

Distr.: Limited
8 September 2005
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة السادسة عشرة

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

قانون النقل

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

مذكّرة من الأمانة

المحتويات

المرفق الثاني الصفحة	المرفق الأول الصفحة	
	٦	مقدمة
١٠٣	٧	المرفق الأول - مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]
١٠٣	٧	الفصل ١ - أحكام عامة
١٠٣	٧	المادة ١ - التعاريف
١١٠	١٣	المادة ٢ - تفسير هذه الاتفاقية
١١٠	١٤	المادة ٣ - مقتضيات الشكل
١١١	١٤	المادة ٤ - قابلية تطبيق الدفع وحدود المسؤولية
١١٢	١٥	الفصل ٢ - الاتصال الإلكتروني
١١٢	١٥	المادة ٥ - استخدام الاتصالات الإلكترونية ومفعولها
١١٢	١٦	المادة ٦ - اجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول
١١٣	١٧	المادة ٧ - استبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١١٤	١٧	الفصل ٣ - نطاق الانطباق
١١٤	١٧	المادة ٨ - نطاق الانطباق العام



المرفق الأول	المرفق الثاني	
الصفحة	الصفحة	
١١٤	١٨	المادة ٩- استثناءات ومشمولات محددة
١١٥	١٩	المادة ١٠- الانطباق على أطراف معينة
١١٦	١٩	الفصل ٤- فترة المسؤولية
١١٦	١٩	المادة ١١- فترة مسؤولية الناقل
١١٧	٢١	المادة ١٢- النقل الذي يتجاوز أحكام عقد النقل
١١٨	٢١	الفصل ٥- التزامات الناقل
١١٨	٢١	المادة ١٣- نقل البضاعة وتسليمها
١١٨	٢٢	المادة ١٤- التزامات محددة
١١٩	٢٢	المادة ١٥- البضاعة التي يمكن أن تصبح خطراً
١١٩	٢٣	المادة ١٦- التزامات محددة تنطبق على الرحلة البحرية
١٢١	٢٤	الفصل ٦- مسؤولية الناقل عن الملاك أو التلف أو التأخر
١٢١	٢٤	المادة ١٧- أساس المسؤولية
١٢٤	٢٧	المادة ١٨- مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات
١٢٤	٢٧	المادة ١٩- مسؤولية الناقل بالإنباء
١٢٥	٢٨	المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية
١٢٧	٣٠	المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة
١٢٨	٣١	المادة ٢٢- التأخر
١٢٨	٣١	المادة ٢٣- حساب التعويض
١٢٩	٣٢	المادة ٢٤- الإشعار بالملاك أو التلف أو التأخر
١٣٠	٣٣	الفصل ٧- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل
١٣١	٣٣	المادة ٢٥- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري
١٣٢	٣٤	المادة ٢٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة
١٣٣	٣٦	المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل بحراً
١٣٤	٣٧	الفصل ٨- التزامات الشاحن
١٣٤	٣٧	المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل
١٣٥	٣٧	المادة ٢٩- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات
١٣٥	٣٨	المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات
١٣٦	٣٩	المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن
١٣٨	٤٠	المادة ٣٢- تقديم الشاحن بيانات خاطئة بشكل ملموس
١٣٩	٤٠	المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة
١٣٩	٤١	المادة ٣٤- توكلي حقوق الشاحن والتزاماته
١٤٠	٤١	المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن بالإنباء
١٤٠	٤٢	المادة ٣٦- توقّف مسؤولية الشاحن
١٤١	٤٢	الفصل ٩- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية
١٤١	٤٢	المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

المرفق الأول الصفحة	المرفق الثاني الصفحة	
١٤٢	٤٣	المادة ٣٨- تفاصيل العقد
١٤٣	٤٤	المادة ٣٩- التوقيع
١٤٤	٤٥	المادة ٤٠- النواقص في تفاصيل العقد
١٤٥	٤٦	المادة ٤١- التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد
١٤٦	٤٧	المادة ٤٢- وسيلة التحقق المعقولة وحُسن النية
١٤٧	٤٨	المادة ٤٣- الدليل الظاهر والدليل القاطع
١٤٨	٤٩	المادة ٤٤- المفعول الاستدلالي للبنود التحفظية
١٥٠	٥٠	المادة ٤٥- أجرة النقل مدفوعة سلفاً
١٥٢	٥٠	الفصل ١٠- التسليم إلى المرسل إليه
١٥٢	٥٠	المادة ٤٦- الالتزام بقبول تسلّم البضاعة
١٥٣	٥١	المادة ٤٧- التزام الإقرار بتسلّم البضاعة
١٥٣	٥١	المادة ٤٨- التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٥٣	٥١	المادة ٤٩- التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٥٤	٥٢	المادة ٥٠- عدم تقديم تعليمات وافية
١٥٧	٥٥	المادة ٥١- عند تعذر تسليم البضاعة
١٥٨	٥٥	المادة ٥٢- الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد
١٥٩	٥٦	المادة ٥٣- مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعذر تسليمها
١٥٩	٥٧	المادة ٥٤- تعريف حق السيطرة
١٦٠	٥٧	المادة ٥٥- الخروج عن عقد النقل
١٦١	٥٨	المادة ٥٦- القواعد الواجبة التطبيق على أساس مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني
١٦١	٥٩	المادة ٥٧- تنفيذ الناقل للتعليمات
١٦٤	٦١	المادة ٥٨- اعتبار البضاعة قد سلّمت
١٦٧	٦٣	المادة ٥٩- الالتزام بتقديم معلومات أو تعليمات أو مستندات إلى الناقل
١٦٧	٦٤	المادة ٦٠- الخروج بالاتفاق
١٦٨	٦٤	الفصل ١٢- إحالة الحقوق
١٦٨	٦٤	المادة ٦١- عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٦٨	٦٥	المادة ٦٢- مسؤولية الحائز
١٧٠	٦٦	المادة ٦٣- عندما لا يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٧١	٦٧	الفصل ١٣- حدود المسؤولية
١٧١	٦٧	المادة ٦٤- أساس حدود المسؤولية
١٧٣	٦٩	المادة ٦٥- المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر

المرفق الثاني الصفحة	المرفق الأول الصفحة	
١٧٤	٧٠	المادة ٦٦ - سقوط الحق في الحد من المسؤولية.....
١٧٥	٧١	الفصل ١٤ - الحقوق في رفع الدعوى.....
١٧٥	٧١	المادة ٦٧ - الأطراف.....
١٧٦	٧٢	المادة ٦٨ - عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.....
١٧٧	٧٣	الفصل ١٥ - الوقت المتاح لرفع الدعوى.....
١٧٧	٧٣	المادة ٦٩ - التقادم المُسقط للدعاوى.....
١٧٨	٧٤	المادة ٧٠ - بدء سريان فترة التقادم.....
١٧٩	٧٤	المادة ٧١ - تمديد فترة التقادم.....
١٧٩	٧٥	المادة ٧٢ - دعوى التعويض.....
١٨٠	٧٦	المادة ٧٣ - المطالبات المضادة.....
١٨٠	٧٦	المادة ٧٤ - رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية.....
١٨١	٧٧	الفصل ١٦ - الاختصاص.....
١٨١	٧٧	المادة ٧٥ - رفع الدعاوى على الناقل.....
١٨٢	٧٧	المادة ٧٦ - الاتفاقات على الاختصاص الحصري.....
١٨٣	٧٩	المادة ٧٧ - الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري.....
١٨٣	٧٩	المادة ٧٨ - لا وجود لأسس إضافية للاختصاص.....
١٨٤	٧٩	المادة ٧٩ - الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية.....
١٨٥	٨٠	المادة ٨٠ - ضم الدعاوى ونقلها.....
١٨٦	٨١	المادة ٨١ - الاتفاق بعد نشوء النزاع.....
١٨٧	٨٢	الفصل ١٧ - التحكيم.....
١٨٧	٨٢	المادة ٨٢.....
١٨٧	٨٢	المادة ٨٣.....
١٨٧	٨٢	المادة ٨٤.....
١٨٨	٨٣	المادة ٨٥.....
١٨٨	٨٣	المادة ٨٥ مكررا-.....
١٨٨	٨٣	المادة ٨٦.....
١٨٩	٨٤	الفصل ١٨ - العوارية العامة.....
١٨٩	٨٤	المادة ٨٧ - أحكام بشأن العوارية العامة.....
١٨٩	٨٤	المادة ٨٨ - الإسهام في العوارية العامة.....
١٩٠	٨٥	الفصل ١٩ - الاتفاقيات الأخرى.....
١٩٠	٨٥	المادة ٨٩ - الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى.....
١٩١	٨٦	المادة ٩٠ - الغلبة على المعاهدات السابقة.....
١٩١	٨٦	المادة ٩١ - حد المسؤولية العالمي.....
١٩١	٨٦	المادة ٩٢ - أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة.....
١٩١	٨٦	المادة ٩٣ - أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نوي.....

المرفق الثاني الصفحة	المرفق الأول الصفحة	
١٩٢	٨٧	الفصل ٢٠ - صحة الاشتراطات التعاقدية
١٩٢	٨٧	المادة ٩٤ - أحكام عامة
١٩٣	٨٨	المادة ٩٥ - قواعد خاصة بشأن عقود الحجم
١٩٥	٩٠	المادة ٩٦ - أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى
١٩٥	٩٠	الفصل ٢١ - أحكام ختامية
١٩٥	٩٠	المادة ٩٧ - الوديع
١٩٦	٩١	المادة ٩٨ - التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام
١٩٦	٩١	المادة ٩٩ - التحفظات
١٩٦	٩١	المادة ١٠٠ - النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية
١٩٧	٩٢	المادة ١٠١ - بدء النفاذ
١٩٧	٩٢	المادة ١٠٢ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى
١٩٨	٩٣	المادة ١٠٣ - التنقيح والتعديل
١٩٩	٩٤	المادة ١٠٤ - تعديل مقادير حدود المسؤولية
٢٠١	٩٦	المادة ١٠٥ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

مقدمة

- ١ - أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وعهدت إليه بمهمة القيام، بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.^(١) واستهلّ الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع صك يتعلق بنقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] في دورته التاسعة عام ٢٠٠٢. ويمكن العثور في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.48 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بمختلف مراحل إعداد مشروع صك.
- ٢ - ويتضمّن المرفق الأول من هذه الوثيقة نصاً موحداً للأحكام المنقّحة لمشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] أعدته الأمانة لكي ينظر فيه الفريق العامل. ورغم أن الفريق العامل لم ينته بعد من قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية، فقد أرتئي أن عدد التنقيحات المدخلة على آخر نص موحد لمشروع الاتفاقية (يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32) حظي باتفاق الفريق العامل استوجب نشر نص موحد أحدث عهداً. أمّا التغييرات المدخلة على النص الموحد والتي سبق أن نظر فيها الفريق العامل (وهي ترد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32)، فقد ذكرت في حواشي ذلك النص بالإحالة المرجعية إلى ورقة العمل التي تضمّنت ذلك النص المنقّح المؤقت (A/CN.9/WG.III/WP.36 و A/CN.9/WG.III/WP.39 و A/CN.9/WG.III/WP.44 و A/CN.9/WG.III/WP.47)، أو إلى الفقرة من التقرير الذي ورد فيه ذلك النص (A/CN.9/572 و A/CN.9/576). وبغية تيسير الرجوع إلى المواد وتسهيلاً لمناقشات الفريق العامل، يتضمّن المرفق الثاني من هذه الوثيقة نصاً مماثلاً للنص الوارد في المرفق الأول مع إدراج خطوط تحت النصوص أو عليها، حسب الاقتضاء، لإبانة التغييرات مقارنة بصيغ النص التي نشرت سابقاً. وكلما اعتُقد أن التصويبات والتوضيحات والتحسينات والتغييرات في المواضيع المقترحة بشأن الأحكام تتعلق بالصياغة فقط أشير إليها بخطوط تحت النصوص أو عليها في المرفق الثاني دون إدراج مزيد من التوضيحات. ولكن، كلما اقترحت تغييرات ذات طابع جوهري أكثر على النص، أُدرجت بشأنها توضيحات في حواشي أو من خلال تقديم بدائل للنص.

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

مشروع اتفاقية^(١) بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]^(٢)

الفصل ١ - أحكام عامة

المادة ١ - التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) يقصد بتعبير "عقد النقل" عقد يتعهد فيه الناقل، مقابل دفع أجرة نقل، بنقل بضاعة من مكان إلى آخر. ويجب أن ينص العقد على النقل عن طريق البحر ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.^(٣)

(ب) يقصد بتعبير "عقد الحجم" عقد ينص على نقل كمية محددة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية قدرا أدنى أو أقصى أو نطاقا معينا.^(٤)

(ج) يقصد بتعبير "نقل ملاحى غير منتظم" أي نقل لا يكون خدمة نقل ملاحية منتظمة. ولأغراض هذه الفقرة، يقصد بتعبير "نقل ملاحى منتظم" خدمة نقل '١' تُعرض على عامة الناس من خلال النشر أو وسائل مماثلة و'٢' تشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية متاحة لعامة الناس عن مواعيد الإبحار.^(٥)

(1) من دون أن يكون القصد تحديد شكل هذا الصك مسبقا، استُعيض في كامل النص عن كلمة "صك" بكلمة "اتفاقية" في محاولة لتحقيق الاتساق.

(2) وفقا لما ذُكر في الفقرة ٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرّر الفريق العامل الاحتفاظ بالعنوان الحالي دون تغيير لأغراض مناقشته في المستقبل.

(3) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٥٣ و٥٨ من نفس الوثيقة بغية مواصلة مناقشتها.

(4) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576 التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/576 بغية مواصلة مناقشتها. والغرض من التعديل المقترح هو معالجة الشواغل التي أثّرت بشأن العبارة التي كانت واردة بين معقوفتين، وهي "كمية دنيا محددة من".

(5) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٥٨ من نفس الوثيقة بغية مواصلة مناقشتها.

(د) يقصد بتعبير "الناقل" الشخص الذي يرم عقد النقل مع الشاحن.

(هـ) يقصد بتعبير "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدي فعلياً أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتلقي البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها^(٦)، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته. ويشمل تعبير "الطرف المنفذ" الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية كما هي معرفة في الفقرتين الفرعيتين (و) و(ز) من هذه الفقرة، ولكنه لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو شخص مشار إليه في المادة ٣٤ أو المرسل أو الطرف المسيطر^(٧) أو المرسل إليه، أو يكون مستخدماً لدى شخص (غير الناقل) يستعين به الشاحن أو شخص مشار إليه في المادة ٣٤ أو المرسل أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه أو يكون وكيلاً له أو متعاقدًا عاديًا معه أو متعاقدًا من الباطن معه.^(٨)

(و) يقصد بتعبير "الطرف المنفذ البحري" أي طرف منفذ يؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل أثناء الفترة بين وصول البضاعة إلى ميناء التحميل [أو، في حالة إعادة الشحن، إلى أول ميناء تحميل] على السفينة ومغادرتها ميناء التفريغ من على السفينة [أو ميناء التفريغ النهائي، حسبما يكون الحال].^(٩) وفي حال حصول إعادة شحن، لا تكون الأطراف المنفذة التي تؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل داخلياً أثناء الفترة بين مغادرة البضاعة أحد الموانئ ووصولها إلى ميناء تحميل آخر أطرافاً منفذة بحرية.^(١٠)

(6) وُسِّعت القائمة لكي توازي الالتزامات المحددة التي هي مبيّنة في الفقرة (١) من المادة ١٤.

(7) وُسِّعت القائمة لكي تكون متسقة مع قائمة الأطراف المشار إليها في المادة ١٠.

(8) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

(9) وفقاً لما ذُكر في الحاشية ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، كان هناك تأييد داخل الفريق العامل لاقتراح إدراج النقل الداخلي ضمن الميناء في تعريف الطرف المنفذ البحري، ولكن كان هناك على نطاق واسع رأي ذهب إلى أن النقل بين ميناءين مختلفين مكانياً ينبغي أن يعتبر جزءاً من وظائف الطرف المنفذ غير البحري. وهذا التوضيح يمكن أن يتحقق بأن تدرج هنا عبارة "بما في ذلك النقل الداخلي ضمن الميناء". كما اقترح في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/544 أن يعتبر الناقل بالسكك الحديدية طرفاً منفذاً غير بحري، حتى وإن قام بخدمات داخل ميناء. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في هذا الاقتراح.

(10) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

- (ز) يُقصد بتعبير "الطرف المنفذ غير البحري" أي طرف منفذ يؤدي أيا من مسؤوليات الناقل قبل وصول البضاعة إلى ميناء التحميل أو بعد مغادرة البضاعة ميناء التفريغ.^(١١)
- (ح) يقصد بتعبير "الشاحن" الشخص الذي يرم عقد النقل مع الناقل.
- (ط) يقصد بتعبير "المرسل" الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقلها.
- (ي) يُقصد بتعبير "الحائز"
- ١٠ ' الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند نقل قابل للتداول
- (أ) ويُذكر في مستند النقل أنه هو الشاحن أو المرسل إليه إذا كان مستند النقل مستندا لأمر، أو يكون هو الشخص الذي يظهر إليه المستند حسب الأصول،
- (ب) أو يكون حامل المستند، إذا كان المستند مستندا لأمر مظهرًا على بياض أو مستندا لحامله؛
- ٢٠ ' أو يكون الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ويملك وحده السيطرة على سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ذلك.^(١٢)
- (ك) يقصد بتعبير "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة بمقتضى عقد نقل أو مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.
- (ل) يقصد بتعبير "حق السيطرة" المعنى الوارد في المادة ٥٤.
- (م) يقصد بتعبير "الطرف المسيطر" الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة بمقتضى المادة ٥٦.
- (ن) يقصد بتعبير "مستند النقل" المستند الذي يُصدره، بمقتضى عقد النقل، الناقل أو الطرف المنفذ الذي يستوفي أحد الشرطين التاليين أو كليهما:

(11) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أعرب عن شغل مثاره ما إذا كان ينبغي أن يتناول التعريف الأطراف المنفذة الكائنة في دول غير متعاقدة. وأشار إلى إمكان النظر في هذه المسألة لاحقاً، في ضوء الاتفاقية ككل، إذا اعتبرت ملائمة في ضوء الشواغل المتعلقة بالبحث عن المحكمة المناسبة ومسألة إنفاذ الأحكام القضائية الأجنبية.

(12) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرة ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

١٤ أن يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة بمقتضى عقد النقل، أو

٢٤ أن يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه.

(س) يقصد بتعبير "مستند النقل القابل للتداول" 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".

(ع) يقصد بتعبير "مستند النقل غير القابل للتداول" أي مستند نقل لا تنطبق عليه صفة مستند النقل القابل للتداول.

(ف) يقصد بتعبير "الاتصال الإلكتروني" المعلومات المنشأة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزّنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة بما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلّة ميسورة الوصول إليها بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً.⁽¹³⁾

(ص) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني" المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر صادرة عن الناقل أو عن الطرف المنفذ بواسطة اتصال إلكتروني يجري بمقتضى عقد نقل، بما في ذلك المعلومات التي يُرفقها الناقل أو الطرف المنفذ منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة ملحقات أو يصلّها بشكل آخر بسجل النقل الإلكتروني في وقت يتزامن مع إصداره أو في وقت لاحق لذلك، بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي تستوفي أحد الشرطين التاليين أو كليهما:

١٤ أن تُثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة بمقتضى عقد نقل، أو

(13) توضيح مقترح من أجل ضمان ألا يقيم مشروع الاتفاقية تمييزاً لا طائل من ورائه بين وسيلة الإرسال والشكل الذي تخزّن به البيانات. ويستند تعريف "الاتصال الإلكتروني" إلى تعريف "رسالة البيانات" الوارد في المادة ٢ من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة ١٩٩٦ ("قانون التجارة الإلكترونية")، دون قائمة الأساليب التوضيحية. ففي قانون التجارة الإلكترونية كما في مشروع اتفاقية الأونسيترال بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية ("مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني")، الوارد في المرفق الأول من الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، ليس في إمكان كل رسائل البيانات أن تكون لها قيمة ماثلة لقيمة المستندات الورقية، حيث إن ذلك لا يتسنى إلا فيما يتعلق برسائل البيانات التي هي "ميسورة الوصول إليها بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً". وفي مشروع الصك، يضم مفهوم "الاتصال الإلكتروني" أيضاً معايير بشأن تحقيق التكافؤ الوظيفي بين رسائل البيانات والمستندات المكتوبة المنصوص عليها في المادة ٦ من قانون التجارة الإلكترونية والفقرة ٢ من المادة ٩ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. ومن ثم، يجب أن يكون "الاتصال الإلكتروني" بمقتضى هذا الصك قادراً دائماً على أداء وظيفة المستندات المكتوبة.

٢٤، أن تُثبت وجود عقد نقل أو تحتوي عليه.^(١٤)

(ق) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" أي سجل نقل إلكتروني

١٤، يدلّ، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة^(١٥) أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"،

٢٤، وفي استخدامه بمقتضيات المادة ٦ (١).^(١٦)

(ر) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" أي سجل نقل إلكتروني لا تنطبق عليه صفة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.^(١٧)

(ش) يقصد بعبارة "إصدار وإحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول" إصدار السجل وإحالة السيطرة الحصرية عليه. [وتكون للشخص سيطرة حصرية على سجل النقل الإلكتروني إذا كانت الإجراءات المستخدمة في إطار المادة ٦ تبين بصورة موثوقة أن ذلك الشخص هو الشخص صاحب الحقوق في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول].^(١٨)

(14) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(15) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كانت كلمة "ملائمة" ضرورية في ضوء استخدام العبارة "يعترف ... بأن لها المفعول ذاته" وفي ما إذا كان ينبغي جعل الصيغة المماثلة في مشروع المادة ١ (س) متوافقة مع هذه الصيغة.

(16) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(17) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ١٨٥ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(18) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها. ووفقا لما ذكر في الفقرة ٢٠٨ من الوثيقة A/CN.9/576، فإن القصد من المعقوفتين حول الجملة الثانية هو بيان وجوب مواصلة التفكير في صيغة النص، وليس الدلالة على أي تشكك بشأن ضرورة إدراجه. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في المقترح الوارد في الفقرة ٢٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576 بشأن ضرورة توضيح القصد من مشروع هذه الفقرة في ملاحظة إيضاحية تُلحق بمشروع الاتفاقية.

(ت) يُقصد بتعبير "تفاصيل العقد" أي معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (بما في ذلك شروط العقد والرميزات والتوقيعات والتظهيرات) التي توجد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.^(١٩)

(ث) يقصد بتعبير "البضاعة" [ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقله] [ما يتعهد الناقل أو الطرف المنفذ بنقله بمقتضى عقد النقل] من سلع وأشياء من أي نوع [، أيًا كان نوعها]، وتشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو الطرف المنفذ أو لا توفر نيابة عنه.^(٢٠)

(خ) يقصد بتعبير "السفينة" أي مركب يستعمل من أجل نقل البضاعة بحرا.^(٢١)

(ذ) يقصد بتعبير "الحاوية" أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو الحاويات البدّالة، أو أي عبوة موحدة مماثلة تستخدم في تجميع البضاعة،^(٢٢) وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة.^(٢٣)

(ض) يقصد بتعبير "أجرة النقل" الأجر المستحق الدفع إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.^(٢٤)

(أأ) يُقصد بتعبير "المقر" المكان الذي (أ) يكون فيه '١' المركز القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل، حسب الاقتضاء، أو '٢' الإدارة المركزية أو '٣' مكان العمل

(19) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ١٨٥ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(20) بالإحالة إلى المناقشة المذكورة في الحاشية ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يقترح حذف العبارتين "ما يتسلمه" و "أو الطرف المنفذ بغرض نقله" الواردتين بين المعقوفتين الأوليين والعبارة "أو الطرف المنفذ" في الجملة الواردة بين المعقوفتين الثانيةين.

(21) أضيف هذا التعريف لتوضيح وتوحيد استعمال تعبير "السفينة" و "المركب"، حسبما هو مقصود في النص المعني، بحيث تعني "السفينة" أي مركب يعبر المحيطات ويعني "المركب" كل المراكب الأخرى.

(22) حُذف البديلان "وقابلة للنقل بحرا" و "ومصممة للنقل بحرا" لأتهما غير ضروريان نظرا لأن هاتين المسألتين معالجتان في المادتين اللتين ظهرتا فيهما وهما مشروعاً المادتين ٦٤ و ٦٦.

(23) لاحظ حاشية مشروع المادة ٦٤ (٣) والتي جاء فيها أنه قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" لضمان أنه يشمل المنصات النقالة. ويقترح أن يُشار إلى "المنصات النقالة" في الفقرة ٣ من المادة ٦٤ وليس هنا، إن كان لا بد من ذكرها.

(24) يُقترح حذف هذا التعريف نظرا لحذف الفصل المتعلق بأجرة النقل وإدراج "أجرة النقل" في تعريف "عقد النقل" في الفقرة ١ (أ).

الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر [أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين]، و(ب) يكون فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.^(٢٥)

[ب ب] [ما لم تنص الاتفاقية على خلاف ذلك]، يُقصد بتعبيري "وقت التسلم" و "مكان التسلم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدّد بشأن تسلم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحدّدان وفقا للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نص محدد في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات من هذا القبيل، يكون وقت ومكان تسلم البضاعة هما عندما وحيث يتولى الناقل أو الطرف المنفّذ فعليا عهدة البضاعة.^(٢٦)

[ج ج] [ما لم تنص الاتفاقية على خلاف ذلك]، يُقصد بتعبيري "وقت التسليم" و "مكان التسليم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدّد بشأن تسليم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحدّدان وفقا للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نص محدد من هذا القبيل في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان إنزال البضاعة أو تفريغها من آخر وسيلة نقل نُقِلت عليها بمقتضى عقد النقل.^(٢٧)

المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية^(٢٨)

عند تفسير هذه الاتفاقية، يجب أن يراعى طابعها الدولي وأن تراعى الحاجة إلى تعزيز الاتساق في تطبيقها والالتزام بحسن النية في التجارة الدولية.

(25) تعديلات مقترحة على النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/576. ويُقترح أن تُدرج إشارة إلى الاتحادات لأن هذه الهيئات الاعتبارية كثيرا ما تمتلك سفنا، ولكن لا يمكن إدراجها ضمن "الأشخاص الاعتباريين الآخرين". وقد أضيف "مكان التأسيس أو المكتب المسجل" توحيا لليقين، إذ إن "المركز القانوني" غير معترف به على نطاق عالمي. وكل هذه التغييرات متسقة مع نص المادة ٦٠ من لائحة المجلس رقم ٢٠٠١/٤٤ المؤرخة ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ والمتعلقة بالاختصاص القضائي والاعتراف بالأحكام القضائية في المسائل المدنية والتجارية وإنفاذها [الجريدة الرسمية L12 المؤرخة ١٦-١-٢٠٠١] ("بروكسل الأولى")، وقد اقتبس النص الأصلي منها.

(26) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها. وإذا ما احتُفظ بهذا التعريف، وجب تحقيق اتساق هذا النص مع مشاريع المواد ٨ و ١١ و ٧٥ و ٧٧.

(27) المرجع نفسه، انظر الحاشية ٢٦.

(28) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

المادة ٣- مقتضيات الشكل^(٢٩)

يجب^(٣٠) أن تصدر الإشعارات والتأكيدات وتعبيرات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الاتصالات المشار إليها في المواد ٢٠ (٢) و٢٤ (١) و٢٤ (٢) و٢٤ (٣) و٣٨ (١) (ب) و(ج) و٤١ (ج) و٤٧ و٥٢ و٥٦ (١) و٦٣ (٢) و٦٤ (١) و٧١ و٧٦ و٩٥ (١) و٩٥ (٦) (ب) كتابة. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسيلة بموافقة صريحة أو ضمنية من الطرف الذي يرسلها والطرف الذي أرسلت له.

المادة ٤- قابلية تطبيق الدفوع وحدود المسؤولية^(٣١)

١- تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل أو الطرف المنفذ البحري بسبب حدوث هلاك أو تلف للبضاعة المشمولة بعقد النقل والتأخر في تسليمها، أو بسبب

(29) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، مع إدراج إشارات إلى مشاريع المواد ٢٠ (٢) و٦٤ (١) و٥٦ (١) و٦٣ (٢) و٩٥ (١) و٩٥ (٦) (ب) وإجراء تصويبات على وصف أنواع الاتصالات الواردة في البداية. ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن هذه القائمة غير مقلقة لأن النظر فيها لم ينته بعد. إضافة إلى ذلك، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان من المستصوب إدراج ملاحظة إيضاحية في النص النهائي تفيد بأن أي إشعارات مذكورة في هذه الاتفاقية وغير واردة في المادة ٣ يمكن القيام بها بواسطة أي وسيلة، بما في ذلك شفويا أو بواسطة تبادل رسائل البيانات التي لا ينطبق عليها تعريف "الاتصال الإلكتروني". ويرد ضمنا في تعريف "الاتصال الإلكتروني" أنه يجب أن يكون بإمكانه أداء وظيفة المستندات المكتوبة (انظر الحاشية ٣٠ أعلاه).

(30) مع أن الممارسة المتبعة في الأونسيترال تتمثل في استعمال الصيغة التقريرية في كل صكوكها، فقد ارتبى أن الممارسة العصرية فيما يتعلق بصوغ نصوص تشريعية تفضل استعمال أشكال أخرى مثل صيغة الوجوب "يجب". ومع أن هذه الصيغة من مشروع الاتفاقية اعتمدت النهج الأكثر عصرية، فلعل الفريق العامل يود أن ينظر في مسألة أي النهجين أفضل.

(31) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. وقد نُقلت هذه المادة إلى الفصل ١ (أحكام عامة) لأنها تتعلق بانطباق مشروع الاتفاقية بوجه عام وبمفعوله الاستباقي ولا تتعلق بمجرد مسؤولية الناقل، حيث كان موضعها سابقا.

الإخلال بأي التزام آخر بموجب هذه الاتفاقية،^(٣٢) سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك.^(٣٣)

٢- إذا رُفعت دعوى^(٣٤) على موظف لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو على وكيل له، كان لذلك الشخص الحق في الانتفاع من الدفع وحدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت ذلك الشخص أنه]^(٣٥) تصرف ضمن نطاق عمله كموظف أو كوكيل.

الفصل ٢- الاتصال الإلكتروني

المادة ٥- استخدام الاتصالات الإلكترونية ومفعولها^(٣٦)

رهنًا بالمقتضيات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية،

(أ) يجوز تسجيل أو إرسال أي شيء يتعين وجوده في مستند النقل أو عليه، بمقتضى هذه الاتفاقية، باستخدام الاتصالات الإلكترونية^(٣٧) بدلا من مستند النقل، شريطة أن يجري إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة صريحة أو ضمنية من الناقل والشاحن؛

(32) ارتبني أن إضافة العبارة "أو بسبب الإخلال بأي التزام آخر" أغنت عن الحاجة إلى الإشارة إلى العبارة "[أو فيما يتعلق بها]" (أي بالبضاعة).

(33) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، سيتواصل النظر في الطابع التكراري المحتمل بين المادة ٢٠ (٤) ومشروع المادة ٤، وذلك أثناء إعادة النظر القادمة في مشروع الاتفاقية. ولعل التعديلات التي أدخلت على هذه الأحكام قد تداركت هذه المشكلة.

(34) لم تُكرر العبارة "بمقتضى هذه الاتفاقية"، التي هي واردة في الحكم الموازي لهذا الحكم في المادة ٢٠ (٤)، لأنه لن ترفع دعوى على المستخدم أو الوكيل بمقتضى مشروع الاتفاقية لأن هذين الشخصين ليسا خاضعين لأحكام الاتفاقية، عدا فيما يتعلق بالطرف المنفذ البحري، وهذا مشمول بالمادة ٢٠ (٤).

(35) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي حذف النص الوارد بين معقوفتين من أجل تقليص عبء الإثبات الذي يقع على المستخدم أو الوكيل.

(36) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(37) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرة ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٦- إجراءات استخدام سجلات النقل
الإلكترونية القابلة للتداول^(٣٨)

١- يجب أن يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) الأسلوب الذي يتم به إصدار^(٣٩) وإحالة ذلك السجل إلى حائز مقصود؛

(ب) وتأكد بأن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يحتفظ بسلامته؛

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛

(د) والطريقة التي يجرى بها التأكيد على أن التسليم إلى الحائز قد تم، أو أن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم يعد له أي مفعول أو صلاحية، عملاً بالمادة ٧ (٢) أو المادة ٤٩ (أ) '٢'.

٢- يجب الإشارة إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ في تفاصيل العقد وأن يكون من السهل التحقق منها^(٤٠).

(38) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(39) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(40) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، استخدمت العبارة "يكون من السهل التحقق منها" للإشارة دون الإفراط في التفاصيل إلى أنه يجب أن تكون الإجراءات اللازمة متاحة للأطراف الذين لهم مصلحة مشروعة في معرفتها قبل الدخول في التزام قانوني استناداً إلى صحة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. كما لوحظ أن النظام المتوخى سوف يعمل بأسلوب لا يختلف عن أحكام وشروط سندات الشحن المتاحة حالياً. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان ينبغي تحديد التفاصيل المتصلة بذلك في ملاحظة أو تعليق يرافق مشروع الاتفاقية.

المادة ٧- استبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل
نقل إلكتروني قابل للتداول^(٤١)

- ١- إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:
- (أ) وجب على الحائز أن يسلم الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل، إذا أُصدر أكثر من مستند واحد؛
- (ب) ووجب على الناقل أن يصدر إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل قد أُصدر عوضاً عن مستند النقل القابل للتداول؛
- (ج) ولم يعد لمستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.
- ٢- إذا أُصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذلك بمستند نقل قابل للتداول:
- (أ) وجب على الناقل أن يُصدر إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني ذلك، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن المستند قد أُصدر عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛
- (ب) وعند تلك الاستعاضة، لم يعد لسجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٣- نطاق الانطباق^(٤٢)

المادة ٨- نطاق الانطباق العام^(٤٣)

- ١- رهنا بالمادة ٩ (١)، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعيين في دولتين مختلفتين ويكون فيها ميناء التحميل [في عملية النقل البحري] وميناء التفريغ [في نفس عملية النقل البحري] في دولتين مختلفتين:

(41) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(42) حيث خلا النص من عناوين لفصول ومواد، اقترحت صيغ لكي ينظر فيها الفريق العامل.

(43) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

- (أ) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] واقعا في دولة متعاقدة^(٤٤)؛ أو
- (ب) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] واقعا في دولة متعاقدة؛ أو
- (ج) إذا كان عقد النقل ينص على أن هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة تضعه موضع التنفيذ يحكم العقد.^(٤٥)
- ويقصد بالإشارات إلى [الأماكن و] الموانئ المتفق عليها في عقد النقل.
- ٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٩- استثناءات ومشمولات محدّدة^(٤٧)

- ١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على:
- (أ) مشارطات الاستئجار؛
- (ب) العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها؛
- (ج) العقود الأخرى في النقل الملاحى غير المنتظم، باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٢؛
- (د) عقود الحجم، باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٣.
- ٢- دون المساس بأحكام الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب)، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم عندما يُثبت أو يتضمنه مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يُثبت أيضا تسلّم الناقل أو طرف منفذ للبضاعة، باستثناء العقود المبرمة بين أطراف في مشاركة استئجار أو في عقد لاستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها.

(44) بصورة عامة، دأبت الأونسيرال على استعمال مصطلح "الدولة المتعاقدة" في مقابل مصطلح "الدولة الطرف" أو ما شابهه. وقد أخذ بهذا التغيير في كامل نص مشروع الاتفاقية.

(45) يمكن الإشارة إلى مناقشة هذه الفقرة على النحو الوارد في الفقرة ٦١ من الوثيقة A/CN.9/576.

(46) إذا كانت المادة ١ تعرّف "مكان التسليم" و "مكان التسليم"، كما هو الشأن حاليا في مشروع الفقتين (ب) و (ج ج)، فإن الإشارات إلى "المكان" تصبح غير ضرورية.

(47) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

٣- (أ) تنطبق هذه الاتفاقية على الشروط التي تنظم كل شحنة تتم بمقتضى عقد حجم، طالما كانت أحكام هذا الفصل تحدّد ذلك.

(ب) تنطبق هذه الاتفاقية على شروط عقد الحجم، طالما كانت تنظم شحنة تتم بمقتضى عقد الحجم الذي تحكمه هذه الاتفاقية بمقتضى الفقرة الفرعية (أ).

المادة ١٠- الانطباق على أطراف معيّنة^(٤٨)

بصرف النظر عن أحكام المادة ٩، إذا أصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني عملاً بمشارطة استتجار أو عقد محدّد بمقتضى المادة ٩ (١) (ب) أو (ج)، انطبقت هذه الاتفاقية على العقد الذي يُثبتته أو يتضمنه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ الذي لا يكون هو مستأجر السفينة أو الطرف في العقد المحدّد بمقتضى المادة ٩ (١) (ب) أو (ج).

الفصل ٤- فترة المسؤولية^(٤٩)

المادة ١١- فترة مسؤولية الناقل

١- رهنا بالمادة ١٢، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية الفترة الممتدة من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها إلى الوقت الذي يُسلّم فيه المرسل إليه البضاعة.

٢- 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 هناك اتفاق من هذا القبيل. وفي حال عدم وجود اتفاق من هذا القبيل أو عادات أو ممارسات أو أعراف من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسلم هما الوقت والمكان اللذين تنتقل فيهما البضاعة إلى عهدة الناقل أو الطرف المنفذ.

(48) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها، وينبغي أن يكون ماثلاً في الأذهان إمكانية إدراج إشارة إلى مشروع الفقرة الفرعية ٩ (١) (د) في نهاية مشروع المادة ١٠، وإدراج ما يلزم من توضيح لمعاملة إيصالات الاستلام.

(49) التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

٣- إذا كان يُشترط على المرسل أن يسلم البضاعة في مكان الاستلام إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يقضي القانون أو اللائحة المعمول بهما بأنه يجب تسليم البضاعة إليه ويجوز للناقل أن يتسلم البضاعة منه، كان وقت ومكان تسلّم الناقل البضاعة من السلطة أو الطرف الثالث الآخر هما وقت ومكان تسلّم الناقل البضاعة بمقتضى الفقرة ٢.^(٥٠)

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 هناك اتفاق من هذا القبيل. وفي حال عدم وجود اتفاق من هذا القبيل أو عادات أو ممارسات أو أعراف من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان تفريغ أو إنزال البضاعة من آخر وسيلة نقل تنقل فيها بمقتضى عقد النقل.

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

٦- لأغراض تحديد فترة مسؤولية الناقل ورهنًا بالفقرة ١٤ (٢)، لا يجوز أن ينص عقد النقل على ما يلي:

(أ) أن وقت استلام البضاعة يكون لاحقًا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل، أو

(ب) أن وقت تسليم البضاعة يكون سابقًا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.^(٥١)

(50) القصد من هذه الفقرة المقترحة هو معالجة الحالة التي يُشترط فيها على المرسل أن يسلم سلطة، كسلطة الجمارك مثلاً، البضاعة قبل أن تسلّم تلك السلطة الناقل البضاعة. وهذا النص مواز للنص الوارد في الفقرة ٥.

(51) الغرض من الفقرة ٦ المقترحة هو ضمان عدم إدراج افتراضات في عقد النقل بغية تقليص فترة مسؤولية الناقل.

المادة ١٢- النقل الذي يتجاوز أحكام عقد النقل^(٥٢)الخيار ألف للمادة ١٢^(٥٣)

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- في تلك الحالة، يجب على الناقل أن يتوخى الحرص الواجب في اختيار الناقل الآخر، وأن يبرم عقدا مع ذلك الناقل الآخر بشروط معتادة وطبيعية، وأن يفعل كل ما يكون لازما إلى حد معقول لتمكين ذلك الناقل من تنفيذ عقده على النحو الواجب.

الخيار باء للمادة ١٢^(٥٤)

بناء على طلب الشاحن، يجوز للناقل أن يوافق على إصدار مستند نقل واحد أو سجل نقل إلكتروني واحد يتضمن نقلا محددًا غير مشمول بعقد النقل. وفي تلك الحالة، تشمل فترة مسؤولية الناقل فترة عقد النقل، ويجب على الناقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك، أن يقوم نيابة عن الشاحن بترتيبات بشأن النقل الإضافي على النحو المنصوص عليه في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني ذينك.

الفصل ٥- التزامات الناقل

المادة ١٣- نقل البضاعة وتسليمها

يجب على الناقل، رهنا بهذه الاتفاقية ووفقا لشروط عقد النقل^(٥٥)، أن ينقل البضاعة إلى مكان المقصد وأن يسلمها إلى المرسل إليه.

(52) عنوان محسّن مقترح. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان موضع المادة ١٢ داخل الفصل ٤ المتعلق بفترة المسؤولية هو الموضع المناسب.

(53) الخيار ألف هو المادة ١٢ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(54) القصد بالجملة الأولى من الخيار باء هو توضيح الفقرة ١ من الخيار ألف. أما الجملة الثانية من الخيار باء فهي تعدّل الفقرة ٢ من الخيار ألف بتغيير التزام الناقل فيما يتعلق باتخاذ الترتيبات بشأن النقل الإضافي من التزام توخي الحرص الواجب إلى ما هو متفق عليه في عقد النقل أو في غيره.

المادة ١٤ - التزامات محددة

- ١- يجب على الناقل أن يقوم أثناء فترة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١١ ورهنا بالمادة ٢٧، باستلام^(٥٦) البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص.
- ٢- يجوز للطرفين أن يتفقا على أن الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥ أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه هو الذي يتولى تحميل البضاعة وتستيفها وتفريغها. ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.^(٥٧)

المادة ١٥ - البضاعة التي يمكن أن تصبح خطرا

الخيار ألف^(٥٨)

بصرف النظر عن المواد ١٣ و ١٤ و ١٦ (١)، يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة أو يجوز له أن يفرغها أو يتلفها أو يبطل أذاها أو أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، إذا كانت البضاعة، أو بدا مرجحا بقدر معقول أنهما ستصبح، أثناء فترة مسؤوليته، خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.

(55) يقترح حذف العبارة "[بصورة سليمة ومتسمة بالحرص]" لكونها غير ضرورية وتكرارية، فالعبارة "رهنا بهذه الاتفاقية" تنطوي ضمنا على فكرة النقل بصورة سليمة ومتسمة بالحرص. إضافة إلى ذلك، فإن القصد بمشروع المادة ١٣ هو أن يشكل التزاما عاما تعززه المواد التي تليه.

(56) "الاستلام" و "التسليم" أضيفا لضمان الاعتراف بأنهما من التزامات الناقل.

(57) وفقا لما ورد في الحاشية ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فقد ذكر في الفقرة ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه تقرر وضع الحكم بين معقوفتين كدليل على أن الفريق العامل ينبغي له أن يعيد النظر في شرط "FIO" (خالص أجرة التحميل والتفريغ) وشرط "FIOS" (خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف) بما في ذلك علاقة هذين الشرطين بالأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل. ولعل الفريق العامل يود أن يستعرض هذا الحكم استنادا إلى أي تغييرات تجرى على المادتين ١٣ و ١٤ (١).

(58) يستند الخيار ألف من مشروع المادة ١٥ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.21).

الخيار باء^(٥٩)

بصرف النظر عن المواد ١٣ و ١٤ و ١٦ (١)، يجوز للناقل أن يفرغ البضاعة أو يتلفها أو يبطل أذاها إذا أصبحت خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات.

المادة ١٦ - التزامات محددة تنطبق على الرحلة البحرية^(٦٠)

١ - يكون الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها^(٦١)، بتوخي الحرص الواجب من أجل:

(أ) جعل السفينة وإبقائها جديرة بالإبحار؛

(ب) تزويد السفينة بالعمالين^(٦٢) والمعدات والإمدادات على النحو السليم وإبقائها مزودة بالعمالين^(٦٣) والمعدات والإمدادات طوال الرحلة^(٦٤)؛

(ج) جعل وإبقاء عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة، بما فيها الحاويات، عندما يوفرها الناقل وتنقل البضاعة فيها أو عليها، جاهزة وآمنة لتسلمها ونقلها والحفاظ عليها.

(59) يستند الخيار باء إلى المبادئ المُجسَّدة في المادة ١٣ من قواعد همبرغ بشأن سلطات الناقل في حالة الطوارئ الناجمة من نقل بضاعة خطرة.

(60) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، بما في ذلك الحواشي.

(61) وفقا لما ذُكر في الحاشية ٥٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، اتفق الفريق العامل على أن التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب بشأن جدارة السفينة بالإبحار ينبغي أن يكون واجبا مستمرا، وعليه ينبغي أن تُزال جميع المعقوفات الواردة حول عبارة "وأثناءها" في مشروع المادة ١٦ (١) وحول عبارة "وإبقائها" في مشروع المادة ١٦ (١) (أ) وحول عبارة "وإبقاء" في مشروع المادة ١٦ (١) (ج)، والإبقاء على النصوص الواردة بينها. واتفق الفريق العامل أيضا على أن جعل هذا الالتزام مستمرا يؤثر على توازن المخاطرة بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة في مشروع الاتفاقية، وأن الفريق العامل ينبغي أن يحرص على وضع ذلك في الاعتبار لدى نظره في بقية الاتفاقية.

(62) وفقا لما ذُكر في الحاشية ٥٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، تمثل اقتراح صياغي آخر في استخدام عبارة محايدة جنسانيا مثل عبارة "crew" أو "staff" في النص الانكليزي بدلا من عبارة "man ... the ship". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في هذا الاقتراح.

(63) انظر الحاشية السابقة.

(64) وفقا لما ذُكر في الحاشية ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل أيضا من الأمانة أن تدخل التغييرات اللازمة على الفقرة الفرعية (ب) لضمان أن يكون مفهوما أن هذا الالتزام ذو طابع مستمر. وأشار إلى أن عبارة "طوال الرحلة" يمكن أن تحقق هذا الغرض. وثمة بديل ممكن لذلك يتمثل في إدراج عبارة "وباستمرار" بعد عبارة "على النحو السليم".

٢- بصرف النظر عن المواد ١٣ و ١٤ و ١٦ (١)، يجوز للناقل أن يضحى بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظا على السلامة العامة أو للحفاظ من الهلاك^(٦٥) على أرواح البشر أو^(٦٦) على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة^(٦٧)].

الفصل ٦- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧- أساس المسؤولية^(٦٨)

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن

(أ) الهلاك أو التلف أو التأخر؛ أو

(ب) الحدث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر، أو أسهم فيه

وقع أثناء فترة مسؤولية الناقل كما هي محددة في الفصل ٤. ويُعفى الناقل من كامل المسؤولية أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب أو أحد أسباب الهلاك أو التلف أو التأخر ليس ناجماً عن خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٢- إذا أثبت الناقل أن حدثاً من الأحداث المذكورة في الفقرة ٣ تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أو أسهم فيه، بدلاً من إثبات عدم وجود خطأ على النحو المنصوص عليه في الفقرة ١، أعفي عندئذ من المسؤولية جزئياً أو كلياً، رهناً بالأحكام التالية:

(65) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى وجود خطر داهم، ولكن ينبغي توخي الحذر لعدم المساس بالقواعد الخاصة بالعوارية العامة أو تغييرها. ولتحقيق الاتساق مع نص القاعدة ألف من قواعد يورك-أنتوارب لعام ١٩٩٤ أضيفت عبارة "من الهلاك" قبل عبارة "على أرواح البشر".

(66) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل أيضاً من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى الحفاظ على أرواح البشر. وأضيفت عبارة "أرواح البشر" قبل عبارة "أو على الممتلكات الأخرى".

(67) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرّر الفريق العامل إبقاء مشروع المادة ١٦ (٢) بين معقوفتين في موقعه الحالي، بهدف النظر، في مرحلة لاحقة، فيما إن كان ينبغي نقله إلى الفصل ١٨ الخاص بالعوارية العامة.

(68) النص بصيغته الواردة في الفقرتين ٣١ و ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/572، والمقبولة عموماً في الفقرتين ٣٣ و ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/572.

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ من الناقل أو من شخص مشار إليه في المادة ١٩ تسبب أو أسهم في الحادث الذي يستند إليه الناقل، كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن جزء من الهلاك أو التلف أو التأخر أو كله.

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً غير مذكور في الفقرة ٣ أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحادث لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩، كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن جزء من ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر.

(ج) إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر أحدثه أو أسهم فيه، أو ربما أحدثه أو أسهم فيه

١' عدم جدارة السفينة بالإبحار؛ أو

٢' عدم تزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو

٣' أن عنابر السفينة أو أجزاء أخرى من السفينة تنقل فيها البضاعة (بما في ذلك الحاويات، عندما يوفرها الناقل، التي تنقل البضاعة فيها أو عليها) لم تكن ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظة عليها،

و لم يتمكن الناقل من إثبات ما يلي:

(ألف) أنه امتثل للالتزامه بتوخي الحرص الواجب كما هو مشروط بموجب المادة

١٦ (١)؛ أو

(باء) أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب أي من الظروف المشار إليها في

١' و ٢' و ٣' أعلاه،

كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر جزئياً أو كلياً.

٣- الأحداث المذكورة في الفقرة ٢ هي التالية:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والإرهاب، وأعمال

الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

- (د) تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها، بما في ذلك الاحتجاز أو الإيقاف أو الضبط الذي لا يُعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩؛^(٦٩)
- (هـ) الإضرابات، أو إغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛
- (و) نشوب حريق على السفينة؛
- (ز) وجود عيوب خفية في [السفينة] [المركب] [وسيلة النقل]^(٧٠) يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛
- (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥،^(٧١) أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛
- (ط) أي عمل مناولة للبضاعة أو تحميل [أو تستيف] أو تفريغ^(٧٢) لها [يؤدى فعلا] من جانب الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥،^(٧٣) أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛^(٧٤)
- (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أو خلل أو عيب متأصل في البضاعة؛
- (ك) وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم غير ناجم عن الناقل [أو نيابة عنه]؛
- (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في عرض البحر؛
- (م) تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر؛

(69) يتطلب الأمر مزيداً من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ١٩ ضرورية.

(70) لعل الفريق العامل يود أن ينظر في تحديد التعبير المراد تناوله في هذه الفقرة من بين التعابير الواردة بين أقواس معقوفة.

(71) يتطلب الأمر مزيداً من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ٣٥ ضرورية.

(72) اقترح أن تضاف كلمة "تفريغ" حرصاً على الاتساق مع الصيغة المستعملة في مشروع المادة ١٤.

(73) يتطلب الأمر مزيداً من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ٣٥ ضرورية.

(74) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/572، اتفق الفريق العامل على إضافة حاشية إلى الفقرة (ط) تفيد بأن نصها النهائي سيتوقف على نتيجة المناقشات حول المادة ١٤ (٢).

(ن) تدابير معقولة لتجنب أو محاولة تجنب الإضرار بالبيئة؛

[س) ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ١٥ والمادة ١٦(٢)، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو عندما يُضحّى بها.]^(٧٥)

٤- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته عملاً بالفقرات السابقة من هذه المادة، لا يكون الناقل عندئذ مسؤولاً إلا عن الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يُعزى إلى الحدث الذي هو مسؤول عنه. بموجب الفقرات السابقة، ويجب أن توزع المسؤولية على الأساس المحدد في الفقرات السابقة.

المادة ١٨- مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات^(٧٦)

يكون الناقل مسؤولاً^(٧٧) عن هلاك البضاعة أو تلفها [أو التأخر في تسليمها]^(٧٨) أو عن الإصابة بسبب الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٩، ما لم [وبقدر ما] يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ خطأ تسبب في [أو أسهم في حدوث] الهلاك أو التلف [أو التأخر] أو الإصابة.

المادة ١٩- مسؤولية الناقل بالإصابة^(٧٩)

١- رهنا بأحكام الفقرة ٢٠ (٤)،^(٨٠) يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال وإغفالات:

(75) لعل الفريق العامل يود أن يعيد النظر في هذا الحكم في ضوء معالجة مشروع المادة ٣٣.

(76) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أطلق على جوانب من مشروعى المادتين ٣١ و ٣٣ تناول مسؤولية الناقل اسم "المادة ١٨"، لاحتتمال إدراجها في هذا الموضع.

(77) انظر الحاشية ١٢٥ أدناه.

(78) انظر الحاشية ١٢٧ أدناه.

(79) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

(80) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرر الفريق العامل استبقاء هذه العبارة الافتتاحية رغم الاقتراح الداعي إلى أن يستعاض عنها بعبارة "رهناً بمسؤولية الناقل وبمحدود المسؤولية المتاحة له"، لأن مشروع المادة ١٩ تناول الدعاوى المرفوعة على الناقل في حين تناول مشروع المادة ٢٠ (٤) الدعاوى المرفوعة على أي شخص غير الناقل.

(أ) أي طرف منفذ،

(ب) وأي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ومستخدموه^(٨١) ووكلاؤه، 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 الإغفالات.

٢- لا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى الفقرة ١ إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية^(٨٢)

١- يتحمل الطرف المنفذ البحري التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل. بمقتضى هذه الاتفاقية، ويحق له التمتع بما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق وحصانات للناقل إذا وقع الحادث 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 المرتآة في عقد النقل.

٢- إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو عما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ٦٥ و ٦٤^(٨٣) و ٢٦ (٤)، لم يكن الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق هذا الطرف المنفذ البحري صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

(81) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أُشير، كمسألة صياغية، إلى أنه قد يلزم إجراء مزيد من النظر في إمكانية الفصل بين المستخدمين (الذين ينبغي أن تكون مسؤولية الناقل المتعاقد عنهم واسعة النطاق) والمتعاقدين من الباطن (الذين قد تكون مسؤولية الناقل المتعاقد بشأنهم أضيق نوعاً ما).

(82) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

(83) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أحاط الفريق العامل علماً بالاقتراح الداعي إلى تضييق نطاق الإشارة إلى مشروع المادة ٦٤، لأنه إذا كانت الإشارة إلى الفقرات (١) و (٣) و (٤) من مشروع المادة ٦٤ مقبولة فإنه لا ينبغي الإشارة إلى الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ لأن الطرف المنفذ ليس مسؤولاً في حالة التلف غير الموضَّع. وقرر الفريق العامل أن هذا الاقتراح قد تلزم مناقشته أكثر بعد اتخاذ قرار بشأن إدراج الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ في مشروع الاتفاقية.

٣- رهنا بأحكام الفقرة ٤، يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل. بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والإغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً بمقتضى هذه الفقرة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الشخص المعني واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.^(٨٤)

الخيار ألف للفقرة ٤^(٨٥)

٤- إذا رفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على طرف منفذ بحري، كان لذلك الطرف الحق في الانتفاع من الدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت أنه]^(٨٦) تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

الخيار باء للفقرة ٤

٤- إذا رفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على أي شخص، غير الناقل، مشار إليه في المادة ١٩ أو الفقرة ٣، [بمن في ذلك مستخدمو أو وكلاء الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري]^(٨٧) كان لذلك الشخص الحق في الانتفاع من الدفع

(84) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أكد الفريق العامل مجدداً قراره بأن يكون هيكل هذه الفقرة ماثلاً لهيكل مشروع المادة الجديدة ١٩، وأحاط الفريق العامل علماً بالأراء المعرب عنها بشأن ما إذا كان ينبغي أن يتناول مشروع المادة ٢٠ (٣) كلا من الأطراف المنفذة البحرية وغير البحرية من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة.

(85) خيار مقترح للفقرة (٤) من المادة ٢٠ استجابة لرغبة الفريق العامل التي وردت في الحاشية ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، بشأن النظر في خيار يحدد نطاق هذه الفقرة في المجال البحري، وفي ضوء النص المقترح للفقرة (٢) من المادة ٤ الذي هو مواز لهذه الفقرة، باستثناء ما يتعلق بالمستخدمين والوكلاء.

(86) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي حذف النص الوارد بين معقوفتين بغية تقليص عبء الإثبات الذي يقع على الطرف المنفذ البحري.

(87) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في النص المبسط التالي للعبارة الافتتاحية للفقرة، التي تنتهي بعبارة "لذلك الشخص": "إذا رفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على أي طرف منفذ بحري [، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه] كان لذلك الشخص..."

وحدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت أنه] ^(٨٨) أنه تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة^(٨٩)

١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين^(٩٠) عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية [، بحيث يكون كل طرف من هذه الأطراف مسؤولاً عن تعويض المبلغ الإجمالي للخسارة أو التلف أو التأخر، دون المساس بأي حق رجوع يجوز أن يتخذه على أطراف مسؤولة أخرى]،^(٩١) على ألا يتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ٢٢ و ٦٤ و ٢٦.

٢- دون مساس بالمادة ٦٦، لا يجب أن تتعدى المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية.

٣- عندما يفوز مطالب في مطالبة قدمها على طرف منفذ غير بحري بشأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، يخصم المبلغ الذي يتلقاه المطالب من أي مطالبة

(88) انظر الحاشية ٨٦ أعلاه.

(89) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي.

(90) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أشير إلى أن نطاق هذه الفقرة ينبغي أن يكون محصوراً في الأطراف المنفذة البحرية. وبما أن مشروع الفقرة هذا قد نقل الآن إلى مشروع مادة منفصل، جرت، زيادة للتوضيح، الاستعاضة عن عبارة "إذا كان هناك أكثر من طرف منفذ بحري مسؤول" كما جاءت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 بعبارة "إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر أيضاً فيما إذا كان هذا التوضيح يبّد الشواغل التي أثّرت في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/552 عدا الشاغل المعرب عنه فيما يخص المقاصة، التي يتناولها مشروع المادة ٢١ (٣) أدناه.

(91) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت العبارة الواردة بين معقوفتين من أجل توضيح معنى "المسؤولية الجماعية والفردية". ولكن، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في استخدام عبارة "المسؤولية الجماعية والفردية" الواردة في العديد من الصكوك الدولية، ومن بينها: المادة ١٠ (٤) من قواعد هامبورغ؛ والمادة ٢٧ (٤) من القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩؛ والمادة ٤ (٥) من اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لسنة ٢٠٠٠؛ والمادة ٣٠ (٣) من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنتي ١٩٥٥ و ١٩٧٥ ("اتفاقية وارسو")؛ والمادة ٣٦ (٣) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال ١٩٩٩ ("اتفاقية مونتريال").

لاحقة بشأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر يقدمها المطالب على ناقل أو طرف منفذ بحري.^(٩٢)

المادة ٢٢ - التأخر^(٩٣)

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق 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 أو السفرة بعين الاعتبار.^(٩٤)

المادة ٢٣ - حساب التعويض^(٩٥)

١ - رهنا بأحكام المادة ٦٤، يُحسب التعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ١١.

٢ - تُحدد قيمة البضائع وفقا لسعر السلعة في البورصة، أو وفقا 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 - في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المنصوص عليها في الفصل ٢٠.

(92) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُعد مشروع منقح هو الآن متوقّف على مواصلة المناقشة بشأن إعداد قاعدة موحدة فيما يتعلّق بالمقاصة، أو على ترك المسألة للقانون المحلي. انظر أيضا الحاشية ٩٠ أعلاه. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت هذه الفقرة ضرورية أو ما إذا كان يمكن حذفها.

(93) التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(94) نُقلت الفقرة (٢) من المادة ٢٢، والتي كانت سابقا مشروع المادة ١٦ (٢) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لكي تصبح المادة ٦٥ في الفصل الجديد بشأن حدود المسؤولية.

(95) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

المادة ٢٤ - الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر^(٩٦)

الخيار ألف للفقرة ١^(٩٧)

١ - يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلّم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وُجّه إشعار^(٩٨) [من المرسل إليه أو نياية عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة^(٩٩)، يبيّن الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، أو قد وُجّه في غضون [ثلاثة أيام عمل] [سبعة أيام] [سبعة أيام عمل في مكان التسليم] [سبعة أيام متتالية] بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة^(١٠٠) للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

الخيار باء للفقرة ١^(١٠١)

١ - يجب توجيه إشعار [من المرسل إليه أو نياية عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة^(١٠٢) يبيّن الطبيعة العامة

(96) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(97) وفقا لما ذكر في الحاشية ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وضع النص الأصلي والصيغة المقترحة الجديدة للفقرة ١، على النحو المقترح في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552، بين معقوفتين لمناقشتها في وقت لاحق. والخيار ألف للفقرة ١ هو النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 باستثناء حذف عبارة "فترة معقولة" وفقا لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، ومع الإضافات المذكورة.

(98) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينص مشروع المادة ٣ من مشروع الاتفاقية على أن الإشعار الوارد في مشروع الفقرة ١ وفي مواقع أخرى يجوز أن يُوجّه باستخدام الاتصال الإلكتروني؛ وإلا وجب إصداره كتابة.

(99) حذفت العبارة "أو فيما يتعلق بما" لأنها غير ضرورية في هذه الفقرة.

(100) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أشير في الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى أن العبارة "concurrent inspection" أو "inspection contradictoire" قد تكون أكثر ملاءمة في النص الانكليزي في سياق القانون المدني.

(101) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار باء للفقرة ١ هو النص الوارد في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552.

(102) انظر الحاشية ٢١٢ أدناه.

لذلك الهلاك أو التلف، وذلك قبل التسليم أو عنده، أو في غضون [ثلاثة أيام عمل]^(١٠٣) [أيام عمل في مكان التسليم] [أيام متتالية] بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً. [و [يجوز] [يجب] أن تنظر محكمة في القصور عن توجيه ذلك الإشعار لدى تقرير ما إذا كان المطالب يتحمل عبء الإثبات. بمقتضى المادة ١٧ (١)، ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجرى تأكيد مسؤوليته.]

٢- لا يُدفع أي تعويض بمقتضى المادة ٢٢ ما لم يوجّه إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر إلى الناقل في غضون ٢١ يوماً متتالياً بعد تسليم البضاعة.

٣- عندما يوجّه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلّم 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 البحري.

٤- 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 ويجب أن يتيح الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة.

الفصل ٧- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل

المادة ٢٥- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري

[الخيار ألف]^(١٠٤)

١- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب الانحراف عن المسار لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح [أو الممتلكات] في عرض البحر، [أو بسبب أي انحراف آخر عن المسار [لأسباب وجيهة]].

(103) مثلما ذكر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، قرر الفريق العامل أن يحذف العبارة "[فترة معقولة]" من النص الأصلي الذي استُمد منه هذا الخيار.

(104) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار ألف هو مشروع المادة كما جاء في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

٢- عندما يشكّل الانحراف عن المسار في حد ذاته بمقتضى القانون الوطني إخلالا بالتزامات الناقل لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية^(١٠٥). [

[الخيار ب^(١٠٦)]

١- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

٢- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل بموجب مبدأ قانوني يعترف به القانون الوطني أو هذه الاتفاقية، لا ينطبق ذلك المبدأ إلا عندما يكون هناك انحراف لأسباب غير وجيهة فيما يتعلق بمسار سفينة .

٣- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل، لا يكون للإخلال مفعول إلا بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية. وبوجه خاص، لا يجرم الانحراف الناقل من حقوقه بمقتضى هذه الاتفاقية ما عدا بالقدر المنصوص عليه في المادة ٦٦. [

المادة ٢٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة^(١٠٧)

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

(105) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39 وفي الحاشية ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يمكن استخدام صيغة بديلة لهذه الفقرة تنص على ما يلي:

"حيثما يشكل الانحراف عن المسار في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، إخلالا بالتزامات الناقل، لا يجرم هذا الإخلال الناقل أو الطرف المنقذ من أي دفع أو حدود منصوص عليها في هذه الاتفاقية."

وفي حال اعتماد هذه الصيغة، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت الفقرة ١ ضرورية.

(106) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار ب^(١٠٧) هو مشروع المادة كما جاء في الفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34.

(107) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(ج) إذا كان النقل على سطح السفينة [في الحالات غير المشمولة بالفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من هذه الفقرة] [متوافقا مع عقد النقل أو] مراعيًا للعادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو نابعا من أعراف أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.

٢- إذا شحنت البضاعة وفقا للفقرتين الفرعيتين ١ (أ) أو (ج)، لم يكن الناقل مسؤولا 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 وفقا للفقرة الفرعية ١ (ب)، كان الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن التأخر في تسليمها، بمقتضى شروط هذه الاتفاقية، 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، كان الناقل مسؤولا، بصرف النظر عن المادة ١٧، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها إذا نجم ذلك حصرا عن نقلها على سطح السفينة.^(١٠٨)

٣- إذا شحنت البضاعة وفقا للفقرة الفرعية ١ (ج)، 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 يمتثل للفقرة الفرعية ١ (ج)، وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لم يكن للناقل الحق في التذرع بتلك الفقرة الفرعية تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(١٠٩)

٤- إذا كان الناقل، بمقتضى هذه المادة، مسؤولا عن هلاك أو تلف البضاعة المنقولة على سطح السفينة أو عن التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليته محدودة بمقدار ما هو منصوص عليه في المواد ٢٢ و ٦٤ و ٦٦ (١)؛ ولكن، إذا اتفق الناقل والشاحن [صراحة] على

(108) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يقتضي الأمر مناقشة الفقرة ٢. بمزيد من التفصيل في سياق مناقشة مشروع المادة ١٧ (٤). غير أن التغييرات التي أُدخلت على المادة ١٧ (٤) قد تجعل هذه المناقشة غير ضرورية.

(109) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، سوف تتواصل مناقشة الفقرة ٣ وما إذا كان ينبغي أن تشمل اعتماد طرف ثالث على مستندات نقل وسجلات نقل إلكترونية غير قابلة للتداول، بعد مناقشة حقوق الأطراف الثالثة وحرية التعاقد.

نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحدّ من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضاعة [نتج حصراً] [طالما كان ناتجاً] عن نقلها على سطح السفينة^(١١١).^(١١٢)

[المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل بحراً

١- عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن تأخر يحدث حصراً أثناء فترة مسؤولية الناقل ولكن:

(أ) قبل وقت تحميلها على السفينة؛

(ب) بعد تفريغها من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه؛

وتكون هناك، وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، أحكام اتفاقية دولية [أو قانون وطني]:

١' 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]^(١١٣)،

٢' وتنص بصورة محددة على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى،

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

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

٢- لا تمس الفقرة ١ بانطباق المادة ٦٤ (٢).^(١١٣)

(110) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وُضعت عبارة "نتج حصراً عن نقلها على سطح السفينة" بين معقوفتين. وقد أضيف خيار آخر.

(111) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وضعت الفقرة ٤ بين معقوفتين من أجل مناقشتها في دورة قادمة، مع مواصلة دراسة علاقتها بمشروع المادة ٦٦.

(112) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، تجسد هذه العبارة الواردة بين معقوفتين الحالة المدرجة في نطاق اتفاقية سنة ١٩٨٠ المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (اتفاقية "كوتيف"). وحالما يبدأ نفاذ بروتوكول سنة ١٩٩٩ بشأن تعديل اتفاقية "كوتيف"، وهذا متوقع في خريف سنة ٢٠٠٥، لعل الفريق العامل يود أن يحذف العبارة الواردة بين معقوفتين.

٣- تنطبق المادة ٢٧ بصرف النظر عن القانون الوطني الذي كان سينطبق على عقد النقل لو لم تكن موجودة.^(١١٤)

الفصل ٨ - التزامات الشاحن

المادة ٢٨ - تسليم البضاعة للنقل^(١١٥)

يجب على الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وبجالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتمد، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضررا. وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها بطريقة تكفل تحمل البضاعة ظروف النقل المعتمد، بما في ذلك تحميل الحاوية أو المقطورة ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضررا.^(١١٦)

المادة ٢٩ - التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات^(١١٧)

يجب على الناقل أن يزود الشاحن، بناء على طلبه [وفي الوقت المناسب]^(١١٨) بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبالتعليمات التي تعد في حدود المعقول ضرورية

(113) إذا حُذفت الفقرة (٢) من المادة ٦٤ وجب حذف هذه الفقرة أيضا.

(114) وفقا لما ذكر في الفقرة ٥٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، تتضمن هذه الفقرة حكما بشأن تنازع القوانين يقصد به ضمان قابلية انطباق اتفاقيات النقل البري. وعلاوة على ذلك، ووفقا لما ذكر في الحاشيتين ٤٢ و ٢٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان مشروع المادة ٢٧ مصدر إلهام لتقديم طلب بأن يُدرج في الفصل ١٩ حكم بشأن تنازع الاتفاقيات. وقد أُدرج مشروع المادة ٨٩ استجابة لذلك الطلب.

(115) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي.

(116) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لعلّ الفريق العامل يود، من أجل تحسين الصياغة على النحو المقترح في الفقرتين ١٢٢ و ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/552، أن ينظر في صيغة بديلة للجملتين الثانية من مشروع المادة ٢٨:

"وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يمتد هذا الالتزام ليشمل تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها."

(117) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي.

(118) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، حُذفت مشروع المادة ٢٨ سابقا، الذي كان واردا في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وحلّت محله إشارة في مشروع المادة ٢٩ إلى أن الشاحن ينبغي أن يوفر "[في الوقت المناسب] المعلومات والتعليمات المطلوبة.

أو مهمة للشاحن لكي يفني بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٨.^(١١٩) [ويجب أن تكون المعلومات والتعليمات الموفرة دقيقة وكاملة].^(١٢٠)

المادة ٣٠ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات^(١٢١)

يجب على الشاحن أن يزود الناقل [، في الوقت المناسب] بالمعلومات والتعليمات والمستندات [الدقيقة والكاملة]^(١٢٢) التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية لما يلي:

(أ) مناولة البضاعة ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفّذ، ما عدا بقدر ما يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل^(١٢٣)؛

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

(ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٣٨ (١) (ب) و(ج)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، واسم المرسل إليه، إن وُجد، واسم الشخص الذي ينبغي إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وُجد، ما لم يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل.

(119) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة النظر في الصيغة البديلة المذكورة في الفقرة ١٢٨ من الوثيقة A/CN.9/552، "ما لم يفترض الناقل، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للشاحن من قبل".

(120) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت عبارة "[وتكون المعلومات والتعليمات المقدمة دقيقة وكاملة]" بغية مواصلة مناقشتها في وقت لاحق.

(121) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(122) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت عبارة "[في الوقت المناسب... الدقيقة والكاملة]" بغية مناقشتها في وقت لاحق.

(123) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقى النص الحالي بغية مواصلة مناقشته في وقت لاحق، ولكن أضيفت عبارة "ما عدا بقدر ما يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" في نهاية الفقرة الفرعية (أ).

المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن^(١٢٤)

١- يكون الشاحن مسؤولاً^(١٢٥) عن^(١٢٦) هلاك البضاعة أو تلفها [أو التأخر في تسليمها]^(١٢٧) أو عن الإصابة التي تسببها البضاعة، أو عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٨ والفقرة ٣٠ (أ)، [ما لم] [ما لم ويقدر ما] [ما عدا بقدر ما] يثبت الشاحن أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥ خطأً تسبب [أو أسهم] في الهلاك أو التلف [أو التأخر] أو الإصابة.

الخيار ألف للفقرة ٢^(١٢٨)

٢- يكون الشاحن مسؤولاً^(١٢٩) عن الهلاك أو التلف الناتج عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و(ج).

الخيار باء للفقرة ٢^(١٣٠)

٢- يعتبر أن الشاحن قد ضمن للناقل، وقت استلام الناقل للبضاعة، موقوتية المعلومات والتعليمات والمستندات التي يُشترط على الشاحن توفيرها بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و(ج) ودقتها واكتمالها. ويجب على الشاحن أن يعوّض الناقل

(124) هذه التوصيات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(125) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أعيدت صياغة المادة ٣١ (١) كي تكون مرآة للحكم الخاص بمسؤولية الناقل والوارد في مشروع المادة ١٧ (١) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36. وقد حذفت الأطراف التي يكون الشاحن مسؤولاً تجاهها تماشياً مع مشروع المادة ١٧؛ ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم أن يعاد النظر في وقت لاحق في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر، على النحو المعرب عنه أصلاً في مشروع المادة ٢٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(126) حُذفت العبارة "الخسارة الناتجة عن" اتساقاً مع النهج المتبع في مشروع المادة ١٧.

(127) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينشأ "التأخر" نتيجة لصوغ حكم يكون مرآة لمشروع المادة ١٧، إلا أنه وضع بين معقوفتين لأنه لم يناقش بالتحديد في سياق مشروع المادة ٣١.

(128) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أبقى على قاعدة بشأن المسؤولية المطلقة بين معقوفتين في الحالات التي لا يفي فيها الشاحن بمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ٣٠.

(129) انظر الحاشية ١٢٥ أعلاه.

(130) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أدرج بين معقوفتين حكم مماثل للمادة الثالثة (٥) من قواعد لاهاي. وقد نُقح هذا الحكم مثلما هو مبين في الصيغة المذكورة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

عن كل هلاك وتلف ومصاريف يكون ناشئا من أي إخلال بالالتزامات. بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و(ج) أو ناجما عن ذلك الإخلال. ولا يحد حق الناقل في هذا التعويض بأي حال من مسؤوليته. بمقتضى عقد النقل تجاه أي شخص آخر خلاف الشاحن.]

٣- عندما يتسبب الهلاك أو التلف [أو الإصابة] عن عدم تقيّد الشاحن والناقل معا بما على كل منهما من التزامات، يكون الشاحن والناقل مسؤولين مسؤولية مشتركة تجاه المرسل إليه أو الطرف المسيطر^(١٣١) عن أي هلاك أو تلف [أو إصابة] من هذا القبيل.^(١٣٢)

[المادة ٣٢- تقدم الشاحن بيانات خاطئة بشكل ملموس^(١٣٣)

لا يكون الناقل مسؤولا عن التأخر في تسليم البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها أو عن التأخر أو الهلاك أو التلف فيما يقترن بها إذا قدّم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها في عقد النقل أو في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.]^(١٣٤)

المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة^(١٣٥)

١- يقصد بعبارة "البضاعة الخطرة" البضاعة التي هي بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطر، أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطرا، على الأشخاص أو الممتلكات أو يمكن أن تشكل خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.

٢- يجب على الشاحن أن يضع علامة أو بطاقة على البضاعة الخطرة وفقا لأي قواعد أو لوائح أو مقتضيات أخرى صادرة عن السلطات وتكون منطبقة أثناء أي مرحلة من النقل

(131) وفقا لما ذكر في الحاشية ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم أن يعاد النظر في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر في وقت لاحق.

(132) وفقا لما ذكر في الحاشية ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استقيت الفقرة ٣ من الخيار بء لمشروع المادة ٣١ (A/CN.9/WG.III/WP.32) لمناقشتها في وقت لاحق. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان ينبغي لهذا الحكم الخاص بأسباب متلازمة أن يعكس أيضا الفقرة المقابلة له في مشروع المادة ١٧.

(133) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(134) وفقا لما ذكر في الحاشية ٩٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أدرج مشروع المادة ٣٢ بين معقوفتين، وسوف تناقش مسألنا السببية وإدراج تعويضات عن التأخر في دورة قادمة. فضلا عن ذلك، يمكن وضع مشروع المادة ٣٢ في الفصل ٦ المتعلق بمسؤولية الناقل.

(135) يُعتقد بأن هذا النص يجسد على نحو أفضل المناقشة التي دارت في الفريق العامل والطلب الذي أبداه الفريق العامل في الفقرات ١٤٦ إلى ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، وهو يحل محل النص المقترح في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

المعترم للبضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل وأي طرف منفذ عن كامل الهلاك أو التلف أو التأخر أو الإنفاق الذي ينشأ أو ينتج بشكل مباشر أو غير مباشر عن ذلك التقصير.

٣- يجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة أو بخاصيتها الخطرة في الوقت المناسب قبل أن يسلم المرسل البضاعة إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بشكل آخر بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وأي طرف منفذ عن كامل الهلاك أو التلف أو التأخر أو الإنفاق الذي ينشأ أو ينتج بشكل مباشر أو غير مباشر عن ذلك الشحن.

المادة ٣٤- تولي حقوق الشاحن والتزاماته^(١٣٦)

إذا [قيل] [استلم] [أصبح] الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١ (ح) [حائزاً لـ] مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، فإنه حينئذ (أ) [تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات] المفروضة على الشاحن بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٩، و(ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٤.

المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن بالإناابة^(١٣٧)

يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذا الفصل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين [باستثناء الناقل أو الأطراف المنفذة] 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 هذه المادة إلا

(136) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٩١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينبغي مواصلة البحث في نطاق الحكم وفي ما إذا كان ينبغي له أن لا يكون إلا قاعدة تحوطية حيثما تكون هوية الشاحن التعاقدية مجهولة.

(137) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. وقد أدخلت تغييرات على هذا الحكم لجعله متسقاً مع المادة ١٩، المتعلقة بمسؤولية الناقل بالإناابة.

عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يقع ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.^(١٣٨)

[المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن^(١٣٩)

إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد وقت معين، فإن هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:

(أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى هذا الفصل على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤؛ أو

(ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، ما عدا بقدر ما يكون لدى الناقل ضمان كاف^(١٤٠) لدفع تلك المبالغ.

(ج) طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٣.^(١٤١)

الفصل ٩- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية^(١٤٢)

المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ:

(138) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقى النص الحالي بغية مواصلة مناقشته في وقت لاحق، وينبغي النظر في الأسئلة التي أثرت بخصوص تفاعل هذا الحكم مع المادة ١٤ (٢) ومشروع المادة ٣٢ في دورة قادمة.

(139) هذه هي المادة ٤٣ (٢) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 وقد نُقلت من الفصل ٩ المتعلق بأجرة النقل والذي كان قد حُذف إلى هذا الموضع من مشروع الاتفاقية.

(140) بسبب حذف مشروع المادة ٤٥ السابق الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، حُذفت عبارة "بمقتضى المادة ٤٥ أو بطريق آخر" من مشروع هذه المادة بغية مراعاة ذلك الحذف.

(141) مثلما هو مبين في الحاشية ٢٠٨ أدناه، فإن مشروع المادة ٦٢ السابق الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 قد حُذف وحل محله مشروع المادة ٦١ مكرراً الذي تغيّر رقمه بدوره ليصبح مشروع المادة ٦٣.

(142) فيما عدا إعادة ترقيم مشاريع المواد والتحسينات في الصياغة المدخلة عليها والعناوين المقترحة بشأنها، فضلاً عن التعديلات التي طرأت نتيجة اعتبارات تتعلق بالتجارة الإلكترونية والتي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٢٠٠ (فيما يخص التنقيحات المدخلة على المادة ٣٧) وفي الفقرات ٢٠٧ و ٢٠٩ و ٢١٠ (فيما يخص التنقيحات المدخلة على المادة ٣٩) من الوثيقة A/CN.9/576، يظل هذا الفصل في معظمه على ما هو عليه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(أ) يحق للمرسل الحصول على مستند نقل أو، رهنا بالمادة ٥ (أ)، على سجل نقل إلكتروني يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛

(ب) ويحق للشاحن، أو للشخص المشار إليه في المادة ٣٤، إذا أوعز الشاحن بذلك للناقل، أن يحصل من الناقل على مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالمادة ٥ (أ) على سجل نقل إلكتروني مناسب، ما لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا، صراحة أو ضمنا، على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.^(١٤٣)

المادة ٣٨ - تفاصيل العقد

١- يجب أن تتضمن تفاصيل العقد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٧:

- (أ) وصفا للبضاعة؛
- (ب) والعلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة، حسبما يوردها الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛
- (ج) '١' وعدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛
- '٢' والوزن، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة^(١٤٤)؛
- (د) وبيانا بترتيب البضاعة وحالها الظاهرين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛

(143) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان هناك تسليم، فيما يتعلق بالفقرة (أ)، بأن من المهم توضيح أن مستند النقل ينبغي أن يؤدي وظيفة الإيصال بموجب الفقرة (أ)، لأن مستندات النقل، حسب تعريفها في مشروع المادة ١(ن)، لا تؤدي جميعها وظيفة إثبات تسلم الناقل البضاعة.

(144) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل في الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/526 ماثاره أن هذه العبارة قد تُفهم على أنها تضع عبئا ثقيلا على عاتق الشاحن. وتم الردّ على ذلك بأن هذا الحكم لا يُقصد منه إنشاء أي مسؤولية يتحملها الشاحن. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الاستعاضة عن عبارة "حسبما يورده الشاحن" بعبارة "إذا وفرّ الشاحن ذلك".

- (هـ) واسم الناقل وعنوانه،
 (و) والتاريخ
 '١' الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو
 '٢' الذي حُمِّلَت فيه البضاعة على متن السفينة، أو
 '٣' الذي صدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.^(١٤٥)
- ٢- تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالها الظاهرين" الواردة في الفقرة ١ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى:
- (أ) تفقّد خارجي معقول للبضاعة وهي مغلّفة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ،
 (ب) وأي تفقّد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٩- التوقيع^(١٤٦)

- ١- يجب أن يوقَّع على مستند النقل إما الناقل وإما شخص مأذون له من جانب الناقل.
 ٢- يجب أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من جانب الناقل. ويجب أن يحدّد هذا التوقيع الإلكتروني هوية الموقع فيما يتعلق بسجل النقل الإلكتروني وأن يبيّن أن الناقل أذن بسجل النقل الإلكتروني.^(١٤٧)

(145) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح أن ينظر الفريق العامل في إعادة صياغة الفقرة ١ بغية إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في تفاصيل العقد التي يجب تدوينها في مستند النقل. انظر أيضا التعديلات المقترحة إدخالها على مشروع المادة ٤٨ أدناه. ولعل الفريق العامل يود أن يقرر ما إذا كان من المناسب إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في قائمة بالعناصر الإلزامية، وأن يبحث مسألة عقوبة التخلف عن توفير المعلومات الإلزامية. ويجوز أن تختلف هذه العقوبات حسب ما إذا كان مستند النقل قابلا للتداول أم لا.

(146) رغم أن الفريق العامل تولى، مثلما ما ذكر خلال استعراضه للجوانب المتصلة بالتجارة الإلكترونية من مشروع الاتفاقية، تنقيح مشروع المادة هذا، فإن النص الأصلي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 أدرج في الحاشية ١٣٢ ما يلي: 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.

(147) نتيجة لاستعراض الفريق العامل الأحكام المتعلقة بالتجارة الإلكترونية من مشروع الاتفاقية في دورته الخامسة عشرة، وافق الفريق العامل على هذه التغييرات في الفقرتين ٢٠٥ و ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576 بغية مواصلة مناقشتها. ويعرّف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لسنة ٢٠٠١ التوقيع

المادة ٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد

١ - إغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ٣٨ (١) أو عدم دقة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل لا يمس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو بصلاحيته أي منهما.

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

(أ) هو التاريخ الذي حُمّلت فيه البضاعة جميعها المبيّنة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضاعة حُمّلت على متن سفينة؛ أو

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

٣ - إذا كانت تفاصيل العقد لا تحدد هوية الناقل ولكن تبين أن البضاعة حملت على متن سفينة محددة الاسم، افترض حينئذ أن يكون مالك السفينة المسجّل هو الناقل. ويمكن للمالك المسجّل أن يدحض هذا الافتراض إذا أثبت أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية، وهو ما ينقل المسؤولية التعاقدية عن نقل البضاعة إلى مستأجر محدد الهوية للسفينة عارية. [وإذا دحض المالك المسجّل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى هذه المادة، افترض أن يكون مستأجر السفينة عارية وقت النقل هو الناقل على نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجّل هو الناقل.]^(١٤٨)

الإلكتروني بأنه يعني "بيانات في شكل إلكتروني مدرجة في رسالة بيانات، أو مضافة إليها أو مرتبطة بها منطقياً، يجوز أن تستخدم لبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات." وبما أن هذا التعبير يرد مرة واحدة فقط في مشروع الاتفاقية، فيرى أنه لا حاجة إلى تعريفه. غير أن الحكم يحتفظ بالإشارة إلى الوظيفتين الأساسيتين للتوقيع الإلكتروني (تحديد هوية الموقع وإبانة موافقته على السجل). أما الاختلاف الوحيد فهو يكمن في استعمال الفعل "أذن" بدلا من الكلمة "الموافقة" الواردة في مشروع الاتفاقية.

(148) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان الرأي السائد في الفريق العامل أن الفقرة ٣ تبين مشكلة خطيرة يجب معالجتها في مشروع الاتفاقية، ولكن هذا الأمر يقتضي المزيد من الدراسة فيما يتعلق بالوسائل الأخرى التي يمكن التغلب على المشكلة من خلالها، وأن هذا الحكم بصيغته الحالية ليس مرضيا بعد. وقرر الفريق العامل الاحتفاظ بالفقرة ٣ بين معقوفتين في مشروع الاتفاقية وتناولها بمزيد من التفصيل في موعد لاحق.

٤ - إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ من المرسل، كان مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إما دليلاً ظاهراً وإما دليلاً قاطعاً. بمقتضى المادة ٤٣، حسب الحالة، على أن ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين كانا على ما يرام وقت قيام المرسل بتسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ.

المادة ٤١ - التحفظ على وصف البضاعة

الوارد في تفاصيل العقد

يجوز للناقل، إذا كان يتصرف بحسن نية لدى إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في المادة ٣٨ (١) (أ) أو ٣٨ (١) (ب) أو ٣٨ (١) (ج)، في الظروف وبالأسلوب الموضحين أدناه لكي يبين أنه لا يتحمل مسؤولية عن صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضاعة غير المحوّاة

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

٢' 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^(١٤٩) يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقد البضاعة فعلياً داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، ولكن شريطة أن يجوز للناقل في هذه الحالة، إذا كان يعتبر في حدود المعقول أن المعلومات

(149) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٤٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن عبارة "ما 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 أن يجوز للناقل في هذه الحالة، إذا كان يعتبر، في حدود المعقول أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة" قد نُقلت من مكانها الأصلي في نهاية الفقرة إلى هذا المكان في فاتحتها لكي يصبح واضحاً أنه يقصد لها أن تنطبق على الفقرة بأكملها.

المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة^(١٥٠)، أن يضمن تفاصيل العقد بندا تحفظيا بشأن:

١٠٠ العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو

١٠١ 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، إذا

١٠٢ كان بوسع الناقل أن يبين أنه لا هو ولا الطرف المنفذ قد وزن الحاوية، ولم يتفق الشاحن والناقل قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد، أو

١٠٣ كان بوسع الناقل أن يبين أنه لم تكن هناك أي وسيلة معقولة للتحقق من وزن الحاوية.^(١٥١)

المادة ٤٢ - وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية

لأغراض المادة ٤١:

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

(150) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، دعا اقتراح آخر إلى تضمين الفقرة (ب) أيضا عبارة على غرار الفقرة الفرعية (أ) ١٠٠ لمعالجة الحالة التي يعتبر فيها الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة. ولعل الفريق العامل يود 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 الاتفاقية 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 عندما يتصرف الناقل بسوء نية متجنبا عن عمد التحفظ على المعلومات الواردة في تفاصيل العقد، ينبغي معاقبة هذا التصرف وحرمان الناقل من إمكانية التذرع بأي حد للمسؤولية.

(151) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح إدراج عبارة مناسبة تتناول الحالة التي لا توجد فيها إمكانية معقولة تجاريا لوزن الحاوية. ولكن، ارتئي أن كلمة "تجارية" غير ضرورية في ضوء التعريف الوارد في المادة ٤٢ (أ)، فحُدفت.

(ب) يكون الناقل قد تصرف "بحسن نية" لدى إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إذا

١٠٢٠ لم يكن لديه علم فعلي بأن أيا من البيانات المادية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل ماديا،

١٠٢١ ولم يكن قد أغفل عمدا أن يحدد ما إذا كان أي بيان مادي في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائفا أو مضللا ماديا، لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف أو مضلل.

(ج) يقع عبء إثبات ما إذا كان الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصداره مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على الطرف المدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية.

المادة ٤٣- الدليل الظاهر والدليل القاطع

باستثناء ما تنص عليه المادة ٤٤ خلافا لذلك، يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الذي يثبت تسلم البضاعة:

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

(ب) ودليلا قاطعا على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد

١٠٢٢ [١٠٢٣] إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية [أو

١٠٢٤ الخيار ألف للفقرة (ب) ٢، (١٠٢٥)

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

١٠٢٦ الخيار باء للفقرة (ب) ٢،

إذا لم يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وكان المرسل إليه قد اشترى البضاعة ودفع ثمنها اعتمادا على وصفها في تفاصيل العقد. [١٠٢٧]

(152) يستند الخيار ألف للفقرة الفرعية (ب) ٢، إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة

المادة ٤٤ - المفعول الاستدلالي للبند التحفظية

إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا يفي باشتراطات المادة ٤١، لم يعد مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يشكّل عندئذ دليلا ظاهرا أو دليلا قاطعا في إطار المادة ٤٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة.^(١٥٤)

(153) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان الرأي السائد في الفريق العامل هو الإبقاء على الفقرة الفرعية (ب) '٢' بين معقوفتين، وأن يطلب إلى الأمانة أن تدخل عليها التعديلات اللازمة مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أبديت والاقتراحات التي قدمت في الفقرات ٤٥ إلى ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/526. وقد اقترح الخيار بء في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مراعاة للشواغل التي مثارها أن الخيار ألف يعرض فيما يبدو استعمالا جديدا للمستندات غير القابلة للتداول، وهو استعمال غريب على القانون الأوروبي.

(154) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لعل الفريق العامل يود أن ينظر أيضا في الصيغة البديلة لمشروع المادة ٤٤ المقترحة في الفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21:

"إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا، فلن يشكل مستند النقل دليلا ظاهرا أو قاطعا بمقتضى المادة ٤٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة، عندما يكون البند "نافذ المفعول" بمقتضى الفقرة ٢."

وعندئذ، سيلزم إضافة حكم جديد، ربما في شكل الفقرة ٢، ويمكن أن ينص على ما يلي:
"يكون البند التحفظي في تفاصيل العقد نافذ المفعول فيما يتعلق بأغراض الفقرة ١ في الظروف التالية:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير المحوأة، يكون البند التحفظي الذي يفي باشتراطات المادة ٤١ نافذ المفعول وفقا لأحكامه.

(ب) فيما يتعلق بالبضائع المشحونة داخل حاوية مغلقة، يكون البند التحفظي الذي يفي باشتراطات المادة ٤١ 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؛

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

(١) كانت الحاوية قد فتحت لغرض التفقد،

(٢) وكان التفقد قد جرى بحضور شهود حسب الأصول،

(٣) وكان قد أعيد إقفال الحاوية بشكل مناسب بعد التفقد، وأعيد ختمها إن كانت محتومة قبل التفقد."

[المادة ٤٥ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"^(١٥٥)]

إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند نقل قابل للتداول أو في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل لا يكون الحائز ولا المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن. [

[الفصل ١٠ - التسليم إلى المرسل إليه^(١٥٦)]

[المادة ٤٦ - الالتزام بقبول تسلم البضاعة]

عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يجب على المرسل إليه [الذي يمارس أيًا من حقوقه بمقتضى عقد النقل]^(١٥٧) أن يقبل تسلم البضاعة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ١١ (٤). [وإذا أحلَّ المرسل إليه بهذا الالتزام بتركة البضاعة في عهدة الناقل أو الطرف المنفذ، تصرف الناقل أو الطرف المنفذ في البضاعة كوكيل للمرسل إليه، ولكن بدون أي مسؤولية عن هلاك أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل [أو من جانب الطرف المنفذ]^(١٥٨) بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن إهمال منه، مع علمه بأن هذا قد يؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف].^(١٥٩)

(155) استبقي في مشروع المادة ٤٥، بحسب ما اتفق عليه، مشروع الفقرة ٤٤ (١) السابق الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 (انظر الفقرات ١٦٢ إلى ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/552).

(156) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات في الصياغة والتصويبات المقترحة بواسطة سطور تحتية وشطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(157) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن تفضيل جعل الالتزام بقبول تسلم البضاعة غير متوقف على ممارسة المرسل إليه لأي حقوق، وجعله بدلاً من ذلك غير مشروط.

(158) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُشير إلى أن القلق من أن الأطراف المنفذة يمكن أن تقع عليها مسؤولية من خلال فعل أو إغفال من جانب الناقل، عملاً بالجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦، يمكن تبديده بإضافة عبارة "أو من جانب الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل".

(159) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح دمج مشروع المادة ٤٦ مع مشاريع المواد ٥١ و٥٢ و٥٣، أو حذف الجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦ وترك مشاريع المواد ٥١ و٥٢ و٥٣ قائمة بذاتها، وذلك من أجل الحد من الاضطراب الذي يسببه التفاعل بين مشروع المادة ٤٦ ومشاريع المواد ٥١ و٥٢ و٥٣. وقد اختير البديل الثاني ووضعت الجملة الأخيرة بين معقوفتين.

المادة ٤٧- التزام الإقرار بتسليم البضاعة

بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضاعة، يجب على المرسل إليه أن يقر بتسليم^(١٦٠) البضاعة من الناقل أو الطرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد.

المادة ٤٨- التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول
أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

عندما لا يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الفقرات التالية:

(أ) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، وجب على الطرف المسيطر أن يبلغ الناقل بهما، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد؛^(١٦١)

(ب) الخيار ألف للفقرة (ب)^(١٦٢)

يجب على الناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١(٤)، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة؛^(١٦٣)

الخيار باء للفقرة (ب)

يجب على الناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١ (٤). وكشرط أساسي للتسليم، يجب على المرسل إليه أن يبرز بطاقة هوية صحيحة.

(160) ارتئي أن من الأفضل الاستعاضة عن العبارة "يتعين على المرسل إليه أن يؤكد أن الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة" بالعبارة "يجب على المرسل إليه أن يقر بتسليم البضاعة من الناقل أو الطرف المنفذ"، ذلك أن المرسل إليه يستطيع تأكيد تصرفه الذاتي لكنه لا يستطيع تأكيد وفاء الناقل بالتزامه.

(161) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أدرج في النص الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/526، والمتعلق بهوية المرسل إليه. انظر أيضا الحاشية بشأن مشروع الفقرة الفرعية (١) (و) من المادة ٣٨ أعلاه.

(162) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يستند الخيار ألف للفقرة (ب) إلى النص الأصلي من مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

(163) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أدرج في نص كل من الخيارين باء و جيم الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن تنقح الفقرة (ب) بحيث يشار إلى حق الناقل في أن يرفض التسليم دون إبراز بطاقة هوية صحيحة، ولكن لا ينبغي أن يجعل ذلك التزاما على الناقل.

الخيار جيم للفقرة (ب)

يجب على الناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١ (٤). ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يبرز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة.

(ج) إذا لم يطالب المرسل إليه بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، وجب على الناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك، أو أن يبلغ الشاحن بذلك إذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر. وفي تلك الحالة، يجب على الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن والعثور عليهما، اعتُبر الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة. ويراً الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن بمقتضى هذه الفقرة من التزاماته بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل^(١٦٤)

المادة ٤٩- التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الفقرات التالية:

(أ) '١' دون مساس بالمادة ٤٦، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على الناقل عندئذ أن يسلم ذلك الحائز البضاعة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ١١ (٤)، 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.

'٢' دون مساس بالمادة ٤٦، يحق لحائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على

(164) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح أثناء مناقشة مشروع الفترتين (ب) و (ج) من المادة ٤٩ بأن يطبق المبدأن المعرب عنهما فيهما أيضاً في الأحوال التي لا يكون قد صدر فيها مستند قابل للتداول. وقد أضيف حكم بهذا الشأن في شكل الفقرة (ج).

الناقل عندئذ أن يسلم ذلك الحائز البضاعة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ١١ (٤)، إذا أثبت وفقاً للإجراءات المشار إليها في المادة ٦ أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني. وعند هذا التسليم، لا يعود لسجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية.^(١٦٥)

(ب) إذا لم يطالب الحائز بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، وجب على الناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك، أو أن يبلغ الشاحن بذلك إذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو العثور عليه. وفي تلك الحالة، يجب على الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر إلى الناقل التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليه، اعتُبر الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة.^(١٦٦)

(ج) [بصرف النظر عن الفقرة (د)]،^(١٦٧) يبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن، وفقاً للفقرة (ب)، من التزامه بتسليم البضاعة. بمقتضى عقد النقل إلى الحائز،^(١٦٨) بغض النظر عما إذا كان قد سلم إليه مستند النقل القابل

(165) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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 (أ) '١' و '٢' مقبول عموماً.

(166) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الاقتراح الوارد في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن يلتزم الناقل بقبول مستند النقل القابل للتداول وإبلاغ الطرف المسيطر إذا لم يطالب حائز المستند بتسليم البضاعة، قد سبق أن تناوله نص الفقرة (ب) فيما يبدو.

(167) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أفيد بأن من غير الواضح كيف تعمل الفقرتان (ج) و (د) معاً، لأن الحائز الحسنة النية في الحكم الثاني يكتسب شيئاً من الحماية القانونية، ولكن الموقف القانوني للحائز غير واضح. وجدير بالملاحظة أن هناك صلة بين الفقرتين (ج) و (د)، لأن الفقرة (ج) تبدأ بعبارة "بصرف النظر عن الفقرة (د)". وهناك بدائل أخرى ممكنة، مثل بدء الفقرة (د) بعبارة "باستثناء ما هو منصوص عليه" أو إضافة جملة جديدة في نهاية تلك الفقرة على غرار "لا تنطبق أحكام هذه الفقرة عندما يسلم الناقل البضاعة عملاً بالفقرة (ج)". وقد أدرجت البدائل المختلفة بصورة مؤقتة بين معقوفتين.

(168) يُقترح حذف المعقوفتين المحيطتين بعبارة "إلى الحائز" التي تظهر في النص الأصلي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 والإبقاء على العبارة بغية توضيح النص.

للتداول أم لا، أو عما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، أنه هو الحائز.

الخيار ألف للفقرة (د)^(١٦٩)

(د) [باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (ج)]^(١٧٠) إذا حدث أن سلّم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل القابل للتداول إلى الناقل، أو دون الإثبات المشار إليه في الفقرة (أ) '٢'، لا يكتسب الشخص الذي يصبح حائزا بعد تسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى شخص يحق له تسلمها عملا بأي ترتيب تعاقدي أو ترتيب آخر غير عقد النقل، حقوقا [تجاه الناقل]^(١٧١) بمقتضى عقد النقل: '١' إلا إذا أحيل مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة؛ أو '٢' ما لم يكن ذلك الشخص، 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)].^(١٧٢)

الخيار باء للفقرة (د)، وهو يتضمن الفقرتين (د) و (هـ)^(١٧٣)

(د) إذا سلّمت البضاعة عملا بالفقرة (ج)، فإن الشخص الذي أصبح حائزا بعد أن سلّم الناقل المرسل إليه أو شخصا له حق في البضاعة عملا بأي ترتيب تعاقدي أو ترتيب آخر غير عقد النقل البضاعة يكتسب حقوقا تجاه الناقل بمقتضى

(169) الخيار ألف هو النص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع التنقيحات المبينة.

(170) انظر الحاشية ١٦٧ أعلاه.

(171) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان 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 إدراج هذه الصيغة في النص. ويمكن أن يضاف أيضا أن تلك الحقوق تنشأ عن عدم أداء الناقل لالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ١٣، ولكن هذا قد لا يكون مستصوبا. وبالإضافة إلى ذلك، يُسترعى الانتباه إلى الحكم الجديد الأوسع نطاقا والمقترح لمشروع المادة ٦١ 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 يعلم به" لم يجز تناوله بصورة محددة.

(172) انظر الحاشية ١٦٧ أعلاه.

(173) الخيار باء مقترح بصيغته صيغة محسنة من المبادئ ذاتها المبينة في الخيار ألف.

عقد النقل، غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة، عندما تكون إحالة مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول هي وحدها التي نفذت وفقا للترتيبات التعاقدية أو غيرها من الترتيبات التي جرت قبل تسليم البضاعة.

(هـ) بالرغم من الفقرتين (ج) و(د)، يكتسب الحائز الذي لم يكن له، أو لم يكن من الممكن بشكل معقول أن يكون له، علم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، الحقوق المدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

المادة ٥٠ - عدم تقديم تعليمات وافية^(١٧٤)

إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المادتين ٤٨ و ٤٩ أو إذا تعدد العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن^(١٧٥)، كان من حق الناقل، دون مساس بأي سبل انتصاف أخرى يمكن أن تكون متاحة للناقل تجاه الطرف المسيطر أو الشاحن، أن يمارس حقوقه بمقتضى المواد ٥١ و ٥٢ و ٥٣.

المادة ٥١ - عند تعذر تسليم البضاعة

١ - يحق للناقل أن يمارس الحقوق وسبل الانتصاف المشار إليها في الفقرة ٢ على مسؤولية ونفقة^(١٧٦) الشخص الذي له حق في البضاعة، إذا وصلت البضاعة إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يقبل المرسل إليه بالفعل تسليم البضاعة بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ١١(٤)، [ولم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه فيما يتعلق بعهدة البضاعة]^(١٧٧)؛ أو

(174) يُرى أن النص يزداد وضوحاً عند إدراج نص مشروع الفقرة ٤٩ (هـ) في مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٠.

(175) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، تمت هذه الإضافة استناداً إلى الاقتراح الوارد في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526 بضرورة أن تكون الفقرة (هـ) متسقة مع الفقرة (ب) من خلال إدراج هذه العبارة. وقد أدخلت تعديلات أخرى وأزيلت المعقوفتان بغية توضيح النص.

(176) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل مؤداه أنه عندما يمارس الناقل حقوقه بمقتضى مشروع المادة ٥١، 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 "على نفقة" في الفقرة ١ هو تبديد هذه الشواغل.

(ب) لم تكن القوانين أو اللوائح المعمول بها تجيز للناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة.

٢- الحقوق وسبل الانتصاف المشار إليها في الفقرة ١، هي:

(أ) حزن البضاعة في أي مكان مناسب؛ أو

(ب) تفرغ البضاعة إذا كانت معبأة في حاويات، أو التصرف في البضاعة بشكل آخر حسبما يرى الناقل أن الظروف قد تقتضي ذلك في حدود المعقول؛ أو

(ج) العمل على بيع البضاعة وفقا للممارسات المتبعة، أو حسبما يقتضي القانون أو اللوائح ذلك، في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت.

٣- إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة ٢ (ج)، وجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لفائدة الشخص الذي له حق في البضاعة، رهنا باقتطاع أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة و أي مبالغ أخرى مستحقة للناقل.

المادة ٥٢- الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد

لا يسمح للناقل بممارسة الحقوق المشار إليها في المادة ٥١ إلا بعد أن يكون قد وجه إشعارا قبل وقت معقول^(١٧٨) بوصول البضاعة إلى مكان المقصد إلى الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه هو الشخص الذي يتعين إشعاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو إلى المرسل إليه، وإلا فيإلى الطرف المسيطر أو الشاحن.

(177) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل 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. ومن ثم، فقد وضعت العبارة بين معقوفتين لاحتمال حذفها في وقت لاحق.

(178) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طرح سؤال مؤداه أنه لماذا لا يلزم سوى توجيه إشعار ولماذا لا يتعين على الناقل أن ينتظر ردا أو استجابة من الشخص المتلقي للإشعار قبل ممارسة حقوقه. والقصد من إضافة عبارة "قبل وقت معقول" بعد كلمة "إشعارا" في مشروع المادة ٥٢ هو تبديد ذلك القلق.

المادة ٥٣- مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعذر تسليمها

عندما يمارس الناقل أو الطرف المنفذ حقوقه المشار إليها في المادة ٥١ (٢) فإنه لا يكون مسؤولاً^(١٧٩) عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها إلا عندما ينجم الهلاك أو التلف عن [فعل أو إغفال 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]^(١٨٠).

الفصل ١١ - حق السيطرة^(١٨١)

المادة ٥٤- تعريف حق السيطرة

حق السيطرة على البضاعة [يعني] [هو] الحق الذي يقضي به عقد النقل في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته عنها حسبما هو مبين في المادة ١١ (١).^(١٨٢) ويشمل هذا الحق حصراً ما يلي:

(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة لا تمثل خروجاً عن عقد النقل^(١٨٣)؛

(179) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مؤداه أن صيغة مشروع المادة ٥٣ يمكن اعتبارها بأنها توحى بأن فعل الناقل أو إغفاله 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.

(180) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح إضافة عبارة "أو الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل" وحذف كلمة "شخصي". وقد اعتمد هذا الاقتراحان في النص.

(181) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات في الصياغة والخيارات المقترحة والتصويبات المبينة بسطر تحتي أو شطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(182) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٨١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي إجراء بعض التعديل على هذه الجملة ونقلها إلى تعريف "حق السيطرة" في مشروع المادة ١ (ل).

(183) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفقرة ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مفاده أن عبارة "الحق في توجيه أو تعديل تعليمات ... لا تمثل خروجاً عن 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. وارتئي أن نقل الفقرة (د) إلى مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٥ يمكن أن يخفف من ذلك الشاغل.

- (ب) والحق في المطالبة بتسليم البضاعة [قبل وصولها إلى مكان المقصد] [في ميناء وسطي أو في مكان في المسار]؛^(١٨٤)
- (ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر.^(١٨٥)

[المادة ٥٥ - الخروج عن عقد النقل]

- ١ - الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرا أن يمارس حق السيطرة وأن يتفق مع الناقل على الخروج عن العقد على نحو آخر غير الخروج المشار إليه في المادة ٥٤ (ب) و (ج).^(١٨٦)
- ٢ - أي خروج عن عقد النقل، بما في ذلك الخروج عنه على النحو المشار إليه في المادة ٥٤ (ب) و (ج)، عندما يصبح نافذا، يجب أن يُذكر في مستند النقل [القابل للتداول] أو أن يُدمج في سجل النقل الإلكتروني [القابل للتداول] ويجب أن يوقع بالأحرف الأولى أو أن يُمهر بتوقيع وفقا للمادة ٣٩.^(١٨٧)

(184) هذا البديل المقترح بين معقوفتين يقصد به توضيح أن تسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد لا يعني حصول أي تغيير في المقصد وإنما يعني فقط التسليم في مكان يكون في مسار الرحلة.

(185) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أشير في الشواغل التي أثبتت في الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى ضرورة حذف الفقرة (د) 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 انه يوضح أنه ينبغي اعتبار الطرف المسيطر نظيرا للناقل أثناء الرحلة. وبغية معالجة هذه الشواغل وتجنب الخلط بين حق السيطرة والحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل، اقترح نقل الفقرة (د) من المادة ٥٤ سابقا إلى مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٥. وتجدد الملاحظة أيضا أن الجملة الأولى من العبارة الافتتاحية ستكون في حاجة إلى تعديل إذا ما أدرج تعريف يستند إليها في مشروع المادة ١ (ل).

(186) تتضمن الفقرة (د) من المادة ٥٤ سابقا، وكذلك نصا يؤكد على الوضع الفريد الذي يتمتع به الطرف المسيطر حصرا.

(187) الفقرة ٢ مقترحة حسبا هو مرغوب بغية ضمان أن التعديلات المدخلة على عقد النقل ممهورة بتوقيع أو على الأقل موقعة بالأحرف الأولى، وفقا للممارسة الراهنة. وإذا ما قبل الفريق العامل هذا الاقتراح، فإنه يُقترح أن تُدرج إشارة إلى مشروع المادة ٣٩ المتعلقة باشتراطات التوقيع. وقد حُذفت مشروع الفقتريين (٢) (د) و (٣) (ج) من المادة ٥٦ في ضوء هذه الفقرة ٢ المقترحة.

المادة ٥٦ - القواعد الواجبة التطبيق على أساس مستند النقل
أو سجل النقل الإلكتروني

١ - في حال عدم إصدار أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(أ) 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]^(١٨٨).

(ب) يحق للطرف المسيطر إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وتلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. ويجب على المحيل [أو المحال إليه] [، أو المحال إليه إذا سمح القانون المعمول به بذلك،]^(١٨٩) أن يبلغ الناقل بتلك الإحالة.

(ج) عندما يمارس الطرف المسيطر حق السيطرة وفقا للمادة ٥٤، يجب عليه الاستظهار ببطاقة هوية صحيحة.

(د) [ينتهي حق السيطرة] [يحال حق السيطرة إلى المرسل إليه] عندما تكون البضاعة قد وصلت إلى مقصدها ويكون المرسل إليه قد طلب تسليم البضاعة.^(١٩٠)

(188) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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 ١ (ب) تسند إليه صلاحية إحالة حقه في السيطرة من طرف واحد إلى شخص آخر. وقد بددت هذه الشواغل بإدراج العبارة التي تلي عبارة "ما لم" بين معقوفتين بحيث يمكن حذفها وإدراج نص بديل لها بين معقوفتين هو "يعين الشاحن المرسل إليه أو شخصا آخر ليكون هو الطرف المسيطر".

(189) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أشير في الفقرة ١٠٧ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى أن القلق الذي مثاره أن إحالة 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 ١ (ب). وقد وضعت هذه العبارة بين معقوفتين، وأدرج بعدها نص بديل آخر يتسق مع النص الذي جرت الموافقة على مواصلة مناقشته في مشروع المادة ٦٣.

(190) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يظل الطرف المسيطر مسيطرا على البضاعة حتى تسليمها النهائي. بيد أنه لم يذكر شيء في مشروع المادة ٥٦ عن الوقت الذي يمكن أن تنتهي فيه ممارسة حق السيطرة في حال إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول. وساد الاعتقاد بأن في الإمكان عمل شيء يستجيب للملاحظة التي أبدت، فأضيفت الفقرة ١ (د). ولكن، يلاحظ أن الفقرة

٢- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(أ) يكون حائز 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) يحق للحائز أن يحيل حق السيطرة عن طريق إحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٦١، وبتلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب إحالة جميع النسخ الأصلية لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول.

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يبرز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، إذا اشترط الناقل ذلك. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب الاستظهار بجميع النسخ الأصلية [باستثناء النسخ الموجودة فعلا في حيازة الناقل نيابة عن الشخص الذي يسعى لممارسة حق السيطرة]، وفي حال عدم القيام بذلك، لا يمكن ممارسة حق السيطرة.^(١٩١)

٣- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر الوحيد، ويحق له إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر عن طريق إحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، وبتلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة.

(ب) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز، إذا اشترط الناقل ذلك، أن يثبت، وفقا للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، أنه هو الحائز.

١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/526 تحيط علما أيضا بالقلق من أنه يمكن إبطال تعليمات الشاحن العامة إلى الناقل بأن لا يسلم البضاعة قبل أن يتسلم تأكيدا من الشاحن بأنه تم دفع ثمنها. وعلاوة على ذلك، وحيث إن المادة ٥٤ تنص على أن حق السيطرة هو حق توجيه تعليمات إلى الناقل خلال فترة المسؤولية، حسبما هو منصوص عليه في المادة ١١، قد لا يكون من الضروري تحديد الوقت الذي ينتهي فيه حق السيطرة.

(191) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اتفق الفريق العامل على أن الفقرة ٢ (ج) لا تتناول بقدر كاف عواقب الوضع الذي لا يبرز فيه الحائز للناقل جميع نسخ المستند القابل للتداول وأنه ينبغي، في تلك الحالات، 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، لم يمكن ممارسة حق السيطرة، وأنه ينبغي إدخال استثناء على القاعدة التي تقتضي قيام الطرف المسيطر بإبراز 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 ٢ (ج).

٤ - بصرف النظر عن المادة ٦٣^(١٩٢)، إذا قام شخص، لا يكون هو الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤، بإحالة حق السيطرة دون أن يكون قد مارس ذلك الحق، فإنه يعفى، بإجراء تلك الإحالة، من المسؤوليات المفروضة على الطرف المسيطر. بمقتضى عقد النقل أو بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٥٧ - تنفيذ الناقل للتعليمات

١ - الخيار ألف للفقرة ١، بما فيها الفقرة ١ مكرراً^(١٩٣)

رهنًا بالفقرات ١ مكرراً ٢ و ٣، يجب على الناقل أن ينفذ أي تعليمات مشار إليها في المادة ٥٤^(١٩٤)، إذا:

(أ) أمكن بصورة معقولة تنفيذها، وفقاً لشروطها، حال وصولها إلى الشخص المعني بتنفيذها؛

(ب) ولم تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ المعتادة؛

(ج) ولم 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.

١ مكرراً - إذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم الوفاء بشرط أو أكثر من الشروط المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) لم يعد الناقل ملزماً عندئذ بتنفيذ التعليمات.^(١٩٥)

(192) كانت الإشارة تحيل إلى مشروع المادة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، الذي حُذف لصالح مشروع المادة ٦١ مكرراً الذي أعيد ترقيمه بدوره ليصبح مشروع المادة ٦٣.

(193) يستند الخيار ألف للفقرة ١ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اتفق الفريق العامل بصفة عامة على أنه ينبغي إعادة صياغة الفقرة ١ 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 خيارات ممكنة، بغية مواصلة مناقشته في دورة لاحقة، وقد تجسدت محاولة القيام بذلك في الخيار باء.

(194) حُذفت الإشارة إلى "(أ) أو (ب) أو (ج)" في ضوء الاقتراح المتعلق بالصياغة والداعي إلى نقل الفقرة (د) من المادة ٥٤ إلى حكم منفصل يُدرج في مشروع المادة ٥٥.

(195) استُحدثت الفقرة ١ مكرراً باقتباسها من الجملة الأخيرة من الخيار ألف للفقرة ١، كمجرد اقتراح يتعلق بالصياغة دون اعتزام إجراء تغييرات جوهرية.

الخيار باء للفقرة ١

رهنًا بالفقرتين ٢ و ٣ ، يجب على الناقل أن ينفذ التعليمات المشار إليها في المادة ٥٤^(١٩٦) إذا:

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

(ب) وأمكن بصورة معقولة تنفيذ التعليمات حسب شروطها حالما تصل إلى الناقل؛

(ج) ولم يكن من شأن التعليمات أن تتداخل مع العمليات العادية للناقل أو الطرف المنفذ.^(١٩٧)

٢- في كل الأحوال، يجب على الطرف المسيطر أن يرد^(١٩٨) إلى الناقل والأطراف المنفذة وأي أشخاص آخرين لهم مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة أو السفرة ذاتها أي نفقات إضافية قد يتكبدها وأن يعوّضهم عن أي خسارة أو ضرر قد يتعرضون له نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة.^(١٩٩)

(196) انظر الحاشية ١٩٤ أعلاه.

(197) الخيار باء مقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 من أجل مراعاة الشواغل التي ذكرت في الحاشية ١٩٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وبغية تجنب التناقض بين الفقرة ١ (ج) ومشروع الفقرة (ب) من المادة ٥٤ فيما يتعلق بحق السيطرة وإمكانية التسبب في "نفقات إضافية"، اقترح أنه إما أن يكون الناقل غير ملزم بتنفيذ التعليمات المتلقاة بمقتضى مشروع المادة ٥٤ (ب) أو أن تجعل الفقرة ١ (ج) التزام الناقل بالتنفيذ مقتصرًا على الحالات التي لا يكون من شأن التعليمات فيها أن تسبب نفقات إضافية "كبيرة". وعلاوة على ذلك، ووفقًا لما ذكر في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/526، جرى الإعراب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لحذف الفقرة ١ (ج). وبالنظر إلى هذه الاقتراحات، يمكن إعادة صياغة الفقرة ١ حسبما هو مبين، ويمكن جعل حق الناقل بمقتضى الفقرة ٣ أدق تحديداً، وفقاً لما هو مشار إليه في الحاشية ٢٠٠ الواردة أدناه. وبالإضافة إلى ذلك، حذفت الفقرة ١ (ج).

(198) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، تعطي فكرة "التعويض" انطباعاً 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.

(199) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُدخلت التغييرات على الفقرة ٢ بناءً على ما جاء في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/526 بشأن ضرورة أن يتناول الهيكل الجديد للفقرة، أولاً، الظروف التي ينبغي للناقل في ظلها أن يتبع التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر، ثم عواقب تنفيذ أو عدم تنفيذ تلك التعليمات.

٣- بناء على طلب الناقل، يجب على الطرف المسيطر أن يقدم ضماناً^(٢٠٠) على ما يمكن توقعه بشكل معقول من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر. [ويحق للناقل أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر إذا:

(أ) كان يتوقع بشكل معقول أن تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة سيتسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛

(ب) وكان مستعداً، بالرغم من ذلك، لتنفيذ التعليمات.]

٤- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتج عن عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر بما يحل بالتزامه بمقتضى الفقرة ١. (٢٠١)

المادة ٥٨- اعتبار البضاعة قد سلّمت

تُعتبر البضاعة المسلّمة عملاً بتعليمات صادرة وفقاً للمادة ٥٤ (ب) قد سلّمت في مكان المقصد، وتطبق على تلك البضاعة أحكام الفصل ١٠ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٩- الالتزام بتقديم معلومات أو تعليمات أو مستندات إلى الناقل

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

(200) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُدخلت التعديلات المذكورة ذات الصلة بالتعليقات على مشروع المادة ٥٧ (١)، رغم أن الفقرة ٣ قد وُجدت "مقبولة عموماً" كما جاء ذلك في الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/526. انظر الحاشية ١٩٧ أعلاه.

(201) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طُرح سؤال بشأن طبيعة الالتزام الواقع على الناقل بمقتضى مشروع المادة ٥٧، وعمّا 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 جهوداً معقولة في سبيل الأداء أو أن الأداء كان غير معقول في ظل الظروف السائدة. وفيما يتعلق بعواقب عدم الأداء، أشير إلى أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يكون أكثر تحديداً، بأن يحدد، مثلاً، نوع المسؤولية التي يتحملها الناقل وآثار عدم الأداء على التنفيذ اللاحق للعقد. وتأييداً لهذه الآراء، أضيفت الفقرة ٤ كفقرة جديدة. 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 مسؤولاً عن دفع تعويضات. وإذا ما قرر الفريق العامل أن يدرج نصاً بهذا الشأن، فلعله يود أيضاً أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن يكون هناك تقييد لتلك المسؤولية.

٣٠ (أ)، وجب على الطرف المسيطر أن يقدم تلك المعلومات^(٢٠٢) بناء على طلب الناقل أو ذلك الطرف المنفذ. 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، وجب على الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ القيام بذلك.

المادة ٦٠ - الخروج بالاتفاق

يجوز الخروج عن المادتين ٥٤ (ب) و(ج) و ٥٧ باتفاق الطرفين. كما يجوز للطرفين أن يقيدا أو يستبعدا إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ٥٦ (١) (ب). وفي حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجب أن يذكر أو يدرج^(٢٠٣) في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه المادة.

الفصل ١٢ - إحالة الحقوق^(٢٠٤)

المادة ٦١ - عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

- ١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يحق للحائز أن يجيل الحقوق التي يتضمنها ذلك المستند بإحالة ذلك المستند إلى شخص آخر:
- (أ) مظهرًا حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو على بياض، إذا كان المستند مستند أمر، أو
- (ب) دون تظهير، إذا كان المستند مستندا لحامله أو مستندا مظهرًا على بياض، أو

(202) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٩٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن تأييد عام للاقتراح القائل بإضافة إشارة إلى الطرف المنفذ علاوة على الناقل. وبالنظر أيضا إلى التوصية الواردة في الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/526، أجريت تعديلات في محاولة لتوضيح صيغة مشروع المادة ٥٩.

(203) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لأن يتجنب مشروع المادة ٦٠ المنقح الاقتراح بفرض أي تقييد على حرية الطرفين في الخروج عن الفصل ١١. وعلاوة على ذلك، يبدو أن من المفهوم ضمنا أن الجملة الأخيرة من مشروع المادة ٦٠ لا ينبغي أن تنطبق إلا إذا صدر مستند أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. وقد ذكر هذا في وقت لاحق في النص المنقح مع الإشارة المقترحة إلى الاتفاقات المدرجة بالإشارة.

(204) النص الأصلي لهذا الفصل مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع اقتراح تحسينات تتعلق بالصياغة وتصويبات، وهي مبيّنة بسطور تحتية وشطب.

(ج) دون تظهير، إذا كان مستندا صادرا لأمر شخص مسمى وكانت الإحالة بين الحائز الأول وذلك الشخص المسمى.^(٢٠٥)

٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يحق لحائزه أن يجيل الحقوق التي يتضمنها سجل النقل الإلكتروني ذاك، سواء أصدر لأمر حامله أم لأمر شخص مسمى، بواسطة إحالة سجل النقل الإلكتروني وفقا للإجراءات المشار إليها في المادة ٦.^(٢٠٦)

المادة ٦٢- مسؤولية الحائز

١- دون مساس بالمادة ٥٩، لا يتحمل أي حائز لا يكون هو الشاحن ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا.

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 سجل النقل 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 سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول].^(٢٠٧)

(205) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان هناك تأييد قوي في الفريق العامل للحفاظ على نص مشروع المادة ٦١ (١) على النحو الذي صيغت به، بغية تعزيز الانسجام ومراعاة سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول. وأحيط علما بالقلق الذي أثير في الفقرة ١٣٢ من الوثيقة A/CN.9/526 بشأن المستندات الاسمية القابلة للتداول في بعض القوانين الوطنية.

(206) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، نوقشت الفقرة ٢ أثناء دورة الفريق العامل الخامسة عشرة اقترانا بأحكام أخرى واردة في مشروع الاتفاقية وتعلق بسجلات النقل الإلكترونية.

(207) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا للفقرة ٢ مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدي من آراء في هذا الصدد. غير أن الآراء المعرب عنها في الفقرات السابقة ١٣٧ إلى ١٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526 ليست متنسقة. فالآراء التي فضّلت تنقيح النص طلبت أن تنصّ الفقرة الفرعية على المسؤوليات التي يتحملها بموجب عقد النقل الحائز الذي يمارس أيا من الحقوق بمقتضى ذلك العقد. وقد كانت هناك محاولة لتنقيح النص. وجدير بالملاحظة أنه يوجد نوع من المسؤولية ذو صلة 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 مشروع المادة ٢٨).

٣- لأغراض الفقرتين ١ و ٢ [والمادة ٤٦]،^(٢٠٨) لا يمارس أي حائز لا يكون هو الشاحن أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

- (أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٧، على الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بمسند نقل قابل للتداول، أو
- (ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٦١.

المادة ٦٣-^(٢٠٩) عندما لا يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الفقرات التالية على إحالة الحقوق بمقتضى عقد النقل:

(أ) تكون الإحالة خاضعة للقانون الذي يحكم عقد إحالة هذه الحقوق أو، إذا أحيلت الحقوق بوسيلة أخرى غير العقد، فإنها تكون خاضعة للقانون الذي يحكم تلك الإحالة؛

(ب) وتكون إمكانية إحالة الحقوق التي يراد إحالتها خاضعة للقانون المنطبق على عقد النقل؛

(ج) وبصرف النظر عن القانون المنطبق عملاً بالفقرتين (أ) و (ب)،

١' يجوز إجراء الإحالة بوسائل إلكترونية عندما يكون مسموحاً بإجرائها بوسائل أخرى؛

٢' ويجب إبلاغ الناقل بالإحالة إما من جانب المحيل أو من جانب المحال إليه إذا سمح القانون بذلك؛^(٢١٠)

(208) سوف يتوقف إدراج النص الوارد بين معقوفتين على القرار الذي سيتخذه الفريق العامل فيما يتعلق بإدراج النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٤٦.

(209) حلّ مشروع المادة ٦٣، الذي كان مشروع المادة ٦١ مكرراً سابقاً، محلّ مشروع المادتين ٦١ و ٦٢ الواردين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 وذلك وفقاً لما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576، بعد أن نظر في الجوانب المتصلة بالتجارة الإلكترونية من المادة ٦٣، بصيغتها الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، وبعد أن نظر في الاستعاضة عن مشروع المادتين ٦١ و ٦٢ بمشروع المادة ٦٣ في الفقرتين ٢١٢ و ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576.

٣٤ وإذا تضمنت الإحالة مسؤوليات تتصل بالحقوق المحال أو تنشأ عنه، كان المحيل والمحال إليه مسؤولين مجتمعين ومنفردين فيما يتعلق بتلك المسؤوليات.

الفصل ١٣ - حدود المسؤولية

المادة ٦٤ - أساس حدود المسؤولية^(٢١١)

١ - رهنا بأحكام المادة المادتين ٦٥ و ٦٦ (١)، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية^(٢١٢) محدودة 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 كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

الخيار ألف للفقرة ٢^(٢١٣)

٢ - بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، (أ) إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو ما إذا كان قد حدث التأخر في التسليم]^(٢١٤) أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحرا و (ب) إذا كانت أحكام اتفاقية دولية [أو قانون وطني] واجبة التطبيق بمقتضى المادة ٢٧ إذا كان الهلاك أو التلف [أو التأخر في التسليم] قد حدث أثناء النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له، كانت مسؤولية الناقل عن ذلك الهلاك أو التلف [أو التأخر]

(210) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، لوحظ أنه بينما يمثل الإبلاغ عن الإحالة من جانب المحيل قاعدة عامة، تقتضى بعض الولايات القضائية أن يقوم المحال إليه بالإبلاغ عن الإحالة. ولذلك اقترحت الاستعاضة عن العبارة "إما من جانب المحيل أو من جانب المحال إليه" بالعبارة "من جانب المحيل، أو من جانب المحال إليه إذا سمح بذلك أي قانون آخر منطبق"، كي يقع عبء الإبلاغ على المحيل، مع إبقاء إمكانية الإبلاغ من جانب المحال إليه، حيثما كان ذلك مسموحا به.

(211) هذه التصويبات تخص نص الفقرتين ١ و ٣ والخيار باء للفقرة ٢ بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39؛ أما الخيار ألف للفقرة ٢ فهو نص جديد مقترح.

(212) يُعتقد أن إضافة إخلال الناقل بالتزاماته أغنت عن الحاجة إلى الإشارة إلى "[أو فيما يتعلق بها]" أي بالبضاعة.

(213) المقصود من الخيار ألف توضيح نص الخيار باء الذي كان واردا في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وليس المقصود منه تغيير النهج المقترح.

(214) انظر الحاشية ٢١٧ أدناه.

محدودة عندئذ وفقا للشروط المتعلقة بمحدود المسؤولية في أي اتفاقية دولية [أو قانون وطني]^(٢١٥) كانت ستنطبق إذا أثبت المكان الذي حدث فيه الهلاك، أو وفقا للشروط المتعلقة بمحدود المسؤولية في هذه الاتفاقية، أيهما يترتب عليه أعلى مبلغ بشأن حدود المسؤولية.]

الخيار باء للفقرة ٢^(٢١٦)

٢- بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو ما إذا كان قد حدث التأخر في التسليم]^(٢١٧) أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحرا، انطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية [والوطنية]^(٢١٨) التي تحكم مختلف أجزاء النقل.]

٣- عندما تنقل البضاعة في حاوية، أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة تستعمل لتجميع البضاعة،^(٢١٩) أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعدة في تفاصيل العقد بأثما معبأة في أداة النقل تلك أو فوقها تعتبر طرودا أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في أداة النقل تلك أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٤- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسيما عرفه صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة وفقا 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، وفقا لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة التي هي

(215) النص موضوع بين معقوفتين لكي يكون مرآة للنص الوارد في المادة ٢٧ (١)، ريشما بيت الفريق العامل في ذلك.

(216) الخيار باء هو النص بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(217) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقى مشروع الفقرة ٢ بين معقوفتين، كما أدخلت إشارة إلى التأخر في التسليم بين معقوفتين، بغية مواصلة المناقشة في وقت لاحق.

(218) انظر الحاشية ٢١٥ أعلاه.

(219) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" الوارد في مشروع المادة ١ لضمان أنه يشمل المنصات النقالة. وهذا النص المقترح إضافته هو مرآة للنص الوارد في المادة الرابعة - ٥ من قواعد لاهاي-فيسبي والمادة ٦ (٢) من قواعد هامبورغ.

ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررهما تلك الدولة.^(٢٢٠)

المادة ٦٥- المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر^(٢٢١)

الخيار ألف^(٢٢٢)

رهننا بأحكام الفقرة ٦٦ (٢)، يجب حساب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها ماديا من جراء التأخر وفقا للمادة ٢٣، وتكون المسؤولية^(٢٢٣) عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل [مثل] أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة [، ما لم يتفق على خلاف ذلك]. ولا يجوز أن يتجاوز مجموع المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ٦٤ (١) الحد الذي يمكن إرساؤه بمقتضى الفقرة ٦٤ (١) فيما يتعلق بتلف البضاعة المعنية كلها.

(220) نص الفقرة ٤ مماثل جوهريا للفقرة ١ من النص الذي اعتمده على أساس غير إلزامي لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) في دورتها الخامسة عشرة (القرات ٥٣-٥٥ و ٦٣ والمرفق الأول من الوثيقة A/37/17، وهي مستنسخة في الصفحتين ١٠ و ١١ من حولية الأونسيترال، المجلد الثالث عشر: ١٩٨٢)، بصفته النص المفضل بشأن الحكم المتعلق بالوحدة الحسابية عند إعداد اتفاقيات دولية في المستقبل تتضمن أحكاما بشأن حدود المسؤولية. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الفقرة التالية التي هي الفقرة ٢ من النص الذي اعتمده اللجنة في عام ١٩٨٢:

"٥- يجرى الحساب المشار إليه في الجملة الأخيرة من الفقرة ٤ بحيث يعبر بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة، قدر الإمكان، عن القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في هذه المادة على نحو مماثل للقيمة المذكورة هناك بالوحدات الحسابية. ويجب على الدول المتعاقدة أن تبلغ الوديع بطريقة الحساب عند التوقيع أو عند إيداع صكوك تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكذلك كلما حصل تغيير في طريقة الحساب تلك".

(221) نُقل هنا مشروع المادة ١٦ (٢) سابقا بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 لكي يصبح مادة منفصلة في الفصل ١٣.

(222) يستند الخيار ألف إلى الصيغة البديلة المقترحة بشأن الجملة الأولى للفقرة ٢ والواردة في الحاشية ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. ولم يكن القصد إدخال أي تغيير سوى لتوضيح الصيغة فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة مثلما هو مقترح في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/552.

(223) تُقترح كلمة "المسؤولية" لجعل النص متسقا مع الفصل الجديد الذي أنشئ بشأن "حدود المسؤولية".

الخيار باء^(٢٢٤)

رهنًا بأحكام الفقرة ٦٦ (٢)، وما لم يتفق على خلاف ذلك،^(٢٢٥) إذا تسبب التأخر في التسليم في خسارة [لاحقة]^(٢٢٦) غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ٢٣، كانت المسؤولية^(٢٢٧) عن هذه الخسارة محدودة في مبلغ يعادل [مثل]^(٢٢٨) أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والمادة ٦٤ (١) الحد الذي سيتقرر بمقتضى المادة ٦٤ (١) فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية.

المادة ٦٦- سقوط الحق في الحد من المسؤولية^(٢٢٩)

١- لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٩ أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المادتين [٦٤ و ٢٦ (٤)]^(٢٣٠)، [أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]^(٢٣١) إذا أثبت المطالب أن هلاك البضاعة أو تلفها أو إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية^(٢٣٢) قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال شخصي ارتكبه الشخص

(224) الخيار باء صيغة منقحة تنقيحاً طفيفاً للنص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مثلما هي واردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ومثلما اتفق عليه في الفقرات ٢٠ و ٢٢ و ٢٤ و ٢٨ و ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552.

(225) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُدرجت العبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" في بداية الفقرة ٢، ولكن ينبغي إعادة النظر في هذه المسألة في سياق مشروع المادة ٦٦ والفصل ٢٠.

(226) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فقد اقترح توضيح الصيغة المتعلقة بالخسارة اللاحقة.

(227) انظر الحاشية ٢٢٣ أعلاه.

(228) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُدرجت العبارة "[مثل] أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة" في الفقرة ٢ من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة.

(229) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(230) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة مناقشة الاقتراح الداعي إلى إضافة إشارة إلى المادة ٢٣ في سياق الفصل ٢٠.

(231) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقيت عبارة "[أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]" بين معقوفتين في انتظار مواصلة النقاش بشأن الفصل ٢٠.

(232) حذفت الإشارة إلى التأخر هنا وفُضِّل أن تضاف الفقرة (٢) إلى المادة ٦٦.

(233) يُعتقد أن إضافة "إخلال الناقل بالتزامه" أغنت عن الإشارة إلى "[أو فيما يتعلق بها]"، أي بالبضاعة.

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.

٢- لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٩ أن يحدّوا من مسؤوليتهم المنصوص عليها في المادة ٦٥ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد حدث نتيجة لفعال أو إغفال شخصي ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بقصد تسبب ذلك التلف من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في ذلك التلف.^(٢٣٤)

الفصل ١٤ - الحقوق في رفع الدعوى^(٢٣٥)

المادة ٦٧ - الأطراف

الخيار ألف^(٢٣٦)

١- دون مساس بالمادتين ٦٨ و ٦٨ (ب)، لا يجوز التمسك تجاه الناقل أو الطرف المنفذ بأي حقوق بمقتضى عقد النقل إلا من جانب الأطراف التالية:

(أ) الشاحن، طالما كان قد تكبّد خسارة أو ضررا من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(ب) المرسل إليه، طالما كان قد تكبّد خسارة أو ضررا من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(ج) أي شخص أحال إليه الشاحن أو المرسل إليه حقوقه، أو اكتسب حقوقا بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن

(234) يُقترح أن يجري تناول سقوط الحق في الحد من المسؤولية عن التلف بسبب التأخر في فقرة منفصلة عن الفقرة ١، وقد أضيفت الفقرة ٢ لذلك الغرض.

(235) النص الأصلي لهذا الفصل، مع تحسينات في الصياغة وتصويبات مبيّنة بخطوط تحتية وشطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(236) يستند الخيار ألف للمادة ٦٧ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. أما التغييرات التي أُدخلت على النص الأصلي، وخصوصا دمج الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) معا ووضع الجملة الأخيرة من النص الأصلي للمادة في فقرة منفصلة هي الفقرة ٢، فلا يُقصد بها إدخال تغيير جوهري، بل ما هي إلا اقتراحات تتعلق بالصياغة من أجل تجنب أي غموض ربما كان واردا في النص الأصلي.

مثلاً، طالما كان ذلك الشخص الذي اكتسب حقوقاً بالإحالة أو بالحلول قد تكبّد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل.

٢- في حال حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعاوى عن طريق الإحالة أو الحلول. بمقتضى الفقرة الفرعية ١ (ج)، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث من دفع و حدود مسؤولية. بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذه الاتفاقية. (٢٣٧)

الخيار باء

يجوز لأي شخص له مصلحة مشروعة في الوفاء بأي التزام ينشأ بمقتضى عقد نقل أو يتصل به أن يتمسك بأي حق ينشأ بمقتضى ذلك العقد أو يتصل به عندما يتكبد ذلك الشخص خسارة أو ضرراً. (٢٣٨)

المادة ٦٨- عند إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه بمقتضى عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، بصرف النظر عما إذا كان قد تكبد هو نفسه خسارة أو ضرراً؛ (٢٣٩)

(237) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإنه على الرغم من التأييد القوي لحذف مشروع المادة ٦٧، قرر الفريق العامل تأجيل أي قرار يتعلق بمشروع المادة ٦٧ إلى أن يستكمل استعراضه لمشاريع المواد ويواصل مناقشته حول نطاق انطباق مشروع الاتفاقية.

(238) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طُلب 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. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان الخيار باء يعالج على نحو ملائم وضع وكيل الشحن.

(239) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإنه بالإمكان إدخال تحسينات صياغية كما هو مقترح رغم أنه لم يُقدّم، فيما يبدو، أي طلب إلى الأمانة فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٨ من ناحية الصياغة. وعلاوة على ذلك، هناك شك في الحاجة إلى العبارة "بصرف النظر عما إذا كان قد تكبّد هو نفسه خسارة أو ضرراً". والواقع أنه إذا اعترف بحق الحائز بصرف النظر عما إذا كان ذلك الحائز قد تكبّد خسارة أو ضرراً، ظلت العلاقة بين الحائز والشخص الذي تكبد الخسارة أو الضرر خارج نطاق مشروع الاتفاقية.

(ب) وعندما لا يكون المطالب هو الحائز، يجب عليه إلى جانب إثبات تكبده خسارة أو ضررا نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبد الخسارة أو الضرر محل المطالبة.^(٢٤٠)

الفصل ١٥ - الوقت المتاح لرفع الدعوى^(٢٤١)

المادة ٦٩ - التقادم المُسقط للدعوى

الخيار ألف^(٢٤٢)

يُبرأ الناقل من كل مسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية^(٢٤٣) إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة]. ويبرأ الشاحن من كل مسؤولية بمقتضى الفصل ٨ من هذه الاتفاقية إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].^(٢٤٤)

(240) ارتثي أن نقل مشروع المادة ٦٥ سابقا لكي يصبح الفقرة (ب) من المادة ٦٨ يمثل تحسينا في الصياغة يهدف إلى جمع هذين الحكمين في مادة واحدة.

(241) النص الأصلي لهذا الفصل مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع إدخال تحسينات في الصياغة وتصويبات مبيّنة بخطوط تحتية وشطب.

(242) يستند الخيار ألف للمادة ٦٩ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

(243) هذا النص مقترح بغية تحقيق الاتساق بين هذا الحكم ومشروع المادة ٦٤.

(244) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تضع كلمة "واحدة" بين معقوفتين وأن تعد مشروعا منقحا لمشروع المادة ٦٩، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

فقد أعرب في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق بسبب عدم الإشارة في الوقت المتاح للشاحن لرفع الدعوى إلا إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية، وعدم الإشارة أيضا إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى مواد أخرى، كالفصل ٩ المتعلق بأجرة النقل والذي حُذف منذئذ. واقترح أيضا إدراج جميع الأشخاص الخاضعين للمسؤولية بمقتضى عقد النقل في مشروع المادة ٦٩. ويمكن الإشارة إلى أنه، بينما لا ينظم أن مشروع الاتفاقية كل مسؤولية ناشئة عن عقد النقل، مثل مسؤولية الناقل عن تخلفه عن شحن البضاعة، فقد يكون من الملائم أن ينطبق الفصل ١٥ على جميع المسؤوليات التي ينظمها مشروع الاتفاقية.

وقد يكون هناك حل جيد يتمثل في الاقتراح الوارد في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526، ومفاده مجرد التنصيص على أن أي دعوى تتصل بمسائل يتناولها مشروع الاتفاقية هي دعوى باطلة (أو حقّ ساقط).

وأعرب أيضا في الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق مما إذا كان انقضاء الوقت يسقط الحق أو يبطل الدعوى. فانقضاء الوقت يُسقط هذا الحق بمقتضى قواعد لاهاي-فيسي (المادة الثالثة-٣) واتفاقية النقل

الخيار باء

تسقط [تبطل بالتقادم] جميع [الحقوق] [الدعاوى] بمقتضى هذه الاتفاقية إذا لم تبدأ إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].

المادة ٧٠- بدء سريان فترة التقادم

تبدأ الفترة المشار إليها في المادة ٦٩ في اليوم الذي يُتم فيه الناقل تسليم البضاعة المعنية عملاً بالمادة ١١(٤) أو ١١(٥) أو، في حال عدم تسليم البضاعة، في [آخر] يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.^(٢٤٥)

المادة ٧١- تمديد فترة التقادم

يجوز للشخص الذي تقام عليه 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.

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 المستحسن الآن أن ينظر في كلا الخيارين، ولذلك اقترح نص بديل في الخيار باء.

(245) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة الإبقاء على نص مشروع المادة ٧٠، مع إيلاء الاعتبار لبدائل محتملة تجسد الآراء التي أعرب عنها.

فقد أعرب في الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن قلق مناره أن تاريخ التسليم الفعلي هو النقطة المرجعية المفضلة، نظراً لأن تاريخ التسليم "في عقد النقل" قد يكون أسبق بكثير من تاريخ التسليم الفعلي. ومن جهة أخرى، أعرب عن القلق من أن المرسل إليه يمكنه أن يؤخر التسليم من جانبه وحده. فالنص يشير إلى "اليوم الذي يتم فيه الناقل تسليم البضاعة"، وهو يوم التسليم الفعلي.

وأعرب أيضاً في الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/526 عن قلق إزاء عبارة "آخر يوم" كان يجب فيه تسليم البضاعة كبدء للفترة المتاحة لرفع الدعوى في حالات عدم تسليم البضاعة. وقد يصعب الوصول إلى بديل لهذه العبارة، وعلى أية حال، عند عدم تسليم البضاعة يكون تمديد "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 يقدم مطالبته مع احتمال إبطال أي مطالبة مضادة لاحقة توجه إليه بحجة انقضاء الوقت المتاح لرفع الدعوى. ويمكن الحيلولة دون ذلك إما من خلال إدراج المطالبات المضادة ضمن الفقرة الفرعية (ب) '٢' من المادة ٧٢، وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٢، أو ضمن فقرة منفصلة في مشروع الاتفاقية. انظر النص البديل لمشروع المادة ٧٣ أدناه.

المادة ٧٢- دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية^(٢٤٦) التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

(ب) الخيار ألف للفقرة (ب)^(٢٤٧)

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

١' قد سوى المطالبة؛ أو

٢' قد أُبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

الخيار باء للفقرة (ب)

٩٠ يوماً تبدأ من اليوم

١' الذي يسوّي فيه رافع دعوى التعويض المطالبة؛ أو

٢' الذي يصدر فيه حكم نهائي لا يجوز استئنافه تجاه رافع دعوى التعويض.^(٢٤٨)

(246) هذا النص مقترح لمراعاة شمل الولايات القضائية الاتحادية في الدول.

(247) يستند الخيار ألف للمادة ٧٢ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

(248) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد صيغة منقحة لمشروع المادة ٧٢، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

فقد لوحظ في الفقرة ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526 أن من غير الممكن، في بعض بلدان القانون المدني، بدء دعوى تعويض إلا بعد صدور الحكم النهائي في القضية، واقترح تعديل فترة الـ ٩٠ يوماً بحيث تبدأ اعتباراً من التاريخ الذي يصبح فيه الحكم القانوني ساري المفعول. واقترحت صيغة بديلة تنص على أن تبدأ فترة الـ ٩٠ يوماً اعتباراً من اليوم الذي يصبح فيه الحكم على المطالب الطاعن نهائياً وغير قابل لإعادة النظر. ويجسد الخيار باء الاقتراحين المذكورين.

المادة ٧٣- المطالبات المضادة

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يقدم مطالبة مضادة حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩ إذا رفعت في غضون ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي يُبلغ فيه مقدم المطالبة المضادة بإجراءات الدعوى المرفوعة عليه.^(٢٤٩)

المادة ٧٤- رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية

[إذا فنّد صاحب السفينة المسجّل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٤٠ (٣)، جاز رفع دعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩، إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية^(٢٥٠) التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

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

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

[‘٢‘ بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف].^(٢٥١)

(249) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، قيل مجددا في الفقرة ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526 إنه ينبغي النص على حكم خاص بالمطالبات المضادة، إما عملا بمشروع الفقرة الفرعية (ب) ‘٢‘ من المادة ٧٢ أو في فقرة فرعية منفصلة، ولكن ينبغي أن تعالج بشكل مماثل لمشروع الفقرة الفرعية (ب) ‘٢‘ من المادة ٧٢. ويورد مشروع المادة ٧٣ هذا الحكم في شكل مادة منفصلة.

(250) انظر الحاشية ٢٤٦ أعلاه.

(251) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا لمشروع المادة ٧٤، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء. وأحيط علما أيضا بأن الفريق العامل كان قد طلب إلى الأمانة إبقاء الفقرة الفرعية ٤٠ (٣) بين معقوفتين، وأنه طلب لذلك إلى الأمانة إبقاء مشروع المادة ٧٤ بين معقوفتين، واضعا في الاعتبار أن مصير المادة الأخيرة مرتبط بمصير المادة السابقة.

وقد أعرب في الفقرة ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق من أن فترة الـ ٩٠ يوما لن تساعد إذا واجه المطالب بالبضاعة المشحونة صعوبات في تحديد هوية الناقل. ويعتقد أن هذه المشكلة تحلها الفقرة (ب) ‘٢‘.

واقترح أيضا دمج الفقرتين الفرعيتين ‘١‘ و‘٢‘ من الفقرة (ب) في فقرة واحدة، إذ أن الفقرة الفرعية ‘٢‘ يمكن أن تعتبر شرطا صارما بما فيه الكفاية لاستيعاب الفقرة الفرعية ‘١‘. ويقترح إعداد نص منقح.

الفصل ١٦ - الاختصاص

المادة ٧٥ - رفع الدعاوى على الناقل^(٢٥٢)

في الإجراءات القضائية المقامة على الناقل^(٢٥٣) والمتعلقة بنقل بضاعة. بمقتضى هذه الاتفاقية، يجوز للمدعى^(٢٥٤) حسب اختياره أن يرفع دعوى أمام محكمة في دولة متعاقدة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها القضائية أحد الأماكن التالية:

(أ) مكان إقامة المدعى عليه؛^(٢٥٥) أو

(ب) مكان التسلم التعاقدى أو مكان التسليم التعاقدى؛ أو^(٢٥٦)

(ج) الميناء الذي جرى فيه تحميل السفينة بالبضاعة في البدء؛ أو الميناء الذي جرى فيه تفريغ البضاعة من السفينة في النهاية؛ أو

(د) أي مكان إضافي [يُعيّن] [يُتفق عليه]^(٢٥٧) لذلك الغرض في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.^(٢٥٨)

[المادة ٧٦ - الاتفاقات على الاختصاص الحصري^(٢٥٩)

١ - إذا اتفق الشاحن والناقل على أن يكون لمحاكم إحدى الدول المتعاقدة أو لمحكمة معينة أو أكثر في دولة متعاقدة اختصاص البتّ في النزاعات التي نشأت أو قد تنشأ في إطار

(252) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١١ من الوثيقة A/CN.9/576، مع التنقيحات المقترحة والتي حظيت بالموافقة مثلما هو مبين.

(253) النص بصيغته التي أُنقِفت، في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(254) النص بصيغته التي أُنقِفت، في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(255) النص بصيغته التي أُنقِفت، في الفقرة ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(256) النص بصيغته التي أُنقِفت، في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(257) النص بصيغته التي أُنقِفت، في الفقرة ١٢٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(258) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٤ من الوثيقة A/CN.9/576، ينبغي مواصلة النظر في المسائل ذات الصلة بموقف الأطراف الثالثة بمقتضى هذا الحكم وفي العلاقة بشروط الحق الحصري في اختيار المحكمة.

(259) وفقا لما طُلب في الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/576، أُعد مشروع المادة هذا، المتعلق بالاتفاقات على الاختصاص الحصري لكي ينظر فيها الفريق العامل.

هذه الاتفاقية، كان لتلك المحكمة أو تلك المحاكم الاختصاص. ولا يكون هذا الاختصاص حصريا إلا إذا كان الاتفاق المنشئ له:

(أ) قد أُثبت كتابة أو بواسطة الاتصال الإلكتروني؛

(ب) يذكر بوضوح اسم المحكمة أو المحاكم المختارة ومكانها فضلا عن أسماء وعناوين الأطراف؛

(ج) ينص صراحة على أن اختصاص المحكمة المختارة سوف يكون حصريا.^(٢٦٠)

٢- عندما يُتفق بمقتضى الفقرة ١ على محكمة حصرية يمكن للشاحن والناقل أن يتفقا صراحة أيضا على أن الاختيار الحصري للمحكمة ملزم لأي شخص آخر يرفع دعوى بموجب هذه الاتفاقية، ويكون بذلك ملزما، شريطة أن:^(٢٦١)

الخيار ألف للفقرة الفرعية ٢ (أ)

(أ) يُدرج هذا الاتفاق في تفاصيل العقد [أو يدرج بالإشارة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني]؛

الخيار باء للفقرة الفرعية ٢ (أ)

(أ) يتلقى ذلك الشخص إشعارا وافيا بالمكان الذي يمكن فيه رفع الدعوى؛

الخيار جيم للفقرة الفرعية ٢ (أ)^(٢٦٢)

(أ) يقبل ذلك الشخص صراحة الاتفاق، ويستجيب قبوله هذا لمقتضيات المادة ٩٥ (٦) (ب)؛

(260) نص مقترح لاستيفاء الشروط الواردة في الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/576. وإذا اعتمد هذا النهج، وجب أن يُضاف هذا الحكم إلى قائمة الإشعارات التي ينص عليها مشروع المادة ٣، وأمكن حذف مشروع الفقرة (هـ) من المادة ٧٥.

(261) نص مقترح لاستيفاء الشروط الواردة في الفقرة ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/576. وإذا لم يُعتمد هذا النهج، وجب أن يُحذف هذا الحكم من قائمة الإشعارات التي ينص عليها مشروع المادة ٣.

(262) يقترح الخيار جيم البديل الذي ينص على وجوب أن يوافق الطرف الثالث صراحة على الالتزام بشرط اختيار الاختصاص، وذلك على غرار الموافقة المطلوبة في مشروع المادة ٩٥ (٦) (ب).

(ب) وتكون المحكمة في أحد الأماكن المحددة في الفقرات (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٧٥.]

المادة ٧٧- الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري^(٢٦٣)

في الإجراءات القضائية المقامة على الطرف المنفذ البحري فيما يتعلق بنقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية، يجوز للمدعي، حسب اختياره، أن يرفع دعوى في محكمة توجد في دولة متعاقدة وتكون، وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

(أ) مكان إقامة الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) المكان الذي تسلّم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة [في البداية]؛ والمكان الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة [في النهاية].

المادة ٧٨- لا وجود لأسس إضافية للاختصاص

رهنًا بأحكام المادة ٨٠، لا يجوز في أي مكان لم يُحدّد في المادة ٧٥ أو ٧٧^(٢٦٤) إقامة أي إجراءات قضائية متعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٧٩- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية^(٢٦٥)

١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ الاختصاص فيما يتعلّق بما يلي:

(أ) الحجز [عملا بالقواعد السارية للقانون الدولي [أو لقانون دولة المحكمة]]؛ أو

(ب) التدابير المؤقتة أو الوقائية.

٢- لأغراض هذه المادة، يقصد بتعبير "التدابير المؤقتة أو الوقائية" ما يلي:

(263) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/576، مع التنقيحات المقترحة والتي ووفق عليها سابقا مثلما هو مبين.

(264) بغية معالجة الشواغل التي أثّرت في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/576 ومن أجل التوضيح، يُقترح أن تُدرج الجملة الأولى من مشروع المادة ٧٤ سابقا في مادة منفصلة تكون المادة ٧٨، وأن تُعالج مسألة الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية في المادة ذاتها، مثلما اقترح في مشروع المادة ٧٩.

(265) التعديلات المقترحة تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/576، والتي أُنفق، في الفقرة ١٣٦ من الوثيقة ذاتها، على مواصلة مناقشتها.

- (أ) أوامر بحفظ أي بضائع تكون محل نزاع أو وضعها تحت الحراسة المؤقتة أو بيعها؛ أو
- (ب) أمر بالتحفظ على المبلغ المتنازع عليه؛ أو
- (ج) أمر بتعيين حارس قضائي؛ أو
- (د) أي أوامر أخرى لضمان عدم تجرّد أي حكم قضائي أو قرار تحكيمي من مفعوله نتيجة تبيد الموجودات من قبل الطرف الآخر؛ أو
- (هـ) أمر زجري مؤقت أو أمر مؤقت آخر.^(٢٦٦)

المادة ٨٠ - ضم الدعاوى ونقلها

الخيار ألف للفقرة ١^(٢٦٧)

- ١- يجب أن تقام أي دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري تنشأ من الحادث ذاته في واحد من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧، سواء أُعِين أم لم يُعِين ذلك المكان في المادة ٧٥.^(٢٦٨)

الخيار باء للفقرة ١

- ١- يجب أن تقام أي دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري تنشأ من الحادث ذاته في المكان المعيّن في كلتا المادتين ٧٥ و ٧٧. وإذا لم يُعِين مكان في

(266) هذه التصويبات تخص النص بصيغته التي أُنْفِقَ، في الفقرة ١٤٢ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(267) مع أن الخيار جيم لمشروع المادة ٨٠ (١) هو النص المتفق، في الفقرة ١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشته، يُرى أن الخيارين ألف وباء هما صيغتان محسّنتان توردان لهجين بديلين يمكن للفريق العامل أن يختار بينهما. فالخيار باء ينص على أنه، من أجل تعيين المكان الذي ينبغي أن تقام فيه دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري، يجب اللجوء أولاً إلى المكان المعيّن في كلتا المادتين ٧٤ و ٧٦، وأنه لا يمكن إلا بعد ذلك اللجوء إلى المكان المعيّن في المادة ٧٦ فقط. أما النهج المقترح في الخيار ألف فهو يفيد بأن هذه الدعوى لا يمكن أن تقام إلا في مكان معيّن في المادة ٧٦ بصرف النظر عما إذا كان ذلك المكان معيّناً في المادة ٧٤ أم لا.

(268) لعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن هذا النهج قد يثير صعوبات في الحالات التي تكون فيها الدعوى مقامة على أكثر من طرف منفذ بحري واحد، أو في الحالات التي لا يكون فيها أي من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧ واقعا في دولة متعاقدة.

كلتا المادتين، وجب عندئذ أن تقام الدعوى في واحد من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧^(٢٦٩).

الخيار جيم للفقرة ١^(٢٧٠)

١- إذا أقام المطالب بالبضاعة المشحونة جملة الدعاوى على الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري، وجب أن يتم ذلك في واحد من الأماكن المذكورة في المادة ٧٧ حيث يمكن أن تقام دعاوى على الطرف المنفذ البحري.

٢- إذا أقام الناقل أو الطرف المنفذ البحري دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية، وجب على المطالب، بناء على طلب المدعى عليه، أن يسحب الدعوى وقيّمها من جديد في أحد الأماكن المعيّنة في المادة ٧٥ أو المادة ٧٧، أيهما كان منطبقاً، وفقاً لاختيار المدعى عليه.^(٢٧١)

المادة ٨١- الاتفاق بعد نشوء النزاع^(٢٧٢)

بصرف النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل، فإن أي اتفاق يبرمه طرفا النزاع بمقتضى عقد النقل، بعد نشوء النزاع، ويعيّن المكان الذي يجوز فيه للمطالب أن يقيم دعوى، يكون نافذ المفعول.^(٢٧٣)

(269) انظر الحاشية السابقة.

(270) النص بصيغته التي أُنقِ، في الفقرة ١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(271) النص بصيغته التي أُنقِ، في الفقرة ١٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها، مع بعض الاقتراحات المتعلقة بالصياغة. ووفقاً لما ذكر في هذه الفقرة، ينبغي إيلاء النظر في قصر انطباق هذا الحكم على الانتصاف التفسيري الذي يلتمسه الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

(272) النص مأخوذ من الخيار ألف الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(273) النص بصيغته التي أُنقِ، في الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

الفصل ١٧ - التحكيم^(٢٧٤)

الخيار ألف

المادة ٨٢-

رهنًا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية يجب أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٨٣-

إذا صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجا في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولاً فيه صراحة بالإشارة. وعندما تتضمن مشاركة تأجير السفينة حكماً ينصّ على وجوب إحالة النزاعات التي تنشأ بهذا الشأن إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول صادر عملاً بمشاهدة التأجير يتضمن ملاحظة خاصة تفيد بأن ذلك الحكم ملزم للحائز، لا يجوز للناقل التذرع بذلك النص تجاه حائز حصل على مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.

المادة ٨٤-

يجب أن تُستهل إجراءات التحكيم في أحد الأماكن التالية، وفقاً لاختيار المطالب:

(أ) مكان في دولة يقع في إقليمها:

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

(274) لاحظ قرار الفريق العامل في الفقرة ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/576 بتقديم صيغة جديدة لمشروع هذا الفصل لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورة مقبلة. ويتوقع أن تُعرض تلك الصيغة في دورة الفريق العامل السادسة عشرة. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الخيار ألف للفصل ١٦ يستنسخ كلياً أحكام قواعد هامبورغ، بينما يسقط الخيار باء لهذا الفصل الفقرات التي اقترحت حذفها اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري والتابعة للجنة البحرية الدولية.

‘٢’ مكان إبرام عقد النقل، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو
‘٣’ 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 ٨٥-

يجب أن يطبق المحكّم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية.

المادة ٨٥ مكرراً-

تعتبر المادتان ٨٣ و ٨٤ جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً معهما.

المادة ٨٦-

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

الخيار باء

المادة ٨٦-

رهننا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية يجب أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٨٣-

إذا صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجا في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولاً فيه صراحة بالإشارة. وعندما تتضمن مشاركة تأجير السفينة حكماً ينصّ على وجوب إحالة النزاعات التي تنشأ بهذا الشأن إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني 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 سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(٢٧٥)

المادة ٨٤-^(٢٧٦)

المادة ٨٥-

يجب أن يطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية.

المادة ٨٦-

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

الفصل ١٨ - العوارية العامة^(٢٧٧)

المادة ٨٧- أحكام بشأن العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق أحكام عقد النقل أو القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٨- الإسهام في العوارية العامة

١ - [باستثناء الفصل المتعلق بوقت رفع الدعوى،] تحدد أيضا أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض

(275) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن النص المُعدّل للمادة ٨٣ من الحكم الخاص بالتحكيم في الخيار باء ليس استنساخا للمادة ٢٢ (٢) من قواعد هامبورغ، لأنه كان هناك اعتقاد بأن هذه المادة الأخيرة هي محدّدة أكثر مما ينبغي.

(276) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، حذفت هذه الفقرة لكي يجسّد الخيار باء على وجه الدقة مداوات اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري والتابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تتوصل اللجنة المذكورة إلى قرار بشأن فقرة بديلة مناسبة (انظر مجددا CMI Yearbook 1999، p.113 وللمزيد من التفصيل انظر CMI Yearbook 1997، p 350-356).

(277) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات المقترحة في الصياغة، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الإسهام في العوارية العامة، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عن أي إسهام قدمه أو أي تكاليف إنقاذ دفعها.

٢- [تبطل بالتقادم] [تسقط] جميع [الدعاوى بشأن] [الحقوق في] الإسهام في العوارية العامة إذا لم تُستهل الإجراءات القضائية أو التحكيمية في غضون فترة [سنة واحدة] تبدأ من تاريخ إصدار بيان العوارية العامة. (٢٧٨)

الفصل ١٩ - الاتفاقيات الأخرى (٢٧٩)

المادة ٨٩- الصكوك الدولية التي تحكم وسائل النقل الأخرى

رهنًا بأحكام المادة ٩٢، ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق دولة متعاقدة أي صك دولي آخر يكون ساري المفعول في تاريخ هذه الاتفاقية وينطبق إلزاميًا على عقود نقل البضاعة أساسًا بواسطة نقل أخرى خلاف النقل بحرا. (٢٨٠)

(278) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، ارتئي أنه ينبغي الإعراب بصورة أوضح عن أن الأحكام المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى من مشروع الاتفاقية لا تنطبق على العوارية العامة. وحيث إن الفقرة ١ تنفيذ بأن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل تقرر ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة ومسؤولية الناقل، فإن الإشارة إلى الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى تسبب اللبلة ويقترح حذفها. ويصحّ هذا بشكل خاص إذا أضيف حكم محدد بشأن الوقت المتاح لرفع الدعوى.

ووفقا لما اقترح أيضا في الفقرة ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526، يمكن وضع حكم منفصل يتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن قرارات التحكيم المتعلقة بالعوارية العامة، كأن يبدأ سريان الوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن العوارية العامة، مثلا، اعتبارا من وقت إصدار بيان العوارية العامة. وقد وضع نص وأضيف إلى نهاية الفقرة ٢. ويحتل أن يغطي حكم كهذا كلا من مطالبات الإسهام ومطالبات التعويضات.

وفي الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526، أثرت مسألة ما إذا كان ينبغي للفقرة ١ أن تشمل أيضا المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخير وغرامة التأخير. ويبدو أن الفريق العامل لم يتوصل إلى أي قرار في هذا الصدد.

(279) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات المقترحة في الصياغة، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(280) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وفيما يتعلق بمشروع المادة ٢٧ وبالمناقشات المتصلة بالعلاقة بين مشروع الاتفاقية وسائر اتفاقيات النقل والتشريعات المحلية، أوعز إلى الأمانة في الفقرتين ٢٤٧ و ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526 بإعداد حكم بشأن التنازع بين الاتفاقيات لاحتمال إدراجه في الفصل ١٩. وقيل إنه لا ينبغي أن يؤثر ذلك سلبا على الاقتراح الوارد في الحاشية التالية بل إنه ينبغي أن يكمل ذلك الاقتراح. وصيغة مشروع المادة ٨٩ الجديد هذا تستند إلى المادة ٢٥ (٥) من قواعد هامبورغ.

المادة ٩٠- الغلبة على المعاهدات السابقة

[فيما بين الأطراف في هذا الاتفاقية، تكون الغلبة لها على] [رهنا بالمادة ١٠٢، تكون هذه الاتفاقية، فيما بين الأطراف فيها، الغلبة على] (٢٨١) أي اتفاقية سابقة قد تكون تلك الأطراف أطرافاً فيها [وتتعارض مع هذه الاتفاقية]. (٢٨٢)

المادة ٩١- حد المسؤولية العالمي

لا تغير هذه الاتفاقية حقوق أو التزامات الناقل أو الطرف المنفذ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تحكم حد المسؤولية فيما يتعلق بتشغيل السفن.

المادة ٩٢- أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم أمتعة يكون الناقل مسؤولاً عنها بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم .

المادة ٩٣- أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن أي ضرر ناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغّل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس 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 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 ببروتوكول تعديل اتفاقية فيينا لسنة

(281) صيغة بديلة مقترحة.

(282) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٣٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الاقتراح الوارد في الفقرة ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/526 والذي مفاده بأنه سوف يكون من المفيد لو عدل مشروع المادة ٩١ بإضافة صيغة تفيد بأن مشروع الاتفاقية سوف تكون له الغلبة على غيره من اتفاقيات النقل باستثناء ما يتعلق بالدول غير الأطراف في الاتفاقية، هو اقتراح يتماشى مع أحكام المادة ٣٠ (٤) من اتفاقية فيينا. غير أنه يقترح أن يضاف هذا الحكم الجديد في فقرة منفصلة بدلاً من إضافته إلى مشروع المادة ٩١ التي تعالج مشكلة مختلفة وأكثر تحديداً وتحلها في الاتجاه المعاكس. ويظهر هذا الحكم الجديد في شكل مشروع المادة ٩٠.

١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧،^(٢٨٣) 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 في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.^(٢٨٤)

الفصل ٢٠ - صحة الاشتراطات التعاقدية

المادة ٩٤ - أحكام عامة

- ١ - يكون أي حكم باطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية:
- (أ) إذا كان يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإحلال بالتزام بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(283) من أجل مراعاة أي تعديلات تجرى لاحقا على هذه الصكوك أو أي صكوك جديدة يُتفاوض عليها في المستقبل، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في إدراج عبارة إضافية على غرار ما يلي: "بما في ذلك أي تعديل على هذه الصكوك وأي صك يعد في المستقبل فيما يتعلق بمسؤولية مشغل منشأة نووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي"، أو أن ينظر في إدراج إجراء تعديلي ضمني بسيط يكون مقصورا على هذا الحكم ويمكن للوديع استهلاله.

(284) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تقوم بتحديث قائمة الاتفاقيات والصكوك الواردة في مشروع المادة ٩٣، وأن تعد مشروعا منقحا مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء.

ففي الفقرة ٢٠٠ من الوثيقة A/CN.9/526، تم توضيح أن قائمة الاتفاقيات الواردة في مشروع المادة ٨٩ ليست مكتملة ووردت الإشارة إلى بروتوكول ١٩٩٨ المعدل لاتفاقية فيينا لعام ١٩٦٣.

ولوحظ في الفقرة ٢٠١ من نفس الوثيقة أن اقتراحا أبدي بأن تُضاف الاتفاقيات الأخرى التي تتناول المسؤولية إلى الاتفاقيات المدرجة في مشروع المادة ٩٣، ومنها مثلا الاتفاقيات التي تتعلق بالتلوث والحوادث. بيد أنه جاء الإعراب عن بعض الاعتراضات بهذا الشأن، واقترح بذلك أن يتناول الاستعراض المذكور في الفقرة ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526 الاتفاقيات المعنية بالضرر النووي دون غيرها من الاتفاقيات.

(ج) إذا كان يحيل تعويض التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٩. (٢٨٥)

٢- يكون أي حكم باطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية:

(أ) إذا كان يستبعد الالتزامات المترتبة بمقتضى الفصل ٨ على الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ عن الإخلال بأي من التزاماتهم بمقتضى الفصل ٨ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة. (٢٨٦)

المادة ٩٥- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم (٢٨٧)

١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٩٤، إذا كانت شروط عقد الحجم تحكمها هذه الاتفاقية بمقتضى المادة ٩ (٣) (ب)، جاز أن ينص عقد الحجم على واجبات وحقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية، شريطة أن يكون عقد الحجم [قد أُنقِ عليه كتابة أو إلكترونياً] يتضمن بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية، و:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يحدّد بصورة جلية أقسام عقد الحجم التي تتضمن الخروج عن الأحكام. (٢٨٨)

٢- يجب أن يُنص في العقد على الخروج عن الأحكام بمقتضى الفقرة ١ ولا يجوز أن يُدرج هذا الخروج من وثيقة أخرى على سبيل الإشارة. (٢٨٩)

(285) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(286) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، بعد النظر في التزامات الشاحن في الفصل ٨.

(287) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576.

(288) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

- ٣- ليس [جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل أو] مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مماثل عقد حجم بمقتضى الفقرة ١، ولكن يجوز أن يشمل عقد الحجم على مستندات كهذه على سبيل الإشارة بصفتها شروط العقد.^(٢٩٠)
- ٤- ينطبق حق الخروج عن الأحكام بمقتضى هذه المادة على الشروط التي تنظم الشحنات بمقتضى عقد الحجم طالما كانت هذه الشروط خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية بمقتضى المادة ٩ (٣) (أ).^(٢٩١)
- ٥- لا تنطبق الفقرة ١ على:
- (أ) الالتزامات المنصوص عليها في المادة ١٦ (١) (أ) و (ب) [والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بها أو تحديد تلك المسؤولية]؛
- (ب) الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في المواد [٢٨] و [٢٩] و [٣٠] و [٣٣] و [٦٦] [والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بها].^(٢٩٢)
- ٦- تنطبق الفقرة ١:

(أ) فيما بين الناقل والشاحن؛

(ب) فيما بين الناقل وأي طرف آخر وافق صراحة [كتابة أو إلكترونياً] على أن يكون ملتزماً بشروط عقد الحجم التي تخرج عن هذه الاتفاقية. [ويجب أن تبين الموافقة الصريحة أن الطرف الموافق تسلّم إشعاراً يبيّن بصورة جلية أن عقد الحجم يخرج عن هذه الاتفاقية وأن الموافقة لن يُنص عليها في [جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل] أو

(289) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(290) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576، تقرّر الإبقاء على هذه الفقرة في النص كأساس لمواصلة المناقشة.

(291) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(292) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، مع مراعاة الاقتراحات الصياغية بشأن إدراج إشارة إلى مواد أخرى من مشروع الاتفاقية وإلى أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم؛ وتوضيح العلاقة بين مشروع المادة ٩٥ (٥) وغيرها من الفقرات في مشروع المادة ٩٤، فضلاً عن العلاقة بينها وبين صكوك النقل الدولي الأخرى؛ وضرورة تواصل المناقشة بشأن إمكانية إدراج إشارة إلى المسؤولية عن السلوك المتعمّد أو المستهتر في فقرة منفصلة من مشروع المادة ٩٥ (٥).

مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. ويقع على الناقل عبء إثبات أنه جرى الوفاء بالشروط المتعلقة بالخروج عن الاتفاقية.^(٢٩٣)

المادة ٩٦- أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى^(٢٩٤)

بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٥ و ٦ من هذه الاتفاقية وعن التزامات الناقل^(٢٩٥)، يجوز لشروط عقد النقل أن تستبعد مسؤولية كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو تحد منها:

(أ) إذا كانت البضاعة حيوانات حية، إلا عندما يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل [أو شخص مشار إليه في المادة ١٩] أو الطرف المنفذ البحري^(٢٩٦) ارتُكب باستهتار أو على علم بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث؛ أو

(ب) إذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي من المقرر أن ينفذ النقل بمقتضاها من شأنها أن تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة التي تتم في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة.

الفصل ٢١ - أحكام ختامية

المادة ٩٧- الوديع

يعين الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعا لهذه الاتفاقية.^(٢٩٧)

(293) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، مع ضرورة مراعاة الاقتراح الداعي إلى إدراج إشارة إلى الفقرات (١) إلى (٥) من مشروع المادة ٩٥ في مقدمة مشروع المادة ٩٥ (٦).

(294) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576.

(295) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرتين ١٠٦ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(296) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرتين ١٠٧ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(297) هذا النص مأخوذ من المادة ١٥ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني ومن المادة ٢٧ من قواعد هامبورغ.

المادة ٩٨- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١- يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول [في [...] من [...] إلى [...] وفيما بعد] في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من [...] إلى [...].
- ٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣- يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي هي ليست دولاً موقعة اعتباراً من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.^(٢٩٨)

المادة ٩٩- التحفظات

لا يجوز إبداء تحفظات على هذه الاتفاقية.^(٢٩٩)

المادة ١٠٠- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

- ١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تُطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة فقط أو أكثر من تلك الوحدات، وجاز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.
- ٢- تُبلّغ هذه الإعلانات إلى الوديع وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية.
- ٣- إذا كانت هذه الاتفاقية، بحكم إعلان صادر بمقتضى هذه المادة، تسري على واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية للدولة المتعاقدة ولكن لا تسري عليها جميعاً، وكان مقر عمل الطرف واقعا في تلك الدولة، لم يُعتبر مقر العمل هذا، لأغراض هذه الاتفاقية، واقعا في دولة متعاقدة ما لم يكن واقعا في وحدة إقليمية تسري عليها الاتفاقية.

(298) هذا النص مأخوذ من المادة ١٦ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني.

(299) هذا النص مأخوذ من المادة ٢٢ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني ومن المادة ٢٩ من قواعد هامبورغ.

٤ - إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة سرت الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.^(٣٠٠)

المادة ١٠١ - بدء النفاذ

١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء [سنة] [سنة] أشهر] على تاريخ إيداع الصك [العشرين][الثالث] من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢ - فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك [العشرين][الثالث] من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء [سنة][سنة] أشهر] على إيداع الوثيقة المناسبة باسم تلك الدولة.

٣ - تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.^(٣٠١)

المادة ١٠٢ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

١ - يجب على كل دولة تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرّها أو تنضمّ إليها، وتكون طرفاً في أي من الصكوك التالية أو كلها: الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعّة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ البروتوكول الموقع في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ والمعدّل للاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعّة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ والمعدّل للاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، بصيغتها المعدّلة بالبروتوكول التعديلي المؤرخ ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨؛ أو بدلا من ذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، أن تنسحب في الوقت

(300) هذا النص مأخوذ من المادة ١٨ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. انظر أيضا المادة ٥٢ من اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة، كيب تاون، ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١.

(301) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٠ من قواعد هامبورغ. لاحظ أن الفترة الزمنية الثانية المقترحة بين معقوفتين مأخوذة من المادة ٢٣ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. والفترة الزمنية المختارة لبدء النفاذ، والتي تتوقف على كل من عدد التصديقات اللازمة وطول المدة اللازمة بعد إيداع الصك المناسب، هي بصورة عامة الفترة التي تعتبر مناسبة للممارسة التجارية لكي تتكيف مع النظام الجديد.

ذاته، وبحسب الحالات، من الاتفاقات الدولية ذات الصلة تحقيقاً لذلك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- لغرض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرة ١ نافذاً إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما يقتضيه الأمر، من تلك الصكوك نافذاً. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، من أجل ضمان التنسيق اللازم بهذا الشأن. (٣٠٢)

المادة ١٠٣- التنقيح والتعديل

- ١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يجب أن يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يُودَع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، يعتبر سارياً على الاتفاقية بصيغتها المعدلة. (٣٠٣)

(302) هذا النص مأخوذ من الفقرتين (٣) و (٦) من المادة ٩٩ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع. انظر أيضاً المادة ٣١ من قواعد هامبورغ والمادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال. ولا يقتضي النهج المتبع في اتفاقية مونتريال انسحاباً رسمياً من الاتفاقيات الأخرى، وإنما هو يقضي بأن تكون الغلبة لاتفاقية مونتريال فيما بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي هي أطراف أيضاً في اتفاقية أخرى. ومن ثم، فإن النظام المعمول به بين دولة متعاقدة فيما يخص الاتفاقية الجديدة المعنية ودولة غير متعاقدة سوف يتواصل العمل به حتى بعد دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ، وحتى تصبح كلتا الدولتين دولتين متعاقدين فيما يخص الاتفاقية الجديدة.

(303) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٢ من قواعد هامبورغ. وإجراءات التعديل ليست شائعة في نصوص الأونسيترال، لكن قواعد هامبورغ تتضمن حكماً عاماً في المادة ٣٢ وحكماً خاصاً في المادة ٣٣ بشأن تنقيح مقادير حدود المسؤولية والوحدة الحسابية. وفي مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني، قرّرت اللجنة إدراج حكم بشأن التعديلات لأن الدول الأطراف في تلك الاتفاقية قد تستهل، بعد إجراء مناقشات في صلب اللجنة، عملية تعديلية. بمقتضى قانون المعاهدات العام إذا كان ينطبق (عادةً يعقد مؤتمر ديلوماسي ووضع بروتوكول تعديلي، كما هو الشأن فيما يتعلق باتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع، المعدلة بالبروتوكول المؤرخ ١١ نيسان/أبريل ١٩٨٠، نيويورك، ١٤ حزيران/يونيه ١٩٧٤). لاحظ أن أحكام التعديل في مشروع المادة ٢٥ ومشروع المادة ١٠٣ يمكن اعتماد كل منهما على حدة.

المادة ١٠٤ - تعديل مقادير حدود المسؤولية^(٣٠٤)

- ١ - دون المساس بالمادة ١٠٣، لا ينطبق الإجراء الخاص المنصوص عليه في هذه المادة إلا لأغراض تعديل مقدار الحد المنصوص عليه المبيّن في المادة ٦٤ (١) من هذه الاتفاقية.
- ٢ - بناء على طلب ما لا يقل عن [ربع^(٣٠٥)] الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية^(٣٠٦)، يجب على الوديع أن يعمّم أي اقتراح بتعديل مقدار الحد المبيّن في المادة ٦٤ (١) من هذه الاتفاقية على جميع الدول المتعاقدة^(٣٠٧) ويجب عليه أن يعقد اجتماعا للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة من الدول المتعاقدة للنظر في التعديل المقترح.
- ٣ - يجب أن يُعقد اجتماع اللجنة بمناسبة الدورة التالية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها.
- ٤ - يجب أن تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوّتين.^(٣٠٨)

(304) هذا النص مأخوذ من الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي. ووفقا لما ذكر في الحاشية ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، يستند الاقتراح إلى إجراء التعديل المبيّن في المادة ٢٣ من بروتوكول سنة ٢٠٠٢ الملحق باتفاقية أثينا ("اتفاقية أثينا") وفي المادة ٢٤ من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ("اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية"). وقد اتبعت نُهج مشابهة في عدد من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، منها بروتوكول سنة ١٩٩٢ المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة ١٩٦٩؛ وبروتوكول سنة ١٩٩٢ المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١؛ وبروتوكول سنة ٢٠٠٣ الملحق بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٩٢ (لم يبدأ نفاذها بعد)؛ وبروتوكول عام ١٩٩٦ لتعديل اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦؛ والاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة، لعام ١٩٩٦.

(305) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تشير المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أثينا إلى "نصف" الدول المتعاقدة لا إلى "ربع" الدول المتعاقدة.

(306) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ترد في المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أثينا عبارة "ولكن ليس أقل من ست على أي حال" من الدول المتعاقدة.

(307) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ترد أيضا في المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أثينا إشارة إلى الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية.

(308) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تنص المادة ٢٣ (٥) من اتفاقية أثينا على ما يلي: "تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول المتعاقدة في الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول، الحاضرين والمصوّتين في اللجنة القانونية... شريطة أن يكون ما لا يقل عن نصف الدول المتعاقدة في الاتفاقية، بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول، حاضرين وقت التصويت."

٥ - عندما تتخذ اللجنة إجراء بشأن اقتراح بتعديل الحدود، يجب عليها أن تأخذ في اعتبارها الخبرة المكتسبة من الحوادث، وخصوصا مبلغ الأضرار الناتج عن ذلك، والتغيرات في القيم النقدية، وأثر التعديل المقترح في تكلفة التأمين.^(٣٠٩)

٦ - (أ) لا يجوز النظر في إجراء أي تعديل للحد المنصوص عليه في هذه المادة قبل انقضاء [خمس^(٣١٠)] أعوام من تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أو قبل انقضاء [خمس^(٣١٠)] أعوام من تاريخ بدء نفاذ تعديل سابق بمقتضى هذه المادة.

(ب) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية، مزيدا بنسبة قدرها [ستة] في المائة سنويا محسوبة على أساس مركب اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية.^(٣١١)

(ج) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية مضروبا في [ثلاثة].^(٣١٢)

٧ - يجب أن يبلغ الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يُعتمد وفقا للفقرة ٤. ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها [ثمانية عشر^(٣١٣)] شهرا من تاريخ الإبلاغ، ما لم يكن ما لا يقل عن [ربع^(٣١٤)] عدد الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد التعديل قد أبلغت

(309) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أخذ هذا الحكم من المادة ٢٣ (٦) من اتفاقية أئينا. انظر أيضا المادة ٢٤ (٤) من اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية.

(310) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون المهلة في مشروع الفقرة هذا سبع سنوات بدلا من خمس سنوات.

(311) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، وهو التالي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية مزيدا أو مُخفضا بنسبة قدرها واحد وعشرون في المائة في أي تعديل واحد".

(312) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، وهو التالي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يتجاوز في مجموعه الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية بأكثر من مائة في المائة تراكميا".

(313) وفقا لما ذكر في الحاشية ٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون الفترة المنصوص عليها في مشاريع الفقرات ٧ و ٨ و ١٠، اثني عشر شهرا بدلا من ثمانية عشر شهرا.

(314) وفقا لما ذكر في الحاشية ٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تنص اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية في المادة ٢٤ (٧) على "عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا أطرافا".

الوديع خلال تلك الفترة بأنها لا تقبل التعديل، وفي هذه الحالة يُرفض التعديل ولا يكون ساري المفعول.

٨- يبدأ نفاذ التعديل الذي اعتبر مقبولاً وفقاً للفقرة ٧ بعد [ثمانية عشر^(٣١٥)] شهراً من قبوله.

٩- تكون جميع الدول المتعاقدة ملزمة بالتعديل، ما لم تنسحب من هذه الاتفاقية وفقاً للمادة ١٠٥ قبل ستة أشهر على الأقل من بدء نفاذ التعديل. ويصبح هذا الانسحاب سارياً عندما يدخل التعديل حيز النفاذ.

١٠- عندما يعتمد تعديل ولكن فترة الأشهر [الثمانية عشر] اللازمة لقبوله لم تكن قد انقضت بعد، تكون الدولة التي تصبح دولة متعاقدة خلال تلك الفترة ملزمة بالتعديل إذا دخل حيز النفاذ. وتكون الدولة التي تصبح دولة متعاقدة بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل يكون قد قُبلَ وفقاً للفقرة ٧. وفي الحالات المشار إليها في هذه الفقرة، تصبح الدولة ملزمة بأي تعديل عندما يدخل ذلك التعديل حيز النفاذ، أو عندما تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ فيما يخص تلك الدول، أيهما جاء لاحقاً.

المادة ١٠٥- الانسحاب من هذه الاتفاقية

١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تعلن انسحابها من هذه الاتفاقية بإشعار يوجه إلى الوديع كتابة.

٢- يسري مفعول الانسحاب في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة على تلقي الوديع إشعاراً به. وإذا حُدِّدت في الإشعار فترة أطول من تلك كان الانسحاب ساري المفعول عند انقضاء تلك الفترة الأطول بعد تلقي الوديع ذلك الإشعار.^(٣١٦)

(315) قُلِّصت اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المعتمدة في الآونة الأخيرة هذه الفترة إلى اثني عشر شهراً عندما تكون العجلة مهمة. انظر مثلاً المادة ٢٤ (٨) من البروتوكول الملحق بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلويث النفطي لعام ١٩٩٢.

(316) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٤ من قواعد هامبورغ. والجملة الثانية من الفقرة ٢ ليست في الحقيقة ضرورية جداً لكنها ترد في قواعد هامبورغ وفي بعض معاهدات الأونسيرال الأخرى، بما في ذلك مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. فهي لا ترد مثلاً في المادة ٢٧ من الاتفاقية الدولية لقمع أعمال الإرهاب النووي لعام ٢٠٠٥ (آخر نص يودع لدى الأمين العام)، التي تنص على صيغة بديلة مختلفة اختلافاً طفيفاً:

"١- لأية دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإشعار خطي يوجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.
٢- يصبح الانسحاب نافذاً بعد انقضاء سنة واحدة على تاريخ تسلم الأمين العام للأمم المتحدة للإشعار."

حُرِّت في نيويورك، في هذا اليوم [...] من شهر [...] من عام [...] في أصل واحد
تساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.
وإثباتا لما تقدّم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم،
بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

قانون النقل

مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

مذكّرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	
١٠٣	المرفق الثاني - مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]
١٠٣	الفصل ١ - أحكام عامة
١٠٣	المادة ١ - التعاريف
١١٠	المادة ٢ - تفسير هذه الاتفاقية
١١٠	المادة ٣ - مقتضيات الشكل
١١١	المادة ٤ - المطالبات غير التعاقدية قابلة تطبيق الدفع و حدود المسؤولية
١١٢	الفصل ٢ - الاتصال الإلكتروني
١١٢	المادة ٥ - استخدام الاتصالات الإلكترونية ومفعولها
١١٢	المادة ٦ - إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول
١١٣	المادة ٧ - استبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١١٤	الفصل ٣ - نطاق الانطباق
١١٤	المادة ٨ - نطاق الانطباق العام
١١٤	المادة ٩ - استثناءات ومشمولات محددة
١١٥	المادة ١٠ - الانطباق على أطراف معينة
١١٦	الفصل ٤ - فترة المسؤولية
١١٦	المادة ١١ - فترة مسؤولية الناقل
١١٧	المادة ١٢ - عقود النقل والشحن المخططة النقل الذي يتجاوز أحكام عقد النقل
١١٨	الفصل ٥ - التزامات الناقل
١١٨	المادة ١٣ - نقل البضاعة وتسليمها
١١٨	المادة ١٤ - التزامات محددة
١١٩	المادة ١٥ - البضاعة التي يمكن أن تصبح خطراً
١١٩	المادة ١٦ - الالتزامات الإضافية المنطبقة التزامات محددة تنطبق على الرحلة البحرية
١٢١	الفصل ٦ - مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر
١٢١	المادة ١٧ - أساس المسؤولية
١٢٤	المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات
١٢٤	المادة ١٩ - مسؤولية الناقل بالإنابة

(317) تيسيراً للرجوع إلى النص وتسهيلاً للمناقشات داخل الفريق العامل، يتضمن المرفق الثاني نصاً لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] يبيّن بواسطة خطوط تحتية وشطب التغييرات التي أُدخلت على كل حكم من الأحكام مقارنة بما كانت عليه في أحدث صيغة نُشرت.

الصفحة

١٢٥	.....	المادة ٢٠- ٢٥ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية
١٢٧	.....	المادة ٢١- ٢٥ مكرر - المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة
١٢٨	.....	المادة ٢٢- ٢٦ - التأخر
١٢٨	.....	المادة ٢٣- ٢٧ - حساب التعويض
١٢٩	.....	المادة ٢٤- ٢٨ - الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر
١٣٠	.....	الفصل ٧- ٧ - أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل بحراً [أو عبر مياه أخرى قابلة للملاحة]
١٣٠	.....	المادة ٢٢- ٢٦
١٣١	.....	المادة ٢٥- ٢٩ - الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري
١٣٢	.....	المادة ٢٦- ٣٠ - البضاعة المنقولة على سطح السفينة
١٣٣	.....	المادة ٢٧- ٣١ - النقل السابق أو اللاحق للنقل بحراً
١٣٤	.....	الفصل ٨- ٨ - التزامات الشاحن
١٣٤	.....	المادة ٢٨- ٣٢ - تسليم البضاعة جاهزة للنقل
١٣٥	.....	المادة ٢٩- ٣٣ - التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات
١٣٥	.....	المادة ٣٠- ٣٤ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات
١٣٦	.....	المادة ٢٨- ٣٢
١٣٦	.....	المادة ٣١- ٣٥ - أساس مسؤولية الشاحن
١٣٨	.....	المادة ٣٢- ٣٦ مكرر - تقديم الشاحن بيانات خاطئة بشكل ملموس
١٣٨	.....	المادة ٣٠- ٣٤
١٣٩	.....	المادة ٣٣- ٣٧ - قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة
١٣٩	.....	المادة ٣٤- ٣٨ - تولي حقوق الشاحن والتزاماته
١٤٠	.....	المادة ٣٥- ٣٩ - المسؤولية عن المتعاقدين من الباطن والمستخدمين والوكلاء مسؤولية الشاحن بالإنابة
١٤٠	.....	المادة ٣٦- ٣٩ - توقّف مسؤولية الشاحن
١٤١	.....	الفصل ٩- ٩ - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية
١٤١	.....	المادة ٣٣- ٣٧ - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني
١٤٢	.....	المادة ٣٤- ٣٨ - تفاصيل العقد
١٤٣	.....	المادة ٣٥- ٣٩ - التوقيع
١٤٤	.....	المادة ٣٦- ٣٩ - النواقص في تفاصيل العقد
١٤٥	.....	المادة ٣٧- ٣٩ - التحفظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد
١٤٦	.....	المادة ٣٨- ٣٩ - وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية
١٤٧	.....	المادة ٣٩- ٣٩ - الدليل الظاهر والدليل القاطع
١٤٨	.....	المادة ٤٠- ٣٩ - المفعول الاستدلالي للبنود التحفظية
١٤٩	.....	الفصل ٩- ٩ - أجرة النقل
١٤٩	.....	المادة ٤١- ٣٩
١٤٩	.....	المادة ٤٢- ٣٩
١٥٠	.....	المادة ٤٣- ٣٩
١٥٠	.....	المادة ٤٥- ٣٩ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"
١٥١	.....	المادة ٤٥- ٣٩
١٥٢	.....	الفصل ١٠- ١٠ - التسليم إلى المرسل إليه
١٥٢	.....	المادة ٤٦- ٣٩ - الالتزام بقبول تسليم البضاعة
١٥٣	.....	المادة ٤٧- ٣٩ - التزام الإقرار بتسليم البضاعة

الصفحة

١٥٣	المادة ٤٨ - التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٥٤	المادة ٤٩ - التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٥٧	المادة ٥٠ - عدم تقديم تعليمات وافية
١٥٨	المادة ٥١ - عند تعذر تسليم البضاعة
١٥٩	المادة ٥٢ - الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد
١٥٩	المادة ٥٣ - مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعذر تسليمها
١٦٠	الفصل ١١ - حق السيطرة
١٦٠	المادة ٥٤ - تعريف حق السيطرة
١٦١	المادة ٥٥ - الخروج عن عقد النقل
١٦١	المادة ٥٦ - القواعد الواجبة التطبيق على أساس مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني
١٦٤	المادة ٥٧ - تنفيذ الناقل للتعليمات
١٦٧	المادة ٥٨ - اعتبار البضاعة قد سلمت
١٦٧	المادة ٥٩ - الالتزام بتقديم معلومات أو تعليمات أو مستندات إلى الناقل
١٦٧	المادة ٦٠ - الخروج بالاتفاق
١٦٨	الفصل ١٢ - إحالة الحقوق
١٦٨	المادة ٦١ - عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٦٨	المادة ٦٢ - مسؤولية الحائز
١٦٩	المادة ٦١
١٧٠	المادة ٦٢
١٧٠	المادة ٦٣ - عندما لا يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٧١	الفصل ١٣ - حدود المسؤولية
١٧١	المادة ٦٤ - أساس حدود المسؤولية
١٧٣	المادة ٦٥ - المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر
١٧٤	المادة ٦٦ - سقوط الحق في الحد من المسؤولية
١٧٥	الفصل ١٤ - الحقوق في رفع الدعوى
١٧٥	المادة ٦٧ - الأطراف
١٧٦	المادة ٦٨ - عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
١٧٧	المادة ٦٥
١٧٧	الفصل ١٥ - الوقت المتاح لرفع الدعوى
١٧٧	المادة ٦٦ - التقادم المسقط للدعوى
١٧٨	المادة ٦٧ - بدء سريان فترة التقادم
١٧٩	المادة ٦٨ - تمديد فترة التقادم
١٧٩	المادة ٦٩ - دعوى التعويض
١٨٠	المادة ٧٣ - المطالبات المضادة
١٨٠	المادة ٧٤ - رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية
١٨١	الفصل ١٦ - الاختصاص
١٨١	المادة ٧٥ - رفع الدعوى على الناقل
١٨٢	المادة ٧٦ - الاتفاقات على الاختصاص الحصري
١٨٣	المادة ٧٧ - الدعوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري
١٨٣	المادة ٧٨ - لا وجود لأسس إضافية للاختصاص

الصفحة

١٨٤	..... المادة ٧٩- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية
١٨٥	..... المادة ٧٤ مكرراً ثانياً ٨٠- ضم الدعاوى ونقلها
١٨٦	..... المادة ٧٥
١٨٦	..... المادة ٧٥ مكرراً ٨١- الاتفاق بعد نشوء النزاع
١٨٧	..... الفصل ١٧- التحكيم
١٨٧	..... الخيار ألف- المادة ٧٦ ٨٢
١٨٧	..... المادة ٧٧ ٨٣-
١٨٧	..... المادة ٧٨ ٨٤-
١٨٨	..... المادة ٧٩ ٨٥-
١٨٨	..... المادة ٨٥ مكرراً ٨٥-
١٨٨	..... المادة ٨٥ مكرراً ٨٦-
١٨٨	..... الخيار باء- المادة ٧٦ ٨٢-
١٨٨	..... المادة ٧٧ ٨٣-
١٨٩	..... المادة ٧٨ ٨٤-
١٨٩	..... المادة ٧٩ ٨٥
١٨٩	..... المادة ٨٥ ٨٦
١٨٩	..... الفصل ١٨- العوارية العامة
١٨٩	..... المادة ٨٧ ٨٧- أحكام بشأن العوارية العامة
١٨٩	..... المادة ٨٨ ٨٨- الإسهام في العوارية العامة
١٩٠	..... الفصل ١٩- الاتفاقيات الأخرى
١٩٠	..... المادة ٨٩ ٨٩- الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى
١٩١	..... المادة ٩٠ ٩٠- الغلبة على المعاهدات السابقة
١٩١	..... المادة ٩١ ٩١- حد المسؤولية العالمي
١٩١	..... المادة ٩٢ ٩٢- أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة
١٩١	..... المادة ٩٣ ٩٣- أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نووي
١٩٢	..... الفصل ٢٠- [حدود الحرية التعاقدية] صحة الاشتراطات التعاقدية
١٩٢	..... المادة ٩٤ ٩٤- أحكام عامة
١٩٣	..... المادة ٩٥ ٩٥- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم
١٩٥	..... المادة ٩٦ ٩٦- أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى
١٩٥	..... الفصل ٢١- أحكام ختامية
١٩٥	..... المادة ٩٧- الوديع
١٩٦	..... المادة ٩٨- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام
١٩٦	..... المادة ٩٩- التحفظات
١٩٦	..... المادة ١٠٠- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية
١٩٧	..... المادة ١٠١- بدء النفاذ
١٩٧	..... المادة ١٠٢- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى
١٩٨	..... المادة ١٠٣- التنقيح والتعديل
١٩٩	..... المادة ١٠٤ مكرراً ١٠٤- تعديل مقادير حدود المسؤولية
٢٠١	..... المادة ١٠٥- الانسحاب من هذه الاتفاقية

مشروع اتفاقية^(٣١٨) بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]^(٣١٩)

الفصل ١ - أحكام عامة

المادة ١ - التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) يقصد بتعبير "عقد النقل" عقد يتعهد فيه الناقل، مقابل دفع أجرة نقل، بنقل بضاعة من مكان إلى آخر. ويجب أن ينص العقد على النقل عن طريق البحر ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى قبيل إضافة إلى النقل البحري أوجهه.^(٣٢٠)

(ب) يقصد بتعبير "عقد الحجم" عقد ينص على نقل [كمية دنيا محددة من] البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية قدرا أدنى أو أقصى أو نطاقا معينا.^(٣٢١)

(ج) يقصد بتعبير "نقل ملاحى غير منتظم" أي نقل لا يكون خدمة نقل ملاحية منتظمة. ولأغراض هذه الفقرة، يقصد بتعبير "نقل ملاحى منتظم" خدمة نقل '١' تُعرض على عامة الناس من خلال النشر أو وسائل مماثلة و'٢' تشمل النقل بواسطة بواخر سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية متاحة لعامة الناس عن مواعيد الإبحار.^(٣٢٢)

(318) من دون أن يكون القصد تحديد شكل هذا الصك مسبقا، استُعيض في كامل النص عن كلمة "صك" بكلمة "اتفاقية" في محاولة لتحقيق الاتساق.

(319) وفقا لما ذُكر في الفقرة ٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرّر الفريق العامل الاحتفاظ بالعنوان الحالي دون تغيير لأغراض مناقشته في المستقبل.

(320) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٥٣ و٥٨ من نفس الوثيقة بغية مواصلة مناقشتها.

(321) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576 التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/576 بغية مواصلة مناقشتها. والغرض من التعديل المقترح هو معالجة الشواغل التي أثّرت بشأن العبارة التي كانت واردة بين معقوفتين، وهي "كمية دنيا محددة من".

(322) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٥٨ من نفس الوثيقة بغية مواصلة مناقشتها.

(د) يقصد بتعبير "الناقل" الشخص الذي يرم عقد النقل مع الشاحن.

(هـ) يقصد بتعبير "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدي فعلياً أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتلقي البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها^(٣٢٣)، بما في ذلك نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته. ويشمل تعبير "الطرف المنفذ" الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية كما هي معروفة في الفقرتين الفرعيتين (و) و(ز) من هذه الفقرة، ولكنه لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو شخص مشار إليه في المادة ٣٤ أو المرسل أو الطرف المسيطر^(٣٢٤) أو المرسل إليه، أو يكون مستخدماً لدى شخص (غير الناقل) يستعين به الشاحن أو شخص مشار إليه في المادة ٣٤ أو المرسل أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه أو يكون وكيلاً له أو متعاقدًا عاديًا معه أو متعاقدًا من الباطن معه.^(٣٢٥)

(و) يقصد بتعبير "الطرف المنفذ البحري" أي طرف منفذ يؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل أثناء الفترة بين وصول البضاعة إلى ميناء التحميل [أو، في حالة إعادة الشحن، إلى أول ميناء تحميل] على السفينة ومغادرتها ميناء التفريغ من على السفينة [أو ميناء التفريغ النهائي، حسبما يكون الحال].^(٣٢٦) وفي حال حصول إعادة شحن، لا تكون ولا تعتبر الأطراف المنفذة التي تؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل داخلياً أثناء الفترة بين مغادرة البضاعة أحد الموانئ ووصولها إلى ميناء تحميل آخر أطرافاً منفذة بحرية.^(٣٢٧)

(323) وُسِّعت القائمة لكي توازي الالتزامات المحددة التي هي مبيّنة في الفقرة (١) من المادة ١٤ .

(324) وُسِّعت القائمة لكي تكون متنسقة مع قائمة الأطراف المشار إليها في المادة ١٠ .

(325) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 .

(326) وفقاً لما ذُكر في الحاشية ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، كان هناك تأكيد داخل الفريق العامل لاقتراح إدراج النقل الداخلي ضمن الميناء في تعريف الطرف المنفذ البحري، ولكن كان هناك على نطاق واسع رأي ذهب إلى أن النقل بين ميناءين مختلفين مكانياً ينبغي أن يعتبر جزءاً من وظائف الطرف المنفذ غير البحري. وهذا التوضيح يمكن أن يتحقق بأن تدرج هنا عبارة "بما في ذلك النقل الداخلي ضمن الميناء". كما اقترح في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/544 أن يعتبر الناقل بالسكك الحديدية طرفاً منفذاً غير بحري، حتى وإن قام بخدمات داخل ميناء. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في هذا الاقتراح.

(327) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 .

(ز) يُقصد بتعبير "الطرف المنفذ غير البحري" أي طرف منفذ يؤدي أياً من مسؤوليات الناقل قبل وصول البضاعة إلى ميناء التحميل أو بعد مغادرة البضاعة ميناء التفريغ.^(٣٢٨)

(ح د) يقصد بتعبير "الشاحن" الشخص الذي يرم عقد النقل مع الناقل.

(ط ج) يقصد بتعبير "المرسل" الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقلها.

(ي و) يُقصد بتعبير "الحائز"

١٤ ' الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند نقل قابل للتداول

(أ) ويُذكر في مستند النقل أنه هو الشاحن أو المرسل إليه إذا كان مستند النقل مستندا لأمر، أو يكون هو الشخص الذي يظهر إليه المستند حسب الأصول،

(ب) أو يكون حامل المستند، إذا كان المستند مستندا لأمر مظهرًا على بياض أو مستندا لحامله؛

٢٤ ' أو يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الشخص الذي أُصدر أو أُحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ويملك وحده السيطرة على سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ذلك.^(٣٢٩)

(ط ك) يقصد بتعبير "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة بمقتضى عقد نقل أو مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

(ز ل) يقصد بتعبير "حق السيطرة" المعنى الوارد في المادة ٥٣ هـ ٥٤.

(ح م) يقصد بتعبير "الطرف المسيطر" الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة بمقتضى المادة ٥٤ هـ ٥٦.

(328) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أعرب عن شغل مثاره ما إذا كان ينبغي أن يتناول التعريف الأطراف المنفذة الكائنة في دول غير متعاقدة. وأشار إلى إمكان النظر في هذه المسألة لاحقاً، في ضوء الاتفاقية ككل، إذا اعتبرت ملائمة على ضوء الشواغل المتعلقة بالبحث عن المحكمة المناسبة ومسألة إنفاذ الأحكام القضائية الأجنبية.

(329) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرة ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(ن ك) يقصد بتعبير "مستند النقل" المستند الذي يُصدره، بمقتضى عقد النقل، الناقل أو الطرف المنفذ الذي يستوفي أحد الشرطين التاليين أو كليهما:
 '١' أن يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة بمقتضى عقد النقل، أو
 '٢' أن يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه.
 أو كليهما.

(س ل) يقصد بتعبير "مستند النقل القابل للتداول" أي مستند نقل يدل بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو عبارة 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".

(ع م) يقصد بتعبير "مستند النقل غير القابل للتداول" أي مستند نقل لا تنطبق عليه صفة مستند النقل القابل للتداول.

(ف ن) يقصد بتعبير "الاتصال الإلكتروني" الاتصال المعلومات المنشأة أو المرسلَة أو المتلقاة أو المخزّنة بواسطة إلكترونية أو بصرية أو بواسطة صور رقمية أو بوسيلة مشابهة بما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلَة ميسورة الوصول إليها بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً.^(٣٣٠) ويشمل الاتصال إنشاء المعلومات وتخزينها وإرسالها واستقبالها.

(ص ح) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني" المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر صادرة عن الناقل أو عن الطرف المنفذ بواسطة اتصال إلكتروني يجري بمقتضى عقد نقل، بما في ذلك المعلومات التي يُرفقها الناقل أو الطرف المنفذ منطقيًا بسجل النقل

(330) توضيح مقترح من أجل ضمان ألا يقيم مشروع الاتفاقية تمييزاً لا طائل من ورائه بين وسيلة الإرسال والشكل الذي تخزّن به البيانات. ويستند تعريف "الاتصال الإلكتروني" إلى تعريف "رسالة البيانات" الوارد في المادة ٢ من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة ١٩٩٦ ("قانون التجارة الإلكترونية")، دون قائمة الأساليب التوضيحية. ففي قانون التجارة الإلكترونية كما في مشروع اتفاقية الأونسيترال بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية ("مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني")، الوارد في المرفق الأول من الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، ليس في إمكان كل رسائل البيانات أن تكون لها قيمة ماثلة لقيمة المستندات الورقية، حيث إن ذلك لا يتسنى إلا فيما يتعلق برسائل البيانات التي هي "ميسورة الوصول إليها بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً". وفي مشروع الصك، يضم مفهوم "الاتصال الإلكتروني" أيضاً معايير بشأن تحقيق التكافؤ الوظيفي بين رسائل البيانات والمستندات المكتوبة المنصوص عليها في المادة ٦ من قانون التجارة الإلكترونية والفقرة ٢ من المادة ٩ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. ومن ثم، يجب أن يكون "الاتصال الإلكتروني" بمقتضى هذا الصك قادراً دائماً على أداء وظيفة المستندات المكتوبة.

الإلكتروني بواسطة ملحقات أو يصلها بشكل آخر بسجل النقل الإلكتروني في وقت يتزامن مع إصداره أو في وقت لاحق لذلك، بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني، والتي تستوفي أحد الشرطين التاليين أو كليهما:

- ١' أن تُثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة بمقتضى عقد نقل، أو
- ٢' أن تُثبت وجود عقد نقل أو تحتوي عليه،
أو كليهما.

~~وهو يشمل معلومات تقتصر منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة ضمانم أو تتصل بشكل آخر بسجل النقل الإلكتروني في نفس الوقت الذي يُصدره فيه الناقل أو الطرف المنفذ أو بعد ذلك الوقت، بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني.~~^(٣٣١)

(ق ح) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" أي سجل نقل إلكتروني

١' يدلّ، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة^(٣٣٢) أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"،

٢' وفي استخدامه بمقتضى المادة ٦ (١).^(٣٣٣)

(ر ف) يُقصد بتعبير "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" أي سجل نقل إلكتروني لا تنطبق عليه صفة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.^(٣٣٤)

(331) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(332) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كانت كلمة "ملائمة" ضرورية في ضوء استخدام العبارة "يعترف ... بأن لها المفعول ذاته" وفي ما إذا كان ينبغي جعل الصيغة المماثلة في مشروع المادة ١ (س) متوافقة مع هذه الصيغة.

(333) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(334) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ١٨٥ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(ش) يقصد بعبارة "إصدار وإحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول" إصدار السجل وإحالة السيطرة الحصرية عليه. [وتكون للشخص سيطرة حصرية على سجل النقل الإلكتروني إذا كانت الإجراءات المستخدمة في إطار المادة ٦ تبين بصورة موثوقة أن ذلك الشخص هو الشخص صاحب الحقوق في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول].^(٣٣٥)

(ت ص) يُقصد بتعبير "تفاصيل العقد" أي معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (كما في ذلك شروط العقد والتميزات والتوقيعات والتظهيرات) التي توجد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.^(٣٣٦)

(ث ب) يقصد بتعبير "البضاعة" [ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ بغرض نقله] [ما يتعهد الناقل أو الطرف المنفذ بنقله بمقتضى عقد النقل] 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.^(٣٣٧)

(خ) يقصد بتعبير "السفينة" أي مركب يستعمل من أجل نقل البضاعة بحراً.^(٣٣٨)

(ذ ق) يقصد بتعبير "الحاوية" أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو الحاويات البديلة، أو أي عبوة موحدة مماثلة تستخدم في تجميع

(335) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ٢٠٨ من الوثيقة A/CN.9/576، فإن القصد من المعقوفتين حول الجملة الثانية هو بيان وجوب مواصلة التفكير في صيغة النص، وليس الدلالة على أي تشكك بشأن ضرورة إدراجه. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في المقترح الوارد في الفقرة ٢٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576 بشأن ضرورة توضيح القصد من مشروع هذه الفقرة في ملاحظة إيضاحية تُلحق بمشروع الاتفاقية.

(336) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ١٨٥ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(337) بالإحالة إلى المناقشة المذكورة في الحاشية ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يقترح حذف العبارتين "ما يتسلمه" و "أو الطرف المنفذ بغرض نقله" الواردتين بين المعقوفتين الأوليين والعبارة "أو الطرف المنفذ" في الجملة الواردة بين المعقوفتين الثانيةين.

(338) أضيف هذا التعريف لتوضيح وتوحيد استعمال تعبير "السفينة" و "المركب"، حسبما هو مقصود في النص المعني، بحيث تعني "السفينة" أي مركب يعبر المحيطات ويعني "المركب" كل المراكب الأخرى.

البضاعة،^(٣٣٩) [وقابلة للنقل بحراً] و[مصممة للنقل بحراً]، وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة.^(٣٤٠)

(ض) يقصد بتعبير "أجرة النقل" الأجر المستحق الدفع إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.^(٣٤١)

(أ) يُقصد بتعبير "المقر" المكان الذي (أ) يكون فيه '١' المركز القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل، حسب الاقتضاء، أو '٢' الإدارة المركزية أو '٣' مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر [أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين]، و(ب) يكون فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.^(٣٤٢)

(ب ب) [ما لم تنص الاتفاقية على خلاف ذلك]، يُقصد بتعبيري "وقت التسلم" و "مكان التسلم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدد بشأن تسلم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحددان وفقاً للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نص محدد في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات من هذا القبيل، يكون وقت ومكان تسلم البضاعة هما عندما وحيث يتولى الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً عهدة البضاعة.^(٣٤٣)

(339) حُذف البديان "وقابلة للنقل بحراً" و "ومصممة للنقل بحراً" لأثما غير ضروريان نظراً لأن هاتين المسألتين معالجتان في المادتين اللتين ظهرتا فيهما وهما مشروعاً المادتين ٦٤ و ٢٦.

(340) لاحظ حاشية مشروع المادة ٦٤ (٣) والتي جاء فيها أنه قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" لضمان أنه يشمل المنصات النقالة. ويقترح أن يُشار إلى "المنصات النقالة" في الفقرة ٣ من المادة ٦٤ وليس هنا، إن كان لا بد من ذكرها.

(341) يُقترح حذف هذا التعريف نظراً لحذف الفصل المتعلق بأجرة النقل وإدراج "أجرة النقل" في تعريف "عقد النقل" في الفقرة ١ (أ).

(342) تعديلات مقترحة على النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/576. ويُقترح أن تُدرج إشارة إلى الاتحادات لأن هذه الهيئات الاعتبارية كثيراً ما تمتلك سفناً، ولكن لا يمكن إدراجها ضمن "الأشخاص الاعتباريين الآخرين". وقد أضيف "مكان التأسيس أو المكتب المسجل" توحيماً لليقين، إذ إن "المركز القانوني" غير معترف به على نطاق عالمي. وكل هذه التغييرات متسقة مع نص المادة ٦٠ من لائحة المجلس رقم ٢٠٠١/٤٤ المؤرخة ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ والمتعلقة بالاختصاص القضائي والاعتراف بالأحكام القضائية في المسائل المدنية والتجارية وإنفاذها [الجريدة الرسمية L12 المؤرخة ١٦-١-٢٠٠١] ("بروكسل الأولى")، وقد اقتبس النص الأصلي منها.

(343) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها. وإذا ما احتُفظ بهذا التعريف، وجب تحقيق اتساق هذا النص مع مشاريع المواد ٨ و ١١ و ٧٥ و ٧٧.

[ج ج] ما لم تنص الاتفاقية على خلاف ذلك، يُقصد بتعبيري "وقت التسليم" و "مكان التسليم" الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل أو، في حالة عدم وجود أي نص مُحدّد بشأن تسليم البضاعة في ذلك العقد، الوقت والمكان المحدّدان وفقاً للأعراف أو الممارسات أو العادات في المهنة. وفي حالة عدم وجود أي نص محدد من هذا القبيل في عقد النقل أو وجود أعراف أو ممارسات أو عادات من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان إنزال البضاعة أو تفرغها من آخر سفينة أو مركبة وسيلة نقل نقلت عليها بمقتضى عقد النقل.^(٣٤٤)

المادة ٣ مكرراً ٢ - تفسير هذه الاتفاقية^(٣٤٥)

عند تفسير هذه الاتفاقية، يجب أن يراعى طابعها الدولي وأن تراعى الحاجة إلى تعزيز الاتساق في تطبيقها والالتزام بحسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣ م - مقتضيات الشكل^(٣٤٦)

يجب^(٣٤٧) أن تصدر الإشعارات والتأكيدات وتعبيرات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الاتصالات المشار إليها في المواد ٢٠ (٢) و ٢٤ (١) و ٢٤ (٢) و ٢٤ (٣) و ٣٤ (١) و ٣٨ (ب) و (ج) و ٤١ (ج) و ٤٧ و ٤٧ و ٥٢ و ٥٦ (١) و ٦١ مكرراً و ٦٣ (٢) و ٦٤ (١) و ٧١ و ٧٦ و ٧٦ و ٧٦ و ٩٥ (١) و ٩٥ (٦) (ب) والإعلان المشار إليه في المادة ٦٨ والاتفاق المتعلق بالوزن المشار إليه في المادة ٣٧ (١) (ج) كتابة. ويجوز استخدام

(344) المرجع نفسه، انظر الحاشية ٣٤٣.

(345) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(346) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، مع إدراج إشارات إلى مشاريع المواد ٢٠ (٢) و ٦٤ (١) و ٥٦ (١) و ٦٣ (٢) و ٩٥ (١) و ٩٥ (٦) (ب) وإجراء تصويبات على وصف أنواع الاتصالات الواردة في البداية. ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن هذه القائمة غير مغلقة لأن النظر فيها لم ينته بعد. إضافة إلى ذلك، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان من المستصوب إدراج ملاحظة إيضاحية في النص النهائي تفيد بأن أي إشعارات مذكورة في هذه الاتفاقية وغير واردة في المادة ٣ يمكن القيام بها بواسطة أي وسيلة، بما في ذلك شفويًا أو بواسطة تبادل رسائل البيانات التي لا ينطبق عليها تعريف "الاتصال الإلكتروني". ويرد ضمناً في تعريف "الاتصال الإلكتروني" أنه يجب أن يكون بإمكانه أداء وظيفة المستندات المكتوبة (انظر الحاشية ٣٣٠ أعلاه).

(347) مع أن الممارسة المتبعة في الأونسيترال تتمثل في استعمال الصيغة التقريرية في كل صكوكها، فقد ارتئي أن الممارسة العصرية فيما يتعلق بصوغ نصوص تشريعية تفضل استعمال أشكال أخرى مثل صيغة الوجوب "يجب". ومع أن هذه الصيغة من مشروع الاتفاقية اعتمدت النهج الأكثر عصرية، فلعل الفريق العامل يود أن ينظر في مسألة أي النهجين أفضل.

الاتصال الإلكتروني للاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسيلة بموافقة صريحة أو ضمنية من الطرف الذي يرسلها والطرف الذي أرسلت له.

المادة ٣١ ٤ - المطالبات غير التعاقدية قابلة تطبيق الدفوع وحدود المسؤولية^(٣٤٨)

١- تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل أو الطرف المنفذ البحري بسبب حدوث هلاك أو تلف للبضاعة المشمولة بعقد النقل [أو فيما يتعلق بها]^(٣٤٩) والتأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي التزام آخر بموجب هذه الاتفاقية،^(٣٥٠) سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك.^(٣٥١)

٢- إذا رُفعت دعوى^(٣٥٢) على موظف لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو على وكيل له، كان لذلك الشخص الحق في الانتفاع من الدفوع وحدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت ذلك الشخص أنه]^(٣٥٣) تصرف ضمن نطاق عمله كموظف أو وكيل.

(348) التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. وقد نُقلت هذه المادة إلى الفصل ١ (أحكام عامة) لأنها تتعلق بانطباق مشروع الاتفاقية بوجه عام وبأنه الاستباقي ولا تتعلق بمجرد مسؤولية الناقل، حيث كان موضعها سابقا.

(349) انظر الحاشية ٥٣٨ أدناه.

(350) ارتئي أن إضافة العبارة "أو بسبب الإخلال بأي التزام آخر" أغنت عن الحاجة إلى الإشارة إلى العبارة "[أو فيما يتعلق بها]" (أي بالبضاعة).

(351) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، سيتواصل النظر في الطابع التكراري المحتمل بين المادة ٢٠ (٤) ومشروع المادة ٤، وذلك أثناء إعادة النظر القادمة في مشروع الاتفاقية. ولعل التعديلات التي أُدخلت على هذه الأحكام قد تداركت هذه المشكلة.

(352) لم تُكرر العبارة "بمقتضى هذه الاتفاقية"، التي هي واردة في الحكم الموازي لهذا الحكم في المادة ٢٠ (٤)، لأنه لن ترفع دعوى على المستخدم أو الوكيل بمقتضى مشروع الاتفاقية لأن هذين الشخصين ليسا خاضعين لأحكام الاتفاقية، عدا فيما يتعلق بالطرف المنفذ البحري، وهذا مشمول بالمادة ٢٠ (٤).

(353) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي حذف النص الوارد بين معقوفتين من أجل تقليص عبء الإثبات الذي يقع على المستخدم أو الوكيل.

الفصل ٢ - الاتصال الإلكتروني

المادة ٣٥ - استخدام الاتصالات الإلكترونية ومفعولها^(٣٥٤)

رهنًا بالمقتضيات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية،

(أ) يجوز تسجيل أو إرسال أي شيء يتعين وجوده في مستند النقل أو عليه، بمقتضى هذه الاتفاقية، باستخدام الاتصالات الإلكترونية^(٣٥٥) بدلا من مستند النقل، شريطة أن يجري إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة صريحة أو ضمنية من الناقل والشاحن؛

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٦ - إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول^(٣٥٦)

١ - يجب أن يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) الأسلوب الذي تتم بموجبه يتم به إصدار^(٣٥٧) وإحالة ذلك السجل حصرا إلى حائز مقصود؛

(ب) وتأكيد بأن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يحتفظ بسلامته؛

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛

(د) والطريقة التي يجري بها التأكيد على أن التسليم إلى الحائز قد تم، أو أن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم يعد له أي مفعول أو صلاحية، عملا بالمادة ٤٩ (أ) ٢.

(354) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(355) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرة ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(356) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(357) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، والمنقحة في الفقرتين ٢٠٧ و ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

٢ - يجب الإشارة إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ في تفاصيل العقد وأن يكون من السهل التحقق منها^(٣٥٨).

المادة ٧ - استبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول^(٣٥٩)

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

(أ) وجب على يُسَلَّم الحائز إلى أن يسلم الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل، إذا أُصدر أكثر من مستند واحد؛ و

(ب) ووجب على يُصَدَّر الناقل أن يصدر إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل قد أُصدر عوضاً عن مستند النقل القابل للتداول؛
وعند ذلك لا يعود (ج) ولم يعد لمستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

٢ - إذا أُصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذلك بمستند نقل قابل للتداول:

(أ) يُصَدَّر وجب على الناقل أن يُصدر إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني ذلك، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن المستند قد أُصدر عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) وعند تلك الاستعاضة، لم يعد لسجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية.

(358) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، استخدمت العبارة "يكون من السهل التحقق منها" للإشارة دون الإفراط في التفاصيل إلى أنه يجب أن تكون الإجراءات اللازمة متاحة للأطراف الذين لهم مصلحة مشروعة في معرفتها قبل الدخول في التزام قانوني استناداً إلى صحة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. كما لوحظ أن النظام المتوخى سوف يعمل بأسلوب لا يختلف عن أحكام وشروط سندات الشحن المتاحة حالياً. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان ينبغي تحديد التفاصيل المتصلة بذلك في ملاحظة أو تعليق يرافق مشروع الاتفاقية.

(359) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

الفصل ٣ - نطاق الانطباق (٣٦٠)

المادة ٣ ٨ - نطاق الانطباق العام (٣٦١)

١ - رهنا بالمادة ٣ ٩ (١)، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين ويكون فيها ميناء التحميل [في عملية النقل البحري] وميناء التفريغ [في نفس عملية النقل البحري] في دولتين مختلفتين:

(أ) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] واقعا في دولة طرف متعاقدة (٣٦٢)؛ أو

(ب) إذا كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] واقعا في دولة طرف متعاقدة؛ أو

(ج) إذا كان عقد النقل ينص على أن هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة تضعه موضع التنفيذ يحكم العقد. (٣٦٣)

ويقصد بالإشارات إلى [الأماكن و] (٣٦٤) الموانئ [الأماكن و] الموانئ المتفق عليها في عقد النقل.

٢ - تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٣ ٩ - استثناءات ومشمولات محددة (٣٦٥)

١ - لا تنطبق هذه الاتفاقية على:

(أ) مشارطات الاستئجار؛

(360) حيث خلا النص من عناوين لفصول ومواد، اقترحت صيغ لكي ينظر فيها الفريق العامل.

(361) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

(362) بصورة عامة، دأبت الأونسيتال على استعمال مصطلح "الدولة المتعاقدة" في مقابل مصطلح "الدولة الطرف" أو ما شابهه. وقد أخذ بهذا التغيير في كامل نص مشروع الاتفاقية.

(363) يمكن الإشارة إلى مناقشة هذه الفقرة على النحو الوارد في الفقرة ٦١ من الوثيقة A/CN.9/576.

(364) إذا كانت المادة ١ تعرف "مكان التسليم" و "مكان التسليم"، كما هو الشأن حاليا في مشروع الفئرتين (ب ب) و (ج ج)، فإن الإشارات إلى "المكان" تصبح غير ضرورية.

(365) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها.

- (ب) العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها؛
- (ج) العقود الأخرى في النقل الملاحى غير المنتظم، باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٢؛
- (د) عقود الحجم، باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٣.
- ٢- دون المساس بأحكام الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب)، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم عندما يُثبت أو يتضمنه مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يُثبت أيضا تسلّم الناقل أو طرف منفذ للبضاعة، باستثناء العقود المبرمة بين أطراف في مشاركة استئجار أو في عقد لاستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها.
- ٣- (أ) تنطبق هذه الاتفاقية على الشروط التي تنظم كل شحنة تتم بمقتضى عقد حجم، طالما كانت أحكام هذا الفصل تحدّد ذلك.
- (ب) تنطبق هذه الاتفاقية على شروط عقد الحجم، طالما كانت تنظم شحنة تتم بمقتضى عقد الحجم ذلك الذي تحكمه هذه الاتفاقية بمقتضى الفقرة الفرعية (أ).

المادة ١٠ - الانطباق على أطراف معيّنة^(٣٦٦)

بصرف النظر عن أحكام المادة ٣ ٩، إذا أصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني عملاً بمشاركة استئجار أو عقد محدّد بمقتضى المادة ٣ ٩ (١) (ب) أو (ج)، انطبقت أحكام هذه الاتفاقية على العقد الذي يُثبت أو يتضمنه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٤ الذي لا يكون هو مستأجر السفينة أو الطرف في العقد المحدّد بمقتضى المادة ٣ ٩ (١) (ب) أو (ج).

(366) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، التي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/576 من أجل مواصلة مناقشتها، وينبغي أن يكون ماثلاً في الأذهان إمكانية إدراج إشارة إلى مشروع الفقرة الفرعية ٩ (١) (د) في نهاية مشروع المادة ١٠، وإدراج ما يلزم من توضيح لمعاملة إيصالات الاستلام.

الفصل ٣ - ٤ - فترة المسؤولية^(٣٦٧)

المادة ١١ - فترة مسؤولية الناقل

١ - رهنا بالمادة ١٢ هـ، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية الفترة الممتدة من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها إلى الوقت الذي يُسَلَّم فيه المرسل إليه البضاعة.

٢ - 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 تسلّم البضاعة هناك اتفاق من هذا القبيل. وفي حال عدم وجود أي حكم اتفاق من هذا القبيل في عقد النقل أو أي عادات أو ممارسات أو أعراف من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسلم هما الوقت والمكان اللذين تنتقل فيهما البضاعة إلى عهدة الناقل أو الطرف المنفذ.

٣ - إذا كان يُشترط على المرسل أن يسلم البضاعة في مكان الاستلام إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يقضي القانون أو اللائحة المعمول بهما بأنه يجب تسليم البضاعة إليه ويجوز للناقل أن يتسلم البضاعة منه، كان وقت ومكان تسلّم الناقل البضاعة من السلطة أو الطرف الثالث الآخر هما وقت ومكان تسلّم الناقل البضاعة بمقتضى الفقرة ٢.^(٣٦٨)

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 هناك اتفاق من هذا القبيل. وفي حال عدم وجود أي حكم من ذلك اتفاق من هذا القبيل في عقد النقل أو عادات أو ممارسات أو أعراف من هذا القبيل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان تفريغ أو إنزال البضاعة من آخر سفينة أو مركبة وسيلة نقل تنقل فيها بمقتضى عقد النقل.

٥ - 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

(367) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(368) القصد من هذه الفقرة المقترحة هو معالجة الحالة التي يُشترط فيها على المرسل أن يسلم سلطة، كسلطة الجمارك مثلا، البضاعة قبل أن تسلم تلك السلطة الناقل البضاعة. وهذا النص مواز للنص الوارد في الفقرة ٥.

البضاعة إليه ويجوز للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه، يعتبر كان ذلك تسليماً بمعاينة تسليم للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه بمقتضى الفقرة ٣ ٤.

٦- لأغراض تحديد فترة مسؤولية الناقل ورهنا بالفقرة ١٤ (٢)، لا يجوز أن ينص عقد النقل على ما يلي:

(أ) أن وقت استلام البضاعة يكون لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل، أو

(ب) أن وقت تسليم البضاعة يكون سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.^(٣٦٩)

المادة ٩ ١٢ - عقود النقل والشحن المختلطة

النقل الذي يتجاوز أحكام عقد النقل^(٣٧٠)

الخيار ألف للمادة ١٢^(٣٧١)

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

٢- في تلك الحالة، يتوخى يجب على الناقل أن يتوخى الحرص الواجب في اختيار الناقل الآخر، وأن يبرم عقداً مع ذلك الناقل الآخر بشروط معتادة وطبيعية، وأن يفعل كل ما يكون لازماً إلى حد معقول لتمكين ذلك الناقل من تنفيذ عقده على النحو الواجب.

(369) الغرض من الفقرة ٦ المقترحة هو ضمان عدم إدراج افتراضات في عقد النقل بغية تقليص فترة مسؤولية الناقل.

(370) عنوان محسن مقترح. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان موضع المادة ١٢ داخل الفصل ٤ المتعلق بفترة المسؤولية هو الموضع المناسب.

(371) الخيار ألف هو المادة ١٢ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

الخيار باء للمادة ١٢^(٣٧٢)

بناء على طلب الشاحن، يجوز للناقل أن يوافق على إصدار مستند نقل واحد أو سجل نقل إلكتروني واحد يتضمن نقلًا محددًا غير مشمول بعقد النقل. وفي تلك الحالة، تشمل فترة مسؤولية الناقل فترة عقد النقل، ويجب على الناقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك، أن يقوم نيابة عن الشاحن بترتيبات بشأن النقل الإضافي على النحو المنصوص عليه في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني ذينك.

الفصل ٤ - التزامات الناقل

المادة ١٣ - نقل البضاعة وتسليمها

يتولى يجب على الناقل، رهنا بهذه الاتفاقية ووفقًا لشروط عقد النقل، نقل أن ينقل البضاعة [بصورة سليمة ومتسمة بالحرص]^(٣٧٣) إلى مكان المقصد وتسليمها وأن يسلمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٤ - التزامات محددة

- ١ - يقوم يجب على الناقل أن يقوم أثناء فترة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١١ ورهنا بالمادة ٢٧، بتحميل باستلام^(٣٧٤) البضاعة وتحميلها ومناولتها وتسيّفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص.
- ٢ - يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥ أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو من ينوب عنه، أداء وظائف معينة من بين الوظائف

(372) القصد بالجملة الأولى من الخيار باء هو توضيح الفقرة ١ من الخيار ألف. أما الجملة الثانية من الخيار باء فهي تعدّل الفقرة ٢ من الخيار ألف بتغيير التزام الناقل فيما يتعلق باتخاذ الترتيبات بشأن النقل الإضافي من التزام توحي الحرص الواجب إلى ما هو متفق عليه في عقد النقل أو في غيره.

(373) يقترح حذف العبارة "[بصورة سليمة ومتسمة بالحرص]" لكونها غير ضرورية وتكرارية، فالعبارة "رهنا بهذه الاتفاقية" تنطوي ضمنا على فكرة النقل بصورة سليمة ومتسمة بالحرص. إضافة إلى ذلك، فإن القصد بمشروع المادة ١٣ هو أن يشكل التزاما عاما تعززه المواد التي تليه.

(374) "الاستلام" و "التسليم" أضيفا لضمان الاعتراف بأنهما من التزامات الناقل.

المشار إليها في الفقرة ١ هو الذي يتولى تحميل البضاعة وتستيفها وتفرغها. ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.^(٣٧٥)

المادة ١٥-١٤ - البضاعة التي يمكن أن تصبح خطرا

الخيار ألف^(٣٧٦)

بصرف النظر عن المواد ١٣-١١ و ١٤-١١ و ١٤-١٣ و ١٦-١١ (١)، يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة أو يجوز له أن يفرغها أو يتلفها أو يبطل أذاها أو أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، إذا كانت البضاعة، أو بدا مرجحا بقدر معقول أنها ستصبح، أثناء فترة مسؤوليته، خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.

الخيار باء^(٣٧٧)

بصرف النظر عن المواد ١٣-١١ و ١٤-١١ و ١٦-١١ (١)، يجوز للناقل أن يفرغ البضاعة الخطرة أو يتلفها أو يبطل أذاها إذا أصبحت خطرا فعليا على الحياة الأشخاص أو الممتلكات.

المادة ١٦-١٣ - الالتزامات الإضافية المنطبقة التزامات محددة

تنطبق على الرحلة البحرية^(٣٧٨)

١ - يكون الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها^(٣٧٩)، بتوخي الحرص الواجب من أجل:

(375) وفقا لما ورد في الحاشية ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فقد ذكر في الفقرة ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/510 أنه تقرر وضع الحكم بين معقوفتين كدليل على أن الفريق العامل ينبغي له أن يعيد النظر في شرط "FIO" (خالص أجرة التحميل والتفريغ) وشرط "FIOS" (خالص أجرة التحميل والتفريغ والتستيف) بما في ذلك علاقة هذين الشرطين بالأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل. ولعل الفريق العامل يود أن يستعرض هذا الحكم استنادا إلى أي تغييرات تجرى على المادتين ١٣ و ١٤ (١).

(376) يستند الخيار ألف من مشروع المادة ١٥ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.21).

(377) يستند الخيار باء إلى المبادئ المُجسَّدة في المادة ١٣ من قواعد هيمبورغ بشأن سلطات الناقل في حالة الطوارئ الناجمة من نقل بضاعة خطرة.

(378) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، بما في ذلك الحواشي.

(379) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، اتفق الفريق العامل على أن التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب بشأن جدارة السفينة بالإبحار ينبغي أن يكون واجبا مستمرا، وعليه ينبغي أن تُزال

(أ) جعل السفينة وإبقائها جديرة بالإبحار؛

(ب) تزويد السفينة بالعاملين^(٣٨٠) والمعدات والإمدادات على النحو السليم وإبقائها مزودة بالعاملين^(٣٨١) والمعدات والإمدادات طوال الرحلة^(٣٨٢)؛

(ج) جعل وإبقاء عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة، بما فيها الحاويات، حيثما عندما يوفرها الناقل وتنقل البضاعة فيها أو عليها، جاهزة وآمنة لتسلمها ونقلها والحفاظ عليها.

[٢- بصرف النظر عن المواد ١٣ و١٤ و١٦ (١)، يجوز للناقل أن يضحى بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظا على السلامة العامة أو للحفاظ

جميع المعقوفات الواردة حول عبارة "وأثناءها" في مشروع المادة ١٦ (١) وحول عبارة "وإبقائها" في مشروع المادة ١٦ (١) (أ) وحول عبارة "وإبقاء" في مشروع المادة ١٦ (١) (ج)، والإبقاء على النصوص الواردة بينها. واتفق الفريق العامل أيضا على أن جعل هذا الالتزام مستمرا يؤثر على توازن المخاطرة بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة في مشروع الاتفاقية، وأن الفريق العامل ينبغي أن يحرص على وضع ذلك في الاعتبار لدى نظره في بقية الاتفاقية.

(380) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، تمثل اقتراح صياغي آخر في استخدام عبارة محايدة جنسانيا مثل عبارة "crew" أو "staff" في النص الانكليزي بدلا من عبارة "man ... the ship". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في هذا الاقتراح.

(381) انظر الحاشية السابقة.

(382) وفقا لما ذكر في الحاشية ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل أيضا من الأمانة أن تدحل التغييرات اللازمة على الفقرة الفرعية (ب) لضمان أن يكون مفهوما أن هذا الالتزام ذو طابع مستمر. وأشار إلى أن عبارة "طوال الرحلة" يمكن أن تحقق هذا الغرض. وثمة بديل ممكن لذلك يتمثل في إدراج عبارة "وباستمرار" بعد عبارة "على النحو السليم".

من الهلاك^(٣٨٣) على أرواح البشر أو^(٣٨٤) على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة.^(٣٨٥)

الفصل ٥ - ٦ - مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٧ - أساس المسؤولية^(٣٨٦)

١ - يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن

(أ) الهلاك أو التلف أو التأخر؛ أو

(ب) الحدث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر، أو أسهم فيه

وقع أثناء فترة مسؤولية الناقل كما هي محددة في الفصل ٣ - ٤. ويُعفى الناقل من كامل المسؤولية أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب أو أحد أسباب الهلاك أو التلف أو التأخر ليس ناجماً عن خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٤ مكرر ١٩.

٢ - إذا أثبت الناقل أن حدثاً من الأحداث المذكورة في الفقرة ٣ تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أو أسهم فيه، بدلاً من إثبات عدم وجود خطأ على النحو المنصوص عليه في الفقرة ١، أعفي عندئذ من المسؤولية جزئياً أو كلياً، مما عدا في الحالات رهنا بالأحكام التالية:

(383) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى وجود خطر داهم، ولكن ينبغي توخي الحذر لعدم المساس بالقواعد الخاصة بالعوارية العامة أو تغييرها. ولتحقيق الاتساق مع نص القاعدة ألف من قواعد يورك-أنتوارب لعام ١٩٩٤ أضيفت عبارة "من الهلاك" قبل عبارة "على أرواح البشر".

(384) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، طلب الفريق العامل أيضاً من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى الحفاظ على أرواح البشر. وأضيفت عبارة "أرواح البشر" قبل عبارة "أو على الممتلكات الأخرى".

(385) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرّر الفريق العامل إبقاء مشروع الفقرة ٤٣ ١٦ (٢) بين معقوفتين في موقعه الحالي، بهدف النظر، في مرحلة لاحقة، فيما إن كان ينبغي نقله إلى الفصل ١٨ الخاص بالعوارية العامة.

(386) النص بصيغته الواردة في الفقرتين ٣١ و ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/572، والمقبولة عموماً في الفقرتين ٣٣ و ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/572.

(أ) إذا أثبت المطالب أن خطأً من الناقل أو من شخص مشار إليه في المادة ١٤ مكرر+١٩ تسبب أو أسهم في الحادث الذي يستند إليه الناقل، كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن جزء من الهلاك أو التلف أو التأخر أو كله.

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً غير الأحداث المبينة مذكور في الفقرة ٣ أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحادث لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مذكور مشار إليه في المادة ١٤ مكرر+١٩، كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن جزء من ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر.

(ج) إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر أحدثه أو أسهم فيه، أو ربما أحدثه أو أسهم فيه

١' عدم جدارة السفينة بالإبحار؛ أو

٢' عدم تزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو

٣' أن عنابر السفينة أو أجزاء أخرى من السفينة تنقل فيها البضاعة (بما في ذلك الحاويات، عندما يوفرها الناقل، التي تنقل البضاعة فيها أو عليها) لم تكن ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظة عليها،

و لم يتمكن الناقل من إثبات ما يلي:

(ألف) أنه امتثل للالتزامه بتوخي الحرص الواجب كما هو مشروط بموجب المادة

١٦ ١٤؛ أو

(باء) أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب أي من الظروف المذكورة

المشار إليها في '١' و'٢' و'٣' أعلاه،

كان الناقل عندئذ مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر جزئياً أو كلياً.

٣- الأحداث المذكورة في الفقرة ٢ هي التالية:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والإرهاب، وأعمال

الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

- (د) تقييمات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها، بما في ذلك الاحتجاز أو الإيقاف أو الضبط الذي لا يُعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩ مكرر^(٣٨٧)؛
- (هـ) الإضرابات، أو إغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛
- (و) نشوب حريق على السفينة؛
- (ز) وجود عيوب خفية في السفينة المركب [وسيلة النقل]^(٣٨٨) يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛
- (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٤ ٣٥،^(٣٨٩) أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛
- (ط) أي عمل مناولة للبضاعة أو تحميل [أو تستيف] أو تفريغ^(٣٩٠) لها [يؤدى فعلا] من جانب الشاحن أو أي شخص مذكور مشار إليه في المادة ٣٤ ٣٥،^(٣٩١) أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛^(٣٩٢)
- (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أو خلل أو عيب متأصل في البضاعة؛
- (ك) وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم غير ناجم عن الناقل [أو نيابة عنه]؛
- (ل) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في عرض البحر؛
- (م) تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر؛

(387) يتطلب الأمر مزيدا من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ١٩ ضرورية.

(388) لعل الفريق العامل يود أن ينظر في تحديد التعبير المراد تناوله في هذه الفقرة من بين التعابير الواردة بين أقواس معقوفة.

(389) يتطلب الأمر مزيدا من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ٣٥ ضرورية.

(390) اقترح أن تضاف كلمة "تفريغ" حرصا على الاتساق مع الصيغة المستعملة في مشروع المادة ١٤.

(391) يتطلب الأمر مزيدا من النظر فيما إذا كانت الإشارة إلى المادة ٣٥ ضرورية.

(392) وفقا لما ذكر في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/572، اتفق الفريق العامل على إضافة حاشية إلى الفقرة (ط) تفيد بأن نصها النهائي سيتوقف على نتيجة المناقشات حول المادة ١٤ (٢).

(ن) تدابير معقولة لتجنب أو محاولة تجنب الإضرار بالبيئة؛

[س) ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ٤٣ و١٥ والمادة ٤٣ و١٦ (٢)، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو عندما يُضحى بها.]^(٣٩٣)

٤ - عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته عملاً بالفقرات السابقة من هذه المادة، لا يكون الناقل عندئذ مسؤولاً إلا عن الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يُعزى إلى الحدث الذي هو مسؤول عنه. بموجب الفقرات السابقة، وتوزع ويجب أن توزع المسؤولية على الأساس المحدد في الفقرات السابقة.

المادة ٤٣ مكرراً ١٨ - مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات^(٣٩٤)

يكون الناقل مسؤولاً^(٣٩٥) عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها [أو التأخر في تسليمها]^(٣٩٦) أو عن الإصابة بسبب الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٤٦ و٢٩، ما لم [وبقدر ما] يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٤٤ مكرراً ١٩ خطأً تسبب في [أو أسهم في حدوث] الهلاك أو التلف [أو التأخر] أو الإصابة.

المادة ٤٤ مكرراً ١٩ - مسؤولية الناقل بالإنابة^(٣٩٧)

١ - رهنا بأحكام الفقرة ٤٥ و٢٠ (٤)،^(٣٩٨) يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال وإغفالات:

(393) لعل الفريق العامل يود أن يعيد النظر في هذا الحكم في ضوء معالجة مشروع المادة ٣٣.

(394) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أطلق على جوانب من مشروعى المادتين ٣١ و٣٣ تناول مسؤولية الناقل اسم "المادة ١٨"، لاحتتمال إدراجها في هذا الموضع.

(395) انظر الحاشية ٤٤٥ أدناه.

(396) انظر الحاشية ٤٤٧ أدناه.

(397) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

(398) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، قرر الفريق العامل استبقاء هذه العبارة الافتتاحية رغم الاقتراح الداعي إلى أن يستعاض عنها بعبارة "رهنا بمسؤولية الناقل وبمحدود المسؤولية المتاحة له"، لأن مشروع المادة ١٩ تناول الدعاوى المرفوعة على الناقل في حين تناول مشروع المادة ٢٠ (٤) الدعاوى المرفوعة على أي شخص غير الناقل.

(أ) أي طرف منفذ،

(ب) وأي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ومستخدموه^(٣٩٩) ووكلاؤه، 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 الإغفالات.

٢- لا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم الفقرة ١ إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وظيفته وكالته.

المادة ٢٠-٥ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية^(٤٠٠)

١- يتحمل الطرف المنفذ البحري التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل. بمقتضى هذه الاتفاقية، ويحق له التمتع بما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق وحصانات للناقل إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر (أ) أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ ^٣ أو (ب) في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

٢- إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو عما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ١٦-٤ (٢) و ٦٥ و ٦٨ و ٦٤^(٤٠١) و ٢٦ و ٢٤ (٤)، لم يكن الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق هذا الطرف المنفذ البحري صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

(399) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أُشير، كمسألة صياغية، إلى أنه قد يلزم إجراء مزيد من النظر في إمكانية الفصل بين المستخدمين (الذين ينبغي أن تكون مسؤولية الناقل المتعاقد عنهم واسعة النطاق) والمتعاقدين من الباطن (الذين قد تكون مسؤولية الناقل المتعاقد بشأنهم أضيق نوعاً ما).

(400) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36.

(401) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أحاط الفريق العامل علماً بالاقترح الداعي إلى توضيح نطاق الإشارة إلى مشروع المادة ٦٤، لأنه إذا كانت الإشارة إلى الفقرات (١) و (٣) و (٤) من مشروع المادة ٦٤ مقبولة فإنه لا ينبغي الإشارة إلى الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ لأن الطرف المنفذ ليس مسؤولاً في حالة التلف غير الموضَّع. وقرر الفريق العامل أن هذا الاقتراح قد تلزم مناقشته أكثر بعد اتخاذ قرار بشأن إدراج الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ في مشروع الاتفاقية.

٣- رهنا بأحكام الفقرة ٤، يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل. بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والإغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم هذه الفقرة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الشخص المعني واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.^(٤٠٢)

الخيار ألف للفقرة ٤^(٤٠٣)

٤- إذا رُفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على طرف منفذ بحري، كان لذلك الطرف الحق في الانتفاع من الدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت أنه]^(٤٠٤) تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

الخيار باء للفقرة ٤

٤- إذا رُفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على أي شخص، غير الناقل، مذكور مشار إليه في المادة ٤٤ مكرراً ١٩ و أو الفقرة ٣، [بمن في ذلك مستخدمو أو وكلاء الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري]^(٤٠٥) كان لذلك الشخص الحق في

(402) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، أكد الفريق العامل مجدداً قراره بأن يكون هيكل هذه الفقرة ماثلاً لهيكل مشروع المادة الجديدة ١٩، وأحاط الفريق العامل علماً بالأراء المعرب عنها بشأن ما إذا كان ينبغي أن يتناول مشروع المادة ٢٠ (٣) كلا من الأطراف المنفذة البحرية وغير البحرية من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة.

(403) خيار مقترح للفقرة (٤) من المادة ٢٠ استجابة لرغبة الفريق العامل التي وردت في الحاشية ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، بشأن النظر في خيار يحدد نطاق هذه الفقرة في المجال البحري، وفي ضوء النص المقترح للفقرة (٢) من المادة ٤ الذي هو مواز لهذه الفقرة، باستثناء ما يتعلق بالمستخدمين والوكلاء.

(404) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي حذف النص الوارد بين معقوفتين بغية تقليص عبء الإثبات الذي يقع على الطرف المنفذ البحري.

(405) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في النص المبسط التالي للعبارة الافتتاحية للفقرة، التي تنتهي بعبارة "لذلك الشخص": "إذا رُفعت دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على أي طرف منفذ بحري [، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه] كان لذلك الشخص...".

الانتفاع من الدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذه الاتفاقية إذا [أثبت أنه] ^(٤٠٦) أنه تصرف ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو و كالتة.

المادة ٢١ - المسؤولية الجماعية والفردية والمقاصة ^(٤٠٧)

١ - إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين ^(٤٠٨) عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية [، بحيث يكون كل طرف من هذه الأطراف مسؤولاً عن تعويض المبلغ الإجمالي للخسارة أو التلف أو التأخر، دون المساس بأي حق رجوع يجوز أن يتخذه على أطراف مسؤولة أخرى] ^(٤٠٩) على ألا يتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ٢٢ ٢٦ و ٢٧ ٢٤ و ٢٤ ٢٦.

٢ - دون مساس بالمادة ٢٦ ٢٦ ، لا يجوز أن تتعدى المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية.

٣ - إذا فاز عندما يفوز مطالب في مطالبة قدمها تجاه طرف منفذ غير بحري بشأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، يخصم المبلغ الذي يتلقاه المطالب من أي مطالبة

(406) انظر الحاشية ٤٠٤ أعلاه.

(407) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي.

(408) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أشير إلى أن نطاق هذه الفقرة ينبغي أن يكون محصوراً في الأطراف المنفذة البحرية. وبما أن مشروع الفقرة هذا قد نقل الآن إلى مشروع مادة منفصل، جرت، زيادة للتوضيح، الاستعاضة عن عبارة "إذا كان هناك أكثر من طرف منفذ بحري مسؤول" كما جاءت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36 بعبارة "إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر أيضاً فيما إذا كان هذا التوضيح يبدد الشواغل التي أثرت في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/552 عدا الشاغل المعرب عنه فيما يخص المقاصة، التي يتناولها مشروع الفقرة ٢١ (٣) أدناه.

(409) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت العبارة الواردة بين معقوفتين من أجل توضيح معنى "المسؤولية الجماعية والفردية". ولكن، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في استخدام عبارة "المسؤولية الجماعية والفردية" الواردة في العديد من الصكوك الدولية، ومن بينها: المادة ١٠ (٤) من قواعد هامبورغ؛ والمادة ٢٧ (٤) من القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩؛ والمادة ٤ (٥) من اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لسنة ٢٠٠٠؛ والمادة ٣٠ (٣) من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنتي ١٩٥٥ و ١٩٧٥ ("اتفاقية وارسو")؛ والمادة ٣٦ (٣) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال ١٩٩٩ ("اتفاقية مونتريال").

لاحقة بشأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر يقدمها المطالب تجاه ناقل أو طرف منفذ بحري. [٤١٠]

المادة ٢٢ - التأخر^(٤١١)

١ - يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق 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 أو السفرة بعين الاعتبار.^(٤١٢)

المادة ٢٣ - حساب التعويض^(٤١٣)

١ - رهنا بأحكام المادة ٦٤، يُحسب التعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقا للمادة ١١.

٢ - تُحدد قيمة البضائع وفقا لسعر السلعة في البورصة، أو وفقا 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 - في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولا عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المنصوص عليها في المادة ٨٨ الفصل ٢٠.

(410) وفقا لما ذكر في الحاشية ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُعدّ مشروع منقح هو الآن متوقّف على مواصلة المناقشة بشأن إعداد قاعدة موحدة فيما يتعلّق بالمقاصة، أو على ترك المسألة للقانون المحلي. انظر أيضا الحاشية ٤٠٧ أعلاه. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت هذه الفقرة ضرورية أو ما إذا كان يمكن حذفها.

(411) التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(412) نُقلت الفقرة (٢) من المادة ٢٢، والتي كانت سابقا مشروع المادة ١٦ (٢) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لكي تصبح المادة ٦٥ في الفصل الجديد بشأن حدود المسؤولية.

(413) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

المادة ٣٣-٢٤ - الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر^(٤١٤)

الخيار ألف للفقرة ١^(٤١٥)

١ - يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وُجّه إشعار^(٤١٦) [من المرسل إليه أو نيابة عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]^(٤١٧)، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، أو قد وُجّه في غضون [ثلاثة أيام عمل] [سبعة أيام] [سبعة أيام عمل في مكان التسليم] [سبعة أيام متتالية] بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة^(٤١٨) للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

الخيار باء للفقرة ١^(٤١٩)

١ - يتعين يجب توجيه إشعار [من المرسل إليه أو نيابة عنه] إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]^(٤٢٠)

(414) التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(415) وفقا لما ذكر في الحاشية ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وضع النص الأصلي والصيغة المقترحة الجديدة للفقرة ١، على النحو المقترح في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552، بين معقوفتين لمناقشتها في وقت لاحق. والخيار ألف للفقرة ١ هو النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 باستثناء حذف عبارة "[فترة معقولة]" وفقا لما تقرر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، ومع الإضافات المذكورة.

(416) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينص مشروع المادة ٣ من مشروع الاتفاقية على أن الإشعار الوارد في مشروع الفقرة ١ وفي مواقع أخرى يجوز أن يُوجّه باستخدام الاتصال الإلكتروني؛ وإلا وجب إصداره كتابة.

(417) حذفت العبارة "أو فيما يتعلق بها" لأنها غير ضرورية في هذه الفقرة.

(418) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أشير في الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/525 إلى أن العبارة "concurrent inspection" أو "inspection contradictoire" قد تكون أكثر ملاءمة في النص الإنكليزي في سياق القانون المدني.

(419) وفقا لما ذكر في الحاشية ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار باء للفقرة ١ هو النص الوارد في الفقرة ٦٦ من الوثيقة A/CN.9/552.

(420) انظر الحاشية ٥٣٨ أدناه.

يبيّن الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، وذلك قبل التسليم أو عنده، أو في غضون [ثلاثة أيام عمل] [فترة معقولة]^(٤٢١) [أيام عمل في مكان التسليم] [أيام متتالية] بعد تسليم البضاعة، إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً. [و يجوز] [يتعين يجب] أن تنظر محكمة في القصور عن توجيه ذلك الإشعار لدى تقرير ما إذا كان المطالب يتحمل عبء الإثبات. بمقتضى المادة ١٧ ٤٤ (١). ولا يشترط تقديم ذلك الإشعار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

- ٢- لا يُدفع أي تعويض بمقتضى المادة ٢٦ ٢٢ ما لم يوجّه إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر إلى الناقل في غضون ٢١ يوماً متتالياً بعد تسليم البضاعة.
- ٣- عندما يوجّه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفذ الذي سلّم 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 البحري.
- ٤- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود توجّس 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 ويجب أن يتيح الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة.

الفصل ٦ ٧- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل بحراً [أو عبر مياه أخرى قابلة للملاحة]

المادة ٢٢ (٤٢٢)

~~١- بصرف النظر عن أحكام المادة ١٤ (١)، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن نشوب حريق على السفينة، ما لم ينشأ بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل.~~

(421) مثلما ذكر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/552، قرر الفريق العامل أن يحذف العبارة "[فترة معقولة]" من النص الأصلي الذي استُمد منه هذا الخيار.

(422) هذا النص محذوف من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مثلما هو مبين في الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وقد أُدمج مضمون مشروع هذه المادة مع مشروع المادة ١٧.

٢- تطبيق المادة ١٤ أيضا على الأحداث التالية:

- (أ) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر؛
- (ب) محاولات معقولة لتجنب الإضرار بالبيئة؛
- (ج) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.

المادة ٢٣ ٢٥- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري

[الخيار ألف^(٤٢٣)]

- ١- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب الانحراف عن المسار لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح [أو الممتلكات] في عرض البحر، أو بسبب أي انحراف آخر عن المسار [لأسباب وجيهة].
- ٢- حيثما عندما يشكّل الانحراف عن المسار في حد ذاته بمقتضى القانون الوطني إخلالاً بالتزامات الناقل لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية^(٤٢٤).

[الخيار باء^(٤٢٥)]

- ١- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

(423) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار ألف هو مشروع المادة كما جاء في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(424) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39 وفي الحاشية ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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 يجرم هذا الإخلال الناقل أو الطرف المنفذ من أي دفع أو حدود منصوص عليها في هذه الاتفاقية."

وفي حال اعتماد هذه الصيغة، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت الفقرة ١ ضرورية.

(425) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فإن الخيار باء هو مشروع المادة كما جاء في الفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34.

٢- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل بموجب مبدأ قانوني يعترف به القانون الوطني أو هذه الاتفاقية، لا ينطبق ذلك المبدأ إلا عندما يكون هناك انحراف لأسباب غير وجيهة فيما يتعلق بمسار سفينة بحرية.

٣- طالما كان الانحراف يشكل إخلالا بالتزامات الناقل، لا يكون للإخلال مفعول إلا بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية. وبوجه خاص، لا يحرم الانحراف الناقل من حقوقه بمقتضى هذه الاتفاقية ما عدا بالقدر المنصوص عليه في المادة ٦٤ و٦٦.

المادة ٢٦ و٢٤ - البضاعة المنقولة على سطح السفينة^(٤٢٦)

- ١- لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا:
- (أ) إذا اقتضت ذلك النقل القوانين أو القواعد الإدارية أو اللوائح المعمول بها، أو
- (ب) إذا نقلت البضاعة في حاويات [معدة لنقل البضاعة على السطح] أو فوقها على أسطح مهيأة خصيصا لنقل تلك الحاويات، أو
- (ج) إذا كان النقل على سطح السفينة [في الحالات غير المشمولة بالفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من هذه المادة الفقرة] [متوافقا مع عقد النقل أو] مراعيًا للعادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو نابعا من أعراف أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.
- ٢- إذا شحنت البضاعة وفقا للفقرتين الفرعيتين ١ (أ) أو (ج)، لم يكن الناقل مسؤولا 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 وفقا للفقرة الفرعية ١ (ب)، كان الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن التأخر في تسليمها، بمقتضى شروط هذه الاتفاقية، 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، كان الناقل مسؤولا، بصرف النظر عن المادة ٦٤ و١٧، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها إذا نجم ذلك حصرا عن نقلها على سطح السفينة.^(٤٢٧)

(426) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(427) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يقتضي الأمر مناقشة الفقرة ٢. بمزيد من التفصيل في سياق مناقشة مشروع المادة ١٧ (٤). غير أن التغييرات التي أدخلت على المادة ١٧ (٤) قد تجعل هذه المناقشة غير ضرورية.

٣- إذا شحنت البضاعة وفقا للفقرة الفرعية ١ (ج)، 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 الفرعية ١ (ج)، وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لم يكن للناقل الحق في التذرع بذلك الحكم بتلك الفقرة الفرعية تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(٤٢٨)

٤- إذا كان الناقل، بمقتضى هذه المادة ٣٤، مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة المنقولة على سطح السفينة أو عن التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليته محدودة بمقدار ما هو منصوص عليه في المادتين ٢٢ و ٢٦ و ٢٧ و ٢٨ و ٢٩ و ٣٠؛ بيد أنه ولكن، 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 -حصرا] [طالما كان ناتجا] عن نقلها على سطح السفينة^(٤٢٩). [٤٣٠]

[المادة ٢٧ - النقل السابق أو اللاحق للنقل بحرا]

١- عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن تأخر يحدث حصرا أثناء فترة مسؤولية الناقل ولكن أي من الفترتين التاليتين:

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

(ب) من وقت بعد تفريغها من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه؛

وتكون هناك، وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر، أحكام اتفاقية دولية [أو قانون وطني]:

(428) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، سوف تتواصل مناقشة الفقرة ٣ وما إذا كان ينبغي أن تشمل اعتماد طرف ثالث على مستندات نقل وسجلات نقل إلكترونية غير قابلة للتداول، بعد مناقشة حقوق الأطراف الثالثة وحرية التعاقد.

(429) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وُضعت عبارة "نتج حصرا عن نقلها على سطح السفينة" بين معقوفتين. وقد أضيف خيار آخر.

(430) وفقا لما ذكر في الحاشية ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وضعت الفقرة ٤ بين معقوفتين من أجل مناقشتها في دورة قادمة، مع مواصلة دراسة علاقتها بمشروع المادة ٦٦.

حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها بطريقة تكفل تحمّل البضاعة ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميل الحاوية أو المقطورة ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً.^(٤٣٥)

المادة ٢٩-٢٦ - التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات^(٤٣٦)

يقوم يجب على الناقل أن يزود بتزويد الشاحن، بناء على طلبه [وفي الوقت المناسب]^(٤٣٧) بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبالتعليمات التي تعد في حدود المعقول ضرورية أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته. بمقتضى المادة ٢٨-٢٥.^(٤٣٨) ويجب أن تكون المعلومات والتعليمات المفردة دقيقة وكاملة.^(٤٣٩)

المادة ٣٠-٢٢ - التزام الشاحن بتوفير المعلومات

والتعليمات والمستندات^(٤٤٠)

يقوم يجب على الشاحن أن يزود بتزويد الناقل [، في الوقت المناسب] بالمعلومات والتعليمات والمستندات [الدقيقة والكاملة]^(٤٤١) التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية لما يلي:

(435) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لعلّ الفريق العامل يود، من أجل تحسين الصياغة على النحو المقترح في الفقرتين ١٢٢ و ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/552، أن ينظر في صيغة بديلة للحملة الثانية من مشروع المادة ٢٨:

"وفي حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة أو فوق حاوية أو مقطورة قام الشاحن بتعبئتها، يمتد هذا الالتزام ليشمل تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو فوقها."

(436) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي.

(437) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، حُذف مشروع المادة ٢٨ سابقاً، الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وحلّت محله إشارة في مشروع المادة ٢٩ إلى أن الشاحن ينبغي أن يوفر "[في الوقت المناسب]" المعلومات والتعليمات المطلوبة.

(438) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة النظر في الصيغة البديلة المذكورة في الفقرة ١٢٨ من الوثيقة A/CN.9/552، "ما لم يفترض الناقل، على أساس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للشاحن من قبل".

(439) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت عبارة "[وتكون المعلومات والتعليمات المقدّمة دقيقة وكاملة]" بغية مواصلة مناقشتها في وقت لاحق.

(440) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(441) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أضيفت عبارة "[في الوقت المناسب]..." الدقيقة والكاملة" بغية مناقشتها في وقت لاحق.

(أ) مناولة البضاعة ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفّذ، ما لم ما عدا بقدر ما يتسنى للشاحن أن يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل^(٤٤٢)؛

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

(ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٣٨ ٣٤ (ب) و(ج)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، واسم المرسل إليه شخصياً أو لأمره، إن وُجد، واسم الشخص الذي ينبغي إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وُجد، ما لم يتسنى للشاحن أن يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل.

المادة ٣٨^(٤٤٣)

~~المعلومات والتعليمات والمستندات التي يقوم كل من الشاحن والناقل بتزويد الآخر بها بمقتضى المادتين ٢٦ و٢٧، يجب أن تقدّم في الوقت المناسب وأن تكون دقيقة وكاملة.~~

المادة ٣٩ ٣١ - أساس مسؤولية الشاحن^(٤٤٤)

١ - يكون الشاحن مسؤولاً^(٤٤٥) عن^(٤٤٦) الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها [أو التأخر في تسليمها]^(٤٤٧) أو عن الإصابة التي تسببها البضاعة، أو عن الإخلال بالتزاماته

(442) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقي النص الحالي بغية مواصلة النظر فيه في وقت لاحق، ولكن أُضيفت عبارة "ما عدا بقدر ما يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" في نهاية الفقرة الفرعية (أ).

(443) حُذف هذا النص من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مثلما هو مبين في الفقرة ١٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. انظر الحاشية ٤٣٧ أعلاه.

(444) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(445) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أعيدت صياغة المادة ٣١ (١) كي تكون مرآة للحكم الخاص بمسؤولية الناقل والوارد في مشروع المادة ١٧ (١) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.36. وقد حذفت الأطراف التي يكون الشاحن مسؤولاً تجاهها تماشياً مع مشروع المادة ١٧؛ ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552، قد يلزم أن يعاد النظر في وقت لاحق في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر، على النحو المعرب عنه أصلاً في مشروع المادة ٢٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

بمقتضى المادة ٢٨ ٤٥ والفقرة ٣٠ ٤٤ (أ)، [ما لم] [ما لم ويقدر ما] [ما عدا بقدر ما] يثبت الشاحن أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٣٣ ٣٥ خطأ تسبب [أو أسهم في حدوث] في الهلاك أو التلف [أو التأخر] أو الإصابة.

[الخيار ألف للفقرة ٢^(٤٤٨)]

٢- يكون الشاحن مسؤولاً^(٤٤٩) عن الهلاك أو التلف الناتج عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الفقرتين ٣٠ ٤٤ (ب) و(ج).

[الخيار باء للفقرة ٢^(٤٥٠)]

٢- يعتبر أن الشاحن قد ضمن للناقل، وقت استلام الناقل للبضاعة، صحة العلامات والعدد والكمية والوزن، كما قدمها هو، ويعوض موقوتية المعلومات والتعليمات والمستندات التي يُشترط على الشاحن توفيرها بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و(ج) ودقتها واكتمالها. ويجب على الشاحن أن يعوّض الناقل عن كل هلاك وتلف ومصاريف يكون ناشئاً من عدم الصحة في هذه التفاصيل أي إخلال بالتزامات بمقتضى الفقرتين ٣٠ (ب) و(ج) أو ناجماً عن ذلك الإخلال. ولا يجد حق الناقل في هذا التعويض بأي حال من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل تجاه أي شخص آخر خلاف الشاحن.

٣- عندما يتسبب الهلاك أو التلف [أو الإصابة] عن عدم تقيّد الشاحن والناقل معاً بما على كل منهما من التزامات، يكون الشاحن والناقل مسؤولين مسؤولين مشتركة تجاه المرسل إليه أو الطرف المسيطر^(٤٥١) عن أي هلاك أو تلف [أو إصابة] من هذا القبيل.^(٤٥٢)

(446) حُذفت العبارة "الخسارة الناتجة عن" اتساقاً مع النهج المتبع في مشروع المادة ١٧.

(447) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٧٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينشأ "التأخر" نتيجة لصوغ حكم يكون مرآة لمشروع المادة ١٧، إلا أنه وضع بين معقوفتين لأنه لم يناقش بالتحديد في سياق مشروع المادة ٣١.

(448) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أبقى على قاعدة بشأن المسؤولية المطلقة بين معقوفتين في الحالات التي لا يفي فيها الشاحن بمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ٣٠.

(449) انظر الحاشية ٤٤٥ أعلاه.

(450) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أدرج بين معقوفتين حكم مماثل للمادة الثالثة (٥) من قواعد لاهاي. وقد نُقح هذا الحكم مثلما هو مبين في الصيغة المذكورة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

[المادة ٢٩ مكرراً ٣٢ - تقديم الشاحن بيانات خاطئة بشكل ملموس^(٤٥٣)

لا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها [أو عن التأخر أو الهلاك أو التلف فيما يقتربن بها] إذا قدم الشاحن عن علم وبشكل ملموس بيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها في عقد النقل أو في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.^(٤٥٤)

المادة ٣٠^(٤٥٥)

الخيار ألف

~~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].~~

(451) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم أن يعاد النظر في مسألة المسؤولية تجاه المرسل إليه والطرف المسيطر في وقت لاحق.

(452) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقيت الفقرة ٣ من الخيار باء لمشروع المادة ٣١ (A/CN.9/WG.III/WP.32) لمناقشتها في وقت لاحق. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان ينبغي لهذا الحكم الخاص بأسباب متلازمة أن يعكس أيضاً الفقرة المقابلة له في مشروع المادة ١٧.

(453) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(454) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٩٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أدرج مشروع المادة ٣٢ بين معقوفتين، وسوف تناقش مسألتنا السببية وإدراج تعويضات عن التأخر في دورة قادمة. وفضلاً عن ذلك، يمكن وضع مشروع المادة ٣٢ في الفصل ٦ المتعلق بمسؤولية الناقل.

(455) حُذف هذا النص من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مثلما هو مبين في الفقرة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

الخيار جيم

يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي حسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضاعة وعن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٥، ما لم يثبت الشاحن أنه لم يتسبب أو يسهم في وقوع الحسارة أو الضرر.

المادة ٣٣-٣٣ - قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة^(٤٥٦)

١- يقصد بعبارة "البضاعة الخطرة" البضاعة التي هي بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطر، أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطراً، على الأشخاص أو الممتلكات أو يمكن أن تشكل خطراً غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.

٢- يجب على الشاحن أن يضع علامة أو بطاقة على البضاعة الخطرة وفقاً لأي قواعد أو لوائح أو مقتضيات أخرى صادرة عن السلطات وتكون منطبقة أثناء أي مرحلة من النقل المعترف للبضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل وأي طرف منفذ عن كامل الهلاك أو التلف أو التأخر أو الإنفاق الذي ينشأ أو ينتج بشكل مباشر أو غير مباشر عن ذلك التقصير.

٣- يجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة أو بخاصيتها الخطرة في الوقت المناسب قبل أن يسلم المرسل البضاعة إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بشكل آخر بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وأي طرف منفذ عن كامل الهلاك أو التلف أو التأخر أو الإنفاق الذي ينشأ أو ينتج بشكل مباشر أو غير مباشر عن ذلك الشحن.

المادة ٣٤-٣٤ - تولي حقوق الشاحن والتزاماته^(٤٥٧)

إذا [قَبِل] [استلم] [أصبح] الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١ (د ح) [حائزاً ل] مستند النقل أو سجل

(456) يُعتقد بأن هذا النص يجسد على نحو أفضل المناقشة التي دارت في الفريق العامل والطلب الذي أبداه الفريق العامل في الفقرات ١٤٦ إلى ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552، وهو يحل محل النص المقترح في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(457) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٩١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ينبغي مواصلة البحث في نطاق الحكم وفي ما إذا كان ينبغي له أن لا يكون إلا قاعدة تحوطية حيثما تكون هوية الشاحن التعاقدية مجهولة.

النقل الإلكتروني، فإنه حينئذ (أ) [تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات] المفروضة على الشاحن. بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٣٤ و٥٩، و(ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ٣٣ و١٤.

المادة ٣٣ ٣٥ - المسؤولية عن المتعاقدين من الباطن
والمستخدمين والوكلاء مسؤولية الشاحن بالإناية^(٤٥٨)

يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين [باستثناء الناقل أو الأطراف المنفذة] 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 هذه المادة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يقع ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.^(٤٥٩)

[المادة ٣٦ - توقف مسؤولية الشاحن^(٤٦٠)]

إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد تغطية زمنية معينة وقت معين، فإن هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:

- (أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى هذا الفصل على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر المشار إليه في المادة ٣٤ و٣٦؛ أو
- (ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، ما عدا بقدر ما يكون لدى الناقل ضمان كاف^(٤٦١) لدفع تلك المبالغ.

(458) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. وقد أُدخلت تغييرات على هذا الحكم لجعله متسقاً مع المادة ١٩، المتعلقة بمسؤولية الناقل بالإناية.

(459) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقى النص الحالي بغية مواصلة مناقشته في وقت لاحق، وينبغي النظر في الأسئلة التي أثيرت بخصوص تفاعل هذا الحكم مع المادة ١٤ (٢) ومشروع المادة ٣٢ في دورة قادمة.

(460) هذه هي المادة ٤٣ (٢) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 وقد نُقلت من الفصل ٩ المتعلق بأجرة النقل والذي كان قد حُذف إلى هذا الموضوع من مشروع الاتفاقية.

(ج) طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٣ ٦٤. ^(٤٦٢)

الفصل ٩ أ - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية ^(٤٦٣)

المادة ٣٣ ٣٧ - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ:

- (أ) يحق للمرسل الحصول على مستند نقل أو، ~~إذا وافق الناقل~~ رهنا بالمادة ٥ (أ)، على سجل نقل إلكتروني يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛
- (ب) ويحق للشاحن، أو للشخص المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٤، إذا ذكر أو عز الشاحن بذلك للناقل، أن يحصل من الناقل على مستند نقل مناسب قابل للتداول، ~~إلا إذا كان~~ أو، رهنا بالمادة ٥ (أ) على سجل نقل إلكتروني مناسب، ما لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا، صراحة أو ضمنا، على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل. ~~وإذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا، عملا بالمادة ٣ ٦، على استخدام سجل نقل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو كانت العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.~~ ^(٤٦٤)

(461) بسبب حذف مشروع المادة ٤٥ السابق الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، حُذفت عبارة "بمقتضى المادة ٤٥ أو بطريق آخر" من مشروع هذه المادة بغية مراعاة ذلك الحذف.

(462) مثلما هو مبين في الحاشية ٥٣٥ أدناه، فإن مشروع المادة ٦٢ السابق الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 قد حُذِف وحل محله مشروع المادة ٦١ مكرراً الذي تغيّر رقمه بدوره ليصبح مشروع المادة ٦٣.

(463) فيما عدا إعادة ترقيم مشاريع المواد والتحسينات في الصياغة المدخلة عليها والعناوين المقترحة بشأنها، فضلا عن التعديلات التي طرأت نتيجة اعتبارات تتعلق بالتجارة الإلكترونية والتي وافق عليها الفريق العامل في الفقرة ٢٠٠ (فيما يخص التنقيحات المدخلة على المادة ٣٧) وفي الفقرات ٢٠٧ و ٢٠٩ و ٢١٠ (فيما يخص التنقيحات المدخلة على المادة ٣٩) من الوثيقة A/CN.9/576، يظل هذا الفصل في معظمه على ما هو عليه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(464) وفقا لما ذُكر في الحاشية ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان هناك تسليم، فيما يتعلّق بالفقرة (أ)، بأن من المهم توضيح أن مستند النقل ينبغي أن يؤدي وظيفة الايصال بموجب الفقرة (أ)، لأن مستندات النقل، حسب تعريفها في مشروع المادة ١ (ن)، لا تؤدي جميعها وظيفة إثبات تسلّم الناقل البضاعة.

المادة ٣٤-٣٨- تفاصيل العقد

١- يجب أن تتضمن تفاصيل العقد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٣-٣٧:

- (أ) وصفا للبضاعة؛
- (ب) والعلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة، حسبما يوردها الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛
- (ج) '١' وعدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛
- '٢' والوزن، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة^(٤٦٥)؛
- (د) وبيانا بترتيب البضاعة وحالها الظاهرين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛
- (هـ) واسم الناقل وعنوانه،
- (و) والتاريخ
- '١' الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو
- '٢' الذي حملت فيه البضاعة على متن السفينة، أو
- '٣' الذي صدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني^(٤٦٦).

(465) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل في الفقرة ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/526 مثاره أن هذه العبارة قد تُفهم على أنها تضع عبئا ثقيلا على عاتق الشاحن. وتم الردّ على ذلك بأن هذا الحكم لا يُقصد منه إنشاء أي مسؤولية يتحملها الشاحن. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الاستعاضة عن عبارة "حسبما يورده الشاحن" بعبارة "إذا وفرّ الشاحن ذلك".

(466) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح أن ينظر الفريق العامل في إعادة صياغة الفقرة ١ بغية إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في تفاصيل العقد التي يجب تدوينها في مستند النقل. انظر أيضا التعديلات المقترحة إدخالها على مشروع المادة ٤٨ أدناه. ولعل الفريق العامل يود أن يقرر ما إذا كان من المناسب إدراج اسم المرسل إليه وعنوانه في قائمة بالعناصر الإلزامية، وأن يبحث مسألة عقوبة التخلف عن توفير المعلومات الإلزامية. ويجوز أن تختلف هذه العقوبات حسب ما إذا كان مستند النقل قابلا للتداول أم لا.

٢- تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالها الظاهرين" الواردة في الفقرة ١ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى:

(أ) تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مغلقة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ،

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٥-٣٩ - التوقيع^(٤٦٧)

(أ) ١- يجب أن يوقع على مستند النقل إما الناقل وإما شخص مأذون له من جانب الناقل.
 (ب) ٢- يجب أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من جانب الناقل. ولأغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني أي بيانات في شكل إلكتروني يتضمنها سجل النقل الإلكتروني أو ترتبط به منطلقيا بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني وليبيان أن الناقل أذن بالسجل الإلكتروني. ويجب أن يحدد هذا التوقيع الإلكتروني هوية الموقع فيما يتعلق بسجل النقل الإلكتروني وأن يبين أن الناقل أذن بسجل النقل الإلكتروني.^(٤٦٨)

(467) رغم أن الفريق العامل تولى، مثلما ما ذكر خلال استعراضه للجوانب المتصلة بالتجارة الإلكترونية من مشروع الاتفاقية، تنقيح مشروع المادة هذا، فإن النص الأصلي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 أدرج في الحاشية ١٣٢ ما يلي: 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.

(468) نتيجة لاستعراض الفريق العامل الأحكام المتعلقة بالتجارة الإلكترونية من مشروع الاتفاقية في دورته الخامسة عشرة، وافق الفريق العامل على هذه التغييرات في الفقرتين ٢٠٥ و ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/576 بغية مواصلة مناقشتها. ويعرّف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لسنة ٢٠٠١ التوقيع الإلكتروني بأنه يعني "بيانات في شكل إلكتروني مدرجة في رسالة بيانات، أو مضافة إليها أو مرتبطة بها منطقيًا، يجوز أن تستخدم لبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات". وبما أن هذا التعبير يرد مرة واحدة فقط في مشروع الاتفاقية، فيرى أنه لا حاجة إلى تعريفه. غير أن الحكم يحتفظ بالإشارة إلى الوظيفتين الأساسيتين للتوقيع الإلكتروني (تحديد هوية الموقع وإبانة موافقته على السجل). أما الاختلاف الوحيد فهو يكمن في استعمال الفعل "أذن" بدلا من الكلمة "الموافقة" الواردة في مشروع الاتفاقية.

المادة ٣٦-٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد

١ - إغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ٣٤-٣٨ (١) أو عدم دقة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل لا يمس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو بصلاحيته أي منهما.

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

(أ) هو التاريخ الذي حُمّلت فيه البضاعة جميعها المبيّنة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضاعة حُمّلت على متن سفينة؛ أو

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

٣ - إذا كانت تفاصيل العقد لا تحدد هوية الناقل ولكن تبين أن البضاعة حملت على متن سفينة محددة الاسم، افترض حينئذ أن يكون مالك السفينة المسجّل هو الناقل. ويمكن للمالك المسجّل أن يدحض هذا الافتراض إذا أثبت أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية، وهو ما ينقل المسؤولية التعاقدية عن نقل البضاعة إلى مستأجر محدد الهوية للسفينة عارية. [وإذا دحض المالك المسجّل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى هذه المادة، افترض أن يكون مستأجر السفينة عارية وقت النقل هو الناقل على نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجّل هو الناقل.]^(٤٦٩)

٤ - إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفذ من الشاحن المرسل، كان مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إما دليلاً ظاهراً وإما دليلاً قاطعاً بمقتضى المادة ٣٩-٤٣، حسب الحالة، على أن ترتيب البضاعة وحالها الظاهريين كانا على ما يرام وقت قيام الشاحن المرسل بتسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ.

(469) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٣٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان الرأي السائد في الفريق العامل أن الفقرة ٣ تبين مشكلة خطيرة يجب معالجتها في مشروع الاتفاقية، ولكن 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 ٣ بين معقوفتين في مشروع الاتفاقية وتناولها بمزيد من التفصيل في موعد لاحق.

المادة ٣٧ ٤١ - التحفظ على وصف البضاعة

الوارد في تفاصيل العقد

يجوز للناقل، إذا كان يتصرف بحسن نية لدى إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها للمذكورة في المادة ٣٨ ٣٤ (أ) أو ٣٨ ٣٤ (ب) أو ٣٨ ٣٤ (ج)، في الظروف وبالأسلوب الموضحين أدناه لكي يبين أنه لا يتحمل مسؤولية عن صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:

(أ) فيما يتعلق بالبضاعة غير المحوأة

١٤ إذا كان بوسع الناقل أن يبين أنه ليس لديه وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، جاز له أن يذكر ذلك في تفاصيل العقد، مبينا المعلومات التي يشير إليها، أو

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

(ب) فيما يتعلق بالبضاعة المسلمة إلى الناقل أو إلى طرف منفذ داخل حاوية مغلقة، ما لم^(٤٧٠) يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقد البضاعة فعليا داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، ولكن شريطة أن يجوز للناقل في هذه الحالة، إذا كان يعتبر في حدود المعقول أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة^(٤٧١) أن يضمن تفاصيل العقد بندا تحفظيا بشأن:

(470) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن عبارة "ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بتفقد البضاعة فعليا داخل الحاوية أو كان لديه بخلاف ذلك علم بمحتويات الحاوية قبل إصدار مستند النقل، ولكن شريطة أن يجوز للناقل في هذه الحالة، إذا كان يعتبر، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة" قد نُقلت من مكانها الأصلي في نهاية الفقرة إلى هذا المكان في فاتحتها لكي يصبح واضحا أنه يقصد لها أن تنطبق على الفقرة بأكملها.

(471) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، دعا اقتراح آخر إلى تضمين الفقرة (ب) أيضا عبارة على غرار الفقرة الفرعية (أ) '٢' لمعالجة الحالة التي يعتبر فيها الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتويات الحاوية غير صحيحة. ولعل الفريق العامل يود 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 الاتفاقية الحالة التي يقبل فيها الناقل ألا يتحفظ على وصف البضائع، منعا لعرقله أي ائتمان مستندي على

- 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، إذا
- ١٦ كان بوسع الناقل أن يبين أنه لا هو ولا الطرف المنفذ قد وزن الحاوية، ولم 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. (٤٧٢)

المادة ٣٨ ٤٢ - وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية

لأغراض المادة ٣٧ ٤١:

- (أ) يجب ألا تكون "وسيلة معقولة للتحقق" قابلة للتطبيق عمليا فحسب، بل معقولة تجاريا أيضا؛
- (ب) يكون الناقل قد تصرف "بحسن نية" لدى إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إذا
- ١٦ لم يكن لديه علم فعلي بأن أيًا من البيانات المادية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل ماديا،
- ٢٦ ولم يكن قد أغفل عمدا أن يحدد ما إذا كان أي بيان مادي في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائفا أو مضللا ماديا، لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف أو مضلل.

سبيل المثال، ولكن لقاء حصوله على ضمان من الشاحن. وكان الاقتراح الثالث أنه عندما يتصرف 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.

(472) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح إدراج عبارة مناسبة تتناول الحالة التي لا توجد فيها إمكانية معقولة تجاريا لوزن الحاوية. ولكن، ارتئي أن كلمة "تجارية" غير ضرورية في ضوء التعريف الوارد في المادة ٤٢ (أ)، فحُدفت.

(ج) يقع عبء إثبات ما إذا كان الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصداره مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على الطرف المدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية.

المادة ٤٣-٤٣ - الدليل الظاهر والدليل القاطع

باستثناء ما تنص عليه المادة ٤٤-٤٤ خلافًا لذلك، يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الذي يثبت تسلم البضاعة:

(أ) دليلًا ظاهرًا على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد؛

(ب) ودليلاً قاطعًا على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد

[١٦] إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية [أو

٢٠ الخيار ألف للفقرة (ب) ٢٠،^(٤٧٣)

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

٢٠ الخيار باء للفقرة (ب) ٢٠،

إذا لم يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وكان المرسل إليه قد اشترى البضاعة ودفع ثمنها اعتمادًا على وصفها في تفاصيل العقد.]^(٤٧٤)

(473) يستند الخيار ألف للفقرة الفرعية (ب) ٢٠ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة

.A/CN.9/WG.III/WP.21

(474) وفقًا لما ذكر في الحاشية ١٤٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان الرأي السائد في الفريق العامل هو الإبقاء على الفقرة الفرعية (ب) ٢٠ 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 ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/526. وقد اقترح الخيار باء في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مراعاة للشواغل التي مثارها أن الخيار ألف يعرض فيما يبدو استعمالًا جديدًا للمستندات غير القابلة للتداول، وهو استعمال غريب على القانون الأوروبي.

المادة ٤٤ - المفعول الاستدلالي للبند التحفظية

إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا يفي باشتراطات المادة ٣٣ ٤١، فإن لم يعد مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يشكّل عندئذ دليلا ظاهرا أو دليلا قاطعا في إطار المادة ٣٩ ٤٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة.^(٤٧٥)

(475) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٤٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لعل الفريق العامل يود أن ينظر أيضا في الصيغة البديلة لمشروع المادة ٤٤ المقترحة في الفقرتين ١٥٣ و ١٥٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21:

"إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا، فلن يشكل مستند النقل دليلا ظاهرا أو قاطعا بمقتضى المادة ٤٣ طالما كان البند يتحفظ على وصف البضاعة، عندما يكون البند "نافذ المفعول" بمقتضى الفقرة ٢."

وعندئذ، سيلزم إضافة حكم جديد، ربما في شكل الفقرة ٢، ويمكن أن ينص على ما يلي:
"يكون البند التحفظي في تفاصيل العقد نافذ المفعول فيما يتعلق بأغراض الفقرة ١ في الظروف التالية:

(أ) فيما يتعلق بالبضائع غير المحوّاة، يكون البند التحفظي الذي يفي باشتراطات المادة ٤١ نافذ المفعول وفقا لأحكامه.

(ب) فيما يتعلق بالبضائع المشحونة داخل حاوية مغلقة، يكون البند التحفظي الذي يفي باشتراطات المادة ٤١ 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؛

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

(١) كانت الحاوية قد فتحت لغرض التفقد،

(٢) وكان التفقد قد جرى بحضور شهود حسب الأصول،

(٣) وكان قد أعيد إقفال الحاوية بشكل مناسب بعد التفقد، وأعيد ختمها إن كانت محتومة قبل التفقد."

الفصل ٩ - أجره النقل ^(٤٧٦)

المادة ٤١

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

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

المادة ٤٢

الخيار ألف

~~١- تكون أجره النقل واجبة الدفع عندما تُستحق، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا على أن تدفع أجره النقل، كلياً أو جزئياً، في وقت سابق أو لاحق.~~

~~٢- إذا حدث بعد الوقت الذي استُحققت فيه أجره النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو لم تسلّم إلى المرسل إليه وفقاً لأحكام عقد النقل لأي سبب آخر، تظل أجره النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها.~~

~~٣- ما لم يُتفق على خلاف ذلك، لا يخضع دفع أجره النقل لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة متعاقبة 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].~~

(476) حذف نص هذا الفصل من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، حسبما هو مبين، في الفقرة ٢٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. ويُلاحظ أن مشروع الفقرة السابق ٤٣ (٢) الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 قد استُبعي بحسب ما تم الاتفاق عليه، ولكنه نُقل إلى الفصل ٨: التزامات الشاحن، بعد مشروع المادة ٣٥، حيث يظهر كمشروع مادة جديدة هي المادة ٣٦. ويُلاحظ أيضاً أن مشروع الفقرة السابق ٤٥ (١) الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 قد استُبعي، ولكنه سيصبح، بحكم حذف الفصل ٩ بشأن أجره النقل، مشروع المادة ٤٥، أي آخر مشروع مادة في الفصل ٩: مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية.

الخيار بـ

إذا حدث بعد الوقت الذي استُحقت فيه أجره النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف أو لم تسلّم إلى المرسل إليه وفقاً لأحكام العقد لأي سبب آخر، فإنه ما لم يُتفق على خلاف ذلك، تظل أجره النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها ولا يكون دفع أجره النقل خاصاً لمقاصدة 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].

المادة ٤٣ (٤٧٧)

١- يكون الشاحن مسؤولاً عن دفع أجره النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك.

٢- إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد نقطة زمنية معينة، فإن هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:

(أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع، بمقتضى الفصل ٧، على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر في المادة ٣١؛ أو

(ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، إلا طالما كان لدى الناقل ضمان كاف بمقتضى المادة ٤٥ أو بطريق آخر لدفع تلك المبالغ.

(ج) طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٢.

[المادة ٤٤ ٤٥ - "أجره النقل مدفوعة سلفاً" (٤٧٨)]

١- إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند نقل قابل للتداول أو في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول عبارة "أجره النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل لا يكون الحائز ولا

(477) تم بحسب ما أُنفق عليه الإبقاء على مشروع الفقرة ٤٣ (٢) السابق الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 ونقله إلى آخر الفصل ٨، حيث يظهر بصفته مشروع المادة ٣٦.

(478) استبقي في مشروع المادة ٤٥، بحسب ما اتفق عليه، مشروع الفقرة ٤٤ (١) السابق الذي كان وارداً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 (انظر الفقرات ١٦٢ إلى ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/552).

المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.]

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

٢. الخيار ألف للفقرة ٢

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 إليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجرة النقل] [يكون حق المرسل إليه في تسلّم البضاعة مشروطاً بدفع أجرة النقل].

الخيار باء 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 إليه يتسلم البضاعة أو يمارس أي حق فيما يتعلق بالبضاعة مسؤولاً، بناءً على ذلك، عن أجرة النقل.

المادة ٤٥

١. [بصرف النظر عن أي اتفاق مخالف،] إذا كان المرسل إليه 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) أجرة النقل وأجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير وتعويضات الاحتجاز وجميع ما يتكبده الناقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الدفع،

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

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

أو تقديم ضمان كاف بدفعها.

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

الفصل ١٠ - التسليم إلى المرسل إليه^(٤٧٩)

المادة ٤٦ - الالتزام بقبول تسلم البضاعة

عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يتعين يجب على المرسل إليه [الذي يمارس أياً من حقوقه بمقتضى عقد النقل]^(٤٨٠) أن يقبل تسلم البضاعة في الوقت والمكان المذكورين المشار إليهما في المادة ٣٤ ١١ (٤٣). [وإذا أحل المرسل إليه بهذا الالتزام بتركة البضاعة في عهدة الناقل أو الطرف المنفذ، تصرف الناقل أو الطرف المنفذ في البضاعة كوكيل للمرسل إليه، ولكن بدون أي مسؤولية عن هلاك أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل [أو من جانب الطرف المنفذ]^(٤٨١) بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن إهمال منه، مع علمه بأن هذا قد يؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف].^(٤٨٢)

(479) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات في الصياغة والتصويبات المقترحة بواسطة سطور تحتية وشطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(480) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن تفضيل جعل الالتزام بقبول تسلم البضاعة غير متوقف على ممارسة المرسل إليه لأي حقوق، وجعله بدلاً من ذلك غير مشروط.

(481) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُشير إلى أن القلق من أن الأطراف المنفذة يمكن أن تقع عليها مسؤولية من خلال فعل أو إغفال من جانب الناقل، عملاً بالجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦، يمكن تبديده بإضافة عبارة "أو من جانب الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل".

(482) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح دمج مشروع المادة ٤٦ مع مشاريع المواد ٥١ و ٥٢ و ٥٣، أو حذف الجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦ وترك مشاريع المواد ٥١ و ٥٢ و ٥٣ قائمة بذاتها، وذلك من أجل الحد من الاضطراب الذي يسببه التفاعل بين مشروع المادة ٤٦ ومشاريع المواد ٥١ و ٥٢ و ٥٣. وقد اختير البديل الثاني ووضعت الجملة الأخيرة بين معقوفتين.

المادة ٤٧ - التزام الإقرار بتسليم البضاعة

بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضاعة، يجب على المرسل إليه أن يؤكد يقر بتسليم^(٤٨٣) البضاعة من أث الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد.

المادة ٤٨ - التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

إذا لم يُصدّر عندما لا يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الفقرات التالية:

(أ) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مذكورين مُشاراً إليهما في تفاصيل العقد، يقوم وجب على الطرف المسيطر بإبلاغ أن يبلغ الناقل بهما، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد؛^(٤٨٤)

(ب) الخيار ألف للفقرة (ب)^(٤٨٥)

يجب على يقوم الناقل بتسليم أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١ (٣-٤)، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة؛^(٤٨٦)

(483) ارتئي أن من الأفضل الاستعاضة عن العبارة "يتعين على المرسل إليه أن يؤكد أن الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة" بالعبارة "يجب على المرسل إليه أن يقر بتسليم البضاعة من الناقل أو الطرف المنفذ"، ذلك أن المرسل إليه يستطيع تأكيد تصرفه الذاتي لكنه لا يستطيع تأكيد وفاء الناقل بالتزامه.

(484) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أدرج في النص الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/526، والمتعلق بهوية المرسل إليه. انظر أيضا الحاشية بشأن مشروع الفقرة الفرعية (١) (و) من المادة ٣٨ أعلاه.

(485) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يستند الخيار ألف للفقرة (ب) إلى النص الأصلي من مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

(486) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أدرج في نص كل من الخيارين باء وجميم الاقتراح الوارد في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن تنقح الفقرة (ب) 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)

يجب على الناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١ (٤). وكشرط أساسي للتسليم، يقوم يجب على المرسل إليه بإبراز أن يبرز بطاقة هوية صحيحة.

الخيار جيم للفقرة (ب)

يجب على الناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في المادة ١١ (٤). ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يبرز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة.

(ج) إذا لم يطالب المرسل إليه بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، يقوم وجب على الناقل بإبلاغ أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك أو بإبلاغ أن يبلغ الشاحن بذلك إذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر. وفي تلك الحالة، يتعين يجب على ذلك الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن والعثور عليهما، اعتبر الشخص المذكور المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٦ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة. ويرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن بمقتضى هذه الفقرة من التزاماته بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل^(٤٨٧)

المادة ٤٩ - التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أوسجل نقل إلكتروني قابل للتداول

إذا أُصدر عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الأحكام الفقرات التالية:

(أ) '١' دون مساس بالمادة ٤٦، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم ويجب على الناقل عندئذ بتسليم أن يسلم ذلك الحائز البضاعة إلى ذلك الحائز، في الوقت والمكان المذكورين المشار إليهما في المادة ١١ (٣) ٤)، مقابل تسليم مستند النقل

(487) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح أثناء مناقشة مشروع الفترتين (ب) و (ج) من المادة ٤٩ بأن يطبق المبدأن المعرب عنهما فيهما أيضا في الأحوال التي لا يكون قد صدر فيها مستند قابل للتداول. وقد أضيف حكم بهذا الشأن في شكل الفقرة (ج).

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.

٢٠٠٠، دون مساس بالمادة ٤٦، يحق لحائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على ويقوم الناقل عندئذ بتسليم أن يسلم ذلك الحائز البضاعة إلى ذلك الحائز في الوقت والمكان المذكورين المشار إليهما في المادة ١١ ٣ (٤)، إذا أثبت وفقاً للقواعد الإجرائية للإجراءات المذكورة المشار إليها في المادة ٦ أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني. وعند هذا التسليم، لا يعود لسجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية. (٤٨٨)

(ب) إذا لم يطالب الحائز بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، يقوم وجب على الناقل بإبلاغ أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك، أو بإبلاغ أن يبلغ الشاحن بذلك إذا تعذر عليه، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو العثور عليه. وفي تلك الحالة، يتعين يجب على الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر إلى الناقل التعليمات المتعلقة بتسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، معرفة هوية الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليه، يحتب اعتبار الشخص المذكور المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٣ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة. (٤٨٩)

(ج) [بصرف النظر عن أحكام عن الفقرة (د) من هذه المادة،] (٤٩٠) يبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن، وفقاً للفقرة (ب) من

(488) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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، حسيماً ذكر في الفقرة ٨١ من الوثيقة A/CN.9/526 أن مضمون الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) مقبول عموماً.

(489) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٦٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الاقتراح الوارد في الفقرة ٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526 بأن يلتزم الناقل بقبول مستند النقل القابل للتداول وإبلاغ الطرف المسيطر إذا لم يطالب حائز المستند بتسليم البضاعة، قد سبق أن تناوله نص الفقرة (ب) فيما يبدو.

(490) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أفيد بأن من غير الواضح كيف تعمل الفقرتان (ج) و (د) معاً، لأن الحائز الحسن النية في الحكم الثاني يكتسب شيئاً من الحماية القانونية، ولكن الموقف القانوني للحائز غير واضح. وحديثر بالملاحظة أن هناك صلة بين الفقرتين (ج) و (د)، لأن الفقرة (ج) تبدأ بعبارة "بصرف النظر عن الفقرة (د)". وهناك بدائل أخرى ممكنة، مثل بدء الفقرة (د) بعبارة

هذه المادة، من التزامه بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل [إلى الحائز]،^(٤٩١) بغض النظر عما إذا كان قد سلم إليه مستند النقل القابل للتداول أم لا، أو عما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا للقواعد الإجرائية للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، أنه هو الحائز.

الخيار ألف للفقرة (د)^(٤٩٢)

(د) [باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (ج) أعلاه]^(٤٩٣) إذا حدث أن سلم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل القابل للتداول إلى الناقل، أو دون الإثبات المشار إليه في الفقرة (أ) '٢' أعلاه، لا يكتسب الحائز الشخص 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]^(٤٩٤) بمقتضى عقد النقل: '١' إلا إذا أُحيل مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة؛ أو '٢' ما لم يكن ذلك الحائز الشخص، عندما أصبح حائزا، لا يعلم بهذا التسليم، أو لم يكن بإمكانه، بشكل

"باستثناء ما هو منصوص عليه" أو إضافة جملة جديدة في نهاية تلك الفقرة على غرار "لا تنطبق أحكام هذه الفقرة عندما يسلم الناقل البضاعة عملا بالفقرة (ج)". وقد أدرجت البدائل المختلفة بصورة مؤقتة بين معقوفتين.

(491) يُقترح حذف المعقوفتين المحيطتين بعبارة "إلى الحائز" التي تظهر في النص الأصلي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 والإبقاء على العبارة بغية توضيح النص.

(492) الخيار ألف هو النص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع التنقيحات المبينة.

(493) انظر الحاشية ٤٩٠ أعلاه.

(494) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان 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 إدراج هذه الصيغة في النص. ويمكن أن يضاف أيضا أن تلك الحقوق تنشأ عن عدم أداء الناقل لالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ١٣، ولكن هذا قد لا يكون مستصوبا. وبالإضافة إلى ذلك، يُسترعى الانتباه إلى الحكم الجديد الأوسع نطاقا والمقترح لمشروع المادة ٦١ 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 يعلم" لم يجز تناوله بصورة محددة.

معقول، أن يعلم به. [ولا تنطبق هذه الفقرة عندما يسلم الناقل البضاعة عملاً بالفقرة (ج) أعلاه].^(٤٩٥)

الخيار باء للفقرة (د)، وهو يتضمن الفقرتين (د) و (هـ) (٤٩٦)

(د) إذا سُلمت البضاعة عملاً بالفقرة (ج)، فإن الشخص الذي أصبح حائزاً بعد أن سلّم الناقل المرسل إليه أو شخصاً له حق في البضاعة عملاً بأي ترتيب تعاقدى أو ترتيب آخر غير عقد النقل البضاعة يكتسب حقوقاً تجاه الناقل. بمقتضى عقد النقل، غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة، عندما تكون إحالة مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول هي وحدها التي نفذت وفقاً للترتيبات التعاقدية أو غيرها من الترتيبات التي جرت قبل تسليم البضاعة.

(هـ) بالرغم من الفقرتين (ج) و (د)، يكتسب الحائز الذي لم يكن له، أو لم يكن من الممكن بشكل معقول أن يكون له، علم بذلك التسليم عندما أصبح حائزاً، الحقوق المدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

المادة ٥٠ - عدم تقديم تعليمات وافية (٤٩٧)

(٤٩٧) إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بشأن تسليم البضاعة [أو في الحالات التي يتحذر فيها بمقتضى المادتين ٤٨ و ٤٩ أو إذا تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن]^(٤٩٨)، كان من حق الناقل، دون مساس بأي سبل انتصاف أخرى يمكن أن تكون متاحة للناقل تجاه الطرف المسيطر أو الشاحن، أن يمارس حقوقه بمقتضى المواد ٥١ و ٥٢ و ٥٣ و ٥٤.

(495) انظر الحاشية ٤٩٠ أعلاه.

(496) الخيار باء مقترح بصفته صيغة محسنة من المبادئ ذاتها المبينة في الخيار ألف.

(497) يُرى أن النص يزداد وضوحاً عند إدراج نص مشروع الفقرة ٤٩ (هـ) في مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٠.

(498) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، تمت هذه الإضافة استناداً إلى الاقتراح الوارد في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526 بضرورة أن تكون الفقرة (هـ) متسقة مع الفقرة (ب) من خلال إدراج هذه العبارة. وقد أُدخلت تعديلات أخرى وأزيلت المعقوفتان بغية توضيح النص.

المادة ٥١ - عند تعذر تسليم البضاعة

١- يحق للناقل أن يمارس الحقوق وسبل الانتصاف المشار إليها في الفقرة ٢ على مسؤولية ونفقة^(٤٩٩) الشخص الذي له حق في البضاعة، إذا وصلت البضاعة إلى مكان المقصد:

(أ) ولم يتسلم يقبل المرسل إليه البضاعة بالفعل تسلم البضاعة بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المذكورين المشار إليهما في المادة ٤١ (٣) ٤، [و لم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ والمرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل فيما يتعلق بعهددة البضاعة]^(٥٠٠)؛ أو

(ب) لم تكن القوانين أو اللوائح المعمول بها تجيز للناقل أن يسلم المرسل إليه البضاعة.

يحق للناقل عندئذ أن يمارس الحقوق وسبل الانتصاف المذكورة في الفقرة ٢.

٢- في الظروف المبينة الحقوق وسبل الانتصاف المشار إليها في الفقرة ١، يحق للناقل أن يمارس، على مسؤولية وحساب ونفقة^(٥٠١) الشخص صاحب الحق في البضاعة، بعض الحقوق ووسائل الانتصاف التالية أو كلها هي:

(أ) خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛ أو

(499) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل مؤداه أنه عندما يمارس الناقل حقوقه بمقتضى مشروع المادة ٥١، 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 "على نفقة" في الفقرة ١ هو تبديد هذه الشواغل.

(500) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل 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. ومن ثم، فقد وضعت العبارة بين معقوفتين لاحتمال حذفها في وقت لاحق.

(501) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن شاغل مؤداه أنه عندما يمارس الناقل حقوقه بمقتضى مشروع المادة ٥١، 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 "على نفقة" في الفقرة ١ هو تبديد هذه الشواغل.

(ب) تفرغ البضاعة إذا كانت معبأة في حاويات، أو التصرف في البضاعة بشكل آخر حسبما يرى الناقل أن الظروف قد تقتضي ذلك في حدود المعقول؛ أو

(ج) العمل على بيع البضاعة وفقا للممارسات المتبعة، أو حسبما يقتضي القانون أو اللوائح ذلك، في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت.

٣- إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة ٢ (ج)، وجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لفائدة الشخص الذي له حق في البضاعة، رهنا باقتطاع جواز للناقل أن يقتطع من عائدات البيع المبلغ اللازم

~~(أ) لدفع أو رد أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة؛ و~~

~~(ب) لدفع أو رد أي مبالغ أخرى إلى الناقل مما أشير إليه في المادة ٤٥ (أ) وتكون مستحقة للناقل.~~

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

المادة ٥٢ ٥٢- الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد

لا يسمح للناقل إلا بممارسة الحق الحقوق المشار إليه إليها في المادة ٥١ ٥١- إلا بعد أن يكون قد وجه إشعارًا قبل وقت معقول^(٥٠٢) بوصول البضاعة إلى مكان المقصد إلى الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه هو الشخص الذي يتعين إشعاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو إلى المرسل إليه، وإلا فيل إلى الطرف المسيطر أو الشاحن بأن البضاعة قد وصلت إلى مكان المقصد.

المادة ٥٣ ٥٣- مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعدّر تسليمها

عندما يمارس الناقل أو الطرف المنفذ حقوقه المشار إليها في المادة ٥١ ٥١- (٢) فإنه لا يكون مسؤولاً^(٥٠٣) عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها إلا عندما ينجم الهلاك أو التلف عن [فعل أو

(502) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طرح سؤال مؤداه أنه لماذا لا يلزم سوى توجيه إشعار ولماذا لا يتعين على الناقل أن ينتظر رداً أو استجابة من الشخص المتلقي للإشعار قبل ممارسة حقوقه. والقصد من إضافة عبارة "قبل وقت معقول" بعد كلمة "إشعاراً" في مشروع المادة ٥٢ هو تبديد ذلك القلق.

(503) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مؤداه أن صيغة مشروع المادة ٥٣ يمكن اعتبارها بأنها توحى بأن فعل الناقل أو إغفاله يمكن أن يؤدي إلى وقوع المسؤولية على الطرف المنفذ. والقصد من حذف عبارة "بصفته وكيلًا

إغفال 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^(٥٠٤).

الفصل ١١ - حق السيطرة^(٥٠٥)

المادة ٥٣ - ٥٤ - تعريف حق السيطرة

~~حق السيطرة على البضاعة [يعني] [هو] [يتضمن] [يشمل] الحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل والحق الذي يقضي به عقد النقل في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته عنها حسبما هو مبين في المادة ٣٤ ١١ (١).^(٥٠٦) ويتضمن ويشمل هذا الحق حصراً في توجيه التعليمات إلى الناقل ما يلي:~~

(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة ~~لا تمثل خروجاً عن عقد النقل~~^(٥٠٧)؛

(ب) والحق في المطالبة بتسليم البضاعة [قبل وصولها إلى مكان المقصد] [في ميناء وسطي أو في مكان في المسار]^(٥٠٨)؛

لصاحب الحق في البضاعة ولكن دون تحمل أي مسؤولية وإضافة عبارة "لا يكون مسؤولاً ... إلا إذا" هو تبديد ذلك الشاغل.

(504) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اقترح إضافة عبارة "أو الطرف المنفذ" بعد عبارة "فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل" وحذف كلمة "شخصي". وقد اعتمد هذا الاقتراحان في النص.

(505) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات في الصياغة والخيارات المقترحة والتصويبات المبينة بسطر تحتي أو شطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(506) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٨١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي إجراء بعض التعديل على هذه الجملة ونقلها إلى تعريف "حق السيطرة" في مشروع المادة ١ (ل).

(507) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفقرة ١٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526 عن شاغل مفاده أن عبارة "الحق في توجيه أو تعديل تعليمات ... لا تمثل خروجاً عن 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. وارتئي أن نقل الفقرة (د) إلى مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٥ يمكن أن يخفف من ذلك الشاغل.

(508) هذا البديل المقترح بين معقوفتين يقصد به توضيح أن تسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد لا يعني حصول أي تغيير في المقصد وإنما يعني فقط التسليم في مكان يكون في مسار الرحلة.

(ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر.^(٥٠٩)

~~[(د) الحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل.]~~

المادة ٥٥ - الخروج عن عقد النقل

١ - الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرا أن يمارس حق السيطرة وأن يتفق مع الناقل على الخروج عن العقد على نحو آخر غير الخروج المشار إليه في المادة ٥٤ (ب) و (ج).^(٥١٠)

٢ - أي خروج عن عقد النقل، بما في ذلك الخروج عنه على النحو المشار إليه في المادة ٥٤ (ب) و (ج)، عندما يصبح نافذا، يجب أن يُذكر في مستند النقل [القابل للتداول] أو أن يُدمج في سجل النقل الإلكتروني [القابل للتداول] ويجب أن يوقع بالأحرف الأولى أو أن يُمهر بتوقيع وفقا للمادة ٣٩.^(٥١١)

المادة ٥٦ - القواعد الواجبة التطبيق على أساس مستند النقل

أو سجل النقل الإلكتروني

١ - في حال عدم إصدار أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(509) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُشير في الشواغل التي أُثيرت في الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى ضرورة حذف الفقرة (د) 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، أُشير إلى أن هذا الحكم يخدم غرضا مفيدا في تعريف حق السيطرة، إذ انه يوضح أنه ينبغي اعتبار الطرف المسيطر نظيرا للناقل أثناء الرحلة. وبغية معالجة هذه الشواغل وتجنب الخلط بين حق السيطرة والحق في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن عقد النقل، اقترح نقل الفقرة (د) من المادة ٥٤ سابقا إلى مادة منفصلة تكون مشروع المادة ٥٥. وتجدد الملاحظة أيضا أن الجملة الأولى من العبارة الافتتاحية ستكون في حاجة إلى تعديل إذا ما أُدرج تعريف يستند إليها في مشروع المادة ١ (ل).

(510) تتضمن الفقرة ١ الفقرة (د) من المادة ٥٤ سابقا، وكذلك نصا يؤكد على الوضع الفريد الذي يتمتع به الطرف المسيطر حصرا.

(511) الفقرة ٢ مقترحة حسبا هو مرغوب بغية ضمان أن التعديلات المدخلة على عقد النقل مهيورة بتوقيع أو على الأقل موقعة بالأحرف الأولى، وفقا للممارسة الراهنة. وإذا ما قبل الفريق العامل هذا الاقتراح، فإنه يُقترح أن تُدرج إشارة إلى مشروع المادة ٣٩ المتعلقة باشتراطات التوقيع. وقد حُذف مشروع الفترتين (٢) (د) و (٣) (ج) من المادة ٥٦ في ضوء هذه الفقرة ٢ المقترحة.

(أ) 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]^(٥١٢).

(ب) يحق للطرف المسيطر إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وتلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. ويجب على المحيل [أو المحال إليه]، أو المحال إليه إذا سمح القانون المعمول به بذلك،^(٥١٣) أن يبلغ الناقل بتلك الإحالة.

(ج) عندما يمارس الطرف المسيطر حق السيطرة وفقا للمادة ٥٣ ٥٤، يجب عليه الاستظهار بطاقة هوية صحيحة.

(د) [ينتهي حق السيطرة] [يحال حق السيطرة إلى المرسل إليه] عندما تكون البضاعة قد وصلت إلى مقصدها ويكون المرسل إليه قد طلب تسليم البضاعة.^(٥١٤)

٢- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية:

(512) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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 ١ (ب) تسند إليه صلاحية إحالة حقه في السيطرة من طرف واحد إلى شخص آخر. وقد بددت هذه الشواغل بإدراج العبارة التي تلي عبارة "ما لم" بين معقوفتين بحيث يمكن حذفها وإدراج نص بديل لها بين معقوفتين هو "يعين الشاحن المرسل إليه أو شخصا آخر ليكون هو الطرف المسيطر".

(513) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أشير في الفقرة ١٠٧ من الوثيقة A/CN.9/526 إلى أن القلق الذي مثاره أن إحالة 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 ١ (ب). وقد وضعت هذه العبارة بين معقوفتين، وأدرج بعدها نص بديل آخر يتسق مع النص الذي جرت الموافقة على مواصلة مناقشته في مشروع المادة ٦٣.

(514) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، يظل الطرف المسيطر مسيطرا على البضاعة حتى تسليمها النهائي. بيد أنه لم يذكر شيء في مشروع المادة ٥٦ عن الوقت الذي يمكن أن تنتهي فيه ممارسة حق السيطرة في حال إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول. وساد الاعتقاد بأن في الإمكان عمل شيء يستجيب للملاحظة التي أبدت، فأضيفت الفقرة ١ (د). ولكن، يلاحظ أن الفقرة ١٠٦ من الوثيقة A/CN.9/526 تحيط علما أيضا بالقلق من أنه يمكن إبطال تعليمات الشاحن العامة إلى الناقل بأن لا يسلم البضاعة قبل أن يتسلم تأكيدا من الشاحن بأنه تم دفع ثمنها. وعلاوة على ذلك، وحيث إن المادة ٥٤ تنص على أن حق السيطرة هو حق توجيه تعليمات إلى الناقل خلال فترة المسؤولية، حسبما هو منصوص عليه في المادة ١١، قد لا يكون من الضروري تحديد الوقت الذي ينتهي فيه حق السيطرة.

(أ) يكون حائز 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) يحق للحائز أن يحيل حق السيطرة عن طريق إحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٩-٦١، وبذلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب إحالة جميع النسخ الأصلية لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول.

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين يجب على الحائز أن يبرز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، إذا اشترط الناقل ذلك. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، يجب الاستظهار بجميع النسخ الأصلية [باستثناء النسخ الموجودة فعلا في حيازة الناقل نيابة عن الشخص الذي يسعى لممارسة حق السيطرة]، وفي حال عدم القيام بذلك، لا يمكن ممارسة حق السيطرة.^(٥١٥)

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

٣- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر الوحيد، ويحق له إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر عن طريق إحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وفقا للقواعد الإجرائية للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، وبذلك الإحالة يفقد المحيل حقه في السيطرة.

(ب) من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين يجب على الحائز، إذا اشترط الناقل ذلك، أن يثبت، وفقا للقواعد الإجرائية للإجراءات المشار إليها في المادة ٦، أنه هو الحائز.

~~(ج) يُذكر في سجل النقل الإلكتروني ما يصدره الحائز من تعليمات مشار إليها في المادة ٥٣ (ب) و (ج) و (د)، عندما تصبح نافذة المفعول وفقا للمادة ٥٥.~~

(515) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اتفق الفريق العامل على أن الفقرة ٢ (ج) لا تتناول بقدر كاف عواقب الوضع الذي لا يبرز فيه الحائز للناقل جميع نسخ المستند القابل للتداول وأنه ينبغي، في تلك الحالات، 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، لم يمكن ممارسة حق السيطرة، وأنه ينبغي إدخال استثناء على القاعدة التي تقتضي قيام الطرف المسيطر بإبراز 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 ٢ (ج).

٤ - بصرف النظر عن المادة ٦٣^(٥١٦)، إذا قام شخص، لا يكون هو الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤^{٣٦}، بإحالة حق السيطرة دون أن يكون قد مارس ذلك الحق، فانه يعفى، بإجراء تلك الإحالة، من المسؤوليات المفروضة على الطرف المسيطر بمقتضى عقد النقل أو بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٥٧ - تنفيذ الناقل للتعليمات

١ - الخيار ألف للفقرة ١، بما فيها الفقرة ١ مكرراً^(٥١٧)

رهنًا بالفقرتين بالفقرات ١ مكرراً و ٢ و ٣ من هذه المادة، إذا كان من شأن أي تعليمات مذكورة يجب على الناقل أن ينفذ أي تعليمات مشار إليها في المادة ٥٣^(٥١٨) (أ) أو (ب) أو (ج)، إذا:

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

(ب) وأن لا تتداخل لم تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ

المعتادة؛

(ج) وأن لا تتسبب لم 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.

١ مكرراً - إذا يتعين على الناقل عندئذ أن ينفذ التعليمات. فإذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم الوفاء بشرط أو أكثر من الشروط المذكورة المشار إليها في

(516) كانت الإشارة تحيل إلى مشروع المادة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، الذي حُذف لصالح مشروع المادة ٦١ مكرراً الذي أعيد ترقيمه بدوره ليصبح مشروع المادة ٦٣.

(517) يستند الخيار ألف للفقرة ١ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، اتفق الفريق العامل بصفة عامة على أنه ينبغي إعادة صياغة الفقرة ١ 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. وطُلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً للحكم يشمل خيارات ممكنة، بغية مواصلة مناقشته في دورة لاحقة، وقد تجسدت محاولة القيام بذلك في الخيار باء.

(518) حُذفت الإشارة إلى "(أ) أو (ب) أو (ج)" في ضوء الاقتراح المتعلق بالصياغة والداعي إلى نقل الفقرة (د) من المادة ٥٤ إلى حكم منفصل يُدرج في مشروع المادة ٥٥.

الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من هذه الفقرة، لا يعود لم يعد الناقل ملزما عندئذ بتنفيذ التعليمات.^(٥١٩)

الخيار باء للفقرة ١

رهنًا بالفقرتين ٢ و٣ من هذه المادة، يجب على الناقل ملزما بتنفيذ أن ينفذ التعليمات المذكورة المشار إليها في المادة ٥٣-٥٤^(٥٢٠) (أ) و(ب) و(ج) إذا:

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

(ب) وأمكن بصورة معقولة تنفيذ التعليمات حسب شروطها حالما تصل إلى الناقل؛

(ج) ولم يكن من شأن التعليمات أن تتداخل مع العمليات العادية للناقل أو الطرف المنفذ.^(٥٢١)

٢- في كل الأحوال، يُتعيّن يجب على الطرف المسيطر أن يرد^(٥٢٢) إلى الناقل والأطراف المنفذة وأي أشخاص آخرين لهم مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة أو السفرة ذاتها

(519) استُحدثت الفقرة ١ مكررا باقتباسها من الجملة الأخيرة من الخيار ألف للفقرة ١، كمجرد اقتراح يتعلق بالصياغة دون اعتزام إجراء تغييرات جوهرية.

(520) انظر الحاشية ٥١٨ أعلاه.

(521) الخيار باء مقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 من أجل مراعاة الشواغل التي ذُكرت في الحاشية ١٩٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وبغية تجنب التناقض بين الفقرة ١ (ج) ومشروع الفقرة (ب) من المادة ٥٤ فيما يتعلق بحق السيطرة وإمكانية التسبب في "نفقات إضافية"، اقترح أنه إما أن يكون الناقل غير ملزم بتنفيذ التعليمات المتلقاة بمقتضى مشروع المادة ٥٤ (ب) أو أن تجعل الفقرة ١ (ج) التزام الناقل بالتنفيذ مقتصرًا على الحالات التي لا يكون من شأن التعليمات فيها أن تسبب نفقات إضافية "كبيرة". وعلاوة على ذلك، ووفقا لما ذكر في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/526، جرى الإعراب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لحذف الفقرة ١ (ج). وبالنظر إلى هذه الاقتراحات، يمكن إعادة صياغة الفقرة ١ حسبما هو مبين، ويمكن جعل حق الناقل بمقتضى الفقرة ٣ أدق تحديدا، وفقا لما هو مشار إليه في الحاشية ٥٢٤ الواردة أدناه. وبالإضافة إلى ذلك، حذفت الفقرة ١ (ج).

(522) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، 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.

أي نفقات إضافية قد يتكبدها وأن يعوضهم عن أي خسارة أو ضرر قد يتعرضون له نتيجة لتنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة.^(٥٢٣)

٣- بناء على طلب الناقل، يجب على الطرف المسيطر أن يقدم ضمانا^(٥٢٤) على ما يمكن توقعه بشكل معقول من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر. [ويحق للناقل أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر إذا:

(أ) كان يتوقع بشكل معقول أن تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة سيتسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛

(ب) وكان مستعدا، بالرغم من ذلك، لتنفيذ التعليمات.^(٥٢٥)

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

٤- يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها الناتجين عن عدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر بما يخل بالتزامه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة.^(٥٢٥)

(523) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُدخلت التغييرات على الفقرة ٢ بناء على ما جاء في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/526 بشأن ضرورة أن يتناول الهيكل الجديد للفقرة، أولا، الظروف التي ينبغي للناقل في ظلها أن يتبع التعليمات المتلقاة من الطرف المسيطر، ثم عواقب تنفيذ أو عدم تنفيذ تلك التعليمات.

(524) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أُدخلت التعديلات المذكورة ذات الصلة بالتعليقات على مشروع المادة ٥٧ (١)، رغم أن الفقرة ٣ قد وُجدت "مقبولة عموما" كما جاء ذلك في الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/526. انظر الحاشية ٥٢١ أعلاه.

(525) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٩٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طُرح سؤال بشأن طبيعة الالتزام الواقع على الناقل بمقتضى المادة ٥٧، وعمّا 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 كان غير معقول في ظل الظروف السائدة. وفيما يتعلق بعواقب عدم الأداء، أشير إلى أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يكون أكثر تحديدا، بأن يحدد، مثلا، نوع المسؤولية التي يتحملها الناقل وأثار عدم الأداء على التنفيذ اللاحق للعقد. وتأييدا لهذه الآراء، أُضيفت الفقرة ٤ كفقرة جديدة. 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 دفع تعويضات. وإذا ما قرر الفريق العامل أن يدرج نصا بهذا الشأن، فلعلة يود أيضا أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن يكون هناك تقييد لتلك المسؤولية.

المادة ٥٦-٥٨ - اعتبار البضاعة قد سلّمت

تُعتبر البضاعة المسلمة عملاً بتعليمات صادرة وفقاً للمادة ٥٤-٥٤ (ب) قد سلّمت في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة الأحكام الفصل ١٠ المتعلقة بذلك التسليم وفقاً لما هو منصوص عليه في الفصل ١٠.

المادة ٥٩-٥٩ - الالتزام بتقديم معلومات أو تعليمات أو مستندات إلى الناقل

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 ٣٠-٣٠ (أ)، يتعين وجب على الطرف المسيطر أن يقدم تلك المعلومات^(٥٢٦) بناءً على طلب الناقل أو ذلك الطرف المنفذ. 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، وجب يقع الالتزام بفعل ذلك على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤-٣٤ القيام بذلك.

المادة ٦٠-٦٠ - الخروج بالاتفاق

يجوز الخروج عن المادتين ٥٤-٥٤ (ب) و(ج) و٥٥-٥٥ باتفاق الطرفين. كما يجوز للطرفين أن يقيدا أو يستبعدا إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ٥٦-٥٦ (١) (ب). وفي حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجب أن يذكر أو يدرج^(٥٢٧) في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه الفقرة المادة.

(526) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب عن تأييد عام للاقتراح القائل بإضافة إشارة إلى الطرف المنفذ علاوة على الناقل. وبالنظر أيضاً إلى التوصية الواردة في الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/526، أُجريت تعديلات في محاولة لتوضيح صيغة مشروع المادة ٥٩.

(527) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٠٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، أعرب في الفريق العامل عن تأييد واسع النطاق لأن يتجنب مشروع المادة ٦٠ المنقح الاقتراح بفرض أي تقييد على حرية الطرفين في الخروج عن الفصل ١١. وعلاوة على ذلك، يبدو أن من المفهوم ضمناً أن الجملة الأخيرة من مشروع المادة ٦٠ لا ينبغي أن تنطبق إلا إذا صدر مستند أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. وقد ذكر هذا في وقت لاحق في النص المنقح مع الإشارة المقترحة إلى الاتفاقات المدرجة بالإشارة.

الفصل ١٢ - إحالة الحقوق (٥٢٨)

المادة ٦١ - عندما يصدر مستند نقل قابل للتداول أو

سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يحق للحائز أن يجيل الحقوق التي يتضمنها ذلك المستند بإحالة ذلك المستند إلى شخص آخر:

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

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

(ج) دون تظهير، إذا كان مستندًا صادرًا لأمر طرف شخص مسمى وكانت الإحالة بين الحائز الأول وذلك الشخص الطرف المسمى. (٥٢٩)

٢ - في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يحق لحائزه أن يجيل الحقوق التي يتضمنها سجل النقل الإلكتروني ذلك، سواء أصدر لأمر حامله أم لأمر طرف شخص مسمى، بواسطة إحالة سجل النقل الإلكتروني وفقًا للقواعد الإجرائية للإجراءات المشار إليها في المادة ٦. (٥٣٠)

المادة ٦٢ - مسؤولية الحائز

١ - دون مساس بالمادة ٥٩، لا يتحمل أي حائز لا يكون هو الشاحن ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه أصبح كونه حائزًا.

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

(528) النص الأصلي لهذا الفصل مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع اقتراح تحسينات تتعلق بالصياغة وتصويبات، وهي مبيّنة بسطور تحتية وشطب.

(529) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، كان هناك تأييد قوي في الفريق العامل للحفاظ على نص مشروع المادة ٦١ (١) على النحو الذي صيغت به، بغية تعزيز الانسجام ومراعاة سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول. وأحيط علما بالقلق الذي أثير في الفقرة ١٣٢ من الوثيقة A/CN.9/526 بشأن المستندات الاسمية القابلة للتداول في بعض القوانين الوطنية.

(530) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، نوقشت الفقرة ٢ أثناء دورة الفريق العامل الخامسة عشرة اقترانا بأحكام أخرى واردة في مشروع الاتفاقية وتتعلق بسجلات النقل الإلكترونية.

مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل 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 سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول].^(٥٣١)

٣- لأغراض الفقرتين ١ و ٢ [والمادة ٤٦]،^(٥٣٢) لا يمارس أي حائز لا يكون هو الشاحن ~~أو~~ أي حق بمقتضى عقد النقل لمجرد أنه:

(أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٤٧، على الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو

(ت) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٩-٦١.

لا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، لأغراض الفقرتين ١ و ٢.

المادة ٦١^(٥٣٣)

~~[إحالة الحقوق بمقتضى عقد نقل لا يُصدر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تنفذ وفقا لأحكام القانون المنطبق. ويجوز تنفيذ إحالة الحقوق هذه بواسطة الاتصال الإلكتروني. ولا يمكن أن تكتمل إحالة حق السيطرة دون [قيام المحيل أو المحال إليه بـ] إبلاغ الناقل بتلك الإحالة].~~

(531) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٠٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا للفقرة ٢ مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء في هذا الصدد. غير أن الآراء المعرب عنها في الفقرات السابقة ١٣٧ إلى ١٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526 ليست متسقة. فالآراء التي فضّلت تنقيح النص طلبت أن تنصّ الفقرة الفرعية على المسؤوليات التي يتحملها بموجب عقد النقل الحائز الذي يمارس أيا من الحقوق بمقتضى ذلك العقد. وقد كانت هناك محاولة لتنقيح النص. وجدير بالملاحظة أنه يوجد نوع من المسؤولية ذو صلة 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 مشروع المادة ٢٨).

(532) سوف يتوقف إدراج النص الوارد بين معقوفتين على القرار الذي سيتخذه الفريق العامل فيما يتعلق بإدراج النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٤٦.

(533) حذف النص من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مثلما اتفق الفريق العامل على ذلك في الفقرة ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576.

المادة ٦٣ (٥٣٤)

~~إذا كانت إحالة الحقوق بمقتضى عقد نقل لم يُصدَرَ بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تشتمل على إحالة مسؤوليات مرتبطة بالحق الحال أو ناشئة عنه، لا يعنى الحيل من المسؤولية إلا بموافقة الناقل.~~

المادة ٦١ مكرراً ٦٣ (٥٣٥) - عندما لا يصدر مستند نقل قابل

للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١- في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، تنطبق الفقرات التالية على في إحالة الحقوق بمقتضى عقد النقل:

(أ) تكون الإحالة خاضعة للقانون الذي يحكم عقد إحالة هذه الحقوق أو، إذا أحيلت الحقوق بوسيلة أخرى غير العقد، فإنها تكون خاضعة للقانون الذي يحكم تلك الإحالة؛ [يبدأ]

(ب) وتكون إمكانية إحالة الحقوق التي يراد إحالتها تكون خاضعة للقانون المنطبق على عقد النقل؛

٢- (ج) وبصرف النظر عن القانون المنطبق عملاً بالفقرة ١ بالفقرتين (أ) و (ب)،

١' يجوز إجراء الإحالة بوسائل إلكترونية عندما يكون مسموحاً باجرائها بوسائل أخرى؛

٢' وفي كل حال ويجب إبلاغ الإحالة إلى الناقل بالإحالة إما من جانب الحيل أو من جانب المحال إليه إذا سمح القانون بذلك أي قانون آخر منطبق؛ (٥٣٦)

(534) حذف النص من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مثلما اتفق الفريق العامل على ذلك في الفقرة ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576.

(535) حلّ مشروع المادة ٦٣، الذي كان مشروع المادة ٦١ مكرراً سابقاً، محلّ مشروع المادتين ٦١ و ٦٢ الواردين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 وذلك وفقاً لما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576، بعد أن نظر في الجوانب المتصلة بالتجارة الإلكترونية من المادة ٦٣، بصيغتها الواردة في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، وبعد أن نظر في الاستعاضة عن مشروع المادتين ٦١ و ٦٢ بمشروع المادة ٦٣ في الفقرتين ٢١٢ و ٢١٣ من الوثيقة A/CN.9/576.

(536) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٥٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.47، لوحظ أنه بينما يمثل الإبلاغ عن الإحالة من جانب الحيل قاعدة عامة، تقتضي بعض الولايات القضائية أن يقوم المحال إليه بالإبلاغ عن الإحالة. ولذلك اقترحت الاستعاضة عن العبارة "إما من جانب الحيل أو من جانب المحال إليه" بالعبارة "من جانب

٣- '٣' وإذا تضمنت الإحالة مسؤوليات تتصل بالحق المحال أو تنشأ عنه، كان المحيل والمحال إليه مسؤولين مجتمعين ومنفردين فيما يتعلق بتلك المسؤوليات.

الفصل ١٣: حدود المسؤولية

المادة ٦٤-٦٨ - أساس حدود المسؤولية^(٥٣٧)

١- رهنا بأحكام المادة ٦٦ (٣) المادتين ٦٥ و ٦٦ (١)، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية^(٥٣٨) عن حدوث هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها] محدودة 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 كان أكبر، إلا إذا كان عندما يكون الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، أو إذا كان عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.

الخيار ألف للفقرة ٢^(٥٣٩)

٢- بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، (أ) إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو ما إذا كان قد حدث التأخر في التسليم]^(٥٤٠) أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحرا و (ب) إذا كانت أحكام اتفاقية دولية [أو قانون وطني] واجبة التطبيق بمقتضى المادة ٢٧ إذا كان الهلاك أو التلف [أو التأخر في التسليم] قد حدث أثناء النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له، كانت مسؤولية الناقل عن ذلك الهلاك أو التلف [أو التأخر] محدودة عندئذ وفقا للشروط المتعلقة بحدود المسؤولية في أي اتفاقية دولية [أو قانون

المحيل، أو من جانب المحال إليه إذا سمح بذلك أي قانون آخر منطبق"، كي يقع عبء الإبلاغ على المحيل، مع إبقاء إمكانية الإبلاغ من جانب المحال إليه، حيثما كان ذلك مسموحا به.

(537) هذه التصويبات تخص نص الفقرتين ١ و ٣ والخيار باء للفقرة ٢ بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39؛ أما الخيار ألف للفقرة ٢ فهو نص جديد مقترح.

(538) يُعتقد أن إضافة إخلال الناقل بالتزاماته أغنت عن الحاجة إلى الإشارة إلى "[أو فيما يتعلق بها]" أي بالبضاعة.

(539) المقصود من الخيار ألف توضيح نص الخيار باء الذي كان واردا في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، وليس المقصود منه تغيير النهج المقترح.

(540) انظر الحاشية ٥٤٣ أدناه.

وطني]^(٥٤١) كانت ستنطبق إذا أثبت المكان الذي حدث فيه الهلاك، أو وفقا للشروط المتعلقة بحدود المسؤولية في هذه الاتفاقية، أيهما يترتب عليه أعلى مبلغ بشأن حدود المسؤولية.

الخيار باء للفقرة ٢^(٥٤٢)

٢- بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت [أو ما إذا كان قد حدث التأخر في التسليم]^(٥٤٣) أثناء نقلها بحرا أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحرا، انطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية [والوطنية]^(٥٤٤) التي تحكم مختلف أجزاء النقل.

٣- عندما تنقل البضاعة في حاوية، أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة تستعمل لتجميع البضاعة^(٥٤٥)، أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعددة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في أداة النقل تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طرودا أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في أداة النقل تلك الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٤- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المذكورة المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة وفقا 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، وفقا لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية

(541) النص موضوع بين معقوفتين لكي يكون مرآة للنص الوارد في المادة ٢٧ (١)، ريشما بيت الفريق العامل في ذلك.

(542) الخيار باء هو النص بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(543) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقي مشروع الفقرة ٢ بين معقوفتين، كما أدخلت إشارة إلى التأخر في التسليم بين معقوفتين، بغية مواصلة المناقشة في وقت لاحق.

(544) انظر الحاشية ٥٤١ أعلاه.

(545) وفقا لما ذكر في الحاشية ١٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة النظر في تعريف "الحاوية" الوارد في مشروع المادة ١ لضمأن أنه يشمل المنصات النقالة. وهذا النص المقترح إضافته هو مرآة للنص الوارد في المادة الرابعة - ٥ من قواعد لاهاي - فيسبي والمادة ٦ (٢) من قواعد هامبورغ.

للدولة المتعاقدة التي هي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.^(٥٤٦)

المادة ١٦ (٢) - ٦٥ - المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر^(٥٤٧)

الخيار ألف^(٥٤٨)

رهنًا بأحكام الفقرة ٦٦ (٢)، يجب حساب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها ماديا من جراء التأخر وفقا للمادة ٢٣ وتكون المسؤولية^(٥٤٩) عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل [مثل] أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة [، ما لم يتفق على خلاف ذلك]. ولا يجوز أن يتجاوز مجموع المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ٦٤ (١) الحد الذي يمكن إرساؤه بمقتضى الفقرة ٦٤ (١) فيما يتعلق بتلف البضاعة المعنية كلها.

(546) نص الفقرة ٤ مماثل جوهريا للفقرة ١ من النص الذي اعتمده على أساس غير إلزامي لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) في دورتها الخامسة عشرة (القرات ٥٣-٥٥ و ٦٣ والمرفق الأول من الوثيقة A/37/17، وهي مستنسخة في الصفحتين ١٠ و ١١ من حولية الأونسيترال، المجلد الثالث عشر: ١٩٨٢)، بصفته النص المفضل بشأن الحكم المتعلق بالوحدة الحسابية عند إعداد اتفاقيات دولية في المستقبل تتضمن أحكاما بشأن حدود المسؤولية. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الفقرة التالية التي هي الفقرة ٢ من النص الذي اعتمده اللجنة في عام ١٩٨٢:

"٥- يجرى الحساب المشار إليه في الجملة الأخيرة من الفقرة ٤ بحيث يعبر بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة، قدر الإمكان، عن القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في هذه المادة على نحو مماثل للقيمة المذكورة هناك بالوحدات الحسابية. ويجب على الدول المتعاقدة أن تبلغ الوديع بطريقة الحساب عند التوقيع أو عند إيداع صكوك تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكذلك كلما حصل تغيير في طريقة الحساب تلك."

(547) نُقل هنا مشروع المادة ١٦ (٢) سابقا بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 لكي يصبح مادة منفصلة في الفصل ١٣.

(548) يستند الخيار ألف إلى الصيغة البديلة المقترحة بشأن الجملة الأولى للفقرة ٢ والواردة في الحاشية ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. ولم يكن القصد إدخال أي تغيير سوى لتوضيح الصيغة فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة مثلما هو مقترح في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/552.

(549) تُقترح كلمة "المسؤولية" لجعل النص متسقا مع الفصل الجديد الذي أنشئ بشأن "حدود المسؤولية".

الخيار باء^(٥٥٠)

٣- [رهننا بأحكام الفقرة ٦٦ (٢)، وما لم يتفق على خلاف ذلك،]^(٥٥١) إذا تسبب التأخر في التسليم في خسارة [لاحقة]^(٥٥٢) غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ٢٣ ١٧ يكون المبلغ الواجب دفعه كتعويض، كانت المسؤولية^(٥٥٣) عن هذه الخسارة ما محدودة في مبلغ يعادل [مثل]^(٥٥٤) أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي الواجب دفعه بمقتضى هذا الحكم هذه المادة والمادة ١٨ ٦٤ (١) الحد الذي سيتقرر بمقتضى المادة ١٨ ٦٤ (١) فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية.

المادة ١٩ ٦٦ - سقوط الحق في الحد من المسؤولية^(٥٥٥)

١- لا يحقّ لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم المذكورين في المادة ١٤ مكرراً ١٩ أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد المادتين [١٦-٢)، [١٨ و ٦٤ ٢٦ (٤)^(٥٥٦) من هذه الاتفاقية، [أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]^(٥٥٧) إذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة،]^(٥٥٨) الهلاك أو التلف للبضاعة

(550) الخيار باء صيغة منقحة تنقيحاً طفيفاً للنص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 مثلما هي واردة في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ومثلما اتفق عليه في الفقرات ٢٠ و ٢٢ و ٢٤ و ٢٨ و ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552.

(551) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُدرجت العبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" في بداية الفقرة ٢، ولكن ينبغي إعادة النظر في هذه المسألة في سياق مشروع المادة ٦٦ والفصل ٢٠.

(552) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، فقد اقترح توضيح الصيغة المتعلقة بالخسارة اللاحقة.

(553) انظر الحاشية ٥٤٩ أعلاه.

(554) وفقاً لما ذكر في الحاشية ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أُدرجت العبارة "[مثل] أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة" في الفقرة ٢ من أجل مواصلة المناقشة في دورة قادمة.

(555) هذه التصويبات تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39.

(556) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، قد يلزم مواصلة مناقشة الاقتراح الداعي إلى إضافة إشارة إلى المادة ٢٣ في سياق الفصل ٢٠.

(557) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، استبقيت عبارة "[أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل،]" بين معقوفتين في انتظار مواصلة النقاش بشأن الفصل ٢٠.

(558) حذفت الإشارة إلى التأخر هنا وفضل أن تضاف الفقرة (٢) إلى المادة ٦٦.

[أو فيما يتعلق بها] هلاك البضاعة أو تلفها أو إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية^(٥٥٩) قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال شخصي 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.

٢- لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ١٩ أن يحدوا من مسؤوليتهم المنصوص عليها في المادة ٦٥ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال شخصي ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بقصد تسبب ذلك التلف من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في ذلك التلف.^(٥٦٠)

الفصل ١٤ - الحقوق في رفع الدعوى^(٥٦١)

المادة ٦٣-٦٧ - الأطراف

الخيار ألف^(٥٦٢)

١- دون مساس بالمادتين ٦٤ و٦٨ و٦٥ (ب)، لا يجوز التمسك تجاه الناقل أو الطرف المنفذ بأي حقوق بمقتضى عقد النقل إلا من جانب الأطراف التالية:

(أ) الشاحن، طالما كان قد تكبّد خسارة أو ضررا من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(ب) المرسل إليه، طالما كان قد تكبّد خسارة أو ضررا من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(559) يُعتقد أن إضافة "إخلال الناقل بالتزامه" أغنت عن الإشارة إلى "[أو فيما يتعلق بها]"، أي بالبضاعة.

(560) يُقترح أن يجري تناول سقوط الحق في الحد من المسؤولية عن التلف بسبب التأخر في فقرة منفصلة عن الفقرة ١، وقد أضيفت الفقرة ٢ لذلك الغرض.

(561) النص الأصلي لهذا الفصل، مع تحسينات في الصياغة وتصويبات مبيّنة بخطوط تحتية وشطب، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(562) يستند الخيار ألف للمادة ٦٧ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21. أما التغييرات التي أُدخلت على النص الأصلي، وخصوصا دمج الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) معا ووضع الجملة الأخيرة من النص الأصلي للمادة في فقرة منفصلة هي الفقرة ٢، فلا يُقصد بها إدخال تغيير جوهري، بل ما هي إلا اقتراحات تتعلق بالصياغة من أجل تجنب أي غموض ربما كان واردا في النص الأصلي.

(ج) أي شخص طرف ثالث أحال إليه الشاحن أو المرسل إليه حقوقه، أو اكتسب حقوقاً بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن مثلاً، طالما كان ذلك الشخص الذي اكتسب حقوقاً بالإحالة أو بالحلول قد تكبد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل.

تبعاً لمن تكبد من الأطراف المذكورة أعلاه الخسارة أو الضرر نتيجة للإخلال بعقد النقل.

~~(د) أي طرف ثالث، كالمؤمن مثلاً، اكتسب حقوقاً بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق.~~

٢- وفي حال حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعاوى عن طريق التنازل الإحالة أو الحلول بمقتضى الفقرة الفرعية ١ (ج) حسبما أُشير إليه أعلاه، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث من دافع وحدود مسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذه الاتفاقية.^(٥٦٣)

الخيار باء

يجوز لأي شخص له مصلحة مشروعة في الوفاء بأي التزام ينشأ بمقتضى عقد نقل أو يتصل به أن يتمسك بأي حق ينشأ بمقتضى ذلك العقد أو يتصل به إذا تكبد عندما يتكبد ذلك الشخص خسارة أو ضرراً.^(٥٦٤)

المادة ٦٤ ٦٨- عند إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(563) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإنه على الرغم من التأييد القوي لحذف مشروع المادة ٦٧، قرر الفريق العامل تأجيل أي قرار يتعلق بمشروع المادة ٦٧ إلى أن يستكمل استعراضه لمشاريع المواد ويواصل مناقشته حول نطاق انطباق مشروع الاتفاقية.

(564) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طُلب 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. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في ما إذا كان الخيار باء يعالج على نحو ملائم وضع وكيل الشحن.

(أ) _____ يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه بمقتضى عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، بصرف النظر عما إذا كان قد تكبد هو نفسه خسارة أو ضرراً؛^(٥٦٥)

المادة ٦٥

(ب) _____ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ولم يكن وعندما لا يكون المطالب هو الحائز، يجب على ذلك المطالب عليه إلى جانب عبء إثبات تكبده خسارة أو ضرراً نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبد الخسارة أو الضرر محل المطالبة.^(٥٦٦)

الفصل ١٤ - ١٥ - الوقت المتاح لرفع الدعوى^(٥٦٧)

المادة ٦٦ ٦٩ - التقادم المُسقط للدعوى

الخيار ألف^(٥٦٨)

يُبرأ الناقل من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبيضاغة بمقتضى هذه الاتفاقية^(٥٦٩) إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة]. ويبرأ الشاحن من كل مسؤولية بمقتضى الفصل ٦٤ ٨ من هذه الاتفاقية إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].^(٥٧٠)

(565) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإنه بالإمكان إدخال تحسينات صياغية كما هو مقترح رغم أنه لم يُقدّم، فيما يبدو، أي طلب إلى الأمانة فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٨ من ناحية الصياغة. وعلاوة على ذلك، هناك شك في الحاجة إلى العبارة "بصرف النظر عما إذا كان قد تكبد هو نفسه خسارة أو ضرراً". والواقع أنه إذا اعترف بحق الحائز بصرف النظر عما إذا كان ذلك الحائز قد تكبد خسارة أو ضرراً، ظلت العلاقة بين الحائز والشخص الذي تكبد الخسارة أو الضرر خارج نطاق مشروع الاتفاقية.

(566) ارتئي أن نقل مشروع المادة ٦٥ سابقاً لكي يصبح الفقرة (ب) من المادة ٦٨ يمثل تحسناً في الصياغة يهدف إلى جمع هذين الحكمين في مادة واحدة.

(567) النص الأصلي لهذا الفصل مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، مع إدخال تحسينات في الصياغة وتصويبات مبيّنة بخطوط تحتية وشطب.

(568) يستند الخيار ألف للمادة ٦٩ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

(569) هذا النص مقترح بغية تحقيق الاتساق بين هذا الحكم ومشروع المادة ٦٤.

(570) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تضع كلمة "واحدة" بين معقوفتين وأن تعد مشروعاً منقحاً لمشروع المادة ٦٩، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

الخيار باء

تسقط [تبطل بالتقادم] جميع [الحقوق] [الدعاوى] المتصلة بتقل البضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية إذا لم تبدأ إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].

المادة ٦٤-٧٠ - بدء سريان فترة التقادم

تبدأ الفترة المذكورة المشار إليها في المادة ٦٦-٦٩ في اليوم الذي يتم فيه الناقل تسليم البضاعة المعنية إلى المرسل إليه عملاً بالمادة ١١ (٣-٤) أو ١١ (٤-٥) أو، في حال عدم تسليم البضاعة، في [آخر] يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.^(٥٧١)

فقد أعرب في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق بسبب عدم الإشارة في الوقت المتاح للشاحن لرفع الدعوى إلا إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية، وعدم الإشارة أيضاً إلى مسؤولية الشاحن بمقتضى مواد أخرى، كالفصل ٩ المتعلق بأجرة النقل والذي حُذف منذئذ. واقترح أيضاً إدراج جميع الأشخاص الخاضعين للمسؤولية بمقتضى عقد النقل في مشروع المادة ٦٩. ويمكن الإشارة إلى أنه، بينما لا ينظم مشروع الاتفاقية كل مسؤولية ناشئة عن عقد النقل، مثل مسؤولية الناقل عن تخلفه عن شحن البضاعة، فقد يكون من الملائم أن ينطبق الفصل ١٥ على جميع المسؤوليات التي ينظمها مشروع الاتفاقية.

وقد يكون هناك حل جيد يتمثل في الاقتراح الوارد في الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526، ومفاده مجرد التنصيص على أن أي دعوى تتصل بمسائل يتناولها مشروع الاتفاقية هي دعوى باطلة (أو حق ساقط).

وأعرب أيضاً في الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق مما إذا كان انقضاء الوقت يسقط الحق أو يبطل الدعوى. فانقضاء الوقت يُسقط هذا الحق بمقتضى قواعد لاهاي - فيسبي (المادة الثالثة-٣) واتفاقية النقل الدولي بالحديدية "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 كلا الخيارين، ولذلك اقترح نص بديل في الخيار باء.

(571) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة الإبقاء على نص مشروع المادة ٧٠، مع إيلاء الاعتبار لبدائل محتملة تجسد الآراء التي أعرب عنها.

فقد أعرب في الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن قلق مناره أن تاريخ التسليم الفعلي هو النقطة المرجعية المفضلة، نظراً لأن تاريخ التسليم "في عقد النقل" قد يكون أسبق بكثير من تاريخ التسليم الفعلي. ومن جهة أخرى، أعرب عن القلق من أن المرسل إليه يمكنه أن يؤخر التسليم من جانبه وحده. فالنص يشير إلى "اليوم الذي يتم فيه الناقل تسليم البضاعة"، وهو يوم التسليم الفعلي.

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.

المادة ٦٨ ٧١- تمديد فترة التقادم

يجوز للشخص الذي تقام عليه 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.

المادة ٦٩ ٧٢- دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة المشار إليها في المادة ٦٦ ٦٩، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة القانون المنطبق في الولاية القضائية^(٥٧٢) التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

(ب) الخيار ألف للفقرة (ب)^(٥٧٣)

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

١' قد سوى المطالبة؛ أو

٢' قد أُبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

الخيار باء للفقرة (ب)

٩٠ يوما تبدأ من اليوم

١' الذي يسوّي فيه رافع دعوى التعويض المطالبة؛ أو

٢' الذي يصدر فيه حكم نهائي لا يجوز استئنافه تجاه رافع دعوى التعويض.^(٥٧٤)

وأعرب أيضا 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 يقدم مطالبته مع احتمال إبطال أي مطالبة مضادة لاحقة توجه إليه بحجة انقضاء الوقت المتاح لرفع الدعوى. ويمكن الحيلولة دون ذلك إما من خلال إدراج المطالبات المضادة ضمن الفقرة الفرعية (ب) ٢' من المادة ٧٢، وفقا لما ذكر في الفقرة ١٧٢، أو ضمن فقرة منفصلة في مشروع الاتفاقية. انظر النص البديل لمشروع المادة ٧٣ أدناه.

(572) هذا النص مقترح لمراعاة شمل الولايات القضائية الاتحادية في الدول.

(573) يستند الخيار ألف للمادة ٧٢ إلى النص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21.

المادة ٧٣-٧٣ - المطالبات المضادة

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يقدم مطالبة مضادة حتى بعد انقضاء فترة التقادم المذكورة الفترة المشار إليها في المادة ٦٩ ٦٦ إذا رفعت في غضون ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي يُبلغ فيه مقدم المطالبة المضادة بإجراءات الدعوى المرفوعة عليه.^(٥٧٥)

المادة ٧٤-٧٤ - رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية

إذا فُند صاحب السفينة المسجّل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٣٦ ٤٠ (٣)، جاز رفع دعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة المشار إليها في المادة ٦٩ ٦٦، إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة المنطبق في الولاية القضائية^(٥٧٦) التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

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

بإثبات أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و

[٢٦] بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف.^(٥٧٧)

(574) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد صيغة منقحة لمشروع المادة ٧٢، مع إيلاء الاعتبار الواجب للآراء التي أعرب عنها.

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

(575) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، قيل بمجددا في الفقرة ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526 إنه ينبغي النص على حكم خاص بالمطالبات المضادة، إما عملا بمشروع الفقرة الفرعية (ب) '٢' من المادة ٧٢ أو في فقرة فرعية منفصلة، ولكن ينبغي أن تعالج بشكل مماثل لمشروع الفقرة الفرعية (ب) '٢' من المادة ٧٢. ويورد مشروع المادة ٧٣ هذا الحكم في شكل مادة منفصلة.

(576) انظر الحاشية ٥٧٢ أعلاه.

(577) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تعد مشروعا منقحا لمشروع المادة ٧٤، مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدي من آراء. وأحيط علما أيضا بأن الفريق

الفصل ١٥ - الاختصاص

المادة ٣٣ ٧٥ - رفع الدعاوى على الناقل^(٥٧٨)

في الإجراءات القضائية المقامة على الناقل^(٥٧٩) والمتعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية، يجوز للمدعى^(٥٨٠) حسب اختياره أن يرفع دعوى أمام محكمة في دولة متعاقدة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها القضائية أحد الأماكن التالية:

(أ) [مكان العمل الرئيسي] للمدعى عليه أو، إن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان إقامته المعتاد [أو مقره] مكان إقامة المدعى عليه؛^(٥٨١) أو

(ب) مكان التسليم [الفعلي/ التعاقدي] أو مكان التسليم [الفعلي/ التعاقدي]؛^(٥٨٢) أو

(ج) الميناء الذي جرى فيه تحميل السفينة العابرة للمحيطات بالبضاعة في البدء؛ أو
(د) الميناء الذي جرى فيه تفريغ البضاعة من السفينة العابرة للمحيطات في
النهاية؛ أو

(د) أي مكان إضافي [يُعيّن] [يُتفق عليه]^(٥٨٣) لذلك الغرض في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.^(٥٨٤)

العامل كان قد طلب إلى الأمانة إبقاء الفقرة الفرعية ٤٠ (٣) بين معقوفتين، وأنه طلب لذلك إلى الأمانة إبقاء مشروع المادة ٧٤ بين معقوفتين، واضعا في الاعتبار أن مصير المادة الأخيرة مرتبط بمصير المادة السابقة.

وقد أعرب في الفقرة ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/526 عن القلق من أن فترة الـ ٩٠ يوما لن تساعد إذا واجه المطالب بالبضاعة المشحونة صعوبات في تحديد هوية الناقل. ويعتقد أن هذه المشكلة تحلها الفقرة (ب) '٢'.

واقترح أيضا دمج الفقرتين الفرعيتين '١' و'٢' من الفقرة (ب) في فقرة واحدة، إذ أن الفقرة الفرعية '٢' يمكن أن تعتبر شرطا صارما بما فيه الكفاية لاستيعاب الفقرة الفرعية '١'. ويقترح إعداد نص منقح.

(578) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١١١ من الوثيقة A/CN.9/576، مع التنقيحات المقترحة والتي حظيت بالموافقة مثلما هو مبين.

(579) النص بصيغته التي أُنقح، في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(580) النص بصيغته التي أُنقح، في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(581) النص بصيغته التي أُنقح، في الفقرة ١١٦ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(582) النص بصيغته التي أُنقح، في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

(583) النص بصيغته التي أُنقح، في الفقرة ١٢٤ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

المادة ٧٦- الاتفاقات على الاختصاص الحصري^(٥٨٥)

١- إذا اتفق الشاحن والناقل على أن يكون لمحاكم إحدى الدول المتعاقدة أو لمحكمة معيّنة أو أكثر في دولة متعاقدة اختصاص البتّ في النزاعات التي نشأت أو قد تنشأ في إطار هذه الاتفاقية، كان لتلك المحكمة أو تلك المحاكم الاختصاص. ولا يكون هذا الاختصاص حصرياً إلا إذا كان الاتفاق المنشئ له:

(أ) قد أُثبت كتابةً أو بواسطة الاتصال الإلكتروني؛

(ب) يذكر بوضوح اسم المحكمة أو المحاكم المختارة ومكانها فضلاً عن أسماء وعناوين الأطراف؛

(ج) ينص صراحة على أن اختصاص المحكمة المختارة سوف يكون حصرياً.^(٥٨٦)

٢- عندما يُتفق بمقتضى الفقرة ١ على محكمة حصرية يمكن للشاحن والناقل أن يتفقا صراحة أيضاً على أن الاختيار الحصري للمحكمة ملزم لأي شخص آخر يرفع دعوى بموجب هذه الاتفاقية، ويكون بذلك ملزماً، شريطة أن:^(٥٨٧)

الخيار ألف للفقرة الفرعية ٢ (أ)

(أ) يُدرج هذا الاتفاق في تفاصيل العقد [أو يدرج بالإشارة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني]؛

الخيار باء للفقرة الفرعية ٢ (أ)

(أ) يتلقى ذلك الشخص إشعاراً وافياً بالمكان الذي يمكن فيه رفع الدعوى؛

(584) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٤ من الوثيقة A/CN.9/576، ينبغي مواصلة النظر في المسائل ذات الصلة بموقف الأطراف الثالثة بمقتضى هذا الحكم وفي العلاقة بشروط الحق الحصري في اختيار المحكمة.

(585) وفقاً لما طُلب في الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/576، أعد مشروع المادة هذا، المتعلق بالاتفاقات على الاختصاص الحصري لكي ينظر فيها الفريق العامل.

(586) نص مقترح لاستيفاء الشروط الواردة في الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/576. وإذا اعتمد هذا النهج، وجب أن يُضاف هذا الحكم إلى قائمة الإشعارات التي ينص عليها مشروع المادة ٣، وأمكن حذف مشروع الفقرة (هـ) من المادة ٧٥.

(587) نص مقترح لاستيفاء الشروط الواردة في الفقرة ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/576. وإذا لم يُعتمد هذا النهج، وجب أن يُحذف هذا الحكم من قائمة الإشعارات التي ينص عليها مشروع المادة ٣.

الخيار جيم للفقرة الفرعية ٢ (أ) (٥٨٨)

- (أ) يقبل ذلك الشخص صراحة على الاتفاق، ويستجيب قبوله هذا
لمقتضيات المادة ٩٥ (٦) (ب)؛
- (ب) وتكون المحكمة في أحد الأماكن المحددة في الفقرات (أ) أو (ب) أو
(ج). من المادة ٧٥]

المادة ٧٤ مكرراً ٧٧- الدعوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري (٥٨٩)

في الإجراءات القضائية التي يُقيمها الشاحن أو متعهد شحن آخر للبضاعة المقامة على الطرف المنفذ البحري فيما يتعلق بنقل البضائع. بمقتضى هذه الاتفاقية، يجوز للمطالب للمدعي، حسب اختياره، أن يرفع دعوى في محكمة توجد في دولة متعاقدة طرف وتكون، وفقاً لقانون الدولة التي توجد فيها، ذات اختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

- (أ) [مكان العمل الرئيسي] للمدعى عليه أو، إن لم يكن له مكان عمل
رئيسي، فمكان إقامته المعتاد [أو مقره] مكان إقامة المدعى عليه الطرف المنفذ البحري؛ أو
- (ب) والمكان الذي تسلّم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة [في البداية]؛ أو
- ~~(ج) والمكان الذي تم فيه تسلّم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة [في النهاية]~~
~~تسليم البضاعة بواسطة الطرف المنفذ البحري.~~

المادة ٧٤ ٧٨- لا وجود لأسس إضافية للاختصاص

رهنًا بأحكام المادة ٨٠، لا يجوز في أي مكان لم يُحدّد في المادة ٧٥ أو ٧٤ مكرراً ٧٧ (٥٩٠) أو ٧٣ إقامة أي إجراءات قضائية متعلقة بنقل بضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية. ولا تشكل هذه المادة عتبة أمام اختصاص الدول الأطراف في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

(588) يقترح الخيار جيم البديل الذي ينص على وجوب أن يوافق الطرف الثالث صراحة على الالتزام بشرط اختيار الاختصاص، وذلك على غرار الموافقة المطلوبة في مشروع المادة ٩٥ (٦) (ب).

(589) النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/576، مع التنقيحات المقترحة والتي ووفق عليها سابقاً مثلما هو مبين.

(590) بغية معالجة الشواغل التي أثيرت في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/576 ومن أجل التوضيح، يُقترح أن تُدرج الجملة الأولى من مشروع المادة ٧٤ سابقاً في مادة منفصلة تكون المادة ٧٨، وأن تُعالج مسألة الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية في المادة ذاتها، مثلما اقترح في مشروع المادة ٧٩.

المادة ٣٣ ٧٩- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية^(٥٩١)

١- ليس في هذا الفصل هذه الاتفاقية ما يمس الاختصاص فيما يتعلق بما يلي:

(أ) الحجز [عملاً بالقواعد السارية للقانون الدولي أو لقانون دولة المحكمة]؛ أو

(ب) التدابير المؤقتة أو الوقائية.

٢- لأغراض هذه المادة، يقصد بتعبير "التدابير المؤقتة أو الوقائية" ما يلي:

(أ) أوامر بحفظ أي بضائع تكون محل نزاع أو وضعها تحت الحراسة المؤقتة أو بيعها؛ أو

(ب) أمر بالتحفظ على المبلغ المتنازع عليه؛ أو

(ج) أمر بتعيين حارس قضائي؛ أو

(د) أي أوامر أخرى لضمان عدم تجرّد أي حكم قضائي أو قرار تحكيمي قد يتخذ في إجراءات التحكيم من مفعوله نتيجة تبيد الموجودات من قبل الطرف الآخر؛ أو

(هـ) أمر زجري مؤقت أو أمر مؤقت آخر.^(٥٩٢)

(591) التعديلات المقترحة تخص النص بصيغته الواردة في الفقرة ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/576، والتي أُنقِصت، في الفقرة ١٣٦ من الوثيقة ذاتها، على مواصلة مناقشتها.

(592) هذه التصويبات تخص النص بصيغته التي أُنقِصت، في الفقرة ١٤٢ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

المادة ٧٤ مكرراً ثانياً ٨٠ - ضم الدعاوى ونقلها

الخيار ألف للفقرة ١^(٥٩٣)

[١- يجب أن تقام أي دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري تنشأ من الحدث ذاته في واحد من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧، سواء أُعِين أم لم يُعِين ذلك المكان في المادة ٧٥].^(٥٩٤)

الخيار باء للفقرة ١

[١- يجب أن تقام أي دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري تنشأ من الحدث ذاته في المكان المعين في كلتا المادتين ٧٥ و ٧٧. وإذا لم يُعِين مكان في كلتا المادتين، وجب عندئذ أن تقام الدعوى في واحد من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧].^(٥٩٥)

الخيار جيم للفقرة ١^(٥٩٦)

[١- إذا أقام المطالب بالبضاعة المشحونة جملة الدعاوى على الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري، وجب أن يتم ذلك في واحد من الأماكن المذكورة في المادة ٧٧ حيث يمكن أن تقام دعاوى على الطرف المنفذ البحري].

٢- إذا أقام الناقل أو الطرف المنفذ البحري دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية على الشاحن أو متعهد شحن آخر، وجب على المطالب، بناء على طلب المدعى عليه،

(593) مع أن الخيار جيم لمشروع المادة ٨٠ (١) هو النص المتفق، في الفقرة ١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشته، يُرى أن الخيارين ألف وباء هما صيغتان محسنتان توردان نهجين بديلين يمكن للفريق العامل أن يختار بينهما. فالخيار باء ينص على أنه، من أجل تعيين المكان الذي ينبغي أن تقام فيه دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري، يجب اللجوء أولاً إلى المكان المعين في كلتا المادتين ٧٤ و ٧٦، وأنه لا يمكن إلا بعد ذلك اللجوء إلى المكان المعين في المادة ٧٦ فقط. أما النهج المقترح في الخيار ألف فهو يفيد بأن هذه الدعوى لا يمكن أن تقام إلا في مكان معين في المادة ٧٦ بصرف النظر عما إذا كان ذلك المكان معيّناً في المادة ٧٤ أم لا.

(594) لعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن هذا النهج قد يثير صعوبات في الحالات التي تكون فيها الدعوى مقامة على أكثر من طرف منفذ بحري واحد، أو في الحالات التي لا يكون فيها أي من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧ واقعا في دولة متعاقدة.

(595) انظر الحاشية السابقة.

(596) النص بصيغته التي أُنْفَقَ، في الفقرة ١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

أن يتقل يسحب الدعوى إلى وقيمتها من جديد في أحد الأماكن المعيّنة المشار إليها في المادة ٧٥ أو المادة ٧٧، أيهما كان منطبقاً وفقاً لاختيار المدعى عليه.^(٥٩٧)

المادة ٧٥^(٥٩٨)

~~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 استناداً إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تُستهل فيه الإجراءات 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، وفقاً للمادة ٧٣، لا يعتبر بمثابة رفع دعوى جديدة.~~

المادة ٧٥ مكرراً ٨١ - الاتفاق بعد نشوء النزاع^(٥٩٩)

بصرف النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل، فإن أي اتفاق يبرمه طرفا التراجع بمقتضى عقد النقل، بعد نشوء مطالبية بمقتضى عقد النقل النزاع، ويعيّن المكان الذي يجوز فيه للمطالب أن يقيم دعوى، يكون نافذ المفعول.^(٦٠٠)

(597) النص بصيغته التي أُنق، في الفقرة ١٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها، مع بعض الاقتراحات المتعلقة بالصياغة. ووفقاً لما ذكر في هذه الفقرة، ينبغي إيلاء النظر في قصر انطباق هذا الحكم على الانتصاف التفسيري الذي يلتمسه الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

(598) حُذف هذا النص من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 بحسب ما أُنق عليه في الفقرة ١٥٥ من الوثيقة A/CN.9/576.

(599) النص مأخوذ من الخيار ألف الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(600) النص بصيغته التي أُنق، في الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/576، على مواصلة مناقشتها.

الفصل ١٧ - التحكيم^(٦٠١)

الخيار ألف

المادة ٨٢

رهنًا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية يُعيّن يجب أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٨٣

إذا صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجا في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولاً فيه صراحة بالإشارة. وحيثما وعندما تتضمن مشاركة تأجير السفينة حكماً ينصّ على وجوب إحالة النزاعات التي تنشأ بهذا الشأن إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول صادر عملاً بمشاهدة التأجير يتضمن ملاحظة خاصة تفيد بأن ذلك الحكم ملزم للحائز، لا يجوز للناقل التذرع بذلك النص تجاه حائز حصل على مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.

المادة ٨٤

يجب أن تُستهل إجراءات التحكيم في أحد الأماكن التالية، وفقاً لاختيار المطالب:

(أ) مكان في دولة يقع في إقليمها:

١. 'مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو، إن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان إقامته المعتاد؛ أو

(601) لاحظ قرار الفريق العامل في الفقرة ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/576 بتقديم صيغة جديدة لمشروع هذا الفصل لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورة مقبلة. ويُتوقع أن تُعرض تلك الصيغة في دورة الفريق العامل السادسة عشرة. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الخيار ألف للفصل ١٦ يستنسخ كلياً أحكام قواعد هامبورغ، بينما يسقط الخيار باء لهذا الفصل الفقرات التي اقترحت حذفها اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري والتابعة للجنة البحرية الدولية.

‘٢’ مكان إبرام عقد النقل، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل، أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو
 ‘٣’ 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 ٨٥

يجب أن يطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية.

المادة ٨٥ مكرراً

تعتبر المادتان ٧٧ ٨٣ و ٧٨ ٨٤ جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً معهما.

المادة ٨٥ مكرراً ٨٦

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

الخيار باء

المادة ٧٦ ٨٢

رهنًا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بعقد النقل الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية يُتَّعَى بِجِب أن يحال إلى التحكيم.

المادة ٧٧ ٨٣

إذا صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وجب أن يكون شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم مدرجاً في المستند أو السجل أو أن يكون مشمولاً فيه صراحة بالإشارة. وحيثما وعندما تتضمن مشاركة تأجير السفينة حكماً ينصّ على وجوب إحالة النزاعات التي تنشأ بهذا الشأن إلى التحكيم ولا يكون مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني 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 سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.^(٦٠٢)

المادة ٧٨ ٨٤^(٦٠٣)

المادة ٧٩ ٨٥

يجب أن يطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية.

المادة ٨٦ ٨٦

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

الفصل ١٧ - العوارية العامة^(٦٠٤)

المادة ٨٧ ٨٧ - أحكام بشأن العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق أحكام عقد النقل أو القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٨ ٨٨ - الإسهام في العوارية العامة

١ - [باستثناء الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الفصل المتعلق بوقت رفع الدعوى،] على تحدد أيضا أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أن تحدد

(602) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن النص المعدل للمادة ٨٣ من الحكم الخاص بالتحكيم في الخيار باء ليس استنساخا للمادة ٢٢ (٢) من قواعد هامبورغ، لأنه كان هناك اعتقاد بأن هذه المادة الأخيرة هي محددة أكثر مما ينبغي.

(603) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٢٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، حذفت هذه الفقرة لكي يجسّد الخيار باء على وجه الدقة مداوات اللجنة الفرعية الدولية المعنية باتساق قانون النقل البحري والتابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تتوصل اللجنة المذكورة إلى قرار بشأن فقرة بديلة مناسبة (انظر مجدداً، CMI Yearbook 1999، p.113 وللمزيد من التفصيل انظر CMI Yearbook 1997، p 350-356).

(604) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات المقترحة في الصياغة، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

أيضا ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة، وفي مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عن أي إسهام قدمه أو أي تكاليف إنقاذ دفعها.

٢- [تبطل بالتقادم] [تسقط] جميع [الدعاوى بشأن] [الحقوق في] الإسهام في العوارية العامة إذا لم تُستهل الإجراءات القضائية أو التحكيمية في غضون فترة [سنة واحدة] تبدأ من تاريخ إصدار بيان العوارية العامة.^(٦٠٥)

الفصل ١٩ - الاتفاقيات الأخرى^(٦٠٦)

المادة ٨٩ - الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى

رهنًا بأحكام المادة ٨٦ ٩٢، ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق دولة متعاقدة أي صك دولي آخر يكون ساري المفعول في تاريخ هذه الاتفاقية وينطبق إلزاميا على عقود نقل البضاعة أساسا بواسطة نقل أخرى خلاف النقل بحرا.^(٦٠٧)

(605) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، ارتئي أنه ينبغي الإعراب بصورة أوضح عن أن الأحكام المتعلقة بالوقت المتاح لرفع الدعوى من مشروع الاتفاقية لا تنطبق على العوارية العامة. وحيث إن الفقرة ١ تنفيذ بأن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل تقرر ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة ومسؤولية الناقل، فإن الإشارة إلى الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى تسبب اللبلة ويقترح حذفها. ويصحّ هذا بشكل خاص إذا أضيف حكم محدد بشأن الوقت المتاح لرفع الدعوى.

ووفقا لما اقترح أيضا في الفقرة ١٨٨ من الوثيقة A/CN.9/526، يمكن وضع حكم منفصل يتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن قرارات التحكيم المتعلقة بالعوارية العامة، كأن يبدأ سريان الوقت المتاح لرفع الدعوى بشأن العوارية العامة، مثلا، اعتبارا من وقت إصدار بيان العوارية العامة. وقد وضع نص وأضيف إلى نهاية الفقرة ٢. ويحتل أن يغطي حكم كهذا كلا من مطالبات الإسهام ومطالبات التعويضات.

وفي الفقرة ١٨٩ من الوثيقة A/CN.9/526، أثرت مسألة ما إذا كان ينبغي للفقرة ١ أن تشمل أيضا المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخير وغرامة التأخير. ويبدو أن الفريق العامل لم يتوصل إلى أي قرار في هذا الصدد.

(606) النص الأصلي لهذا الفصل، مع التحسينات المقترحة في الصياغة، مأخوذ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.

(607) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، وفيما يتعلق بمشروع المادة ٢٧ وبالمناقشات المتصلة بالعلاقة بين مشروع الاتفاقية وسائر اتفاقيات النقل والتشريعات المحلية، أوعز إلى الأمانة في الفقرتين ٢٤٧ و ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526 بإعداد حكم بشأن التنازع بين الاتفاقيات لاحتمال إدراجه في الفصل ١٩. وقيل إنه لا ينبغي أن يؤثر ذلك سلبا على الاقتراح الوارد في الحاشية التالية بل إنه ينبغي أن يكمل ذلك الاقتراح. وصيغة مشروع المادة ٨٩ الجديد هذا تستند إلى المادة ٢٥ (٥) من قواعد هامبورغ.

المادة ٨٤ - ٩٠ - الغلبة على المعاهدات السابقة

[فيما بين الأطراف في هذا الاتفاقية، تكون الغلبة لأحكامها لها على أحكام] [رهنا بالمادة ١٠٢، تكون لأحكام هذه الاتفاقية، فيما بين الأطراف فيها، الغلبة على أحكام] (٦٠٨) أي معاهدة اتفاقية سابقة قد تكون تلك الأطراف أطرافاً فيها [وتعارض أحكامها مع أحكام هذه الاتفاقية]. (٦٠٩)

المادة ٨٥ - ٩١ - حد المسؤولية العالمي

لا تغيّر هذه الاتفاقية حقوق أو التزامات الناقل أو الطرف المنفذ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تحكم حد المسؤولية فيما يتعلق بتشغيل السفن.

المادة ٨٦ - ٩٢ - أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم أمتعة يكون الناقل مسؤولاً عنها بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم [بحراً].

المادة ٨٧ - ٩٣ - أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن أي ضرر ناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغّل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس 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 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 ببروتوكول تعديل اتفاقية فيينا لسنة

(608) صيغة بديلة مقترحة.

(609) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٣٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، فإن الاقتراح الوارد في الفقرة ١٩٦ من الوثيقة A/CN.9/526 والذي مضاهه بأنه سوف يكون من المفيد لو عدل مشروع المادة ٩١ بإضافة صيغة تفيد بأن مشروع الاتفاقية سوف تكون له الغلبة على غيره من اتفاقيات النقل باستثناء ما يتعلق بالدول غير الأطراف في الاتفاقية، هو اقتراح يتماشى مع أحكام المادة ٣٠ (٤) من اتفاقية فيينا. غير أنه يقترح أن يضاف هذا الحكم الجديد في فقرة منفصلة بدلاً من إضافته إلى مشروع المادة ٩١ التي تعالج مشكلة مختلفة وأكثر تحديداً وتلها في الاتجاه المعاكس. ويظهر هذا الحكم الجديد في شكل مشروع المادة ٩٠.

١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧،^(٦١٠) 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 في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.^(٦١١)

الفصل ١٩ - ٢٠ - [حدود الحرية التعاقدية] [صحة الاشتراطات التعاقدية]

المادة ٨٨ - ٩٤ - أحكام عامة

- ١ - يعتبر يكون أي حكم لاغيًا وباطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية:
- (أ) إذا كان يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإحلال بالتزام بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ج) إذا كان يحيل تعويض التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو شخص مذكور مشار إليه في المادة ١٤ مكررا ١٩.^(٦١٢)

(610) من أجل مراعاة أي تعديلات تجرى لاحقا على هذه الصكوك أو أي صكوك جديدة يُتفاوض عليها في المستقبل، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في إدراج عبارة إضافية على غرار ما يلي: "بما في ذلك أي تعديل على هذه الصكوك وأي صك يعد في المستقبل فيما يتعلق بمسؤولية مشغل منشأة نووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي"، أو أن ينظر في إدراج إجراء تعديلي ضمني بسيط يكون مقصورا على هذا الحكم ويمكن للوديع استهلاله.

(611) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تقوم بتحديث قائمة الاتفاقيات والصكوك الواردة في مشروع المادة ٩٣، وأن تعد مشروعا منقحا مع إيلاء الاعتبار الواجب لما أبدى من آراء.

ففي الفقرة ٢٠٠ من الوثيقة A/CN.9/526، تم توضيح أن قائمة الاتفاقيات الواردة في مشروع المادة ٨٩ ليست مكتملة ووردت الإشارة إلى بروتوكول ١٩٩٨ المعدل لاتفاقية فيينا لعام ١٩٦٣.

ولوحظ في الفقرة ٢٠١ من نفس الوثيقة أن اقتراحا أبدي بأن تُضاف الاتفاقيات الأخرى التي تتناول المسؤولية إلى الاتفاقيات المدرجة في مشروع المادة ٩٣، ومنها مثلا الاتفاقيات التي تتعلق بالتلوث والحوادث. بيد أنه جاء الإعراب عن بعض الاعتراضات بهذا الشأن، واقترح بذلك أن يتناول الاستعراض المذكور في الفقرة ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526 الاتفاقيات المعنية بالضرر النووي دون غيرها من الاتفاقيات.

٢- يُعتبر يكون أي حكم لاغياً وباطلاً، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية:

- (أ) إذا كان يستبعد الالتزامات المترتبة بمقتضى الفصل ٣ ٨ على الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٤ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) إذا كان يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ ٣٤ عن الإخلال بأي من التزاماتهم بمقتضى الفصل ٣ ٨ أو يحدّ منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.^(٦١٣)

المادة ٩٥ ٩٥- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم^(٦١٤)

١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٩٤ ٩٤، إذا كانت شروط عقد الحجم تحكمها هذه الاتفاقية بمقتضى المادة ٣ ٩ (٣) (ب)، جاز أن ينص عقد الحجم على واجبات وحقوق والالتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية، شريطة أن يكون عقد الحجم [قد أُنفق عليه كتابة أو إلكترونياً و] يتضمن بياناً جلياً بأنه يخرج عن أحكام هذه الاتفاقية، و:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يحدّد بصورة جلية أقسام عقد الحجم التي تتضمن الخروج عن الأحكام.^(٦١٥)

٢- يتعيّن يجب أن يُنص في العقد على الخروج عن الأحكام بمقتضى الفقرة ١ ولا يجوز أن يُدرج هذا الخروج من وثيقة أخرى على سبيل الإشارة.^(٦١٦)

(612) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(613) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، بعد النظر في التزامات الشاحن في الفصل ٨.

(614) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576.

(615) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٥ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(616) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

٣- ليس [جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل أو] مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مماثل عقد حجم بمقتضى الفقرة ١، ولكن يجوز أن يشمل عقد الحجم على مستندات كهذه على سبيل الإشارة بصفتها شروط العقد.^(٦١٧)

٤- ينطبق حق الخروج عن الأحكام بمقتضى هذه المادة على الشروط التي تنظم الشحنات بمقتضى عقد الحجم طالما كانت هذه الشروط خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية بمقتضى المادة ٣ ٩ (٣) (أ).^(٦١٨)

٥- لا تنطبق الفقرة ١ على:

(أ) الالتزامات المنصوص عليها في المادة ٣٣ ١٦ (١) (أ) و (ب) [والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بها أو تحديد تلك المسؤولية]؛

(ب) الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في المواد [٢٨ ٤٥] و [٢٩ ٤٦] و [٣٠ ٤٧] و [٣٣ ٤٨] و [٦٦ ٤٩] و [المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها].^(٦١٩)

٦- تنطبق الفقرة ١:

(أ) فيما بين الناقل والشاحن؛

(ب) فيما بين الناقل وأي طرف آخر وافق صراحة [كتابة أو إلكترونياً] على أن يكون ملتزماً بشروط عقد الحجم التي تخرج عن أحكام هذه الاتفاقية. [ويجب أن تبين الموافقة الصريحة أن الطرف الموافق تسلّم إشعاراً يبيّن بصورة جلية أن عقد الحجم يخرج عن أحكام هذه الاتفاقية وأن الموافقة لن يُنص عليها في [جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى

(617) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٩ من الوثيقة A/CN.9/576، تقرّر الإبقاء على هذه الفقرة في النص كأساس لمواصلة المناقشة.

(618) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(619) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، مع مراعاة الاقتراحات الصياغية بشأن إدراج إشارة إلى مواد أخرى من مشروع الاتفاقية وإلى أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم؛ وتوضيح العلاقة بين مشروع المادة ٩٥ (٥) وغيرها من الفقرات في مشروع المادة ٩٤، فضلاً عن العلاقة بينها وبين صكوك النقل الدولي الأخرى؛ وضرورة تواصل المناقشة بشأن إمكانية إدراج إشارة إلى المسؤولية عن السلوك المتعمّد أو المستهتر في فقرة منفصلة من مشروع المادة ٩٥ (٥).

الناقل] أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. ويقع على الناقل عبء إثبات أنه جرى الوفاء بالشروط المتعلقة بالخروج عن الأحكام الاتفاقية.^(٦٢٠)

المادة ٩٦ - أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى^(٦٢١)

بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٥ و ٦ من هذه الاتفاقية وعن التزامات الناقل^(٦٢٢)، يجوز لشروط عقد النقل أن تستبعد مسؤولية كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو تحد منها:

(أ) إذا كانت البضاعة حيوانات حية، إلا حيثما عندما يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل [أو شخص مذكور مشار إليه في المادة ١٤-١٩] أو الطرف المنفذ البحري^(٦٢٣) ارتكب باستهتار أو على علم بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث؛ أو

(ب) إذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي من المقرر أن ينفذ النقل بمقتضاها من شأنها أن تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة التي تتم في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة.

الفصل ٢١ - أحكام ختامية

المادة ٩٧ - الوديعة

يعين الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعا لهذه الاتفاقية.^(٦٢٤)

(620) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها، مع ضرورة مراعاة الاقتراح الداعي إلى إدراج إشارة إلى الفقرات (١) إلى (٥) من مشروع المادة ٩٥ في مقدمة مشروع المادة ٩٥ (٦).

(621) النص بصيغته الواردة في الفقرة ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576.

(622) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرتين ١٠٦ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(623) النص بصيغته التي وافق عليها الفريق العامل، في الفقرتين ١٠٧ و ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576، من أجل مواصلة مناقشتها.

(624) هذا النص مأخوذ من المادة ١٥ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني ومن المادة ٢٧ من قواعد هامبورغ.

المادة ٩٨ - [التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام]

- ١ - يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول [في [...] من [...] إلى [...] وفيما بعد] في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من [...] إلى [...].
- ٢ - هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣ - يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي هي ليست دولا موقعة اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.
- ٤ - تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.^(٦٢٥)

المادة ٩٩ - التحفظات

لا يجوز إبداء تحفظات على هذه الاتفاقية.^(٦٢٦)

المادة ١٠٠ - النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

- ١ - إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تُطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة فقط أو أكثر من تلك الوحدات، وجاز لها في أي وقت أن تعدل إعلانها بإصدار إعلان آخر.
- ٢ - تُبلّغ هذه الإعلانات إلى الوديع وتذكر فيها صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية.
- ٣ - إذا كانت هذه الاتفاقية، بحكم إعلان صادر بمقتضى هذه المادة، تسري على واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية للدولة المتعاقدة ولكن لا تسري عليها جميعا، وكان مقر عمل الطرف واقعا في تلك الدولة، لم يُعتبر مقر العمل هذا، لأغراض هذه الاتفاقية، واقعا في دولة متعاقدة ما لم يكن واقعا في وحدة إقليمية تسري عليها الاتفاقية.

(625) هذا النص مأخوذ من المادة ١٦ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني.

(626) هذا النص مأخوذ من المادة ٢٢ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني ومن المادة ٢٩ من قواعد هامبورغ.

٤ - إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة سرت الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.^(٦٢٧)

المادة ١٠١ - بدء النفاذ

١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء [سنة] [سنة] أشهر] على تاريخ إيداع الصك [العشرين][الثالث] من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢ - فيما يخص كل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك [العشرين][الثالث] من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء [سنة][سنة] أشهر] على إيداع الوثيقة المناسبة باسم تلك الدولة.

٣ - تطبق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.^(٦٢٨)

المادة ١٠٢ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

١ - يجب على كل دولة تصدق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرها أو تنضم إليها، وتكون طرفاً في أي من الصكوك التالية أو كلها: الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعّة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ البروتوكول الموقع في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ والمعدّل للاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعّة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ البروتوكول الموقع في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ والمعدّل للاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، بصيغتها المعدّلة بالبروتوكول التعديلي المؤرخ ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨؛ أو بدلا من ذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، أن تنسحب في الوقت

(627) هذا النص مأخوذ من المادة ١٨ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. انظر أيضا المادة ٥٢ من اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة، كيب تاون، ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١.

(628) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٠ من قواعد هامبورغ. لاحظ أن الفترة الزمنية الثانية المقترحة بين معقوفتين مأخوذة من المادة ٢٣ من مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني. والفترة الزمنية المختارة لبدء النفاذ، والتي تتوقف على كل من عدد التصديقات اللازمة وطول المدة اللازمة بعد إيداع الصك المناسب، هي بصورة عامة الفترة التي تعتبر مناسبة للممارسة التجارية لكي تتكيف مع النظام الجديد.

ذاته، وبحسب الحالات، من الاتفاقات الدولية ذات الصلة تحقيقاً لذلك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- لغرض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرة ١ نافذاً إلا حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما يقتضيه الأمر، من تلك الصكوك نافذاً. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، من أجل ضمان التنسيق اللازم بهذا الشأن.^(٦٢٩)

المادة ١٠٣ - التنقيح والتعديل

- ١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يجب أن يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تنقيحها أو تعديلها.
- ٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يُودَع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، يعتبر سارياً على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.^(٦٣٠)

(629) هذا النص مأخوذ من الفقرتين (٣) و (٦) من المادة ٩٩ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع. انظر أيضاً المادة ٣١ من قواعد هامبورغ والمادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال. ولا يقتضي النهج المتبع في اتفاقية مونتريال انسحاباً رسمياً من الاتفاقيات الأخرى، وإنما هو يقضي بأن تكون الغلبة لاتفاقية مونتريال فيما بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي هي أطراف أيضاً في اتفاقية أخرى. ومن ثم، فإن النظام المعمول به بين دولة متعاقدة فيما يخص الاتفاقية الجديدة المعنية ودولة غير متعاقدة سوف يتواصل العمل به حتى بعد دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ، وحتى تصبح كلتا الدولتين دولتين متعاقدين فيما يخص الاتفاقية الجديدة.

(630) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٢ من قواعد هامبورغ. وإجراءات التعديل ليست شائعة في نصوص الأونسيترال، لكن قواعد هامبورغ تتضمن حكماً عاماً في المادة ٣٢ وحكماً خاصاً في المادة ٣٣ بشأن تنقيح مقادير حدود المسؤولية والوحدة الحسابية. وفي مشروع اتفاقية التعاقد الإلكتروني، قرّرت اللجنة إدراج حكم بشأن التعديلات لأن الدول الأطراف في تلك الاتفاقية قد تستهل، بعد إجراء مناقشات في صلب اللجنة، عملية تعديلية. بمقتضى قانون المعاهدات العام إذا كان ينطبق (عادة يعقد مؤتمر دبلوماسي ووضع بروتوكول تعديلي، كما هو الشأن فيما يتعلق باتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع، المعدلة بالبروتوكول المؤرخ ١١ نيسان/أبريل ١٩٨٠، نيويورك، ١٤ حزيران/يونيه ١٩٧٤). لاحظ أن أحكام التعديل في مشروع المادة ٢٥ ومشروع المادة ١٠٣ يمكن اعتماد كل منهما على حدة.

المادة ١٨٨ مكرراً ١٠٤ - تعديل مقادير حدود المسؤولية^(٦٣١)

- ١ - دون المساس بأحكام المادة ١٠٣، لا ينطبق الإجراء الخاص المنصوص عليه في هذه المادة إلا لأغراض تعديل مقدار الحد المنصوص عليه المبين في المادة ٦٤ (١) من هذه الاتفاقية.
- ٢ - بناء على طلب ما لا يقل عن [ربع^(٦٣٢)] الدول الأطراف الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية^(٦٣٣)، يُعمَّم يجب على الوديع أن يعمَّم أي اقتراح بتعديل مقدار الحد المبين في المادة ٦٤ (١) من هذه الاتفاقية على جميع الدول الأطراف الدول المتعاقدة^(٦٣٤) ويُعتقد ويجب عليه أن يعقد اجتماعاً للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة من الدول الأطراف الدول المتعاقدة للنظر في التعديل المقترح.
- ٣ - يجب أن يُعقد اجتماع اللجنة بمناسبة الدورة التالية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها.
- ٤ - يجب أن تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين^(٦٣٥).

(631) هذا النص مأخوذ من الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، بما في ذلك الحواشي. ووفقاً لما ذكر في الحاشية ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، يستند الاقتراح إلى إجراء التعديل المبين في المادة ٢٣ من بروتوكول سنة ٢٠٠٢ الملحق باتفاقية أئينا ("اتفاقية أئينا") وفي المادة ٢٤ من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ("اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية"). وقد اتبعت نُهج مشابهة في عدد من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، منها بروتوكول سنة ١٩٩٢ المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة ١٩٦٩؛ وبروتوكول سنة ١٩٩٢ المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١؛ وبروتوكول سنة ٢٠٠٣ الملحق بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٩٢ (لم يبدأ نفاذها بعد)؛ وبروتوكول عام ١٩٩٦ لتعديل اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦؛ والاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطرة وضارة، لعام ١٩٩٦.

(632) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تشير المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا إلى "نصف" الدول المتعاقدة لا إلى "ربع" الدول المتعاقدة.

(633) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ترد في المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا عبارة "ولكن ليس أقل من ست على أي حال" من الدول المتعاقدة.

(634) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، ترد أيضاً في المادة ٢٣ (٢) من اتفاقية أئينا إشارة إلى الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية.

(635) وفقاً لما ذكر في الحاشية ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تنص المادة ٢٣ (٥) من اتفاقية أئينا على ما يلي: "تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول المتعاقدة في الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول، الحاضرين

٥- عندما تتخذ اللجنة إجراء بشأن اقتراح بتعديل الحدود، يجب عليها أن تأخذ في اعتبارها الخبرة المكتسبة من الحوادث، وخصوصا مبلغ الأضرار الناتج عن ذلك، والتغيرات في القيم النقدية، وأثر التعديل المقترح في تكلفة التأمين.^(٦٣٦)

٦- (أ) لا يجوز النظر في إجراء أي تعديل للحد المنصوص عليه في هذه المادة قبل انقضاء [خمسة^(٦٣٧)] أعوام من تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أو قبل انقضاء [خمسة] أعوام من تاريخ بدء نفاذ تعديل سابق بمقتضى هذه المادة.

(ب) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية، مزيدا بنسبة قدرها [ستة] في المائة سنويا محسوبة على أساس مركب اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية.^(٦٣٨)

(ج) لا يجوز زيادة أي حد بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية مضروبا في [ثلاثة].^(٦٣٩)

٧- يجب أن يبلغ الوديع جميع الدول الأطراف الدول المتعاقدة بأي تعديل يُعتمد وفقا للفقرة ٤. ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها [ثمانية عشر^(٦٤٠)] شهرا من تاريخ

والمصوتين في اللجنة القانونية ... شريطة أن يكون ما لا يقل عن نصف الدول المتعاقدة في الاتفاقية، بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول، حاضرين وقت التصويت."

(636) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، أخذ هذا الحكم من المادة ٢٣ (٦) من اتفاقية أئينا. انظر أيضا المادة ٢٤ (٤) من اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية.

(637) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون المهلة في مشروع الفقرة هذا سبع سنوات بدلا من خمس سنوات.

(638) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، وهو التالي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يعادل الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية مزيدا أو مُخفضا بنسبة قدرها واحد وعشرون في المائة في أي تعديل واحد."

(639) وفقا لما ذكر في الحاشية ٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، لا يوجد حكم مماثل في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية. وقد يكون هناك نهج بديل على غرار ما هو مقترح في الفقرتين ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، وهو التالي: "لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بحيث يتجاوز مبلغا يتجاوز في مجموعه الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية بأكثر من مائة في المائة تراكميا."

(640) وفقا لما ذكر في الحاشية ٣٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تقترح الفقرتان ١١ و ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34 أن تكون الفترة المنصوص عليها في مشاريع الفقرات ٧ و ٨ و ١٠، اثني عشر شهرا بدلا من ثمانية عشر شهرا.

الإبلاغ، ما لم يكن ما لا يقل عن [ربع^(٦٤١)] عدد الدول التي كانت دولا طرفا دولا متعاقدة وقت اعتماد التعديل قد أبلغت الوديع خلال تلك الفترة بأنها لا تقبل التعديل، وفي هذه الحالة يُرفض التعديل ولا يكون ساري المفعول.

٨- يبدأ نفاذ التعديل الذي اعتبر مقبولا وفقا للفقرة ٧ بعد [ثمانية عشر^(٦٤٢)] شهرا من قبوله.

٩- تكون جميع الدول الأطراف الدول المتعاقدة ملزمة بالتعديل، ما لم تنسحب من هذه الاتفاقية وفقا للمادة ١٠٥ قبل ستة أشهر على الأقل من بدء نفاذ التعديل. ويصبح هذا الانسحاب ساريا عندما يدخل التعديل حيز النفاذ.

١٠- عندما يعتمد تعديل ولكن فترة الأشهر [الثمانية عشر] اللازمة لقبوله لم تكن قد انقضت بعد، تكون الدولة التي تصبح دولة طرفا متعاقدة خلال تلك الفترة ملزمة بالتعديل إذا دخل حيز النفاذ. وتكون الدولة التي تصبح دولة طرفا متعاقدة بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل يكون قد قُبلَ وفقا للفقرة ٧. وفي الحالات المشار إليها في هذه الفقرة، تصبح الدولة ملزمة بأي تعديل عندما يدخل ذلك التعديل حيز النفاذ، أو عندما تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ فيما يخص تلك الدول، أيهما جاء لاحقا.

المادة ١٠٥ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تعلن انسحابها من هذه الاتفاقية بإشعار يوجّه إلى الوديع كتابة.

٢- يسري مفعول الانسحاب في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حُدِّدت في الإشعار فترة أطول من تلك كان الانسحاب ساري المفعول عند انقضاء تلك الفترة الأطول بعد تلقي الوديع ذلك الإشعار.^(٦٤٣)

(641) وفقا لما ذُكر في الحاشية ٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39، تنص اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية في المادة ٢٤ (٧) على "عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا طرفا".

(642) قُلِّصت اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المعتمدة في الآونة الأخيرة هذه الفترة إلى اثني عشر شهرا عندما تكون العجلة مهمة. انظر مثلا المادة ٢٤ (٨) من البروتوكول الملحق بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٩٢.

(643) هذا النص مأخوذ من المادة ٣٤ من قواعد هامبورغ. والجملة الثانية من الفقرة ٢ ليست في الحقيقة ضرورية جدا لكنها ترد في قواعد هامبورغ وفي بعض معاهدات الأونسيرال الأخرى، بما في ذلك مشروع اتفاقية

حُرِّرت في نيويورك، في هذا اليوم [...] من شهر [...] من عام [...] في أصل واحد
تساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

وإثباتا لما تقدم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخوّلون حسب الأصول من قبل حكوماتهم،
بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

التعاقد الإلكتروني. فهي لا ترد مثلا في المادة ٢٧ من الاتفاقية الدولية لقمع أعمال الإرهاب النووي لعام ٢٠٠٥ (آخر نص يودع لدى الأمين العام)، التي تنص على صيغة بديلة مختلفة اختلافا طفيفا:

"١- لأية دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإشعار خطي يوجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

٢- يصبح الانسحاب نافذا بعد انقضاء سنة واحدة على تاريخ تسلم الأمين العام للأمم المتحدة للإشعار."