

Distr.: Limited
10 September 2005
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة السادسة عشرة

فيينا، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر - ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥

قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئية] [بحرا]

التزامات الشاحن: معلومات مقدّمة من الوفد السويدي

مذكرة من الأمانة

في إطار الإعداد للدورة السادسة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّمت حكومة السويد إلى الأمانة الورقة الملحقة في المرفق طيه فيما يخص التزامات الشاحن في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئية] [بحرا]. وذكر الوفد السويدي أن الغرض من النص هو تيسير تناول موضوع التزامات الشاحن في الفريق العامل بتجميع آراء وتعليقات الوفود المختلفة في وثيقة واحدة لكي يناقشها الفريق العامل.

وتستنسخ الورقة التي يحتويها المرفق الملحق بالشكل الذي وردت به إلى الأمانة.



المرفق

أولاً - مقدمة

١ - نوقشت التزامات الشاحن أثناء الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) في نيويورك، ٣-١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤. وتستنسَخ المداولات والمناقشات في التقرير A/CN.9/552، الفقرات ١١٨-١٦١. وطُلب من أمانة الأونسيترال إعداد مشروع منقّح للأحكام التي تُظهِر فيها. ونشر مشروع الأحكام المتعلقة بالتزامات الشاحن في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، الفقرات ١٤-٢٢. ووزع الوفد السويدي في صيف عام ٢٠٠٥، على الوفود المهتمة، استبياناً غير رسمي بشأن التزامات الشاحن. وكان الغرض من الاستبيان تيسير مناقشة الموضوع وتقصي ما إذا كان هناك مجال لتحقيق حل وسط فيما يخص بعض المسائل المثارة في النص. ووردت ردود عليه من ١٩ وفداً. وقُدِّم رد واحد على شكل وثيقة مشتركة من ثلاثة وفود مختلفة. وأثناء الفترة بين توزيع الاستبيان ونشر التقرير، أُعدت صيغة موحدة جديدة لمشروع الاتفاقية وقُدِّمت لنشرها بالرمز A/CN.9/WG.III/WP.56. ويقوم هذا التقرير على تلك الصيغة الموحدة، ولكنه يشير أيضاً إلى مشروع الأحكام الأصلي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. والنصوص المقترحة في التقرير لا تعبّر بالضرورة عن آراء وفد السويد، ولكنها تمثل الحلول الوسط الممكنة التي قد يرغب الفريق العامل في بحثها.

ثانياً - تسليم البضاعة جاهزة للنقل، مشروع المادة ٢٨ (المادة ٢٥ السابقة)

٢ - تحتوي المادة ٢٨ على إلزام عام بتسليم البضائع جاهزة للنقل، ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك في عقد النقل. بيد أنها لا تنص على مكان وزمان تسليم البضائع للناقل. وسُئلت الوفود عما إذا كانت لديها رغبة في إدراج قاعدة بأنه يتعين على الشاحن تسليم البضائع في المكان والزمان اللذين يحددهما الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك. وذكر نصف الوفود تقريباً أنه ليست هناك ضرورة لقاعدة من هذا القبيل. ويرى بعض الوفود أن المسألة تجارية ستتفق الأطراف عليها دائماً في عقد النقل في جميع الأحوال. ورأى وفد واحد أن نص المادة ٢٨ الحالي يعني ضمناً أنه يقع على الشاحن التزام بتسليم البضائع في الزمان والمكان اللذين يحددهما الناقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك. وعارضت الاقتراح بشدة بضعة وفود لأنها رأت أن هناك خطراً ماثلاً في المساس بالتوازن بين الناقل والشاحن وترجيح كفة الأخير، وأنه ليست هناك حاجة لتوحيد القانون هنا. وبالتالي، اقترح ترك المسؤولية عن تأخر التسليم ليعالجها القانون الوطني.

- ٣- وذكرت وفود أخرى أنها تحبذ وجود قاعدة عامة مثل القاعدة المقترحة في المادة ٢٨. ولكن، لم يقدم أي منها أي أسباب محددة لتبرير رغبتها في وجود قاعدة من هذا القبيل.
- ٤- وفيما يتعلق بما إذا كانت عبارة "النقل المعتمد" تشمل جميع أجزاء النقل ولا تقتصر على النقل البحري وحده، رأت أغلبية الوفود أن النص واضح، وليست هناك حاجة لتوضيح أنه يجب تستيف وربط البضاعة بحيث تتحمل النقل البحري بالإضافة إلى عمليات النقل البري المساعدة.
- ٥- وعلى الرغم من عدم تقديم أي اقتراحات محددة في الاستبيان بصدد العلاقة بين الجملتين الأولى والثانية من المادة ٢٨، فإن عددا كبيرا من الوفود علّق على تلك المسألة. وتوصلت أغلبية تلك الوفود إلى استنتاج أن الالتزام بتستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية على نحو ما ورد في الجملة الثانية مشمول أصلا بالالتزام الأعم الوارد في الجملة الأولى. ويبدو أن الحجة المقدمة هنا هي أنه إذا اتفق الطرفان على تسليم البضاعة في حاوية، يجب على الشاحن تحميل البضاعة ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها بشكل ملائم، مثلا بتستيفها في صناديق بحيث تتحمل ظروف النقل، كما يجب عليه بالإضافة إلى ذلك تثبيت الصناديق داخل الحاوية. وبعبارة أخرى، فإن الالتزام الأخير يعتبر جزءا من تستيف البضاعة.
- ٦- من الجهة الأخرى، أعرب وفد عن رأي مفاده أن الأمر يتعلق بمسألتين منفصلتين لا بد من معالجتهما على السواء. وهناك سبب آخر لاستبقاء الجملة الثانية، وهو أن الحاويات تخضع لقواعد محددة مذكورة في مكان آخر في المشروع.
- ٧- ولكن، يمكن تقديم حجة بأن النهج العام في مشروع الاتفاقية ككل هو أن البضاعة وتستيفها، بما في ذلك الحاويات، تعامل على قدم المساواة. ويتضح هذا من الحقيقة الماثلة في أن الحاويات مدرجة بوضوح في تعريف "البضاعة" في المادة ١ (ث)، وأن الناقل أو الطرف المعني لا يوفر ذلك. وبالنظر إلى الأحكام المحددة الأخرى بشأن الحاويات، فإنها في كثير من الأحيان تخدم أغراضا أكثر تحديدا بالمقارنة بما ورد في المادة ٢٨. وعلى سبيل المثال، فإن المادة ٢٦ تقضي بضرورة التمييز بين البضاعة المنقولة في حاوية والبضاعة بدون حاوية، وذلك لأن الناقل يمكن أن ينقل البضاعة الموضوعة في حاوية على سطح السفينة دون اتفاق محدد مع الشاحن.
- ٨- وإذا فُسّر نص المادة ٢٨ بأن الحاويات لا تشملها الجملة الأولى وإنما تشملها الجملة الثانية فقط، فإن هذا التفسير ربما يتعارض مع التعريف الوارد في المادة ١ (ث)، علاوة على إثارة خطر بأن الشاحن لن يكون آنذاك مسؤولا عن حالة الحاوية التي يوفرها بل سيكون

مسؤولاً عن تسييف البضاعة داخلها فقط. ولكن، عملياً لا تنحصر المشكلة في سوء تسييف البضاعة داخل الحاوية، بل إن الحاوية هي نفسها في حالة سيئة إلى درجة أنها لا يمكن أن تتحمل النقل.

٩- واستناداً إلى المناقشة أعلاه، قد يود الفريق العامل أن ينظر في ما إذا كان يمكن أن تنص المادة ٢٨ على النحو التالي:

"يجب على الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وبحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتسييفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً."

ثالثاً- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات (مشروع المادة ٢٩، المادة ٢٦ السابقة)

١٠- لم يقدم في الاستبيان اقتراح بحذف المادة ٢٩ باعتبارها غير ضرورية. ولكن بعض الوفود أشارت إلى أنها تحبذ حذف مشروع المادة كلياً. والأسباب التي قُدمت لذلك هي أن الفصل يعالج التزامات الشاحن وأن هذا الالتزام بالتحديد مشمول أصلاً بالأحكام العامة بشأن التزامات الناقل ومسؤوليته، الواردة في مكان آخر من مشروع الاتفاقية. ولكن، يبدو أن أغلبية الوفود ترى أن وجود مثل هذا الحكم يوفر قاعدة مفيدة فيما يتعلق بالمادة ٣٠ بشأن التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات.

١١- وتحبذ أغلبية الوفود حذف العبارة الواردة بين قوسين معقوفتين في الجملة الأولى وكذلك الجملة الثانية الواردة بين قوسين معقوفتين. وترى هذه الوفود أن الناقل يقع على عاتقه التزام ضمني بتوفير معلومات دقيقة وكاملة في حينها. ومن رأي بعض هذه الوفود أن العبارة الواردة بين قوسين معقوفتين في الجملة الأولى مقبولة وأنه قد يكون من المستصوب الإشارة بالتحديد إلى أن المعلومات يجب أن يتم توفيرها في الوقت المناسب.

١٢- واقترحت أغلبية الوفود إبقاء العبارة داخل قوسين معقوفتين لأنه يمكن أن يكون من المفيد ذكر هذه الالتزامات بشكل صريح. وقال أحد الوفود إنه يحبذ حذف الجملة الثانية فقط من المادة. وبالإضافة إلى ذلك، اقترح أحد الوفود أن تستخدم عبارة "وبتلك التعليمات" بدلاً من عبارة "وبالتعليمات" في الجملة الأولى.

١٣- ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في صوغ النص على النحو التالي:

"يجب على الناقل تزويد الشاحن، بناء على طلبه، وفي الوقت المناسب، بتلك المعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبتلك التعليمات التي تعتبر في حدود المعقول ضرورية أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته. بمقتضى المادة ٢٨."

رابعاً- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات (المادة ٣٠، المادة ٢٧ السابقة)

١٤- كانت آراء الوفود منقسمة فيما يتعلق بالمادة ٣٠. فذكرت بعض الوفود أنها، فيما يخص النص الأصلي والنص البديل المقترح، تحبذ النص الأصلي في المادة ٣٠. وقالت وفود أخرى أنها تعتبر النص البديل مقبولا كأساس لمواصلة المناقشات. وذكرت بضعة وفود من التي حبزت النص الأصلي أن عبارة "التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية" الواردة في النص، وعبارة "ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة"، الواردة في الفقرة الفرعية (أ) والفقرة الفرعية (ج) تمثلان نوعين مختلفين من الاختبار، أحدهما موضوعي والآخر ذاتي. وهذا يعني أنه في الحالة التي لا يمكن فيها اعتبار المستند، في حدود المعقول، ضروريا لمناولة البضاعة، فإن الشاحن لا يقع عليه التزام بتوفير المستند إذا كان يدرك أن الناقل ليس لديه إلمام بالمعلومات - وهذا هو الاختبار الموضوعي. وبالمثل، في الحالة التي يعتبر فيها المستند، في حدود المعقول، ضروريا، ولكن هناك أسباب لافتراض أن الناقل ملم بالمعلومات أصلا، فإن الشاحن لا يقع عليه التزام بتوفير المستند، وهذا هو الاختبار الذاتي.

١٥- بيد أن بعض الوفود ذكرت أيضا أنها تحبذ أن لا يحتوي النص على اختبار ذاتي - وعبارة أخرى، فإن الشاحن ينبغي أن يقع عليه التزام بتوفير جميع المستندات بمجرد ما تكون هذه المستندات ضرورية بحد ذاتها لمناولة البضاعة. ويمكن أن يتمثل سبب آخر لحذف العبارة في أن الحالتين - أي عندما تكون المستندات الفعلية غير ضرورية ويكون الناقل ملما أصلا بالمعلومات - مشمولتان في النص البديل بعبارة "تعد في حدود المعقول ضرورية". فالمستند يمكن إما أن يكون غير ضروري على الإطلاق لمناولة البضاعة، وإما أن يكون غير ضروري لأن الناقل ملم بالمعلومات أصلا.

١٦- واقترح وفد آخر حذف عبارة "في حدود المعقول" الواردة في النص لأنه سيتعين على الشاحن توفير جميع المستندات الضرورية.

١٧- وطلبت بعض الوفود أن تدرج في النص الأصلي للمادة ٣٠ (ج) إشارة إلى المادة ٣٨ (١) (أ) فيما يتعلق بوصف البضاعة. وبالتالي ستصبح المسؤولية عن وصف البضاعة

مسؤولية صارمة وفقا للمادة ٣١ (٢). ومن الجهة الأخرى، ذكرت بعض الوفود أن المسؤولية عن الإخلال بالمادة ٣٠ يجب أن تقوم كلياً على أساس التقصير. ورئي أن المسؤولية الصارمة ستلقي عبئاً كبيراً للغاية على الشاحن.

١٨- ورأت بعض الوفود أن الكلمات الواردة في مقدمة المادة يمكن حذفها لأنها مفهومة ضمناً، بينما رأت وفود أخرى ضرورة إبقائها في النص.

١٩- وفيما يتعلق بالإشارة إلى الالتزام بالوقت المناسب والدقة والاكتمال، يجب ملاحظة أنه وفقاً للمادة ٣١ (٢)، الخيار بء، يعتبر أن الشاحن قد كفّلها في المادة ٣٠ (ب) و(ج).

٢٠- واستناداً إلى المناقشة أعلاه، فإن الفريق العامل قد يود النظر في النص التالي بديلاً للمادة ٣٠ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56:

يجب أن يقوم الشاحن بتزويد الناقل في الوقت المناسب بتلك المعلومات والتعليمات والمستندات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية لـ:

(أ) مناولة البضاعة 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 المعترّم، بما في ذلك تقديم الأوراق والطلبات والتراخيص المتعلقة بالبضاعة؛

(ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو السجلات الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في المادة ٣٨ (١) [أ)، (ب) و (ج)؛ واسم الطرف الذي يُحدّد في تفاصيل العقد أنه الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إذا وجد؛ واسم الشخص الذي يتعين إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني لأمره، إذا وجد.

خامساً- أساس مسؤولية الشاحن (مشروع المادة ٣١، المادة ٢٩ السابقة)

٢١- تنظم المادة ٣١ مسؤولية الشاحن. ويقال في الفقرة ١ إن المسؤولية العامة تقوم على أساس التقصير. ثم تعدل الفقرة ٢ ما جاء في الفقرة ١ فتقول إن الشاحن تقع عليه مسؤولية صارمة عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و ٣٠ (ج). والفرق بين الخيارين ألف وباء هو أن المسؤولية الصارمة وفقاً للخيار ألف تشمل الالتزام بتوفير هذه المعلومات،

بالإضافة إلى دقة المعلومات واكتمالها. أما في الخيار باء فإن المسؤولية الصارمة لا تشمل سوى الالتزام بالوقت المناسب والدقة والاكتمال، في حين أن الالتزام بتوفير المعلومات تشمله المسؤولية العامة المذكورة في الفقرة ١. وفي هذا الصدد، يبدو غريبا إلى حد ما أن عبارة التوقيت المناسب قد أدرجت في الخيار باء - وهذا يعني أن مسألة ما إذا كان الشاحن سيوفر المعلومات والمسألة المتعلقة بما إذا كان سيتم توفيرها في الوقت المناسب ستخضع لأحكام نظم مسؤولية مختلفة.

٢٢- وحبّذت أغلبية الوفود الخيار ألف للفقرة ٢. ولكن الأسباب المقدمة لذلك تختلف اختلافا كبيرا. فبعض الوفود ذكرت أنها تحبذ الخيار ألف لأن النص أبسط وأوضح. وذكرت وفود أخرى أنها تريد أن يكون واضحا أن المعلومات التي يوفرها الشاحن صحيحة - وهو أمر يشمله أصلا الخيار باء. وأخيرا شددت بعض الوفود على أن المسؤولية الصارمة ينبغي أن تشمل، بالإضافة إلى دقة المعلومات واكتمالها، الالتزام بتوفيرها أيضا.

٢٣- وتميل الوفود التي تكلمت لصالح الخيار باء إلى التأكيد على التوازن بين مسؤولية الناقل والشاحن. فالمسؤولية الصارمة التي تشمل معظم الالتزامات المنصوص عليها في المادة ٣٠ ستلقي عبئا كبيرا للغاية على الشاحن آخذة في الاعتبار أن مسؤولية الناقل تقوم على التقصير. وقد يكون من الأسباب الأخرى لدعم الخيار باء أن التزام الشاحن الوارد في المادة ٣٠ مقصور على توفير المعلومات إذا كانت ضرورية في حدود المعقول. وهذا يجعل من الصعب ربط الالتزام بمسؤولية صارمة. وهناك مسألة أخرى تتمثل في أن المعلومات الموفرة فعلا يجب أن تكون دقيقة، وأن الشاحن ستقع عليه مسؤولية صارمة عن ذلك.

٢٤- ومسألة ما إذا كانت المسؤولية الصارمة ينبغي أن تشمل الالتزام بتوفير المعلومات الوارد في المادة ٣٠ (ب) و (ج) هي مسألة تتعلق بالسياسات. وقد أكدت بعض الوفود أثناء المفاوضات على أهمية ربط المسؤولية الصارمة بالالتزام المذكور في الفقرتين (ب) و (ج)، ولا سيما في الفقرة (ب).

٢٥- وأشارت بعض الوفود أيضا إلى أنها تحبذ أن يُقتصر نطاق الحكم على العلاقة بين الشاحن والناقل. واقترح إدراج العبارة "تجاه الناقل" في الفقرة ١، وحذف الفقرة ٣.

٢٦- واستنادا إلى المناقشات أعلاه قد يود الفريق العامل النظر في النص التالي باعتباره بديلا للمادة ٣١:

١- يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عن الخسارة والأضرار والإصابة التي تسببها البضاعة، وعن الإخلال بالتزاماته. بمقتضى المادتين ٢٨ و ٣٠. ويعفى

الشاحن من كل مسؤوليته أو من جزء منها، إذا أثبت أن السبب أو واحدا من الأسباب للخسارة أو الأضرار أو الإصابة لا يعزى إلى قصوره أو إلى قصور أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥.

٢- يعتبر الشاحن قد ضمن للناقل دقة المعلومات والتعليمات والمستندات التي يوفرها بموجب المادة ٣٠ في وقت استلام الناقل لها. ويجب أن يعوّض الناقل مقابل جميع الخسائر والأضرار وحالات التأخر والنفقات الناشئة أو الناتجة عن المعلومات والتعليمات والمستندات إذا كانت غير دقيقة، ما لم يكن عدم دقتها قد سببه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٢٧- ويقوم النص البديل على افتراض أن المسؤولية عن عدم توفير المعلومات والمستندات الضرورية في حدود المعقول يجب أن تقوم على أساس التقصير ولكن بعكس عبء الإثبات (يعكس النص في هذا الصدد الحكم المتعلق بمسؤولية الناقل)، وأن نطاق الحكم ينبغي أن يتمثل في العلاقة بين الشاحن و الناقل. وإبقاء الخيار ألف في النص الأصلي للفقرة ٢ قد يعدّل هذه القاعدة. وستقع على الشاحن في هذه الحالة مسؤولية صارمة عن توفير المعلومات بمقتضى الفقرتين (ب) و(ج) من المادة ٣٠.

٢٨- وفي الفقرة ٢ من النص البديل، تقع على الشاحن مسؤولية صارمة عن المعلومات التي يوفرها ما لم يكن مسبب عدم الدقة الناقل أو أي شخص يكون الناقل مسؤولا عنه. ويشمل النص جميع أجزاء المادة ٣٠ ولا يقتصر على الفقرتين (ب) و(ج) وحدهما.

٢٩- وقد استبعدت الفقرة ٣ نتيجة للمناقشة أعلاه فيما يتعلق بنطاق الحكم.

سادسا- تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهريا (مشروع المادة ٣٢، المادة ٢٩ مكررا السابقة)

٣٠- أعربت أغلبية واضحة من الوفود عن رأي مفاده أن الحكم غير مقبول. والعديد من هذه الوفود اقترح أيضا حذف هذا الحكم. والسبب لذلك هو أنه يبدو كما لو كان حكما ذا طابع عقابي. ولا توجد صلة سببية مطلوبة بين تقديم البيانات غير الصحيحة والمسؤولية عن تأخر البضاعة أو فقدانها أو إتلافها. وقد قدمت حجة أيضا أن المادة ١٧ بشأن مسؤولية الناقل تنص أصلا على أن الناقل غير مسؤول عن ذلك.

٣١- وتكلمت بعض الوفود لصالح الحكم. وكان من الأسباب المقدمة لذلك أن من المهم بشكل خاص أن يوفر الشاحن للناقل معلومات صحيحة وأن الناقل قد يتكبد أضرارا معينة

نتيجة لتقديم الشاحن بيانات غير صحيحة جوهريا. ولكن من الممكن أن تقدم حجة بأن هذا مشمول أصلا بالمسؤولية عن توفير معلومات غير دقيقة. بمقتضى المادة ٣٠، وخاصة بمقتضى الفقرة ٢ المقترحة، حيث تكون المسؤولية صارمة فيما يتعلق بالمعلومات التي يوفرها الشاحن.

سابعاً- قواعد خاصة بالبضاعة الخطرة (مشروع المادة ٣٣، المادة ٣٠ السابقة)

٣٢- أعربت أغلبية الوفود عن أنها تحبذ أحد أمرين: إما ألا يدرج أي تعريف على الإطلاق، وإما أن يدرج تعريف أكثر تعميما وتبسيطا من التعريف المقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. والسبب المقدم لعدم استخدام التعريف الوارد في الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة (اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦) هي أن الاتفاقية تلي مصلحة عمومية، أي حماية البيئة والأطراف الثالثة، ولا تلي مصلحة خصوصية، وأن التعريف التقني من هذا القبيل مهدد دائما بأن يصبح باليا. وأشار أولئك الذين حبذوا تعريفا عاما إلى أن التعريف العام قد يردع المحاكم عن استخدام تفسيرات متغيرة لمفهوم البضاعة الخطرة، وبالتالي يساعد على التفسير الموحد.

٣٣- واقترحت الأمانة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، تعريفا أعم في مشروع المادة ٣٣، الفقرة ١. وتنص الفقرتان ٢ و ٣ على أن الشاحن يجب أن يضع علامة وبطاقة على البضائع الخطرة، ويقع على عاتقه التزام بإبلاغ الناقل بالطبيعة الخطرة أو الطابع الخطر للبضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، فإنه يكون مسؤولا مسؤولية صارمة عن فقدان البضاعة أو إتلافها أو تأخرها، وعن النفقات المباشرة أو غير المباشرة الناجمة عن هذا القصور. وفيما يتعلق بالالتزام بإبلاغ الناقل، فإن الشاحن لا يكون مسؤولا إلا إذا لم يكن للناقل إلمام بطريقة أخرى بخطورة البضاعة.

ثامناً- تولى حقوق ومسؤوليات الشاحن (مشروع المادة ٣٤، المادة ٣١ السابقة)

٣٤- أعربت بعض الوفود عن رأي مفاده أن الحكم يجب أن يحذف. والأسباب المقدّمة لذلك هي أن الفصل ينبغي أن يقتصر على تنظيم المسؤولية بين الناقل والشاحن، وأن المسألة المتعلقة بوضع البائع وتسليم البضاعة على ظهر السفينة ليس لها مكان في اتفاقية بشأن نقل البضاعة بل مكانها هو بالأحرى في اتفاقية بشأن بيع البضاعة.

٣٥- ولكن أغلبية الوفود أعربت عن تفضيلها لإدراج نص بشأن مسؤولية البائع مسلمّ البضاعة على ظهر السفينة، الذي يكون الشاحن الفعلي في كثير من الأحيان. وتعتبر المشكلة مشكلة عملية ويلاحظ أن العلاقة بين هذا البائع والناقل ليست واضحة وضوحاً تاماً. وسيكون تأثير مثل هذا النص أن الناقل يجوز أن يطالب بتعويض مباشرة من الشاحن الفعلي، وأن الشاحن الفعلي يجوز أن يستفيد من الدفاعات الواردة في الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن. وبالنظر إلى الوضع الراهن في العديد من الولايات القضائية، فإن هذه المسألة يتناولها قانون الأضرار العامة.

٣٦- وناقشت بضعة وفود أيضاً صياغة الحكم. وأعرب أحد هذه الوفود عن رأي مفاده أن كلمة "قَبْل" مبهمة جداً مقارنة بكلمة "استلم" البديلة.

٣٧- وقال وفد إنه يجب حتماً يكون فيه الشاحن الفعلي مسؤولاً إذا كان "يوافق على" تسميته في تفاصيل العقد باعتباره الشاحن. والشخص الذي يعتبر الشاحن ستتاح له أيضاً الفرصة للهروب من مسؤوليته إذا أثبت أنه ليس الشاحن وأشار إلى الشاحن الفعلي.

٣٨- وذكرت بعض الوفود أيضاً أنها تحبذ حكماً صريحاً بأن الشاحن والشاحن الفعلي مسؤولان مسؤولية مشتركة. ولكن أحد الوفود أعرب عن رأي مفاده أنه إذا كان الشاحن الفعلي مسؤولاً فإن الشاحن المتعاقد ينبغي إعفاؤه من مسؤوليته. والسبب المقدم لذلك، فيما يبدو، هو أن الناقل، عدا ذلك، سيوضع في مركز أفضل بالمقارنة مع الشاحن بموجب "التكاليف، التأمين، الشحن" أو البيع الذي يجوز فيه للناقل أن يطالب بالتعويض من الشاحن فقط (أي البيع بموجب عقد مبيعات)، ولكن ليس المرسل إليه (أي المشتري بموجب عقد مبيعات).

٣٩- واستناداً إلى المناقشة أعلاه، فإن الفريق العامل قد يرغب في النظر في النص التالي:

١- إذا قام الشخص الذي ذُكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في الفقرة ١ (ح) باستلام مستند النقل أو السجل الإلكتروني، فإنه حينئذ (أ) تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن. بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٩، و(ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٤.

٢- لا تلمس الفقرة ١ من هذه المادة مسؤوليات الشاحن أو تبعاته أو حقوقه أو حصاناته.

تاسعا- مسؤولية الشاحن عن من ينوب عنه (مشروع المادة ٣٥، المادة ٣٢ السابقة)

٤٠- أعربت أغلبية الوفود عن تأييدها للمادة. ولكن أحد الوفود رأى أنه ليس من الضروري عكس النص المتعلق بمسؤولية الناقل، وأن هذه المسألة ينبغي أن تترك للقانون الوطني. ومن بين الوفود التي حذرت إدراج حكم بشأن مسؤولية الشاحن عن من ينوب عنه، علقت بعض الوفود على صياغة النص. فأعرب وفد عن رأي مفاده أن الجملة الأولى هي عبارة عن تكرار. واقترحت وفود أخرى ضرورة التعبير بوضوح عن أن الشاحن ليس مسؤولاً في الحالات التي يكون فيها التنفيذ موكلاً للناقل أو طرف منفذ من جانب الناقل، مثلاً، بموجب الفقرة المتعلقة بترتيب البضاعة داخل السفينة وخارجها.

٤١- واستناداً إلى المناقشة أعلاه فإن الفريق العامل قد يرغب في أن ينظر في النص التالي:

١- يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل، بما في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه وكلاؤه، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصياً. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن. بمقتضى هذه المادة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني واقعا ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.

٢- برغم الفقرة ١، فإن الشاحن ليس مسؤولاً عن أفعال وإغفالات الناقل أو طرف منفذ من جانب الناقل يكون أو كل له تنفيذ مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل.

عاشرا- توقف مسؤولية الشاحن (مشروع المادة ٣٦، المادة ٤٣ (٢) السابقة)

٤٢- لم يتناول الاستبيان هذه المادة لأنها كانت أصلاً ضمن الفصل ٩ بشأن أجرة النقل، الذي حُذف. ويجب استعراض أحكام المادة ٣٦ في ارتباط بالمادة ٩٤، ويبدو أن المادة ٣٦ مشمولة أصلاً بالفقرة ٢ من المادة ٩٤، التي تنظم إلزامياً مسؤولية وتبعات الشاحن والأشخاص المشار إليهم في المادة ٣٤. وإذا حُذف نص الفقرة ٢ من المادة ٩٤ فيما بعد (يورد النص الآن بين قوسين معقوفتين)، فإن أحكام المادة ٣٤ ستعارض مع المبدأ المذكور في الفقرة ١ من المادة ٩٤ (*e contrario*) ويمكن الاتفاق على شروط أفضل بالنسبة للشاحن.