفة، فجوات بين النظم الإلزامية المطبقة على مختلف وسائط النقل المستخدمة. ولذلك، اقترح أن يُنظر أيضا، عند وضع نظام مناسق دوليا يتناول العلاقات بين

(11) المرجع ذاته، الفقرة ٤١٨.

الأطراف في عقد النقل طوال مدة وجود البضاعة في عهدة الناقل، في المسائل التي تنشأ في سياق الأنشطة التي تعد جزءاً من صميم عملية النقل المتفق عليها بين الأطراف والتي تحدث قبل التحميل وبعد التفريغ، وكذلك في المسائل التي تنشأ في سياق عمليات الشحن التي يُعْتَزَم فيها استخدام أكثر من واسطة نقل واحدة. وأشار إلى أن مجال تركيز هذا العمل، كما كان متصوراً في الأصل، كان ينصب على استعراض مجالات القانون التي تحكم نقل البضائع ولم يسبق تناولها في الاتفاقات الدولية. غير أنه رُئي بصورة متزايدة أن المشروع الحالي العريض القاعدة ينبغي أن يوسّع بحيث يشمل نظاماً محدثاً بشأن المسؤولية يكون مكملاً لأحكام الصك المناسق المقترح.

١٤- وأُلقيت في اللجنة عدة بيانات مفادها أنه قد حان الوقت لبذل جهود نشطة من أجل مناسقة القوانين في مجال النقل البحري للبضائع، وأن التضارب المتزايد في مجال النقل الدولي للبضائع أصبح مدعاة للقلق، وأنه من الضروري توفير أساس قانوني راسخ للممارسات العصرية في مجال العقود والنقل. وذكر أيضاً أن النقل البحري للبضائع أخذ يصبح، على نحو متزايد، جزءاً من عملية نقل من مستودع إلى آخر، وأنه ينبغي أخذ هذا العامل بعين الاعتبار لدى وضع تصوّر للحلول مستقبلاً. وأبدي تأييد لمخطط عمل يتعدى مسائل المسؤولية ويتناول عقد النقل بطريقة من شأنها تيسير عملية التصدير والاستيراد، التي تشمل العلاقة بين البائع والمشتري (والمشتريين اللاحقين المحتملين) وكذلك العلاقة بين الأطراف في المعاملة التجارية وموفري التمويل. واعترف بأن هذا النهج العريض ينطوي على شيء من إعادة النظر في القواعد التي تحكم المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

١٥- وفي سياق الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، في عام ٢٠٠٠، نظمت الأمانة، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، حلقة تدارس حول قانون النقل، عقدت في نيويورك في ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الحلقة جمع الأفكار وآراء الخبراء بشأن المشاكل التي تنشأ في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصاً النقل البحري للبضائع، مما يُمكّن من استبانة مسائل قانون النقل التي ربما تود اللجنة أن تنظر في القيام بعمل بشأنها مستقبلاً، وأن تقترح، قدر الامكان، حلولاً محتملة. وأتاحت الحلقة لمجموعة متنوعة من المنظمات المعنية ولمثلي هيئات صناعتي النقل والشحن، فرصة لإبداء آرائها بشأن مجالات قانون النقل التي قد تكون بحاجة إلى إصلاح.

١٦- واعترف معظم المتكلمين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة مستندات النقل هذه بالحقوق والالتزامات القائمة بين بائع البضاعة ومشتريها،

والموقف القانوني للهيئات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغيرات الناجمة عن تطور النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية تقتضي إصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء كانت تتعلق بوحدة أو أكثر من وسائط النقل، وسواء أبرم العقد إلكترونياً أو كتابة. وقيل إن هناك مسائل مطروحة للبحث في أي عملية اصلاحية، منها صوغ تحديد أدق لأدوار ومسؤوليات وواجبات وحقوق جميع الأطراف المعنية وتحديد أوضح للوقت الذي يُفترض أن يحدث فيه التسليم؛ وقواعد لمعالجة الحالات التي لا يكون من الواضح فيها ما هو الجزء من عملية النقل الذي حدث فيه هلاك البضاعة أو تلفها؛ وتحديد الشروط أو قواعد المسؤولية التي ينبغي تطبيقها، وكذلك الحدود المالية للمسؤولية؛ وادراج أحكام تستهدف منع الاستعمال التدليسي لسندات الشحن.

١٧- وفي تلك الدورة، رحّبت اللجنة بالتعاون المثمر بين اللجنة البحرية الدولية والأمانة. وأدلى بعدة بيانات ذكر فيها أن من الضروري إشراك المنظمات المهتمة الأخرى في جميع مراحل العمل التحضيري، بما في ذلك إشراك المنظمات التي تمثل مصالح مالكي البضائع المنقولة. وطلبت اللجنة إلى الأمانة أن تواصل التعاون الفعّال مع اللجنة البحرية الدولية بغية تقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجنة تحدد فيه مسائل قانون النقل التي قد تقوم اللجنة بعمل بشأنها مستقبلاً.

١٨- ولوحظ مع التقدير أن لجنة فرعية دولية تابعة للجنة البحرية الدولية، دعي إلى المشاركة فيها جميع رابطات القانون البحري الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية، عقدت أربعة اجتماعات في عام ٢٠٠٠ للنظر في النطاق والحلول الموضوعية الممكنة لصك مقبل بشأن قانون النقل. وشارك في هذه الاجتماعات، بصفة مراقب، عدد من المنظمات غير الحكومية الأخرى، منها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، والغرفة التجارية الدولية، وغرفة الشحن البحري الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض. وتمثلت مهام اللجنة الفرعية، كما حددها اللجنة البحرية الدولية بالتشاور مع أمانة اللجنة، في استبانة ما يمكن تحقيق المزيد من الاتساق فيه على الصعيد الدولي من مجالات قانون النقل غير المحكومة حالياً بنظم المسؤولية الدولية؛ وفي إعداد خطوط عامة لصك يستهدف تحقيق الاتساق في قانون النقل، ثم صوغ أحكام تدرج في الصك المقترح، منها أحكام تتعلق بالمسؤولية. وعلاوة على ذلك، ستنظر اللجنة الفرعية في الكيفية التي يمكن بها لهذا الصك أن يستوعب أشكالاً أخرى للنقل ترتبط بالنقل البحري. وقد نوقش مشروع المخطط الأولي للصك وورقة بحثية عن مسائل

النقل من الباب إلى الباب في مؤتمر دولي كبير عقدته اللجنة البحرية الدولية في سنغافورة من ١٢ إلى ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠١. وأفيد بأن اللجنة الفرعية، استناداً إلى المناقشات التي دارت في المؤتمر، ستواصل عملها بغية إيجاد حلول يمكن أن تحظى بموافقة الصناعات الضالعة في النقل البحري الدولي للبضائع.

١٩- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠١، تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب اللجنة.^(١٢)

٢٠- وتضمن التقرير الذي عرض على اللجنة تلخيصاً للآراء والاقتراحات التي انبثقت حتى ذلك الحين من المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تُعرض عليها تفاصيل الحلول التشريعية المحتملة، لأن اللجنة الفرعية كانت في ذلك الحين عاكفة على اعدادها. وكان الغرض من التقرير هو تمكين اللجنة من تقييم المضمون الرئيسي للحلول المحتملة ونطاقها والبت في الكيفية التي تود أن تباشر بها عملها. وشملت المسائل المذكورة في التقرير والتي سيتعين تناولها في الصك المرتقب ما يلي: نطاق انطباق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وحق التحكم الذي تتمتع به الأطراف ذات المصلحة في البضاعة أثناء نقلها، وإحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له حق إقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لإقامة دعاوى على الناقل.

٢١- وجاء في التقرير أن المشاورات التي كانت تجريها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦ دلّت على أنه قد يكون من المفيد بدء العمل على وضع صك دولي، ربما يكون له طابع معاهدة دولية، يحدّد قانون نقل البضائع ويأخذ في الاعتبار آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، ويزيل ما استبانت اللجنة من صعوبات قانونية في مجال النقل البحري الدولي للبضائع. ويجري احراز تقدم جيد في دراسة الحلول التشريعية المحتملة من جانب اللجنة البحرية الدولية، ومن المتوقع، بحلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١، اعداد نص أولي يتضمن مشاريع حلول محتملة لادراجها في صك تشريعي مقبل، مع بدائل وتعليقات.

٢٢- وبعد المناقشة، قررت اللجنة انشاء فريق عامل (يسمى "الفريق العامل المعني بقانون النقل") للنظر في المشروع. وذكر أنه من المتوقع أن تعد الأمانة للفريق العامل وثيقة عمل

(12) المرجع ذاته، الدورة الخامسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرات ٣١٩ - ٣٤٥.

أولية تتضمن مشاريع حلول محتملة لإدراجها في صك تشريعي مقبل، مع بدائل وتعليقات، تقوم اللجنة البحرية الدولية باعداده حالياً.

٢٣- وفيما يتعلق بنطاق العمل، قررت اللجنة، بعد بعض المناقشة، أن تتضمن ورقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل مسائل المسؤولية. وقررت اللجنة أيضاً أن يتناول الفريق العامل أولاً عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس أيضاً مدى استصواب وجدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم إلى اللجنة، استناداً إلى نتائج تلك الدراسات، توصية بتوسيع ولاية الفريق العامل توسيعاً ملائماً. وقيل إنه ينبغي الحرص على أن تؤخذ بعين الاعتبار أيضاً الحلول التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). واتفق أيضاً على أن يجرى العمل في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية - الحكومية المهتمة الضالعة في أعمال تتعلق بقانون النقل (مثل الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا ولجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.

٢٤- ويتضمن مرفق هذه الورقة مشاريع الحلول المحتملة التي ستناقش في اجتماع الفريق العامل المعني بقانون النقل، الذي سيعقد في نيويورك من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢. ويتناول المرفق جميع المسائل التي كانت اللجنة قد اقترحت أن يتناولها مشروع الصك. غير أنه لا يعالج مسألتَي الولاية القضائية والتحكيم، لأنه يبدو من السابق لأوانه بحث هذين الموضوعين قبل التوصل إلى بعض الاستنتاجات بشأن الحلول الفنية الموضوعية. كما يؤخذ المرفق بعين الاعتبار احتياجات التجارة الإلكترونية، أي ضرورة إزالة العقبات التي تعترض المعاملات الإلكترونية. وهو يتوخى في الواقع أن ينطبق على جميع عقود نقل البضائع، بما فيها العقود المبرمة إلكترونياً. ولبلوغ هذه الغاية، يتسم مشروع الصك بأنه محايد إزاء الوسط وكذلك إزاء التكنولوجيا. وهذا يعني أنه يمكن مواءمته ليناسب جميع أنواع النظم، دون اقتصر على النظم القائمة على سجل. وهو مصوغ بحيث يلائم النظم التي تعمل في بيئة مغلقة (مثل الشبكة الداخلية، أو "الإنترانيت")، وكذلك النظم التي تعمل في بيئة مفتوحة (مثل "الإنترنت").

المرفق

مشروع صك بشأن قانون النقل

١- في كل أجزاء هذه الورقة، تشير عبارة "قواعد هامبورغ" إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، لعام ١٩٧٨؛ وتشير عبارة "قواعد لاهاي" إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد أحكام معينة تتعلق بسندات الشحن، لعام ١٩٢٤؛ وتشير عبارة "قواعد لاهاي - فيسي" إلى قواعد لاهاي بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المؤرخ ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسيل الدولية المؤرخة ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤ من أجل توحيد قواعد قانونية معينة تتعلق بسندات الشحن.

١- التعاريف

لأغراض هذا الصك:

- ١-١ يقصد بتعبير "الناقل" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- ٢- يتبع هذا التعريف ذات المبدأ الذي أرسى في قواعد لاهاي - فيسي وقواعد لاهاي: الناقل هو شخص تعاقدى. والناقل يمكن أن يكون قد أبرم العقد بالأصالة عن نفسه وبإسمه هو أو عن طريق مستخدم لديه أو وكيل يعمل نيابة عنه وبإسمه. ويقوم الناقل عادة بجميع مهامه من خلال أشخاص كهؤلاء.
- ٢-١ يقصد بتعبير "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له استلام البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو السجل الإلكتروني.
- ٣- هذا التعريف يستبعد الشخص الذي يحق له استلام البضاعة على أساس آخر غير عقد النقل، مثل المالك الحقيقي لبضاعة مسروقة.
- ٣-١ يقصد بتعبير "المرسل" الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل بغرض نقلها.
- ٤- المرسل يمكن أن يشمل الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧ أو شخصاً آخر يقوم فعلياً، بالنيابة عنهما أو بناء على طلبهما، بتسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ للعقد. انظر أيضاً التعليق على المادة ٧-٧.

١-٤ يشمل تعبير "الحاوية" أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو الأجسام البدّالة، أو أي عبوة مُوحدة ماثلة تستخدم في جميع البضاعة وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة.

١-٥ يقصد بتعبير "عقد النقل" العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر من مكان إلى آخر، مقابل دفع أجرة نقل.

٥- هذا التعريف يشمل النقل الذي يسبق النقل البحري أو يلحقه، إذا كان ذلك النقل مشمولاً بالعقد ذاته.

١-٦ يقصد بتعبير "تفاصيل العقد" أي معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (بما في ذلك شروط العقد والرميزات والتوقيعات والتظهيرات) التي توجد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني.

١-٧ يقصد بتعبير "الطرف المتحكم" الشخص الذي يحق له أن يمارس حق التحكم بمقتضى المادة ١١-٢.

١-٨ يقصد بتعبير "الاتصال الإلكتروني" الاتصال بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو بواسطة صور رقمية أو بوسيلة مشابهة بما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلّة مسورة المنال بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً. ويشمل الاتصال توليد المعلومات وتخزينها وإرسالها واستقبالها.

١-٩ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني" المعلومات الواردة في رسالة بيانات واحدة أو أكثر صادرة عن الناقل أو عن الطرف المنفذ بواسطة اتصال إلكتروني يجري بمقتضى عقد النقل، والتي

(أ) تثبت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بمقتضى عقد النقل، أو

(ب) تثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه،

أو كليهما.

وهو يشمل المعلومات التي ترفق بالسجل الإلكتروني أو تربط به بشكل آخر إبان إصداره من جانب الناقل أو الطرف المنفذ أو عقب ذلك.

٦- ينبغي أن يشمل هذا التعريف كل أنواع النظم الحالية والمقبلة. وهو يتبع قدر الإمكان مضمون تعريف مستند النقل. وهو قابل لأن يشمل المعلومات التي تضاف إلى

مستند النقل بعد إصداره، بمقتضى المادة ١١-٢ (ج) ٣٤، مثلاً. وهذا سيشمل أيضاً التوقيع الالكتروني الذي يرتبط منطقياً بالسجل الالكتروني وكذلك التظهير الالكتروني الذي يمكن أيضاً أن يرفق بالسجل الالكتروني أو يرتبط به منطقياً بصورة أخرى.

١٠-١ يقصد بتعبير "أجرة النقل" الأجر المدفوع إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.

١١-١ يقصد بتعبير "البضاعة" ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ من سلع وأشياء، أياً كان نوعها، بغرض نقلها، وهو يشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو الطرف المنفذ أو توفر نيابة عنه.

٧- هذا الحكم يشمل إلى حد بعيد تعريفي "البضائع" في قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ. ويجري تناول نقل البضاعة على سطح السفينة في المادة ٦-٦، ونقل الحيوانات الحية في المادة ١٧-٢ (أ).

١٢-١ يقصد بتعبير "الحائز"

(أ) الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند النقل القابل للتداول، أو يملك وحده [الوصول إلى] [التحكم في] السجل الالكتروني القابل للتداول، وهو

(ب) إما:

١٤ من يُذكر في مستند النقل أنه الشاحن أو المرسل إليه إذا كان مستند النقل مستند أمر، أو هو الشخص الذي يظهر إليه المستند حسب الأصول؛ أو ٢٤ حامل المستند، إذا كان المستند مستند أمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله؛ أو

٣٤ من هو قادر، بمقتضى المادة ٢-٤، على اثبات أنه يملك [الوصول إلى] [التحكم في] السجل الالكتروني القابل للتداول، في حال استخدام سجل من هذا القبيل.

٨- هذا التعريف يمكن أن يشمل الشاحن والمرسل إليه وأي حائز وسيط محتمل. ويمكن لوكيل أي من هؤلاء الأشخاص أن يكون حائزاً. وربما يجدر النظر فيما إذا كان ينبغي للفقرة (أ) أن تشترط أن يكون الحائز ذا حيازة "مشروعة" لمستند النقل القابل للتداول. غير أن استخدام تعبير "مشروعة" دون تحديد ما يقصد بالحيازة "المشروعة" يمكن أن يدفع إلى الرجوع إلى القانون الوطني، مما يقوض التوحيد. ومن شأن تحديد ما يقصد بالحيازة

"المشروعة" أن يوسع كثيراً نطاق مشروع الصك. وعلى أية حال، تعالج الفقرة (ب) '١' أساساً الشاغل الاصيل المتعلق بمستندات الأمر. أما بشأن المستندات الموجهة لحاملها، فقد رئي أنه لا توجد في الممارسة العملية أي مشكلة فعلية يلزم معالجتها هنا. وإذا كانت هناك بالفعل مشكلة عملية فهي لن تتعلق بالمستندات الموجهة لحاملها الموجودة في يد شخص مخالف للقانون (وهي مشكلة توجد لها علاجات أخرى) بل بالمستندات الموجودة في يد مشتر حسن النية يطالب بحقه من خلال شخص مخالف للقانون. إذ يُرى أن هذا المشتري الحسن النية يستحق الحماية، وأن أولئك الذين اختاروا استخدام المستندات الموجهة لحاملها ينبغي لهم أن يدركوا تلك المخاطر.

٩- ويعتقد أن الفقرة (ب) '٣' تتناول على نحو وافي النظم القائمة على سجل، وكذلك النظم التي تستخدم شكل الملف المستندي القابل للنقل (PDF) بالاقتران مع تكنولوجيا أخرى، والنظم التي تيسر الوصول إلى قاعدة بيانات الناقل من خلال "كلمة سر" أو ترتيب أمني آخر، ونظماً أخرى.

١٠- ويقصد بالعبارات الواردة بين معقوفتين أن تكون بدائل يتعين الاختيار بينها على ضوء التطورات الجارية. وقد يكون لعبارة "الوصول إلى" مدلول مفرط في تقنيته، ولكلمة "التحكم" مدلول مفرط في قانونيته.

١٣-١ يقصد بتعبير "السجل الالكتروني القابل للتداول" أي سجل الكتروني

'١' يدل، بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو عبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأنها تحمل المعنى ذاته، على أن البضاعة قد شحنت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"،* و

'٢' يخضع لقواعد اجرائية كالمشار إليها في المادة ٢-٤، التي تتضمن احكاماً وافية بشأن احالة ذلك السجل إلى حائز آخر وبشأن الطريقة التي يتسنى بها لحائز ذلك السجل أن يثبت كونه ذلك الحائز.

١١- تكفل عبارة "المشار إليها" أنه يمكن للأطراف ببساطة أن يدرجوا بالاشارة مجموعة القواعد المنطبقة على نظمهم، إن وجدت، بدلاً من ادراج النص الكامل للقواعد الاجرائية المنطبقة.

* تقابلها في الانكليزية عبارتان مترادفتان هما "non-negotiable" و "not negotiable".

١٤-١ يقصد بتعبير "مستند النقل القابل للتداول" أي مستند يدل بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو عبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأنها تحمل المعنى ذاته، على أن البضاعة قد شحنت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول".

١٢- الغرض من هذا التعريف هو تقديم مؤشرات للتعرف على مستند النقل القابل للتداول بتفحص ظاهره. وثمة مؤشرات أخرى موجودة أصلاً في تعريف "مستند النقل" الوارد في المادة ١-٢٠ أدناه. والقواعد المتعلقة بالتسليم بمقتضى مستند من هذا القبيل ترد في المادة ١٠-٣-٢. أما القواعد المتعلقة بأحوال ذلك المستند فترد في المادة ١٢-١. وتستند كلتا مجموعتي هذه القواعد إلى تعريف "الحائز" الذي يرد في المادة ١٢-١.

١٣- وقد جرى كثير من النقاش حول استخدام عبارة "قابل للتداول"، ومن الصحيح دون ريب أن استخدام هذه العبارة في بعض البلدان ليس سليماً من الناحية التقنية عندما يطلق هذا الوصف على سند شحن. وقد يرى المرء أن استخدام عبارة "قابل للاحالة" باعتبارها أكثر حياداً. ويستخدم مشروع الصك عبارة "قابل للتداول" لأنها مفهومة دولياً (كما يدل على ذلك استخدام عبارة "غير قابل للتداول" في المادة السادسة من قواعد لاهاي) حتى وإن لم تكن دقيقة في بعض النظم القانونية، وأن تغيير التسميات قد يدفع إلى الاعتقاد بأن المقصود هو تغيير المضمون.

١٥-١ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني غير القابل للتداول" أي سجل الكتروني لا تنطبق عليه صفة السجل الإلكتروني القابل للتداول.

١٦-١ يقصد بتعبير "مستند النقل غير القابل للتداول" أي مستند نقل لا تنطبق عليه صفة مستند النقل القابل للتداول.

١٧-١ يقصد بتعبير "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يقوم فعلياً بأداء (أو يقصر كلياً أو جزئياً في أداء) أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، من أجل نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته، بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفاً في عقد النقل أو مذكوراً فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه. وتعبير "الطرف المنفذ" لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو يكون وكيلاً له أو متعاقداً معه من الظاهر أو الباطن.

١٤- هناك مجموعة واسعة من الآراء بشأن تعريف "الطرف المنفذ". فمن ناحية، يجذب البعض إدراج أي طرف يؤدي أياً من مسؤوليات الناقل في إطار عقد النقل إذا كان ذلك الطرف يعمل، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لدى الناقل. ويُرى أن من شأن تعريف واسع كهذا أن يجعل مشروع الصك يشمل أي شخص يمكن منطقياً أن يكون مدعى عليه في دعوى إضرار شخصي أو دعوى إيداع أو دعوى غير تعاقدية أخرى عندما تتعرض البضاعة المشحونة لهلاك أو تلف. ومن ثم، يمكن أن يحقق مشروع الصك قدراً أكبر من الاتساق بتقليل عدد الدعاوى التي يمكن أن يحقق مشروع الصك قدراً أكبر من الاتساق بتقليل عدد الدعاوى التي يمكن أن ترفع خارج نطاق الصك. ويمكن صوغ تعريف واسع من هذا القبيل بإدراج العبارة التالية في بداية الجملة الأولى: "أي شخص يقوم بأداء أي من مسؤوليات الناقل المتعاقد بمقتضى عقد النقل أو يتعهد بأدائها أو يدبر أدائها، طالما كان"

١٥- وعلى الجانب الآخر، يدعو البعض إلى استبعاد تعريف "الطرف المنفذ" كلياً. فهم يرون أن هذا التعريف غير ضروري لأن "الطرف المنفذ" المعرف يفترض أن يكون غير ذي صلة بمقتضى القواعد الموضوعية لمشروع الصك. وهم يرون أن مشروع الصك ينبغي أن يحكم العلاقات بين الشاحن والناقل فحسب، وألا يحكم العلاقات بين الشاحن والأشخاص الذين يشركهم الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

١٦- وبين هذين الرأيين اللذين يمثلان طرفي مجموعة الآراء، يمكن وجود أي عدد من المواقف الوسطية. والرأيان اللذان أشير إليهما أثناء المناقشة أكثر من غيرهما ذهب أولهما إلى تحييد التعريف التقييدي نسبياً الذي يمثله النص الحالي، بينما جذب الآخر تعريفاً جامعاً نسبياً يمكن صوغه بإدراج العبارة التالية في بداية الجملة الأولى: "أي شخص غير الناقل يقوم بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل بغرض نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان".

١٧- وكلا هذين الرأيين الوسطيين يحصر تعريف "الطرف المنفذ" في الأشخاص الذين يشاركون في القيام بمسؤوليات الناقل الأساسية - وفي نقل البضائع أو مناولتها أو حراستها أو خزنها. ومن ثم، فإن الناقلين البحريين والناقلين الداخليين ومقاولي التحميل والتفريغ ومتعهدي المخططات الطرفية، على سبيل المثال، يندرجون تحت أي من تعريفي "الطرف المنفذ". وفي المقابل، فإن الشركة الأمنية التي تحرس عنبر الحاويات، والوسيط المسؤول فقط عن اعداد المستندات لصالح الناقل، والترسانة التي تصلح السفينة (وتكفل بالتالي جدارتها بالإبحار) لصالح الناقل لا تندرج ضمن أي من التعريفين.

١٨- والفارق بين هذين التعريفين هو في معاملة المفاوضين الوسيطين. وثمة مثال افتراضي أساسي يمكن أن يوضح ذلك الفارق توضيحاً جيداً. فإذا تعاقد ناقل لا يشغل سفينة، مثلاً، على نقل بضائع من ميناء في بلد ما (روتردام، مثلاً) إلى ميناء داخلي في بلد آخر (أوتاوا، مثلاً) فهو مؤهل لحمل صفة "الناقل". ولنفترض أن الناقل الذي لا يشغل سفينة قد تعاقد بعدئذ مع ناقل بحري لنقل البضاعة من روتردام إلى ميناء كندي، ومع شركة نقل بالشاحنات لنقل البضاعة داخلياً. فإذا اتخذ الناقل البحري ترتيبات لنقل البضاعة على سفينة تخص ناقلًا بحرياً آخر كان قد عقد مشاركة استئجار زمني مع الناقل البحري الأول، وترتيبات لتحميل السفينة وتفريغها بواسطة مقاولي تحميل وتفريغ مستقلين، فإن كلا الناقلين البحريين وكلا مقاولي التحميل والتفريغ يعتبران طرفين منفذين بمقتضى التعريف الجامع نسبياً، أما في التعريف التقييدي نسبياً، الذي يمثله النص الحالي، فلا تنطبق صفة الطرف المنفذ إلا على الناقل البحري الثاني وعلى مقاولي التحميل والتفريغ. ومع أن الناقل البحري الأول "يتعهد بالقيام" بالنقل البحري، فهو لا يقوم "فعلياً" بالنقل البحري. وبالمثل، إذا تعاقدت شركة النقل بالشاحنات من الباطن مع سائق مستقل يملك شاحنته الخاصة لنقل البضاعة من الميناء الكندي إلى أوتاوا، فإن تلك الشركة ومالك/سائق الشاحنة يعتبران طرفين منفذين بمقتضى التعريف الجامع نسبياً، أما في التعريف التقييدي نسبياً فلا يكون طرفاً منفذاً سوى مالك/سائق الشاحنة. ومع أن شركة النقل بالشاحنات "تتعهد بالقيام" بالنقل الداخلي فهي لا تقوم "فعلياً" بذلك النقل.

١٩- وجميع الاحتمالات التي نوقشت هنا تفترض تعريفاً وظيفياً، تبعاً لما إذا كان الشخص يقوم ببعض واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عن أي شكليات تعاقدية. وفي إطار التعريف التقييدي نسبياً، الذي يمثله النص الحالي، يمكن أن تتداخل بين الناقل وأي طرف منفذ عدة عقود منفصلة. أما في التعريف الجامع نسبياً فإن فئة "الأطراف المنفذة" لا تشمل فحسب الأشخاص المتعاقدين من الباطن مع الناقل مباشرة، بل تشمل أيضاً كامل سلسلة الأشخاص المعاونين الذين ينفذون العقد (أي المتعاقدين من الباطن مع المتعاقد من الباطن، والمتعاقدين من الباطن مع ذلك الطرف، وهكذا حتى الوصول إلى الطرف الذي يقوم فعلياً بأداء واجبات الناقل).

٢٠- وتوضح الجملة الثانية من التعريف أن "الأطراف المنفذين" هم فقط أولئك الذين يعملون، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لدى الناقل المتعاقد. وإذا كان لدى المرسل أو المرسل إليه مستخدم أو وكيل يؤدي مهمة كانت ستقع مسؤوليتها، لولا ذلك، على عاتق الناقل بمقتضى عقد النقل، فإن هذا لا يجعل ذلك المستخدم أو الوكيل "طرفاً منفذاً".

٢١- وقد وضعت عبارة "أو يقصر كلياً أو جزئياً في أداء" بين معقوفتين لأن الفريق العامل يمكن أن يقرر أنها غير ضرورية. ففي الواقع، قد يحتاج البعض بأن الشخص الذي يقصر في أداء مهمة كان يتوجب عليه أدائها هو مشمول بالفعل في عبارة "شخص ... يقوم فعلياً بأداء". وفي المقابل، قد يحتاج بأن الشخص الذي يقصر في أداء مهمة لا "يقوم فعلياً بأداء". تلك المهمة، وبأن العبارة الواردة بين معقوفتين ضرورية لضمان معاملة الشخص كـ"طرف منفذ" سواء أدى واجباته على النحو الأكمل أو أدى واجباته بصورة سيئة أو لم يؤد واجباته على الإطلاق.

١٨-١ يقصد بتعبير "حق السيطرة" المعنى الوارد في المادة ١١-١.

١٩-١ يقصد بتعبير "الشاحن" الشخص الذي يرم عقد النقل مع الناقل.

٢٢- يمثل هذا التعريف صورة مناظرة لتعريف "الناقل". والشاحن هو شخص تعاقدى يمكن أن يكون قد أبرم العقد بالأصالة عن نفسه وباسمه. وعادة ما يقوم الشاحن بجميع وظائفه من خلال اشخاص كهؤلاء. وقد يكون الشاحن هو ذاته المرسل إليه، كما هو الحال في كثير من بيوع "فوب" (التسليم على ظهر السفينة). انظر أيضاً التعليق على المادة ٧-٧.

٢٠-١ يقصد بتعبير "مستند النقل" المستند الذي يُصدره الناقل أو الطرف المنفذ بمقتضى عقد النقل،

(أ) يثبت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، بمقتضى عقد النقل، أو

(ب) يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه،

أو كليهما.

٢٣- هذا التعريف ينبغي أن يقرأ على أنه يمهّد لتعريف "مستند النقل القابل للتداول" و"مستند النقل غير القابل للتداول" الواردين في المادتين ١ - ١٤ و ١٦ - ١٦. والفقرة (أ) تشمل سند الشحن الذي أصدر إلى مستأجر السفينة ولا يزال في حوزته، والذي لا يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه، ولكنه يمثل وصل تسلّم فحسب، وبعض أنواع وصولات التسليم تصدر قبل النقل أو أثناء إعادة الشحن. أما الفقرة (ب) فتشمل سند الشحن عندما يعمل بهذه الصفة، وبيان الشحن.

٢- الاتصال الإلكتروني

١-٢ يجوز تسجيل أو إرسال أي شيء يتعين وجوده في مستند النقل أو عليه باستخدام الاتصال الإلكتروني بدلاً من مستند النقل، شريطة أن يجري إصدار السجل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة صريحة أو ضمنية من الناقل والشاحن.

٢٤- يرسى هذا الحكم المبدأ العام المتمثل في المعادلة بين الاتصال الإلكتروني والاتصال الورقي لأغراض مشروع الصك هذا. كما أنه يركز على موافقة الطرفين على الاتصال إلكترونياً.

٢٥- ويرى أنه لا داعي لذكر الحائز اللاحق أيضاً. وبقبوله إحالة السجل الإلكتروني، يوافق الحائز على استخدام العمليات الإلكترونية، وإلا فلن يمكنه أن يصبح حائزاً.

١-٢-٢ إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل إلكتروني قابل للتداول،

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا جرى إصدار أكثر من مستند واحد؛ و

(ب) يُصدر الناقل إلى الحائز سجلاً إلكترونياً قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل قد أُصدر عوضاً عن مستند النقل القابل للتداول، وعند ذلك، لا يعود لمستند النقل القابل للتداول أي مفعول أو صلاحية.

٢-٢-٢ إذا أُصدر سجل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك السجل الإلكتروني بمستند نقل قابل للتداول،

(أ) يُصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن ذلك السجل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن المستند قد أُصدر عوضاً عن السجل الإلكتروني القابل للتداول، و

(ب) عند تلك الاستعاضة، لا يعود للسجل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية.

٢٦- يتوقع أن تكون هناك، لفترة زمنية معينة، حاجة إلى حكم يتناول الانتقال من المستند الورقي إلى معادله الإلكتروني وبالعكس. وهذه المادة تتضمن قاعدة بشأن الاستعاضة وتنص على أنه في حال حدوث تلك الاستعاضة لا يجوز أن تكون هناك مستندات متداخلة قيد التداول.

٣-٢ يجوز اصدار الإشعارات والتأكيدات المشار إليها في المواد ١-٩-٦ و ٣-٩-٦ و ١-٢-٨ (ب) و (ج) و ٢-١٠ و ٢-٤-١٠، والإعلان المشار إليه في المادة ٣-١٤، والاتفاق المتعلق بالوزن في المادة ١-٣-٨ (ج) باستخدام الاتصال الإلكتروني، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسيلة بموافقة صريحة أو ضمنية من الطرف الذي يرسلها والطرف الذي يستقبلها، وإلا وجب اصدارها كتابة.

٢٧- تنص هذه المادة على أن جميع الاتصالات المنصوص عليها بالتحديد في مشروع الصك هذا يجوز أن تجرى إلكترونياً، شريطة أن يتفق طرفا الاتصال على ذلك.

٢-٤ يخضع استخدام السجل الإلكتروني القابل للتداول للقواعد الإجرائية المتفق عليها بين الناقل والشاحن أو الحائز المذكور في المادة ١-٢-٢. ويتعين الإشارة إلى القواعد الإجرائية في تفاصيل العقد وأن تتضمن أحكاماً وافية بشأن:

(أ) حالة ذلك السجل إلى حائز آخر؛ و

(ب) الكيفية التي يمكن بها لحائز ذلك السجل أن يثبت أنه هو ذلك الحائز؛ و

(ج) الطريقة التي يجري بها تأكيد

١٤- أن التسليم إلى المرسل إليه قد تم؛ أو

٢٤- أن السجل الإلكتروني القابل للتداول لم يعدله أي مفعول أو صلاحية، عملاً بالمادة ٢-٢-٢ أو ٢-٣-١٠ (أ) ٢٤.

٢٨- من أجل تحقيق المعادلة بين المستند الورقي القابل للتداول والسجل الإلكتروني القابل للتداول، يتعين أن تتضمن القواعد المتفق عليها التي تحكم استخدام ذلك السجل أحكاماً تتعلق بالوظائف النمطية للسجل بصفته "مستند ملكية". وتنص الفقرة (أ) على أنه يتعين أن تتيح القواعد إجراء "تطهيرات إلكترونية"، كما تنص الفقرة (ب) على أنه يتعين أن تتيح القواعد المعادلة الإلكترونية لوظيفة مستند الملكية الورقي فيما يتعلق بتعيين الهوية. (انظر أيضاً تعريف "الحائز" في المادة ١-١٣). وتنص الفقرة (ج) على أن تبين في القواعد المتفق عليها أيضاً الطريقة التي يجري بها تأكيد أن السجل قد أصبح عديم المفعول.

٢٩- وعبارة "الإشارة إلى" الواردة في هذا الحكم تكفل أن يكون بوسع الطرفين أن يدرجا بالإشارة القواعد التي اتفقا على تطبيقها على نظمهما بدلاً من إيراد النص الكامل للقواعد الإجرائية المنطبقة.

٣- نطاق الانطباق

٣-١ رهنًا بالمادة ٣-٣-١، تنطبق أحكام هذا الصك على جميع عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين إذا

(أ) كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو

(ب) كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو

(ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم الاختيارية المذكورة في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]

(د) [كان عقد النقل مبرماً في دولة متعاقدة أو كانت تفاصيل العقد تنص على أن يصدر مستند النقل أو السجل الإلكتروني في دولة متعاقدة، أو]

(هـ) كان عقد النقل ينص على أن هذا الصك، أو قانون أية دولة تجعل أحكامه نافذة المفعول، هو الذي يحكم العقد.

٣٠- ارتبط تطبيق اتفاقيات النقل تاريخياً، بإصدار نوع معين من مستندات النقل، مثل سند الشحن. ومع مرور الزمن، استعيز عن سندات الشحن، بصورة متزايدة، بمستندات أخرى كثيراً ما كانت غير قابلة للتداول. وعلاوة على ذلك، ومع نمو التجارة الإلكترونية، يمكن توقع أن تصبح المستندات التقليدية، وربما السجلات الإلكترونية أيضاً، حسب تعريفها الوارد في مشروع الصك هذا، أقل أهمية. ولذلك، جرى تحديد نطاق انطباق مشروع الصك هذا دون إشارة إلى ما إذا كان مستند النقل (أي كان نوعه) قد أصدر أو يعتمد إصداره.

٣١- وانقسمت الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي إدراج ميناء التحميل في الفقرة (أ) باعتباره مكاناً يستتبع انطباق مشروع الصك. ففيما يتعلق بعمليات الشحن من الميناء إلى الميناء، اتفق على أن ميناء التحميل ينبغي أن يستتبع انطباق مشروع الصك، لكن ميناء التحميل سيكون قد أدرج بالفعل باعتباره مكان التسليم. وفي عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي يكون فيها ميناء التحميل ومكان التسليم واقعين في الدولة ذاتها، لن يكون من الضروري أيضاً ذكرهما معاً. أما بشأن عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي يكون فيها ميناء التحميل ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، فالبعض يعارض ذلك الذكر على أساس أن هوية ميناء التحميل هي أساساً عامل عشوائي لا صلة له بالضرورة بمجمل تنفيذ العقد (أي من

الباب إلى الباب) وأنه لا ينبغي بالتالي إدراجه في الفقرة (أ). غير أنه يمكن أن يحتاج أيضاً بأن هوية ميناء التحميل ليست عاملاً عشوائياً عندما يكون ذلك الميناء محدداً في عقد النقل أو في تفاصيل العقد. فعلى النقيض من ذلك، تمثل هوية ميناء التحميل نقطة أساسية في عقد يغلب فيه الجانب البحري، وينبغي إدراجها في أي اتفاقية يغلب فيها الجانب البحري. كما أن إدراج ميناء التحميل في الفقرة (أ) من شأنه أن يوسع نطاق انطباق مشروع الصك وأن يفضي إلى مزيد من الاتساق.

٣٢- وتمثل المناقشة حول الفقرة (ب) بشأن ما إذا كان ينبغي إدراج ميناء التفريغ صورة مناظرة للمناقشة حول الفقرة (أ) بشأن إدراج ميناء التحميل.

٣٣- وتنقسم الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي إدراج الفقرة (ج). فالبعض يعارض ذلك على أساس أنه قد لا يكون معروفاً على وجه اليقين عند تسلم البضاعة من جانب الناقل ما إذا كان مشروع الصك سينطبق أم لا. كما تنقسم الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي إدراج الفقرة (د). فالفقرة (د) يمكن أن تثير بعض التشكك بشأن المكان الذي ابرم فيه عقد النقل أو الذي أصدر فيه السجل الإلكتروني.

٣٤- والفقرة (هـ) تتفق وأحكام المادة العاشرة من قواعد لاهاي - فيسبي، ولكن أبدي شاغل لأن الفقرة (هـ) قد تكون لها عواقب غير مقصودة. فالبعض يخشى أن مشاركة الاستتجار، مثلاً، قد تتضمن بنداً يتعلق باختيار القانون يستدعي تطبيق قانون بلد كان قد صدق على مشروع الصك، وأن هذا قد يكون له مفعول لا يقتصر على إخضاع مشاركة الاستتجار لمشروع الصك هذا، بل يمتد إلى إبطال بنود معينة في مشاركة الاستتجار لا تتسق مع مشروع الصك، بصرف النظر عن اتفاق الطرفين الصريح على تلك الأحكام غير المتسقة مع الصك. ومن المتفق عليه أن هذه النتيجة ليست مرغوبة، ولكن أبدي توجس من أن هذه النتيجة ستكون مرجحة في الصيغة الحالية للفقرة (هـ).

٣٥- وأثير أيضاً تساؤل بشأن الكيفية التي ستطبق بها المحاكم الإشارة إلى "قانون أية دولة تجعل أحكامه نافذة المفعول" الواردة في الفقرة (هـ) إذا كانت الدولة قد سنت قانوناً وطنياً يستند إلى مشروع الصك ولكنه لا يتطابق كلياً معه.

٣-٢- تنطبق أحكام هذا الصك دون اعتبار الجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

٣٦- وفقاً لأي شك، يسرد هذا الحكم عوامل معينة كان يمكن لولاه أن يعتقد أنها ذات صلة، وبدلاً من ذلك جعلت صراحةً غير ذات صلة في تقرير انطباق مشروع الصك هذا.

٣-٣-١- لا تنطبق أحكام هذا الصك على مشارطات الاستئجار [أو عقود تأجير السفن أو عقود الحجم أو الاتفاقات المماثلة].

٣٧- إن اتساع نطاق انطباق مشروع الصك هذا بمقتضى المادة ٣-١ يعني ضمناً أن تجري استثناءات معينة. فثمة عقود يمكن أن تعتبر "عقود نقل" ولكن ليس من الضروري أو المستصوب أن تطبق عليها قوانين إلزامية. كما أن بعض أحكام مشروع الصك هذا قد تكون أقل ملاءمة للتطبيق على عقود نقل معينة. فمشارطات الاستئجار، مثلاً، استبعدت منذ زمن طويل من نطاق القوانين الإلزامية. وثمة تأكيد واسع النطاق لأن تستبعد بالمثل عقود التأجير وعقود الحجم وعقود القطر والعقود المماثلة. ولكن الآراء تنقسم بشأن ما إذا كان ينبغي تعريف "مشارطات الاستئجار" وبشأن المدى الذي ينبغي أن يذهب إليه في استبعاد العقود المماثلة الأخرى أيضاً.

٣٨- وقد أفضت محاولات تعريف "مشارطات الاستئجار" إلى مناقشات منذ زمن طويل. وعدم وجود تعريف لها في الاتفاقيات السابقة لم يسبب صعوبات كبيرة في الممارسة العملية، والبعض يحتاج بأن محاولة وضع تعريف في وقت يتسم بسرعة تغير الممارسات التجارية قد تكون محفوفة بالمخاطر. ويرى آخرون أن التعريف ضروري لأن استبعاد مشارطات الاستئجار يكتسب مزيداً من الأهمية في مشروع الصك.

٣٩- وخلص في نهاية المطاف إلى أن التعريف ضروري، وقد يكون من المناسب صوغه على النحو التالي: "عقود [استخدام] [التصرف في] [توفير] سفينة، أو جزء منها، لكي تستعمل في نقل البضائع، سواء لمدة زمنية معينة أو لرحلة معينة، مثل مشاركة الاستئجار، أو استئجار رقعة معينة أو حيز معين." والتعبير الثلاثة الواردة بين معقوفتين يقصد بها أن تكون بدائل، ينبغي اختيار واحد منها.

٤٠- والمسألة المتعلقة باستبعاد العقود المماثلة الأخرى لم تحسم بعد. ورغم وجود تأكيد عام للرأي القائل بأن تعامل العقود الأخرى المماثلة لمشارطات الاستئجار معاملة تلك المشارطات ذاتها، فليس من الواضح بعد إلى أي مدى ينبغي المضي في الاستبعاد. فعقود القطر ذكرت لأول مرة في مرحلة متأخرة نسبياً من عملية التشاور، ومن ثم فهي لم تذكر إلا هنا في التعليق، لا في مشروع النص.

٤١- ومن الاقتراحات ما يدعو إلى توسيع نطاق المعاملة التي تحظى بها مشاركة الاستئجار بحيث تشمل المعادلات الحديثة لتلك المشاركة، مثل مشارطات استئجار الرقعة واستئجار الحيز، ولكن مع الاعتراف بنوع جديد من حرية التعاقد فيما يتعلق بالعقود المتفاوض عليها

بين أطراف متطورة، والتي هي أبعد شبيهاً بمشارطات الاستئجار التقليدية، مثل عقود استئجار السفن وعقود الحجم. وابدئي رأي مفاده أن عقود استئجار السفن وعقود الحجم ينبغي أن تخضع لمشروع الصك كقاعدة قصور، على أن يكون لأطراف تلك العقود حرية الخروج على أحكام مشروع الصك. غير أن ذلك الخروج يكون ملزماً لطرفي العقد المباشرين فحسب. ومستندات النقل التي تصدر بمقتضى تلك العقود تظل في حاجة إلى الامتثال لأحكام مشروع الصك هذا، عندما تحال إلى طرف ثالث ليس ملزماً باتفاق الطرفين الأصلي.

٤٢- وإذا وُجد في نهاية المطاف أنه يلزم تعريف هذه التعابير الإضافية فقد يكون من المناسب استعمال صيغة على غرار ما يلي: "عقد الحجم هو عقد استئجار مكتوب بين شاحن واحد أو أكثر من جانب وناقل أو أكثر من جانب آخر، يوافق فيه الشاحن أو الشاحنون على توفير حجم معين أو جزء من حمولة السفينة لمدة زمنية معينة، ويوافق الناقل أو الناقلون على سعر معين أو جدول سعري معين لاجرة النقل وعلى مستوى خدمة معين. أما عقد القطر فهو عقد لقطر أو دفع أجسام عائمة، سواء على أساس زمني أو على أساس الرحلة."

٤٣- ويرى البعض أن من المفيد التشديد على أنه في الحالات التي لا ينطبق فيها مشروع الصك قانونياً، تظل للطرفين حرية إدراج أحكام مشروع الصك في اتفاقيهما تعاقدياً. وهذا الإدراج التعاقدي يمكن أن يجرى بصورة كلية (أي بإدراج مشروع الصك بكامله) أو بصورة جزئية (أي بإدراج أحكام مختارة من مشروع الصك).

٣-٣-٢ بصرف النظر عن أحكام المادة ٣-٣-١، إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول عملاً بمشارطة استئجار [أو عقد تأجير سفينة أو عقد حجم أو عقد مماثل]، فإن أحكام هذا الصك تنطبق على العقد المثبت بذلك المستند أو السجل الإلكتروني أو الوارد فيه اعتباراً من الوقت الذي يصبح فيه، وإلى المدى الذي يكون فيه، المستند أو السجل الإلكتروني حاكماً للعلاقات بين الناقل وأي حائز لا يكون هو المستأجر.

٤٤- ستتوقف مسألة إدراج العبارة الواردة بين معقوفتين على ما إذا كانت ستدرج عبارة مماثلة في المادة ٣-٣-١. وإذا ما أدرجت العبارة الواردة بين معقوفتين فسوف يلزم إعادة صياغة الإشارة إلى المستأجر في نهاية المادة. وإدراج عقود الحجم في هذا الحكم قد يجعل المادة ٣-٤ غير ضرورية.

٣-٤ إذا كان العقد ينص على نقل البضاعة مستقبلاً في سلسلة من الشحنات فإن أحكام هذا الصك تنطبق على كل شحنة منها طالما كانت المواد ٣-١ و ٣-٢ و ٣-٣ تنص على ذلك.

٤٥- قد يلزم تنقيح هذا الحكم أو حذفه على ضوء حل المسألة التي نوقشت في التعليق على المادة ٣-٣-١.

٤- فترة المسؤولية

٤-١-١ رهنأً بأحكام المادة ٤-٣، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة في إطار هذا الصك الفترة الممتدة من وقت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو أي طرف منفذ بغرض نقلها حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

٤-١-٢ يكون وقت ومكان تسلم البضاعة هما الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو الوقت والمكان اللذان تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة إذا لم يكن في ذلك العقد أي حكم محدد بشأن تسلم البضاعة. وفي حال عدم وجود أي حكم من ذلك القبيل في عقد النقل، أو أي عادات أو ممارسات أو أعراف من ذلك القبيل، يكون وقت ومكان التسلم هما الوقت والمكان اللذان تنتقل فيهما البضاعة إلى عهدة الناقل أو الطرف المنفذ.

٤٦- يرى أن من الضروري تحديد بداية ونهاية فترة مسؤولية الناقل على أدق نحو ممكن، لما لهما من عواقب قانونية.

٤٧- يشدد الحكم على أن التسلم هو في المقام الأول مسألة تعاقدية. فعلى سبيل المثال: إذا اتفق على أن الناقل سيتسلم شحنة نفط 'عندما تمر عبر مَشاعِب السفينة' فإن مسؤولية الناقل عن تلك الشحنة تبدأ في ذلك المكان وفي تلك النقطة الزمنية. وبطبيعة الحال، كثيراً ما يتطابق مكان ووقت تسليم البضاعة إلى الناقل مع مكان ووقت أخذها في عهده. غير أنهما قد يختلفان، وفي هذه الحالة تكون الغلبة للوقت والمكان المتفق عليهما. وعندما لا يكون قد اتفق صراحة أو ضمناً على وقت ومكان التسلم ولكن توجد عادات أو ممارسات أو أعراف مهنية معينة، بما في ذلك العادات والممارسات والأعراف المتبعة في مكان التسلم، تنطبق تلك العادات أو الممارسات أو الأعراف. وإذا لم يكن هناك اتفاق أو لم تكن هناك عادات أو ممارسات أو أعراف معمول بها، ينطبق حكم رجوعي عام. وفي تلك الحالة يكون وقت ومكان التسلم ذوا الصلة هما وقت ومكان اخذ الناقل البضاعة في عهده.

٤-١-٣ يكون وقت ومكان تسليم البضاعة هما الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو الوقت والمكان اللذان تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة إذا لم في ذلك العقد أي حكم محدد بشأن تسليم البضاعة. وفي حال عدم وجود أي حكم من ذلك القليل في عقد النقل، أو أي عادات أو ممارسات أو أعراف من ذلك القليل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان تفريغ البضاعة من آخر سفينة أو مركبة تنقل فيها بمقتضى عقد النقل.

٤٨- المادتان ٤-١-٢ و ٤-١-٣ يكفلان معاً أن مسؤولية الناقل لا تمتد إلى ما بعد الروافع عندما يكون متفقاً على النقل من الروافع إلى الروافع (كما هو الحال في كثير من شحنات السوائب).

٤-١-٤ إذا كان يشترط على الناقل أن يسلم البضاعة في مكان التسليم إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يقضي القانون أو اللائحة المعمول بها في مكان التسليم بوجوب تسليم البضاعة إليه وبأنه يجوز للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه، يعتبر ذلك التسليم بمثابة تسليم للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه بمقتضى المادة ٤-١-٣.

[٤-٢-١ النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له

عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن تأخر يحدث فحسب أثناء أي من الفترتين التاليتين:

(أ) من وقت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ إلى وقت تحميلها على السفن؛

(ب) من وقت تفريغ البضاعة من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه؛

وتكون هناك وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر أحكام اتفاقية دولية:

١٦- تقضي شروطها بأن تنطبق تلك الأحكام على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل بمقتضى عقد النقل أثناء تلك الفترة أو أي منها [بصرف النظر عما إذا كان يلزم إصدار أي مستند معين لجعل تلك الاتفاقية الدولية سارية]؛ و

٢٦- تنص بصورة محددة على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛ و

٣٦- لا يمكن الخروج عنها بواسطة عقد خصوصي، إما كلياً وإما لغير مصلحة الشاحن،

تكون لتلك الأحكام، طالما كانت إلزامية حسبما هو مشار إليه في الفقرة الفرعية ٣٠ أعلاه، غلبة على أحكام هذا الصك.]

[٤-٢-٢ تنطبق المادة ٤-٢-١ بصرف النظر عن القانون الوطني الذي كان سينطبق على عقد النقل لو لم تكن موجودة.]

٤٩- الغالبية العظمى من عقود النقل البحري تشمل جزءاً نقلاً برياً، سواء قبل الجزء البحري أو بعده أو قبله وبعده. ولذلك، يلزم إدراج حكم بشأن العلاقة بين مشروع الصك هذا والاتفاقيات التي تحكم النقل الداخلي والتي يمكن أن تسري في بعض البلدان (خصوصاً البلدان الأوروبية). وهذه المادة تعالج تلك المشكلة وتنص على نظام شبكي، ولكن بالغ الصغر قدر الإمكان. ولا يُنحى مشروع الصك إلا عندما تنطبق على الجزء الداخلي من عقد للنقل البحري اتفاقية تمثل قانوناً إلزامياً للنقل الداخلي ويكون من الواضح أن الهلاك أو التلف موضوع البحث قد حدث في سياق النقل الداخلي فحسب. وهذا يعني أنه عندما يكون التلف قد حدث أثناء أكثر من جزء من عملية النقل، أو عندما يتعذر إثبات مكان حدوث الهلاك أو التلف، تكون الغلبة لمشروع الصك هذا أثناء فترة النقل العابر من الباب إلى الباب.

٥٠- ومشروع الصك يترك للبلدان المنضمة إليه إمكانية استبعاده كلياً أو جزئياً من النقل الداخلي بإعطاء أية اتفاقية دولية مقبلة صفة إلزامية، سواء فيما يتعلق بواسطة معينة للنقل الداخلي أو بالجزء الداخلي من أي عقد للنقل البحري يتضمن مثل ذلك النقل. كما يمكن أن يجادل بأن أحكام القانون الوطني لدولة متعاقدة، التي تتعلق بالنقل الداخلي، ينبغي أن تكون لها الغلبة على الأحكام المقابلة في مشروع الصك هذا، ولكن من شأن ذلك أن يحد بدرجة أكبر من إمكانية تطبيق مشروع الصك بصورة موحدة.

٥١- والمغزى الجوهرى لذلك النظام الشبكي هو أن الأحكام المنطبقة إلزامياً على النقل الداخلي تنطبق مباشرة على العلاقة التعاقدية بين الناقل من جانب والشاحن أو المرسل إليه من جانب آخر. وإذا كان الناقل قد تعاقد من الباطن على النقل الداخلي، فإن تلك الأحكام تنطبق أيضاً على العلاقة بين الناقل والناقل الفرعي. ولكن فيما يخص العلاقة الأولى، يمكن لأحكام مشروع الصك هذا أن تمثل استكمالاً للأحكام المنطبقة إلزامياً على النقل الداخلي، أما فيما يخص العلاقة بين الناقل والناقل الفرعي فتسري الأحكام المتعلقة بالنقل الداخلي (مستكملة حسب الضرورة بأي قانون وطني منطبق). وإذا مطالبة خاصة بالبضاعة من طرف ثالث ضد طرف منفذ بمقتضى أحكام المادة ٦-٣-١، يكون ذلك الطرف مسؤولاً

تجاه المطالب بصورة مماثلة تماماً لمسؤولية الناقل، أي بمقتضى أحكام مشروع الصك هذا، رهنًا بالأحكام الإلزامية التي تحكم الجزء الداخلي من عملية النقل.

٥٢- وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن النظام الشبكي المحدود المقترح لا ينطبق إلا على الأحكام التي تتعلق مباشرة بمسؤولية الناقل، بما في ذلك تقييدها والوقت المتاح لرفع الدعوى. أما الأحكام الواردة في الاتفاقيات الأخرى التي يمكن أن تمس المسؤولية على نحو غير مباشر، مثل الأحكام المتعلقة بالولاية القضائية، فلا ينبغي أن تتأثر بذلك. كما أن هناك أحكاماً قانونية أخرى كثيرة تنطبق إلزامياً على النقل الداخلي ولا يفترض أن يستعاض عنها بمشروع الصك هذا لأنها موجهة حصيصاً نحو النقل الداخلي لا نحو عقد ينطوي على نقل بحري. ويمكن في هذا الصدد سوق مثالين. أولهما مقتضيات اتفاقية ١٩٥٦ الخاصة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البر (اتفاقية النقل البري (CMR)) فيما يتعلق ببيان الشحن. فهذه يمكن أن تنطبق بين الناقل والناقل الفرعي، ولكن تطبيقها على عقد النقل الرئيسي الذي يحكمه مشروع الصك هذا من شأنه أن يتعارض مع المستند (أو السجل الإلكتروني) المطلوب بمقتضى مشروع الصك هذا للرحلة كلها. والمثال الثاني هو أحكام اتفاقية النقل البري (CMR) فيما يتعلق بالحق في توجيه تعليمات إلى الناقل (المواد ١٢ إلى ١٤). فهذه أيضاً لا يمكن أن تنطبق إلا على العلاقة بين الناقل والناقل الفرعي (التي يكون الناقل فيها بمثابة "مرسل"): أما بشأن عقد النقل الرئيسي فيجب تطبيق الفصل ١١ من مشروع الصك هذا.

٥٣- ولكي ينطبق النظام الشبكي المحدود، يجب أن يكون التلف قد حدث أثناء النقل التمهيدي أو النقل العاقب. وفي هذا الصدد، يمكن الاختيار بين مكان التسبب في التلف ومكان حدوثه ومكان اكتشافه. فوقت اكتشافه كثيراً ما يكون بعد التسليم، ومن ثم فلا يفضي إلى نتيجة متوازنة. ومكان التسبب في التلف قد يكون قبل ابتداء الرحلة، كما في حالة حدوث التلف بسبب إساءة تستيف البضاعة في الحاوية من جانب الشاحن. والاعتراض الأهم على الأخذ بمكان التسبب في التلف هو أن مسألة التعليل السليم وفقاً للقانون المنطبق يتعين أن تحل قبل أن يتسنى تقرير ما إذا كانت أحكام مشروع الصك هذا هي التي تنطبق أم أحكام اتفاقية أخرى. أما مكان حدوث التلف فهو مسألة وقائية وعادة ما يكون تقريره سهلاً نسبياً ويمكن توقع إفضائه إلى نتائج منصفة. ولذلك، يقترح الأخذ بمكان الحدوث باعتباره الخيار السليم ضمن نطاق النظام الشبكي والمادة ٤-٢-١ تنص على ذلك.

٥٤- ومن المقصود بالمادة ٤-٢-٢ أن تجعل المادة ٤-٢-١ إلزامية أيّاً كان القانون الذي يحكم عقد النقل (حسبما تقضي به المادة ٧-٢ من اتفاقية روما بشأن القانون المنطبق على

الالتزامات التعاقدية). ومن الأمثلة التي يمكن سوقها في هذا الصدد عقد للنقل من سنغافورة إلى أنتويرب، بلجيكا، يقضي بأن تشحن البضاعة عبر ميناء تفريغ هولندي هو روتردام، ثم تنقل براً. والعقد يحكمه قانون سنغافورة، سواء باختيار صريح من الطرفين أو بإعمال المبادئ الأخرى لتنازع القوانين. وأمام أي محكمة في بلد منضم إلى مشروع الصك هذا، سوف ينحى قانون سنغافورة جانباً طالما انطبقت على الجزء الداخلي من الرحلة أحكام إلزامية لاتفاقية دولية تحكم مرحلة النقل البري ويكون ذلك البلد قد اعتمدها.

٥٥- والعبارة الواردة بين معقوفتين في المادة ٤-٢-١ '١' تجسد الحالة المندرجة في نطاق اتفاقية ١٩٨٠ المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (اتفاقية "كوتيف" (COTIF))، حيث يُربط انطباق الاتفاقية بمسألة سند النقل بالسكك الحديدية.

٤-٣ عقود النقل والشحن المختلطة

٤-٣-١ يجوز للطرفين أن يتفقا صراحة في عقد النقل على أن يقوم الناقل، فيما يتعلق بجزء معين أو أجزاء معينة من عملية نقل البضائع، مقام وكيل الشحن فيرتب لنقل البضاعة من جانب ناقل آخر أو ناقلين آخرين.

٤-٣-٢ وفي تلك الحالة، يتوخى الناقل الحرص الواجب في اختيار الناقل الآخر، ويرم عقداً مع ذلك الناقل الآخر بشروط معتادة وطبيعية، ويفعل كل ما يكون لازماً إلى حد معقول لتمكين ذلك الناقل من تنفيذ عقده على النحو الواجب.

٥٦- هذه المادة واحدة من عدة مواد يُنص فيها على أنه يجوز للطرفين "أن يتفقا صراحة" على بعض الأمور. وهذه العبارة تنطوي على شيء يتجاوز نطاق بند مطبوع مسبقاً في الأحكام والشروط النموذجية التي ترد مطبوعة ببنط صغير على ظهر مستند النقل (أو السجل الإلكتروني). وينبغي بالأحرى إدراج شيء يشير إلى أن الموضوع كان موضع نقاش بين الطرفين، وإلى أن كل طرف قد وافق فعلياً عليه. فعلى أقل القليل، ينبغي أن يذكر بصورة منفصلة على مستند النقل أو السجل الإلكتروني أي شرط "اتفق عليه صراحة" (سواء في إطار هذه المادة أو في إطار المواد الأخرى التي استخدمت فيها العبارة ذاتها). فمن المعتاد مثلاً أن تذكر إعلانات القيمة الأعلى، تفادياً للحدود المفروضة على الرزم في الاتفاقيات الراهنة، في خانة مستقلة على وجه سند الشحن. ومن المناسب في هذا السياق الأخذ بمعاملة مماثلة.

٥٧- وهذه العقود المختلطة هي أمر شائع في تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة. غير أن طابعها القانوني لا يحسن فهمه دائماً وكثير منها يسبب لبساً في الممارسة العملية. وقد تشير

تلك العقود إلى ترتيبات تتعلق بـ "ناقل رابط". وقد تسري تلك الترتيبات عندما يكون الناقل قادرا على القيام بجزء من الرحلة فقط بسفينة موجودة تحت سيطرته ويكون قد اتفق مع الشاحن على أن يتكفل بتنفيذ الجزء الآخر (الأجزاء الأخرى) بواسطة ناقل آخر (ناقلين آخرين) قد يكون قد أبرم معه (معهم) ترتيبا للقيام بذلك. وقد يكون الناقل الرابط في بعض الأحيان ناقلا داخليا.

٥٨- والمراد من المادة ٤-٣-١ أن توضح أن هذا النوع من العقود مشروع تماما. وفي حال إصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني، يجب تجسيد الطابع المختلط في ذلك المستند أو السجل، من أجل حماية الأطراف الثالثة التي تعتمد على محتويات تلك المستندات أو السجلات. أما المادة ٤-٣-٢ فتلقي على عاتق الناقل بعض الواجبات الأساسية عندما يعمل بصفته وكيلًا، ويقصد بها حماية الشاحن و/أو المرسل إليه.

٥- التزامات الناقل

٥-١ يتولى الناقل، رهنا بأحكام هذا الصك ووفقا لشروط عقد النقل، نقل البضاعة إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.

٥٩- يبين هذا الحكم التزامات الناقل الأساسية. والإشارة إلى هذا الصك توضح أن شروط العقد ليست قائمة بمفردها.

٥-٢-١ يقوم الناقل أثناء فترة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ٤-١ ورهنا بأحكام المادة ٤-٢، بتحميل البضاعة ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص.

٥-٢-٢ يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الطرف المنفذ أو المرسل إليه، أو من ينوب عنه، أداء وظائف معينة من بين الوظائف المشار إليها في المادة ٥-٢-١. ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

٥-٣ بصرف النظر عن أحكام المواد ٥-١ و ٥-٢ و ٥-٤، يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة أو أن يفرغها أو يتلفها أو يبطل أذاها، أو أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، إذا كانت البضاعة تشكل، أو يبدو مرجحا بشكل معقول أن تصبح أثناء فترة مسؤوليته، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.

٥-٤ يلتزم الناقل، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها [وأثناءها]، بتوخي الحرص الواجب من أجل:

(أ) جعل السفينة [وابقائها] جديرة بالإبحار؛

(ب) تزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات على النحو السليم؛

(ج) جعل [وابقاء] عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة جاهزة وآمنة لتسليمها ونقلها والحفاظ عليها.

٥-٥ بصرف النظر عن أحكام المواد ١-٥ و ٢-٥ و ٤-٥، يجوز للناقل، في حالة النقل عن طريق البحر [أو بواسطة المجاري المائية الداخلية]، أن يضحى بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظا على السلامة العامة أو على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة.

٦٠- تبين الأحكام الواردة أعلاه التزامات النقل باعتبارها واجبات إيجابية، وهي تماثل في فحواها المادة الثانية والفقرة ١ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي. وثمة مجموعة من الآراء القائلة بأن نظام المسؤولية العام الوارد في المادة ٦-١ أدناه يجعل حكما إيجابيا كهذا غير ضروري، ولكن الرأي الغالب حذ الاحتفاظ بحكم من هذا القبيل. فهو لا يبين التزامات الناقل فيما يتعلق بالنقل فحسب، بل يبين أيضا التزاماته المتعلقة بالسفينة، والتي تتسق مع التزاماته في إطار القانون العمومي فما يتعلق بالأمان والحفاظ على البيئة. وإدراج حكم كهذا من شأنه أيضا أن يحافظ على منافع قانون السوابق القضائية المتواجد بكثرة.

٦١- وفيما يتعلق بالمادة ٤-٥، من شأن إدراج عبارتي "وأثناءها" و"إبقائها"، الواردتين بين معقوفتين، أن يجعل واجب جعل السفينة جديرة بالإبحار واجبا مستمرا طوال الرحلة، وهذا ليس موجودا في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي. وقد لقي التغيير تأييدا لأن عدم النص على ذلك سيكون متضاربا نوعا ما مع مدونة ISM ومع مقتضيات الشحن البحري الآمن. غير أن البعض يرى أنه إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير جديرة بالإبحار، فقد يكون واجب وضع الأمور في نصابها، تبعا للظروف، جزءا من واجب الاعتناء بالبضائع، الوارد أصلا في المادة ١-٢-٥؛ ويكون الأمر كذلك على وجه الخصوص إذا الغي الدفع بالخطأ الملاحي (الذي يجري تناوله أدناه). ويقال أيضا أن فرض واجب مستمر ربما يفرض على الناقل واجبات قاسية ومتعذرة عمليا في بعض الأحيان أثناء وجوده في عرض

البحر، وبالتالي يضيف الكثير إلى مسؤولياته، كما أن استجلاء مغزاه وآثاره يتطلب أيضا سوابق قضائية جديدة.

- ٦٢- وفيما يتعلق بالحاويات، ينبغي أن يوضع في الاعتبار تعريفها الواسع في المادة ١-٤.
- ٦٣- والمقصود بالمادة ٥-٢-٢ هو إفساح المجال للشروط الخاصة بتحمل صاحب البضاعة تكاليف الشحن والتفريغ والشروط المماثلة لها، والتي يندر استخدامها في عمليات النقل على الخطوط المنتظمة ولكنها شائعة في عمليات النقل بمشارطات الاستئجار. وانطبق مشروع الصك هذا على مستندات النقل القابلة للتداول الصادرة في إطار مشارطات الاستئجار يجعل هذا الحكم مستصوبا.
- ٦٤- أما الحكم المتعلق بالتضحية، الوارد في المادة ٥-٥، فيقتصر على النقل البحري (أو المائي) لأن مفهوم التضحية من أجل الحفاظ على البضائع التي هي موضع المحازفة المشتركة هو مفهوم بحري، يرتبط بالعوارية العامة. وأبدي رأي مفاده أنه ليس من الضروري تناول هذا النقطة في مشروع الصك.
- ٦٥- وكان هناك اقتراح بإدراج حكم خاص يشترط على الناقلين في عمليات نقل البضائع المبردة أن يوفرُوا عند الطلب بيانات تتعلق بدرجات الحرارة. ورئي أن هذا الإدراج بالغ الخصوصية في صك عام كهذا. وإذا ما رئي أن ذلك الإدراج مناسب فيمكن النظر فيه بالاقتران مع المادة ٦-٩-٤.

٦- مسؤولية الناقل

١-٦-١ أساس المسؤولية

١-٦-١-١ يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء فترة مسؤولية الناقل حسب تعريفها الوارد في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٦-٣-٢ (أ) خطأ تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أو أسهم في حدوثه.

٦٦- يشكل هذا الحكم القاعدة الأساسية للمسؤولية. والنتيجة الاجمالية مشابهة لتلك الواردة في المادة ٥-١ من قواعد هامبورغ والأسلوب مماثل للأسلوب الوارد في المادة الرابعة-٢ (ف) من قواعد لاهاي. ولكن الصياغة الفعلية ليست مماثلة لأي منهما.

٦٧- فقواعد هامبورغ تشترط أن يثبت الناقل أنه هو أو مستخدميه أو وكلاءه اتخذوا جميع التدابير التي كان من المعقول اشتراطها لتجنب الحادث وتبعاته. وتشترط المادة الرابعة- ٢ (ف) من قواعد لاهاي أن يبين الناقل أنه ليس هناك خطأ فعلي ولا معرفة من جانب الناقل وليس هناك خطأ أو إهمال من جانب وكلاء الناقل أو مستخدميه أسهم في الهلاك أو التلف. وتشير هذه المادة إلى خطأ الناقل نفسه أو خطأ الأشخاص الذين يؤدون وظائفه، وقد كان هؤلاء الآخرون مشمولين بسبب الإشارة إلى المادة ٦-٣.

٦٨- وتنص المادة ٦-٤ على مسؤولية الناقل عن التأخير ويرد فيها تعليق على هذه المسألة.

٦-١-٢ [بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١-١، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن:

(أ) فعل أو إهمال أو تقصير من جانب ربان السفينة أو ملاحها أو مرشدها أو غيرهم من مستخدمي الناقل في قيادة السفينة أو إدارتها؛

(ب) نشوب حريق على السفينة، ما لم يحدث بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل.]

٦٩- هذان هما الاستثناءان الأولان من الاستثناءات التقليدية للناقل، على النحو الوارد في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي. وهناك معارضة كبيرة لاستبقاء أي منهما. ففيما يتعلق بالفقرة (أ)، يوجد تأييد غير ذي شأن لعنصر "الإدارة" الذي من شأنه ببساطة أن يخلق نزاعات بالنسبة للفرق بين إدارة السفينة وواجبات الناقل العادية فيما يخص العناية بالبضائع ونقلها. ومع ذلك، فإن الاستثناء العام له ما يبرره لدى البعض على أساس أنه، لو حذف من النص، لكان هناك تغير كبير في الوضع القائم فيما يتعلق بنشر أخطار النقل البحري، وهو ما سيؤثر بالطبع على وضع التأمين. وليس بالامكان الإبقاء على هذا الاستثناء كجزء من نظام "الافتراض" المعدّل المبين في المادة ٦-١-٣ أدناه، حيث إنه إبراء من تبعة الإهمال: فهو يجب إما أن يكون إبراء وإما أن يحذف. ولهذا يحتفظ هنا بالاستثناء في شكله الأصلي لجعل الموقف واضحاً.

٧٠- وهناك أيضاً رأي مفاده أنه حتى لو أزيل هذا الاستثناء، ينبغي أن يبقى هناك استثناء بشأن "فعل أو إهمال أو تقصير من جانب مرشد الزامي في قيادة السفينة"، على أساس أن هذا يشمل حالة يمكن فيها للناقل أن يحسّ على نحو يمكن تبريره بظلم بسبب توقع أنه سوف يعلن مسؤوليته. ومن الطبيعي جداً أن يكون هذا الاستثناء إبراء أصيلاً. ويمكن إدراجه بدلاً

من ذلك في إطار نظام الافتراض المبين أدناه، مع أنه سيكون أقل ملاءمة هناك لأنه، بسبب صياغته، يتصل بخسارة لم تحدث نتيجة إهمال الناقل.

٧١- وفيما يتعلق بالفقرة (ب)، فإن قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي لا تكتفي بتقليص الظروف التي قد يسأل فيها الناقل فيما يتعلق بنشوب حريق (باستراط الخطأ الفعلي أو التقصير التبعي، وربما أيضا شكل ما من أشكال فشل الناقل في الإدارة)، بل يمكن أيضا اعتبارها تفرض عبء إثبات على المطالب. ولا تشترط قواعد هامبورغ، فيما يبدو، فشل الإدارة، بل تفرض على وجه التحديد عبء الإثبات على المطالب. ويتبع نص الحكم السابق قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي. ولكن، عدل الاستثناء الخاص بنشوب حريق لتوضيح أن الحريق لا بد أن ينشأ على السفينة الناقلة: ولا تتضمن صيغة قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي أية إشارة في هذا الصدد.

٧٢- وعادة ما يكون الاستثناء مبررا على أساس أن الحوادث الناجمة عن حريق تثير مشاكل جسيمة فيما يتعلق بالاثبات، وقد استبقي هنا بشكله الوارد في قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي على ضوء هذا الرأي. ولكن، ليس من الضروري أن يظهر هذا الاستثناء كبراء مباشر: فعبارة "نشوب حريق على السفينة" يمكن، إذا ما رُغب في ذلك، وضعها داخل الأحداث المدرجة تحت نظام "الافتراض" المبين أدناه فيما يتعلق بالأخطار المستثناة المتبقية في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي. وهذا يستلزم إزالة الاقتصار على ذكر الخطأ الفعلي أو التقصير التبعي للناقل. وعندئذ تكون النتيجة مشابهة جدا للنتيجة التي توحدتها قواعد هامبورغ بسبب الأثر الشامل للمادة ٦-٣-٢ والتي بموجبها يسأل الناقل عن أفعال أولئك الذين ينفذون مسؤولياته تحت رقابته. وليس من شأن هذا أن يزيد في عبء الإثبات الذي يقع على عاتق المطالب.

٧٣- ومن الممكن بالطبع تبني الرأي الذي مفاده أنه لا حاجة إلى أي استثناء خاص، وأن مسألة الحريق يمكن معالجتها في إطار القاعدة العامة للمادة ٦-١-١.

٦-١-٣ بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١-١، إذا أثبت الناقل أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان بسبب حدث من الأحداث التالية، يفترض في غياب ما يثبت العكس أن ما حدث لم يكن بسبب ارتكاب الناقل أو الطرف المنفذ خطأ تسبب في ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير أو أسهم في حدوثه.

٧٤- يمثل هذا الحكم صيغة معدلة كثيرا (بيد أنها موسعة من بعض النواحي) لمعظم الأخطار المستثناة الباقية في قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي: فهي على وجه الخصوص تظهر

هنا كافتراضات فقط. وقد دلت المشاورات على وجود انقسام في الرأي بشأن ما اذا كان ينبغي إبقاء الأخطار المستثناة التقليدية كعناصر ابراء من المسؤولية أو ما اذا كان ينبغي أن تظهر (قدر الامكان) كافتراضات فقط. والأساس وراء النهج الثاني يتمثل في أن بعض الحوادث تعتبر نمطية للحالات التي لا يكون فيها الناقل مخطئا؛ وأنه يمكن، حيثما أثبت الناقل مثل هذه الحادثة، تبرير عكس عبء الإثبات.

٧٥- ومن جهة أخرى، هناك مجموعة من الآراء تفضل الإبقاء على جميع الأخطار المستثناة، سواء مع الاستثناء المتعلق بالخطأ الخاص بالنقل البحري أو بدونه، كعناصر ابراء حقيقي من المسؤولية، أي بصفتها استثناءات من المسؤولية. وبكل تأكيد سيكون استثناء الخطأ الخاص بالنقل البحري فعالا في حد ذاته فحسب، وهذا هو سبب الاحتفاظ به في المادة ٦-١-٢ أعلاه كإبراء مباشر من المسؤولية.

٧٦- وذهب رأي آخر إلى أنه لا يوجد اختلاف كبير في الممارسة العملية بين النهجين إذ أن معظم الاستثناءات تفسر عادة على أنها لا تنطبق حيثما كان الناقل مهملا.

٧٧- غير أن هنالك نهجا آخر مختلفا تماما يتمثل في وجوب حذف الاستثناءات تماما، إذ أن الأحداث التي تشير اليها مشمولة في المبدأ العام للمسؤولية. وثمة اعتراض على ذلك على أساس أن حذف القائمة تماما في بعض البلدان قد يُفسره القضاة غير المتمرسين في القانون البحري على أنه إشارة إلى وجود نية لتغيير القانون. وقيل إنه حتى لو لم تكن هناك حاجة إلى القائمة في بعض البلدان، فإنها مفيدة في بلدان أخرى ولا تلحق أي ضرر في تلك البلدان التي لا تحتاجها.

٧٨- ولأغراض الايضاح، يشار إلى المسائل المعنية في هذا التعليق بصفتها "استثناءات"، مع أنه البديهي أن هناك اختلافا كبيرا بينها، من الناحية النظرية على الأقل، باعتبارها عناصر ابراء من المسؤولية، وكحوادث تثير الافتراض فحسب. وما يتبع ذلك هو بالتالي عرض جديد للاستثناءات (معظم الاستثناءات التقليدية وليس كلها) كجزء من النظام القائم على الافتراض. ووفقا لوجهة نظر كثيرا ما تم الاعراب عنها في المشاورات، تدرج هذه الاستثناءات في الترتيب المعتاد تقريبا الذي تظهر به في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي. ويمكن تبرير الاحتفاظ بها جزئيا على أساس أنها قد أوجدت قانونا قيما للسوابق على مر العقود منذ سنة ١٩٢٤.

٧٩- وقد ذكر آنفا أن كثيرا من الاستثناءات تُفسر عادة بأنها لا تنطبق الا حيثما لا يكون الناقل مهملا في تعرضه للخطر المستثنى، بيد أن هناك استثناءين على الأقل تم تعريفهما على

وجه التحديد، في بعض الاختصاصات القضائية على الأقل، بحيث يشترطان عدم وجود إهمال من جانب الناقل. وهما القضاء والقدر وأخطار البحر. وإقرار هذه الأخطار المستثناة في الوقت الحاضر، قد يكون من الضروري، على الأقل في بعض الاختصاصات القضائية، أن يثبت الناقل بطريق الدفاع أنه لم يجد نفسه في الحالة المعنية بسبب الإهمال. ويمكن تعريف كل من القضاء والقدر وأخطار البحر كفعالين يحدثان دون إهمال من الناقل وهو ما لم يكن من المعقول الاحتراس منه. وليس من السهل تعريف هذين المصطلحين فيما يتعلق بنظام "الافتراض" دون الإشارة إلى عدم وجود خطأ. وقد يتعين ظهور تعاريف جديدة لا تشير إلا إلى الأحداث الخارجية الخطيرة التي يمكن أن تثير افتراضاً (قابلاً للدحض) بعدم المسؤولية. وهذا قد ينطوي على فقدان قانون السوابق القائم في بعض النظم القانونية. ولهذا السبب، فإن هذين الخطرين المستثنين مدرجان بين قوسين في النهاية. فهما لن يكونا مناسبين جداً في نظام قائم على الافتراض، ومن المحتمل بسهولة فيما يبدو معالجة الحالات التي قد تحتذب أياً منهما بسهولة في إطار القاعدة الأساسية للمادة ٦-١-١.

١٤ [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والارهاب، وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

٨٠- هذه هي أساساً استثناءات تقليدية، بيد أن "الأعمال القتالية والنزاع المسلح، والقرصنة والارهاب" أضيفت لتوسيع نطاق كلمة "الحرب"، وهو ما قد يُفسر أو لا يُفسر في الوقت الحالي على أنه يشمل بعض المسائل الأخرى. وهذه التعابير سوف تتطلب بالطبع تفسيراً. ويرد مصطلح "القضاء والقدر" بين قوسين لأنه، وإن كان تقليدياً، يعرف عادةً بالإشارة إلى عدم وجود إهمال، وهذا يعني كما اقترح آنفاً، أنه لن يكون ملائماً بسهولة بصفته ينشئ افتراضاً.

٢٤ تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو قادة الهيئات العمومية أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به]؛

٨١- هذا يعتبر إحياءاً للاستثناء القديم المسمى "قيد الأمراء". وقد يكون هناك شك إزاء ما يعتبر أن عبارة "السلطات العمومية" تشملها في مختلف البلدان. ولهذا قد يكون من الحصة الإبقاء على إشارة إلى القيود القضائية.

٣٤ فعل أو اغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل

إليه؛

٨٢- يرد تعريف "الطرف المتحكم" في المادة ١-٧.

٤٤ "الاضرابات، أو الاغلاقات الاختصاصي للمنشآت، أو وقف العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

٥٥ "انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛

٦٦ "حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أصيلة أو خلل أو عيب في البضاعة؛

٧٧ "وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛

٨٣- استعملت الصيغة الانكليزية لقواعد لاهاي عبارة "insufficiency or inadequacy" (نقص أو قصور) (التعبير الفرنسي "imperfection"). وكلمة "خلل" قد تجعل من الأوضح أن الحكم يشمل علامات الوسم التي تبتهت، أو تمحوها الأمطار، إلى آخره.

٨٤ "وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها بالتدقيق حسب الأصول المرعية؛

٨٤- يعتبر معنى هذا الاستثناء الوارد في قواعد لاهاي غير واضح بشكل سافر. فهو على وجه الخصوص لا يتضمن أي إشارة إلى ماهية العيب، سواء في السفينة أو البضائع أو معدات الشاطئ. ويبدو أن الاعتماد على هذا في بعض النظم القانونية قد تكون له مزايا متصلة بعبء الإثبات. ويمكن توضيح المسألة بالإشارة إلى السفينة وأجهزتها ومعدات.

٩٩ "مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المتحكم أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛

٨٥- الغرض من هذا النص، الذي هو جديد، هو وضع تدابير تتعلق بالحالات التي تسمح فيها المادة ٥-٢-٢ بوظائف تضطلع بها هذه الأطراف.

١٠٠ "ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ٥-٣ والمادة ٥-٥، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضحى بها؛

[١١٠ "مخاطر البحار أو المياه الملاحية الأخرى وأخطارها وحوادثها؛]

٨٦- إذا استبقيت الاستثناءات كعناصر للإبراء من المسؤولية، وجب أن يعاد إدراج هذا الحكم في مكان ما بالقرب من موضعه الأصلي بصفته الاستثناء ٣٠. ولكن، إذا اعتمد

أسلوب الافتراض بات من المشكوك فيه، للأسباب المبينة أعلاه، ما إذا كان يمكن فعلاً الإبقاء على هذا الاستثناء.

٨٧- ومعظم الاستثناءات المذكورة أعلاه إنما تتصل بالنقل عن طريق البحر. ويتطلب الأمر النظر فيما إذا كان ينبغي إدراج استثناءات أخرى لتغطية الحوادث المعتادة في النقل البري أو ما إذا كانت هذه سيتم تناولها بشكل واف في الحكم العام الوارد في المادة ٦-١.

٦-١-٤ [إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم إلا إذا أثبت أن جزءاً معيناً من الهلاك كان ناجماً عن حدث ليس مسؤولاً عنه.]

[إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل عندئذ:

(أ) مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بقدر ما يثبت الطرف الذي يسعى إلى الحصول على تعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخر أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر يعتبر الناقل مسؤولاً عنه؛ و

(ب) غير مسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بقدر ما يثبت الناقل أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر ليس الناقل مسؤولاً عنه.

وإذا لم يكن هناك دليل يمكن على أساسه تقرير التقسيم العام للمسؤولية، يكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن نصف الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم.]

٨٨- يتناول هذان الحكمان البديلان أسباب التلف المتزامنة والمتعاقبة، وهما ينطبقان بغض النظر عن الأخذ بأي من الحكمين الواردين في المادتين ٦-١-٢ و ٦-١-٣ اعتمد: إذ يلزم وجود حكم حتى لو شكلت المادة ٦-١-١ نظام المسؤولية الوحيد.

٨٩- فالبديل الأول يُقصد به أن يكون له إلى حد كبير المفعول ذاته الوارد في المادة ٥-٧ في قواعد هامبورغ (وكذلك القانون الراهن في كثير من البلدان)، ولكن كان يسعى من خلاله إلى تبسيط الصياغة وتوضيح أين يقع عبء الإثبات.

٩٠- والقصد من البديل الثاني هو إدراج نهج جديد تماماً يتم فيه تقاسم عبء الإثبات، ويتحمل فيه كل طرف احتمال عدم الإقناع من جوانب معينة. وقد أظهرت عملية التشاور

قدرا من التأييد لهذا النهج الجديد. والأهم من ذلك أن النهج الثاني من شأنه أن يعفي الناقل من عبء اثبات العكس. ويذكر عدد من أعضاء الوفود وممثلي الصناعة أن الأثر العملي للنظم الحالية التي تعتبر مشاهة للبديل الأول تهدف الى تحميل الناقل المسؤولية الكاملة كلما وجدت أسباب متعددة للهلاك أو التلف.

٩١- والجملة الأخيرة في نهاية البديل الثاني هي حكم رجوعي لشمّل الحالات النادرة التي لا يوجد فيها دليل واف. ويقصد به أن يكون ملاذاً أخيراً عندما تكون المحكمة عاجزة تماماً عن تقسيم الخسارة، وهذا الحكم غير ضروري في إطار البديل الأول. ومن شأن إدراج القاعدة الرجوعية في إطار البديل الأول أن تحمّل الناقل المسؤولية الكاملة كلما عجز الناقل عن الوفاء بعبء الإثبات الواقع على عاتقه.

٢-٦ حساب التعويض

١-٢-٦ إذا كان الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، يُحسب التعويض الواجب دفعه بالرجوع الى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم وفقاً لعقد النقل.

٢-٢-٦ تثبت قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها السوقي إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع الى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا سعر سوقي.

٣-٢-٦ في حال هلاك البضاعة أو تلفها، وباستثناء ما تنص عليه المادة ٦-٤، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في المادتين ٢-٦ و ١-٢-٦.

٩٢- يتبع هذا الحكم المبدأ المجسد ظاهرياً في الفقرة ٥ (ب) من المادة الرابعة من قواعد لاهاي-فيسبي. فهو يوضح ما يعتقد أنه القصد من الصياغة الواردة في قواعد لاهاي-فيسبي، والمتمثل في إدراج نقصان قيمة البضائع وفي استبعاد التعويضات التبعية. فمسألة الهلاك أو التلف الناجم عن التأخر تعالج في المادة ٦-٤.

٣-٦ مسؤولية الأطراف المنفذة

١-٣-٦ (أ) يتحمل الطرف المنفذ التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بموجب هذا الصك، ويحق له التمتع بما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات

لِلناقل ١٤ أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ و ٢٤ في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

(ب) اذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة على الناقل بموجب هذا الصك، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو فيما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ٦-٤-٢ و ٦-٦-٤ و ٦-٧، لا يكون الطرف المنفذ ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق الطرف المنفذ صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

٩٣- تلقي الفقرة (أ) مسؤولية على "الأطراف المنفذة" - وهي الأطراف التي تؤدي التزامات الناقل الأساسية بموجب عقد النقل. وهذا الحكم لا يحدد مدى مسؤولية الأطراف المنفذة. فهذا تقرر أحكام أخرى. وعلى وجه الخصوص، جرى تحديد مدى المسؤولية جزئياً في اطار المادة ٤-٢، التي تنشئ نظاماً "شبكة" ينطبق أيضاً على الأطراف المنفذة (مثل الناقلين الداخليين).

٩٤- ومن المهم التمييز بين مسؤولية الطرف المنفذ ومسؤولية الناقل. فالناقل (رهنا بأحكام مشروع الصك هذا) مسؤول بمقتضى عقد النقل طوال فترة المسؤولية، المبينة في اطار المادة ٤-١. أما الناقل المنفذ فهو، على العكس من ذلك، ليس مسؤولاً بمقتضى عقد النقل، كما أنه ليس مسؤولاً، بمقتضى مشروع الصك هذا، عن الضرر المدني. وفي مقابل الإفلات من المسؤولية عن الضرر المدني، يتحمل الناقل المنفذ المسؤولية بمقتضى مشروع الصك أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده أو عندما يشارك على نحو آخر في تنفيذ عقد النقل. ويتحمل المطالب بتعويض عن الشحنة عبء اثبات أن الهلاك أو التلف حدث في ظروف تكفي لالقاء المسؤولية على الطرف المنفذ ذي الصلة.

٩٥- وتنص الفقرة (ب) على أن كل طرف منفذ يحق له أن يحدد مسؤوليته الخاصة. فاتفق الناقل على تحمّل مسؤولية أعلى (وهو اتفاق من المفترض أنه أجاز تعويض الناقل وحده) لا يلزم الطرف المنفذ، الذي لم يأخذ على عاتقه تنفيذ نفس الاتفاق. وهكذا، قد يتمسك أي طرف منفذ، بشكل مأمون، بأحكام مشروع الصك هذا في غياب موافقته الصريحة على ما يخالف ذلك.

٩٦- وقد أبديت آراء مفادها أنه ينبغي حذف هذه المادة وأن المطالبات بمقتضى مشروع الصك لا ينبغي أن توجه إلا الى الناقل الذي تعاقد معه الشاحن. ولكن ذهب رأي آخر إلى

أنه ينبغي تحديد الطرف المنفذ، بمقتضى هذا الصك وينبغي أن تقتصر مسؤوليته على الجزء من الحمولة الذي قام بتنفيذه.

٩٧- ويرد النقاش الرئيسي حول هذا الحكم مجسدا في تعريف "الطرف المنفذ". فالذين يحتاجون لصالح وجود نظام أوسع للمسؤولية يجذبون تعريفا أكثر شمولاً لمصطلح "الطرف المنفذ"، في حين يفضل الذين يجادلون من أجل وجود نظام أضيق للمسؤولية وجود تعريف أكثر تقييدا. ويعرض المثال الافتراضي الأساسي في التعليق على المادة ١-١٧ مرة أخرى توضيحا مفيدا. ويزعم الذين يجادلون من أجل نظام أوسع للمسؤولية أن شركة النقل بالشاحنات التي تجري تعاقدًا من الباطن تحيل بمقتضاه التزاماتها إلى سائق خاص مستقل مالك للشاحنة ينبغي أن تكون مسؤولة مباشرة أمام المطالب بالتعويض عن الشحنة، إذا صدر عن السائق مالك الشاحنة إهمال ألحق تلفا بالحمولة. وتكون شركة النقل بالشاحنات مسؤولة أمام الناقل في إطار عقدها، وهكذا يمكن للمطالب بالتعويض عن الشحنة أن يبلغ شركة النقل بالشاحنات بطريقة غير مباشرة (ما لم يكن بالإمكان رفع دعوى على الناقل لسبب ما من الأسباب). وفي كثير من النظم القانونية، تكون شركة النقل بالشاحنات مسؤولة أيضا مباشرة أمام المطالب بالتعويض عن الشحنة في حالة الضرر المدني. ومن شأن عرض دعوى مباشرة بموجب مشروع الصك هذا أن يبسط الاجراءات ويحمي على نحو أفضل مصالح المطالب بالتعويض عن الشحنة ويحقق قدرا أكبر من الاتساق. ويرى أولئك الذين يجذبون وجود نظام أضيق للمسؤولية على أن شركة النقل بالشاحنات التي تتعاقد من الباطن على نقل التزاماتها إلى سائق مالك مستقل لا ينبغي أن تتحمل أي مسؤولية بمقتضى مشروع الصك هذا. فالمرسل إليه الذي يسعى إلى الحصول على تعويض عن ضرر حدث عن إهمال من السائق مالك الشاحنة لا ينبغي تمكينه من الحصول على تعويض إلا من الناقل غير مالك الشاحنة (NVOC) الذي أبرم عقد النقل أو من السائق المالك المهمل. ومن شأن حماية شركة النقل بالشاحنات التي عهدت بالبضاعة إلى السائق المالك المهمل أن تحمي استقلالية عقدها من الباطن مع الناقل.

٦-٣-٢ (أ) رهنا بأحكام المادة ٦-٣-٣، يكون الناقل مسؤولا عن افعال واغفالات

١٤ أي طرف منفذ، و

٢٤ أي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ووكلاؤه، الذي يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بموجب عقد

النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلب الناقل أو تحت سيطرته،

كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الاغفالات. ولا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الاغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر مندرجا في نطاق عقده أو وظيفته أو كالتة.

(ب) رهنا بأحكام المادة ٦-٣-٣، يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن أفعال واغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والاضغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الاغفال الذي ارتكبه ذلك الشخص مندرجا في نطاق عقده أو وظيفته.

٩٨- تؤكد المادة ٦-٣-٢ أن الناقل مسؤول عن الفعل أو التقصير من جانب جميع الذين يعملون تحت أمره (عندما يتصرفون في نطاق عقدهم أو وظيفتهم أو وكالتهم، حسب مقتضى الحال). ويعتبر الطرف المنفذ مسؤولاً بالمثل عن أفعال واغفالات كل الذين يعملون تحت إمرته.

٦-٣-٣ إذا أقيمت دعوى ضد أي شخص، غير الناقل، مذكور في المادة ٦-٣-٢، يكون لذلك الشخص حق الاستفادة من الدفع وتقييدات المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذا الصك إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عقده أو وظيفته أو كالتة.

٦-٣-٤ إذا كان هناك أكثر من شخص مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية، وعلى ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ٦-٤، و٦-٦ و٦-٧.

٦-٣-٥ دون مساس بأحكام المادة ٦-٨، لا يجوز أن يتعدى اجمالي مسؤولية هؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الاجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك.

٦-٤ التأخر

٦-٤-١ يحدث تأخر التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون أي فترة زمنية متفق عليها صراحة [أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة بعين الاعتبار].

٩٩- حظي الجزء الأول من الحكم الوارد أعلاه بتأييد واسع النطاق؛ أما الجزء الثاني الوارد بين قوسين فهو أكثر إثارة للجدل والخلاف. فعبارة "أحكام العقد" تشمل حالات لا يضمن فيها الناقل صراحة مواعيد الوصول.

٦-٤-٢ إذا تسبب تأخر التسليم في خسارة غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ٦-٢، يكون المبلغ الواجب دفعه كتعويض عن هذه الخسارة بمبلغ يعادل [...] أضعاف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة]. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي الواجب دفعه بمقتضى هذا الحكم والمادة ٦-٧-١ الحد الذي سيتقرر بمقتضى المادة ٦-٧-١ فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية.

١٠٠- حيثما يتسبب التأخر في هلاك البضاعة أو تلفها، هناك حد للتعويض عن الأضرار وارد في التقييد العام الوارد في المادة ٦-٧-١. أما هذا الحكم، فهو ينشئ حدا خاصا لخسارة أخرى يسببها التأخر. وهذه يمكن أن تسمى خسارة "اقتصادية" أو خسارة "غير مادية"، ويشار إليها أحيانا بأنها خسارة "تبعية". ولكن، ليس لأي من هذه المصطلحات معنى متفق عليه: فكل خسارة هي خسارة اقتصادية، والخسارة في حد ذاتها ليست غير مادية، ومعنى عبارة "خسارة تبعية" ليس متفقا عليه بين النظم القانونية. ولهذا، رئي أن من الأفضل تقديم الصيغة المطروحة أعلاه.

١٠١- أما بالنسبة إلى المبلغ، فإن قواعد هامبورغ تنص على أن تحصر مسؤولية الناقل عن تأخر التسليم في مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل الواجبة الدفع عن البضاعة المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجمل أجرة النقل الواجبة الدفع بمقتضى عقد النقل. وهناك مثال آخر وهو قانون أستراليا الذي ينص على أن المبلغ الواجب الدفع هو المقدار الفعلي الأدنى للخسارة، أو مثلي ونصف مثل أجرة النقل البحري الواجبة الدفع عن البضاعة المتأخرة؛ أو المبلغ الاجمالي الواجب الدفع كأجرة نقل بحري لجميع البضائع المشحونة من جانب الشاحن المعني بمقتضى عقد النقل المعني.

١٠٢- وتكفل الحملة الثانية ألا يؤدي أي أعمال لهذا الحكم إلى تجاوز الحد الاجمالي للمبلغ الوارد في المادة ٦-٧-١.

٥-٦ الانحراف

(أ) لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو تأخر التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر، أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

(ب) حيثما يشكل الانحراف في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، اختلالاً بالتزامات الناقل، لا يكون لذلك الاختلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذا الصك.

١٠٣- القصد من هذا الحكم هو عدم استبعاد مشروع الصك بسبب انحراف، سواء أكان جغرافياً أو غير ذلك. ففي إطار بعض النظم القانونية اعتبر سوء أداء الناقل الذي يمكن وصفه بالانحراف بأنه يلغي الاستثناءات، ولا سيما الحد الخاص بالطرود أو الوحدات المنصوص عليه في قواعد لاهاي و (ربما) في قواعد لاهاي-فيسبي. والمقصود ألا يعود ذلك ممكناً: فمشروع الصك هذا، شأنه شأن قواعد لاهاي-فيسبي، يشتمل (في المادة ٦-٨) على أحكامه الخاصة فيما يتعلق بسقوط الحق في الحد من المسؤولية.

٦-٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة

١-٦-٦ لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا

١٤٠ إذا اقتضت ذلك النقل القوانين أو القواعد أو اللوائح الإدارية المعمول بها، أو

٢٤٠ إذا نقلت البضاعة في حاويات أو فوقها على أسطح مهيأة خصيصاً لنقل تلك الحاويات، أو

٣٠٠ في الحالات غير المشمولة بالفقرتين ١٤٠ و ٢٤٠ من هذه المادة، إذا كان النقل على سطح السفينة يتوافق مع عقد النقل أو يراعي العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو يتبع أعرافاً أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.

٢-٦-٦ إذا شحنت البضاعة وفقاً للمادة ١-٦-٦ ١٤٠ و ٣٠٠، لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها ولا عن تأخر تسليمها بسبب مخاطر خاصة ينطوي عليها نقلها على سطح السفينة. فإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة أو فوقه وفقاً للمادة ١-٦-٦ ٢٤٠، يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن تأخر تسليمها، بمقتضى شروط هذا الصك بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على

سطح السفينة أو فوقه. وإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير الحالات المسموح بها بمقتضى المادة ٦-٦-١، يكون الناقل مسؤولاً، بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا نجم ذلك حصراً عن نقلها على سطح السفينة.

٣-٦-٦ إذا شحنت البضاعة وفقاً للمادة ٦-٦-١^{٣٤}، وجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أن هناك بضاعة معينة منقولة على سطح السفينة. وإذا لم يذكر ذلك، وقع على الناقل عبء إثبات أن النقل على سطح السفينة يمثل للمادة ٦-٦-١^{٣٤}. وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول، لا يكون للناقل حق التذرع بذلك الحكم تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.

٤-٦-٦ إذا كان الناقل بمقتضى المادة ٦-٦ مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع المنقولة على سطح السفينة أو عن تأخر تسليمها، تكون مسؤوليته محدودة بما هو منصوص عليه في المادتين ٦-٤ و ٦-٧؛ بيد أنه إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحد من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضائع نتج حصراً عن نقلها على سطح السفينة.

٧-٦ حدود المسؤولية

١-٧-٦ رهنا بأحكام المادة ٦-٤-٢، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بها بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلك أو تلفت، أيهما أكبر، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، [أو إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مبلغ حدّ المسؤولية المبين في هذه المادة].

٢-٧-٦ عندما تنقل البضاعة في حاوية أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعددة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طروداً أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في هذه الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٦-٧-٣ تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. ويتعين تحويل المبالغ المذكورة في هذه المادة إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة، التي هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررهما تلك الدولة.

١٠٤- يرى أنه لن يكون من المناسب ادراج أية أرقام بشأن الوحدات الحسابية في مشروع الصك في هذه المرحلة. بيد أن هناك تأييدا للرأي القائل بأن تكون الحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيسبي هي نقطة الانطلاق للمناقشات مستقبلا.

١٠٥- وفي الأحكام الختامية لمشروع الصك هذا، سيكون من المناسب ادراج مادة تنص على اجراءات معجلة لتعديل مبالغ حدود المسؤولية، مثل المادة ٨ من بروتوكول ١٩٩٦ الملحق باتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية. بيد أن مستوى الحدود التي اتفق في نهاية الأمر على ادراجها في المادة ٦-٧-١ سيكون له أثره على تأييد اجراءات التعديل المعجلة.

١٠٦- وقد وضع الجزء الأخير من المادة ٦-٧-١ بين معقوفتين لأنه يتعين البت فيما اذا كان ينبغي لأي حكم الزامي أن يكون ملزما لجانب واحد أم لجانبين، أي ما اذا كان ينبغي السماح لأي من الطرفين بأن يزيد من المسؤوليات الخاصة به.

٦-٨ سقوط الحق في الحد من المسؤولية

لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ٦-٣-٢ أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد [٦-٤-٢ و] [٦-٦-٤ و] ٦-٧ من هذا الصك، [أو على النحو المذكور في عقد النقل،] اذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة، أو] هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بها قد حدث نتيجة لفعل أو اغفال ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف أو عن استهتار مع العلم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في هلاك أو تلف.

١٠٧- إن الحكم الذي يتناول "كسر" الحد الاجمالي هو من النوع المعهود في الاتفاقيات الدولية، وهو مطابق للفقرة ٥ (هـ) من المادة الرابعة من قواعد لاهاي-فيسبي. ويشترط في

تقرير حدوث خطأ شخصي أن يكون هناك شكل ما من أشكال التقصير في إدارة شركة النقل ولكن لا يعتقد أن من المناسب السعي إلى تحديد هذا بمزيد من التفاصيل. وتفيد المعقوفتان بأن مسألة ما إذا كان ينبغي كسر الحد في حالات التأخر هي مسألة فيها نظر. ويبدو من المحتمل أنه قلما يكون من المناسب القيام بذلك، ويمكن ابداء رأي هنا بأن احتمال ارتكابها قد يخلق صعوبات في التأمين.

٦-٩ الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر

٦-٩-١ يفترض أن الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يُقدم إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، إخطار بحدوث هلاك أو تلف في البضاعة أو خسارة أو ضرر متعلقين بها، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف أو في غضون ثلاثة أيام عمل بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم هذا الإخطار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

٦-٩-٢ لا يجب دفع تعويض بمقتضى المادة ٦-٤ ما لم يوجه إخطار بتلك الخسارة إلى الشخص الذي يجري تأكيد مسؤوليته في غضون ٢١ يوما متتاليا عقب تسليم البضاعة.

٦-٩-٣ عندما يوجه الإخطار المشار إليه في هذا الفصل إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان الإخطار قد وجه إلى الناقل، ويكون للإخطار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإخطار الموجه إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة.

٦-٩-٤ في حال وجود هلاك أو تلف فعلي أو متوَجَّس، يجب على كل من طرفي المطالبة أو النزاع أن يقدم إلى الطرف الآخر كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن.

١٠٨- يتسم توجيه إخطار عاجل بأن له أهمية عملية. فهو يمكّن الطرفين من القيام فورا بإجراء معاينة للبضاعة (يفضل أن تكون مشتركة) واتخاذ التدابير الضرورية لمنع حدوث المزيد من التلف للبضائع، وبهذا، فإن تقديم الإخطار العاجل يعتبر جزءا من الالتزام العام من جانب الأطراف للتصرف بشكل معقول إزاء بعضهم البعض وللحد من التلف قدر الامكان.

فإذا كان التلف غير ظاهر وجب أن تتوفر للمرسل اليه فترة معينة للتفتيش. وفي ضوء الغرض من الإخطار من المعقول أن تكون هذه الفترة مقيدة بثلاثة أيام.

١٠٩- وفي قانون النقل الجوي، يكون الجزء المفروض على عدم توجيه الإخطار الصحيح هو فقدان الحق في المطالبة بتعويض. وأما في النقل البحري، فهذا يعتبر جزءاً قاسياً جداً على التلف المادي الذي يصيب البضاعة. وبمقتضى قواعد لاهاي، المقتبسة في هذا الحكم، لا ينطبق سوى افتراض أن البضاعة سلمت بشكل صحيح وفقاً لوصفها الوارد في مستند النقل. وهذا لا ينطبق على عدم تقديم الإخطار الواجب في حالة الخسارة الاقتصادية. كما أن أي إخطار بالمطالبة بتعويض بسبب التأخر في التسليم يمكن، بل ويجب نتيجة لذلك، أن يقدم في غضون فترة قصيرة. وعادة ما تكون هذه المطالبة مسألة حساب فقط.

١١٠- ولأغراض عملية، تنص الفقرة الثالثة على أنه يجوز توجيه إخطار صحيح إلى الناقل المنفذ عندما يكون هو الشخص الذي سلم البضاعة إلى المرسل إليه. ومن البديهي أنه يجوز في تلك الحالة أن يوجه الإخطار على نحو سليم إلى الناقل المتعاقد أيضاً.

١٠-٦ المطالبات غير التعاقدية

تنطبق الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا الصك، والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذا الصك، في أي دعوى تقام ضد الناقل أو الطرف المنفذ بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد نقل أو تلفها أو حدوث خسارة أو ضرر متعلق بها، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أو الحق المدني أو غير ذلك.

١١١- ربما يود الفريق العامل أن ينظر في مدى ملاءمة هذا الحكم.

٧- التزامات الشاحن

٧-١ رهنا بأحكام عقد النقل، يتولى الشاحن تسليم البضائع جاهزة للنقل وبحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً. وفي حال تسليم البضائع في حاوية أو على منصة نقل قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تثبيت البضائع وربطها وتثبيتها في الحاوية أو على منصة النقل بطريقة تكفل تحمّل البضائع ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميل الحاوية أو منصة النقل ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً.

١١٢- الالتزام الأساسي للشاحن هو تسليم البضائع إلى الناقل طبقاً لشروط عقد النقل، أي تسليم البضائع حسبما هو متفق عليه وفي المكان والوقت المتفق عليهما. كما يجب، أن يحضر الشاحن البضائع في حالة مناسبة للنقل المعتمد. فالتعبئة مثلاً يجب أن تكون سليمة، والبضائع الخطرة يجب أن تكون موسومة وسما وافية، والبضائع التي تحفظ في درجات حرارة معينة يجب أن تسلم في درجة الحرارة الملائمة للنقل، إلخ. فتوقياً للحوادث يكتسي هذا الأمر أهمية خاصة فيما يتعلق بالحاويات ومنصات النقل التي يتولى الشاحن تعبئتها لأن الناقل لا يفحص محتوياتها في الأحوال العادية.

٧-٢ يقوم الناقل بتزويد الشاحن، بناء على طلبه، بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبالتعليمات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورة أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته بمقتضى المادة ٧-١.

١١٣- ينبغي أن يجري ذلك في الاتجاهين. فأى شيء لا يعرفه الشاحن ينبغي أن يسأل عنه، وينبغي للناقل عند ذلك أن يساعد الشاحن على الوفاء بمسؤولياته. وثمة أقلية تنتقد هذا الحكم بوصفه زائداً عن الحاجة.

٧-٣ يقوم الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورة لما يلي:

(أ) مناولة البضائع ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

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

(ج) أعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو السجلات الإلكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٨-٢-١ (ب) و (ج)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، واسم المرسل إليه شخصياً أو لأمره، ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل.

٧-٤ يجب تقديم المعلومات والتعليمات والمستندات، التي يقوم كل من الشاحن والناقل بتزويد الآخر بها، في الوقت المناسب وأن تكون دقيقة وكاملة.

١١٤- قد يتوقف النقل الآمن والناجح للبضائع إلى حد بعيد على التعاون بين الطرفين. فمن الأهمية بمكان أن تكون المعلومات وسائر الأشياء التي يحتاج إليها الطرفان في حدود المعقول لتمام النقل دقيقة وكاملة. ويجب أن يكون بوسع كل طرف أن يعتمد على المعلومات المقدمة من الطرف الآخر دون أن يقوم أولاً بالتأكد مما إذا كانت دقيقة وكاملة. ومن مقتضيات الأمان أيضاً ألا تكون المعلومات صحيحة بالمعنى الموضوعي فحسب، بل ملائمة أيضاً للغرض المتوخى المعلوم. وقد يكون من المفيد هنا ضرب مثال: ان وصف البضائع المراد نقلها، وان يكن صحيحاً فيما عدا ذلك، لا يكون دقيقاً وكاملاً إذا كانت البضائع تعتبر خطيرة ويتعذر تبين طابعها الخطر هذا من الوصف المقدم من الشاحن. ففي مجتمع المعلومات، كثيراً ما لا يكون الوقت والمال متوافرين للتحقق من دقة المعلومات أو اكتمالها.

٧-٥ يكون كل من الشاحن والناقل مسؤولاً تجاه الآخر، وتجاه المرسل إليه والطرف المسيطر، عن أي هلاك أو تلف ينشأ عن تقيد أي من الطرفين بالتزاماته بمقتضى المواد ٧-٢ و ٧-٣ و ٧-٤.

١١٥- مسؤولية الطرفين عن المعلومات الخاطئة أو الناقصة هي مسؤولية قطعية. فمن حيث المبدأ، لا تتاح لأي من الطرفين أي أعذار لعدم التقيد بهذا الالتزام.

٧-٦ يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضائع وعن أي مخالفة لالتزاماته بمقتضى المادة ٧-١، ما لم يثبت الشاحن أن تلك الخسارة أو الضرر سببته أحداث أو ظروف لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو يتقي آثارها.

١١٦- الرأي الغالب هو أن مسؤولية الشاحن عن الضرر الذي تسببه البضاعة (وعن عدم الوفاء بالتزاماته بمقتضى المادة ٧-١) يجب بناؤها على الخطأ مع عكس عبء الإثبات. غير أن هناك أقلية ترى أنه ينبغي الإبقاء على مبدأ المسؤولية الكاملة عن الضرر الذي تسببه البضائع الخطرة، كما في الفقرة ٦ من المادة الرابعة من قواعد لاهاي - فيسبي، والمادة ١٣ من قواعد هامبورغ. وترى الأغلبية أن التمييز بين البضائع العادية والبضائع الخطرة أو الملوثة عفى عليه الزمن. فكون البضائع خطيرة أو غير خطيرة يتوقف على الظروف. ذلك أن البضائع العديمة الضرر قد تصبح خطيرة في ظروف معينة، والبضائع الخطرة (مثل المواد السامة أو المتفجرة) قد تكون عديمة الضرر عندما تعبأ وتُنقل وتُنقل بشكل سليم في سفينة مناسبة. فمفهوم "الخطرة" نسبي وترى الأغلبية أن جوهر نظام مسؤولية الشاحن ينبغي أن يتمثل في

أن أي ضرر يعزى إلى طبيعة الشحنة ينبغي أن تلقى تبعته على الشاحن، وأي ضرر ناشئ عن مناولة البضاعة أو نقلها بشكل غير سليم ينبغي أن يندرج تحت القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل.

١١٧- وثمة مسألة أخرى هي كيفية التعامل مع البضائع التي قد تصبح خطرا على حياة الانسان أو الممتلكات أو البيئة أثناء الرحلة. من الممكن القول بأن الربان (أو أي شخص آخر يكون مسؤولا فعلا عن البضائع) يجب أن يكون لديه حرية تصرف واسعة للتعامل مع مثل هذه البضائع تبعا للظروف دون اعتبار للمسؤوليات. وقد عولجت هذه المسألة في المادتين ٣-٥ و ٣-١-٦-٣-٩. وقد أصبحت مسألة ما اذا كانت البضائع منقولة برضا الناقل أو دون رضاه (انظر المادة الرابعة، القاعدة ٦ من قواعد لاهاي-فيسبي) غير ذات صلة طبقا لهاتين المادتين. كما ان المادة ١٣-٤ من قواعد هامبورغ لا تتضمن تمييزا من هذا القبيل.

٧-٧ اذا قبل الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١-١٩، مستند النقل أو السجل الالكتروني، فانه حينئذ: (أ) يخضع للمسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ١١-٥؛ و (ب) يصبح مستحقا لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٣.

١١٨- ينبغي قراءة هذه المادة مقترنة بتعاريف الناقل والشاحن والمرسل اليه وبأحكام المادة ١-٨.

١١٩- يعرف الشاحن والناقل بأتهما الشخصان اللذان هما طرفا عقد النقل. وهما، بصفتهم هذه، لهما حقوق معينة وعليهما مسؤوليات معينة. وهذا التعريف للشاحن يترك جانبا مسألة كيفية معاملة وضع: (١) البائع في حالة التسليم على ظهر السفينة، و (٢) الوكيل، الذي ليس هو الشاحن، الذي يُذكر مع ذلك في مستند النقل على أنه هو الشاحن، و (٣) الشخص الذي يسلم بالفعل البضائع للناقل في الحالات التي لا يكون فيها هذا الشخص ممن ذكر في (١) و (٢) أعلاه.

١٢٠- وفيما يتعلق بالحالة (٣)، نجد أن تعريف "المرسل" يشمل هذا الشخص. وهو ليس عليه أي مسؤوليات. بمقتضى المادة ٧-٧ أو المادة ١١-٥. وحقه الوحيد هو الحصول على ائصال، بمقتضى المادة ١-٨، من الناقل أو الناقل المنفذ الذي يسلمه المرسل البضاعة.

١٢١- عادة ما يخضع البائع على أساس التسليم على ظهر السفينة لاشتراطات هذه المادة ٧- من حيث ان هذا البائع ذكر في مستند النقل على أنه هو الشاحن وأنه قبل المستند. لذلك فان مثل هذا البائع تسليم ظهر السفينة يخضع لأحكام هذه المادة. واطافة إلى ذلك فانه اذا أصدر سند قابل للتداول، يصبح البائع الحائز الأول له وتكون له كل حقوق الحائز، بما في ذلك حق الرقابة، وعليه مسؤولياته. واذا أصدر سند غير قابل للتداول، كان لمثل هذا البائع تسليم ظهر السفينة حق اقامة الدعوى حسبما تقضي به المادة ١٣ وحق الرقابة، اذا أخطر المشتري تسليم ظهر السفينة (حيث يكون هو المرسل اليه وهو الشاحن كذلك) الناقل بما يفيد ذلك.

١٢٢- أما حالة الوكيل، حيث لا يكون هو الشاحن (حسبما عرّف)، ولكنه مذكور في المستند على أنه هو الشاحن، فلا تطرح الا عندما يكون هذا الوكيل مأذونا له حق الشاحن (حسب تعريفه)، صراحة أو ضمنا، بأن يكون هو هذا "الشاحن المستندي". فاذا قبل هذا الوكيل المستند، كان وضعه هو نفس الوضع المبين أعلاه فيما يتعلق بالبائع تسليم ظهر السفينة. والمسلك البديل الذي يمكن أن ينتهجه هو ألا يقبل المستند.

٧-٨ يكون الشاحن مسؤولا عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذا الفصل، بما في ذلك المتعاقدين معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين يعملون، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كانت تلك الأفعال والاعفالات صادرة عنه شخصيا. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن بمقتضى هذا الحكم الا عندما يكون الفعل أو الاغفال الصادر عن الشخص المعني يندرج ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.

١٢٣- يستند مضمون هذا الحكم الى المادة ٨-٢ من اتفاقية بودابست، وأما صياغته فقد جعلت متوافقة مع المادة ٦-٣-٢ (ب).

٨- مستندات النقل والسجلات الالكترونية

٨-١ اصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني

عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ:

١٤- يحق للمرسل الحصول على مستند نقل أو، اذا وافق الناقل على ذلك، على سجل الكتروني يثبت تسليم البضائع من جانب الناقل أو الطرف المنفذ؛

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

١٢٤- تنص الفقرة الأولى على أنه يحق للمرسل، حسبما عرّف في المادة ١-٣، الحصول على إيصال يؤكد التسليم الفعلي للبضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ. أما اذا لم يكن المرسل هو الشاحن أو الشخص المشار اليه في المادة ٧-٧، قد يحتاج إلى ذلك الإيصال في علاقاته مع أي من هؤلاء الأشخاص.

١٢٥- وصيغت الفقرة الثانية على غرار قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، التي تقضي بأن يُصدر الناقل إلى الشاحن، بناء على طلبه، مستند نقل قابلا للتداول. وأبدت آراء مختلفة بشأن ما اذا كان ينبغي أن يكون الحصول على مستند النقل أو السجل الالكتروني الذي يصدر بمقتضى هذه الفقرة من حق الشاحن (النظير التعاقدي للناقل) أم من حق "المرسل" (الشخص الذي يسلم البضائع فعلا إلى الناقل). وفي كثير من الحالات يكون الاثنان هما الشخص ذاته، وبالتالي لا تثار المسألة. أما في حالة شحنة "قوب" يدفع فيها المرسل أجرة النقل على حساب المرسل اليه - الشاحن، فيكون الاثنان شخصين مختلفين. فاذا تدهورت العلاقة بين المرسل والشاحن قد يطلب كلاهما مستند نقل أو سجلا الكترونيا يُصدر بمقتضى الفقرة ٢٤٠. فمن جهة، يبدو أن من المنطقي اعطاء الشاحن المتعاقد حق التحكم في المستحقات التي يقررها عقد النقل، ومن جهة أخرى، قد يؤدي اعطاء الشاحن مستند نقل قابلا للتداول إلى إضعاف قدرة المرسل على قبض تكاليف الشحن. ويتبنى النص الحال الرأي الأول ولكنه قد يكون من المناسب ايلاء هذه المسألة مزيدا من التفكير. فقد رأى البعض، على سبيل المثال، ألا يصدر الناقل سجلا الكترونيا أو مستند نقل قابلا للتداول بمقتضى الفقرة ٢٤٠ الا عند تسليم إيصال الصادر بمقتضى الفقرة ١٠٠. وأشار آخرون إلى أن هذا الحل لن يحل المشكلة الأساسية؛ فمن شأنه فقط أن يرجئها (وأن يزيد من أهمية الإيصال المصدر بمقتضى الفقرة ١٠٠).

١٢٦- وتنص الفقرة الثانية أيضا على أن الشاحن والناقل قد يتفقان على عدم استخدام مستند نقل أو سجل الكتروني قابل للتداول. وتوضح، إضافة إلى ذلك، أن مثل هذا الاتفاق قد يكون ضمينا، وبذلك تمكن الناقل من أن يعرض خدمة قد لا يشترط فيها الشاحن مستند نقل قابلا للتداول. وعلاوة على ذلك، هناك مهن ليس من المعتاد فيها بتاتا أن يطلب الشاحن مستندا قابلا للتداول، أو يكون فيها المستند قابل للتداول عديم الفائدة، كما في رحلات العبّارات القصيرة مثلا. ومن ثم فإذا جرت العادة أو العرف أو الممارسة في المهنة على استخدام مستندات قابلة للتداول، كان الناقل غير مطالب بأن يفعل ذلك (حتى وإن طلب الشاحن مستندا من هذا القبيل).

١٢٧- وترد الإشارة قصدا إلى العادة أو العرف أو الممارسة الجارية "في المهنة" لا إلى "المكان الذي يُصدر فيه مستند النقل أو السجل الالكتروني". فكثيرا ما يكون من الصعب معرفة مكان اصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني إذ يمكن اصدار مستندات النقل أو السجلات الالكترونية في مكتب بعيد في مكان لا صلة له بالعقد سوى الانتفاع بالعوادات أو الأعراف أو الممارسات المواتية.

٨-٢ تفاصيل العقد

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

(أ) وصفا للبضاعة؛ و

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

(ج)

١٤٠ عدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، و

٢٤٠ الوزن، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ و

(د) بيانا بترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين وقت تسليمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛ و

(هـ) اسم الناقل وعنوانه، و

(و) التاريخ

١٦- الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو

٢٦- الذي حُمِلت فيه البضاعة على ظهر السفينة، أو

٣٦- الذي أصدر فيه مستند النقل أو السجل الإلكتروني.

١٢٨- تستحدث المادة ٨-٢-١ (أ) اشتراطا لا يظهر صراحة في الاتفاقيات الدولية الحالية ولكنه يتفق مع الممارسة التي تكاد تكون عالمية في الصناعة. فمن صالح كلا الطرفين، عمليا، أن تشمل بيانات العقد وصفا للبضاعة.

١٢٩- أما المادة ٨-٢-١ (ب) و (ج) فتتوافق بشكل عام مع القوانين والممارسات الموجودة في معظم البلدان ومع النظم الدولية الحالية. على أنها تدخل بالفعل تغييرا على القانون الحالي في مسألة واحدة: وهي أن التزام الناقل بتضمين العقد المعلومات المقدمة من الشاحن ليس مقيدا بأي استثناء يرد عليه عندما لا يكون لدى الناقل وسائل معقولة للتحقق من هذه المعلومات. ففي القانون الحالي، يجوز للناقل (نظريا)، إذا لم تكن لديه وسائل معقولة للتحقق من صحة المعلومات، أن يغفلها ببساطة في بيانات العقد. أما بمقتضى المادة ٨-٢-١ (ب) و (ج) فيتعين على الناقل أن يضمّن العقد المعلومات المقدمة من الشاحن حتى وإن لم تكن لديه وسائل معقولة للتحقق من صحتها (ولكنه يجوز للناقل أن يحمي مصالحه بنص تحفظي بمقتضى المادة ٨-٣).

١٣٠- وتغفل المادة ٨-٢-١ (ب) أيضا اشتراط أن تكون العلامات مدموغة، أو مبيّنة بوضوح بأية طريقة أخرى، على البضاعة عند إزالة الغطاء، أو على الصناديق أو الأغشية التي توجد البضاعة داخلها، وعلى نحو يظل في الظروف العادية مقروءا حتى نهاية الرحلة. وبالنظر إلى التغيير المشار إليه أعلاه (الذي يعني أن على الناقل أن يضمّن العقد المعلومات المقدمة من الشاحن حتى وإن لم تكن لديه وسائل معقولة للتحقق من صحتها)، يبدو من غير الملائم السماح للناقل باغفال المعلومات المقدمة من الشاحن بشأن العلامات إذا كان يعتقد أن العلامات قد لا تظل مقروءة حتى نهاية الرحلة. ومرة أخرى، ينبغي أن يتمثل العلاج في أن يحمي الناقل مصالحه بإيراد نص تحفظي بمقتضى المادة ٨-٣. وليس من المحتمل أن يحدث هذا التغيير أي اختلاف في الممارسة.

١٣١- وفيما يتعلق بالمادة ٨-٢-١ (ب) و (ج)، يتعين على الشاحن أن يقدم المعلومات اللازمة كتابة قبل أن يتسلم الناقل البضاعة؛ فلا يكفي أن تقدم المعلومات قبل إصدار الناقل مستند النقل أو السجل الإلكتروني. وفيما يتصل بالمادة ٨-٢-١ (ج)، يجب أن تتضمن

تفاصيل العقد جميع المعلومات الواردة في القائمة التي يقدمها الشاحن (مثل عدد القطع والوزن)؛ فلا يكفي أن يضمن العقد بندا واحدا من البنود الواردة في القائمة (مثل عدد القطع والوزن) عندما يريد الناقل معلومات أوفى.

١٣٢- وتؤكد المادة ٨-٢-١ (د) الفهم الذي عبّر عنه بوضوح في الأعمال التحضيرية بقواعد لاهاي والذي نقل بعد ذلك إلى الاتفاقيات الدولية اللاحقة. وقد حادت المحاكم في بعض البلدان عن هذا المبدأ.

١٣٣- وتعمل المادة ٨-٢-١ (هـ) الرأي القائل بوجوب تحديد هوية الناقل في مستند النقل.

١٣٤- وتتيح المادة ٨-٢-١ (و) للناقل ثلاثة خيارات للتاريخ الذي يمكن إثباته في بيانات العقد.

٨-٢-٢ تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين" الواردة في المادة ٨-٢-٢-

١ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى

(أ) تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مغلفة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ، و

(ب) أي تفقد اضافي يقوم به فعلا الناقل أو الطرف المنفذ قبل اصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني.

١٣٥- تقدم المادة ٨-٢-٢ مكوّنات موضوعية وذاتية أيضا بعبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين". فبمقتضى المادة ٨-٢-٢ (أ) لا يكون على الناقل واجب تفقد البضاعة بما يتجاوز ما يكشف عنه تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مرزّمة، وعندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ. فإذا كانت البضاعة غير مرزّمة فسيقتضي الأمر أن تشمل تفاصيل العقد وصفا لترتيب البضاعة ذاتها ولحالتها. ولكن إذا كانت البضاعة مرزّمة، فإن بيان الترتيب والحالة سيتعلق في الأساس بالترزيم (ما لم يكن من الممكن تبين ترتيب وحالة البضاعة ذاتها من خلال التغليف). وفيما يتعلق بالبضاعة المحوّاة فإن تعلق بيان الترتيب والحالة بالبضاعة ذاتها يكون بعيد الاحتمال إذا سلم الشاحن حاوية مغلقة لم يفتحها الناقل قبل اصدار مستند النقل.

١٣٦- بيد أنه إذا قام الناقل أو الطرف المنفذ، فعلا، بإجراء تفقد أكثر دقة (بأن يتفقد مثلا محتويات الرزم أو يفتح حاوية مغلقة)، فإن الناقل يكون مسؤولا، بمقتضى المادة ٨-٢-٢ (ب) عن أي شيء كان المفترض أن يكشف عنه ذلك التفقد.

٣-٢-٨ التوقيع

- (أ) يوقع على مستند النقل الناقل أو شخص مأذون له من الناقل.
- (ب) يوثق السجل الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من الناقل. ولأغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني بيانات في شكل الكتروني يتضمنها السجل الإلكتروني أو ترتبط به منطقيا بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة للسجل الإلكتروني وبيان اقرار الناقل ذلك السجل.

١٣٧- تُعمل المادة ٣-٢-٨ الرأي الذي لا خلاف عليه بأن مستند النقل يجب أن يوقع وأن السجل الإلكتروني يجب بالمثل أن يوثق. وقد اقتبس تعريف التوقيع الإلكتروني من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام ٢٠٠١ بعد أن عدل خصيصا ليكون معناه المقصود مندرجا في نطاق هذا الحكم.

٤-٢-٨ اغفال محتويات مطلوبة في تفاصيل العقد

ليس من شأن اغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ١-٢-٨ أو عدم صحة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل أن يحس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو السجل الإلكتروني أو بصلاحيته.

١٣٨- تُعمل المادة ٤-٢-٨ الرأي الذي لا خلاف عليه بأن صحة مستند النقل أو السجل الإلكتروني لا تتوقف على تضمينه التفاصيل التي ينبغي أن يتضمنها. فسند الشحن غير المؤرخ، مثلا، يظل صحيحا حتى وإن كان من الواجب تأريخ سند الشحن. وتوسع هذه المادة أيضا نطاق الأساس المنطقي الذي يركز عليه ذلك الرأي غير الخلافي لتقرر أن صحة مستند النقل أو السجل الإلكتروني لا تتوقف على صحة تفاصيل العقد التي ينبغي ادراجها فيه. وبمقتضى هذا التوسع، يظل سند الشحن المؤرخ بصورة خاطئة، على سبيل المثال، صحيحا حتى وإن كان ينبغي تأريخ سند الشحن تأريخا صحيحا.

١٣٩- وتتناول المادة ٣-٤-٨ آثار عدم الالتزام بأحكام المادة ١-٢-٨ (د).

٣-٨ التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد

١-٣-٨ يجوز للناقل في الظروف التالية، إذا كان يتصرف بحسن نية لدى اصدار مستند نقل أو سجل الكتروني، أن يورد تحفظا على المعلومات المذكورة في المادة ٢-٨-

١ (ب) أو ٨-٢-١ (ج) بأن يدرج فيه بندا مناسباً يبين أن الناقل لا يتحمل مسؤولية صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير المحوّاة

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

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

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

١٦ العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو

٢٦ عدد الرزم أو عدد القطع أو كمية البضاعة الموجودة داخل الحاوية،

إلا إذا قام الناقل أو الطرف المنفذ، فعلاً، بتفقد البضاعة داخل الحاوية أو كان لديه، بطريقة أخرى، علم بمحتويات الحاوية.

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

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

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

١٤٠- تتفق المادة ٨-٣-١ بشكل عام مع القانون والممارسة الحاليين في معظم البلدان. ورغم أن القانون الحالي يسمح عامة للناقل بحماية نفسه بأن يغفل في تفاصيل العقد وصفا للبضاعة لا يستطيع التحقق منه، فإن هذه الحماية هي بشكل أساسي غير ذات معنى في

الممارسة. فحتى إذا كان الناقل لا يستطيع التحقق من الوصف، فإن الشاحن يظل عادة في حاجة إلى مستند نقل أو سجل الكتروني يتضمن وصفا للبضاعة لكي يتسلم الثمن بموجب عقد البيع. ولذلك فإن الضغوط التجارية تحرم الناقل من شكل الحماية الوحيد المعترف به بوضوح بمقتضى القانون الحالي. وتمثل البنود التحفظية سعي الناقل إلى استعادة حمايته. ومن الأمثلة الشائعة للبنود التحفظية "قليل انما تحتوي" و "الوزن والعدد بحسب الشاحن" ويمكن أن تكون لبنود تحفظية أخرى فعاليتها تبعاً للمتطلبات الخاصة لكل حالة.

١٤١- وتعد المعايير المحددة لادراج نص تحفظي بمقتضى المادة ٨-٣-١ (أ) و (ب) مماثلة بشكل عام لتلك الواردة في الفقرة ٣ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي، وفي المادة ١٦-١ من قواعد هامبورغ عدا أن هذه المادة الحالية تستبعد ما ورد في قواعد لاهاي وهامبورغ بشأن إعفاء الناقل من ادراج المعلومات إذا كانت هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن المعلومات المقدمة من الشاحن لا تمثل التفاصيل الصحيحة عن البضاعة. فإذا كان لدى الناقل أساس معقول للارتياح في صحة المعلومات المقدمة من الشاحن عن البضاعة، تعين عليه أن يتحقق من تلك المعلومات إذا كانت لديه وسائل معقولة لاجراء ذلك. وهكذا لا يعفى الناقل من ادراج المعلومات المطلوبة إلا إذا لم تكن هناك وسائل معقولة للتحقق منها. ومن ثم يكون الإعفاء بسبب الارتياح المعقول تزيّداً.

١٤٢- وتثير الشروط المتعلقة بوزن البضائع الحوّة مشكلات خاصة. ذلك أن المرافق اللازمة لوزن الحاويات المحملة ليست ببساطة موجودة في بعض الموانئ. ومن اليسير على الناقل، في مثل هذه الحالات، أن يثبت أنه ليس لديه وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن عن الوزن. ولكن حتى في الموانئ التي توجد فيها هذه المرافق ويمكن استخدامها، كثيراً ما تجري العادة على تحميل الحاويات دون وزنها. ويرجع ذلك أحياناً إلى أن قضاء وقت في وزن الحاويات يكون من شأنه تأخير مغادرة السفينة (وخاصة عندما يسلم الشاحن الحاوية إلى الناقل قبل الأبحار بوقت قصير). وكثيراً ما يرجع ذلك إلى أنه ليس لوزن الحاوية أهمية تجارية، وأن وقت وتكلفة عملية وزن الحاوية ليس لهما ما يبررهما في حال عدم وجود أي منفعة تجارية. بيد أن الوزن في بعض الحالات تكون له أهمية تجارية، وينبغي بالتالي تمكين المرسل اليه من الاعتماد على بيان الوزن الوارد في مستند النقل، ما لم يكن من الواضح أن الناقل لم يزن الحاوية فعلاً.

١٤٣- وبالنظر إلى هذه المشكلات الخاصة فيما يتعلق بالبنود التحفظية بشأن وزن البضائع الحوّة، تعنى المادة ٨-٣-١ (ج) بالمشكلة بطريقة فريدة. فهي تشترط ادراج بيان واضح بأن الناقل لم يزن الحاوية فعلاً. ولا يمكن للناقل ادراج هذا البيان إلا إذا كان صحيحاً (أي أن

الناقل لم يقيم فعلا بوزن الحاوية) ولم يكن الناقل والشاحن قد اتفقا كتابة قبل الشحن على أن توزن الحاوية وعلى ادراج الوزن في تفاصيل العقد. وتعترف المادة ٨-٣-١ (ج) '٢' بأن لوزن الحاوية، في بعض الحالات، أهمية تجارية، وبأن للشاحن، في هذه الحالات، أن يصير، وهذا مشروع، على اجراء وزن واثباته في مستند النقل دون بند تحفظي. ويمكن للشاحن أن يحمي هذه المصلحة المشروعة باتفاق صريح قبل الشحن (في طلب حجز الحيز مثلا). بيد أنه يجوز للناقل، في حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق المسبق، أن يفترض أن وزن الحاوية ليست له أهمية تجارية. ويجوز للناقل حينئذ تحميل الحاوية دون وزنها، ويجوز ايراد أي بند تحفظي على الوزن المذكور في مستند النقل - دون اثبات أن الناقل لم تكن لديه وسائل معقولة للتحقق من الوزن الذي أورده الشاحن.

١٤٤- كذلك تعترف المادة ٨-٣-١ (أ) '٢' والمادة ٨-٣-١ (ب) بأنه يجوز أيضا للناقل أن يقدم المعلومات الصحيحة اذا اعتبر المعلومات المقدمة من الشاحن غير صحيحة.

٨-٣-٢ وسيلة التحقق المعقولة

لأغراض المادة ٨-٣-١:

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

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

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

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

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

١٤٥- توضح المادة ٨-٣-٢ (أ) معنى "الوسيلة المعقولة للتحقق". ففتح حاوية مقفلة بأحتام أو تفريغ حاوية لمعاينة محتوياتها، مثلا، لن يكون معقولا تجاريا، حتى وان يكن من

الممكن ماديا اجراؤه في بعض الظروف. وهكذا يسمح دائما للناقل عند اصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني بأن يورد بنداً تحفظياً على وصف البضائع المسلمة من الشاحن داخل حاوية مختومة - ما لم يكن لدى الناقل وسيلة ممكنة عملياً ومعقولة تجارياً للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن (ينبغي أن تكون هذه الوسيلة شيئاً آخر غير فتح الحاوية). فإذا كان للناقل، مثلاً، وكيل حاضراً عند وضع الشاحن البضاعة في الحاوية وكان ذلك الوكيل قد تحقق من صحة معلومات الشاحن أثناء تحميل البضاعة في الحاوية، فلن يسمح للناقل حينئذ بادراج بند تحفظي على وصف البضاعة.

١٤٦- وتوضح المادة ٣-٣-٨ (ب) معنى "حسن النية". وتلقي المادة ٣-٣-٨ (ج) عبء اثبات افتقاد حسن النية على الطرف الذي يدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية.

٣-٣-٨ الدليل الظاهر والدليل القاطع

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

(أ) دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد؛ و

(ب) دليلاً قاطعاً على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد [١٦] إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو السجل الالكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث متصرف بحسن نية [أو ٢٤ إذا كان شخص متصرف بحسن نية قد دفع القيمة أو غير وضعه بطريقة أخرى اعتماداً على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد].

١٤٧- تؤكد المادة ٣-٣-٨ (أ) ببساطة القاعدة المعترف بها على نطاق واسع، القائلة بأن مستند النقل أو السجل الالكتروني الذي يثبت تسلم الناقل البضاعة يعتبر، بصفة عامة، دليلاً ظاهراً على أن البضاعة كانت مطابقة لوصفها الوارد في تفاصيل العقد.

١٤٨- وتعترف المادة ٣-٣-٨ (ب) بأنه لحماية طرف ثالث حسن النية يعتمد على الأوصاف الواردة في مستندات النقل أو السجلات الالكترونية، يعد مستند النقل أو السجل الالكتروني في بعض الظروف لا مجرد دليل ظاهري بل دليلاً قاطعاً. وهناك تأكيد واسع للمادة

٨-٣-٣، التي تحمي حائز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول.

١٤٩- ومع ذلك هناك أيضا تأييد للمادة ٨-٣-٣ (ب) ٢٤، التي تحمي أي شخص متصرف بحسن نية يدفع القيمة أو يغير وضعه بطريقة أخرى اعتمادا على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد، سواء كان مستند النقل أو السجل الإلكتروني قابلا للتداول أم لا. فإذا قام بائع تسليم ظهر السفينة مثلا باتخاذ ترتيبات النقل لحساب المشتري تسليم ظهر السفينة كان المشتري هو الشاحن. ويمكن، مع ذلك، أن يصدر الناقل إلى البائع مستند نقل غير قابل للتداول، ويمكن أن يدفع المشتري الثمن إلى البائع اعتمادا على وصف البضاعة الوارد في مستند النقل.

٨-٣-٤ مفعول البنود التحفظية

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

١٥٠- تصف المادة ٨-٣-٤ مفعول بند تحفظي يفى باشتراطات المادة ٨-٣-١. فالبنود التحفظية لا يدحض بالضرورة الدليل الظاهر أو القاطع على وصف البضاعة بالكامل. فلن يكون لبند تحفظي مثل "الوزن حسب الشاحن"، على سبيل المثال، تأثير على القيمة الإثباتية لوصف البضاعة طالما ذكر فيه عدد طرود الشحنة أو تضمن وصفا للعلامات البارزة.

١٥١- وبمقتضى هذا الحكم، يكون لكل بند تحفظي مفعوله تبعا لما يتضمنه إذا كان يفى باشتراطات المادة ٨-٣-١. وهذا الاستنتاج مقبول عامة فيما يتعلق بالبضائع غير المحوأة، ولكن الآراء تنقسم بشأن ما إذا كان ينبغي أن يكون للناقل مثل هذه الحقوق الواسعة فيما يتعلق بالبضائع المحوأة.

١٥٢- فالبعض يرى أن هناك اختلافات شديدة بين التوقعات التجارية فيما يتعلق بالبضائع المحوأة والبضائع غير المحوأة. فالأساس المنطقي بالنسبة للناقل في الاعتماد على بند تحفظي وتفايدي المسؤولية في حالة بضائع موضوعة في حاويات هو أن الناقل سلّم للمرسل إليه ما تسلمه من الشاحن حسب ما هو تماما: حاوية مغلقة (تعذر التحقق من محتوياتها). ومن الممكن القول بأنه بمجرد أن يسلم الناقل شيئا مغايرا (مثل حاوية مصابة بتلف يمكن أن يكون قد تسبب في هلاك للبضاعة أو تلفها أو حاوية فتحت بصورة غير سليمة أثناء

الرحلة)، ينتقل ذلك الحق. فعندئذ لا يعود بإمكان الناقل التذرع بنفس الحجة. وفضلا عن ذلك يظهر، أن ثمة خطأ قد ارتكب أثناء وجود الحاوية في عهدة الناقل. وبذلك، تصبح أحقية المرسل اليه في الاعتماد على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد أقوى بكثير. ومن شأن صيغة تجسد هذه الآراء أن تمثل تنقيحا لنص المادة الحالي، بحيث يصبح كما يلي:

١٥٣- "إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا، فلن يشكل مستند النقل دليلا ظاهرا أو قاطعا. بمقتضى المادة ٨-٣-٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة، عندما يكون البند "نافذ المفعول". بمقتضى المادة ٨-٣-٥."

١٥٤- وعندئذ، سيلزم إضافة مادة جديدة ٨-٣-٥، يمكن أن تنص على ما يلي:

"يكون البند التحفظي في تفاصيل العقد فعالا فيما يتعلق بأغراض المادة ٨-٣-٤ في الظروف التالية:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير المحوأة، يكون البند التحفظي الذي يفى باشتراطات المادة ٨-٣-١ نافذ المفعول وفقا لأحكامه.

(ب) فيما يتعلق بالبضائع المشحونة داخل حاوية مغلقة، يكون البند التحفظي الذي يفى باشتراطات المادة ٨-٣-١ نافذ المفعول وفقا لأحكامه اذا

١٤ 'سلم الناقل أو الطرف المنفذ الحاوية سليمة ودون ضرر، باستثناء ما يصيب الحاوية من ضرر ليست له علاقة سببية بأي هلاك أو تلف للبضاعة؛ و

٢٤ 'لم يكن هناك دليل على أن الحاوية بعد تسليمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ قد فتحت قبل تسليمها، الا متى:

(١) كانت الحاوية قد فتحت لغرض التفقد، و

(٢) كان التفقد قد جرى بحضور شهود حسب الأصول، و

(٣) كان قد أعيد اقفال الحاوية بشكل مناسب بعد التفقد،

وأعيد ختمها ان كانت محتومة قبل التفقد."

٨-٤ النواقص في تفاصيل العقد

٨-٤-١ التاريخ

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

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

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

١٥٥- تبين المادة ٨-٤-١ آثار ادراج تاريخ في تفاصيل العقد دون بيان مدلوله. ففيما يتعلق بسند شحن من نوع "على ظهر السفينة" أو بمسند أو سجل الكتروني مماثل يبين أن البضاعة حملت على ظهر سفينة، يعتبر التاريخ المبهم هو التاريخ الذي حملت فيه البضاعة على ظهر السفينة. أما في حالة سند الشحن من نوع "تسلم بضاعة للشحن" أو مستند أو سجل الكتروني آخر لا يبين أن البضاعة قد حملت على ظهر سفينة، فيعتبر التاريخ المبهم هو التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة.

[٨-٤-٢] عدم تعيين هوية الناقل

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

١٥٦- يسعى هذا الحكم إلى معالجة المشكلة التي تواجه شخصا يسعى إلى ممارسة حقوق إقامة دعوى ضد الناقل بمقتضى الفصل ١٣ إذا لم يذكر اسم الناقل وعنوانه في تفاصيل العقد حسب ما تقتضي به المادة ٨-٢-١ (أ). ورغم أن الحكم كان موضوع نقاش واسع فإن المسألة تظل موضع خلاف. فالآراء منقسمة جدا بشأن استصواب أي افتراض يؤثر على المالك المسجل. بل إن بعض المؤيدين لهذا الحكم يعتبرونه حلا إشكاليا ولكنه أفضل ما يمكن بلوغه في هذه الظروف.

١٥٧- وتسمح المادة للمالك المسجل بدحض ذلك الافتراض بأثبات أن السفينة كانت وقت النقل تحت مشاركة ايجار وبتعيين هوية مستأجر السفينة على نحو واف. وتتناول المادة ١٤-٥ مسألة فترة التقادم الخاصة برفع دعوى ضد مستأجر السفينة.

١٥٨- وبمقتضى الجملة الأخيرة من هذه المادة، يفترض أن مستأجر السفينة عارية هو الناقل "على نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجل هو الناقل". وهذا يعني ضمنا أنه سيكون لمستأجر السفينة خيار اثبات أنه كان هناك مستأجر آخر للسفينة وقت نقل البضاعة. وقد لا يكون هذا الافتراض الثاني مقبولا بشكل مطلق طالما تعذر دحضه، الا فيما يتعلق بمستأجر لاحق للسفينة.

١٥٩- عندما يتعلق الأمر بنقل من الباب إلى باب، يمكن أن يجعل هذا الحكم مالك السفينة الذي ينفذ الرحلة البحرية هو "الناقل" للرحلة بأكملها. ونظرا لأن سند الشحن ربما يكون قد أصدره شخص لا يملك وسيلة للنقل، فان ذلك يمكن أن يعرض مالك السفينة لمسؤولية غير متوقعة. وقد أشير إلى أنه ينبغي تفادي هذه النتيجة باعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن التلف الذي يحدث قبل التحميل على ظهر السفينة وبعد التفريغ منها. ولن يكون من السهل اعداد مشروع نص بشأن هذه الحماية. ذلك أنه اذا جعل مالك كل وسيلة نقل هو الناقل فيما يتعلق بالجزء الذي ينفذه من عملية النقل، فسيكون هناك مجال لمشاكل كبيرة اذا حدث الهلاك أو التلف أثناء تحريك البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى. واذا لم يحدد بصورة وافية سوى بعض من وسائل النقل، فلن يكون هناك من يمكن اعتباره الناقل فيما يتعلق بأجزاء من عملية النقل.

٣-٤-٨ الترتيب والحال الظاهريان

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

٩- أجرة النقل

٩-١ (أ) تُستحق أجرة النقل عند تسليم البضاعة إلى المرسل اليه في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا على استحقاق أجرة النقل كليا أو جزئيا، في وقت أسبق.

(ب) لا تصبح أجرة النقل واجبة الأداء عن أي بضاعة تهلك قبل أن تُستحق أجرة النقل عن تلك البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك.

٩-٢ (أ) تكون أجرة النقل واجبة الدفع عندما تُستحق، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا على أن تدفع أجرة النقل، كلياً أو جزئياً، في وقت أسبق.

(ب) إذا حدث بعد اللحظة التي استُحقت فيها أجرة النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو، لم تسلّم إلى المرسل إليه وفقاً لأحكام عقد النقل لأي سبب آخر، تظل أجرة النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها.

(ج) ما لم يتفق على خلاف ذلك، لا يخضع دفع أجرة النقل لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة مقابلة قد تكون للشاحن أو المرسل إليه تجاه الناقل، [ولم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يتقرر ذلك بعد].

٩-٣ (أ) يكون الشاحن مسؤولاً عن دفع أجرة النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك.

(ب) إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد نقطة زمنية معينة، فإن هذا التوقف لا يكون سارياً:

١٦٠ فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع، بمقتضى الفصل ٧، على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر في المادة ٧-٧؛ أو

٢٠٠ فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، إلا طالما كان لدى الناقل ضمان كاف بمقتضى المادة ٩-٥ أو بطريق آخر لدفع تلك المبالغ.

٣٠٠ طالما كان يتعارض وأحكام المادة ١٢-٤.

٩-٤ (أ) إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل فلا الحائز ولا المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

(ب) اذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الالكتروني عبارة "أجرة النقل تحت التحصيل" أو عبارة ذات طابع مماثل، فإن هذه العبارة تشعر المرسل اليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجرة النقل.

٩-٥ (أ) [بصرف النظر عن أي اتفاق على نقيض ذلك،] إذا وطالما كان المرسل اليه مسؤولاً، بمقتضى القانون الوطني المنطبق على عقد النقل، عن المدفوعات المشار اليها أدناه، كان من حق الناقل أن يحتجز البضاعة إلى أن يتم دفع

١٦٠ أجرة النقل وأجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير وتعويضات الاحتجاز وجميع ما يتكبده الناقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الرد،

٢٦ أي تعويضات تكون مستحقة للناقل بمقتضى عقد النقل،

٣٦ أي مساهمة في عوارية عامة تكون مستحقة للناقل بشأن

البضاعة.

أو تقديم ضمان كاف بدفعها.

(ب) اذا لم يتم الدفع حسب ما هو مشار اليه في الفقرة (أ) من هذه المادة، أو لم يتم بالكامل، كان من حق الناقل أن يبيع البضاعة (وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في القانون الوطني المنطبق، إن وجدت) وأن يحصل المبالغ المستحقة له (بما في ذلك تكاليف اللجوء إلى هذا السبيل) من عائدات ذلك البيع. ويوضع أي رصيد يتبقى من عائدات ذلك البيع تحت تصرف المرسل اليه.

١٠ - التسليم إلى المرسل اليه

١٦٠ - لا يعالج موضوع التسليم في اتفاقيات النقل البحري الموجودة الا بقدر محدود. وتقتصر هذه المادة على تقديم بعض القواعد بشأن هذا الموضوع. وهي لا تزعم أنها تحل كل المشاكل المتعلقة بموضوع التسليم.

١٦١ - المشكلة الرئيسية هي أن البضائع كثيراً ما تصل إلى مكان المقصد دون وجود أحد هناك لتسلمها. وتنشأ المشاكل بوجه خاص اذا كان قد أُصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول. والأداء السليم لنظام سند الشحن يركز على افتراض أن يقوم حائز المستند بإبرازه للناقل عندما تصل البضاعة إلى مقصدها، وأن يقوم الناقل من ثم بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز مقابل رده ذلك المستند. بيد أنه كثيراً ما لا يكون المستند القابل

للتداول موجودا عندما تصل البضائع إلى مقصدها. وقد ينشأ هذا عن أنواع عديدة من الأسباب المرتبطة بالنشاط التجاري، كأن يكون أجل ائتمان ترتيبات التمويل فيما يتعلق بالبضاعة أطول من مدة الرحلة، أو قد يكون ناتجا عن بُعد مكان المقصد أو عن معوقات بيروقراطية. ورغم ذلك يجب أن يكون بوسع الناقل أن يتصرف في البضاعة في نهاية الرحلة. فلا ينبغي أن يجبر الناقل على تحمل التكاليف والمخاطر الإضافية المرتبطة بامتداد فترة حفظه البضاعة. كما قد لا تكون هناك في مكان المقصد مرافق تخزين مناسبة. وإذا سلّم الناقل البضاعة في هذه الحالات إلى شخص ليس هو (بعد) حائز المستند القابل للتداول، فإنه يتعرض لمخاطرة، لأنه تعهد، بسند الشحن، بتسليم البضاعة لحائز ذلك المستند. ويجب، من الناحية الأخرى، أن يكون بوسع الحائز أن يعول على الضمان الذي يوفره مستند قابل للتداول. فرما يكون البائع قد دفع ثمن البضاعة أو قدم تمويلا للبضاعة مقابل رهن على المستند. وقد يعتبر بحق أن مستند النقل القابل للتداول هو "مفتاح البضاعة".

١٦٢- وهذه المادة تسعى إلى إقامة توازن بين هاتين المصلحتين المشروعتين. فهي لا تفرض على الناقل واجبا بآلا يسلم البضاعة الا مقابل تسليم المستند. فالممارسة الجارية حاليا تبتعد عن هذين الواجبين بدرجة لا تجعلهما الزاميين. وبدلا من ذلك، تأخذ المادة في الحسبان، الوظيفة المزدوجة لمستند النقل القابل للتداول: فهو عقد نقل بكل معنى الكلمة، وهو أيضا مستند ملكية. وعلى كل طرف احترام كلتاوظيفتين. أما الوظيفة التي تكون لها الغلبة فهي أمر يتوقف على ظروف الحالة. وهذه المادة تقدم بعض القواعد العامة فحسب بهذا الشأن.

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

١٦٣- يُلزم الناقل، عملا بالمادة ٥-١، بتسليم البضاعة للمرسل اليه. وليس هناك نص مدرج يلزم المرسل اليه بتسلم البضاعة، لأن من المقبول طبقا للممارسة الجارية أن المرسل ليس عليه أن يتسلم البضاعة. وهو لا يكون ملزما بالتسلم الا اذا مارس أي حقوق بمقتضى عقد النقل. فاذا لم يفعل شيئا من ذلك، فليس عليه الزام بالتسلم. انظر أيضا المادة ١٢-٢.

١٦٤- والأثر المترتب على عدم تسليم المرسل اليه البضاعة عندما يكون عليه واجب تسليمها هو أن الناقل لا يعود عملياً مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة. وقد عولج أثر عدم التسليم حيثما لا يكون هناك الزام بالتسليم، في المادتين ١٠-٣ و ١٠-٤.

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

١٦٥- من الناحية العملية، يطلب كثير من الناقلين شكلاً من أشكال الدليل الكتابي من المرسل إليه على أن الناقل قد سلم البضاعة. ويوفر هذا الحكم أساساً قانونياً لهذا الاستعمال.

١٦٦- وفي حالة صدور مستند نقل قابل للتداول، فغالباً ما يكون الدليل على إنجاز المستند توقيع آخر حائز للمستند على ظهر المستند.

١٠-٣-١ إذا لم يُصدّر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول:
١٦٦-١ يقوم الطرف المسيطر بإبلاغ الناقل باسم المرسل إليه، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد.

٢٦٦-٢ يقوم الناقل بتسليم البضاعة، إلى المرسل إليه، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١٠-٣، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة.

١٦٧- ينطبق هذا الحكم عند عدم إصدار مستند أو سجل إلكتروني قابل للتداول وعند عدم استعمال أي مستند على الإطلاق، سواء في إطار نظام اتصال ورقي أو إلكتروني. وفي هذه الحالات، لا توجد "وظيفة مزدوجة" لعقد النقل. ومن حيث المبدأ، يترك للطرف الذي أبرم الناقل معه العقد، أو للطرف المسيطر إن كان شخصاً غير الطرف المتعاقد، أن يحرص على ضمان تسليم البضاعة.

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

(أ) ١٦٦-١ دون مساس بأحكام المادة ١٠-١، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١٠-٣، مقابل تسليم مستند النقل القابل للتداول. وفي حال صدور أكثر من نسخة

أصلية واحدة مستند النقل القابل للتداول، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة من المستند، ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية.

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

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

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

(د) إذا حدث أن سلّم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل قابل للتداول الى الناقل، أو دون الاثبات المشار اليه في الفقرة (أ) ٢٤٠ أعلاه، لا يكتسب الحائز الذي يصبح حائزاً بعد تسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى شخص يحق له تسلمها عملاً بأي ترتيب تعاقدى أو ترتيب آخر غير عقد النقل، حقوقاً بمقتضى عقد النقل إلا إذا جرى تمرير مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة، ما لم يكن ذلك الحائز وقت أن أصبح حائزاً، على غير علم بذلك التسليم، أو ما كان بإمكانه، بشكل معقول، أن يكون على علم به.

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

١٦٨- تنشأ المشاكل المشار إليها في التعليق التمهيدي، بوجه خاص، إذا صدر مستند أو سجل الكتروني قابل للتداول. وهذه المادة تهتم بتوازن المصالح.

١٦٩- وللجملة الأولى من المادة ١٠-٣-٢ (أ) '١' نطاق محدود. فوفقا للممارسات الجارية، يحق للحائز الذي لم يمارس أي حق في إطار عقد النقل، أن يطالب بالتسليم، لكنه غير ملزم بذلك. وعلاوة على ذلك، لا تستبعد هذه الفقرة إمكانية أن يكون من حق أي شخص غير الحائز أن يطالب بالتسليم. فهي لا تنص إلا على أنه، إذا طالب الحائز بالتسليم كان الناقل ملزما بالتسليم، وبالتالي وجب اعتباره قد أوفى بالتزامه بموجب عقد النقل بأن يسلم البضاعة في مكان المقصد. ولا يحل هذا الحكم مشكلة البضاعة التي لها قيمة سلبية في مكان مقصدها.

١٧٠- وعلاوة على ذلك، تتبع الفقرة '١' الممارسة المعتادة، وهي أن حائز المستند يجب أن يقدم المستند القابل للتداول إلى الناقل. وهذه الممارسة تحمي الناقل أيضا لأن المستند يحدد هوية الشخص الذي يحق له التسليم. وعلى نقيض حالة التسليم المبكر التي تشير إليها المادة ١١-٢ (ب) '٣'، فإن تقديم نسخة أصلية واحدة من المستند يصبح كافيا. وفي تلك النقطة تصبح أي نسخة أصلية أخرى لاغية.

١٧١- وتمثل المادة ١٠-٣-٢ (أ) '٢' انعكاسا لما ورد في الفقرة الفرعية '١' فيما يتعلق بالسجل الالكتروني القابل للتداول. فبموجب أي نظام اتصالات الكتروني، يمكن استبعاد بعض أسباب عدم توافر سجل قابل للتداول عند التسليم. أما في الحالات التي تمتد فيها مثلا شروط الائتمان إلى ما بعد مدة الرحلة، فإن المشاكل المعترضة في أي نظام للتجارة الالكترونية هي ذاتها المعترضة في أي نظام لسندات الشحن الورقية.

١٧٢- وتنص المادة ٢-٤ على أن القواعد التعاقدية المنطبقة على استخدام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول يجب أن تنص على الطريقة التي ينبغي أن يتمكن بها حائز المستند من التعريف بنفسه أمام الناقل. فإذا لم ترد هذه الأحكام في تلك القواعد، افتقدت سمة أساسية من سمات أي مستند قابل للتداول، سواء في شكله الالكتروني أم الورقي. ولا بد أن تكون النتيجة أن السجل غير قابل للتداول.

١٧٣- وتنال الفقرات (ب) إلى (هـ) الحالة التي لا يستعمل فيها الحائز حقه في تسليم البضاعة. فالأمر هنا يتعلق بالاشتغال الصحيح لنظام سند الشحن. وقد يفضل الأطراف انتهاج سبيل أكثر مجازفة.

١٧٤- ونظرا لأن الجانب المتعلق بالشحنة هو الذي يقرر عدم إيلاء الاعتبار الواجب للوظيفة التعاقدية للمستند القابل للتداول مراعاة واجبة، تنص الفقرة (ب) على أنه، إذا لم يظهر الحائز وجب على الناقل أن يلتزم أولاً بتعليمات من أي من الأشخاص المذكورين في هذه الفقرة. ويجب على هؤلاء الأشخاص أن يصدرُوا تعليمات مناسبة إلى الناقل ما لم يكن هناك شرط سار بشأن إخلاء مسؤولية مستأجر السفينة يعني أياً من هؤلاء الأشخاص من هذا الالتزام. وبدون وجود "شرط إخلاء المسؤولية" هذا، يمكن تحميل هؤلاء الأشخاص المسؤولية عن عدم إصدار تعليمات صحيحة للناقل بأن يتصرف في البضاعة. ولم يرد نص على أن أياً من هؤلاء الأشخاص هو الذي ينبغي له أن يتسلم البضاعة بنفسه. وهنا، وفي غيبة أي تعليمات صحيحة لا يجد الناقل أمامه خياراً إلا أن يستخدم حقوقه بمقتضى المادة ١٠-٤: أي تخزين البضاعة وبيعها. والواقع أن الفقرة (ب) تسير على نهج الممارسة الواسعة الانتشار بأنه يحق تعاقدياً للمستأجر أن يوجه إلى الناقل تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

١٧٥- وتنص الفقرة (ج) على عواقب امتثال الناقل للتعليمات الصادرة بموجب الفقرة السابقة. فهو في هذه الحالة يعفى من التزامه العام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وتجنباً لأي شك، فإنه قد لا يعفى من كل التزاماته بموجب عقد النقل، كالاتزام بأن يدفع تعويضاً إذا سلمت البضاعة تالفة.

١٧٦- وبدل ذلك هو ألا يعفى الناقل ولكن يحق له الحصول على تعويض مناسب من الشاحن أو الطرف المتحكم. غير أن هذا البديل يظل عائماً إذا تعذر على الناقل الحصول على تعويض مناسب.

١٧٧- ومن المستصوب في كل الظروف أن يظل حائز المستند القابل للتداول يقظاً، وأن يتخذ، من حيث المبدأ، خطوات عند وصول السفينة من أجل حماية أمنه.

١٧٨- وتوفر الفقرة (د) قاعدة بشأن الحالات التي لا تقدم فيها مستندات قابلة للتداول عند تسليم الناقل البضاعة، من قبيل ما ورد في الفقرتين (ب) و(ج). وجدير بالذكر في المقام الأول أن القاعدة الأساسية الواردة في الفقرة (أ) هي التي تطبق في هذه الحالة وهي: أنه يبقى من حق الطرف الثالث "البريء" الذي هو حائز سند الشحن أن يطالب بالتسليم. ويُؤكد

الجزء الأخير من الفقرة (د) هذه القاعدة مجددا. وهذا يبقى مخاطرة على الناقل، ويشكل جزءا أساسيا من التوازن الذي تهدف المادة ١٠-٣-٢ بأكملها إلى تحقيقه.

١٧٩- غير أنه كثيرا ما يكون الحائز أو يفترض عقلا أن يكون، على علم بحدوث التسليم دون ابراز المستند القابل للتداول. وفي تلك الحالة، وإذا أصبح هو حائز المستند بعد هذا التسليم، لم يعد هناك ما يبرر حمايته. فهو في تلك الحالة لا يكتسب الا الحقوق المنصوص عليها في سند الشحن (كالحق في المطالبة بالتعويض عن البضاعة التالفة)، إذا أصبح حائزا للمستند عملا بترتيب تعاقدى أو غيره موجود من قبل التسليم. وإلا وجب اعتبار سند الشحن مستهلكا. وبالتالي، تشمل هذه القاعدة حالات حسن النية التي يتأخر فيها تمرير سند الشحن بين سلسلة المشتريين والبائعين. وهي لا تستبعد إمكانية إحالة بعض الحقوق الواردة في سند الشحن المستهلك، إلى طرف ثالث، بعد التسليم، ولكن لا بد أن يتم هذا باتفاق محدد وليس بمجرد تظهير السند.

١٨٠- غير أنه حوجب بأن أحكاما مثل أحكام الفقرتين (ب) و(ج) يرجح أن تسهل الاحتيال. فإذا عجز الناقل عن تحديد مكان الحائز، وتلقى تعليمات من الشاحن، ربما تمكن الشاحن (مثلا) من تفويض أمن المصرف الحائز للمستندات بتوجيه التسليم إلى مكان آخر. وبصفة عامة، فإن أمن المصرف يتقلص كثيرا بالفعل إذا أمكن بسهولة تسليم البضاعة دون أن يكون ذلك مقابل تقديم المستند أو المستندات التي هي بحوزته.

١٨١- ومن جهة أخرى، يمكن القول ببساطة ان من المستحيل في كثير من بقاع العالم أن يصير الناقل دائما على تقديم سند شحن مقابل التسليم، وإن وضع الخطأ على الناقل الذي يفترق عن البضاعة دائما (أو عادة) بشكل آخر لا يعكس ببساطة واقع التسليم في كثير من الأماكن والظروف. بل لا بد للمرسل إليه أو المظهر له أن يكون حريصا على طلب التسليم عند وصول السفينة؛ ويجب على المصرف الذي يحوز سند الشحن كضمان أن يتصرف بإيجابية لحماية مصالحه، وأن يكون يقظا في ترقب وصول السفينة التي يمثل سند الشحن الخاص بها ضمانه، ويتخذ التدابير اللازمة عند وصولها. وحينئذ يقال إن أحكاما من قبيل الفقرتين (ب) و(ج) تسهل التجارة الحديثة.

١٨٢- وتشير الفقرة (هـ) إلى الموقف الرجوعي العام الوارد في اطار المادة ١٠-٤.

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

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

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

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

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

١٦ خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛

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

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

(ج) إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة (ب) ٣٦، جاز للناقل أن يقتطع من عائدات البيع المبلغ اللازم

١٦ لسداد أو رد أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة؛ و

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

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

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

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

١٨٣- يحدث أحيانا ألا يستطيع الناقل أو لا يحق له تسليم البضاعة في مكان المقصد. فقد لا يظهر المرسل إليه أو يرفض تسليم البضاعة بينما يكون الشاحن غير مهتم أيضا بذلك، أو قد تحجز البضاعة أو يمنع تسليمها قانونا لأي أسباب أخرى. وفي هذا النوع من الحالات، كثيرا ما يتعين على الناقل أن يفعل شيئا للتخلص من البضاعة.

١٨٤- وبصفة عامة، يتبع هذا الحكم الأحكام الواردة في مختلف القوانين الوطنية بخصوص هذه المسألة. فالناقل ينبغي أن يتاح له قدر معقول من حرية التصرف، على أن يكون ذلك دائما في حدود المعقول. فإذا قرر بيع البضاعة، جاز النص في القانون الوطني المنطبق على شكل من أشكال الاشراف القضائي. ويجب جعل صافي عائدات ذلك البيع متاحا لصاحب الحق في البضاعة، الذي كان الناقل قد تصرف نيابة عنه. ولا يلزم أن يكون ذلك الشخص بالضرورة طرفا في عقد النقل، لكنه يمكن أن يكون مالكا للبضاعة أو مؤمنا عليها.

١١- حق السيطرة

١٨٥- خلافا لاتفاقيات النقل الأخرى، لا تتناول الاتفاقيات البحرية موضوع حق السيطرة. فالممارسات التي تطورت في إطار نظام سندات الشحن قد تكون هي السبب في عدم الاحساس بوجود حاجة ماسة إليها في الماضي. أما اليوم، فالحالة في مجال النقل البحري مختلفة. فاستخدام مستندات النقل القابلة للتداول في مجالات مهنية كثيرة يتناقض بسرعة أو اختفى تماما. كما ان وجود حق سيطرة محدد المعالم وقابل للاحالة، يمكن أن يؤدي دورا مفيدا في تطوير نظم التجارة الإلكترونية التي لا يستعمل فيها سجل إلكتروني، حسب تعريفه الوارد في مشروع الصك هذا.

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

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

٢٠٠ الحق في المطالبة بتسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد؛

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

٤٠٠ الحق في الاتفاق مع الناقل على تغيير في عقد النقل.

١٨٦- يُعرّف هذا الحكم حق السيطرة. وهو يميز بين التعليمات التي تشكل تغييراً في عقد النقل والتعليمات التي هي ليست كذلك. وتعلق الفقرة ١٠٠ بالتعليمات 'العادية' ضمن نطاق عقد النقل، ومن ذلك نقل البضاعة في درجة حرارة معينة. والفقرتان ٢٠٠ و ٣٠٠ هامتان للبائع الذي لم يتلق ثمن البيع وربما يكون قد احتفظ بسند ملكية البضاعة أو قد يرغب في ممارسة حق الإيقاف بمقتضى عقد البيع الذي أبرمه. فالفقرة ٢٠٠ قد تمكن البائع من منع وصول البضاعة إلى البلد الذي يخضع المرسل إليه لولايته القضائية، بينما تمكن الفقرة ٣٠٠ الطرف المسيطر من جعل البضاعة تسلم إليه أو إلى وكيله أو إلى مشتر جديد. وتؤكد الفقرة ٤٠٠ على أن الطرف المسيطر هو نظير الناقل أثناء النقل، لكل الأغراض العملية. وهذه المادة تعطي الطرف المسيطر سيطرة تامة على البضاعة.

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

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

٢٠٠ يحق للطرف المسيطر إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وبذلك الإحالة يفقد الحيل حقه في السيطرة. ويتعين على الحيل وإحال إليه أن يبلغ الناقل بتلك الإحالة.

٣٠٠ عندما يمارس الطرف المسيطر حق السيطرة وفقاً للمادة ١١-١، يتعين عليه إبراز بطاقة هوية صحيحة.

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

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

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

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

٤٠٠ تُذكر في مستند النقل القابل للتداول أي تعليمات مشار إليها في المادة ١١-١ و٢٠٠ و٣٠٠ و٤٠٠ يصدرها الحائز، عندما تصبح نافذة المفعول وفقا للمادة ١١-٣.

(ج) عند اصدار سجل إلكتروني قابل للتداول:

١٦٠ يكون الحائز هو الطرف المسيطر الوحيد، ويحق له احالة حق السيطرة إلى شخص آخر بتمرير السجل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، وبذلك الاحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة.

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

٣٠٠ يُذكر في السجل الإلكتروني، ما يصدره الحائز من تعليمات مشار إليها في المادة ١١-١ و٢٠٠ و٣٠٠ و٤٠٠ عندما تصبح نافذة المفعول وفقا للمادة ١١-٣.

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

١٨٧- تنطبق الفقرة (أ) في كل الحالات، باستثناء الحالات التي يصدر فيها مستند قابل للتداول. فالمبدأ هو أن الشاحن هو الطرف المسيطر، ولكنه يمكن أن يتفق مع المرسل إليه على غير ذلك. والمبدأ الثاني المشمول في هذه الفقرة هو أنه يحق للطرف المسيطر إحالة حقه إلى أي طرف ثالث.

١٨٨- وخلافا للموقف الوارد في اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، مثلاً، حيث يتعين إحالة نسخة معينة من مذكرة الشحن الطرقيّة غير القابلة للتداول حتى يمكن إحالة حق السيطرة، فموجب الفقرة (أ) ليس لهذا المستند أي دور. ويظل الطرف المسيطر مسيطراً على البضاعة حتى تسليمها النهائي. وليست هناك أيضاً إحالة تلقائية لحق السيطرة من الشاحن إلى المرسل إليه حالما تصل البضاعة إلى مكان تسليمها، مثلما هو الحال في إطار القواعد الموحدة الخاصة ببيانات الشحن البحري، الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية. فلو وجدت مثل هذه الاحالة التلقائية لأصبح من المحتمل ابطال أشيع تعليمات الشاحن إلى الناقل، وهي عدم تسليم البضاعة قبل أن يتلقى تأكيداً من الشاحن بأنه تم سداد قيمة البضاعة، ومن البديهي أن هذا من شأنه أن يثير شواغل عملية خطيرة.

١٨٩- وعند اصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق الفقرة (ب). وهي تنص على أن حائز ذلك المستند هو الطرف المسيطر الوحيد. فإذا مُرر المستند القابل للتداول إلى طرف آخر بواسطة التظهير، أحيل معه آلياً حق في السيطرة. ثم إن قاعدة التقديم تنطبق إذا أراد حائز المستند أن يمارس حقه في السيطرة. ولحماية الحائزين الآخرين، لا بد أن يذكر في المستند القابل للتداول أي تغيير في عقد النقل.

١٩٠- وقد تنشأ تعقيدات إذا أصدر المستند القابل للتداول بأكثر من نسخة أصلية. ويساير هذا الحكم الممارسة الحالية بأن حوز المجموعة الكاملة من النسخ الأصلية يحق لحائزها ممارسة حق السيطرة. ونتيجة ذلك أنه، لو تخلى شخص عن نسخة أصلية (أو أكثر) واحتفظ بنسخة أصلية أخرى أو أكثر، لم يعد هناك أحد يسيطر على البضاعة.

١٩١- وتساير الفقرة (د) المبدأ الوارد في المادة ١٢-١-٢.

١١-٣ (أ) رهنا بأحكام الفقرتين (ب) و(ج) من هذه المادة، إذا كانت أي تعليمة المذكورة في المادة ١١-١ أو ١٢، أو ٢، أو ٣،

١٤ يمكن عقلاً تنفيذها، وفقاً لشروطها، حال وصولها إلى الشخص المعني بتنفيذها؛

٢٤ لن تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ المعتادة؛

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

يتعين على الناقل عندئذ أن ينفذ التعليم. فإذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم الوفاء بشرط أو أكثر من الشروط المذكورة في الفقرات الفرعية ١٦ و ٢٤ و ٣٤ من هذه الفقرة، لم يعد الناقل ملزماً إذا بتنفيذ التعليمات.

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

(ج) إذا كان الناقل

١٦ يتوقع بشكل معقول أن تنفيذ أي تعليمات في إطار هذه المادة سيتسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛ و

٢٤ راغباً، بالرغم من ذلك، في تنفيذ التعليمات،

يحق للناقل حينئذ أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر لتغطية ما يتوقع عقلاً تكبدته من خسارة أو ضرر.

١٩٢- في المادة ١١-١، ثمة تمييز بين التعليمات التي تشكل تغييرات في عقد النقل والتعليمات التي ليست كذلك. أما في هذه المادة، فثمة تمييز بين التعليمات التي يتعين على الناقل أن ينفذها من حيث المبدأ، والتعليمات التي تخضع لاتفاق بين الناقل والطرف المسيطر. وحد التمييز ليس واحداً في المادتين. فمن البديهي أن التغييرات في عقد النقل تخضع كلها لاتفاق بين الناقل والطرف المسيطر. لكن ذلك لا ينطبق على التغييرين المذكورين في المادة ١١-١ و ٢٤ و ٣٤. فهذان التغييران يتعين على الناقل تنفيذهما، من حيث المبدأ، لأن أياً منهما قد يكون ضرورياً للبائع لاستئناف السيطرة على البضاعة بمقتضى عقد البيع، عندما لا يسدد المشتري ثمن البضاعة، مثلاً.

١٩٣- وحتى يكون الناقل ملزماً بتنفيذ التعليمات، فانه يحتاج إلى الحماية لشروط معينة مسبقة. وهذه المسائل معالجة أيضاً في هذه المادة. وتتضمن اتفاقيات النقل الأخرى تدابير مماثلة بشأن الحماية. فالناقل يحق له رفض تنفيذ أي تعليمات، لأسباب منها أن التنفيذ يتداخل مع عملياته المعتادة. وذلك يعني أنه لا يجوز أبداً إجبار الناقل على التوقف في موانئ غير

الموانئ المحددة في مساره المعتاد، أو أن يفرغ بضاعة ستفت فوقها بضاعة أخرى. كما يجوز للناقل أن يرفض التعليمات إذا كانت تحمّله تكاليف إضافية.

١٩٤- وأعرب عن رأي مفاده أن هذه الأحكام، بقدر ما تعطي الطرف المسيطر حقاً في الحالات التي لا يوافق فيها الناقل على التعليمات، أي حقاً في تغيير ما يعتبر، لولا ذلك شروطاً تعاقدية، يرجح أن تسبب كثيراً من التشكك مقابل مزايا ضئيلة. كما يحتاج بأنه، فيما يتعلق بحق السيطرة، لا يمكن مقارنة النقل البحري بوسائل النقل الأخرى. ويقول الرأي المناقض إن الضمانات الماثلة في اتفاقيات النقل الأخرى لا تسبب أي مشكلة. وعلاوة على ذلك، حوَّج بأنه لا ينبغي تميع حق السيطرة أكثر مما ينبغي، بسبب دوره المحتمل في تنمية التجارة الإلكترونية في ميدان النقل البحري.

١١-٤ تعتبر البضاعة المسلمة عملاً بتعليمات صادرة وفقاً للمادة ١١-١٠٢٠ قد سلّمت في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة الأحكام المتعلقة بذلك التسليم، المنصوص عليها في المادة ١٠.

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

١٩٥- يتناول الحكم مسألة احتياج الناقل إلى تعليمات من الطرف ذي المصلحة في البضاعة أثناء نقلها. ومن أمثلة ذلك ما يلي: تعذر تسليم البضاعة حسب المتوخى، والحاجة إلى تعليمات إضافية للعناية بالبضاعة، وما إلى ذلك. فالشخص الرئيسي الذي يصدر التعليمات إلى الناقل هو الطرف المسيطر، لأنه يمكن افتراض أن لهذا الطرف مصلحة في البضاعة. كذلك ينطبق الالتزام بإصدار التعليمات على الحائز الوسيط إذا كان هو الطرف المسيطر. وتنص المادة ١١-٢ (ج) على أن يُبرأ الحائز الوسيط من هذا الالتزام بمجرد انتهاء صفته كحائز.

١٩٦- غير أن الطرف المسيطر قد لا يكون موجوداً على الدوام، أو لا يكون معروفاً لدى الناقل. وفي هذه الحالة، يقع الالتزام على الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧.

وإذا اختار الطرف المسيطر ألا يصدر تعليمات (مناسبة)، فقد يصبح مسؤولاً تجاه الناقل عن عدم إصدارها.

١١-٦ يجوز تغيير أحكام المادة ١١-١ و٢٦ و٣٤ والمادة ١١-٣ باتفاق الأطراف. كما يجوز للأطراف أن تقيد أو تستبعد إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ١١-٢ (أ) ٢٦. وفي حال إصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني، يجب أن يذكر في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه الفقرة.

١٩٧- يؤكد هذا الحكم على أن هذه العناصر الأساسية لحق السيطرة ليست جزءاً من قانون إلزامي. وقد تكون لدى الطرف المسيطر أسباب تدفعه إلى الإصرار على ألا يكون حقه في السيطرة قابلاً للإحالة. وربما يود الناقلون استبعاد إمكانية المطالبة بتسليم البضاعة أثناء الرحلة. ومع هذا، انظر أيضاً التعليق على المادة ١٢-٣.

١٢- إحالة الحقوق

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

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

٢٦ دون تظهير، إذا كان المستند مستندًا لحامله أو مستندًا مظهرًا على بياض، أو

٣٦ دون تظهير، إذا كان مستندًا صادرًا لأمر طرف مسمى وكانت الإحالة بين الحائز الأول وذلك الطرف المسمى.

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

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

١٩٨- إن الالتزام الوحيد الذي قد يتحمله الحائز المستند الوسيط هو أن يصدر تعليمات إلى الناقل تتعلق بالبضاعة أثناء نقلها، حين يكون ذلك الحائز المستند الوسيط هو الطرف المسيطر. وقد ينظر إلى إصدار التعليمات على أنه لمصلحة ذلك الحائز الوسيط. وطبقا للمادة ١١-٣ (ج)، يُبرأ الحائز الوسيط هذا من ذلك الالتزام بمجرد انتهاء صفته كحائز.

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

١٩٩- لا يسمح للحائز اللاحق بأن ينتقي ويختار. فإذا كان يمارس أيًا من حقوقه، فهو يتحمل بشكل تلقائي أيضا كل المسؤوليات التي تقع على عاتق الحائز اللاحق غير أن هذه المسؤوليات يجب أولا أن "تكون مفروضة عليه بموجب عقد النقل". وهذا يعني أن الحائز اللاحق لا يتحمل بالضرورة كل المسؤوليات المحددة في عقد النقل. فقد تكون هناك مسؤوليات معينة لا يتحملها إلا الشاحن، ومثل المسؤوليات الواردة في إطار المادتين ٧-١ و ٧-٣. وعلاوة على ذلك، قد يكون الناقل والشاحن قد اتفقا، صراحة أو ضمنا، على أن يتحمل الشاحن وحده مسؤوليات معينة، مثل غرامة التأخير المتكبدة في ميناء التحميل. كما يجب أن يكون الحائز اللاحق قادرا على التأكد من وجود تلك المسؤوليات بالرجوع إلى المستند القابل للتداول ذاته. وقد تكون لذلك أهمية خاصة إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على أن يتحمل الحائز اللاحق (أيضا) بعض المسؤوليات التي لولا ذلك لتحملها الشاحن.

٢٠٠- وقد يحدث بمقتضى هذه المادة، أن يتحمل الحائز اللاحق مسؤوليات تظل هي أيضا من مسؤوليات الشاحن ولا تنص هذه المادة على ما إذا كانت هذه المسؤوليات، في تلك الحالة، مسؤوليات جماعية وفردية أم لا، بل تترك هذه المسألة لأحكام عقد النقل، حسبما هو مثبت في مستند النقل القابل للتداول.

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

١٦ "يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٢-٢، على الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن السجل الإلكتروني القابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو

٢٦ "يحيل حقوقه في إطار المادة ١٢-١،

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

١٢-٣ تنفيذ احالة الحقوق في إطار عقد نقل لا يُصدَر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول وفقاً لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق على عقد النقل من أحكام تتعلق باحالة الحقوق. ويجوز تنفيذ احالة الحقوق هذه بواسطة الاتصال الإلكتروني. ولا يمكن أن تكتمل احالة حق السيطرة دون قيام الخيل أو المحال اليه بإبلاغ الناقل بتلك الاحالة.

٢٠١- ومن المسلم به عموماً أن الإحالة الصريحة إلى القانون الوطني ليست ضرورية في أي صك دولي. والغرض من ذلك في هذا الحكم هو توضيح أن احالة الحقوق في إطار عقد النقل ممكنة دون استخدام مستند أو، في حال اصدار مستند غير قابل للتداول، دون أن يصبح ذلك المستند مستنداً قابلاً للتداول. ثم إن هذا الحكم يشمل التزامين مفروضين على الدول الأطراف في مشروع الصك هذا. الأول هو النص في قوانينها الوطنية على إمكانية احالة الحقوق في إطار عقد نقل إلكتروني. ويعتبر ذلك مفيداً في تنمية التجارة الإلكترونية في مجال النقل. وقد ترغب الأطراف التجارية في تطوير نظم تجارة إلكترونية دون استخدام سجل إلكتروني، حسبما هو معرّف في مشروع الصك هذا، بل استناداً إلى احالة الكترونية بسيطة لحق السيطرة فحسب. والشرط الثاني هو النص على أن تلك الاحالة (الإلكترونية) لحق السيطرة لا يمكن أن تكتمل دون إبلاغ الناقل بتلك الاحالة. وبالتالي، قد تنشأ (في نهاية المطاف) حالة يضيف فيها القانون الوطني على أي احالة (الالكترونية) لحق السيطرة حقوق ملكية ماثلة لتلك التي يصفها القانون الوطني على احالة مستند النقل الورقي القابل للتداول.

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

٢٠٢- لا تتناول المادة ١٢-٣ احالة الالتزامات في إطار عقد نقل (لا يصدر بشأنه مستند قابل للتداول). ولكن، قد ينص القانون الوطني المتعلق باحالة الحقوق على أن هذه الاحالة تشمل (أو قد تشمل) الالتزامات المتصلة بالحق المحال. ومن المناسب النص على أن تكون مسؤولية الخيل والمحال اليه في هذه الحالات جماعية وفردية، لأن العادة جرت على أن الناقل لا يستطيع إلا أن يقدر إعسار الشاحن، بصفته الطرف الأصيل في عقد النقل، لكنه لا يستطيع تقدير إعسار الأطراف الأخرى.

١٣- الحقوق في رفع دعوى

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

١٤ الشاحن،

٢٤ المرسل إليه،

٣٤ أي طرف ثالث تنازل له الشاحن أو المرسل إليه عن حقوقه، تبعا لمن تكبد منهما الخسارة أو الضرر نتيجة للإخلال بعقد النقل،

٤٤ أي طرف ثالث اكتسب حقوقا في اطار عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن مثلا.

وفي حالة حدوث أي تقرير للحقوق في رفع دعوى عن طريق التنازل أو الحلول، حسبما أشير إليه أعلاه، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث ممن دفع وتقييد للمسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذا الصك.

٢٠٣- ينطبق هذا الحكم على أي عقد للنقل، سواء أصدر أم لم يصدر بشأنه مستند أو سجل إلكتروني، وفي حال صدور مستند أو سجل ينطبق هذا الحكم بصرف النظر عن طبيعة ذلك المستند أو السجل. وليس بوسع الشاحن المتعاقد والمرسل إليه إلا تأكيد الحقوق التي تعود اليه وبشرط أن تكون له مصلحة كافية في المطالبة. وهذا يعني أنه في حالة هلاك البضاعة أو تلفها لا بد أن يكون المطالب قد تكبد هو نفسه هلاك البضاعة أو تلفها. فإذا كان شخص آخر، كصاحب البضاعة أو شركة التأمين، هو الطرف صاحب المصلحة، فيجب على ذلك الشخص الآخر أن يكتسب الحق في رفع دعوى، إما من الشاحن المتعاقد أو من المرسل إليه، أو أن يتمسك بمطالبة تجاه الناقل خارج نطاق عقد النقل، إذا أمكن ذلك.

٢-١٣ في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه المدرجة في اطار عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، دون أن يثبت أنه تكبد هو نفسه خسارة أو ضررا. وإذا لم يكن ذلك الحائز قد تكبد الخسارة أو الضرر بنفسه، فيعتبر متصرفا بالنيابة عن الطرف الذي تكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر.

٢٠٤- يبدو أن المطابين في اطار سند شحن لا يقتصرون في كثير من النظم القانونية على المطالبة بالتعويض عن خسائهم الشخصية. ولا تنص هذه المادة على أن ذلك الحائز هو وحده الذي له الحق في رفع دعوى. ولذا، أصبحت الجملة الثانية لازمة لتفادي احتمال أن اضطرار الناقل الدفع مرتين.

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

٢٠٥- لا ينبغي أن يكون الشخص المذكور في المادة ١٣-١ معتمداً على عون حائز المستند القابل للتداول، إذا كان هو، لا الحائز، من أصابه الضرر. وقد يحدث أن يكون الحائز، بصفته بائعاً/شاحناً، قد تلقى ثمن شراء البضاعة بالكامل ولم تعد له مصلحة في رفع الدعوى. أو قد يحدث أن يرفض الحائز، بصفته مشترياً/مرسلاً إليه، تسلم البضاعة (التالفة) ولا يدفع ثمنها، وفي هذه الحالة، يجب أن يحق للبائع/الشاحن أن يطالب الناقل بتعويض عن الضرر. ولحماية الحائز من فقدان حقه في رفع دعوى، يبدو أن من العدل في هذا النوع من القضايا أن يكون على المطالب أن يثبت أن الحائز لم يُصبه الضرر.

١٤- الوقت المتاح لرفع الدعوى

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

٢٠٦- تستند الجملة الأولى من هذا الحكم، إلى حد ما، إلى المادة ٢٠-١ من قواعد هامبورغ والفقرة الفرعية الرابعة من الفقرة ٦ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. وتجسد الجملة الثانية الرأي المعرب عنه في مؤتمر سنغافورة، وهو أن تخضع الإجراءات ضد الشاحن في اطار الفصل ٧ إلى حكم يتعلق بزمان رفع الدعوى.

٢٠٧- وتتبع فترة التقادم المنصوص عليها هنا ما ورد في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. أما قواعد هامبورغ فحددت فترة التقادم بستين. ويبدو أن المندوبين الذين تناولوا هذه المسألة في مؤتمر سنغافورة قد رأوا أن سنة واحدة هي فترة تقادم كافية.

٢٠٨- وتناديا للبس، توضح المادة أن الناقل أو الشاحن، حسب الحالة، يبرأ من كل مسؤولية عند انقضاء الفترة. وبانقضاء الفترة، لا يفقد المطالب المحتمل وسيلة الانتصاف فحسب، بل يفقد حقه أيضا.

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

٢٠٩- يستند هذا الحكم بصفة عامة إلى المادة ٢٠-٢ و ٢٠-٣ من قواعد هامبورغ والفقرة الفرعية الرابعة من الفقرة ٦ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيشي. ومع أن تعريف "التسليم" أثار مشاكل في بعض النظم القانونية الوطنية، فمن شأن التوضيحات الواردة في الفصلين ٤ و ١٠ من مشروع الصك هذا أن توفر وضوحا وامكانية تنبؤ أكثر مما توفره النصوص القانونية الموجودة حاليا.

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

٢١٠- يستند هذا الحكم إلى المادة ٢٠-٤ من قواعد هامبورغ والفقرة الفرعية الرابعة من الفقرة ٦ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي-فيشي.

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

(أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الاجراءات؛ أو

(ب) ٩٠ يوما، اعتبارا من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض:

١٦٠ "قد سوى المطالبة؛ أو

٢٠٠ "قد أبلغ بالاجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

٢١١- يستند هذا الحكم، بقدر كبير، إلى المادة ٢٠-٥ من قواعد هامبورغ والفقرة الفرعية السادسة من الفقرة ٦ من المادة الثالثة من قواعد لاهاي-فيشي.

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

(أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الاجراءات؛ أو

(ب) ٩٠ يوماً، اعتباراً من اليوم الذي يقوم فيه المالك المسجل:

١٦٠ "بأثبات أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و

٢٠٠ "بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف].

٢١٢- يتناول هذا الحكم الشاغل الذي مثاره أن فترة التقادم قد تكون منتهية قبل تحديد المطالب هوية مستأجر السفينة العارية المسؤول بصفته "الناقل" في اطار المادة ٨-٤-٢. ورئي أن يتاح للمطالب أن يمددها بما يعادل التمديد المنصوص عليه في المادة ١٤-٤ لرفع دعوى تعويض.

١٥- العوارية العامة

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

١٥-٢ باستثناء الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى، تقرر أحكام هذا الصك المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أيضاً ما اذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة، ومدى مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عما قدمه من اسهام أو ما دفعه من تكاليف انفاذ.

٢١٣- تستند هذه الصياغة إلى المادة ٢٤ من قواعد هامبورغ. وهي تعكس المبدأ، القائل بأنه يتعين أولاً، أن تسوى العوارية العامة وأن يصدر حكم بشأن العوارية العامة يمكن بعده النظر في المسائل المتصلة بالمسؤولية.

١٦- الاتفاقيات الأخرى

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

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

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

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

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

٢١٤- تستند هذه الأحكام إلى المادة ٢٥ (١) و(٣) و(٤) من قواعد هامبورغ. ويتعين تحديثها في مرحلة لاحقة.

١٧- حدود الحرية التعاقدية

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

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

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

٢١٥- اعتمدت قواعد لاهاي السياسة الأحادية الجانب فيما يتعلق بمنع الناقل من تقييد مسؤوليته، رغم أن الناقل يجوز له أن يزيد مسؤوليته. فليست هناك قيود صريحة على

مسؤولية الشاحن. ولا تسمح قواعد هامبورغ بأي خروج على أحكامها، وقد يشمل ذلك حظراً على زيادة مسؤولية الشاحن. أما زيادة مسؤولية الناقل فمسموح بها صراحة.

٢١٦- والدافع الأساسي لهذه المادة هو حظر أي تقييد للمسؤولية إلى أدنى مما حدده مشروع الصك، ولكن تجدر الإشارة إلى أن هذه القاعدة العامة لا تنطبق على مسؤولية الناقل فحسب بل وكذلك على مسؤولية الأطراف المنفذة والشاحن والطرف المسيطر والمرسل إليه.

٢١٧- وتتناول البدائل الواردة بين أقواس معقوفة إمكانية حظر زيادة المسؤوليات والتبعات. ومن الممكن الحكم بإبطال نفاذ أي زيادة في المسؤوليات تتجاوز نطاق مشروع الصك (من كلا الجانبين أو من جانب واحد). ويتضمن مشروع الصك الحالي قواعد مفصلة بشأن مسؤوليات شتى الأطراف، وتتطلب آثار منع أي زيادة أو تقليص لها إجراء تحليل دقيق.

٢١٨- وسيكون لحل المسائل المحددة في التعليق على المادتين ٣-٣ و ٤-٣ تأثير على النتائج العملية لهذه المادة على الأقل. وبقدر ما تستثنى المعادلات الحديثة لمشارطة الاستتجار التقليدية (كاستتجار خانة أو حيّز) وعقود الحجم وعقود القطر من نطاق انطباق مشروع الصك، سيكون النطاق أوسع لحرية التعاقد. كذلك قد يتطلب البت في هذه المسائل تنقيح نص هذه المادة. فعلى سبيل المثال، إذا قُبِل اقتراح إخضاع عقود الحجم لأحكام مشروع هذا الصك (كقاعدة قصور على الأقل) ولكن مع السماح لأطراف عقد الحجم بالخروج على أحكام مشروع الصك هذا (على الأقل فيما بين طرفي عقد الحجم المباشرين)، أصبحت هذه المادة تحتاج إلى تنقيح لكي تجسد هذه النتيجة.

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

(أ) كانت البضاعة حيوانات حية، أو

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

- ٢١٩- في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي، استبعدت الحيوانات الحية من تعريف البضاعة. غير أنه يُرى أن استبعاد الحيوانات الحية لا مسوّغ له إلا أغراض مسؤولية الناقلين. وثمة أحكام أخرى، كالأحكام المتناولة في الفصلين ٧ و ١١، لها صلة بنقل الحيوانات الحية. ومن ثم، فهذا الحكم هو أفضل موضع لتناول مسألة الحيوانات الحية.
- ٢٢٠- وتتناول الفقرة (ب)، بصياغة مبسطة، امكانية المفر التي نادرا ما يلجأ اليها، والواردة في المادة السادسة من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي.

* * *