

Distr.: Limited  
28 September 2004  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الرابعة عشرة  
فيينا، ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر - ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤

## قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحراً]

تعليقات من أمانة الأونكتاد

مذكرة من الأمانة

في ٢١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤، تلقت الأمانة تعليقات من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد). وترد هذه التعليقات مستنسخة في المرفق الأول بالشكل الذي وردت فيه إلى الأمانة.



## المرفق الأول

تعليقات من أمانة الأونكتاد بشأن مسؤولية الناقل في إطار المادة ١٤  
من مشروع الصك

## ملاحظات استهلاكية

١- تناول المادة ١٤ من مشروع الصك مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها أو التأخر في تسليمها. والمقصود بذلك، أن الحكم يرسى قواعد من ضمنها القواعد المتعلقة بعبء الإثبات، التي تُحدّد في إطارها الظروف التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها أو التأخر في تسليمها والظروف التي يُعفى فيها الناقل من هذه المسؤولية. أما الخسائر التي يكون الناقل غير مسؤول عنها فيلزم أن يتحملها متعهدو الشحن. ولذلك، فإن للمادة ١٤ دوراً حيوياً في المخطط الشامل لتنظيم المسؤولية وتوزيع المخاطر بين الناقل ومتعهدي الشحن في إطار مشروع الصك.

٢- وقد خضع نص المادة ١٤ (وهي بالأصل المادة ٦-١) لعدة محاولات للتنقيح بحيث تجسّدت آخر صيغة في الوثيقة WP.36. وبذلت محاولات لزيادة توضيح النص، ولا سيما من جانب اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها السنوي الذي عُقد في فانكوفر، حيث أُعد مشروع محسّن.

٣- وتسعى التعليقات التالية لتيسير مواصلة المناقشات داخل الفريق العامل عن طريق إبراز بعض الاعتبارات المركزية المتصلة بالمسائل التي تنظمها المادة ١٤. وينبغي أن يُنظر في هذه التعليقات في سياق التعليقات الجوهرية التي قدمتها أمانة الأونكتاد فيما يتعلق بالمادة ٦-١ (انظر الوثيقة WP.21/Add.1، المرفق الثاني، الفقرات ٥٥-٦٤).

## أولاً- أساس المسؤولية وقائمة "الأخطار المستثناة"

٤- ترسي المادة ١٤ (١) قاعدة عامة بشأن مسؤولية الناقل. وإذا ارتئي أن من الضروري استكمال هذه القاعدة العامة بقائمة من الاستثناءات/الأخطار/الأحداث ("الأخطار المستثناة") في المادة ١٤ (٢)، فإن محتوى وصيغة قائمة "الأخطار المستثناة" يستحقان دراسة متأنية.

٥- وترد في المادة الرابعة، ص-٢ (أ)-(ف) من قواعد لاهاي-فيسبي، قائمة ذات صلة من الاستثناءات. واثنان من هذه الاستثناءات، أي ما يسمى باستثناءات الخطأ الملاحي

واستثناءات الحريق، الواردتان في المادة الرابعة ص-٢ (أ) و(ب)، متاحتان للناقل في حالات الإهمال من قبل الأشخاص التابعين للناقل. أما الاستثناءات الأخرى (المادة الرابعة، ص-٢ (ج)-(ف)) فمرهونة بوفاء الناقل بالتزاماته وتجسّد الظروف التي لا تنطوي عادة على إهمال من جانب الناقل (كالأحداث التي لا تكون للناقل سيطرة عليها، أو أفعال الشاحن أو اغفالاته، أو الخلل أو العيب المتأصل في البضاعة).

٦- وتدرج المادة ١٤ (٢) عددا من "الأخطار المستثناة" المطابقة لما هو وارد في المادة الرابعة ص-٢ (ج)-(ف) من قواعد لاهاي-فيسبي، بعد إجراء بعض التعديلات في النص. وسواء أُدرج في مشروع الصك، في حكم منفصل، استثناء يتعلق بالحريق (واستثناء يتعلق بالخلل الملاحي المحذوف حاليا)، فإن المادة ٢٢ لا تزال خاضعة للمناقشة.<sup>(١)</sup>

٧- وتنص المادة ١٤ (٢) (ح) و(ط) على بعض الاستثناءات الجديدة للمسؤولية، التي لا ترد في قواعد لاهاي-فيسبي، ولذلك فإنها تستحق اهتماما خاصا. وينبغي النظر في المادة ١٤ (٢) (ح) و(ط) في إطار مشاريع المواد ١١ (٢) و١٢ و١٣ (٢)، وهي الأحكام التي ستوفر للناقل - في حالة اعتمادها - حقوقا جديدة معينة. وريثما يصدر قرار نهائي بشأن هذه الأحكام، فإن المادة ١٤ (٢) (ح) و(ط) ستحتاج أيضا إلى وضعها بين معقوفتين.

#### ١- المادة ١٤ (٢) (ح)

٨- هذا الحكم هو النتيجة الطبيعية للمادة ١١ (٢)، وهو حكم موضوع بين معقوفتين، ورد فيه أنه يجوز للأطراف أن تتفق على أن يقوم الشاحن أو من ينوب عنه ببعض التزامات الناقل فيما يتعلق بالاعتناء بالبضاعة المشحونة ومناولتها ونقلها. ومثلما أُشير إليه في تعليقات أمانة الأونكتاد بشأن الأحكام الأصلية (المادتان ٥-٢-٢ و٦-١-٣-٩)،<sup>(٢)</sup> فإن هذا النهج يثير القلق في سياق عقود الاذعان، أي العقود المتعلقة بالشروط القياسية للناقل، المدرجة عادة في وثيقة النقل ولا تكون عرضة للتفاوض. وفيما يتعلق بهذه العقود، فإن بإمكان الناقل، عن طريق إدراج شرط في وثيقة النقل، أن يقرّر من جانب واحد إسناد المسؤولية عن الاعتناء بالبضاعة (أي التحميل والتستيف والتفريغ) إلى الشاحن/المرسل إليه. وعلاوة على ذلك، فإنه وفقا للمادة ٢٤ (٢) (ح)، بصيغتها الحالية، سيكون الناقل معفيا أيضا من

(١) انظر الوثيقة WP.36، الفقرة ٩.

(٢) انظر الوثيقة WP.21/Add.1، المرفق الثاني، الفقرات ٤٩ و٥٠ و٦١.

المسؤولية عن هلاك البضاعة المشحونة نتيجة إهمال وكلائه أو مستخدميه أو أي أطراف منفذة تقوم بمناولة البضاعة "بالتبابة عن الشاحن".

## ٢- المادة ١٤ (٢) (ط)

٩- يتفق هذا "الخطر المستثنى" مع حقوق الناقل المنصوص عليها في المادتين ١٢ و ١٣ (٢) (انظر الوثيقة WP.32). وبالتالي، فإنه عند النظر فيما إذا كان ينبغي إعفاء الناقل من المسؤولية، على النحو المقترح في المادة ١٤ (٢) (ط)، فإن كلا الحكمين بحاجة إلى النظر فيهما تبعاً للسياق.

(أ) وفقاً للمادة ١٢، الخيار ألف، يحق للناقل أن يرفض نقل البضاعة أو أن يتلفها، عند الضرورة، إذا كان يبدو مرجحاً بقدر معقول أنها ستصبح ... خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو خطراً غير مشروع أو غير مقبول على البيئة". وستنشأ مسألة الحقوق العامة للناقل "بصرف النظر" عن المواد ١٠ و ١١ و ١٣ (١)، أي بصرف النظر عن التزامات الناقل فيما يتعلق بنقل البضاعة والعناية بها وجدارة السفينة بالبحار. وهذا يعني فعلياً أن الناقل لن يكون مسؤولاً حتى لو كان عدم جدارة السفينة بالبحار الناجم عن الإهمال قد سبب الخطر (المحتمل) الذي تشكّله البضاعة.

أما حقوق الناقل في إطار هذا الحكم فتختلف بدرجة كبيرة عن تلك المنصوص عليها في المادة الرابعة، ص-٦ من قواعد لاهاي-فيسبي. ومثلما أُشير من قبل في تعليقات أمانة الأونكتاد بشأن الاقتراح الأصلي (المادة ٥-٣<sup>(٣)</sup>)، فإن جوانب عديدة من مشروع الحكم تثير القلق. وتشمل هذه درجة الاستنساب الممنوحة للناقل، أي أن حقوق الناقل لن تكون مرهونة بتقيد الناقل بالتزاماته الرئيسية (ولا سيما الالتزام بجدارة السفينة بالبحار) وعدم وجود أي ضمانات ضد أي مطالبات أو تصرفات غير معقولة من قبل الناقل في الحالات التي تنقل فيها البضاعة الخطرة بموافقة الناقل.

وثمة اقتراح بديل، هو المادة ١٢، الخيار باء، الذي يتطابق بصورة أوثق مع نص المادة الرابعة، ص-٦ من قواعد لاهاي-فيسبي، ولكنه يوفر للناقل أيضاً حقوقاً "بصرف النظر" عن التزاماته في إطار المواد ١٠ و ١١ و ١٣ (١). وبالتالي، وعلى النقيض من قواعد لاهاي-فيسبي، فإنه سيكون من حق الناقل طرح البضاعة الخطرة في البحر دون تعويض، حتى في الحالات التي تصبح فيها السفينة، مثلاً، غير جديرة بالبحار بسبب إهمال الناقل.

(3) انظر الوثيقة WP.21/Add.1، المرفق الثاني، الفقرتين ٥١ و ٥٢.

(ب) المادة ١٣ (٢)، سيوفر الحكم الوارد بين معقوفتين للناقل حقا قانونيا عاما في أن يضحى بالبضاعة. ولا يرد مثل هذا الحق في قواعد لاهاي-فيسبي أو في أي اتفاقية بشأن المسؤولية البحرية كما إنه ليس من الواضح ما هو السبب في استحداث قاعدة ملزمة بهذا الخصوص في مجموعة قواعد المسؤولية المطبقة إلزاميا والواردة في مشروع الصك. و جدير بالملاحظة أن الحق في التضحية بالبضاعة المشحونة سينشأ بغض النظر عن أسباب الخطر و"بصرف النظر" عن الالتزامات الرئيسية للناقل في إطار مشروع الصك (المواد ١٠ و ١١ و ١٣ ((١)). ومن ثم فإنه يبدو أنه حتى وإن كان الخطر ناجما عن بضاعة أخرى منقولة على نفس السفينة أو ناجما عن عدم جدارة السفينة بالإبحار الذي سببه الإهمال، فإن من حق الناقل مع ذلك أن يطرح البضاعة في البحر دون تعويض.

## ثانيا- تحميل عبء الإثبات وتحميل المسؤولية في حالة الأسباب المتلازمة

١٠- تركز معظم المناقشة المتعلقة بنص المادة ١٤ على كيفية تنظيم عبء الإثبات وتحميل المسؤولية في حالة الأسباب المتلازمة. وهاتان المسألتان مهمتان ومعقدتان على السواء.

### ١- أهمية تحميل عبء الإثبات

١١- عبء الإثبات القانوني مفهوم قانوني تقني، يفيد في تحديد الإجابة عن سؤال عملي مهم، وهو: إذا تنازع طرفان، فمن يحتاج إلى إثبات ماذا؟ وهذه المسألة على درجة عالية من الأهمية بالنسبة لأي نزاع قانوني، ويمكن أن تؤثر على نتيجة النزاع. وينطبق ذلك خصوصا في الحالات التي يصعب فيها الحصول على الأدلة. والطرف الذي يتحمل عبء الإثبات فيما يتعلق بمسألة معينة أو نزاع معين يحتاج إلى توفير الدليل الملائم. وإذا تعذر عليه ذلك، فإنه سيخسر النزاع ويتعين عليه القبول بالهزيمة فيما يتعلق بالمسألة المعنية. وبالتالي، فإن الطرف الذي يقع عليه عبء الإثبات يتحمل المخاطرة المترتبة على انعدام الأدلة.

١٢- والأهمية العملية لتحميل عبء الإثبات تتضح تماما في القرار الانكليزي الأخير بشأن مسؤولية شركة تخزين عن هلاك بضاعة موجودة في حوزتها.<sup>(٤)</sup> ووفقا للعقد ذي الصلة، لا تكون شركة التخزين المدعى عليها مسؤولة إلا في حالات الإهمال. أما المسألة المركزية بالنسبة للقرار الصادر عن المحكمة فهو: أي الطرفين ينبغي أن يتحمل عبء الإثبات فيما

(4) *Euro Cellular (Distribution) Plc. v. Danzas Ltd. T/A Danzas AEI Intercontinental and another* [2004] 1 Lloyd's Rep. 521. للأغراض الحالية فإنه من غير المهم أن يتعلق القرار بنقل البضائع.

يتعلق بالإهمال. وهل كان المدعون بحاجة إلى أن يثبتوا بأن الشركة كانت مهملة أو هل كانت الشركة المدعى عليها بحاجة إلى أن تثبت بأنها لم تكن مهملة؟ وكانت الإجابة عن هذا السؤال حاسمة بالنسبة لنتيجة الدعوى، لأنه لم يكن هناك فعليا أي دليل على أسباب الهلاك. وبالتالي، فإن من يقع عليه عبء الإثبات يتعين أن يتحمل الخسارة. وإذا ما قررت المحكمة بأن عبء الإثبات يقع على عاتق شركة التخزين المدعى عليها، لأسباب تتصل بالعدالة والمنطق السليم على السواء: فإن الشركة ستكون في وضع أفضل لشرح حقيقة ما حدث، وينبغي أن تكون بالفعل الطرف الذي يقدم التوضيح. وبما أن الشركة لم تكن قادرة على إثبات عدم الإهمال، فقد قررت المحكمة بأنها مسؤولة عن الخسارة المطالب بها.

١٣- وبالنسبة للهلاك الناشئ عن النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، كثيرا ما يكون من الصعب الحصول على دليل على أسباب الهلاك، وخصوصا بالنسبة للمرسل إلى البضاعة أو شاحناتها، الذي قد لا يكون له سبيل للوصول إلى أي من الحقائق ذات الصلة. وعلاوة على ذلك، فإن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها أثناء نقلها كثيرا ما يكون ناجما عن مجموعة من العوامل، وفي هذه الحالات، قد يكون من الأصعب العثور على دليل على المدى الذي تكون فيه مختلف الأسباب المستبناة قد ساهمت في الهلاك. ومن هذا المنطلق، فإنه من الواضح أن القواعد المتعلقة بتحديد الطرف الذي يتحمل عبء الإثبات بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة حاسمة بالنسبة لتحديد أي من الطرفين يتحمل المخاطرة بكاملها.

## ٢- الوضع في إطار قواعد لاهاي-فيسبي وقواعد هامبورغ

١٤- على الرغم من وجود اختلافات كبيرة في النص، في إطار قواعد لاهاي ولاهاي-فيسبي، وكذلك في إطار قواعد هامبورغ، فإنه حالما يثبت أحد المطالبين بالبضاعة حدوث الهلاك، يقع عبء الإثبات فيما يتعلق بأسباب الهلاك على عاتق الناقل. وهذا أمر مسلم به عموما. وفي حالة عدم وجود دليل كافي على سبب (أسباب) الهلاك، يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك (بكامله). ولذلك فإن الناقل مسؤول بوجه عام في حالات الهلاك التي لا يعرف سببها. وفي الحالات التي توجد فيها مجموعة من الأسباب، يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك بكامله، ما لم يثبت المدى الذي يكون فيه جزء يمكن تحديده كمييا من الهلاك ناجما فقط عن سبب لا يكون هو مسؤولا عنه.

### ٣- عبء الإثبات وتحميل المسؤولية فيما يتعلق بالهلاك الناجم عن أسباب متلازمة في إطار المادة ١٤ من مشروع الصك

١٥- رغم أن عددا من المسائل لا يزال عرضة للمناقشة بالنسبة إلى الهيكل النهائي ومضمونها ونصها للمادة ١٤، فإن النص المنقح للمادة ١٤ (١)-(٣) (WP.36) يوحى بأن عبء الإثبات المتعلق بأسباب الهلاك يجب أن يقع على عاتق الناقل. وبالتالي، فإن الناقل سيتحمل المخاطرة المرافقة لانعدام الدليل وسيكون مسؤولا في حالات الهلاك التي لا يعرف سببها. غير أنه، لما كانت أجزاء من النص المنقح للمادة ١٤ (١)-(٣) لا تزال موضوعة بين أقواس معقوفة فإنه من الصعب، في هذه المرحلة، تقييم الأثر الإجمالي للأحكام المقترحة، ولا سيما في سياق المادة ١٤ (٤)، وهو النص المتعلق بتحميل المسؤولية في حالات الهلاك الناجمة عن مجموعة من الأسباب (مثل، عدم جدارة السفينة بالإبحار وأخطار البحر).

١٦- ويوحى مشروع نص المادة ١٤ (١)-(٣)، بشكل صريح تقريبا (اعتمادا على ما إذا كانت بعض الصيغ المدرجة حاليا بين أقواس معقوفة مشمولة) بأن الناقل ملزم أيضا بإثبات المدى الذي أسهمت فيه الظروف التي لم يكن هو مسؤولا عنها في الهلاك. ويتفق ذلك مع النهج المعتمد في الاتفاقيات البحرية الراسخة، مثلما هو مبين أعلاه.

١٧- غير أن المادة ١٧ (٤) التي تنص على أنه يتعين أن تتحمل المسؤولية بالتناسب، تحتوي على صيغة موضوعة بين أقواس معقوفة، وتبدو كأنها تجسّد نهجا مختلفا، وهو نهج يتفق من حيث الجوهر مع البديل الثاني الوارد في المادة ٦-١-٤ من مشروع الصك الأصلي (WP.21<sup>(٥)</sup>).

١٨- وتنص الجملة الثانية من المادة ١٤ (٤) على أنه يجوز أن تقسم المسؤولية بالتساوي بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة في الحالات التي تكون فيها المحكمة "ليس بوسعها تحديد التقسيم الفعلي". ويعني ذلك، أن الناقل لا يكون مسؤولا إلا عن ٥٠ في المائة من الخسارة في الحالات التي يكون فيها الدليل على نسبة الهلاك الناجم عن الأسباب المختلفة غير كاف لإجراء أي تقييم. وبالتالي، وعلى النقيض من قواعد لاهاي-فيسبي وقواعد هامبورغ، فإن الناقل لن يتحمل عبء إثبات المدى الذي يكون فيه جزء يمكن تحديده كميًا من الهلاك قد نجم عن أسباب لم يكن هو مسؤولا عنها.

(5) للاطلاع على التعليقات ذات الصلة المقدمة من أمانة الأونكتاد على هذا الحكم، انظر الوثيقة WP.21/Add.1، المرفق الثاني، الفقرة ٦٤.

١٩- والناتج العملية لهذا الاختلاف في النهج سيكون مهما. وينبغي أن يؤخذ في الحسبان أن المحكمة لا يمكنها أن تقرّر - بما في ذلك فيما يتعلق بتقسيم المسؤولية - إلا على أساس الأدلة الموجودة لديها، مثلما أوردها طرفا النزاع. وتتعلق المسألة بكيفية معالجة الحالات التي تكون فيها الأدلة غير متوفرة بسرعة لأحد طرفي النزاع أو لكليهما. وفي هذا السياق، فإن عبء الإثبات يساعد على تحديد أي من الطرفين يتحمّل المخاطرة. فبمقتضى قواعد لاهاي-فيسبي أيضا تقسّم المحكمة المسؤولية وفقا للأدلة الموجودة لديها. غير أنه، وفقا لقواعد لاهاي-فيسبي، ونظرا إلى أن الناقل يتحمّل عبء الإثبات، فإنه سيحمّل المسؤولية عن الهلاك بكامله (رهننا بوجود سقف مالي) ما لم يتمكن من إثبات نسبة الهلاك التي لم تنجم عن خطأ من جانبه. وفي مقابل ذلك، فإنه وفقا للمادة ١٤ (٤)، مثلما هو مقترح، سيكون الوضع مختلفا تماما. ففي حالة عدم وجود دليل كاف، سيكون الحد الأقصى لتعرض الناقل للمسؤولية مقتصرًا على ٥٠ في المائة من الهلاك (رهننا بوجود سقف مالي). ومن الناحية العملية، لن يكون للناقل بالتالي إلا الحافز لتقديم أي دليل ذي صلة إذا كان ذلك سيقبل من مسؤوليته بدرجة أكبر. أما من الناحية الفعلية، فإن المطالب بالبضاعة سيتحمّل المخاطرة المرافقة لانعدام الأدلة.

٢٠- وليس من الواضح تماما كيفية التوفيق بين هذا النهج والنهج المتعلق بعبء الإثبات المبين في المادة ١٤ (١)-(٣) المشار إليه أعلاه. ويصح ذلك بصورة خاصة لو أن الصياغة الحالية الواردة بين معقوفتين قد اعتمدت وكان الناقل ملزما (صراحة) أن يثبت أيضا المدى الذي تكون فيه الظروف التي لم يكن هو مسؤولا عنها قد ساهمت في الهلاك.

٢١- ومن ثم، فإنه يبدو أن المسألة الجوهرية، التي لا تزال بحاجة إلى أن ينظر فيها الفريق العامل، هي ما إذا كان ينبغي لمشروع الصك، فيما يتعلق بالهالك الناجم عن أسباب متلازمة/مشتركة، أن يتبع النهج المتبع في نظم المسؤولية البحرية الراسخة الأساس أو أن يعتمد نهجا جديدا. ومن الناحية الفعلية، تتعلق المسألة بما إذا كان ينبغي للناقل، في حالة عدم كفاية الدليل على مدى الأسباب المساهمة في الهلاك، أن يكون مسؤولا عن الهلاك بكامله (قواعد لاهاي-فيسبي)، أو بدلا من ذلك، ما إذا كان ينبغي للناقل أن يكون مسؤولا عن ٥٠ في المائة من الهلاك فقط.

٢٢- وقد اقترح أنه قد يكون هناك ما يبرر اتباع نهج جديدة إزاء عبء الإثبات وتحميل المسؤولية، سيما وأن استثناء الخطأ الملاحي، الوارد في المادة الرابعة، ص-٢ (أ) من قواعد لاهاي-فيسبي، قد لا يكون متاحا للناقل في إطار مشروع الصك. غير أنه من الجدير بالذكر، أنه على الرغم من أن انطباق استثناء الخطأ الملاحي يمكن أن يؤثر على نتيجة المطالبة

المتعلقة بالبضاعة في بعض الحالات (أي عندما يكون الإهمال في قيادة السفينة أو إدارتها يسبب الهلاك أو يساهم فيه)، فإن تغييرا في النهج إزاء القاعدة العامة بشأن تحميل المسؤولية على النحو المقترح في المادة ١٤ (٤) يمكن أن يؤثر على عدد أكبر بكثير من المطالبات المتعلقة بالبضاعة، أي كافة الحالات التي يكون فيها الإهمال الذي سبب عدم جدارة السفينة بالإبحار قد ساهم في الهلاك، غير أن الأدلة بشأن النسبة ذات الصلة غير متوفرة.

#### ٤- مطالبات الناقل ضد متعهدي الشحن

٢٣- ينبغي التشديد على أن أي قرار بشأن عبء الإثبات وتحميل الخسائر الناجمة عن الأسباب المتلازمة في سياق المادة ١٤ لن تكون ذات صلة إلا في المطالبات المتعلقة بالبضاعة، وليس بالنسبة للمطالبات التي يقدمها الناقل ضد متعهدي الشحن فيما يتعلق بالخسائر التي يتكبدها الناقل، أي الأضرار اللاحقة بالسفينة من جراء نقل بضاعة خطيرة في إطار المادة ٣٠. ومن غير الواضح، في الوقت الراهن، كيف يمكن تنظيم عبء الإثبات وتحميل المسؤولية في الحالات التي يمكن أن يكون فيها كل من البضاعة الخطرة وعدم جدارة السفينة بالإبحار قد ساهما في تكبد الناقل للخسارة. ويمكن للخسائر التي يتكبدها الناقل أن تكون، من الناحية العملية، فادحة (أي هلاك السفينة) وبالتالي فإن مسألة عبء الإثبات وتحميل المسؤولية قد تكون ذات أهمية كبيرة بالنسبة لمتعهدي الشحن. وفي إطار قواعد لاهاي-فيسبي، فإنه من الواضح، على الأقل وفقا للقانون الانكليزي، أنه لن يكون في إمكان الناقل أن يطالب بالتعويض من الشاحن (المادة الرابعة، ص-٦) ما لم يتمكن من أن يثبت عدم الإهمال فيما يتعلق بعدم جدارة السفينة بالإبحار (المادة الرابعة، ص-١) أو يثبت المدى الذي كانت فيه نسبة يمكن تحديدها كميا من الخسارة ناجمة فقط عن شحن البضاعة الخطرة، المنقولة دون معرفة موافقة الناقل.

٢٤- وفي الوقت الحاضر، لا يشمل مشروع الصك حكما مماثلا للمادة الرابعة، ص-١ من قواعد لاهاي-فيسبي، وبالتالي فإنه من غير الواضح ما إذا كان الوضع في إطار مشروع الصك سيكون مماثلا لما هو عليه في إطار قواعد لاهاي-فيسبي أو ما إذا كان الشاحن سيحتاج أيضا، بهدف دحض ادعاء الناقل، إلى أن يثبت بأن عدم جدارة السفينة بالإبحار الذي ساهم في الخسارة نجم عن إهمال الناقل. وربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان سيدرج حكما منفصلا بشأن عبء الإثبات (شبيه بالمادة الرابعة، ص-١ من قواعد لاهاي-فيسبي) في المادة ١٣، وهو الحكم المتعلق بالتزام الناقل بجدارة السفينة بالإبحار.