

Distr.: Limited
7 May 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الخامسة والثلاثون
نيويورك، ١٧-٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢

تقرير الفريق العامل المعني بقانون النقل عن أعمال دورته التاسعة
(نيويورك، ١٥-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٢٠-١	مقدمة.....
٩	٢١	أولاً- المداولات والقرارات.....
٩	١٩٠-٢٢	ثانياً- إعداد مشروع صك بشأن قانون النقل.....
٩	٢٥-٢٢	ألف- اعتبارات أولية.....
١١	٧٠-٢٦	باء- المناقشة العامة.....
١١	٣٤-٢٦	١- نطاق الانطباق.....
١١	٣٢-٢٦	(أ) إمكانية تطبيق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب.....
١٤	٣٤-٣٣	(ب) الطابع الدولي للنقل.....
١٥	٣٨-٣٥	٢- الاتصالات الالكترونية (مشاريع المواد ٢ و ٨ و ١٢).....
١٧	٤٧-٣٩	٣- المسؤولية (مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦).....
١٧	٤٠-٣٩	(أ) مسؤولية الناقل وفترة المسؤولية.....
١٨	٤٢-٤١	(ب) عقود النقل والشحن المختلطة.....
١٩	٤٧-٤٣	(ج) التزامات الناقل.....



الصفحة	الفقرات
٢١	٥٤-٤٨ ٤- حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل (مشاريع المواد ٧ و ٩ و ١٠)
٢١	٥١-٤٨ (أ) التزامات الشاحن (مشروع المادتين ٧ و ١٠)
٢٢	٥٤-٥٢ (ب) أجرة النقل (مشروع المادة ٩)
٢٣	٥٦-٥٥ ٥- حق السيطرة (مشروع المادة ١١)
٢٤	٥٧ ٦- احوالة الحقوق التعاقدية (مشروع المادة ١٢)
٢٥	٦١-٥٨ ٧- الممارسة القضائية للحقوق المنبثقة من عقد النقل (مشروع المادتين ١٣ و ١٤) والولاية القضائية
٢٥	٦٠-٥٨ (أ) الحق في رفع دعوى والوقت المتاح لرفعها (مشروع المادتين ١٣ و ١٤)
٢٦	٦١ (ب) الولاية القضائية
٢٦	٧٠-٦٢ ٨- حرية التعاقد (مشروع المادة ١٧)
٢٩	١٩٠-٧١ جيم- النظر في مشاريع المواد
٢٩	١١٠-٧١ ١- مشروع المادة ١ (التعاريف)
٣٣	٧٢ (أ) ملاحظة عامة
٣٣	٧٤-٧٣ (ب) تعريف "الناقل" (مشروع المادة ١-١)
٣٣	٧٦-٧٥ (ج) تعريف "المرسل اليه" (مشروع المادة ٢-١)
٣٤	٨٠-٧٧ (د) تعريف "المرسل" (مشروع المادة ٣-١)
٣٥	٨٢-٨١ (هـ) تعريف "الحاوية" (مشروع المادة ٤-١)
٣٦	٨٥-٨٣ (و) تعريف "عقد النقل" (مشروع المادة ٥-١)
٣٧	٨٦ (ز) تعريف تفاصيل العقد (مشروع المادة ٦-١)
٣٨	٨٧ (ح) تعريف "الطرف المسيطر" (مشروع المادة ٧-١)
٣٨	٨٨ (ط) تعريف "الاتصال الالكتروني" (مشروع المادة ٨-١) و"السجل الالكتروني" (مشروع المادة ٩-١)
٣٩	٨٩ (ي) تعريف "أجرة النقل" (مشروع المادة ١٠-١)
٣٩	٩٠ (ك) تعريف "البضاعة" (مشروع المادة ١١-١)
٣٩	٩١ (ل) تعريف "الحائز" (مشروع المادة ١٢-١)
٣٩	٩٢ (م) تعريف "السجل الالكتروني القابل للتداول" (مشروع المادة ١٣-١) و"السجل الالكتروني غير القابل للتداول" (مشروع المادة ١٥-١) ...
٤٠	٩٣ (ن) تعريف "مستند النقل القابل للتداول" (مشروع المادة ١٤-١)
٤٠	٩٤ (س) تعريف "مستند النقل غير القابل للتداول" (مشروع المادة ١٦-١) ...

الصفحة	الفقرات
٤٠	(ع) تعريف تعبير "الطرف المنفذ" (مشروع المادة ١٧-١) ١٠٤-٩٥
٤٢	(ف) تعريف تعبير "حق السيطرة" (مشروع المادة ١٨-١) ١٠٥
٤٢	(ص) تعريف تعبير "الشاحن" (مشروع المادة ١٩-١) ١٠٧-١٠٦
٤٢	(ق) تعريف "مستند النقل" (مشروع المادة ٢٠-١) ١١٠-١٠٨
٤٣	٢- مشروع المادة ٥ (مسؤوليات الناقل) ١٩٠-١١١
٤٤	(أ) الفقرة ١-٥ ١١٦-١١٣
٤٦	(ب) الفقرة ١-٢-٥ ١١٩-١١٧
٤٧	(ج) الفقرة ٢-٢-٥ ١٢٧-١٢٠
٤٩	(د) الفقرة ٣-٥ ١٣٠-١٢٨
٥٠	(هـ) الفقرة ٤-٥ ١٣٦-١٣١
٥١	(و) الفقرة ٥-٥ ١٤٣-١٣٧
٥٣	٣- مشروع المادة ٧ (التزامات الشاحن) ١٧٠-١٤٤
٥٤	(أ) الفقرة ١-٧ ١٤٨-١٤٥
٥٦	(ب) الفقرة ٢-٧ ١٥٢-١٤٩
٥٧	(ج) الفقرة ٣-٧ ١٥٣
٥٨	(د) الفقرة ٤-٧ ١٥٤
٥٨	(هـ) الفقرة ٥-٧ ١٥٨-١٥٥
٥٩	(و) الفقرة ٦-٧ ١٦٣-١٥٩
٦١	(ز) الفقرة ٧-٧ ١٦٤
٦٢	(ح) الفقرة ٨-٧ ١٧٠-١٦٥
٦٣	٤- مشروع المادة ٩ (أجرة النقل) ١٩٠-١٧١
٦٥	(أ) الفقرة ١-٩ ١٧٧-١٧٢
٦٧	(ب) الفقرة ٢-٩ ١٨٣-١٧٨
٦٨	(ج) الفقرة ٣-٩ ١٩٠-١٨٤

مقدمة

١ - نظرت اللجنة، في دورتها التاسعة والعشرين المعقودة عام ١٩٩٦،^(١) في اقتراح بأن تُضمّن برنامج عملها استعراضا للممارسات والقوانين الحالية في مجال نقل البضائع الدولي عن طريق البحر، وذلك بغية تأكيد الحاجة إلى وجود قواعد موحدة في المجالات التي لا توجد فيها هذه القواعد وبغية تحقيق قدر أكبر من الاتساق بين القوانين.^(٢)

٢ - وفي تلك الدورة، أُعلّمت اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمختلف المسائل، وأن هذه الثغرات تشكل عقبة تعترض تدفق البضائع الحر وتزيد من تكلفة المعاملات. كما أن الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الالكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المجتزأة والمتباينة، ويسبب أيضا الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل المتعلقة على وجه التحديد باستخدام التكنولوجيات الجديدة.^(٣)

٣ - وفي تلك الدورة نفسها، قررت اللجنة أيضا أن تقوم الأمانة بجمع المعلومات والأفكار والآراء بشأن المشاكل التي تنشأ في الممارسة، والحلول الممكنة لتلك المشاكل لكي تتمكن من تقديم تقرير إلى اللجنة في مرحلة لاحقة. واتفقت اللجنة على أن تستند عملية جمع المعلومات هذه إلى قاعدة عريضة تشمل، إلى جانب الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية ذات الصلة بالنقل البحري للبضائع، ومنها اللجنة البحرية الدولية (CMI)، والغرفة التجارية الدولية (ICC)، والاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI)، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)، والغرفة الدولية للشحن البحري (ICS)، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.^(٤)

٤ - 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.

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

(2) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٠.

(3) المرجع نفسه، الفقرة ٢١١.

(4) المرجع نفسه، الفقرة ٢١٥.

٥- ثم في الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، أفيد نيابة عن اللجنة البحرية الدولية بأنه أُوعز إلى فريق عامل تابع للجنة البحرية الدولية بإعداد دراسة تشمل طائفة متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، وذلك بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى توحيد أو مواءمة.^(٥)

٦- وفي تلك الدورة أفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل استبياناً إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة المذكورة، التي تشمل عددا كبيرا من النظم القانونية. وقيل إن اللجنة المذكورة، متى تسلمت الردود على الاستبيان، تعتزم أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب تحقيق الاتساق بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية للأونسيترال أنها ستزوّدُها بالمساعدة في إعداد صك تنسيقي مقبول عالمياً.^(٦)

٧- 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 المذكورة أجرى دراسة بالتعاون مع أمانة اللجنة، تستند إلى استبيان يشمل النظم القانونية المختلفة، ووجه إلى المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية. وأشار أيضا إلى أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة سمات الأعمال المزمع الاضطلاع بها في المستقبل مع المنظمات الدولية الممثلة لصناعات مختلفة. وأظهرت تلك الاجتماعات أن أوساط الصناعة ما فتئت تساند هذا المشروع وتتم به.

٨- وتزامنا مع انعقاد الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، نظمت أمانة اللجنة، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، ندوة عن قانون النقل، عقدت في نيويورك بتاريخ ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الندوة تجميع الأفكار وآراء الخبراء عن المشكلات التي تنشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع، وخصوصا النقل البحري للبضائع، مما يمكن من استبانة مسائل قانون النقل التي قد تودّ اللجنة النظر في اتخاذ تدابير بشأنها مستقبلا، وقد تقترح حلولاً ممكنة بشأنها في حدود المستطاع.

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

(6) المرجع نفسه، الفقرة ٤١٥.

٩- وبمناسبة انعقاد تلك الندوة اعترف معظم المتحدثين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة متروكة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة وثائق النقل هذه بحقوق والتزامات بائع البضائع ومشتريها، والموقف القانوني للكيانات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغيرات الناجمة عن تطوير النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية، تقتضي اصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء أكانت تتعلق بواحدة أم أكثر من وسائط النقل، وسواء أأبرم العقد الكترونياً أم كتابة. وقيل إن من بين المسائل التي تُطرح للدراسة في أي عملية اصلاحية وضع تعاريف أكثر دقة لأدوار جميع الأطراف المعنية ومسؤولياتها وواجباتها وحقوقها، وتعاريف أكثر وضوحاً للوقت الذي يُفترض أن التسليم قد تم فيه، والقواعد التي تتعلق بحالات لا يكون من الواضح فيها تماماً في أي مرحلة من مراحل النقل تعرّضت الشحنة المنقولة للضياع أو التلف؛ وتحديد الشروط أو نظام المسؤولية الواجب التطبيق وكذلك الحدود المالية للمسؤولية؛ وإدراج أحكام ترمي إلى منع الاحتيال والتدليس في استخدام سندات الشحن.

١٠- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠١، تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب اللجنة المشار إليه.^(٧)

١١- وقد لخص التقرير الذي كان معروضا على اللجنة الآراء والاقتراحات التي نتجت حتى ذلك الحين عن المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تُعرض تفاصيل الحلول التشريعية الممكنة لأن اللجنة الفرعية كانت في ذلك الحين عاكفة على اعدادها. وكان الغرض من التقرير تمكين اللجنة من تقييم اتجاه ونطاق الحلول الممكنة والتقرير بشأن الطريقة التي ترغب في اتباعها في المضي في عملها. وشملت المسائل المذكورة في التقرير والتي سيتعين تناولها في الصك المقبل ما يلي: نطاق انطباق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضائع إلى المرسل إليه، والحق في الرقابة الذي تتمتع به الأطراف المعنية بالبضائع أثناء نقلها، ونقل الحقوق في البضائع، والطرف الذي له حق اقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لاتخاذ اجراءات ضد الناقل.

١٢- كما جاء في التقرير أن المشاورات التي كانت تجريها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦، دلّت على أنه سيكون من المفيد البدء بالعمل على وضع

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

صك دولي، يُحتمل أن يكون ذا طابع معاهدة دولية تعمل على تحديث قانون نقل البضائع، وتراعي آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الالكترونية، وتزيل الصعوبات القانونية التي استبانتها اللجنة في مجال النقل البحري الدولي للبضائع. وتحفز اللجنة البحرية الدولية تقدما جيدا في نظرها في الحلول التشريعية المحتملة، ومن المتوقع أن يجري حتى كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١ اعداد نص أولي يتضمن مشاريع حلول يمكن إدراجها في صك تشريعي يعد مستقبلا، مع بدائل وتعليقات.

١٣- وبعد المناقشة، قررت اللجنة انشاء فريق عامل (يُسمى "الفريق العامل المعني بقانون النقل") لكي ينظر في المشروع. ومن المتوقع أن تعد الأمانة لأجل الفريق العامل وثيقة عمل أولية تتضمن مشاريع حلول ممكنة لصك تشريعي مقبل، مع بدائل وتعليقات تقوم اللجنة البحرية الدولية باعدادها.

١٤- أما فيما يتعلق بنطاق العمل، فقد قررت اللجنة، بعد اجراء بعض المناقشة، أن تتضمن وثيقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل المسائل المتعلقة بالمسؤولية. كما قررت اللجنة أن المسائل التي سيضعها الفريق العامل في اعتباره ينبغي أن تشمل بصفة أولية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء؛ غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس أيضا استصواب وجدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم، استنادا إلى نتائج تلك الدراسات، توصية إلى اللجنة بتوسيع ولاية الفريق العامل على النحو المناسب. وقيل إنه ينبغي أن تراعى بعناية أيضا الحلول التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). وأثفق على أن يجري العمل بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية الحكومية المهتمة التي تضطلع بأعمال في مجال قانون النقل (مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) واللجنة الاقتصادية لأوروبا ولجان إقليمية أخرى تابعة للأمم المتحدة ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.

١٥- وقد عقد الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، الذي يتألف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة دورته التاسعة في نيويورك من ١٥ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢. وحضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الفريق العامل، وهي: الاتحاد الروسي، اسبانيا، ألمانيا، إيران (جمهورية-الاسلامية)، ايطاليا، باراغواي، البرازيل، بوركينا فاسو، تايلند، سنغافورة، السويد، الصين، فرنسا، كندا، كولومبيا، كينيا، ليتوانيا، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية، النمسا، الهند، هندوراس، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

١٦- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: الأردن، أستراليا، إكوادور، أنغولا، بيرو، بيلاروس، تونس، جمهورية كوريا، الدانمرك، السنغال، سويسرا، شيلي، الفلبين، فنزويلا، فنلندا، قبرص، كوت ديفوار، هولندا.

١٧- كما حضر الدورة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

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

(ب) المنظمات الحكومية المشتركة: الجماعة الآندية؛

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعته اللجنة إلى الحضور: اللجنة البحرية الدولية، المعهد الايبيري الأمريكي لقانون البحار، غرفة الشحن البحري الدولية، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الاتحاد الدولي للمحامين، الاتحاد الدولي للتأمين البحري، رابطة وسطاء النقل، الرابطة العالمية للمتدربين والزملاء السابقين في الأمم المتحدة.

١٨- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيليسكاس (اسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا لبيتاو (البرازيل)

١٩- وكانت الوثائق التالية معروضة على الفريق العامل:

(أ) جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.III/WP.20)

(ب) مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21)

(ج) مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)

٢٠- واعتمد الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

١- انتخاب أعضاء المكتب

٢- إقرار جدول الأعمال

٣- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر

٤ - مسائل أخرى

٥ - اعتماد التقرير

أولاً - المداولات والقرارات

٢١ - قام الفريق العامل باستعراض أولي لأحكام مشروع الصك الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). ووضع الفريق العامل في اعتباره، لدى قيامه بذلك الاستعراض، التعليقات الواردة من اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد والمستنسخة في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). ولفت الفريق العامل انتباه اللجنة إلى أنه استند في عمله إلى الافتراض العملي المؤقت بأن نطاق مشروع الصك سيشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب (انظر الفقرة ٣٢ أدناه). ودُعيت اللجنة إلى مراجعة افتراض العمل المذكور. ونظراً لعدم توفر الوقت الكافي، لم ينته الفريق العامل من النظر في مشروع الصك الذي تُرك لكي يُستكمل في دورته العاشرة المزمع عقدها في فيينا من ١٦ إلى ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، رهناً بموافقة اللجنة. وطلب إلى الأمانة أن تعد أحكاماً منقحة لمشروع الصك تستند فيها إلى مداولات الفريق العامل وقراراته. وترد مداولات الفريق العامل واستنتاجاته مجسدة في الباب ثانياً، أدناه.

ثانياً - إعداد مشروع صك بشأن قانون النقل

ألف - اعتبارات أولية

٢٢ - بدأ الفريق العامل مداولاته حول إعداد مشروع صك بشأن قانون النقل (يشار إليه فيما يلي باسم "مشروع الصك"). وكان هناك توافق عام في الآراء على أن الغرض من عمل الفريق العامل هو إنهاء تعدد نظم المسؤولية المنطبقة على النقل البحري للبضائع، وكذلك تكييف قانون النقل البحري لكي يفي على نحو أفضل باحتياجات وواقع ممارسات النقل البحري الدولي. وسلّم الفريق العامل مع الامتنان بالعمل الذي قامت به اللجنة البحرية الدولية في إعداد مشروع الصك والتعليقات عليه. وأعرب عن رأي قائل بأن مشروع الصك ينبغي أن يأخذ في الاعتبار الاتفاقيات الدولية النافذة حالياً، التي تحكم مختلف وسائط النقل، وينبغي أن يسعى إلى تحقيق توازن بين مصالح وكالات الشحن وشركات النقل.

٢٣ - وقرر الفريق العامل أن يبدأ عمله بتبادل عام للآراء حول السياسة العامة المجسدة في مشروع الصك، بدلاً من التركيز في البداية على تحليل مواد مشروع الصك مادة مادة.

وللمساعدة على تنظيم هيكل المناقشة العامة، اتفق على ضرورة بحث سبعة مواضيع محورية، مع الإشارة في كل حالة إلى الأحكام ذات الصلة من مشروع الصك. وهذه المواضيع المحورية هي التالية: نطاق الانطباق (مشروع المادة ٣)؛ الاتصال الإلكتروني (مشاريع المواد ٢ و ٨ و ١٢)؛ مسؤولية الناقل (مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦)؛ حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل (مشاريع المواد ٧ و ٩ و ١٠)؛ حق السيطرة (مشروع المادة ١١)؛ إحالة الحقوق التعاقدية (مشروع المادة ١٢)؛ الممارسة القضائية للحقوق المنبثقة من العقد (مشروع المادتين ١٣ و ١٤). وبناء على اقتراح من أحد الوفود، اتفق الفريق العامل على إضافة موضوع محوري آخر بشأن الحرية التعاقدية (يتناوله حالياً مشروع المادة ١٧) لكي يبحث فيه كجزء من التحليل المواضيعي لمشروع الصك.

٢٤- وارتئي على نطاق عام منذ البدء أنه ينبغي صوغ أي صك جديد مع مراعاة التفاعلات المحتملة بين النظام الجديد واتفاقيات قانون النقل الأخرى التي قد تكون منطبقة. واتفق أيضاً على إيلاء أقصى قدر من الاهتمام لضرورة ضمان السلامة والأمن لدى إعداد أي صك جديد ينظم جوانب النقل البحري. وأشار إلى أن إعداد مشروع الصك سيتيسر جدا بوضع جدول يقارن بين أحكام مشروع الصك وأحكام نصوص أخرى تتعلق بالنقل البحري، مثل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "قواعد هامبورغ")، والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل، ١٩٢٤، التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "قواعد لاهاي")، وبروتوكول تعديلها (بروكسل، ١٩٦٨، الذي يشار إليه أيضاً في التقرير باسم "قواعد لاهاي-فيشي")، وكذلك اتفاقيات أخرى مختارة من بين الصكوك الدولية النافذة في مجال النقل البري والجوي وبالسكك الحديدية، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (جنيف، ١٩٥٦، التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "اتفاقية النقل الطرقي") واتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية (بيرن، ١٩٨٠، التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "اتفاقية النقل بالسكك الحديدية") والاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (وارسو، ١٩٢٩، التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "اتفاقية وارسو")، واتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية (بودابست، ٢٠٠٠، التي يشار إليها أيضاً في هذا التقرير باسم "اتفاقية بودابست"). واعتمد الفريق العامل ذلك الاقتراح.

٢٥- ولاحظ الفريق العامل باهتمام أن الأونكتاد يعكف حاليا على إعداد دراسة جدوى بشأن إنشاء اتفاقية جديدة للنقل المتعدد الوسائط، مع النظر أيضا في مدى استحسانها ومقبوليتها وقابلية تطبيقها العملي.

باء- المناقشة العامة

١- نطاق الانطباق

(أ) إمكانية تطبيق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب

٢٦- كرّس الفريق العامل قدرا كبيرا من الاهتمام لمسألة ما إذا كانت فترة مسؤولية الناقل، مثلما هي معالجة في مشروع الصك، يجب أن تكون مقصورة على عمليات النقل من الميناء إلى الميناء أو ما إذا كان ينبغي لمشروع الصك أن يشمل أيضا العقد بتمامه (مفهوم الباب إلى الباب) إذا كان عقد النقل يتضمن أيضا النقل البري قبل النقل البحري أو بعده (أو قبله وبعده). وبدأت المناقشة باقتراحات تستصوب النص في مشروع الصك على العلاقة بين مشروع النص والاتفاقيات التي تنظم النقل الداخلي التي هي منطبقة في بعض البلدان، وذلك لأن عددا كبيرا ومتزايدا من عقود النقل البحري، ولا سيما فيما يتعلق بالنقل البحري لشحنات الحاويات على خطوط منتظمة، تشمل النقل البري قبل النقل البحري وبعده. وأفيد بأن مشروع المادة ٤-٢-١ (النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له) الوارد بين معقوفين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، يبين النهج المقترح اتباعه. وينص مشروع المادة على نظام شبكي ولكن بالغ الصغر قدر الامكان. وأشار إلى أن مشروع الصك لا يُستبعد إلا إذا كانت هنالك اتفاقية تشكّل قانونا الزاميا بشأن النقل الداخلي ينطبق على المرحلة الداخلية من النقل من الباب إلى الباب، وكان من الواضح أن الخسارة أو التلف المعنيين لا يحصلان إلا أثناء النقل الداخلي. وهذا يعني أن مشروع الصك سينطبق على كامل فترة النقل العابر من الباب إلى الباب، عندما يحصل التلف أثناء أكثر من مرحلة واحدة من النقل من الباب إلى الباب، أو عندما يتعدّد التأكد من المرحلة التي حصل فيها التلف.

٢٧- وأبدت اقتراحات مفادها أن مشروع الصك ينبغي أن يقتصر على عمليات النقل من الميناء إلى الميناء. وأحد الأسباب المقدمة لذلك أن توسيع نظام النقل البحري ليشمل العمليات من الباب إلى الباب يستوجب إجراء مشاورات مع ممثلي وسائط النقل الأخرى وهو ما لم يحدث أثناء العمل التحضيري الذي أفضى إلى انتاج الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. ولكن، أشير في الرد على ذلك إلى أنه، بينما ستحصل مشاورات

من هذا القبيل، وفي حين أن طريقي عمل اللجنة والفريق العامل تتيحان فرصة واسعة لإجراء تلك المشاورات، فإن النهج المقترح بشأن النقل من الباب إلى الباب يأخذ في الحسبان المصالح المشروعة للناقلين البريين من حيث أن نظم المسؤولية الإلزامية التي تنص عليها المعاهدات مصونة في مشروع الصك.

٢٨- ومن الحجج الأخرى التي سيقى في الاعتراض على تمديد نطاق الانطباق ليشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب أن المحاولة التي بُذلت سابقا لاعداد اتفاقية تشريعية بشأن النقل المتعدد الوسائط، وهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط (جنيف، ١٩٨٠)، لم تكلل بالنجاح، وأن إدراج النقل المتعدد الوسائط في مشروع الصك قد يُضعف مقبولية الصك الجديد. وأفيد أيضا بأن قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط توفر حلا تعاقديا صالحا عمليا، مما يقلل من الحاجة إلى نظام تشريعي. وعلاوة على ذلك، يعكف الأونكتاد على إعداد دراسة حول الجدوى من وضع نظام دولي للنقل المتعدد الوسائط، ومن المستصوب انتظار نتائج تلك الدراسة قبل اتخاذ قرار في سياق مشروع الصك. ولكن، أفيد في الرد على ذلك بأن النهج المتعلق بالنقل من الباب إلى الباب الذي عرض على بساط البحث لا يقصد به أن يكون نظاما كاملا بشأن النقل المتعدد الوسائط وإنما نظاما بحريا يأخذ في الحسبان كون النقل البحري للبضائع كثيرا ما يسبقه أو يتبعه نقل بري. وأشار إلى أن مشروع الصك يجسد ذلك الواقع وأنه يقتصر على حل التنازعات مع المعاهدات الإلزامية الأخرى بشأن النقل البري. وارتئي أيضا أن حصر مشروع الصك في مرحلة النقل البحري فقط قد تعتبر مساهمة غير مفيدة بالقدر الكافي في تنسيق قانون النقل، وأن المفهوم المقترح بشأن النقل من الباب إلى الباب يزيد في جاذبية المشروع.

٢٩- وأفيد أيضا بأن تمديد نطاق النظام البحري ليشمل أجزاء النقل البري التي تسبق النقل البحري أو تليه يمكن أن يتسبب في تعقيدات قانونية في الحالة التي يسري فيها نظام النقل البحري للبضائع على مجموعة من المسائل ويسري فيها نظام النقل البري للبضائع (بقدر ما هو إلزامي) على المسائل الأخرى، وأن صعوبات ستظهر في التوفيق بين دينك النظامين القانونيين وتفسيرهما. وأشار علاوة على ذلك إلى أن النقل البري للبضائع سيخضع لقواعد مختلفة حسب ما إذا كان النقل البري أم لم يكن جزءا من عملية النقل من الباب إلى الباب التي تتضمن مرحلة بحرية. وأفيد في الرد على ذلك بأن النظام الأدنى على النحو الوارد في مشروع المادة ٤-٢-١ قابل للتطبيق، ويلي توقعات الأطراف، وأن مشروع المادة يضع نقطة انطلاق جيدة للمناقشة يمكن أثناءها زيادة تحسين الحلول لتجنب صعوبات التفسير.

وعلاوة على ذلك، وفيما يتعلق بوسائل النقل الأخرى، خصوصا بموجب اتفاقية وارسو، تكون للأطراف الحرية في أن تتناول تعاقدية النقل البري الذي يسبق النقل الجوي أو يليه، حسبما يسمح به النظام الإلزامي الذي يسري على النقل البري وذلك الوضع جارٍ بشكل مرضٍ في الممارسة.

٣٠- وأبدي تأييد كبير للرأي الذي مفاده أن النظام التشريعي المنطبق على عمليات التصدير - الاستيراد البحرية لا ينبغي أن يعامل المرحلة البحرية على انفراد ويصرف النظر عن عملية النقل من الباب إلى الباب التي هي أوسع. وينبغي لمشروع الصك أن يراعي الواقع وهو أن نقل الحاويات بحرا على خطوط منتظمة هو منظم هيكليا في العادة بصفته عمليات نقل من الباب إلى الباب، وأنه، على ضوء التطورات التكنولوجية، بما فيها التجارة الإلكترونية، وتحسين المرافق اللوجستية، من المؤكد أن يزداد تواتر هذه العمليات في المستقبل. وأفيد بأن الناقلين غير مشغلي المركبات أصبحوا يعرضون هذه الخدمات من الباب إلى الباب بشكل متزايد وأن مستندات النقل التي يقع إصدارها تغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب؛ لذلك سيكون من قبيل التصنّع حصر المعاملة التشريعية لنقل الحاويات في الجزء المتعلق بالنقل من الميناء إلى الميناء، لأن الحاويات لا يقع تفقدّها في بداية المرحلة البحرية أو نهايتها وإنما يقع تفقدّها في النقطة المتفق عليها في الداخل وذلك في مرافق الزبون. وأشار إلى أن ذلك الواقع مجسّد في تعريف "عقد النقل" في مشروع المادة ١، الذي يفيد بأن ذلك العقد يعني عقدا تنقل بموجبه البضاعة "كلية أو جزئيا" عن طريق البحر. أما الطريقة التي اقترح اتباعها في تغطية عمليات النقل من الباب إلى الباب فهي تقوم على حل النزاعات بين المعاهدات والحيلولة دون أن يَسْتَبْعِد مشروع الصك الأحكام الإلزامية المنصوص عليها في اتفاقيات مثل اتفاقية النقل الطرقي واتفاقية النقل بالسكك الحديدية. وبينما يحتاج المفهوم بصيغته الواردة حاليا في مشروع المادة ٤-٢-١ إلى بحث مفصّل وتحسين، فقد حظي النهج بتأييد واسع النطاق لأنه يلي توقعات الأوساط التجارية. وأضيف بأنه، حسب مفهوم "الناقل المنفذ" (مشروع المادة ١-١٧)، الذي لم ينظر فيه الفريق العامل بعد، يصبح الناقل الطرقي الذي ينقل البضاعة فعلا مسؤولا، مثلا، ازاء مالك الشحنة بصفته ناقلا منفذا، وأن مشروع الصك يجب أن يحل أي تنازع بين نظام مشروع الصك والنظام الإلزامي الذي يسري على النقل الطرقي.

٣١- ولوحظ أن النقل البري يمكن أن يخضع لا لنظام الزامي لمعاهدة دولية وإنما لنظام وطني غير موحد (إما لأن الدولة المعنية ليست طرفا في معاهدة أو لأن النقل البري ليس دوليا ولا يفي بالشروط اللازم توفرها لكي تنطبق المعاهدة). ومع أن الصيغة الحالية للفقرة

الفرعية (ب) من المادة ٤-٢-١ تنص على أن مشروع الصك لن يتنازل إلا للأحكام الالزامية لاتفاقية دولية، فقد قيل إنه قد يكون من المفيد النظر في العلاقة بين مشروع الصك وأحكام قانون وطني غير موحد بشأن النقل الداخلي (وهو ما تُلمح إليه الجملة الأخيرة من الفقرة ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21).

٣٢- ولدى مناقشة هذه المسألة، كان الفريق العامل مدركا للولاية التي أسندتها إليه اللجنة (الفقرة ٣٤٥ من الوثيقة A/56/17)، وخصوصا كون اللجنة قررت أن تغطي مداولات الفريق العامل في البداية عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، على أن يكون الفريق العامل حرا في النظر في مرغوبة وحدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أيضا، أو تناول جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقوم، حسب نتائج تلك المداولات، بايضاء اللجنة بتوسيع ولاية الفريق العامل على نحو مناسب. ومراعاة لذلك، اعتمد الفريق العامل الرأي الذي مفاده أن من المستحب ادراج عمليات النقل من الباب إلى الباب أيضا ضمن نطاق مناقشاته، وتناول هذه العمليات باستحداث نظام يحل أي تنازع بين مشروع الصك والأحكام التي تنظم النقل البري في الحالات التي يُكَمَّل فيها النقل البحري بجزء أو أكثر من النقل البري. وبالتالي، طلب الفريق العامل إلى اللجنة أن توافق على النهج الذي اقترحه. ورأى الفريق العامل أنه سيكون من المفيد له أن يواصل مناقشاته لمشروع الصك بناء على الافتراض العملي المؤقت بأنه سيغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب.

(ب) الطابع الدولي للنقل

٣٣- ناقش الفريق العامل آثار النهج المتبع في مشروع المادة ٣ بشأن الطابع الدولي للنقل. وأثير بوجه خاص سؤال بشأن ما إذا كان ينبغي للأحكام التي تنشئ نطاق انطباق مشروع الصك أن تفضي إلى حلول مختلفة بشأن قابلية انطباق مشروع الصك وفقا لما إذا كانت أم لم تكن أجزاء النقل التي تسبق أو تلي الجزء البحري تنطوي على عنصر ذي طابع دولي. وارتئي بوجه عام أن مشروع الصك ينبغي أن ينطبق حالما يوجد عنصر ذو طابع دولي يميز عقد النقل الاجمالي بصرف النظر عما إذا كانت أم لم تكن أجزاء معينة من النقل داخلية محضة. وتوضيحا لتلك النقطة، قدّم مثل أفيد فيه بأن مشروع الصك ينبغي أن ينطبق على عملية نقل تبدأ في مدريد وتنتهي في فيلادلفيا، حيث تنقل البضاعة برا من مدريد إلى قاديس ثم بحرا من قاديس إلى نيويورك ثم برا من نيويورك إلى فيلادلفيا. كما ينبغي أن ينطبق مشروع الصك على عملية نقل بين برلين وبوفالو تنقل في اطارها البضاعة من برلين إلى روتردام بواسطة القطار، ثم من روتردام إلى مونتريال بحرا، ثم من مونتريال إلى بوفالو برا.

وفي سياق تلك المناقشة، أشير إلى أنه ستكون هنالك حاجة، عند اعداد مشروع الصك، إلى إيلاء اهتمام خاص لضرورة توفير حل واضح بشأن التنازعات الممكنة بين مختلف النظم القانونية (سواء الدولية أو الوطنية) التي يمكن أن تنظم مختلف أجزاء عملية النقل حسب واسطة النقل المستعملة. ففيما يتعلق بمعاملة النقل الآنف الذكر بين برلين وبوفالو مثلاً، أبدي تفضيل عام للحل الأبسط والأشمل وهو أن يُنظم مشروع الصك عملية النقل بكاملها، بصرف النظر عن تضمينها أجزاء نقل داخلية. ولكن، أشير إلى أن ذلك الحل البسيط سيختلف عن الحل الأكثر تعقيداً وتقييداً الذي اعتمد في تنقيح جديد للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، والذي لا تشمل هذه الاتفاقية بمقتضاها أجزاء النقل الملحقة بالجزء المتعلق بالسكك الحديدية إلا عندما تكون تلك الأجزاء داخلية صرفة.

٣٤- وفيما يتعلق بمختلف العوامل المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) إلى (هـ) من مشروع المادة ٣-١ بشأن تحديد الطابع الدولي للنقل، أبدي تأييد عام لاعتماد أوسع نطاق انطباق ممكن لمشروع الصك. وفيما يتعلق بالصياغة، أشير إلى أن الاتساق مع النهج المتعلق بالنقل من الباب إلى الباب، الذي فضّله الفريق العامل كافتراض عملي، يقضي بتفضيل مفهومي "مكان الاستلام" و"مكان التسليم" على مفهومي "ميناء الشحن" و"ميناء التفريغ". وأشير في ذلك الصدد إلى أن ميناء الشحن وميناء التفريغ وكذلك أي ميناء وسطي لن تكون بالضرورة معروفة من الشاحن. وفيما يتعلق بجوهر الحكم، أبديت شكوك حول ما إذا كان ينبغي اعتبار مكان إبرام العقد، المذكور في الفقرة الفرعية (د)، ذا صلة للتقرير بشأن انطباق مشروع الصك. وارتئي على نطاق واسع أن مكان إبرام العقد، في ممارسة النقل العصرية، هو في الأغلب لا يمت بصلة لتنفيذ عقد النقل، وأن ذلك المكان يمكن أن يصبح من الصعب بل ومن المستحيل تحديده إذا تعلق الأمر بالتجارة الالكترونية.

٢- الاتصالات الالكترونية (مشاريع المواد ٢ و ٨ و ١٢)

٣٥- أعرب عن تأييد كبير للسياسة التي تستند اليها معالجة الاتصالات الالكترونية في مشاريع المواد ٢ و ٨ و ١٢. ولُفت انتباه الفريق العامل إلى ضرورة استعراض مشروع الصك بهدف ضمان اتساقه مع نص قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية، فيما يتعلق بكل من الجوهر والمصطلحات.

٣٦- وساد اتفاق عام في الفريق العامل بشأن اقامة تكافؤ وظيفي بين مستندات النقل الموجودة حالياً مثل سندات الشحن القابلة للتداول وغير القابلة للتداول ونظم الاتصالات الالكترونية التي وضعت موضع التنفيذ لتحل محل تلك المستندات في البيئة الالكترونية. غير

أنه أشير إلى أن أحد الأغراض من مشروع الصك هو وضع قواعد مستقلة يجري على أساسها الاعتراف مباشرة بالقيمة القانونية للاتصالات الالكترونية التي يجري تبادلها باعتبارها بدائل للصكوك الورقية، دون أن يكون من الضروري الرجوع إلى المفاهيم التقليدية لمستندات النقل الورقية. وفي هذا الصدد، يمكن وصف مشروع الصك بأنه يتجاوز مجرد الاعتراف بالتكافؤ الوظيفي بين المستندات الورقية ونظائرها الالكترونية. والفائدة الاضافية التي يتوقع الحصول عليها من هذا النهج هي أن مشروع الصك سيحد من المصاعب التي قد تنتج عن التباين الحالي بين الولايات القضائية بشأن تفسير مفهوم مثل "سند الشحن" الذي يمكن أن يشمل مستندات قابلة للتداول وغير قابلة للتداول.

٣٧- أما فيما يتعلق بمحتويات القواعد المحددة المجسدة في مشروع المادة ٢، فقد قدمت اقتراحات مختلفة. وجاء في أحد الاقتراحات أنه ينبغي توفير آلية تبين بما يكفي من الوضوح هوية منشئ السجل الالكتروني أو السجلات الالكترونية التي ستستخدم كبديل لسند الشحن. وجاء في اقتراح آخر ما مؤداه أنه ينبغي أن يحدد مشروع الصك الاشتراطات المتعلقة بخزن السجلات الالكترونية بشكل يحافظ على سلامة محتوياتها. واقترح، بصورة أعم، أن يتناول مشروع الصك الوسيلة التي يمكن بواسطتها محاكاة وظيفة قابلية الاحالة، المقترنة بسندات الشحن القابلة للتداول، في بيئة الكترونية. وذكر أن مجرد الاشارة إلى "أحكام كافية" في الاتفاقات التي ستبرم بين الأطراف لن تكون كافية لمعالجة مسألة قابلية التداول التي قد يكون من الضروري أيضا النظر فيها في الحالات الفعلية التي لا يكون قد تم فيها اتفاق مسبق بين الأطراف فيما يتعلق بالاتصالات الالكترونية. وفي هذا الصدد، أعرب عن رأي مؤداه أن مشروع الصك ينبغي أن يقتضي وجود اتفاقات تبرمها الأطراف صراحة بشأن استخدام الاتصالات الالكترونية. بيد أنه كان هناك اقتراح آخر مفاده أنه ينبغي أن يوفر مشروع الصك قواعد لحل النزاعات المحتملة التي قد تنشأ بين الصيغة الورقية والصيغة الالكترونية لمستندات الشحن الصادرة لأغراض عقد النقل نفسه، ولا سيما إذا لم تكن جميع النسخ الأصلية من سند الشحن الورقي قد سلمت قبل اصدار الصيغة الالكترونية.

٣٨- وأحاط الفريق العامل علما بتلك الاقتراحات بغية مواصلة المناقشة المتعلقة بالاتصالات الالكترونية في مرحلة لاحقة على أساس الأحكام الواردة في المواد ٢ و ٨ و ١٢.

٣- المسؤولية (مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦)

(أ) مسؤولية الناقل وفترة المسؤولية

٣٩- قام الفريق العامل، تماشياً مع قراره بأن يقصُر نظره على اجراء دراسة عامة للمواضيع المحورية، باجراء تحليل أولي للنهوج العامة التي اتبعت في مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦. واتفق بصورة عامة على أن الأحكام، بالصيغة التي وضعت بها، تشكل مكوناً ضرورياً من مكونات مشروع الصك وتمثل أساساً تبنى عليه أي مناقشة للنظام المنطبق على التزامات ومسؤوليات الناقل. وأشار إلى أن الأحكام، بالصيغة التي وضعت بها، تسعى إلى المحافظة على عدد من الخصائص الهامة الموجودة في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية السارية المفعول في الوقت الراهن. واتفق بصورة عامة أيضاً على أن مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦ ينبغي أن تقرأ معاً، سيما وأن مدى التزامات ومسؤوليات الناقل التي يجري تناولها في مشروعَي المادتين ٥ و ٦ على التوالي يعتمد على الوقت الذي تبدأ فيه فترة مسؤولية الناقل وتنتهي، حسبما نُص عليها في مشروع المادة ٤. وأبدى رأي مفاده أن مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦ تميل إلى تقليل مساءلة الناقل مقارنة بالمادتين ٤ و ٥ من قواعد هامبورغ. وبناء على ذلك، اقترح أن أحكام مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦ من مشروع الصك قد تحتاج - على الأقل لاستخدامها في البلدان التي صدّقت قواعد هامبورغ - إلى إعادة نظر تمهيداً لجعلها متمشية مع المادتين ٤ و ٥ من قواعد هامبورغ.

٤٠- وبالإشارة إلى السياسة التي ينطوي عليها مشروع المادة ٤-١-١، لوحظ أنه يبدو أن مشروع الحكم يستند إلى المبدأ القائل أن مسؤولية الناقل ترتبط بمفهوم وجود البضاعة في عهدة الناقل (التي تباشر بتسلم البضاعة وتنتهي بتسليمها). وأبدى رأي واسع النطاق مؤداه أن مفهوم العهدة قد ساد، على أية حال، في الصكوك الدولية المتصلة بوسائل النقل الأخرى وأنه ينبغي أن يرد في سياق مشروع الصك. وفي هذا الشأن، أعرب عن بعض التحفظات ازاء النهج المتبع في مشروعَي المادتين ٤-١-٢ و ٤-١-٣ الذي يكون بموجبه وقت تسلّم البضاعة وتسليمها على وجه التحديد خاضعاً لاتفاقيات تعاقدية بين الأطراف أو يتقرر بالرجوع إلى العادات أو الأعراف. وأعرب عن رأي مفاده أن هذه المرونة التعاقدية تتناقض مع اتفاقيات النقل الحديثة بما فيها اتفاقية النقل بالسكك الحديدية واتفاقية بودابست وأنها تُدخل عنصر الشك في نظام المسؤولية الإلزامية لمشروع الصك وقد تفتح حتى بعض المجال لامكانية التلاعب بالوقت الذي تبدأ فيه المسؤولية وتنتهي. وقدمت حجج بأن مفهوم المرونة التعاقدية قد يضعف الهدف المنشود في أن يشمل مشروع الصك عمليات النقل من الباب إلى الباب. بيد أنه أعرب عن التأييد للآراء التي تفيد بأن وقت ومكان تسليم البضاعة ينبغي أن

يترك الناقل والشاحن (كلاهما طرف تجاري قادر على تقدير مخاطر وآثار اتفاقهما بشأن تلك المسألة). فحرية التعاقد تلك ضرورية لتجسيد كون الوقت الذي يبدأ فيه تولي الناقل لعهددة البضاعة وينتهي يعتمد على الظروف، كالممارسات السائدة في الموانئ المختلفة وخصائص السفينة والبضاعة ومعدات التحميل والعناصر المماثلة. وقيل انه لا ضير في اعطاء الأطراف حرية الاتفاق بشأن الوقت الذي تبدأ فيه عهددة البضاعة وتنتهي، ما دام تولي الناقل للعهددة الفعلية للبضاعة ومسؤوليته عنها متساويين من حيث مدهما. ولوحظ أنه بمقتضى المادة ٤ (١) و(٢) من قواعد هامبورغ أيضا (حيث تبدأ بموجيها المسؤولية عندما يجري تسلّم البضاعة في ميناء التحميل وتنتهي عند تسليمها في ميناء التفريغ)، يُفهم ضمنا أن لدى الشاحن قدر من الحرية في الموافقة على ما اذا كان التسليم والتسليم قد حصل، مثلا، تحت رافعة السفينة أو في أي مكان آخر في الميناء. ولوحظ أن قواعد المسؤولية (المسألة) ينبغي تحليلها بالنسبة لخيارات النقل من ميناء إلى ميناء ومن الباب إلى الباب. وفيما يخص مشروع المادة ٤-٢-١، أعربت بعض الوفود عن رأيها بأنها لا تستطيع أن توافق على توسيع نظام النقل البحري ليشمل النقل السابق واللاحق للنقل البحري على النحو المقترح في مشروع المادة. وقيل إن هناك خيارات أخرى فيما يتعلق بعناصر نظام شبكي. وينبغي تحليل النظام المنطبق على الأضرار غير المحددة المكان بالنظر إلى النظم المنطبقة وشمولها للنقل البري.

(ب) عقود النقل والشحن المختلطة

٤١- أبدت آراء بشأن امكانية أن يتفق الناقل والشاحن صراحة على أن يقوم الناقل، لدى أداء التزاماته التعاقدية، وباعتباره وكيلا، باجراء الترتيبات من أجل نقل الرابط (وهي امكانية تناولها صراحة مشروع المادة ٤-٣). وجرى الاعراب عن هواجس بشأن تلك الامكانية حيث رئي أنها كفتح الباب للتعاقد من الباطن بالنسبة لجزء من عملية النقل ولاستبعاد المسؤولية عن النقل التالي، وذلك بالنص على أن الناقل قام بالترتيب لذلك النقل بوصفه وكيلا. وبينما أعرب عن التعاطف مع ذلك الرأي (وخاصة حيث تستخدم شروط تعاقدية غمطية مطبوعة لتقصير فترة المسؤولية دون أن يؤخذ في الاعتبار السياق المحدد الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل، وحيث يضطلع الناقل بدور الوكيل)، أعرب عن آراء مؤداها بأنه ليس من المعقول أن يحاول التشريع منع الطرفين من الاتفاق على أن يعمل أحدهما كوكيل للآخر اذا كان ذلك قرارا مدروسا ومشتركا للطرفين.

٤٢- وأشار أيضا إلى أن اتفاقيات النقل الأخرى لا تنص على امكانية أن يقوم الناقل بالعمل كوكيل (أو شبه وكيل شحن) لمالك البضاعة المشحونة وأنه ينبغي لمشروع الصك

ألا يجيز هذه الامكانية. بيد أنه أشير، رداً على ذلك، إلى أنه حتى إذا لم تكن تلك الامكانية متوخاة في التشريعات، فإن من غير المستبعد أن يتفق الطرفان عليها، وأن من المفيد، حماية لمصالح الطرفين، توضيح الممارسة ووضع الشروط التي تحول دون إساءة استخدامها.

(ج) التزامات الناقل

٤٣- فيما يتعلق بمشروع المادة ٥-٤، أعرب عن تأييد قوي، لفرض التزام الناقل باستمرار توخي الحرص الواجب طوال الرحلة، وذلك بالابقاء على عبارات "وأثناءها" و "ابقاءها" و "ابقاء" الواردة بين أقواس معقوفة. ومن بين الآراء التي أعرب عنها تأييداً لفرض هذا الالتزام، أشير إلى أنه مع تحسن نظم الاتصال والتتبع التي تسمح للناقل بأن يتابع عن كثب رحلة السفينة، يعد استمرار الالتزام بتوخي الحرص ملائماً بشكل مناسب لممارسات الأعمال الحديثة. بيد أنه رئي أن درجة الحرص الواجب ستعتمد أو ينبغي أن تعتمد على السياق، بحيث يكون واجب الناقل مختلفاً، على سبيل المثال، تبعاً لما إذا كانت السفينة في عرض البحر أم في الميناء. ورئي، إضافة إلى ذلك، أن واجب الحرص المطلوب ينبغي أن يصاغ بحيث يأخذ في الحسبان تطور معايير مثل المدونة الدولية لتدبير أمان تشغيل السفن ومنع التلوث (١٩٩٣، "مدونة تدبير الأمان") والمعايير الدولية المتطورة التي قد توضع، وخاصة من قبل المنظمة البحرية الدولية. ورغم التأييد الواسع لغرض التزام مستمر بتوخي الحرص، أعرب عن القلق من أن تمديد فترة التزام الناقل بتوخي الحرص ليشمل المرحلة بأكملها يلقي بعبء أكبر على الناقلين ويمكن أن يؤدي إلى نقل أعباء التكاليف المرتبطة بذلك في شكل زيادة لأجور الشحن. ورئي أيضاً أنه إذا ووفق في النهاية على مبدأ التغطية من الباب إلى الباب، فينبغي إعادة النظر في إدراج مشروع المادة ٥-٢-٢. وجرى التذكير بأن مشروع المادة ٥-٢-٢ يقصد به توفير حكم بشأن شرطي الشحن والتفريغ على حساب صاحب البضاعة والشحن والتفريغ مع التسليم على حساب صاحب البضاعة. وقد أعرب عن تأييد لإدراج مشروع المادة، لأنها تحل مشكلة الشك القانوني الحالي بشأن ما إذا كان الناقل، بمقتضى شرط الشحن والتفريغ على حساب صاحب البضاعة أو شرط الشحن والتفريغ والتسليم على حساب صاحب البضاعة، لا يصبح مسؤولاً إلا بمجرد تحميل الشحنة أو تسليمها، بل أيضاً لأنها تبقى على المبدأ الذي يقضي بأن على الناقل التزاماً مستمراً بتوخي الحرص الواجب، بغض النظر عن وجود أي اتفاق أو ممارسة بشأن التحميل وقيل، فضلاً عن ذلك، إنه بالنظر إلى أن اعتماد أحكام بشأن الشرطين المذكورين يعني في بعض النظم القانونية أن النظام المواعى الإلزامي لتنظيم مسؤولية الناقل لا يسري، فإن فائدة إدراج أحكام من هذا القبيل في مشروع الصك تتمثل في أنه سيحدد بشكل قاطع مبدأ أن

الناقل مطالب بتوخي الحرص الواجب حتى في حالة اتفاق الطرفين على مثل هذه الأحكام. وكان هناك أيضا بعض القلق من أن مشروع المادة ٥-٢-٢، اذ يبيح اسناد جزء من العملية لطرف آخر، قد يقوض مبدأ وحدة العملية.

٤٤ - وفيما يتعلق بمشروع المادة ٦-١-١ بشأن مسؤولية الناقل، كان هناك تأييد قوي للرأي القائل بأنه ينبغي بالأحرى أن يكون أساس المسؤولية هو الخطأ الذي يرتكبه الناقل لا أن تكون مسؤولية مطلقة. وفيما يتعلق بالاستثناءات من المسؤولية - حسبما ترد في مشروع المادة ٦-١-٢، أشير إلى أن الاستثناءات من المسؤولية الناجمة عن خطأ في قيادة أو إدارة السفينة (الفقرة (أ)) أو عن نشوب حريق على السفينة (الفقرة (ب)) تنشئ صراحة أساسا لبراء الناقل عن طريق حكم تقديري. وسيقت حجة قوية بأنه بالنظر إلى أن هدفا من الأهداف الأساسية لمشروع الصك هو التحديث، فإن الاعفاء من المسؤولية عن أخطاء في قيادة السفينة أو إدارتها هو فكرة عفى عليها الزمن وخصوصا في ضوء الاتفاقيات الأخرى المعنية بطرائق النقل الأخرى، والتي لا تتضمن مثل هذا الاعفاء. غير أنه في معارضة للحذف المقترح لمشروع المادة ٦-١-٢، أبدى رأي مؤداه بأن النقل البحري يثير بالفعل جوانب قلق فريدة من نوعها وأن حذف سبب الاعفاء الحالي هذا يمكن أن يكون له تأثير اقتصادي على الطرفين. وسيقت حجة للابقاء على الاعفاء تستند إلى أنه من غير الملائم مقارنة النقل البحري بالنقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي، على الرغم مما أحرز من تقدم تكنولوجي بشأن أمن السفن ومراقبتها في البحر. وفيما يخص الاستثناء المتعلق بنشوب حريق، أعرب عن بعض التأييد للابقاء عليه، ربما في شكل يتصل اتصالا أوثق بالنهج المتبع في قواعد لاهاي - فيسبي، وهو أن يكون الحريق على السفينة ما لم يكن سببه خطأ فعلي من الناقل أو كان له صلة تبعية به. غير أنه أشير إلى أن الظروف التي ينبغي فيها أن يعتبر الحريق سببا لبراء الناقل، أي حيث يكون نتيجة تصرف من الشاحن أو عيب أصيل في البضاعة، تغطيها بشكل كاف المادة ٦-١-٣ و٣٤ و٦٤.

٤٥ - وفيما يتعلق بالاستثناءات النسبية من المسؤولية المقررة للناقل والوارد سرد لها في مشروع المادة ٦-١-٣، أشار الفريق العامل إلى أن مشروع الحكم يستند إلى قواعد لاهاي. ولم يكن هناك توافق في الآراء على ما إذا كان ينبغي معاملة الاستثناءات على أنها إبراء من المسؤولية، أو ما إذا كان ينبغي اعتبارها مجرد افتراض البراءة. وكذلك لم يكن هناك توافق في الآراء بشأن العناصر المحددة القائمة. فقد أعرب عن شكوك، وخاصة فيما يتعلق بمقبولية الاستثناءات الجديدة الواردة في الفقرتين الفرعيتين ٩ و ١٠، من مشروع الحكم، والتي قد تحتاج إلى مزيد من النظر في ضوء المناقشات التي سيتم إجراؤها بشأن امكانية أن تحدد في

العقد بداية ونهاية فترة مسؤولية الناقل. واتفق على أن مشروع الحكم سيحتاج إلى مناقشة مكثفة في مرحلة لاحقة.

- ٤٦- وفيما يتعلق بمشروع المادة ٦-١-٤ أعرب عن شيء من التفضيل للصيغة الثانية البديلة، التي قيل إنها أكثر تجسيدا لنهج متوازن تجاه التزامات الناقل والتزامات الشاحن.
- ٤٧- وقرر الفريق العامل أن يعاد فتح المناقشة العامة للمسائل المتعلقة بالمسؤولية في دورة لاحقة على أساس مشاريع المواد ٤ و ٥ و ٦ بعد أن يتم اجراء مشاورات أوسع نطاقا.

٤- حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل (مشاريع المواد ٧ و ٩ و ١٠)

(أ) التزامات الشاحن (مشروعا المادتين ٧ و ١٠)

٤٨- انتقل الفريق العامل إلى النظر في مشروع المادتين ٧ و ١٠ اللذين يتناولان التزامات الشاحن والتسليم إلى المرسل اليه. ولوحظ أن الالتزام الأساسي الذي يقع على الشاحن هو دفع أجرة النقل وأن الالتزامات الثانوية تتمثل في وضع الحمولة في عهددة الناقل وتسليم البضاعة إلى الناقل في حالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم. واعترف الفريق العامل بأن هذه الالتزامات مجسدة في العديد من القوانين الوطنية والممارسات التجارية. ولوحظ كذلك أن الشاحن ملزم بإبلاغ الناقل بطبيعة الحمولة، وخصوصا ما اذا كانت الحمولة خطيرة.

٤٩- وأشار إلى أن مشروع المادتين ٧ و ١٠ صيغا بهدف تحقيق توازن بين حقوق والتزامات كل من الشاحن والناقل، مما يحسن النهج الذي اتبع في قواعد لاهاي - فيسبي ويوسع نطاق النهج المتبع في قواعد هامبورغ. ولوحظ أن مشروع نص المادة ٧-٥ يفرض مسؤولية صارمة عن تخلف الشاحن في تمكين الناقل من نقل البضاعة بشكل آمن. وكان هنالك اتفاق عام على أن مشروع المادة ٧ يوفر أساسا لمواصلة النقاش. وأبدى اقتراح مفاده أن التزام الشاحن تسليم البضاعة بشكل مناسب للنقل لا ينبغي أن يترك تماما لرغبة الأطراف على النحو المبين في مشروع المادة ٧-١، خصوصا بالنظر إلى التزام الناقل توفير المعلومات بموجب مشروع المادة ٧-٢. وأفيد بأن ذلك الالتزام يتصل مباشرة بسلامة السفينة وأمنها، وبالتالي فلا ينبغي أن يترك تماما لاستقلال الأطراف. وأشار إلى أن هنالك ظروف معينة، منها مثلا عندما تكون البضائع المنقولة خطيرة على البيئة أو تعرض أطرافا ثالثة لمجازفات، ينبغي السماح فيها للناقل أو ربان السفينة بتوفير معلومات عن البضاعة إلى هيئات مختصة كسلطة الميناء. وأثيرت شكوك فيما اذا كان الفصل ٧ هو المكان الصحيح لمشروع المادة ٧-٢ التي تناول التزام الناقل، حيث إن ذلك الفصل يتناول التزامات الشاحن.

٥٠- وأعرب عن رأي مفاده أن الالتزامات المفروضة على الشاحن، بصيغتها الحالية، قد لا تكون متوازنة تماما مع الالتزامات المفروضة على الناقل. فمشروع المادة ٦-٧ مثلا لا يسمح للشاحن بالافلات من المسؤولية الا اذا أمكنه أن يبرهن على أن الهلاك أو التلف أو الضرر الناجم عن البضاعة تسببت فيه أحداث يتعذر على الشاحن اليقظ تجنبها أو منع حدوث عواقبها. وعلى نقيض ذلك، فإن الحكم المقابل لذلك بشأن مسؤولية الناقل، المبين في مشروع المادة ٦-١-١، يسمح للناقل بالافلات من المسؤولية إذا استطاع البرهنة على عدم وجود خطأ من جانبه. واتفق على أنه، بينما ينبغي إقامة توازن صحيح بين التزامات الشاحن والناقل، فينبغي تقييم ذلك التوازن من منظور شامل بدلا من القيام بتحليل لكل مادة على حدة أو لكل التزام على حدة. وفي هذا الصدد، لوحظ أن الناقل يستفيد من دفاعات وقيود غير متاحة للشاحن.

٥١- واتفق الفريق العامل بشكل عام على أن مشروع المادتين ٧ و ١٠ يوفران أساسا جيدا لمواصلة مناقشة التزامات الشاحن وأنها يكتسيان أهمية خاصة من منطلق حماية سلامة السفن. ولكن، أشير إلى أنه لا يوجد تمييز بين البضاعة العادية والخطيرة في النص، خلافا لبعض النظم الراهنة فيما يتعلق بالسلامة والأمن. وفي ذلك الصدد، ارتئي أنه بالرغم من اختلاف مجال التركيز في النص الحالي، ينبغي للفريق العامل أن يمعن النظر في الاتفاقيات ذات الصلة المتعلقة بسلامة البضائع، ومنها مثلا الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة، لسنة ١٩٩٦. ولوحظ أنه في سياق مشروع المادة ٧، ليس من المفيد إقامة تمييز بين البضائع الخطيرة وغير الخطيرة حيث إن البضائع التي قد لا تعتبر بوجه عام خطيرة يمكن أن تتسبب، في حالات ملموسة، في ضرر يلحق ببضائع أخرى.

(ب) أجرة النقل (مشروع المادة ٩)

٥٢- لوحظ أنه، استنادا إلى الممارسات الدولية، يتناول مشروع المادة ٩ مجموعة من المسائل المختلفة، منها وقت دفع أجرة النقل، والاستثناءات من التزام الدفع، وحق الناقل في احتجاز البضاعة إلى أن يتلقى ذلك الدفع. وأثير سؤال بشأن معنى العبارة "وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة"، التي ورد ذكرها دون تعريفها في مشروع المادة ٩-٣ (أ). وارتئي أن ذكر تلك العبارة قد يقتضي أن يُذكر بالتحديد في مشروع المادة ٩-٤ (أ) أن الدفع ليس مستحقا بشأن أجرة النقل ولا بشأن الرسوم الأخرى عندما يتضمن مستند النقل البيان "أجرة النقل مدفوعة سلفا". وأعرب الفريق العامل عن تأييده العام لبنية مشروع

المادة ٩ وللسياسة العامة التي استندت إليها. وتركزت المناقشة على ما اذا كان ينبغي اتاحة امكانية الخروج عن مشروع المادة ٩ بالاتفاق بين الأطراف والى أي مدى يمكن ذلك، كما تركزت على نطاق الحق في احتجاز البضاعة.

٥٣- وفيما يتعلق بالطابع الالزامي أو غير الالزامي للأحكام، أبدي رأي مفاده أنه لا ينبغي اتاحة امكانية الخروج تعاقديا عن بعض الأحكام الواردة في مشروع المادة ٩، نظرا لاحتمال أن يؤثر ذلك في أطراف ثالثة. وأشار مثلا إلى أن مشروع المادة ٩-٢ (ب) ذو طابع تقرييري ولا يخضع لاتفاق مخالف. وأبدي رأي معارض وهو أن مشروع المادة ٩ من شأنه أن يؤدي وظيفة مفيدة إذا عرض مجموعة من قواعد القصور التي لا تسري الا اذا لم يتضمن عقد النقل حكما محددًا في ذلك الخصوص. وأفيد بأن مشروع المادة ٩-٢ (ب) أيضا يمكن أن يفضي إلى نتائج لا مبرر لها اذا لم تتوقع استثناءات له أيا كانت الظروف. وبالتالي، اقترح جعل كامل نص مشروع المادة ٩ مشروطا بعدم وجود اتفاق مخالف. وفي ختام المناقشة، ارتئي بوجه عام أنه سيكون من الضروري، لدى استعراض كل حكم من أحكام مشروع المادة ٩ في دورة مقبلة، أن يقرر الفريق العامل، فيما يتعلق بكل فقرة فرعية، ما اذا كان ينبغي للحكم المعني أن يكون قاعدة قصور أم لا.

٥٤- وفيما يتعلق بحق احتجاز البضائع، أثير سؤال بشأن ما اذا كان مشروع المادة ٩-٥ يحصر ممارسة حق احتجاز البضائع في الحالات التي يكون فيها الالتزام بدفع أجرة النقل ناجما عن التزام مقابل بموجب القانون الوطني الواجب التطبيق. واقترح توضيح نطاق الحق في احتجاز البضائع أو توسيعه لتجنب احتمال ذلك القيد. وأفيد ردا على ذلك بأن تطبيق مشروع المادة ٩-٤ (ب) ومشروع المادة ٩-٥ (أ) لا يقصد به أن يكون متوقفا على مفهوم المسؤولية؛ فحق الاحتجاز يقصد به أن ينشأ مباشرة عن تخلف المرسل اليه عن دفع أجرة النقل اذا كان المرسل اليه قد أشعر بأن أجرة النقل أصبحت مستحقة. ولكن، ارتئي على نطاق واسع أن مشروع الحكمين، ولا سيما الإشارة إلى كون المرسل اليه "مسؤولا عن دفع أجرة النقل" قد يحتاجان إلى مزيد من المناقشة.

٥- حق السيطرة (مشروع المادة ١١)

٥٥- اعتبر على نطاق عام أن مشروع الحكم المتعلق بحق السيطرة يمثل إضافة إلى صكوك النقل البحري التقليدية تستأهل الترحيب. ولم يقيم الفريق العامل مناقشة مفصلة لأحكام مشروع المادة ١١، لكنه أعرب عن ثقته في أن يشكل مشروع المادة أساسا جيدا لمواصلة المناقشة في دورة قادمة.

٥٦- ومن بين الملاحظات الأولية التي أبديت حول مشروع المادة ١١، أبدى قلق بشأن التعقد المفرط للحكم، خاصة إذا كان سينطبق على النقل من الباب إلى الباب. ومع أنه كان من المتوقع على نطاق عام أن يجري توضيح الحكم وتبسيطه من حيث بنيته ومحتواه في مرحلة لاحقة، فقد أشير إلى أن انشاء قواعد أساسية بشأن حق السيطرة أمر لا بد منه، خاصة لتطوير الاتصالات الالكترونية. وقيل إن تنظيم حق السيطرة ينبغي أن يكون متسقا مع "حق التصرف في البضاعة" أو حق تعديل العقد الذي تنظمه اتفاقيات نقل أخرى مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. وأثيرت شواغل فيما يتعلق بإدراج نص بصدد إمكانية إجراء تغيير في العقد، بما في ذلك تغيير مكان التسليم مثلا. وأعرب عن رأي مفاده أن مثل هذا النص يفرض على الناقل عبئا أكبر من العبء الحالي الذي تنص عليه النظم القائمة، وأن الحق ينبغي أن يقتصر على حامل مستند النقل في حالة مستند النقل القابل للتفاوض. وقيل إن الحق في حالة المستند غير القابل للتفاوض ينبغي أن يقصر على تغيير اسم المرسل إليه عملا بموجب القواعد الموحدة الخاصة بوثائق الشحن البحري. وفيما يتعلق بانفاذ هذا الحكم، أثير سؤال حول معنى عبارة "يتعين على الطرف المسيطر أن يؤمن الناقل" الواردة في مشروع المادة ١١-٣ (ب). وأشير إلى أن مفهوم التأمين يوحى بشكل غير مناسب بأن الطرف المسيطر قد يتعرض إلى تحمل المسؤولية. ودعي إلى الاستعاضة عن ذلك المفهوم بمفهوم "التعويض" الذي هو أكثر اتساقا مع ممارسة الطرف المسيطر المشروعة لحقه في السيطرة. وأثير سؤال آخر عن العواقب التي قد تنجم عن تخلف الناقل عن الامتثال للتعليمات الجديدة الواردة من الطرف المسيطر. وارتئي أنه سيكون من الضروري للفريق العامل، في مجرى المناقشة، أن يقرر ما إذا كان ينبغي تنظيم تلك العواقب بواسطة مشروع الصك أو تركها للقانون الوطني الواجب التطبيق.

٦- احالة الحقوق التعاقدية (مشروع المادة ١٢)

٥٧- استمع الفريق العامل، الذي اعتبر من المفيد أن يكون هناك حكم بشأن احالة الحقوق في سياق مشروع الصك، إلى عدة ملاحظات حول هذه المسألة. فقد أفيد بأن من الصعب تفسير مشروع المادة ١٢-١-٣، و ١٢-٢-١ و ٢، وأن تلك الأحكام في حاجة إلى توضيح؛ أما فيما يتعلق بالإشارة في مشروع المادة ١٢-٣ إلى "القانون الوطني المنطبق على عقد النقل"، فقد أفيد بأنها إما غير ضرورية ويمكن حذفها وإما تثير أسئلة تتعلق بتنازع القوانين ولم تقدم بشأنها حلول. وأما فيما يتعلق بمشروع المادة ١٢-٢-٢، فقد أبدى بعض التأييد لها؛ ولكن، أشير أيضا إلى أنها قد تفسح المجال للناقل، باستعمال شروط قياسية في عقد النقل، لكي يحدد المسؤوليات من الشاحن إلى حائز مستند النقل. وقيل إن

الجمليتين الأخيرتين من مشروع المادة ١٢-٣ قد تتدخلان في الأحكام الوطنية بشأن شكل احالة الحقوق التعاقدية وأنه يمكن النظر في حذفهما.

٧- الممارسة القضائية للحقوق المنبثقة من عقد النقل (مشروعا المادتين ١٣ و ١٤) والولاية القضائية

(أ) الحق في رفع دعوى والوقت المتاح لرفعها (مشروعا المادتين ١٣ و ١٤)

٥٨- اقترح أن تكون هنالك، اضافة إلى الحكم الذي يتناول الحق في رفع دعوى على الناقل (مشروع المادة ١٣-١)، أحكام بشأن حق الناقل في رفع دعوى (على الشاحن مثلا عندما يتخلف الشاحن عن الوفاء بأحد التزاماته). ولوحظ أن مفهوم الحلول يختلف باختلاف القوانين الوطنية، مما يضيف عنصرا من عدم اليقين على ذلك الحكم.

٥٩- وقيل ان مشروع المادة ١٣-١ ليس واضحا بالقدر الكافي بشأن الأطراف التي يحق لها رفع دعوى. وأثير استفسار بشأن ما اذا كان ينبغي تمكين الطرف الذي لا يتكبد خسارة أن يرفع دعوى (كما هو مبين في مشروع المادة ١٣-٢)؛ ولكن، أبديت آراء مفادها أن من المفيد أن يتضمن مشروع الصك توضيحا لكون حائز مستند النقل القابل للتداول له الحق الاجرائي في رفع دعوى سواء بالأصلالة عن نفسه أو نيابة عن الطرف الذي تكبد الخسارة. ورئي أن مشروع المادة ١٣-٢ يثير مسائل تحتاج إلى توضيح؛ وسبق مثال على ذلك وهو أنه، عندما يرفع طرف دعوى نيابة عن الطرف الذي تكبد الخسارة، فلا ينبغي السماح برفع الدعوى إلا لأحد الطرفين وليس لكليهما. ولوحظ أيضا أنه، اذا رفع الدعوى الحائز الذي لم يتكبد أي خسارة أو تلف وخسر تلك الدعوى، كانت نتيجة ذلك ملزمة أيضا للطرف الذي تكبد الخسارة أو التلف. ونظرا لأن الجملة الأخيرة من مشروع المادة ١٣-٢ تمس مسائل ذات صلة بالقانون الوطني يصعب توضيحها في سياق مشروع المادة، فقد اقترح حذفها.

٦٠- وفيما يتعلق بمشروع المادة ١٤، اقترح أن يشار فيه أيضا إلى الناقل المنفذ ("الطرف المنفذ") والمرسل اليه. كما اقترح أن تحدد في مشروع المادة ١٤-٤ فترة ال ٩٠ يوما كقاعدة قصور تنطبق ما لم ينص قانون الدولة التي تُباشَر فيها الاجراءات على فترة أطول. وفيما يتعلق بفترة السنة الواحدة المذكورة في مشروع المادة ١٤-١، أبديت عدة آراء مفادها أن تلك الفترة غير وافية بالعرض؛ وأشار إلى اليقين القانوني وسهولة الاتصالات بين الأطراف بصفتها أساسيّ مقبولة الفترة الزمنية؛ ولكن، أبديت أيضا آراء تفضل تمديد الفترة الزمنية إلى سنتين، وهي الفترة المحددة في قواعد هامبورغ. وقدم اقتراح آخر مفاده أن تكون الفترة

من سنتين إلى ثلاث سنوات في حالة سوء السلوك المقصود. ولم يتخذ الفريق العامل أي قرار بشأن تلك المسألة. وفيما يخص مشروع المادة ١٤-٢، أثبتت شواغل إزاء ما إذا كانت مثل هذه القاعدة مناسبة في النقل من الباب إلى الباب، لا سيما في الحالات التي تكون فيها فترة المسؤولية مقيدة بالعقد وفقا لمشروع المادتين ١-٢ و ٤-١-٣.

(ب) الولاية القضائية

٦١- أشير إلى أن مشروع الصك لا يتناول المسائل ذات الصلة بالولاية القضائية (وأسباب ذلك، مثلما هي مبينة في مذكرة الأمانة (الفقرة ٢٤ من مقدمة الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21)، أن من السابق لأوانه فيما يبدو أن يجري صوغ حكم بشأن الولاية القضائية أو التحكيم في تلك المرحلة المبكرة من المشروع قبل أن يتم التوصل إلى حلول جوهرية بشأن المسائل الأساسية). وبينما أبدى بعض التأييد لعدم ادراج حكم بشأن الولاية القضائية والتحكيم في مشروع الصك، ارتئي على نطاق واسع أن ذلك الحكم سيكون مفيدا بل ورآه البعض أساسيا. وبالرغم من عدم التوصل إلى استنتاجات فيما يتعلق بمضمون ذلك الحكم، أبدت عدة اقتراحات حول مضمونه المحتمل، وهي: أن تكون الدولة التي يتم فيها تسليم البضاعة واحدة من الدول التي ستكون لها الولاية القضائية؛ وأن يجري تناول التحكيم في الحكم الذي سيوضع في المستقبل؛ وأن تعلق الأحكام على أي شرط بشأن الولاية القضائية يُذكر في عقد النقل (باستثناء الحالات التي يُتفق فيها على الشرط بعد حصول الهلاك أو التلف)؛ وأن يكون من الممكن للأطراف المعنية أن تقرر - باتفاق صريح - الولاية التي تختارها؛ وأن تكون المادتان ٢١ و ٢٢ من قواعد هامبورغ بمثابة نموذج لمشروع الحكم.

٨- حرية التعاقد (مشروع المادة ١٧)

٦٢- لوحظ أن حل المسائل المبينة في التعليق على مشروع المادتين ٣-٣ و ٤-٣ (فيما يتعلق بمشارطات الاستئجار وعقود تأجير السفن وعقود الحجم والاتفاقات المماثلة) سيؤثر في السريان العملي لمشروع المادة ١٧ الذي يبيّن حدود الحرية التعاقدية. واتخذت عدة مواقف متباينة بشأن مسألة ما إذا كانت مشارطات الاستئجار والاتفاقات المماثلة ينبغي أن تكون مشمولة بمشروع الصك. ومن الآراء الشديدة التي اتخذت في الفريق العامل أن استبعاد مشارطات الاستئجار ملائم لأنها تجسّد النهج التقليدي. ولكن لوحظ أن مشروع المادة ٣-٣ يذهب إلى ما هو أبعد من النهج التقليدي في محاولة استبعاد عقود تأجير السفن والاتفاقات المماثلة أيضا. وارتئي أن من المناسب أن تتاح للأطراف المتطورة حرية التعاقد

لكي تتفق على الشروط التي يمكن أن تنطبق، وخصوصا على أحكام المسؤولية التي ستطبق فيما بينها. لذلك، اقترح أن يكون النهج الأمثل هو عدم تطبيق مشروع الصك من حيث المبدأ على مشارطات الاستئجار، على أن تكون للأطراف في تلك الاتفاقات حرية الاتفاق على تطبيقها فيما بينها. وهكذا لن يلزم هذا الاتفاق على إخضاع مشارطة الاستئجار لمشروع الصك الأطراف الثالثة التي لا تقبل أن تكون ملزمة بها. وأبدي اقتراح آخر وهو أنه ينبغي صوغ استبعاد مشارطات الاستئجار من نطاق مشروع الصك على نحو لا يميز بين الناقلين. واقترح كذلك أن يصاغ استبعاد مشارطات الاستئجار على نحو يجعل من الواضح أن اتفاقات استئجار حيز أو مكان مستبعدة أيضا. وبعد المناقشة، كان هنالك اتفاق عام على أن اتفاقات مشارطات الاستئجار والاتفاقات المماثلة لها من حيث النوع، ومنها اتفاقات استئجار حيز واتفاقات استئجار مكان ينبغي أن تُستبعد من نطاق مشروع الصك.

٦٣- ونظر الفريق العامل فيما إذا كان أم لم يكن من الضروري وضع تعريف واضح لما يُقصد بتعبير "المشارطة الاستئجارية". ولوحظ في ذلك الصدد أن من الهام جدا إيجاد تعريف، لأن الاستبعاد المذكور في مشروع المادة ٣-٣-١ يشير إلى مشارطات الاستئجار "أو الاتفاقات المماثلة". وقيل إنه سيكون من الصعب معرفة ما هو المقصود بتعبير "الاتفاقات المماثلة" إذا لم تُعرّف المشارطة الاستئجارية. ولوحظ، في معارضة إدراج تعريف للمشارطة الاستئجارية، أنه لم يرد لها تعريف في قواعد لاهاي ولا في قواعد لاهاي-فيسي ولا في قواعد هامبورغ، ولم يسبب هذا أي صعوبات عملية كبيرة. ولكن قيل إن هناك حاجة إلى تعريف نظرا للتغطية الواسعة التي يتميز بها مشروع الصك. وبعد المناقشة، أبدت آراء تؤيد إدراج تعريف المشارطة الاستئجارية توخيا للوضوح. ولوحظ في هذا الصدد أن التعاريف المقترحة في الفقرتين ٣٩ و ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 يمكن أن توفر نقطة انطلاق مفيدة.

٦٤- وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ) التي تتيح للناقل والطرف المنفذ أن يستبعدا أو يقيدا المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها عندما تكون البضاعة عبارة عن حيوانات حية، كان هنالك تأييد واسع للرأي القائل بأن هذا الحكم مناسب. ودعما لذلك الحكم، قدمت حجة بأن هذا استثناء تقليدي، حيث إن كلا من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي تستثنيان الحيوانات الحية من تعريف البضاعة. وأشار إلى أن التجارة بالحيوانات الحية لا تمثل إلا تجارة صغيرة جدا. ولكن، أبدي قلق من السماح للناقل بأن يستبعد أو يقيد المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية أو تلفها. واقترح نصح أفضل يتمثل ببساطة في استبعاد نقل الحيوانات الحية تماما من مشروع الصك بدلا من السماح باستبعادها من المسؤولية.

وعلى وجه الإجمال، اتفق الفريق العامل بشكل عام، واضعا تلك الشواغل في اعتباره، على أن يُستثنى نقل الحيوانات الحية من نطاق تغطية مشروع الصك.

٦٥- وبعد النظر في استبعاد شكل مشارطات الاستئجار من نطاق تطبيق مشروع الصك، بحث الفريق العامل بشكل أولي ظاهرة اتفاقات النقل المتفاوض بشأنها على أساس فردي مقابل عقود النقل المبرمة وفقا لشروط قياسية. وأفيد بأن الممارسة المتمثلة في اتفاقات النقل ذات الطابع الفردي (المشار إليها في الممارسة بتعابير مثل عقود الحجم أو عقود خدمات النقل) قد تطورت في صناعات مختلفة تُعنى بشحن السلع على نطاق دولي وتشمل شاحنين مختلفي الأحجام. وهذه العقود ناتجة في العادة عن مفاوضات مدروسة بعناية تتناول مسائل مثل حجم البضاعة المعترزم نقلها (بأرقام مطلقة أو نسبية)، والفترة التي ستُنقل البضاعة أثناءها، ومختلف شروط الخدمة والسعر، كما تتناول مسائل تتعلق بالمسؤولية. وأفيد بأن تلك العقود المتفاوض بشأنها على أساس فردي تختلف في مجال تركيزها، حيث إن بعضها مثلا يتناول تحديدا مسائل تتعلق بالمسؤولية بينما لا تحاول العقود الأخرى تعديل نظام المسؤولية الساري التطبيق بشكل عام.

٦٦- واقترح أن ينظر الفريق العامل في تلك الترتيبات التعاقدية بهدف معاملتها معاملة تختلف عن عقود النقل الأخرى. وستشمل تلك العقود السمات الخاصة التالية: ستكون مشمولة بمشروع الصك لكن أحكامه لن تكون إلزامية فيما يتعلق بها؛ وسيطبق مشروع الصك، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالمسؤولية، انطباقا كاملا، ما لم تتفق الأطراف اتفاقا محددًا على خلاف ذلك؛ وسيتعين التفاوض على أساس كل حالة على حدة بشأن الإعفاءات من النظام الذي هو إلزامي في غير ذلك من الحالات، ولا يمكن إرساء تلك الإعفاءات بشروط قياسية؛ ولن تكون الأطراف الثالثة، بما فيها المرسل إليه (حائز سند الشحن أو الشخص المخوّل استلام البضاعة على أساس آخر) ملزمة بتلك الشروط المتفاوض بشأنها على أساس فردي، ما لم تتفق عليها على وجه التحديد (مثلا عندما تصبح طرفا في عقد متفاوض بشأنه على أساس فردي)؛ وسوف يتعين أن يكون ذلك الاتفاق من جانب الأطراف الثالثة محددًا ولا يمكن التعبير عنه بشروط قياسية؛ وعندما يكون ذلك العقد المتفاوض بشأنه على أساس فردي "عقدا إطاريا" في طبيعته وتنفذ بمقتضاه الشحنات الفردية، ستخضع الشحنات الفردية لشروط العقد الإطاري، ولكن عندما يقع إصدار مستند عقد منفصل (ومن ذلك مثلا سند الشحن أو سند النقل البحري) يُحوّل بمقتضاه طرف ثالث استلام البضاعة، فلن تكون أحكام العقد الإطاري ملزمة لذلك الطرف الثالث إلا إذا وافق على ذلك بالتحديد.

٦٧- وأبدت اقتراحات تدعو إلى أن يتضمن مشروع الصك تعريفا للعقود التي تتلقّى معاملة خاصة (سواء كان سيتعين استبعادها من نطاق انطباق مشروع الصك، مثل مشارطات الاستتجار، أو سيتعين إعفاؤها من الأحكام الإلزامية). وأعرب عن تأييد واسع لتعريف العقود التي ستتحلى الأطراف فيها بالمرونة اللازمة لكي تتفق بالتحديد على التغاضي عن حكم إلزامي أو أكثر. واقترح كأساس للمناقشة تعريف هذه العقود الوارد في الفقرة ٤٢ من مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). ولم يظهر أي رأي ثابت بشأن مدى ملاءمة تعريف مشارطات الاستتجار.

٦٨- وأشار إلى أن العقود المتفاوض بشأنها على أساس فردي (ومنها مثلا عقود الحجم أو عقود خدمات النقل) تخضع في بعض البلدان لنظم لائحية تقضي مثلا بأن تودع تلك العقود لدى وكالة تنظيم لائحي لها بعض الصلاحيات الإشرافية. ومع أن تلك النظم اللائحية لها سمات لا صلة لها بالمناقشة الحالية، فإن بعضها قد يكون مصدر إلهام للعثور على تعريف ملائم لتلك العقود لإدراجه في مشروع الصك.

٦٩- وكان من الشواغل التي أثّرت أن ما يسمى "العقود المتفاوض بشأنها فرديا في التجارة" يصعب تعريفها ويمكن أن تشمل نطاقا واسعا من العقود، الأمر الذي يمكن أن يفتح الباب لانتشار حالات تفادي مشروع الصك، وبالتالي يؤدي إلى إضعاف قوة هذا النظام الجديد. وأشار أيضا إلى أنه ينبغي التمييز بين تلك العقود والشحنات الفردية التي تتم بموجبها.

٧٠- وأحاط الفريق العامل علما بتلك الآراء والاقتراحات، ومع أنه لم يتوصل إلى توافق لآراء بشأن أي استنتاجات، فقد اتفق على استصواب النظر أثناء دورة قادمة في هذه العقود المتفاوض بشأنها فرديا ووصفها أو تعريفها ومعاملتها في مشروع الصك.

جيم- النظر في مشاريع المواد

١- مشروع المادة ١ (التعاريف)

٧١- كان نص مشروع المادة ١، بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل، كما يلي:

"لأغراض هذا الصك:

"١-١ يقصد بتعبير 'الناقل' الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

"٢-١ يقصد بتعبير 'المرسل إليه' الشخص الذي يحق له استلام البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو السجل الإلكتروني.

"٣-١ يقصد بتعبير 'المرسل' الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل بغرض نقلها.

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

"٥-١ 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.

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

"٧-١ يقصد بتعبير 'الطرف المسيطر' الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة بمقتضى المادة ١١-٢.

"٨-١ يقصد بتعبير 'الاتصال الإلكتروني' الاتصال بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو بواسطة صور رقمية أو بوسيلة مشابهة بما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلة ميسورة النال بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً. ويشمل الاتصال توليد المعلومات وتخزينها وارسالها واستقبالها.

"٩-١ 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.

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

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

"١-١٢ يقصد بتعبير 'الحائز'

"(أ) الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند النقل القابل للتداول، أو يملك وحده [الوصول إلى] [المسيطر على] السجل الإلكتروني القابل للتداول، وهو

"(ب) إما:

١' من يُذكر في مستند النقل أنه الشاحن أو المرسل إليه إذا كان مستند النقل مستنداً أمراً، أو هو الشخص الذي يظهر إليه المستند حسب الأصول؛ أو

٢' حامل المستند، إذا كان المستند مستنداً أمراً مظهرًا على بياض أو مستنداً لحامله؛ أو

٣' من هو قادر، بمقتضى المادة ٢-٤، على إثبات أنه يملك [الوصول إلى] [السيطرة على] السجل الإلكتروني القابل للتداول، في حال استخدام سجل من هذا القبيل.

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

١' يدل، بعبارات مثل 'لأمر' أو 'قابل للتداول' أو بعبارة 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 أحكاماً وافية بشأن حالة ذلك السجل إلى حائز آخر وبشأن الطريقة التي يتسنى بها لحائز ذلك السجل أن يثبت كونه ذلك الحائز.

"١-١٤ 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'.

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

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

"١-١٧ 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 مناوالتها 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 مستخدماً أو وكيلاً أو متعاقداً من الظاهر أو الباطن مع شخص (غير الناقل) يستعين به الشاحن أو المرسل إليه.

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

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

"١-٢٠ 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."

(أ) ملاحظة عامة

٧٢- أشير إلى أن الترتيب الذي عرضت به التعاريف في مشروع المادة ١ يستند إلى الترتيب الأبجدي في الصيغة الأصلية الانكليزية للوثيقة. واتفقت الآراء عموماً على أن ترتيب تلك التعاريف تبعاً للهيكل الأصح منطقياً المتمثل في أن تدرج أولاً الأطراف المختلفة التي قد يكون لها دخل في العلاقات التعاقدية التي يتناولها مشروع الصك، ثم التعابير التقنية المستخدمة في مشاريع الأحكام، من شأنه أن ييسر قراءة مشروع الصك. ولوحظ أنه يلزم إيلاء عناية خاصة للتعريف التي قد تؤثر على تقرير نطاق انطباق مشروع الصك.

(ب) تعريف "الناقل" (مشروع المادة ١-١)

٧٣- أشير إلى أن تعريف "الناقل" في مشروع الصك يتبع المبدأ ذاته المرسى في قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ، التي تقضي بأن الناقل هو شخص تعاقدى. وقد يكون الناقل قد أبرم العقد بالأصالة عن نفسه وباسمه هو أو من خلال مستخدم أو وكيل يتصرف نيابة عنه وباسمه. ويقوم الناقل عادة بجميع مهامه من خلال أشخاص كهؤلاء (A/CN.9/WG.III/ WP.21، المرفق، الفقرة ٢). غير أنه أبدي شاغل مثاره أن تعريف "الناقل" لم يتضمن إشارة كافية إلى الأشخاص الذين يبرم عقد النقل نيابة عنهم. وذكر أن وضعية وكلاء الشحن ليست واضحة تماماً في إطار مشروع الصك، إذ يحتاج بأن هؤلاء الأطراف مشمولون بتعريف الناقل (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1، الفقرة ١١). وأبدي شاغل آخر مثاره أن تعريف "الناقل"، بصيغته الحالية، قد لا يوضح بما فيه الكفاية أن المقصود به هو أن يشمل "الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين على السواء".

٧٤- ومع أنه اتفق عموماً على أن مشروع تعريف "الناقل" يمثل أساساً مقبولاً لمواصلة المناقشة، رأى البعض أنه يلزم أثناء إعداد مشروع الصك تقديم مزيد من الإيضاحات بشأن الأسباب التي دعت إلى اقتراح تعريف أبسط لتعبير "الناقل"، خلافاً لما يرد في اتفاقيات النقل البحري الموجودة من تعاريف أكثر تعقداً ولكن ربما كانت أكثر دقة أيضاً.

(ج) تعريف "المرسل إليه" (مشروع المادة ٢-١)

٧٥- أشير إلى أن تعريف "المرسل إليه" يستند إلى التعريف الوارد في المادة ١ (٤) من قواعد هامبورغ، مع إشارة إضافية إلى عقد النقل أو مستند النقل الذي يصبح المرسل إليه بناءً عليه مستحقاً لاستلام البضاعة. وأوضح أن الإشارة الإضافية يقصد بها استبعاد الشخص الذي يحق له استلام البضاعة على أساس آخر غير عقد النقل، مثل المالك الحقيقي لبضاعة

مسروقة (A/CN.9/WG.III/WP.21، المرفق، الفقرة ٣). وأثير تساؤل بشأن ما اذا كان يتعين تفسير مشروع التعريف على أنه يجعل من المستحيل على المرسل اليه، حسبما هو معرف، أن يفوض شخصا آخر لممارسة حقه في استلام البضاعة. وأثير تساؤل آخر بشأن دواعي ايراد اشارة خاصة إلى عقد النقل ومستند النقل والسجل الالكتروني. كما أثير تساؤل عن مدى ملاءمة وضع عقد النقل (الذي يفترض أن يكون هو المصدر الوحيد لاستحقاق المرسل اليه استلام البضاعة) على المستوى ذاته مع مستند النقل أو معادله الالكتروني. وأبدي تأييد لحذف عبارة "أو مستند النقل أو السجل الالكتروني". وردا على ذلك، ذكر أن الحاجة إلى تحديد مختلف المصادر المحتملة لاستحقاق المرسل اليه استلام البضاعة تأتي من أن الحق المثبت بمستند النقل قد يكون، في حالات معينة أو في نظم قانونية معينة، مختلفا عن الحق المثبت بعقد النقل الأصلي، مع أن مستند النقل يُصدر دائما لتنفيذ عقد النقل. وفي سياق تلك المناقشة، أعرب عن شغل مثاره أن الاشارة إلى مستند النقل يمكن أن تفهم خطأ على أنها تشمل أيضا مستندات مثل ايصالات الایداع. وتغاديا لاساءة الفهم فيما يتعلق بمنشأ استحقاق المرسل اليه استلام البضاعة، اقترح أن يعاد صياغة التعريف على النحو التالي: "يقصد بتعبير 'المرسل اليه' الشخص الذي يحق له استلام البضاعة بمقتضى عقد النقل، الذي يمكن أن يعبر عنه بواسطة مستند نقل أو سجل الكتروني". وذهب اقتراح آخر إلى أنه قد يلزم ادراج اشارة إلى الطرف المسيطر في تعريف "المرسل اليه".

٧٦- وأحاط الفريق العامل علما بتلك التساؤلات والشواغل والاقتراحات بغرض مواصلة مناقشتها في مرحلة لاحقة.

(د) تعريف "المرسل" (مشروع المادة ١-٣)

٧٧- أشير إلى أن تعريف "المرسل" يمكن أن يشمل الشاحن أو الشخص المشار اليه في المادة ٧-٧ أو الشخص الذي قام، نيابة عنهما أو بناء على طلبهما، بتسليم البضاعة فعليا إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ (A/CN.9/WG.III/WP.21، المرفق، الفقرة ٤). كما أن تعريف "المرسل" يقصد به أن يشمل الشخص الذي سلم البضاعة فعلا إلى الناقل في الحالات التي يكون فيها ذلك الشخص شخصا آخر غير البائع بطريقة "التسليم على ظهر السفينة" (فوب) أو الوكيل الذي ليس هو الشاحن ولكن ذكر في مستند النقل أنه هو الشاحن. وذلك الشخص الذي سلم البضاعة فعليا لا يتحمل أية مسؤولية بمقتضى مشروع المادة ٧-٧ أو مشروع المادة ١١-٥. وحقه الوحيد هو الحصول، وفقا لمشروع

المادة ٨-١، على إيصال من الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة إليه فعليا (المرجع ذاته، الفقرتان ١١٨ و ١١٩).

٧٨- وأبدي تأييد واسع النطاق لتضمين مشروع الصك تعريفا لـ "المرسل" يستند إلى مشروع الحكم. وقدم اقتراح بأن يذكر أن المرسل يعمل كوكيل للشاحن، ولكن هذا الاقتراح لقي معارضة بدعوى أن المرسل، وإن كان يعمل افتراضا بالنيابة عن الشاحن، لا يعمل بالضرورة كوكيل. فالمرسل قد يعمل على أساس واجباته، بمقتضى عقد البيع مثلا. وأبدي تأييد لادراج إشارة إلى أن المرسل يسلم البضاعة "نيابة عن" الشاحن.

٧٩- وفيما يتعلق بتسليم البضاعة "إلى الناقل بغرض نقلها"، قدم اقتراح بادراج عبارة اضافية لتوضيح أنه ينبغي للمرسل أن يسلم البضاعة إلى الناقل "الفعلي" أو الناقل "المنفذ". ولقي هذا الاقتراح تأييدا، مع أنه أبدي رأي مؤداه أن كلمة "الناقل" تعالج على نحو كاف إمكانية تدخل طرف منفذ إلى جانب الناقل الأصلي.

٨٠- وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن للفريق العامل، في حال تنقيحه التعريف الحالي لـ "المرسل"، أن يأخذ بعين الاعتبار نص الفقرة ٥ من المادة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل المتعدد الوسائط للبضائع (١٩٨٠). وأحاط الفريق العامل علما بذلك الرأي.

(هـ) تعريف "الحاوية" (مشروع المادة ١-٤)

٨١- أبديت آراء مختلفة بشأن مشروع التعريف. فذهب أحد الآراء إلى أن صياغة النص مفرطة الاتساع بما لا يجعله صالحا كتعريف من الناحية العملية. فاستخدام كلمة "يشمل"، على وجه الخصوص، يجعل التعريف مفتوحا بلا حدود بحيث يمكن أن يشمل تقنيات تعبئة وتغليف لا تفي بالمعايير التي يتوقع عادة أن تستوفيها الحاويات المنقولة بحرا، وخصوصا إذا كان الأمر يتعلق ببضاعة منقولة على سطح السفينة. واقترح أن يقتصر التعريف على الحاويات المخصصة للنقل بحرا. وفيما يتعلق بالصياغة، أبدي رأي مؤداه أن العبارة الاستهلالية "يشمل تعبير 'الحاوية' أي نوع من الحاويات" تنطوي على دوران حول الذات ليس مقبولا في تعريف رسمي. وذهب رأي ثالث إلى أن ادراج تعريف محدد لـ "الحاوية" أمر عديم الجدوى لأن الحاويات، شأنها شأن أي نوع آخر من وسائل التعبئة والتغليف، ينبغي أن تكون مشمولة بتعريف "البضاعة" في مشروع المادة ١-١١.

٨٢- وبغية تبديد بعض الشواغل التي أبديت بشأن تعريف "الحاوية" الفضفاض، أشير إلى أن مشروع الحكم لم يدرج كتعريف عام ونظري، بل أدرج حصرا لأغراض الأحكام التي

استخدم فيها مفهوم "الحاوية" في مشروع الصك، وهي الأحكام المتعلقة بالبضاعة المنقولة على سطح السفينة (مشروع المادة ٦-٦)، والأحكام المتعلقة بالمسؤولية التي أشارت أيضا إلى مفاهيم مثل "طرد" و "وحدة شحن" (مشروع المادة ٦-٧)، والأحكام المتعلقة بالأدلة، والتي تتناول الحالة الخاصة التي يجري فيها تسليم البضاعة إلى الناقل في حاوية مغلقة (مشروع المادة ٨-٣). ومع أنه أبدي تأييد للرأي القائل بأنه قد يلزم ألا تؤخذ في الاعتبار الا الحاويات المخصصة للنقل البحري في سياق الحكم المتعلق بالبضاعة المنقولة على سطح السفينة، فقد رأى عدد من الوفود أن إدراج تعريف أوسع نطاقا قد يكون مقبولا في اطار مشروع المادتين ٦-٧ و ٨-٣. وطلب إلى الأمانة أن تعد تعريفا منقحا، يتضمن بدائل محتملة تجسد الآراء المذكورة أعلاه، للنظر فيه في دورة مقبلة.

(و) تعريف "عقد النقل" (مشروع المادة ١-٥)

٨٣- أبدي رأي مفاده أن التعريف مفرط التبسيط وقد يتطلب دراسة أكثر تفصيلا لمختلف واجبات الناقل، وهي تسلّم البضاعة ونقلها من مكان إلى آخر وتسليمها في مكان المقصد. ورئي أيضا أن تعريف عقد النقل ينبغي ألا يقتصر على ذكر الناقل فحسب بل أن يذكر أيضا الطرف الآخر الضالع في الأمر، أي الشاحن. وفيما يتعلق بالصياغة، رئي أنه لا ينبغي لتعريف عقد النقل أن يشير مباشرة إلى "الناقل" بل أن يتضمن إشارة أكثر عمومية إلى "شخص" (سيصبح ناقلا بمقتضى العقد).

٨٤- وذهب رأي آخر إلى أن تعريف عقد النقل بأنه عقد "يتعهد" فيه الناقل بنقل البضاعة يمكن أن يتضارب مع النهج المتبع في مشروع المادة ٤-٣-١، والذي يمكن لعقد النقل أن يفضي فيه إلى حالة يقوم فيها الناقل باتخاذ ترتيبات لنقل البضاعة بواسطة ناقل آخر. وذكر أن التعريف الوارد في مشروع المادة ١-٥ يعتبر مفضلا في هذا الصدد لأنه يتفادى أي غموض بشأن دور الناقل ودور وكيل الشحن. وردا على ذلك، أشير إلى أنه ليس تضارب بين تعريف عقد النقل بأنه العقد الذي "يتعهد" فيه الناقل بواجب ما، من ناحية، وتقرير جواز إبرام، عقد آخر بين الناقل الأولي ووكيل الشحن اضافة إلى عقد النقل الأولي، من ناحية أخرى.

٨٥- وتركزت المناقشة حول استخدام عبارة "كليا أو جزئيا"، التي أدرجت لتشمل النقل الذي يسبق النقل البحري أو يلحقه اذا كان ذلك النقل مشمولا بالعقد ذاته. واقتُرحت الوفود التي حذت حصر نطاق مشروع الصك في النقل من الميناء إلى الميناء أن تحذف تلك العبارة أو أن توضع بين معقوفتين. وأشير إلى أن الابقاء على تلك العبارة يتوافق بدرجة أكبر

مع الافتراض العملي المؤقت الذي أخذ به الفريق العامل والذي يقضي بأن يجري اعداد مشروع الصك على أساس أن يتناول النقل من الباب إلى الباب. وإضافة إلى ذلك، أشير إلى أنه إذا ما حذفت عبارة "كلياً أو جزئياً" فسيكون نطاق مشروع الصك قاصراً على العقود المتعلقة بالنقل البحري على وجه الحصر. ومن ثم، سوف يستبعد من نطاق مشروع الصك حتى الجزء البحري من أي عقد نقل ينطوي أيضاً على نقل بوسيلة أخرى. غير أنه رئي عموماً أن حصر نطاق مشروع الصك على هذا النحو سيكون مفرطاً. وبعد المناقشة، تقرر الاحتفاظ بعبارة "كلياً أو جزئياً" في مشروع الحكم. وتيسيراً لمواصلة المناقشة بشأن الآثار المحتملة لمشروع الصك في سياق النقل من الباب إلى الباب، اتفق أيضاً على إبراز عبارة "كلياً أو جزئياً" بوسيلة طباعية مناسبة، باعتبارها عنصراً في مشروع الصك قد يلزم إيلاؤه اهتماماً خاصاً بما يتوافق مع القرار النهائي الذي سيتخذ بشأن نطاق مشروع الصك.

(ز) تعريف تفاصيل العقد (مشروع المادة ١-٦)

٨٦- أثير تساؤل عما إذا كان تعريف "تفاصيل العقد" ضرورياً بالنظر إلى أن مشروع المادة ٨-٢ يتضمن الجوانب الهامة لتفاصيل العقد. وأشير إلى أن المادة ١-٦ ترد فقط كعنصر في قائمة سردية، لا كتعريف رسمي. وأقر الفريق العامل بأن مشروع المادة ١-٦ يستحدث تعبيراً جديداً ذا صلة وثيقة ومباشرة بمشروع المادة ٨-٢، وأبدي اقتراح بإرجاء النظر في هذا التعريف إلى أن يتم النظر في مشروع المادة ٨-٢. وقد ووفق على هذا الإرجاء ولكن أشير إلى أن التعريف ربما ينطوي على تناقضات عندما يقرأ مقترناً بمشروع المادة ١-٢٠، حيث يشترط في مستند النقل أن يثبت وجود عقود النقل أو يحتوي عليه؛ في حين أن تعريف تفاصيل العقد يشير إلى أي معلومات "تتعلق بعد النقل". وأشير إلى أن النص ينبغي أن يبين بشكل أوضح ما تشير إليه هذه العبارة. واقترح في هذا الصدد أن ينظر الفريق العامل، عند بحثه مشروع المادتين ١-٩ و ١-٢٠، فيما إذا كان اشتراط أن يثبت السجل الإلكتروني أو مستند النقل وجود عقد للنقل اشتراطاً ضرورياً حقاً. وأشير إلى أن من الأنسب أن يكون مستند النقل أو السجل الإلكتروني إثباتاً لتسلم البضاعة. وأشير أيضاً إلى أنه يلاحظ أن مشروع المادة ١-٧، عندما يقرأ مقترناً بمشروع المادة ٨-٢، يغفل الإشارة إلى الشاحن بالرغم من أن مشروع المادة ٧-٧ أشار إلى الشاحن حسبما حدد في تفاصيل العقد. واتفق الفريق العامل على وجوب النظر في هذه الشواغل عند إعادة صياغة التعاريف.

(ح) تعريف "الطرف المسيطر" (مشروع المادة ١-٧)

٨٧- أحاط الفريق العامل علماً بأن تعريف "الطرف المسيطر" يرد كإشارة مرجعية فحسب، لا كتعريف شامل. وأخذ علماً بأن هذا التعبير مشار إليه في مشروع المادة ١١-٢ وأن تعبير "حق السيطرة" مشار إليه في مشروع المادة ١-١٨. ورئي أن التعاريف المستخدمة في مشروع الصك ينبغي أن تكون كاملة بذاتها، لا مجرد إشارات مرجعية. بيد أنه لوحظ أن قائمة التعاريف تعد أسلوب صياغة مفيداً لا يجاز الأحكام الموضوعية. وبالنظر إلى الشواغل التي أعرب عنها، اتفق الفريق العامل على وجوب استبقاء التعريف لمزيد من المناقشات.

(ط) تعريف "الاتصال الإلكتروني" (مشروع المادة ١-٨) و"السجل الإلكتروني" (مشروع المادة ١-٩)

٨٨- سمع الفريق العامل ما قيل من أن هذه الأحكام قد صيغت بمراعاة عمل فريق الأونسيترال العامل المعني بالتجارة الإلكترونية. وأشار إلى أن مشروع التعريفين يختلفان عن التعاريف المستخدمة في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية حيث يشيران إلى "الاتصال الإلكتروني" لا إلى "رسالة البيانات" ويتضمنان إشارة إلى "صور رقمية". واتفق الفريق العامل على أنه إذا لم تكن المحافظة بأي ثمن على مصطلح مستخدم في نصوص الأونسيترال القائمة أمراً إلزامياً، فإن من المهم أن ينظر في أسباب إجراء مثل هذه التغييرات وأن تبحث متضمناتها بالنسبة لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية. وسمع الفريق العامل أيضاً أن مشروع الصك قد أعد في ظل إدراك اللغة المستخدمة في قانوني الأونسيترال النموذجيين بشأن التجارة الإلكترونية والتوقعات الإلكترونية، ولكن الأمر ربما يقتضي تعديل لغة هذين النصين لكي تلائم البنية الخاصة لمشروع الصك. وبينما أشار إلى أنه يجري الاعتماد بشكل متزايد على استخدام الصور الرقمية في النقل البحري (وذلك سبب لاستخدام المشروع هذا المصطلح صراحة) رئي على نطاق واسع أن الأمر يقتضي مزيداً من البحث في الأسباب التي قد تدعو إلى عدم استخدام المفهوم الأساسي لـ "رسالة البيانات" في مشروع الصك. وجرى التساؤل، بوجه خاص، عما إذا كانت الحاجة إلى إدخال إشارة إلى التصوير الرقمي (الذي يغطيه ضمناً التعريف الواسع لـ "رسالة البيانات" في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية) تبرر طرح مثل هذا المفهوم الأساسي جانباً. وأعرب عن قلق من أن الإشارة في مشروع المادة ١-٩ إلى المعلومات التي ترفق بالسجل الإلكتروني "أو تربط به بشكل آخر" يمكن أن تكون واسعة بشكل مفرط وأن تقوّض العلاقة التعاقدية بين الناقل والمرسل إليه لأنها يمكن أن تسمح للناقل

بادخال شروط تعاقدية إضافية بعد اصدار السجل الالكتروني. وأعرب عن شاغل آخر من أن الإشارة في تعريف "السجل الالكتروني" إلى رسالة بيانات واحدة أو أكثر تعني ضمناً أنه يمكن أن تكون هناك عدة رسائل تكون السجل الالكتروني وأنه يمكن أن تكون هناك مشكلة في تحديدها. واقترح عقد فريق خبراء صغير لبحث الأحكام المتعلقة بالتجارة الالكترونية بمزيد من التفصيل.

(ي) تعريف "أجرة النقل" (مشروع المادة ١-١٠)

٨٩- أعرب عن قلق من أن تعريف أجرة الشحن غير كامل من حيث انه يغفل ذكر الشخص المسؤول عن دفع أجرة الشحن. بيد أنه اتفق على أن دور التعريف هو أن يبين ببساطة ماهية أجرة الشحن، وأن المسائل المتصلة بأجرة الشحن، أي إلى من تدفع ومن الذي يدفعها، يمكن تناولها في مكان آخر.

(ك) تعريف "البضاعة" (مشروع المادة ١-١١)

٩٠- أعرب عن قلق من أن الإشارة، في تعريف "البضاعة" إلى ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ من سلع "بغرض نقلها"، لا إلى "ما يتعهد الناقل بنقله"، ربما تعني أن التعريف أغفل تغطية الحالات التي يتخلف فيها الناقل عن تسليم البضاعة أو عن تحميل الشحنة على ظهر السفينة. وقيل ان الإشارة الحالية إلى تسليم البضاعة فقط أضيق مما ينبغي. واقترح، كبديل، أن ييسر التعديل بحذف أي إشارة إلى تسليم البضاعة. وتقرر أن تعد الأمانة نصين بدلين واطعة في الحسابان كلا من هذين النهجين.

(ل) تعريف "الحائز" (مشروع المادة ١-١٢)

٩١- أشير إلى أن عبارة "في الوقت الراهن" غير ضرورية. وأعرب عن تأييد للابقاء على اشتراط أن تكون حيازة مستند النقل القابل للتداول "قانونية". وأشير إلى أن التعريف ينبغي أن يبين التمييز البسيط والمفهوم بشكل عام بين مستندات الأمر القابلة للتداول، والمستندات التي لحاملها، والمستندات غير القابلة للتداول التي يحدد فيها اسم المرسل اليه.

(م) تعريف "السجل الالكتروني القابل للتداول" (مشروع المادة ١-١٣) و"السجل الالكتروني غير القابل للتداول" (مشروع المادة ١-١٥)

٩٢- وافق الفريق العامل على هذين التعريفين كأساس سليم لمزيد من المناقشة.

(ن) تعريف "مستند النقل القابل للتداول" (مشروع المادة ١-١٤)

٩٣- اقترح أن يكون هناك بيان أوضح للفروق بين القابلية للتداول وعدم القابلية للتداول. وأشار إلى أن مسألة ما يشكل سند ملكية هي مسألة مختلف عليها بين النظم القانونية. وأشار أيضا إلى أن هناك حاجة إلى مزيد من التدقيق في فهم المصطلحات الأساسية مثل "القابلة للتداول" حتى يتسنى وضع قواعد مناسبة بشأن السجلات الالكترونية القابلة للتداول. وأشار ردا على ذلك إلى أنه لئن كان من المهم التزام مزيد من الدقة في هذا المجال، خاصة لأنه مجال جديد وأنه يتأثر بالقانون الوطني، فانه ينبغي للفريق العامل أن يضع في الاعتبار أنه لا يستطيع أن ينظم كل ما يترتب من آثار.

(س) تعريف "مستند النقل غير القابل للتداول" (مشروع المادة ١-١٦)

٩٤- على الرغم من ابداء اقتراح بحذف هذا التعريف وعدم ضرورته، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالتعريف لمزيد من البحث.

(ع) تعريف تعبير "الطرف المنفذ" (مشروع المادة ١-١٧)

٩٥- لوحظ أن لدى اعداد مشروع تعريف "الطرف المنفذ"، روعيت آراء متباينة أعرب عنها أثناء عملية التشاور. فقد حُبِّد البعض ادراج أي طرف يؤدي أيا من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل إذا كان ذلك الطرف يعمل لدى الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة. ودعا آخرون إلى استبعاد تعريف "الطرف المنفذ" كليا. وقد قُدم التعريف التقييدي نسبيا في النص الحالي كحل وسط (للحصول على مزيد من التعليقات على تعريف الناقل المنفذ ("الطرف المنفذ")، انظر الفقرات ١٤ إلى ٢١ من الوثيقة (A/CN.9/WG.III/WP.21).

٩٦- واقترح أن يحذف مفهوم الناقل المنفذ ("الطرف المنفذ") وأن يكون للناقل التعاقدى (الذي ينبغي أن يكون الشخص الوحيد الذي يدعي عليه المدعي) الحق في الرجوع على الأطراف المنفذة. وذكر اضافة إلى ذلك أنه سيكون من المفضل توجيه المسؤولية إلى طرف (هو الطرف المتعاقد في هذه الحالة) وأن هذا التوجيه للمسؤولية يطبق عمليا حسبما يتبين مثلا من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة ١٩٦٩.

٩٧- وقدم اقتراح آخر بادخال تقييد اضافي على مفهوم الطرف المنفذ عن طريق استبعاد الهيئات التي تقوم بمناولة البضائع وخزنها (مثل متعهدي محطات النقل الطرفية) وادخال الناقلين الحقيقيين في التعريف.

٩٨- ورئي أيضا أن تقييد التعريف باستخدام فكرة "يقوم فعليا بأداء" هو تقييد عشوائي وسيسبب مشاكل في الممارسة (مثال ذلك أنه سيكون من الصعب التقرير، بوجود فترة تقادم واحدة، من هو الشخص الذي ستقام عليه الدعوى، كما قد يسبب صعوبات في التفسير لدى تطبيق المواد ٤-٢-١ و ٤-٣-٥ و ٢-٢-٢). ورئي أن من المفضل استخدام تعريف "الناقل الفعلي" الوارد في المادة ١ (٢) من قواعد هامبورغ.

٩٩- بيد أنه أعرب عن تأييد واسع النطاق لوجود الفكرة في مشروع الصك؛ كما أبدي تأييد واسع النطاق لمفهومها، بما في ذلك استخدام تعبير "يقوم فعليا بأداء" كطريقة للحد من فئات الأشخاص التي يراد إدراجها في التعريف. ورئي أن مفهوم الطرف المنفذ مفيد إذ أنه يوفر حماية مجدية للمدعي (وهي مفيدة بصورة خاصة للمرسل اليه لتمكينه من تحميل آخر ناقل منفذ المسؤولية عن البضائع). وأشار إلى أن حماية الطرف المنفذ الواردة في مشروع المادة ٦-١٠ وكذلك في مشروع المادة ٦-٣-١ (المعروفة أيضا في بعض النظم القانونية باسم "شرط هملابا") هي جزء ضروري من دور "الطرف المنفذ" في مشروع الصك.

١٠٠- وأشار أيضا إلى أن جميع خيارات تعريف "الطرف المنفذ" الواردة في مشروع النص والتعليقات ينبغي إبقاؤها في الوقت الحاضر.

١٠١- وذكر أنه، بينما ينبغي عدم توسيع التعريف، سيكون من المفيد وجود بعض التوضيح لكيفية معاملة الأشخاص الذين لا يدخلون ضمن تعريف الطرف المنفذ فيما يتعلق بمسائل من قبيل أي حق في إقامة الدعاوى عليهم وأية حدود مسؤولية ودفع تنطبق عليهم.

١٠٢- ورئي الاستعاضة عن عبارة "بمقتضى عقد النقل" بعبارة من قبيل "في سياق عمليات النقل" أو بعبارة "في أداء عمليات النقل" لكي تبين بصورة أوضح علاقة الطرف المنفذ "بعقد النقل". وأضيف، بعبارات أعم، أن الطرف المنفذ ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل المتعاقد وأنه ينبغي إعادة النظر في التعريف لتوضيح ذلك الأمر. وفي هذا الصدد، طرح سؤال عما إذا كان من الضروري تناول أية التزامات تقع على عاتق الطرف المنفذ ولا تكون التزامات تقع على عاتق الناقل المتعاقد.

١٠٣- ولوحظ (دون اقتراح أن يتم بالضرورة تضيق نطاق تعريف الطرف المنفذ) أنه ينبغي للفريق العامل أن ينظر في احتمال أن يكون مقر الطرف المنفذ (كمتعهد مستودع مثلا) واقعا في دولة ليست طرفا في الاتفاقية التي يجري إعدادها. ولوحظ أيضا أنه، طالما أن متعهدي محطات النقل الطرفية سيكونون أطرافا منفذة، ينبغي أن يضع الفريق العامل في

اعتباره احتمال قيام تنازع بين مشروع الصك واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١).

١٠٤- وقدمت اقتراحات لتبسيط وتقصير صيغة التعريف. واقتُرح حذف عبارة "بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفاً في عقد النقل أو مذكوراً فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه" باعتبارها غير واضحة ولا تضيف شيئاً جوهرياً إلى التعريف. وجرى تأييد وجود الجملة الأخيرة من التعريف لأنها توضح المفهوم المعرف. ورأى الفريق العامل حذف عبارة "[أو يقصّر كلياً أو جزئياً في أداء]".

(ف) تعريف تعبير "حق السيطرة" (مشروع المادة ١-١٨)

١٠٥- لوحظ أن هذا التعبير هو إحالة مرجعية أكثر مما هو تعريف. و اقترح لذلك حذف المادة ١-١٨. بيد أنه اتفق على الاحتفاظ بالتعريف لمواصلة النظر فيه في مرحلة لاحقة.

(ص) تعريف تعبير "الشاحن" (مشروع المادة ١-١٩)

١٠٦- لاحظ الفريق العامل أن التعريف يمثل صورة عكسية لتعريف "الناقل" الوارد في مشروع المادة ١-١. فالشاحن هو طرف تعاقدى يمكن أن يكون قد أبرم العقد إما بالأصالة عن نفسه أو باسمه وإما من خلال موظف أو وكيل يعمل نيابة عنه وباسمه. وعادة ما يقوم الشاحن بجميع وظائفه من خلال أشخاص كهؤلاء. وقد يكون الشاحن هو المرسل إليه ذاته، كما هي الحال في العديد من بيوع "فوب" ("التسليم على ظهر السفينة") (الفقرة ٢٢ من مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21).

١٠٧- ومراعاة للشواغل التي أعرب عنها في سياق مناقشة مشروع المادة ١-١، اتفق بصورة عامة على أن مشروع تعريف "الشاحن" يشكل أساساً مقبولاً لمواصلة مناقشته في مرحلة لاحقة.

(ق) تعريف "مستند النقل" (مشروع المادة ١-٢٠)

١٠٨- جرى التذكير بأن تعريف "مستند النقل" ينبغي أن يُقرأ على أنه يمهّد لتعريف "مستند النقل القابل للتداول" و "مستند النقل غير القابل للتداول" في مشروع المادتين ١-١٤ و ١-١٦. وتشمل الفقرة (أ) سند الشحن الذي يصدر لمستأجر السفينة ولا يزال في حيازته، ولا يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه، وإنما يمثل فقط إيصال تسلّم، كما تشمل بعض أنواع الإيصالات التي تصدر قبل النقل أو أثناء إعادة الشحن. وتشمل الفقرة

(ب) سند الشحن القابل للتداول عندما يعمل بهذه الصفة، وبيان الشحن (انظر A/CN.9/WG.III/WP.21، المرفق، المادة ٢٣).

١٠٩- ولقي تعريف "مستند الشحن" تأييد الفريق العامل، بصفة عامة، على أساس أن التعريف يغطي بشكل مناسب الوظيفتين الأساسيتين لمستند الشحن، وهما إثبات تسلم البضائع، وإثبات وجود عقل النقل. وأشار إلى أن الوظيفة التقليدية الثالثة لسند الشحن، وهي أنه يمثل البضاعة لم يتطرق إليها التعريف. وطرح سؤال بشأن إغفال أي إشارة إلى القابلية للتداول في ذلك التعريف، وخاصة في ضوء مشروع المادتين ١٤-١ و ١٦-١ اللذين يعرفان على التوالي "مستند النقل القابل للتداول" و "مستند النقل غير القابل للتداول". وأشار، رداً على ذلك، إلى أن تعريف "مستند النقل" يقصد به أن يكون نوعياً وأن يشمل مستند النقل القابل للتداول ومستند النقل غير القابل للتداول، ولذلك فإن الأمر لا يتطلب إشارة في ذلك التعريف إلى القابلية للتداول أو إلى وظيفة سند الشحن باعتباره يمثل البضاعة.

١١٠- وردا على سؤال طرح بشأن إمكانية أن يحتوي مستند النقل على عقد النقل، أشار إلى أن الغرض من عبارة "يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه" هو مواءمة التعريف للنهوج المختلفة في القوانين الوطنية إزاء مسألة ما إذا كان يمكن أن يثبت مستند النقل وجود عقد النقل أو يحتوي عليه. وردا على سؤال بشأن ما إذا كانت الفقرتان (أ) و(ب) تمثلان وظيفتين بديلتين أم وظيفتين تكامليتين، أشار إلى أن التعريف ينطبق حيثما يستوفي الاشتراطات إما في (أ) أو في (ب)، أو تستوفي الاشتراطات في كليهما. وبالرغم من التعليقات أعلاه، رئي أن الأمر يتطلب مزيداً من البحث عند إعداد صيغة منقحة لتعريف مستند النقل. واتفق الفريق العامل على استبقاء نص مشروع المادة ١-٢٠ كأساس سليم لمناقشة باقي الأحكام الواردة في مشروع الصك.

٢- مشروع المادة ٥ (مسؤوليات الناقل)

١١١- بعد استكمال النظر في مشاريع التعاريف، بدأ الفريق العامل في قراءة لأحكام مشروع الصك الخاصة بالتزامات طرفي عقد النقل.

١١٢- وكان نص مشروع المادة ٥ حسبما ناقشه الفريق العامل كما يلي:

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

"١-٢-٥ 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.

"٢-٢-٥ 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 ١-٢-٥. ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

"٣-٥ بصرف النظر عن أحكام المواد ١-٥ و ٢-٥ و ٤-٥، 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.

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

"(أ) جعل السفينة [وإبقائها] جديرة بالإبحار؛

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

"(ج) جعل [وإبقاء] عناصر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة جاهزة وآمنة لتسلمها 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".

(أ) الفقرة ١-٥

١١٣- كان هناك اعتراف بأن مشروع المادة ١-٥ يحدد الالتزامات الأساسية للناقل بأن ينقل البضاعة إلى مكان المقصد ويسلمها إلى المرسل إليه. وكان هناك اتفاق عام على أن النص بصيغته تلك يبين بشكل مناسب بعض الالتزامات الرئيسية للناقل وأنه أساس سليم لبدء المناقشات استنادا إليه. بيد أن عدة اقتراحات أبديت بشأن تحسينات يمكن إدخالها على النص. وكان أحد الاقتراحات أنه ينبغي بيان التزام الناقل بشكل أكثر اكتمالا بإدراج إشارة

تُلزم الناقل بتسليم البضاعة بنفس الحالة التي كانت عليها وقت أن سُلمت إليه. وقيل انه لو أن هذه الإشارة الإضافية أُدرجت، فقد تحتاج العلاقة بين مشروع المادة ٥-١ ومشروع المادة ٦-١ (الذي يتناول مسؤولية الناقل) إلى مزيد من البحث. وقد أبدى اعتراض على هذا الاقتراح على أساس أن أوصاف البضاعة، في بعض الظروف، قد تتغير أثناء النقل نتيجة لطبيعتها ذاتها، التي قد تتغير بمرور الوقت. وسيقت كأمثلة لذلك الظروف التي تنطوي على تبخر جزئي للبضاعة أو على معالجة للبضاعة أثناء وجودها في البحر. وردا على ذلك قيل إن الآثار الطبيعية لمرور الوقت لا ينبغي أن تتخذ ذريعة لإعفاء الناقل من أي التزام بالمحافظة على حالة البضاعة التي سُلمت بها. وفي سياق هذه المناقشة أُشير إلى أن إيراد بعض، وليس كل، الالتزامات الإضافية للناقل بين الالتزامات الأساسية الواردة في مشروع المادة ٥-١ ليس مرضيا. وأشير أيضا إلى أن الأمر ربما يقتضي، في تنقيح مشروع المادة ٥، إيلاء مزيد من الاهتمام للأحكام ذات الصلة في اتفاقية بودابست بشأن عقود نقل البضائع في المجاري المائية الداخلية.

١١٤- وتمثل اقتراح آخر في أن مشروع المادة، الذي قيل انه يقدم بيانا غير كامل للالتزامات الناقل، ينبغي أن ينص أيضا على أن يتولى الناقل أمر البضاعة. وأشير في هذا الصدد إلى أن الأمر قد يتطلب، في بيان التزامات الناقل بشكل أكثر اكتمالا في مشروع المادة ٥-١، الإشارة إلى مشروع المادة ٤-١، الذي يحدد فترة مسؤولية الناقل.

١١٥- وكان هناك، مع ذلك، اقتراح آخر بأن هذا الحكم، بينما يحترم إلى حد ما الحرية التعاقدية للطرفين، لا ينبغي أن يترك أمر تحديد التزامات الناقل كلية للحرية التعاقدية، ويسمح بذلك بأن تحدد التزامات الناقل بعقود إذعان ليست في صالح الشاحن. وأشير إلى أن الالتزامات الأساسية للناقل محددة، في بعض النظم القانونية القائمة، بتشريع إلزامي لا يسمح بأي حيد عنها عن طريق اتفاق تعاقدية. وأشير إلى التعليق الوارد في الفقرة ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/21، والذي يبين منه أن أحكام مشروع الصك ينبغي أن توضح أن شروط العقد ليست قائمة بذاتها. واقترح أن يعبر مشروع الحكم عن هذه النقطة بمزيد من الوضوح. وتمثل رأي تشاركه الكثيرون في أن الحدود التي يمكن فيها نقل التزامات الناقل من خلال اتفاق تعاقدية قد تحتاج إلى مزيد من البحث في سياق مشروع المادة ١٧.

١١٦- ورغم الشواغل والمقترحات التي أعرب عنها خلال المناقشات، وافق الفريق العامل مؤقتا على استبقاء نص المادة ٥-١ بصيغته الراهنة. ورئي على نطاق واسع أن الشواغل والمقترحات المتعلقة بالصياغة أعلاه ينبغي أن يعاد النظر فيها في مرحلة لاحقة.

(ب) الفقرة ١-٢-٥

١١٧- طلب البعض إيضاحاً بشأن الصلة بين مشروع المادة ١-٢-٥ ومشروع المادة ١-٦ الذي يتناول أساس مسؤولية الناقل. وأعرب عن قلق خاص إزاء استخدام عبارة "بصورة سليمة ومتسمة بالحرص". وفضلاً عن ذلك، أشير إلى أن التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها محدد فعلاً في مشروع المادة ١-٦. وأشير أيضاً إلى أنه إذا كان يراد بهذه الأحكام أن تطبق على النقل من الباب إلى الباب، فربما يحتاج الأمر إلى إعادة صياغتها وفقاً لذلك، نظراً لأن النص الحالي يستخدم فيما يبدو مصطلحات النقل البحري بإشارته إلى تحميل البضاعة ومناولتها وتسييفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها. وأعرب أيضاً عن قلق إزاء تمديد فترة الالتزام المناظر لتشمل كامل مدة النقل من الباب إلى الباب، بالإشارة إلى مشروع المادة ١-٤. وفيما يتعلق باستخدام عبارة "بصورة سليمة ومتسمة بالحرص"، أعرب عن رأي تشاركه الكثيرون بأن هذه العبارة، التي استخدمت بداية في قواعد لاهاي وحظيت بميزة التفسير الموسع من خلال السوابق القضائية عبر العالم، ينبغي الإبقاء عليها في مشروع الصك وربما توسيعها (مع باقي الأحكام الواردة في مشروع الفقرة ٥، باستثناء مشروع المادة ٤-٥) لتشمل أجزاء النقل غير البحرية من عملية النقل من الباب إلى الباب.

١١٨- وفيما يتعلق بالمدة التي يظل فيها الناقل مسؤولاً بمقتضى مشروع المادة ٥، أعرب عن الرأي القائل بأن الإشارة إلى "فترة المسؤولية المحددة في المادة ١-٤" ينبغي أن يستعاض عنها بإشارة إلى الفترة الممتدة من وقت تسلم الناقل البضاعة حتى وقت تسليمها الفعلي. وقيل إن جعل تلك الفترة "رهناً بأحكام المادة ٢-٤" جاء في غير محله. وقيل لتفسير ذلك أن عبارة "رهناً بأحكام المادة ٢-٤" قد قصد بها إشارة إلى المادة ٣-٤ وينبغي أن يستعاض عنها بعبارة "رهناً بأحكام المادة ٣-٤". وقد ارتئي على نطاق واسع أنه وإن كان الفريق العامل لم يتخذ قراراً نهائياً بشأن نطاق تطبيق مشروع الصك، فإن الأمر سيحتاج إلى إيلاء مزيد من الاهتمام لكيفية تفاعل مشروع الصك مع اتفاقيات النقل الوحيد الواسطة الأخرى.

١١٩- وعلى الرغم من الإعراب عن بعض التأييد لحذف مشروع المادة ١-٢-٥، وافق الفريق العامل بصفة مؤقتة على استبقاء مشروع المادة بالنظر إلى الخبرة الواسعة فيما يتعلق بأحكام مماثلة في الاتفاقيات القائمة، مثل المادة ٣ (٢) من قواعد لاهاي. واتفق أيضاً على أنه ينبغي الاضطلاع بمزيد من الدراسة لمشروع المادة لتقييم التفاعل والتساق بين مشروع المادة ١-٢-٥ ومشروع المادة ٦، وكذلك تأثير التعاريف المختلفة الممكنة للفترة التي ينطبق خلالها الالتزام الوارد في مشروع المادة ١-٢-٥. وطلب إلى الأمانة إعداد مشروع منقح مع صيغ بديلة ممكنة تعكس الآراء والشواغل التي أعرب عنها.

(ج) الفقرة ٥-٢-٢

١٢٠- أشير إلى أن مشروع المادة ٥-٢-٢ يرمي إلى استيعاب ممارسة أشواط التحميل والتفريغ على حساب الشاحن، والتحميل والتفريغ والتستيف على حساب الشاحن المستخدمة للشحنات غير المعبأة في اطار مشاركة الايجار، وان كانت نادرة في خطوط النقل النظامية. وأشير إلى أن سبب الاتفاق على هذه الشروط يرجع عادة إلى أن صاحب الشحنة قد يمكنه أداء هذه العمليات بتكلفة أقل (وذلك، مثلاً، بسبب التخفيض الحجمي الذي يمنحه متعهد الشحن والتفريغ)؛ كما يرجع في حالات أخرى إلى أن يكون صاحب الشحنة في وضع أفضل للاضطلاع بهذه العمليات (بسبب خبرته الخاصة في تحميل وتستيف أنواع معينة من الشحنات مثلاً). ويمكن أيضاً أن يجتمع هذان السببان. وقيل ان من المفترض، خاصة عندما يتفق على شروط التحميل والتفريغ والتستيف على حساب الشاحن للسبب الثاني، أن يقلل ذلك بطريقة ما من مسؤولية الناقل عن هذه العمليات. غير أنه قيل رداً على ذلك ان الظروف التي يشترك فيها الشاحنون في عمليات التحميل تختلف تبعاً لظروف مثل حجم الشركة ونوع الشحنة، والظروف في الميناء، والتكنولوجيا المستخدمة لصون البضاعة، وأنه من غير المتصور أنه ينبغي لمعاهدة ما أن تسمح بشكل عام باعفاء الناقل من مسؤوليته عن التحميل والتفريغ في حالة الاتفاق على تلك الشروط.

١٢١- وأشير إلى أنه حتى إذا جرى تحميل الشحنة بواسطة الشاحن في اطار شرط التحميل والتفريغ والتستيف على حساب الشاحن، فإن الأمر أقل احتمالاً بكثير في أن يقوم المرسل اليه بعمليات التفريغ (وفي مثل هذه الحالة يكون أثر ذلك الشرط، الذي يغطي عمليات التحميل والتفريغ كليهما، هو أن التفريغ يتم بواسطة الناقل أو شخص آخر ينوب عن صاحب الشحنة). وقد انتقدت هذه الامكانية، التي يجيزها النص بعبارة "الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل اليه، أو من ينوب عنه" من حيث انه لا ينبغي أن يكون بوسع الناقل أداء عملية "نيابة" عن صاحب الشحنة وأن يقلل من مسؤوليته عنها.

١٢٢- وذكر أنه في بعض النظم القانونية يقتصر تأثير ذلك الشرط على مسألة من يتحمل تكاليف العمليات، ولا يقلل، من حيث المبدأ، من مسؤولية الناقل. وقيل ان الالتزام الاضافي للناقل بابقاء السفينة والشحنة آمنة يتفق وذلك النهج.

١٢٣- وأعرب عن الرأي القائل بأن شروط التحميل والتفريغ على حساب الشاحن قد تكون مناسبة للنقل البحري (من الميناء إلى الميناء) ولكنها لا محل لها في عقود الناقل الشامل من الباب إلى الباب حيث يتفق على أن يضطلع صاحب الشحنة بعمليات التحميل والتفريغ في ميناء وسيط ويكون من شأن الاتفاق أن ينقل المسؤولية عن تلك العمليات، التي تجري

وسط عملية النقل، إلى صاحب الشحنة. ولذلك اقترح حذف مشروع الحكم. ولقي ذلك الرأي تأييدا ضخما ورئي أن تأثير تلك الشروط على عمليات النقل من الباب إلى الباب بحاجة إلى أن يُقيّم.

١٢٤- ورأى آخرون، مع ذلك، أنه ينبغي الاقرار بتلك الشروط باعتبار أنها تقسم المسؤوليات والمخاطر بين الشاحن والناقل، وأنها ينبغي، من ثم، أن تعفي الناقل من تلك الالتزامات في الحدود التي يتعهد فيها الشاحن بأدائها. فالحرية التعاقدية في هذا الشأن منشودة ولها ميزة السماح للطرفين بالاضطلاع بأعمالهما بأقل تكلفة ممكنة بالقاء التزامات التحميل والتفريغ على الأشخاص الأحسن وضعاً لتنفيذها.

١٢٥- وقيل ان مشروع الحكم يشير بشكل عام إلى الالتزامات المحددة في المادة ٥-٢-١، التي تضمنت أيضا النقل وحفظ البضاعة والاعتناء بها. وأعرب عن تأييد واسع للاقتراح القائل بأنه لا ينبغي أن يكون بوسع الناقل أن يفوض الشاحن تعاقديا في هذه المجموعة الكبيرة من الالتزامات المنبثقة من عقد النقل.

١٢٦- وأشار إلى أنه عملاً بمشاريع الأحكام الحالية، لن يكون شرط التحميل والتفريغ على حساب الشاحن بحاجة إلى أن يتفق عليه صراحة أو يتفاوض بشأنه تحديداً، وهو ما يثير شواغل تتعلق بالسياسية العامة. وقيل رداً على ذلك انه بقدر ما تتسم كيفية الاتفاق على ذلك الشرط بعدم الوضوح، ينبغي أن يوضح أنه يجب الاتفاق عليه صراحة وأن النقل إلى أشخاص من الغير يجب أن يكون بموافقة صريحة (ولكن أضيف إلى ذلك أن هذا التوضيح لا يعني أن الشرط لا ينقل المسؤولية عن تلك العمليات إلى صاحب الشحنة).

١٢٧- وأعرب عن آراء مختلفة بشأن القاعدة السليمة التي ينبغي أن يقرها مشروع الصك. وكان هناك اتفاق عام على الاقتراح القائل بأن يظل مشروع الصك واجب التطبيق حتى ولو اتفق الطرفان على شرط التحميل والتفريغ على حساب الشاحن. وأعرب عن التأييد للرأي القائل بأن الشرط لا يقتصر تأثيره على مسألة تكاليف عمليات التحميل والتفريغ، بل يقلل أيضا من مسؤولية الناقل عن هذه العمليات. بموجب العقد (والا فانه لن يسمح للحرية التعاقدية في هذا المجال بأن تحقق المزايا التجارية المثلى). بيد أنه أعرب عن تأييد كبير لاقتراح أن يقتصر تأثير الشرط على مسألة من الذي يتحمل تكاليف عمليات التحميل والتفريغ، وألا ينتقص تطبيق ذلك الشرط من مسؤولية الناقل عن تلك العمليات. ولم يتسن التوصل إلى نتيجة نهائية بشأن هذه النقطة، ولكنه ووفق على أنها بحاجة إلى توضيح في مشروع الصك. وبعد المناقشة، تقرر وضع ذلك الحكم بين معقوفتين كإشارة إلى أن الفريق العامل ينبغي أن يعيد النظر في ذلك المفهوم بما في ذلك كيفية ارتباطه بالأحكام المتعلقة

بمسؤولية الناقل. واقترح إعداد معلومات كتابية عن ممارسة شروط التحميل والتفريغ على حساب الشاحن لعرضها على دورة قادمة للفريق العامل لمساعدته في نظرها.

(د) الفقرة ٣-٥

١٢٨- استرعى نظر الفريق العامل إلى وجود قواعد بشأن نقل البضائع الخطرة في اتفاقيات النقل الوحيد بواسطة الأخرى مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي واتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية. وفي سياق النقل من الباب إلى الباب، سيحتاج الأمر إلى مزيد من الدراسة للتفاعل بين مشروع الصك وتلك الاتفاقيات.

١٢٩- وفيما يتعلق بمضمون مشروع المادة ٣-٥، أعرب عن تأييد للمبادئ التي يتركز عليها الحكم. وتمثل رأي تشاركه الكثيرون في أن الأمر ربما يحتاج إلى أن يكون في مشروع المادة تمييز بين ما إذا كان الناقل، أو لم يكن، قد أحيط علما بطبيعة البضاعة. وأشار إلى أن نطاق الحكم ربما يحتاج إلى قصره على الظروف التي ينتج فيها خطر معين من نقل أنواع معينة من البضائع أو الظروف التي لا يكون فيها الناقل قد أبلغ بالطبيعة الخطرة للبضائع. ومع ذلك، أعربت وفود أخرى عن رأي مخالف مفاده أنه ينبغي أن يكون للناقل الحق، لأسباب متعلقة بالسلامة وبغض النظر عن هذه المعلومة، في أن يتلف البضاعة إذا اقتضت الضرورة ذلك. وأشار رأي آخر إلى أن الحكم ينبغي أن يعالج مسألة التعويض الممكن الذي يدين به الشاحن للناقل عن التكاليف الإضافية التي تتطلبها مناولة البضائع في الظروف التي يتناولها مشروع المادة ٣-٥. وكان هناك أيضا رأي آخر بأن نص مشروع المادة بحاجة إلى أن يبين بمزيد من الوضوح علاقته بالتزامات الناقل بأن يقي السفينة جديرة بالإبحار. بمقتضى مشروع المادة ٤-٥. وقيل ان نص مشروع المادة ٣-٥ يحتاج أيضا إلى أن يتضمن ضمانات في مواجهة أي تدابير غير مبررة من جانب الناقل. وأعرب عن قلق من أن مشروع الحكم بصيغته تلك ربما يكون مضللا، وخاصة بالنظر إلى الإشارة إلى المادة ٣-٥، الواردة في مشروع المادة ٦-١-٣ '١٠' الذي ينص على استبعاد مسؤولية الناقل. وقيل ان ثمة صعوبة نشأت بسبب محاولة مشاريع الأحكام المجمع أن تعالج في آن معا حق الناقل في أن يتلف البضاعة (دون تمييز تبعا لعلم الناقل أو عدم علمه، بالطبيعة الخطرة للبضاعة) والتزامات ومسؤوليات الشاحن. وذكر أن تلك المسائل معالجة بشكل أفضل في المادة ١٣ من قواعد هامبورغ.

١٣٠- واتفق الفريق العامل، بعد المناقشة، على أن نص مشروع المادة ٥-٣ يحتاج إلى مزيد من التحسين. وطلب إلى الأمانة أن تعد، كبديل للنص الحالي للحكم، صيغة تستند إلى المبادئ المعبر عنها في المادة ١٣ من قواعد هامبورغ بشأن صلاحيات الناقل في حالة حدوث طارئ في نقل البضائع الخطرة. واتفق أيضا على أن مسألة التعويض الذي قد يستحق للشاحن أو للناقل في ظروف من هذا القبيل ربما تحتاج إلى مزيد من المناقشة في سياق مشروع المادة ٧-٥.

(هـ) الفقرة ٥-٤

١٣١- استذكر الفريق العامل مناقشته الأولية بشأن مشروع المادة ٥-٤ (انظر الفقرة ٤٣ أعلاه) وأكد على تأييده الواسع لأن يفرض على الناقل الالتزام المتعلق بتوخي الحرص الواجب طوال الرحلة باستبقاء الكلمتين اللتين تردان حاليا بين أقواس معقوفة وهما "وأثناءها" و "وابقائها". بيد أنه جرى الاعراب مكررا عن القلق من أن توسيع التزام الناقل فيما يتعلق بتوخي الحرص الواجب تجاه الرحلة بكاملها يضع عبئا أكبر على الناقلين ويمكن أن يؤدي إلى تكاليف إضافية تحال على شكل أجور شحن أعلى.

١٣٢- ولوحظ أن صيغة مشروع المادة ٥-٤ مستلهمة من قواعد لاهاي وأن الإبقاء عليها سيحفظ فائدة الخبرة الواسعة ومجموعة من السوابق القضائية بشأن تفسير ذلك الحكم في النقل البحري. غير أنه أشير إلى أن نص مشروع المادة ٥-٤ يجعله غير ملائم لوسائط النقل الأخرى.

١٣٣- ورئي أن من الضروري ادخال تحسينات على النص بغية توضيح الجهة التي يلقي عليها عبء الإثبات فيما يتعلق بالتزام الناقل بتوخي الحرص الواجب. وطرح بصورة خاصة سؤال عما إذا كان سيتوجب على الشاحن، بالإضافة إلى تحميله عبء الإثبات بشأن سبب هلاك البضاعة أو تلفها بمقتضى مشروع المادة ٦-١-٣، أن يثبت أيضا عدم توخي الناقل للحرص الواجب بمقتضى مشروع المادة ٥-٤.

١٣٤- وطرح سؤال آخر بشأن طول الفقرة الزمنية التي يتحمل الناقل خلالها المسؤولية بمقتضى مشروع المادة ٥-٤، وهي المسؤولية المفروضة على الناقل "قبل" الرحلة البحرية، دون تحديد للوقت الذي تبدأ فيه تلك الفترة وتنتهي. ورئي أن التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب ينبغي أن لا ينتهي في الوقت الذي تصل فيه السفينة إلى ميناء المقصد بل أن يبقى إلى أن يكون قد تم تفريغ البضاعة على الأقل. واقترح، بهذا الصدد، عدم الإبقاء على كلمتي "وابقائها" و "إبقاء" في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ج). وينبغي، بدلا من ذلك، أن تضاف

جملة في نهاية مشروع المادة ٥-٤ يكون نصها كما يلي: "يجب الوفاء بالالتزامات الواردة أعلاه طوال الفترة التي تكون فيها البضاعة على متن السفينة وأثناء تفريغ البضاعة من السفينة".

١٣٥- وقدم اقتراح آخر بأن تضاف صيغة على النحو التالي، لتلبية الاحتياجات الناشئة عن نقل منتجات مبرّدة أو مجمّدة: "في أعقاب تسليم البضاعة التي تكون قد نقلت في درجات حرارة متحكم بها (سواء أكانت في حاويات أم في خلاف ذلك)، يجب على الناقل، إذا طلب منه ذلك أي من الأشخاص المشار اليهم في المادة ١٣-١، أن يتّيح، خلال ١٤ يوما من تاريخ ذلك الطلب، نسخا عن الأدلة المستندية و/أو المعلومات المخزونة إلكترونيا (كمخططات التسجيل البيانية أو البيانات المخزونة إلكترونيا المنزّلة) الموجودة لديه بشأن درجات الحرارة التي نُقلت فيها البضاعة".

١٣٦- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن النص الحالي لمشروع المادة ٥-٤ يشكل أساسا عمليا لمواصلة مداولاته. وأحاط الفريق العامل علما بمختلف الاقتراحات التي أعرب عنها بشأن مشروع الحكم. واتفق بصورة عامة على أن مشروع الحكم يحتاج إلى مزيد من الدراسة في ضوء الأحكام الماثلة أو المقارنة في اتفاقيات النقل الوحيد الواسطة الأخرى.

(و) الفقرة ٥-٥

١٣٧- طرحت تساؤلات بشأن ضرورة مشروع المادة ٥-٥ والغرض منها، بما في ذلك علاقتها بالفصل ١٥ الذي يتناول العوارية العامة.

١٣٨- وذكر أن مشروع الفصل ١٥ يشير إلى تسوية العوارية العامة والى تطبيق القواعد التعاقدية التي تتناول تفاصيل تلك التسوية، بينما يعبر مشروع المادة ٥-٥ عن مبدأ قانوني عام، وهذا يعبر، من جهة، عن القاعدة المسلّم بها عموما في النظم القانونية، وهي تبرير التضحية بممتلكات الغير في ظروف معينة، ويوفر، من جهة أخرى، أساسا قانونيا للعوارية العامة على النحو الذي جرى تناولها به في مشروع الفصل ١٥. وقيل ان تجسيد ذلك المبدأ مفيد، بصرف النظر عن التحسينات الصياغية الممكنة، لأنه قد ييسر إعمال قواعد يورك - أنتويرب (١٩٩٤) بشأن العوارية العامة. وذكر كذلك أن مشروع المادة ٥-٥ يوفر استثناء (بالإضافة إلى الاستثناء الوارد في مشروع المادة ٥-٣) لواجب الحرص المحدد في أحكام أخرى من مشروع الفصل ٥. وألقيت بيانات مختلفة تفيد بأن مشروع المادة ٥-٥ يتماشى مع تعزيز الأمان في البحر.

١٣٩- غير أن اعتراضات قوية أثّرت على مشروع المادة، من حيث نهجها الاجمالي والمبادئ التي أوردتها وكذلك صياغتها. ورأى بعض الذين انتقدوا مشروع الحكم أنه ينبغي حذفه، بينما رأى آخرون أن يقوم الفريق العامل بتحسين صيغة مشروع الحكم ويبقى عليه، سواء في مكانه الحالي أم بربطه بمشروع المادة ١٥.

١٤٠- ورئي أن مشروع المادة ٥-٥ يرسى صلاحية جديدة لم ترد حتى الآن في النصوص القانونية ذات الطابع المماثل، دون توضيح وتعيين حدود تلك الصلاحية. ورئي أن العوارية العامة تمثل مفهوما قانونيا تقليديا راسخا وأن من غير المناسب أن يضاف اليه حكم قانوني شامل كالحكم الوارد في مشروع المادة ٥-٥. وذكر، علاوة على ذلك، أن مشروع المادة ٥-٥ يتجاوز مفهوم العوارية العامة التقليدي (خصوصا وأنه لم يقيّد بمفهوم الخطر الذي يتهدد المغامرة المشتركة في البحر) وأنه يحايي الناقل دون مبرر، وأن مشروع المادة ١٥ (الذي يستند بصورة وثيقة إلى المادة ٢٤ من قواعد هامبورغ) يكفي لمعالجة الحالات التي يضطر فيها الناقل إلى أن يضحى بالبضاعة حفاظا على السلامة العامة في المغامرة البحرية المشتركة.

١٤١- وعلى سبيل الشرح، قيل انه إذا كانت التضحية بالبضاعة ناتجة عن عدم جدارة السفينة بالبحار وإذا ثبت وجود علاقة سببية بين عدم الجدارة بالبحار وضرورة التضحية، يكون الناقل مسؤولا. بيد أنه قيل، ردا على ذلك، ان مشروع المادة يضع صاحب البضاعة في موضع صعب نظرا إلى الحكم المتعلق بالمسؤولية في مشروع المادة ٦-١-٣ (الذي يفترض وفقا له أن الناقل لم يرتكب خطأ تسبب في هلاك البضاعة أو تلفها)؛ وخصوصا لصعوبة عبء الاثبات الملقى على صاحب البضاعة.

١٤٢- ولوحظ أن مشروع المادة لم يُشر إلى صون السفينة أو البضاعة من خطر مشترك، وهو عنصر أساسي في حالة العوارية العامة. وقيل ان المعالجة غير الكاملة لحق التضحية بالبضاعة غير مستصوبة وقد تؤدي إلى عواقب لا يمكن التنبؤ بها. وليس من الواضح أيضا، من حيث الصياغة، ما هي العلاقة بين مشروع المادة ومشروع المادة ١٥. وعلاوة على ذلك، ذكر أنه يجري النظر في قواعد يورك - أنتويرب (١٩٩٤) بهدف امكان تنقيحها، الأمر الذي اعتبر سببا آخر لمعارضة ادراج أحكام تشريعية غير مجرّبة في مشروع الصك. وقيل، من حيث نهج الصياغة، ان من المفضل النص صراحة على واجبات الناقل في توخي الحرص (وجمع تلك الواجبات مع افتراضات عدم المسؤولية) وان الأمور الأقل استصوابا هو النص صراحة على الحق في إهمال واجب الحرص. وعلى أية حال، قيل انه إذا كان لا بد من وجود أي مبادئ عامة بشأن العوارية العامة، فمن المفضل تناولها في سياق مشروع المادة ١٥.

١٤٣- وبعد النظر في الآراء المختلفة، لوحظ أن الفريق العامل ينقسم بين الذين يؤيدون حذف مشروع المادة ٥-٥ والذين يفضلون الإبقاء عليها. ورأى الذين يؤيدون الإبقاء على الحكم أنه يحتاج إلى المزيد من الدراسة والتوضيح (حسبما بينت ذلك المناقشة). وللدلالة على أن الفريق العامل لم يكن في وضع يمكنه من تقرير ما إذا كان سيبقي على مشروع الحكم أم لا وللدلالة على أن من الضروري مواصلة النظر في مضمونه وصياغته، قرر الفريق العامل إدراج مشروع المادة بين معقوفتين.

٣- مشروع المادة ٧ (التزامات الشاحن)

١٤٤- كان نص مشروع المادة ٧ بصيغته التي ناقشها الفريق العامل كما يلي:

"٧-١ رهنا بأحكام عقد النقل، يتولى الشاحن تسليم البضائع جاهزة للنقل وبحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعتمد، 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 المعتمد، بما في ذلك تحميل الحاوية أو منصة النقل ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً.

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

"٧-٣ يقوم الشاحن بتزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية 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 اليه شخصيا 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.

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

"٧-٦ يكون الشاحن مسؤولا 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.

"٧-٧ إذا 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 الإلكتروني، 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.

"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 ومستخدميه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين يعملون، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصيا. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن بمقتضى هذا الحكم الا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يندرج ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته".

(أ) الفقرة ٧-١

١٤٥- على الرغم مما ورد في الفقرة ١١٢ من مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21) من أن "الالتزام الأساسي للشاحن هو تسليم البضائع إلى الناقل طبقا لشروط عقد النقل"، قيل

ان الالتزام الأساسي للشاحن هو في الواقع دفع أجرة النقل. وارتأت بعض الوفود أن دفع أجرة النقل هو التزام رئيسي على الشاحن، أما الالتزامات الأخرى فهي ثانوية بالنسبة لهذا الالتزام. غير أن رأيا بديلا كان أنه حتى إذا كان دفع أجرة النقل هو أهم التزام على الشاحن فإن تلك المسألة تناولها بالفعل مشروع المادة ٩ من مشروع الصك. واقترح، لكي يعكس مشروع المادة ٧-١ بصورة أفضل أهمية التزام الشاحن بضمان أن تكون البضائع، عند تسليمها للناقل، في حالة تجعلها تتحمل النقل، أن يحدف حرف العطف "و" من النص المتعلق بالتزام الشاحن والوارد في الجملة الأولى من مشروع المادة ٧-١. وأعرب عن تأييد واسع النطاق لذلك الاقتراح.

١٤٦- وقيل أيضا ان التزام الشاحن بتسليم البضائع في حالة تجعلها جاهزة للنقل يخضع، بصيغته الحالية، لأحكام عقد النقل، وأنه إذا كان القصد هو أن يكون هذا الالتزام اجباريا فينبغي حذف العبارة الافتتاحية لمشروع المادة ٧-١ (وهي: "رهنا بأحكام عقد النقل"). ولوحظ أن هذا الحكم، بصيغته الحالية، يمكن أن يسمح للطرفين بالاتفاق على تغيير الالتزام المبين في مشروع المادة ٧-١. وقيل ان أي تغيير كهذا ينبغي أن لا ينطبق الا بين طرفي عقد النقل، وأنه لا ينبغي أن ينطبق على الأطراف الثالثة. وقيل أيضا ان احضاع التزام الشاحن بتسليم البضائع لأحكام عقد النقل يمكن أن يتيح امكانية اساءة الاستغلال من جانب الناقل، الذي قد يسعى إلى ادراج شروط أشد. وقيل أيضا انه يبدو أن هناك عدم توازن بين التزامات الناقل، كما هي مبينة في مشروع المادة ٥-٢-١، بأن يمارس الحرص فيما يتعلق بالبضائع، والتزامات الشاحن فيما يتعلق بالبضائع. وأشار إلى أن التزام الشاحن فيما يتعلق بحالة البضائع وتعبئتها مبين بتفاصيل أكثر كثيرا من الالتزام المناظر الواقع على عاتق الناقل، وأن هذا يمكن أن يسبب التشويش وأن يؤدي أيضا إلى مشاكل إثباتية. وقيل انه يمكن تحقيق توازن أكثر بالاعتماد على النهج المتبع في المواد ١٢ و ١٣ و ١٧ من قواعد هامبورغ. وأعرب عن تأييد لذلك الاقتراح. وقيل، معارضة لذلك الاقتراح، إن التزامات الشاحن الواردة في مشروع المادة ٧-١ والتزامات الناقل الواردة في مشروع المادة ٥ تمثل نوعين مختلفين من الالتزامات، وهي مصاغة صياغة سليمة بمستويين مختلفين اختلافا طفيفا من التفصيل.

١٤٧- واقترح حذف الجملة الثانية من مشروع المادة ٧-١، بالنظر إلى أن تعريف عبارة "البضاعة" الوارد في مشروع المادة ١-١١ يشمل أيضا "أي معدات وحاويات". غير أن ذلك الاقتراح اعترض عليه بحجة أن ادراج الجملة الثانية ضروري لكي لا يكون هناك مجال للشك في أن التزام الشاحن يشمل تستيف البضاعة تستيفا سليما في الحاويات أو منصات

النقل، وللاستجابة للشاغل العام بأن تعطى لمسائل الأمن وضعية أكثر بروزاً. وضربت أمثلة لحالات، ولا سيما في صناعة العبّارات، يكتسي فيها تثبيت البضائع على منصّات النقل على متن العبّارات أهمية خاصة. وبالنظر إلى ذلك الشاغل، اتفق على الإبقاء على الجملة الثانية. غير أن الفريق العامل لاحظ أن العلاقات بين مشروعَي المادتين ٧-١ و ١١-١ قد تحتاج إلى المزيد من الاستعراض في مرحلة لاحقة بغية تفادي أي تضارب ممكن.

١٤٨- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على حذف حرف العطف "و" من السطر الأول من مشروع المادة ٧-١، وإدراج عبارة "رهنا بأحكام عقد النقل" بين معقوفتين إلى حين إجراء المزيد من المشاورات والمناقشات حول نطاق التزام الناقل ومدى خضوعه لحرية التعاقد. وأحاط الفريق العامل علماً باقتراح أعداد صيغة بديلة تستند إلى المواد ١٢ و ١٣ و ١٧ من قواعد هامبورغ. وعلاوة على ذلك، لوحظ أن الحكم قد يحتاج إلى استعراض لضمان اتساق المصطلحات في اللغات الرسمية الست.

(ب) الفقرة ٧-٢

١٤٩- أعرب عن رأي مؤداه أن مشروع المادة ٧-٢ ليس مناسباً، لأنه يدرج عنصراً ذاتياً في الواجبات والالتزامات المتبادلة بين الشاحن والناقل، ولأنه يمثل عبئاً إضافياً على الناقل، مما قد يفرض على تقاضٍ لا داعي له. وبالإضافة إلى ذلك، ذكر أن مشروع المادة ٧، الذي يتناول التزامات الشاحن، لا ينبغي أن يستخدم لإنشاء التزام يتحمّله الناقل. ومن ثم، رُئي أنه ينبغي حذف مشروع الحكم وأن مسألة المعلومات والتعليمات التي يتعين على الناقل تقديمها إلى الشاحن ينبغي تناولها حالة فحالة تبعاً للممارسات الجارية في المهنة.

١٥٠- غير أن الرأي السائد على نطاق واسع ذهب إلى الاحتفاظ بمشروع المادة ٧-٢، لأنه يوفر توازناً مناسباً بين واجبات الشاحن (حسبما جرى تناولها في مشروع الفصل ٧ وفي مواضع أخرى) وواجبات الناقل في تزويد الشاحن بالمعلومات اللازمة لتمكين الشاحن من أداء واجباته. ولوحظ أنه حتى إذا كان الواجب المنصوص عليه في مشروع المادة ٧-٢ غير المذكور صراحة فإنه موجود كمبدأ على أية حال، إذ يملّيه أساساً ما هو مفروض على طرفي العقد من واجب متبادل في التعاون بحسن نية. وفي هذا الصدد، ذكر أن مشروع الصك ينبغي أن يتضمن حكماً (مدرجاً في نصوص أخرى للأونسيتال، مثل المادة ٧ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع) يفيد بأنه يتعين مراعاة حسن النية لدى تفسير الصك. غير أنه رُئي على نطاق واسع أنه من المفيد في هذا السياق بالذات أن يعبر

صراحة عن الواجب العام المتمثل في مراعاة حسن النية، بادراج حكم على غرار مشروع المادة ٧-٢.

١٥١- وفيما يتعلق بصياغة الحكم، قيل ان من الضروري التأكد من أن يكون واضحا في جميع الصيغ اللغوية أن المفهوم التقييدي "تعد، في حدود المعقول، ضرورة" يشير الى "المعلومات" و "التعليمات" على السواء. وأبديت بعض الشكوك بشأن ما اذا كان من المناسب ادراج مشروع هذا الحكم، الذي يركّز على واجبات الناقل، في الفصل الذي يتناول التزامات الشاحن. غير أنه رئي أن هناك صلة وثيقة بين مشروع المادة ٧-٢ وسائر أحكام مشروع الفصل ٧، ومن ثم فإن ادراج مشروع الحكم في هذا الموضع ليس بالضرورة غير مناسب. ورئي أنه نظرا للصلة بين واجب الناقل بمقتضى مشروع المادة ٧-٢ وواجبات الشاحن بمقتضى مشروع الفصل ٧، فلا بد من الخلوص الى استنتاج هو أن الشاحن لا يكون مسؤولا عن عدم أداء واجباته اذا لم يقدم الناقل المعلومات والتعليمات التي طُلبت حسب الأصول، وقد يكون من المستحسن توضيح هذا الفهم. ولوحظ أن المادة ٧ من اتفاقية بودابست تشترط شكلا كتابيا للمعلومات التي تقدم في سياق مشابه، وأنه قد يجدر النظر في مسألة الشكل الواردة في مشروع المادة ٧-٢.

١٥٢- ورهنا بما أبدى من ملاحظات، قرر الفريق العامل الإبقاء على مشروع الحكم بغية النظر في تفاصيله في دورة مقبلة.

(ج) الفقرة ٧-٣

١٥٣- أعرب عن تأييد واسع النطاق لصياغة مشروع المادة ٧-٣، التي تبين الاشتراط المتمثل في أنه ينبغي للشاحن أن يزود الناقل بمعلومات وتعليمات ومستندات معينة. وأبدى رأي مفاده أن الإشارة الواردة في الفقرة (ج) الى "اسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن" يمكن أن تثير مشاكل في الممارسة العملية عندما ترد تلك المعلومات، مثلا، في سند الشحن، مع اختلاف اسم الشاحن المذكور في المستند عن اسم الشاحن المذكور في العقد. واقترح الاستعاضة عن عبارة "تفاصيل العقد" بعبارة "مستند النقل". وردا على ذلك، ذكر أن تعريف "تفاصيل العقد" يشير بالفعل الى أي معلومات ترد في مستند النقل. وبناء على ذلك، وافق الفريق العامل على نص مشروع المادة ٧-٣ باعتباره أساسا صالحا لمواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

(د) الفقرة ٧-٤

١٥٤- ذكر أن مشروع المادة ٧-٤، الذي ينطوي على التزام متبادل بين الشاحن والناقل بأن يزود كل منهما الآخر بالمعلومات والتعليمات والمستندات في الوقت المناسب وبأن تكون تلك المعلومات والتعليمات والمستندات صحيحة وكاملة، يمثل نقطة انطلاق ملائمة لمواصلة المناقشة. واتفق الفريق العامل على الإبقاء على النص لمواصلة النظر فيه.

(هـ) الفقرة ٧-٥

١٥٥- لوحظ أن مشروع المادة ٧-٥ يلقي على كل من الشاحن والناقل مسؤولية صارمة تجاه الآخر وتجاه المرسل اليه وتجاه الطرف المسيطر عن أي هلاك أو تلف ينشأ عن عدم قيام أي من الطرفين بتقديم المعلومات المطلوب تقديمها. بمقتضى مشاريع المواد ٧-٢ و ٧-٣ و ٧-٤. وقيل إن هذا الحكم يكتسي أهمية لأن إجراء تفقد مادي فعلي للبضاعة أمر نادر الحدوث في هذا العصر، ومن ثم فإن لتبادل المعلومات المتعلقة بالبضاعة بين الشاحن والناقل أهمية فائقة في نجاح عملية النقل.

١٥٦- غير أنه أبديت شواغل بشأن النص الحالي لمشروع المادة ٧-٥. وكان أحد الشواغل أن نوع المسؤولية التي يرسبها مشروع المادة ٧-٥ ليس مناسباً بالنظر إلى أن الالتزامات المبينة في مشاريع المواد ٧-٢ و ٧-٣ و ٧-٤ ليست مطلقة وتنطوي على اجتهادات ذاتية. فعلى سبيل المثال، يشير مشروع المادة ٧-٣ إلى تقديم الشاحن المعلومات التي "تعد، في حدود المعقول، ضرورية". ورأى بعض الوفود أن فرض مسؤولية صارمة عن عدم التقيد بما يوصف بأنه التزام مرن وغير دقيق يبدو أمراً مفرطاً للتشدد. ورئي أنه قد يكون لدى الشاحن، في أحوال معينة، عدد من الأسباب لعدم تقديم المعلومات ذات الصلة، مثلاً عندما يظن الشاحن، لأسباب وجيهة، أن الناقل يحوز تلك المعلومات بالفعل. وعلاوة على ذلك، ذكر أن اتباع نهج يقوم على المسؤولية القطعية قد لا يكون مناسباً، على سبيل المثال، في الحالة التي لا يقوم فيها الشاحن بتوفير التفاصيل الواردة في إطار الفقرة (ب) أو (ج) من المادة ٨-٢-١ والتي يتعين إدراجها في مستند النقل قبل استلام الناقل للبضاعة (حسبما تقضي به المادة ٨-٢-١). وفي مثل هذه الحالة، يكون لمشروع المادة ٧-٥ مفعول يتمثل في تحميل الشاحن مسؤولية قطعية عن عدم التقيد بالتزامه بتوفير المعلومات "في الوقت المناسب"، حسبما تقضي به المادة ٧-٤. وذكر أن الحكم، بصيغته الحالية، يتسم بالغموض وليس من الواضح ماذا سيكون مفعوله فيما يتعلق بالمسؤولية تجاه المرسل اليه أو الطرف المنفذ أو بشأن ما إذا كان الناقل سيكون مسؤولاً تجاه المرسل اليه بسبب عدم قيام الشاحن

بتوفير التفاصيل الوافية، والعكس بالعكس. ورئي أنه قد يلزم وضع مشروع منقح لهذا الحكم يميز بين المسؤولية التعاقدية تجاه الأطراف الأخرى المعنية والمسؤولية غير التعاقدية تجاه الأطراف الثالثة.

١٥٧- وأبدي شاغل آخر مثاره أن الحكم لا يعالج الحالة التي يكون فيها الشاحن والناقل مسؤولين في آن واحد، بأن يتيح تقاسم المسؤولية في مثل تلك الحالة. كما رئي أن الحكم يتسم بالغموض إذ ليس واضحاً ما هو المقصود بعبارة "هلاك أو تلف" في مشروع المادة ٥-٧ بالمقارنة، مثلاً، مع العبارة المستخدمة في مشروع المادة ٦-٧، الذي يشير إلى "خسارة أو ضرر أو إصابة". واقترح أن يدرس الفريق العامل هذه المسألة من أجل تحديد ماهية "الهلاك أو التلف" المشار إليه تحديداً أفضل. وعلى وجه أعم، رئي أن الالتزام الذي يفرضه مشروع المادة ٥-٧ ينبغي أن يخضع لمزيد من الدراسة المفصلة من أجل إيضاح آثاره المتعددة.

١٥٨- وخلص الفريق العامل إلى أن مشروع المادة ٥-٧ ينبغي أن يوضع بين معقوفتين، إلى حين إعادة النظر فيه على ضوء الشواغل والاقتراحات المذكورة أعلاه. وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً، يتضمن نصوصاً بديلة محتملة لكي يؤخذ في الاعتبار ما أبدي من آراء واقتراحات. وعند اختتام المناقشة، اتفق الفريق العامل عموماً على أنه ينبغي، لدى تنقيح مشروع الحكم، إيلاء المراعاة الواجبة للحقيقة المتمثلة في أن المعلومات المشار إليها في مشروع المادة ٥-٧ يمكن أن تُبلّغ بواسطة رسائل الكترونية، أي أن تُدخل في نظام اتصالات الكتروني وتستنسخ، مع تغيير أو دون تغيير أثناء عملية البث.

(و) الفقرة ٦-٧

١٥٩- لوحظ أن مشروع المادة ٦-٧ يحلّل الشاحن مسؤولية الضرر الذي تسببه البضائع (ومسؤولية عدم الوفاء بالتزاماته بموجب المادة ١-٧) على سبيل الخطأ مع القاء عبء الإثبات على كاهل الشاحن لكي يثبت أن الخسارة أو الضرر سببته أحداث أو ظروف لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو يتقي آثارها. وسُلم بأن مشروع المادة ٦-٧ يقلب النهج المتخذ في المادة ٤-٦ من قواعد لاهاي - فيسبي والمادة ١٣ من قواعد هامبورغ حيث تنطبق المسؤولية التامة عن الضرر الذي تسببه البضائع الخطرة. وأشار إلى أن التعليق الوارد في الفقرة ١١٦ من مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21) لا يبرر بما يكفي الحيد عن القانون القائم المحدد في مشروع المادة ٦-٧.

١٦٠- واعتبر أحد الوفود أن الإشارة إلى معيار المسؤولية بكونه "الشاحن الحريص" إشارة غامضة جداً. وقيل رداً على ذلك أن هذا يمثل معياراً مرناً على نحو مناسب وينبغي أن يكون أمراً مفهوماً في جميع النظم القانونية. ورئي أن عبء الإثبات الملقى على الشاحن وفقاً لمشروع المادة ٦-٧ هو أثقل من عبء الإثبات الملقى على الناقل بموجب المادة ٦-١. ولوحظ أن مشروع المادة ٦-٧ يفرض عبء إثبات ثقيلاً على الشاحن، لا سيما من حيث اتصاله بإقامة الدليل على أن الخسارة أو الضرر أو الإصابة التي سببتها البضائع إنما نجمت عن أحداث لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو يمنعها. وأشار إلى أنه ينبغي ألا ينطبق معيار الإثبات الأعلى إلا فيما يتعلق بالاخلال بالالتزامات بموجب المادة ٦-٧. وقيل رداً على ذلك أن المعيار الأشد صرامة مناسب لأنه يوجه إلى الشاحنين رسالة صحيحة بشأن الأهمية البالغة للسلامة في البحر.

١٦١- ولما كان للناقل حق الاستفادة من استثناءات وتقييدات ليست متاحة للشاحن، فقد اقترح إدراج النص التالي في مشروع المادة ٦-٧: "لا يكون الشاحن مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالناقل أو السفينة من جراء أي سبب غير ناجم عن فعل أو خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو وكلائه أو مستخدميه". وأشار إلى أن المقصود بهذا النص أن يحل محل النص الحالي لمشروع المادة ٦-٧، ولكن ينبغي وضعه ضمن معقوفتين ليتضح أنه لم يبت بعد في مسألة تقرير من ينبغي أن يقع عليه عبء الإثبات وأن هذه المسألة ستخضع لمزيد من المناقشات. وأشار أيضاً إلى أن حالة الإهمال المساهم، أي عندما يتخلف الناقل عن الوفاء بالتزاماته بموجب مشروع المادة ٦-٧، فيساهم هذا التخلف في عدم امتثال الشاحن لمشروع المادة ٦-٧، لم يجز تناولها على نحو واف لا في ذلك الاقتراح ولا في النص الحالي لمشروع المادة ٦-٧. ورئي بوجه عام أنه ينبغي أن يأخذ النص تلك المسألة في الحسبان.

١٦٢- وحظيت الصيغة المقترحة بتأييد كبير. ولكن أبديت تعليقات على النص المقترح. فقد أشار إلى أن نطاق مسؤولية الشاحن في مشروع المادة ٦-٧ ينبغي النظر فيه بتناول عدة حالات مختلفة: أولاً، عندما يلحق بالسفينة ضرر بسبب البضائع نفسها؛ ثانياً، عندما تلحق البضائع ضرراً بطاقم السفينة؛ ثالثاً، عندما تلحق البضائع ضرراً ببضائع أخرى على السفينة. وقيل أن النص المقترح قد يساعد في معالجة تلك الفئات الثلاث من الأضرار على نحو أفضل. وقيل أيضاً أن النص المقترح ربما كان أنسب لمعالجة مسؤوليات الشاحن تجاه أطراف ثالثة غير مشمولة بالنص الحالي لمشروع المادة ٦-٧. ومن التعليقات الأخرى على هذا الاقتراح أنه يستند إلى حد كبير إلى المادة ١٢ من قواعد هامبورغ وأن نهجاً كهذا مستنداً إلى المسؤولية عن الخطأ إنما يمثل صيغة محسنة للنص الوارد في مشروع المادة ٦-٧. وذهب تعليق

آخر إلى أن الإشارة إلى "سفينة" في مشروع الاقتراح ربما يلزم إعادة النظر فيها في حالة انطباق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب وليس على مجرد النقل من ميناء إلى ميناء. ففي سياق النقل من الباب إلى الباب، ينبغي أن يعاد النظر في هذا النص على ضوء الاتفاقيات الأخرى للنقل الأحادي الواسطة. ورئي في تعليق ثالث أن الإشارة في الاقتراح إلى أطراف ثلاثة هي إشارة عامة جدا وأن من الأفضل قصر الاقتراح على الشاحن والناقل نظرا لأن هذه المسألة تناولتها نظم أخرى تتعلق بالسلامة كالاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة.

١٦٣- ورئي أن المشكلة الرئيسية التي تنشأ في إطار المادة ٧-٦ هي أن التمييز بين البضائع العادية والبضائع الخطرة الموجود في الاتفاقيات البحرية الأخرى قد أُسقط من مشروع هذا الصك. واقترح ادراج هذا التمييز في مشروع الصك لكي يتحمل الشاحن مسؤولية كاملة عن الضرر الذي يلحق بالسفينة بسبب البضائع الخطرة. ولكن أعرب عن شغل في هذا الصدد وهو أنه من المهم تقييم أثر ادراج حكم يتعلق بالبضائع الخطرة، لا سيما بشأن التكاليف الإضافية التي قد تتكبدها بالنتيجة مصالح الشحن. ولم يكن هناك اجماع في الفريق العامل على مسألة ادراج أو عدم ادراج قاعدة محددة تتناول البضائع الخطرة، وتركت هذه المسألة مفتوحة لمزيد من البحث.

(ج) الفقرة ٧-٧

١٦٤- كان هناك تأييد عام لنص مشروع المادة ٧-٧ كمحاولة مفيدة لمعالجة موقف البائع على أساس تسليم ظهر السفينة الذي، وإن لم يكن هو الشاحن، فانه مذكور على أنه الشاحن في مستند النقل. ولكن أثير شغل بشأن استخدام عبارة "إذا قَبِلَ.. [الشخص].. مستند النقل". وأشار في ذلك الصدد إلى أنه ينبغي فهم القبول على أنه الفعل والأسلوب الذي أصبح به الشاحن المستندي حائزا لسند الشحن. وقيل انه ينبغي النظر في هذه العبارة أيضا في سياق الحالة التي يصدر فيها مستند نقل أو سجل الكتروني غير قابل للتداول. وأعرب عن شغل آخر وهو ما إذا كان ينبغي لكل المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن أن تفرض أيضا على البائع على أساس تسليم ظهر السفينة. وقيل ردا على ذلك الشغل انه بالنظر إلى أن الشاحن المسمى (بوصفه الحائز الأول لسند الشحن) يتصرف بصفته الشاحن بكل ما للشاحن من حقوق، فمن المنطقي أن يأخذ على عاتقه أيضا كل التزامات الشاحن. وسُلم بوجه عام بأنه ينبغي اعتبار هذه المسألة محتاجة الى البحث. واقترح التوسع في مشروع الحكم ليتناول الحالة التي لا يبين فيها مستند النقل اسم الشاحن مع إشارة

إلى أنه يمكن في حالات كهذه الافتراض بأن الشخص الذي يُوصل الحمولة هو الشاحن. وأعرب عن شاغل ثالث وهو أن هذا الحكم ينبغي أن يميّز بمزيد من الوضوح بين الشاحن والشاحن المسمى في مستند النقل. واقترح في هذا السياق إيلاء مزيد من الاهتمام لتقرير ما إذا كان ينبغي لمسؤولية "الشخص" المحدد في المادة ٧-٧ أن تكون جماعية أو جماعية فقط أو جماعية وفردية في آن واحد مع مسؤولية الشاحن أم أنه ينبغي أن تكون مستقلة عن مسؤولية الشاحن. واتفق على أنه ينبغي اجراء مزيد من المداولات فيما يتعلق بمختلف الآراء والشواغل والاقتراحات المذكورة أعلاه.

(ح) الفقرة ٧-٨

١٦٥- أفيد بأن مشروع المادة ٧-٨ يبين مبدأ معهودا وهو أن الشاحن مسؤول عن الأفعال أو الإغفالات الصادرة عن متعاقديه من الباطن أو مستخدميه أو وكيله، وأن هذه المسؤولية محصورة على نحو مناسب في الأفعال أو الإغفالات التي تندرج ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته. ولكن، أبديت شواغل كبيرة من أن الحكم بصيغته الحالية يفرض نطاقا واسعا من المسؤولية على الشاحن فيما يتعلق بالأفعال أو الإغفالات الصادرة عن أشخاص كان قد أوكل لهم مسؤولياته. وارثي أيضا أن الحكم مثقل جدا عند مقارنته بأحكام مماثلة فيما يتعلق بالناقل. كما ارتئي أنه ينبغي زيادة تحسين مشروع المادة ٧-٨ بالرجوع الى المادة ٢-٢-٥ التي تجيز، في جملة أمور، للناقل أن يتصرف نيابة عن الشاحن. وأشار الى احتمال أن يعزو الناقل خطأ ارتكبه الى الشاحن بمقتضى مشروع المادة ٧-٨. واتفق على ضرورة زيادة بحث هذه المسألة.

١٦٦- واتفق كذلك على ضرورة زيادة بحث الاقتراح الداعي الى ايجاد صيغة بديلة بشأن مشروع المادة ٧-٦ (انظر الفقرة ١٦١ أعلاه) وعلى ضرورة الغاء الإشارة الى وكلاء الشاحن ومستخدميه الواردة في الاقتراح، لأنه يمكن تناول هذه المسألة في مشروع المادة ٧-٨.

١٦٧- وأبدي اقتراح مفاده أن موقف الشاحن ازاء أنشطة متعاقديه من الباطن أو مستخدميه أو وكلائه ينبغي أن يكون متسقا مع موقف الناقلين ازاء أولئك الأشخاص. واقترح في ذلك الخصوص تعديل الصيغة المستعملة في مشروع المادة ٧-٨ لجعلها أكثر اتساقا مع الصيغة المستعملة في مشروع المادة ٦-٣-٢. وقيل في الاعتراض على ذلك الاقتراح انه بالرغم من كون الفريق العامل يسعى الى الحفاظ على توازن معقول بين الناقل والشاحن، فلا ينبغي له بالضرورة أن يستعمل الصيغة ذاتها حرفيا عند وصف مسؤوليات

كلا الطرفين. فقد اقترح فعلا أن يُنظر الى الظروف التي ينبغي أن يكون فيها الشاحن مسؤولا عن أفعال طرف ثالث عملا بمشروع المادة ٧-٨ من زاوية مختلفة عن الظروف التي ينبغي أن يكون فيها الناقل مسؤولا عن أفعال أطراف ثالثة بموجب مشروع المادة ٦-٣-٢.

١٦٨- وفيما يتعلق بالصياغة، اقترح أن يُفحص مشروع المادة بكل اللغات لضمان اتساق التعابير المستعملة لوصف مسائل مثل "المسؤوليات" أو "الالتزامات" التي تقع على الشاحن.

١٦٩- واتفق الفريق العامل على أن مشروع المادة ٧-٨ يشكل أساسا لمواصلة المناقشات مع مراعاة مختلف الشواغل التي أبدت حول صيغتها الحالية. وفي نهاية المناقشة، اقترح تضيق نطاق مشروع المادة ٧-٨ بحيث لا ينطبق إلا على التزامات الشاحن القابلة للتفويض بدلا من الالتزامات غير القابلة للتفويض.

١٧٠- واتفق على الاحتفاظ بالنص الوارد في مشروع المادة ٧-٨ وكذلك بالاقترح المذكور في الفقرة ١٦١ أعلاه كبديل للنص الحالي لمشروع المادة ٧-٦ لكي يتسنى النظر من جديد في كلا النصين معا في دورة قادمة للفريق العامل.

٤- مشروع المادة ٩ (أجرة النقل)

١٧١- كان نص مشروع المادة ٩ بالصيغة التي ناقشها الفريق العامل كما يلي:

"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، كليا أو جزئيا، في وقت أسبق.

(ب) إذا حدث بعد اللحظة التي استُحقَّت فيها أجرة النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو، لم تسلَّم الى المرسل اليه وفقا 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) اذا 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، فان هذا التوقف لا يكون سارياً:

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

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

٣٠ "طالما كان يتعارض وأحكام المادة ١٢-٤.

"٩-٤ (أ) اذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الالكتروني عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل فلا الحائز ولا المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم اذا 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، فان هذه العبارة تشعر المرسل إليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجرة النقل.

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

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

٢٠ أي تعويضات تكون مستحقة للناقل بمقتضى عقد النقل،

٣٠ أي مساهمة في عوارية عامة تكون مستحقة للناقل بشأن البضاعة، أو تقديم ضمان كاف بدفعها.

(ب) إذا لم يتم الدفع حسب ما هو مشار إليه 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 إليه.

(أ) الفقرة ٩-١

١٧٢- كتعليق عام، ذكر أن لا نظام لاهاي ولا نظام هامبورغ يتضمن أحكاماً بشأن أجرة النقل وأن من المشكوك فيه ما إذا كان مشروع الصك سيستفيد من معالجة هذه المسألة. وإذا كان لا بد من وجود أحكام بشأن أجرة النقل، فينبغي أن تكون متوازنة وأن تتناول بصورة ملائمة، على سبيل المثال، مسألة تسليم البضاعة وهي في حالة هلاك تام (في هذه الحالة، تكون أجرة النقل واجبة الأداء وفقاً للمشروع الحالي). غير أنه لوحظ رداً على ذلك أنه، في حالة البضائع المالكة، تشكل أجرة النقل التي دفعت فعلاً أو المستحقة، جزءاً من المطالبة المتعلقة بالتعويضات. واستندت تحفظات أخرى بشأن إدراج أحكام أجرة النقل إلى أن الممارسات تتباين تبايناً شديداً بين مختلف المهن، وهي حالة تزداد تعقيداً لكون مشروع الصك قد ينطبق على النقل من الباب إلى الباب.

١٧٣- بيد أنه أعرب عن تأييد واسع لادراج الأحكام المتعلقة بأجرة النقل والتي تحترم مبدأ حرية التعاقد، على أساس أن هذه الأحكام ستساعد على توحيد هذا المجال في قانون النقل البحري، ولا سيما في ضوء كون التشريعات الوطنية في عدد من الولايات القضائية تتبع نهجاً مختلفة بشأن دفع أجرة الشحن. وذكر أنه إذا كان مشروع الصك سيطبق على أساس "من الباب إلى الباب"، ستكون هناك حاجة إلى النظر في الأحكام المتعلقة بأجرة النقل المطبقة في الاتفاقيات المتعلقة بواسطة نقل واحدة والقائمة حالياً.

١٧٤- وأجرى الفريق العامل مناقشة بشأن المعنى المقصود بتعبير "تستحق عند التسليم". وذكر أن ذلك يعني أن المطالبة تصبح قائمة وقت التسليم. واقترح أن يميز الحكم بصورة أوضح بين الوقت الذي تنشأ فيه المطالبة والوقت الذي تستحق فيه. وطُلب توضيح آخر حول ما يعنيه تعبير "يستحق" في سياق مشروع المادة ٩ (١). ورداً على ذلك، ذكر أن

تعبير "يستحق" يشير إلى الوقت الذي يصبح فيه الدين واجب السداد على الرغم من أنه قد يسدد فعلياً في تاريخ لاحق. وأعرب عن رأي مفاده أن هذا التمييز يتأيد بكون مشروع المادة ٩ (١) يتناول المسألة المتعلقة بالوقت الذي تصبح فيه أجرة النقل مستحقة، بينما يتناول مشروع المادة ٩ (٢) الوقت الذي تصبح فيه أجرة النقل واجبة الأداء. غير أنه استمر الاعراب عن شواغل بشأن وضوح هذا الحكم. ورئي أيضاً أن مشروع المادة ٩ (١) يقتضي أنه لا يمكن للناقل أن يطالب بأجرة النقل إلى أن يكون نقل البضاعة قد تم، ولكن بحيث يخضع ذلك لاتفاق الطرفين على خلاف ذلك. واقترح أنه بينما ينبغي أن يكون الوقت الذي تصبح فيه أجرة النقل واجبة الأداء غير الزامي، ينبغي أن لا تكون المسألة المتعلقة بما إذا كانت المطالبة بأجرة النقل قد تمت أم لا مسألة مفتوحة للتفاوض التعاقدية. وساد في الفريق العامل تباين في الآراء بصورة عامة بشأن معنى تعبير "يستحق" وتعبير "واجبة الأداء". واتفق على السعي إلى المزيد من الوضوح في أي مشاريع مقبلة لهذا الحكم. وساد اتفاق عام على ضرورة تطبيق حرية التعاقد على تقرير الوقت الذي تصبح فيه أجرة النقل مستحقة الدفع وكذلك الوقت الذي تصبح فيه أجرة النقل واجبة الأداء. واقترح كذلك أن يبين الحكم صراحة أن قيمة أجرة النقل ينبغي أن تتقرر بالاتفاق بين الطرفين.

١٧٥- وفيما يتعلق بالحكم الذي ينص على أن أجرة النقل تستحق عند تسليم البضاعة، رئي أنه إذا لم يقدّم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل حسب الاتفاق، ينبغي أن يبقى للناقل الحق في استلام جزء من أجرة النقل على الأقل. بيد أنه ذكر رداً على ذلك أن حرية التعاقد توفر مرونة كافية لمعالجة هذه المسائل.

١٧٦- وفيما يتعلق بالفقرة (ب) من مشروع المادة ٩-١، رئي أن الحكم قد صيغ بشكل فضفاض. وفي هذا الشأن، ذكر أن مجرد النص على أن أجرة النقل لا تصبح واجبة الأداء عن أي بضاعة تملك قبل أن تستحق أجرة النقل عن تلك البضاعة هو نص موسع جداً. ورئي أن من الضروري توضيح أعمال هذا الحكم بالإشارة إلى الأسباب المختلفة لعدم التسليم، مثل: عندما يكون الناقل مسؤولاً، وعندما لا يكون أحد مسؤولاً (قوة القاهرة)، وعندما يكون الشاحن مسؤولاً.

١٧٧- ولوحظ أن هناك قواعد وممارسات ولوائح قائمة، بما فيها القواعد التي وضعت على الصعيد الإقليمي؛ وأعطيت كمثال على ذلك لجنة "كوكترام" (لجنة أمريكا الوسطى للنقل البحري) التي عالجت مسائل مثل عملة أجرة النقل، وآثار تخفيض أو رفع قيمة العملة، وكذلك حق الناقل في معاينة البضاعة وتصحيح قيمة أجرة النقل إذا وجد أن الأساس الذي

استند اليه الحساب غير صحيح. واقترح أن لا يتدخل مشروع الصك في أي ترتيبات راهنة أو مستقبلية من ذلك القبيل.

(ب) الفقرة ٩-٢

١٧٨- على سبيل تحليل هيكل الفقرة ٩-٢، لوحظ أن مشروع المادة ٩ يميز بين الظروف التي ينشأ فيها التزام دفع أجرة النقل (والتي تناولتها الفقرة ٩-١) والظروف التي تصبح فيها أجرة النقل واجبة الدفع (والتي تناولها الفقرة ٩-٢).

١٧٩- وأعرب عن شغل بشأن تفاعل الفقرتين ٩-١ (أ) و ٩-٢ (ب) وإمكانية التضارب بينهما. فبافتراض أنه، بموجب الفقرة ٩-١ (أ)، تستحق أجرة النقل عند تسليم البضاعة، طرح سؤال عن الظروف المبينة في الفقرة ٩-٢ (ج)، حيث يحدث بعد التسليم "هالك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها". وردا على ذلك، أوضح أن المقصود بالفقرة ٩-٢ (ب) هو أن لا تتناول سوى الحالات التي يكون قد نص فيها على أن تكون أجرة النقل واجبة الدفع مقدما، وهي حالة يرجح أن تكون أشيع الحالات في الواقع بالنظر إلى أن مستندات النقل تدرج فيها عادة شروط بشأن الوقت الذي تستحق فيه أجرة النقل. ويهدف تبديد الشاغل المذكور أعلاه، اقترح أن تعاد صياغة مشروع المادة ٩-٢ (ب) لتصبح كما يلي: "حيثما تكون أجرة النقل مستحقة قبل تسليم البضاعة، لا يؤدي هالك البضاعة و/أو تلفها و/أو عدم تسليمها إلى المرسل اليه إلى عدم وجوب دفع أجرة النقل المستحقة، بصرف النظر عن أسباب ذلك التلف و/أو الهالك و/أو عدم التسليم".

١٨٠- ولوحظ أنه، إذا كان مشروع الصك يحكم النقل غير البحري في سياق عقود نقل البضائع "من الباب إلى الباب"، فسيلزم إيلاء عناية خاصة للتفاعل، وإمكانية التضارب، بين النظام البحري، الذي تظل بموجبه أجرة النقل واجبة الدفع حتى إذا فقدت البضاعة، ونظم النقل الأخرى المتعلقة بواسطة نقل واحدة، مثل النظام الذي تنشئه الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، والذي بموجبه يكون على الناقل التزام بأن يرد أجرة النقل إذا تلفت البضاعة.

١٨١- وبصفة أعم، أعرب عن رأي مفاده أن إنشاء نظام دولي تظل فيه أجرة النقل واجبة الدفع حتى إذا تلفت البضاعة، يمكن أن يعتبر من جانب البعض غير منصف وصعب التبرير في صك دولي موحد مع أنه يتفق مع عدد من القوانين الوطنية الراهنة. وقيل أنه لا ينبغي محاولة إيجاد حل موحد للمسألة، وينبغي تركها للقوانين الوطنية. غير أنه لوحظ أن السياسة التي تظل فيها أجرة النقل واجبة الدفع حتى إذا تلفت البضاعة ليست سياسة غير مؤاتية

للشاحن. فإذا تلفت البضاعة، سيضاف مبلغ أجرة النقل إلى قيمة البضاعة لأغراض حساب التعويض بموجب مشروع المادة ٦-٢. وإذا أضيفت قيمة البضاعة فسيحسب مبلغ التعويض على أساس القيمة الأعلى.

١٨٢- وبشأن الفقرة ٩-٢ (ج)، سئل عن الأسباب التي تجعل مشروع الحكم يفرض الحظر العام على المقاصة كقاعدة تخلف. وقيل إن تلك السياسة قد تتعارض مع قانون الالتزامات العام في بلدان معينة. وذهب الرأي المخالف إلى أن السياسة المجسدة في الفقرة ٩-٢ (ج) مرضية من حيث أنها تصر على ضرورة اتفاق الطرفين على المقاصة، وبذلك تحول دون المقاصة من طرف واحد هو الشاحن. وقيل إن تلك السياسة تتوافق مع المبدأ العام الذي يستند إليه مشروع المادة ٩ والذي مفاده أن حرية الطرفين ينبغي أن تسود فيما يتعلق بأجرة النقل. ويهدف التوفيق بين هذين الموقفين، أعرب عن تأييد واسع النطاق لأن تدرج في مشروع الحكم العبارة المدرجة حالياً بين معقوفتين (وهي: "ولم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يتقرر ذلك بعد").

١٨٣- وبعد المناقشة، اتفق مؤقتاً على أنه، من أجل مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة، ينبغي أن تعاد هيكلة مشروع الحكم، مع إدماج الفقرتين ٩-١ (أ) و ٩-٢ (أ) في حكم واحد، وقيام الفقرة ٩-١ (ب) بذاتها، وإدماج الفقرتين ٩-٢ (ب) و ٩-٢ (ج) أيضاً. واتفق مبدئياً أيضاً على أنه ينبغي إدراج توضيح ملائم لكي يكون انطباق الفقرة ٩-٢ (ب) و (ج) مقتصرًا على الحالات التي يكون قد أبرم فيها اتفاق محدد بين الطرفين.

(ج) الفقرة ٩-٣

١٨٤- لوحظ أن مشروع الحكم ٩-٣ (أ) يوفر قاعدة ملاذ غير الزامية في الحالة التي لا يحسم فيها عقد النقل مسألة تحديد الجهة المدينة بأجرة النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة.

١٨٥- ولوحظ أن مشروع الصك لا يقدم تفسيراً لما تناوله عبارة "الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة"، وأن تلك العبارة يمكن أن تفهم على أنها تشمل فئة واسعة إلى حد ما من المطالبات يمكن أن تشمل، مثلاً، غرامة التأخير (الغرامة على احتجاز السفينة بعد الوقت المسموح به تعاقدياً لعمليات مثل التحميل أو التفريغ)، والتعويضات الأخرى عن الضرر الناجم عن الاحتجاز، والمساهمات في العوارية العامة، والتكاليف الأخرى القابلة للاسترداد التي يتكبدها الناقل. وردا على ذلك، رئي أن الرسوم، لكونها تقتصر على الرسوم "المرتبطة بنقل البضاعة"، لن تشمل سوى الرسوم التي يحق للناقل أن يطالب بها الشاحن؛ فمثلاً إذا

كانت حرية استخدام حاوية الناقل متاحة للشاحن ولكنه استخدم الحاوية بعد المدة المتفق عليها، فسيكون الشاحن ملزماً بدفع تكاليف استخدام الحاوية بعد المدة التي أتيحت له فيها حرية الاستخدام. وقد يتعين أيضاً على الناقل أن يتكبد تكاليف تتعلق بالبضاعة إذا حدث، مثلاً، أن رفضت سلطات الجمارك السماح بدخولها وتكبد الناقل تكاليف من جراء ذلك؛ غير أنه قيل أيضاً إن تلك التكاليف تدخل، على الأنسب، في نطاق مشروع الحكم ٦-٧، ولا سيما بصيغته المنقحة المقترحة (انظر الفقرة ١٦١ أعلاه). وأحاط الفريق العامل علماً بتلك الآراء ولم يتخذ قراراً بشأن ما إن كان يلزم إيضاح للعبارة.

١٨٦- وبشأن مشروع الحكم ٩-٣ (ب)، أشير إلى أنه يتناول الحالات التي تتصل بوجه خاص بالمهنة في إطار مشارطات إيجار السفن (ولا يشملها مشروع الصك) والتي فيها يرغب مستأجر السفينة، بعد أن يكون قد دفع جزءاً من أجرة النقل مقدماً أو أحال إلى الشاحن الحق في نقل البضاعة، في أن يعفى من أي التزامات أخرى تتصل بالنقل. وفي مثل تلك الحالة، يدرج الطرفان في مشاركة الإيجار شرطاً (يشار إليه عادة في الممارسة باسم "شرط انقطاع المسؤولية" ("Cesser clause")) مفاده أن مسؤولية مستأجر السفينة عن أجرة النقل تنتهي لدى شحن البضاعة؛ ويعني ذلك أن على الناقل أن يطلب أجرة النقل من مالك البضاعة أو شاحناتها ويمكنه، لذلك الغرض، أن يعول على المصلحة الضمانية (أو الرهن) في البضاعة.

١٨٧- وبشأن صلة مشروع المادة ٩-٣ (ب) بعقود النقل التي يحكمها مشروع الصك، لوحظ أن مسؤولية الشاحن لا تنقطع عادة عند وقوع أحداث مثل شحن البضاعة أو تحويل سند الشحن (والى ذلك المدى لا توجد حاجة إلى مشروع الحكم). بيد أنه إذا أدرج الطرفان في عقد النقل الذي يحكمه مشروع الصك شرطاً يؤدي مفعول شرط انقطاع المسؤولية (الذي سلم بأنه أمر لا يحدث كثيراً في الواقع)، أو إذا أصبح شرط انقطاع المسؤولية جزءاً من سند الشحن لأن الأحكام والشروط الواردة في مشاركة الإيجار تدرج بالاشارة في سند الشحن (ومن شأن شرط انقطاع المسؤولية أن يؤدي بالفعل إلى انهاء مسؤولية الشاحن عن أجرة النقل والمطالبات الأخرى المرتبطة بنقل البضاعة، وهو ما لا تكون عليه الحال بالضرورة بسبب الطريقة التي تفسر بها المحاكم هذه الشروط التي تدرج بشأن انقطاع المسؤولية)، فسيكفل مشروع الحكم ٩-٣ (ب) أن يظل الشاحن ملزماً تجاه الناقل على النحو المنصوص عليه في الفقرات الفرعية ١، ٢، و ٣. وأشير إلى أن مشروع الحكم الزامي؛ أي أنه يعلو على اتفاق الطرفين.

١٨٨- وأعرب عن بعض التأييد لمشروع الحكم، لأنه يكفل عدم التخلف عن سداد مطالبة الناقل بأجرة النقل. غير أنه أبدي قدر كبير من المعارضة والنقد له. فقليل أنه ليس هناك مبرر لأن يكون الحكم الزاميا في مجال لا توجد فيه حاجة إلى حماية طرف أضعف، وبصفة أعم في مجال ينبغي فيه عدم تقييد حرية التعاقد، لأن الطرفين يمكن أن تكون لديهما أسباب وجيهة تدعوهما إلى أن ينظما، بعقد بينهما، طريقة معالجة التزامات الشاحن. وقيل أيضا ان صياغة الحكم مفردة العمومية، من حيث أنه يتناول، في الفقرة الفرعية (ب) '٢'، "أي مبالغ" واجبة الدفع إلى الناقل، بصرف النظر عن المدى الذي اليه أدى شرط انقطاع المسؤولية إلى تحرير الشاحن من التزامه بالدفع. وعلاوة على ذلك فإن الحكم، بإشارته إلى أي مسؤولية تقع بمقتضى الفصل ٧ (الذي يتناول طائفة واسعة من التزامات الشاحن غير دفع أجرة النقل)، ليس في مكانه المناسب في مشروع المادة ٩ المتعلقة بأجرة النقل. وقيل أيضا انه ينبغي أن تدرس بعناية مسألة ما ان كان الحكم الالزامي ينبغي أن يشمل جميع تلك الالتزامات.

١٨٩- وأحاط الفريق العامل علما بالنقد الموجه إلى الحكم ٩-٣ (ب)، وقرر تأجيل اتخاذ قراره بشأن المسألة إلى حين اجراء المزيد من الدراسة حولها، بما في ذلك السياق العملي الذي سيطبق فيه الحكم.

١٩٠- وبالنظر إلى عدم توفر الوقت الكافي، لم يكمل الفريق العامل قراءته لمشروع المادة ٩. واتفق على أن ينظر الفريق العامل في بقية فقرات مشروع المادة ٩ وبقية أحكام مشروع الصك في دورته العاشرة.