A/CN.9/552

الأمم المتحدة

الجمعية العامة

Distr.: General
24 May 2004
Arabic
Original: English

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السابعة والثلاثون

نيويورك، ١٤- ٢٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٤

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته الثالثة عشرة (نيويورك، ٣-١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤)

المحتويات

		الفقرات	الصفحة
	مقدمة	١-٧	٣
أولا-	المداولات والقرارات	٨-٩	٤
ثانيا-	إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]	١٠-١٦٤	٥
	الفصل ٥:	١٠-٩١	٥
	مشروع المادة ١٥: مسؤولية الأطراف المنفذة	١٠-١٧	٥
	الفقرة ٦	١١-١٧	٥
	مشروع المادة ١٦- التأخر	١٨-٣١	٧
	الفقرة ١	٢٠-٢٤	٨
	الفقرة ٢	٢٥-٣١	٩
	مشروع المادة ١٧: حساب التعويض	٣٢-٣٧	١٢
	الفقرة ١	٣٣-٣٤	١٢
	الفقرة ٢	٣٥	١٢
	الفقرة ٣	٣٦-٣٧	١٢
	مشروع المادة ١٨: حدود المسؤولية	٣٨-٥١	١٣
	الفقرة ١	٣٩-٤٤	١٣
	الفقرة ٢	٤٥-٤٧	١٥

010604 V.04-54155 (A)

	الفقرات	الصفحة
الفقرة ٣	٤٨-٤٩	١٦
الفقرة ٤	٥٠-٥١	١٦
مشروع المادة ١٩- سقوط الحق في الحد من المسؤولية	٥٢-٦٢	١٧
مشروع المادة ٢٠- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر	٦٣-٨٧	٢٠
الفقرة ١	٦٤-٧٥	٢٠
الفقرة ٢	٧٦-٨١	٢٤
الفقرة ٣	٨٢-٨٤	٢٦
الفقرة ٤	٨٥-٨٧	٢٧
مشروع المادة ٢١- المطالبات غير التعاقدية	٨٨-٩١	٢٧
الفصل ٦: أحكام اضافية تتصل بالنقل بحرا	٩٢-١١٧	٢٨
مشروع المادة ٢٢- مسؤولية الناقل	٩٢-٩٩	٢٨
مشروع المادة ٢٣- الانحراف عن المسار	١٠٠-١٠٢	٣٠
مشروع المادة ٢٤- البضاعة المنقولة على سطح السفينة	١٠٣-١١٧	٣١
الفقرة ١	١٠٤-١٠٦	٣١
الفقرة ٢	١٠٧-١٠٩	٣٢
الفقرة ٣	١١٠-١١١	٣٣
الفقرة ٤	١١٢-١١٧	٣٣
الفصل ٧: التزامات الشحن	١١٨-١٦١	٣٥
مشروع المادة ٢٥	١١٨-١٢٣	٣٥
مشروع المادة ٢٦	١٢٤-١٢٩	٣٦
مشروع المادة ٢٧	١٣٠-١٣٣	٣٨
مشروع المادة ٢٨	١٣٤-١٣٧	٣٩
مشروعا المادتين ٢٩ و ٣٠	١٣٨-١٤٨	٤٠
مشروع المادة ٢٩ مكررا	١٤٩-١٥٣	٤٣
مشروع المادة ٣١	١٥٤-١٥٨	٤٤
مشروع المادة ٣٢	١٥٩-١٦١	٤٦
الفصل ٩: أجرة النقل	١٦٢-١٦٤	٤٧
ثالثا- مسائل أخرى	١٦٥-١٦٨	٤٨

مقدمة

١- أنشأت اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وعهدت إليه بمهمة القيام، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.(١) واستهل الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع صك يتعلق بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [عن طريق البحر] في دورته التاسعة، عام ٢٠٠٢. ويمكن العثور في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.35 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بالتاريخ التشريعي لمشروع الصك.

٢- وعقد الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الثالثة عشرة في نيويورك من ٣ إلى ١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤. وحضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، اسبانيا، ألمانيا، أيران (جمهورية - الاسلامية)، إيطاليا، البرازيل، بنن، بوركينا فاسو، تايلند، سنغافورة، السويد، السودان، الصين، فرنسا، فيجي، الكاميرون، كندا، كولومبيا، كينيا، ليتوانيا، المكسيك، النمسا، المملكة المتحدة، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣- كما حضر الدورة مراقبون عن الدول التالية: الأرجنتين، أستراليا، إكوادور، بروني دار السلام، بيرو، بيلاروس، تركيا، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، الدانمرك، السنغال، سويسرا، شيلي، الفلبين، فنزويلا، فنلندا، قطر، كوبا، الكويت، منغوليا، النرويج، نيجيريا، نيكاراغوا، نيوزيلندا، هولندا، اليونان.

٤- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) **المنظمات الحكومية الدولية المدعوة من قبل اللجنة**: المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية-الأفريقية، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (OTIF)؛

(ب) **المنظمات الدولية غير الحكومية المدعوة من قبل اللجنة**: رابطة السكك الحديدية الأمريكية (AAR)، اللجنة البحرية الدولية (CMI)، المعهد الإيبيري الأمريكي للقانون البحري، الغرفة التجارية الدولية (ICC)، الغرفة الدولية للشحن البحري (ICS)، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)، الفريق الدولي لنوادي الحماية والتعويض (P&I Clubs)، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط (IMMTA)، الاتحاد الدولي للتأمين البحري

(IUMI)، ومجلس الملاحة البحرية البلطيقي والدولي (BIMCO)، الرابطة الدولية لوسطاء النقل (TIA).

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل ايليسكاس (اسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي ساليتياو (البرازيل)

٦- وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق الجديدة التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.III/WP.35)؛

(ب) اعادة صياغة مؤقتة لمواد مشروع الصك الذي نظر فيها الفريق العامل أثناء دورته الثانية عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.36)؛

(ج) اقتراح من الصين بشأن الفصل ١٩ من مشروع الصك وبشأن حرية التعاقد (A/CN.9/WG.III/WP.37).

٧- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

١- انتخاب أعضاء المكتب؛

٢- إقرار جدول الأعمال؛

٣- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]؛

٤- مسائل أخرى؛

٥- اعتماد التقرير.

أولا- المداولات والقرارات

٨- واصل الفريق العامل استعراضه لمشروع الصك المتعلق بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]، استنادا إلى:

- النص الوارد في مرفق مذكرة أعدتها الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32)؛

- اعادة صياغة مؤقتة للمواد التي نظر فيها الفريق العامل أثناء دورته الثانية عشرة وردت في مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.36)؛

- اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CN.9/WG.III/WP.34) بشأن عشرة جوانب من مشروع الصك.

٩- وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا لعدد من الأحكام، يستند إلى مداولات الفريق العامل واستنتاجاته. ويرد عرض لتلك المداولات والاستنتاجات في الباب الثاني أدناه.

ثانيا- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]

الفصل ٥: مسؤولية الناقل

مشروع المادة ١٥- مسؤولية الأطراف المنفذة (تابع)

١٠- ذُكّر الفريق العامل بأنه لم يكن لديه أثناء دورته الثانية عشرة وقت كاف لمناقشة الفقرة الأخيرة من مشروع المادة ١٥ من مشروع الصك (انظر الوثيقة A/CN.9/544، الفقرة ١٨١).

الفقرة ٦

١١- نظر الفريق العامل في نص الفقرة ٦ من مشروع المادة ١٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 (سابقا، الفقرة ٧ من مشروع المادة ١٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32).

المسؤولية الجماعية والفردية

١٢- أُثيرت تساؤلات بشأن العلاقة بين الفقرة ٦ والفقرة ٥ (التي تعبّر عن المبدأ القائل بأن تكون المسؤولية جماعية وفردية عندما تقع المسؤولية على عاتق أكثر من طرف منفّذ بحري). وفيما يتعلق بالفقرة ٥، أُعرب عن رأي مؤداه أن مفهوم "المسؤولية الجماعية والفردية" في نظم القانون العام لا يجوز أن يفسّر على أنه يعادل تماما مفاهيم موجودة في نظم القانون المدني، مثل مفهوم "*responsabilité solidaire*" أو "*responsabilidad solidaria*" (المسؤولية التضامنية) الذي يختلف بدوره عن مفاهيم مثل "*responsabilité conjointe*" أو "*responsabilidad mancomunada*" (المسؤولية المشتركة). ورئي على نطاق واسع أنه قد يلزم التوسّع بدرجة أكبر في تناول هذه المسألة لكي يصبح واضحا في جميع اللغات أنه عندما تُلقى المسؤولية بمقتضى الفقرة ٥ على عدة أطراف، يكون كل طرف على انفراد مسؤولا عن تعويض كامل الخسارة، رهنا بأي حد قانوني سار بهذا الشأن وكذلك رهنا بما قد يقيّمه ذلك الطرف من دعاوى رجوع ضد الأطراف المسؤولة الأخرى.

المسؤولية الاجمالية

١٣- كان هناك اتفاق عام على المبدأ المعبّر عنه في الفقرة ٦، القائل بأنه عندما يحق لجميع المدعى عليهم في مطالبة ما أن ينتفعوا بأحكام المسؤولية المحدودة الواردة في مشروع الصك، ينبغي منع المُطالِب من أن يطالب الناقل المتعاقد و/أو الأطراف المنفّذة البحرية مبلغا إجماليا يتعدى مجموع حدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الصك.

المقاصة — استبعاد الأطراف المنفّذة غير البحرية

١٤- نوقشت مسألة مقاصة التعويضات فيما بين المدعى عليهم في مطالبة ما، وعرضت عدة سيناريوهات محتملة. وأُبديت شواغل بشأن كيفية إعمال مبدأ المسؤولية الاجمالية في حال وجود تداخل بين نظم مسؤولية مختلفة، مما قد يؤدي إلى أن تضم مطالبة واحدة مدّعى عليهم يمكنهم المطالبة بالتقييد الاجمالي للمسؤولية ومدّعى عليهم آخرين لا يمكنهم ذلك. فعلى سبيل المثال عندما تقع المسؤولية على أطراف منفذة بحرية وأخرى غير بحرية وتكون الأطراف غير البحرية خاضعة لحدود مسؤولية أعلى بمقتضى القانون المنطبق، لا ينبغي أن يتمثل مفعول الفقرة ٦ في استحداث حد مسؤولية أدنى لتلك الأطراف غير البحرية. ولكن اذا كان التعويض سيدفع بموجب نظام مسؤولية آخر لأن المطالب التمس تعويضا في مطالبة موجهة مباشرة ضد طرف منفذ غير بحري ثم قدم مطالبة أخرى ضد الناقل المتعاقد، فينبغي أن يخصم ما على الطرف المنفذ غير البحري من المبلغ المطالب به من الناقل. ووسيق مثال آخر يُكسَر فيه حد المسؤولية فيما يخص أحد المدعى عليهم بسبب تعمده إساءة التصرف ولكن يظل ذلك الحد متاحا لسائر المدعى عليهم. وبغية تبديد بعض هذه الشواغل، اتفق الفريق العامل عموما على أن تنطبق الفقرة ٦ على الناقلين المتعاقدين والأطراف المنفذة البحرية على حد سواء، على أن توضّح أنه لا يُقصد منها أن تنطبق على الأطراف المنفذة غير البحرية.

١٥- وفيما يتعلق بالصياغة المحتملة للفقرة ٦، اقترح أن يُستعاض عن عبارة "هؤلاء الأشخاص جميعا" باشارة إلى الناقل المتعاقد وإلى الأطراف المنفذة البحرية. وبدلا من ذلك، اقترح أن يصبح نص الفقرة ٦ على النحو التالي: "دون مساس بالمادة ١٩، لا يجوز أن تتعدى المسؤولية الاجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعا، فيما يخص مسؤولية الناقل المتعاقد وأي طرف منفّذ بحري، الحدود الاجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك". وقدّم أيضا اقتراح بأن تُترك مسألة المقاصة للقانون الداخلي المنطبق. كما قدّم اقتراح آخر بأنه قد يجدر الاستعانة بنص المادة ١٠ من قواعد هامبورغ لدى إعداد مشروع منقح للفقرة ٦.

توضيح الفقرتين ٥ و٦

١٦- اقتُرح دمج الفقرتين ٥ و٦. ونظرا لأنهما تنطبقان على الناقلين المتعاقدين وعلى الأطراف المنفذة البحرية، اقتُرح نقلهما من المادة ١٥، ربما إلى الحكم الذي يتناول تقييد المسؤولية.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٦

١٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُدرج في مشروع الحكم إيضاح مناسب يجسّد توافق الآراء المتوصل إليه بشأن معنى "المسؤولية الجماعية والفردية"؛
- أن المبدأ العام المتعلّق بالمطالبات الاجمالية المعبّر عنه في الفقرة ٦ هو مبدأ مناسب؛
- أن تنطبق الفقرتان ٥ و٦ على الناقلين المتعاقدين وعلى الأطراف المنفّذة البحرية؛
- أن تُنقل الفقرتان ٥ و٦ من مشروع المادة ١٥ إلى حكم خاص بهما؛
- أنه يلزم إجراء مزيد من المناقشة فيما يتعلق بامكانية إعداد قاعدة موحدة بشأن مسألة المقاصة، وأنه قد يلزم ترك المسألة للقانون الداخلي المنطبق في حال عدم وجود قاعدة من ذلك القبيل؛
- أن تعد الأمانة مشروعا منقحا يأخذ في الاعتبار مختلف الحلول المحتملة لمسألة المقاصة، ويستند إلى الآراء والاقتراحات المذكورة أعلاه.

مشروع المادة ١٦- التأخر

١٨- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٦ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٩- أُعرب عن ارتياب بشأن ما إذا كان ينبغي أن تعالج مسألة التأخر في التسليم أصلا في مشروع الصك. وتأييدا لحذف مشروع المادة ١٦، أُعرب عن رأي مفاده أن المسألة تجارية بحتة بطبيعتها وعلى ذلك ينبغي أن تُترك للأطراف المعنية لتناولها في سياق ترتيباتهم

التعاقدية. وتمشيا مع هذا الرأي، وضّح أن قواعد لاهاي لا تعالج مسألة التأخر في التسليم. وذُكرت أمثلة على أوضاع قد تتجاهل فيها لائحة تنظيمية تشدّد أكثر من اللازم على التأخر في التسليم عادات راسخة معينة وممارسات تعاقدية معينة، أو حتى تؤدي فيها إلى تعريض سلامة النقل البحري للخطر. بيد أن الرأي السائد كان أن مسألة التأخر في التسليم تحتاج إلى معالجة تنظيمية وأنه يمكن تناولها على نحو ملائم في مشروع الصك، بما يتسق مع نظم أخرى قائمة تحكم المسؤولية، بما فيها نظام بحري مثل قواعد هامبورغ.

الفقرة ١

التأخر حيثما اتفق الطرفان صراحة على وقت محدّد للتسليم

٢٠- كان هناك تأييد عام لفكرة أن الناقل قد يكون مسؤولا عن الاخلال بالتزامه بالتسليم في غضون وقت اتّفق عليه صراحة. واقتُرح، كمسألة صياغة، أن العبارة "المهلة المتفق عليها صراحة" المستخدمة في المادة ٥ (٢) من قواعد هامبورغ أكثر دقة من الصياغة الحالية لمشروع الحكم.

التأخر حيثما لم يتفق الطرفان صراحة على وقت محدّد للتسليم

٢١- ركّزت المناقشة على ما إذا كان ينبغي أن يعتبر الناقل مسؤولا عن التسليم بعد "الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص". وكان هناك اعتراض على الاشارة إلى "فترة معقولة" على أساس أنها موضوعية أكثر مما يجب وغير دقيقة وعرضة لتفسير واسع في المحاكم المحلية، ومن ثم يحتمل أن تزيد من عدم التساوق في القانون الدولي. وقيل، تمشيا مع هذا الاتجاه في التفكير، إن خلق التزام على الناقل بأن يسلّم البضائع في غضون "فترة معقولة" سوف يزيد من اختلال التوازن بين التزامات الناقلين والشاحنين، وهو توازن سبق أن عدّل على نحو ضرّ بمصالح الناقلين بحذف الاستثناء المستند إلى حدوث خطأ في الملاحة (انظر A/CN.9.544، الفقرة ١٢٧). وإجابة على ذلك، أُشير إلى أنه بينما قد تنشئ الفقرة ١ التزاما على الناقل، فينبغي التذكّر أن الفقرة ٢ توفّر قدرا كبيرا من الانتصاف حيث تحدّ من مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة في حالة تأخر التسليم.

٢٢- وكان الرأي السائد هو أنه يلزم وجود قاعدة احتياطية على غرار النص الوارد بين معقوفتين في نهاية الفقرة ١، من أجل تجسيد المبدأ العام القائل انه يجب أن يتم التسليم دون تأخر لا داعي له. ولوحظ أن الإشارة إلى "خصائص النقل" أو "ظروف الرحلة" توفر ضمانات وافية للممارسات التجارية الراسخة التي قيل انها تجيز قدرا من عدم الدقة في تطبيق هذا المبدأ. ووضّح أن هناك حاجة أيضا إلى قاعدة احتياطية من أجل تجنّب إعفاء الناقل من

المسؤولية في الأوضاع التي يكون فيها وقت التسليم مفهوما ضمنا رغم أن الطرفين لم يتفقا عليه صراحة. كما لوحظ أنه إذا حُذفت القاعدة الاحتياطية الواردة في الفقرة ١ سوف يلزم أن يشمل المسألة قانون محلي، وهو حل سوف ينتقص على نحو لا لزوم له من الهدف العام المتمثل في النهوض بقانون موحّد.

٢٣- وفيما يتعلق بالظروف المدرجة في نهاية الفقرة ١، اقتُرح إضافة "خصائص البضائع". ودعا اقتراح ثان إلى تبسيط نهاية الفقرة بحيث تصبح على غرار المادة ٥ (٢) من قواعد هامبورغ، التي لا تشير إلا إلى "ظروف الحالة". وكان هناك اقتراح آخر هو أنه ينبغي على أي حال الاحتفاظ بالإشارة إلى "أحكام العقد" باعتبارها ضرورية. وفيما يتعلق باتساق المصطلحات طرح سؤال بشأن الوجهة المقصودة. واقترح تدقيق مشروع الصك لتجنّب التمييز غير اللازم بين "مكان" و "موقع" التسليم (place و location)، وتبديد الالتباس بشأن ما إذا كان هذا الموقع يشير إلى مكان التسليم المتفق عليه في العقد أم مكان التسليم الفعلي. واقتُرح، كمسألة صياغة، حذف العبارة "في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق" باعتبارها زائدة.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ١

٢٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يجسّد مشروع الصك مبدأ ضرورة أن يكون الناقل مسؤولا عن التأخر في التسليم، وأن تستند هذه المسؤولية إلى خطأ الناقل؛
- يحتفظ بالقاعدة الاحتياطية الواردة في نهاية الفقرة دون المعقوفتين؛
- أحاط الفريق العامل علما بالاقتراحات السالفة الذكر فيما يخص تفاصيل صيغة الفقرة ١، وكان من المفهوم أنه قد يلزم مواصلة مناقشة الصيغة بدقة في دورة قادمة، على أساس مشروع منقح سوف تعده الأمانة.

الفقرة ٢

"خسارة غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة"

٢٥- كان هناك تأييد عام للاحتفاظ في مشروع الصك بحكم يحد من مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة (المشار إليها أيضا بعبارة "خسارة اقتصادية محضة") الناتجة من تأخر في التسليم. ولوحظ أنه تكثر مصادفة مثل هذا الحكم في الصكوك الدولية التي تنظّم النقل بالسكك الحديدية والطرق البرية. أما عن صياغة هذا الحكم، فكان هناك شعور عام بأنه

ينبغي وصف الوضع الذي تحدث فيه الأضرار اللاحقة بعبارات تكون أكثر وضوحا وأقل ثقلا من الفقرة ٢ الحالية ("خسارة غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة").

" [...أضعاف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة]"

٢٦- طُرح سؤال عن أسباب وجوب استخدام طريقة معيّنة (أي الرجوع إلى أجرة النقل) لتقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة (والحد من هذه المسؤولية) بدلا من استخدام الطريقة العامة (أي الرجوع إلى قيمة البضاعة)، الواردة في مشروعي المادتين ١٧ و١٨ لحساب التعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها. ووضّح أن الأضرار اللاحقة متميزة من حيث المفهوم من الأضرار التي تلحق بالبضاعة وليست لها علاقة بالضرورة بقيمة البضاعة. وتوضيحا لهذا التمييز، ذُكّر بأن عدة قوانين وصكوك دولية قائمة خاصة بالنقل ترجع إلى أجرة النقل لحساب التعويض عن الأضرار اللاحقة. غير أنه لوحظ أيضا أن مبلغ الأضرار اللاحقة قد يكون أكبر بكثير من قيمة البضاعة، في حين أن أجرة النقل تكون عادة جزءا صغيرا من هذه القيمة. ولم ينل اقتراح دعا إلى إمكانية الجمع بين الطريقتين، على غرار "[... أضعاف أجرة النقل الواجبة الدفع على البضاعة المتأخرة، أو حدّ المسؤولية المنصوص عليه في المادة ١٨، أيها كان الأكثر]" إلا قدرا ضئيلا من التأييد.

٢٧- ركّزت المناقشة على معامل الضرب الواجب تطبيقه إذا استخدمت طريقة الرجوع إلى أجرة النقل. وأُعرب عن تأييد كبير لتحديد التعويض الواجب على الناقل عن أضرار لاحقة في حالة التأخر في التسليم عند مستوى منخفض. وعليه، اقتُرح أن لا يكون الحدّ أكثر من ضعف (واحد) مبلغ أجرة النقل الواجبة الدفع على البضاعة المتأخرة. ولم تنل اقتراحات دعت إلى النظر أيضا في معاملات ضرب بديلة مثل ٢,٥ أو ٤ قدرا كبيرا من التأييد. وأُعرب عن قلق شديد إزاء امكانية كسر حد هذا التعويض بموجب المادة ١٩ (للاطلاع على استمرار المناقشة انظر A/CN.9/WG.III/XIII/CRP.1/Add.4).

الحرية التعاقدية

٢٨- اقتُرح أن تكون الفقرة ٢ متوقفة على حرية الطرفين التعاقدية، كوسيلة أخرى للحد من أثر الحكم الذي ينشئ مسؤولية ناقل البضاعة المتأخرة عن الأضرار اللاحقة. ورأى عدد كبير من الوفود أن مثل هذه الاشارة إلى الحرية التعاقدية سوف تحبط المبدأ العام المعرب عنه كمسألة سياسة عامة في الفقرة ١ (انظر الفقرة ٥ أعلاه). بيد أنه تم الاتفاق أيضا على أنه قد يلزم مواصلة النظر في المسألة في اطار المادة ١٩ بشأن سقوط الحق في الحدّ من المسؤولية، وكذلك في سياق المناقشة العامة حول استقلال الأطراف بموجب المادة ١٩. وفي هذا

السياق، ذكّر بأنه سبق اقتراح تنقيح الفقرة ٢ على أساس الحرية التعاقدية في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، الفقرة ٤٠.

امكانية التحويل إلى هلاك كلي

٢٩- كان هناك اقتراح، استنادا إلى المادة ٢٠ (١) من الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري، مفاده أن بعد انقضاء فترة تسعين يوما على تولي الناقل البضائع يعتبر عدم تسليم البضاعة دليلا قاطعا على هلاك البضاعة ويجوز للشخص الذي تحق له المطالبة أن يعاملها على أنها هالكة. وبينما أُعرب عن بعض التأييد لهذا الاقتراح، لوحظ أن حكما على غرار ذلك قد يجعل مشروع الصك معقّدا دون داع، خصوصا نظرا إلى أن قواعد إضافية قد تصبح ضرورية لتجنب الإفراط في التعويض إذا عُثر على البضاعة بعد انقضاء فترة الأيام التسعين. ورئي عموما أن مسائل مثل نقل ملكية البضاعة إلى الناقل أو تخيير الشاحن بين البضاعة والتعويض أشد تعقيدا وتفصيلا مما يلزم في مشروع الصك.

مكان الفقرة ٢

٣٠- أُعرب عن رأي مفاده أنه من الأفضل أن يكون مكان الفقرة ٢ ضمن مشروع المادة ١٨. ورُئي عموما أنه قد يلزم إعادة النظر في المسألة في دورة قادمة.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

٣١- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يحسب المبلغ الواجب الدفع على الأضرار اللاحقة في حالة تأخر التسليم بالرجوع إلى أجرة النقل؛
- تدرج العبارة "ضعف [واحد] أجرة النقل الواجبة الدفع على البضاعة المتأخرة" في الفقرة ٢ لمواصلة المناقشة في دورة قادمة؛
- تدرج العبارة "[ما لم يتقرر خلاف ذلك]" في بداية الفقرة ٢، إلى جانب حاشية تفيد بأنه سوف يلزم إعادة النظر في المسألة في سياق كل من مشروع المادة ١٩ والفصل ١٩ ويدرج حكم على غرار المادة ٧ (١) من اتفاقية الأمم المتحدة للبيع، من أجل تعزيز الاتساق في تفسير مشروع الصك.

مشروع المادة ١٧- حساب التعويض

٣٢- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الفقرة ١

المناقشة العامة

٣٣- كان هناك تأييد عام في الفريق العامل لمحتويات الفقرة ١، ولكن أبديت بعض الشواغل بشأن الصياغة. وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى استخدام مشروع الصك مصطلحات ثابتة بحيث تكون عبارة "مكان ووقت التسليم وفقا لعقد النقل" الواردة في الفقرة ١ متفقة مع النص المستخدم في مشروع المادة ٧، وأعرب عن إيثار الصيغة المستخدمة في مشروع المادة ٧. وأُشير أيضا إلى أنه قد يكون من المستصوب في ضوء المناقشة الجارية في الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٦ أن ينظر في إعداد مادة مستقلة بشأن حساب الأضرار الناجمة عن التأخّر.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة١

٣٤- بعد المناقشة، أقرّ الفريق العامل مضمون الفقرة ١، رهنا بإعادة صياغتها من قبل الأمانة لزيادة اتساقها مع مشروع المادة ٧.

الفقرة ٢

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

٣٥- بعد المناقشة، أقرّ الفريق العامل مضمون الفقرة ٢.

الفقرة ٣

المناقشة العامة

٣٦- بُيّن أن القصد من هذه الفقرة هو توضيح قواعد لاهاي-فيسبي التي لا توضّح ما إذا كان من حق المطالبين الحصول على تعويض عن الأضرار اللاحقة أم لا. وقيل إن القصد من هذه الفقرة هو السماح للطرفين المتعاقدين على النقل بالتعويض عن الأضرار اللاحقة عندما يوضّحان نيّتهما القيام بذلك عملا بمشروع المادة ٨٨. وأعرب عن بعض الشواغل بشأن معاملة الأضرار اللاحقة وبشأن تأييد هذه الفقرة الظاهر للطابع الالزامي الأحادي الجانب

الذي يتسم به مشروع الصك وفقا لما ينص عليه حاليا مشروع المادة ٨٨، إذ يجوز بموجبه للناقل أو الطرف المنفّذ الموافقة على زيادة مسؤولياته والتزاماته.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

٣٧- بعد المناقشة، أقرّ الفريق العامل فحوى الفقرة ٣.

مشروع المادة ١٨- حدود المسؤولية

٣٨- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الفقرة ١

مقدار الحدود على المسؤولية

٣٩- كان هناك اتفاق في الفريق العامل على أن الوقت لم يحن بعد لاجراء تبادل للآراء فيما يتعلق بمقدار الحدود على المسؤولية الذي يتعين إدراجه في الفقرة ١. وأعرب عن آراء مؤداها أن من المحبّذ زيادة هذا المقدار على المقدار المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسبي وأنّ بعض الدول يُحبّذ مقدار حدود منخفضا. وكانت هناك موافقة عامة على اقتراح يدعو إلى إعداد دراسة لمقادير الحدود المختلفة في شتى البلدان وفيما يتعلق بمختلف نظم النقل. وعرضت اللجنة البحرية الدولية أن تعمّم على أعضائها استبيانا يتعلّق بمقادير الحدود الواجبة التطبيق على المطالبات البحرية وأي معلومات متاحة بشأن قيمة البضائع المشحونة. وإضافة إلى ذلك، اتفقت الدول الأعضاء والدول المراقبة في الفريق العامل على أن تقدم إلى الأمانة معلومات تتعلق بحدود المسؤولية في مختلف نظم النقل المحلية لديها وأي إحصاءات متوفرة بشأن مبالغ المطالبات، من أجل تيسير الدراسة المقترحة. واقترح أن تطلب الأمانة من المنظمة البحرية الدولية تزويدها بمعلومات عن معدّلات التضخم وحدود المسؤولية، وذلك في إطار اتفاقية أثينا على سبيل المثال.

الاجراء التعديلي

٤٠- اقتُرح تضمين مشروع الصك إجراء تعديليا سريعا لكي يتسنى تعديل مقدار الحدود، متى اتُفق عليه، دون إعادة فتح باب التفاوض على الصك برمته. ولوحظ أنه جرى اقتراح إجراء تعديلي سريع في الفقرتين ١١ و١٢ من الوثيقة A/CN.9/WGIII/WP.34. ورئي أنّ من

الممكن أيضا إيراد إشارة إلى الاجراء التعديلي المنصوص عليه في اتفاقية أثينا. وكان هناك تأييد عام لإدراج إجراء تعديلي في مشروع الصك.

الخسارة الاقتصادية و "أي خسارة أو ضرر متعلّق [بالبضاعة]"

٤١- ذُكر أنّ عبارة "أي خسارة أو ضرر متعلّق [بالبضاعة]" مستمدّة من المادة الرابعة-٥- أ من قواعد لاهاي-فيسبي حيث تتجه النية نحو تغطية الخسائر الناجمة عن أي انخفاض في القيمة السوقية للبضاعة أثناء التأخّر، وليس تغطية الخسارة الاقتصادية. وأشير إلى أنه إذا ما أريد لمشروع الصك أن يغطّي الخسارة الاقتصادية الخالصة، ينبغي عندئذ استخدام صيغة مختلفة مثل "مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها". وأبدي بعض التأييد لحذف عبارة "أو أي خسارة أو ضرر متعلّق بها". ورئي فضلا عن ذلك أنّ استبعاد الأضرار الاقتصادية من الفقرة ١ قد تحقق من خلال الجملة الافتتاحية "رهنا بأحكام المادة ١٦ (٢)".

٤٢- وأبديت شكوك فيما يتعلق بالتفسير المبين أعلاه لعبارة "أي خسارة أو ضرر متعلّق [بالبضاعة]" وفيما إذا كان من الحكمة حذفها. وأشير إلى أن القصد من هذه العبارة هو ألاّ يكون تلف البضاعة وحده مشمولا بالصك بل أيضا الضرر الناجم عن ظروف أخرى كسوء تسليم البضاعة أو سوء وصفها في سند الشحن. واعترض بشدّة على حذف هذه العبارة. ولوحظ في هذا الصدد أنه إذا كان القصد من هذه العبارة هو تغطية سوء التسليم وسوء الوصف، فقد يكون من الأفضل وضعها في مادة مستقلة مع طريقة مختلفة لحساب التعويض. ولوحظ أيضا أنه إذا كان هذا التفسير الأخير للعبارة دقيقا فقد يتعيّن أيضا إدراج عبارة "أي خسارة أو ضرر متعلّق [بالبضاعة]" في المادة ١٤ (A/CN.9/WG.III/WP.36). وكما لوحظ في مناقشات إضافية في الفريق العامل، يتكرر ورود عبارة "أي خسارة أو ضرر متعلق [بالبضاعة]" في عدة من مشاريع المواد الأخرى وأوصي بأن تنظر الأمانة في جدوى استخدامها (انظر أدناه، الفقرات ٤٤ و ٥٨ و ٨٩ و٩١).

النص البديل المحتمل

٤٣- أبدي بعض التأييد للاستعاضة عن الفقرة ١ بالنص البديل المستنسخ في الحاشية ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ١

٤٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن نص الفقرة ١ مقبول بوجه عام؛
- أن توضع عبارة "أو أي خسارة أو ضرر متعلّق بها" ضمن معقوفتين في مشروع المادة هذه وغيرها من مشاريع المواد لمزيد من الدراسة والمناقشة؛
- أن تزوّد اللجنة البحرية الدولية والدول الأعضاء والدول المراقبة في الفريق العامل الأمانة بما يلزم من المعلومات لإعداد دراسة مقارنة عن مقادير الحدود الخاصة بالخسارة أو التأخر في مختلف نظم النقل، بما في ذلك أي إحصاءات متاحة بشأن المطالبات؛
- أن تسعى الأمانة إلى الحصول على معلومات من المنظمة البحرية الدولية بشأن معدّلات تضخّم حدود المسؤولية؛
- أن يطلب إلى الأمانة إعداد مشاريع أحكام لإجراء تعديلي سريع للحدود على المسؤولية، مستخدمة النماذج والمقترحات القائمة.

الفقرة ٢

المناقشة عامة

٤٥- أشير إلى أنّ الفقرة ٢ نوقشت مؤخرا باستفاضة (A/CN.9/544، الفقرات ٤٣ إلى ٥٠)، وأنّ الفريق العامل كان منقسما بالتساوي تقريبا بين محبّذ للاحتفاظ بهذه الفقرة وراغب في حذفها، وأنه تقرّر في ذلك الحين الاحتفاظ بهذا الحكم ضمن معقوفتين ريثما يبت الفريق العامل في حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة ١.

التأخّر في التسليم

٤٦- اقتُرح أن يعامل التأخر في التسليم معاملة هلاك البضاعة أو تلفها في الفقرة ٢. ولكن لوحظ أنّ حالات التأخر في التسليم في النقل المتعدد الوسائط يكون عادة موثّقا على نحو جيّد مع تغيّر الوسائط المستخدمة لنقل البضاعة، بحيث يكون إثبات المكان الذي حدث فيه التأخّر أقل صعوبة من إثبات المكان الذي حدث فيه أي تلف مخفي. وأشير ردا على ذلك إلى أنه إذا ظلّ حد المسؤولية عن أضرار التأخر المنصوص عليه في مشروع المادة ١٦ عند مستوى منخفض، فقد لا يكون لدى الناقل أي حافز على التأكد من المكان الذي حدث فيه التأخر، ما لم يكن من الممكن بخلاف ذلك أن يخضع الناقل لحد مسؤولية أعلى. وأشير، مع ذلك، الى أن من مصلحة الناقل في الواقع أن يحدد المكان الذي حدث فيه التأخر ليرفع دعوى على الطرف الذي تسبب في هذا التأخر. وأثيرت تساؤلات عما إذا كان إرساء

قاعدة في هذا الصدد سيكون مواتيا أكثر من اللازم لأصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة، بما أنه كثيرا ما يكون من الصعب الوقوف على السبب الحقيقي في التأخر، كأن يفضي التأخّر يوما واحدا، الذي يتسبب فيه الناقل بالسكة الحديدية، إلى تفويت الحاوية سفينتها. وأعرب عن تأييد وعن رفض لإدراج حكم مماثل للفقرة ٢ بشأن حالات التأخر في التسليم.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

٤٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الاحتفاظ بنص الفقرة ٢ ضمن معقوفتين؛
- إدراج إشارة ضمن معقوفتين في نص الفقرة ٢ إلى التأخر في التسليم، لمواصلة المناقشة حول هذه المسألة.

الفقرة ٣

المناقشة العامة

٤٨- وصفت هذه الفقرة بأنها القاعدة المعروفة بشأن الحاويات من قواعد لاهاي-فيسبي. وقد حظي نص هذه الفقرة بتأييد عام، ولكن أثير تساؤل بشأن تفاعله مع استخدام بند تقييدي. وقُدّم اقتراح أيضا بشأن إدراج المنصات النقالة في هذه الفقرة، واقتُرح إدراجها عن طريق تعريف "الحاوية" الوارد في مشروع المادة ١. واقتُرح أيضا أن يُنظر في خيار إدراج حدّ مستقل للحاويات يحل محل الحد المتعلق بالطرود.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

٤٩- بعد المناقشة، أقرّ الفريق العامل مضمون الفقرة ٣ ولاحظ أنّه قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" الوارد في مشروع المادة ١ لضمان تغطيته للمنصات النقالة.

الفقرة ٤

المناقشة العامة

٥٠- أعرب الفريق العامل عن ارتياحه بوجه عام إزاء الفقرة ٤. ولوحظ أنّ هذه الفقرة تقضي بتقدير قيمة العملة في تاريخ صدور الحكم بحيث لن يكون من الممكن استغلال تقلّب قيم العملات في تطبيق هذه الفقرة. وأثير تساؤل عما إذا كان من الممكن حذف الجملة

الأخيرة من الفقرة إذ انها منسوخة من اتفاقية أخرى وتبدو تاريخية الأهمية بصورة رئيسية. واقتُرح تضمين هذه الفقرة إشارة إلى "تاريخ صدور قرار التحكيم" أو "تاريخ صدور قرار التحكيم النهائي". ولكن جرى التنبيه إلى لزوم توخي الحذر من العواقب التي يمكن أن تترتب دون قصد على أي تعديلات تدخل على هذا النص المعروف.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٤

٥١- بعد المناقشة، أقرّ الفريق العامل مضمون الفقرة ٤.

مشروع المادة ١٩- سقوط الحق في الحد من المسؤولية

٥٢- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

٥٣- أُعرب عن موافقة عامة على السياسة المعرب عنها في مشروع المادة ١٩، التي يمكن بموجبها تجاوز حدّ المسؤولية في ظروف استثنائية معيّنة. ورئي أن مدى اعتراف مشروع الصك بمثل هذه الظروف مسألة يلزم التوفيق بينها و بين القرار المتخذ بشأن المبلغ المعيّن لهذه الحدود، خصوصا بموجب مشروعي المادتين ١٨ و١٦. وقيل إنه إذا ما عُيّنت حدود أعلى فسيكون هناك ما يبرّر جعل تجاوز تلك الحدود أمرا شبه مستحيل عمليّا.

الاشارة إلى المادة ١٦ (٢) وإلى "التأخر في تسليم البضاعة"

٥٤- أُعرب عن رأي مفاده أنه لن يكون من الملائم أن يسوّى بين نيّة التسبّب في تأخر التسليم ونيّة التسبّب في خسارة اقتصادية للمرسل إليه. ووضِّح أنه من المعتاد في بعض ممارسات النقل اتباع أسلوب "بطء سير الباخرة" أو "الإفراط في الحجز" أو سلوك آخر متعمّد من جانب الشاحن يؤدي إلى تأخر في التسليم. وقد يكون التأخر نتيجة أيضا لقرار مقصود يتعلق بالملاحة اتخذ لمصلحة الشحنة، أي مثلا لتفادي عاصفة. وعلى ذلك، ينبغي التمييز بين مجرد نيّة التسبّب في تأخر (تكون مقبولة في ظروف معيّنة) ونيّة التسبب في تأخر مع العلم أن ذلك سيكبّد المرسل إليه خسارة مالية في الغالب (وهو وضع ينبغي فيه تجاوز حد المسؤولية). وقيل إنه قد يلزم، عند معالجة مسألة التأخر، أن يميز أيضا في مشروع المادة ١٩ ومشروع المادة ١٦ (١) بين التأخر متى نص العقد على وقت للتسليم والتأخر غير

المعقول عند عدم وجود مثل هذا الاشتراط. وكخيار آخر، اقترح النص التالي كفقرة اضافية ممكنة تعالج مسألة التأخر في التسليم:

"لا يجوز للناقل أو لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ... أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المنصوص عليه في المادة ١٦ (٢) من هذا الصك، أو من حد أعلى منصوص عليه في عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن هلاك البضاعة الناجم عن التأخر قد حدث نتيجة فعل أو اغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بنيّة التسبب في ذلك الهلاك نتيجة للتأخر أو عن استهتار وعن علم بأنه من المحتمل أن يؤدي التأخر إلى ذلك الهلاك."

امكانية الاشارة إلى المادة ١٧

٥٥- أُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي أن تضاف اشارة إلى المادة ١٧ في قائمة الأحكام التي تنشئ حدّا للمسؤولية، لأن للمادة ١٧ مفعول الحد من المسؤولية. وقيل ردا على ذلك إن مفعول مشروع المادة ليس وضع حد للمسؤولية وإنما مجرد توفير أسلوب لحساب التعويض.

حرية التعاقد

٥٦- فيما يتعلق بإمكانية جعل تجاوز حد المسؤولية مستحيلا تماما بواسطة ترتيب تعاقدي بين الطرفين (ربما من خلال اشتراط محدد حيث يكون عقد النقل متفقا عليه بحرّية، أو في حالة عقد انضمام من خلال الذكر في أي من مستندات النقل)، كان الرأي عموما هو أنه ينبغي، في حالات السلوك السيّئ المتعمّد أو المستهتر من جانب الناقل، أن تعتبر الترتيبات التعاقدية من هذا النوع مخالفة للسياسة العامة وأنه لا ينبغي لمشروع الصك أن يعترف بها.

٥٧- غير أنه أُعرب عن رأي مفاده أنه قد تلزم إشارة إلى شروط عقد النقل في المادة ١٩ من أجل تجسيد الظروف التي يمكن فيها تجاوز حد أعلى للمسؤولية يكون منصوصا عليه باتفاق الطرفين (أو حد أدنى، حسب القرارات التي سوف تتخذ فيما يتعلق بالفصل ١٩) في ظروف استثنائية. وردّا على ذلك، قيل إن الحالة التي يتفق فيها الطرفان على حد أعلى حالة منصوص عليها بالفعل في المادة ١٨، وإن الحالة التي نص فيها على حد أدنى في أحد اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة، سوف تكون على الأرجح خارج نطاق مشروع الصك بموجب الفصل ١٩.

"الضرر الذي يصيب البضاعة أو المتعلق بها"

٥٨- اتفق عموما على أنه ينبغي أن تعامل عبارة "المتعلق بها" كما في مشروع المادة ١٨.

"فعل أو اغفال [شخصي]"

٥٩- لوحظ أن واجب إثبات حدوث فعل أو اغفال من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من مسؤوليته (مثل الناقل المتعاقد) يؤدي إلى شبه استحالة تجاوز حد المسؤولية عمليا. وأُعرب عن تأييد قوي لتوسيع نطاق مشروع المادة ١٩ بحيث يشمل الوضع الذي يكون فيه صاحب السلوك المتعمّد أو المستهتر هو أحد مستخدَمي أو وكلاء الناقل المتعاقد. ودعا اقتراح آخر إلى أن تستخدم عبارة "فعل أو اغفال من جانب الناقل أو أي من الأشخاص المشار اليهم في مشروع المادة ١٤ مكررا". و أُعرب عن شاغل بشأن امكانية اثبات وقوع فعل أو اغفال "شخصي" من جانب كيان اعتباري.

٦٠- وأُعرب أيضا عن تأييد قوي للاحتفاظ بالاشارة إلى الفعل أو الاغفال الشخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من مسؤوليته، مع استبعاد الأفعال أو الاغفالات من جانب مستخدَمي هذا الشخص أو وكلائه. وقيل إن حدا يستحيل تجاوزه عمليا يمكن أن يثني كثيرا عن التقاضي. وقيل أيضا إن الهدف من مشروع الصك ليس إنشاء نظام للمسؤولية عن فعل الغير قد تترتب عليه صعوبات جسيمة تتعلق باحتمال التفاعل بين مشروع الصك ونظام المسؤولية الواجب التطبيق على متعاقد من الباطن غير بحري. ويمكن أن ينطبق، بموجب نظام المسؤولية الواجب التطبيق على المتعاقد من الباطن، حد للمسؤولية حيثما يتم تجاوز الحد بموجب مشروع المادة ١٩ فيما يتعلق بالناقل المتعاقد. وأُشير إلى أنه سيحتاج، في الحالة التي ينشأ فيها هذا الوضع، إلى قاعدة مماثلة للقاعدة الواردة في مشروع المادة ١٨ (٢)، تضمن، في الحالة التي يكون فيها متعاقد من الباطن سبّب سلوكه حدوث التلف محميا بحد للمسؤولية لا يمكن تجاوزه بموجب القانون الواجب التطبيق خارج مشروع الصك، أن يشمل هذا الحد الشخص المسؤول بموجب مشروع المادة ١٩. وفيما يتعلق بالشاغل الذي أُعرب عنه بشأن الفعل أو الاغفال "الشخصي" من جانب كيان اعتباري، أُشير إلى أن "الكيان الاعتباري" عادة ما ينشأ في شكل شخص اعتباري وأن مفهوم "الفعل أو الاغفال الشخصي" راسخ في القانون البحري ويفهم أنه يشمل مديري هذا الشخص الاعتباري. و لتخفيف هذا الشاغل، اقترح الاستعاضة عن عبارة "فعل أو اغفال شخصي" بعبارة "فعل أو اغفال عن علم أو اشتراك في علم بـ".

"عن استهتار"

٦١- أُعرب عن رأي مفاده أن الاشارة إلى التصرف "عن استهتار" من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من مسؤوليته غير محدّدة وعرضة لتفسير غير موضوعي من قبل المحاكم الوطنية. واقترح ألا يتسنى تجاوز حد المسؤولية إلا في حالات السلوك "المتعمّد أو الاحتيالي".

استنتاجات الفريق العامل بخصوص مشروع المادة ١٩

٦٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تحديث الاشارة إلى "المادة ١٥ (٣) و(٤)" لتصبح "المادة ١٤ مكررا"؛
- ينبغي الاحتفاظ بالعبارة "أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل" بين معقوفتين في انتظار مواصلة مناقشة الفصل ١٩؛
- ينبغي مواصلة مناقشة مسألة التأخر استنادا إلى مشروع منقح سوف تعدّه الأمانة لتجسيد الاقتراحات السالفة الذكر؛
- ينبغي الاحتفاظ بكلمة "الشخصي" دون معقوفتين؛
- قد يلزم مواصلة مناقشة الاقتراح الداعي إلى اضافة اشارة إلى المادة ١٧ في سياق الفصل ١٩.

مشروع المادة ٢٠- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر

٦٣- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٠ كما يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الفقرة ١

الغرض من الفقرة ١

٦٤- جرى الاعتراف على نطاق واسع بفائدة الافتراض الوارد في الفقرة ١. ولوحظ أن أحكاما مماثلة تعد سمة للقانون البحري منذ أن ورد هذا الافتراض أولا في المادة الثالثة - ٦ من قواعد لاهاي، وأن إعماله منذ ذلك الحين لم يثر صعوبات كبيرة. واستمع الفريق العامل إلى أن إدخاله في قواعد لاهاي قُصد به معالجة الوضع الذي يؤدي فيه القصور عن تقديم إشعار بالهلاك خلال الأجل الزمني المحدد إلى رفض تام لأي مطالبة بشأن ذلك الهلاك. فقواعد لاهاي قصدت أن توضح بجلاء أن عدم تقديم إشعار بالهلاك يؤدي فقط إلى فقدان

المطالب مزية افتراض أن تلف الشحنة حدث أثناء فترة مسؤولية الناقل وقبل تسليم الشحنة إلى المرسل إليه. كذلك استمع الفريق العامل إلى المثال التالي بشأن إعمال ذلك الحكم: سلّم الناقل البضاعة لوكيل المرسل إليه، فأخذها إلى المرسل إليه، الذي قصّر عن تفقدها وعن تقديم إشعار بالتلف إلى الناقل خلال الأجل الزمني المحدد. فتكون نتيجة ذلك هي أن المرسل إليه سيفقد حينئذ مزية الافتراض ويطالَب بإثبات أن تلف البضاعة حدث قبل تسليمها إلى وكيله. ولوحظ أن إعمال الافتراض يخدم مصلحة المرسل إليه، الذي يتمتع بمزية الافتراض ويتمتع أيضا بحماية من إخضاعه لتقديم الإشعار في أجل زمني قصير جدا يمكن أن يفرض في عقد للنقل كما يخدم مصلحة الناقل الذي يتلقى إشعارا بالتلف في وقت مناسب ويمكنه من ثم البدء في جمع الأدلة بينما لا تزال متاحة له.

٦٥- ومع ذلك جرى التساؤل عن ضرورة الفقرة ١ بالنظر إلى الانعدام الواضح لأي آثار قانونية تترتب على القصور عن تقديم الإشعار المطلوب. فنظرا إلى أن تقديم الإشعار أو عدم تقديمه لا يؤثر على عبء الاثبات الواقع على عاتق الناقل أو المطالب حسب ما هو مبين في نظام المسؤولية العام في مشروع المادة ١٤، يثور التساؤل عما إذا كانت الفقرة ١ ضرورية على الاطلاق. وفي ضوء اتفاق الفريق العامل على الفائدة العامة للافتراض المقرر في الفقرة ١، تقرر محاولة تحسين صياغة الفقرة ١ لتوضيح عملها وبيان الآثار المترتبة على القصور عن تقديم الإشعار. واقترح أيضا أن توضح إعادة الصياغة التمييز بين تقديم إشعار بحدوث تلف أو هلاك، وهو ما تقصده الفقرة ١، وتقديم اثبات بحدوث التلف أو الهلاك، وهو ما يصبح ضروريا فقط في وقت لاحق دعما للمطالبة.

٦٦- ولكي تعكس الفقرة بعضا من الآراء والمقترحات أعلاه، اقترح على الفريق العامل إعادة صياغتها على النحو التالي:

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

٦٧- ورحّب البعض بالصيغة الجديدة للنص بوصفها تحسينا من حيث استبعادها الافتراض المقرر في الصيغة الأصلية للفقرة ١، وتذكيرها الأطراف بأن القصور عن تقديم الإشعار يمكن أن يزيد من صعوبة إثبات دعواها. وأُشير إلى أن النص الوارد بين معقوفتين يمكن أيضا أن يمنع المحاكم من فرض نوع أو آخر من الجزاء على القصور عن تقديم إشعار. وكان هناك أيضا تأييد مستمر للنص الأصلي للفقرة ١، وخاصة بالنظر إلى أن النص معروف جيدا وأنه موجود في عدة نظم أخرى للنقل، وأنه من ثم مألوف للقضاة في كثير من الولايات القضائية. وكان هناك تحفّظ أبدي فيما يتعلق بالصيغة الجديدة بشأن مدى وضوح الجملة الواردة بين معقوفتين وكذلك للعزوف عن الظهور بمظهر من يقدّم النصح للمحاكم بشأن كيفية تقييم الدليل. وإضافة إلى ذلك، كان هناك قدر من التأييد لحذف الفقرة ١ برمتها.

الوقت المحدد لتقديم الإشعار

٦٨- كان رأي الفريق عامة أنه إذا تقرر استبقاء الفقرة ١، فستكون "فترة معقولة" فترة زمنية غير ملائمة لاشعار الناقل أو الطرف المنفّذ بتلف غير ظاهر، لأنها لا توفر إرشادا واضحا للأطراف التجارية. وأشير إلى أن قواعد لاهاي ولاهاي – فيسبي تشترط تقديم هذا الإشعار في غضون ثلاثة أيام. واقترحت فترات زمنية مختلفة من بينها ٣ و٧ و١٠ أيام و١٥ يوما. وأشير أيضا إلى أنه ينبغي، على أي حال، توخيا للانصاف، أن تشير الفقرة التي يتم اختيارها إلى عدد معين من أيام العمل بدلا من أيام متتالية، وخاصة إذا اختيرت فترة قصيرة لتقديم الإشعار.

٦٩- وطُرح سؤال بشأن ما إذا كان ينبغي أن تشير فترة الإشعار إلى "مكان التسليم" أم إلى "مكان التسليم النهائي". وأُبدي اقتراح بأن يشير النص إلى "أيام عمل في مكان التسليم الفعلي". وأعرب عن رأي يقول بانه يمكن أن تكون هناك صعوبات عملية تتعلق بانتهاء فترة الإشعار إذا كانت فترة قصيرة تنتهي قبل أن يتسنى للناقل البري، الذي يحمل الشحنة من رصيف الميناء، تسليمها إلى المرسل إليه، وخاصة لأن ذلك الناقل البري لا يحتمل أن يوافق على أن يعمل كوكيل للمرسل إليه ولا يحتمل أن يُخرج البضاعة من تغليفها ليكتشف تلفا غير ظاهر. بيد أنه أشير إلى أن هذه الصعوبة لن تنشأ إلا عندما يكون عقد النقل مبرما على أساس النقل من الميناء إلى الميناء لا من الباب إلى الباب، طالما أنه يقصد بالحكم تحديد تبعة أي لَبس بشأن مكان حدوث التلف. واقترح أن يتحمل المرسل إليه التبعة في حالة عقد نقل من الميناء إلى الميناء بمجرد أن تصبح البضاعة في حوزة وكيله، ولكنه أُشير إلى أن ظهور المشكلة سيكون أقل بكثير تواترا بالنظر إلى أن معظم عقود النقل تتم الآن على أساس النقل من الباب إلى الباب. وكان هناك تأييد لهذا الرأي، وأشير إلى أن ذلك هو السبب في الدعوة

إلى توخي الحرص فيما يتعلق بتضمين مشروع الصك عقود النقل والشحن المختلطة في مشروع المادة ٩ من مشروع الصك.

٧٠- وطُرح سؤال آخر بشأن كيفية عمل الفقرة ١ في عدد من الموانئ التي يتعين فيها على الناقل تسليم البضاعة إلى مرافق تخضع لسيطرة الدولة، مثل سلطات الجمارك حيث لا يمكن للناقل ولا للمرسل إليه التحكم في مقدار الوقت الذي قد يمر قبل أن تسلّم الشحنة فعلا إلى المرسل إليه. وأُشير إلى أنه ينبغي من ثم ألا يبدأ سريان فترة الإشعار في الفقرة ١ الا اعتبارا من الوقت الذي يتم فيه التسليم المادي للبضاعة إلى المرسل إليه.

٧١- وكان الرأي السائد هو أن مدة سبعة أيام فترة ملائمة لتقديم الإشعار.

شكل الإشعار

٧٢- أُعرب عن شاغل من أن الشكل الذي يجب أن يقدّم به الإشعار لم يحدد في الفقرة ١. وبينما أشير إلى أن الأطراف سيرسلون في معظم الحالات إشعارا كتابيا لأغراض الاثبات بغض النظر عن اشتراط ذلك، جرى الاعراب في الفريق العامل عن تفضيل لأن ينص صراحة على أن الإشعار ينبغي إما أن يكون كتابة، كما هو منصوص عليه في المادة ١٩ (١) من قواعد هامبورغ والمادة الثالثة — ٦ من قواعد لاهاي، وإما أن يكون بوسائل الكترونية. وأشير إلى أن المادة ٥، التي لم ينظر فيها الفريق العامل بعد، تنص بأنه ينبغي، في إطار مشروع الصك، أن يقدّم الإشعار في شكل كتابي أو الكتروني.

الأطراف التي يتعين أن ترسل الإشعار وأن تتسلمه

٧٣- أُعرب عن شاغل فيما يتعلق بعبارة "[من المرسل إليه أو نيابة عنه]" الواردة بعد عبارة "يتعين توجيه إشعار". وأشير إلى أن هذا الاشتراط، إذا وافق عليه الفريق العامل، يمكن أن يحد دون ضرورة من مجموعة الأطراف التي يمكن أن تقدّم إشعارا بالهلاك أو التلف. وأشير، إضافة إلى ذلك، إلى أن فئة الأطراف التي يمكن أن يقدّم إليها الإشعار ينبغي توسيع نطاقها من "الناقل أو الطرف المنفّذ" لتشمل وكلاء الناقل أو الطرف المنفّذ. وكان هناك بعض التأييد لهذين المقترحين.

٧٤- وأشير إلى أن الإشعار في إطار الفقرة ١ يجب أن يقدّم إلى الناقل أو الطرف المنفّذ، ولكن النظام الشبكي في مشروع الصك يتوخى إمكان تطبيق قواعد أخرى غير تلك المحددة في مشروع الصك على الإشعار بهلاك أو تلف أو تأخر فيما يتعلق بالجزء البري من عقد نقل معين. وأشير إلى أنه سيكون من الملائم، من ثم، تضمين مشروع المادة ٢٠ قاعدة على النحو

التالي: "يعتبر الشكل والأجل الزمني المحددان للإشعار بحدوث تلف قد روعيا كذلك إذا كانت الأحكام المناظرة التي تنطبق على عقد للنقل يشمل الجزء الأخير من النقل قد التزم بها". وكان هناك قدر من التأييد لذلك الاقتراح. وفي معارضة ذلك، قيل ان مسألة فترات الإشعار في اتفاقيات النقل الداخلي ترتبط بنظمها الخاصة بالمسؤولية ولا ينبغي انتزاعها من ذلك السياق. ولما كانت الفقرة ١ تحد من الآثار القانونية فلا ينبغي تعقيدها بدون ضرورة. وأشير، إضافة إلى ذلك، إلى أن فترة إشعار مدتها سبعة أيام، إذا استبقيت في نهاية الأمر، ستساعد في تجنّب اللبس، نظرا لأنها ستكون مماثلة لفترة الإشعار المشترطة في بعض صكوك النقل البري مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ١

٧٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أنه ينبغي وضع النص الأصلي والصيغة الجديدة المقترحة له بين أقواس معقوفة لمناقشتهما في المستقبل؛
- أنه ينبغي حذف عبارة "فترة معقولة" من النص الأصلي للفقرة ١؛
- أن سبعة أيام فترة إشعار ملائمة وينبغي إدراجها في النص الأصلي للفقرة ١، مع إدراج عبارتي "سبعة أيام متتالية" و "سبعة أيام عمل" كخيارين بين أقواس معقوفة.

الفقرة ٢

الاختلافات بين الفقرتين ١ و ٢

٧٦- أُعرب عن شواغل بشأن الاختلاف في المعاملة المقررة للقصور عن تقديم الإشعار بين الفقرتين ١ و٢. وأُشير إلى أن رفض مطالبة تتعلق بهلاك ناجم عن تأخر على أساس القصور عن تقديم إشعار في غضون ٢١ يوما إجراء شديد الصرامة بالنظر إلى أن الناقل يفيد من قبل من التحديد المنخفض للتعويض عن التأخر بمثل أجرة النقل الواجب دفعها عملا بالفقرة ٢ من المادة ١٦. وأُشير أيضا إلى أن مشروع الاتفاقية يتضمن بالفعل أحكاما بشأن الفترة المحددة لإقامة الدعوى وأنه سيكون من غير المعقول رفض مطالبة في الظروف المبينة في الفقرة ٢. وأشير في الرد على ذلك إلى أن النهج المتبع في الفقرة ١ يقصد به معاملة الإشعار بخسارة غير ظاهرة يمكن اكتشافها بمجرد تفحص البضاعة، ومن صالح جميع الأطراف أن يقدّم في أقصر مهلة ممكنة. بيد أنه في الحالة التي تتناولها الفقرة ٢ تعلم جميع الأطراف سريعا

بواقعة التأخر، ولكن المعلومات المفتقدة تتعلق بالتعويض التبعي المطالب به كنتيجة للخسارة بسبب التأخر. وأشير إلى أن الفترة الأطول للإشعار معقولة حتى يتسنى تحديد ما إذا كان هناك تعويض يترتب على ذلك، وهو أمر يمكن أن يكون من الصعب تأكيده وتقديم إشعار به. وأشير، إضافة إلى ذلك، إلى أن الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع تقرر نفس المعاملة للقصور عن تقديم إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخير خلال الأجل الزمني المحدد.

"تلك الخسارة"

٧٧- أُشير إلى أن الإشعار المطلوب ينبغي أن يكون إشعارا بالتأخير لا إشعارا بالخسارة. بيد أنه أُشير إلى أن واقعة التأخير ستعرفها الأطراف بسرعة كبيرة، وأن العامل المهم بالنسبة للناقل هو أن يكون على قدر من اليقين بشأن الآثار القانونية للتأخير والخسارة الاقتصادية الناجمة عنه والتي يمكن أن يكون مسؤولا عنها. وأشير إلى أنه سيكون من الصعب على المُطالب تأكيد مدى الخسارة التبعية الناجمة عن التأخير، ولكنه لوحظ أن الإشعار المطلوب هو إشعار بالخسارة لا بتفاصيل المطالبة. واقترح حذف كلمة "تلك" في عبارة "ما لم يوجه إشعار بتلك الخسارة"، من أجل توضيح محتويات الإشعار، أو إيراد إشارة محددة إلى الفقرة ٢ من المادة ١٦ لإيضاح أن الإشارة يُقصد بها الخسارة الاقتصادية. وأُشير إلى أن مجرد استخدام كلمة "الخسارة" سيكون كافيا لبيان أن الإشارة تعني الخسارة الناجمة عن التأخير. وأعرب عن تأييد للاستعاضة عن عبارة "بتلك الخسارة" بعبارة "بالخسارة الناجمة عن التأخير".

"الشخص الذي يجرى تأكيد مسؤوليته"

٧٨- أُشير إلى أن الفقرة ١ تنص على إشعار إلى الناقل أو الطرف المنفّذ، بينما تشترط الفقرة ٢ إشعارا إلى "الشخص الذي يجرى تأكيد مسؤوليته". وأُشير إلى أنه يُقصد بهذه العبارة تشجيع المُطالب على أن يحدد في مرحلة مبكرة من يقاضيه واضعا نصب العين أنه يمكن إشعار أطراف عدة، من أجل توفير اليقين للمدعى عليهم المحتملين في الدعوى. وكان هناك، مع ذلك، تأييد للرأي القائل بأن هذه العبارة يمكن أن تقيّد عسفا المدعي، في متابعة الدعوى، نظرا لأنه ليس من الواضح ما إذا كان سيتسنى مقاضاة طرف لم يوجه إليه إشعار. وكان ثمة تأييد لاقتراح الاستعاضة عن عبارة "الشخص الذي يجرى تأكيد مسؤوليته" بكلمة "الناقل".

الفترة الزمنية

٧٩- لوحظ أن قواعد هامبورغ تنص في المادة ١٩ (٥) على فترة ٦٠ يوما للإشعار بخسارة ناجمة عن التأخير. وأُشير إلى أن فترة ٢١ يوما فترة مناسبة لاشتراط تقديم الإشعار في غضونها من أجل توفير اليقين للناقل وكذلك السماح بتقدير مدى مسؤوليته المحتملة. وأشير أيضا إلى أن فترة الـ٢١ يوما في الفقرة ٢ تطابق الفترة الزمنية المنصوص عليها للإشعار بخسارة بسبب التأخير في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع.

"التسليم"

٨٠- اقترح أن يوضّح في الفقرة ٢ أن "تسليم" البضاعة ينبغي أن يكون تسليما بمقتضى العقد.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

٨١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُستعاض عن عبارة "الشخص الذي يجرى تأكيد مسؤوليته" بكلمة "الناقل"؛
- أن يُستعاض عن عبارة "تلك الخسارة" بعبارة "الخسارة الناجمة عن التأخير"، مع مراعاة أن يكون هناك اتساق في ترجمة كلمة "loss" (خسارة) في جميع الصيغ اللغوية.

الفقرة ٣

تصحيح صياغي

٨٢- اتفق على تعديل عبارة "في هذا الفصل" الواردة في الفقرة ٣ لتصبح "في هذه المادة".

"الاشعار الموجه إلى الطرف المنفذ"

٨٣- كان هناك تأييد للاقتراح القائل بأن الإشارة الثانية إلى "الطرف المنفّذ" في العبارة الختامية للفقرة ينبغي أن تشير، بدلا من ذلك، إلى "الطرف المنفّذ البحري" مراعاة لاتفاق الفريق العامل على قصر انطباق مشروع الصك على الأطراف المنفّذة البحرية. فقد ارتئي أن اتباع نهج يخالف ذلك من شأنه أن يفرض على الأطراف المنفّذة عبء تسلّم الإشعار في إطار مشروع الصك. وردا على ذلك، أُشير إلى أن من الواضح أن الفقرة تشير فقط إلى الإشعار

في إطار مشروع الصك وليس في إطار بعض اتفاقيات النقل الأخرى. وقيل انه إذا أُجري التعديل لتشير العبارة إلى الأطراف المنفّذة البحرية فينبغي أن يكون نصها كما يلي: "إلى طرف منفّذ بحري" أو "إلى أي طرف منفّذ بحري" ولن تعود هناك، على الأرجح، ضرورة لعبارة "الذي سلّم البضاعة".

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

٨٤- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل أن تعد الأمانة مشروع نص منقح لهذه الفقرة واضعة في الاعتبار ما إذا كان ينبغي إجراء التعديل إلى "الطرف المنفّذ البحري" في العبارة الختامية للفقرة، وما إذا كان ينبغي إدخال تعديلات أخرى في هذا الصدد.

الفقرة ٤

مناقشة عامة

٨٥- اقتُرح حذف الفقرة ٤ وترك الترتيبات للاطلاع والتفقد للتعاون بين الأطراف أو للقانون الوطني. بيد أنه أُشير إلى أن هذا الحكم يخدم غرضا مهمّا وأنه مستمد من قواعد لاهاي ولاهاي – فيسبي، وأعرب عن التأييد لاستبقاء الفقرة.

"[من أجل] [يجب أن يتيح]"

٨٦- اقتُرح حذف عبارة "[من أجل]" والإبقاء على عبارة "[يجب أن يتيح]" مع إزالة المعقوفتين.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٤

٨٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل الإبقاء على الفقرة ٤ مع حذف كلمة "[من أجل]" والإبقاء على عبارة "[يجب أن يتيح]" بدون معقوفتين.

مشروع المادة ٢١- المطالبات غير التعاقدية

٨٨- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢١ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

مسائل صياغية

٨٩- اتفق على تعديل الإشارة الواردة في مشروع المادة إلى "الطرف المنفّذ" لتصبح "الطرف المنفّذ البحري". وأشير أيضا إلى أن عبارة "فيما يتعلق بها" (التي نوقشت في الفقرتين ٤٢ و ٥٨ أعلاه) ترد أيضا في هذه المادة.

التفاعل مع الفقرة ٤ من المادة ١٥

٩٠- أشير إلى أن هذه المادة هي تكرار للفقرة ٤ من المادة ١٥ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، وأنه ينبغي حذف المادة ٢١ هذه باعتبارها تكرارا. وردا على ذلك، أُشير إلى أن الفقرة ٤ من المادة ١٥ يُقصد بها توفير ما يسمى "بحماية هيمالايا" لمستخدمي الناقل ووكلائه، بينما يوسع مشروع المادة ٢١ نطاق الدفوع وحدود المسؤولية في مشروع الصك ليشمل المطالبات غير التعاقدية.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٤

٩١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن تضاف كلمة البحري إلى عبارة "الطرف المنفّذ"؛
- أن تنظر الأمانة فيما إذا كانت الفقرة ٤ من المادة ١٥ ومشروع المادة ٢١ تكرران إحداهما الأخرى، وإذا لم يكن الأمر كذلك، ما إذا كان ينبغي دمجهما بالنظر إلى ترابطهما الوثيق؛
- أن تدخل الأمانة مشروع هذه المادة في إطار نظرها في عبارة "فيما يتعلق بها" في مختلف أجزاء مشروع الصك.

الفصل ٦: أحكام اضافية تتصل بالنقل بحرا

مشروع المادة ٢٢- مسؤولية الناقل

٩٢- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٢ كما ورد في الوثيقة /A/CN.9/WG.III WP.32.

المكان

٩٣- كان هناك اتفاق عام على أن مضمون المادة ٢٢ قد يلزم نقله إلى مشروع المادة ١٤ كنتيجة لمداولات الفريق العامل في دورته الثانية عشرة.

استثناء حالة الحريق

٩٤- جرى الاعراب عن تأييد قوي لاستبعاد الاستثناء الخاص بنشوب حريق. وقيل انه ليست هناك ضرورة في ظل الملاحة الحديثة لمعاملة خاصة لمسألة الحريق. وأشير أيضا إلى أنه

سيكون من الملائم بوجه خاص معالجة مسألة الحريق من خلال القاعدة العامة المحددة في مشروع المادة ١٤، لأن الناقل سيكون، في معظم الأحوال، في وضع أفضل للتعرف على أسباب الحريق. غير أنه أُعرب أيضا، عن تأييد قوي لاستبقاء الاستثناء التقليدي للحريق لتجنب تغيير التوازن العام للمصالح في مشروع الصك. وذكر أن استبعاد الاستثناء الخاص بالخطأ الملاحي قد نال من قبل من ذلك التوازن. وأشير في ذلك الصدد إلى أن هذا الاستثناء الأخير ينبغي أن يعاد ادراجه في مشروع الصك، على الأقل لتغطية الخطأ في الملاحة الذي يحدث في اطار الارشاد الحتمي (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.28). ولم يلق الاقتراح تأييدا كبيرا.

٩٥- وفيما يتعلق بالكيفية التي يمكن أن يصاغ بها استثناء الحريق، قيل ان الاشارة إلى "خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل" ينبغي أن يستعاض عنها باشارة إلى "خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه". وأشير إلى أن المسألة قد تحتاج إلى مزيد من المناقشة في سياق مشروع المادة ١٤.

انقاذ الممتلكات في عرض البحر

٩٦- أُعرب عن شكوك بشأن ما اذا كان انقاذ الممتلكات أو محاولة انقاذها في عرض البحر ينبغي أن يعامل على قدم المساواة مع انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح في عرض البحر. وجرى الاعراب عن تأييد عام لادخال معيار للمعقولية يجري نصه على النحو التالي "التدابير المعقولة لانقاذ أو محاولة انقاذ الممتلكات في عرض البحر". وأشير إلى أن انقاذ الممتلكات في عرض البحر قد يستتبع تعويضا كبيرا بالنسبة للناقل، دون تأثير مباشر أو تلقائي على الشحنة التي يلحقها التلف.

المحاولة المعقولة لتجنب الإضرار بالبيئة

٩٧- في سياق المناقشة بشأن انقاذ أو محاولة انقاذ الممتلكات في عرض البحر، اقتُرح النص تحديدا في مشروع الصك على سبب للاعفاء ينبثق من القيام بمحاولة معقولة لتجنب الإضرار بالبيئة. وأُعرب عن تأييد عام لذلك الاقتراح.

مخاطر البحار

٩٨- كان الفريق العامل عامة متفقا على مضمون القاعدة المتعلقة "بمخاطر البحار والمياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها".

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٢

٩٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يستبقي الاستثناء الخاص بالحريق في مشروع الصك وأن يتناوله بمزيد من البحث في سياق مشروع المادة ١٤؛
- أن تستبدل بعبارة "انقاذ أو محاولة انقاذ الممتلكات في عرض البحر" عبارة يكون نصها على غرار ما يلي: "التدابير المعقولة لانقاذ أو محاولة انقاذ الممتلكات في عرض البحر" وربما تكون فقرة فرعية منفصلة؛
- أنه ينبغي ادخال عبارة نحو "المحاولة المعقولة لتجنب الإضرار بالبيئة" في مشروع الصك، ربما كفقرة فرعية منفصلة؛
- أن يطلب من الأمانة اعداد مشروع منقح يدمج مشروع المادة ٢٢ مع مشروع المادة ١٤ حسبما عدلت في الدورة الثانية عشرة للفريق العامل.

مشروع المادة ٢٣- الانحراف عن المسار

١٠٠- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٣ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٠١- أُعرب عن شكوك بشأن فائدة المادة ٢٣ في كثير من النظم القانونية. بيد أنه قيل إن حكما على غرار مشروع المادة ٢٣ ضروري في ظل قانون الدعوى الموجود في بعض البلدان، لتجنب الانحراف عن المسار الذي يعامل على أنه إخلال شديد بالتزامات الناقل. ولقي ذلك الإيضاح موافقة عامة من الفريق العامل. وبغية تقديم معالجة أكثر شمولا لمشكلة الانحراف، استرعي انتباه الفريق العامل إلى اقتراح باجراء تنقيح لمشروع المادة ٢٣ حسبما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، الفقرة ٣٨. ويقصد خاصة بذلك الاقتراح ايضاح أن الانحراف الوحيد الذي يمكن اعتبار الناقل مسؤولا عنه هو الانحراف "غير المعقول" وأن هذا المفهوم يتعلق فقط بخط سير سفينة تجوب المحيطات (يشغّلها الناقل أو طرف منفذ). وبينما أُعرب عن تأييد بشأن النص الحالي لمشروع المادة ٢٣ وكذلك التنقيح المقترح، رئي أن من الضروري اجراء مزيد من المشاورات قبل أن يتسنى الاتفاق على صياغة للحكم المتعلق بالانحراف.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٣

١٠٢- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل أن يوضع كل من النص الحالي لمشروع المادة ٢٣، والنص البديل المقترح في الفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 بين معقوفتين في مشروع الصك لمواصلة مناقشتهما في دورة قادمة.

مشروع المادة ٢٤- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

١٠٣- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٤ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الفقرة ١

"(ب) ... حاويات على أسطح مهيّأة خصيصا لنقل تلك الحاويات"

١٠٤- اقترح أن تنص الفقرة (ب) على أنه ينبغي أن تكون الحاويات المعدّة للنقل على سطح السفينة "حاويات مقفلة" أو "حاويات مهيّأة لنقل البضاعة على سطح السفينة" حيث ان تعريف الحاوية في المادة ١ (ق) واسع جدا. وردّا على ذلك، أُشير إلى أن أنواعا مختلفة من الحاويات شبه المقفلة تستخدم للنقل على سطح السفينة. وطُرح سؤال عما إذا كانت هناك أي ضرورة للفقرة الفرعية (ب) نظرا لأنها تبدو منضوية في إطار الاشارة في الفقرة (ج) إلى النقل على سطح السفينة وفقا لـ "العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة". غير أنه أُشير إلى أن الفئتين المنفصلتين الواردتين في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) ضروريتان لبيان ممارسات المهنة المختلفة التي قد تؤدي الى نتائج قانونية مختلفة.

"(ج) ... يتوافق مع عقد النقل"

١٠٥- طُرحت أسئلة بشأن الاتفاق اللازم للموافقة على النقل على سطح السفينة في عقد النقل، وتحديدا بشأن ما إذا كان ذكره في سند الشحن كافيا. فأشير إلى أن ذلك السؤال يمكن الاجابة عنه بسهولة أكبر بعد أن يناقش الفريق العامل مسائل حرية العقد.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ١

١٠٦- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أنـه ينـبغي، في الفقـرة الفرعـية (ب)، أن تسـتبدل بكـلمة "حاويـات" عـبارة "حاويـات مهـيّأة لـنقل البضـاعة علـى سـطح السـفينة" مـع وضـع هـذه العبارة بين معقوفتين لمتابعة مناقشتها؛
- ينـبغي وضـع عـبارة "في الحـالات غـير المشـمولة بالفقـرتين (أ) أو (ب)" في الفقرة الفرعية (ج) بين معقوفتين؛
- ينبغي وضع عبارة "يتوافق مع عقد النقل" الواردة في الفقرة الفرعية (ج) بين معقوفتين.

الفقرة ٢

المناقشة العامة

١٠٧- كـان هناك اتفاق عام على المبدأ الوارد في الفقرة ٢. وكان هناك اتفاق أيضا على أن تصـبح العـبارة الافتتاحـية للفقـرة ٢ "... وفقـا للفقـرة ١ (أ) أو الفقـرة (ج)"، بـدلا مـن "... وفقا للفقرتين ١ (أ) و(ج)".

التفاعل مع المادة ١٤ بشأن عبء الاثبات ومبدأ السببية

١٠٨- طُرحت أسئلة بشأن تفاعل الفقرة ٢ مع مشروع المادة ١٤ (A/CN.9/WG.III/WP.36). فأشـير إلى أن الفقـرة ٢ تشـكّل تقييدا لمشروع المـادة ١٤ ويُلقـى عـبء إثبات الضـرر عـلى الـناقل. وقـد ذكـر، رغـم هـذا التقييد، أن مسـؤولية الـناقل عمـا يحـدث مـن هـلاك أو تلف أو تأخر يكـون حصـرا نتيجة نقل البضاعة على سطح السفينة تثير مسائل معقدة فيما يخص مبدأ السببية في مشروع المادة ١٤ (٤).

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

١٠٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يصـوب نـص الفقـرة ٢ بالاسـتعاضـة عـن لفظـة "و" بلفظة "أو" في العبارة الافتتاحية؛
- أن تناقش الفقرة ٢ بمزيد من التفصيل مع مشروع المادة ١٤ (٤).

الفقرة ٣

ملاحظات عامة

١١٠- بينما ووفق بوجه عام على التوجه الرئيسي للفقرة ٣، أبدي رأي مشاركة كثيرون بأن مسألة حقوق الطرف الثالث ينبغي تناولها بمزيد من النقاش في سياق الفصل ١١ (حق السيطرة) والفصل ١٢ (إحالة الحقوق). وأشير إلى أن المناقشة المنتظرة بشأن حرية العقد سيكون لها أيضا تأثير على مسألة حقوق الطرف الثالث. وأُبدي اقتراح بأنه ينبغي أن تنطبق الفقرة ٣ أيضا على الحالة التي يكون فيها طرف ثالث قد اعتمد على سند نقل أو سجل الكتروني غير قابل للتداول، نظرا لأن القضية ينبغي أن تنصبّ بالأحرى على الاعتماد على سند أو سجل لا على محتوياته القانونية.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

١١١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل أن يعاود مناقشة الفقرة ٣ بشكل عام، وما إذا كان ينبغي توسيع نطاقها ليشمل اعتماد طرف ثالث على سندات نقل وسجلات الكترونية غير قابلة للتداول، بعد أن يناقش القضايا الأوسع المتعلقة بحقوق الطرف الثالث وحرية العقد في إطار مشروع الصك.

الفقرة ٤

"إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة"

١١٢- طُرح سؤال عن السبب في أن يكون الاتفاق صراحة بين الشاحن والناقل على نقل البضاعة في عنابر السفينة ضروريا لاهدار حد المسؤولية عن التلف الناتج عن نقلها على سطح السفينة، بينما يتمثل النهج العام في أنه ينبغي نقل البضاعة داخل عنابر السفينة إلا في الحالات المحددة في الفقرة ١. فقيل، ردا على ذلك، ان مخالفة اتفاق صريح على نقل الحاويات داخل عنابر السفينة هي وحدها ما ينبغي أن يرتب سقوط الحق في الحد من المسؤولية مسؤوليةً مطلقة على الناقل بمقتضى الفقرة ٤، وذلك لحدوث تلف قصد تحديدا تجنبه.

"نتج حصرا عن نقلها على سطح السفينة"

١١٣- أُشير إلى أنه عندما ينقل الناقل البضاعة فوق سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح على نقلها داخل عنابرها، يكون أي تلف يحدث بسبب النقل على سطح السفينة هو نتيجة فعل مستهتر بمقتضى مشروع المادة ١٩، وينبغي من ثم أن يفقد الناقل الحق في وضع حد

لمسؤوليته. واقتُرح، من ثم، حذف عبارة "نتج حصرا عن نقلها على سطح السفينة". ولقي ذلك الاقتراح تأييدا.

١١٤- بيد أن هناك عدة وفود أعربت عن رأي مفاده أن السلوك المستهتر أو المقصود الذي يتناوله مشروع المادة ١٩ يختلف اختلافا ملحوظا عن الحالة التي تشملها الفقرة ٤ من حيث القصد في إحداث هلاك أو تلف للبضاعة. وسيق مثال بأن هلاك سفينة برمتها لا ينبغي أن يؤدي إلى فقدان الناقل حقه الحد من مسؤوليته بشأن النقل على سطح السفينة، حيث انه ليست هناك علاقة سببية بين النقل غير المناسب للبضاعة على سطح السفينة وهلاك الشحنة. وكان هناك قدر من التأييد لاقتراح استبقاء الفقرة ٤ بشكلها الحالي.

١١٥- وأبدي اقتراح ثالث بحذف كلمة "حصرا". ورُئي أن ذلك يمكن أن يوسع بعض الشيء نطاق مسؤولية الناقل المحتملة، معترفا، بذلك، بخطورة قصور الناقل عن احترام الاتفاق الصريح على نقل البضاعة في عنابر السفينة. ولقي ذلك الاقتراح أيضا بعض التأييد.

حذف الفقرة ٤

١١٦- أُبدي اقتراح رابع بحذف الفقرة ٤ بكليتها، وخاصة إذا أمكن القول بأن مشروع المادة ١٩ يغطي الظروف المعالجة في الفقرة ٤. ولقي ذلك الاقتراح تأييدا أقل من الاقتراحات الثلاثة الأخرى المتعلقة بهذه الفقرة.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفقرة ٤

١١٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أنه ينبغي استبقاء كلمة "صراحة" مع وضعها بين معقوفتين؛
- ينبغي وضع عبارة "نتج حصرا عن نقلها على سطح السفينة" بين معقوفتين؛
- ينبغي وضع كلمة "حصرا" أيضا بين معقوفتين؛
- ينبغي وضع الفقرة ٤ برمتها بين معقوفتين؛
- يلزم معاودة مناقشة الفقرة ٤ في دورة قادمة، وأنه ينبغي تناول علاقتها بمشروع المادة ١٩ بمزيد من البحث.

الفصل ٧- التزامات الشاحن

مشروع المادة ٢٥

١١٨- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٥ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

"[رهنا بأحكام عقد النقل]"

١١٩- رُئي على نطاق واسع أنه ينبغي ايراد إشارة إلى عقد النقل في مشروع المادة ٢٥. بيد أنه جرى الاعراب عن الرأي القائل بأن الاشارة الحالية لا ترد في المكان الصحيح. فالتزام الشاحن بتسليم البضاعة جاهزة للنقل يمكن، وفقا لذلك الرأي، الحيد عنه باتفاق بين الشاحن والناقل، حيث يوافق الناقل، مثلا، على استخدام معداته لوضع بضاعة الشاحن بالشكل الملائم لتجهيزها للنقل، ولكنه لا ينبغي أن يتسنى للشاحن التملص من التزامه باعداد بضاعته لتحمّل ظروف النقل المعتزم. واقتُرح، من ثم، أن تُحذف العبارة الواردة بين معقوفتين، وأن تضاف عبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك و" بعد عبارة "يتولى الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل". و لم تكن هناك اعتراضات محددة على ذلك الاقتراح، شريطة أن يظل القصد من العبارة الواردة بين معقوفتين ينعكس في مشروع المادة. ودعا اقتراح آخر في ذلك الاتجاه إلى حذف العبارة الواردة بين معقوفتين على أن يُدرج بعد العبارة الافتتاحة لمشروع المادة ٢٥ ما يلي: "يتولى الشاحن" تتبعها العبارة المستخدمة في مشروع المادة ١٠ فيما يتعلق بالتزامات الناقل، أي "وفقا لشروط عقد النقل".

١٢٠- وأبدي اقتراح بأنه يمكن حذف العبارة الواردة بين معقوفتين كلية من مشروع المادة ٢٥ لتجنب امكان أن يستنتج منها أنه من الممكن زيادة التزامات الشاحن عن طريق اتفاق تعاقدي. بيد أنه كان هناك تأييد قوي للابقاء على مشروع المادة وعلى المبدأ الذي تعبر عنه العبارة الواردة بين معقوفتين.

اللوائح الخاصة بالسلامة والبيئة

١٢١- أُشير إلى أنه ينبغي أن يعترف مشروع المادة ٢٥ باللوائح الموجودة لضمان سلامة النقل أو البضائع بادراج عبارة مثل "دون مساس باللوائح المتعلقة بالسلامة". وأبدي اقتراح مماثل بشأن حماية البيئة.

الجملة الثانية من مشروع المادة ٢٥

١٢٢- اقتُرح حذف الجملة الثانية من مشروع المادة ٢٥ باعتبارها تكرارا لا ضرورة له لالتزامات الشاحن المحددة في الجملة الأولى. بيد أنه أُعرب عن شاغل من أنه بينما قد يكون من المستصوب تحسين اللغة المستخدمة في الجملة الثانية، فان قاعدة الحاويات التي تعبر عنها هذه الجملة تشكل التزاما منفصلا ينبغي استبقاؤه في مشروع المادة. وكان هناك تأييد لهذا الرأي.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٥

١٢٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أنه ينبغي الابقاء على مشروع المادة ٢٥ في مشروع الصك؛
- ينبغي الابقاء على المبدأ الوارد بين معقوفتين والقاضي بأن تكون التزامات الشاحن رهنا بعقد النقل مع إزالة المعقوفتين، على أن تنظر الأمانة في إعادة صياغة ذلك الحكم بلغة ملائمة في ضوء مناقشة الفريق العامل والاقتراحات التي أُبديت؛
- يمكن للأمانة النظر في تحسينات الممكن ادخالها على صياغة الجملة الثانية مع المحافظة على معناها.

مشروع المادة ٢٦

١٢٤- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٢٥- قدّمت اقتراحات تدعو إلى حذف مشروع المادة ٢٦، مع أو بدون حذف مشروع المادة ٢٥. ودعا اقتراح آخر إلى دمج مشروع المادة ٢٦ بمشروع المادة ٢٨. وكان الرأي السائد هو أنه ينبغي الاحتفاظ بفحوى مشروع المادة ٢٦ لتحقيق التوازن مع الالتزامات المنصوص عليها في مشروع المادة ٢٥ فيما يتعلّق بالشاحن.

مكان إدراج المادة ٢٦

١٢٦- لأسباب سبق بيانها في الدورة التاسعة للفريق العامل، أعرب عن شكوك بشأن إدراج المادة ٢٦ في فصل يتناول التزامات الشاحن (انظر A/CN.9/510، الفقرات ١٤٩-

١٥١). وكان الرأي السائد هو أنّ المكان المدرج فيه مشروع المادة ٢٦ مناسب كمكمّل منطقي لمشروع المادة ٢٥. ولعلاج ما بدا أنه تنافر ناجم عن وجود حكم يتناول التزاما مضافا إلى الناقل في فصل يتناول التزامات الشاحن، اتفق بوجه عام على إعطاء عناوين لمشاريع المواد في الفصل السابع. واقترح أيضا تنقيح عنوان الفصل السابع أيضا على غرار عبارة "التزامات الشاحن ومسائل إضافية".

"بناء على طلبه"

١٢٧- رئي أنّ الالتزامات الواردة في مشروع المادة ٢٦ مصوغة بشكل ذاتي أكثر من اللازم (كالاشارة، على سبيل المثال، إلى التعلميات "التي تعدّ، في حدود المعقول، ضرورية أو مهمة للشاحن")، ولكنّ النقاش تركّز حول ما إذا كان يتعيّن على الناقل أن يوفّر المعلومات "بناء على طلب" الشاحن.

١٢٨- وأعرب عدة وفود عن تأييد قوي لحذف عبارة "بناء على طلبه". وعُلّل لذلك بأنّه ينبغي التوقّع من الناقل أن يزوّد الشاحن تلقائيا بالمعلومات التي "تعدّ، في حدود المعقول، ضرورية" نظرا لطبيعة البضاعة. وأوضح ردّا على ذلك أنّ طبيعة البضاعة قد لا تكون دائما معروفة للناقل وأنه، نظرا لعبء المسؤولية المرهق الذي يفرضه مشروع المادة ٢٩ في حالة عدم الامتثال لمشروع المادة ٢٦، ينبغي ألاّ تكون التزامات الناقل بموجب الحكم الأخير نافذة إلاّ عند صدور طلب محدد عن الشاحن. واقترح كبديل ممكن لعبارة " بناء على طلبه"، أن تدرج في مشروع المادة ٢٦ صيغة مستلهمة من مشروع المادة ٢٧ على غرار عبارة "ما لم يفترض الناقل، على أسس وجيهة، أنّ تلك المعلومات معروفة للشاحن من قبل".

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٦

١٢٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن تقدم الأمانة مقترحات لعناوين مشاريع المواد في الفصل ٧؛
- أن يُحتفظ بمضمون مشروع المادة ٢٦ في الفصل ٧، بما في ذلك عبارة "بناء على طلبه"، لمواصلة المناقشة في دورة قادمة؛
- قد يلزم إيلاء المزيد من الاعتبار للصيغة البديلة المقترحة أعلاه.

مشروع المادة ٢٧

١٣٠- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٣١- أعرب عن تأييد حذف الفقرة الفرعية (ج)، التي قيل إنّه ليس لديها علاقة تذكر بالفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) ولا بالتزامات الشاحن. وعُلّل في تأييد الحذف بأنّ المسائل المتناولة في الفقرة الفرعية (ج) معالجة بقدر كاف في الفصلين ٨ (مستندات النقل) و١٠ (التسليم إلى المرسل اليه). ومع ذلك، حُثّ الفريق العامل على توخّى أقصى درجات الحذر في حذف حكم مستلهم من قواعد لاهاي وقد لا يكون مشمولا بقدر كاف في الفصلين ٨ و١٠. واتفق عموما على أنه قد يلزم النظر مرة أخرى في دورة قادمة في العلاقة المحتملة للفقرة الفرعية (ج) بالفصلين ٨ و١٠.

١٣٢- وأعرب أيضا عن تأييد الرأي الذاهب إلى أنّ العبارة الختامية المستخدمة في الفقرة الفرعية (ج) ("ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل") ينبغي أن تنطبق على الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب). ولكنّ الرأي السائد فيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ب) كان أنّ الالتزام بتقديم تعليمات دقيقة والمستندات الضرورية للامتثال للوائح والاشتراطات الأخرى التي تقررها السلطات العامة هو غير الالتزام بتقديم معلومات بموجب الفقرة الفرعية (أ)، وأنه ينبغي لهذا الالتزام أن يتجنّب أي غموض نظرا لاعتبارات السياسة العامة التي يستند اليها وينبغي، لتلك الأسباب، ألاّ يتوقّف على تقييم ما قد يكون معروفا أو غير معروف للناقل.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٧

١٣٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن البنية العامة لمشروع المادة ٢٧ مقبولة؛
- أن يُحتفظ بالنص الحالي لمشروع المادة بفقراته الفرعية الثلاث لمواصلة النظر فيه في دورة قادمة؛
- أن تضاف عبارة "ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" في نهاية الفقرة الفرعية (أ).

مشروع المادة ٢٨

١٣٤- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٨ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

حذف مشروع المادة ٢٨

١٣٥- بغية تبسيط نص مشروع الصك، أُشير إلى أنه ينبغي حذف مشروع المادة ٢٨، على أن القصد منها (وهو أن المعلومات والتعليمات والمستندات التي يقوم كل من الشاحن والناقل بتزويد الآخر بها يجب أن تقدم في الوقت المناسب وأن تكون دقيقة وكاملة) ينبغي أن ينعكس مباشرة في مشروعي المادتين ٢٦ و٢٧. وبينما أُعرب عن الرأي القائل بأن فكرة دقة المعلومات وكمالها تدخل بشكل ضمني في الالتزام بتقديم المعلومات المقرر بمقتضى مشروعي المادتين ٢٦ و٢٧، رُئي على نطاق واسع أنه قد يكون من الضروري، لأسباب عملية، وبالنظر إلى تواتر تحريف الحقيقة في معلومات ومستندات النقل، تضمين مشروعي المادتين ٢٦ و٢٧ نصا صريحا بشأن "دقة المعلومات وكمالها".

١٣٦- وجرى الاعراب عن تأييد عام لتبسيط المشروع الذي يمكن أن يؤدي اليه حذف الفقرة ٢٨. بيد أنه أُعرب عن شكوك بشأن مضمون الالتزام بتقديم معلومات وتعليمات "دقيقة وكاملة". فقيل انه من الممكن أن ينشأ تضارب، مثلا، بين المفهوم الذاتي لتعليمات تكون "في حد المعقول، ضرورية أو مهمة" للشاحن أو الناقل والمفهوم الأكثر موضوعية لأن تكون تلك التعليمات "كاملة". واتفق عامة على أن الموضوع قد يحتاج إلى مزيد من النقاش بعد توضيح طبيعة مسؤوليات الشاحن والناقل في مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٨

١٣٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحذف مشروع المادة ٢٨ وأن يُستعاض عنه بعبارة في مشروع المادة ٢٦ تنص على أن يقدم الشاحن المعلومات والتعليمات المطلوبة في الوقت المناسب وعلى أن تكون المعلومات والتعليمات المقدمة "دقيقة وكاملة"؛ وينبغي بالمثل، تعديل مشروع المادة ٢٧ لينص على أن يقدم الشاحن للناقل، "في الوقت المناسب، معلومات وتعليمات ومستندات دقيقة وكاملة ..."؛

- أنه ينبغي وضع التعديلات المبينة أعلاه لمشروعي المادتين ٢٦ و٢٧ بين أقواس معقوفة لمتابعة مناقشتها بعد النظر في مسؤوليات الشاحن والناقل بمقتضى مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠.

مشروعا المادتين ٢٩ و٣٠

١٣٨- نظر الفريق العامل في نص مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠ بصيغتهما الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

اقتراح بشأن تنقيح مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠

١٣٩- قدم اقتراح بشأن الاستعاضة عن مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠ بحكم يكون نصه كما يلي:

"١- رهنا بأحكام المواد ٢٥ و٢٧ و٢٨، يكون الشاحن مسؤولا عن الضرر أو الخسارة التي يتكبدها الناقل أو ناقل فرعي ويكون الشاحن قد تسبب فيها عمدا أو عن خطأ أو إهمال من جانبه؛

"٢- إذا سلّم الشاحن الناقل أو وكيل الناقل بضاعة خطرة دون إخطار الناقل أو الناقل الفرعي بخطورة البضاعة وبتدابير الأمان الضرورية، وإذا لم يكن الناقل يعلم بطريقة أخرى خطورة البضاعة وتدابير الأمان الضرورية التي ينبغي اتخاذها، كان الشاحن مسؤولا عن الضرر أو الخسارة التي يتكبدها الناقل".

١٤٠- وأفيد توضيحا لذلك الاقتراح بأن الشاحن ينبغي أن يكون مسؤولا عن الأضرار التي يسببها للناقل من خلال الخطأ أو الاهمال. وقيل ان النص المقترح يقيم توازنا بين مسؤوليات كل من الناقل والشاحن. ولوحظ أن القصد من الفقرة ٢ من النص المقترح هو إرساء مسؤولية مطلقة (غير مقصورة على الخطأ) تقع على الشاحن بسبب عدم إخطاره الناقل بخطورة بضاعة معينة. وفيما يتعلق بمسؤوليات الشاحن إزاء المرسل إليه والطرف المسيطر، اقترح أن تُعالج بالرجوع إلى الترتيبات التعاقدية بين الأطراف أو إلى القانون المنطبق خارج نطاق مشروع الصك، على التوالي. وأشير إلى أن الاقتراح يقوم على افتراض أن أي حكم يتناول مسؤولية الناقل في النص الحالي لمشروعي المادتين ٢٩ و٣٠ سيكون من الضروري إنعام النظر فيه في سياق أحكام مشروع الصك التي تتناول التزامات الناقل بشكل أعم (وربما إضافة إلى تلك الأحكام). وأعرب عن رأي مفاده أنه لا ينبغي أن يكون جزاء الناقل الذي

يخل بالتزامه بموجب المادة ٢٦ هو القاء المسؤولية عليه وانما تجريده من الحق في الاحتجاج بالمادة ٢٥.

١٤١- وبينما كان هناك اتفاق عام على أن نص الاقتراح قد يحتاج إلى مزيد من التحسين، وخاصة لتجنب الغموض فيما يتعلق بهوية "الناقل الفرعي"، فقد استند الفريق العامل في مداولاته إلى المبادئ المجسدة في الاقتراح.

مبدأ قيام مسؤولية الشاحن على الخطأ

١٤٢- أبدي تأييد شديد للمبدأ الذي مفاده أن نظام المسؤولية المنطبق على الشاحن ينبغي أن يستند عموما إلى الخطأ، وهذا يمثل انعكاسا لنظام المسؤولية الذي يرسيه مشروع الصك فيما يتعلق بالناقل. أما الحالات التي قد يكون من الضروري فيها تحميل الشاحن المسؤولية المطلقة، فقد اقترحت بشأنها الاستثناءات التالية من المبدأ العام:

- الحالات المشمولة بالفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٢٧ (المعلومات الضرورية للناقل لكي يصدر مستندات النقل)، وقد سبق تناولها عن طريق المسؤولية المطلقة في المادة الثالثة (٥) من قواعد لاهاي — فيسبي؛
- الحالات المشمولة بالفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ٢٧ (المعلومات المطلوبة لتمكين الناقل من الامتثال للوائح وغيرها من الاشتراطات التي تقررها السلطات العمومية).

١٤٣- وفيما يتعلق بصياغة الاستثناءات الآنفة الذكر، ارتئي على نطاق واسع أنه قد يكون من الضروري تعديل العبارة "رهنا بأحكام المواد ٢٦ و٢٧ و٢٨" الواردة في الاقتراح، وذلك ليس لتحديد الاستثناءات الفردية فحسب، بل وكذلك لتوضيح أن الشاحن، لكي يُحمَّل مسؤولية مطلقة بموجب هذا الحكم، ينبغي أن يكون قد أخل بالتزامه تزويد الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات الضرورية.

مسؤولية الشاحن إزاء المرسل إليه أو الطرف المسيطر

١٤٤- للأسباب التي ذكرها مقترحو النص الذي يقصد به أن يحل محل مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠، أبدي تأييد لعدم تناول مسؤولية الشاحن إزاء المرسل إليه. ولكن، أبدي رأي مفاده أن الأحكام التي تتناول مسؤولية الشاحن ينبغي أن تعكس بنية الأحكام التي تتناول مسؤولية الناقل، وأن مسألة مسؤولية المرسل إليه والطرف المسيطر قد يكون من الضروري أن يعاد النظر فيها في مرحلة لاحقة.

المسؤولية المشتركة

١٤٥- أبدي تأييد للاحتفاظ بالفقرة ٣ من الخيار باء للنص الأصلي للمادة ٢٩ لكي تتواصل في مرحلة لاحقة مناقشة مسألة المسؤولية المشتركة، لأن الاقتراح لا يتناولها. وارتئي أنه قد تكون هناك حاجة إلى حكم ينظم ممارسة اجراءات التظلم إذا ما تقرر في نهاية المطاف الاحتفاظ بحكم عن المسؤولية المشتركة في مشروع الصك.

البضاعة الخطرة

١٤٦- فيما يتعلق بمضمون الاقتراح الذي ينبغي بمقتضاه تحميل الشاحن المسؤولية المطلقة عن ابلاغ الناقل بخطورة البضاعة وبتدابير الأمان الضرورية، أبدي رأي مفاده أن القاعدة المقترحة قد تكون غير ضرورية وأن أثرها قد لا يكون مؤكدا ولا قابلا للتنبؤ كما يمكن أن يكون مكلِّفا جدا للشاحن، خصوصا بالنظر إلى قانون السوابق الحالي في عدد من البلدان الذي يقضي بأن البضاعة، بالرغم من تعذّر تبيّن خطورتها قبل النقل، يمكن أن تعلن المحاكم التي تبت في المطالبة في وقت لاحق أنها خطرة وذلك لسبب وحيد هو أنها أحدثت ضررا. وأبدي رأي مفاده أن مسألة البضاعة الخطرة معالجة بما فيه الكفاية في مشروع الصك، وذلك مثلا في مشروعي المادتين ٢٧ و١٢ اللذين يتجنبان بشكل مناسب استعمال المفهوم "البضاعة الخطرة" في حد ذاته. وذهبت آراء أخرى إلى أن مسألة البضاعة الخطرة يمكن تناولها بالاحالة إلى المادة ١٣ (٢) من قواعد هامبورغ أو من خلال ادراج التزام في مشروع المادة ٢٧ يقضي بأن يبلّغ الشاحن الناقل بخطورة البضاعة.

١٤٧- وركزت المناقشة على تعريف البضاعة الخطرة. وارتئي عموما أنه إذا ما تقرر الابقاء على حكم يشير صراحة إلى مفهوم البضاعة الخطرة، فينبغي ادراج تعريف لذلك المفهوم في مشروع الصك. وقيل ان المرجع الوحيدة الممكن هو التعريف الوارد في الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة، ولكن أبديت شكوك كبيرة بشأن مدى ملاءمة ادراج ذلك التعريف في صك من صكوك القانون التجاري الدولي. وأبدي تأييد لأن يتضمن التعريف مسألة البضاعة التي تصبح خطرة أثناء النقل.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠

١٤٨- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي نقل الجوانب التي تتناول مسؤولية الناقل في مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠ لكي يتواصل النقاش حولها في إطار الأحكام التي تتناول التزامات الناقل تحديدا؛

- ينبغي إعادة صياغة مشروعي المادتين ٢٩ و٣٠ بكاملهما لكي يجسّدا المبدأ العام الذي مفاده أن مسؤولية الشاحن ينبغي أن تقوم على الخطأ؛

- ينبغي ادراج استثناءات من ذلك المبدأ العام والاحتفاظ بقاعدة بشأن المسؤولية المطلقة في الحالات التي لا يفي فيها الشاحن بمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ب) و (ج) من مشروع المادة ٢٧؛ وينبغي ادراج تلك الاستثناءات بين أقواس معقوفة؛

- وكخيار آخر ينبغي أن يدرج حكم مماثل للمادة الثالثة (٥) من قواعد لاهاي بين معقوفتين أيضا؛

- ينبغي الاحتفاظ بالفقرة ٣ من الخيار باء لمشروع المادة ٢٩ (A/CN.9/WG.III/WP.32) لمواصلة مناقشتها في دورة قادمة؛

- ينبغي أن يُدرج في مكان مناسب من مشروع الصك حكم محدد يتناول مسألة البضائع الخطرة، على أساس مبدأ مسؤولية الشاحن المطلقة عن عدم كفاية أو دقة المعلومات التي يقدمها عن طبيعة البضاعة؛

- ينبغي تقديم تعريف عام لمفهوم "البضاعة الخطرة"؛ وقد طُلب إلى الأمانة أن تضع في اعتبارها، لدى صوغ ذلك التعريف، صكوك النقل الدولي الأخرى الموجودة والتي تتناول مسألة البضاعة التي تصبح خطرة أثناء النقل.

مشروع المادة ٢٩ مكررا

١٤٩- نظر الفريق العامل في اقتراح يدعو إلى ادخال مشروع مادة ٢٩ مكررا في مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.34، الفقرة ٤٣).

السببية

١٥٠- أثيرت أسئلة بخصوص نطاق مشروع المادة ٢٩ مكررا. وقيل انه لا ينبغي أن يعفى الناقل إلا من المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها بسبب بيانات خاطئة قدمها الشاحن. ولوحظ أن عدم وجود سببية في مشروع المادة المقترح ليس بجديد، وأشير إلى الحكم المقابل في المادة رابعا-٥(ح) من قواعد لاهاي – فيسبي. وكان الرأي السائد هو أن مشروع المادة ٢٩ مكررا يتضمن حكما معروفا يتناول مسألة مهمة وأنه ينبغي ادخاله في النص بين معقوفتين لتجسيد التحفظات المعرب عنها فيما يتعلق بالسببية.

التأخر

١٥١- وأثيرت أسئلة أخرى تتعلق بادراج الأضرار الناتجة من التأخر في المادة ٢٩ مكررا، خصوصا نظرا إلى أن الحكم المقابل في قواعد لاهاي — فيسبي لا يتضمن أضرارا عن التأخر. وكان الرأي السائد هو أن وضع النص بين معقوفتين سوف يجسّد أيضا التحفظات المعرب عنها فيما يتعلق بادراج الأضرار عن التأخر.

المكان الملائم

١٥٢- أُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي النظر في احتمال أن مشروع المادة ١٤ قد يحكم بالفعل حالات من اعطاء بيانات خاطئة من جانب الشاحن. واتفق على أن الأمانة سوف تنظر في مشروع المادة ١٤ عند تقرير أنسب مكان لمشروع المادة ٢٩ مكررا في مشروع الصك.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٩ مكررا

١٥٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يدرج نص مشروع المادة ٢٩ مكررا في مشروع الصك بين معقوفتين؛
- أن تناقش مسألتي السببية وادراج أضرار عن التأخر في دورة قادمة؛
- أن تنظر الأمانة في وضع مشروع المادة ٢٩ مكررا في الفصل الخامس عن مسؤولية الناقل.

مشروع المادة ٣١

١٥٤- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٣١ بالصيغة التي ورد بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٥٥- ذكّر الفريق العامل بأنه من بين الأنواع الثلاثة الممكنة من الشاحنين، أي الشاحن المستندي والشاحن التعاقدي والشاحن الفعلي، يقصد من مشروع المادة ٣١ أن يتناول موقف البائع على أساس تسليم ظهر السفينة الذي ذكر على أنه الشاحن في مستند النقل (انظر A/CN.9/510، الفقرة ١٦٤ و A/CN.9/WG.III/WP.21، الفقرات ١١٨ إلى ١٢٢). ولوحظ أيضا أن المقصود من هذا الحكم، عموما، هو أن يكون صورة لحكم هوية الناقل في

الفقرة ٣٦ (٣) وكان هناك اقتراح بأنه ربما ينبغي أن تتسق الفقرة مع هذا الحكم. واتُفق عموما على أن الوضع الأكثر شيوعا الذي يرجح أن ينشأ بموجب المادة ٣١ هو عند تقديم طلب بتغيير اسم الشاحن على مستند النقل. واضافة إلى ذلك، اتفق أيضا على أنه ينبغي اجراء المزيد من البحث للوقوف على ما اذا كانت مشكلة عدم ذكر أي شاحن على مستند النقل شائعة إلى حد يكفي لتبرير النظر في هذا الحكم.

"تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن"

١٥٦- أثيرت أسئلة عما اذا كان القصد من مشروع المادة ٣١ هو أن تُنقل مسؤوليات وتبعات الشاحن التعاقدي إلى الشاحن الفعلي أو المستندي أو أن تكون هناك مسؤولية مشتركة. واجابة على ذلك، لوحظ أن قصد مشروع المادة ٣١ هو فرض المسؤوليات والتبعات على الشاحن المستندي اضافة إلى الشاحن التعاقدي لا بدلا منه. وأثيرت شواغل أخرى تتعلق بما اذا كان من الملائم أن يكون الشاحن المستندي عرضة لجميع المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن التعاقدي. وقيل انه قد يكون من الأفضل ألا يطبق مشروع المادة ٣١ إلا في الحالات التي تكون فيها هوية الشاحن التعاقدي مجهولة، مع الحرص على ضمان أن يكون الشاحن المستندي مسؤولا عن تقديم معلومات خاطئة أو غير دقيقة، سواء كان الشاحن التعاقدي معروفا أم غير معروف. وكان الرأي السائد هو أنه ينبغي وضع الجملة "تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات" بين معقوفتين إلى حين مواصلة النظر في الشواغل التي أثيرت في سياق مشروع المادة هذه.

"اذا قبل الشخص مستند النقل أو السجل الالكتروني"

١٥٧- أُعرب عن قلق من أن استخدام كلمة "قبل" ليس دقيقا ويسمح بتفسير أوسع مما ينبغي لمشروع الحكم. وبينما لوحظ أن كلمة "قبل" تجسّد على نحو دقيق الوضع الذي يصبح فيه الشاحن المستندي أول حائز في حالة الصكوك القابلة للتداول، قيل ان كلمة أخرى، مثل "استلم"، قد تكون أفضل من حيث أنها قد تثير شواغل أقل من غيرها. وكان الرأي السائد هو أنه ينبغي وضع كلمتي "قبل" و "استلم" بين معقوفتين في النص.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣١

١٥٨- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن القصد العام من مشروع المادة ٣١ مقبول، إلا أنه ينبغي مواصلة بحث نطاق الحكم الدقيق، وما اذا كان ينبغي له أن لا يكون إلا قاعدة تحوطية حيثما تكون هوية الشاحن التعاقدي مجهولة؛
- أنه ينبغي أن توضع الجملة "تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات" بين معقوفتين؛
- أنه ينبغي أن توضع كلمة "قبل" بين معقوفتين إلى جانب كلمة "استلم" لمواصلة النظر فيهما.

مشروع المادة ٣٢

١٥٩- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٣٢ بالصيغة التي ورد بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٦٠- اتُفق على أنه هناك حاجة إلى حكم مثل مشروع المادة ٣٢ في مشروع الصك. ولوحظ أن القصد من مشروع المادة ٣٢ هو أن يكون صورة لنص الفقرة ١٥ (٣) (A/CN.9/WG.III/WP.36) فيما يتعلق بمسؤولية الطرف المنفذ عن أفعال واغفالات أي شخص عهد اليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، وأن الحكمين يستخدمان في الواقع عبارات تكاد تكون واحدة. وأعرب عن بعض القلق ازاء الأشخاص الذين يمكن أن يتضمنهم مشروع المادة ٣٢، إلا أنه قيل ان الجملة "أي شخص كلّفه [الشاحن] بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذا الفصل" تجعل فئة الأشخاص الذين ينطبق عليهم واضحة بما فيه الكفاية. كما أعرب عن قلق بخصوص ما اذا كان مشروع المادة ٣٢ واضحا بما فيه الكفاية ازاء القاعدة العامة القائلة انه ينبغي أن تستند مسؤولية الشاحن إلى الخطأ، إلا أنه اقترح أن الجملة "كما لو كانت تلك الأفعال أو الاغفالات صادرة عنه شخصيا" توضح بما فيه الكفاية الأساس الذي تقدَّر عليه المسؤولية. وكان الرأي السائد هو أنه ينبغي الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٣٢ بصيغته الحالية.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٢

١٦١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن تركيب مشروع المادة ٣٢ مقبول عامة وأنه ينبغي الاحتفاظ بالنص الحالي لمواصلة مناقشته في المستقبل؛
- أنه ينبغي النظر في الأسئلة التي أثيرت بخصوص تفاعل هذا الحكم مع الفقرة ١١ (٢) ومشروع المادة ٢٩ مكررا في دورة قادمة.

الفصل ٩: أجرة النقل

١٦٢- نظر الفريق العامل في نص الفصل ٩ بالصيغة التي ورد بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

المناقشة العامة

١٦٣- قيل ان الفصل ٩ بشأن أجرة النقل قاعدة غير الزامية تتناول مسائل تجارية بحتة وانه ينبغي أن يحذف. واجابة على ذلك، لوحظ أنه في حين أن الفصل ٩ ليس الزاميا قد تكون أحكامه مفيدة في سد الثغرات التي يتركها الأطراف التجاريون في اتفاقاتهم. كما لوحظ اضافة إلى ذلك أن بعض الأحكام الواردة في الفصل ٩ ليست مخصصة على وجه التحديد لمسألة أجرة النقل وحدها: فتتناول الفقرة ٤٣ (٢) توقف مسؤولية الشاحن وانتقال الحقوق؛ والقصد من شرط "أجرة النقل مدفوعة سلفا" الوارد في الجملتين الافتتاحيتين للفقرة ٤٤ (١) هو توفير الحماية والوضوح لأطراف ثالثة تحوز مستند نقل؛ ومشروع المادة ٤٥ محاولة لإضفاء شيء من الاتساق على مسألة الرهون. وقيل انه نظرا إلى أن هذه الأحكام تتضمن قواعد هامة في حين أنها لا تتناول أجرة النقل إلا عرضا، ينبغي الاحتفاظ بها للنظر فيها مستقبلا، رغم الرغبة العامة في حذف الفصل الخاص بأجرة النقل. وكان هناك اتفاق عام على هذا النهج، باستثناء مشروع المادة ٤٥، الذي قيل انه بالغ التعقد ويتناول موضوعا متشعبا إلى حد يجعله غير مناسب لتشريع موحد فيجب أن يترك للقانون الواجب التطبيق. وأيّد الرأي السائد حذف الفصل ٩ بأكمله، إلا أنه اتفق عموما على وجوب الاحتفاظ بمشروع المادة ٤٣ (٢) والجملتين الأوليين من مشروع المادة ٤٤ (١) (مع وضعها في مكان آخر في مشروع الصك) لكي ينظر فيها الفريق العامل مستقبلا.

استنتاجات الفريق العامل بشأن الفصل ٩

١٦٤- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل أنه ينبغي أن يُبقى على نص مشروع المادة ٤٣ (٢) ونص أول جملتين من مشروع المادة ٤٤ (١) بين معقوفتين وأن تضعهما الأمانة في مكان مناسب من مشروع الصك لمواصلة مناقشتهما في دورة قادمة.

ثالثا- مسائل أخرى

تحديد موعد الدورة الرابعة عشرة

١٦٥- أشير إلى أن دورة الفريق العامل الرابعة عشرة ستعقد في مركز فيينا الدولي، فيينا، من ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤، رهنا بموافقة اللجنة في دورتها السابعة والثلاثين (نيويورك، ١٤-٢٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٤).

تخطيط الأعمال المقبلة

١٦٦- من أجل هيكلة المناقشة حول الأحكام المتبقية من مشروع الصك، اعتمد الفريق العامل جدول الأعمال الأولي التالي لإتمام قراءته الثانية لمشروع الصك:

- الدورة الرابعة عشرة

مسؤولية الناقل (مشاريع المواد ١٤ و٢٢ و٢٣)؛
حرية التعاقد (مشاريع المواد ٢ و٨٨ و٨٩)؛
الولاية القضائية والتحكيم (مشاريع المواد ٧٢-٨٠ مكررا)؛

- الدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ربيع ٢٠٠٥)

مستندات النقل/التجارة الالكترونية (مشاريع المواد ٣-٦ و٣٣-٤٠)؛
الحق في السيطرة وإحالة الحقوق (مشاريع المواد ٥٣-٦١)؛
تسليم البضاعة (مشاريع المواد ٤٦-٥٢)؛
الحق في رفع الدعوى ووقت رفعها (مشاريع المواد ٦٣-٧١).

أساليب العمل

١٦٧- أُبلغ الفريق العامل بأن عددا من الوفود، بغية تعجيل تبادل الآراء وصوغ الاقتراحات والتوصل إلى توافق في الآراء تمهيدا لقراءة ثالثة وأخيرة لمشروع الصك، قد اتخذ مبادرة لإنشاء فريق تشاوري غير رسمي لمواصلة المناقشة في فترة ما بين دورات الفريق العامل. وأُوضح أن الفريق التشاوري غير الرسمي سيعمل من خلال تبادل الرسائل بالبريد الالكتروني (وبعقد اجتماعات عند الاقتضاء)، وسيكون مفتوحا أمام جميع الوفود والمراقبين. ورحب الفريق العامل بهذه المبادرة. وأعرب عن الأمل في أن يتيح عمل الفريق التشاوري غير الرسمي قدرا من التعدد اللغوي. وطُلب إلى الأمانة أن ترصد عمل الفريق التشاوري غير

الرسمي وأن تيسر عرض ما قد تود الدول الأعضاء المهتمة أو المراقبون المهتمون تقديمه من اقتراحات بشأن مشروع الصك، نتيجة للمشاورات غير الرسمية، على الفريق العامل.

١٦٨- وشدد عدد من الوفود على أهمية الانتهاء من العمل المتعلق بمشروع الصك في غضون فترة زمنية معقولة. واقترح بعض الوفود عام ٢٠٠٥ أو ٢٠٠٦ كإطار زمني مستهدف معقول. ومع أنه لم يُتخذ قرار بشأن إطار زمني معيّن فقد اتفقت الآراء عموما على أنه ينبغي للفريق العامل، لدى مواصلة المناقشة في الدورات المقبلة، أن يضع مسألة التوقيت الإجمالي في اعتباره على الدوام وأن يعيد تقييمها دوريا.

الحاشية

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 وCorr.3)، الفقرة ٣٤٥.