



## لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

## الدورة الأربعون

فيينا، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٧

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته  
التاسعة عشرة (نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧)\*

## المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	٧-١	مقدمة .....
٦	٨	أولاً- المداولات والقرارات .....
٧	٣٠٤-٩	ثانياً- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] .....
٧	١٧-٩	الفصل ١- أحكام عامة .....
٧	٩	مشروع المادة ١- التعاريف .....
٧	١٠	مشروع المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية .....
٧	١١	مشروع المادة ٣- مقتضيات الشكل .....
٧	١٧-١٢	مشروع المادة ٤- انطباق الدفع وحدود المسؤولية .....
٩	٢٢-١٨	الفصل ٢- نطاق الانطباق .....
٩	١٨	مشروع المادة ٥- نطاق الانطباق العام .....
٩	٢١-١٩	مشروع المادة ٦- استيعادات معينة .....
١٠	٢٢	مشروع المادة ٧- الانطباق على أطراف معينة .....

\* الإعفاء اللازم بسبب طول هذه الوثيقة طُلب قبل حلول أجل تقديمها. وقد تأخر تقديم هذا التقرير بسبب انتظار وصول ذلك الإعفاء.



الصفحة	الفقرات	
١٠	٢٧-٢٣	الفصل ٣- سجلات النقل الالكترونية .....
١٠	٢٥-٢٤	مشروع المادة ١- التعاريف المتصلة بالفصل ٣ .....
		مشروع المادة ٨- استخدام سجلات النقل الالكترونية ومفعولها؛ مشروع
		المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الالكترونية القابلة للتداول؛
		مشروع المادة ١٠- الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول أو عن سجل
١١	٢٧-٢٦	النقل الالكتروني القابل للتداول؛ مشروع المادة ٥٩ (٢) .....
١١	٤٩-٢٨	الفصل ٤- فترة المسؤولية .....
١١	٣٣-٢٨	مشروع المادة ١١- فترة مسؤولية الناقل .....
١٣	٤٣-٣٤	مشروع المادة ١٢- النقل الذي لا يشمل عقد النقل .....
١٦	٤٩-٤٤	النص المنقح لمشروع المادة ١٢ .....
١٨	٦٢-٥٠	الفصل ٥- التزامات الناقل .....
١٨	٥١-٥٠	مشروع المادة ١٣- نقل البضاعة وتسليمها .....
١٨	٥٤-٥٢	مشروع المادة ١٤- التزامات معينة .....
١٩	٥٧-٥٥	مشروع المادة ١٥- البضاعة التي قد تصبح خطراً .....
٢٠	٦٢-٥٨	مشروع المادة ١٦- التزامات معينة تنطبق على الرحلة البحرية .....
٢١	١١٧-٦٣	الفصل ٦- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر .....
٢١	٧٤-٦٣	مشروع المادة ١٧- أساس المسؤولية .....
٢٤	٨٢-٧٥	مشروع المادة ١٨- مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين .....
٢٦	٩٧-٨٣	مشروع المادة ١٩- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية .....
٢٩	١٠٥-٩٨	مشروع المادة ٢٠- المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة .....
٣١	١٠٩-١٠٦	مشروع المادة ٢٢- حساب التعويض .....
٣٢	١١٧-١١٠	مشروع المادة ٢٣- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر .....
٣٤	١٢٦-١١٨	الفصل ٧- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل .....
٣٤	١١٩-١١٨	مشروع المادة ٢٤- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري .....
٣٤	١٢٦-١٢٠	مشروع المادة ٢٥- البضاعة المنقولة على سطح السفينة .....
٣٦	١٥٣-١٢٧	الفصل ١- أحكام عامة .....
٣٦	١٢٧	مشروع المادة ١- التعاريف .....
٣٦	١٣٨-١٢٨	الفقرتان ٦ و ٧- "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري" .....
٣٩	١٤٠-١٣٩	الفقرة ٨- "الطرف المنفذ غير البحري" .....
		النص المنقح للفقرتين (٦) و(٧) من مشروع المادة ١ ("الطرف المنفذ" و"الطرف
٤٠	١٥٣-١٤١	المنفذ البحري")؛ ومشاريع المواد ٤ و ١٨ و ١٩ .....

الصفحة	الفقرات	
٤٦	١٧٦-١٥٤	الفصل ١٩- صحة الأحكام التعاقدية .....
٤٦	١٦٠-١٥٥	مشروع المادة ٨٨- أحكام عامة .....
٤٧	١٧٢-١٦١	مشروع المادة ٨٩- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم .....
٥٣	١٧٦-١٧٣	مشروع المادة ٩٠- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معيّنة .....
٥٤	١٨٤-١٧٧	المسؤولية عن تأخر تسليم البضائع .....
٥٩	١٩٣-١٨٥	مشروع المادة ٢٦- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري .....
٦٢	٢٠٣-١٩٤	الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢ (٢) المتعلقة بمحدود المسؤولية .....
٦٥	٢٠٦-٢٠٤	مشروع المادة ٨٤- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع جوا .....
٦٦	٢٦٣-٢٠٧	الفصل ٨- التزامات الشاحن تجاه الناقل .....
٦٦	٢١٣-٢٠٧	مشروع المادة ٢٧- تسليم البضاعة للنقل .....
٦٨	٢١٦-٢١٤	مشروع المادة ٢٨- التزامات الشاحن والناقل بتوفير المعلومات والتعليمات .....
٦٨	٢١٩-٢١٧	مشروع المادة ٢٩- التزامات الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات ..
٦٩	٢٣٨-٢٢٠	مشروع المادة ٣٠- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل .....
٧٤	٢٤٣-٢٣٩	النص المنقح لمشروع المادة ٣٠ .....
٧٥	٢٤٨-٢٤٤	مشروع المادة ٣١- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد .....
٧٦	٢٥٣-٢٤٩	مشروع المادة ٣٢- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة .....
٧٨	٢٥٦-٢٥٤	مشروع المادة ٣٣- تحمّل الشاحن المستندي لحقوق الشاحن والتزاماته .....
٧٨	٢٦٠-٢٥٧	مشروع المادة ٣٤- مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين .....
٧٩	٢٦٣-٢٦١	مشروع المادة ٣٥- توقف مسؤولية الشاحن .....
٨٠	٣٠٤-٢٦٤	الفصل ٩- مستندات النقل وسجلات النقل الالكترونية .....
٨١	٢٦٨-٢٦٦	مشروع المادة ٣٦- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني .....
٨١	٢٧٧-٢٦٩	مشروع المادة ٣٧- تفاصيل العقد .....
٨٤	٢٨٨-٢٧٨	مشروع المادة ٣٨- هوية الناقل .....
٨٧	٢٩٣-٢٨٩	مشروع المادة ٣٩- التوقيع .....
٨٨	٢٩٧-٢٩٤	مشروع المادة ٤٠- النواقص في تفاصيل العقد .....
٨٨	٣٠٠-٢٩٨	مشروع المادة ٤١- التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد .....
٨٩	٣٠٢-٣٠١	مشروع المادة ٤٢- المفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد .....
٩٠	٣٠٤-٣٠٣	مشروع المادة ٤٣- "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" .....
٩٠	٣٠٥	ثالثاً- مسائل أخرى .....
٩٠	٣٠٥	التخطيط للأعمال المقبلة .....

## 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.<sup>(١)</sup> واستهلّ الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا] في دورته التاسعة، عام ٢٠٠٢. ويمكن الاطلاع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.80 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بالتاريخ التشريعي لمشروع الاتفاقية.

٢ - وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته التاسعة عشرة في نيويورك من ١٦ إلى ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، أستراليا، إكوادور، ألمانيا، أوغندا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيلاروس، تايلند، تركيا، تونس، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، زمبابوي، سنغافورة، السويد، سويسرا، شيلي، الصين، غابون، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، الكامبيون، كندا، كولومبيا، كينيا، لبنان، المغرب، المكسيك، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣ - وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: إندونيسيا، أوكرانيا، بنما، بوركينا فاسو، بوروندي، بيرو، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية مولدوفا، الدانمرك، رومانيا، السلفادور، السنغال، غانا، الفلبين، فنلندا، قبرص، الكرسي الرسولي، كوت ديفوار، كوستاريكا، الكونغو، الكويت، لاتفيا، ليسوتو، ماليزيا، المملكة العربية السعودية، النرويج، النيجر، نيوزيلندا، هولندا، اليمن، اليونان.

٤ - وحضر الدورة كذلك مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) المنظمات الحكومية الدولية: المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية-الأفريقية، المفوضية الأوروبية؛

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

(ب) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعاها الفريق العامل: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، اللجنة البحرية الدولية، المجلس الأوروبي للشاحنين، المعهد الإيبيري الأمريكي للقانون البحري، غرفة التجارة الدولية، الغرفة الدولية للنقل البحري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الاتحاد الدولي للتأمين البحري، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، رابطة طلبة القانون الأوروبية، الجامعة البحرية العالمية.

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيسكاس (إسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا ليتياو (البرازيل)

٦- وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح والتصويب (A/CN.9/WG.III/WP.80) و (A/CN.9/WG.III/WP.80/Corr.1)؛

(ب) مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً] والتصويب (A/CN.9/WG.III/WP.81 و A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1)؛

(ج) وثيقة تبين بإيجاز موقف اللجنة الوطنية الفرنسية للغرفة التجارية الدولية (A/CN.9/WG.III/WP.82)؛

(د) وثيقة تبين موقف المجلس الأوروبي للشاحنين (A/CN.9/WG.III/WP.83)؛

(هـ) اقتراح من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بشأن تعريف "الطرف المنفذ البحري" (A/CN.9/WG.III/WP.84)؛

(و) اقتراح صياغي من حكومة السويد بشأن التزامات الشاحن (A/CN.9/WG.III/WP.85)؛

(ز) اقتراح من حكومات الدانمرك وفنلندا والنرويج بشأن مشروع المادة ٣٧ (١) (أ) المتعلقة بتفاصيل العقد (A/CN.9/WG.III/WP.86)؛

(ح) وثيقة تتضمن تعليقات من الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض على مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.87)؛

- (ط) اقتراح مشترك من حكومتي أستراليا وفرنسا بشأن عقود الحجم  
(A/CN.9/WG.III/WP.88)؛
- (ي) وثيقة تتضمن اقتراحات من حكومة فرنسا بشأن الصلة بين مشروع  
الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع كليا أو جزئيا بحرا والاتفاقيات المنطبقة على النقل البري أو  
الجوي (A/CN.9/WG.III/WP.89)؛
- (ك) اقتراحات من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بشأن المواد ١ (٧) و ٢٦ و ٩٠  
من مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.90)؛
- (ل) اقتراح من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بشأن تأخر الناقل والشاحن  
(A/CN.9/WG.III/WP.91)؛
- (م) اقتراح مشترك من أستراليا وفرنسا بشأن حرية التعاقد في إطار عقود الحجم  
(A/CN.9/612).

٧- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب.
- ٢- إقرار جدول الأعمال.
- ٣- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا].
- ٤- مسائل أخرى.
- ٥- اعتماد التقرير.

## أولا- المداولات والقرارات

- ٨- واصل الفريق العامل استعراض مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كليا أو  
جزئيا] [بحرا] ("مشروع الاتفاقية") استنادا إلى النص الوارد في مُرفق مذكرة قدمتها الأمانة  
(A/CN.9/WG.III/WP.81). وذكّر الفريق العامل بأن النص الوارد في تلك المذكرة هو ثمرة  
المفاوضات التي دارت في الفريق العامل منذ عام ٢٠٠٢. واتفق الفريق العامل على أنه، بينما  
يمكن زيادة صقل وتوضيح أحكام مشروع الاتفاقية، بقدر ما هي تجسد التوافق في الآراء  
الذي توصل إليه الفريق العامل، فإن ما رسا عليه الاختيار فيما يتعلق بالسياسة العامة لا ينبغي  
تنقيحه إلا إذا كان هناك توافق تام في الآراء على القيام بذلك. وترد تلك المداولات

والاستنتاجات مجسّدة في الباب الثاني أدناه (انظر الفقرات ٩ إلى ٣٠٤ أدناه). ويجدر التنويه بأن كل الإشارات إلى الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 في الفقرات التالية يُقصد بها الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 بصيغتها المصوبة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

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

### الفصل ١ - أحكام عامة

#### مشروع المادة ١ - التعاريف

٩ - اتفق الفريق العامل على إرجاء مناقشاته بشأن المادة ١ إلى حين التوصل إلى اتفاق على المواد الموضوعية المتعلقة بالمصطلحات المعروفة في مشروع المادة ١.

#### مشروع المادة ٢ - تفسير هذه الاتفاقية

١٠ - استذكر الفريق العامل أن النص الوارد في مشروع المادة ٢ يقابل النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ولاحظ الفريق العامل أن ذلك النص يمثل نصاً قياسياً وارداً في اتفاقيات دولية عديدة، ومن ثم وافق على مضمون النص الوارد في مشروع المادة ٢.

#### مشروع المادة ٣ - مقتضيات الشكل

١١ - اعتبر الفريق العامل النص الوارد في مشروع المادة ٣ مقبولاً في انتظار زيادة النظر فيه من حيث ما يتضمنه من إحالات مرجعية. واتفق الفريق العامل أيضاً على أنه قد يكون من المستحب إدراج ملاحظة تفسيرية في النص النهائي تفيد بأن أي إشعارات ينصّ عليها مشروع الاتفاقية ولا تكون مذكورة صراحة في مشروع المادة ٣ يمكن القيام بها بأي وسيلة، بما في ذلك شفويًا أو بتبادل رسائل البيانات التي لا ينطبق عليها تعريف "الاتصال الإلكتروني".

#### مشروع المادة ٤ - انطباق الدفوع وحدود المسؤولية

١٢ - لوحظ أنّ مشروع المادة ٤ يشير إلى "الطرف المنفذ البحري"، ومن ثمّ أُنْفِق على إرجاء مناقشة هذا التعبير إلى حين النظر في مشروعَي المادتين ١٨ و ١٩ اللذين يتناولان الأطراف المنفذة بشكل عام.

١٣- واستُفسر عما إذا كانت هناك حاجة إلى إدراج مشروع المادة ٤، نظراً إلى أن مشروع المادة ٥ يبيّن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. ورئي أن المحاكم في ولايات قضائية عديدة يمكن أن توسّع نطاق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية لكي يشمل أطرافاً أخرى تتصرف نيابة عن الناقل حتى بدون أن يكون هناك حكم من قبيل مشروع المادة ٤. ولوحظ ردّاً على ذلك أنّ هذا الحكم مفيد في ولايات قضائية معيّنة. وأشير كذلك إلى أنّ مشروع المادة هذا يقابل أحكاماً مشاهمة واردة في قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ. وقيل إنّ حذف مشروع المادة هذا قد يُفسّر على أنه يُبطل القاعدة الواردة في تينك الاتفاقيتين الأسبق عهدا.

١٤- وأبدي تأييد لبنية مشروع المادة ٤ والسياسة العامة التي يقوم عليها، ولكن لوحظ أن مشروع المادة بصيغته الحالية لا ينطبق فيما يبدو إلا على الدعاوى المرفوعة على الناقل. واقترح توسيع نطاق مشروع المادة لكي ينطبق على الشاحنين بقدر ما تكون مسؤولية الشاحنين مشمولة بمشروع الاتفاقية. وحظي ذلك الاقتراح بالتأييد.

١٥- ثانياً، أبدي قلق مثاره أن مشروع المادة ٤ بصيغته الحالية لا يشير إلا إلى "الدفوع وحدود المسؤولية"، وهو بذلك قد يكون ضيقاً جداً ولا يحمي حق الناقل في المثل أمام محكمة مناسبة بمقتضى مشروع الاتفاقية. واقترح استعراض مشروع المادة ٤ من أجل ضمان أن يكون له الأثر المنشود ذاته في كل الولايات القضائية.

١٦- وأثير سؤال حول معنى التعبير "أم غير ذلك". ورئي أن ذلك التعبير مفيد من أجل شمل مطالبات غير المطالبات التعاقدية أو المطالبات القائمة على المسؤولية التقصيرية، ومنها مثلاً المطالبات ببحر الضرر أو المطالبات الناشئة من شبه عقد. واتفق على الاحتفاظ بالتعبير من أجل ضمان اتساع مشروع المادة بالقدر الكافي لتغطية الحالات التي يمكن أن تنشأ في نظم قانونية مختلفة.

١٧- واعتمد الفريق العامل مضمون التعاريف الواردة في الفقرات (٥) و(٩) و(٢٥) من مشروع المادة ١. ومع أنّ مشروع المادة ٤ اعتُبر غير ضروري في بعض النظم القانونية، فقد اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ به وتوسيع نطاق تغطيته لكي ينطبق أيضاً على الشاحنين بقدر ما تكون مسؤولية الشاحن مشمولة بمشروع الاتفاقية. وفيما يتعلق بالتعبير "أم غير ذلك"، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بهذا التعبير وطلب إلى الأمانة أن تستعرض مدى فائدته. وفيما يتعلق بالمسائل الإجرائية، اتفق الفريق العامل على استعراض نطاق الدفوع وحدود المسؤولية بعد البت في هذين التعبيرين.

## الفصل ٢ - نطاق الانطباق

### مشروع المادة ٥ - نطاق الانطباق العام

١٨- لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ٥ يقابل النص الوارد في مشروع المادة ٨ من النص المدرج في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ووافق الفريق العامل على تعريف التعبير "عقد النقل" بصيغته الواردة في الفقرة (١) من مشروع المادة ١. ووافق الفريق العامل أيضا على النص الوارد في مشروع المادة ٥ بصيغته المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### مشروع المادة ٦ - استيعادات معينة

١٩- لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ٦ يقابل مشروع المادة ٩ من النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وأبدي اقتراح يدعو إلى إلغاء الفقرة (١) (أ) لأن مشاركة الاستئجار ليست جزءا من النقل الملاحي المنتظم، وأن يستعاض عنها بعبارة من قبيل "العقد الذي يخص استعمال حيز على سفينة".

٢٠- ولوحظ أن مشروع المادة ٦ يمثل نصا توافقيا ودُعي إلى التزام الحذر من إعادة فتح باب النقاش حول مسائل حُسمت في ذلك الحكم. ولوحظ أن هناك عموما تمييزا بين النقل الملاحي المنتظم ومشارطات الاستئجار وأن مشارطات الاستئجار، مع ذلك، تُستخدم أحيانا في النقل الملاحي المنتظم ومن ثم ينبغي أن يعالج مشروع الاتفاقية هذه التطورات الجديدة. واستُذكر أيضا أن الفريق العامل سبق أن اتفق على أن تكون التغطية بمقتضى الاتفاقية الجديدة مماثلة على الأقل للتغطية الواردة في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسي، التي تنطبق أيضا على عقود النقل بمقتضى سندات الشحن في النقل الملاحي غير المنتظم.

٢١- وحرصا على التوضيح، أبدي عدد من الاقتراحات المتعلقة بالصياغة. فقد اقترح إلغاء التعبير "والعقود" الوارد في الفقرة الفرعية (١) (ب) من مشروع المادة ٦ والاستعاضة عنه بالعبارة "والترتيبات التعاقدية الأخرى" وإلغاء كلمتي "عقد" و"العقد" الواردين في الفقرة الفرعية (٢) (أ) من مشروع المادة ٦ والاستعاضة عنهما بالعبارتين "ترتيب تعاقدى آخر بين الطرفين" و"الترتيب التعاقدى الآخر بين الطرفين". واقترح أيضا إلغاء العبارة "بين الطرفين" الواردة بعد العبارة "لا تكون هناك" وإلغاء العبارة "، سواء أكان العقد مشاركة استئجار أم لا" الواردة بعد العبارة "أي حيز عليها". وبينما أبدي تأييد لهذه الاقتراحات، اتفق الفريق العامل على أن تتأكد الأمانة أولا مما إذا كانت هذه الاقتراحات تكتفي فعلا

بتوضيح نطاق مشروع المادة ٦ أم أن لها تأثيراً جوهرياً فيه. وقبل الفريق العامل الحكم، رهنا بإيضاح صيغته.

### مشروع المادة ٧ - الانطباق على أطراف معيّنة

٢٢ - أثير سؤال حول ما إذا كانت الإشارة إلى المرسلين في مشروع المادة ٧ مناسبة، حيث إنها توحي بأن مشروع المادة ينظم العلاقة بين الناقل والمرسل. وبالرغم من الاتفاق على أن مشروع الاتفاقية لا ينظم العلاقة بين الناقل والمرسل في كل الحالات، فقد لاحظ الفريق العامل أن مشروع الاتفاقية ينظم تلك العلاقة فعلاً في بعض الحالات المحددة، ولذلك فإن من المهم ذكر المرسل في مشروع المادة ٧. واقترح أن يُستعرض مشروع المادة وربما أن تدرج فيه إحالة مرجعية إلى مشروع المادة ٧٩ بغية ضمان عدم تأثير مشروع المادة ٧ سلباً على أي اتفاق تحكيم وارد في سند شحن في حوزة طرف ثالث. وحظي ذلك الاقتراح بالتأييد. وقبل الفريق العامل الحكم، رهنا بإدراج الإحالة المرجعية اللازمة.

### الفصل ٣ - سجلات النقل الإلكترونية

٢٣ - ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع الفصل ٣ المتعلق بسجلات النقل الإلكترونية كان أثناء دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٨٠ إلى ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576). ويستند نظر الفريق العامل في أحكام الفصل ٣ إلى النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### مشروع المادة ١ - التعاريف المتصلة بالفصل ٣

٢٤ - نظر الفريق العامل في نصوص التعاريف الواردة في مشروع المادة ١ والتي رُئي أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بنص الفصل ٣، وهي: الفقرة ١٦ بشأن "مستند النقل"؛ والفقرة ١٧ بشأن "مستند النقل القابل للتداول"؛ والفقرة ١٨ بشأن "مستند النقل غير القابل للتداول"؛ والفقرة ٢٠ بشأن "سجل النقل الإلكتروني"؛ والفقرة ٢١ بشأن "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول"؛ والفقرة ٢٢ بشأن "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول"؛ والفقرة ٢٣ بشأن "إصدار" و"إحالة" سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. واستذكر الفريق العامل أن تلك التعاريف قد نتجت عن مشاورات أجراها خبراء مع الفريق العامل الرابع المعني بالتجارة الإلكترونية، وأن تلك الأحكام، مقترنة بالفصل بكامله، تعتبر مصوغة بعناية وذات طابع تقني جداً، على حد سواء. وأعرب عن رأي مفاده أن تعريف "مستند النقل غير القابل

للتداول" بصيغته الواردة في مشروع المادة ١ (١٨) يمكن حذفه باعتباره زائداً، ولكن أُعرب عن تفضيل للاحتفاظ بالحكم من أجل الحفاظ على هدف وجود مكافئ إلكتروني لأي مستند ورقي في مشروع الاتفاقية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١، التعاريف المتصلة بالفصل ٣

٢٥- اتفق الفريق العامل على أن التعاريف الواردة في مشروع المادة ١ والمبينة في الفقرة أعلاه مقبولة بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

مشروع المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها؛  
مشروع المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول؛  
مشروع المادة ١٠- الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول أو عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛ مشروع المادة ٥٩ (٢)

٢٦- ثم نظر الفريق العامل في نص مشروع الفصل ٣، الذي يتألف من مشاريع المواد ٨ و٩ و١٠، وكذلك في نص مشروع المادة ٥٩ (٢)، اللذين استذكر أحدهما سبق أن نوقشا معا باعتبارهما جزءا من مجموعة الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالتجارة الإلكترونية عندما نظر الفريق العامل آخر مرة في الفصل. واستذكر أن تلك الأحكام قد نتجت أيضا عن مشاورات أجراها خبراء مع الفريق العامل الرابع المعني بالتجارة الإلكترونية، وأنها تعتبر مصوغة بعناية وذات طابع تقني جدا، على حد سواء.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفصل ٣ ومشروع المادة ٥٩ (٢)

٢٧- اتفق الفريق العامل على أن أحكام مشروع الفصل ٣ ومشروع المادة ٥٩ (٢) مقبولة بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

## الفصل ٤ - فترة المسؤولية

مشروع المادة ١١- فترة مسؤولية الناقل

٢٨- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ١١ بشأن فترة مسؤولية الناقل كان أثناء دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٩٠ إلى ٢٠٨ من الوثيقة

(A/CN.9/591). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ١١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### الفقرة ١

٢٩- طُلب تقديم إيضاح فيما يتعلق بالتعريفين المختلفين لمصطلح "الناقل" (مشروع المادة ١ (٥)) ومصطلح "الطرف المنفذ" (مشروع المادة ١ (٦)) في مشروع الاتفاقية، حيث يشمل تعريف "الطرف المنفذ" المستخدمين والوكلاء والمتعاقدين من الباطن، بينما لا يشمل تعريف "الناقل" هؤلاء. وأثير سؤال بشأن ما إذا كان ذلك يمكن أن يؤدي إلى التباس فيما يتعلق بموعد بدء فترة المسؤولية إذا ما تسلّم البضاعة موظف لدى الناقل أو وكيل له، وليس الناقل نفسه. وأوضح أن مشروع الاتفاقية قد سعى تحديدا إلى تفضي مسائل الوكالة، ولكن رُئي في بعض الأحيان أن من المهم التشديد على أن حكما معينا يقصد به أن يشمل الناقلين الذين يتصرفون من خلال وكلائهم، ولذلك استخدمت العبارة "الناقل أو الطرف المنفذ"، ولكن عموما يُدرج مُستخدمو الناقل في الحكم بمقتضى إدراجهم في تعريف "الأطراف المنفذة".

#### الفقرة ٢

٣٠- أُعرب عن شاغل فيما يتعلق بنص مشروع الفقرة ٢، لأنه رُئي أن النص بصيغته الحالية يخلط بين وقت التسليم والتسليم ومكانهما التعاقديين ووقت التسليم والتسليم ومكانهما الفعليين. وأُعرب عن رأي مفاده أن وقت التسليم، على أي حال، غير هام لأغراض تحديد فترة مسؤولية الناقل، واقترح أن تُدخل تعديلات على نص مشروع الفقرة ٢ لتجسد هذا الرأي. غير أنه كان ثمة تأييد للرأي الذي ذهب إلى أن وقت التسليم للنقل والتسليم ومكانهما هامان لتحديد فترة المسؤولية، وأن من المهم، على أي حال، تحديد بارامترات هذين المصطلحين فيما يتعلق بأحكام أخرى في مشروع الاتفاقية. وأوضح كذلك أن مشروع الفقرة ٢ يقصد به زيادة إيضاح مشروع الفقرة ١، وكان هناك اتفاق على أن تبيّن العلاقة على نحو أوضح.

٣١- وأثير تساؤل أيضا بشأن ما إذا كان نص مشروع الفقرة ٢ (ب) يوجد فجوة محتملة في فترة مسؤولية الناقل، لأن قيام الناقل بتفريغ البضاعة في مستودع بملكه الناقل من شأنه أن يحدد نهاية فترة مسؤولية الناقل بمقتضى مشروع الفقرة ٢ (ب)، ولكن ذكر أن الفترة ينبغي أن تمتد حتى الوقت الذي يتسلّم فيه المرسل إليه البضاعة بالفعل. وردّا على ذلك، أُوضح أنه إذا كان هناك تخزين قام به الناقل، فمن المرجح أن يكون قد تم بمقتضى اتفاق بين الشاحن

والناقل، أو وفقاً للعواديات أو الأعراف، وأنه إذا لم يكن ثمة اتفاق أو عادات من هذا القبيل، فإن تخزين البضاعة يقع ضمن نطاق مشروع المادة ٥٠ الذي يقصد به أن يسري بالاقتران مع مشروع المادة ١١ لتفادي أي فجوة في مسؤولية الناقل.

#### اقتراحات صياغية

٣٢- من أجل إيضاح العلاقة بين مشروعتي الفقرتين ١ و ٢، اقترح أن تضاف العبارة "لأغراض الفقرة ١ من مشروع المادة هذا" إلى بداية مشروع الفقرة ٢. ولوحظ كذلك أن مشروع المادة ٢ (ب) باللغة الإنكليزية ترد فيه العبارة "discharge or unloading" (تفريغ)، بينما ترد في مشروع المادة ٤ (ب) الكلمة "discharge" فحسب، واقترح حذف الإشارة إلى الكلمة "discharge" وأن تستخدم الكلمة "unloading" في كلتا الحالتين. وأخيراً، طلب تقديم إيضاح فيما يتعلق بالعواقب الناجمة عن عقد النقل الذي يخل بمشروع الفقرة ٤، وطلب إدخال تعديلات على الحكم تفيد ببطالان أي حكم في عقد النقل طالما أحل بأحكام مشروع الفقرة ٤.

#### الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١١

٣٣- اتفق الفريق العامل على الغرض المقصود من مشروع المادة ١١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، ووافق على الاقتراحات الصياغية المبينة في الفقرة أعلاه. وإضافة إلى ذلك، طُلب إلى الأمانة أن تنظر في تحسينات محتملة يمكن أن تدخل على مشروع الفقرة ١، من أجل إيضاح العلاقة بين مشروعتي الفقرتين ١ و ٢ من الحكم، وأن تنظر في كيفية تنقيح النص لضمان أن فترة مسؤولية الناقل لن تبدأ إذا لم يسلم الشاحن البضاعة إلى الناقل حسبما هو منصوص عليه في عقد النقل.

#### مشروع المادة ١٢ - النقل الذي لا يشمل عقد النقل

٣٤- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ١٢ بشأن النقل الذي لا يشمل عقد النقل كان أثناء دورته التاسعة (انظر الفقرتين ٤١ و ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/510). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ١٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٣٥- وذكّر الفريق العامل بأن خيارين للجملة الثانية من الحكم يردان في النص المدرج بين معقوفتين، لكي ينظر فيهما الفريق العامل.

٣٦- وعلى سبيل الملاحظة العامة، أعرب عن رأي مفاده أن نص مشروع المادة ١٢ يبدو غير معتاد، لأنه يوحي بأن الناقل يقدم منة للشاحن وليس خدمة، وأنه بسبب ذلك، يمكن للناقل أن يجد من أي مسؤولية يُحتمل أن تقع على عاتقه في أداء تلك الخدمة. وذكر أيضا أن مشروع المادة ١٢ يبدو أنه يتيح عموما للناقلين تقديم خدمات إضافية إلى الشاحنين. ولكن، قيل إن الحكم قد يفضي إلى تجاوزات من جانب الناقلين الراغبين في تفاذي المسؤولية عن تقديم تلك الخدمة على وجه سليم. وردا على ذلك، لوحظ أن مشروع المادة ١٢ يقصد به أن يشمل الحالة التي يطلب فيها الشاحن الخدمة الإضافية تحديدا، في هيئة ما يسمى بـ"العقد المختلط"، أي أن يكون من ناحية عقد نقل ومن ناحية أخرى عقد شحن، ويمكن أن يكون مشمولاً في مستند نقل وحيد. وإضافة إلى ذلك، أوضح أن مقصود مشروع المادة هو أن يشدد في الواقع على أن نطاق مشروع الاتفاقية محصور في نطاق عقد النقل، ولكن من خلال هذا الحكم المحدد، فمن شأن مشروع الاتفاقية أن يستوعب الحالة التي يؤدي فيها الناقل خدمات إضافية للشاحن خارج نطاق عقد النقل، على مسؤولية الشاحن وحسابه. وبإدراج حكم على غرار مشروع المادة ١٢، فإن المقصود ليس هو استبعاد التزام الناقل بأداء الخدمة الإضافية، ولكن التشديد على أن أي مسؤولية تنشأ عنه لا تكون خاضعة لعقد النقل، ولذلك تكون بالضرورة خارج نطاق مشروع الاتفاقية. غير إن تلك الخدمة الإضافية حسبما يؤديها الناقل من شأنها أن تكون خاضعة للمسؤولية بمقتضى النظم القانونية السارية الأخرى.

٣٧- وأعرب عن آراء قوية تأييدا لحذف مشروع المادة ١٢. غير أنه لوحظ أن مشروع الحكم يقصد به القضاء على شكل من أشكال التجاوز التي يُدرج فيها الناقل بنودا معيارية الشكل في عقد النقل لا يكون الناقل بمقتضاها مسؤولاً إلا إذا نقل البضاعة على سفينته الخاصة. وفي حين أنه قيل إن تلك الأحكام أقل شيوعا حاليا، ذكر أن مشروع المادة ١٢ يُقصد به حماية الشاحنين من أي تجاوز من هذا القبيل، وأن حذفها يمكن أن يتيح استمرار هذه الممارسة الجائرة، مما يُفضي إلى حالات التباس وظلم. وكان الرأي السائد في الفريق العامل مؤيدا للاحتفاظ بمشروع الحكم.

#### الخيار الأول للجملة الثانية

٣٨- أبدي تأييد للنهج المتبع في الخيار الأول للجملة الثانية الواردة بين معقوفتين، خصوصا لأن طلبات الشاحنين للحصول على سندات شحن جامعة قد أصبحت بصورة متزايدة جزءا من النقل البحري المعاصر واتساقا مع الممارسة في المهنة، على سبيل المثال، في الحالات التي لا

يمكن فيها للناقل أن يضطلع بالنقل الداخلي، أو أن يكون مطلوباً من الشاحن أن يستخدم ترتيبات النقل التجاري الخاصة به، ولكن يتطلب فيها الاعتماد المستندي أن يكون النقل مشمولاً بمسند نقل وحيد. وكان هناك تأييد في الفريق العامل للنهج المتخذ في الخيار الأول للجملة الثانية من النص، الذي يفيد بأن الناقل عندما يتصرف كوكيل للشاحن خارج نطاق التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل، فلا ينبغي أن يكون الناقل مسؤولاً إلا بصفته وكيلًا، ولا ينبغي أن يخضع لمشروع الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمات الإضافية.

٣٩- غير أنه أعرب عن شاغل مفاده أن نص الخيار الأول غير واضح بصيغته الوارد بها، واقترح إدخال عدد من التعديلات عليه. وكان أحد الاقتراحات هو أن يكون الناقل مسؤولاً عن كامل الفترة التي رُتب للنقل الإضافي خلالها نيابة عن الشاحن. وأُعرب أيضاً عن رأي مفاده أن النص غير واضح فيما يتعلق بما إذا كانت تقع على الشاحن أي مسؤولية إزاء الطرف الثالث الحائز لمسند نقل، وذكر أن حكماً من هذا القبيل يمكن أن يُثير مشكلة فيما يتعلق بهوية الناقل، وهي مسألة يمكن تناولها في إطار مشروع المادة ٣٨. وكان هناك اتفاق في الفريق العامل على أن صيغة الحكم ينبغي أن تُحسّن وتوضّح. وذهب اقتراح رمى إلى المساعدة على إيضاح الحكم إلى أن يُوضّح في العنوان أن الحكم يتعلق بـ"العقد المختلط". ولوحظ أيضاً أن الحكم يستخدم تعبيرين مختلفين، هما "نقل معيّن" و"نقل إضافي"، واقترح أن يُعاد النظر فيهما لاستخدام المصطلحات باتساق.

٤٠- وأثير شاغل آخر فيما يتعلق بالإنشاء الظاهري لالتزام إضافي على الناقل، يمكن أن يجعله مستحقاً للحد من مسؤوليته عن الإخلال بالتزام "بمقتضى هذه الاتفاقية" وفقاً لنص مشروع المادة ٦٢ (١)، حتى وإن لم ينشأ الإخلال بالالتزام عن عقد النقل. واقترح حل لمعالجة هذه المسألة من خلال تعديل الخيار الأول ليكون نصه كما يلي: "إذا قام الناقل بترتيبات للنقل الإضافي حسبما يرد في مسند النقل أو سجل النقل الإلكتروني ذلك، يعتبر أن الناقل هو الذي يقوم بذلك نيابة عن الشاحن". وأُعرب عن تأييد في الفريق العامل لهذا التعديل المقترح لنص الخيار الأول بصيغته الواردة في الجملة الثانية من مشروع المادة ١٢.

#### الخيار الثاني للجملة الثانية

٤١- أُعرب عن بعض التأييد للنهج المتّبع في الخيار الثاني للجملة الثانية الواردة بين معقوفتين. غير أنه اقترح إدخال بعض التعديلات على ذلك النص، مثل إدراج العبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" فيه، من أجل ضمان أن يكون النص حكماً احتياطياً فحسب. وأُعرب عن رأي آخر مفاده أنه يمكن الاحتفاظ ببعض جوانب الخيار الثاني والتعبير عنها في

نص الحكم بالنص المعاد صياغته من الخيار الأول. غير أن الفريق العامل لم يعتمد الخيار الثاني للجملة الثانية في مشروع المادة ١٢.

موضع مشروع المادة ١٢ في النص

٤٢- اقترح أن يُنقل مشروع المادة ١٢ إلى موضع آخر في النص، ويُمكن أن يكون ذلك بإدراجه في الفصل ٥ بعد مشروع المادة ١٨.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٢

٤٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ بنص مشروع المادة ١٢ في مشروع الاتفاقية، بإدراج النهج المتبع في الخيار الأول للجملة الثانية، ولكن مع إيضاح النص بجلاء في ضوء الشواغل المثارة في الفقرات ٣٤ إلى ٤١ أعلاه؛
- وأن يولى الاعتبار للموضع المناسب للحكم في نص مشروع الاتفاقية.

### النص المنقح لمشروع المادة ١٢

٤٤- على ضوء القرارات التي اتخذها الفريق العامل ومداولاته بشأن نص مشروع المادة ١٢ (انظر الفقرة ٤٣ أعلاه)، واصل الفريق العامل مداولاته بشأن النص المنقح التالي لذلك الحكم:

"المادة ١٢- النقل الذي لا يشمل عقد النقل

" يجوز للناقل أن يوافق، بناء على طلب الشاحن، على إصدار مستند نقل واحد أو سجل نقل إلكتروني واحد يتضمّن نقلًا معيّنًا [غير مشمول بعقد النقل] [لا يكون هو الناقل المعني به]. وفي تلك الحالة، لا تشمل فترة مسؤولية الناقل سوى فترة عقد النقل. وإذا ما تولى الناقل ترتيبات النقل غير المشمول بعقد النقل حسبما ينص عليه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني ذلك، فهو يفعل ذلك نيابة عن الشاحن."

٤٥- أُوْضِحَ أن النص المنقح لمشروع المادة ١٢ يتضمّن نصًا بديلاً في مجموعتين من الأقواس المعقوفة، أو لاهما تتضمّن نصًا مأخوذاً من مشروع المادة ١٢ بصيغته الواردة في

الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، فيما تتضمن المجموعة الثانية ما يُقصد منه التعبير عن المبادئ نفسها، ولكن بصيغة أوضح. وإلى جانب ذلك، قيل إن الجملة الثانية من الحكم المنقح قد أُخذت من الخيار الأول للنص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، وهو ما يفضّله الفريق العامل، أما الجملة الثالثة فقد أُدرجت لوصف العلاقة القانونية بين الناقل والشاحن عندما يتولى الناقل ترتيبات النقل الإضافي، وليس لتنظيم هذه العلاقة.

٤٦- وأبدي في الفريق العامل تأييد للخيار الثاني الوارد بين معقوفتين، لكونه أوضح من الخيار الأول، وكذلك لأنه، إلى حد ما، أكثر توافقاً مع نص الحكم المشابه في المادة ١١ من قواعد هامبورغ، الذي يشير إلى "شخص مسمّى غير الناقل". ومع أن البعض ظلّ يُبدي تفضيله حذف مشروع الحكم من النص، فقد ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد اتخذ قراراً بالإبقاء على مفهوم نص مشروع المادة ١٢ رهنا بإعادة صياغته فحسب. كما أُعرب في الفريق العامل عن بعض التأييد للبدل الأول الوارد بين معقوفتين.

٤٧- وقُدّم اقتراح بأن تُدرج في النص كلتا العبارتين الوارديتين بين معقوفتين، مع ربطهما معا بحرف العطف (و) لتوضيح معنى الحكم قدر الإمكان. وأُعرب في الفريق العامل عن تأييد واسع لهذا النهج. وأبدي شاغل مثاره أن إدراج كلتا العبارتين قد يحدث لبساً، لأن المحاكم قد تستنتج أن لكل عبارة مضمون مختلف عن الأخرى أو أنه يتعيّن استيفاء كليهما لتلبية مقتضيات الحكم. وأبدي قدر من التعاطف مع ذلك الشاغل، ورُئي أنها يمكن تحقيق مزيد من الوضوح بأن يُدرج بعد الخيار الأول نص على غرار "ولا يكون هو بالتالي الناقل المعني به".

٤٨- ولمزيد من الإيضاح، ذُكر أن القصد من الجملة الثالثة في النص المنقح هو توضيح أنه إذا ما تولى الناقل ترتيب نقل غير مشمول بعقد النقل، فإن الناقل الذي يبرم العقد الخاص بذلك النقل الإضافي سيكون هو الناقل فيما يتعلق بذلك الجزء، وأن ذلك الناقل سيكون مسؤولاً عن النقل بمقتضى القانون المنطبق.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٢

٤٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ بكلتا العبارتين البديلتين الوارديتين بين أقواس معقوفة، مع ربطهما بحرف عطف، ربما استخدام نص من قبيل "ولا يكون هو بالتالي الناقل المعني به"، وأن تُحذف الأقواس المعقوفة المحيطة بهما؛

- أن نص مشروع المادة ١٢ المنقح يعتبر، بخلاف ذلك، مقبولاً لدى الفريق العامل.

## الفصل ٥ - التزامات الناقل

### مشروع المادة ١٣ - نقل البضاعة وتسليمها

٥٠- شرع الفريق العامل في النظر في المادة ١٣ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وطُرح سؤال عن السبب في أن عبارة "مكان المقصد" استُخدمت بدلاً من عبارة "مكان التسليم" المستخدمة في مواضع أخرى من مشروع الاتفاقية، مثل الفقرة الفرعية ١ (ج) من مشروع المادة ٥. وأُعرب عن التأييد لمبدأ أنه ينبغي أن يكون هناك اتساق في استخدام المصطلحات في مشروع الاتفاقية ما لم يكن هناك مبرر لاستخدام مصطلحات مختلفة. وردا على ذلك، قيل إن استعمال مصطلح "مكان المقصد" ملائم في السياق الراهن من أجل توضيح الالتزامات الرئيسية للناقل ولتمييز مكان المقصد عن مكان التفريغ، الذي كثيراً ما يعتبر على سبيل الخطأ مرادفاً لمكان المقصد. وأُعرب عن التأييد لذلك الرأي.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٣

٥١- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ١٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

### مشروع المادة ١٤ - التزامات معينة

٥٢- نظر الفريق العامل في مشروع المادة ١٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. واقتُرح أن تضاف في الفقرة ٢ عبارة "وعلى مسؤوليته" بعد عبارة "الشاحن، أو أي شخص مشار إليه في الفقرة ١ من المادة ٣٤ أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه". وقيل إن إضافة تلك العبارة ضرورية بالنظر إلى أن الفقرة ٢ تنص على خروج عن الفقرة ١ من مشروع المادة ١٤، وينبغي أن تشمل السماح بذلك الخروج عندما يتفق الطرفان على أنه ينبغي أن يكون من مسؤولية الشاحن. وقيل ردًا على ذلك إن الصيغة الحالية لمشروع المادة ١٤ تمثل حلاً وسطاً وإن إدراج إشارة إلى مسؤولية الشاحن سيؤدي إلى الالتباس، ولا سيما في سياق الفصل ٨، الذي يتناول التزامات الشاحن تجاه الناقل.

٥٣- وقيل أيضا إن العبارة الواردة في الفقرة ٢ مفرطة الاتساع وينبغي تقييدها لكي يُمنع الناقل من التنصل بصورة روتينية من المسؤولية عن تلف البضاعة الذي يحدث أثناء العمليات المنصوص عليها في مشروع المادة. وقيل ردا على ذلك إن الحكم ليس مفرط الاتساع، لأنه يركّز على مهام محددة للغاية، ومن الواضح أنه يقتصر على تحميل البضاعة ومناولتها وتستيفها وتفريغها. وأشار إلى أن مشروع المادة ١٤ ينبغي أن يُقرأ في سياق الفقرة الفرعية ١٧ (٣) '١' التي تنص على إبراء من مسؤولية الناقل عن أي هلاك أو تلف يسبب للبضاعة عند قيام الشاحن بتلك المهام.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٤

٥٤- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ١٤، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، مقبول.

### مشروع المادة ١٥ - البضاعة التي قد تصبح خطراً

٥٥- استذكر الفريق العامل أن مفهوم أن تصبح البضاعة "خطرا غير مشروع أو غير مقبول" على البيئة، الذي يظهر في النص المدرج في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، تم تغييره ليشير إلى أنها تصبح "خطراً على البيئة"، سعياً إلى استحداث معيار أكثر موضوعية يطبّقه الناقل فيما يتعلق بالبضاعة التي قد تصبح خطراً. بيد أنه قيل إن تلك الصيغة قد تضع معياراً أدنى من المعيار الذي ينطبق بمقتضى اتفاقيات بحرية دولية أخرى، وقد تجعل من السهل بقدر مفرط على الناقل أن يقوم، مثلاً، بالتوصّل إلى تبرير لتدمير البضاعة. وعلى الرغم من تقديم اقتراح بالرجوع إلى الصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 بإعادة إدراج عبارة "خطرا غير مشروع أو غير مقبول" على البيئة، استذكر الفريق العامل أن تلك الصيغة رُفضت بسبب أنه سيكون من الصعب على الناقل أن يحكم في مسألة متى يكون الخطر على البيئة "غير مشروع" أو "غير مقبول". بموجب قوانين الولايات القضائية المختلفة التي يعمل فيها. واقترح بدلا من ذلك إدراج عبارة "على وجه معقول" بعد عبارة "بدا مرجحاً"، بغية استحداث معيار موضوعي يمكن أن يُقاس استناداً إليه قرار الناقل بأن يدمر البضاعة المدّعى أنها خطرة.

٥٦- واقترح أن تضاف عبارة "ومن أي بلد" في نهاية مشروع المادة ١٥، بغية تناول المسائل التي قد لا تمس الأشخاص أو البضائع ولكن تؤثر رغم ذلك تأثيراً ضاراً على الأمن العام للبلد. ولم ينل ذلك الاقتراح تأييداً كافياً.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٥

٥٧- اتفق الفريق العامل على إضافة عبارة "على وجه معقول" بعد عبارة "بدا مرحّحا" في نص مشروع المادة ١٥ كما هو مبين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ورهنا بذلك التعديل، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ١٥ مقبول.

## مشروع المادة ١٦- التزامات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية

### الفقرة ١

٥٨- قُدِّم اقتراح بحذف الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ١٦ (١) بسبب أن مضمون الفقرتين الفرعيتين كليهما تتضمنه بالفعل الفقرة الفرعية (أ) التي تشير إلى جعل السفينة صالحة للإبحار وإبقائها صالحة له. غير أنه أُعرب عن تأييد للإبقاء على فقرات فرعية منفصلة. وقيل إن الصيغة المدرجة في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) تمثّل النهج المأخوذ به منذ وقت طويل في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. والتغيير الوحيد الذي أُجري هو جعل التزام الناقل ذا طابع متصل، أي التزاما ينطبق طيلة الرحلة، بدلا من انطباقه قبل بدء الرحلة وحسب. وحُدِّر من أن أي خروج على تلك المعايير المعروفة جيدا الخاصة بالحرص الواجب يمكن أن يسبّب مشاكل في التفسير.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ١ من مشروع المادة ١٦

٥٩- اتفق الفريق العامل على أن الفقرة (١) من مشروع المادة ١٦، بصيغتها المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، مقبولة وينبغي الإبقاء عليها.

### الفقرة ٢

٦٠- استذكر الفريق العامل أنه سبق أن وافق على مضمون الفقرة ٢ ولكن موضع الفقرة لم يحدّد بعد. ولوحظ أن الغرض من مشروع المادة ١٥، التي تركز على تدمير البضاعة الخطرة أو إبطال أذاها، يختلف اختلافا تاما عن الغرض من الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٦، التي بمقتضاها يُضحّى لصالح السلامة العامة ببضاعة لا يلزم أن تكون ذات طابع خطر.

٦١- وأُعرب عن بعض التأييد لإدراج الفقرة ٢ في الفصل ١٧ بشأن العوارية العامة إذا كان سيُبقى على ذلك الفصل في النص النهائي لمشروع الاتفاقية. وقُدِّم اقتراح بإدراج الفقرة في المادة المتعلقة بالانحراف عن المسار إذا لم يتم في النهاية الإبقاء على الفصل الخاص

بالعوارية العامة. وأشار إلى أنه على الرغم من أن ممارسة الناقل للحقوق بمقتضى الفقرة ٢ قد تنشأ عنها مطالبات في مجال العوارية العامة في بعض الحالات فإن ذلك لا يحدث في جميع الحالات. وعليه قيل إن إدراج النص الوارد في الفقرة ٢ في مادة منفصلة قد يكون أكثر ملاءمة. ونال ذلك الاقتراح تأييدا.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٦  
٦٢- اتفق الفريق العامل على أن النص الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٦ بصيغته المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول، وعلى حذف المعقوفتين والإبقاء على النص الوارد بينهما في مادة مستقلة، يمكن أن يكون رقمها ١٦ مكررا.

## الفصل ٦- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

### مشروع المادة ١٧- أساس المسؤولية

٦٣- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ١٧ المتعلقة بأساس المسؤولية كان أثناء دورته الرابعة عشرة (انظر A/CN.9/572، الفقرات ١٢ إلى ٨٠). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ١٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. واستذكر الفريق أن نص مشروع المادة ١٧ بصيغته الحالية كان نتاج توافق عريض في الآراء تم التوصل إليه عبر مفاوضات متأنية ومناقشات مكثفة في الفريق العامل على مدى عدة دورات. واقترح أن يؤخذ هيكل مشروع المادة بكامله في الاعتبار عند النظر في كل من الفقرات على حدة، وأن يُتوخى الحرص لدى اقتراح أي تغييرات على النص الدقيق التوازن.

### الفقرة ١

٦٤- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ١ بالصيغة الوارد بها.

### الفقرة ٢

٦٥- أعرب عن رأي مفاده أنه على الرغم من وجود اتفاق عام على نص مشروع المادة ١٧ فثمة تغييرات معينة ينبغي إدخالها على الفقرة ٢ لمعالجة بعض العيوب المتصورة. ورئي على وجه الخصوص أن القائمة الواردة في الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٧ هي قائمة حصرية من حيث الأحداث التي يمكن أن تعفي الناقل من المسؤولية، وأن الفقرة ٦ تتناول الحالة التي

يتسبب فيها الناقل في جزء فحسب من التلف الذي يصيب البضاعة، لكن المادة ٢ تسمح للناقل أن يفلت من المسؤولية عند وجود سببين للتلف يمكن لأي منهما أن يكون قد تسبب في الهلاك كله لكن واحدا منهما فحسب يعزى إلى الناقل. ورئي أنه لمعالجة هذا العيب المتصور، ينبغي أن يستعاض عن عبارة "كامل مسؤوليته أو من جزء منها" بكلمة "مسؤوليته" وأن تحذف عبارة "أو أحد أسبابه" من نص الفقرة ٢.

٦٦- وعلى الرغم من إبداء بعض التعاطف مع هذا الموقف، فقد ذكر أنه كانت قد أثبتت مسائل مشابهة في الفريق العامل أثناء دورته الرابعة عشرة، وأن الرأي الذي كان غالبا في الفريق العامل آنذاك هو تأييد النص بصيغته الحالية. وعلاوة على ذلك، رئي أن المشكلة الظاهرية التي أثبتت يمكن أن تعالج معالجة سليمة بتطبيق النص الحالي حتى وإن لم يأخذ هذه المسألة في الاعتبار على وجه الدقة. كما أشير إلى أن مشروع الاتفاقية تفادى عمدا مناقشة مسائل السببية، تاركا هذا الأمر للقانون الوطني، وأنه ليس هناك بالتالي سبب كاف لإفساد مجموعة الحلول التوافقية المعقدة المتمثلة في صياغة النص الحالي. وقدم اقتراح يدعو إلى إدراج حكم يوضح أن العلاقة السببية والمسائل ذات الصلة، مثل الإهمال النسبي، متروكة للقانون الوطني.

٦٧- واتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٢ بالصيغة الوارد بها.

### الفقرة ٣

٦٨- أعربت عدّة وفود عن تأييدها لحذف الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٧، إذ قيل إنها تقدم للناقلين قائمة مفردة السخاء من الأسباب المبرئة من المسؤولية، بينما اقترحت بضعة وفود أخرى أن يعاد النظر في حذف الخطأ الملاحي من هذه الفقرة أثناء الدورة السابقة، أو على الأقل أن يأخذ الفريق العامل في اعتباره لدى تقييم التوازن العام للمسؤوليات في مشروع الاتفاقية. بيد أن الفريق العامل أبدى تأييدا قويا لإدراج الفقرة ٣ بصيغتها الحالية. ودعم هذا الموقف، أشار عدد من الوفود إلى التوازن والتوافق الدقيقين اللذين توصل إليهما الفريق العامل في مناقشة مشروع المادة برمته، وإلى ما أبدى أثناء الدورات السابقة من تأييد لإدراج الفقرة ٣ في مشروع الاتفاقية.

النصوص الواردة بين أقواس معقوفة في الفقرات الفرعية (ز) و(ح) و(ط) و(ك)

٦٩- نظر الفريق العامل بعد ذلك في النصوص التي لا تزال بين أقواس معقوفة في الفقرة ٣. ففيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ح)، اقترح إزالة المعقوفتين حول عبارة "أو المرسل" والاحتفاظ

بها، لأنه رئي أن من الصواب ألا تُلقى على الناقل مسؤولية عن أفعال الشاحن التي تسببت في تلف البضاعة، رغم أن مشروع الاتفاقية لا يتعلق بالوكالة. وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ط)، اقترح إزالة المعقوفتين حول عبارة "أو الطرف المنفذ" والاحتفاظ بها، كما اقترح إزالة المعقوفتين حول عبارة "أو لم تؤدّ نيابة عنه" والاحتفاظ بها. ومع أنه أبدي بعض التأييد لحذف النصوص الواردة بين معقوفتين في تلك الفقرات الفرعية إجمالاً فقد رئي عموماً أن إدراجها يوضح نصوص مختلف الفقرات الفرعية، وأبدي الفريق العامل تأييده للاقتراحات الداعية إلى إدراجها.

٧٠- وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ز)، اقترح حذف كلا الخيارين الواردين بين معقوفتين فيها إلى جانب الحرف "في" الوارد قبلهما، وبذلك يُترك النص إلى حد بعيد بصيغته الواردة في المادة (p) (2) 4 من قواعد لاهاي-فيسي. وأبدي شاغل مثاره أن الأخذ بخيار "السفينة" من شأنه أن يضيّق النهج الأوسع الذي اتّبع في قواعد لاهاي-فيسي، والذي شمل الروافع على سبيل المثال، لكن الخيار البديل "وسيلة النقل" مفرط الاتساع، رغم أن مشروع الاتفاقية يقصد به أن يكون اتفاقية بشأن "النقل البحري زائداً". وفي حين أن بعض التأييد قد أبدي لكل من هذين الخيارين، فقد ذهب الرأي الغالب إلى أن النهج الأفضل هو الاحتفاظ بالنهج المتبع في قواعد لاهاي-فيسي وحذف كلا الخيارين.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٣

٧١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ في مشروع الاتفاقية بنص مشروع الفقرة ٣ بالصيغة الوارد بها؛
- أن يُحذف النص الوارد في كلتا مجموعتي المعقوفتين في الفقرة الفرعية (ز) إلى جانب الحرف "في" الوارد قبلهما؛
- أن يُحتفظ بالنص الوارد بين معقوفتين في كل من الفقرات الفرعية (ح) و(ط) و(ك)، وأن تحذف المعقوفتان.

#### الفقرة ٤

٧٢- قُدّم اقتراح بأن تضاف عبارة "المذكور في الفقرة ٣" بعد كلمة "الطرف" في الفقرة الفرعية (أ)، لكنه لم يحظ بالقبول، واتفق الفريق العامل على اعتماد مشروع الفقرة ٤ بالصيغة الوارد بها.

## الفقرة ٥

٧٣- قُدِّم اقتراح بأن يحوّل عبء الإثبات، المذكور في الفقرة الفرعية (أ) من مشروع الحكم، من المطالب إلى الناقل من أجل تقليل عبء الإثبات الواقع على كاهل الشاحن، لكن الفريق العامل لم يقبل هذا الاقتراح. وردًا على تساؤل بشأن المقصود من الفقرة الفرعية (ب) من النص، أوضح أن المخطط المقصود من الفقرة ٥ هو أنه يتعين على المطالب بالبضاعة أن يثبت السبب المحتمل للهلاك أو التلف أو التأخر، المذكور في الفقرة الفرعية (أ)، وأن الفقرة الفرعية (ب) توفر للناقل إمكانية إثبات العكس. ولوحظ أنه ينبغي تبديد أي غموض بشأن هذا القصد. واتفق الفريق العامل على اعتماد مشروع الفقرة ٥ بالصيغة الوارد بها، مع إدخال أي إيضاح ضروري، حسبما ذكر أعلاه.

## الفقرة ٦

٧٤- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٦ بالصيغة الوارد بها.

## مشروع المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين

### الفقرة ١

٧٥- في معرض الإشارة إلى أن الفقرة ١ (ب) من مشروع المادة ١٩ ومشروع المادة ٣٤ يتعلقان بمساعدي الطرف المنفذ البحري والشاحن على التوالي، اقترح أن تُجسّد الفقرة ١ من مشروع المادة ١٨ التي تتطرق لمساعدي الناقل، نفس الصياغة المستخدمة في تينك المادتين. واقترح أن يعاد صياغة الفقرة ١ (ب) على النحو التالي: "أي شخص يعهد إليه الناقل بأداء أي من التزاماته بمقتضى عقد النقل". وذكر أن هذه الصيغة الجديدة تتيح عبارة مبسّطة من شأنها أن توضح على نحو أفضل أن الناقل ليس مسؤولاً عن تصرفات شخص يعمل تحت إشرافه أو سيطرته إذا لم يكن ذلك الشخص قد أنيط بمهمة أداء التزامات الناقل. غير أن هذا الاقتراح لم يحظ بالتأييد.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ١

٧٦- اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالفقرة ١ بنصها الوارد في الوثيقة

.A/CN.9/WG.III/WP.81

## الفقرة ٢

٧٧- أُعرب عن بعض التأييد للإبقاء على النص الوارد في الفقرة ٢، والمضمّن حاليا بين قوسين معقوفتين. وقيل إن الاحتفاظ به يشجع مزيدا من الاتساق على الصعيد الدولي. على أن حذف تلك الفقرة قد لقي دعما قويا، على اعتبار أن تحديد نطاق عقود الاستخدام أو الوكالة ينبغي أن يظل من اختصاص القانون الوطني. وتعليقا على ذلك، قيل إن الفقرة ٢ بصيغتها الحالية لا تفسر القانون الوطني بل إن تطبيقها يعتمد على قواعد القانون الوطني. فضلا عن ذلك، فإن هذا الحكم لا يُعنى بمستخدمي الناقل وإنما يُعنى فقط بمسؤولية الناقل بالإجابة عن أعمال تقوم بها أطراف أخرى. وإذا تصرف أحد المستخدمين خارج إطار أحكام عقد الاستخدام، فمن المحتمل أن لا يعفى الناقل من المسؤولية حيث إن هذا الأمر ليس مشمولاً بالقائمة الواردة في مشروع المادة ١٧ (٣). ومع ذلك فقد أُعرب عن تأييد قوي لحذف الفقرة ٢ كيما تظل المسائل المتعلقة بنطاق عقود الاستخدام والوكالة من اختصاص القانون الوطني.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرة ٢

٧٨- اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة ٢ بنصها الوارد في الوثيقة  
A/CN.9/WG.III/WP.81

## الفقرة ٣

٧٩- شرع الفريق العامل في النظر في اقتراح، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85 (انظر الفقرة ٣)، يدعو إلى إضافة فقرة جديدة تحمل الرقم ٣ إلى المادة ١٨ لإيضاح أن الناقل لن يكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها طالما أمكن عزوهما إلى فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر. ولوحظ أن الاقتراح يهدف إلى تبديد شاغل أثير في دورة سابقة مؤداه أن الناقل قد يعتبر رغم ما ذكر مسؤولاً بمقتضى مشروع الاتفاقية عن التأخر الذي يتسبب فيه شاحن واحد تجاه سائر الشاحنين الذين لديهم بضائع على متن تلك السفينة (الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/616).

٨٠- وأُعرب عن بعض التأييد لإدراج النص المقترح. وذكر أنه بصرف النظر عن تأييد الفريق العامل لاستبعاد مسؤولية الشاحن عن التأخر من مشروع الاتفاقية، فيمكن لأحد الشاحنين أن يسبب بالفعل تأخيرا أو ضررا لشاحنين آخرين. ولكن قيل إنه إذا اتفق الفريق العامل على إدراج النص المقترح، فينبغي أن ينظر لاحقا في موضعه وصيغته. وربما يكون من الأنسب أن يُدرج النص المقترح في الفقرة ٣ من المادة ١٧، التي تتناول مسؤولية الناقل.

وقيل أيضا إن النص الإضافي المقترح الذي يشير إلى "شاحن آخر" غامض وينبغي الإشارة بدلا من ذلك إلى "شاحن آخر بمقتضى عقد نقل آخر".

٨١- غير أن الفريق العامل رأى أن النص المقترح غير ضروري لأن محتواه مشمول بالفعل في نظام المسؤولية الوارد في مشروع المادة ١٧.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن اقتراح إضافة الفقرة ٣ إلى مشروع المادة ١٨

٨٢- لم يؤيد الفريق العامل الاقتراح الداعي إلى إضافة الفقرة ٣ إلى مشروع المادة ١٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85.

### مشروع المادة ١٩- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

٨٣- أوضح أن الغاية من الصيغة الواردة بين قوسين معقوفتين في الفقرة ١ من مشروع المادة ١٩، تتمثل في الحرص على ألا تكون الأطراف المنفذة البحرية مشمولة بمشروع الاتفاقية إذا لم تضطلع بأي واحد من أنشطتها في دولة متعاقدة. وقد كان هناك دعم قوي للإبقاء على تلك الصياغة بالرغم من أن الرأي الداعي إلى حذفها قد لقي بعض التأييد. وأشار بهذا الصدد إلى أن استثناء الأطراف المنفذة البحرية لا يعني أن الناقلين لن يكونوا مسؤولين عن أعمال تلك الأطراف المنفذة، بل يعني أن الشاحن أو المرسل إليه لن يكون لهما سبب مباشر لرفع دعوى ضد الطرف المنفذ البحري بمقتضى مشروع الاتفاقية، وأن ذلك الطرف لن يستفيد تلقائيا من نفس الإعفاء من المسؤولية ومن حدودها السارية على الناقل بموجب مشروع الاتفاقية.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرة ١

٨٤- اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالفقرة ١ من مشروع المادة ١٩ بنصها الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 وعلى حذف المعقوفتين.

### الفقرة ٢

٨٥- شرع الفريق العامل في النظر في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ورأى الفريق العامل أنه، في ضوء القرار الذي اتخذته بحذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٨، ينبغي أن تُحذف أيضا الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٩.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

٨٦- قرّر الفريق العامل أن النص الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 ينبغي أن يُحذف.

### الفقرة ٣

٨٧- نظرا إلى الصيغة الواسعة لتعريف الطرف المنفذ البحري، قدّم اقتراح يدعو إلى حذف الفقرة ٣ بسبب أنه سيكون من غير المنصف للمرسل إليه أن يسمح للناقل بإنفاذ حدّ المسؤولية فيما يتعلق بالالتزامات الإضافية أو بحدود المسؤولية العليا التي يوافق عليها، ولكن أن يرفض أن يلزم الطرف المنفذ البحري بتلك الحدود نفسها في حال عدم وجود اتفاق صريح. غير أنه أُعرب عن تأييد للإبقاء على تلك الفقرة. وقيل إنه إذا وافق الناقل المتعاقد على زيادة مسؤوليته بما يتجاوز ما هو منصوص عليه في مشروع الاتفاقية، فسيكون من غير المنطقي فرض تلك المسؤولية على الطرف المنفذ البحري الذي قد لا يكون طرفا في الاتفاق.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

٨٨- اتفق الفريق العامل على أن النص الوارد في الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 ينبغي الاحتفاظ به، رهنا بأي تغييرات على الإحالات المرجعية التي قد تكون ضرورية. بمجرد أن يوضع نص مشروع الاتفاقية في صيغته النهائية.

### الفقرة ٤

التعليقات العامة وموضع الفقرة

٨٩- أُعرب عن التأييد للسياسة العامة التي تستند إليها الفقرة ٤، وهي منح مستخدمي الناقل ووكلائه والمتعاقدين معه من الباطن والأطراف المنفذة البحرية الحماية الكاملة للحقوق والدفوع وحدود المسؤولية المتاحة للناقل. بمقتضى مشروع الاتفاقية عن إي إخلال بالتزاماتهم أو واجباتهم التعاقدية في الحالة التي ترفع فيها دعوى على أحدهم. بمقتضى الاتفاقية، وهي حماية كثيرا ما تُرتأى من خلال إدراج ما يسمى بشروط "هيمالايا" في مستندات النقل. واتفق على أن مصطلح "الدفوع وحدود المسؤولية" ينبغي أن يفسر تفسيراً واسعاً، حسبما اتفق عليه الفريق العامل فيما يتصل بمشروع الفقرة ٤.

٩٠- وأثير شاغل مفاده أنه من غير الواضح ما إذا كان يجري تناول مستخدم الناقل في أي موضع آخر خلاف الفقرة ٤ في مشروع الاتفاقية أم لا. وعلى سبيل المثال، فإن الفقرة الفرعية ١ (ب) من مشروع المادة ١٨، التي تشير إلى الأشخاص الذين يؤدّون التزامات الناقل، لا يبدو أنها تشمل مستخدم الناقل. واقترح أن يوسع نطاق شرط "هيمالايا" لينطبق على أي شخص يساعد الناقل في أداء واجباته. وسعى لهذه الغاية، قدّم اقتراح لتوسيع نطاق الفقرة ٤ ليشمل كل فئة الأطراف التي تؤدّي التزامات الناقل في إطار مشروع الاتفاقية، بما في ذلك مستخدموه ووكلاؤه. وقدّم اقتراح مفاده أن يُشمل أيضا ربان السفينة وطاقمها وكذلك المتعاقدون المستقلون. وأعرب عن رأي مؤداه أن التعريفين الحاليين للطرف المنفّذ والطرف المنفّذ البحري واسعان بقدر يكفي لشمول هؤلاء الأشخاص. ونظرا إلى التفسيرات المحتملة المختلفة، اتفق على ضرورة توضيح هذين التعريفين. وفي هذا الصدد، ذكر أنه في الحالة التي لا يكون فيها أفراد الطاقم مستخدمين لدى الناقل ولكنهم مستخدمون لدى مالك السفينة أو لدى شركة لأطقم السفن، ينبغي أن يؤخذ ذلك في الاعتبار أيضا.

٩١- واقترح أنه، بما أن الفقرة ٤ تتناول مسائل مختلفة عن إعفاءات الأطراف المنفّذة البحرية، فرمما يكون من الأنسب وضعها عقب المادة ٤ في الفصل ١ من مشروع الاتفاقية الذي يتناول الأحكام العامة. وأعرب عن بعض التأييد لهذا الاقتراح.

#### النص المدرج بين معقوفتين

٩٢- شرع الفريق العامل في النظر في النصوص البديلة الثلاثة المدرجة بين أقواس معقوفة.

٩٣- وأعرب عن بعض التأييد للاحتفاظ بالنص الأول المدرج بين معقوفتين. ولكن ذكر أنه إذا أُبقي على النص الأول المدرج بين معقوفتين، الذي لا يشير إلا إلى الأطراف المنفّذة البحرية، فيمكن أن تُحذف الفقرة ٤ لأنها مشمولة بالفعل في الفقرة ١ من مشروع المادة ١٩.

٩٤- وأعرب عن تأييد قوي للاحتفاظ بالنص الثاني المدرج بين معقوفتين. وفي هذا الصدد، لوحظ أن المادة ٤ مكررا (٢) من قواعد لاهاي-فيسبي تمدد نطاق الحماية الذي يوفّره شرط "هيمالايا" ليشمل مستخدم الناقل أو وكلاءه، لأنه مثل هذه الحماية لا تكون دوما صحيحة في جميع الولايات القضائية.

٩٥- وأعرب عن بعض التأييد للنص الثالث المدرج بين معقوفتين لأنه قيل إنه يجسد على نحو أفضل أن مشروع الاتفاقية ينطبق على النقل المتعدّد الوسائط وليس النقل التقليدي من الميناء إلى الميناء. واقترح أيضا أن تُحذف العبارة "أو الفقرة الفرعية ١ (أ) من هذه المادة". غير

أنه أعرب عن شاغل مفاده أن النص الثالث المدرج بين معقوفتين يبدو أنه يُدرج وكلاء الناقلين الداخليين ومستخدميهم ضمن نطاق حماية "هيمالايا" وهو أمر قد لا يتسق مع قرار الفريق العامل باستبعاد الناقلين الداخليين من نطاق مشروع الاتفاقية.

إذا [أثبت أنه] تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته

٩٦- رغم أنه قد أعرب عن بعض التأييد للإبقاء على العبارة "إذا [أثبت أنه] تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته"، فقد كان هناك توافق في الآراء على حذفها بكاملها.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٤

٩٧- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن يُحتفظ بالنص الثاني المدرج بين معقوفتين في الفقرة ٤ من مشروع المادة ١٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 دون المعقوفتين؛
- وأن يُعاد النظر في الفقرة ٤ وتعريفي "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري" ويمكن أن يُعاد صوغها لتحديد من يشملها شرط حماية "هيمالايا" بدقة وأن ينظر فيما إذا كان طاقم السفينة وربانها والمتعاقدون المستقلون ومستخدمو الناقل مشمولين أيضا؛
- وأن يحذف الجزء الأخير من الفقرة ٤، "إذا [أثبت أنه] تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته"، وفقا لقرار حذف الفقرة ٢ من المادة ١٨ وترك المسائل المتعلقة بنطاق عقود التوظيف والوكالة للقانون الوطني (انظر الفقرتين ٧٧ و٧٨ أعلاه)؛
- وأن يُعاد النظر في موضع الفقرة ٤، مع أخذ اقتراحات الفريق العامل في الاعتبار.

مشروع المادة ٢٠- المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة

الفقرة ١

٩٨- شرع الفريق العامل في النظر في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٠ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 ملاحظا أنها تتضمن نصا يرد بين معقوفتين قصد به إيضاح

المعنى المراد بعبارة "المسؤولية الجماعية والفردية". وأعرب عن التأييد للإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين للولايات القضائية التي لا يُعترف فيها تماماً بالمسؤولية الجماعية والفردية تيسيراً لمواءمة تفسير هذين المصطلحين. غير أنه أعرب عن اعتراض على الاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين، لأنه لوحظ أن عدداً من الاتفاقيات الدولية تستخدم هذين المصطلحين أيضاً دون إدراج تعريف لهما. وأعرب عن شواغل مفادها أن إدراج تعريف من هذا القبيل قد يكون له بالتالي عواقب تفسيرية سلبية. وذكر أيضاً أن التعريف مفرط التبسيط وقد لا يكفي لاستيعاب جميع الاختلافات الطفيفة في استخدام المصطلحين في مختلف الولايات القضائية.

٩٩- وقدّم اقتراح يدعو إلى حذف الإحالة إلى المواد ٢٥ و٦٢ و٦٣، نظراً إلى أن هذه الحدود من شأنها أن تنطبق سواء ذكرت أم لم تذكر. ولم يحظ هذا الاقتراح بتأييد كاف.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ١

١٠٠- اتفق الفريق العامل على حذف النص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ١.

## الفقرة ٢

١٠١- أُنْفِقَ على أن العبارة "هؤلاء الأشخاص جميعاً" يُقصد بها أن تشمل جميع الأطراف المسؤولة جماعياً وفردياً. وأثير تساؤل بشأن كيفية إعمال الفقرة ٢ في الحالات التي يكون الناقل قد تعاقد فيها وفقاً لأحكام مشروع الاتفاقية، وزاد حدّ مسؤوليته. وردّاً على ذلك، قيل إن الحد العام للمسؤولية المشار إليه في هذا الحكم يُقصد به أن يشمل الزيادة الطوعية في حد مسؤولية الناقل، التي ستصبح بعد ذلك هي المقدار المشار إليه في مشروع الفقرة ٢.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٢

١٠٢- اتفق الفريق العامل على الإبقاء على النص الوارد في الفقرة ٢.

## الفقرة ٣

١٠٣- شرع الفريق العامل في النظر في مشروع الفقرة ٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وذكّر الفريق العامل بأن الهدف من الفقرتين ١ و٢ هو أنه لا ينبغي الالتفات على حدود المسؤولية العامة من جانب مطالب يُقاضي أكثر من طرف واحد. وأدرجت الفقرة ٣ لتفادي الاحتمال الذي قد ينشأ في بعض الولايات القضائية التي قد ترى محكمة فيها أن المطالب الذي يُجح في مقاضاة طرف منفذ غير مجري لا ينبغي مقاضاة المقدار

الممنوح له على مطالبة مقدّمة بمقتضى مشروع الاتفاقية. وذكر أن الفقرة ٣، بالصيغة الواردة بها، يمكن أن يكون لها تفسيران: إما أنها تسري على مقاصة المبلغ المسترد من مقاصة خارج نطاق مشروع الاتفاقية على مجموع مقدار الخسارة، أو أنها تسري على مقاصة المبلغ المسترد من حدّ المسؤولية الوارد في مشروع الاتفاقية. وكان هناك تأييد للرأي الذي ذهب إلى أن التفسير الأول مقبول، وأنه سيكون في الواقع هو الاستنتاج الذي يُخلص إليه في معظم الولايات القضائية، ولكن التفسير الثاني غير مقبول. وأوضح أن التفسير الثاني كان هو الذي ارتئي في الاقتراح الأصلي الداعي إلى إدراج هذه الفقرة في مشروع الاتفاقية.

١٠٤- وأُعرب عن التأييد لحذف الفقرة ٣ باعتبار أنها غير واضحة المفعول، وبسبب أنها قد تُحدث صعوبات إجرائية مثل تحديد من الذي يتحمل عبء إثبات ما إذا كانت الدعوى قد رُفعت بنجاح على طرف منفذ غير بحري، أم لا.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

١٠٥- اتفق الفريق العامل على حذف نص الفقرة ٣.

## مشروع المادة ٢٢- حساب التعويض

١٠٦- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشروع المادة ٢٢، المتعلق بحساب التعويض، لآخر مرة أثناء دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ٣٢ إلى ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/552). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرة ١

١٠٧- نظرا لأنه قد يلزم معاودة النظر في الإشارة الواردة في مشروع الفقرة ١ إلى مشروع المادة ١١ إذا ما أُدخلت أي تعديلات على نص مشروع المادة ١١، فقد اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ١ بصيغته الحالية.

### الفقرة ٢

١٠٨- قُدّم اقتراح مفاده أن ترتيب العوامل الواجب استخدامها في تحديد قيمة البضاعة بمقتضى مشروع الفقرة ٢ ينبغي أن يُغيّر بحيث تؤخذ القيمة السوقية في الاعتبار قبل السعر في بورصة السلع. بيد أن هذا الرأي لم يلق تأييدا كافيا، وأقرّ مشروع الفقرة ٢ بصيغته الحالية.

### الفقرة ٣

١٠٩- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٣ بالصيغة الوارد بها.

### مشروع المادة ٢٣- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر

١١٠- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٣، المتعلقة بالإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر، كان أثناء دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ٦٣ إلى ٨٧ من الوثيقة A/CN.9/552). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرة ١

#### المفعول القانوني لمشروع الفقرة ١

١١١- أُعرب مجدداً عن شاغل مشابه لما أُعرب عنه أثناء دورة الفريق العامل الثالثة عشرة (انظر الفقرة ٦٥ من الوثيقة A/CN.9/552) فيما يتعلق بإعمال مشروع الفقرة ١. وأبدي تأييد للرأي القائل بأن الفقرة ١ ليست ضرورية لأن توجيه إشعار إلى الناقل أو إلى الطرف المتفد، أو عدم توجيه إشعار من هذا القبيل، لا يؤثر على أعباء الإثبات الواقعة على عاتق كل من الناقل والمطالب حسبما هو مبين في نظام المسؤولية العام الوارد في مشروع المادة ١٧. وعلاوة على ذلك، ذُكر أن الحكم الذي يستند إليه مشروع المادة هذا، وهو المادة ٣ (٦) من قواعد لاهاي، قد أثار ارتباكاً في بعض الولايات القضائية وأفضى إلى خلوص بعض المحاكم إلى استنتاج مفاده أن عدم توجيه ذلك الإشعار يؤدي إلى فقدان الحق في المطالبة بتعويض عن الهلاك أو التلف بمقتضى الصك. وبناءً على ذلك، حُثَّ الفريق العامل على حذف مشروع الفقرة ١، وإلاّ فعلية أن يوضّح أن عدم توجيه الإشعار بمقتضى مشروع الحكم لا يُراد أن يكون له مفعول قانوني خاص.

١١٢- ورداً على ذلك، ذُكر أن مشروع الفقرة لا يُقصد منه أن يكون لعدم توجيه الإشعار مفعول قانوني خاص. ومع ذلك، فإن مشروع الحكم يُراد أن يكون له تأثير عملي إيجابي هو اقتضاء توجيه إشعار بالهلاك أو التلف إلى الناقل في أبكر وقت ممكن، بغية تمكينه من إجراء تفقد للبضاعة، بافتراض أنه لم يُجرَ تفقد مشترك. ومع أن الفريق العامل لم يتفق على نقض قراره السابق بالاحتفاظ بمشروع الفقرة، فقد اتفق على أن مشروع الفقرة ١ لا يقصد منه أن يمسَّ بحقوق متعهدي الشحن في تقديم مطالبات بمقتضى مشروع الاتفاقية، وأنه، على

وجه الخصوص، لا يقصد منه أن يمَسَّ بقواعد المسؤولية وأعباء الإثبات الواردة في مشروع المادة ١٧.

#### الفترة الزمنية

١١٣- أُبدي في الفريق العامل قدر من التأييد لاختيار مهلة إشعار قدرها ثلاثة أيام عمل اعتباراً من البدائل المذكورة في مشاريع النصوص الواردة بين معقوفتين، خصوصاً بالنظر إلى أن غرض مشروع الفقرة هو تشجيع القيام بتفقد البضاعة التالفة في أبكر وقت ممكن. بيد أن الفريق العامل أبدى تفضيله لاختيار مهلة إشعار قدرها سبعة أيام عمل في مكان التسليم، من بين البدائل المطروحة.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ١

١١٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ في مشروع الاتفاقية بنص مشروع الفقرة ١ بصيغته الحالية؛
- أن يحتفظ بعبارة "سبعة أيام عمل في مكان التسليم"، الواردة بين معقوفتين، مع إزالة المعقوفتين وحذف سائر الفترات الزمنية البديلة الواردة بين معقوفتين؛
- أن يوضّح أن مشروع الفقرة ١ لا يقصد أن يكون له أي أثر إثباتي، كما لا يقصد منه أن يتعارض مع قواعد المسؤولية وأعباء الإثبات الواردة في مشروع المادة ١٧ أو أن يمَسَّ بها بأي حال من الأحوال.

#### الفقرة ٢

١١٥- أُنْفِقَ على أن تؤجل مناقشة هذه الفقرة إلى أن ينظر الفريق العامل بصورة أوسع في التأخر الذي يتسبب فيه الناقل والشاحن.

#### الفقرة ٣

١١٦- لوحظ أن عبارة "نفس المفعول" الواردة في مشروع الفقرة ٣ تشير إلى الإشعار المشار إليه في مشروع الفقرة ١، التي رُئي في ذلك السياق أنه ليس لها مفعول قانوني خاص (انظر الفقرة ١١٢ أعلاه). واتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٣ بصيغته الحالية.

## الفقرة ٤

١١٧- اتفق الفريق العامل على اعتماد مشروع الفقرة ٤ بالصيغة الواردة بها.

## الفصل ٧- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معيّنة من النقل

### مشروع المادة ٢٤- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري

١١٨- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٤، المتعلق بالانحراف عن المسار أثناء النقل البحري، كان أثناء دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١٠٠ إلى ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/552). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

١١٩- واتفق الفريق العامل على إقرار مشروع المادة ٢٣ بالصيغة الواردة بها.

### مشروع المادة ٢٥- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

١٢٠- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٥، المتعلق بالبضاعة المنقولة على سطح السفينة، كان أثناء دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١٠٣ إلى ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/552). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وأبدت ملاحظة عامة بالتساؤل عما إذا كان الفصل ٧ هو الموضوع المناسب لمشروع المادة ٢٥.

## الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤

١٢١- اتفق الفريق العامل على إقرار مشاريع الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ بالصيغة الواردة بها.

## الفقرة ٥

١٢٢- لوحظ أن مشروع الفقرة ٥ يرد في النص بين معقوفتين، وأن الحكم يتضمّن أيضا أربع مجموعات من الأقواس المعقوفة في النص نفسه.

نص الفقرة بكاملها وموضعه

١٢٣- أُبدي رأي مفاده أن مشروع المادة ٥ ينبغي أن يُحذف برمته، وأنه ينبغي الرجوع في كل الحالات المدرجة في إطار مشروع الاتفاقية إلى مشروع المادة ٦٤ في حالات هلاك

أو تلف البضاعة المنقولة بصورة غير سليمة على سطح السفينة. بيد أنه أوضح أن مشروع المادة ٢٥ لا يُقصد منه تخفيض العتبة العامة لفقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية، الواردة في مشروع المادة ٦٤، الذي ينبغي أن يظل هو القاعدة العامة في إطار مشروع الاتفاقية. غير أنه من المناسب معاملة نكث الناقل وعده الصريح بنقل البضاعة تحت سطح السفينة على أنه قضية تستدعي عناية خاصة.

١٢٤- واتفقت آراء الفريق العامل عموماً على نزع المعقوفتين الموضوعتين حول مشروع الفقرة، والاحتفاظ بنص الفقرة. وقُدّم اقتراح بأن يُنقل مشروع الفقرة ليصبح فقرة فرعية جديدة في مشروع المادة ٢٤، ولكن لم يؤخذ به. بيد أنه ووفق على اقتراح صياغي بأن تُعدّل عبارة "فلا يحق للناقل أن يحدّ من مسؤوليته" في مشروع الفقرة ٥ لتكون متسقة مع العبارة المستخدمة في مشروع المادة ٦٤، وهي "لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص أن ينتفعوا بالحد من المسؤولية".

العبارات "صراحة"، "[لم ينجم إلا]، [بقدر ما كان ناجماً] عن نقلها على سطح السفينة"

١٢٥- نظر الفريق العامل بعد ذلك في العبارات الواردة بين معقوفتين في مشروع الفقرة. وعلى الرغم من إبداء آراء مناقضة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بعبارة "صراحة" وحذف المعقوفتين من حولها؛ وحذف عبارة "لم ينجم إلا". بما فيها المعقوفتين المحيطتين بها؛ والإبقاء على عبارة "بقدر ما كان ناجماً" وحذف المعقوفتين المحيطتين بها؛ والاحتفاظ بعبارة "عن نقلها على سطح السفينة" وحذف المعقوفتين المحيطتين بالعبارة الختامية كلها. ورئي أن اشتراط الاتفاق الصريح كسبب لفقدان الانتفاع بحدود المسؤولية مهم لكي يستطيع الناقل أن يتبيّن أنه معرّض لذلك الجزء. كما أنه يجدر تفضيل عبارة "بقدر ما كان ناجماً" على عبارة "لم ينجم إلا" لأن الأولى تتسق مع النهج العام المتبع في مشروع الاتفاقية إزاء السببية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥

١٢٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ في مشروع الاتفاقية بمشروع الفقرة ٥ بصيغته الحالية، مع حذف المعقوفتين المحيطتين به؛

- أن تعدّل عبارة "لا يحق للناقل أن يحدّ من مسؤوليته" بحيث تتسق مع العبارة المستخدمة في مشروع المادة ٦٤، "لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص ... أن ينتفعوا بالحد من المسؤولية"؛
- أن يجرّد مشروع الفقرة النص الذي اختاره الفريق العامل من بين البدائل المطروحة، حسبما هو مبين في الفقرة ١٢٥ أعلاه.

## الفصل ١ - أحكام عامة

### مشروع المادة ١ - التعاريف

١٢٧- شرع الفريق العامل، وفقا للقرار الذي سبق أن اتخذته بالنظر في التعاريف في سياق النظر في المواد الموضوعية التي تحتوي على المصطلحات المعرّفة (انظر الفقرة ٩ أعلاه)، في النظر في تعاريف "الطرف المنفّذ" و"الطرف المنفّذ البحري" و"الطرف المنفّذ غير البحري" بصيغتها الواردة في الفقرات ٦ و٧ و٨، على التوالي، من مشروع المادة ١، حسبما وردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرتان ٦ و٧ - "الطرف المنفّذ" و"الطرف المنفّذ البحري"

١٢٨- لاحظ الفريق العامل أن تعريف "الطرف المنفّذ" يتألف من جملتين: تصف الجملة الأولى الطرف المنفّذ، وتوسّع الجملة الثانية ذلك التعريف الأولي ليشمل المستخدمين والوكلاء والمتعاقدين من الباطن. ولوحظ أن الغرض من تعريف "الطرف المنفّذ" هو تنظيم ثلاث مسائل مختلفة، لا ينبغي الخلط بينها؛ حيث يقصد بالتعريف، أولا، أن يحكم الأطراف التي تؤدي أنشطة الناقل في إطار عقد نقل، وتكون الأطراف عادة أشخاصا متعاقدين من الباطن، ومسؤوليتها الجماعية والفردية مع الناقل المتعاقد. ويهدف التعريف، ثانيا، إلى تنظيم مسؤولية الطرف المنفّذ عمّن ينوب عنه من مستخدميهم أو غيرهم ممن يعملون في خدمته. وأخيرا، يهدف التعريف، بالاقتران مع مشروعتي المادتين ٤ و١٩، إلى توسيع نطاق حماية ما يسمّى بـ"شرط هيمالايا" ليشمل أولئك المستخدمين أو الوكلاء أو المتعاقدين من الباطن.

١٢٩- ولوحظ أن تعريف "الطرف المنفّذ البحري" يحيل إلى تعريف "الطرف المنفّذ" ولذلك يشمل أيضا المستخدمين والوكلاء والمتعاقدين من الباطن. وذكر أن التعريف، بصيغته الوارد بها، يمكن أن يؤدي إلى المفعول غير المقصود الذي مؤداه أن أي مسؤولية تعاقدية محتملة للطرف المنفّذ البحري في إطار عقد النقل يمكن أن تفرض مباشرة على مستخدم أو وكيل أو

متعاقد من الباطن، وكان هناك تأييد لرأي يدعو إلى إعادة النظر في تعريف "الطرف المنفذ" لتفادي أي أثر غير مقصود من هذا القبيل. وفي هذا الصدد، لوحظ أنه، حسب الصيغة الحالية، سيكون الأثر غير المقصود المتمثل في جعل المستخدمين مسؤولين تعاقدياً على نحو مباشر غير متسق مع العديد من القوانين الوطنية التي تحمي المستخدمين من مثل هذه المسؤولية.

١٣٠- ورداً على ذلك، أوضح أن التعريف قد صيغ بصورة واسعة على هذا النحو من أجل تفادي مشكلة الصلة الاستتباعية للعقد التي نشأت في الفقه القانوني فيما يتعلق بشروط "هيمالايا"، التي لا تتيح هذه الحماية بمقتضى بنود العقد إلا للمتعاقد من الباطن، ولكن ليس لمن يلونهم في تسلسل العقود. وإضافة إلى ذلك، قيل إنه من الصعب توخّي حالة، من منظور عملي، وكذلك من منظور قانوني في بعض البلدان، تُلقى فيها المسؤولية على مستخدم منفرد باعتباره طرفاً منفذاً بحرياً، بما في ذلك جميع التبعات التي من شأنها أن تنبثق عن ذلك. وقيل إنه من غير المرجح، في الممارسة العملية، أن يقاضي مالك بضاعة مشحونة مستخدماً بصفة مباشرة، وذلك استناداً إلى أن الخصوم يميلون إلى مقاضاة من لديهم إمكانات مالية كبرى للوفاء بالحكم. ووجه تحذير يدعو إلى توخّي الحرص، إذا ما أُعيد صوغ التعريف، لتفادي أن تحذف عرضاً مسؤولية المُخدّمين عمّن ينوبون عنهم، وبما أن الإشارة تحري في سائر أجزاء مشروع الاتفاقية إلى "الأطراف المنفذة" و"الأطراف المنفذة البحرية"، أوصى أيضاً بتوخي الحذر إزاء التغييرات التي قد تكون لها آثار غير مقصودة على مواضع أخرى في النص.

١٣١- واقترح أن ينظر الفريق العامل في إعادة صوغ التعريف. واتفق على أنه لدى أي إعادة صوغ ينبغي النظر في المواد الموضوعية في كل أجزاء النص التي تشير إلى التعريف وينبغي الاستناد إلى المبادئ التوجيهية التالية:

- ينبغي أن يتحمّل الناقلون والمتعاقدون من الباطن المسؤولية جماعياً وفردياً؛
- وينبغي للناقلين والمخدّمين أن يكونوا مسؤولين عمّن ينوبون عنهم من مستخدميهم؛
- وينبغي أن ينطبق نطاق حماية ما يسمّى بـ"شرط هيمالايا" على المستخدمين بذات الطريقة التي ينطبق بها على المخدّمين وألا يقتصر أعماله على مبدأ الصلة الاستتباعية للعقد.

اقترح باستبعاد الناقلين بالسكك الحديدية

١٣٢- ذُكر الفريق العامل بسياسته العامة بشأن استبعاد الناقلين الداخليين من مشروع الاتفاقية.

١٣٣- وحسبما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.84، قدّم اقتراح يدعو إلى استبعاد الناقلين بالسكك الحديدية من تعريف "الطرف المنفذ البحري"، حتى وإن كانوا يؤدّون خدمات داخل الميناء. ومن أجل ذلك، اقترح أن تضاف الجملة التالية إلى نهاية الفقرة ٧ من المادة ١ (تعريف "الطرف المنفذ البحري"): "ويكون الناقل بالسكك الحديدية طرفاً منفذاً غير بحري حتى وإن كان يؤدّي خدمات هي من مسؤوليات الناقل بعد وصول البضاعة إلى ميناء التحميل أو قبل مغادرة البضاعة ميناء التفريغ."

١٣٤- وتأييداً لهذا الاقتراح، ذكر أن ثمة مسوّغاً لإدراج إعفاء من هذا القبيل نظراً إلى أنه في الواقع العملي رغم أن الناقلين بالسكك الحديدية قد يكونون نسبياً مثل غيرهم من الناقلين الداخليين، من حيث إنهم يتسلّمون البضاعة أو يسلمونها للنقل داخل ميناء بحري، يختلف الناقلون بالسكك الحديدية اختلافاً جوهرياً عن غيرهم من الناقلين الداخليين في أن الغرض النهائي لخدماتهم هو في الواقع نقل البضاعة حصراً لمسافات طويلة إلى الميناء أو منه، وليس مجرد نقل البضاعة من مكان إلى آخر داخل الميناء.

١٣٥- وأثير تساؤل عمّا إذا كان يلزم إدراج إعفاء محدد نظراً إلى أن النص الحالي لمشروع الاتفاقية يصنّف الناقلين الداخليين بهذه الصفة دون تمييز ولا يشملهم تعريف الطرف المنفذ البحري، ويكونون بذلك خارج نطاق مشروع الاتفاقية. وردّاً على ذلك، قيل إنه بدون وجود حكم صريح، سيتطلّب الأمر أن تجري المحاكم تحليلاً لكل حالة على حدة لتحديد ما إذا كان ناقل ما بالسكك الحديدية مشمولاً بالتعريف أم لا. وقيل إن إدراج إعفاء صريح يضمن وضوحاً ويقلّل من حالات التقاضي بشأن تلك المسألة.

١٣٦- وأعرب عن شاغل مفاده أن عواقب الإعفاء الشامل للناقلين بالسكك الحديدية لم ينظر فيها بتفصيل. وأثيرت مسألة تتمثّل في المشكلة التي تنطوي على أن ثلّة من الناقلين من مختلف الأنواع قد تطلب أن تعفى بالمثل من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن رأي مفاده أن هناك نهجاً مفضلاً على الإعفاء الشامل قد يكون هو النص بوضوح أكبر في النص على أن مشروع الاتفاقية لا ينطبق إذا لم يُرتأى نقل بحري ولم يؤدّ بالفعل، لأنه قيل إن وكلاء الشحن يحتاجون إلى مرونة لأداء عقود النقل بالطريقة التي يرونها مناسبة، بما في ذلك الحق في استخدام وسائل النقل المثلى.

١٣٧- وإضافة إلى ذلك، أثير تساؤل بشأن السبب في جعل هذا الإعفاء مقتصرًا على الناقلين بالسكك الحديدية. وأعرب عن بعض التأييد للرأي الذي يدعو إلى تمديد نطاق الإعفاء المقترح ليشمل الناقلين الطرقيين أيضاً (حسبما اقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.90) وربما يمدّد

ليشمل النقل الداخلي بالصنادل. وفي هذا الصدد، قيل إن الناقلين بالشاحنات، خلافا للناقلين بالسكك الحديدية، قد يؤدّون عمليات نقل داخلي صرفة وكذلك خدمات تكون حصرا داخل منطقة الميناء، ولذلك فإن أي إعفاء للنقل الطرقي قد يقتضي أن يُصاغ بعبارات مختلفة عن العبارات التي تنطبق على النقل بالسكك الحديدية. واقترح أن يصاغ إعفاء لكلا نوعي النقل الطرقي وبالسكك الحديدية بعبارات بالغة الاتساع وأن يعفى بالتالي الناقلون بالشاحنات الذين يقدّمون خدمات تقتصر على منطقة الميناء وينبغي أن يعاملوا باعتبارهم "أطرافاً منفذة بحرية". ودعا اقتراح آخر إلى اعتماد نهج يختلف اختلافا طفيفا لمعالجة المشكلة يتمثل في إعفاء يكون على غرار ما يلي: "لا يعدّ الناقل بالسكك الحديدية أو الناقل الطرقي طرفاً منفذاً بحريا إلا إذا أدى أو تعهّد بأن يؤدّي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء". وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروعتي الفقرتين ٦ و ٧

١٣٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل إرجاء قراره بشأن تعريفي "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري" ريثما تُدرس الأحكام المعادة صياغتها، بما في ذلك احتمال إعفاء الناقلين بالسكك الحديدية وربما إعفاء ناقلين داخليين آخرين من تعريف الطرف المنفذ البحري، مع أخذ الاقتراحات المقدّمة في الفريق العامل في الاعتبار.

#### الفقرة ٨- "الطرف المنفذ غير البحري"

١٣٩- لاحظ الفريق العامل أن مصطلح "الطرف المنفذ غير البحري" لا يستخدم إلا في الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٠. وفي ضوء قراره السابق بحذف تلك الفقرة (انظر الفقرة ١٠٥ أعلاه)، قرّر الفريق العامل حذف ذلك التعريف.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٨

١٤٠- قرّر الفريق العامل حذف تعريف "الطرف المنفذ غير البحري" الوارد في مشروع الفقرة ٨.

النص المنقح للفقرتين (٦) و(٧) من مشروع المادة ١ ("الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري")؛ ومشاريع المواد ٤ و١٨ و١٩

١٤١- وفقا للقرار الذي اتخذته الفريق العامل سابقا بشأن إعادة النظر في تعريفي التعبيرين "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري" اللذين أعيدت صياغتهما واللذين يردان أصلا في الفقرتين ٦ و٧، على التوالي، من مشروع المادة ١ (انظر الفقرة ١٣٨ أعلاه)، واصل الفريق العامل مداولاته بشأن النص المنقح التالي لذئيك الحكمين، بالإضافة إلى ما يترتب على ذلك من تغييرات في مشاريع المواد ٤ و١٨ و١٩:

"المادة ١ - التعاريف

"٦ (أ) يُقصد بتعبير "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدّي، أو يتعهد بأن يؤدّي، أيّا من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتلقّي البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، طالما كان ذلك الشخص يتصرّف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته. وهو يشمل وكلاء الطرف المنفذ أو المتعاقدين من الباطن معه طالما كانوا يؤدّون بالمثل، أو يتعهدون بالمثل بأن يؤدّوا، أيّا من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل.

"(ب) لا يشمل الطرف المنفذ:

"١" أي مستخدم لدى الناقل أو لدى طرف منفذ؛ أو

"٢" أي شخص يستعين به الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بدلا من الناقل.

"٧- يُقصد بتعبير "الطرف المنفذ البحري" أي طرف منفذ، طالما كان يؤدّي، أو يتعهد بأن يؤدّي، أيّا من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة، ولكنه لا يشمل، في حالة إعادة الشحن، الطرف المنفذ الذي يؤدّي أيّا من التزامات الناقل داخليا أثناء فترة ما بين مغادرة البضاعة أحد الموانئ ووصولها إلى ميناء تحميل آخر. ولا يعتبر الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدّي، أو يتعهد بأن يؤدّي خدماته حصرا داخل منطقة ميناء.

"المادة ٤ - انطباق الدفع و حدود المسؤولية

"[يعاد ترقيم المادة ٤ الحالية بحيث تصبح الفقرة ١]

"٢ - إذا أقيمت إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالخسارة أو الضرر [أو التأخر] المشمولة بهذه الاتفاقية على ربّان السفينة أو طاقمها أو أي شخص يؤدّي خدمات على متنها أو على مستخدمين لدى الناقل أو وكلاء له أو على طرف منفذ بحري، كان لذلك الشخص الحق في استخدام الدفع و حدود المسؤولية على النحو المنصوص عليه في هذه الاتفاقية.

"٣ - تنطبق أحكام الفقرة ٢ سواء أقيمت الإجراءات القضائية أو التحكيمية استناداً إلى العقد أم إلى المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك.

"المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين

"يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة للأفعال أو الإغفالات التي يرتكبها:

"(أ) أي طرف منفذ؛

"(ب) أو ربّان السفينة أو طاقمها؛

"(ج) أو مستخدمون لدى الناقل أو وكلاء له أو طرف منفذ؛

"(د) أو أي شخص آخر يؤدّي، أو يتعهد بأن يؤدّي، أيًا من التزامات الناقل في إطار عقد النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرّف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

"المادة ١٩ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

"١ - إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء الفترة ما بين وصول البضاعة إلى الميناء الذي تُحمّل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرّغ فيه من السفينة، أثناء وجود البضاعة في عهدة الطرف المنفذ البحري الذي تسلّم البضاعة بغرض نقلها في بداية الأمر في دولة متعاقدة أو سلّم البضاعة في نهاية الأمر في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضاعة في ميناء واقع في دولة متعاقدة، أو في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتبة في عقد النقل:

"(أ) يتحمّل ذلك الطرف المنفّذ الالتزامات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية ويحق له التمتع بما تنص عليه هذه الاتفاقية من دافع وحدود للمسؤولية؛

"(ب) ويتحمّل المسؤولية عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب الأفعال والإغفالات التي يرتكبها أي شخص عهد إليه بأداء أي من التزامات الناقل في إطار عقد النقل..."

١٤٢- وأفيد بأن المبادئ التوجيهية الثلاثة التي اتفق عليها الفريق العامل فيما يتعلق بإعادة صياغة تعريفي التعبيرين "الطرف المنفّذ" و"الطرف المنفّذ البحري" (انظر الفقرة ١٣١ أعلاه) قد أثبتت في إعادة صياغة النص. وقيل إن "الطرف المنفّذ" مُعرّف في النص المنقّح تعريفاً ضيقاً، بحيث تقدّم الفقرة الفرعية (أ) قائمة مفصّلة بمن يندرج ضمن هذا المفهوم، وتقدّم الفقرة الفرعية (ب) قائمة مفصّلة بالأشخاص المستبعدين منه، وهو ما رُئي أنه يحلّ المشكلة التي يُحتمل أن تُثار بجعل مُستخدّم الطرف المنفّذ البحري مسؤولاً وفقاً لمشروع الاتفاقية عن أفعال مُخدّمه. وبالإضافة إلى ذلك، ذُكر أن قائمة الأشخاص المشمولين بالحكم الخاص بالمسؤولية بالنيابة والوارد في مشروع المادة ١٨ قد وُسّعت لتشمل بالتحديد الأشخاص الذين قرّر الفريق العامل أن تشملهم هذه الحماية. وعلاوة على ذلك، أُدرجت تحديداً حماية تلقائية للفئة الأوسع من الأشخاص، وفقاً لما اتفق عليه الفريق العامل، ووسّعت الحماية وفقاً لمشروع المادة ٤، كما أُدرجت تغييرات إضافية طفيفة، مثل إدراج إجراءات التحكيم في نص الحكم. وأدخلت تعديلات فنية كذلك على مشروع المادة ١٩ (١)، من قبيل نقل جزء من الفقرة الفرعية (أ) إلى مقدّمة الفقرة. أخيراً، أفيد بأن الجملة الأخيرة من تعريف التعبير "الطرف المنفّذ البحري" تهدف إلى أن تستبعد من التعريف على وجه التحديد الناقل الداخلي الذي لا ينقل البضاعة إلا إلى الميناء أو من الميناء إلى خارجه، وفقاً لما قرّره الفريق العامل.

"لا الناقل" في مشروع المادة ١ (٦) (ب) '٢'

١٤٣- اقترح حذف العبارة "لا الناقل" من آخر مشروع المادة ١ (٦) (ب) '٢' لأنهما زائدة. ولكن قيل إن تلك العبارة ضرورية لأن الفقرة الفرعية (ب) تبين الأشخاص المستبعدين من التعريف، ولأنّ الفقرة الفرعية (ب) '٢' تشير بالتحديد إلى الحالة المذكورة في مشروع المادة ١٤ (٢) عندما يستطيع الشاحن أو أي شخص آخر الموافقة على الوفاء بالالتزامات التي يضطلع بها الناقل عادة. وأفيد بأن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يستبعد من التعريف، في هذه الحالة، الأشخاص الذين يستعين بهم متعهدو الشحن، بصورة مباشرة أو

غير مباشرة، ولكن ونظراً لأن الناقل نفسه أيضاً يستعين به الشاحن، فمن الضروري إدراج تلك العبارة لكفالة أن الناقل لا يُستبعد بصفته "طرفاً منفذاً".

"الناقل الداخلي" في مشروع المادة ١ (٧)

١٤٤- ردّاً على أوجه القلق التي أثّرت بسبب عدم اشتمال العبارة "الناقل الداخلي" على النقل بالطرق المائية الداخلية، وذلك جزئياً بسبب الشكوك التي تنيرها ترجمة النص إلى مختلف اللغات، أكّد الفريق العامل على أنه ينوي تضمين ذلك المصطلح النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية وبالطرق المائية الداخلية. وأبدي تأييد لطلب قُدّم بضرورة توضيح هذه النية في النص، وكذلك لاقتراح يقضي بتوضيح مكانة العبارات التي يستخدمها الناقلون الداخليون، وربما كان ذلك بالأحرى في إطار تعريف عقد نقل البضائع بحراً وليس كجزء من تعريف "الأطراف المنفذة البحرية".

١٤٥- وبالإضافة إلى ذلك، أشير إلى أن "الناقل الداخلي" قد لا يكون التعبير المثالي، لأن كلمة "الناقل" هي مصطلح معرّف، وأُعرب عن استصواب التعبير "الطرف المنفذ الداخلي". ولكن، لم يحظ هذا الاقتراح بالتأييد، لأنه، حسبما رُئي، يمكن أن يستبعد دون قصد من تعريف "الطرف المنفذ البحري" بعض الأطراف المنفذة في إطار النقل الداخلي، وهي أطراف من الواضح أنّ إدراجها ضمن التعريف ضروري، ومنها مثلاً مخطّطو التسليف، الذين قد يقومون بأعمالهم حصراً من مكتب موجود خارج الميناء، ولكن من الواضح أنهم في عداد الأطراف المنفذة البحرية.

"إعادة الشحن" و"الميناء" في مشروع المادة ١ (٧)

١٤٦- أثّرت سؤال حول سبب استبعاد الأطراف المنفذة في حالة إعادة الشحن من تعريف "الطرف المنفذ البحري". ورغم الاعتراف بأن الفريق العامل اتفق على هذه المعاملة، فإن بعض القلق أثّرت فيما يتعلق بالفجوة الواضحة التي تحدثها هذه المعاملة في تغطية مشروع الاتفاقية. ومع ذلك، قُبِل النص المتعلق بهذه المسألة بالصيغة الواردة بها.

١٤٧- وأثّرت مسألة إضافية من حيث الصياغة تتعلق بالجملة الثانية من تعريف التعبير "الطرف المنفذ البحري" التي تُشير إلى إعادة الشحن. وقيل إنه يمكن حذف تلك الجملة لأنها مشمولة بالجملة الختامية من التعريف التي تجعل نطاقه مقصوراً على الناقلين الداخليين الذين يؤدّون خدماتهم داخل منطقة الميناء حصراً، وهي بالتالي تستبعد من التعريف الناقلين المشاركين في إعادة الشحن والذين لا يؤدّون خدماتهم داخل منطقة الميناء حصراً، وإنما

يسافرون بين الموانئ. وأبدي بعض التأييد لذلك الرأي، واقترح النظر في هذا النهج لدى إدخال تعديلات صياغية إضافية.

١٤٨- ولكن، أُبديت شواغل ماثراها أنه سيكون من الصعب جدا، عندما يتعلق الأمر بموانئ كبيرة جدا أو قريبة من بعضها البعض جغرافيا، أو عندما يتعلق الأمر بموانئ مختلفة تديرها سلطة واحدة، تحديد ما إذا كان الطرف المنفذ يؤدي خدماته "حصرا داخل منطقة ميناء"، وبالتالي سيكون من الصعب جدا تحديد من هم الذين يوصفون بأنهم "أطراف منفذة بحرية". وأبدي تأييد لتلك الشواغل، كما أبدي قدر من التأييد للاقتراح الذي مفاده أن الفريق العامل ربما يرغب في أن ينظر في استبعاد الناقلين الداخليين تماما من انطباق مشروع الاتفاقية. وقيل ردًا على ذلك إن الفريق العامل كان قد اتفق في وقت سابق على أن يترك تقرير ما يشكل "ميناء" للسلطات المحلية والأجهزة القضائية المحلية، لأن الآراء متباينة تبينا شاسعا حول ذلك الموضوع حسب الظروف الجغرافية. وأفيد أيضا بأن من الصعب تحديد ما إذا كان هذا سيمثل مشكلة كبيرة، وأن مشروع الاتفاقية قد ترك، على أية حال، عددا من التعابير دون تعريف نظرا لعجز الصك عن إيجاد جواب لكل سؤال. ولوحظ، إضافة إلى ذلك، أن قواعد هامبورغ تشير إلى "الميناء" دون تعريف ذلك التعبير. وبالرغم من الشواغل التي ماثراها أن هذا النهج المتبع إزاء تقرير نطاق كل ميناء على وجه التحديد يمكن أن يفضي إلى نزاع باهظ التكاليف وغير ضروري حول تقرير المعنى المحلي للتعبير "الميناء"، فقد اتفق على أن أي حل من قبيل الحل المقترح والمتمثل في استبعاد كل الناقلين الداخليين سيكون قرارا سياساتيا تترتب عليه نتائج خطيرة في كامل مشروع الاتفاقية. ومن ثم، أبدي تأييد واسع للنهج المتبع في مشروع المادة ١ (٧).

#### مشروع المادة ٤

١٤٩- لوحظ أن الفقرة ١ من مشروع المادة ٤ ينبغي تعديلها بإدراج التعبير "إجراءات تحكيمية" بغية تحقيق اتساقها مع الفقرات الإضافية المقترحة في النص المنقح. وردًا على سؤال بشأن استعمال العبارة "كان لذلك الشخص الحق في استخدام الدفع وحدود المسؤولية على النحو المنصوص عليه في هذه الاتفاقية" في النص المنقح، أفيد بأن العبارة المستخدمة مختلفة عن تلك الواردة في النص الأصلي من أجل توضيح الفكرة التي مفاده أنه عندما يوافق الناقل تعاقديا على زيادة حدود مسؤوليته مثلا، فليس الشخص المشار إليه في مشروع المادة ٤ ملزما بذلك الاتفاق التعاقدي، وإنما تسري عليه الأحكام المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية. وأبدي تأييد لذلك النهج، كما كان هناك تشجيع لفكرة توضيح النص في هذا الشأن.

## مسائل صياغية مختلفة

١٥٠- أفيد بأن تعريف التعبير "الطرف المنفذ" يشمل الوكلاء ولكن يستبعد المستخدمين، وأن بعض الولايات القضائية تُعامل كلا من الوكلاء والمستخدمين معاملة واحدة. وقيل، في الرد على سؤال، إن هناك تكراراً في مشروع المادة ١٨ ينبغي تصويبه، فالفقرة الفرعية (أ) تشير إلى "أي طرف منفذ" والفقرة الفرعية (ج) تشمل "الوكلاء"، مع أن "الوكلاء" قد سبق إدراجهم في تعريف "الطرف المنفذ". ولكن، رئي أن تلك المسألة ينبغي أن تُدرس عن كثب، إذ قد يكون من الضروري مع ذلك الإشارة إلى "وكلاء الناقل" في مشروع المادة ١٨. وأبدي اقتراح آخر أن يُدرج "وكلاء الناقل" إدراجاً صريحاً في تعريف "الطرف المنفذ".

١٥١- ولوحظ، في الرد على سؤال حول معاملة المستخدمين والوكلاء في إطار مشروع المادة ١٩ (١) (ب)، أن العبارة "أي شخص عُهد إليه بأداء أي من التزامات الناقل" يُقصد بها شمل أولئك الأشخاص. ولكن، اتفق على ضرورة إدراج رِبَّان السفينة وطاقمها، والمستخدم والوكيل، في نص مشروع المادة ١٩ (١) (ب) إذا ما ظل هناك أي شك في هذا الشأن. وأبدي تفضيل لإدراج هذا التوضيح في النص، ولكن أبدت ملاحظة أخرى مفادها أن إدراج هذا التوضيح ينبغي أن يكون محددًا جدًا بغية ضمان إشارته إلى رِبَّان السفينة وطاقمها الذين يؤدّون الجزء البحري من عملية النقل الذي يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عنه.

١٥٢- وأثير سؤال بشأن جعل المتعاقدين المستقلين مشمولين بالحماية بمقتضى شرط "هيمالايا". وأفيد بأن "المتعاقدين من الباطن" مدرجون في تعريف "الطرف المنفذ"، وبالتالي فهم مشمولون بالحماية بمقتضى شرط "هيمالايا" بحكم إدراج "الطرف المنفذ"، ولكن اقترح أن يُنظر في إضافة "المتعاقدين المستقلين" إذا ما كانت تلك الإشارة غير واضحة.

## الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن النص المنقَّح

١٥٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أنه مرتاح لتوافق النص المنقَّح مع القرارات التي سبق أن اتخذها؛
- أنه ينبغي للأمانة أن تنظر في بعض الاقتراحات التي أبدت بشأن الصياغة في الفقرات الواردة أعلاه، بما في ذلك الاقتراح المتعلق ببحث مسألة قائمة الأشخاص المستبعدين من تعريف "الطرف المنفذ"؛ ومعاملة "الوكلاء" في

مشاريع المواد ١ (٦) و٤ (٢) و١٨؛ وإيجاد صيغة مناسبة لإدراج الطرق المائية  
الداخلية في الجملة الختامية من مشروع المادة ١ (٧)؛

- أن النص المنقح، فيما عدا ذلك، مقبول عموماً لدى الفريق العامل.

## الفصل ١٩ - صحة الأحكام التعاقدية

### ملاحظات عامة

١٥٤- وفقاً للقرار الذي اتخذته الفريق العامل من قبل ويقضي بدراسة جميع الأحكام المؤثرة على نطاق انطباق مشروع الاتفاقية في الدورة الحالية، بدأ الفريق النظر في أحكام الفصل ١٩ (صحة الأحكام التعاقدية) من مشروع الاتفاقية إلى جانب تعريف "عقود الحجم" (الفقرة ٢ من المادة ١)، بعد ما أُتيح له ما يكفي من الوقت لتدارس الاقتراحات التي أدلت بها بعض الوفود بشأن مسألة حرية التعاقد في إطار مشروع الاتفاقية والتشاور بشأنها (الاقتراحان المشتركان المقدمان من أستراليا وفرنسا الواردان في الوثيقتين A/CN.9/612 وA/CN.9/WG.III/WP.88).

### مشروع المادة ٨٨ - أحكام عامة

١٥٥- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٨٨ بشأن صحة الأحكام التعاقدية كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات من ١٤٦ إلى ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/594). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٨٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرة ١

١٥٦- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ١ بصيغته التي ورد بها.

### الفقرة ٢

١٥٧- قدّم اقتراح يدعو إلى صياغة الفقرة ٢ المتعلقة بالاستبعادات أو الحدود في عقد النقل السارية على التزامات الشاحنين ومسؤولياتهم بأسلوب مماثل للأسلوب الذي صيغت به الفقرة ١ لتحفظ التوازن مع الحكم المتعلق بالاستبعادات أو الحدود في عقد النقل السارية على التزامات ومسؤوليات الناقلين. وتوضيحاً لسبب زيادة مستوى التزامات الشاحن رغم

عدم وجود حد، في الوقت الحالي، لمسؤولية الشاحن في مشروع الاتفاقية، أشير إلى أنه يمكن، على سبيل المثال، تحويل مسؤولية الشاحن من مسؤولية قائمة على الإهمال إلى مسؤولية مطلقة.

١٥٨- ورغم أن بعض الاقتراحات دعت إلى حذف الفقرة بكاملها، فقد اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة في النص وحذف المعقوفتين من حولها.

١٥٩- وأثيرت بعض الشكوك فيما يتعلق بالعبارة "أو يزيد" الواردة بين معقوفتين في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب). فقد اعتُبر أنه من الضروري، إذا كانت التزامات الشاحن المشار إليها في الفقرة ٢ تقتصر على الالتزامات المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية، الحفاظ على الإشارتين إلى "أو يزيد" وحذف الأقواس المعقوفة من حولهما. ومع ذلك فقد ذكر أنه إذا كانت الالتزامات تشير إلى التزامات إضافية خارج نطاق مشروع الاتفاقية، فينبغي حذف الإشارتين إلى التعبير "أو يزيد" من النص. ولما كان الفريق العامل يرى، على العموم، أن الشاحنين يحتاجون إلى حماية أكبر في هذه الفقرة، حيث إنها تتعلق بعقود النقل غير عقود الحجم، فقد أُبدي تأييد للرأي القائل بالحفاظ على الإشارتين إلى العبارة "أو يزيد" وحذف الأقواس المعقوفة من حولهما. ولكن ثمة من رأي ضرورة إيلاء المزيد من النظر إلى احتمال حدوث خلط بين الالتزامات المشار إليها، وإمكانية إدخال بعض التعديلات على النص لتوضيح المسألة إن اقتضى الأمر.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٢

١٦٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يبقى نص الفقرة ٢ في مشروع الاتفاقية بصيغته التي ورد بها؛
- أن يُبقى على عبارة "أو يزيد" الواردة بين أقواس معقوفة وحذف الأقواس المعقوفة.

### مشروع المادة ٨٩- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم

١٦١- لاحظ الفريق العامل أن النص الوارد في مشروع المادة ٨٩ هو ثمرة مفاوضات مستفيضة جرت منذ انعقاد دورة الفريق العامل الثانية عشرة (فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣)، وأنه يجسّد، بعد إدخال بعض التعديلات المتعلقة بالصياغة، حلا وسطا توصل إليه في دورة الفريق العامل السابعة عشرة (نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦).

١٦٢- وتبدي داخل الفريق العامل تأييد واسع لمفهوم حرية التعاقد ولضرورة إدراج أحكام في مشروع الاتفاقية تراعي الواقع التجاري، وخاصة تزايد استعمال عقود الحجم. كما تبدي تأييد للرأي القائل بأنه لا توجد أي احتمالات كبيرة تهدد الشاحنين بالحرمان من الحماية التي يسبغها عليهم مشروع الاتفاقية لأنهم أحرار في إبرام عقود حجم والتفاوض على شروطها، أو، بدلا من ذلك، في شحن البضائع بمقتضى مستند نقل مشمول تماما بمشروع الاتفاقية. ويمكن لكل شاحن بحنكته التجارية أن يفاضل بين هذا الخيار وذلك. ولكن، كان هناك تأييد قوي للرأي الذي مفاده أن حرية التعاقد اللامحدودة، وإن كانت منشودة عموما عندما تتساوى الأطراف في قدرتها التفاوضية، قد تحرم في حالات أخرى الأطراف الأقل قدرة، وهم عادة صغار الشاحنين، من أي حماية من الشروط غير المعقولة التي يفرضها الناقلون من جانبهم فقط. وقيل كذلك إن مشروع المادة ٨٩، بصيغته الحالية، عندما يُقرأ مقترنا بتعريف عقود الحجم الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، لا يوفّر مستوى الحماية المرغوب. وذكّر الفريق العامل بأن تاريخ قانون نقل البضائع بحرا هو تاريخ الاعتماد التدريجي لقواعد إلزامية بشأن المسؤولية، وهي القواعد التي يمكن رؤيتها الآن في اتفاقيات دولية مختلفة تنظم مختلف وسائط النقل. ونظرا إلى أن مشروع الاتفاقية، حسبما قيل، هو الصك الدولي الوحيد الذي يتضمّن أحكاما توفّر نطاقا كبيرا من حرية التعاقد، فقد حثّ الفريق العامل على النظر في الاقتراحات الرامية إلى إصلاح ذلك الوضع.

١٦٣- وأفيد بأن تلك الاقتراحات الواردة في الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.88 وA/CN.9/612 تتضمّن أساسا ثلاثة عناصر. فأولا، ينبغي تعديل تعريف عقود الحجم الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ لكي ينص على فترة دنيا وكمية دنيا من الشحنات، أو لكي يشترط على الأقل أن يكون حجم تلك الشحنات "مهما". وثانيا، ينبغي جعل الشرط الجوهرى بشأن صحة عقد من عقود الحجم (أي أن يكون موضع "تفاوض منفرد") والشرط الشكلي لصحة الخروج عن الاتفاقية (أن يُحدّد الخروج عن الاتفاقية "بصورة جلية")، وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة ١ من مشروع المادة ٨٩، شرطان يجب أن يتوفّرا معا، لا أن يُغني أحدهما عن الآخر، وذلك بغية توضيح أن كلا طرفي العقد يجب عليهما أن يوافقا صراحة على جوانب الخروج عن الاتفاقية. وثالثا، ينبغي توسيع قائمة المسائل التي لا يُقبل فيها أي خروج عن الاتفاقية، وهي القائمة التي تقتصر حاليا على التزام الناقل بإبقاء السفينة صالحة للإبحار وتزويدها بالعاملين على النحو السليم (الفقرة ١ من المادة ١٦)، وفقدان الحق في الحد من المسؤولية (المادة ٦٤)، بحيث تشمل مشروع المادة ١٧ (أساس مسؤولية الناقل) ومشروع المادة ٦٢ (حدود المسؤولية) ومشروع المادة ٣٠ (أساس مسؤولية الشاحن تجاه

الناقل) والفصل ٥ (التزامات الناقل) ومشاريع المواد ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣٣ (التزامات الشاحن). وأبدت عبارات تأييد مختلفة للاقتراح الداعي إلى أن ينظر الفريق العامل على الأقل في تنقيح تعريف عقود الحجم حتى إذا لم يوافق على كل تلك العناصر، وذلك بغية تضيق نطاق انطباق ذلك التعريف وحماية صغار الشاحنين، نظرا إلى أن التعريف الحالي لعقود الحجم يمكن أن يشمل، في الممارسة العملية، جزءا كبيرا جدا من قطاع الشحن الدولي. وقيل إن عدم القيام بذلك قد يعني أن يفقد مشروع الاتفاقية أهميته من الناحية العملية.

١٦٤- وفي تلك المرحلة من المناقشة، ذُكر الفريق العامل بمداولاته السابقة حول هذه المسألة وبتطور معاملة حرية التعاقد بمقتضى مشروع الاتفاقية. وأشار إلى أن الفريق العامل ظل طيلة عدد من الأعوام يدرس القواعد الخاصة بشأن عقود الحجم ومدى حرية التعاقد التي ينبغي أن تتاح. وعلى غرار النهج الذي اتبع في صكوك بحرية سابقة، كان تصوّر مشروع الاتفاقية في الأصل هو أن يكون مجموعة من القوانين تضم بشكل أساسي القواعد الملزمة لكل الأطراف. وهكذا، فقد نصت الصيغة الأولى من مشروع الاتفاقية، في الجزء ذي الصلة بهذه المسألة، على أنه "يعتبر أي نص تعاقدي يخرج على أحكام هذا الصك لاغيا وباطلا، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا الصك، إذا وطالما كان المقصود به أو كان يفضي، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إلى استبعاد أو تقييد [أو زيادة] المسؤولية عن الإخلال بأي من التزامات الناقل أو الطرف المنفذ أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه بمقتضى أحكام هذا الصك" (المادة ١٧-١ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21).

١٦٥- ولكن، رئي في دورة الفريق العامل الثانية عشرة (فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣)، ضرورة منح الأطراف في ما يسمى "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" مزيدا من المرونة في توزيع حقوقها والتزاماتها ومسؤولياتها، وأنه ينبغي أن يكون لها الحق في الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، في ظروف معينة (الفقرات ١٨-٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34). واقترح أن تُمنح تلك الحرية أساسا كلما أبرم شاحن واحد أو أكثر وناقل واحد أو أكثر اتفاقات تنص على نقل بضاعة، بحد أدنى من الحجم، في مجموعة من الشحنات على متن سفن مستعملة في خدمة ملاحية منتظمة، ويوافق الشاحن أو الشاحنون على دفع سعر متفاوض عليه وعلى تسليم شحنة بحد أدنى من الحجم (الفقرة ٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34).

١٦٦- وفي تلك الدورة كان هناك اتفاق واسع النطاق على ألا يشمل مشروع الصك قط أنواعا معينة من العقود أو أن يشملها على أساس احتياطي غير ملزم. ورئي أن تشمل تلك العقود العقود التي تخضع في الممارسة العملية لمفاوضات مستفيضة بين الشاحنين والناقلين،

خلافًا لعقود النقل التي لا تقتضي (أو للحالات التي لا تتيح فيها الممارسات التجارية) المستوى ذاته من التنوع من أجل مراعاة أوضاع منفردة. وأفيد بأن هذه العقود الأخيرة تأخذ عموماً شكل عقود إذعانية في السياقات التي قد تحتاج فيها الأطراف إلى حماية يوفّرها قانون ملزم. ولكن، الفريق العامل اتفق على أن تحديد نطاق حرية التعاقد وأنواع العقود التي ينبغي فيها الاعتراف بتلك الحرية بحاجة إلى مزيد من النظر (الفقرات ٧٨-٨٢ من الوثيقة A/CN.9/544).

١٦٧- ونظر الفريق العامل في اقتراح منقّح بشأن حرية التعاقد في إطار "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" (الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.42) في دورته الرابعة عشرة (فيينا، ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر - ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤). وفي ذلك الوقت، استمع الفريق العامل إلى عدد من الشواغل بشأن حرية التعاقد بمقتضى اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات. ورئي بوجه خاص أنه لا ينبغي تمكين الأطراف في تلك الاتفاقات من الخروج عن أحكام إلزامية معيّنة من أحكام مشروع الصك فيما تبرمه من عقود. وأفيد أيضاً بأن من شأن استحداث نظام خاص بشأن اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات أن يتسبب في مشاكل ذات صلة بالتنافس في الأسواق. وأعرب أيضاً عن شواغل بشأن حماية صغار الشاحنين ذوي القدرة التفاوضية الضعيفة الذين قد يتعرضون للتعسف من جانب الناقلين من خلال اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات. ولكن، قيل أيضاً إن صغار الشاحنين عادة ما يفضلون، في الممارسة التجارية الراهنة للجوء إلى اتفاقات على الأسعار، وهذه ليست عقود نقل ولكنها تكفل أقصى سعر دون تحديد الحجم، بدلا من التقييد بعقود الحجم، وقيل إن جاذبية الاتفاقات على الأسعار مشفوعة بقوى السوق من شأنها أن تقلل إلى أدنى حد من احتمالات التعرض لأي تعسف من جانب الناقلين في إطار النظام المقترح بشأن اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات. وأبدي تأييد واسع لإدراج أحكام اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات في مشروع الصك، ولكن مع مراعاة هذه الشواغل وغيرها (الفقرات ٩٩-١٠١ من الوثيقة A/CN.9/572). واحتتم الفريق العامل مداولاته في تلك المرحلة باتخاذ قرار يفيد بأنه لا يعترض على إدراج حكم بشأن اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في مشروع الصك، شريطة توضيح المسائل المتعلقة بنطاق تطبيق مشروع الصك على عقود الحجم عموماً. وقرّر الفريق العامل كذلك ضرورة تكريس عناية خاصة لتعريف اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات ولحماية مصالح صغار الشاحنين والأطراف الثالثة، وضرورة إيلاء المزيد من النظر في مسألة تحديد أحكام مشروع الاتفاقية التي ينبغي أن يكون تطبيقها إلزامياً على أي اتفاق من اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات، إن تقرر أن تكون هناك

أحكام إلزامية. ودعا الفريق العامل في نهاية المطاف مقدمي الاقتراح المتعلق باتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة الأصليين إلى العمل مع بقية الوفود المهتمة على تحسين تعريف اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات (الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/572).

١٦٨- ثم عاود الفريق العامل النظر في مسألة حرية التعاقد في إطار "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" أثناء دورته الخامسة عشرة (نيويورك، ١٨-٢٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٥). وقد أُبلغ الفريق العامل آنذاك بنتائج المشاورات التي جرت استجابة للطلب المقدم أثناء دورته الرابعة عشرة. ورئي آنذاك أن "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" تمثل نوعاً من عقود الحجم، ويمكن بالتالي إدخال تعديلات على الأحكام الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 وعلى مشروعى المادتين ٨٨ و ٨٩ من أجل استيعاب تلك الاتفاقات في النهج الحالي إزاء عقود الحجم المدرجة ضمن نطاق انطباق مشروع الصك. وقد أبدى الفريق العامل موافقته على ذلك الاقتراح (الفقرات ١٢ و ١٤ إلى ١٦ من الوثيقة A/CN.9/576). ثم انتقل الفريق العامل إلى النظر في سبل معالجة الشواغل التي كانت قد أُبديت في دورته السابقة فيما يتعلق بالشروط التي ينبغي أن يتسنى فيها الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية. ورغم الإعراب عن رأي مفاده أنه لا ينبغي السماح بالخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية في أي ظرف من الظروف، فقد أبدى تأييداً للسماح بالخروج عنها في بعض الحالات. ووافق الفريق العامل بوجه عام على ضرورة استيفاء الشروط الأربعة التالية قبل أن يتسنى لأي عقد حجم، أو لأي شحنة منفردة في إطاره، الخروج عن أحكام مشروع الصك: (أ) أن يكون العقد [متفاوضاً و] متفقاً عليه كتابة أو إلكترونياً؛ و(ب) أن يلزم العقد الناقل بأن يؤدي خدمات نقل معينة؛ و(ج) أن يكون أي حكم في عقد الحجم ينص على زيادة أو نقصان في الواجبات والحقوق والالتزامات المالية وغير المالية مبيناً في العقد، ولا يجوز أن يُدرج بالإحالة من مستند آخر؛ و(د) أن لا يكون العقد [جدولاً عمومياً لأسعار الناقل وخدماته أو] سند شحن أو مستند نقل أو سجلاً إلكترونياً أو إيصالاً لبضاعة منقولة أو مستندا مشاهما، ولكن يجوز أن يدرج بالإحالة مستندات من هذا القبيل كعناصر في العقد (الفقرات ١٧ إلى ١٩ من الوثيقة A/CN.9/576). ثم انتقل الفريق العامل إلى النظر في ما إذا كان من الضروري أن يشمل مشروع الاتفاقية أحكاماً إلزامية لا يجوز السماح بالخروج عنها أبداً، وتحديد تلك الأحكام، إذا كان الأمر كذلك. وقرر الفريق العامل في هذا الصدد أن الالتزام بصلاحية السفينة للإبحار ينبغي أن يكون حكماً إلزامياً في مشروع الصك لا يُسمح بالخروج عنه (الفقرات ١٧ إلى ١٩ من الوثيقة A/CN.9/576).

١٦٩- وكان الفريق العامل قد نظر في مسألة عقود الحجم لآخر مرة أثناء دورته السابعة عشرة (نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦)، واستند في ذلك إلى صيغة منقحة لمشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.56) وإلى اقتراحات بشأن تعديلات كانت قد أُبديت بعد إجراء مشاورات غير رسمية (A/CN.9/WG.III/WP.61). وفي تلك الدورة، أُبديت مجدداً بعض الشواغل المتعلقة باحتمال إساءة استغلال عقود الحجم في الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، خصوصاً في الحالات التي يمكن أن تنطوي فيها عقود الحجم على مقدار ضخم من التجارة. وأبديت شواغل مفادها أن إتاحة تلك الحرية الواسعة في التعاقد من أجل الخروج عن اتفاقية ملزمة قد يبدو ضرباً من التناقض، ورئي أن من الأفضل اتباع نهج بديل يتمثل في تعيين أحكام محددة يمكن الخروج عنها. وأبدي رأي آخر مفاده أن الفقرتين ١ و ٥ من مشروع المادة ٩٥، إلى جانب تعريف عقود الحجم الوارد في مشروع المادة ١، قد عالجتا شواغل سابقة بشأن توفير حماية كافية للأطراف المتعاقدة. وأبدي شاغل إضافي مثاره أن مشروع الفقرة ١ (ب) قد لا يوفر حماية كافية للأطراف في عقود الحجم على الرغم من أن من المستصوب عموماً إتاحة قدر من حرية التعاقد وأن عقود الحجم بحد ذاتها ليست بالضرورة محل اعتراض (الفقرة ١٥٥ من الوثيقة A/CN.9/594). بيد أنه أبدي في الفريق العامل إجمالاً تأييد قوي لنظام عقود الحجم الوارد في مشروع الاتفاقية على وجه العموم وكذلك للصيغة الجديدة لمشروع الفقرة ١ من المادة ٩٥ الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A.CN.9/WG.III/WP.61. وأبدي رأي مفاده أن إطار عقود الحجم يوفر توازناً كافياً بين ما يلزم من مرونة تجارية للخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية في حالات معينة وتوفير حماية وافية للأطراف المتعاقدة مع هذا (الفقرة ١٥٦ من الوثيقة A/CN.9/594). ثم نظر الفريق العامل بعد ذلك في ما إذا كان من المستصوب أن يُدرج في نظام عقود الحجم الوارد في مشروع الاتفاقية حكم يتضمن قائمة بالأحكام الإلزامية قطعاً التي لا يمكن الخروج عنها بصرف النظر عن أي اتفاق، مثل الحكم الوارد في مشروع الفقرة ٤ من المادة ٩٥، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وأبدي شيء من القلق إزاء إدراج حكم من هذا القبيل في مشروع الاتفاقية، إذ رئي أنه يمكن أن يستخدم في تفسير مشروع الاتفاقية لاحقاً لاسترجاع فكرة الالتزامات الغالبة، وهي فكرة حُرص على تفاديها لدى صياغة الأحكام. ولكن، أعرب عن تأييد قوي لإدراج حكم يتضمن قائمة بالأحكام الإلزامية التي لا يمكن الخروج عنها أبداً بمقتضى نظام عقود الحجم في مشروع الاتفاقية. ورئي أن إدراج حكم من قبيل الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٥ يمثل جزءاً هاماً من الحل التوفيقى العام الذي يقصد منه توفير حماية كافية للأطراف المتعاقدة ضمن إطار عقود الحجم (الفقرة ١٦٠ من الوثيقة A/CN.9/594). وفيما يتعلق بماهية الأحكام التي ينبغي إدراجها في

قائمة من هذا القبيل، أُنقِص على ضرورة الاحتفاظ في النص بجميع الإشارات الواردة في الحكم الذي كان آنذاك هو الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٥، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.61 (الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/594).

١٧٠- وبناءً على ذلك، قيل إن النص الوارد في مشروع المادة ٨٩ هو نتاج حل توافقي جرى صوغه بعناية وانطوى على مفاوضات مستفيضة على مدى عدة دورات للفريق العامل. وسيقت عدة عبارات تعاطف مع الشواغل التي أبدت فيما يتصل بكيفية معاملة حرية التعاقد في إطار مشروع الاتفاقية. بيد أن الرأي السائد داخل الفريق العامل ذهب إلى أن النص الحالي لمشروع المادة ٨٩ يجسد أفضل حل توافقي ممكن لمعالجة تلك الشواغل على نحو يحافظ على دور عملي ومجد تجارياً لحرية الأطراف في عقود الحجم. وكان هناك اتفاق واسع النطاق داخل الفريق العامل على أن من المستبعد جداً أن يكون بوسع الفريق العامل أن يتوصل إلى توافق مرض بنفس الدرجة بشأن حل مغاير، وحُثَّ الفريق العامل بشدة على عدم بذل محاولات في ذلك الاتجاه في هذه المرحلة المتأخرة من مداولاته.

١٧١- وذكّر أيضاً عدداً من الوفود التي تنصح حالياً بعدم معاودة النظر في مشروع المادة ٨٩ كان لديها جزء من تلك الشواغل على الأقل وكانت تميل في الأصل إلى اتباع نظام أكثر تشدداً بشأن حرية التعاقد. وقيل إن تلك الوفود لم تكن تعتبر مشروع المادة ٨٩ حلاً مثالياً من جميع النواحي، ولكن أحد أهم شواغلها، وهو حماية الأطراف الثالثة، عولج معالجة مرضية بأحكام الفقرة ٥ من مشروع تلك المادة. وأشار كذلك إلى أن استخدام عبارة "سلسلة شحنات" في تعريف عقود الحجم الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، يوفر حماية إضافية من احتمال فرض أحد الأطراف سبلاً معيارية للخروج عن مشروع الاتفاقية، لأن الشحنات العرّضية أو المنعزلة لا ترقى إلى اكتساب صفة "عقد حجم" في إطار مشروع الاتفاقية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٩

١٧٢- بعد مناقشة مستفيضة لما أبدى من آراء مختلفة، رفض الفريق العامل اقتراح إعادة فتح باب النقاش حول الحل التوافقي المتفق عليه من قبل وأقرّ نص مشروع المادة ٨٩ الذي سبق قبوله في نيسان/أبريل ٢٠٠٦ (انظر الفقرات ١٥٤ إلى ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/594).

#### مشروع المادة ٩٠- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحيّة وبضائع أخرى معيّنة

١٧٣- ذكّر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٩٠ المتعلقة بقواعد خاصة بشأن الحيوانات الحيّة وبضائع معيّنة أخرى كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرتين

١٧١ و ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/594). وباشر الفريق العامل النظر في مشروع المادة ٩٠ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### التصدير والفقرة الفرعية (أ)

١٧٤- اتفق الفريق العامل على ضرورة إقرار التصدير ومشروع الفقرة الفرعية (أ) بالصيغتين اللتين وردا بهما، مع مراعاة أنه قد يلزم إدخال تعديلات على النص بعد أن ينظر الفريق العامل مجدداً في تعريف "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري".

### الفقرة الفرعية (ب)

١٧٥- أحاط الفريق العامل علماً بالاقترح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.90، الذي ينص على أنه، بغية التصدي للتجاوزات المزعومة التي تعتبر الحاويات أو العربات الطرقية "شحنات غير معتادة" بهدف التوصل إلى اعتبارها وحدة واحدة لأغراض الحد من المسؤولية، ينبغي إضافة الجملة التالية في نهاية الفقرة الفرعية: "ولا يمكن اعتبار الحاويات أو العربات الطرقية، التي تقوم بنقلها سفينة مجهزة كلياً أو جزئياً للقيام بذلك النقل، شحنات تجارية غير معتادة". وأُعربَ عن رأي مفاده أن تلك الإضافة لا ضرورة لها، بما أن أحكاماً من ذلك النوع غالباً ما توجد في بعض الرحلات البحرية القصيرة، مثل النقل بالبائرات، حيث يعتمد الناقلون عادةً إلى إصدار وثائق شحن بحري تخص تلك الرحلات، بدلا من إصدار سندات الشحن التي يترتب عليها تطبيق قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. ومع ذلك، فمن المتوقع أن يؤدي عقد النقل الساري في هذه الحالة إلى تطبيق أحكام مشروع الاتفاقية التي تحول دون وقوع التجاوزات المذكورة.

١٧٦- واتفق الفريق العامل على ضرورة إقرار مشروع الفقرة الفرعية (ب) بالصيغة الوارد بها.

### المسؤولية عن تأخر تسليم البضائع

١٧٧- ذُكرَ الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها موضوع المسؤولية عن تأخر تسليم البضائع عملاً بمشروع الاتفاقية كانت في سياق مسؤولية الشاحن عن التأخر، وهي مسألة نُظر فيها آخر مرة في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٨٣ إلى ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/616). وأشار أيضاً إلى أن اقتراحين بشأن المسؤولية عن التأخر كانا قد عرضا على الفريق العامل للنظر فيهما، وكان أحدهما مُعداً لمعالجة مسألة التأخر على ضوء مناقشة

الموضوع أثناء دورته الثامنة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.85)، فيما عني الثاني. بموضوع تأخر الناقل والشاحن (A/CN.9/WG.III/WP.91). وقد شرع الفريق العامل في تدارس مختلف الأحكام المتعلقة بالتأخر الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### مقدمة عامة

١٧٨- ذكّر الفريق العامل بأنه درس موضوع المسؤولية عن التأخر في تسليم البضائع في عدد من دوراته، وأن هذا الموضوع ذو أهمية خاصة للشاحن والناقل على حدّ سواء. وقد اعتُبر من غير الضروري إجراء استعراض كامل للمسائل المطروحة ولمصالح الناقل والشاحن، لأن المناقشات السالفة قد تناولت الموضوع تناولاً ضافياً. ومن ثمّ عكف الفريق العامل على مناقشة مختلف الاقتراحات التي عرضت عليه. وأوضح أن الاقتراح المضمّن في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85 هو صيغة خطية لما كان قد اقترح شفويًا أثناء دورة الفريق العامل الثامنة عشرة (الفقرات ١٠١ إلى ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/616). واستُذكر أن ذلك الاقتراح كان محاولة من الفريق العامل لإبقاء موضوع المسؤولية عن تأخر الناقل والشاحن ضمن مشروع الاتفاقية وإيجاد حدّ مناسب لمسؤولية الشاحن عن التأخر. وقيل على ضوء ذلك إن ذلك الاقتراح يمثّل حلاً توفيقياً يتضمّن ثلاثة عناصر هي: توضيح مشروع المادة ١٨ من حيث إن الناقل غير مسؤول عن أي هلاك أو تلف عندما يكون ذلك الهلاك أو التلف منسوبا لشاحن آخر؛ وتحديد مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة الناجمة عن التأخر بمبلغ وُضع بين معقوفتين في النص؛ وقاعدة عامة للسببية ستدرج في مشروع المادة ٢٢.

١٧٩- وذكّر الفريق العامل بأن مداولاته حول اقتضاء تعويضات بسبب التأخر عُنيّت بالخسارة الاقتصادية الخالصة الناجمة عن التأخر لأن أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية عن الهلاك أو التلف تشمل الضرر المادي الذي يلحق بالبضائع من جرّاء التأخر. وأشار كذلك إلى أن البحث الذي أجري في هذا الشأن كشف عن قلة قليلة جدا من الحالات المبلّغ عنها في الولايات القضائية التي تجيز المطالبة بتعويضات عن التأخر، وبين أن القضايا المرفوعة في هذا الشأن فيها لم تكمل بالنجاح. وبينما أعرب عن بعض التشكك فيما يتعلق بضالة عدد القضايا المرفوعة بهذا الشأن، أدلي برأي مؤداه أن نتائج الاستقصاء توحي بأنه لا حاجة من الناحية التجارية لأحكام خاصة بالتأخر وقيل إنه مهما تكن الحال، ينبغي أن تكون تلك الأحكام غير إلزامية. وسيقت آراء أكثر تحديداً تأييداً للرأي القائل بأن المسؤولية عن التأخر ينبغي ألا تكون إلزامية، على النحو الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.91. وعلى الرغم من القول بأن حذف مسؤولية الشاحن والناقل

كليهما عن التأخر هو أفضل الخيارات على ضوء الواقع التجاري والصعوبة الظاهرة في التوصل إلى وسيلة مقبولة للحد من مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تحدث بسبب التأخر، ورد اقتراح بديل في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.91 يدعو إلى جعل مسؤولية الشاحن ومسؤولية الناقل غير إلزاميتين، أو إخضاعهما لحرية التعاقد. على أنه قد أبدت بعض المخاوف من أن هذا النهج سيؤدي فحسب إلى أن يلجأ الناقل إلى تضمين مستند النقل صيغة عامة تعفيه من المسؤولية عن أي تعويضات تترتب على التأخر.

### المنافشة

١٨٠- أبلغ الفريق العامل بأن الفرضية العملية التي اقترحت من أجل التوصل إلى حلّ توفيقى بشأن مسألة التأخر خلال دورته الثامنة عشرة وأوردت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85، لم تحظ بتأييد كاف في المشاورات الرسمية وغير الرسمية الإضافية التي أجريت، وأنها قد تؤول إلى الإخفاق. وعلى ضوء هذا الاحتمال، أدلي بعدد من الاقتراحات الأخرى حول أفضل السبل لمعالجة مسألة المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية. ويمكن إيجاز تلك الاقتراحات فيما يلي:

- (أ) أن تُحذف كل إشارة إلى المسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن ومن جانب الناقل، من نص مشروع الاتفاقية، بما يترك البت في تينك المسألتين للقانون الوطني؛
- (ب) اقتراح أكثر تفصيلاً يتألف من عناصر ثلاثة هي: أولاً، أن تُحذف مسؤولية الشاحن عن التأخر بسبب تعذر إيجاد وسيلة ملائمة للحد من تلك المسؤولية. ثانياً، أن يُقصر مشروع المادة ٢١ بشأن التأخر على الجملة الواردة في مطلعته ("يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها صراحة") وحذف بقية مشروع المادة. ثالثاً، ضرورة إكساب مشروع المادة ٦٣ صبغة إلزامية بحذف العبارة الواردة بين معقوفتين التي تقول "ما لم يتفق على خلاف ذلك"؛
- (ج) أن يُخضع حد المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر لحرية التعاقد بالإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٦٣ وإزالة المعقوفتين؛
- (د) أن تُجعل المسؤولية عن التأخر غير إلزامية، أو أن تُخضع لحرية التعاقد، فيما يتعلق بالناقل والشاحن كليهما؛

(هـ) أن يُعاد إدراج النص المتعلق بإمكانية التعويض عن الأضرار الذي اقترح في الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل (انظر الفقرة ١٠٧ من الوثيقة A/CN.9/616)، علاوة على الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85؛

(و) أن تُستبعد مسؤولية الشاحن عن التأخر من مشروع الاتفاقية، ولا ضرورة للإبقاء على مسؤولية الناقل عن التأخر إلا عندما يفصح الشاحن للناقل عن حرصه على تسلّم البضائع في الوقت المناسب؛

(ز) أن تضيف صبغة إلزامية على المسؤولية عن التأخر من جانب الناقل، على أن تكون أشدّ مرونة تجاه الشاحن؛

(ح) أن يُعامل الناقل والشاحن كليهما معاملة واحدة فيما يخص المسؤولية عن التعويضات المترتبة على التأخر؛

(ط) أن يُدرج حكم يوضح استبعاد التعويض عن الخسارة الاقتصادية غير المقترنة بأي ضرر مادي من مشروع الاتفاقية فيما يخصّ الشاحن والناقل سواء بسواء؛

(ي) أن يضيف على المسؤولية عن التأخر طابعا إلزاميا يطال الشاحن والناقل معا؛

(ك) أن يتبع نفس النهج المعتمد بشأن التأخر في قواعد هامبورغ، ويشمل ذلك تحديد مستوى التعويض بما يعادل أجرة نقل البضائع التي تعرّضت للتأخير بمرتين ونصف المرة.

١٨١- واستمع الفريق العامل إلى عدد من الآراء لتحديد أفضل الاقتراحات الواردة في الفقرة السابقة، وما يمكن اعتباره منها الخيار الثاني والثالث. ولم تسفر المناقشة في بدايتها عن أي توافق واضح في الآراء بين أعضاء الفريق العامل حول أي من النهج المبينة أعلاه، ولكن أبدت آراء قوية لقيت تأييدا بين أعضاء الفريق العامل. ويمكن إيجاز تلك الآراء فيما يلي:

(أ) بدا أن ثمة اتفاقا عاما على أن الحل التوفيقى الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.85 لن يحظى بالقبول داخل الفريق العامل؛

(ب) كان ثمة تأييد قوي للاحتفاظ بمسؤولية الناقل عن التعويضات المترتبة على التأخر؛

(ج) كان ثمة تأييد للرأي القائل بضرورة إضفاء طابع إلزامي على مسؤولية الناقل عن التأخر؛

(د) كان ثمة درجة عالية من المرونة فيما يتعلق بضرورة إدراج مسؤولية الشاحن عن التعويضات المترتبة على التأخر، لا سيما بالنظر إلى المعلومات التي قدّمت إلى الفريق العامل حول الصعوبات والنفقات التي ينطوي عليها قيام الشاحن بالتأمين ضد الخسارة الاقتصادية الخالصة.

١٨٢- وفي ضوء الآراء القوية المعرب عنها، سعى الفريق العامل إلى التوصل إلى حلّ توفيقى للمسألة عن طريق التركيز على النهجين البديلين الأولين الواردين في الفقرة ١٨٠ أعلاه. وقيل إن إحدى مزايا حذف المسؤولية عن التأخر فيما يخص الشاحن والناقل على حدّ سواء من مشروع الاتفاقية هو إتاحة مرونة أكبر للولايات القضائية التي تملك قواعد محدّدة بشأن تأخر الناقل. وبالإضافة إلى ذلك، أُعرب عن رأي مؤدّاه أن عدم وجود أي قاعدة بشأن المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية أفضل من صوغ قاعدة لا تفي بالغرض أو تقوّض سرّيان القانون الداخلي الإلزامي. وأبدي رأي مخالف مفاده أن الاقتراح الثلاثي الأبعاد سيسمح على الأقل بقدر معين من التنسيق فيما يتعلق بقواعد التأخر، بدلا من ترك المسألة برمتها للقانون الداخلي. وكما أن إيجاد حلّ توفيقى يجعل مفهوم التأخر مقصورا على عدم تسليم البضائع في غضون الفترة المتفق عليها للتسليم يتناسب تماما مع النهج التجاري المدعو إلى اتباعه لحل مشكلة المسؤولية عن التأخر.

١٨٣- ورغم ظهور ميل عام إلى تفضيل الاقتراح الثلاثي الأبعاد الوارد في الفقرة ١٨٠ (ب) أعلاه، فقد استمع الفريق العامل لآراء متضاربة حول استصواب حذف الحكم الوارد في مشروع المادة ٢١، وهو يُشير إلى الفترة الزمنية المعقولة المتوقع من ناقل حريص أن يسلم البضائع أثناءها، مع مراعاة أحكام العقد وأعراف المهنة وممارساتها وعاداتها، وظروف الرحلة. وأبدي تأييد قوي للإبقاء على هذه التعابير، التي قيل إنها تمثل لبّ مشروع المادة وتقدّم ضمانا هاما لحماية الشاحن من تأخر الناقل بشكل غير معقول. وقيل أنه لا ينبغي أن يقتصر حق الشاحن على الحصول على تعويضات عن الأضرار بسبب التأخر عندما لا يُسلم الناقل البضائع في غضون فترة متفق عليها صراحة. فالشاحن يستحق الحماية ذاتها عندما يعتمد على الإعلانات والمواعيد التي ينشرها الناقل. ولكن أبدي كذلك تأييد قوي لحذف التعابير قيد النظر، التي قيل إنها تُعبّر عن مفهوم فضفاض يصعب تطبيقه وقد يزيد من احتمالات التفاوض.

١٨٤- وفي تلك المرحلة، دُعي الفريق العامل إلى النظر في نسخة معدّلة من النهج الثلاثي الأبعاد الوارد في الفقرة ١٨٠ (ب) أعلاه. ودُكر الفريق العامل بأن الخيار الأول من منظور عدّة وفود هو النص في مشروع الاتفاقية على قواعد إلزامية بشأن تأخر الناقل، فإذا لم يتأت ذلك فإنها تفضّل حذف جميع الإشارات إلى المسؤولية عن التأخر من نص مشروع الاتفاقية،

ومن ثم ترك البتّ في هذه المسائل للقانون الداخلي. على أن أنصار هذا الحلّ أعربوا عن استعدادهم لقبول النهج الثلاثي الأبعاد الوارد في الفقرة ١٨٠ (ب) أعلاه، شريطة حذف الكلمة "صراحة" من وصف التأخر الواردة في مشروع المادة ٢١. وقيل إن هذا التعديل سيجعل حذف النصف الأخير من مشروع الحكم أقلّ إثارة للمشاكل فيما يخصّ أعضاء كثيرين في الفريق العامل، وسيخفف عبء الإثبات الواقع على كاهل المطالبين بالبضاعة المشحونة فيما يتعلق بالاتفاق على وقت التسليم بينما رأت وفود أخرى أن حذف كلمة "صراحة" لن يغير من جوهر الحكم. وبروح توفيقية، رحّب الفريق العامل بهذا الاقتراح وأعرب عن تأييد النهج الثلاثي الأبعاد بصيغته المعدّلة.

### مشروع المادة ٢٦ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

١٨٥- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٦ في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٢١٦ إلى ٢٢٨ من الوثيقة A/CN.9/616). وشرع الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٢٦ بشأن النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

١٨٦- وفيما يتعلق بمشروع المادة ٢٦ عموماً، ذُكر الفريق العامل بأن اقتراحاً قدّم بنص موحد لمشروع المادة ٢٦ و٦٤ (٢) ومشروع المادة ٨٩ السابق بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.89). ورُئي أن الترابط الوثيق بين مشاريع الأحكام تلك فيما يخص تنظيم الصلة بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الأخرى يجعل من المستصوب توحيدها في حكم واحد أوضح نصاً وأيسر فهماً للقارئ. بيد أن الفريق العامل فضّل المضي في تناول تلك الأحكام كل على حدة، ولم يأخذ بالاقتراح المذكور.

### الفقرة ١

"أو قانون وطني"

١٨٧- أعرب عن بعض التأييد للإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين "أو قانون وطني" في مشروع الفقرة ١. وقيل بهذا الصدد إن عقد النقل الموضوع في إطار نظام "النقل البحري زائداً" مثل النظام المتوخى في مشروع الاتفاقية، قد يتضمّن مرحلة نقل داخلي طويلة جداً ومرحلة بحرية قصيرة نسبياً. وذكر في هذا السياق أن الإشارة إلى القانون الوطني في مشروع المادة ٢٦ أمر ضروري في بعض الولايات القضائية للحفاظ على القانون الوطني الإلزامي المنطبق على النقل الداخلي. وإمعاناً في تأييد الإبقاء على الإشارة إلى القانون الوطني في

مشروع الفقرة ١، قيل إن تلك الإشارة تزيد من يقين الأطراف المنفذة غير البحرية من عدم خضوعها لنظام المسؤولية في مشروع الاتفاقية. ورداً على ما قيل بأن إدراج الإشارة إلى القانون الوطني الإلزامي يتعد كثيراً عن هدف التجانس الذي ينشده مشروع الاتفاقية، أوضح علاوة على ذلك أن إدراج "صكوك دولية" في الفقرة ١ يتيح فعلاً إمكانية إدراج الاتفاقات الدولية الإقليمية، التي قد لا تعدو تبادل مذكرات فيما بين دولتين.

١٨٨- على أن تأييداً قوياً قد أبدي لحذف عبارة "أو قانون وطني" الموجودة حالياً بين معقوفتين في مشروع الفقرة ١. ورغم التعاطف مع من سعوا إلى إيجاد حل للمعضلات المطروقة في الفقرة السابقة، قيل إن الإبقاء على الإشارات إلى القانون الوطني يمثل خروجاً بيناً عن التوازن الذي تحقق بالفعل بشأن النهج الشبكي بصيغته الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٦. وذكر علاوة على ذلك أن الفريق العامل كان يدرك، لدى صياغة أساس النظام الشبكي، أنه من المتعذر بلوغ التجانس التام بسبب الحاجة، في بعض الحالات المحدودة، إلى مراعاة تطبيق اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع والقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. على أنه قيل إن توسيع نطاق تلك الاستثناءات الضيقة ليشمل جميع أحكام القانون الوطني الإلزامية من شأنه أن يبذد الفائدة من الحكم جملةً وأن ينقص بشدة من التجانس والقابلية للتنبؤ في مشروع الاتفاقية ككل. وقيل بالإضافة إلى ما سلف إن إدراج إشارة إلى القانون الوطني في الفقرة ١ من المادة ٢٦ يمكن أن يحول دون استخدام مشروع المادة ٤ ("شرط هيمالايا") لحماية الأطراف المنفذة. وذكّر أن من بين المشاكل المترتبة على تضمين إشارة إلى القانون الوطني أنها تحدث غموضاً لدى الشاحن والناقل معا فيما يتعلق بتحديد نظام المسؤولية الذي يحكم أنشطتهما.

#### اقتراح توفيق

١٨٩- أدلى باقتراح توفيق بالنظر إلى التأييد الذي أعرب عنه داخل الفريق العامل للإبقاء على العبارة "أو قانون وطني" الواردة في الفقرة ١ ولحذفها على حدّ سواء. ويقضي الاقتراح بالسماح للدول المتعاقدة الراغبة في تطبيق قانونها الوطني الإلزامي على الحالات التي يحدث فيها هلاك البضاعة أو تلفها في إطار النقل الداخلي بأن تقوم بذلك عن طريق إصدار إعلان وفقاً لمشروع المادة ٩٤. وتوخى الاقتراح أن يطلب من الدول المتعاقدة أن تعين على وجه التحديد القانون الوطني الساري على تلك الحالات. والغاية من ذلك الإعلان أن يتيح لمحاكم تلك الدولة تطبيق القانون الوطني على القضايا المتعلقة بالتلف في النقل الداخلي المحدد الموضوع داخل تلك الدولة. على أن محاكم الدول غير الدولة المُصدرة للإعلان لن تكون ملزمة بذلك

الإعلان، وبالتالي تطبق نص مشروع الاتفاقية وفق أحكامه ودون اعتبار للقانون الوطني الإلزامي. وأوضح علاوة على ذلك أن محاكم الدولة المُصدرة للإعلان لن يكون في مقدورها أن تطبق قانونها الموضوعي الوطني إلا فيما يخص تلف البضاعة الواقع داخل تلك الدولة، وأن الإعلان لا يوفر أساساً لأي إدعاء بالانطباق الخارجي للقانون الوطني على القضايا المتعلقة بهلاك البضاعة أو تلفها في إطار النقل الداخلي خارج تلك الدولة.

١٩٠- ورغم التفضيل القوي الذي أبدى داخل الفريق العامل للإبقاء على الإشارة إلى القانون الوطني ولحذفها على السواء، تبدى تأييد عريض للاقتراح التوفيقى. وبالرغم من القول بأن إدراج القانون الوطني في مشروع المادة ٢٦، ولو عن طريق إصدار إعلان بدلا من تضمينه في النص ذاته، يضعف من تجانس مشروع الاتفاقية، فقد لوحظ أن الاختصار على تحديد قوانين وطنية معيّنة من جانب بلدان معيّنة تصدر إعلانات لهذا الغرض، سيبقى على أضعف الإيمان قدرا أكبر من التجانس والقابلية للتنبؤ، مما لو تضمن النص إشارة إلى القانون الوطني للدول المتعاقدة قاطبة. كما أن ذلك النهج يسمح بمراعاة احتياجات بعض الدول التي لديها أحكام وطنية إلزامية فيما يخص النقل الداخلي فيها. وذكّر الفريق العامل بأن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.23 تضمنت تأييدا لنهج من هذا القبيل. ونظرا للطابع التقني لعملية صوغ النهج المناسب لطريقة الإعلان، اتفق الفريق العامل على ألا ينظر في مقترحات محدّدة بهذا الشأن في المرحلة الراهنة، ملتصقا من الأمانة أن تقدّم مشروع صياغة في الوقت المناسب. وأحاط الفريق العامل علما بالرأي الذي يدعو، في حال اعتماد الفريق العامل لنهج الإعلان حلا توفيقيا، إلى حذف العبارة "أو قانون وطني" الواردة في مشروع المادة ٦٢ (٢) حول التلف غير المحدّد الموضع، في إطار ذلك الحل، إذا ما أبقى على مشروع الفقرة ٦٢ (٢) المحصور بين معقوفتين في النص.

#### الخياران ألف أو باء

١٩١- بينما أعرب في الفريق العامل عن تأييد للإبقاء على الخيار ألف للفقرة الفرعية ١ (أ)، تبدى اتجاه أقوى يؤثر الخيار باء باعتباره أوضح واحتمالات تفسيره بدقّة أرجح. وقيل أيضا إن نص الخيار باء مفضّل من حيث إنه يكفل أعمال مشروع الاتفاقية في إطار مستقل عن أحكام نطاق الانطباق في اتفاقيات النقل الأخرى. ومما قلّل من استصواب الخيار ألف، فيما رُئي، أنه صيغ في المقام الأول كحكم بشأن تنازع الاتفاقيات يعتمد على تفسير أحكام نطاق انطباق اتفاقيات النقل الأخرى.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ١

١٩٢ - اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن تحذف جميع الإشارات إلى عبارة "[أو قانون وطني]" من الفقرة ١؛
- أن تصوغ الأمانة حكماً بشأن الإعلانات يسمح للدولة المتعاقدة بأن تدرج في مشروع المادة ٢٦ (١) قانونها الوطني الإلزامي شريطة: (١) أن يصدر إعلان بهذا الشأن يحدد الدولة بعينها عملاً بمشروع المادة ٩٤؛ (٢) وأن يجعل قانونها الوطني الإعلان منطبقاً على الهلاك أو التلف المعني؛ (٣) وأن يقع التلف في إقليم الدولة المصدرة للإعلان؛
- أن يؤخذ بالخيار باء لمشروع الفقرة الفرعية ١ (أ) ويحذف الخيار ألف.

## الفقرة ٢

١٩٣ - لوحظ أن مشروع الفقرة ٢ من المادة ٢٦ يشير إلى مشروع المادة ٦٢ (٢)، واقترح إرجاء مناقشة مشروع المادة ٢٦ (٢) إلى أن يكون الفريق العامل قد نظر في مشروع المادة ٦٢ (٢). ووافق الفريق العامل على هذا الاقتراح في ضوء العلاقة بين مشروع المادة ٢٦ المتعلقة بتلف البضاعة المحدد الموضع ومشروع المادة ٦٢ (٢) المتعلقة بتلف البضاعة غير المحدد الموضع. ومع هذا، فقد ذكر أيضاً أنه يتعدّر النظر في مشروع المادة ٦٢ (٢) إلى حين البتّ في مسألة مقدار الحدّ من المسؤولية الوارد في مشروع المادة ٦٢ (١)، ولكن لم يؤخذ بهذا الاقتراح في ضوء الرابطة المشتركة بين مشروعين ٢٦ و ٦٢ (٢) فيما يتعلق بنطاق مشروع الاتفاقية.

## الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢ (٢) المتعلقة بحدود المسؤولية

١٩٤ - انتقل الفريق العامل إلى النظر في نص الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

١٩٥ - تبدى تأييد قوي لحذف مشروع الفقرة ٢ بأكمله، حيث رُئي أن الحكم المعني مثير للبس ولا موضع له في اتفاقية بشأن "النقل البحري زائداً". وقيل تأييداً لهذا الرأي إن من المهم تذكّر أن موضوع الحكم هو تلف البضاعة غير المحدد الموضع. ولما كان التلف غير المحدد الموضع يعني، بحكم تعريفه، تعدّر معرفة مرحلة النقل التي وقع فيها التلف، فإن الناقل المتعاقد هو الجهة الوحيدة التي يمكن تحميلها مسؤولية وقوع هذا التلف وليس الطرف المنفذ.

وقيل إن حكما من قبيل مشروع الفقرة ٢ يقوِّض الغرض الجوهرى لاعتماد اتفاقية دولية. وقيل في هذا الصدد إنه على الرغم من أن الرأي لم يستقر بعد على حدِّ مسؤولية الناقل، فإنه يستشف من المناقشات السابقة (الفقرات ١٦٢ إلى ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/616) أن الحدَّ سيكون، في معظم الحالات، لتغطية تلف أي بضاعة، حتى البضائع عظيمة القيمة، بناء على معدّل الحد المحسوب بالطرد. والنتيجة الوحيدة التي سيؤدّي إليها حكم من قبيل الفقرة ٢ هي، حسبما قيل، تقويض إمكانية تطبيق مقادير للحدِّ محسوبة بالطرد في مشروع الاتفاقية بالاستعاضة عن الحدِّ الأقل المحسوب بالكيلوغرام المنصوص عليه في اتفاقيات نقل أخرى مثل اتفاقية عقود النقل الطرقي أو القواعد الموحّدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. وعلاوة على ذلك، فقد قيل إنه لا يوجد تفسير منطقي للنهج المقترح في الفقرة ٢ بالنظر إلى أن الناقل المتعاقد هو وحده الذي سيتحمّل المسؤولية عن التلف غير المحدد الموضوع.

١٩٦- وعلاوة على الآراء التي سبقت تأييدا لمعدّلات التعويض القائمة على قاعدة الحساب بالطرد في مشروع الاتفاقية (للاطلاع على آراء طرفي المناقشة، انظر بوجه عام الفقرات ١٦٢ إلى ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/616)، وللإقتراح الداعي إلى حذف مشروع الفقرة ٢ بناءً على ذلك، فقد أُشير إلى مشاكل تكتنف أعمال مشروع الحكم. وقيل بخاصة إنه من المتعذّر تحديد ما إذا كان مشروع الفقرة ٢ ينبغي تطبيقه على الحالات التي يمكن فيها القول بأن التلف قد حدث خلال مرحلتين من مراحل النقل، مثلما قد يحدث في حالة نقل بضائع قابلة للتلف في حاوية غير مزوّدة بتبريد سليم. وأشير أيضا إلى أنه سيكون من الصعب في كثير من الأحيان تحديد نظام النقل الذي يوفّر حدّا أعلى، حيث إن عملية البت ستستتبع مقارنة بين معدّل الحدّ المحسوب بالطرد ومعدّل الحدّ المحسوب بالكيلوغرام، وقيل إنه بالنسبة للبضائع التي تزن أقل من ٨٢ كيلوغراما للطرد الواحد، فإن مقدار الحدّ المحسوب بالطرد المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية سيؤدّي دائما إلى ارتفاع مقدار الحدّ من المسؤولية. وأشير إلى تعقيدات أخرى فيما يتعلق بالإعمال المزمع لمشروع الفقرة ٢، ومن بينها صعوبة البتّ فيما إذا كان حدّ المسؤولية غير قابل للتجاوز، وفيما يتعلق بزيادة عامة في الإحساس بعدم اليقين والحاجة إلى التفاضل التي قيل إن الفقرة ٢ سوف تسبّبها. ورئي أيضا أن مشروع الفقرة ٢ غير متسق مع نظام عبء الإثبات المقرّر بمقتضى مشروع المادة ٢٦.

١٩٧- وردّا على ذلك، أبدي أيضا تأييد قوي للإبقاء على نص مشروع الفقرة ٢، على الأقل بين معقوفتين، إلى أن يقرّر الفريق العامل مقدار الحدّ من المسؤولية في مشروع الفقرة ١. وأشير إلى أن المعدّل المنخفض للحدّ من المسؤولية المنصوص عليه في قواعد لاهاي- فيسبي قد لا يعتبر كافيا على سبيل المثال في حالة شحنة من الماكينات الثقيلة التي لن تخضع

لقاعدة الحساب بالطرد، ولكنها سوف تستفيد بالأحرى من معدلات الحساب بالكيلوغرام الأعلى المنصوص عليها في اتفاقيات النقل الأخرى.

١٩٨- وأبدت كذلك آراء حول الجوانب التي ينبغي أن يتضمّن النص إذا ما أبقى عليه. وتجلّى بين الآراء التي أيدت الإبقاء على نص مشروع الفقرة ٢، على الأقل بين معقوفتين، اتجاه يؤثر الخيار ألف لمشروع الحكم باعتباره أوضح صياغة. أمّا فيما يتعلق بعبارة "[أو قانون وطني]"، فقد طرحت آراء تدعو على السواء إلى الإبقاء عليها وحذفها.

١٩٩- ويضاف إلى ذلك أنه تبدى في الفريق العامل تأييد لوجهة نظر ترى أنه على الرغم من الآراء المؤيّدة والمعارضة للإبقاء على مشروع الفقرة ٢، فإن أوضح حل للمشكلة هو النص على حدّ مناسب للمسؤولية في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ ينطبق في حالة حدوث تلف كامل للبضاعة غير محدّد الموضع. وتبدى في هذه الحالة تأييد في الفريق العامل لوجهة النظر التي ترى أن من الممكن حذف مشروع الفقرة ٢. وفي ضوء ذلك الرأي، اقترح الإبقاء على مشروع الفقرة ٢ بين معقوفتين ريثما يُبتّ في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢. غير أن الفريق العامل ذكّر أيضا بأن الحل التوفيقى الذي جرى التوصل إليه بشأن الاستغناء عن عبارة "أو قانون وطني" في مشروع الفقرة ٢٦ (١) كان، بالنسبة للبعض، مرتبطا ارتباطا وثيقا بالاستغناء عن مشروع الفقرة ٦٢ (٢)، ولا سيما فيما يتعلق بحذف عبارة "أو قانون وطني". ورئي أن مشروع الفقرة ٢٦ (١) ينبغي أن يوضع أيضا بين معقوفتين إلى حين الاستغناء عن مشروع المادة ٦٢ (٢).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢

٢٠٠- سلّم الفريق العامل بالتأييد القوي لحذف مشروع المادة ٦٢ (٢)، ولكنه قرّر الإبقاء على النص بين معقوفتين على النحو الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٦

٢٠١- نظر الفريق العامل بعد ذلك في نص الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ولوحظ أن الهدف من مشروع الفقرة ٣ هو إيضاح أنه لا يمكن الحيد عن مشروع المادة ٢٦ إلا باختيار القانون، وأنه على الرغم مما تنص عليه الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٦، فإن قواعد المسؤولية العادية في مشروع الاتفاقية تظل سارية. وبينما أبدي بعض الشك بخصوص ضرورة إدراج حكم من قبيل ما يرد في الفقرة ٣،

أُعرب عن تأييد للتوضيح الإضافي الذي يضيفه على انطباق قواعد المسؤولية العامة الواردة في مشروع الاتفاقية.

### "الطرف المنفذ البحري"

٢٠٢- أُثير سؤال بشأن ضرورة الإشارة إلى الطرف المنفذ البحري في نص مشروع الفقرة ٣، حيث إن مشروع المادة ٢٦ يركّز على عقد النقل، ومن ثمّ ربما وجب اقتصار الفقرة على الإشارة إلى الناقل. غير أنه أُعرب عن بعض القلق بشأن هذا الرأي، وأُتفق على أخذ علم بما أُعرب عنه من قلق بشأن إدراج الطرف المنفذ البحري.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ٣

٢٠٣- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن تُحذف المعقوفتان من حول نص مشروع المادة ٣ وأن يُحتفظ بنص الحكم؛
- وأن تنظر الأمانة في الحاجة إلى الإشارة إلى الطرف المنفذ البحري في مشروع الفقرة وأن تقدّم اقتراحات إلى الفريق العامل في الوقت المناسب.

### مشروع المادة ٨٤- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع جوا

٢٠٤- في سياق مناقشة المسائل المتصلة بالعلاقة بين مشروع الاتفاقية وغيرها من اتفاقيات النقل على نحو ما يحدده أعمال مشروع المادة ٢٦، انتقل الفريق العامل إلى النظر في حكم أُضيف إلى نص مشروع الاتفاقية عقب المرة الأخيرة التي تطرّق فيها إلى تلك المسائل خلال دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٢١٦ إلى ٢٣٥ من الوثيقة A/CN.9/616). وأشير إلى أن الفريق العامل كان قد طلب أثناء تلك الدورة اقتراح حكم في مشروع الاتفاقية من أجل ضمان عدم تنازعها مع اتفاقية مونتريال (انظر الفقرات ٢٢٥ و ٢٣٤ و ٢٣٥ من الوثيقة A/CN.9/616). ويقصد من مشروع المادة ٨٤، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، الاستجابة إلى ذلك الطلب.

٢٠٥- ومن حيث إن الاتفاقات، من قبيل اتفاقية عقود النقل الطرقي، تتضمن أيضا بعدا معينا متصلًا بالنقل الأحادي الواسطة فقد أُثير تساؤل بشأن ضرورة الإشارة إلى اتفاقيات أخرى للنقل الأحادي الواسطة بالإضافة إلى اتفاقيتي مونتريال ووارسو في الحكم تحاشيا للتنازع مع تلك الاتفاقيات. وردا على ذلك، لوحظ أن الفريق العامل كان قد نظر في المسألة

خلال دورته الثامنة عشرة، وقرّر أن يدرج في مشروع الاتفاقية نصاً على غرار النص الوارد في مشروع المادة ٨٤ فيما يتعلق بحسب باتفاقيتي مونتريال ووارسو اللتين تنفردان بسعيهما إلى الاشتغال على النقل المتعدّد الوسائط إلى حدّ يجعل تنازعهما مع مشروع الاتفاقية أمراً حتمياً. وأيد الإبقاء على مشروع المادة ٨٤ بالصيغة الوارد بها في النص.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨٤  
٢٠٦- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع المادة ٨٤ بالصيغة التي ورد بها.

## الفصل ٨- التزامات الشاحن تجاه الناقل

### مشروع المادة ٢٧- تسليم البضاعة للنقل

٢٠٧- ذكّر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٧ بشأن تسليم البضاعة للنقل كانت في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٠٩ إلى ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/591). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٧ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### الفقرة ١

٢٠٨- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ١ بالصيغة الوارد بها.

#### الفقرة ٢

٢٠٩- على الرغم من تأييد البعض لحذف هذا الحكم، فقد تبدّى اتفاق عام في الفريق العامل على الإبقاء على مشروع الفقرة ٢ في نص مشروع الاتفاقية وحذف المعقوفتين المحيطتين به.

٢١٠- وألح إلى أنه يشار في مشروع المادة ١٤ (٢) إلى أطراف غير الشاحن، مثل الشخص المشار إليه في المادة ٣٤، والطرف المسيطر، والمرسل إليه، واقترح أن يكون هناك في الفقرة ٢، علاوة على التزام الشاحن، التزام على أولئك الأطراف بأن يقوموا بتلك المهام بصورة سليمة ودقيقة في أدائهم. ولوحظ أنه، على أي حال، لا يحتمل أن يؤدّي الشاحن جميع المهام المبينة في الفقرة ٢، مثل التفريغ، ورئي ضرورة الملاءمة بين صيغة مشروع المادة ١٤ (٢) وصيغة الفقرة ٢. وتمثّل علاج مقترح في إضافة عبارة على غرار "مهام يؤدّيها

الشاحن أو يكلّف من يؤدّيها". وألح أيضا إلى أن مشروع المادة ٣٤ (١) بشأن مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين غير واضح أيضا، الأمر الذي يزيد من المشكلة. وذكر في ذلك الصدد أنه إذا اشتمل مشروع المادة ٣٤ (١) على مسؤولية المرسل إليه والطرف المسيطر فيمكن أن تظل الفقرة ٢ كما هي، ولكن إذا لم يشتمل مشروع المادة ٣٤ (١) على المرسل إليه والطرف المسيطر فينبغي إدراج هذين الطرفين في مشروع الفقرة ٢. وكان هناك تأييد لذلك الرأي وأيضا للرأي القائل بأن يبقى مشروع الحكم بصيغته الراهنة وأن يقتصر على التزامات الشاحن، لأن مشروع المادة ١٤ (٢) يشير إلى اتفاق بين الشاحن والناقل على أن يؤدّي تلك المهام شخص غير الناقل، ويجدر أن تقع على عاتق الشاحن أي مسؤولية قد تنشأ في أداء تلك المهام.

٢١١- وأعرب عن رأي بأن صياغة مشروع الفقرة ٢ غير دقيقة، من حيث إن قائمة المهام المدرجة فيه لا يلزم أن يؤدّيها الشاحن كلها على نحو سليم ودقيق، بل فقط المهام التي يتفق عليها وفقا لمشروع المادة ١٤ (٢). واقترح أن تقيّد قائمة المهام بإضافة عبارة "حسب الاتفاق" أو "وفقا للاتفاق". وكان هناك تأييد لذلك الاقتراح، رغم أنه أعرب عن آراء أخرى بأن استخدام عبارة "أو" يجعل القصد من مشروع الحكم واضحا بما يكفي دون أي نص إضافي.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٢

٢١٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على نص مشروع الفقرة ٢ في مشروع الاتفاقية بصيغته الراهنة وحذف المعقوفتين؛
- إيلاء الاعتبار للتساؤل المطروح عن ضرورة موازنة نص مشروع الفقرة ٢ مع نص مشروع المادة ١٤ (٢) ونص مشروع المادة ٣٤ (١)، وخصوصا من حيث الاشتغال على المرسل إليه والطرف المسيطر؛
- إمكانية توضيح مشروع الفقرة ٢ بإضافة عبارة مثل "حسب الاتفاق".

### الفقرة ٣

٢١٣- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٣ بصيغته الراهنة.

### مشروع المادة ٢٨ - التزامات الشاحن والناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

٢١٤- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في النص السابق الذي استند إليه مشروع المادة ٢٨ بشأن التزامات الشاحن والناقل بتوفير المعلومات والتعليمات كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٧٥ إلى ١٨٦ من الوثيقة A/CN.9/594). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢١٥- أشير إلى أن عنوان مشروع المادة، الذي يتعلق من حيث المضمون بالتعاون المتبادل بين الناقل والشاحن، قريب إلى حد ما من عنوان مشروع المادة ٢٩، المتعلق بالتزامات الشاحن، وقيل إنه قد يكون من الأفضل تغيير عنوان مشروع المادة ٢٨ بغية تفادي الالتباس وبغية الإشارة إلى أن وضعية مشروع المادة أدنى من مرتبة التزام واقع على الشاحن. ووافق الفريق العامل على مضمون مشروع المادة ٢٨.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٨

٢١٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الموافقة على نص مشروع المادة ٢٨، مع إدخال أي تعديلات لازمة على العنوان.

### مشروع المادة ٢٩ - التزامات الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

٢١٧- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها النص السابق الذي استند إليه مشروع المادة ٢٩ بشأن التزامات الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٨٧ إلى ١٩٤ من الوثيقة A/CN.9/594). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٢٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### الفقرة ١

٢١٨- إشارة إلى الحاشية ٩٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، اقترح حذف عبارة "في حدود المعقول" التي تظهر قبل عبارة "ضرورية" في صدر مشروع الفقرة ١، حيث قيل إنها غير ضرورية. وفضلا عن ذلك، أعرب عن رأي بأن الالتزام بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات هو التزام هام على الشاحن لا ينبغي تقييده بأية طريقة. بيد أن الفريق العامل اتفق على إقرار مشروع الفقرة بالصيغة الوارد بها.

## الفقرة ٢

٢١٩- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٢ بالصيغة الوارد بها.

## مشروع المادة ٣٠- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

### الفقرة ١

٢٢٠- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل كان في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٩٩ إلى ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/594) وقبل ذلك في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٣٦ إلى ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/591).

٢٢١- وذُكر الفريق العامل أيضاً بأنه كان قد قرّر أن تكون المسؤولية عن الإخلال بالتزامات الشاحن قائمة على الخطأ عموماً مع تحمّل عبء إثبات عادي (انظر الفقرة ١٣٨ من الوثيقة A/CN.9/591). ومن ثم، فبمجرد أن يثبت الناقل أن خسارة أو ضرراً ما قد نجم عن إخلال الشاحن بالتزاماته أو إهماله، يمكن للشاحن أن يسعى إلى إثبات أن الخسارة أو الضرر لم يحدث بسبب خطأ منه.

### الخيار ألف أو باء

٢٢٢- لوحظ أن الخيار ألف قد فرض عبء الإثبات صراحة على الناقل لإبانة أن الخسارة أو الضرر قد نجم عن البضاعة أو عن إخلال الشاحن بالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ٢٧ والفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب) من مشروع المادة ٢٩. وفي مقابل ذلك، يركّز الخيار باء على مسؤولية الشاحن عما ينجم من خسارة أو ضرر أو تأخر عن إخلاله بالتزاماته بمقتضى مشروع المادتين ٢٧ أو ٢٩ شريطة أن يكون منشأ تلك الخسارة أو ذلك الضرر أو التأخر خطأً من الشاحن. ولوحظ كذلك أن الجملة الثانية، التي تعفي الشاحن من كل مسؤوليته أو من جزء منها إذا ما أثبت أن السبب أو أحد الأسباب لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو ارتكبه أي شخص مشار إليه في مشروع المادة ٣٤، يقصد بها أن تنطبق بصرف النظر عن أي الخيارين يقع عليه الاختيار في نهاية المطاف.

٢٢٣- وأعرب عن بعض التأييد للخيار ألف لأنه ينفذ، فيما يبدو، قراراً سبق أن اتخذه الفريق العامل مؤداه أن تستند مسؤولية الشاحن إلى الخطأ وأن يفرض عبء الإثبات صراحة على الناقل.

٢٢٤- غير أنه أبدي تأييد أيضا للخيار بء لأنه يمثل تعبيراً أوضح عن أن مسؤولية الشاحن قائمة على الخطأ في سياق علاقة تعاقدية. وقيل إن الخيار بء مفضل لأنه يبين صراحة مسؤولية الشاحن ويبيّن أن الناقل يتحمّل عبء إثبات أن الشاحن قد أحلّ بالتزاماته وأن هناك صلة سببية بين الإخلال والخسارة أو الضرر.

٢٢٥- وذكرت بعض الوفود أن الخيار بء مقبول شريطة أن تحذف الجملة الثانية من الفقرة ١. وقيل إن الجملة الثانية تثير ارتباكاً بشأن طابع مسؤولية الشاحن القائمة على الخطأ وتلقي أيضاً بظلم من عدم اليقين على مبدأ أن يتحمّل الناقل عبء إثبات إخلال الشاحن بالتزاماته. وأعرب عن قلق مثاره أن تلك الجملة تطالب الشاحن، فيما يبدو، بإثبات أنه غير مخطئ، وهو أمر قد يؤدي إلى وضع يتعارض فيه مشروع المادة ٣٠ مع مشروع المادة ١٧ الذي يتناول مسؤولية الناقل. وعلى سبيل المثال، إذا ما ترحّضت حاويتان أو أكثر مما ألحق ضرراً بالسفينة، فيمكن أن يُعزى سبب الضرر إلى خطأ في تحميل الناقل للبضاعة على متن السفينة أو خطأ في تعبئة الشاحن للبضاعة في الحاويات. وقيل إنه، لدى تطبيق الجملة الثانية، إذا ما قاضى ناقل شاحناً، فسيكون على الشاحن عبء الإثبات لإبانة ما حدث على متن السفينة، وهي مسألة صعبة جداً في الواقع. ولهذا السبب، اقترح ألا تكون مسؤولية الشاحن، الواردة في مشروع المادة ٣٠، انعكاساً مباشراً لمسؤولية الناقل الواردة في مشروع المادة ١٧، التي لا تتطلب سوى أن يثبت المطالبون أن الخسارة أو الضرر أو التأخر قد حدث خلال فترة مسؤولية الناقل. وقيل إن مسؤولية الشاحن ينبغي أن تستند بدلاً من ذلك إلى مبادئ عبء الإثبات العادية لبيان خطئه. وقيل أيضاً إن المادة ٣٠ ينبغي أن تنظّم مسؤولية الشاحن عن الإخلال بالتزاماته بسبب الخطأ ولا ينبغي لها أن تسعى إلى الحكم بمن يقع عليه عبء الإثبات.

٢٢٦- ورداً على ذلك، أوضح أن الجملة الثانية من الفقرة ١ لا يقصد بها أن تعكس عبء الإثبات، بل أن تبين الوضع المطبق في معظم النظم القانونية، وهو أنه، بمجرد أن يقدم الناقل البيّنة على إخلال الشاحن بأحد التزاماته، يمكن للشاحن، باستثناء ما يتعلق بالتزامات المسؤول عنها مسؤولية مطلقة بمقتضى مشروعى المادتين ٣١ و٣٢، أن يقدم رغم ذلك البيّنة على أن مرجع الخسارة أو الضرر أو التأخر لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو ارتكبه شخص مشار إليه في مشروع المادة ٣٤.

٢٢٧- وعقب هذا الإيضاح، أعرب عن بعض التأييد للخيار بء شريطة أن يعاد صوغه لإيضاح أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل. ولوحظ أن مرجع الخلط الناشئ فيما يتعلق بعبء الإثبات المنطبق بمقتضى مشروع المادة ٣٠ هو الإشارة إليه عموماً باعتباره عبء إثبات عادي كأنما ينطوي على دعوى بسبب التقصير، بينما تشير المادة في الواقع إلى سبب

تعاقدى للدعوى. ولوحظ أن هذه المشكلة لم تثر في بعض الولايات القضائية التي تصنف سبب الدعوى المتعلقة بالتأخر باعتبارها مطالبة قانونية، لا مطالبة بسبب التقصير ولا باعتبارها مطالبة تعاقدية. وبسبب احتمال سوء الفهم، قيل إن الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٠ ينبغي أن يعاد صوغها لإيضاح طابع عبء الإثبات والمعايير التي تنطبق عليه.

٢٢٨- غير أنه أعرب عن بعض التأييد لإعادة صوغ الفقرة ١ لتوفر قاعدة مباشرة تتناول الإهمال مؤدّاهما أن يثبت الناقل خطأ الشاحن. وقيل إن كلا الخيارين، فيما يبدو، لا يوضحان أن الناقل مطلوب منه إثبات أن الخسارة قد تسبب فيها الشاحن وأن الشاحن يمكن أن يعفى من المسؤولية عندما يبيّن أنه ليس مخطئاً. وبناءً على ذلك، اقترح نص بديل للخيارين ألف وباء على النحو التالي: "رهنا بأحكام المادتين ٣١ و ٣٢، يتحمّل الشاحن المسؤولية تجاه الناقل عما ينجم من خسارة أو ضرر عن إخلال الشاحن بالتزاماته. بمقتضى المادتين ٢٧ و ٢٩، ما لم يثبت الشاحن أن سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابهما لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه الشاحن أو ارتكبه أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤".

٢٢٩- وأُبديت بعض التحفظات على هذه الصيغة بسبب أنها لا تشدّد، فيما يبدو، على مسؤولية الشاحن القائمة على الخطأ. غير أن هذا الاقتراح حظي ببعض التأييد للأسباب التالية: أنه يوضّح أن عبء الإثبات يتعلق بالتزامات تعاقدية؛ ويبيّن أن المسؤولية قائمة على الخطأ بحيث إن التزامات الشاحن بمقتضى المادتين ٢٧ و ٢٩ هي التزامات ببذل "أفضل الجهود"؛ ويوضّح أيضاً أن على الناقل أولاً أن يثبت الإخلال والضرر والعلاقة السببية بين الاثنين، ويتعيّن بعد ذلك على الشاحن أن يثبت أنه لم يكن مخطئاً.

٢٣٠- وذكر أنه، نظراً إلى أن آراء الفريق العامل قد توافقت بشأن طابع الحكم المتعلق بمسؤولية الشاحن، فيمكن أن يترك أمر إعادة الصياغة للأمانة. وقدم اقتراح بأن تكون إعادة الصياغة تلك على هذا النحو: "رهنا بأحكام المادتين ٣١ و ٣٢، يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن الخسارة أو الضرر الذي يثبت الناقل أنه نجم عن إخلال الشاحن بالتزاماته. بمقتضى المادتين ٢٧ و ٢٩، ما لم يثبت الشاحن أن سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابهما لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو ارتكبه أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤". وأُعرب عن بعض التأييد لهذه الصيغة الجديدة، وإن اقترح أن تعدّل لإبانة أن الناقل لا يتعيّن عليه أن يثبت الخسارة أو الضرر فحسب، بل أن يثبت أيضاً أن الشاحن قد أحل بالتزاماته. وذكر أيضاً أنه يمكن تحسين النص إذا ما فصل بين مسألتَي المسؤولية القائمة على الخطأ والمسؤولية المطلقة الواردتين في مشروع المادتين ٣١ و ٣٢ لتردداً في جملتين منفصلتين.

الإشارة إلى المادة ٣١ في الجملة الثانية من الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٠

٢٣١- أُثير تساؤل حول ما إذا كانت الإشارة الواردة في الجملة الثانية إلى المادة ٣١ صائبة. وأشار في هذا الشأن إلى أن مشروع المادة ٣١ يتضمّن التزاما يفرض على الشاحن تقديم المعلومات الصحيحة في الوقت المناسب (الفقرة ١) وأن يضمن صحة تلك المعلومات (الفقرة ٢). وقيل إن المسؤولية المطلقة المنطبقة بمقتضى الجملة الثانية من الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٠ ينبغي ألا تنطبق إلاّ على الفقرة ٢ من مشروع المادة ٣١ وليس على الفقرة ١ بالنظر إلى أن الالتزام بتوفير المعلومات في الوقت المناسب ينبغي أن يخضع لقاعدة المسؤولية القائمة على الخطأ وليس المسؤولية المطلقة. وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد.

"نجم عن البضاعة"

٢٣٢- أُثير تساؤل حول ضرورة إدراج تعبير "نجم عن البضاعة" في الخيار ألف. وأبدي بعض التأييد لإدراجه بغض النظر عن الخيار الذي سيجري اختياره لشمول الحالات التي يكون الضرر فيها ناجما بوضوح عن البضاعة. وأُعرب مع هذا عن بعض الشواغل لأن هذا المصطلح ربما يثير خلطاً في إطار بعض النظم القانونية، ورئي أن صياغة النص تبدو وكأنها تفرض على الشاحن التزاما بتحقيق نتيجة وليس باتباع وسيلة. وقيل إن إدراجه أمر غير منطقي لأن البضاعة ليست كائنا حياً ولا يمكن أن تسبّب من تلقاء نفسها الخسارة أو الضرر. وقيل إنها صيغة غير ضرورية كذلك بالنظر إلى الالتزامات المفروضة على الشاحن التي من بينها تحميل البضاعة بحيث لا تسبّب أذى للأشخاص أو الممتلكات وفق المنصوص عليه في الفقرة ١ من المادة ٢٧.

التأخر

٢٣٣- بالنظر إلى ما قرّره الفريق العامل من قبل من أن مسؤولية الناقل عن التأخر يجب أن تقتصر على الحالات التي يكون قد اتفق فيها على تسليم البضاعة في غضون فترة زمنية معيّنة (انظر الفقرات ١٨٠ إلى ١٨٤ أعلاه)، فقد اقترح، توخّياً للإنصاف، ألاّ يتحمّل الشاحن المسؤولية عن التأخر إلاّ إذا كان قد اتفق على ذلك. وقيل إن هذا النهج سيحقّق الإنصاف بين الناقل والشاحن.

٢٣٤- وجرى التأكيد مجدّداً على قرار الفريق العامل بحذف كل إشارة إلى التأخر. غير أنه أُشير إلى أن مجرد حذف جميع الإشارات إلى التأخر قد لا يكون كافياً لتحاشي احتمال ورود إشارة ضمنية إلى التأخر بالنظر إلى أن مصطلح "الخسارة" على النحو المستخدم به في

كلا الخيارين يمكن تفسيره على أنه يشمل الخسارة الناجمة عن التأخر. وأُعرب كذلك عن شاغل بشأن ضرورة ألا يؤخذ حذف كل إشارة إلى التأخر على أنه إبراء للشاحن من أي سبب لرفع دعوى ضده بسبب التأخر قد يقضي به القانون الوطني المنطبق.

٢٣٥- ولتحاشي أي تفسير يشير إلى مسؤولية ضمنية عن التأخر ولضمان المحافظة على القوانين المنطبقة على التأخر من جانب الشاحن، قُدّم اقتراح بإضافة صيغة على النحو التالي للفقرة ١ من مشروع المادة ٣٠: "لا يشمل مصطلح "الخسارة" المشار إليه في هذه المادة أو في المادتين ٣١ و ٣٢ الخسارة الناجمة عن التأخر. ولا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من الادعاء بمسؤولية الشاحن عن التأخر بموجب القانون المنطبق". وفُسّر هذا بأن الغرض من الجملة الأولى من ذلك الاقتراح هو توضيح أنه لا يوجد سبب ضمني لاتخاذ إجراء ضد الشاحن بسبب تأخره. بمقتضى مشروع الاتفاقية، وأن الغرض من الجملة الثانية توضيح أن أي قانون وطني واجب التطبيق متصل بمسألة التأخر من جانب الشاحن يظل قائماً بلا مساس. وأُعرب عن بعض التأييد لهذا النص التوضيحي.

٢٣٦- وقيل مع هذا إن الجملة الثانية من النص المقترح قد لا تكون ضرورية حيث إن القانون المنطبق يطبق تلقائياً على المسائل الخارجة عن نطاق مشروع الاتفاقية. وأشار في هذا الشأن إلى وجود التزامات في إطار مشروع الاتفاقية لا تقابلها مسؤوليات موازية من جانب الناقل ولا من جانب الشاحن، مما يترك مهمة تحديد المسؤولية عن تلك الالتزامات إلى القانون المنطبق.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٠

٢٣٧- قرّر الفريق العامل بعد المناقشات التي أجراها ما يلي:

- إعادة صياغة نص الفقرة ١ وفقاً للمناقشات التي أجراها مع مراعاة ضرورة أن تقوم مسؤولية الشاحن على الخطأ ومع أخذ العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل في الحسبان؛
- حذف الإشارات إلى التأخر الواردة في الفقرة ١ مع إمكانية إدراج نص يوضح أن القصد ليس المساس بالقانون المنطبق المتصل بالتأخر من جانب الشاحن.

## الفقرة ٢

٢٣٨- اتفق الفريق العامل على ضرورة إقرار الفقرة ٢ بالصيغة الواردة بها رهنا بحذف عبارة "أو التأخر" المحصورة بين معقوفتين وفقاً لقراره السابق بحذف الإشارات الواردة إلى التأخر.

## النص المنقح لمشروع المادة ٣٠

٢٣٩- وفقاً لقرار النظر في إعادة صياغة نص مشروع المادة ٣٠، الذي اتخذته الفريق العامل سابقاً (انظر الفقرات ٢٢٠ إلى ٢٣٧ أعلاه)، واصل الفريق مداولاته بشأن النص المنقح التالي لذلك الحكم:

"المادة ٣٠- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

"١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر، إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٧ والفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب) من المادة ٢٩ [والفقرة ١ من المادة ٣١].

"٢- باستثناء ما يتعلق بما ينجم من خسارة أو ضرر عن إخلال الشاحن بالتزاماته بموجب المادة ٣١ [، الفقرة ٢]، والمادة ٣٢، يُعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو من جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابها لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤."

٢٤٠- أُوْضِحَ أن النص الذي أعيدت صياغته يستند إلى اقتراح قدّمه الفريق العامل (انظر الفقرة ٢٣٠ أعلاه)، إلى جانب الآراء العامة التي أبدت داخل الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٠. كما أُوضِحَ أن الهدف من النصوص الواردة بين أقواس معقوفة في كلتا الفقرتين هو فقط بيان ضرورة تعديل الإشارات المذكورة فيهما وفقاً لما سيُدرج من إيضاحات لازمة في مشروع المادة ٣١، لضمان أن يخضع الالتزام بتوفير معلومات دقيقة للمسؤولية المطلقة، وأن تنبني المسؤولية عن الالتزام بتقديم معلومات في الوقت المناسب على الخطأ. كما أُشيرَ إلى أنه ينبغي إجراء تصويب في السطر النهائي لمشروع نص الفقرة ١، بحذف الإشارة إلى "(أ) و(ب)".

٢٤١- ورغم أن البعض أيد إعادة إدراج إشارة في الفقرة ٢ مفادها أن الشاحن يتحمل مسؤولية إثبات أن سبب الخسارة أو الضرر لم يكن ناجماً عن خطأ ارتكبه، فقد تبدى اتفاق واسع النطاق داخل الفريق العامل على هيكل ونهج النص المنقح بصيغته الحالية.

٢٤٢- ولقي اقتراحان صياغيان قبولاً داخل الفريق العامل، وينبغي للأمانة أن تدرسهما:

- (أ) يمكن إعادة صياغة الفقرة ١ بحيث تشير إلى جميع مسؤوليات الشاحن، بما في ذلك المسؤولية القائمة على الخطأ والمسؤولية المطلقة على السواء، بما أن على الناقل إثبات وقوع نفس الخسارة أو الضرر ونفس الإخلال من جانب الشاحن بالتزامه في كلا السياقين؛
- (ب) يمكن إعادة هيكلة الفقرة ٢ بحيث تشير أولاً إلى المبدأ العام ثم إلى الاستثناء.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن النص المنقح

٢٤٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أنه مقتنع بأن النص المنقح متوافق مع مناقشاته السابقة؛
- أنه ينبغي للأمانة أن تنظر في الاقتراحين الصياغيين الواردين في الفقرة أعلاه؛
- أن النص المنقح، فيما عدا ذلك، مقبول لدى الفريق العامل.

### مشروع المادة ٣١- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

٢٤٤- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٣١ بشأن المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٨٧ إلى ١٩٤ من الوثيقة A/CN.9/594). وبدأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٣١ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرة ١

٢٤٥- لوحظ أنه بسبب خطأ طباعي، لم يشر مشروع الفقرة ١ إلا إلى الفقرات الفرعية ١ (أ) و(ب) و(ج) من مشروع المادة ٣٧، وأُتفق على ضرورة تصويب ذلك الخطأ بالإشارة إلى الفقرة الفرعية ١ (د) من مشروع المادة ٣٧. وأشار كذلك إلى أن لمشروع ذلك الحكم سوابق في قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ وإلى أن له أهمية خاصة لأنه ينص على التزام الشاحن الذي يترتب عليه سريان حكم المسؤولية المطلقة في مشروع المادة ٣١ (٢).

ونظرا لخطورة العواقب المترتبة على انتهاك الالتزامات المنصوص عليها في مشروع الفقرة ١، رئي أن عبارة "بما في ذلك" الواردة في مشروع الفقرة شديدة العمومية وينبغي أن تكون أدق في مدلولها بما يتيح قدرا أكبر من القدرة على التنبؤ لدى الشاحن بمسؤوليته المطلقة المحتملة.

٢٤٦- واتفق الفريق العامل على ضرورة تصويب مشروع الفقرة ١ بتضمينه إشارة إلى الفقرة الفرعية ١ (د) من مشروع المادة ٣٧، لكنه أشار إلى إمكانية قبول ذلك الحكم مع مراعاة احتمال ضرورة تعديل الصياغة كيما يصير النص أدق، على نحو ما أُلح إليه في الفقرة أعلاه.

## الفقرة ٢

٢٤٧- أُشير إلى أن الفريق العامل اتفق على حذف جميع حالات مسؤولية الشاحن عن التأخر (انظر الفقرات ١٨٢ إلى ١٨٤ أعلاه) من نص مشروع الاتفاقية، وأن الإشارة إلى لفظ "التأخر" المحصور بين معقوفتين في مشروع هذه الفقرة ينبغي أن تحذف تبعا لذلك. وأثير تساؤل حول نص مشروع الفقرة ٢ على مسؤولية الشاحن عن دقة المعلومات المقدمة للنقل، وليس عن تقديم تلك المعلومات في الوقت المناسب. وأوضح أن الفريق العامل قرّر في دورة سابقة، انسجاما مع قواعد لاهاي-فيسبي وقواعد هامبورغ، إخضاع مسألة عدم توفير الشاحن لمعلومات دقيقة للمسؤولية المطلقة، بينما اعتزم، أن يجعل عدم تقديم الشاحن المعلومات اللازمة في الوقت المناسب أمرا خاضعا للمسؤولية القائمة على خطأ الشاحن فحسب.

٢٤٨- واتفق الفريق العامل على ضرورة إقرار الفقرة ٢ بالصيغة التي وردت بها، مع حذف الإشارة إلى "التأخر".

## مشروع المادة ٣٢- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

٢٤٩- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٣٢ المتعلقة بقواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٩٥ إلى ١٩٨ من الوثيقة A/CN.9/594). وبدأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٣٢ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، مع مراعاة ضرورة حذف الإشارة إلى لفظ "التأخر" الوارد بين معقوفتين، وفقا لما قرّره الفريق العامل سابقا (انظر الفقرات ١٨٢ إلى ١٨٤ أعلاه).

"[أو تصبح]"

٢٥٠ - نظر الفريق العامل أولاً في عبارة "أو تصبح" الواردة بين معقوفتين في صدر مشروع المادة ٣٢. وفي ضوء الشواغل التي أعرب عنها فيما يخص سلامة الشحن، أُشير إلى ضرورة الإبقاء على نص مشروع الحكم وحذف المعقوفتين لإتاحة أوسع نطاق ممكن للوقاية من الحوادث المتعلقة بالبضائع الخطرة، بحيث يشمل البضائع التي تكون خطرة قبل الرحلة وأثناءها. وتعقياً على ذلك، أُثيرت شكوك حول ما إذا كان من الضروري إدراج العبارة "أو تصبح" على ضوء تضمين صدر مشروع المادة ٣٢ عبارة "يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح"، التي قيل إنها عبارة تفي باستيعاب المخاطر جميعاً. كما قيل إنه ليس من العدل في شيء تحميل الشاحن المسؤولية عن عدم إبلاغه الناقل بطبيعة البضائع إذا لم تكتسب تلك البضائع صبغة الخطورة إلا أثناء الرحلة وبعد فترة طويلة من تسلّمها من الشاحن بغرض نقلها. ولذلك فقد اعتبر أن الحل الأفضل يكمن في حذف عبارة "أو تصبح".

٢٥١ - وأُعرب عن تأييد عام بين أعضاء الفريق العامل لحذف عبارة "أو تصبح"، بيد أن الاقتراح الذي أُدلي به من أجل حذف لفظ "المعقول" باعتباره إطناباً في العبارة "من المعقول أنها يحتمل أن تصبح"، لم يلق تأييداً.

"[نقل تلك البضاعة] [عدم الإبلاغ بذلك]"

٢٥٢ - اقترح الإبقاء على خيار "نقل تلك البضاعة" الوارد في الفقرة الفرعية (أ) وحذف خيار "عدم الإبلاغ بذلك"، لأن الناقل قد يتكبّد خسائر يحتمل أن تكون حسيمة من جرّاء عدم قيام الشاحن بتوفير معلومات بشأن طابع الخطورة في البضاعة، وبالتالي يكون الحفاظ على العبارة التي تتيح أوسع قدر من الحماية أمراً مبرّراً. على أن هذا الاقتراح لم يؤخذ به، وتبدى تأييد قوي داخل الفريق العامل للاحتفاظ بعبارة "عدم الإبلاغ بذلك" باعتبار أنها تعالج مسألة العلاقة السببية مع الضرر بطريقة أفضل من معالجته في عبارة "نقل تلك البضائع"، التي ينبغي أن تحذف. وأشير علاوة على ذلك إلى أن عبارة "عدم الإبلاغ بذلك" أكثر اتساقاً مع النهج المتّبع في مشروع الفقرة الفرعية (ب) فيما يخص السببية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٢

٢٥٣ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- حذف عبارة "أو تصبح" الواردة في صدر مشروع المادة ٣٢ مع المعقوفتين من حولها؛
- حذف الإشارة إلى مسؤولية الشاحن عن التأخر وتعديل النص تبعاً لذلك؛
- الإبقاء على عبارة "عدم الإبلاغ بذلك" في النص وحذف المعقوفتين من حولها، وحذف عبارة "نقل تلك البضائع" مع المعقوفتين من حولها؛
- قبول الفريق العامل بنص مشروع المادة ٣٢ فيما عدا ذلك.

### مشروع المادة ٣٣- تحمّل الشاحن المستندي لحقوق الشاحن والتزاماته

- ٢٥٤- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٣٣ بشأن تحمّل الشاحن المستندي لحقوق الشاحن والتزاماته كانت في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات من ١٧١ إلى ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/591). وبدأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٣٣ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.
- ٢٥٥- ولوحظ أن تعريف "الشاحن المستندي" بالصيغة الواردة في الفقرة ١٠ من مشروع المادة ١ قد وُضع انطلاقاً من الحملة الأولى في الصيغة السابقة لمشروع هذا الحكم كما ترد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.
- ٢٥٦- واتفق الفريق العامل على ضرورة إقرار مشروع المادة ١ (١٠) و٣٣ بصيغتهما الحاليتين.

### مشروع المادة ٣٤- مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين

- ٢٥٧- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٣٤ بشأن مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين كانت في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٧٦ إلى ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/591). وبدأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٣٤ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

### الفقرة ١

- ٢٥٨- اقترح الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ١ وحذف المعقوفتين من حوله، باعتبار أنه لا ينبغي أن يحمّل الشاحن المسؤولية عن أفعال الناقل.

وبينما أُثير تساؤل حول مدى ضرورة النص الوارد بين معقوفتين، أُنْفِقَ على أنه إذا كان يوضح مشروع الحكم فإدراجه مقبول. وتبدى تأييد عام للإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين. وعلاوة على ذلك، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعالج مشكلة الصياغة التي أثيرت أثناء النظر في مشاريع المواد ١٤ (٢) و٢٧ (٢) و١٧ (٣) (ح) (انظر الفقرة ١٥٧ أعلاه)، التي ينبغي أن تتسق مع مشروع المادة ٣٤ (١) فيما يتعلق بمدى مسؤولية الشاحن عن أفعال الطرف المسيطر والمرسل إليه وإغفالهما.

## الفقرة ٢

٢٥٩- اتفق الفريق العامل على حذف مشروع الفقرة ٢ استناداً إلى ما سبق أن قرره بشأن حذف مشروع المادة ١٨ (٢) (انظر الفقرة ٧٨ أعلاه).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٤

٢٦٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على العبارة الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٣٤ (١) وحذف المعقوفتين من حولها؛
- دعوة الأمانة إلى إدخال التعديلات الضرورية على مشاريع المواد ١٤ (٢) و٢٧ (٢) و١٧ (٣) (ح)، و٣٤ بغية إضفاء الاتساق على تناول مسؤولية الشاحن عن أفعال المرسل إليه والطرف المسيطر؛
- حذف مشروع المادة ٣٤ (٢).

## مشروع المادة ٣٥ - توقف مسؤولية الشاحن

٢٦١- ذُكِرَ الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٣٥ بشأن توقف مسؤولية الشاحن كانت في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٨١ إلى ١٨٣ من الوثيقة A/CN.9/591). وبدأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٣٥ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢٦٢- وقد أُشير إلى ضرورة تصحيح الإشارة الواردة ضمن مشروع الفقرة الفرعية (أ) بحيث تتحوّل إلى "المادة ٣٣" عوضاً عن "المادة ٣٥"، وكذلك إلى ضرورة استخدام مصطلح "الشاحن المستندي" بدلاً من الإشارة إلى "شخص مشار إليه في المادة ٣٣" بالنظر إلى ورود

ذلك المصطلح معرّفًا في مشروع المادة ١ (١٠). وبالإضافة إلى ذلك، طُلب إلى الأمانة أن تنظر في مدى إمكانية الاستعاضة أيضا بمصطلح "الشاحن المستندي" عن عبارة "أي شخص آخر يُذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن" الواردة في صدر مشروع الحكم، وكذلك في مدى ضرورة تعديل عنوان مشروع المادة بإضافة الشاحن المستندي إليه. واقترح علاوة على ذلك استعمال لفظ "باطلا" بدلا من عبارة "لا يكون [...] ساري المفعول" في صدر مشروع المادة ٣٥، والإبقاء على مشروع الفقرة الفرعية (ج) بين معقوفتين إلى حين أن يبتّ الفريق العامل نهائيا في الفصل ١٢ بشأن إحالة الحقوق.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٥

٢٦٣ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- تصويب الإشارة إلى "المادة ٣٥" لتصيح "المادة ٣٣"، واستعمال مصطلح "الشاحن المستندي" حسب تعريفه الوارد في مشروع المادة ١ (١٠)، في الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٣٥ وربما في صدره أيضا؛
- النظر في الاستعاضة عن عبارة "لا يكون [...] ساري المفعول" بلفظ "باطلا"؛
- الإبقاء على مشروع المادة ٣٥ (ج) بين معقوفتين ريثما يبتّ الفريق العامل في الفصل ١٢.

## الفصل ٩ - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

٢٦٤ - ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع الفصل ٩ بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ٢١٦ إلى ٢٣٣ من الوثيقة A/CN.9/594) وتواصل ذلك النظر في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٩ إلى ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/616). واستذكر أيضا أن آخر مرة نظر فيها الفريق العامل في هذا الموضوع برّمته كانت في دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٢٤ إلى ٦١ من الوثيقة A/CN.9/526)، وأن اقتراحا خطيا بشأن هوية الناقل في ما كان سابقا مشروع المادة ٤٠ (٣)، قُدّم إلى الفريق العامل للنظر فيها في دورته الثامنة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79). وقد ارتكز نظر الفريق العامل في أحكام الفصل ٩ في هذه الدورة على النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢٦٥- وقد ذُكر الفريق العامل بأن المواد الموضوعية الواردة في مشروع الفصل ٩ ترتبط ارتباطاً وثيقاً بعدد من التعاريف، بما ذلك التعاريف الواردة في الفقرات الفرعية ١٦ و ١٧ و ١٨ و ٢٠ و ٢١ و ٢٢ و ٢٣ من مشروع المادة ١.

### مشروع المادة ٣٦- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

٢٦٦- لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ٣٦ عدل على النحو الذي وافق عليه في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرتين ٢٢٣ و ٢٢٤ من الوثيقة A/CN.9/594).

٢٦٧- وأعرب عن التأييد لمشروع المادة ٣٦ بالصيغة الوارد بها. ولوحظ أن الفقرة الفرعية (ب) تحوّل الشاحن الحق في الحصول من الناقل على مستند للنقل إما قابل للتداول وإما غير قابل للتداول، ولكن الجزء الأخير من الفقرة الفرعية (ب) لا يخوّل الشاحن الحق في الحصول على مستند نقل قابل للتداول إذا كان الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو مستند نقل إلكتروني قابل للتداول. والتّمس تقديم توضيح حول مدى إمكانية حصول الشاحن، مع ذلك، على مستند نقل غير قابل للتداول أو مستند نقل إلكتروني قابل للتداول في تلك الحالة. وأُتفق على أن ذلك هو المقصود من الفقرة الفرعية (ب) وإذا لم يكن ذلك واضحاً فينبغي أن يوضّح النص. واقترح إعادة ترتيب الفقرة الفرعية بحيث يُذكر الاستثناء من المبدأ الوارد حالياً في صدر مشروع المادة بعد المبدأ المنصوص عليه في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٦

٢٦٨- قرّر الفريق العامل إقرار نص مشروع المادة ٣٦ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، رهنا بالاقترحات الصياغية المقدّمة.

### مشروع المادة ٣٧- تفاصيل العقد

٢٦٩- أحاط الفريق العامل علماً بإعادة صياغة مشروع المادة ٣٧ بالصيغة التي اتفق عليها في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ٢٢٥ إلى ٢٣٣ من الوثيقة A/CN.9/594).

## الفقرة ١

٢٧٠- نظر الفريق العامل في الفقرة ١ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 وفي اقتراح بشأن الفقرة الفرعية (١) (أ) من مشروع المادة بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.86.

٢٧١- لوحظ أن الفقرة الفرعية ١ (أ) تلزم الناقل بإدراج "وصف للبضاعة" حسبما يوردها الشاحن وأن مشروع الاتفاقية لا يتضمن حدودا فيما يتعلق بمقدار المعلومات التي يمكن أن يقدمها الشاحن. وعلى ضوء الميل المتزايد لدى الشاحنين إلى تقديم معلومات وصفية فنية مسهبة لإدراجها في مستند النقل، ولا سيما بفضل استخدام الحاسوب الذي يسر توفير مثل تلك المعلومات المستفيضة، أدلي باقتراح يرمي إلى وضع حد للمعلومات التي قد يسعى الشاحن إلى إدراجها ضمن مستند النقل، سواء من حيث طولها أو طبيعتها أو عمق تفاصيلها. ولوحظ أنه من دون ذلك الحد، سيكون على الناقل أن يتحقق بالقدر المعقول من كل ما يقدمه الشاحن، من معلومات يكون التحقق منها عمليا من الناحية المادية ومعقولا من الناحية التجارية وفقا للفقرة الفرعية ٢ (أ) من مشروع المادة ٤١. ولوحظ كذلك أن وصف البضائع يُنقل غالبا إلى قائمة البضاعة، وبالتالي، فإن المعلومات الوصفية المفرطة في الإسهاب يمكن أن تشكل عبئا ثقيلا على الجمارك والسلطات الأمنية وعلى المصارف أيضا. ولمعالجة هذا الأمر، اقترح تعديل الفقرة الفرعية ١ (أ) بحيث تصبح كما يلي: "وصفا عاما للبضاعة". وأيد ذلك الاقتراح لأنه يستند إلى صياغة الفقرة الفرعية ١ (أ) من المادة ١٥ من قواعد هامبورغ.

٢٧٢- بيد أنه قد أعرب عن شاغل مفاده أن الإشارة إلى "عاما" ربما كانت فضفاضة على نحو مفرط وقدم اقتراح معدّل يتوخى إدراج صياغة على النحو التالي: "الوصف المناسب اللازم للنقل" لتغطية جميع الحالات، مثل التي تسري فيها القيود المفروضة على استيراد بعض البضائع، ولتوفير قدر كاف من المعلومات، وخاصة فيما يتعلق بالبضائع الخطرة. وأعرب عن تأييد لهذا الاقتراح، وذكر أن عبارة "ذات الصلة" يمكن أن يستعاض عنها بلفظ "المناسبة" أو أن تدرج إلى جانبها.

٢٧٣- وقيل ردا على ذلك إن الغاية من الاقتراح ليست هي التأثير في حق الناقل في رفض المعلومات التي لا تفي بمسئوليات تخليص البضائع من الجمارك أو بالمقتضيات الأمنية. ولوحظ أن الفقرة الفرعية ١ (ب) من مشروع المادة ٢٩ تقتضي أيضا من الشاحن أن يوفر من المعلومات القدر المعقول الضروري الذي يتيح للناقل الاضطلاع بأمر من جملتها

الامتثال لأحكام القانون. على أن الاقتراح المعدّل نال تأييدا لأنه يجسّد، على ما يبدو، القدر الأدنى والأقصى من المعلومات اللازم إدراجها.

#### تفاصيل إضافية

٢٧٤- قدمت اقتراحات تقضي بتضمين القائمة الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٧ الإشارة أيضا إلى المرسل إليه، وتاريخ تسليم البضاعة إن أتفق عليه، واسم السفينة، وميناءي التحميل والتفريغ، ومعلومات حول ما إذا كانت البضاعة ذات خطورة. وذكر تعقبا على ذلك أن قائمة تفاصيل العقد الواردة في المادة ٣٧ سبق أن بتّ فيها الفريق العامل ولا ينبغي أن يُعاد النظر فيها من دون أن تتوافق الآراء في هذا الشأن توافقا كافيا. ولوحظ كذلك أن اقتضاء إدراج اسم السفينة، وإن كان ممكنا في عمليات النقل بين الموانئ، مستحيل تقريبا في عمليات النقل من الباب إلى الباب، في الحالات التي لا يغلب أن يكون فيها الناقل مالك السفينة بل ناقلا لا يسير سفنا. وذكر ردا على ذلك أن القصد ليس هو إعادة النظر في المسألة، وإنما هو الرغبة في إيجاد توافق بين مشروع المادة ٣٧ ومشروع المادة ٣١، الذي يتعلق بمعلومات إعداد تفاصيل العقد والذي أعيد النظر فيه في هذه الدورة.

"مستند النقل أو مستند النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٦"

٢٧٥- لوحظ أن الفقرتين ١ و٢ من مشروع المادة ٣٧ تشيران إلى "مستند النقل أو مستند النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٦". واقترح قصر تلك الإشارة على مستند النقل أو مستند النقل الإلكتروني المذكورين في الفقرة (ب) من مشروع المادة ٣٦ فحسب، نظرا إلى أن المستنديين اللذين تشملهما الفقرة (أ) من مشروع تلك المادة يثبتان تسلّم البضائع ليس غير. وقد حظي ذلك الاقتراح بالتأييد.

#### الفقرة ٢

٢٧٦- ذكر أن الإشارة إلى "اسم شخص محدد على أنه الناقل وعنوانه" يمكن أن تفهم خطأ على أنها تجيز إيراد اسم لشخص غير الناقل المتعاقد بصفته الناقل في مستند النقل وبالتالي فهي تنشئ ما يطلق عليه "الناقل المستندي". وذكر أن الفريق العامل لم يكن يقصد ذلك. وتجنبنا لهذه المشاكل، اقترح أن يقتصر النص على الإشارة إلى اسم الناقل وعنوانه، على النحو الذي ورد في صيغة سابقة للفقرة ٢. ولوحظ أن النص قد غُيّر ليتبع الصياغة الواردة في الأعراف والممارسات الموحّدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 500). على أنه قيل إن

الصيغة الجديدة من الأعراف والممارسات الموحدّة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 600) لا تشير إلى "اسم شخص محدّد على أنه الناقل وعنوانه". وطلب إلى الأمانة أن تؤكد أن الصياغة المستخدمة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) متسقة مع النهج المتبع في تلك الأعراف والممارسات (UCP 600).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٧

٢٧٧- قرر الفريق العامل ما يلي:

- تعديل الفقرة ١ (أ) بحيث تتضمن صياغة على غرار "الوصف المناسب اللازم للنقل"؛
- مراجعة الفقرة ٢ (أ) لكفالة اتساقها مع الأعراف والممارسات الموحدّة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 600)؛
- الموافقة على الفقرة ٣.

#### مشروع المادة ٣٨ - هوية الناقل

٢٧٨- أحاط الفريق العامل علما بأن مشروع المادة ٣٨ قد أعيد صياغته على النحو الذي اتفق عليه الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة (الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/616).

#### الفقرة ١

٢٧٩- قدّم اقتراح يقضي بالإشارة إلى "ناقل" بدلا من "الناقل" على اعتبار أن لفظ "الناقل" يدل على هوية معرفة أصلا.

٢٨٠- واقترح حذف الفقرة ١ باعتبارها تقيده، على ما يبدو، افتراضا قطعيا لأنها تنص على أن الناقل إذا كان محددا بالاسم، فإن أي معلومات منافية ترد في مستند النقل تكون غير ذات مفعول. وقيل إن تحديد الناقل بالاسم ينبغي أن يثير افتراضا قابلا للطعن فحسب. بيد أنه أعرب عن تأييد لاستبقاء الفقرة ١ بالنظر إلى احتمال وجود شكوك حول هوية الناقل، لا سيما عندما يكون ثمة تناقض بين اسم الناقل الوارد على وجه مستند النقل والاسم الوارد في ظهر ذلك المستند. وأعرب عن بعض القلق لأن عبارة "بالاسم" قد تحمل على اللبس في بعض الصيغ باللغات الأخرى. على أنه لوحظ أن تلك العبارة ضرورية للإشارة إلى أن الاسم الفعلي للناقل، وليس مجرد شعار أو غيره من القرائن الأخرى، هو المحك.

## الفقرة ٢

٢٨١- اقترح حذف خيارى الفقرة ٢ كليهما للأسباب التالية:

- افتراض أن مالك السفينة المسجل هو الناقل افتراض غير عادل نظرا إلى أن المالك قد لا يكون على علم بعقد النقل؛
- غالبا ما يكون المالك المسجل كيانا مستقلا عن مالك السفينة؛
- لا يستحق الحماية حاملُ المستند الذي يعول على مستند لا يُذكر فيه صراحة اسم الناقل ولا يتخذ التدابير المعقولة للتحقق من هوية الناقل؛
- ثمة اجتهادات قضائية كثيرة بشأن هوية الناقل في عدد من الولايات القضائية، والصلة بين الفقرة ٢ وتلك الاجتهادات القضائية غير واضحة.

٢٨٢- ولقى هذا الاقتراح بعض التأييد، ولكن ذكر أنه في حال الإبقاء على الفقرة ٢، فينبغي أن يكون نطاقها محصورا في الحالات التي يكون فيها الشخص المحدد بالاسم في عقد النقل غير الشخص الحقيقي. وقيل كذلك إنه في حال الاحتفاظ بالفقرة ٢ في نهاية الأمر، فينبغي الإبقاء أيضا على الفقرة ٣ لتفادي لجوء الشاحن الفعلي إلى التذرع بافتراض أن مالك السفينة المسجل هو الناقل للدفاع عن نفسه.

٢٨٣- ولو حظ أن استبقاء الفقرة ٢ غير ذي أهمية كبرى في الولايات القضائية التي تسمح للشاحن بأن يرفع دعوى مباشرة على المالك المسجل لتوقيف السفينة تأمينا للمطالبات المقدّمة ضد الناقل، ولكن رئي أن من المستصوب الاحتفاظ بالفقرة. وذكر أيضا أنه من غير الممكن القول بأن المالك المسجل لا شأن له بعقد النقل بتاتا لأن المتوقع من صاحب السفينة أن يهتم بالأغراض التي تستخدم فيها سفينته.

٢٨٤- وأعرب عن بعض التأييد للإبقاء على الخيار ألف، ولكن أبدي تأييد عام للاحتفاظ بالخيار باء لأنه متسق مع ممارسات الشحن الحديثة في التسليم بأن مالك السفينة المسجل قد لا يكون هو من أبرم عقد النقل. وقيل إن الخيار باء يشكل نهجا وسطا يتيح للمالك المسجل أن يحدد الناقل المناسب ويشمل حالات المالكين المسجلين، فضلا عن مستأجري السفن عاريةً وهي حالات أنسب للممارسات الحديثة، ولا سيما في عمليات النقل الملاحى المنتظم بواسطة الحاويات. ولو حظ كذلك أن القاعدة المضمنة في الفقرة ٢ تتسق مع القاعدة الجديدة التي تقضي بأن الأطراف المنفذة تشترك في المسؤولية مع الناقلين باعتبار مالك السفينة المسجل طرفا منفذا.

٢٨٥- وقدّم اقتراحان لتعديل الخيار بء على النحو التالي:

- حذف "عارية" من الفقرة ٢؛

- القيام، من باب التوضيح، بحذف عبارة "على نفس النحو الذي" والاستعاضة عنها بالعبارة "على نفس النحو الذي [يجوز فيه] لمالك السفينة المسجل".

٢٨٦- وأعرب عن بعض التأييد لإضافة العبارة التوضيحية "على نفس النحو الذي [يجوز فيه] لمالك السفينة المسجل". غير أنه أبدي اعتراض على حذف لفظ "عارية" لأن مستأجر السفينة عارية غالباً ما يعامل، في الممارسة، بنفس الطريقة التي يعامل بها مالك السفينة لأنه مقترن بصفة خاصة باستئجار السفينة، ومن ثم ينبغي أن تتاح له نفس الإمكانية المتاحة لمالك السفينة المسجل للطعن في أي افتراض. ولوحظ في هذا الصدد أنه بالاعتصار على لفظ "مستأجر"، فإن الإشارة لا تبقى بالضرورة منحصرة في مستأجر السفينة، ولكنها يمكن أن تشمل مستأجر السفينة لرحلة أو فترة معينة، علماً بأن هذا الضرب الأخير من المستأجرين لا يتعاقد إلا على خدمات السفينة، ولا يمكن بالتالي اعتباره شبيهاً بالمالك المسجل لأغراض تحديد هوية الناقل.

### الفقرة ٣

٢٨٧- أشير إلى أن الغرض من الفقرة ٣ مُعبّر عنه في الحاشية ١٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 بطريقة أفضل من النص الوارد ضمن تلك الوثيقة. واتفق على إعادة صياغة الفقرة استناداً إلى تلك الحاشية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٨

٢٨٨- قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يقبل الفقرة ١ بصيغتها الحالية؛

- أن يقبل الخيار بء من الفقرة ٢ وأن يحيل النص إلى الأمانة للنظر في مدى ضرورة توضيح النص بطريقة أفضل بحيث يدل على جواز قيام مستأجر سفينة عارية بدحض افتراض كونه الناقل على نفس النحو الذي يجوز به للمالك المسجل أن يدحض ذلك الافتراض؛

- أن يطلب إعادة صياغة الفقرة ٣ استنادا إلى الصياغة الواردة في الحاشية ١٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

## مشروع المادة ٣٩ - التوقيع

### الفقرة ١

٢٨٩- لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ٣٩ أعيدت صياغته حسبما اتفق عليه الفريق العامل عندما ناقش مشروع المادة آخر مرة في دورته الثامنة عشرة (الفقرتان ١٢ و ١٣ من الوثيقة A/CN.9/616)، وذلك بالاستعاضة عن العبارة "إما الناقل وإما شخص مأذون له من جانب الناقل" بعبارة "الناقل أو من ينوب عنه".

٢٩٠- ولوحظ أن الفقرة ١، بصيغتها الراهنة، قد لا تتماشى مع القواعد المتعلقة بمسئدات النقل الواردة في الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 600)، التي تنص على أن أي توقيع من طرف أي وكيل يدل على أنه يوقع عن الناقل أو بالنيابة عنه. واقترح تعديل الفقرة ١ لكي تتماشى مع الصيغة الواردة في الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 600). وقدم اقتراح آخر بالاستعاضة عن العبارة "أو شخص يتصرف بالنيابة عنه" بالعبارة "أو شخص مفوض من هذا الأخير على النحو الواجب"، لتوضيح أن الشخص يتصرف ضمن ولاية فوضها إياه الناقل.

٢٩١- وردًا على ذلك، قيل إن الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP 600) لها غرض مختلف عن غرض مشروع الاتفاقية، لأن الأولى تتعلق بتسهيل نظام الاعتمادات المستندية، في حين أن مشروع الاتفاقية ينص على القواعد القانونية وعلى عواقبها القانونية. واستُذكر أن إدراج نص إضافي يمكن أن يوضح الفقرة ١، ولكن الفريق العامل اتفق بالفعل على ترك مسألة الوكالة للقانون المنطبق، بدل تناولها في مشروع الاتفاقية. واتفق الفريق العامل على قبول الفقرة ١ بصيغتها الراهنة.

### الفقرة ٢

٢٩٢- اتفق الفريق العامل على إقرار مشروع الفقرة ٢ بالصيغة الوارد بها.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٩

٢٩٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٩ بالصيغة الوارد بها.

### مشروع المادة ٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد

٢٩٤- دُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٤٠ بشأن النواقص في تفاصيل العقد كانت في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ١٠ إلى ١٣ من الوثيقة A/CN.9/616). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٤٠ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢٩٥- ووافق الفريق العامل على الفقرات ١ و ٢ و ٣ من مشروع المادة ٤٠ بالصيغة الوارد بها، رهنا بإدخال تعديلات قليلة على نص الحكم في صيغة بمختلف اللغات.

### الفقرة ٤ المقترحة من مشروع المادة ٤٠

٢٩٦- وفقا للإشارة الواردة في الحاشية ١٢٩ للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، كان الفريق العامل قد اتفق في دورة سابقة على إضافة فقرة فرعية جديدة (د) إلى مشروع المادة ٣٧ (٢)، تنص على ضرورة إدراج عدد مستندات النقل الأصلية القابلة للتداول في تفاصيل العقد عندما يصدر أكثر من مستند أصلي واحد. وأشار إلى أن مشروع الاتفاقية لا ينص على الأثر القانوني المترتب عن التخلف عن إدراج هذه المعلومات في تفاصيل العقد. وبغية تزويد من يجوز أحد مستندات النقل الأصلية القابلة للتداول والناقل بشيء من اليقين، اقترح أن يكون الأثر القانوني المترتب على ذلك التخلف، متى لم ترد في تفاصيل العقد أي إشارة إلى عدد النسخ الأصلية، هو اعتبار أن مستند النقل القابل للتداول ينص على صدور نسخة أصلية واحدة لا غير. واقترح إدراج هذا الحكم في نص مشروع الفقرة ٤ من المادة ٤٠. وأبدي تأييد في الفريق العامل لهذا الاقتراح.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٠

٢٩٧- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٠ بصيغته الراهنة، وطلب من الأمانة صوغ فقرة ٤ جديدة تتماشى مع النهج الذي نوقش في الفقرة أعلاه.

### مشروع المادة ٤١ - التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد

٢٩٨- دُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٤١ المتعلقة بالتحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد كان في دورته الثامنة عشرة (انظر

الفقرات ٢٩ إلى ٣٩ و ٦٩ إلى ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/616). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٤١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢٩٩- وقُدِّمت بعض الاقتراحات الصياغية فيما يتعلق بمشروع المادة ٤١. فقدم اقتراح بتعديل عنوان مشروع المادة بحيث يشير إلى "المعلومات" عن البضاعة بدلا من الإشارة إلى "وصف" البضاعة، الذي يبدو أنه يجعل الحكم قاصرا على مشروع المادة ٣٧ (١) (أ) فقط. وفي الفقرة ٤١ (١) (أ)، ذُكر أن كلمة "ماديا" الواردة بعد عبارة "زائف أو مضلل" يمكن حذفها لأنها زائدة. وقدم اقتراح إضافي بتنسيق نص الفقرات ١ و ٢ و ٣، وكلها تستخدم عبارة "يتحفظ" (qualify)، في حين أن الفقرة ١ تشير إلى نوع من التصحيح والفقرتين ٢ و ٣ تشيران بقدر أكبر إلى تحفظات (reservations). وأخيرا، ذُكر أنه يشار في مشروع الفقرة ١ (ب) و ٢ (ب) إلى مدى دقة هذه المعلومات، التي يعتبر الشاحن مسؤولا مسؤولية مطلقة عنها في إطار مشروع الاتفاقية، وأنه، في ضوء ذلك، ربما يكون الأفضل استخدام عبارة "كانت لدى الناقل أسباب معقولة للاعتقاد" بدلا من عبارة "رأى الناقل، في حدود المعقول".

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤١

٣٠٠- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤١ بالصيغة الوارد بها، رهنا بالتعديلات التي تدخلها الأمانة على النص في ضوء الاقتراحات الواردة في الفقرة أعلاه.

#### مشروع المادة ٤٢ - المفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد

٣٠١- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مضمون مشروع المادة ٤٢ المتعلقة بالمفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد كانت في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٤٥ إلى ٦٨ من الوثيقة A/CN.9/616). وذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٤٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 كان ثمرة مناقشات مستفيضة وحل توفيق في دورته الثامنة عشرة، واستصوب إرجاء القراءة الثالثة لذلك الحكم حتى الدورة العشرين للفريق العامل، من أجل إعطاء الفريق العامل الوقت الكافي لإجراء مناقشة مستفيضة للفقرة الفرعية (أ)، التي أُدرجت في مشروع المادة منذ ذلك الحين.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٢

٣٠٢- اتفق الفريق العامل على إرجاء القراءة الثالثة لمشروع المادة ٤٢ إلى دورته العشرين.

### مشروع المادة ٤٣ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"

٣٠٣- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٤٣ المتعلق بـ"أجرة النقل مدفوعة سلفاً" كانت في دورته الثامنة عشرة (انظر الفقرات ٧٤ إلى ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/616). وشرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٤٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، ورفض اقتراح بإدراج شرط حسن النية على أساس أن هذا الشرط بديهي.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٣  
٣٠٤- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٣ بصيغتها الراهنة.

## ثالثاً - مسائل أخرى

### التخطيط للأعمال المقبلة

٣٠٥- اتفق الفريق العامل على مواصلة قراءته الثالثة، بدءاً من مشروع المادة ٤٢، والاستمرار في النظر في الفصل ١٠ من مشروع الاتفاقية، في دورته العشرين (فيينا، ١٥ إلى ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر، ٢٠٠٧). كما أحاط الفريق العامل علماً بأن دورته الحادية والعشرين مقرر لها الفترة من ٧ إلى ١٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، لكن الجدولين الزمنيين للدورتين يخضعان لموافقة اللجنة في دورتها الأربعين في عام ٢٠٠٧.