

Distr.: Limited
4 September 2003
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة الثانية عشرة
فيينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣

قانون النقل

مشروع صك بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	الفقرات		
٦	٥-١		مقدمة
	الحواشي		
٨	٢٤٠-١		المرفق- مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحرا] [كليا أو جزئيا]
٨	٣٨-١		الفصل ١: أحكام عامة
٨	٢٦-١		المادة ١: التعاريف
١٤	٣٨-٢٧		المادة ٢: نطاق الانطباق
١٨	٣٩		الفصل ٢: الاتصال الإلكتروني
١٨			المادة ٣:
١٨			المادة ٤:
١٩			المادة ٥:



الصفحة	الفقرات	
١٩	٤٠	المادة ٦:
٢٠	٤٤-٤١	الفصل ٣: فترة المسؤولية
٢٠	٤١	المادة ٧:
٢١	٤٣-٤٢	المادة ٨: النقل السابق أو اللاحق للنقل بحرا
٢٢	٤٤	المادة ٩: عقود النقل والشحن المختلطة
٢٣	٥٦-٤٥	الفصل ٤: التزامات الناقل
٢٣	٤٥	المادة ١٠:
٢٣	٤٦	المادة ١١:
٢٤	٤٩-٤٨	المادة ١٢:
٢٤	٥٦-٥٠	المادة ١٣: الالتزامات الإضافية المنطبقة على الرحلة البحرية
٢٦	١٠٢-٥٧	الفصل ٥: مسؤولية الناقل
٢٦	٨٠-٥٧	المادة ١٤: أساس المسؤولية
٣٣	٨٣-٨١	المادة ١٥: مسؤولية الأطراف المنفذة
٣٦	٨٦-٨٤	المادة ١٦: التأخر
٣٧	٩٠-٨٧	المادة ١٧: حساب التعويض
٣٨	٩٣-٩١	المادة ١٨: حدود المسؤولية
٣٩	٩٤	المادة ١٩: سقوط الحق في الحد من المسؤولية
٤٠	١٠١-٩٥	المادة ٢٠: الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر
٤١	١٠٢	المادة ٢١: المطالبات غير التعاقدية
٤٢	١١٣-١٠٣	الفصل ٦: أحكام إضافية تتصل بالنقل بحرا
٤٢	١٠٨-١٠٤	المادة ٢٢: مسؤولية الناقل
٤٤	١١٢-١٠٩	المادة ٢٣: الانحراف في المسار
٤٤	١١٣	المادة ٢٤: البضاعة المنقولة على سطح السفينة
٤٦	١٢٦-١١٤	الفصل ٧: التزامات الشاحن
٤٦	١١٦-١١٤	المادة ٢٥:
٤٦	١١٧	المادة ٢٦:
٤٧	١١٨	المادة ٢٧:
٤٧	١١٩	المادة ٢٨:
٤٨	١٢٠	المادة ٢٩:

الصفحة	الفقرات	
٤٩	١٢٥-١٢٣	المادة ٣٠:
٥٠		المادة ٣١:
٥٠	١٢٦	المادة ٣٢:
٥٠	١٤٦-١٢٧	الفصل ٨: مستندات النقل والسجلات الالكترونية
٥٠	١٢٧	المادة ٣٣: إصدار مستند النقل أو السجل الالكتروني
٥١	١٣١-١٢٨	المادة ٣٤: تفاصيل العقد
٥٣	١٣٣-١٣٢	المادة ٣٥: التوقيع
٥٣	١٣٨-١٣٤	المادة ٣٦: النواقص في تفاصيل العقد
٥٥	١٤٢-١٣٩	المادة ٣٧: التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد
٥٦	١٤٣	المادة ٣٨: وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية
٥٧	١٤٥-١٤٤	المادة ٣٩: الدليل الظاهر والدليل القاطع
٥٨	١٤٦	المادة ٤٠: المفعول الاستدلالي للبنود التحفظية
٥٩	١٥٩-١٤٧	الفصل ٩: أجرة النقل
٥٩	١٤٨	المادة ٤١:
٥٩	١٥١-١٤٩	المادة ٤٢:
٦٠	١٥٢	المادة ٤٣:
٦١	١٥٨-١٥٣	المادة ٤٤:
٦٢	١٥٩	المادة ٤٥:
٦٣	١٧٩-١٦٠	الفصل ١٠: التسليم إلى المرسل اليه
٦٣	١٦٢-١٦٠	المادة ٤٦:
٦٤	١٦٣	المادة ٤٧:
٦٤	١٦٧-١٦٤	المادة ٤٨:
٦٥	١٧٤-١٦٨	المادة ٤٩:
٦٨	١٧٦-١٧٥	المادة ٥٠:
٦٩	١٧٧	المادة ٥١:
٦٩	١٧٩-١٧٨	المادة ٥٢:
٧٠	٢٠٠-١٨٠	الفصل ١١: حق السيطرة
٧٠	١٨٣-١٨٠	المادة ٥٣:
٧١	١٩٠-١٨٤	المادة ٥٤:
٧٣	١٩٧-١٩١	المادة ٥٥:

الصفحة	الفقرات	
٧٦	١٩٨	المادة ٥٦ :
٧٦	١٩٩	المادة ٥٧ :
٧٦	٢٠٠	المادة ٥٨ :
٧٧	٢٠٧-٢٠١	الفصل ١٢ : احوالة الحقوق
٧٧	٢٠٢-٢٠١	المادة ٥٩ :
٧٨	٢٠٥-٢٠٣	المادة ٦٠ :
٧٩	٢٠٦	المادة ٦١ :
٧٩	٢٠٧	المادة ٦٢ :
٨٠	٢١٣-٢٠٨	الفصل ١٣ : الحقوق في رفع الدعاوى
٨٠	٢١١-٢٠٨	المادة ٦٣ :
٨١	٢١٢	المادة ٦٤ :
٨١	٢١٣	المادة ٦٥ :
٨٢	٢٢١-٢١٤	الفصل ١٤ : الوقت المتاح لرفع الدعوى
٨٢	٢١٥-٢١٤	المادة ٦٦ :
٨٣	٢١٦	المادة ٦٧ :
٨٣	٢١٧	المادة ٦٨ :
٨٤	٢١٩-٢١٨	المادة ٦٩ :
٨٤	٢٢٠	المادة ٧٠ :
٨٥	٢٢١	المادة ٧١ :
٨٦	٢٢٤-٢٢٢	الفصل ١٥ : الاختصاص
٨٦		المادة ٧٢ :
٨٦		المادة ٧٣ :
٨٧		المادة ٧٤ :
٨٧		المادة ٧٥ :
٨٧		المادة ٧٥ مكررا
٨٨	٢٢٨-٢٢٥	الفصل ١٦ : التحكيم
٨٨		المادة ٧٦ :
٨٩	٢٢٧	المادة ٧٧ :
٨٩	٢٢٨ و ٢٢٦	المادة ٧٨ :

الصفحة	الفقرات	
٨٩		المادة ٧٩ :
٩٠		المادة ٨٠ :
٩٠		المادة ٨٠ مكررا
٩١	٢٣٠-٢٢٩	الفصل ١٧ : العوارية العامة
٩١	٢٢٩	المادة ٨١ :
٩١	٢٣٠	المادة ٨٢ :
٩٢	٢٣٥-٢٣١	الفصل ١٨ : الاتفاقيات الأخرى
٩٢	٢٣١	المادة ٨٣ :
٩٢	٢٣٢	المادة ٨٤ :
٩٣	٢٣٣	المادة ٨٥ :
٩٣	٢٣٤	المادة ٨٦ :
٩٣	٢٣٥	المادة ٨٧ :
٩٤	٢٤٠-٢٣٦	الفصل ١٩ : حدود الحرية التعاقدية
٩٤	٢٣٩-٢٣٧	المادة ٨٨ -
٩٥	٢٤٠	المادة ٨٩ -

مقدمة

١ - أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وكلفته بأن يُعدّ، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، صكا تشريعا بشأن مسائل تتصل بالنقل الدولي للبضائع مثل نطاق الانطباق وفترة مسؤولية الناقل والتزامات الناقل ومسؤولية الناقل والتزامات الشاحن ومستندات النقل.^١ وفي دورتها الخامسة والثلاثين، عام ٢٠٠٢، أقرت اللجنة الافتراض العملي بأن يشمل مشروع الصك المتعلق بقانون النقل عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهنا بمزيد من النظر في نطاق انطباق مشروع الصك بعد أن ينتهي الفريق العامل من النظر في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك ويتوصل إلى فهم أكمل لكيفية عمل تلك الأحكام في سياق النقل من الباب إلى الباب.^٢

٢ - وفي دورتها السادسة والثلاثين، المعقودة في تموز/يوليه ٢٠٠٣، كان معروضا على اللجنة تقريراً دورياً للفريق العامل العاشرة (فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢) والحادية عشرة (نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣) (الوثيقتان A/CN.9/525 و A/CN.9/526، على التوالي).

٣ - وأبدت اللجنة ادراكها لجسامة المهمة التي يضطلع بها الفريق العامل، وأعربت عن تقديرها لما أحرز من تقدم حتى الآن. ورئي على نطاق واسع أن الفريق العامل، إذ أتم مؤخرا قراءته الأولى لمشروع الصك المتعلق بقانون النقل، قد بلغ مرحلة بالغة الصعوبة في عمله. ولاحظت اللجنة أن عددا كبيرا من المسائل المثيرة للجدل لا يزال مفتوحا للمناقشة فيما يتعلق بنطاق مشروع الصك وأحكامه المنفردة. ورئي أن إحراز مزيد من التقدم يتطلب إيجاد توازن دقيق بين مختلف المصالح المتنازعة. وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن التوصل إلى وضع صك للنقل من الباب إلى الباب بواسطة حل توافقي يستند إلى المسؤولية الموحدة، واختيار المحكمة المختصة والعقود المتفاوض عليها ولا يشمل الدعاوى القضائية ضد الأطراف المنفذة الداخلية. وذكر كذلك أن إشراك وكلاء الشحن بالطرق البرية والسكك الحديدية الداخلية هو أمر بالغ الأهمية لتحقيق أهداف النص. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للفريق العامل أن يستمر في استكشاف توحي المزيد من المرونة في وضع الصك المقترح من أجل تمكين الدول من أن تختار صراحة نظام النقل من الباب إلى الباب كلياً أو جزئياً.

٤ - ولاحظت اللجنة أيضاً أن الفريق العامل، نظراً لما يواجهه من صعوبات في إعداد مشروع الصك، اجتمع في دورته الحادية عشرة لمدة أسبوعين، واستغل بذلك وقت الاجتماعات الإضافي الذي أتاحه انهاء الفريق العامل الأول عمله بشأن مشاريع البنية التحتية

الممولة من القطاع الخاص في دورته الخامسة، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. وأكد رئيس الفريق العامل الثالث أنه إذا كان يراد احراز تقدم في اعداد مشروع الصك ضمن اطار زمني مقبول فسيلزم أن يواصل الفريق العامل عقد دورات لمدة أسبوعين لكل منها. وبعد المناقشة، أذنت اللجنة للفريق العامل الثالث، بصفة استثنائية، بأن يعقد دورتيه الثانية عشرة والثالثة عشرة لمدة أسبوعين لكل منهما. واتفق على أنه سيلزم إعادة تقييم وضع الفريق العامل في هذا الشأن في الدورة السابعة والثلاثين للجنة في عام ٢٠٠٤. ودعي الفريق العامل إلى أن يبذل قصارى جهده لإنجاز عمله على وجه السرعة، وأن ينتهز، لهذا الغرض، كل فرصة ممكنة لاجراء مشاورات في فترات ما بين الدورات، ربما بواسطة البريد الالكتروني. بيد أن اللجنة أدركت أن عدد المسائل المفتوحة للمناقشة وضرورة مناقشة الكثير منها في آن واحد يسوّغان عقد الفريق العامل اجتماعات كاملة المدة.^{٣٤}

٥- ويتضمن مرفق هذه المذكرة أحكام مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئية] [بحراً] أعدته الأمانة لكي ينظر فيه الفريق العامل. أما التغييرات التي أدخلت على النص الذي نظر فيه الفريق العامل سابقاً (الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21) فقد بينت إما بوضع خط تحتها أو عليها.

^{١٤} الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17 و Corr.3)، الفقرة ٣٤٥.

^{٢٤} المرجع نفسه، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرة ٢٢٤.

^{٣٤} المرجع نفسه، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، الفقرات ٢٠٥-٢٠٨.

مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحراً] [كليا أو جزئياً]

الفصل ١ - أحكام عامة

المادة ١ - التعاريف^(١)

لأغراض هذا الصك:

- (أ) — يقصد بتعبير "عقد النقل"^(٢) العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة كلياً أو جزئياً^(٣) عن طريق البحر من مكان إلى آخر، مقابل دفع أجرة نقل.
- (ب) — يقصد بتعبير "الناقل"^(٤) الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.

(1) ذكر في الفقرة ٧٢ من تقرير الفريق العامل المعني بقانون النقل عن أعمال دورته التاسعة (A/CN.9/510) أنه تم الاتفاق بصورة عامة على أن امكانية قراءة مشروع الصك بيسر ستتحسن اذا ما رتب التعاريف تبعاً للهيكل الأصح منطقياً المتمثل في أن تدرج أولاً الأطراف المختلفة التي قد يكون لها دخل في العلاقات التعاقدية التي يتناولها مشروع الصك، ثم التعابير التقنية المستخدمة في مشاريع الأحكام. وقد جرى تغيير ترتيب التعاريف وفقاً لذلك الاقتراح. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في عناوين المواد التي لا عناوين لها حالياً في مشروع الصك.

(2) ذكر في الفقرة ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه أبدي رأي مفاده أن هذا التعريف مفرط التبسيط وقد يتطلب دراسة أكثر تفصيلاً لمختلف التزامات الناقل. ورئي كذلك أن يُذكر الشاحن أيضاً وأن يشير التعريف إلى "شخص" بدلاً من "الناقل". ولم يتخذ أي قرار بشأن هاتين المسألتين، ولذلك لم يدرج الرأيان.

(3) ذكر في الفقرة ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل قرر الاحتفاظ بعبارة "كليا أو جزئياً" في مشروع الحكم وأن تبين عبارة "كليا أو جزئياً" مطبوعة بشكل واضح كعنصر من عناصر مشروع الصك التي تتطلب عناية خاصة تماشياً مع القرار النهائي الذي سيتخذ بشأن نطاق مشروع الصك. وربما يود الفريق العامل أيضاً أن ينظر فيما اذا كان ينبغي أن تظهر عبارة "كليا أو جزئياً" في عنوان مشروع الصك.

(4) استذكر في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/510 أن هذا التعريف يتبع المبدأ ذاته المتبع في قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ. وأعرب عن القلق من أن التعريف لا يشير بصورة كافية إلى الأطراف التي يبرم العقد نيابة عنها ولا يشمل بصورة كافية وضعية وكلاء الشحن كما لا يوضح ما اذا كان يقصد به أن يشمل الشخصيات الاعتبارية والطبيعية على السواء. ولم يتم التوصل إلى أي اتفاق بشأن هذه المسائل، ولكنه اتفق في الفقرة ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/510 على أن التعريف الحالي يمثل أساساً مقبولاً لمواصلة المناقشة.

(ج) ~~٣٦~~ يقصد بتعبير "المرسل"^(٥) الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفذ^(٦) بغرض نقلها.

(د) ~~٣٧~~ يقصد بتعبير "الشاحن"^(٧) الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

(هـ) ~~٣٨~~ يقصد بتعبير "الطرف المنفذ"^(٨) أي شخص غير الناقل يقوم فعلياً بأداء [أو يتعهد بأداء]^(٩) [أو يقصّر كلياً أو جزئياً في أداء]^(١٠) أي من مسؤوليات الناقل. بمقتضى عقد النقل، من أجل نقل البضاعة أو مناوالتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو

(5) أعرب في الفقرة ٧٨ من الوثيقة A/CN.9/510 عن تأييد الذكر بأن المرسل يسلم البضاعة "نيابة عن" الشاحن. واقترح أيضاً في الفقرة ٧٩ من الوثيقة A/CN.9/510 إدراج صيغة إضافية توضح أنه ينبغي أن يسلم المرسل البضاعة إلى الناقل "الفعلي" أو الناقل "المنفذ"، إلا أنه أعرب عن رأي مؤداه أن تعبير "الناقل" يتناول بصورة كافية إمكانية تدخل طرف منفذ إضافة إلى الناقل الأصلي. وأخيراً، أعرب في الفقرة ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/510 عن رأي مفاده أنه يمكن للفريق العامل أن يضع في اعتباره نص الفقرة ٥ من المادة ١ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط عند تنقيح التعريف. ولم يتوصل الفريق العامل إلى أي اتفاق فيما يتعلق بتنقيح هذا الحكم.

(6) نقل سهو حدث في المشروع الأصلي للصك الوارد من اللجنة البحرية الدولية التي كانت تقصد تصحيح تعبير "الناقل" بحيث يصبح "الناقل أو الطرف المنفذ" في الحالات التي يكون فيها هذا التغيير ضرورياً. وقد أدخل هذا التعديل في النقاط المختلفة التي يتكرر فيها التعبير في مشروع الصك.

(7) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٠٧ من الوثيقة A/CN.9/510، اتفق بصورة عامة، مع مراعاة الشواغل التي أعرب عنها في سياق مناقشة تعريف "الناقل" في الفقرة ١-١ (الفقرة (ب) (الآن)، على أن مشروع تعريف "الشاحن" يشكل أساساً مقبولاً لمواصلة المناقشة في دورة لاحقة.

(8) ذكر في الفقرة ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه، على الرغم من بعض الآراء المخالفة، أعرب عن تأييد واسع النطاق لوجود هذه الفكرة في مشروع الصك؛ كما أعرب عن تأييد واسع النطاق لمفهومها، بما في ذلك استخدام تعبير "يقوم فعلياً بأداء" كطريقة للحد من فئات الأشخاص التي يراد إدراجها في التعريف. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/510، قدمت اقتراحات لتبسيط وتقصير صيغة التعريف، كما اقترح حذف عبارة "بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفاً في عقد النقل أو مذكوراً فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه"، باعتبارها غير واضحة ولا تضيف شيئاً جوهرياً إلى التعريف. بيد أنه من غير الواضح ما إذا كان هذا الاقتراح قد حظي بتأييد كافٍ في الفريق العامل.

(9) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٠٠ من الوثيقة A/CN.9/510، اقترح الإبقاء في الوقت الحاضر على جميع الخيارات المتعلقة بتعريف "الطرف المنفذ" الواردة في مشروع النص والتعليق. وكان قد اقترح في الفقرة ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 بديل محتمل للتعريف التقييدي نسبياً الوارد في النص الأصلي في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 هو تعريف شامل نسبياً يمكن أن يصاغ على النحو التالي في بداية الجملة: "شخص غير الناقل يقوم بأداء أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، من أجل نقل البضاعة أو مناوالتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ...".

(10) ذكر في الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل اعتبر أنه ينبغي حذف هذه العبارة.

سيطرته، بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفاً في عقد النقل أو مذكوراً فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه. وتعبر "الطرف المنفذ" لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو يكون مستخدماً لدى الشخص (غير الناقل) الذي يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو وكيلاً له أو متعاقداً عادياً معه أو متعاقداً من الباطن معه.

(و) ~~٤٣٣~~ يقصد بتعبير "الحائز"^(١١) (ب) الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند النقل القابل للتداول، أو يملك وحده [امكانية الوصول الى] [السيطرة على] السجل الالكتروني القابل للتداول، ويكون (ج) إما:

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

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

٣' من هو قادر، بمقتضى المادة ٦ ~~٤٣٤~~، على اثبات أنه يملك [امكانية الوصول الى] [السيطرة على] السجل الالكتروني القابل للتداول، في حال استخدام سجل من هذا القبيل.

(ز) ~~٤٣٥~~ يقصد بتعبير "حق السيطرة"^(١٢) المعنى الوارد في المادة ٤٩ ~~٤٣٦~~.

(ح) ~~٤٣٧~~ يقصد بتعبير "الطرف المسيطر"^(١٣) الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة بمقتضى المادة ٥٠ ~~٤٣٨~~.

(11) ورد في الفقرة ٩١ من الوثيقة A/CN.9/510 اقتراح مؤداه أن عبارة "في الوقت الراهن" غير ضرورية، وأعرب عن تأييد الاحتفاظ باشتراط أن يكون الحائز هو الحائز "الشرعي" لمستند النقل القابل للتداول. ومرة أخرى، ليس من الواضح ما إذا كان هذا الاقتراح قد حظي بدعم كاف في الفريق العامل.

(12) ذكر في الفقرة ١٠٥ من الوثيقة A/CN.9/510 أن هذا التعريف هو حالة مرجعية أكثر مما هو تعريف ولذلك اقترح حذفه. بيد أن الفريق العامل اتفق على الاحتفاظ بالتعريف لمواصلة النظر فيه في مرحلة لاحقة. انظر الحاشية (١٣) أدناه.

وربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كانت الجملة الأولى من العبارة الافتتاحية للفقرة ١١-١ (المادة ٥٣ الآن) ينبغي أن تنقل إلى الفقرة ١-١٨ (الفقرة (ز) الآن) باعتبارها تعريف "حق السيطرة". وإذا ما قرر الفريق العامل القيام بذلك، يمكن أن يصبح نص الفقرة (ز) كما يلي: "يقصد بتعبير "حق السيطرة" ١' الحق في توجيه تعليمات إلى الناقل بمقتضى عقد النقل و ٢' الحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن ذلك العقد."

(13) إذ أحاط الفريق العامل علماً بالشواغل المعرب عنها في الفقرة ٨٧ من الوثيقة A/CN.9/510 بشأن استخدام إشارة مرجعية في باب التعاريف، اتفق على الاحتفاظ بالتعريف لاجراء المزيد من المناقشات.

(ط) ~~٢٠٠~~ يقصد بتعبير "المرسل إليه"^(١٤) الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو السجل الإلكتروني.

(ي) ~~٢٠٠~~ يقصد بتعبير "البضاعة" [ما يتسلّمه الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقله] [ما يتعهد الناقل أو الطرف المنفذ بنقله بمقتضى عقد النقل]^(١٥) من سلع وأشياء من أي نوع [، أياً كان نوعها]، وتشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو الطرف المنفذ أو لا توفر نيابة عنه.

(ك) ~~٢٠٠~~ يقصد بتعبير "مستند النقل"^(١٦) المستند الذي يُصدره الناقل أو الطرف المنفذ بمقتضى عقد النقل، والذي

١' (أ) يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة بمقتضى عقد النقل، أو

٢' (ب) يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه،

أو كليهما.

(14) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/510، اقترح إعادة صياغة التعريف على غرار ما يلي: "يقصد بتعبير "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة بمقتضى عقد النقل الذي يمكن أن يعبر عنه بمستند نقل أو سجل إلكتروني"، بينما ورد في اقتراح آخر أنه قد تكون هناك حاجة إلى إدراج إشارة إلى الطرف المسيطر في تعريف "المرسل إليه". ووفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/510، أحاط الفريق العامل علماً بتلك التساؤلات والشواغل والاقتراحات بغرض مواصلة مناقشتها في مرحلة لاحقة.

(15) أعرب في الفقرة ٩٠ من الوثيقة A/CN.9/510 عن القلق من أن الإشارة في تعريف "البضاعة" إلى أن الناقل أو الطرف المنفذ "يتسلم البضاعة" بدلاً من "يتعهد بنقلها" قد تعني أن التعريف فشل في تغطية الحالات التي لا يتسلم فيها الناقل البضاعة أو يحمل فيها البضاعة المشحونة على السفينة. وقيل إن الإشارة الحالية إلى تسليم البضاعة فحسب ضيقة جداً وأنه ينبغي بالتالي تبسيط التعريف بإزالة أي إشارة إلى تسليم البضاعة. وقرر الفريق العامل أن تعد الأمانة نصين بديلين، وازعة في اعتبارها كلا من هذين النهجين؛ لكن الفريق العامل ربما يود في أن ينظر فيما إذا كان التعديل الوارد أعلاه يمكن أن يبدد شواغله دون حاجة إلى أي من النصين البديلين.

وربما يود الفريق العامل أيضاً في أن يحيط علماً بأنه إذا ما اعتمدت عبارة "ما يتعهد بنقله بمقتضى عقد النقل"، يجب أن تقتصر العبارة الكاملة على "ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من... أياً كان نوعها" لأن الطرف المنفذ لا يتعهد بنقل البضاعة بمقتضى عقد النقل. بيد أنه إذا ما اعتمدت عبارة "ما يتسلمه بغرض نقله" ينبغي أن تكون العبارة الكاملة "ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقله".

(16) ورد في الفقرة ٨٦ من الوثيقة A/CN.9/510 اقتراح بشأن الفقرة ١-٦ (الفقرة (ص) الآن) المتعلقة بتعريف "تفاصيل العقد" (انظر الحاشية (٢٣) أدناه) مفاده أن النص ينبغي أن يبين بصورة أوضح إلى ماذا تشير عبارة "تتعلق بعقد النقل". وفي هذا الشأن، اقترح أن يقوم الفريق العامل، عندما ينظر في مشروع الفقرة ١-٩ و ١-٢٠ (الفقرتين (س) و (ك))، بالنظر في اشتراط أن يثبت الاتصال الإلكتروني أو مستند النقل وجود عقد النقل. ولذلك لا يبدو أن المستصوب وضع أقواس معقوفة حول المادتين ١-٢٠ (ب) (الفقرة (ك) ٢'، الآن) أو ١-٩ (ب) (الفقرة (س) الآن).

(ل) ~~٤٤~~ يقصد بتعبير "مستند النقل القابل للتداول"^(١٧) أي مستند نقل يدل بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول".*

(م) ~~٤٥~~ يقصد بتعبير "مستند النقل غير القابل للتداول"^(١٨) أي مستند نقل لا تنطبق عليه صفة مستند النقل القابل للتداول.

(ن) ~~٤٦~~ يقصد بتعبير "الاتصال الإلكتروني"^(١٩) الاتصال بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو بواسطة صور رقمية أو بوسيلة مشابهة مما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلة ميسورة الوصول إليها بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً. ويشمل الاتصال إنشاء المعلومات وتخزينها وارسالها واستقبالها.

(س) ~~٤٧~~ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني"^(٢٠) المعلومات الواردة في رسالة بيانات واحدة أو أكثر صادرة عن الناقل أو عن الطرف المنفذ بواسطة اتصال إلكتروني يجري بمقتضى عقد النقل، والتي

١' (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة بمقتضى عقد النقل، أو

٢' (ب) تثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه،

أو كليهما.

(17) اقترح في الفقرة ٩٣ من الوثيقة A/CN.9/510 أن يكون هناك بيان أوضح للفروق القائمة بين القابلية للتداول وعدم القابلية للتداول، وخصوصاً من أجل النص على القواعد المناسبة بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول. وردا على ذلك، لوحظ أنه بينما من المهم توخي الدقة في هذا المجال، وخصوصاً بسبب كونه مجالاً جديداً ويؤثر فيه القانون الوطني، ينبغي أن يضع الفريق العامل في اعتباره أنه لا يستطيع أن ينظم جميع الآثار.

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

(18) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/510، وعلى الرغم من الاقتراح المقدم الذي مفاده أن هذا التعريف غير ضروري وينبغي حذفه، اتفق الفريق العامل على الإبقاء على التعريف لاجراء مناقشة إضافية بشأنه.

(19) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٨ من الوثيقة A/CN.9/510، ذكر عدد من الشواغل بشأن هذا الحكم وبشأن تعريف "السجل الإلكتروني". وحديثاً بالملاحظة أن مناقشة جوانب التجارة الإلكترونية في مشروع الصك أُرجئت إلى وقت لاحق من مناقشات الفريق العامل.

(20) انظر الحاشيتين (١٦) و(١٩) أعلاه.

وهو يشمل المعلومات التي ترفق بالسجل الالكتروني أو تربط به بشكل آخر في نفس الوقت الذي يصدرها فيه الناقل أو الطرف المنفذ أو عقب ذلك.

(ع) ~~١٣~~ يقصد بتعبير "السجل الالكتروني القابل للتداول"^(٢١) أي سجل الكتروني

١٤ يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل اليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"،* و

٢٤ يخضع للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٦ ~~٢٣~~، التي تتضمن أحكاما وافية بشأن احالة ذلك السجل إلى حائز آخر وبشأن الطريقة التي يتسنى بها لحائز ذلك السجل أن يثبت كونه ذلك الحائز.

(ف) ~~١٥~~ يقصد بتعبير "السجل الالكتروني غير القابل للتداول"^(٢٢) أي سجل الكتروني لا تنطبق عليه صفة السجل الالكتروني القابل للتداول.

(ص) ~~٦~~ يقصد بتعبير "تفاصيل العقد"^(٢٣) أي معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (بما في ذلك شروط العقد والتميزات والتوقيعات والتطهيرات) التي توجد في مستند النقل أو السجل الالكتروني.

(ق) ~~٤~~ ~~يشمل تعبير~~ يقصد بتعبير "الحاوية"^(٢٤) أي نوع من الحاويات، أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو الحاويات البدالة، أو أي عبوة موحدة مماثلة تستخدم في

(21) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/510، قبل الفريق العامل تعريفي "السجل الالكتروني القابل للتداول" و "السجل الالكتروني غير القابل للتداول" كأساس سليم لمزيد من المناقشات.

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

(22) تصحيح للنص الأصلي يتبع الفقرة ١٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. انظر أيضا الحاشية (٢١) أعلاه.

(23) ذكر في الفقرة ٨٦ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل اتفق على أنه ينبغي النظر في الشاغلين التاليين عند إعادة صياغة التعريف وهما: ان التعريف يمكن أن يتضمن تناقضات عندما يُقرأ مع الفقرة ١-٢٠ (الفقرة (ك) الآن) وأنه ينبغي أن يبين النص بصورة أوضح إلى ماذا تشير عبارة "تتعلق بعقد النقل" (انظر الحاشية (١٦) أعلاه). بيد أن وجود تناقض بين تعريف "تفاصيل العقد" في الفقرة ١-٦ (الفقرة (ص) الآن) وتعريف "مستند النقل" في الفقرة ١-٢٠ (الفقرة (ك) الآن) غير واضح. وعلاوة على ذلك، تبدو عبارة "تتعلق بعقد النقل" واضحة.

(24) ذكر في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه طلب إلى الأمانة أن تعد تعريفا منقحا لتعريف "الحاوية" مع إعطاء بدائل ممكنة تجسد الآراء والشواغل المعرب عنها. وكان أول شاغل أعرب عنه في الفقرة ٨١ من الوثيقة A/CN.9/510 مفاده أن تعبير "يشمل" يجعل التعريف غير محدد النطاق، وكان مفاد الشاغل الثاني المعرب عنه

تجميع البضاعة [وقابلة للنقل بحراً] [ومصممة للنقل بحراً]، وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة.^(٢٥)

(ر) ~~+~~ يقصد بتعبير "أجرة النقل"^(٢٦) الأجر المستحق الدفع إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.

المادة ٢ - ٣ نطاق الانطباق

الخيار ألف للفقرة ١^(٢٧)

١ - ٣ - ١

رهنًا^(٢٨) بالمادة ٣ بالفقرة ٣ - ٣ - ١، تنطبق أحكام ينطبق هذا الصك على جميع عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين إذا

(أ) كان مكان التسليم ~~[أو ميناء التحميل]~~^(٢٩) المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو

في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/510 أن التعريف ينبغي أن يكون مقتصرًا على الحاويات المصممة للنقل بحراً. وتوفر التغييرات المقترحة صيغة بديلة كما تمثل محاولة لتجسيد تلك الآراء.

(25) بغية تجنب تكرار عبارة "يقصد بتعبير 'حاوية' أي نوع من الحاويات..."، ربما يود الفريق العامل أن ينظر في النص البديل التالي: "يقصد بتعبير 'حاوية' أي عبوة موحدة تستخدم في تجميع البضاعة [وقابلة للنقل بحراً] [ومصممة للنقل بحراً] وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة [مثل] [بما في ذلك] الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو الحاويات البديلة، أو أي عبوة موحدة مماثلة".

(26) أعرب في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/510 عن شاغل مؤداه أن تعريف أجرة النقل غير كامل إذ أنه لا يبين من هو الشخص المسؤول عن دفع أجرة النقل. بيد أنه اتفق على أن دور التعريف هو مجرد وصف ما هي أجرة النقل وأن المسائل المتصلة بأجرة النقل يمكن تناولها في مكان آخر.

(27) الخيار ألف للفقرة ١ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(28) ربما يود الفريق العامل أن يستعرض جميع المواد وال فقرات في مشروع الصك التي تبدأ بعبارة "رهنًا بالمادة/ بالفقرة..." أو "بصرف النظر عما إذا كانت المادة/الفقرة..." وما شابه، لكي يجري في كل حالة تقدير ما إذا كانت العبارة ضرورية أو ما إذا كان يجوز حذفها. وبغية تحقيق الاتساق، يقترح اكتمال هذا الاستعراض بدراسة الصك بكامله مع وضع هذا الغرض وحده نصب العينين.

(29) ذكر في الفقرة ٢٤٤ من الوثيقة A/CN.9/526 أن الفريق العامل اتفق على أساس مؤقت على أن مشروع الصك ينبغي أن يشمل أي نوع من أنواع النقل المتعدد الوسائط المشتمل على مرحلة نقل بحرية، وأنه لن تكون هناك حاجة إلى مزيد من التمييز بالاستناد إلى الأهمية النسبية لمختلف الوسائط المستخدمة لأغراض النقل. واتفق أيضاً على أن مشروع المادة ٣ (المادة ٢ الآن) قد يحتاج إلى إعادة صياغة لكي يجسد بصورة أفضل تقييم الطابع الدولي للنقل استناداً إلى عقد النقل. وطلب إلى الأمانة أن تعد أحكاماً منقحة مع خيارات ممكنة بغية مواصلة المناقشة في دورة مقبلة. بيد أنه بالنظر إلى تعريف "عقد النقل" في الفقرة ١-٥ (المادة ١ (أ))

- (ب) كان مكان التسليم ~~[أو ميناء التفريغ]~~ المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو
- (ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم الاختيارية المحددة في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]
- (د) [كان عقد النقل مبرماً في دولة متعاقدة أو كانت تفاصيل العقد تبين أن مستند النقل أو السجل الإلكتروني صدر في دولة متعاقدة، أو]^(٣٠)
- (هـ) كان عقد النقل ينص على أن أحكام هذا الصك، أو قانون أية دولة ~~تجمل~~ أحكامه نافذة يجعله نافذ المفعول، هو الذي يحكم العقد.

الخيار باء للفقرة ١^(٣١)

- رهنًا بالمادة ٣ ~~٣-٣-١~~ بالفقرة ٣، تنطبق أحكام ينطبق هذا الصك على جميع عقود النقل البضاعة بحراً^(٣٢) التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين إذا
- (أ) كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو
- (ب) كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو
- (ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم الاختيارية المحددة في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]

الآن) يبدو أن لا حاجة إلى تغيير نص الفقرتين ١-٣ (أ) و (ب) (المادتين ٢ (١) (أ) و (ب) الآن) باستثناء حذف الكلمات الواردة بين أقواس معقوفة.

(30) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/510، رئي على نطاق واسع في الفريق العامل أن مكان إبرام العقد، في ممارسات النقل الحديثة، لا صلة له في الغالب بتنفيذ عقد النقل وأنه في حالة التجارة الإلكترونية يمكن أن يكون حتى من الصعب أو من المستحيل تحديد ذلك المكان.

(31) نوقشت في الفقرات ٢٤٥ إلى ٢٤٩ من الوثيقة A/CN.9/526 علاقة مشروع الصك باتفاقيات النقل الأخرى وبالتشريعات الداخلية. وأوعز الفريق العامل إلى الأمانة في الفقرة ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526 بأمر منها أعداد صيغة تضع في اعتبارها الاقتراح السويدي كخيار بغية توضيح الفقرة ١-٣ (الفقرة ١ الآن) من مشروع الصك (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.26). ويتجسد هذا الخيار في الخيار باء.

(32) إذا اعتمد الفريق العامل الخيار باء، فإن عبارة "نقل البضاعة بحراً" قد تقتضي تعديل تعريف "عقد النقل" الوارد في الفقرة ١-٥ (المادة ١ (أ) الآن).

(د) [كان عقد النقل مبرما في دولة متعاقدة أو كانت تفاصيل العقد تبين أن مستند النقل أو السجل الإلكتروني صدر في دولة متعاقدة، أو]^(٣٣)

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

١ مكررا- ينطبق هذا الصك أيضا على النقل عبر الممرات المائية الداخلية قبل الرحلة البحرية وبعدها وكذلك على النقل الطرقي أو بالسكك الحديدية من مكان التسليم إلى ميناء التحميل ومن ميناء التفريغ إلى مكان التسليم، شريطة أن تكون البضاعة، أثناء الرحلة البحرية، قد أفرغت من وسيلة النقل التي تمت بواسطتها مرحلة النقل الطرقي.^(٣٤)

الخيار جيم للفقرة ١^(٣٥)

رهنأ بالمادة ٣-٣-٣، تنطبق أحكام ينطبق هذا الصك على جميع عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم ميناء التحميل وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين إذا

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

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

(33) انظر الحاشية (٣٠) أعلاه.

(34) ربما يود الفريق العامل في أن ينظر في علاقة هذه الفقرة ١ مكررا بالمادة ٨٣.

(35) ورد في الفقرة ٢٤٣ من الوثيقة A/CN.9/526 اقتراح مؤداه أن مشروع الصك ينبغي أن لا ينطبق الا على عمليات النقل التي تكون فيها المرحلة البحرية شاملة للنقل عبر الحدود. ووفقا لهذا الاقتراح، قيل ان لا صلة لذلك اذا كانت المراحل البرية المشمولة في عملية النقل الاجمالية قد تضمنت أو لم تتضمن النقل عبر الحدود. وأحاط الفريق العامل علما بذلك الاقتراح وطلب إلى الأمانة أن تجسده، كخيار ممكن، في المشروع المنقح الذي سيجري اعداده من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة. وكان القصد من الخيار جيم تجسيد هذا النهج. ووفقا لما ذكر في الفقرة ٢٤٣ من الوثيقة A/CN.9/526، ساد مع ذلك رأي مؤداه أنه، عملا بمشروع المادة ٣ (المادة ٢ الآن)، لا ينبغي تقييم الطابع الدولي للنقل فيما يتعلق بأي مرحلة من المراحل الفردية الأحادية الوساطة بل فيما يتعلق بعملية النقل الاجمالية التي يكون مكان التسليم ومكان التسليم فيها واقعين في دولتين مختلفتين.

- (ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم الاختيارية المحددة في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]
- (د) [كان عقد النقل مبرماً في دولة متعاقدة أو كانت تفاصيل العقد تبين أن مستند النقل أو السجل الإلكتروني صدر في دولة متعاقدة، أو]^(٣٦)
- (هـ) كان عقد النقل ينص على أن أحكام هذا الصك، أو قانون أية دولة تجعل أحكامه نافذة يجعله نافذ المفعول، هو الذي يحكم العقد.^(٣٧)
- ٢-٣-٢ تنطبق أحكام ينطبق هذا الصك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.^(٣٨)
- ٣-٣-٣ لا تنطبق أحكام لا ينطبق هذا الصك على مشارطات الاستئجار [أو عقود تأجير السفن أو عقود الحجم أو الاتفاقات المماثلة].
- ٤-٣-٣ بصرف النظر عن أحكام المادة الفقرة ٣-٣-٣، إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول عملاً بمشارطة استئجار [أو عقد تأجير سفينة أو عقد حجم أو اتفاق مماثل]، فإن أحكام هذا الصك تنطبق على العقد المثبت بذلك المستند أو السجل الإلكتروني أو الوارد فيه، اعتباراً من الوقت، وإلى المدى الذي يحكم فيه المستند أو السجل الإلكتروني العلاقات بين الناقل وأي حائز لا يكون هو المستأجر.
- ٥-٣-٤ إذا كان العقد ينص على نقل البضاعة مستقبلاً في سلسلة من الشحنات فإن أحكام هذا الصك تنطبق ينطبق على كل شحنة منها ما دامت المواد الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤-٣-١ و ٣-٣-٢ تنص على ذلك.

(36) انظر الحاشية (٣٠) أعلاه.

(37) ربما يود الفريق العامل أيضاً أن ينظر في إضافة فقرة ١ مكرراً إلى الخيار جيم على النحو التالي: "١ مكرراً- إذا كانت البضاعة، بمقتضى عقد النقل، منقولة بحراً جزئياً فقط، فإن هذا الصك لا ينطبق، على أية حال، إلا إذا (أ) كان مكان التسليم وميناء التحميل واقعين في الدولة ذاتها، و (ب) كان ميناء التفريغ ومكان التسليم واقعين في الدولة ذاتها." وقد يتعارض هذا الاقتراح مع الفقرة الفرعية ٤-٢-١ (المادة ٨ الآن). وبالإضافة إلى ذلك، ووفقاً لما ذكر في الحاشية (٣٥) أعلاه، ساد رأي في الفريق العامل مؤداه أنه لا ينبغي تقييم الطابع الدولي للنقل فيما يتعلق بأي مرحلة من المراحل الفردية الأحادية الواسطة بل فيما يتعلق بعملية النقل الإجمالية التي يكون مكان التسليم ومكان التسليم فيها واقعين في دولتين مختلفتين.

(38) رئي أنه، بغية تحقيق التوحيد وتجنب الشك، سيكون من المستصوب أن تشمل أيضاً إشارة إلى القانون المنطبق (الفقرة ٣٧ من الوثيقة 1/Add.21/WG.III/CN.9/A).

الفصل ٢ - الاتصال الإلكتروني^(٣٩)

المادة ٣

٢-٣ يجوز تسجيل أو إرسال أي شيء يتعين وجوده في مستند النقل أو عليه، بمقتضى هذا الصك، باستخدام الاتصال الإلكتروني بدلاً من مستند النقل، شريطة أن يجري إصدار السجل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة صريحة أو ضمنية من الناقل والشاحن.

المادة ٤

١-٢-٣ إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل إلكتروني قابل للتداول،

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

(ب) يُصدر الناقل إلى الحائز سجلاً إلكترونياً قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل قد أُصدر عوضاً عن مستند النقل القابل للتداول،

وعند ذلك، لا يعود لمستند النقل القابل للتداول أي مفعول أو صلاحية.

٢-٣-٣ إذا أُصدر سجل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك السجل الإلكتروني بمستند نقل قابل للتداول،

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

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

(39) أُرجمت مناقشة هذا الفصل إلى حين النظر في مشروع الصك في المستقبل. وقد أبقى على هذا الفصل بصيغته الأصلية. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في المكان الأمثل لادراجه في مشروع الصك عند النظر في أحكامه. ويتوقع ادخال تغييرات على هذا الفصل في أعقاب تلك المناقشات.

المادة ٥

٣-٤ يجوز اصدار الإشعارات والتأكيدات المشار إليها في المواد ٢٠ (١) ~~١-٩-٦~~ و ٢٠ (٢) ~~١-٩-٦~~ و ٢٠ (٣) ~~١-٩-٦~~ و ٣٤ (١) (ب) و (ج) و ٨-٢-١ (ب) و (ج) و ٤٧ ~~١-١-٢~~ و ٥١ ~~١-٤-١~~، والإعلان المشار إليه في المادة ٦٨ ~~٣-١-٤~~، والاتفاق المتعلق بالوزن المشار إليه في المادة ١-٣٧ (ج) ~~١-٣-٨~~ (ج) باستخدام الاتصال الإلكتروني، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسيلة بموافقة صريحة أو ضمنية من الطرف الذي يرسلها والطرف الذي يستقبلها، وإلا وجب اصدارها كتابة.

المادة ٦

٤-٥ يخضع استخدام السجل الإلكتروني القابل للتداول للقواعد الإجرائية المتفق عليها بين الناقل والشاحن أو الحائز المذكور في المادة ١ (ع) ^(٤٠) ~~١-٢-٢~~. ويتعين أن يشار إلى القواعد الإجرائية في تفاصيل العقد وأن تتضمن تلك القواعد أحكاماً وافية بشأن:

(أ) إحالة ذلك السجل إلى حائز آخر؛ و

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

(ج) الطريقة التي يجري بها تأكيد

١، أن التسليم إلى المرسل إليه قد تم؛ أو

٢، أن السجل الإلكتروني القابل للتداول لم يعد له أي مفعول أو صلاحية، عملاً بالمادتين ٤ (٢) ~~١-٢-٢~~ أو ٤٩ (أ) ^(٤٠) ~~١-٢-٢~~ (أ) ^(٤٠) ~~١-٢-٢~~.

(40) هذا تصحيح للنص الأصلي لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 الذي كان ينبغي أن يشير إلى تعريف "السجل الإلكتروني القابل للتداول" في المادة ١ (ع).

الفصل ٣ - ٤ - فترة المسؤولية

المادة ٧^(٤١)

١- ~~١-٤~~ رهنًا بأحكام المادة ٩ ~~٣-٤~~، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة بمقتضى هذا الصك الفترة الممتدة من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها إلى الوقت الذي تسلم فيه البضاعة إلى المرسل إليه.

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

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

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

(41) ربما يود الفريق العامل أن يحيط علماً بالفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/510 التي تتضمن الآراء التي تعارض النهج المتبع في المادة ٧ والآراء التي تؤيده.

المادة ٨ ٤-٢ النقل السابق أو اللاحق للنقل بحراً^(٤٢)

١- عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن تأخر يحدث حصراً أثناء أي من الفترتين التاليتين:

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

(ب) من وقت تفريغ البضاعة من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه؛
وتكون هناك، وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، أحكام اتفاقية دولية [أو قانون وطني]:

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

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

٣٠٠ ' لا يمكن الخروج عنها بواسطة عقد خصوصي، إما كلياً وإما لما هو في غير مصلحة الشاحن،

(42) ذكر في الفقرة ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526 أن الفريق العامل اتفق بصورة مؤقتة على الاحتفاظ بنص الفقرة الفرعية ١-٢-٤ (المادة ٨ الآن) كوسيلة لحل النزاعات المحتملة بين مشروع الصك والاتفاقيات الأخرى السارية المفعول. وأوعز إلى الأمانة باعداد حكم بشأن التنازع بين الاتفاقيات من أجل احتمال ادراجه في المادة ١٦ (الفصل ١٨ الآن) من مشروع الصك، واعداد صيغة يعتبر فيها الاقتراح السويدي لتوضيح الفقرة ١-٣ (المادة ٢ (١) الآن) خياراً. ولم يجز التوصل إلى نتيجة حاسمة في الآراء المتبادلة بشأن العلاقة بين مشروع الصك والقانون الوطني، واتخذ قرار بمواصلة النظر في هذه المسألة في ضوء الاقتراحات المتوقعة في المستقبل. بيد أنه نظراً إلى مستوى التأييد الذي أعرب عنه فيما يتعلق بمسألة القانون الوطني، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تدرج إشارة إلى القانون الوطني بين معقوفتين في نص الفقرة الفرعية ١-٢-٤ (المادة ٨ الآن) من أجل مواصلة النظر فيها في المستقبل. وعلاوة على ذلك، أدرج بين أقواس معقوفة في مشروع الصك كل من نص الاقتراح السويدي بشأن المادة ٣ (المادة ٢ الآن) وحكم بشأن تنازع القوانين في المادة ١٦ (الفصل ١٨ الآن).

وربما يود الفريق العامل أيضاً أن ينظر فيما إذا كانت هذه المادة في المكان الصحيح من مشروع الصك أو ما إذا كان ينبغي أن تنقل إلى فصل آخر، ربما كالفصل ٥ المتعلق بمسؤولية الناقل مثلاً.

تكون لتلك الأحكام، طالما كانت إلزامية حسبما هو مشار إليه في الفقرة الفرعية ٣، أعلاه، غلبة على أحكام هذا الصك.]

[٢- لا تمس الأحكام المنصوص عليها في المادة ٨ المفقرة الفرعية ٤-٢-٣ بانطباق المادة ١٨ (٢) ٦-٧-١ مكررا^(٤٣)

[٣- ٤-٢-٣ تنطبق المادة ٨ ٤-٢-٣ بصرف النظر عن القانون الوطني الذي كان سينطبق على عقد النقل لو لم تكن موجودة.]

المادة ٩-٤-٣ عقود النقل والشحن المختلطة^(٤٤)

١- ٤-٣-١ يجوز للطرفين أن يتفقا صراحة في عقد النقل على أن يقوم الناقل، الذي يعمل وكيلا، باتخاذ الترتيبات لقيام ناقل آخر أو ناقلين آخرين بجزء معين أو أجزاء معينة من عملية نقل البضاعة.

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

(43) أثناء المناقشة المتعلقة بمعاملة التلف غير المحدد الموضع والواردة في الفقرات ٢٦٤ إلى ٢٦٦ من الوثيقة A/CN.9/264، اقترح في الفقرة ٢٦٦ بأنه ربما كان من الضروري أن يجسد مشروع الصك بصورة أوضح النظم القانونية التي تحكم التلف المحدد الموضع بمقتضى الفقرة الفرعية ٤-٢-١ (المادة ٨ الآن) والتلف غير المحدد الموضع بمقتضى الفقرة الفرعية ٦-٧-١ (المادة ١٨ الآن). ودعيت الأمانة إلى النظر في الحاجة إلى تحسين الاتساق بين هذين الحكمين عند اعداد مشروع منقح للصك.

أما "تحسين الاتساق" بين الفقرة الفرعية ٤-٢-١ والحكم الجديد في الفقرة الفرعية ٦-٧-١ مكررا (المادة ١٨ الآن) المقترح في الفقرة ٢٦٤ لادراجه بعد الفقرة الفرعية ٦-٧-١ (المادة ١٨ الآن) (الذي ينص على ما يلي: "بصرف النظر عن أحكام الفقرة الفرعية ٦-٧-١ (المادة ١٨ الآن)، اذا تعذر على الناقل أن يثبت ما اذا كانت البضاعة قد تلفت أو هلكت أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحرا، ينطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف أجزاء النقل." فيمكن تحقيقه بإضافة الفقرة (٢) حسبما هو مبين.

(44) ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما اذا كانت المادة ٩ في الموضع الصحيح ضمن الفصل ٣ المتعلق بفترة المسؤولية.

الفصل ٤ - التزامات الناقل

المادة ١٠

٤- يتولى الناقل، رهنا بأحكام بهذا الصك ووفقا لشروط عقد النقل، نقل البضاعة بصورة سليمة ومتسمة بالحرص إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.^(٤٥)

المادة ١١

١- يقوم الناقل أثناء فترة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ٧ ٤- رهنا بالمادة ٨ ٤-، بتحميل البضاعة ومناولتها وتسليمها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص.^(٤٦)

٢- يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو من ينوب عنه، أداء وظائف معينة من بين الوظائف المشار إليها في المادة ١ ٢- ٤- ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.^(٤٧)

(45) ذكر في الفقرة ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل اتفق بصورة مؤقتة على الاحتفاظ بنص الفقرة ١-٥ (المادة ١٠ الآن) بصورته الحالية. ورئي على نطاق واسع أن الشواغل والاقتراحات الصياغة الواردة في الفقرات ١١٣ إلى ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/510 ينبغي أن يعاد النظر فيها في مرحلة لاحقة.

(46) وفقا لما أشير إليه في الفقرة ١١٧ ولما ذكر في الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/510 من أنه، بصرف النظر عن وجود بعض التأييد لحذف الفقرة الفرعية ١-٢-٥ (المادة ١١ (١) الآن)، اتفق الفريق العامل بصورة مؤقتة على الاحتفاظ بمشروع المادة نظرا إلى الخبرة الواسعة فيما يتعلق بأحكام مماثلة في الاتفاقيات القائمة مثل المادة ٣ (٢) من قواعد لاهاي. واتفق أيضا على ضرورة اجراء المزيد من الدراسة على مشروع المادة بغية تقييم التفاعل والاتساق بين الفقرة الفرعية ١-٢-٥ (المادة ١١ (١) الآن) ومشروع المادة ٦ (الفصل ٥ الآن) وكذلك على الأثر الذي تتركه التعاريف المحتملة المختلفة للفترة التي ينطبق فيها الالتزام الوارد في الفقرة الفرعية ١-٢-٥ (المادة ١١ (١) الآن). وربما يود الفريق العامل أن يحيط علما بأنه لا يبدو أن هناك اتجاهها بحريا معينا بشأن استخدام الشروط الواردة في الفقرة الفرعية ١-٢-٥ (المادة ١١ (١) الآن) وأن حذف هذه الشروط يمكن أن يؤدي إلى جعل الحكم ينص على معيار عناية عام فحسب.

(47) ذكر في الفقرة ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه تقرر وضع الحكم بين معقوفتين كدليل على أنه ينبغي أن يعيد الفريق العامل النظر شرط في مفهوم "FIO" (خالص أجرة التحميل والتفريغ) وشرط FIOS (خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف). بما في ذلك علاقة هذين الشرطين بالأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل. وربما يود الفريق العامل أن يستعرض هذا الحكم استنادا إلى أية تغييرات تجرى على المادتين ١٠ و ١١ (١).

واقترح اعداد معلومات مكتوبة عن ممارسة شرطي "FIO" و "FIOS" لدورة لاحقة للفريق العامل بغية مساعدته في مناقشاته.

المادة ١٢

الخيار ألف^(٤٨)

٣-٥

بصرف النظر عن أحكام المواد ١٠-٥ و ١١-٥ و ١٣ (أ) ٣-٥، يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة أو أن يفرغها أو يتلفها أو يبطل أذاها أو أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، إذا كانت البضاعة تشكل، أو يبدو مرجحا بقدر معقول أنها ستصبح، أثناء فترة مسؤوليته، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.^(٤٩)

الخيار باء

بصرف النظر عن المواد ١٠-٥ و ١١-٥ و ١٣ (١) ٣-٥، يجوز للناقل أن يفرغ البضاعة الخطرة أو يتلفها أو يبطل أذاها إذا أصبحت خطرا فعليا على الحياة أو الممتلكات.

المادة ١٣ - الالتزامات الإضافية المنطبقة على الرحلة البحرية^(٥٠)

١- ٣-٥ يلتزم يكون^(٥١) الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها [وأثناءها]^(٥٢) بتوخي الحرص الواجب من أجل:

(48) الخيار ألف للمادة ١٢ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(49) ذكر في الفقرة ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل اتفق بصورة عامة على أن نص الفقرة ٣-٥ (المادة ١٢ الآن) يحتاج إلى مزيد من التحسين. وكبديل للنص الحالي للحكم المتمثل في الخيار ألف، طلب إلى الأمانة أن تعد خيارا، مجسدا في الخيار باء، يستند إلى المبادئ المعبر عنها في المادة ١٣ من قواعد هامبورغ بشأن صلاحيات الناقل في الحالة الطارئة الناشئة أثناء نقل البضاعة الخطرة. واتفق أيضا على أن مسألة التعويض الذي قد يستحق للناقل أو الشاحن في تلك الظروف قد تحتاج إلى مزيد من المناقشة في سياق الفقرة ٧-٥ (المادة ٢٩ الآن).

(50) في ضوء التأييد الواسع النطاق في الفريق العامل لأن يشمل نطاق انطباق مشروع الصك النقل من الباب إلى الباب بدلا من النقل من الميناء إلى الميناء (انظر الفقرة ٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526)، رئي أن فصل أحكام مشروع الصك التي ينبغي أن تنطبق على النقل البحري فحسب قد يساعد على إعادة هيكلة مشروع الصك. ونتيجة لذلك، أعيد تنظيم المادتين ٥ و ٦ (الفصلين ٤ و ٥ والفصل ٦ الجديد بعنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل بحرا [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]").

(51) هذه الحالة الأولى من عدة حالات أدرجت فيها صيغة الزامية في مشروع الصك بغية استخدام نهج متسق في مشروع الصك بكامله.

(أ) جعل السفينة [وابقائها] جديرة بالإبحار؛

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

(ج) جعل [وابقاء] عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة، بما فيها الحاويات، حيثما^(٥٣) يوفرها الناقل، جاهزة وآمنة لتسلمها ونقلها والحفاظ عليها.^(٥٤)

[٢-٥- بصرف النظر عن أحكام المواد ١٠-٥ و ١١-٥ و ١٣ (١) ٥-٤، يجوز للناقل، في حالة النقل عن طريق البحر [أو بواسطة المجاري المائية الداخلية]،^(٥٥) أن يضحى بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظا على السلامة العامة أو على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة].^(٥٦)

(52) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٣١ من الوثيقة A/CN.9/510، أكد الفريق العامل على تأييده الواسع النطاق لأن يفرض على الناقل الالتزام المتعلق بتوخي الحرص الواجب طوال الرحلة بالابقاء على عبارتي "وأثناءها" و"وابقائها" الموجودتين الآن بين أقواس معقوفة. بيد أنه أعرب مرة أخرى عن القلق من أن توسيع التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب فيما يتعلق بالرحلة بكاملها يلقي عبئا أكبر على الناقلين ويمكن أن يؤدي إلى إحالة التكاليف الإضافية على شكل أجور نقل أعلى.

(53) ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي ابدال كلمة "حيثما" بكلمة "عندما"، لأن المكان الذي يجري فيه توفير الحاويات لا أهمية له.

(54) ذكر في الفقرة ١٣٦ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل اتفق على أن النص الحالي للفقرة ٥-٤ (الفقرة (١) الآن) يشكل أساسا عمليا لمواصلة مداولاته. وأحاط الفريق العامل علما بمختلف الاقتراحات التي أعرب عنها بشأن مشروع الحكم. واتفق بصورة عامة على أن مشروع الحكم يحتاج إلى مزيد من الدراسة في ضوء أحكام مماثلة أو مقارنة مع اتفاقيات النقل الوحيد الواسطة الأخرى.

(55) ستصبح هذه العبارة نافذة إذا أدرجت هذه الفقرة تحت عنوان "الالتزامات الإضافية المنطبقة على الرحلات البحرية" حسبما هو مقترح في النص.

(56) ذكر في الفقرة ١٤٣ من الوثيقة A/CN.9/510 أن الفريق العامل كان منقسما بين مؤيد لحذف الفقرة الفرعية ومفضل للابقاء عليها بغية مواصلة النظر في مضمونها. وقرر الفريق العامل أن يدرج المادة بين معقوفتين.

الفصل ٥ - ٦ - مسؤولية الناقل

المادة ١٤ - ٦ - أساس المسؤولية^(٥٧)

الخيار ألف للفقرتين ١ و ٢^(٥٨)

١-٦-٦-٦ يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء فترة مسؤولية الناقل حسب تعريفها الوارد في الفصل ٣ للمادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ١٥ (٣) ٦-٣-٦ خطأ تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أو أسهم في حدوثه.^(٥٩)

(57) بعدما يتخذ الفريق العامل قراراً بشأن الخيار المفضل للفقرتين ١ و ٢، قد يستحسن تقسيم الفقرات ١ و ٢ و ٣ إلى مواد منفصلة.

(58) يستند الخيار ألف إلى الفقرتين ١ و ٢ من النص الأصلي لمشروع الصك.

(59) (أ) ذكر في الفقرة ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه قد أعرب عن تأييد قوي لمضمون الفقرة ١-٦ (المادة ١٤ الآن). كما ذكر في الفقرة ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/525 أن الفريق العامل طلب إلى الأمانة أعداد مشروع منقح يضع في الاعتبار الواجب الآراء المعرب عنها والاقتراحات المقدمة. ويعرض الخياران بـ و جيم للفقرتين الفرعيتين ١-٦-١ و ١-٦-٣ (الفقرتين ١ و ٢ الآن) كحل ممكن لما أعرب عنه من آراء واقتراحات، على النحو المذكور في بقية هذه الحاشية، وكذلك في الحواشي (٦١) إلى (٦٦) أدناه.

(ب) وذكر في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/525 أن الفقرة الفرعية ١-٦-١ (المادة ١٤ الآن) أقرب في مضمونها إلى النهج المتخذ في المادة ٢-٤ (ف) من قواعد لاهاي-فيستي منها إلى النهج المتخذ في المادة ١-٥ من قواعد هامبورغ التي تشترط أن يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير مشترطة لتجنب الحادث وتبعاته. بيد أنه وجه بعض الانتقاد بأن الإشارة إلى "فترة مسؤولية الناقل حسب تعريفها في المادة ٤ (الفصل ٣ الآن)" من شأنها أن تتيح المجال للناقل لكي يحد من مسؤوليته كناقل بقدر كبير، نظراً إلى أنه، كما جاء في الفقرة ٤٠ من الوثيقة A/CN.9/510 أعرب عن بعض آراء النهج المتبع في المادة ٧، الذي يكون بموجبه وقت تسلّم البضاعة وتسليمها على وجه التحديد خاضعاً لترتيبات تعاقدية بين الأطراف أو يتقرر بالرجوع إلى العادات أو الأعراف.

(ج) وكما ذكر إضافة إلى ذلك في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/525، أعرب عن بعض القلق من السبب الذي من أجله اعتُبر أن من الضروري الخروج عن الصيغة المستخدمة في قواعد هامبورغ. ورئي أن السبب في الاختلاف في النص عن كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ هو توخي التحسين وتوفير يقين أكبر (مثل كون مسؤولية الناقل تستند إلى خطأ مفترض، وهي مسألة تتطلب التوضيح عن طريق الفهم المشترك الذي اعتمده واضعو قواعد هامبورغ). وأعرب عن رأي معاكس مؤداه أن الجمع بين صيغتين مختلفتين من كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ قد يزيد من عدم اليقين إذ إن من غير الواضح كيف سيفسر الحكم. ونظراً إلى اختلاف الرأيين ولعدم وجود ما يدل على أن أحدهما غلب الآخر، يبدو أنه لا يمكن تجسيدهما في النص.

[٦-١-٢(٦٠)]

٢-٣-١-٦(٦١) بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١-١ الفقرة ١، إذا أثبت الناقل أنه امتثل لالتزاماته بموجب الفصل ٤ المادة ٤(٦٢) وأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في

(د) وقدم اقتراح في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/525 بأن يجرى تبسيط أساس المسؤولية عن طريق إلغاء معيار الحرص الواجب والاستعاضة عنه بالمسؤولية المنبثقة عن استخدام السفينة بحذ ذاته. وسوف يستتبع هذا الاقتراح معيارا ضيقا جدا للمسؤولية، ان لم يكن موضوعيا. وحيث انه قد أعرب عن تأييد في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/525 لاشتراط وقوع المسؤولية المستندة إلى الخطأ على عاتق الناقل، يبدو أن التغيير الذي اقترح يتعارض مع رأي الأغلبية.

(هـ) واقترحت الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه بينما اعتمد معيار أعلى من المسؤولية في الصكوك التي تتناول وسائل نقل أخرى (مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية "كوتيف")، لن يكون معيار أعلى مقبولا في السياق البحري. وفي هذا الشأن، أعرب عن التأييد لخصائص إضافية على مشروع المادة ١-٦ (المادة ١٤ الآن) كمشروع المادة ٥ (الفصل ٤ الآن) الذي ينص على التزامات الناقل الإيجابية. ويبدو أن هذا الاقتراح حظي بتأييد الفريق العامل، وينبغي أن يؤخذ في الاعتبار.

(و) النص الأصلي كما ورد في الخيار ألف لا يوفر ارتباطا واضحا بين المادة ٥ (الفصل ٤ الآن) والمادة ٦ (الفصل ٥ الآن) من مشروع الصك، أي بين الإخلال بالالتزامات المنصوص عليها في المادة ٥ (الفصل ٤ الآن) (وكذلك تحميل عبء الإثبات) ومسؤولية الناقل وفقا للمادة ٦ (الفصل ٥ الآن). والاقتراح الذي قدم يرمي إلى إيجاد مثل هذا الارتباط.

(ز) ذكر في الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه إذا كان مشروع الصك سينطبق على أساس النقل من الباب إلى الباب فليكون هناك من مفر من حدوث نزاع مع اتفاقيتي النقل البري الأحادي الواسطة (مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي الطرقي للبضائع) بالنظر إلى أن كلا منهما يفرض معيارا عاليا من المسؤولية على الناقل. بيد أنه رئي أنه يمكن التقليل من هذه النزاعات عن طريق اعتماد صيغة ملائمة في الفقرة ٦-٤ (المادة ١٦ الآن) وكذلك الصيغة اللغوية المستخدمة فيما يتعلق بالناقل المنفذ. وبصورة أعم، أعرب عن شكوك فيما إذا كانت قواعد مسؤولية التقصير المنطبقة في سياق النقل من الباب إلى الباب ينبغي أن تستند إلى المعيار البحري الأدنى بدلا من الاعتماد على المعيار الأشد الذي يحكم النقل البري.

(60) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد (الفصل ٥ الآن) تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل البحري [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(61) ذكر في الفقرة ٤٥ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه طلب إلى الأمانة أن تأخذ بعين الاعتبار الاقتراحات والآراء والشواغل الواردة في الفقرات ٣٨ إلى ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/525 عند إعداد مشروع لهذا الحكم في المستقبل. وكان الرأي السائد الوارد في الفقرة ٣٩ هو أنه ينبغي الإبقاء على هذا الحكم. وقد جرت محاولة في هذا النص لأخذ تعليقات الفريق العامل واقتراحاته بعين الاعتبار، على النحو الوارد في الفقرات ٤٠ إلى ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/525.

(62) أشارت الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى القلق من أن مطلع الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (الفقرة ٢) الآن لا يعالج بقدر كاف الحالات التي يثبت فيها الناقل حدثا مدرجا في القائمة التي تتضمنها الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (الفقرة ٢) الآن، بل هناك ما يدل على أن السفينة ربما لم تكن صالحة للبحار. انظر أيضا التعليقات المتعلقة بالفقرة ٦-١ (المادة ١٤ الآن)، كما وردت في الحاشية ٥٩ أعلاه.

تسليمها كان بسبب أحد الأحداث التالية [دون غيرها]^(٦٣)، [يفترض في غياب ما يثبت العكس أن ما حدث لم يكن بسبب ارتكاب الناقل أو الطرف المنفذ خطأ تسبب في] أو أسهم في حدوث^(٦٤) ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر^(٦٥) [لا يكون الناقل مسؤولاً، إلا إذا ثبت وقوع ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر بسبب خطأ ارتكبه هو أو خطأ ارتكبه الطرف المنفذ]^(٦٦)؛

(أ) ^{٤٤} [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والارهاب، وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

(ب) ^{٤٤} تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة اجراء قانوني أو عملاً به]؛

(ج) ^{٤٤} فعل أو اغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل اليه؛

(د) ^{٤٤} الاضرابات، أو اغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

[...؛^(٦٧)]

(هـ) ^{٤٤} حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أو خلل أو عيب متأصلة في البضاعة؛

(و) ^{٤٤} وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛

(63) اقترح في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/525 اضافة عبارة "دون غيره" إلى الفقرة الفرعية، خصوصاً إذا أريد معاملة الأحداث المدرجة على أنها ابراء من المسؤولية.

(64) اقترح في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/525 أن تحذف العبارة "أو أسهم في حدوثه"، وذلك أيضاً على الأخص إذا أريد معاملة الأحداث المدرجة على أنها ابراء من المسؤولية.

(65) هذا هو الخيار الأول المستند إلى "النظام القائم على القرائن" المقترح في الفقرتين ٤١ و ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/525.

(66) هذا هو الخيار الثاني، كما هو مبين في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/525، ويستند إلى نظام الإبراء التقليدي من المسؤولية، ولكن على أساس اثبات خطأ الناقل.

(67) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام اضافية تتصل بالنقل بحراً [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

- (ز) 'أ' وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها يبذل الحرص الواجب؛
- (ح) 'هـ' مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛
- (ط) 'و' ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ١٢ هـ والمادة ١٣ (٢) هـ، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضحى بها؛
- [١١' ... ؛^(٦٨)]

الخيار باء للفقرتين ١ و ٢:

- ١ - يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت:
- '١' أنه امتثل لالتزاماته وفقاً للمادة ١٣-١ [أو أن تخلفه عن الامتثال لم يسبب [أو لم يسهم في حدوث]^(٦٩) الهلاك أو التلف أو التأخر] و
- '٢' أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب ارتكاب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه خطأ تسبب في [أسهم في حدوث]^(٧٠) الهلاك أو التلف أو التأخر، أو
- أن الهلاك أو التلف أو التأخر كان بسبب حدث من الأحداث التالية:
- (أ) 'د' [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والارهاب، وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛
- (ب) 'ذ' تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به]؛
- (ج) 'ح' فعل أو اغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛

(68) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل بحراً [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(69) انظر الحاشية ٦٤ أعلاه.

(70) المرجع نفسه.

- (د) '٤٤' الاضرابات، أو اغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛
[٥٠... '٧١)؛]
- (هـ) '٤٥' حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أو خلل أو عيب متأصلة في البضاعة؛
- (و) '٤٦' وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛
- (ز) '٤٧' وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛
- (ح) '٤٨' مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل اليه، أو من ينوب عن أي منهم؛
- (ط) '٤٩' ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ١٢ هـ والمادة ١٣ (٢) هـ، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضحى بها؛
[١١٠... '٧٢)؛]

غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر إذا أثبت الشاحن أن خطأ ارتكبه الناقل أو ارتكبه مستخدموه أو وكلاؤه تسبب في [أو أسهم في] حدوث الهلاك أو التلف أو التأخر.^(٧٣)

الخيار جيم للفقرتين ١ و ٢

- ١ - يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة من هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء فترة مسؤولية الناقل حسب تعريفها الوارد في الفصل ٣ المادة ٤.

(71) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل بحراً [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(72) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل بحراً [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(73) انظر الحاشية ٦٤ أعلاه.

٢- يعفى الناقل من مسؤوليته بموجب الفقرة ١ إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ١٥ (٣) خطأً تسبب في [أو أسهم في حدوث]^(٧٤) الهلاك أو التلف أو التأخر.

٢ مكرراً- إذا أثبت الناقل أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان بسبب أحد الأحداث التالية [دون غيره]^(٧٥) يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب خطأ ارتكبه هو أو خطأ ارتكبه أي شخص مشار إليه في المادة ١٥ (٣):

(أ) ^{٣٤} [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والارهاب، وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

(ب) ^{٣٤} تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو قادة الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة اجراء قانوني أو عماله به]؛

(ج) ^{٣٤} فعل أو اغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛

(د) ^{٣٤} الاضرابات، أو اغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

[٥٠...^(٧٦)؛]

(هـ) ^{٣٤} حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أو خلل أو عيب متأصلة في البضاعة؛

(و) ^{٣٤} وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛

(ز) ^{٣٨} وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛

(ح) ^{٣٩} مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛

(74) انظر الحاشية ٦٤ أعلاه.

(75) انظر الحاشية ٦٣ أعلاه.

(76) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل البحري [أو النقل بالمياه الملاحية الأخرى]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(ط) 'ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ١٢ هـ والمادة ١٣ (٢) هـ، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضحى بها؛

[١١'... (٧٧)؛]

يدحض الافتراض إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر كان بسبب خطأ ارتكبه الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٥ (٣). وإضافة إلى ذلك، يدحض الافتراض إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر كان بسبب إحدى الحالات المدرجة في المادة ١٣ (١) (أ) أو (ب) أو (ج). غير أن الناقل يعفى من المسؤولية في هذه الحالة إذا أثبت امتثاله بالواجب المنصوص عليه في المادة ١٣.

٣- إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث^(٧٨) ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم إلا بقدر ما يثبت أن جزءاً معيناً من الهلاك كان ناجماً عن حدث ليس هو المسؤول عنه.

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

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

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

~~وإذا لم يكن هناك دليل يحس على أساسه تقرير التقسيم العام للمسؤولية، يكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن نصف الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم.~~^(٧٩)

(77) نقلت إلى الفصل ٦ الجديد تحت عنوان "أحكام إضافية تتصل بالنقل بحراً [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(78) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٥ من الوثيقة A/CN.9/525، كان أحد الشواغل التي أثّرت يتعلق بالطبيعة الغامضة لتعبير "الحدث" وبشأن ما إذا كان المقصود أن يقتصر على "السبب" وما إذا كان سيقصر على قائمة الافتراضات الواردة في الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (الفقرة ٢ الآن).

(79) كان النص الذي حذف مدرجاً كبديل ثانٍ في المشروع الأول لمشروع الصك. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٦ من الوثيقة A/CN.9/525، لقي البديل الأول للفقرة الفرعية ٦-١-٤ أقوى تأييد في الفريق العامل، وأُخذ قرار بالابقاء على البديل الأول في مشروع الصك بغية مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة. غير أن الفريق

[٦-٢ حساب التعويض^(٨٠)]المادة ١٥ - ٣-٦ مسؤولية الأطراف المنفذة^(٨١)

العامل قرر الاحتفاظ بالبديل الثاني كحاشية أو في التعليقات على مشروع النص، لاتاحة المجال لمواصلة النظر في ذلك الخيار في مرحلة لاحقة:

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

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

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

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

(80) على النحو المقترح في الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/525، نقلت الفقرة ٦-٢ (المادة ١٧ الآن) إلى ما بعد الفقرة ٦-٤ (المادة ١٦ الآن)، لضمان كونها أوثق صلة بالفقرة ٦-٧ (المادة ١٨ الآن).

(81) (أ) وفقا لما ذكر في الفقرة ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/525، تم الاتفاق على استبقاء الفقرة ٦-٣ (المادة ١٥ الآن)، رهنا بإجراء تنقيح للنص يأخذ في الاعتبار الشواغل المعرب عنها، والنظر فيما إذا كان من الضروري إجراء تغييرات أخرى إذا كان مشروع الصك سينطبق في النهاية على النقل من الباب إلى الباب.

ويرد فيما يلي تحليل لما لخص من "شواغل" في الفقرة ٦٤، من أجل التحقق من تلك التي يمكن أن تؤخذ في الاعتبار عند اعداد نص منقح.

(ب) أعرب عن شغل مؤداه أن شمول الأطراف المنفذة هي قاعدة مستجدة تنشئ حقا مباشرا في اتخاذ اجراء ضد طرف ليست لأصحاب المصلحة في الشحنة علاقة تعاقدية معه. ودُعي بقوة إلى تجنب هذا التجديد حيث ينطوي على امكانات حدوث مشاكل عملية خطيرة. وجرى الاعراب عن عدم الموافقة على ما جاء في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 من أن الطرف المنفذ لا يتحمل مسؤولية تقصيرية. وقيل في هذا الصدد، ان مسؤولية الطرف المنفذ التقصيرية مسألة يحكمها القانون الوطني الذي لا يشمل نطاق هذا الصك. ونظرا إلى أن الفريق العامل قرر استبقاء هذا الحكم، لا يمكن النظر في الشواغل السابقة الذكر.

(ج) وقيل أيضا انه ليس واضحا ما هي الظروف التي يمكن فيها القاء المسؤولية على الطرف المنفذ. وذكر أنه حتى وان كان يبدو أن من اللازم "تحديد موضع" الهلاك أو التلف أثناء مسؤولية الطرف المنفذ (أي أن يكون الهلاك أو التلف قد حدث أثناء وجود البضاعة في عهدة الطرف المنفذ)، فليس من الواضح قط كيفية معالجة عبء الاثبات في هذا الشأن. وأشار إلى أن من الحلول لذلك يمكن أن يكون في اشتراط قيام الطرف المنفذ باثبات أن الهلاك أو التلف حدث في وقت لم تكن فيه البضاعة في عهدة. وينبغي أن يقع عبء الاثبات على المطالب كما ينبغي أن يذكر ذلك. وبذل جهد لتبديد هذا الشغل في النص البديل المقترح للفقرة الفرعية ٦-٣-١ (أ) (المادة ١٥ (١) الآن).

(د) كذلك أشير إلى أنه بينما تخلق الفقرة الفرعية ٦-٣-٤ (المادة ١٥ (٦) الآن)، مسؤوليات جماعية وفردية، لا تبين كيفية البت في دعاوى الرجوع فيما بين الأطراف. وقيل ان ذلك شديد الغموض بالنظر إلى

١- ٦-٣-١ (أ) الخيار ألف للفقرة ١^(٨٢)

يتحمل الطرف المنفذ التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل. بمقتضى هذا الصك، ويحق له التمتع بما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات للناقل (أ) أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ و(ب) في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتاة في عقد النقل.

الخيار باء للفقرة ١

يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم إذا وقع الحدث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ أو

(ب) في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتاة في عقد النقل، شريطة حدوث الهلاك أو التلف أو التأخر أثناء أداء تلك الأنشطة.

أنه ليست هناك بالضرورة علاقة تعاقدية بين الأطراف المعنية. ومع ذلك، رئي أنه قد يكون من الأفضل تجنب تنظيم دعاوى الرجوع بين أطراف مسؤولة مجتمعة ومنفردة ولم يتم ذلك في قواعد لاهاي - فيسي (المادة ٤ مكرراً) ولا في قواعد هامبورغ (المادة ٧).

(هـ) ولهذا الأسباب، أشير في الفقرة ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى أن الفقرة ٦-٣ (المادة ١٥ الآن) وتعريف "الطرف المنفذ" في مشروع المادة ١ ينبغي حذفهما، وإلا فينبغي توضيح التعريف لضمان قصره على الأطراف المنفذة "فعلياً". وأعرب عن التأييد لقصر نطاق الفقرة ٦-٣ (المادة ١٥ الآن) على الأطراف المنفذة "فعلياً". وفي هذا الصدد، اقترح حذف عبارة "أو يتعهد بأداء" من الفقرة الفرعية ٦-٣-٢ (أ) "٢"، (الفقرة ٣ (ب) الآن). ومع ذلك، فإن تعريف "الطرف المنفذ" في الفقرة ١-١٧ (الفقرة ١ (هـ) الآن) من مشروع الصك يفيد بوضوح أنه الطرف الذي يقوم فعلياً بأداء أي من مسؤوليات الناقل، مما يبدو معه أنه ليست هناك ضرورة لاجراء تغييرات في هذا الحكم.

(و) تجدر ملاحظة أنه، في الفقرات ٢٥١ إلى ٢٥٥ من الوثيقة A/CN.9/526، نظر الفريق العامل أيضاً، لدى مناقشته نطاق انطباق الصك، مسألة معاملة الأطراف المنفذة. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ٢٥٦ من الوثيقة A/CN.9/526، أتفق على أن معاملة الأطراف المنفذة بموجب مشروع الصك هي مسألة هامة ستؤثر في تكوين الصك بكامله، ويمكن أن تساعد في حل مشاكل أخرى، مثل إدراج القانون الوطني الإلزامي في الفقرة الفرعية ٤-٢-١ (المادة ٨ الآن). وحال توقع تقديم صيغة مكتوبة أكثر صقلاً لهذا الاقتراح دون اتخاذ قرار نهائي أو مؤقت واضح في هذه المرحلة. ويرد هذا الاقتراح الآن في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34. وعلى ضوء هذا الاقتراح، ربما يود الفريق العامل أن ينظر في مسألة معاملة الأطراف المنفذة، وكذلك سائر المواضيع التي ترد مناقشتها فيها.

(82) يستند الخيار ألف إلى الفقرة ١ من النص الأصلي لمشروع الصك.

التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل. بمقتضى هذا الصك، وما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات للناقل تنطبق فيما يتعلق بالأطراف المنفذة.

٢- (ب) إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذا الصك، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو فيما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ١٦-٢، ٣-٤-٥ و ٢٤ (٤) ٣-٦-٧ و ١٨، لا يكون الطرف المنفذ ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق هذا الطرف المنفذ صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

٣- (أ) رهنا بأحكام الفقرة ٥ المادة ٣-٣-٦، يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال واغفالات

(أ) أي طرف منفذ، و

(ب) أي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ووكلائه، الذي يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الاغفالات. ولا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الاغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

٤- (ب) رهنا بأحكام الفقرة ٥ المادة ٣-٣-٦، يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن أفعال واغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلائه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والاضغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الاغفال الذي ارتكبه الشخص المعني واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.^(٨٣)

٥- (أ) إذا أقيمت دعوى ضد أي شخص، غير الناقل، مذكور في المادة-الفقرتين ٣ و ٤، ٣-٣-٦، يكون لذلك الشخص حق الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذا الصك إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

(83) تصويب لغوي الغرض منه هو تجسيد النص المستخدم في الفقرتين الفرعيتين ٢-٣-٦ (أ) و ٣-٣-٦ (الفقرات ٣ و ٤ و ٥ الآن).

٦- ٣٦- إذا كان هناك أكثر من شخص مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ١٦- ٣٦، و ٢٤- ٣٦ و ١٨- ٣٦.

٧- ٣٦- دون مساس بالمادة ١٩- ٣٦، لا يجوز أن يتعدى إجمالي مسؤولية هؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الاجمالية للمسؤولية. بمقتضى هذا الصك.

المادة ١٦- ٣٦- التأخر^(٨٤)

١- ٣٦- يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون أي فترة زمنية متفق عليها صراحة [أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة بعين الاعتبار].

٢- ٣٦- إذا تسبب التأخر في التسليم في خسارة غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ١٧- ٣٦، يكون المبلغ الواجب دفعه كتعويض عن هذه الخسارة ما يعادل [...] أضعاف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة]. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي الواجب دفعه. بمقتضى هذا الحكم والمادة ١٨ (١) ٣٦- ٣٧- الحد الذي سيتقرر بمقتضى المادة ١٨ (١) ٣٦- ٣٧ فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية.

٦- ٥- الانحراف عن المسار^(٨٥)

٦- ٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة^(٨٦)

(84) وفقا لما ذكر في الفقرة ٧٠ من الوثيقة A/CN.9/525، اتفق الفريق العامل على استبقاء نص الفقرة ٦- ٤ (المادة ١٦ الآن) بصيغته الحالية بغية مواصلة مناقشته في مرحلة لاحقة.

(85) نقلت إلى الفصل الجديد ٦ تحت عنوان "أحكام اضافية تتصل بالنقل بحرا [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

(86) نقلت إلى الفصل الجديد ٦ تحت عنوان "أحكام اضافية تتصل بالنقل بحرا [أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]". انظر الحاشية ٥٠ أعلاه.

المادة ١٧ - ٣-٦ حساب التعويض^(٨٧)

١- ٣-٦ ~~إذا كان الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها~~ رهنًا بأحكام المادة ١٨ ~~٣-٦،^(٨٨) يُحسب التعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم وفقًا لعقد النقل.~~

٢- ٣-٦ تُحدد قيمة البضائع وفقًا لسعر السلعة في البورصة، أو وفقًا لسعرها السوقي إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا سعر سوقي.

٣- ٣-٦ في حال هلاك البضاعة أو تلفها، وبإستثناء ما تنص عليه المادة ١٦ ~~٣-٦،^(٨٩) لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في المادتين ١-٢-٦ و ٢-٢-٦ الفقرتين ١ و ٢ إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة في حدود ما تنص عليه المادة ١٨.٨^(٩٠).~~

(87) انظر الحاشية ٨٠ أعلاه.

(88) جاء في الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/525 اقتراح بالربط بين الأحكام المتعلقة بحساب التعويض وحدود المسؤولية.

(89) الكلمات التي شطبّت تبدو غير ضرورية، نظرًا إلى أن الفقرة ٦-٤ (المادة ١٦ الآن) لا تتناول إلا الخسارة المالية.

(90) إضافة إلى الفقرات ٥٧ إلى ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/525، كان المقصود من هذه الجملة هو ادخال حكم معياري لحساب التعويض، وأن يأخذ هذا الحساب في الاعتبار نيّة الطرفين المبينة صراحة في عقد النقل. ووفقًا لما ذكر في الفقرة ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/525، اقترح أن يكون ادخال أو عدم ادخال الخسائر التبعية في حساب التعويض أمرًا يتوقف على نيّة الطرفين.

المادة ١٨ - ٧-٦ حدود المسؤولية^(٩١)

١- ~~٧-٦~~ رهنا بأحكام المادة ١٦ (٢) ~~٧-٦~~، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بما بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما أكبر، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، ~~أو~~ إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مبلغ حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.^(٩٢)

٢- ~~٧-٦~~ ~~مكرر~~ بصرف النظر عن الفقرة ١ ~~٧-٦~~، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق

(91) جاء في الفقرة ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/525 أن الفريق العامل قرر استبقاء النص الكامل للفقرة ٦-٧ (المادة ١٨ الآن) في مشروع الصك تمهيدا لمواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة. وفي الدورة الحادية عشرة للفريق العامل، نوقش نطاق انطباق الصك، كما نوقش موضوع حدود المسؤولية بالاقتران مع تلك المناقشة. وكما جاء في الفقرات ٢٥٧ إلى ٢٦٣ من الوثيقة A/CN.9/526، قدمت عدة اقتراحات بخصوص حدود المسؤولية، ولكن لم توجه أية تعليمات إلى الأمانة في تلك المرحلة. ووفقا لما ذكر في الفقرة ٢٥٧ من الوثيقة A/CN.9/526، كان هناك تأييد واسع للاقتراحات الداعية إلى عدم القيام بأي محاولة للوصول إلى اتفاق على قدر معين لحدود المسؤولية بموجب هذا الحكم في المرحلة الحالية من المناقشة، وأنه ينبغي أن يرسي مشروع الصك إجراءات سريعة لتعديل حدود المسؤولية.

(92) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢٥٩ من الوثيقة A/CN.9/526، استذكر الفريق العامل أن الجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية ٦-٧-١ (الفقرة ١ الآن) قد وضعت بين معقوفتين ريثما يبت فيما إذا كان ينبغي لأي حكم الزامي أن يكون ملزما لجانب واحد أم لجانبين، واتفق الفريق العامل مؤقتا على أنه ينبغي إزالة المعقوفتين.

وربما يود الفريق العامل أيضا أن ينظر في النص البديل التالي للفقرة ١: "رهنا بأحكام المادة ١٦ (٢) ~~٧-٦~~، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بما بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما أكبر. ~~ولا~~ ولكن، إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، ~~أو~~ إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مبلغ حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.^(٩٣)، يكون التعويض الواجب الدفع مقتصرًا على ذلك المبلغ." وربما يود الفريق العامل أن يضع في اعتباره أنه ينبغي أن يعاد تقييم الجملة الإضافية الأخيرة في هذا النص البديل على ضوء المادة ٨٨، إذ قد تكون غير ضرورية في حالة اعتماد المادة ٨٨. وربما يود من الفريق العامل أن ينظر في الأسلوب الذي ينبغي اتباعه لتحديد مبلغ، ربما باستخدام بيانات احصائية.

لنقلها بحراً، ينطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الالزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف أجزاء النقل.^(٩٣)

٣-٧-٦ عندما تنقل البضاعة في حاوية أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعددة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طروداً أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في تلك الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٤-٧-٦ تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. ويتعين تحويل المبالغ المذكورة في هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة، التي هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررهما تلك الدولة.

المادة ١٩ - ٦-٨ سقوط الحق في الحد من المسؤولية

لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٥ (٣) و(٤) ٦-٣-٦ أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد [١٦ (٢) ٦-٤-٦ و] ٢٤ (٤) ٦-٦-٦ و١٨ ٦-٦ من هذا الصك، [أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،] إذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة، أو] هلاك البضاعة أو تلفها أو فيما يتعلق بها قد

(93) إضافة إلى ذلك، لدى مناقشة المسألة المتصلة بمعاملة التلف غير الموضعي، قدم اقتراح في الفقرة ٢٦٤ من الوثيقة A/CN.9/526 واعتمده الفريق العامل في الفقرة ٢٦٧، بادخال هذه الفقرة بعد الفقرة الفرعية ٦-٧-١ (الفقرة ١ الآن) بين معقوفتين. وهي تظهر الآن في شكل الفقرة ٢.

ويورد النص التالي عدة بدائل مختلفة للفقرة ٢: "بصرف النظر عن الفقرة ١، فإنه إذا تعدّر على الناقل اثبات ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت خلال نقلها بحراً أو خلال [النقل السابق للنقل بحراً أو اللاحق له] [أي من الفترتين المشار إليهما في المادة ٨ (١) (أ) و (ب)]، ينطبق الحد الأعلى من المسؤولية [المنصوص عليه في الأحكام الالزامية الدولية [والوطنية] التي تحكم مختلف أجزاء النقل] [المنصوص عليها في أي اتفاقية دولية [أو قانون وطني] يمكن أن يكون منطبقاً وفقاً للمادة ٨] [التي كانت ستحكم أي عقد كان سيرم بين الطرفين لكل جزء من النقل ينطوي على واسطة واحدة للنقل] [التي كانت ستطبق لو أبرم عقد محدد لواسطة النقل تلك]".

حدث نتيجة لفعل أو اغفال [شخصي]^(٩٤) ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في ذلك الهلاك أو التلف.

المادة ٢٠ - ٢٠٠ - الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر

١ - ٢٠٠ - يفترض أن الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجّه إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، إشعار^(٩٥) بحدوث هلاك أو تلف في البضاعة [أو فيما يتعلق بها]^(٩٦)، [من المرسل إليه أو نيابة عنه]^(٩٧) يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، أو قد وجّه في غضون [ثلاثة أيام عمل] [فترة معقولة] [أيام عمل في مكان التسليم] [أيام متتالية]^(٩٨) بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم هذا الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة^(٩٩) للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

(94) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/525، أحاط الفريق العامل علما بالتعليقات والاقتراحات المطروحة، وقرر الإبقاء على نص الفقرة ٦-٨ (المادة ١٩ الآن) في مشروع الصك، تمهيدا لمواصلة مناقشته في مرحلة لاحقة. ولكن، وفقا لما جاء في الفقرتين ٢٦٠ و ٢٦١ من الوثيقة A/CN.9/526، اتفق الفريق العامل بعد مناقشة بخصوص الإشارة إلى "فعل أو اغفال شخص" ارتكبه المطالب بحق في الحد من المسؤولية على وضع كلمة "شخصي" بين معقوفتين، تمهيدا لمواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

(95) توزع الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى الأمانة بأن تأخذ في الحسبان كلا من التأييد الواسع للإشعار الكتابي ومراعاة الاتصالات الالكترونية عند اعداد المشروع المنقح للنص. وتنص الفقرة ٢-٣ (المادة ٥ الآن) من مشروع الصك على أنه يجوز اصدار الإشعارات المشار إليها في الفقرة الفرعية ٦-٩-١ (الفقرة ١ الآن)، وفي مواقع أخرى، باستخدام الاتصال الالكتروني؛ وإلا وجب اصدارها كتابة.

(96) وفقا للتعليقات الواردة في الفقرة ٩٧ من الوثيقة A/CN.9/525، وضعت العبارة "أو متعلقين بها" بين معقوفتين، كما أضيفت العبارة "من المرسل إليه أو نيابة عنه". ويحتمل أن تلك التعليقات لم تحظ بتأييد كاف. (97) المرجع نفسه.

(98) أوعزت الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى الأمانة بأن تضع العبارة "ثلاثة أيام عمل" بين معقوفتين، مع البدائل الأخرى الممكنة.

(99) جاء اقتراح في الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/525 أن عبارة "concurrent inspection" أو "inspection" "contradictoire" قد تكون أكثر ملاءمة في سياق القانون المدني.

٢- ٢٩٦- لا يُدفع يجب دفع أي تعويض بمقتضى المادة ١٦ ٢٩٦ ما لم يوجّه إشعار بتلك الخسارة^(١٠٠) إلى الشخص الذي يجري تأكيد مسؤوليته في غضون ٢١ يوما متتاليا عقب تسليم البضاعة.

٣- ٣٩٦- عندما يوجّه الإشعار المشار إليه في هذا الفصل إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان الإشعار قد وجّه إلى الناقل، ويكون للإشعار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإشعار الموجه إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة.

٤- ٤٩٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود توجُّس من وقوعه، يجب على كل من طرفي المطالبة أو النزاع أن يقدم إلى الطرف الآخر كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضاعة ومطابقتها مع بيانات الشحن و[من أجل] [يجب أن يتيح] الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة.^(١٠١)

المادة ٢١- ٢٩٦- المطالبات غير التعاقدية

تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا الصك، والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذا الصك، في أي دعوى تقام ضد الناقل أو الطرف المنفذ بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو فيما يتعلق بها والتأخر في تسليمها،^(١٠٢) سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك.

(100) يرجى من الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي إضافة نص يشير إلى وجوب اقتصار هذه الخسارة على الخسارة بسبب التأخر.

(101) جاء في الفقرة ١٠٠ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه ينبغي أن تتضمن الأحكام أيضا إشارة إلى إتاحة الاطلاع على السجلات والمستندات المتعلقة بنقل البضاعة. وتشير العبارة الواردة بين معقوفتين إلى بدليين: الأول يربط بين إتاحة الاطلاع و "التسهيلات المعقولة"، والثاني مستقل ولا ينطبق عليه مفهوم المعقولة.

(102) أشارت الفقرة ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى تأييد واسع لتضمين مشروع المادة إشارة إلى التأخر في التسليم.

الفصل ٦ - أحكام إضافية تتصل بالنقل بحرا

[أو عبر المياه الأخرى الصالحة للملاحة]^(١٠٣)

المادة ٢٢ - مسؤولية الناقل^(١٠٤)

الخيار ألف^(١٠٥)

١- ٣-١-٦ [بصرف النظر عن أحكام المادة ١٤ (١) ٣-١-٦، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن

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

(ب) ~~نشوب حريق على السفينة، ما لم ينشأ بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل.~~^(١٠٦)

(103) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٠ أعلاه، رئي في ضوء التأييد الواسع الذي أعرب عنه في الفريق العامل لجعل نطاق انطباق مشروع الصك من الباب إلى الباب وليس من الميناء إلى الميناء (انظر الفقرة ٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526)، أن فصل أحكام مشروع الصك التي ينبغي أن تنطبق على النقل البحري فحسب قد يساعد في إعادة هيكلة مشروع الصك. ونتيجة لذلك، نقلت الأحكام التالية في المادة ٦ (الفصل ٥ الآن) من مكانها في المشروع الأصلي للصك وجمعت معا تحت هذا العنوان: الفقرة الفرعية ٦-١-٢ (المادة ٢٢ الآن) والأجزاء ذات الصلة من الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (في المادة ٢٢ الآن أيضا) بشأن أساس المسؤولية، والفقرة ٦-٥ (المادة ٢٣ الآن) بشأن الانحراف في المسار، والفقرة ٦-٦ (المادة ٢٤ الآن) بشأن البضاعة المنقولة على سطح السفينة.

(104) في حال اعتماد البديل باء أو جيم للمادة ١٤ (١) و(٢)، قد يود الفريق العامل أن يعيد النظر في هذه المادة بغية اعتماد نهج متسق من حيث الافتراضات المتغيرة.

(105) يستند البديل ألف للمادة ٢٢ إلى النص الأصلي من مشروع الصك.

(106) حذفت الفقرة الفرعية ٦-١-٢ (أ) نظراً لما جاء في الفقرتين ٣٦ و٣٧ من الوثيقة A/CN.9/525 من أنه رئي على نطاق واسع أن إلغاء ذلك الاستثناء من النظام الدولي الذي يحكم نقل البضائع بحرا سيكون خطوة هامة نحو تحديث قانون النقل الدولي وتنسيقه. وجرى التأكيد أيضا على أن هذه الخطوة قد تكون أساسية في سياق إرساء قواعد دولية للنقل من الباب إلى الباب. وذهب رأي آخر يتصل بهذا الموضوع إلى أنه وإن يكن لا مفر على الأرجح من إلغاء هذا الاستثناء العام القائم على الخطأ في الملاحة، ينبغي الاحتفاظ بالفقرة الفرعية (أ) ضمن معقوفتين ريثما يتخذ قرار نهائي في مرحلة لاحقة بشأن ما يشار إليه بعبارة "حزمة المسؤولية" (أي مختلف جوانب نظام المسؤولية المنطبقة على مختلف الأطراف المعنية). ولكن الفريق العامل قرر بعد النقاش أنه ينبغي حذف الفقرة الفرعية (أ). وأبقى على الفقرة الفرعية ٦-١-٢ (ب) (المادة ٢٢ الآن) بين معقوفتين عملاً بقرار الفريق العامل المشار إليه في الفقرة ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/525.

٢-٦-٣ مكرراً تنطبق المادة ١٤ أيضاً على الأحداث التالية:

- (أ) هـ إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛ و
 (ب) هـ مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها
 وحوادثها؛ [

الخيار باء

- ~~٢-٦-٣ بصرف النظر عن أحكام المادة ١٤ (١) ٦-١-١، لا يكون الناقل مسؤولاً
 عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن
 (أ) فعل أو إهمال أو تقصير من جانب ربان السفينة أو ملاحها أو مرشدتها أو
 غيرهم من مستخدمي الناقل في قيادة السفينة أو إدارتها؛
 (ب) نشوب حريق على السفينة، ما لم يحدث بسبب خطأ أو تقصير تبغي من
 جانب الناقل. (١٠٧)~~

٢-٦-٣ مكرراً تنطبق المادة ١٤ أيضاً على الأحداث التالية:

- (أ) هـ إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛
 (ب) هـ مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها
 وحوادثها؛ [و]
 (ج) هـ نشوب حريق على السفينة، ما لم ينشب بسبب خطأ أو تقصير
 تبغي من جانب الناقل؛ (١٠٨)

وجاء في الفقرة ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/525 أنه اقترح إذا ما تقرر الاحتفاظ بحالة نشوب حريق على السفينة، أن تنقل هذه الحالة من الفقرة الفرعية ٦-١-٢ إلى الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (ترد كلتاها الآن في المادة ٢٢). ولم يعمل بهذا الاقتراح في البديل ألف ولكن عمل به في البديل باء.

(107) انظر الحاشية ١٠٦ أعلاه.

(108) أشير في الفقرة ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى اقتراح يدعو، إذا تقرر الاحتفاظ بحالة نشوب حريق على السفينة، إلى نقل هذه الحالة من الفقرة الفرعية ٦-١-٢ إلى الفقرة الفرعية ٦-١-٣ (المادة ٢٢ الآن).

المادة ٢٣ - ٦ الانحراف في المسار

- ١- (أ) لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب الانحراف في المسار^(١٠٩) لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح [أو لممتلكات]^(١١٠) في عرض البحر، [أو بسبب أي انحراف آخر في المسار [لأسباب وجيهة]].^(١١١)
- ٢- (ب) حيثما يشكل الانحراف في المسار في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذا الصك.^(١١٢)

المادة ٢٤ - ٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة^(١١٣)

- ١- (أ) لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا إذا اقتضت ذلك النقل القوانين أو القواعد أو اللوائح الإدارية المعمول بها، أو
- (ب) إذا نقلت البضاعة في حاويات أو فوقها على أسطح مهيأة خصيصاً لنقل تلك الحاويات، أو

(109) ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي، مثلما جاء في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/525، إضافة عبارة "أذن به الشاحن أو انحراف في المسار" بعد عبارة "... التسليم بسبب انحراف في المسار".

(110) إلحاقاً بالفقرة ٧٢ من الوثيقة A/CN.9/525، وضعت الإشارة إلى إنقاذ الممتلكات بين معقوفتين بسبب الاعتراضات التي أبديت على إدراج إنقاذ الممتلكات.

(111) وضعت الإشارة إلى أي انحراف آخر لأسباب وجيهة بين معقوفتين نظراً لما أبدى من شواغل في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/525 بشأن استخدامها. واقترح أيضاً في الفقرة ٧٢ من نفس الوثيقة أن يشمل مشروع المادة عبارة تفيد بأنه عندما يجري إنقاذ البضائع نتيجة للانحراف في المسار، يمكن استخدام التعويض الذي يتم تقاضيه نتيجة للإنقاذ كتعويض عن الخسارة التي سببها التأخر الناتج عن ذلك.

(112) يمكن استخدام صيغة بديلة لهذه الفقرة تنص على ما يلي: "حيثما يشكل الانحراف عن المسار في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يحرم هذا الإخلال الناقل أو الطرف المنفذ من أي دفع أو حدود منصوص عليها في هذا الصك." وفي حال اعتماد هذه الصيغة، ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كانت الفقرة ١ ضرورية.

(113) إلحاقاً بالفقرة ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/525، قرّر الفريق العامل الاحتفاظ بمبكل ومضمون الفقرة ٦-٦ (المادة ٢٤ الآن) لمواصلة النقاش بشأنها في مرحلة لاحقة. وربما يود الفريق العامل أن يلاحظ أن هذه المادة تعتمد بشدة على تعريف "الحاوية" في المادة ١(ق).

(ج) ٣٣ في الحالات غير المشمولة بالفقرتين (أ) ٣٤ أو (ب) ٣٤ من هذه المادة، إذا كان النقل على سطح السفينة يتوافق مع عقد النقل أو يراعي العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو يتبع أعرافاً أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.

٢- ٣٦-٣٦ إذا شحنت البضاعة وفقاً للفقرتين ١ (أ) و (ج) للمادة ٣٦-٣٦، ٣٦-٣٦، لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها ولا عن التأخر في تسليمها بسبب مخاطر خاصة ينطوي عليها نقلها على سطح السفينة. فإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة أو فوقه وفقاً للفقرة ١ (ب) للمادة ٣٦-٣٦، يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن التأخر في تسليمها، بمقتضى شروط هذا الصك بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على سطح السفينة أو فوقه. وإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير الحالات المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ للمادة ٣٦-٣٦، يكون الناقل مسؤولاً، بصرف النظر عن أحكام المادة ١٤ ٣٦، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها إذا نجم ذلك حصراً عن نقلها على سطح السفينة.

٣- ٣٦-٣٦ إذا شحنت البضاعة وفقاً للفقرة ١ (ج) للمادة ٣٦-٣٦، وجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أن هناك بضاعة معينة منقولة على سطح السفينة. وإذا لم يذكر ذلك، وقع على الناقل عبء إثبات أن النقل على سطح السفينة يمثل للفقرة ١ (ج) للمادة ٣٦-٣٦، وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، لا يكون للناقل الحق في التذرع بذلك الحكم تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.

٤- ٣٦-٣٦ إذا كان الناقل، بمقتضى المادة ٢٤ ٣٦، مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة المنقولة على سطح السفينة أو عن التأخر في تسليمها، تكون مسؤوليته محدودة بمقدار ما هو منصوص عليه في المادتين ١٦ ٣٦ و ١٨ ٣٦؛ بيد أنه إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحد من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضاعة نتج حصراً عن نقلها على سطح السفينة.

الفصل ٧ - التزامات الشاحن

المادة ٢٥

٧-١- [رهنا بأحكام عقد النقل،]^(١١٤) يتولى الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل و^(١١٥) بحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعتمد، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً. وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تثبيت البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة بطريقة تكفل تحمّل البضاعة ظروف النقل المعتمد، بما في ذلك تحميل الحاوية أو المقطورة ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً.^(١١٦)

المادة ٢٦

٧-٢- يقوم الناقل بتزويد الشاحن، بناء على طلبه، بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبالتعليمات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته. بمقتضى المادة ٢٥ ٧-٣.^(١١٧)

(114) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/510، اتفق الفريق العامل على وضع عبارة "رهنا بأحكام عقد النقل" بين معقوفتين إلى حين إجراء المزيد من المشاورات والمناقشات حول نطاق التزام الناقل ومدى خضوعه لحرية التعاقد.

(115) أشارت الفقرتان ١٤٥ و ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/510 إلى اتفاق الفريق العامل على حذف حرف العطف "و".

(116) أحاط الفريق العامل علماً بالاقترح المشار إليه في الفقرة ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/510 الداعي إلى إعداد صيغة بديلة تستند إلى المواد ١٢ و ١٣ و ١٧ من قواعد هامبورغ.

(117) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٥١ من الوثيقة A/CN.9/510، أبدت بعض الشكوك بشأن ما إذا كان من المناسب إدراج مشروع هذا الحكم، الذي يركّز على واجبات الناقل، في الفصل الذي يتناول التزامات الشاحن. غير أنه رئي أن هناك صلة وثيقة بين مشروع المادة ٧-٢ (المادة ٢٦ الآن) وسائر أحكام مشروع الفصل ٧ (المواد ٢٥-٣٢ الآن)، ومن ثم فإن إدراج مشروع الحكم في هذا الموضع ليس بالضرورة غير مناسب. ورهنا بالملاحظات الأخرى التي أبدت في الفقرات ١٤٩ إلى ١٥١، قرر الفريق العامل الاحتفاظ بمشروع هذا الحكم بغية النظر في تفاصيله في دورة مقبلة (الفقرة ١٥٢ من الوثيقة A/CN.9/510).

المادة ٢٧

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

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

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

(ج) اعداد تفاصيل العقد واصدار مستندات النقل أو السجلات الالكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار اليها في المادة ٣٤ (١) ~~٣-٨~~ (ب) و (ج)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، واسم المرسل اليه شخصيا أو لأمره، ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل.^(١١٨)

المادة ٢٨

٣-٨ المعلومات والتعليمات والمستندات التي يقوم كل من الشاحن والناقل بتزويد الآخر بها بمقتضى المادتين ٢٦ ~~٣-٧~~ و ٢٧ ~~٣-٨~~، يجب أن تقدّم في الوقت المناسب وأن تكون دقيقة وكاملة.^(١١٩)

(118) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/510، أقرّ الفريق العامل نص الفقرة ٧-٣ (المادة ٢٧ الآن) باعتباره أساسا صالحا لمواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

(119) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٤ من الوثيقة A/CN.9/510، اتفق الفريق العامل على الإبقاء على هذا النص لمواصلة النظر فيه.

المادة ٢٩

الخيار ألف^(١٢٠)

[٤-] يكون كل من الشاحن والناقل مسؤول^(١٢١) تجاه الآخر وتجاه المرسل اليه وتجاه الطرف المسيطر عن أي خسارة أو ضرر يتسبب عن عدم تقييد أي من الطرفين بالتزاماته بمقتضى المواد ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩^(١٢٢).

الخيار باء

- ١- يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل والمرسل اليه والطرف المسيطر عن أي خسارة أو ضرر [أو إصابة] يتسبب عن عدم تقييده بالتزاماته بمقتضى المادتين ٢٧ و ٢٨.
- ٢- يكون الناقل مسؤولا تجاه الشاحن والمرسل اليه والطرف المسيطر عن أي خسارة أو ضرر [أو إصابة] يتسبب عن عدم تقييده بالتزاماته بمقتضى المادتين ٢٧ و ٢٨.

(120) يستند الخيار ألف للمادة ٢٩ إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(121) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٦ من الوثيقة A/CN.9/510، كان أحد الشواغل التي أثرت أن نوع المسؤولية التي ترسيها الفقرة ٧-٥ (الفقرة ١ الآن) ليس مناسباً بالنظر إلى أن الالتزامات المنصوص عليها في الفقرات ٧-٢ و ٧-٣ و ٧-٤ (المواد ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ الآن) ليست مطلقة وتنطوي على اجتهادات ذاتية. ورأى بعض الوفود أن فرض مسؤولية صارمة عن عدم التقييد بما يوصف بأنه التزامات مرنة وغير دقيق يبدو أمراً مفرط التشدد. وقيل فضلاً عن ذلك إن هذا الحكم، بصيغته الحالية، يتسم بالغموض وليس من الواضح ماذا سيكون مفعوله سواء فيما يتعلق بالمسؤولية تجاه المرسل اليه أو الطرف المسيطر أو فيما يتعلق بما إذا كان الناقل سيكون مسؤولاً تجاه المرسل اليه عن عدم قيام الشاحن بتوفير تفاصيل وافية، والعكس بالعكس.

(122) أعرب عن شواغل أخرى في الفقرة ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/510 وهي أن هذا الحكم لا يعالج الحالة التي يكون فيها كلا الشاحن والناقل مسؤولين في آن واحد، باتاحة إمكانية تقاسم المسؤولية، وأنه يتسم بالغموض إذ ليس واضحاً ما هو المقصود بعبارة "خسارة أو ضرر" بالمقارنة، مثلاً، بالفقرة ٧-٦ (المادة ٣٠ الآن) التي تشير إلى "خسارة أو ضرر أو إصابة". وجاء في الفقرة ١٥٨ من الوثيقة ذاتها أن الفريق العامل خلص إلى أنه ينبغي وضع الفقرة ٧-٥ (المادة ٢٩ الآن) بين معقوفتين ريثما يعاد النظر فيها في ضوء الشواغل والاقتراحات المذكورة في الفقرتين ١٥٦ و ١٥٧. وطلب إلى الأمانة أن تعدّ مشروعاً منقّحاً يتضمن نصوصاً بديلة محتملة تأخذ في الاعتبار ما أبدى من اقتراحات. وعند اختتام المناقشة، اتفق الفريق العامل عموماً على أنه ينبغي، لدى تنقيح مشروع الحكم، إيلاء الاعتبار الواجب لإمكانية تبليغ المعلومات المشار إليها في الفقرة ٧-٥ (المادة ٢٩ الآن) بواسطة رسائل الكترونية، أي بإدخالها في نظام اتصال الكتروني واستنساخها مع تغيير في عملية الإرسال أو بدون تغيير. وقد أعدت النصوص البديلة في الخيار باء بناء على التعليقات التي أبدت.

٣- عندما تتسبب الخسارة أو الضرر [أو الإصابة] عن عدم تقيّد الشاحن والناقل معاً بما على كل منهما من التزامات، يكون الشاحن والناقل مسؤولين مسؤولية مشتركة تجاه المرسل إليه أو الطرف المسيطر عن أي خسارة أو ضرر [أو إصابة] من هذا القبيل.]

المادة ٣٠

الخيار ألف^(١٢٣)

٦-٧- يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضاعة وعن أي إخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٥، ما لم يثبت الشاحن أن تلك الخسارة أو الضرر سببته أحداث أو ظروف لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يمنع آثارها.

الخيار باء

لا يكون الشاحن مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالناقل أو السفينة من جراء أي سبب لا يعزى إلى فعل أو خطأ أو إهمال من جانب الشاحن [أو وكلائه أو مستخدميه].^(١٢٤)

الخيار جيم

يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضاعة وعن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٥، ما لم يثبت الشاحن أنه لم يتسبب أو يسهم في وقوع الخسارة أو الضرر.^(١٢٥)

(123) يستند الخيار ألف للمادة ٣٠ إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(124) وفقاً لما ذكر في الفقرتين ١٦١ و ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/510، اتفق على إيراد هذا النص البديل إلى جانب النص الأصلي للفقرتين ٦-٧ (الخيار ألف الآن) لكي يتسنى النظر مرة أخرى في كلا النصين في دورة قادمة للفريق العامل. وأشار في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة ذاتها إلى أنه قد يكون من الضروري حذف الإشارة في هذا النص البديل إلى وكلاء الشاحن أو مستخدميه، لأن من الممكن تناول هذه المسألة في الفقرة ٧-٨ (المادة ٣٢ الآن).

(125) القصد من هذا البديل هو استخدام لغة مقابلة للغة المستخدمة في الخيار جيم للفقرتين (١) و(٢) من المادة ١٤. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في استخدام لغة مقابلة في هذا الحكم تستند إلى الخيار الذي يعتمد على الفقرتين (١) و(٢) من المادة ١٤.

المادة ٣١

٧-٧- إذا قبل الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١ (د) ٧-٧-، مستند النقل أو السجل الإلكتروني، فإنه حينئذ (أ) تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٧ ٧-٧-؛ و (ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٣.

المادة ٣٢

٧-٨- يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذا الفصل، بما في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين يعملون، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصياً. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يقع ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.^(١٢٦)

الفصل ٨ - مستندات النقل والسجلات الإلكترونية

المادة ٣٣ - ٨-٧ إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني

عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ

(أ) ٧-٨- يحق للمرسل الحصول على مستند نقل أو، إذا وافق الناقل على ذلك، على سجل الكتروني يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛

(126) وفقاً لما ذكر في الفقرتين ١٦٩ و ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/510، اتفق الفريق العامل على أن تكون الفقرة ٧-٨ (المادة ٣٢ الآن) أساساً لمواصلة المناقشات، مع مراعاة مختلف الشواغل التي أبدت بشأن صيغتها الحالية. وفي نهاية المناقشة، اقترح تضييق نطاق الفقرة ٧-٨ (المادة ٣٢ الآن) بحيث لا تنطبق إلا على التزامات الشاحن القابلة للتفويض وليس على التزاماته غير القابلة للتفويض. واتفق على الاحتفاظ بالنص الوارد في الفقرة ٧-٨ (المادة ٣٢ الآن) إلى جانب الاقتراح الوارد في الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/510 كبديل للنص الحالي للفقرة ٧-٦ (المادة ٣٠ الآن) لكي يتسنى النظر مرة أخرى في كلا النصين في دورة قادمة للفريق العامل.

(ب) ٣٤ يحق للشاحن أو للشخص المشار اليه في المادة ٣١، إذا ذكر الشاحن ذلك للناقل، أن يحصل من الناقل على مستند نقل مناسب قابل للتداول، إلا إذا كان الشاحن والناقل قد اتفقا، صراحة أو ضمنا، على عدم استعمال مستند نقل قابل للتداول، أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند من هذا القبيل. وإذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا، عملا بالمادة ٣٣، على استخدام سجل الكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل الكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل الكتروني قابل للتداول أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.^(١٢٧)

المادة ٣٤ - ٣٨ تفاصيل العقد

١ ٣٨ يجب أن تتضمن تفاصيل العقد في المستند أو السجل الالكتروني المشار اليه في المادة ٣٣

(أ) وصفا للبضاعة؛ و

(ب) العلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة، حسبما يوردها الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة؛ و

(ج)

(127) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ٨-١ (المادة ٣٣ (الآن) مقبول عموما. واقتُرِح فضلا عن ذلك، فيما يتعلّق بالفقرة الفرعية '١' (الفقرة (أ) الآن)، أن يستعاض عن تعبير "مستند نقل" بكلمة "إيصال". ومع أن "مستند النقل" كان المصطلح المفضل عموما لدواعي الاتساق في المصطلحات المستخدمة، كان هناك تسليم بأنه لما كانت مستندات النقل، حسب تعريفها في الفقرة ١-٢٠ (المادة ١ (ك) الآن)، لا تؤدي جميعها وظيفة إثبات تسلّم الناقل للبضاعة، فمن المهم التوضيح تماما أنه، بموجب الفقرة ٨-١ '١' (الفقرة (أ) الآن)، ينبغي أن يؤدي مستند النقل وظيفة الإيصال. كذلك، مثلما ذكر في الفقرة ٢٦ من نفس الوثيقة، طرح سؤال عما إذا كانت الفقرة ٨-١ (المادة ٣٣ الآن) يمكن أن تمسّ بالممارسات المختلفة المتبعة حاليا بشأن استخدام أنواع معينة من مستندات النقل، مثل سند الشحن المختوم بعبارة "برسم الشحن" وسند الشحن المختوم بعبارة "مشحون على متن السفينة". وقيل ردا على ذلك إن الفقرة ٨-١ (المادة ٣٣ الآن) صيغت بعبارة عامة لكي تشمل أي نوع من مستندات النقل قد يكون مستخدما في الممارسة العملية، بما في ذلك أي نوع معيّن من سندات الشحن أو حتى أنواع معينة من بيانات الشحن (waybills) غير قابلة للتداول.

١٤ ' عدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛^(١٢٨) و

٢٤ ' الوزن، حسبما^(١٢٩) يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ و

(د) بياناً بترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛ و

(هـ) اسم الناقل وعنوانه، و

(و) التاريخ

١٤ ' الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو

٢٤ ' الذي حملت فيه البضاعة على متن السفينة، أو

٣٤ ' الذي صدر فيه مستند النقل أو السجل الإلكتروني.^(١٣٠)

٢-٢-٨-٢- تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين" الواردة في الفقرة ١ المادة ٨ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استناداً إلى

(128) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/526، اتفق الفريق العامل على إضافة هذه العبارة. وكما ذكر في الفقرة ٢٨ من نفس الوثيقة، أعرب عن شاغل مفاده أن إضافة هذه العبارة قد تُفهم على أنها تضع على عاتق الشاحن مسؤولية ثقيلة، وخصوصاً إذا ما قرئت المادة ٨ (المواد ٣٣ إلى ٤٠ الآن) مقرونة بالفقرة ٧-٤ (المادة ٢٨ الآن). وأوضح رداً على ذلك، أن الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (الفقرة ١ الآن) لا ينبغي أن تُفهم على أنها تنشئ أي مسؤولية على الشاحن بموجب مشروع المادة ٧ (الفصل ٧ الآن).

(129) أعرب عن شاغل في الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن عبارة "حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة" قد تُفهم على أنها تضع عبئاً ثقيلاً على عاتق الشاحن. وأوضح رداً على ذلك أنه لا يقصد لهذا الحكم أن ينشئ أي مسؤولية على الشاحن. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في الاستعاضة عن عبارة "حسبما يورده الشاحن" بعبارة "إذا وفرها الشاحن"، مع توخي الحرص فيما يتعلق باستخدام هذه العبارات في كل من الأحكام ذات الصلة.

(130) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح أن ينظر الفريق العامل في إعادة صياغة الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (الفقرة ١ الآن) بغية إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في تفاصيل العقد التي يجب تدوينها في مستند النقل. انظر أيضاً التعديلات المقترحة لإدخالها على الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ (المادة ٤٨ الآن)، أدناه. وربما يود الفريق العامل أن يقرر ما إذا كان من المناسب إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في قائمة بالعناصر الالزامية. وربما يود الفريق العامل أيضاً أن يبحث مسألة عقوبة التخلف عن توفير المعلومات الالزامية. ويجوز أن تختلف هذه العقوبات اعتماداً على ما إذا كان مستند النقل قابلاً للتداول أو غير قابل له.

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

(ب) أي تفقّد اضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني.^(١٣١)

المادة ٣٥ - ~~٣-٢-٨~~ التوقيع^(١٣٢)

(أ) يوقع على مستند النقل إما الناقل وإما شخص مأذون له من جانب الناقل؛

(ب) يوثق السجل الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من جانب الناقل. ولأغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني بيانات في شكل الكتروني يتضمنها السجل الإلكتروني أو ترتبط به منطقياً بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة للسجل الإلكتروني وليبيان اقرار الناقل بذلك السجل.^(١٣٣)

المادة ٣٦ - ~~٤-٨~~ النواقص في تفاصيل العقد^(١٣٤)

١ - ~~٤-٢-٨~~ إغفال محتويات مطلوبة في تفاصيل العقد

إغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ٣٤ (١) ~~٤-٢-٨~~ أو عدم دقة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل لا يمس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو السجل الإلكتروني أو بصلاحية أي منهما.^(١٣٥)

٢ - ~~٤-٢-٨~~ التاريخ

(131) ذكر في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/526 أن الفريق العامل وجد مضمون الفقرة الفرعية ٢-٢-٨ (الفقرة ٢ الآن) مقبولا بوجه عام.

(132) ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي تعريف "التوقيع" على غرار تعريفه في المادة ١٤ (٣) من قواعد هامبورغ، على سبيل المثال، لا سيما في ضوء الممارسة الحديثة.

(133) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/526، اتفق الفريق العامل على أن مضمون الفقرة الفرعية ٢-٢-٨ (المادة ٣٥ الآن) مقبول بوجه عام، ولكن قد يلزم تناول هذا الحكم بالمزيد من المناقشة في مرحلة لاحقة بهدف التأكد من اتساقه مع قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام ٢٠٠١. ولعله يكون من المفيد عند إعادة الصياغة أن توضع المادة ١٤ (٢) و(٣) من قواعد هامبورغ في الاعتبار.

(134) نقل هذا الحكم من مكانه الأصلي إلى هنا تحسينا للاتساق.

(135) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٢-٢-٨ (الفقرة ١ الآن) مقبول بوجه عام.

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

(أ) هو التاريخ الذي حُمِلت فيه البضاعة جميعها المبينة في مستند النقل أو السجل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضاعة حُمِلت على متن السفينة؛ أو

(ب) هو التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضاعة حُمِلت على متن السفينة.^(١٣٦)

٣-٤-٨ - عدم تعيين هوية الناقل

إذا كانت تفاصيل العقد لا تحدد هوية الناقل ولكن تبين أن البضاعة حملت على متن سفينة محددة الاسم، يفترض حينئذ أن يكون مالك السفينة المسجل هو الناقل. ويمكن للمالك المسجل أن يدحض هذا الافتراض إذا أثبت أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية، وهو ما ينقل المسؤولية التعاقدية عن نقل البضاعة إلى مستأجر للسفينة محدد الهوية. [وإذا دحض المالك المسجل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى هذه المادة، يفترض أن يكون مستأجر السفينة وقت النقل هو الناقل على نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجل هو الناقل].^(١٣٧)

٣-٤-٨ - الترتيب والحال الظاهريان

إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ من الشاحن، كان مستند النقل أو السجل الإلكتروني إما دليلاً ظاهراً وإما دليلاً قاطعاً بمقتضى المادة ٣٩ ~~٣-٣-٨~~، حسب الحالة، على أن ترتيب البضاعة وحالها

(136) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٥ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٤-١ (الفقرة ٢ الآن) مقبول بوجه عام، آخذاً في الاعتبار المسألة المثارة بشأن السجلات الإلكترونية من أن مصطلحي "مستند النقل أو السجل الإلكتروني" مكرران في كل أحكام الفصل ٨ من مشروع الصك، وأن تكرار هذه العبارة يؤكد التمييز بين مستندات النقل والسجلات الإلكترونية، عوضاً عن التركيز على محتويات المستند وفقاً لما هو مقصود من المهمة المسندة إلى الفريق العامل.

(137) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/526، كان الرأي السائد في الفريق العامل أن الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ (الفقرة ٣ الآن) تبين مشكلة خطيرة يجب معالجتها في مشروع الصك، ولكن أن هذا الأمر يقتضي المزيد من الدراسة فيما يتعلق بالوسائل الأخرى التي يمكن التغلب على المشكلة من خلالها، وأن هذا الحكم بصيغته الحالية ليس مرضياً بعد. وقرر الفريق العامل الاحتفاظ بالفقرة الفرعية ٨-٤-٢ (الفقرة ٣ الآن) بين معقوفتين في مشروع الصك وتناولها بمزيد من التفصيل في موعد لاحق.

الظاهرين كانا على ما يرام وقت قيام الشاحن بتسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ. (١٣٨)

المادة ٣٧-٣٨ التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد

٣٨-١ يجوز للناقل في الظروف التالية، إذا كان يتصرف بحسن نية لدى إصدار مستند نقل أو سجل الكتروني، أن يتحفظ على المعلومات المذكورة في المادة ٣٤ (١) (أ) ٣٨-١ (أ) (١) ٣٤ (ب) ٣٨-١ (ب) أو ٣٤ (١) (ج) ٣٨-١ (ج) بأن يدرج فيه بنداً مناسباً، في الظروف وبالأسلوب الموضحين أدناه لكي يبين أنه لا يتحمل مسؤولية صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضاعة غير المحوّاة

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

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

(ب) فيما يتعلق بالبضاعة المسلمة إلى الناقل أو إلى طرف منفذ داخل حاوية مغلقة، ما لم^(١٤٠) يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقد البضاعة فعلياً داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل، ولكن شريطة أنه يجوز للناقل في هذه الحالة أن يدرج بنداً تحفظياً إذا كان يعتبر، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة

(138) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٦١ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٨-٤-٣ (الفقرة ٤ الآن) مقبول بوجه عام.

(139) أضيفت الإشارة إلى الفقرة الفرعية ٨-٢-١ (أ) (المادة ٣٤ (١) (أ) الآن) بناءً على الاقتراح الوارد في الفقرة ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/526.

(140) نقلت عبارة "وما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقد البضاعة فعلياً داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل، ولكن شريطة أنه يجوز للناقل في هذه الحالة أن يدرج بنداً تحفظياً إذا كان يعتبر، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة" من مكانها الأصلي في نهاية الفقرة إلى هذا المكان في فائحتها لكي يصبح واضحاً أنه يقصد لها أن تنطبق على الفقرة بأكملها.

من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة،^(١٤١) فانه يجوز للناقل أن يضمّن تفاصيل العقد بندا تحفظيا متاسبًا بشأن:

١٦ ' العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو

٢٦ ' عدد الطرود أو عدد القطع أو كمية البضاعة الموجودة داخل الحاوية.

(ج) فيما يتعلق بالبضاعة المسلمة إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة، يجوز للناقل أن يتحفظ على أي بيان عن وزن البضاعة أو وزن الحاوية ومحتوياتها مع بيان صريح بأن الناقل لم يزن الحاوية، اذا

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

لم يتفق الشاحن والناقل قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد، أو =

٢٦ ' كان بوسع الناقل أن يبين أنه لم تكن هناك أي وسيلة تجارية معقولة للتحقق من وزن الحاوية.^(١٤٢)

المادة ٣٨-٣-٨ + وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية

لأغراض المادة ٣٧ ٣-٨ +:

(141) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/526، دعا اقتراح آخر إلى تضمين الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (ب) (الفقرة (ب) الآن) أيضا عبارة على غرار الفقرة الفرعية ٨-٣-١ (أ) '٢' (الفقرة (أ) '٢' الآن) لمعالجة الحالة التي يعتبر فيها الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة. وربما يود الفريق العامل أن يحيط علما أيضا بالاقتراحات الواردة في الفقرة ٣٧ من الوثيقة، A/CN.9/526 والتي مفادها أن يشترط على الناقل الذي يقرر أن يتحفظ على المعلومات المذكورة في مستند النقل أن يعطي أسباب ذلك التحفظ، وأن يتناول مشروع الصك الحالة التي يقبل فيها الناقل ألا يتحفظ على وصف البضائع، منعا لعرقلة أي ائتمان مستندي على سبيل المثال، ولكن لقاء حصوله على ضمان من الشاحن. وكان الاقتراح الثالث أنه إذا تصرف الناقل بسوء نية متجنبًا عن عمد التحفظ على المعلومات الواردة في تفاصيل العقد، ينبغي معاقبة هذا التصرف وحرمان الناقل من إمكانية التذرع بأي حد للمسؤولية.

(142) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح إدراج عبارة مناسبة تتناول الحالة التي لا توجد فيها إمكانية معقولة تجاريا لوزن الحاوية. وربما يود الفريق العامل أن يحيط علما بأن القصد من هذه الفقرة الفرعية هو الموازنة مع الحكم المتعلق بوسيلة التحقق المعقولة الوارد في المادة ٣٨.

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

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

١٠٠ لم يكن لديه علم فعلي بأن أيا من البيانات المادية الواردة في مستند النقل أو السجل الالكتروني زائف أو مضلل ماديا، و

٢٠٠ لم يكن قد أغفل عمدا أن يحدد ما اذا كان أي بيان مادي في مستند النقل أو السجل الالكتروني زائفا أو مضللا ماديا، لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف أو مضلل.

(ج) يقع عبء اثبات ما اذا كان الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصداره مستند النقل أو السجل الالكتروني على الطرف المدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية. (١٤٣)

المادة ٣٩ - ٣٣٨ الدليل الظاهر والدليل القاطع

باستثناء ما تنص عليه المادة ٤٠ ٣٣٨ ٣٣٨ خلافا لذلك، يعتبر مستند النقل أو السجل الالكتروني الذي يثبت تسليم البضاعة

(أ) دليلا ظاهرا على تسليم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد؛ و

(ب) دليلا قاطعا على تسليم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد

[١٠٠] اذا كان مستند النقل القابل للتداول أو السجل الالكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية [أو

٢٠٠ الخيار ألف للفقرة (ب) ٢٠٠ (١٤٤)

اذا كان شخص متصرف بحسن نية قد دفع القيمة أو غير وضعه بطريقة أخرى اعتمادا على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد].

(143) وفقا لما ذكر في الفقرة ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ٣-٢-٨ (المادة ٣٨ الآن) مقبول بوجه عام.

(144) يستند الخيار ألف للفقرة (ب) ٢٠٠ إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

الخيار باء للفقرة (ب) '٢'

إذا لم يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول وكان المرسل اليه قد اشترى البضاعة ودفع ثمنها اعتمادا على وصفها في تفاصيل العقد.^(١٤٥)

المادة ٤٠ - ~~٣-٨~~ المفعول الاستدلالي للبند التحفظية

إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا يفى باشتراطات المادة ~~٣-٨~~ ٣٧، لا يشكل مستند النقل عندئذ دليلا ظاهرا أو دليلا قاطعا في اطار المادة ~~٣-٨~~ ٣٩ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة.^(١٤٦)

(145) وفقا لما ذكر في الفقرة ٤٨ من الوثيقة A/CN.9/526، كان الرأي السائد في الفريق العامل هو الإبقاء على الفقرة الفرعية ٣-٨-٣ (ب) '٢' (الفقرة (ب) '٢' الآن) بين معقوفتين، وأن يطلب إلى الأمانة أن تدخل عليها التعديلات اللازمة مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أبدت والاقتراحات التي قدمت في الفقرات ٤٥ إلى ٧٤.

(146) وفقا لما ذكر في الفقرة ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526، كان هناك بعض التأييد لإعادة صياغة الفقرة الفرعية ٣-٨-٤ (الفقرة ٤٠ الآن)، ولكن الرأي السائد دعا إلى الاحتفاظ بها من حيث المضمون لمواصلة مناقشتها في دورة مقبلة.

ورعيا يود الفريق العامل أن ينظر أيضا في الصيغة البديلة للفقرة ٣-٨-٤ (المادة ٤٠ الآن) المقترحة في الفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21:

٤٠ (١) "إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا، فلن يشكل مستند النقل دليلا ظاهرا أو قاطعا بمقتضى المادة ٣٩ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة، عندما يكون البند "نافذ المفعول". بمقتضى الفقرة ~~٣-٨-٢~~ ٢.

وعندئذ، سيلزم اضافة مادة جديدة ٣-٨-٥، (ربما بوصفها الفقرة ٢) يمكن أن تنص على ما يلي:

٢- "يكون البند التحفظي في تفاصيل العقد نافذ المفعول فيما يتعلق بأغراض الفقرة ~~٣-٨-١~~ ١ في الظروف التالية:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير المحوأة، يكون البند التحفظي الذي يفى باشتراطات المادة ٣٧ نافذ المفعول وفقا لأحكامه.

(ب) فيما يتعلق بالبضائع المشحونة داخل حاوية مغلقة، يكون البند التحفظي الذي يفى باشتراطات المادة ~~٣-٨~~ ٣٧ نافذ المفعول وفقا لأحكامه إذا

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

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

الفصل ٩ - أجرة النقل^(١٤٧)

المادة ٤١

١- ~~١-٩~~ (أ) تُستحق أجرة النقل عند تسليم البضاعة إلى المرسل اليه في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٧ (٣) ~~٣-١-٤~~، [وتكون واجبة الدفع عندما تُستحق].^(١٤٨) ما لم يكن الطرفان قد اتفقا على استحقاق أجرة النقل كلياً أو جزئياً، في وقت أسبق.

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

المادة ٤٢

الخيار ألف^(١٤٩)

١- ~~٢-٩~~ (أ) تكون أجرة النقل واجبة الدفع عندما تُستحق، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا على أن تدفع أجرة النقل، كلياً أو جزئياً، في وقت سابق أو لاحق.

- (١) كانت الحاوية قد فتحت لغرض التفقد، و
- (٢) كان التفقد قد جرى بحضور شهود حسب الأصول، و
- (٣) كان قد أعيد اقفال الحاوية بشكل مناسب بعد التفقد، وأعيد ختمها ان كانت محتومة قبل التفقد."

(147) ورد، كتعليق عام في الفقرة ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/510، أن لا نظام لاهاي ولا نظام هامبورغ يتضمن أحكاماً بشأن أجرة النقل وأن من المشكوك فيه ما اذا كان مشروع الصك سيستفيد من تناول هذه المسألة. وكانت التحفظات الإضافية المتعلقة بادراج أحكام أجرة النقل تستند إلى كون الممارسات تتباين تبايناً شديداً بين مختلف المهن. وذكر في الفقرة ١٨٣ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه ينبغي أن تعاد هيكلة مشروع الحكم، مع ادماج الفقرتين ١-٩ (أ) (المادة ٤١ (١) الآن) و ٢-٩ (ب) (المادة ٤٢ (٢) الآن) في حكم واحد وابقاء الفقرة ١-٩ (ب) (المادة ٤١ (٢) الآن) وحدها وادماج الفقرتين ٢-٩ (ب) و (ج) (المادتين ٤٢ (٢) و (٣) الآن) أيضاً. واتفق مؤقناً أيضاً على ادراج توضيح ملائم لجعل انطباق الفقرتين ٢-٩ (ب) و (ج) (المادتين ٤٢ (٢) و (٣) الآن) مقتصر على الحالات التي يكون قد أبرم فيها اتفاق محدد بين الطرفين.

(148) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/510، كان هناك اتفاق عام على ضرورة تطبيق مبدأ حرية التعاقد لتحديد الوقت الذي يستحق فيه دفع أجرة النقل والوقت الذي يصبح فيه دفع أجرة النقل. انظر أيضاً المرجع نفسه، الفقرة ١٨٣ من الوثيقة A/CN.9/510.

(149) البديل ألف للمادة ٤٢ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

- ٢- (ب) إذا حدث بعد الوقت الذي استُحقت فيه أجرة النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو لم تسلّم إلى المرسل إليه وفقا لأحكام عقد النقل لأي سبب آخر، تظل أجرة النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها.
- ٣- (ج) ما لم يُتفق على خلاف ذلك، لا يخضع دفع أجرة النقل لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة مقابلة قد تكون للشاحن أو المرسل إليه تجاه الناقل، [و لم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يكن قد تقرر ذلك بعد].

الخيار باء^(١٥٠)

إذا حدث بعد الوقت الذي استُحقت فيه أجرة النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو لم تسلّم إلى المرسل إليه وفقا لأحكام العقد لأي سبب آخر، فانه ما لم يُتفق على خلاف ذلك، تظل أجرة النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها ولا يكون دفع أجرة النقل خاضعا لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة مقابلة قد تكون للشاحن أو المرسل إليه تجاه الناقل [و لم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يكن ذلك قد تقرر بعد].^(١٥١)

المادة ٤٣

- ١- (أ) يكون الشاحن مسؤولا عن دفع أجرة النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك.
- ٢- (ب) إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كليا أو جزئيا عند وقوع حدث معين أو بعد نقطة زمنية معينة، فان هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:
- (أ) ٤- فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع، بمقتضى الفصل ٧، على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر في المادة ٣١ ٤-٣؛ أو

(150) انظر الحاشية (١٤٧) الواردة أعلاه، والفقرة ١٨٣ من الوثيقة A/CN.9/510.

(151) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/510، أعرب عن تأييد واسع النطاق لأن تدرج في مشروع الحكم العبارة المدرجة حاليا بين معقوفتين وهي "و لم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يكن قد تقرر ذلك بعد".

- (ب) ٣٤ فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، إلا طالما كان لدى الناقل ضمان كاف بمقتضى المادة ٤٥ هـ أو بطريق آخر لدفع تلك المبالغ.
- (ج) ٣٤ طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٢ ١٣ هـ. (١٥٢)

المادة ٤٤

١- ٤ هـ (أ) إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند للنقل قابل للتداول (١٥٣) أو في سجل الكتروني قابل للتداول (١٥٤) عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل لا يكون الحائز ولا المرسل اليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم إذا كان الحائز أو المرسل اليه هو أيضاً الشاحن.

[إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند للنقل غير قابل للتداول أو في سجل الكتروني غير قابل للتداول عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل، يفترض عندئذ أن يكون الشاحن مسؤولاً عن دفع أجرة النقل]. (١٥٥)

الخيار ألف للفقرة ٢ (١٥٦)

٢- (ب)

إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجرة النقل قيد التحصيل" أو عبارة ذات طابع مماثل، فإن هذه العبارة تشعر المرسل اليه بأنه قد يكون

(152) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/510، أحاط الفريق العامل علماً بالنقد الموجه إلى الحكم ٣-٩ (ب) (الفقرة ٢ الآن) (ورد ذكره في الفقرات ١٨٥ إلى ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/510) وقرر ارجاء اتخاذ قرار بشأن المسألة، بما في ذلك السياق العملي المقرر إعمال الحكم في إطاره، إلى أن تكون قد درست بصورة إضافية.

(153) أشار في الفقرة ١١٠ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى الرأي الذي مفاده بأن الاعلان الوارد في الفقرة الفرعية ٩-٤ (أ) (الفقرة ١ الآن) متطرف أكثر من اللازم في اعفاء الحائز والمرسل اليه من أي مسؤولية عن دفع أجرة النقل وأن من الأفضل، عوضاً عن ذلك انشاء افتراض بانتفاء الدين العائد لأجرة النقل. بيد أنه أعرب عن رأي بديل مفاده أن الفقرة الفرعية ٩-٤ (أ) (الفقرة ١ الآن) لا ينبغي بأن تنشئ افتراضاً بأن أجرة النقل قد دفعت. وسيكون الرد المحتمل على الرأي الوارد في الفقرة ١١٠ هو التمييز بين مستندات النقل أو السجلات الإلكترونية القابلة للتداول وغير القابلة للتداول.

(154) المرجع نفسه.

(155) انظر الحاشية (١٥٣) أعلاه.

(156) الخيار ألف للفقرة ٢ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

مسؤولاً عن دفع أجرة النقل] [يكون حق المرسل اليه في تسلّم البضاعة مشروطاً بدفع أجرة النقل].^(١٥٧)

الخيار بـ للفقرة ٢

إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجرة النقل قيد التحصيل" أو عبارة ذات طابع مماثل، فإن ذلك يشكل حكماً يقضي بأنه، بالإضافة إلى الشاحن، سيصبح أي حائز أو مرسل اليه يتسلم البضاعة أو يمارس أي حق فيما يتعلق بالبضاعة مسؤولاً، بناءً على ذلك، عن أجرة النقل.^(١٥٨)

المادة ٤٥

١-٤-٥ (أ) [بصرف النظر عن أي اتفاق مخالف،] إذا كان المرسل اليه مسؤولاً وطالما كان مسؤولاً، بمقتضى القانون الوطني المنطبق على عقد النقل، عن المدفوعات المشار إليها أدناه، كان من حق الناقل أن يحتجز البضاعة إلى أن يتم دفع

(أ) ٤-٤ أجرة النقل وأجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير وتعويضات الاحتجاز وجميع ما يتكبده الناقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الدفع،

(ب) ٤-٤ أي تعويضات تكون مستحقة للناقل بمقتضى عقد النقل،

(157) انظر الحاشية (١٥٣) أعلاه.

(158) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١١ من الوثيقة A/CN.9/525، قيل إن مشروع المادتين ١٢-٢-٢ و ١٢-٢-٤ (المادتين ٦٠ و ٦٢ الآن)، وثيقة الصلة بالفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) (الفقرة ٢ الآن) وأن النظر في هذه الأحكام ينبغي أن يتم في آن واحد. ورئي أنه إذا تحمل المرسل إليه أي مسؤولية عن تسليم البضاعة فينبغي أن يكون مسؤولاً أيضاً عن أجرة النقل. ولوحظ في الوقت نفسه أن الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) (الفقرة ٢ الآن) يمكن أن تساعد على توفير معلومات أو تنبيه بأن أجرة النقل لا تزال مستحقة الدفع. ولكن أشير إلى أن دفع أجرة النقل ينبغي أن يكون شرطاً لكي يتسلم المرسل إليه البضاعة وليس التزاماً. ولوحظ فضلاً عن ذلك أنه ينبغي أن تركز الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) (الفقرة ٢ الآن) في الواقع على دفع أجرة النقل بدلاً من أن تركز على من ينبغي أن يتحمل الالتزام بأجرة النقل غير المدفوعة. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/525، كان من الحلول المقترحة لمعالجة المشكلة المفهومة ضمناً الاستعاضة عن عبارة "فإن هذه العبارة تشعر المرسل إليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجرة النقل" بعبارة "كان دفع أجرة النقل شرطاً لممارسة المرسل إليه الحق في استلام البضاعة". وأوردت الفقرة ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/525 الاقتراح البديل المستخدم للتغلب على المشاكل المشار إليها في الفقرتين ١١١ و ١١٢.

(ج) '٣٤ أي مساهمة في عوارية عامة تكون مستحقة للناقل بشأن البضاعة

أو تقديم ضمان كاف بدفعها.

٢- (ب) إذا لم يتم الدفع حسب ما هو مشار إليه في الفقرة ١ (أ) من هذه المادة، أو لم يتم الدفع بالكامل، كان من حق الناقل أن يبيع البضاعة (وفقا للإجراءات المنصوص عليها في القانون الوطني المنطبق، إن وجدت) وأن يستوفي المبالغ الواجبة الدفع له (بما في ذلك تكاليف اللجوء إلى هذا السبيل) من عائدات ذلك البيع. ويوضع أي رصيد يتبقى من عائدات ذلك البيع تحت تصرف المرسل إليه.^(١٥٩)

الفصل ١٠ - التسليم إلى المرسل إليه

المادة ٤٦

١-١ عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يتعين على المرسل إليه [الذي يمارس أيا من حقوقه بمقتضى عقد النقل]^(١٦٠) أن يقبل تسلم البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٧ (٣) ١-٤. [وإذا أحل المرسل إليه بهذا الالتزام بتركه البضاعة في عهدة الناقل أو الطرف المنفذ، فإن الناقل أو الطرف المنفذ يتصرف في البضاعة كوكيل للمرسل إليه، ولكن بدون أي مسؤولية عن هلاك أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن فعل أو اغفال شخصي من جانب الناقل [أو من جانب الطرف المنفذ]^(١٦١) بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن إهمال منه، مع علمه بأن هذا قد يؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف].^(١٦٢)

(159) على الرغم من النقد الشديد الذي وجه إلى نص الفقرة ٩-٥ (المادة ٤٥ الآن) في الفقرات ١١٥ إلى ١٢٢ من الوثيقة A/CN.9/525، لا يبدو أنه طلب إلى الأمانة أن تعد مشروعا جديدا أو مشروعا بديلا. وقد ذكر في الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/525 أن الفريق العامل قرر استبقاء الفقرة ٩-٥ (المادة ٤٥ الآن) في مشروع الصك لأجل مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

(160) وفقا لما ذكر في الفقرة ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب عن التفضيل لجعل واجب قبول تسلم البضائع غير متوقف على ممارسة المرسل إليه لأي حقوق، بل أن يكون غير مشروط.

(161) وفقا لما ذكر في الفقرة ٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526، رئي أنه يمكن أن يبدد القلق من أن الأطراف المنفذة يمكن أن تقع عليها مسؤولية من خلال فعل أو اغفال من جانب الناقل، عملا بالجملة الثانية من الفقرة ١٠-١ (المادة ٤٦ الآن)، وذلك بإضافة عبارة "أو من جانب الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو اغفال شخصي من جانب الناقل".

(162) وفقا لما ذكر في الفقرة ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح دمج الفقرة ١٠-١ (المادة ٤٦ الآن) والفقرة ١٠-٤ (المواد ٥٠ و ٥١ و ٥٢ الآن) أو حذف الجملة الثانية من الفقرة ١٠-١ (المادة ٤٦ الآن) وترك الفقرة

المادة ٤٧

٣-١-٣ بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضاعة، يتعين على المرسل إليه أن يؤكد أن الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد. (١٦٣)

المادة ٤٨

٣-١-٣ اذا لم يُصدّر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول:
(أ) ٣-١-٤ اذا لم يكن اسم المرسل اليه وعنوانه المذكورين في تفاصيل العقد، يقوم الطرف المسيطر بإبلاغ الناقل بهما، باسم المرسل اليه، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد. (١٦٤)

(ب) ٣-١-٤ الخيار ألف للفقرة (ب) (١٦٥)

يقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل اليه، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٧ (٣) ٣-١-٤، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة. (١٦٦)

١٠-٤ (المواد ٥٠ و ٥١ و ٥٢ الآن) قائمة بذاتها، وذلك من أجل الحد من الاضطراب الذي يسببه التفاعل بين الفقرة ١٠-١ (المادة ٤٦ الآن) والفقرة ١٠-٤ (المواد ٥٠ و ٥١ و ٥٢ الآن). وقد اختير البديل الثاني ووضعت الجملة الأخيرة بين معقوفتين.

(163) وفقا لما ذكر في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١٠-٢ (المادة ٧٤ الآن) مقبول عموما.

(164) وفقا لما ذكر في الفقرة ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن المبادئ المجسدة في الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ (المادة ٤٨ الآن) مقبولة عموما. وطلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها والاقتراحات التي قدمت.

وقد أدرج في النص الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/526، والمتعلق بهوية المرسل اليه. انظر الحاشية للفقرة الفرعية ٨-٢-١ (المادة ٣٤ (١) الآن)، الحاشية (١٣٠) أعلاه.

(165) الخيار ألف للفقرة (ب) يستند إلى النص الأصلي من مشروع الصك.

(166) أدرج في نص كل من الخيارين باء وجيم الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن تنقح الفقرة الفرعية ١٠-٣-١ '٢' (الفقرة ب الآن) بحيث يشار إلى حق الناقل في أن يرفض التسليم دون إبراز بطاقة هوية صحيحة، ولكن لا ينبغي أن يجعل ذلك التزاما على الناقل.

الخيار باء للفقرة (ب)

كشروط للتسليم، يقوم المرسل اليه بابرار بطاقة هوية صحيحة.

الخيار جيم للفقرة (ب)

يجوز للناقل أن يرفض التسليم اذا لم يبرز المرسل اليه بطاقة هوية صحيحة.

(ج) ٣٤ اذا لم يطالب المرسل اليه بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، يقوم الناقل بإبلاغ الطرف المسيطر بذلك أو بإبلاغ الشاحن بذلك اذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر. وفي تلك الحالة، يتعين على ذلك الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. واذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليهما، يعتبر الشخص المذكور في المادة ٣١ ٣٤ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة.^(١٦٧)

المادة ٤٩

٣٣-١ اذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الأحكام التالية:

(أ) ١٤ دون مساس بأحكام المادة ٤٦ ٣٣-١، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٧ (٣) ٣٣-١، مقابل تسليم مستند النقل القابل للتداول. وفي حال صدور أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة من المستند، ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية.

٢٤ دون مساس بأحكام المادة ٤٦ ٣٣-١، يحق لحائز السجل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسلم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز في الوقت والمكان المذكورين

(167) وفقا لما ذكر في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح أثناء مناقشة الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب) المادة ٤٩ (ب) (الآن) بأن يطبق المبدأ المعرب عنه فيها أيضا في الأحوال التي لا يكون قد صدر فيها مستند قابل للتداول. وقد أضيف نص بهذا الشأن كفقرة فرعية ١٠-٣-١ ٣٤ (الفقرة (ج) (الآن)).

في المادة ٧ (٣) ٤-٣، إذا أثبت وفقاً للقواعد الاجرائية المذكورة في المادة ٦ ٤-٣ أنه هو حائز السجل الالكتروني. وعند هذا التسليم، لا يعود للسجل الالكتروني أي مفعول أو صلاحية. (١٦٨)

(ب) إذا لم يطالب الحائز بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها الى مكان المقصد، يقوم الناقل بابلاغ الطرف المسيطر بذلك، أو بابلاغ الشاحن بذلك إذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو العثور عليه. وفي تلك الحالة، يتعين على الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر الى الناقل التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليه، يعتبر الشخص المذكور في المادة ٣١ ٤-٤ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة. (١٦٩)

(ج) [بصرف النظر عن الحكم الوارد في الفقرة (د) من هذه المادة،] (١٧٠) يبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن، وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة، من التزامه بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل [إلى الحائز]، بغض النظر عما إذا كان قد سلم اليه مستند النقل القابل للتداول أم لا، أو عما إذا أثبت الشخص المطالب

(168) مع مراعاة التنبيه الموجه في الفقرة ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/526 بأنه يتعين على الفريق العامل أن يدرس بعناية توازن الحقوق والالتزامات المختلفة وعواقبها، بين الأطراف، من أجل الوصول إلى المستوى الصحيح وإيجاد حل عملي، وجد الفريق العامل، حسبما ذكر في الفقرة ٨١ من الوثيقة A/CN.9/526 أن مضمون الفقرتين الفرعيتين ٢-٣-١٠ (أ) '١' و ٢-٣-١٠ (أ) '٢' (الفقرتين (أ) '١' و '٢') مقبول عموماً.

(169) جاء في الاقتراح الأول الوارد في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526 أنه ينبغي أن يكون على الناقل واجب قبول مستند النقل القابل للتداول وواجب ابلاغ الطرف المسيطر إذا لم يطالب حائز المستند بتسليم البضاعة. ويبدو أن هذه الشواغل قد بُدِدت بنص الفقرة الفرعية ٢-٣-١٠ (ب) (الفقرة (ب) الآن). وجاء في الاقتراح الثاني الوارد في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526 أنه ينبغي أن تبين هذه الفقرة الفرعية العواقب التي يتعرض لها الناقل عندما يتخلف عن ابلاغ الطرف المسيطر أو الشاحن أو عندما يواجه الشاحن المفترض اعتراضات، ولذلك لم يُشمل في النص المنقح.

(170) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/526، فقد قيل انه من غير الواضح ما هي الطريقة التي تعمل بها الفقرتان الفرعيتان ٢-٣-١٠ (ج) و (د) (الفقرتان (ج) و (د) الآن) معاً، لأن الحائز الحسن النية يكتسب شيئاً من الحماية القانونية، ولكن الموقف القانوني للحائز غير واضح. وقد طُلب أن توضح الصياغة في هذا الصدد. وحديثاً بالملاحظة أن هناك صلة بين الفقرتين الفرعيتين ٢-٣-١٠ (ج) و (د) (الفقرتين (ج) و (د) الآن)، إذ أن الفقرة الفرعية ٢-٣-١٠ (ج) (الفقرة (ج) الآن) تبدأ بعبارة "بصرف النظر عن الحكم الوارد في الفقرة (د) من هذه المادة". وهذا أسلوب يستخدم في أحكام أخرى من مشروع الصك، كالفقرتين ٣-٥ (المادة ١٢ الآن) و ٣-١-٦ (المادة ١٤ (٢) الآن). وهناك بدائل أخرى ممكنة، مثل بدء الفقرة الفرعية (د) بعبارة "باستثناء ما هو منصوص عليه" أو إضافة جملة جديدة في نهاية تلك الفقرة على غرار "لا تنطبق أحكام هذه الفقرة (د) عندما يسلم الناقل البضاعة عملاً بالفقرة (ج) من هذه المادة". وقد أدرجت البدائل المختلفة بصورة مؤقتة بين أقواس معقوفة.

بالتسليم بمقتضى السجل الالكتروني القابل للتداول، وفقا للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٦ ٣-٤، أنه هو الحائز.

(د) [باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (ج) أعلاه]^(١٧١) إذا حدث أن سلّم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل القابل للتداول الى الناقل، أو دون الاثبات المشار اليه في الفقرة (أ) '٢' أعلاه، لا يكتسب الحائز الذي يصبح حائزا بعد تسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى شخص يحق له تسلمها عملا بأي ترتيب تعاقدى أو ترتيب آخر غير عقد النقل، حقوقا [تجاه الناقل]^(١٧٢) بمقتضى عقد النقل إلا إذا أحيل مستند النقل القابل للتداول أو السجل الالكتروني القابل للتداول وفقا للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة، ما لم يكن ذلك الحائز، عندما أصبح حائزا، لا يعلم بهذا التسليم، أو لم يكن بإمكانه، بشكل معقول، أن يعلم به. [ولا تنطبق هذه الفقرة عندما يسلم الناقل البضاعة عملا بالفقرة (ج) أعلاه]^(١٧٣)

(هـ) إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بشأن تسليم البضاعة [أو في الحالات التي يتعذر فيها العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن]^(١٧٤)، يكون من حق الناقل، دون مساس بأي سبل انتصاف أخرى يمكن أن تكون متاحة للناقل تجاه الطرف المسيطر أو الشاحن، أن يمارس حقوقه بمقتضى المواد ٥٠ و ٥١ و ٥٢ ٣-٤.

(171) وفقا لما ذكر في الفقرة ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/526، انظر الحاشية (١٧٠) أعلاه.

(172) ذكرت في الفقرات ٨٣ إلى ٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526 تعليقات وشروح مختلفة بشأن الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (د) (الفقرة (د) الآن). وكان الشاغل الأول الذي أعرب عنه في الفقرة ٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526 هو أن حقوق الحائز الذي يصبح حائزا لمستند النقل القابل للتداول بعد أن يتم التسليم ينبغي تحديدها بدقة أكبر. ويعتقد بأن الحل قد يكون في الإشارة، في الفقرة الفرعية (د)، إلى أن الحقوق تُكتسب تجاه الناقل، وفي ادراج هذه الصيغة في النص. ويمكن أن يضاف أيضا أن تلك الحقوق تنشأ عن عدم أداء الناقل لالتزاماته بمقتضى الفقرة ٥-١ (المادة ١٠ الآن)، ولكن هذا قد لا يكون مستصوبا. وبالإضافة إلى ذلك، يُسترعى الانتباه إلى الحكم الجديد الأوسع نطاقا والمقترح للفقرة ١٣-١ (المادة ٥٩ الآن) الواردة أدناه. وكان الشاغل الثاني الذي أعرب عنه في الفقرة ٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526 هو أن هناك افتقارا إلى اليقين في عبارة "لم يكن بإمكانه، بشكل معقول، أن يكون على علم به" لم يجر تناوله بصورة محددة.

(173) وفقا لما ذكر في الفقرة ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/526. انظر الحاشية (١٧٠) أعلاه.

(174) جرت هذه الاضافة استنادا إلى الاقتراح الوارد في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن من الضروري أن تكون الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (هـ) (الفقرة (هـ) الآن) متسقة مع الفقرة الفرعية ١٠-٣-٢ (ب) (الفقرة (ب) الآن) عن طريق ادراج هذه العبارة.

المادة ٥٠

- ١- ~~١-٤-٣~~ (أ) إذا وصلت البضاعة إلى مكان المقصد و
- (أ) ~~٣٤~~ لم يتسلم المرسل إليه البضاعة بالفعل في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٧ (٣) ~~٣-٤-٣~~، [ولم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل]؛^(١٧٥) أو
- (ب) ~~٣٤~~ لم تكن القوانين أو اللوائح المعمول بها تجيز للناقل أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه،
- يحق للناقل عندئذ أن يمارس الحقوق وسبل الانتصاف المذكورة في الفقرة ٢ (ب).
- ٢- (ب) في الظروف المبينة في الفقرة ١ (أ)، يحق للناقل أن يمارس، على مسؤولية وحساب ونفقة^(١٧٦) الشخص صاحب الحق في البضاعة، بعض الحقوق ووسائل الانتصاف التالية أو كلها:
- (أ) ~~٣٤~~ خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛
- (ب) ~~٣٤~~ تفريغ البضاعة إذا كانت معبأة في حاويات؛ أو التصرف في البضاعة بشكل آخر حسبما يرى الناقل أن الظروف قد تقتضي ذلك في حدود المعقول؛
- (ج) ~~٣٤~~ العمل على بيع البضاعة وفقا للممارسات المتبعة، أو حسبما يقتضي ذلك القانون أو اللوائح، في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت.
- ٣- (ج) إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة ٢ (ج) ~~(ب) ٣٤~~، جاز للناقل أن يقطع من عائدات البيع المبلغ اللازم
- (أ) ~~٣٤~~ لدفع أو رد أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة؛ و

(175) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب عن شاغل عن مؤداه أن عبارة "لم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل". تسبب ارتباكا، لأنها يمكن أن تعتبر متعلقة بعقد للتخزين إذا كان عقد التخزين هو الذي "يؤول إليه عقد النقل"، وأن فكرة "صريح أو ضمني" يصعب فهمها أيضا.

(176) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٧ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب عن شاغل مؤداه أنه عندما يمارس الناقل حقوقه بمقتضى الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (المادة ٥٠ الآن)، فإنه يمكن أن تنجم عن ذلك تكاليف أخرى إضافة إلى تلك الناجمة عن الهلاك أو التلف، وأن قيمة البضاعة قد لا تغطي، في بعض الحالات، التكاليف المتكبدة. والقصد من إضافة عبارة "وعلى نفقة هذا الشخص" في الفقرة الفرعية ١٠-٤-١ (ب) (الفقرة ٢ الآن) هو تبديد هذه الشواغل.

(ب) '٣' لدفع أو رد أي مبالغ أخرى إلى الناقل مما أشير إليه في المادة ٤٥ (١) ~~١-٤-١٠~~ وتكون مستحقة للناقل.

ورهنًا بهذه الاقطاعات، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لصالح صاحب الحق في البضاعة.

المادة ٥١

~~١-٤-١٠~~ لا يسمح للناقل إلا بممارسة الحق المشار إليه في المادة ٤٦ ~~١-٤-١٠~~ بعد أن يكون قد وجه اشعارًا قبل وقت معقول^(١٧٧) إلى الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه هو الشخص الذي يتعين اشعاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو إلى المرسل إليه، وإلا فيألى الطرف المسيطر أو الشاحن، بأن البضاعة قد وصلت إلى مكان المقصد.

المادة ٥٢

~~١-٤-١٠~~ عندما يمارس الناقل أو الطرف المنفذ حقوقه المشار إليها في المادة ٥٠ (٢) ~~١-٤-١٠~~ (ب)، بصفته وكيلًا لصاحب الحق في البضاعة، ولكن دون تحمل أي مسؤولية لا يكون مسؤولاً^(١٧٨) عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها إلا إذا نجم الهلاك أو التلف عن [فعل أو اغفال شخصي من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن استهتار، مع علمه بأن ذلك قد يفضي إلى ذلك الهلاك أو التلف].^(١٧٩)

(177) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٣ من الوثيقة A/CN.9/526، طرح سؤال مؤداه أنه لماذا لا يلزم سوى توجيه إشعار ولماذا لا يتعين على الناقل أن ينتظر رداً أو استجابة من الشخص المتلقي للاشعار قبل ممارسة حقوقه. والقصد من إضافة عبارة "قبل وقت معقول" قبل كلمة "اشعاراً" في الفقرة الفرعية ١٠-٤-٢ (المادة ٥١ الآن) هو تبديد ذلك القلق.

(178) أعرب في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مؤداه أن صيغة الفقرة الفرعية ١٠-٤-٣ (المادة ٥٢ الآن) يمكن اعتبارها بأنها توجي بأن فعل الناقل أو اغفاله يمكن أن يؤدي إلى وقوع المسؤولية على الطرف المنفذ. والقصد من حذف عبارة "بصفته وكيلًا لصاحب الحق في البضاعة ولكن دون تحمل أي مسؤولية" وإضافة عبارة "لا يكون مسؤولاً... إلا إذا" هو تبديد ذلك الشاغل.

(179) وفقا لما ذكر في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح إضافة عبارة "أو الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو اغفال شخصي من جانب الناقل" وحذف كلمة "شخصي". وقد اعتمد هذا الاقتراحان في النص. أما الاقتراح الوارد في الفقرة ٩٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن هناك أوجه تشابه بين مضموني الفقرتين الفرعيتين ١٠-٤-٣ (المادة ٥٢ الآن) و ١٠-٤-١ (المادة ٥٠ الآن) ينبغي تجسيدها في نصيهما، فقد بدا أنه لم يحظ بما يكفي من التأييد لتجسيده في النص.

الفصل ١١ - حق السيطرة

المادة ٥٣

١١-١١ [حق السيطرة على البضاعة] يعني [يتضمن] [يشمل] الحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل والحق^(١٨٠) الذي يقضي به عقد النقل في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته عنها حسبما هو مبين في المادة ٧ (١) ١١-١٤. ويتضمن هذا الحق في توجيه التعليمات إلى الناقل ما يلي:

(أ) ١١-١٤' الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة [لا تمثل خروجاً عن عقد النقل]؛^(١٨٢)

(ب) ١١-١٤' الحق في المطالبة بتسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد؛

(ج) ١١-١٤' الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر؛

(د) ١١-١٤' الحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل.^(١٨٣)

(180) أشير في الشواغل التي أثبتت في الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى ضرورة حذف الفقرة الفرعية '٤' (الفقرة (د) الآن) للمحافظة على الطابع الأحادي الجانب لأي تعليمة قد يوجهها الطرف المسيطر إلى الناقل، بدلا من إجراء أي تعديل بشأن شروط عقد النقل، وهو ما يتطلب اتفاقا متبادلا بين طرفي العقد. وردا على ذلك، أشير إلى أن هذا الحكم يخدم غرضا مفيدا في تعريف حق السيطرة، إذ أنه يوضح أنه ينبغي أن يعتبر الطرف المسيطر نظيرا للناقل أثناء الرحلة. ويمكن تبديد هذه الشواغل عن طريق إدراج الفقرة الفرعية '٤' (الفقرة (د) الآن) بين معقوفتين وإدراج عبارة على غرار تلك الواردة في الفقرة الفرعية '٤' (الفقرة (د) الآن) في العبارة الاستهلاكية للفقرة ١١-١٠ (المادة ٥٣ الآن). وجدير بالملاحظة أيضا أنه ينبغي تعديل الجملة الأولى من العبارة الاستهلاكية إذا ما أدرج التعريف الذي يستند إليها في المادة ١ (ز).

(181) ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي إجراء بعض التعديل على هذه الجملة ونقلها إلى تعريف "حق السيطرة" في المادة ١ (ز). وإذا ما قرر الفريق العامل نقل الجملة، ينبغي إعادة النظر في التعديلات المدخلة على العبارة الاستهلاكية وعلى الفقرة الفرعية (د) الواردة في الحاشية (١٨٠) أعلاه.

(182) أعرب في الفقرة ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مفاده أن عبارة "الحق في توجيه أو تعديل تعليمات ... لا تمثل خروجاً على عقد النقل" قد تقرأ على أنها متناقضة. وذكر رداً على ذلك أنه لا بد من التمييز بشكل واضح من حيث المضمون بين ما أشير إليه بأنه تعديل طفيف أو "عادي" للتعليمات الموجهة بشأن البضاعة والخروج الأكثر أهمية عن عقد النقل. ويمكن تبديد هذه الشواغل بحذف العبارة الواردة بين معقوفتين، إذ أنها تبدو غير ضرورية في ضوء الحدود التي يمكن ضمنها ممارسة الحق والوارد في الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) (المادة ٥٥ (١) الآن).

(183) انظر الحاشية (١٨٠) أعلاه.

المادة ٥٤

١- ٢- ١١- (أ) في حال عدم اصدار أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(أ) ٢- ٤- يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم [يتفق الشاحن والمرسل إليه على أن يكون شخص آخر هو الطرف المسيطر ويقوم الشاحن بإبلاغ الناقل بذلك. ويجوز للشاحن أن يتفق والمرسل إليه على أن يكون المرسل إليه هو الطرف المسيطر] [يعين الشاحن المرسل إليه أو شخصا آخر ليكون هو الطرف المسيطر].^(١٨٤)

(ب) ٢- ٤- يحق للطرف المسيطر احوالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وتلك الاحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. ويتعين على المحيل [أو المحال إليه]^(١٨٥) أن يبلغ الناقل بتلك الاحالة.

(ج) ٢- ٤- عندما يمارس الطرف المسيطر حق السيطرة وفقا للمادة ٥٣ ٢- ١١، يتعين عليه ابراز بطاقة هوية صحيحة.

(د) ٢- ٤- [ينتهي حق السيطرة] [يحال حق السيطرة إلى المرسل إليه] عندما تكون البضاعة قد وصلت إلى مقصدها ويكون المرسل إليه قد طلب تسليم البضاعة.^(١٨٦)

(184) طرح في الفقرة ١٠٥ من الوثيقة A/CN.9/526 سؤال بشأن أسباب اشتراط الحصول على موافقة المرسل إليه لتعيين طرف مسيطر آخر غير الشاحن عندما لا يكون المرسل إليه طرفا في عقد النقل. ولوحظ أيضا أنه إذا كان العقد ينص على أن يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، فإن الفقرة الفرعية ٢- ٤ (الفقرة ١ (ب) الآن) تسند إليه صلاحية إحالة حقه في السيطرة من طرف واحد إلى شخص آخر. وقد بددت هذه الشواغل بادراج العبارة التي تلي عبارة "ما لم" بين معقوفتين بحيث يمكن حذفها وادراج نص بديل لها بين معقوفتين هو "يعين المرسل إليه أو شخصا آخر ليكون هو الطرف المسيطر".

(185) أشير في الفقرة ١٠٧ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى أن القلق الذي أعرب عنه من أن حق السيطرة، في بعض البلدان، لا يمكن أن تتم بمجرد إشعار يوجهه المحال إليه إلى الناقل، يمكن تبديده بحذف عبارة "أو المحال إليه" في الفقرة الفرعية ١١- ٢ (أ) ٢- ٤ (الفقرة ١ (ب) الآن). وقد وضعت هذه العبارة بين معقوفتين.

(186) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/526 وفي الفقرة ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، يظل الطرف المسيطر مسيطرا على البضاعة حتى تسليمها النهائي. بيد أنه لم يذكر شيء في الفقرة ١١- ٢ (المادة ٥٤ الآن) عن الوقت الذي يمكن أن تنتهي فيه ممارسة حق السيطرة في حالة عدم اصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني قابل للتداول. وساد الاعتقاد بأن في الامكان عمل شيء يستجيب للملاحظة التي أبدت، وأضيفت الفقرة الفرعية ١١- ٢ (أ) ٢- ٤ (الفقرة ١ (د) الآن). ويلاحظ أيضا بأن الفقرة ١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/526 تحيط علما أيضا بالقلق من أنه يمكن أن تتعرض للإبطال تعليمات الشاحن العامة إلى الناقل بأن لا يسلم البضاعة قبل أن يتسلم تأكيدا من الشاحن بأنه تم دفع ثمنها. وعلاوة على ذلك، وحيث ان المادة ٥٣

٢- (ب) في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(أ) ٤٤ يكون حائز^(١٨٧) النسخة الأصلية من مستند النقل القابل للتداول، أو حائز جميع النسخ الأصلية في حال وجود أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر الوحيد.

(ب) ٤٤ يحق للحائز أن يحيل حق السيطرة عن طريق احالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٩ ١٢-٤١، وبذلك الاحالة يفقد الحيل حق في السيطرة. وفي حال اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب احالة جميع النسخ الأصلية لكي تكون احالة حق السيطرة نافذة المفعول.

(ج) ٤٤ من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين على الحائز أن يبرز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، إذا اشترط الناقل ذلك. وفي حال اصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب ابراز جميع النسخ الأصلية [باستثناء النسخ الموجودة فعلا في حيازة الناقل نيابة عن الشخص الذي يسعى لممارسة حق السيطرة]، وفي حالة العجز عن ذلك، لا يمكن ممارسة حق السيطرة.^(١٨٨)

(د) ٤٤ تُذكر في مستند النقل القابل للتداول أي تعليمات مشار إليها في المادة ٥٣ (ب) و(ج) و(د) ١١-١٢ ٤٤ و٤٤ يصدرها الحائز، عندما تصبح نافذة المفعول وفقا للمادة ٥٥ ١٢-٣.

٣- (ج) في حال اصدار سجل إلكتروني قابل للتداول:

تنص على أن حق السيطرة هو حق توجيه تعليمات إلى الناقل خلال فترة المسؤولية، حسبما هو منصوص عليه في المادة ٧، قد لا يكون من الضروري تحديد الوقت الذي ينتهي فيه حق السيطرة.

(187) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب عن القلق من أنه يبدو عدم وجود مبرر للإشارة إلى كلمة "حائز" عند النظر في تعريف تعبير "حائز" في الفقرة ١-١٢ (المادة ١ (و) (الآن)).

(188) وفقا لما ذكر في الفقرة ١١٠ من الوثيقة A/CN.9/526، اتفق الفريق العامل على أن الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) ٣٤ (الفقرة ٢ (ج) (الآن)) لا تتناول بقدر كاف عواقب وضع يعجز فيه الحائز عن أن يبرز للناقل جميع نسخ المستند القابل للتداول وأنه، في تلك الحالات، ينبغي أن تكون للناقل الحرية في رفض اتباع التعليمات الصادرة عن الطرف المسيطر. وكان رأي الفريق العامل بصفة عامة أنه، إذا لم يبرز الطرف المسيطر جميع نسخ سند الشحن، لا يمكن ممارسة حق السيطرة، وأنه ينبغي ادخال استثناء على القاعدة التي تقتضي قيام الطرف المسيطر بابرار جميع نسخ سند الشحن بغية معالجة الوضع الذي تكون فيه نسخة واحدة من سند الشحن موجودة فعلا لدى الناقل. وبغية تبديد هذه الشواغل، يُقترح أن تضاف العبارات المبينة إلى الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) ٣٤ (الفقرة ٢ (ج) (الآن)).

(أ) '٤٤ يكون الحائز هو الطرف المسيطر الوحيد، ويحق له احوالة حق السيطرة إلى شخص آخر عن طريق احوالة السجل الإلكتروني القابل للتداول، وفقاً للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٦٤-٤، وبذلك الاحالة يفقد الحيل حق في السيطرة.

(ب) '٤٤ من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين على الحائز، إذا اشترط الناقل ذلك، أن يثبت، وفقاً للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٦٤-٤، أنه هو الحائز.

(ج) '٤٤ يُذكر في السجل الإلكتروني ما يصدره الحائز من تعليمات مشار إليها في المادة ٥٣ (ب) و(ج) و(د) ١١١-٤٤ و'٣٤ و'٤٤، عندما تصبح نافذة المفعول وفقاً للمادة ٥٥ ١١١-٣. (١٨٩)

٤- (د) بصرف النظر عن أحكام المادة ٦٢ ١١٢-٤، إذا قام شخص، لا يكون هو الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١ ٤٤-٤، باحوالة حق السيطرة دون أن يكون قد مارس ذلك الحق، فإنه يعفى، باجراء تلك الاحالة، من المسؤوليات المفروضة على الطرف المسيطر بمقتضى عقد النقل أو بمقتضى هذا الصك. (١٩٠)

المادة ٥٥

١- ١١١-٣ (أ) الخيار ألف للفقرة ١ (١٩١)

رهننا بأحكام بالفقرتين ٢ و٣ (ب) و(ج) من هذه المادة، إذا كان من شأن أي تعليمة مذكورة في المادة ٥٣ (أ) أو (ب) أو (ج) ١١١-٤٤ أو'٣٤ أو'٤٤

(أ) '٤٤ أن يكون من الممكن بصورة معقولة تنفيذها، وفقاً لشروطها، حال وصولها إلى الشخص المعني بتنفيذها؛ و

(ب) '٤٤ أن لا تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ المعتادة؛ و

(189) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/526، أرجأ الفريق العامل النظر في الفقرة الفرعية ١١-٢ (ج) (الفقرة ٣ الآن) ريثما يتوصل إلى فهم أكثر دقة لكيفية معالجة مسائل التجارة الالكترونية في مشروع الصك.

(190) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/526، وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١١-٢ (د) (الفقرة ٤ الآن) مقبول عموماً.

(191) الخيار ألف للفقرة ١ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(ج) '٣ أن لا تتسبب في أي نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر للناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص له مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة ذاتها، يتعين على الناقل عندئذ أن ينفذ التعليم. فإذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم الوفاء بشرط أو أكثر من الشروط المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) '١ و'٢ و'٣ من هذه الفقرة، لا يعود الناقل ملزماً عندئذ بتنفيذ التعليم.^(١٩٢)

الخيار باء للفقرة ١

رهنًا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، يكون الناقل ملزماً بتنفيذ التعليمات المذكورة في المادة ٥٣ (أ) و(ب) و(ج) '١ و'٢ و'٣ إذا:

(أ) '٤ كان للشخص الذي يعطي تلك التعليمات الحق في ممارسة حق السيطرة؛

(ب) '٤ أمكن بصورة معقولة تنفيذ التعليمات حسب شروطها حالما تصل إلى الناقل؛

(ج) '٤ لم يكن من شأن التعليمات أن تتداخل مع العمليات العادية للناقل أو الطرف المنفذ.^(١٩٣)

(192) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/526، اتفق الفريق العامل بصفة عامة على أنه ينبغي إعادة صياغة الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) (الفقرة ١ الآن) لكي تجسد الآراء والمقترحات الواردة في الفقرات ١١٤ إلى ١١٦. واتفق على أن البنية الجديدة للفقرة ينبغي أن تتناول، أولاً، الظروف التي ينبغي للناقل في ظلها أن يتبع التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر، ثم عواقب تنفيذ أو عدم تنفيذ تلك التعليمات. وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للحكم يشمل بدائل ممكنة، لمتابعة مناقشته في دورة لاحقة.

(193) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/526، وبغية تجنب التناقض بين الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) '٣ (الفقرة ١ الآن) والفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) (المادة ٥٣ (ب) الآن) فيما يتعلق بحق السيطرة وإمكانية التسبب في "نفقات إضافية"، اقترح أنه إما أن يكون الناقل غير ملزم بتنفيذ التعليمات المتلقاة بمقتضى الفقرة الفرعية ١١-٢ (ب) (المادة ٥٣ (ب) الآن) أو أن تجعل الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) '٣ (الفقرة ١ (ج) الآن) التزام الناقل بالتنفيذ مقتصرًا على الحالات التي لا يكون من شأن التعليم فيها أن تسبب نفقات إضافية "كبيرة". وعلاوة على ذلك، ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/526، جرى الاعراب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لحذف الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) '٣ (الفقرة ١ (ج) الآن). وبالنظر إلى هذه الاقتراحات، يمكن إعادة صياغة الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) (الفقرة ١ الآن) حسبما هو مبين، ويمكن جعل حق الناقل بمقتضى الفقرة الفرعية ١١-٣ (ج) (الفقرة ٣ الآن) أدق تحديداً، وفقاً لما هو مشار إليه في الحاشية (١٩٦) الواردة أدناه. وبالإضافة إلى ذلك، حذفت الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) '٣ (الفقرة ١ (ج) الآن).

٢- (ب) في كل الأحوال، يتعين على الطرف المسيطر أن يعرض يرد إلى^(١٩٤) الناقل والأطراف المنفذة وأي أشخاص آخرين لهم مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة ذاتها من أي نفقات إضافية قد يتكبدونها وتعويضهم عن أي أضرار أو خسارة أو ضرر قد يحدث يتعرضون له نتيجة لتنفيذ أي تعليمة بمقتضى هذه المادة.^(١٩٥)

٣- (ج) إذا كان الناقل

(أ) ٤- يتوقع بشكل معقول أن تنفيذ أي تعليمة بمقتضى هذه المادة سيتسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛ و

(ب) ٤- مستعدا، بالرغم من ذلك، لتنفيذ التعليمة،

يحق للناقل حينئذ أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر [يتعين على الطرف المسيطر، إذا طلب الناقل ذلك، تقديم ضمان^(١٩٦) بقيمة ما يتوقع بصورة معقولة تسببه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر.

٤- (د) يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتجين عن عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر بما يخل بالتزامه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة.^(١٩٧)

(194) وفقا لما ذكر في الفقرة ٥٦ من الوثيقة A/CN.9/510 والفقرة ١١٨ من الوثيقة A/CN.9/526، تعطي فكرة "التعويض" انطبعا غير ملائم مفاده أن الطرف المسيطر قد يتعرض للمسؤولية وينبغي الاستعاضة عن هذه الفكرة بفكرة "السداد" التي تتماشى أكثر مع الممارسة الملائمة لحق السيطرة من قبل الطرف المسيطر.

(195) أدخلت التغييرات على الفقرة الفرعية ١١-٣ (ب) (الفقرة ٢ الآن) بالنظر إلى الاقتراح الوارد في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/526 بضرورة أن يجري أولا تناول الظروف التي ينبغي للناقل في ظلها أن يتبع التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر، ثم عواقب تنفيذ أو عدم تنفيذ تلك التعليمات.

(196) بالرغم من أن الفقرة الفرعية ١١-٣ (ج) (الفقرة ٣ الآن) وجدت "مقبولة عموما" وفقا لما ذكر في الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/526، فقد أجريت التعديلات المبينة وفقا للتعليقات المقدمة على الفقرة الفرعية ١١-٣ (أ) (المادة ٥١ (١) الآن). انظر الحاشية (١٩٣) أعلاه.

(197) وفقا لما ذكر في الفقرة ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/526، طُرح سؤال بشأن طبيعة الالتزام الواقع على الناقل بمقتضى الفقرة ١١-٣ (المادة ٥٥ الآن)، وعما إذا كان ينبغي أن يكون على الناقل التزام بالأداء أو التزام أقل صرامة بأن يبذل قصارى جهده لتنفيذ التعليمات التي يتلقاها من الطرف المسيطر. وقد أعرب عن الرأي القائل بوجوب تفضيل الالتزام الأكثر صرامة. بيد أنه لا ينبغي أن يتحمل الناقل عواقب عدم الأداء إذا استطاع أن يثبت أنه بذل جهودا معقولة في سبيل الأداء أو أن الأداء لم يكن غير معقول في ظل الظروف السائدة. وفيما يتعلق بعواقب عدم الأداء، أشير إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يكون أكثر تحديدا، بأن يحدد، مثلا، نوع المسؤولية التي يتحملها الناقل وآثار عدم الأداء على التنفيذ اللاحق للعقد. وتأييدا لهذه الآراء، أضيفت فقرة فرعية ١١-٣ (د) جديدة (الفقرة ٤ الآن). أما فيما يتعلق بعواقب عدم تنفيذ التعليمات، حيث من الواضح أنه كان ينبغي أن يتم التنفيذ، فإن من المفترض أن النية الضمنية هي النص على أن يكون الناقل مسؤولا عن

المادة ٥٦

١١١ تعتبر البضاعة المسلمة عملاً بتعليمية صادرة وفقاً للمادة ٥٣ (ب) ١١١-٢ أنها سلّمت في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة^(١٩٨) الأحكام المتعلقة بذلك التسليم، وفقاً لما هو منصوص عليه في الفصل المائة ١٠.

المادة ٥٧

١١- إذا كان الناقل أو الطرف المنفذ، أثناء فترة وجود البضاعة في عهده، يحتاج، بصورة معقولة، إلى معلومات أو تعليمات أو مستندات، بالإضافة إلى تلك المشار إليها في المادة ٢٧ (أ) ٣-٤ (أ)، ~~و يجب عليه أن يلتمسها من الطرف المسيطر~~ يتعين على الطرف المسيطر أن يقدم تلك المعلومات بناء على طلب الناقل أو ذلك الطرف المنفذ. ^(١٩٩) وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر والعثور عليه، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقع الالتزام بفعل ذلك على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣١ ٣-٤.

المادة ٥٨

٦١١ يجوز الخروج عن أحكام المادتين ٥٣ (ب) و (ج) ١١-٢٠، و ٣٠، و ٥٥ المادة ٣١١ باتفاق الطرفين. كما يجوز للطرفين أن يقيدا أو يستبعدا إمكانية حالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ٥٤ (١) (ب) ١١-٢٠ (أ) ٢٠. وفي حال اصدار مستند نقل قابل

دفع تعويضات. وإذا ما قرر الفريق العامل أن يدرج نصا بهذا الشأن، فانه قد يرغب أيضا في النظر فيما إذا كان ينبغي أن يكون هناك تقيد لتلك المسئولية.

(198) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/526، وجد الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١١-٤ (المادة ٥٦ الآن) مقبول عموماً.

(199) ووفقا لما ذكر في الفقرة ١٢١ من الوثيقة A/CN.9/526، لم يجر تأييد الاقتراح القائل بأن تتيح الفقرة ١١-٥ (المادة ٥٧ الآن) للنقل الخيار في التماس التعليمات من "الشاحن أو الطرف المسيطر". ووفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٢ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب عن تأييد عام للاقتراح القائل بإضافة إشارة إلى الطرف المنفذ بالإضافة إلى الناقل. وبالنظر أيضا إلى التوصية الواردة في الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/526، أُجريت تعديلات في محاولة لتوضيح صيغة الفقرة ١١-٥ (المادة ٥٧ الآن).

للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، يجب أن يذكر أو يدرج^(٢٠٠) في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه الفقرة.

الفصل ١٢ - احالة الحقوق

المادة ٥٩

١- ١٢-١٣ في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول، يحق للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها ذلك المستند باحالة ذلك المستند إلى شخص آخر،

(أ) '٤' مظهرًا حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو على بياض، إذا كان المستند مستند أمر، أو

(ب) '٤' دون تظهير، إذا كان المستند مستندًا لحامله أو مستندًا مظهرًا على بياض، أو

(ج) '٤' دون تظهير، إذا كان مستندًا صادرًا لأمر طرف مسمى وكانت الاحالة بين الحائز الأول وذلك الطرف المسمى.^(٢٠١)

٢- ١٢-١٣ في حال اصدار سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق لحائز ذلك السجل أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أم لأمر طرف مسمى، باحالة السجل الإلكتروني وفقًا للقواعد الاجرائية المشار إليها في المادة ٦-٣-٤.^(٢٠٢)

(200) وفقًا لما ذكر في الفقرة ١٢٦ من الوثيقة A/CN.9/526، أعرب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لأن يتجنب المشروع المنقح للفقرة ١١-٦ (المادة ٥٨ الآن) الاقتراح بفرض أي تقييد على حرية الطرفين في الخروج عن المادة ١١ (الفصل ١١ الآن). وعلاوة على ذلك، يبدو أنه يفهم ضمناً أن الجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية ١١-٦ (المادة ٥٨ الآن) ينبغي أن لا تنطبق الا اذا صدر مستند أو سجل الكتروني قابل للتداول. وقد ذكر هذا في وقت لاحق في النص المنقح مع الاشارة المقترحة إلى الاتفاقات المدرجة بالاشارة.

(201) وفقًا لما ذكر في الفقرة ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/526، كان هناك تأييد قوي في الفريق العامل للحفاظ على نص الفقرة الفرعية ١٢-١-١ (المادة ٥٩ (١) الآن) على النحو الذي صيغت به، بغية تعزيز الانسجام ومراعاة السجلات الالكترونية. وأحيط علم بالقلق الذي أثير في الفقرة ١٣٢ من الوثيقة A/CN.9/526 ازاء المستندات الاسمية القابلة للتداول في بعض القوانين الوطنية.

(202) وفقًا لما ذكر في الفقرة ١٣٤ من الوثيقة A/CN.9/526، أحاط الفريق العامل علماً بأن الفقرة الفرعية ١٢-١-٢ (الفقرة ٢ الآن) سوف تناقش في موعد لاحق بالاقتراح مع أحكام أخرى واردة في مشروع الصك تتعلق بالسجلات الالكترونية.

المادة ٦٠

١- ١٣-٢-١ دون مساس بأحكام المادة ٥٧ ١١-١، لا يتحمل أي حائز لا يكون هو الشاحن ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه أصبح حائزاً. (٢٠٣)

٢- ١٣-٢-٢ على أي حائز لا يكون هو الشاحن ويمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أن يتحمل [أي مسؤوليات مفروضة عليه بمقتضى عقد النقل، طالما كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل] [المسؤوليات المفروضة على الطرف المسيطر بمقتضى الفصل ١١ والمسؤوليات المفروضة على الشاحن لتسديد أجرة النقل وأجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير وتعويضات الاحتجاز، طالما كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو في السجل الإلكتروني القابل للتداول]. (٢٠٤)

٣- ١٣-٢-٣ أي حائز لا يكون هو الشاحن، و

(أ) ٤-٢ يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٤ ٢-٢، على الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن السجل الإلكتروني القابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو

(ب) ٤-٢ يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٩ ١٣-١،

لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، لأغراض الفقرتين ١ ١٣-٢ و ٢ ١٣-٢. (٢٠٥)

(203) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٣٦ من الوثيقة A/CN.9/526، كان هناك بعض التأييد في الفريق العامل للرأي القائل أن المفهوم الذي تنطوي عليه الفقرة الفرعية ١٢-٢-١ (الفقرة ١ الآن) حشو لا داعي له. إلا أنه يبدو أن هذا الاستنتاج لم يحظ بتأييد كاف في الفريق العامل.

(204) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٠ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للفقرة الفرعية ١٢-٢-٢ (الفقرة ٢ الآن) مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء في هذا الصدد. غير أن الآراء المعرب عنها في الفقرات السابقة ١٣٧ إلى ١٣٩ ليست متنسقة. فالآراء التي حُبِّدَت لتنقيح النص طلبت أن تحدد الفقرة الفرعية ما هي المسؤوليات التي يتحملها الحائز الذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل عملاً بذلك العقد. ورغم وجود اعتراض على هذا التفصيل، جرت محاولة لتنقيح النص. وحديثاً بالملاحظة أنه يوجد نوع ذو صلة من المسؤولية قد يجدر النظر فيه، وهو المسؤولية عن الخسارة أو الضرر أو الإصابة التي تسببها البضاعة (ولكن مع استثناء المسؤولية، في أية حال، عن الإخلال بالتزامات الشاحن بموجب الفقرة ٧-١ (المادة ٢٥ الآن)).

(205) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤١ من الوثيقة A/CN.9/526، وجد الفريق العامل أن مضمون مشروع المادة ١٢-٢-٣ (الفقرة ٣ الآن) مقبول عموماً.

المادة ٦١

٣-١٣ احالة الحقوق بمقتضى عقد نقل لا يُصدّر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تنفذ وفقا للقانون المنطبق لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق على عقد النقل من أحكام تتعلق بحالة الحقوق. ويجوز تنفيذ احالة الحقوق هذه بواسطة الاتصال الإلكتروني. ولا يمكن أن تكتمل احالة حق السيطرة دون [قيام الحيل أو المحال اليه بـ] ابلاغ الناقل بتلك الاحالة.^(٢٠٦)

المادة ٦٢

٤-١٣ إذا كانت احالة الحقوق بمقتضى عقد نقل لم يُصدّر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تشتمل على احالة مسؤوليات مرتبطة بالحق المحال أو ناشئة عنه، يكون الحيل والمحال اليه مسؤولين، جماعيا وفرديا، فيما يخص تلك المسؤوليات لا يعفى الحيل من المسؤولية الا بموافقة الناقل.^(٢٠٧)

(206) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٤٢ من الوثيقة A/CN.9/526، أثبتت شواغل فيما يتعلق باحتمال أن ينشأ تنازع بين الفقرة ١٢-٣ (المادة ٦١ الآن) والقانون الوطني في بلدان توجب قوانينها أن يوجه الحيل اشعارا بحالة الحقوق، ربما لا يوجهه الحيل أو المحال اليه. وجاءت اقتراحات بديلة في الفقرة ١٤٢ من الوثيقة A/CN.9/526، إلا أن الاقتراح الأول، وهو اضافة اشارة في نهاية الجملة الأخيرة إلى القانون الوطني المنطبق على عقد النقل، قد يتنازع مع الاقتراح اللاحق الوارد في الفقرة ١٤٣ من الوثيقة A/CN.9/526 الذي يدعو إلى الاشارة في الجملة الأولى إلى "القانون المنطبق" بدلا من "لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق"، بغية تجنب مسائل يحتمل أن تكون معقدة تتعلق بتنازع القوانين. وعلى ذلك كان الاقتراح البديل الأفضل، هو حذف العبارة "قيام الحيل أو المحال اليه بـ"، ووضعت بين معقوفتين. وعلاوة على ذلك، اعتمد الاقتراح بادخال اشارة إلى القانون المنطبق ووضعت المادة بأكملها بين معقوفتين، على النحو المقترح.

(207) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة، على ضوء المناقشات حول مشروع المادة ١٢ (الفصل ١٢ الآن) والفقرة ١٢-٤ (المادة ٦٢ الآن) بصورة خاصة، أن تعد مشروعا منقحا للفقرة ١٢-٤ (المادة ٦٢ الآن)، مع ايلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء في هذا الصدد. والاقتراح ذو الصلة الذي جاء في الفقرة ١٤٧ من الوثيقة A/CN.9/526 هو أنه لا ينبغي بالضرورة أن تكون مسؤولية الحيل والمحال اليه مشتركة ومنفردة. وقد اقترح، كبديل لذلك، ألا يعفى الحيل من المسؤولية دون موافقة الناقل.

واضافة إلى ذلك، يرجى من الفريق العامل أن ينظر في البديل التالي ليحل محل المادتين ٦١ و٦٢:

"المادة ٦١ مكررا.

١- إذا لم يُصدّر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، فإن احالة الحقوق بمقتضى عقد النقل تكون خاضعة للقانون الذي يحكم عقد احالة هذه الحقوق أو، اذا أحييت الحقوق بوسيلة أخرى

الفصل ١٣ - الحقوق في رفع الدعاوى

المادة ٦٣

الخيار ألف^(٢٠٨)

١٣-١٣ دون مساس بأحكام بالمادتين ٦٤ ١٣-١٣ و ٦٥ ١٣-١٣، لا يجوز التمسك تجاه الناقل أو الطرف المنفذ بأي حقوق بمقتضى عقد النقل إلا من جانب الأطراف التالية:

- (أ) ١٣-١٤ الشاحن،
- (ب) ١٣-١٥ المرسل إليه،
- (ج) ١٣-١٦ أي طرف ثالث تتنازل له أحال إليه^(٢٠٩) الشاحن أو المرسل إليه عن حقوقه،

تبعاً لمن تكبد من الأطراف المذكورة أعلاه الخسارة أو الضرر نتيجة للإخلال بعقد النقل،
(د) ١٣-١٧ أي طرف ثالث كالمؤمن مثلاً، اكتسب حقوقاً بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق.

وفي حالة حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعاوى عن طريق التنازل أو الحلول، حسبما أشير إليه أعلاه، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث من دفع و حدود مسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذا الصك.^(٢١٠)

غير العقد، فإنها تكون خاضعة للقانون الذي يحكم هذه الإحالة. [ومع ذلك، تكون إمكانية إحالة الحقوق التي يراد إحالتها خاضعة للقانون المنطبق على عقد النقل.]

٢- بصرف النظر عن القانون المنطبق عملاً بالفقرة ١، يجوز إجراء الإحالة بوسائل الكترونية، وكي تكون صحيحة، يجب إبلاغها إلى الناقل [إما من جانب المحيل أو من جانب المحال إليه].

٣- إذا تضمنت الإحالة مسؤوليات تتصل بالحقوق المحال أو تنشأ عنه، يكون المحيل والمحال إليه مسؤولين مسؤولية مشتركة ومنفردة فيما يتعلق بتلك المسؤوليات.

(208) يستند الخيار ألف للمادة ٦٣ إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(209) هذا التعديل مقترح من أجل جعل صيغة هذه المادة متسقة مع غيرها من المواد في هذا الفصل.

(210) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/526، فإنه بينما أعرب عن تأييد قوي لحذف الفقرة ١٣-١٣ (المادة ٦٣ الآن)، قرر الفريق العامل تأجيل أي قرار يتعلق بالفقرة ١٣-١٣ (المادة ٦٣ الآن) إلى أن يستكمل استعراضه مشاريع المواد ويواصل مناقشته حول نطاق انطباق مشروع الصك.

الخيار باء

يجوز لأي شخص له مصلحة مشروعة في الوفاء بأي التزام ينشأ بمقتضى عقد نقل أو يتصل به أن يتمسك بأي حق منشأ بمقتضى ذلك العقد أو يتصل به إذا تكبد ذلك الشخص خسارة أو ضرراً.^(٢١١)

المادة ٦٤

١٣-٤ في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه بمقتضى عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، بصرف النظر عما إذا كان قد دون أن يثبت أنه تكبد هو نفسه خسارة أو ضرراً. وإذا لم يكن ذلك الحائز قد تكبد الخسارة أو الضرر بنفسه، فيعتبر متصرفاً بالنيابة عن الطرف الذي تكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر.^(٢١٢)

المادة ٦٥

١٣-٣ في حال اصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، وكان ولم يكن المطالب واحداً من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٣-١ دون أن غير يكون هو الحائز، يجب على ذلك المطالب، إلى جانب عبء اثبات تكبده خسارة أو ضرراً نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبد هذه الخسارة أو ذلك الضرر محل المطالبة.^(٢١٣)

(211) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب إلى الأمانة أن تعد صيغة بديلة في شكل بيان عام يقر حق أي شخص له مصلحة مشروعة في عقد النقل في ممارسة حق رفع دعوى حيثما يكون هذا الشخص قد تكبد خسارة أو ضرراً. وربما يود الفريق العامل أن ينظر في ما إذا كان هذا الأسلوب يعالج على نحو ملائم وضع وكيل الشحن.

(212) رغم أنه لم يقدم، فيما يبدو، أي طلب إلى الأمانة فيما يتعلق بالفقرة ١٣-٢ (المادة ٦٤ الآن) من وجهة نظر الصياغة (انظر الفقرتين ١٦٠ و ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/526) فيمكن ادخال تحسينات صياغية كما هو مقترح. وعلاوة على ذلك هناك شك في ضرورة الجملة الأخيرة. والواقع أنه إذا اعترف بحق الحائز بصرف النظر عما إذا تكبد ذلك الحائز خسارة أو ضرراً، تظل العلاقة بين الحائز والشخص الذي تكبد الخسارة أو الضرر خارج نطاق مشروع الصك.

(213) كما لوحظ من مناقشة هذا الحكم في الفقرة ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/526، لم يطلب إلى الأمانة أن تضع مشروعاً جديداً. غير أنه اقترح ادخال بعض التغييرات الصياغية، على النحو المشار إليه.

الفصل ١٤ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٦

الخيار ألف^(٢١٤)

١٤-١

يُبرأ الناقل من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبضاعة إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة]. ويبرأ الشاحن من كل مسؤولية بمقتضى الفصل ٧ من هذا الصك إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].^(٢١٥)

الخيار باء

تسقط [تبطل بالتقادم] جميع [الحقوق] [الدعاوى] المتصلة بنقل البضاعة بمقتضى هذا الصك إذا لم تبدأ إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].

(214) يستند الخيار ألف للمادة ٦٦ إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(215) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦٩ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تضع كلمة "واحدة" بين معقوفتين وأن تعد مشروعا منقحا للفقرة ١٤-١ (المادة ٦٦ الآن)، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

وأعرب عن القلق في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بشأن سبب عدم الإشارة في الوقت المتاح للشاحن لرفع الدعوى إلا إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى المادة ٧ (الفصل ٧ الآن) من مشروع الصك، وعن سبب عدم الإشارة أيضا إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى مواد أخرى، مثل المادة ٩ (الفصل ٩ الآن). واقترح أيضا إدراج جميع الأشخاص الخاضعين للمسؤولية بمقتضى عقد النقل في الفقرة ١٤-١ (المادة ٦٦ الآن). ويمكن اقتراح أنه في حين أن مشروع الصك لا ينظم كل مسؤولية ناشئة عن عقد النقل، مثل مسؤولية الناقل عن تخلفه عن شحن البضاعة، قد يكون من الملائم أن تنطبق المادة ١٤ (الفصل ١٤ الآن) على جميع المسؤوليات التي ينظمها مشروع الصك.

وقد يكون الاقتراح الوارد في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن يقتصر النص على أن أي دعوى تتصل بمسائل يتناولها مشروع الصك تبطل (أو أي حق يسقط) حلا جيدا.

وأعرب أيضا في الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق مما إذا كان انقضاء الوقت يسقط الحق أو يبطل الدعوى. ويسقط انقضاء الوقت هذا الحق بمقتضى قواعد لاهاي - فيسي (المادة ٣ (٦)) واتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية "COTIF CIM" (المادة ٤٧)، واتفاقية وارسو (المادة ٢٩) وربما اتفاقية النقل الدولي الطرقي للبضائع (المادة ٣٢). وهو يسقط الدعوى بمقتضى قواعد هامبورغ (المادة ٢٠) واتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ (المادة ٢٥) واتفاقية بودابست (المادة ٢٤) واتفاقية مونتريال (المادة ٣٥). وقد يكون من المستحسن الآن أن ينظر في كل من الخيارين، ولذلك اقترح نص بديل في الخيار باء.

المادة ٦٧

١٤-٣ تبدأ الفترة المذكورة في المادة ٦٦ ١٤-١ في اليوم الذي يُتم فيه الناقل تسليم البضاعة المعنية إلى المرسل اليه عملاً بالمادة ٧ (٣) أو ٧ (٤) ١٤-١ أو ١٤-١ أو ١٤-١ أو ١٤-١، في حالة عدم تسليم البضاعة، في [آخر] يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.^(٢١٦)

المادة ٦٨

١٤-٣ يجوز للشخص الذي تقام ضده مطالبة في أي وقت أثناء سريان الفترة، أن يمدد تلك الفترة بإعلان يوجهه إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مرة أخرى بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.^(٢١٧)

(216) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة الإبقاء على نص الفقرة ١٤-٢ (المادة ٧٦ الآن)، مع إيلاء الاعتبار لبدائل محتملة تجسد الآراء التي أعرب عنها.

وأعرب في الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن قلق من أنه نظراً إلى أن تاريخ التسليم "في عقد النقل" قد يكون أسبق بكثير من تاريخ التسليم الفعلي، ويكون تاريخ التسليم الفعلي هو النقطة المرجعية المفضلة. ومع ذلك أعرب عن القلق من أن المرسل اليه يمكنه أن يؤخر التسليم من جانبه وحده. فيشير النص إلى "اليوم الذي يتم فيه الناقل تسليم البضاعة"، وهو يوم التسليم الفعلي. وبالنظر إلى صيغة الفقرة الفرعية ١٤-١-١ (المادة ٧ (١) الآن)، يمكن إضافة العبارة "إلى المرسل اليه" من أجل الاتساق.

وأعرب أيضاً في الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/526 عن قلق إزاء عبارة "آخر يوم" كان يجب فيه تسليم البضاعة كبداية للفترة المتاحة لرفع الدعوى في حالات عدم تسليم البضاعة. وقد يصعب الوصول إلى بديل لهذه العبارة، وعلى أية حال، عند عدم تسليم البضاعة يكون تحديد "آخر يوم" أكثر صعوبة. ويقترح حذف هذه العبارة.

وأعرب أيضاً في الفقرة ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق من احتمال تمكن المدعي من الانتظار حتى نهاية الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى لكي يرفعها مع احتمال ابطال أية مطالبة مضادة لاحقة توجه اليه بحجة انقضاء الوقت المتاح لرفع الدعوى. ويمكن الحيلولة دون ذلك إما من خلال إدراج المطالبات المضادة ضمن الفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) '٢' (المادة ٦٩ (ب) '٢' الآن)، وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٢، أو ضمن فقرة منفصلة في مشروع الصك. انظر أدناه النص البديل للفقرة ١٤-٥ (المادة ٧١ الآن).

واقترح أيضاً في الفقرة ١٧٣ من الوثيقة A/CN.9/526 أنه ينبغي تحديد تواريخ مختلفة للبدء فيما يتعلق بالمطالبة ضد الناقل وضد الشاحن. ويبدو ذلك تعقيداً لا داعي له.

(217) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة ١٤-٣ (المادة ٦٨ الآن) مقبول عموماً.

المادة ٦٩

٤١٤ يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذا الصك أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ٦٦ ٤١٤، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

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

(ب) الخيار ألف^(٢١٨)

٩٠ يوما، تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض:

١٠٠ '١' قد سوى المطالبة؛ أو

٢٠٠ '٢' قد أبلغ بالاجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

الخيار بء

٩٠ يوما تبدأ من اليوم

١٠٠ '١' الذي يسوي فيه رافع دعوى التعويض المطالبة؛ أو

٢٠٠ '٢' الذي يصدر فيه حكم نهائي لا يجوز استئنافه ضد رافع دعوى التعويض.^(٢١٩)

المادة ٧٠

٤١٤ مكررا يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذا الصك أن يقدم مطالبة مضادة حتى بعد انقضاء فترة التقادم المذكورة في المادة ٦٦ ٤١٤ إذا رفعت في

(218) الخيار ألف للمادة ٦٩ يستند إلى النص الأصلي لمشروع الصك.

(219) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٧٨ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد صيغة منقحة لمشروع الفقرة ١٤-٤ (المادة ٦٩ الآن)، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

ولوحظ في الفقرة ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526 أنه من غير الممكن، في بعض بلدان القانون المدني، بدء دعوى تعويض إلا بعد صدور الحكم النهائي في القضية، واقترح تعديل فترة ٩٠ يوما بحيث تبدأ اعتبارا من التاريخ الذي يصبح فيه الحكم القانوني ساري المفعول. واقترحت صيغة بديلة تنص على أن تبدأ فترة ٩٠ يوما اعتبارا من اليوم الذي يصبح فيه الحكم ضد المطالب الطاعن نهائيا وغير قابل لاعادة النظر. ويجسد الخيار بء الاقتراحين المذكورين.

غضون ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي يُبلغ فيه مقدم المطالبة المضادة بإجراءات الدعوى المرفوعة عليه.^(٢٢٠)

المادة ٧١

١٤-٣ إذا فُتد صاحب السفينة المسجل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٣٦ (٣) ٨-٣، جاز رفع دعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ٦٦ ١٤-٣، إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

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

(ب) ٩٠ يوما، تبدأ من اليوم الذي يقوم فيه المالك المسجل:

١' [بإثبات أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و]

٢' [بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف].^(٢٢١)

(220) قيل مجددا في الفقرة ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526 انه ينبغي النص على حكم خاص بالمطالبات المضادة، إما عملا بالفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) ٢' (المادة ٦٩ (ب) ٢' (الآن) أو في فقرة منفصلة، ولكن ينبغي أن تعالج بشكل مماثل للفقرة الفرعية ١٤-٤ (ب) ٢' (المادة ٦٩ (ب) ٢' (الآن). وتورد الفقرة ١٤-٤ مكررا (المادة ٧٠ (الآن) هذا الحكم في شكل مادة منفصلة.

(221) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا للفقرة ١٤-٥ (المادة ٧١ (الآن) مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء. وأحيط العلم أيضا بأن الفريق العامل كان قد طلب إلى الأمانة ابقاء الفقرة الفرعية ٨-٤-٢ (المادة ٣٦ (٣) (الآن) بين معقوفتين، وأنه طلب لذلك إلى الأمانة ابقاء الفقرة ١٤-٥ (المادة ٧١ (الآن) بين معقوفتين، واضعا في الاعتبار أن مصير المادة الأخيرة مرتبط بمصير المادة السابقة.

وذكر في الفقرة ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/526 الارتباط بين الفقرة ١٤-٥ (المادة ٧١ (الآن) والفقرة الفرعية ٨-٤-٢ (المادة ٣٦ (٣) (الآن)، وأبقيت المعقوفتان حول الفقرة ١٤-٥ (المادة ٧١ (الآن).

وأعرب في الفقرة ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق من أن فترة ٩٠ يوما لن تساعد اذا واجه المطالب بالبضاعة المشحونة صعوبات في تحديد هوية الناقل. ويعتقد أن هذه المشكلة تحلها الفقرة الفرعية الحالية ١٤-٥ (ب) ٢' (الفقرة (ب) ٢' (الآن).

واقترح أيضا ادماج الفقرتين ١' و ٢' من الفقرة الفرعية ١٤-٥ (ب) (الفقرة (ب) (الآن) في فقرة واحدة، إذ انه يمكن أن تعتبر الفقرة الفرعية ٢' شرطا صارما بما فيه الكفاية لاستيعاب الفقرة الفرعية ١'. ويقترح اعداد نص جديد.

الفصل ١٥ - الاختصاص^(٢٢٢)

الخيار ألف

المادة ٧٢

في الاجراءات القضائية المتعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك، يجوز للمدعي، حسب اختياره، أن يرفع دعوى أمام محكمة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

(أ) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو، ان لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان اقامته المعتاد؛ أو

[(ب) مكان ابرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو]^(٢٢٣)

(ج) مكان التسلم أو مكان التسليم؛ أو

(د) أي مكان آخر يعين لذلك الغرض في مستند النقل أو السجل الالكتروني.

المادة ٧٣

بصرف النظر عن المادة ٧٢، يجوز رفع دعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة طرف قد تكون السفينة الناقلة [أو أي من السفن الناقلة] أو أي سفينة أخرى يملكها الناقل قد حجزت فيه استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي.

(222) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٩ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشاريع أحكام بشأن مسائل تتعلق بالاختصاص والتحكيم، مع خيارات محتملة تجسد مختلف الآراء والاقتراحات التي أعرب عنها أثناء المناقشة.

وقد جرى اعداد نصين بديلين للأحكام المتعلقة بالاختصاص والتحكيم، يستند كلاهما إلى المادتين ٢١ و ٢٢ من قواعد هامبورغ، مع ادخال التعديلات الصياغية اللازمة. والخيار ألف من الفصلين ١٥ و ١٦ يستنسخ كلياً أحكام قواعد هامبورغ، بينما يسقط الخيار باء الفقرات التي اقترحت حذفها اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري التابعة للجنة البحرية الدولية. (انظر CMI Yearbook 1999, p. 113، وللمزيد من التفصيل، CMI Yearbook 1997, p.350-356).

(223) انظر الحاشية (٣٠) أعلاه.

المادة ٧٤

لا يجوز استهلال أية اجراءات قضائية متعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك في أي مكان لم يحدد في المادة ٧٢ أو ٧٣. ولا تشكل هذه المادة عقبة تعترض اختصاص الدول الأطراف في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

المادة ٧٥

١ - في حالة رفع دعوى أمام محكمة مختصة بمقتضى المادة ٧٢ أو ٧٣ أو في حالة صدور حكم من تلك المحكمة، لا يجوز رفع دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تُستهل فيه الاجراءات الجديدة.

٢ - لأغراض هذا الفصل، لا تعتبر التدابير التي تُستهل للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة رفع دعوى جديدة.

٣ - لأغراض هذا الفصل، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر، وفقا للمادة ٧٣، لا يعتبر بمثابة رفع دعوى جديدة.

المادة ٧٥ مكررا

بصرف النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل، فإن أي اتفاق يبرمه الطرفان، بعد نشوء مطالبة بمقتضى عقد النقل، ويعيّن المكان الذي يجوز فيه للمطالب أن يقيم دعوى، يكون نافذ المفعول.

الخيار باء

المادة ٧٢

في الاجراءات القضائية المتعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك، يجوز للمدعي، حسب اختياره، أن يرفع دعوى أمام محكمة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

- (أ) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو، ان لم يكن له مكان عمل رئيسي،
فمكان اقامته المعتاد؛ أو
- (ب) مكان ابرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو
وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو^(٢٢٤)
- (ج) مكان التسليم أو مكان التسليم؛ أو
- (د) أي مكان آخر يعين لذلك الغرض في مستند النقل أو السجل الالكتروني.

المادة ٧٣

بصرف النظر عن المادة ٧٢، يجوز رفع دعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة طرف
قد تكون السفينة الناقلة [أو أي من السفن الناقلة] أو أي سفينة أخرى يملكها الناقل قد
حجزت فيه استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي.

المادة ٧٤

لا يجوز استهلال أية اجراءات قضائية متعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذا الصك في أي مكان
لم يحدد في المادة ٧٢ أو ٧٣. ولا تشكل هذه المادة عقبة تعترض اختصاص الدول الأطراف
في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

المادة ٧٥

بصرف النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل، فان أي اتفاق يبرمه الطرفان، بعد نشوء
مطالبة بمقتضى عقد النقل، ويعين المكان الذي يجوز فيه للمطالب أن يقيم دعوى، يكون
نافذ المفعول.

(224) انظر الحاشية (٣٠) أعلاه.

الفصل ١٦ - التحكيم^(٢٢٥)

الخيار ألف

المادة ٧٦

مع مراعاة هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي ينطبق عليه هذا الصك يتعين أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٧٧

إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجا في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولا فيه صراحة بالاشارة. وحيثما تتضمن مشاركة تأجير السفينة نصا على احالة المنازعات الناشئة بمقتضاها إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول صادر استنادا إلى مشاركة التأجير يتضمن ملاحظة خاصة تفيد بأن ذلك النص ملزم للحائز، لا يجوز للناقل التذرع بذلك النص تجاه حائز حصل على مستند النقل القابل للتداول أو السجل الالكتروني القابل للتداول بحسن نية.

المادة ٧٨

تُستهل اجراءات التحكيم في أحد الأماكن التالية، وفقا لاختيار المطالب:

(أ) مكان في دولة يقع في اقليمها:

١٠ 'مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو، ان لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان اقامته المعتاد؛ أو

[٢٠ 'مكان ابرام عقد النقل، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو]^(٢٢٦)

(225) انظر الحاشية (٢٢٢) أعلاه. الخيار ألف للفصل ١٦ يستنسخ كليا أحكام قواعد هامبورغ، بينما يسقط الخيار باء الفقرات التي اقترحت حذفها اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري التابعة للجنة البحرية الدولية.

(226) انظر الحاشية (٣٠) أعلاه.

٣٤ المكان الذي تسلّم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة لنقلها أو مكان تسليمها؛ أو

(ب) أي مكان يعين لذلك الغرض في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم.

المادة ٧٩

يطبق المحكّم أو هيئة التحكيم قواعد هذا الصك.

المادة ٨٠

تعتبر المادتان ٧٧ و ٧٨ جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً معهما.

المادة ٨٠ مكرراً

ليس في هذا الفصل ما يمسّ بصحة أي اتفاق بشأن التحكيم يبرمه الطرفان بعد نشوء المطالبة ذات الصلة بعقد النقل.

الخيار باء

المادة ٧٦

مع مراعاة هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي ينطبق عليه هذا الصك يتعين أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٧٧

إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجاً في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولاً فيه صراحة بالاشارة. وحيثما تتضمن مشاركة تأجير السفينة نصاً على احالة المنازعات الناشئة بمقتضاها إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل الكتروني قابل للتداول صادر استناداً إلى مشاركة التأجير يتضمن ملاحظة خاصة تفيد بأن ذلك النص ملزم للحائز، لا

يجوز للناقل التذرع بذلك النص تجاه حائز حصل على مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(٢٢٧)

المادة ٧٨^(٢٢٨)

المادة ٧٩

يطبق المحكّم أو هيئة التحكيم قواعد هذا الصك.

المادة ٨٠

ليس في هذا الفصل ما يمسّ بصحة أي اتفاق بشأن التحكيم يبرمه الطرفان بعد نشوء المطالبة ذات الصلة بعقد النقل.

الفصل ١٧ - ١٥ - العوارية العامة

المادة ٨١

١٥ - ليس في هذا الصك ما يحول دون تطبيق أحكام عقد النقل أو القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة.^(٢٢٩)

المادة ٨٢

١ - ١٥ - [باستثناء الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى،] على أحكام هذا الصك المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أن تحدد أيضا ما اذا كان يجوز

(227) النص المعدل للمادة ٧٣ من الحكم الخاص بالتحكيم في الخيار باء ليس استنساخا للمادة ٢٢-٢ من قواعد هامبورغ اذ رئي أن المادة ٢٢-٢ من قواعد هامبورغ أكثر تحديدا مما ينبغي.

(228) حذفت هذه الفقرة كي يجسّد الخيار باء على وجه الدقة مداولات اللجنة الفرعية الدولية المعنية بالنقل البحري التابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تتوصل اللجنة المذكورة إلى قرار بشأن فقرة بديلة مناسبة (انظر مرة أخرى CMI Yearbook 1999, p.113 وللمزيد من التفصيل CMI Yearbook 1997, p.350-356).

(229) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٨٦ من الوثيقة A/CN.9/526، كان هناك تأييد واسع النطاق في الفريق العامل لمواصلة ادماج قواعد يورك - انتورب بشأن العوارية العامة في صلب عقد النقل. ورئي أن مضمون الفقرة ١٥-١ (المادة ٨١ الآن) مقبول عموما.

للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة، وفي مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عن أي إسهام قدمه أو أي تكاليف انقاذ دفعها.

٢- [تبطل بالتقادم] [تسقط] جميع [اجراءات] [الحقوق في] الاسهام في العوارية العامة
إذا لم تُستهل الاجراءات القضائية أو التحكيمية في غضون فترة [سنة واحدة] تبدأ من تاريخ
اصدار بيان العوارية العامة. (٢٣٠)

الفصل ١٨ - ١٦ - الاتفاقيات الأخرى

المادة ٨٣

١٦-١ مكرراً مع مراعاة المادة ٨٦ ١٦-٢، ليس في هذا الصك ما يحول دون تطبيق دولة
متعاقدة أي صك دولي آخر يكون ساري المفعول بالفعل في تاريخ هذا الصك وينطبق الزاميا
على عقود نقل البضاعة أساسا بواسطة نقل أخرى خلاف النقل بحرا. (٢٣١)

(230) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح أنه ينبغي الاعراب بصورة أوضح عن أن الأحكام المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى لا ينطبق على العوارية العامة. وحيث ان الفقرة ١٥-٢ (الفقرة ١ الآن) تفيد بأن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل تقرر ما اذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الاسهام في العوارية العامة وفي مسؤولية الناقل، فان الإشارة إلى حكم الوقت المتاح لرفع الدعوى تسبب البلبلة. ويقترح حذفها. ويصبح هذا بشكل خاص اذا أضيف حكم محدد للوقت المتاح لرفع الدعوى.

وفقا لما اقترح أيضا في الفقرة ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526، يمكن وضع حكم منفصل يتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى الخاصة بأحكام التحكيم المتعلقة بالعوارية العامة، كأن يبدأ سريان الوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن العوارية العامة، مثلا، اعتبارا من وقت اصدار بيان العوارية العامة. وقد وضع نص وأضيف إلى نهاية الفقرة ١٥-٢ (الفقرة ٢ الآن). ويحتمل أن يغطي حكم كهذا كلا من مطالبات الاسهام ومطالبات التعويضات.

وفي الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526، أثبتت مسألة ما اذا كان ينبغي للفقرة ١٥-٢ (الفقرة ١ الآن) أن تشمل أيضا المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخير وغرامة التأخير. ويبدو أن الفريق العامل لم يتوصل إلى أي قرار في هذا الصدد.

(231) أوعز إلى الأمانة أيضا في الفقرتين ٢٤٧ و ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526 باعداد حكم بشأن التنازع بين الاتفاقيات لاحتمال ادراجه في المادة ١٦ (الفصل ١٨ الآن)، وهو ما سبق ذكره بصدد الفقرة الفرعية ٤-٢-١ (المادة ٨ الآن) والمناقشات المتصلة بالعلاقة بين مشروع الصك وسائر اتفاقيات النقل والتشريعات المحلية (انظر الحاشية (٤٢) أعلاه). وقيل انه لا ينبغي أن يؤثر ذلك سلبا على الاقتراح الوارد في الحاشية التالية بل انه ينبغي أن يكمل ذلك الاقتراح. وصيغة هذه الفقرة الجديدة ١٦-١ مكررا (المادة ٨٣ الآن) مأخوذة من المادة ٢٥ (٥) من قواعد هامبورغ.

المادة ٨٤

~~١٦-٢ مكررا~~ تكون الغلبة لأحكام هذا الصك، فيما بين الأطراف فيه، على أحكام أي معاهدة سابقة قد تكون أطرافا فيها [وتتعارض مع أحكام هذا الصك].^(٢٣٢)

المادة ٨٥

~~١٦-١~~ لا يغير هذا الصك حقوق أو التزامات الناقل أو الطرف المنفذ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تحكم حد المسؤولية فيما يتعلق بتشغيل السفن [المبحرة].^(٢٣٣)

المادة ٨٦

~~١٦-٢~~ لا تترتب بمقتضى أحكام هذا الصك أي مسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم أمتعة يتحمل الناقل مسؤوليتها بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم [بحرا].^(٢٣٤)

المادة ٨٧

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

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

(232) الاقتراح الوارد في الفقرة ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/526 والذي مفاده بأنه سوف يكون من المفيد تعديل الفقرة ١٦-١ (المادة ٨٥ الآن) بإضافة صيغة تفيد بأن مشروع الصك سوف تكون له الغلبة على غيره من اتفاقيات النقل باستثناء ما يتعلق بالدول غير الأطراف في الصك، وهو ما يتماشى مع أحكام المادة ٣٠ (٤) من اتفاقية فيينا. غير أنه يقترح أن يضاف هذا الحكم الجديد في فقرة منفصلة بدلا من اضافته إلى الفقرة الحالية ١٦-١ (المادة ٨٥ الآن) التي تعالج مشكلة مختلفة وأكثر تحديدا وتحلها في الاتجاه المعاكس. ويظهر هذا الحكم في شكل الفقرة ١٦-٢ مكررا (المادة ٨٤ الآن).

(233) حذفت عبارة "المبحرة" الواردة في الفقرة ١٦-١ (المادة ٨٥ الآن)، عملا بالاقتراح الذي جاء في الفقرة ١٩٧ من الوثيقة A/CN.9/526.

(234) تنفيذا لما أوعز به في الفقرة ١٩٩ من الوثيقة A/CN.9/526، وضعت عبارة "بحرا" بين معقوفتين.

بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بروتوكول تعديل اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧؛ أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني الذي يحكم المسؤولية عن تلك الأضرار، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساويا لاتفاقية باريس أو لاتفاقية فيينا أو لاتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية^(٢٣٥) في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٩ - ١١٤ - [حدود الحرية التعاقدية] [الاشتراطات التعاقدية]^(٢٣٦)

المادة ٨٨

١- ١١٤- (أ) يعتبر أي نص تعاقدي يخرج عن 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 الحد من [أو زيادة] المسؤولية عن الإخلال بأي من

(235) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تحدّث قائمة الاتفاقيات والصكوك الواردة في الفقرة ١٦-٣ (المادة ٨٧ الآن) وأن تعد مشروعا منقحا للفقرة ١٦-٣ (المادة ٨٧ الآن)، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء.

ولوحظ في الفقرة ٢٠٠ من الوثيقة A/CN.9/526 أن قائمة الاتفاقيات الواردة في الفقرة ١٦-٣ (المادة ٨٣ الآن) ليست مكتملة وهنا يشار إلى بروتوكول ١٩٩٨ المتعلق بتعديل اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣.

وجاء في الفقرة ٢٠١ من الوثيقة A/CN.9/526 انه اقترح اضافة اتفاقيات أخرى تتعلق بالمسؤولية إلى الاتفاقيات المدرجة في الفقرة ١٦-٣ (المادة ٨٧ الآن)، مثل الاتفاقيات المتعلقة بالتلوث والحوادث. غير أن بعض الاعتراضات أثّرت في هذا الصدد، ونتيجة لذلك يقترح ألا يتعلق التنقيح المذكور في الفقرة التالية ٢٠٢ في الوثيقة A/CN.9/526 إلا باتفاقيات في مجال الأضرار النووية.

(236) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢٠٤ من الوثيقة A/CN.9/526، اقترح تنقيح عنوان مشروع هذه المادة بحيث يجسد بمزيد من الدقة مضمون الحكم، الذي لا يتناول "حدود الحرية التعاقدية" بصفة عامة، بل يتناول الشروط التي تحد من مستوى المسؤولية التي تقع على عاتق مختلف الأطراف المشمولة في عقد النقل أو التي تزيد من تلك المسؤولية. وثمة بديل ممكن، هو عنوان المادة ٢٣ من قواعد هامبورغ "الشروط التعاقدية". وخلافا لذلك، يمكن أن يشير العنوان إلى الطبيعة الإلزامية الأساسية لأحكام الصك.

التزامات الناقل أو الطرف المنفذ أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه بمقتضى أحكام هذا الصك. (٢٣٧)

٢- (ب) [بصرف النظر عن الفقرة ١ (أ)، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بمقتضى هذا الصك.] (٢٣٨)

٣- (ج) يعتبر أي نص بمنح الناقل مزية فيما يتعلق بالتأمين على البضاعة لاغيا وباطلا. (٢٣٩)

المادة ٨٩

١٧-٣ بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٤ و ٥ من هذا الصك، يجوز لكل من الناقل وأي طرف منفذ، بمقتضى أحكام عقد النقل، أن: يستبعد أو يقيد مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا:

(أ) يستبعد أو يحدد مسؤوليتهما إذا كانت البضاعة حيوانات حية، إلا حيثما يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر كان ناتجا عن فعل أو اغفال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه عن استهتار ومع العلم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، أو

(237) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/526، قرر الفريق العامل الإبقاء على نص الفقرة الفرعية ١٧-١ (أ) (الفقرة ١ الآن) في مشروع الصك، بما في ذلك عبارة "أو زيادة" بين معقوفتين، بغية مواصلة مناقشتها في دورة مقبلة، وربما على أساس اقتراح جديد واحد أو أكثر. وأشير، وفقا لما ذكر في الفقرة ٢١٢ من الوثيقة A/CN.9/526، إلى أن اقتراحا يتعلق بمشروع حكم يستبعد "العقود المتفاوض عليها تنافسيا بين الأطراف المختصة" سوف يتاح للأمانة قبل انعقاد الدورة التالية للفريق العامل، وأن الشواغل الواردة في الفقرات ٢٠٥ إلى ٢١١ من الوثيقة A/CN.9/526 سوف توضع في الاعتبار عند صياغة ذلك الاقتراح.

(238) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢١٤ من الوثيقة A/CN.9/526، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-١ (ب) (الفقرة ٢ الآن) مقبول عموما. وقد تقرر إزالة المعقوفتين من هذا الحكم.

(239) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢١٥ من الوثيقة A/CN.9/526 رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-١ (ج) (الفقرة ٣ الآن) مقبول عموما.

(ب) يستبعدا أو يحددا مسؤوليتهما عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف إذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف أو الأحكام والشروط التي ينفذ النقل في ظلها تُسوِّغ بشكل معقول عقد اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أو يتعين أن يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة.^(٢٤٠)

(240) وفقا لما ذكر في الفقرة ٢١٧ من الوثيقة A/CN.9/526، قرر الفريق العامل الإبقاء على مضمون الفقرة الفرعية ١٧-٢ (أ) (الفقرة (أ) الآن) في مشروع الصك، بغية مواصلة مناقشتها في دورة مقبلة. وطلب إلى الأمانة أن تعد صياغة بديلة تحد من قدرة الناقل والطرف المنفذ اللذين ينقلان حيوانات حية على ابراء نفسيهما من المسؤولية في حالة الخطأ أو سوء التصرف الجسيم. وذكر أيضا في الفقرة ٢١٨ من الوثيقة A/CN.9/526 أن الفريق العامل رأى أن مضمون الفقرة الفرعية ١٧-٢ (ب) (الفقرة (ب) الآن) مقبول عموما. وتقتضي المعالجة المختلفة للفقرتين الفرعيتين ١٧-٢ (أ) و(ب) (الفقتين (أ) و(ب) الآن) تغييرا في الفاتحة. وفيما يتعلق بالحيوانات الحية، يقترح استخدام صيغة مماثلة لتلك المستخدمة فيما يتعلق بفقدان الحق في الحد من المسؤولية، ولكن مع توسيع السلوك المستهتر ليشمل المستخدمين أو الوكلاء.