



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الأربعون

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

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته
الثامنة عشرة (فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٧-١	..... مقدّمة
٥	٨	..... أولاً - المداولات والقرارات
٦	٢٧٩-٩	..... ثانياً - إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]
٦	٨٢-٩	..... مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية - الفصل ٩ (تابع)
٦	١٣-١٠	..... مشروع المادة ٣٩ - التوقيع
٧	٢٨-١٤	..... مشروع المادة ٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد
١٢	٣٩-٢٩	..... مشروع المادة ٤١ - التحفّظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد
١٥	٤٤-٤٠	..... مشروع المادة ٤٢ - وسيلة التحقّق المعقولة وحسن النية
١٦	٥٧-٤٥	..... مشروع المادة ٤٣ - الدليل الظاهر والدليل القاطع
٢٠	٦٨-٥٨	..... نص منقّح لمشروع المادة ٤٣
٢٤	٧٣-٦٩	..... مشروع المادة ٤٤ - المفعول الاستدلالي للبنود التحفظية
٢٦	٨٢-٧٤	..... مشروع المادة ٤٥ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"
٢٨	١١٣-٨٣	..... التزامات الشاحن - الفصل ٨



الصفحة	الفقرات
٢٨	١٠٠-٨٣ مشروع المادة ٣١- مسؤولية الشاحن عن التأخر
٣٥	١١٣-١٠١ مقترحات بشأن استبانة مستوى مناسب للحد من مسؤولية الشاحن عن التأخر
٣٩	١١٨-١١٤ الحقوق في رفع الدعوى - الفصل ١٤
٤٠	١٦٠-١١٩ الوقت المتاح لرفع الدعوى - الفصل ١٥
٤١	١٣٣-١٢٧ مشروع المادة ٦٩- التقادم المسقط للدعاوى
٤٤	١٤٣-١٣٤ مشروع المادة ٧٠- بدء سريان فترة التقادم
٤٧	١٤٧-١٤٤ مشروع المادة ٧١- تمديد فترة التقادم
٤٨	١٥٢-١٤٨ مشروع المادة ٧٢- دعوى التعويض
٤٩	١٥٥-١٥٣ مشروع المادة ٧٣- المطالبات المضادة
٤٩	١٥٧-١٥٦ المادة ٧٤- رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية
٥٠	١٦٠-١٥٨ مادة إضافية محتملة فيما يتعلق بنقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢)
٥٠	٢١٥-١٦١ حدود مسؤولية الناقل - الفصل ١٣
٥٠	١٨٠-١٦٢ مشروع المادة ٦٤- أساس حدود المسؤولية
٥٧	١٩٤-١٨١ مشروع المادة ٦٥- المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر
٦١	٢٠٤-١٩٥ مشروع المادة ٦٦- سقوط الحق في الحد من المسؤولية
٦٣	٢١٥-٢٠٥ مشروع المادة ١٠٤- تعديل مقادير حدود المسؤولية
٦٦	٢٣٨-٢١٦ العلاقة بالاتفاقيات الأخرى: مشاريع المواد ٢٧ و ٨٩ و ٩٠
٦٦	٢٢٨-٢١٦ المناقشة العامة ومشروع المادة ٢٧
	المادة ٨٩- الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى والمادة ٩٠- الغلبة على المعاهدات السابقة
٧٢	٢٣٥-٢٢٩ مشروع المادة ٦٤- أساس حدود المسؤولية (تابع)
٧٥	٢٣٨-٢٣٦ العوارية العامة- الفصل ١٨
٧٦	٢٤٤-٢٣٩ الاختصاص- الفصل ١٦
٧٧	٢٦٦-٢٤٥ التحكيم- الفصل ١٧
٨٤	٢٧٩-٢٦٧ ثالثاً- مسائل أخرى
٩١	٢٨١-٢٨٠ التخطيط للأعمال المقبلة
٩١	٢٨١-٢٨٠

مقدّمة

١ - أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين المعقودة في عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، وعهدت إليه بمهمة القيام، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.^(١) واستهلّ الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا] في دورته التاسعة المعقودة في عام ٢٠٠٢. ويمكن الاطلاع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.71 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بالتاريخ التشريعي لمشروع الاتفاقية.

٢ - وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الثامنة عشرة في فيينا من ٦ إلى ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اسبانيا، أستراليا، ألمانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيلاروس، تايلند، تركيا، تونس، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، السويد، سويسرا، شيلي، الصين، غابون، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، كرواتيا، كندا، كولومبيا، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣ - وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: إندونيسيا، أوكرانيا، بلغاريا، بوركينا فاسو، بيرو، الجماهيرية العربية الليبية، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، السنغال، العراق، الفلبين، فنلندا، الكونغو، لاتفيا، ماليزيا، النرويج، نيوزيلندا، هولندا، اليمن، اليونان.

٤ - وحضر الدورة كذلك مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: مجلس الاتحاد الأوروبي، المفوضية الأوروبية، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية؛

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعاها الفريق العامل: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، مركز الدراسات القانونية الدولية، اللجنة البحرية الدولية، المجلس الأوروبي للشاحنين، غرفة التجارة الدولية، الغرفة الدولية للنقل البحري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، الاتحاد الدولي للتأمين البحري، رابطة طلبة القانون الأوروبية.

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيسكاس (اسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا ليتياو (البرازيل)

٦- وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح والتصويب (A/CN.9/WG.III/WP.71) و (A/CN.9/WG.III/WP.71/Corr.1)؛

(ب) وثيقة بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية قدمتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية للعلم في الدورة السابعة عشرة للفريق العامل ولكن لم يستكمل النظر فيها في تلك الدورة (A/CN.9/WG.III/WP.62)؛

(ج) وثيقة بشأن حدود مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية مُقدمة من حكومة الصين للعلم (A/CN.9/WG.III/WP.72)؛

(د) وثيقة مرفقة بتعليقات واقتراحات مقدمة من الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البلطقي والدولي والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض بشأن مواضيع مدرجة في جدول أعمال الدورة الثامنة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.73)؛

(هـ) وثيقة بشأن مسؤولية الناقل عن التأخر مقدّمة من حكومة السويد (A/CN.9/WG.III/WP.74)؛

(و) مذكرة من الأمانة تتضمن النص المنقح للفصل ١٦ من مشروع الاتفاقية بشأن الاختصاص (A/CN.9/WG.III/WP.75)؛

(ز) وثيقة بشأن حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا] أو جزئيا [بحرا] مقدمة من حكومة اليابان للعلم (A/CN.9/WG.III/WP.76)؛

(ح) اقتراح من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية فيما يخص الإجراء المتعلق بتعديل مقادير حدود المسؤولية في مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.77)؛

(ط) مذكرة من الأمانة تتصل بعلاقة مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] باتفاقيات أخرى (A/CN.9/WG.III/WP.78)؛

(ي) وثيقة تتضمن اقتراحا صياغيا من حكومي إيطاليا وهولندا فيما يتعلق بهوية الناقل في مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] (A/CN.9/WG.III/WP.79).

٧- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

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

أولا- المداولات والقرارات

٨- تابع الفريق العامل استعراضه لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّيا أو جزئيا] [بحرا] ('مشروع الاتفاقية') استنادا إلى النص الوارد في مرفقي مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56)، وناقش اقتراحات مختلفة ونصوصا منقحة، من بينها الاقتراح المقدم من الغرفة الدولية للنقل البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي والفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض بشأن مواضيع مدرجة في جدول أعمال الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل (A/CN.9/WG.III/WP.73)؛ وبشأن النص المنقح للفصل ١٦ من مشروع الاتفاقية بشأن الاختصاص (A/CN.9/WG.III/WP.75)؛ واقتراح حكومة الولايات المتحدة الأمريكية فيما يخص الإجراء المتعلق بتعديل مقادير حدود المسؤولية في مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.77)؛ واقتراح حكومي إيطاليا وهولندا فيما يتعلق بهوية الناقل في مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.79). وطلب إلى الأمانة أن تُعدّ مشروعاً منقحاً

لعدد من الأحكام، استناداً إلى مداوات الفريق العامل واستنتاجاته. وترد تلك المداوات والاستنتاجات في الباب الثاني أدناه.

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

مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية - الفصل ٩ (تابع)

٩- ذُكر الفريق العامل بأن تناوله الأحداث عهداً لمشروع الفصل ٩ بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية كان قد بدأ أثناء دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ٢١٦ إلى ٢٣٣ من الوثيقة A/CN.9/594)؛ ولكنه انقطع بسبب ضيق الوقت ليُستأنف في الدورة الحالية. وذكّر أيضاً بأن آخر مرة تناول فيها الفريق العامل هذا الموضوع بالكامل كانت أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٢٤ إلى ٦١ من الوثيقة A/CN.9/526)؛ وبأن اقتراحاً خطياً يتعلق بهوية الناقل في مشروع المادة ٤٠ (٣) قد قُدّم إلى الفريق العامل لكي ينظر فيه في هذه الدورة (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79). واستند الفريق العامل في نظره في أحكام الفصل ٩ إلى النص الموجود في المرفقين الأول والثاني للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، ونص الأحكام الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62 هو النص الحالي لمشروع الاتفاقية بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 دون أي تعديلات.

مشروع المادة ٣٩ - التوقيع

١٠- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٣٩ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وحسبما هو مستنسخ في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62. وأشار إلى أن مشروع المادة ٣٩ كان قد قُبِل من حيث المضمون في دورة الفريق العامل الحادية عشرة (انظر الفقرة ٣٢ من الوثيقة A/CN.9/526) وأن التعديل الوحيد لمشروع المادة منذ ذلك الحين كان قد أدخل على الفقرة ٢ لضمان اتساق النص مع التغييرات التي أدخلت على نص مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالاتصالات الإلكترونية (انظر الفقرات ٢٠١ إلى ٢٠٥ من الوثيقة A/CN.9/576).

١١- وأبلغ الفريق العامل أنه اقترح، فيما يتعلق بالمشاورات غير الرسمية التي عقدت بشأن مشروع المادة ٣٩، أنه ربما يود الفريق العامل أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن يتضمن مشروع الاتفاقية تعريفاً للتوقيع على غرار التعريف الوارد، على سبيل المثال، في المادة ١٤ (٣) من قواعد هامبورغ أو المادة ٥ (ك) من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفن (الكيميالات) الدولية والسندات

الإذنية الدولية (انظر الفقرة ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62). ولم يُعرب عن أي تأييد في الفريق العامل لإدراج ذلك التعريف. ورئي أن ذلك التعريف غير ضروري وأن ما يشكّل التوقيع يمكن تحديده وفقا للاحتياجات التجارية العملية.

١٢ - وأعرب عن تأييد الاقتراح الصياغي (انظر الفقرة ٢٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62) الذي يفيد بأن تُحذف الإشارتان إلى "مأذون له" في مشروعتي الفقرتين (١) و(٢). وأُتفق على أن تترك عواقب التوقيع غير المأذون به للقانون الوطني.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٩:

١٣ - بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحتفظ بنص مشروع المادة ٣٩ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56؛
- وأن يُستعاض عن عبارة "إما الناقل وإما شخص مأذون له من جانب الناقل" الواردة في مشروع الفقرة (١) بعبارة مثل "الناقل أو من ينوب عنه"؛
- وأن يُستعاض عن عبارة "للناقل أو لشخص مأذون له من جانب الناقل" الواردة في مشروع الفقرة (٢) بعبارة مثل "للناقل أو لشخص يتصرف نيابة عن الناقل".

مشروع المادة ٤٠ - النواقص في تفاصيل العقد

١٤ - باشر الفريق العامل النظر في مشروع المادة ٤٠ حسبما هو وارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وحسبما هو مستنسخ في الفقرة ٢٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62.

الفقرة (١)

١٥ - لوحظ أن الفقرة (١) تتضمن قاعدة عامة مؤداها أن 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 لصلاحيته أي منهما. ووافق الفريق العامل على مضمون الفقرة (١).

الفقرة (٢) "اعتُبر" "shall be deemed to be"

١٦ - أشير إلى أن الفقرة (٢) تتضمن قاعدة للتغلب على الغموض المتعلق بأهمية تحديد تاريخ في تفاصيل العقد. والتُمس توضيح ما إذا كانت عبارة "اعتُبر" بالإنكليزية "is considered to be" تثير

افتراضا قابلا للدحض أم أنها عبارة قطعية فيما يتعلق بتفسير تاريخ مُدرج في تفاصيل العقد. وقد أُعرب عن تأييد الرأي القائل إنه ينبغي أن تعتبر عبارة "اعتُبر" [بالإنكليزية "is considered to be"] قطعية وأنه يمكن تنقيح الفقرة من أجل توضيح تلك النقطة، ربما باستخدام عبارة مثل "اعتُبر" (بالإنكليزية "shall be deemed to be") بدلا من ذلك.

الفقرة (٣) وهوية الناقل

١٧ - اعتبر الفريق العامل أن نص الفقرة ٣ من مشروع المادة ٤٠ حسبما هو وارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 والمتعلق بمسئدات النقل وسجلات النقل الإلكترونية غير واضح فيما يتعلق بهوية الناقل. وفيما يتعلق بمناقشة مشروع الفقرة ٣، نظر الفريق العامل في الاقتراح الصياغي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79.

١٨ - وعلى سبيل التمهيد، أوضح أن الجوانب المختلفة للاقتراح الصياغي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 يقصد منها أن تعالج بصورة أساسية ثلاث مشاكل ملموسة فيما يتعلق بتحديد هوية الناقل في مسندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية. وذكر أن المشكلة الأولى هي عندما يكون وجه مسند النقل أو سجل النقل الإلكتروني غير واضح ولا يشتمل، مثلا، إلا على الاسم التجاري للناقل أو أسماء وكلاء الحجز الذين اتفق معهم الناقل، بدلا من تحديد هوية الناقل (انظر الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79). واقترح، تماشيا مع متطلبات تحديد هوية الناقل الواردة في المادتين ٢٣ (أ) و٢٦ (أ) من الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية ٥٠٠ (UCP 500)، أن يُعدّل مشروع المادة ٣٨ (١) (هـ) فيما يتعلق بتفاصيل العقد الضرورية بحيث يصبح نصها كما يلي: "اسم الشخص المحدد على أنه الناقل وعنوانه"، وقد أُعرب عن تأييد عام لهذا الاقتراح في الفريق العامل، بيد أنه أُشير إلى أن الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية ٦٠٠ (UCP 600) ستصدر قريبا وينبغي استعراضها لضمان اتساق مشروع الاتفاقية في هذا الخصوص.

١٩ - وقيل إن المشكلة العملية الثانية التي قُصد تناولها في الاقتراح الصياغي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 (انظر الفقرة ٤ منها) هي الحالة التي تكون فيها المعلومات الواردة بأحرف صغيرة على ظهر مسند النقل في البند المعروف باسم "هوية الناقل" تتعارض مع المعلومات التي تحدد هوية الناقل على وجه المسند. وبغية إزالة هذا الغموض، اقترح أن يُضاف حكم إلى مشروع الصك (انظر الفقرة ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79) يضمن أن تكون المعلومات المتعلقة بتحديد هوية الناقل الواردة على وجه مسند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لها الغلبة على المعلومات المناقضة الواردة على ظهر المسند أو

السجل. وقد أعرب عن تأييد الاقتراح في الفريق العامل مع التنبيه بضرورة اتخاذ الحيطة في صياغة الحكم بغية ضمان إدراج النص المناسب الذي يحقق معادلا لما يرد على "ظهر" سجل النقل الإلكتروني.

٢٠- وكانت المشكلة العملية الثالثة التي قُصد تناولها في الاقتراح الصياغي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 هي الحالة التي تبقى فيها هوية الناقل، رغم المتطلبات الحالية، غير واضحة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، كما في الحالة التي يكون فيها المستند أو السجل، على سبيل المثال، يحمل توقيع الرّبان أو من ينوب عنه دون ذكر أساس سلطة الرّبان. وفي حالات كهذه، اقترح أن يكون الوضع الرجوعي اللازم لتحديد هوية الناقل هو النص الوارد في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 حيث يُفترض أن يكون مالك السفينة المسجل هو الناقل، ما لم يُحدّد المالك هوية مستأجر السفينة عارية أو ما لم يدحض المالك أو مستأجر السفينة عارية الافتراض عن طريق تحديد هوية الناقل. وقد ورد استنتاج تبعي لقبول هذا الجانب من الاقتراح في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 التي تنص على أن تمديد فترة التقادم المتعلقة بمباشرة الدعاوى من جانب المطالب في حالات كهذه. وذكر أن القانون الوطني يُقدّم، في بعض الحالات، حلا لهذا الوضع، ولكن الاستجابة في ذلك الخصوص لم تكن متماثلة. وعلاوة على ذلك، قيل إنه بينما يكون الافتراض الذي مؤداه أن المالك المسجل هو الناقل هو افتراض غير مناسب في الحالات التي يكون فيها المالك، على سبيل المثال، مؤسسة مالية، رئي أن المالك هو، مع ذلك، في الوضع الأفضل لتحديد هوية الناقل، وبذلك يدحض الافتراض.

٢١- وأعرب عن تأييد عام في الفريق العامل لهذه المحاولة للتوصّل إلى حل وسط لمشكلة تحديد هوية الناقل المستمرة. وعلاوة على ذلك أعرب عن تأييد من حيث المبدأ للنهج الخاص الذي اتبع في الاقتراح حيال هذه المشكلة.

٢٢- غير أنه أعرب عن شواغل فيما يتعلق بافتراض أن مالك السفينة المسجل هو الناقل. فارتضى أن اتباع ذلك النهج حيال تحديد هوية الناقل يمكن أن يكون صعبا بصورة خاصة في سياق النقل المتعدد الوسائط، حيث قد لا يعلم مالك السفينة المسجل أي شيء عن مراحل النقل الأخرى. ولوحظ إضافة إلى ذلك أن احتمال أن يكون المالك المسجل هو الناقل احتمال ضئيل، وأن المحتمل هو أن تكون هناك سلسلة من مشارطات الإيجار من المالك المسجل بحيث قد تكون لدى المالك معلومات قليلة للغاية عن هوية الناقل. كما قيل إنه من الخطأ افتراض أنه سهّل على المالك المسجل الحصول على المعلومات اللازمة لدحض افتراض أنه هو الناقل.

٢٣- وقيل إنه توجد تعقيدات إضافية تتعلق بنهج الحل الوسط حيال تحديد هوية الناقل كما ورد في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79. ورئي أن الافتراض الناشئ في الاقتراح يمكن أن يقلل من المرونة المتاحة للمحاكم عندما تبت في هوية الناقل المسؤول على أساس كل حالة على حدة بالموازنة بين جميع الوقائع التي تكون في متناولها، بما فيها مختلف المؤشرات المتعلقة بهوية الناقل المدرجة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، رغم أن تلك المؤشرات يمكن أن تكون متضاربة. وإضافة إلى ذلك أعرب عن قلق من أن حكما مثل الحكم المقترح قد يمنع متعهدي الشحن من التقدم بمطالباتهم ضد الطرف الذي يعتقدون أنه يتحمل أكبر مسؤولية، وأعرب عن تأييد للرأي القائل إنه بينما يفضل حذف الحكم الخاص بهوية الناقل، فإنه إذا استبقي، ينبغي أن يُعتمد أيضا نص على غرار ما يلي: "ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص بخلاف المالك المسجل هو الناقل".

٢٤- كما أُشير في الفريق العامل إلى أن المناقشة كشفت عددا من المسائل يوجد اتفاق عام بشأنها. وقيل إن أولى تلك المسائل هي الاتفاق بأن يكون الناقل المتعاقد مسؤولا عن أي إخلال بشروط عقد النقل. وعلاوة على ذلك سبق أن اتفق الفريق العامل على أنه ينبغي للمادة ٣٨ أن تُلزم الناقل بأن يبيّن هويته على مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. ولوحظ أن افتراضا يتعلق بهوية الناقل ليس ضروريا إلا في الأوضاع التي يكون الناقل قد تخلف فيها عن أن يبيّن هويته وترك المرسل إليه في وضع عدم معرفة بمن الذي يمكنه أن يلاحقه في مطالبته. وأعرب عن تأييد للرأي القائل إنه بينما يكون من الواضح أن المالك المسجل قد لا تكون لديه دائما أفضل المعلومات بشأن هوية الناقل، يرجح أن تكون لديه بعض المعلومات بشأن سفينته، وإن النهج المقترح اتباعه حيال تلك المشكلة ليس أكثر من وسيلة لإسناد عبء تحديد هوية الناقل وإعطاء المرسل إليه سبيلا فعالا للانتصاف. كما اقترح أنه لأجل تناول الحالات التي يتعاقب فيها مستأجرو السفينة يمكن تعديل الحكم بحيث يُسمح لكل شخص في سلسلة العقود بأن يدحض افتراض أنه هو الناقل.

٢٥- وتعزيزا لتأييد النهج المقترح اتباعه حيال تحديد هوية الناقل الوارد في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79، أُشير إلى أن عددا من سبل الانتصاف المتعلقة بالقانون البحري اتبعت نهجا مماثلا إزاء مسؤولية مالك السفينة المسجل، مثلما عليه الأمر في حالة الامتيازات البحرية أو حجز السفينة.

الفقرة (٤)

٢٦- وافق الفريق العامل على مضمون الفقرة (٤).

فقرة إضافية ممكنة: عدد النسخ الأصلية

٢٧- ذكّر بأن الفريق العامل كان قد قرّر في دورته السابعة عشرة أن يدرج ضمن مشروع المادة ٣٨ المتعلقة بتفاصيل العقد المطلوبة عدد النسخ الأصلية الصادرة من مستند النقل القابل للتداول (انظر الفقرات ٢٣٠ و ٢٣٢ و ٢٣٣ من الوثيقة A/CN.9/594). وطُرح سؤال في هذا الصدد عما إذا كان ينبغي أن تكون هناك إشارة في مشروع المادة ٤٠ بخصوص العواقب المترتبة على التخلف عن إدراج تلك المعلومات في تفاصيل العقد. واتفق الفريق العامل على أن يترك هذا الموضوع كمسألة صياغة تتخذ الأمانة قراراً بشأنها.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٠:

- ٢٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:
- أن يُعتمد نص مشروع الفقرة (١)؛
 - أن تُعدّل الإشارة في مشروع الفقرة (٢) "اعتبر" لجعلها قطعية؛
 - أن تُعتمد اقتراحات الصياغة الواردة في الفقرتين ٣ و ٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 ضمن نص مشروع الاتفاقية؛
 - أن يُستبقى النص الحالي لمشروع الفقرة (٣)، في الوقت الحالي، بين معقوفتين؛
 - بالإضافة إلى ذلك، أن تُعدّ الأمانة نصاً منقّحاً للنهج المتبع حيال مسألة هوية الناقل في مشروع الفقرة (٣) استناداً إلى مبادئ كالمذكور عليها في الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.79 والشواغل التي أثارها الفريق العامل أثناء نظره في ذلك النص؛
 - أن يُوجّل النظر في الاقتراح المتعلق بتمديد مدة التقادم التي تُقام فيها الدعاوى إلى حين أن ينظر الفريق العامل في النص المنقّح الذي سيحري إعداده بشأن مشكلة هوية الناقل؛
 - أن يُعتمد نص مشروع الفقرة (٤)؛
 - أن تُعدّ الأمانة صيغة جديدة لمشروع المادة ٤٠، آخذة في الحسبان المداولات والاستنتاجات السابقة.

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

٢٩- باشر الفريق العامل النظر في مشروع المادة ٤١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وحسبما هو مستنسخ في الفقرة ٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62.

٣٠- واستُذكر أن مشروع المادة ٤١ يستند إلى الافتراض القائل بأن الشاحن يحق له دائما الحصول على مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يبيّن المعلومات التي قدّمها إلى الناقل، ولكن ينبغي، في بعض الظروف المعيّنة، أن يحق للناقل التحفظ على تلك المعلومات. وأعلم الفريق العامل بأن المشاورات غير الرسمية التي جرت كانت قد أيدت إلى حد ما بعض الاقتراحات الصياغية التي كانت قد قُدمت أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الفقرة ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/526) ولكنها لم تُتناول في نص مشروع الاتفاقية.

التمييز بين البضاعة المعبأة في حاوية والبضاعة غير المعبأة في حاوية

٣١- ورد في أحد الاقتراحات أنه ينبغي إما حذف مشروع الفقرة (ب) وتطبيق مشروع الفقرة (أ) على البضاعة المعبأة في حاوية، أو إدراج نص على غرار مشروع المادة ٤١ (أ) '٢' في مشروع الفقرة (ب) لأجل معالجة الحالة التي يعتبر فيها الناقل على نحو معقول المعلومات المقدمة من الشاحن بخصوص محتوى الحاوية غير صحيحة (انظر الفقرة ٣٧ من الوثيقة A/CN.9/526، والفقرة ٣٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62).

٣٢- وفي هذا الصدد، أثّرت مسألة بشأن صلاحية التمييز بين البضاعة المعبأة في حاوية والبضاعة غير المعبأة في حاوية في مشروع المادة ٤١. وأعرب عن بعض الشك فيما إذا كان ذلك التمييز يجسّد على نحو واف الوضع الراهن لصناعة النقل هذه، باعتبار أن ثمة وسائل نقل أخرى، كالمقطورات مثلا، تُستخدم أحيانا لنقل البضائع كذلك. وقد رُئي أيضا أن الفقرة (ب) تضيف عنصرا جديدا إلى المناقشة، وهو التعبير "مُغلّقة"، وأنه ليس واضحا ما يعنيه التعبير "حاوية مُغلّقة"، وما إذا كان الباب المختوم لمقطورة، على سبيل المثال، يمكن أن يؤدي إلى اعتبارها "حاوية مُغلّقة".

٣٣- وتأييدا للبنية الحالية لهذه المادة، قيل إن التمييز المشار إليه صالح وذلك للسبب الذي مؤداه أن البضاعة المعبأة في حاوية والبضاعة غير المعبأة في حاوية تُعاملان في الممارسة المتبعة بطريقة مختلفة، وأن ثمة افتراضا بأن الناقل لن يفتح الحاوية لغرض معاينة البضاعة المشحونة. وكذلك قيل إن هذا الحكم ملائم لطائفة واسعة من الممارسات، وإن التعريف الواسع للمصطلح "الحاوية" الوارد في المادة ١ (د) كاف لاستيعاب أنواع أخرى من وحدات

الحمولة، كالمقطورات مثلاً. ولكن أُعرب عن بعض التأييد للجمع بين مشروعَي الفقرتين (ب) و(ج)، لأن هاتين الفقرتين كلتيهما تتناولان الحاويات المغلقة، مع أن مشروع الفقرة (ب) يتناول كمية ووصف البضاعة داخل الحاوية، في حين أن مشروع الفقرة (ج) يشير إلى وزن البضاعة. وإضافة إلى ذلك، قُدّم اقتراح بشأن إدراج إشارة إلى وصف البضاعة في مشروع الفقرة (ب) على غرار الإشارة الواردة في المادة ٣٨ (١) (أ).

الاشتراط على الناقل تقديم أسباب التحفظ

٣٤- قُدّم اقتراح آخر خلال الدورة الحادية عشرة بالاشتراط على الناقل الذي يقرّر التحفظ على المعلومات المذكورة في مستند النقل أن يقدم الأسباب الداعية إلى ذلك التحفظ. لكن هذا الاقتراح لم يلقَ تأييداً.

موافقة الناقل على عدم إدراج تحفظ مقابل ضمان من الشاحن ومفهوم "حسن النية"

٣٥- قُدّم اقتراح آخر بتناول الحالة التي يوافق فيها الناقل على عدم التحفظ على وصف البضاعة مقابل الحصول على رسالة ضمان من الشاحن، والنصّ على جزاءات، وفقدان الحق في التذرع بمحدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية عندما يوافق الناقل الذي يتصرّف بسوء نية موافقة طوعية على عدم التحفظ على المعلومات الواردة في تفاصيل العقد. بيد أنه تمّ الاتفاق على أن مسائل الجزاءات ينبغي تناولها في الأحكام ذات الصلة بفقدان حدود المسؤولية.

٣٦- وقد جرى تبادل آراء مستفيض حول مفهوم "حسن النية" فيما يتعلق بمشروع هذه المادة. وكان استعمال التعبير "حسن النية" على العموم في مُستهلّ المادة ٤١ موضع تساؤل لأن مفهوم "حسن النية" يدلّ على معاني مختلفة في النظم القانونية المختلفة فحسب، بل لأن شرح ما يكون "حسن نية" لأغراض مشروع المادة ٤١، بالصيغة الواردة في مشروع المادة ٤٢، اعتُبر ضيقاً جداً. وقيل في هذا الخصوص إنه حتى في النظم القانونية التي تسلم بوجود التزام عام يقتضي من الأطراف في العقود التجارية أن تتصرّف بحسن نية، قد يقع أيضاً إخلال بذلك الالتزام العام في طائفة من الأحوال المتنوعة غير المذكورة تحديداً في مشروع المادة ٤٢.

٣٧- وقد أُعرب عن تأييد للرأي القائل بإدراج أمثلة عمّا يُعتبر "حسن نية"، وذلك لأنه في الظروف التي يتواطأ فيها الناقل مع البائع فإن المرسل إليه هو الطرف الذي سوف يتكبّد مغبة ذلك. غير أنه أُعرب عن تأييد قوي لحذف التعبير "حسن النية". وقيل إن هذا التعبير

عرضة لاختلاف التفسيرات في النظم القانونية المختلفة، وإن هذا التعبير لا يتعلق بالعقد فحسب، بل ينطبق على سلوك كافة الأطراف. وذكر أيضا أن إدراجه يمكن أن يُساء تفسيره بحيث أنه ينطوي على القول بأن حسن النية غير لازم في مواضع أخرى في الصك. وقد اقترح بأن أحد الخيارات يتمثل في حذف التعبير "حسن النية" ولكن مع تضمين العناصر الواردة في الفقرتين الفرعيتين (ب) '١' و'٢' من مشروع المادة ٤٢ في قاعدة تبين شروط صلاحية التحفظات التي يديها الناقل بمقتضى مشروع المادة ٤١.

"إذا كان بوسع الناقل أن يبين"

٣٨- التمس الحصول على توضيح ما الذي تقصد إليه العبارة "إذا كان بوسع الناقل أن يبين" بحسب استخدامها في مشروعين الفقرتين (أ) '١' و(ج) '١'. ورئي أنه إذا كان القصد منها هو ما يمكن للناقل أن يبينه للبائع أو المرسل إليه، فإن ذلك ينبغي تبيانه على نحو صريح. ولكن أعرب أيضا عن رأي مفاده أن الأمور الخاصة بأدلة الإثبات ينبغي أن تُترك معالجتها للقانون الوطني، وأن الإشارة الواردة في كل من هذين الحكمين إلى العبارة "كان بوسع... أن يبين" يمكن حذفها ليس غير.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤١:

٣٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي حذف التعبير "حسن النية" الوارد في مُستهلّ المادة ٤١، وكذلك التعبير المقابل له الوارد في المادة ٤٢، مع إمكانية تضمين عناصر الوصف، الواردة في المادة ٤٢، في موضع مناسب في المادة ٤١؛
- ينبغي الحفاظ على التمييز بين البضاعة المعبأة في حاوية والبضاعة غير المعبأة في حاوية، ولكن ينبغي إيلاء الاعتبار إلى إيراد توضيح بأن ما يعنيه التعبير "حاوية مُغلقة" هو تبيان أنه يشير إلى الحال التي يصعب فيها معاينة البضاعة من جانب الناقل وتبسيط الفقرتين (ب) و(ج)؛
- ينبغي للأمانة أن تعدّ صيغة جديدة لمشروع المادة تراعي فيها المداوات والاستنتاجات الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٤٢ - وسيلة التحقق المعقولة وحسن النية

٤٠ - استُذكر أنه خلال الدورة الحادية عشرة للفريق العامل، تبين أن مضمون مشروع المادة ٤٢ مقبول عموماً في جوهره (انظر الفقرة ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/526)، وأنه في المشاورات غير الرسمية التي عقدت منذ دورته السابعة عشرة، أيد جميع أعضاء الوفود الذين تناولوا هذه المسألة مشروع المادة ٤٢ من حيث المضمون بصيغته الحالية (انظر الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62).

٤١ - وأُثِّق على أن المسائل المتناوِلة في إطار مشروع المادة ٤١ ينبغي النظر فيها أيضاً من حيث علاقتها بالمادة ٤٢، أي على سبيل المثال، حيثما تكون لذلك صلة بقرار حذف الإشارة إلى "حسن النية".

٤٢ - وقُدِّم اقتراح بأن تُضاف في نهاية الفقرة (أ) العبارة التالية: "وأن لا تتطلب خبرة تقنية أو تكاليف أخرى غير ما يترتب على فحص اعتيادي للبضاعة". وأشار إلى أنه إذا ما كان هذا المقترح مقبولاً، فإن التعديل الذي يترتب على ذلك عندئذ يقتضي إعادة صياغة مشروع المادة ٣٨ (١) (أ) كما يلي: "يشترط على الناقل أن يدرج في مستند النقل وصفاً للبضاعة حسبما يقدمه الشاحن. بيد أن الناقل غير ملزم بإدراج وصف مطوّل لا صلة له بعقد النقل، أو مواصفات تقنية تفصيلية للبضاعة لا ضرورة إليها، حتى وإن كانت قابلة للمراقبة من جانب الناقل، لأجل استبانة البضاعة على نحو معقول، أو قد تفرض على الناقل عبء مراقبة لا داعي له". وفي حين أعرب عن قدر من التعاطف بشأن المشكلة التي يحتمل أن تنشأ عن ازدياد العبء على عاتق الناقل أو عن إدراج بيانات مُرهقة في عقد النقل، لم يحظ النص الإضافي المقترح بالتأييد. وقد أُثِّق على أن هذه المسألة التي يُلمَس تناوُلها في الموضوع المذكور مضمّنة أصلاً في العبارة "معقولة تجارياً". وأما دواعي القلق التي يمكن أن تنشأ من جراء كون التعبير "معقولة تجارياً" غامضاً أكثر مما ينبغي لكي يتضمّن القصد المتوخى في المقترح، فيمكن معالجتها، على سبيل المثال، في تعليق على مشروع الاتفاقية قد ترغب الأمانة في إعداده.

٤٣ - وقد لوحظ أن القرار بحذف الإشارة إلى حسن النية في مشروع المادة ٤١ من شأنه أن يستتبع حذف الفقرتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ٤٢. ولهذا السبب، اقترح بأنه يمكن إدراج بقية مشروع المادة ٤٢ (أي الفقرة (أ)) في الموضوع المفصلي المناسب في مشروع المادة ٤١.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٢:

٤٤ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن تُدرج الفقرة (أ) بصيغة منقّحة في مشروع المادة ٤١؛
- وفقا للقرار المتعلق بحذف الإشارات إلى "حسن النية" في المادة ٤٢، ينبغي أن تُحذف الفقرتان (ب) و(ج)، وأن يكون من الممكن أن تُدرج العناصر التي تميّز خصائص تصرّف الناقل بحسن نية في مشروع منقّح للمادة ٤١.

مشروع المادة ٤٣ - الدليل الظاهر والدليل القاطع

المناقشة العامة

٤٥ - نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٤٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وحسبما هو مستنسخ في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62. وذكّر بأن مشروع المادة ٤٣ كان قد قُبل من حيث المضمون في دورة الفريق العامل الحادية عشرة (انظر الفقرات ٤٤ إلى ٤٨ من الوثيقة A/CN.9/526).

٤٦ - وعلى سبيل التمهيد، ذكّر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٤٣ يبين الشروط التي، رهنا بأحكام مشروع المادة ٤٤، تُشكّل بمقتضاها مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية التي تثبت تسلّم البضاعة أدلة قاطعة على تسلّم الناقل للبضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد، ومتى ينبغي أن تعتبر مجرد أدلة ظاهرة على ذلك التسلّم. وكان هناك اتفاق في الفريق العامل على النص بصيغته الواردة في مشروع الفقرة الفرعية ٤٣ (أ).

٤٧ - واتفق الفريق العامل على أن الجانب الأكثر إثارة للخلاف من الحكم هو مشروع الفقرة الفرعية ٤٣ (ب) '٢' فيما يتعلق بالمفعول الاستدلالي لمستندات النقل غير القابلة للتداول أو سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول. وذكّر بأن الخيار ألف لمشروع الفقرة الفرعية ٤٣ (ب) '٢' أوسع نطاقا بقدر طفيف من الخيار باء، من حيث أنه لا يقصّر الحماية التي يمنحها للأطراف الثالثة على الأطراف التي تشتري البضاعة وتدفع ثمنها اعتمادا على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد، ويشمل بالتالي، على سبيل المثال، المصرف الذي اعتمد على تفاصيل العقد في تقديم المال إلى المرسل إليه.

٤٨ - وذكّر الفريق العامل بأن خيارا ثالثا لهذه الفقرة الفرعية قد اقترح باعتباره الخيار جيم في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68، من أجل مراعاة سندات الشحن المرسلة إلى شخص

مُسَمَّى، التي وافق الفريق العامل على إدراجها في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢٠٨ إلى ٢١١ من الوثيقة A/CN.9/594). وكان نص الخيار جيم للفقرة الفرعية ٤٣ (ب) '٢'، الذي قُصد أن يُستعاض به عن الخيارين ألف وباء، قد اقترح على النحو التالي (انظر الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68): "إذا صدر مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يدل على وجوب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة، وإذا أُحيل هذا المستند أو السجل إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية".

ما هو قابل للتداول مقابل ما هو غير قابل للتداول

٤٩ - إيضاحاً للخيار جيم، ذُكر الفريق العامل بأن القاعدة الأساسية فيما يتعلق بالقيمة الاستدلالية هي أن المستندات والسجلات القابلة للتداول تعتبر أدلة قاطعة، بينما تعتبر المستندات والسجلات غير القابلة للتداول أدلة ظاهرة. وقيل إن الاستثناء الوحيد لهذا النهج العام هو وثائق الشحن البحري التي أُنفق على أن تكون خاضعة للقواعد الموحدة الخاصة بوثائق الشحن البحري الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية. وسعيًا لتعزيز مكانة وثائق الشحن البحري واستخدامها، اعتُبرت تلك الوثائق أدلة قاطعة فيما بين الناقل والمرسل إليه. وقيل إن الاعتراض الأساسي على تمديد صفة الأدلة القاطعة لتشمل المستندات والسجلات غير القابلة للتداول وفقاً للشروط الواردة في الخيار ألف أو الخيار باء هو أنه رُئي أنه سيكون من غير المناسب أن تمنح هذه الصفة الاستدلالية على أساس فعل أحادي الجانب من قبل المرسل إليه، أي فعل الاعتماد على وصف البضاعة. ورُئي أن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسَمَّى والتي تتضمن قاعدة تقديم السند تستحق أن تُمنح صفة توفير الدليل القاطع، ولكن لا ينطبق ذلك على سائر المستندات والسجلات غير القابلة للتداول. وأبدي بعض التأييد للنهج المبين في الخيار جيم.

٥٠ - ولمزيد من الإيضاح، لوحظ أن قواعد لاهاي لم تمنح في الأصل لسندات الشحن أو مستندات الملكية المشابهة سوى صفة الدليل الظاهر، وأن بروتوكول فيسبي لسنة ١٩٦٨ قد عدل قواعد لاهاي لتنص على صفة الدليل القاطع. وذُكر أن هذا التعديل قد أُدخل لأجل معالجة المشاكل التي نشأت بسبب الافتقار إلى الاتساق في تطبيق قاعدة الدليل الظاهر فيما يتعلق بسندات الشحن التي أُحيلت إلى أطراف ثالثة تتصرف بحسن نية. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن تعديل سنة ١٩٦٨ لم يشر إلا إلى سندات الشحن ولم يمتد ليشمل مستندات النقل غير القابلة للتداول، لأن نطاق تطبيق قواعد لاهاي-فيسبي يقتصر على سندات الشحن وما شابهها من مستندات إثبات الحق.

٥١- وأثيرت بعض الشكوك بشأن ما إذا كان ينبغي للقيمة الاستدلالية المناسبة للمستند أو السجل أن تعتمد على قابليته للتداول. وذكر أن هناك أربع فئات من المستندات التي ينبغي أن توضع في الاعتبار في هذا الصدد: المستندات والسجلات القابلة للتداول، والتي ينبغي أن تشكل أدلة قاطعة؛ والمستندات والسجلات التي ليست سوى إيصالات والتي لا ينبغي أن تشكل أدلة قاطعة؛ وسندات الشحن المرسله إلى شخص مسمى، وهي غير قابلة للتداول ولكن ينبغي رغم ذلك أن يكون لها مفعول الدليل القاطع؛ وأخيرا، المستندات والسجلات غير القابلة للتداول التي تثبت عقد النقل، مثل وثائق الشحن البحري. ومن بين هذه الفئات، رُئي أن المعاملة الاستدلالية للفئات الثلاث الأولى لا تثير خلافا، ولكن اقترح أن تُعامل الفئة الأخيرة بوحدة من طريقتين: الخيار الأول هو النص على أن المستند أو السجل يشكل دليلا قاطعا، ما لم يرد خلاف ذلك على وجهه، بينما الخيار الآخر هو النص على أن المستند أو السجل لا يشكل سوى دليل ظاهر، ما لم يرد خلاف ذلك على وجهه. وأعرب عن بعض التأييد لقاعدة تعد هذه الفئة الرابعة من المستندات دليلا قاطعا ما لم يرد خلاف ذلك على وجه المستند. وتأييدا لهذا الاقتراح كذلك، أعرب عن آراء مفادها أن قاعدة من هذا القبيل من شأنها أن تكون مناسبة أيضا من حيث أنها تشجع زيادة اللجوء إلى استخدام وثائق النقل البحري في الظروف التي لا يلزم أن تُستخدم فيها سندات شحن. غير أنه أعرب عن بعض الشواغل من أن هذا النهج يمكن أن يسبب عدم يقين قانوني بإتاحته للأطراف تغيير الطابع القانوني لمستند ما بإدراج بيان معين فيه.

٥٢- واقترح أيضا نهج بديل إضافي لمعالجة مشكلة كيفية تقرير أي المستندات والسجلات ينبغي أن تمثل أدلة ظاهرة، وأيها ينبغي أن تمثل أدلة قاطعة. واقترح التخلي عن التمييز بين المستندات والسجلات بناء على طابعها التداولي تفضيلا لنهج يُعتبر فيه المستند أو السجل دليلا ظاهرا في جميع الحالات باستثناء الحالات التي تستوفي ثلاثة شروط: عندما تكون العلاقة بين الناقل وطرف ثالث خلاف الشاحن وعندما يتصرف الطرف الثالث بحسن نية وعندما يتصرف الطرف الثالث اعتمادا على وصف البضاعة الوارد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. وحيثما تُستوفي تلك الشروط الثلاثة يُعتبر المستند أو السجل دليلا قاطعا.

٥٣- وظل هناك رأي يحظى بتأييد قوي مفاده أنه، مع الاستثناء الوحيد لمستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول التي تفيد بوجوب تسليمها من أجل تسلّم البضاعة، ينبغي أن تكون قاعدة الدليل الظاهر هي القاعدة العامة فيما يخص المستندات أو السجلات غير القابلة للتداول مثل وثائق النقل البحري، بينما ينبغي ألا تنطبق قاعدة الدليل القاطع إلا على مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول. وقيل إن أي

نهج آخر يحتمل أن يُسبب ارتباكا كبيرا فيما يتعلق بالطابع القانوني للمستندات أو السجلات. وقيل إن التأييد لهذا الرأي ينشأ من القاعدة الأساسية التي مفادها أنه ليس بمقدور محيل المستند أو السجل أن يحيل إلى الآخرين حقوقا أكبر مما يحوزه المحيل، ومن الاستثناء لتلك القاعدة في حالة الصكوك القابلة للتداول، مثل السندات الإذنية أو سندات الشحن، التي يمكن التمسك بالحقوق التي تمنحها. مما يرد على وجه المستند أو السجل نفسه. بيد أن أسئلة أثرت بشأن ما إذا كان هذا الأساس المنطقي يخلط بلا داع بين مفهومي قانون الإحالة والمفعول الاستدلالي الذي ينبغي أن يكون للمستند أو السجل، عندما يستخدمان بمثابة إيصال، فيما يتعلق بحماية الأطراف الثالثة التي تتصرف بحسن نية.

٥٤ - وأُبديت ملاحظة أخرى مفادها أن المسألة موضع البحث ينبغي أن لا تكون مسألة قانون الإحالة أو مسألة عواقب شديدة لقابلية التداول، بقدر ما تكون مسألة إسناد تبعة الاعتماد على معلومات غير صحيحة في تفاصيل العقد فيما بين الناقل، الذي لديه المعرفة المتخصصة والذي يُدخل المعلومات، والمرسل إليه البريء. وفي هذا السياق، دُعي الفريق العامل إلى التخلي عن قيود المبدأ القانوني الداخلي الصارم واتخاذ قرار يتعلق بالسياسة العامة يسمح بأن تعتبر المستندات أو السجلات غير القابلة للتداول أدلة قاطعة في بعض الحالات من أجل تيسير التجارة.

٥٥ - ولدى الدعوة إلى البحث عن حل توفيقى، لوحظ أن محتويات تفاصيل العقد تملئها المتطلبات المبينة في مشروع المادة ٣٨، وأن الفقرات الفرعية ١ (أ) و(ب) و(ج) منها تشير إلى المعلومات التي ينبغي أن يقدمها الشاحن، والتي لا يقع على الناقل التزام صريح بالتحقق منها. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه، بما أن الناقل لا يتحقق البتة من محتويات الحاويات في الممارسة العملية، فإن مسألة ما إذا كان المستند أو السجل يعتبر دليلا ظاهرا أو قاطعا تعد ذات مفعول محدود، لأنها لا تنطبق مطلقا على تجارة الحاويات، ويكون لكلا نوعي القيمة الاستدلالية مفعول عملي مماثل.

مفهوم "الاعتماد" و"حسن النية" في العلاقة مع الطرف الثالث

٥٦ - إضافة إلى ما سبق، أُعرب عن شواغل فيما يتعلق بما يقتضيه مشروع الفقرة الفرعية ٤٣ (ب) '٢' بأن تعتمد القيمة الاستدلالية لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على ما إذا كان الطرف الثالث قد اعتمد في الواقع على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد. بما يلحق الضرر به. وقيل إن هذا النهج غير معروف نسبيا في بلدان القانون المدني، وأُعرب عن التفضيل لحل ذي طابع أكثر عمومية يربط بين القيمة الاستدلالية لمستند النقل أو سجل

النقل الإلكتروني والوظيفة التي يؤديها، مع احتمال أن يقترن ذلك بقاعدة عامة تحمي حامل المستند بحسن نية، بطريقة مشابهة للقانون الذي ينظم الصكوك القابلة للتداول، مثل السفاح والسندات الإذنية، في العديد من الولايات القضائية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٣:

٥٧ - بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- بينما كان هناك اتفاق فيما يتعلق بنص مشروع الفقرة ٤٣ (أ)، بينت مناقشة مشروع الفقرة (ب) أن الاختلافات في النهج فيما يتعلق بالمعاملة الاستدلالية التي ينبغي أن تُمنح لبعض مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، سواء كانت قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول، لم يضق نطاقها بعد على نحو يكفي لبروز توافق في الآراء في إطار الفريق العامل؛
- وقُدِّمت اقتراحات عدة في أثناء المناقشة، طلب إلى الأمانة عقبها أن تعد مشروع نص بديل يُنظر فيه في مناقشة مقبلة، واضعة في اعتبارها مختلف الآراء التي أُعرب عنها في إطار الفريق العامل.

نص منقح لمشروع المادة ٤٣

٥٨ - استذكر الفريق العامل مناقشته السابقة لمشروع المادة ٤٣ بشأن الدليل الظاهر والدليل القاطع، ومناقشته لمشروع الفقرة (ب) التي تبيّن منها وجود اختلافات في الآراء داخل الفريق العامل بشأن المفعول الاستدلالي الذي ينبغي إضافؤه على المعلومات الواردة في بعض مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، سواء أكانت قابلة أم غير قابلة للتداول (انظر الفقرات ٤٥ إلى ٥٧ أعلاه). ومن أجل التوصل إلى حلّ لذلك التضارب في الآراء حول الفقرة ٤٣ (ب)، اقترح تنقيح نص مشروع المادة ٤٣ على النحو التالي:

"المادة ٤٣ - المفعول الاستدلالي لوصف البضاعة الوارد في العقد

"باستثناء ما تنص عليه المادة ٤٤ خلافاً لذلك، يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الذي يثبت تسلّم البضاعة دليلاً ظاهراً على تسلّم الناقل البضاعة حسبما هي موصوفة في تفاصيل العقد؛

"(أ) ولا يُسمح للناقل بتقديم دليل على ما يخالف أيّاً من تفاصيل العقد التي تخص البضاعة عندما تكون هذه التفاصيل واردة في:

"١" مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يُحال إلى طرف ثالث يتصرّف بحسن نية، أو

"٢" مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يفيد بوجوب تسليمه من أجل تسلم البضاعة ويُحال إلى المرسل إليه الذي يتصرّف بحسن نية.

"(ب) لا يُسَمَح كذلك للناقل بأن يقدّم في منازعته مع المرسل إليه الذي يتصرّف بحسن نية دليلاً على ما يخالف تفاصيل العقد التي تخص البضاعة والتي هي واردة في مستند النقل غير القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول، عندما يكون الناقل هو الذي قدّم تلك التفاصيل. ولغرض هذه الفقرة، يُعتبر أن الناقل هو الذي يُقدّم المعلومات عن عدد الحاويات ونوعها."

التعديلات الواردة في الاقتراح

٥٩ - أُفيد بأن الإشارة إلى "تفاصيل العقد التي يقدّمها الناقل" في الاقتراح تشمل كل المعلومات المذكورة في الفقرات الفرعية ٣٨ (١) (د) إلى (و)، وكذلك الفقرة الفرعية الجديدة التي ستضاف إلى مشروع المادة ٣٨ (١) فيما يتعلق بإدراج عدد المستندات الأصلية التي أُصدرت. وفيما يتعلق بالجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية ٤٣ (ب)، لوحظ أن الحاجة قد تقتضي إضافة عبارة تفيد، مثلاً، بأن المعلومات التي قُدّمت بشأن عدد الحاويات ونوعها ستُعتبر مقدّمة من الناقل، في حين أن المعلومات عن الأختام الموضوعية على الحاويات ستُعتبر مقدّمة من الشاحن. ومن أجل معالجة هذه الشواغل، اقترح أن تضاف بعد العبارة "عدد الحاويات ونوعها" في الفقرة الفرعية (ب) العبارة "والأرقام التي تحدّد هويتها والمعلومات المشار إليها في الفقرات الفرعية (١) (د) إلى (و) من المادة ٣٨"، وكذلك عدد المستندات الأصلية الصادرة. وإضافة إلى ذلك، اقترح أن تضاف جملة أخرى إلى نهاية الفقرة الفرعية (ب) على غرار ما يلي: "ويعتبر عدد أختام الحاوية من المعلومات التي يقدّمها الشاحن". وحظيت تلك التعديلات بتأييد كبير.

٦٠ - ولوحظ أن مقدّمة الفقرة (ب) قد عدّلت لكي تتضمن صيغة أبسط تتمثل في العبارة "دليلاً على ما يخالف" بدلا من اتباع النهج المتمثل في "الدليل القاطع" الذي لقي أنه يطرح إشكالا. وعلاوة على ذلك، أضيفت الفقرة الفرعية (أ) "٢" إلى النص لكونها تمثّل ما كان يُعتقد أنه يجسّد توافقا في الآراء داخل الفريق العامل بشأن مدى مناسبة إدراج سندات

الشحن المرسل إلى شخص مُسمّى في مشروع الفقرة (أ) (انظر الفقرات ٤٨ و ٤٩ و ٥١ و ٥٣ أعلاه).

٦١- وأفيد بأن القصد من الاقتراح هو الحفاظ على الوضع الراهن فيما يتعلق بمستندات النقل القابلة للتداول وتوفير نهج يمثّل حلاً وسطاً بشأن المفعول الاستدلالي الذي يراد إضفاؤه على مستندات النقل غير القابلة للتداول من أجل مراعاة مختلف الآراء التي أبديت سابقاً في هذا الشأن (انظر الفقرات ٤٩ إلى ٥٥ أعلاه). وفي هذا الصدد، أُفيد بأن الابتكار الرئيسي هو في مشروع الفقرة (ب)، الذي يبيّن طبيعة الحل الوسط بوضع خط فاصل واضح يميّز القيمة الاستدلالية التي تكتسيها المعلومات الواردة في تفاصيل العقد المدرجة في مستندات النقل غير القابلة للتداول على أساس ما إذا كان الناقل أم الشاحن هو الذي قدّم تلك المعلومات. وقيل إنه لا ينبغي أن يُسمح للناقل، فيما يتعلق بالمعلومات التي يقدمها في تلك المستندات، بأن يُقدّم دليلاً على ما يخالف ذلك في منازعته مع المرسل إليه، ولكن ينبغي السماح بتقديم ذلك الدليل عندما يُقدّم الشاحن تلك المعلومات.

مناقشة عامة

٦٢- بالرغم من الشواغل المتواصلة التي أعرب عنها بشأن الاستعاضة عن اشتراط الاعتماد على المعلومات بقاعدة بشأن "حسن النية"، ومن الشكوك التي أبديت بشأن منح أي نوع من أنواع مستندات النقل غير القابلة للتداول مفعولاً استدلالياً، كان هناك تسليم عام بأن هذا الاقتراح يمثّل تطوراً إيجابياً من حيث أنه نهج يمثّل حلاً وسطاً. وأبدي تأييد قوي عموماً في الفريق العامل بشأن النهج المتبع في النص المنقح لمشروع المادة ٤٣ لكونه يمثّل حلاً وسطاً سليماً يمكن الاعتماد عليه من أجل مواصلة المناقشة.

الفقرة الفرعية (ب)

٦٣- ارتئي أن الانطباق العملي للفقرة (ب) من الحكم المقترح قد لا يكون واضحاً من حيث تحديد ما هو المفعول الاستدلالي الذي سيكون للمعلومات الواردة في تفاصيل العقد المدرجة في مستند النقل غير القابل للتداول إذا ما اختار الناقل أن يبدي تحفظاً بمقتضى المادة ٤١ (أ) '٢' على المعلومات التي يقدمها الشاحن. وأفيد في الردّ على ذلك بأنه، إذا أدرج الناقل تحفظاً على المعلومات التي يقدمها الشاحن، من قبيل "المحتويات مجهولة" أو "حسبما ورد من الشاحن"، فإن الشاحن سيظل مع ذلك هو مَنْ قدّم وصف البضائع، ولكن إذا أدرج الناقل (اعتقاداً منه بأن الوصف الذي قدّمه الشاحن غير صحيح) وصفاً من عنده

استنادا إلى المادة ٤١ (أ) '٢'، لفعل ذلك على مسؤوليته هو، ولاعتبر ذلك الوصف بمثابة معلومات قدّمها الناقل.

إدراج عبارة "مجرّد الإيصال بالاستلام"

٦٤- أٌبدي شاغل مفاده أن تعريف مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني في مشروع المادة ١ (ن) هو تعريف واسع جدا ويمكن أن يتضمّن مجرّد إيصال بالاستلام. وأثير سؤال بشأن ما إذا كان من المناسب أن يشمل مشروع الفقرة (ب) مستند النقل غير القابل للتداول الذي يكتفي بإثبات الاستلام، حيث إن مجرّد الإيصال بالاستلام لا يتم إصداره إلا لإثبات الاستلام بين الشاحن والناقل، لا غير. أمّا وثيقة الشحن البحري، فهي نوع مختلف من أنواع المستندات غير القابلة للتداول من حيث أنها تُثبت عقد النقل وتُحدّد هوية المرسل إليه. ولكن، أٌبدي رأي مفاده أن مجرّد الإيصال بالاستلام ينبغي أن يكون مشمولاً أحياناً بمشروع الفقرة (ب)، وهذا يتوقّف على طبيعة ذلك الإيصال. ولوحظ علاوة على ذلك أن معظم النظم القانونية الوطنية تتضمّن مبدأ عاماً يمنع الأطراف من تقديم دليل على ما يخالف ما قدّمته تلك الأطراف من إفادات. ولوحظ أخيراً أن من غير المرجّح أن يطبّق مشروع الفقرة هذا، بصيغته الحالية تطبيقاً كثيراً، حيث إن مجرّد الإيصال بالاستلام لن يكون له في معظم الأحيان دور يُذكر في العلاقة بين الناقل والمرسل إليه. ولكن، ظلّت هناك شواغل بشأن إدراج الإيصال بالاستلام في مشروع الفقرة (ب)، منها أنه يمكن أن يكون له مفعول قانوني يتمثل في إسقاط الحق، وخاصة فيما يتعلق بالنظم القانونية التي ليست لديها قاعدة عامة تمنع طرفاً ما من الاعتماد على إفادته هو، واقترح بذل مجهود من أجل التحري فيما إذا كان من الممكن استبعاد مجرّد الإيصال بالاستلام من مشروع الفقرة (ب).

"هو الذي قدّم"

٦٥- أٌثير سؤال إضافي بشأن ما إذا كانت العبارة "الناقل هو الذي قدّم" واضحة بما فيه الكفاية. وأٌبديت شواغل ماثراً أن هذا التعبير يمكن أن يتسبّب في صعوبات تتعلق بالإثبات، لأن الناقل كثيراً ما يدرج المعلومات في تفاصيل العقد. وقيل في الردّ على ذلك إن إثبات من قدّم المعلومات لن يكون أمراً مُضنياً جداً في ظروف النقل العصرية. ولوحظ أن الناقلين كثيراً ما كانت لديهم في الماضي استمارات تتضمن تعليمات بشأن ما يجب على الشاحن تقديمه من معلومات، أما في الوقت الحاضر فهناك أنماط مرعية في هذا القطاع بشأن من يجب عليه أن يقدّم معلومات معيّنة.

"لِلنَّاقِلِ ... فِي مَنَازَعَتِهِ مَعَ الْمُرْسَلِ إِلَيْهِ"

٦٦- أُثِيرَ سُؤَالٌ أَيْضًا بِشَأْنِ سَبَبِ جَعْلِ انطِبَاقِ مَشْرُوعِ الْفَقْرَةِ (ب) مَقْصُورًا عَلَيَّ "النَّاقِلِ فِي مَنَازَعَتِهِ مَعَ الْمُرْسَلِ إِلَيْهِ". وَلَوْ حُظِّ فِي هَذَا الصَّدَدِ أَنَّ مُسْتَنْدَ النُّقْلِ يَجِبُ أَنْ يُوَقَّعَ عَلَيْهِ النَّاقِلُ فَحَسَبِ وَأَنَّ الْمَادَّةَ ٣٩ لَا تَقْتَضِي مِنَ الشَّاحِنِ أَنْ يُوَقَّعَ عَلَيَّ مُسْتَنْدَ النُّقْلِ، لَكِنَّ الشَّاحِنَ لَنْ يَتِمَّتَّ بِمَقْتَضَى الْحُكْمِ الْحَالِيِّ بِالْقَدْرِ ذَاتِهِ مِنَ الْحَمَايَةِ الَّتِي يَتِمَّتُّ بِهِ الْمُرْسَلُ إِلَيْهِ. وَلَوْ حُظِّ فِي الرَّدِّ عَلَيَّ ذَلِكَ بِأَنَّ وَضَعَ الْمُرْسَلِ إِلَيْهِ هُوَ وَضَعٌ خَاصٌّ، لِأَنَّهُ طَرَفٌ فِي الْمَعَامَلَةِ دُونَ أَنْ يَكُونَ قَدْ شَارَكَ فِي عَقْدِ النُّقْلِ، لَكِنَّ الشَّاحِنَ لَا يَحْتَاجُ إِلَى الْقَدْرِ ذَاتِهِ مِنَ الْحَمَايَةِ لِأَنَّهُ طَرَفٌ فِي عَقْدِ النُّقْلِ وَمَشَارِكٌ فِي تَقْدِيمِ الْمَعْلُومَاتِ الْوَارِدَةِ فِي مُسْتَنْدَاتِ النُّقْلِ.

حُرِيَّةُ الطَّرْفَيْنِ فِي زِيَادَةِ الْقِيَمَةِ الْاِسْتِدْلَالِيَّةِ لِمُسْتَنْدِ مَا

٦٧- قِيلَ فِي الرَّدِّ عَلَيَّ سُؤَالٌ إِنَّ الطَّرْفَيْنِ، بِمَقْتَضَى مَشْرُوعِ الْاِتِّفَاقِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ مَشْرُوعِ الْمَادَّةِ ٩٤، لَنْ يُمْنَعَا مِنَ الْاِتِّفَاقِ عَلَيَّ زِيَادَةِ الْقِيَمَةِ الْاِسْتِدْلَالِيَّةِ لِمُسْتَنْدِ نَقْلِ غَيْرِ قَابِلٍ لِلتَّوَالُفِ بِتَضْمِينِ ذَلِكَ الْمُسْتَنْدِ إِفَادَةً بِأَنَّهُ يَمَثِّلُ دَلِيلًا قَاطِعًا. وَلَكِنَّ، لَوْ حُظِّ أَنَّ الطَّرْفَيْنِ لَا يَسْتَطِيعَانِ التَّقْلِيلَ مِنَ الْقِيَمَةِ الْاِسْتِدْلَالِيَّةِ لِلْمُسْتَنْدِ، وَأَنَّهُ بِالرَّغْمِ مِنْ كَوْنِ تِلْكَ الْإِفَادَةِ فِي "وَجْهِ" الْمُسْتَنْدِ يُمْكِنُ أَنْ يَغْيِرَ قِيَمَتَهُ الْاِسْتِدْلَالِيَّةَ، فَهُوَ لَا يَسْتَطِيعُ تَغْيِيرَ قَابِلِيَّةِ الْمُسْتَنْدِ أَوْ غَيْرِ قَابِلِيَّتِهِ لِلتَّوَالُفِ.

الِاسْتِنْتِاجَاتِ الَّتِي خَلَصَ إِلَيْهَا الْفَرِيقُ الْعَامِلُ بِشَأْنِ النَّصِّ الْمُنَقَّحِ لِمَشْرُوعِ الْمَادَّةِ ٤٣:

٦٨- بَعْدَ الْمُنَاقَشَةِ، قَرَّرَ الْفَرِيقُ الْعَامِلُ مَا يَلِي:

- أَنْ الْاِقْتِرَاحَ الَّذِي يَمَثِّلُ حَلًّا وَسَطًا، بِصِيغَتِهِ الْمَعْدَّلَةَ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِالسُّطْرِ الْأَخِيرِ مِنَ الْفَقْرَةِ (ب)، مَقْبُولٌ مِنْ حَيْثُ الْمَضْمُونُ؛
- أَنْ تُعَدَّ الْأَمَانَةُ نَصًّا يَأْخُذُ فِي الْحِسَابِ التَّعْلِيْقَاتِ الَّتِي أُبْدِيَتْ لِكَيْ يُنْظَرَ فِيهَا أَثْنَاءَ دَوْرَةِ قَادِمَةٍ.

مَشْرُوعُ الْمَادَّةِ ٤٤ - الْمَفْعُولُ الْاِسْتِدْلَالِيُّ لِلْبِنُودِ التَّحْفِظِيَّةِ

٦٩- نَظَرَ الْفَرِيقُ الْعَامِلُ فِي نَصِّ مَشْرُوعِ الْمَادَّةِ ٤٤ بِصِيغَتِهِ الْحَالِيَّةِ الْوَارِدَةِ فِي الْوَثِيْقَةِ A/CN.9/WG.III/WP.56 وَحَسَبِمَا هُوَ مُسْتَنْسَخٌ فِي الْفَقْرَةِ ٤٧ مِنْ الْوَثِيْقَةِ A/CN.9/WG.III/WP.62، كَمَا نَظَرَ فِي نَصِّ بَدِيلِ وَاوَدَ فِي الْفَقْرَةِ ٤٩ مِنْ الْوَثِيْقَةِ A/CN.9/WG.III/WP.62. وَذُكِّرَ الْفَرِيقُ الْعَامِلُ بِأَنَّ مَشْرُوعَ الْمَادَّةِ ٤٤ يَبَيِّنُ الْمَفْعُولَ الْعَمَلِيَّ لِلْبِنُودِ التَّحْفِظِيَّةِ الَّتِي تَفِي بِمَقْتَضِيَّاتِ مَشْرُوعِ

المادة ٤١، ومن ثم يسمح بأن يُبطل تحفظ الناقل الدليل الظاهر أو الدليل القاطع الذي هو قائم في غير ذلك من الحالات. بموجب مشروع المادة ٤٣. كما ذُكر الفريق بأن رأياً أبدي في دورته الحادية عشرة مفاده أن مشروع المادة ٤٤ في شكله الحالي، يجابي الناقل إذ يسمح له بأن يستند إلى بنوده التحفظية بصرف النظر عن طريقة معاملته للبضاعة (الفقرة ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526، وانظر أيضاً الفقرات ٤٩ إلى ٥٢). وقيل إن النص البديل يقدم نهجا أضيق، فهو لا يسمح للناقل بأن يستند إلى البنود التحفظية إلا عندما يستطيع أن يثبت تسلسل العهدة بتسليم الحاوية في حالة مماثلة جوهريا للحالة التي تسلّمها بها أصلا.

٧٠- وأعرب في الفريق العامل عن شيء من التأييد للنص البديل المستنسخ في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62، إذ قيل إنه يمثل حلا وسطا تجاريا يحافظ على التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين. كما أُفيد إضافة إلى ذلك بأن النص البديل قد صيغ بعناية ليسمح بينود تحفظية قلما سُمح بها سابقا، ولكن كان هناك حرص على ضمان ألا يسمح النص بتلك التحفظات على نطاق واسع دون أن يأخذ في الاعتبار عناية الناقل بالبضاعة.

٧١- وأعرب عن تأييد قوي في الفريق العامل لنص مشروع المادة ٤٤ بصيغته الواردة حاليا في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وردّا على ما أبدي من قلق إزاء الحاجة إلى ضمان أن الناقل قد اعتنى بالبضاعة، أعرب عن رأي مفاده أن النص على وجوب استيفاء البنود التحفظية للمقتضيات الواردة في مشروع المادة ٤١ ينبغي أن يكفي للوفاء بذلك الغرض، إضافة إلى كون مشروع المادة ٤٤ لا يسمح بإعمال تلك البنود إلا في حدود تحفظها على وصف البضاعة.

٧٢- والتّمس توضيح العلاقة بين مشروعَي المادتين ٤١ و٤٤، وخصوصا لمسألة ما إذا كان مشروع المادة ٤٤ ضروريا في ضوء العبارة الواردة في مشروع المادة ٤١ والتي مفادها أن الناقل "لا يتحمّل مسؤولية عن صحة المعلومات المقدّمة من الشاحن". وردّا على ذلك، أُفيد بأنه بينما ينص مشروع المادة ٤١ على إدراج بند تحفظي محدد يفرض باقتضاءات معيّنة، يُعتقد أن المادة ٤٤ ضرورية حيث إنّها تنص على المفعول القانوني المترتب على ذلك البند. كما أُفيد بأن المفعول الاستدلالي للدليل الظاهر أو القاطع للمستند أو للسجل لا يبطله البند التحفظي إبطالا تاما، إذ توجد معلومات معيّنة في المستند أو السجل لا يُسمح بتحفظات عليها. ومع ذلك، قدّم اقتراح يتعلق بالصياغة وهو أن يُنظر في تبسيط النص بإدماج المادة ٤٤ في المادة ٤١ نظرا لتفضيل الفريق العامل للنص بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٤:

٧٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يستبقي نص مشروع المادة ٤٤ على أن يعاود النظر في صيغته حالما توضع الصيغة النهائية لنص مشروع المادة ٤١، مع النظر في إدماج مشروع المادة ٤٤ في مشروع المادة ٤١.

مشروع المادة ٤٥ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"

٧٤- ذكّر الفريق العامل بأنه، بالرغم من حذف الفصل المقترح بشأن أجرة النقل في دورته الثالثة عشرة، فقد احتُفظ بمشروع المادة ٤٥ من ذلك الفصل بين معقوفتين في نص مشروع الاتفاقية. وذكّر الفريق العامل أيضاً بأن ذلك الحكم يحافظ على حق الناقل في تحصيل أجرة النقل من المُرسَل إليه ما لم تظهر إفادة توكيدية مثل "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" على مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. كما ذكّر الفريق العامل بأن مقترحي مشروع المادة قالوا إن المقصود من إدراجه هو أساساً توفير الحماية والوضوح لأطراف ثالثة تحوز مستندات نقل، كالمصارف (الفقرتان ١٦٣ و ١٦٤ من الوثيقة A/CN.9/552).

٧٥- ونظر الفريق العامل في ثلاثة خيارات تتعلق بمعاملة مشروع المادة ٤٥، وهي التالية: حذفه تماماً؛ أو تنقيحه بحيث يتطابق في جوهره مع المادة ١٦ (٤) من قواعد هامبورغ، أو الاحتفاظ به في شكله الحالي.

حذف مشروع المادة

٧٦- أعرب عن قدر من التأييد لحذف مشروع المادة ٤٥. وفي هذا الصدد، قيل إنه نظراً إلى أن الظروف العامة التي ينبغي أن تُدفع فيها أجرة النقل كانت متروكة للقانون الوطني، فليس من الملائم أن تُعالج الظروف التي لا يجب أن تُدفع فيها أجرة النقل في مشروع الاتفاقية. كما قيل إضافة إلى ذلك إن دفع أجرة النقل مسألة تجارية ينبغي أن تترك للأطراف لحلّها.

تنقيح مشروع المادة بغية تحقيق تطابقه مع المادة ١٦ (٤) من قواعد هامبورغ

٧٧- كان هناك قدر من التأييد لتنقيح مشروع المادة ٤٥ بغية تحقيق تطابقه مع المادة ١٦ (٤) من قواعد هامبورغ. ولكن، أُعرب عن قلق إزاء هذا الحكم من قواعد هامبورغ لأنه يتضمّن افتراضاً معاكساً لما ورد في مشروع المادة ٤٥ بشأن دفع أجرة النقل، حيث إن حق الناقل في تحصيل أجرة النقل من المُرسَل إليه بموجب قواعد هامبورغ يكون باطلاً ما لم تظهر في مستند النقل إفادة توكيدية من قبيل العبارة "أجرة النقل واجبة الدفع من المُرسَل إليه".

الاحتفاظ بمشروع المادة

٧٨- بينما اتجه الرأي عموماً إلى أن هذا الحكم يعالج مشكلة عملية ولكنه ليس حكماً جوهرياً من أحكام مشروع الاتفاقية، أُعرب عن تأييد للاحتفاظ بالحكم بصيغته الحالية. وقيل إن كل ما يفعله الحكم هو أنه يمثّل ما هو في الواقع ممارسة دولية لا خلاف عليها، وهي أنه إذا ذُكر أن أجرة النقل مدفوعة سلفاً فليس بإمكان الناقل أن يطالب المرسل إليه بها.

٧٩- وتعزيزاً لتأييد الاحتفاظ بمشروع الحكم، أُشير إلى أن المقصود منه هو أن يحلّ مشكلتين عمليتين. فأولاً، إذا تضمّن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني العبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" كان ذلك بمثابة توضيح مفاده أن المصارف (والأطراف الثالثة عموماً) لن تصبح أبداً مسؤولة عن أجرة النقل؛ وكان ذلك إبطالاً لدفاع الشاحن غير المبرّر أمام ناقل يسعى إلى أن يحصلّ منه أجرة النقل استناداً إلى أن مستند "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" هو عبارة عن إيصال صادر من الناقل يثبت أن أجرة النقل دُفعت فعلاً (انظر الفقرة ٥٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62). وأُعرب عن تأييد للاحتفاظ بمشروع المادة لكونه يعالج هذه المشاكل العملية.

حق الناقل في الحجز واقتراحات أخرى تتعلق بالصياغة

٨٠- لوحظ أن مشروع المادة، بصيغته الحالية، وإن كان يؤكد أن المُرسَل إليه أو طرفاً ثالثاً آخر ليس ملزماً بدفع أجرة النقل، فهو لا يستبعد صراحة احتمال تمسك الناقل بوجود حق في الحجز لإرغام المُرسَل إليه أو طرف ثالث آخر على دفع أجرة النقل كي يتسلّم البضاعة. ورغم الإعراب عن شيء من القلق إزاء إدراج حق الحجز في هذا الحكم بالنظر إلى اتفاق الفريق العامل على إدراجه في مكان آخر من مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ١١٤ إلى ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/594)، أُعرب عن تأييد لإدراج نص على غرار النص الوارد في الفقرة ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62 من أجل معالجة ذلك الوضع.

٨١- وأوضح بأن هذا الحكم كان يقتصر تاريخياً على مستندات النقل القابلة للتداول لأن المشاكل كانت تنشأ بخصوصها. ولكن، كان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى توسيع مشروع الحكم كي يشمل كلاً من مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية القابلة وغير القابلة للتداول، إلا أن هذا القرار يمكن أن يستدعي إعادة النظر بعد اتخاذ الفريق العامل قراراً بشأن نص مشروع المادة ٤٣ المتعلق بالدليل الظاهر أو الدليل القاطع (انظر، في هذا الصدد، النص المنقح والمناقشة التي دارت في ذلك الشأن في الفقرات ٥٨ إلى ٦٨ أعلاه). وإضافة إلى ذلك، اقترح أن يتضمن مشروع المادة ٤٥ اقتضاء بأن تصرف الأطراف بحسن نية على غرار النص الوارد في المادة ٤٣.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٥:

٨٢- بعد المناقشة قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تنقيح نص مشروع المادة ٤٥:

- بإدراج نص على غرار النص الوارد في الفقرة ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62؛
- بتوسيع صيغة النص كي يشمل كلاً من مستندات النقل القابلة وغير القابلة للتداول؛
- بالنظر في إدراج اقتضاء بوجوب تصرف الأطراف بحسن نية تمشياً مع المادة ٤٣.

التزامات الشاحن - الفصل ٨

مشروع المادة ٣١ - مسؤولية الشاحن عن التأخر

مناقشة عامة لمشكلة المسؤولية عن التأخر

٨٣- ذُكر الفريق العامل بأن آخر عهده في النظر في موضوع مسؤولية الشاحن عن التأخر كان في دورته السابعة عشرة (انظر الفقرات ١٩٩ إلى ٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/594)، وبأنه سبق له أن نظر في هذا الموضوع في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٣٣ و١٤٣ إلى ١٤٧ من الوثيقة A/CN.9/591). كما ذُكر بأن حكومة السويد كانت قد قدّمت وثيقة تتضمن معلومات تتعلق بالتأخر (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74)، وبأن اقتراحات مكتوبة عن هذا الموضوع كانت قد قدّمت إلى الفريق العامل لكي ينظر فيها خلال هذه الدورة (انظر الفقرات ٢٤ إلى ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.73)، وفي دورته السابعة عشرة (انظر

الفقرة ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67، والفقرات ٨ إلى ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69. وقد استند الفريق العامل في النظر في الأحكام المتعلقة بمسؤولية الشاحن عن التأخر إلى النص بصيغته الواردة في مشروع المادة ٣١ في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٨٤- واستذكر الفريق العامل أنه بموجب مشروعى المادتين ٢٨ و ٣٠ يكون الشاحن ملزماً بأن يسلم البضاعة جاهزة للنقل وبأن يزود الناقل بمعلومات وتعليمات ومستندات معينة. كما استذكر إضافة إلى ذلك بأن مسؤولية الشاحن عن التأخر، نتيجة لإخلال بتلك الالتزامات، ينظمها مشروع المادة ٣١، في حين أن مسؤولية الناقل عن التأخر ينظمها مشروع المادة ٢٢، التي نظر فيها الفريق العامل آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١٨ إلى ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552). وذكر الفريق العامل أيضاً بأنه كان قد قرّر خلال دورته السادسة عشرة أنه ينبغي عموماً أن تستند المسؤولية عن الإخلال بالالتزامات الشاحن إلى الخطأ مع وقوع عبء إثبات عادي عليه (انظر الفقرة ١٣٨ من الوثيقة A/CN.9/591). وقيل إن استثنائين لهذه القاعدة العامة هما أن الشاحن يُعتبر مسؤولاً مسؤولية تامة عن تخلفه عن إبلاغ الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة الجاري نقلها أو عن تخلفه عن وضع علامة أو بطاقة على تلك البضاعة وفقاً لذلك (انظر مشروع المادة ٣٣)، أو عن هلاك أو تلف نتيجة لعدم دقة المعلومات والتعليمات المقدمة بالفعل إلى الناقل (انظر الفقرات ١٤٨ إلى ١٥٠ من الوثيقة A/CN.9/591). كما لوحظ أن مسؤولية الشاحن في النص الحالي لمشروع الاتفاقية ليست محدودة، بحيث أن الشاحن، إذا ثبتت مسؤوليته، يمكن أن يتعرض لمسؤولية جسيمة ويُحتمل أن تكون غير قابلة للتأمين بشأنها، عن أي أضرار تبعية وكذلك عن أي خسارة مادية نتجت عن إخلال بالالتزامات الشاحن (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69 عموماً، والفقرة ٨ منها، والفقرات ١٤٣ إلى ١٤٧ من الوثيقة A/CN.9/591). وقد استذكر الفريق العامل أنه قدّم اقتراحاً في دورته السابعة عشرة، نتيجة لذلك الشاغل، بأنه في حال عدم وجود حد مقبول لمسؤولية الشاحن عن خسارة اقتصادية أو أضرار تبعية ناجمة عن التأخر، ينبغي حذف المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية أو الأضرار التبعية الناجمة عن التأخر من جانب الشاحن وكذلك من جانب الناقل من مشروع الاتفاقية (الفقرات ٨ إلى ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69).

معالجة مسألة التأخر في اتفاقيات وولايات قضائية أخرى

٨٥- قيل للفريق العامل، في معرض التقديم للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74، إن قواعد لاهاي-فيسي لا تتضمن أحكاماً بشأن مسؤولية الناقل عن التأخر، بينما تتضمن قواعد هامبورغ بالفعل حكماً من هذا القبيل يستند إلى الخطأ، ويقتصر على مبلغ يعادل ضعفين ونصف ضعف من أجرة النقل الواجب دفعها على البضاعة المتأخرة (المادة ٦ (١) (ب))، على ألا تتجاوز مجموع أجرة النقل الواجب دفعها بمقتضى عقد نقل البضائع بحراً. وعلاوة على ذلك، فإنه وفقاً لقواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ، يجوز أن يكون الشاحن مسؤولاً، استناداً إلى الخطأ، عن أضرار سببها التأخر (انظر المادتين ٤ (٣) و ١٢ على التوالي) أو استناداً إلى مسؤولية تامة عن الخسارة، بما في ذلك الخسارة الناجمة عن التأخر، نتيجة لتقديم معلومات غير دقيقة (انظر المادتين ٣ (٥) و ١٧ (١) على التوالي)، أو نتيجة للتخلف عن وضع علامات أو بطاقات، أو عن الإبلاغ عن بضاعة خطيرة (انظر قواعد هامبورغ، المادة ١٣ (٢) (أ)). واستذكر إضافة إلى ذلك أن مسؤولية الشاحن بموجب تلك الأحكام غير محدودة.

٨٦- وذكر الفريق العامل أيضاً بأنه في حين أن المسؤولية عن خسارة مادية ناجمة عن تأخر معروفة جيداً وواردة أصلاً في مشروع الاتفاقية، فإن المسؤولية عن خسارة اقتصادية خالصة أو عن أضرار تبعية ناجمة عن تأخر من جانب الشاحن أو الناقل ليست جزءاً من قانون النقل في بعض النظم القانونية. ففي تلك الولايات القضائية لا يمكن استعاضة الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية إلا عندما تكون قابلة لتوقع حدوثها، وعندما يكون استردادها مشاركاً إليه في عقد النقل. وأعرب عن رأي مفاده أن إدراج المسؤولية عن تلك الأضرار ضمن مشروع الاتفاقية سوف يشكل تغييراً كبيراً للوضع الراهن، ومن ثم يتعين أن يكون ذلك إحدى المسائل الواردة في مشروع الاتفاقية التي تحتاج إلى توازن دقيق بصورة خاصة في معالجتها. وردا على سؤال طُرح، قُدم توضيح بأن شاغل الشاحنين الرئيسي بشأن مسؤوليتهم المحتملة عن التأخر هو أن تخلفهم عن تزويد الناقل في الوقت المناسب بمعلومات ومستندات دقيقة، أو أن أي ضرر تلحقه البضاعة بالسفينة، يمكن أن يؤدي إلى تأخير مغادرة السفينة، وأن الشاحن المسؤول عن التأخير يعتبر مسؤولاً مسؤولية غير محدودة عن التعويض على الناقل عن أي مبالغ يتبين أن الناقل مسؤول عنها بسبب تأخير جميع الشاحنين الآخرين ذوي البضائع على متن تلك السفينة.

ثلاثة خيارات ممكنة لتناول موضوع التأخر

٨٧- اقترحت ثلاثة نهج ممكنة يتسنى اتباعها في نص مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بمعالجة المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية الناجمة بسبب تأخر من جانب الشاحن أو الناقل.

الخيار الأول: لا مسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن أو الناقل

٨٨- قيل إن الخيار الأول هو أن تُترك المسؤولية عن التأخر خارج نطاق مشروع الاتفاقية كلياً، باستثناء المسؤولية عن التأخر الناتج عن تقديم الشاحن معلومات غير دقيقة. ويستتبع ذلك النهج حذف جميع الإشارات إلى التأخر، ويعني ذلك ترك قضية المسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن والناقل للقانون الوطني، ومن ثم فلا يكون هناك توحيد.

٨٩- وأُعرب عن قدر من التأييد لذلك النهج. ولكن قيل إن أحد مساوئ ذلك النهج هو أن بعض الاتفاقيات الإقليمية بشأن النقل الأحادي الوسطة، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، لعام ١٩٥٦، بصيغتها المعدلة بروتوكول عام ١٩٧٨، والقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، وتذييل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة بروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩، تتضمن أحكاماً بشأن المسؤولية عن التأخر في التسليم، مما يمكن أن يوجد تباينات لدى الدول الأطراف في تلك الاتفاقيات. وأثير داعمي قلق إضافي فيما يتعلق بذلك النهج، وهو أنه في عصر النقل الحديث يعدّ التسليم في وقت تقريباً عنصراً هاماً لا يمكن أن يوضع في الحسبان في مشروع الاتفاقية لو حُذف منه كل ما يشكل مسؤولية عن التأخر. إضافة إلى ذلك، لوحظ أن الاقتصار على حذف جميع الإشارات إلى المسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن في مشروع الاتفاقية لن يؤدي بالضرورة إلى جعل الشاحن في حلٍّ من مسؤوليته عن التأخر، وذلك باعتبار التزامات الشاحن المبيّنة في الفصل ٨، بما في ذلك مسؤولية الشاحن عن أي هلاك تحدثه البضائع أو أي انتهاك لالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ٣١. وإذا كان ينبغي ترك مسؤولية الشاحن عن الهلاك الاقتصادي للقانون الوطني، فينبغي حذف الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن بأكمله، أو حذف مشروع المادة ٣١ على الأقل.

الخيار الثاني: استبقاء مسؤولية الناقل عن التأخر ولكن مع حذف مسؤولية الشاحن عن التأخر

٩٠ - قيل إن الخيار الثاني هو استبقاء مسؤولية الناقل عن التأخر في مشروع الاتفاقية، ولكن مع حذف مسؤولية الشاحن عن التأخر وترك أمرها للقانون الوطني. ومن شأن هذا النهج أن يترك الناقل عرضة لمسؤولية محدودة موحدة؛ وهي مسؤولية قيل إنها أكثر أهمية من المسؤولية الموحدة التي تقع على عاتق الشاحن من جراء التأخر، لأن الالتزام الرئيسي الذي يكون على الشاحن بمقتضى عقد النقل هو أن يدفع أجرة الشحن، في حين أن الالتزام الرئيسي الذي يترتب على الناقل هو أن يسلم البضاعة. ولكن قيل مع ذلك إن الخيار الثاني يحدث أيضا خللا في التوازن في معاملة كل من الشاحنين والناقلين.

٩١ - وتأييدا للخيار الثاني، قيل إن مسؤولية الشاحن عن التأخر لم تكن حتى الآن مشكلة كبيرة في الممارسة العملية. ولكن رداً على ذلك أُبديت ملاحظة مفادها أن عامل الزمن أخذت تزداد أهميته في النقل الحديث، ومن ثم فإنه يمكن أن يصبح مشكلة كبيرة في المستقبل. علاوة على ذلك، لوحظ أنه، من الناحية النظرية، في حين أن الناقل لا ينبغي له أن يكون مسؤولاً تجاه جميع الشاحنين الآخرين عن تأخر من جانب شاحن واحد، فإنه في الممارسة العملية لا يزال ثمة مخاطرة محتملة في أن يُعتبر الناقل مسؤولاً عن الشاحنين الآخرين، ومن شأنه عندئذ أن يتجه إلى الشاحن المقصّر للحصول على تعويض منه. وقيل من ثم إن الخيار الثاني يمكن القبول به لأنه لن يكون من الإنصاف فرض مسؤولية واسعة النطاق على الناقل من دون تزويد الناقل بحق الرجوع تجاه الطرف المسؤول عن التأخر. وقد أثبتت دواعي قلق إضافية بخصوص أهمية الموازنة بين المنافع المتوخاة من إدراج مسؤولية الشاحن عن التأخر، وصعوبة مباشرة إجراءات مطالبة من هذا النحو وإثباتها أيضا، سواء أكان مبدأ تحديد المسؤولية مطبقاً أم لم يكن.

الخيار الثالث: استبقاء مسؤولية كل من الناقل والشاحن عن التأخر وإيجاد حد مناسب لمسؤولية الشاحن

٩٢ - قيل إن الخيار الثالث هو جعل مشروع الاتفاقية يشمل التأخر من جانب الناقل وكذلك من جانب الشاحن. وقد أعرب عن بعض القلق بشأن إدراج مسؤولية الشاحن عن التأخر، إذ ارتُئي أن ذلك يمكن أن يؤثر في تجارة خدمات الخطوط الملاحية غير المنتظمة، حيث كثيراً ما تتعرض لدفع تعويضات عن الأضرار من جراء التأخر، وحيث يمكن كذلك أن يمسّ بالأمر التعاقدية المستقرة، ومنها مثلاً المسؤولية عن غرامة التأخير والاحتجاز.

علاوة على ذلك، أُعرب عن دواعي قلق عامة بشأن احتمال إحداث أعباء تُلقى على كاهل الشاحن، يمكن أن يقال إنها قد تتجاوز ما هو منصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسبي أو قواعد هامبورغ.

٩٣- وقد ارتئي أن بعض مزايا الخيار الثالث هو أن النهج الذي يُتبع فيه من شأنه أن يكون نهجا موحدًا يتيح إمكانية التنبؤ بالأمر واليقين والتوازن في مشروع الاتفاقية. كما إن التأيد المعرب عنه بشأن البديل الثالث إنما بُني على الأكثر على مقدمة تفترض إيجاد حد مقبول لمسؤولية الشاحن. ولكن اقترح توضيح مفهوم اللفظتين "هالك" و"تأخر" المستخدمين في مشروع المادة ٣١.

الطرائق الممكنة لتعيين حد مسؤولية الشاحن عن التأخر

٩٤- قُدم عدد من الاقتراحات في الفريق العامل بشأن أفضل السبل لتقرير حد مناسب لمسؤولية الشاحن. وعلى العموم، ارتئي أن أي حد مسؤولية مناسب يمكن أن يكون منخفضًا على الأرجح، إذ ليس الهدف الذي يرمي إليه مشروع الاتفاقية النص على التعويض الكامل عن الخسارة الاقتصادية موضع البحث. علاوة على ذلك، ارتئي أن أساس حد المسؤولية ينبغي أن يكون عالي المستوى بدرجة كافية لتقديم حافز للشاحن لكي يبذل قصارى جهده لأجل الوفاء بالتزاماته بمقتضى مشروع الاتفاقية.

٩٥- وكان واحدا من النهج التي اقترحت اعتبار الشاحن مسؤولًا تمام المسؤولية عن الخسارة المادية، أي على سبيل المثال الهالك أو التلف مما قد يلحق بالسفينة أو غيرها من المعدات، ولكن مع تحديد مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة بمبلغ يعادل قيمة البضاعة المشحونة. وأما بشأن مساوئ هذا النهج فقد ارتئي أنه يمكن أن يحدث تفاوتًا ما، لأن شحنة البضاعة ذات القيمة المنخفضة يمكن أن تتسبب بالقدر نفسه من الضرر الذي تسببه شحنة بضاعة ذات قيمة عالية، وأنه يمكن أن يكون من الصعب إثبات قيمة البضاعة. ولكن ارتئي أيضًا أن إحدى مزاياه هي أنه سوف يكون من المنصف لشاحني الحجم الكبيرة من البضائع الغالية القيمة أن يتعين عليهم أن يجازفوا في مواجهة مخاطر أكبر. وقيل إن هنالك ميزة أخرى في أن قيمة معظم السلع في تجارة خدمات الخطوط الملاحية مستقرة تمامًا على مدى الزمن، ومن ثم يمكن اجتناب الاضطرار إلى اتباع نهج بشأن حقوق السحب الخاصة.

٩٦- وقد ارتئي أن هنالك نهجًا آخر يمكن اتّباعه في تقرير حد مسؤولية الشاحن، وذلك بإمكانية ربطها بمبلغ أجرة الشحن الواجب دفعها على البضاعة المشحونة، وهو نهج مماثل للنهج المتبع في تعيين حد مسؤولية الناقل عن التأخر في مشروع المادة ٦٥. بيد أنه أُعرب عن

الاعتقاد بأن إحدى المشاكل في هذا النهج أن معدلات أجور الشحن تتباين كثيرا على مدى الزمن، وأن هذا الحد المرتبط بالمبلغ يُحتمل على أي حال أن يكون منخفضا بأكثر مما ينبغي.

٩٧- واقترح أن هنالك إمكانية أخرى أيضا لتقرير حد مناسب لمسؤولية الشاحن قد تُتاح في استخدام نفس حد مسؤولية الناقل بالنسبة إلى حالة هلاك البضاعة أو تلفها حسبما هو مبين في مشروع المادة ٦٤. ومع أن وضعية مسؤولية الشاحن عن التأخر لا يمكن أن يقال إنها هي نفس مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، فقد قيل إن مزية هذا النهج تتمثل في أنه سوف يكون منصفًا، وأنه معروف جيدا وقابل للتنبؤ به. ولوحظ أن هذا النهج كان قد أُتبع في أحد النظم القانونية المحلية.

٩٨- ومن النهج الإضافية المقترحة لأجل تقرير مقدار حد المسؤولية الاقتصار على أخذ مبلغ محدد بمعدل أجور يمكن التأمين عليه إلى حد معقول. وقد اعتُقد هنا أيضا بأن مزايا اتباع نهج من هذا النحو إنما تتجسد في اليقين وقابلية التنبؤ.

٩٩- وقد قُدِّم اقتراح بأن مستوى الحد المعين لمسؤولية الشاحن ينبغي أن يمتد لكي يشمل جميع مسؤولياته المحتملة، بما في ذلك المسؤولية عن الخسارة المادية. ولقي ذلك الاقتراح شيئا من التأييد. وقُدِّم اقتراح آخر بإدراج حكم يُجمل الظروف التي يمكن فيها تجاوز ذلك الحد. لكن الفريق العامل لم يأخذ بهذا الاقتراح، ولا باقتراح آخر يدعو إلى ربط غرامة التأخير بالتأخر المقصود، ومن ثم يكون خاضعا لمستوى حد المسؤولية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمعالجة المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية أو التبعية الناجمة عن التأخر

١٠٠- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي مواصلة الأخذ بالنهج المتبع في معالجة المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية اللتين يسببهما التأخر من جانب الشاحن أو من جانب الناقل، وهو النهج الوارد بأنه الخيار الثالث، وذلك باعتباره النهج الأمثل بشأن مشروع الاتفاقية، رهنا بمسؤولية الفريق العامل عن استبانة طريقة مناسبة في تحديد مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية الناجمة بسبب التأخر.

مقترحات بشأن استبانة مستوى مناسب للحدّ من مسؤولية الشاحن عن التأخّر

١٠١- استذكر الفريق العامل ما قرّره سابقاً بشأن ضرورة مواصلة الأخذ بالنهج المتبع في معالجة المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية اللتين يسببهما التأخر من جانب الشاحن أو من جانب الناقل، وهو النهج الوارد في "الخيار الثالث"، (الوارد وصفه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74، والذي نوقش في الفقرتين ٩٢ و ٩٣ أعلاه) وذلك باعتباره النهج الأمثل بشأن مشروع الاتفاقية، رهنا بتمكّن الفريق العامل من استبانة طريقة مناسبة في تحديد مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة أو الأضرار التبعية الناجمة عن التأخّر.

١٠٢- وذكّر الفريق العامل بأن مقترح الاحتفاظ بمسؤولية الشاحن عن التأخّر غرضه استيعاب متطلّبات الولايات القضائية التي لا يُعترف فيها بالمسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الخالصة الناجمة عن التأخّر من جانب الشاحن أو الناقل، ما لم تكن تلك المسؤولية قابلة للتنبؤ بها وما لم ترد الإشارة في عقد النقل إلى الحصول على تعويض عن تلك الخسارة. ففي تلك الولايات القضائية، يشعر الناقلون بالقلق من حيث إن مشروع الاتفاقية قد يجعلهم مسؤولين عن هذا التأخّر إزاء سائر الشاحنين الآخرين الذين لهم بضاعة على متن السفينة، على الرغم من أن الشاحن هو المسؤول عن ذلك التأخّر. وكذلك، يشعر الشاحنون في تلك الولايات القضائية بالقلق إزاء احتمال تعرّضهم الشديد جداً للمسؤولية عندما يقوم الناقل برفع دعوى رجوع عليهم.

١٠٣- واقترح أن يكون أي حكم بشأن مسؤولية الناقل عن التأخّر متضمناً توضيحاً يبيّن عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يعود سببه إلى فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر. وقوبل هذا الاقتراح بالتأييد، رغم القلق الذي أعرب عنه البعض بشأن عدم ضرورة هذا التوضيح الذي قد يبعث على الحيرة بعد أن سبق إدراج هذا الاستثناء من المسؤولية ضمن المبدأ العام الوارد في الفقرة (١) من مشروع المادة ١٧ التي تُعفي الناقل من كامل المسؤولية أو من جزء منها إذا أثبت أن "سبب أو أحد أسباب الهلاك أو التلف أو التأخّر ليس ناجماً عن خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩". بيد أنه أُشير إلى أن هذا التوضيح قد يظلّ مفيداً لأن مشروع المادة ١٧ يمكن أن يخضع إلى تفسيرات قضائية مختلفة تجعل الناقل مسؤولاً مع ذلك، ربما من جرّاء خطأ عام في عدم إنشاء نظم تمنع مثل هذا التأخّر.

١٠٤- ولوحظ أن القصد الكامن في إيراد حكم من هذا النحو هو مجرّد تعيين حدّ للمسؤولية فيما يتعلق بالخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخّر، لكن ذلك الحدّ لن ينطبق على الخسائر المادية أو التبعية الناجمة عن الإخلال ببعض الالتزامات التعاقدية الأخرى، مثل عدم

إبلاغ الناقل بخطورة البضاعة المنقولة أو عدم وضع علامة أو بطاقة على هذه البضاعة تبعا لذلك (انظر مشروع المادة ٣٣)، والذي ينبغي أن يتحمّل الشاحن مطلق المسؤولية عنه (انظر الفقرة ٩٥ أعلاه). ويظلّ الشاحن أيضا مسؤولا عن الخسارة التبعية التي تنجم عن الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة أو عن البضائع المشحونة الأخرى أو عن الإصابات الشخصية، والتي تُعزى إلى أي إخلال بالتزاماته بمقتضى المواد ٢٨ و ٣٠ و ٣٢.

احتمال الحدّ من مسؤولية الشاحن عن التأخّر

١٠٥- في معرض الإشارة إلى المناقشة التي سبق أن أجراها الفريق العامل بشأن الطرائق الممكنة لتعيين حدّ مسؤولية الشاحن عن التأخّر (انظر الفقرات ٩٤ إلى ١٠٠ أعلاه)، اقترح أنه بالإمكان النظر في مبلغ مقرر قدره ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة. وقيل في شرح ذلك إن سبب اقتراح مبلغ مقرر هو ما ثبت بالبرهان من وجود صعوبات في ربط مستوى الحدّ من المسؤولية بوزن أو قيمة البضائع أو بأجرة النقل، لأن أيّا من هذه العوامل لا يقابل بالضرورة المخاطرة المحتملة المعنية. فالشاحن الذي يشحن نفايات، على سبيل المثال، قد يحدث القدر نفسه من الضرر الذي يحدثه شاحن المعدات الإلكترونية. ولوحظ أن المقدار المختار، رغم كون الرقم المذكور يتّسم بشيء من العشوائية، استند إلى متوسط أسعار أجرة نقل الحاويات الذي يتراوح بين ١ ٥٠٠ و ٣ ٠٠٠ دولار أمريكي للحاوية، وأن مجموع مقدار الحدّ من المسؤولية اعتُبر كافيا لضمان تحمّل الشاحنين لكامل المسؤولية عن حالات التأخّر العادية، ولكن مع حمايتهم من التعرّض المفرط للمسؤولية في الحالات الاستثنائية.

١٠٦- واقترح أن تُستطلع آراء شركات التأمين بشأن ما إذا كان ذلك الرقم المقترح للحدّ من المسؤولية مناسباً، أو ما إذا كان من الأنسب تعيين حدّ عام لجمل مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة. وأشار إلى أنه قد يكون من اللازم القيام بتحليل العلاقة بين التكلفة والمنفعة في هذا الاقتراح لتقرير ما إذا كان المقدار المقترح للحدّ من المسؤولية يمثّل مخاطرة محتملة قابلة للتأمين، وما إذا كان سيؤثّر في أسعار أجرة النقل ومن ثم يكون له أثر شديد الوطأة على التجارة الدولية أم لا. وردّا على اقتراح بأن تعيين حدّ عام لجمل مسؤولية الشاحن الناجمة عن التأخّر سوف يكون هو الأنسب، قيل إن مثل هذا النهج قد يتطلّب بالضرورة تعيين حدّ أعلى للمسؤولية من أجل استيعاب الاحتمالات الضعيفة نسبياً لحدوث خسائر استثنائية.

مقترح يتعلق بإمكانية استرداد التعويضات

١٠٧- لوحظ أن مشروع الاتفاقية لا يشير صراحة إلى هذه المسألة، ولكن لوحظ أنه ينبغي أن تكون إمكانية التنبؤ والسببية من العناصر الضرورية لنجاح المطالبة بتعويض عن أضرار، مثلما هو الحال في ولايات قضائية داخلية مختلفة. وقيل إنه ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يتضمن حكماً يوضح أن مشروع الاتفاقية لا يتناول مسألة إمكانية استرداد الخسارة الاقتصادية الخالصة وبأنها تُحال بناءً على ذلك إلى القانون الوطني. ومن أجل توضيح المسائل من هذا النحو، قُدِّم اقتراح بإضافة حكم إلى مشروع الاتفاقية على غرار ما يلي: "دون إخلال بالمادة ٢٣، ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع تطبيق القواعد المتعلقة بنطاق الأضرار التي يمكن الحصول على تعويضات عنها. بموجب القانون الواجب تطبيقه". واقترح أنه ينبغي أن يكون هذا المبدأ منطبقاً على كل من الناقلين والشاحنين، وأنه ينبغي للأمانة أن تبحث كيف يمكن أن يطبق هذا المبدأ على نظم المسؤولية المشمولة بموجب مشروع الاتفاقية.

١٠٨- وأثير سؤال عما هو المقصود بالعبارة "القانون الواجب تطبيقه" الواردة في الاقتراح وما إذا كانت تشير إلى القانون التعاقدية أو إلى قانون دولة المحكمة. واقترح في هذا الصدد أنه ينبغي إيراد إشارة إلى قانون دولة المحكمة، لأن التقييم يتعلق بخسارة اقتصادية. كما قُدِّم اقتراح بأن تُترك المسألة للتفسير من قبل المحاكم. مع ذلك، أُعرب عن قلق من أنه قد يكون مفعول الاقتراح هو عدم وجود أية مسؤولية فيما يتعلق بالتأخر على الإطلاق، حيثما لا تكون هناك مسؤولية عن خسارة اقتصادية بموجب القانون الواجب تطبيقه.

مقترح بشأن حرية التعاقد

١٠٩- أثير سؤال عما إذا كان ينبغي أن يكون الحد من مسؤولية الشاحن خاضعاً لحرية التعاقد. وكما يرد أدناه (انظر الفقرات ١٩٠ إلى ١٩٤ أدناه)، قرّر الفريق العامل لدى نظره في مشروع المادة ٦٥ (التي تتناول الحد من المسؤولية عن الخسارة الناتجة من تأخر الناقل) أن يستبقي العبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" بين معقوفتين إلى أن يقرّر الفريق العامل ما إذا كان المراد إدراج المسؤولية عن تأخر من جانب الشاحن في مشروع الاتفاقية أو عدم إدراجها. واقترح أنه إذا سمح مشروع المادة ٦٥ لناقل بأن يدرج بنداً ضمن سند الشحن الخاص به يستبعد مسؤوليته عن التأخر أو يخفضها، فإن ذلك الاستبعاد أو التخفيض ينبغي أن يعود بالنفع تلقائياً على الشاحن بإجراء تخفيض متناسب معهما في مسؤوليته عن التأخر. واقترح أن إيجاد طريقة للنفع ثنائية الاتجاه في حكم من هذا القبيل من شأنه أن يعزز مقبولية العبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" في النص فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٥.

مجموعة المقترحات الثلاثة

١١٠- قيل إن المقترحين يجعل حدّ المسؤولية خاضعا لحرية التعاقد، وبالحدّ من الأضرار البعيدة الصلة أكثر مما ينبغي عملا بالقانون الواجب تطبيقه متكاملان. ولوحظ أن المادة ٢٣ تورد حسابا لتقرير التعويض الذي يجب أن يدفعه الناقل بخصوص هلاك البضاعة أو تلفها. ولوحظ أن الناقل قد يكون مسؤولا عن خسائر أخرى أيضا، وأن الحكم المقترح بشأن الحفاظ على القواعد الوطنية المتعلقة بسببية الأضرار وإمكانية التنبؤ بها يوضح صراحة ما كان مفهوما ضمنا بمقتضى مشروع الاتفاقية.

١١١- وفي حين أن الفريق العامل أعرب عن آراء إيجابية عموما بشأن المجموعة الكاملة من المقترحات الثلاثة المتعلقة بتقرير حدّ مسؤولية الشاحن عن الخسارة الاقتصادية الخالصة الناتجة عن التأخر، أثّرت بعض المخاوف حيال مقترح حرية التعاقد. فأعرب عن بعض الشك إزاء كيفية تطبيق مبدأ التناسب عمليا، وخصوصا في أحوال تُستخدم فيها حرية التعاقد، على سبيل المثال، لاختيار مقياس آخر تماما للخسارة. كما أعرب عن بعض القلق مما إذا كان هذا النهج مناسباً عموماً، وقيل إنه سوف يكون من الضروري دراسة النص الجديد المقترح بعناية.

١١٢- وكان هناك تأييد للرأي القائل بأنه ينبغي لأي نص يؤخذ به أن يوضح أن الحدّ من مسؤولية الشاحن لا يمتد ليشمل الالتزامات التعاقدية، مثل غرامة تأخير المهلة أو التعويض عن أضرار حجز السفينة الناجم عن مشاركة إيجار. كما اتفق على أنه لا يمكن اتخاذ قرار نهائي بشأن هذه المقترحات إلى أن يتاح نص مكتوب.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن المقترحات الثلاثة المتعلقة بالحدّ من مسؤولية الشاحن عن التأخر:

١١٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- استنادا إلى المناقشات الواردة أعلاه، ينبغي إعداد مقترح مكتوب بشأن مسألة الحدّ من مسؤولية الشاحن عن التأخر، للنظر فيه في دورة مقبلة؛
- إضافة إلى ذلك، ينبغي إعداد نص يتعلق بكل من الحفاظ على القواعد الوطنية المتعلقة بإمكانية استرداد الخسارة الاقتصادية الخالصة، وبإمكانية حرية التعاقد لأجل تسوية حدّ مسؤولية كل من الشاحن والناقل، من حيث ارتباط ذلك بالعبرة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" في مشروع المادة ٦٥.

الحقوق في رفع الدعوى - الفصل ١٤

١١٤ - كان معروضا على الفريق العامل الفصل ١٤ الذي يتألف من مشروعين المادتين ٦٧ و ٦٨ بصيغتيهما الحاليتين الواردتين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 ومعلومات تتعلق بهذه المسألة ترد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.76. وأشار الفريق العامل إلى أنه كان قد تبادل آراء أولية بشأن مسألة الحق في رفع الدعوى في دورته التاسعة (الفقرتان ٥٨ و ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/510)، وأجرى مناقشة مفصلة بشأن المسألة في دورته الحادية عشرة (الفقرات ١٤٩ إلى ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/526).

١١٥ - وقبل الانتقال إلى النظر في مشروع الفصل من الناحية الموضوعية، نظر الفريق العامل في مسألة ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بأحكامه بأية حال. وأشار في هذا الصدد إلى أنه كان هناك تأييد في دورات الفريق العامل السابقة لحذف مشروع الفصل بكامله (انظر الحاشية ٢٣٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56؛ والفقرتين ١٥٢ و ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/526).

١١٦ - وأشار إلى أن مشروع الفصل يحاول أن يقدم حولا موحدة لمسائل عملية هامة تقدّم لها النظم القانونية المختلفة حولا مختلفة. غير أنه أصبح من الواضح أن غرض الفصل مفرط في الطموح، رغم أنه جدير بالثناء، وأنه من غير المحتمل أن يتمكن الفريق العامل من التوصل إلى توافق في الآراء بشأن الموضوع المطروح فيه.

١١٧ - ورغم أن بعض جوانب مشروع المادة ٦٧ يمكن أن تُدمج في الأحكام الواردة في الفصل ٦ المتعلق بمسؤولية الناقل، كان هناك تأييد قوي لحذف الفصل ١٤ من مشروع الاتفاقية. بيد أنه أعرب عن الأسف لأن حذف مشروع الفصل سيجعل مشروع الاتفاقية يترك عددا من المشاكل المتعلقة بالحق في رفع الدعوى لقوانين داخلية من المحتمل أن تكون متباينة. وعلى سبيل المثال، ذكر أنه كثيرا ما يفترض خطأ أن حامل سند الشحن له حق حصري في رفع الدعوى. وكذلك فيما يتعلق بالمستندات غير القابلة للتداول، سيظل عدم اليقين قائما بشأن ما إذا كان الشخص الذي لا يكون طرفا في عقد نقل ولكنه أصيب بضرر يكون له الحق في رفع الدعوى.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفصل ١٤:

١١٨ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحذف الفصل ١٤ برمته؛

- أن ينظر في إدماج بعض جوانب المادة ٦٧ في الفصل ٦ (مسؤولية الناقل).

الوقت المتاح لرفع الدعوى - الفصل ١٥

١١٩- كان معروضا على الفريق العامل الفصل ١٥ الذي يتألف من مشاريع المواد ٦٩ إلى ٧١ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 ومعلومات تتعلق بهذه المسألة ترد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.76. وأشار الفريق العامل إلى أنه قد تبادل آراء أولية بشأن مسألة الوقت المتاح لرفع الدعوى في دورته التاسعة (الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/510) وأجرى مناقشة مفصلة بشأن المسألة في دورته الحادية عشرة (الفقرات ١٦٣ إلى ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526). وأشار إلى أن الحاجة إلى مشروع الفصل لم تكن موضع تساؤل في دورات الفريق العامل السابقة.

أنواع المطالبات التي ينبغي أن يشملها الفصل

١٢٠- بدأ الفريق العامل مداولاته بالنظر في النطاق المناسب للفصل، وخصوصا أنواع المطالبات التي ينبغي أن يشملها.

١٢١- وكان هناك اتفاق عام في إطار الفريق العامل على أن مشروع الفصل ينبغي أن ينطبق على المطالبات المتعلقة بعقد النقل المنشأ بمقتضى مشروع الاتفاقية. وينبغي أن تظل الأنواع الأخرى من المطالبات بين الشاحن والناقل والطرف المنفذ البحري (مثل المطالبات المتعلقة بعدم دفع أجرة النقل) غير متأثرة بمشروع الفصل.

١٢٢- وشرع الفريق العامل في النظر فيما إذا كانت فترة التقادم ينبغي ألا تنطبق إلا على المطالبات المقدمة ضد الناقل أو الطرف البحري المنفذ، أم ينبغي أن تمتد أيضا لتشمل المطالبات المقدمة ضد الشاحنين. وذكّر الفريق العامل بأن المسألة كانت قيد النظر في دورته الحادية عشرة (انظر الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٢٣- وأعرب عن بعض التأييد لقصر نطاق الفصل على المطالبات المقدمة ضد الناقل والطرف المنفذ البحري، على أن يترك الوقت المتاح لرفع الدعوى بخصوص جميع المطالبات الأخرى للقانون الداخلي. وتأييدا لهذا النهج، ذُكر أنه في حين أن المطالبات ضد الناقلين، التي تتعلق في معظم الحالات بملاك البضاعة أو تلفها، تكون في الغالب موحدة الشكل، فإن المطالبات المحتملة ضد الشاحنين، على سبيل المثال، نتيجة للتأخر المعزوم لعدم صحة المعلومات أو للتلف الذي تلحقه بضاعة خطيرة بالسفينة قد تشمل طائفة أوسع بكثير من الحالات. ولذلك فقد تقتضي تلك المطالبات تحقيقا واسع النطاق من جانب الناقل، يتطلّب إعداد

على نحو سليم وقتنا أطول مما تتطلبه المطالبات المعتادة بشأن البضاعة المشحونة. ولذلك لا ينبغي لتلك المطالبات أن تخضع لفترة تقادم بمقتضى مشروع الاتفاقية.

١٢٤- وإزاء هذا التقييد اقترح أن يشمل النطاق كل المطالبات المقدّمة ضد الناقلين والشاحنين على السواء، وذلك توحيًا لإمكانية التنبؤ ومعاملة جميع الأطراف في عقد النقل على قدم المساواة. وقيل إن الاختلافات في طبيعة المطالبات التي يمكن تقديمها ضد الشاحنين مقارنة بالمطالبات التي يمكن تقديمها ضد الناقلين ليست ذات صلة نظرًا إلى أن الفصل لا يتطلب أن تناقش الدعوى مناقشة كاملة خلال فترة التقادم، ولكنه لم يعرض سوى الفترة الزمنية التي ينبغي أن تُستهل في غضون الإجراءات القضائية أو التحكيمية.

١٢٥- ونظر الفريق العامل في الحجج المقدمة تأييدًا للاقتراحين. واتفق في نهاية المطاف على أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يشمل المطالبات المقدّمة ضد كل من الناقل والطرف المنفّذ وكذلك المطالبات المقدّمة ضد الشاحن.

مدة فترة التقادم

١٢٦- تناول الفريق العامل بعد ذلك مسألة الوقت المناسب الذي يجوز أن تُرفع الدعوى خلاله. وكان هناك بعض التأييد للاقتراح الداعي إلى إتاحة حدود زمنية مختلفة ووفقًا لطبيعة المطالبة. وقيل إن إتاحة فترة زمنية أطول (ربما تكون سنتين) ستكون مناسبة فيما يتعلق بالمطالبات المقدّمة ضد الشاحنين نظرًا إلى طبيعتها التي يحتمل أن تكون أكثر تعقّدًا، بينما يمكن اعتماد فترة أقصر مدتها سنة واحدة فيما يتعلق بالمطالبات المقدّمة ضد الناقلين. بيد أن الرأي السائد في الفريق العامل فضّل إدراج فترة زمنية واحدة تطبق على جميع الأطراف. وأعرب عن التأييد للاقتراح الداعي إلى تطبيق حد مدته سنة واحدة على جميع المطالبات، لأن هذه هي الفترة المعتمدة حاليًا في العديد من الولايات القضائية. وقيل إن تحديد فترة أطول ربما يؤثر سلبًا على تسوية المطالبات، نظرًا إلى الاتجاه الملاحظ في الممارسة والمتمثل في تأخير تقديم المطالبات المتعلقة بالتسوية حتى وقت قصير قبل انقضاء فترة التقادم. بيد أن الرأي الغالب في الفريق العامل كان مؤداه أن التعقيدات المحتملة الناشئة فيما يتعلق بالمطالبات المقدّمة ضد الشاحن قد يكون من الأفضل مراعاتها بتحديد فترة تقادم مدتها سنتان لجميع المطالبات.

مشروع المادة ٦٩ - التقادم المسقط للدعوى

١٢٧- شرع الفريق العامل في النظر في خيار المادة ٦٩ بصيغتيهما الواردتين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 والمستنسخين في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.76.

ونظر في عدة مسائل فيما يخص المادة ٦٩. ولوحظ أن الخيار ألف يشير إلى أن الناقل أو الشاحن "يبرأ من المسؤولية" إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة. وفي مقابل ذلك، يشير الخيار باء إلى أن "الحقوق" (أو "الدعاوى") "تسقط" (أو "تبطل بالتقادم") إذا لم تبدأ إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة.

١٢٨- وأشار الفريق العامل إلى أن عدة أسئلة موضوعية تنشأ عند اختيار أحد الخيارين. وأشار إلى أن التمييز بين "فترة التقادم" وسقوط الحق قد نوقش في إحدى دورات الفريق العامل السابقة وأن الاختلاف قد يؤثر على انطباق فترة التقادم أو اختيار القانون الواجب التطبيق (الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٢٩- واستمع الفريق العامل إلى آراء مختلفة فيما يتعلق بالطريقة التي ينبغي أن يُصاغ بها مبدأ فترة التقادم. وأشار إلى أنه لا يوجد اتساق بين النظم القانونية بشأن طبيعة فترة التقادم وتأثيرها. ففي حين أن انقضاء فترة التقادم، في بعض النظم القانونية، يُسقط عادة الحق الذي تتعلق به فترة التقادم، فإن فترة التقادم، في نظم أخرى، لا تؤدي إلا إلى حرمان الطرف ذي الحق من إمكانية إنفاذ الحق باللجوء إلى القضاء. وتطبق بعض النظم القانونية كلتا القاعدتين، اعتماداً على طبيعة المطالبة، حيث يُبطل بعض المطالبات بينما تصبح أخرى غير قابلة للإنفاذ. وأشار كذلك إلى أن ذلك التمييز له عدد من النتائج العملية، مثل ما إذا كان الطرف في العقد الذي تأثرت مطالبته بفترة التقادم يبقى محتفظاً بإمكانية التمسك بتلك المطالبة، رغم أنها بطلت بالتقادم، كدفع يقدمه من أجل الحصول على مقاصة في مطالبة أكدها الطرف الآخر في العقد. وتبقى هذه الإمكانية قائمة بالنسبة للمطالبات التي لم تُعتبر غير قابلة للإنفاذ إلا بسبب فترة التقادم، ولكنها لا تكون متاحة عندما يكون الحق الأساسي قد أبطل.

١٣٠- وكان هناك بعض التأييد لاعتماد قاعدة تقضي بأن تسقط حقوق المطالب بمقتضى مشروع الاتفاقية بانقضاء فترة التقادم، وأن يُعتمد من ثم النهج الوارد في الخيار ألف. ويعني ذلك، في الممارسة العملية، أنه لا يمكن للطرف الذي سقط حقه أن يستخدم مطالبة "بطلت بالتقادم" عن طريق المقاصة. وقيل إن حظر استخدام المطالبات التي "تبطل بالتقادم" عن طريق المقاصة مسألة تدعمها سوابق في صكوك دولية أخرى بشأن نقل البضائع، وخصوصاً الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع واتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية لعام ٢٠٠٠، اللتين تستبعدان صراحة مقاصة المطالبات التي تبطل بالتقادم.

١٣١- غير أن الرأي السائد كان هو أن مشروع المادة ٦٩ لا ينبغي أن يؤثر إلا على إمكانية إنفاذ حق المطالب وأنه يفضل، وفقا لذلك، النهج الوارد في الخيار بء، رهنا بالاحتفاظ بالإشارة إلى "الدعاوى" فقط وليس "الحقوق". وقيل إن ذلك النهج، الذي يحفظ حق المطالب في المقاصة، يتسق مع الحل الذي اعتمد في اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع. ويتسم أيضا بميزة عدم حفظ حق الأطراف في اختيار ما إذا كانت ستقدم مطالبة أم لا بشأن أساس تقييم الطرف للفائدة المتوقعة، مقارنة بتكاليف المطالبة. وبدون احتمال إجراء المقاصة، قد تُغرى الأطراف على تقديم مطالبات حتى وإن كانت غير اقتصادية من أجل حماية أنفسها إزاء احتمال قيام الطرف الآخر في العقد بتقديم مطالبة.

١٣٢- وطُرح سؤال بشأن ما إذا كان من الممكن أن تُعلّق فترة التقادم المتاحة في مشروع الاتفاقية أو أن تنقطع، وفي أي ظروف تُعلّق أو تنقطع إن كان ذلك ممكنا. وقيل إن النظم القانونية المختلفة تتيح عددا من الإمكانيات لتعليق فترة التقادم أو قطعها، أو حتى جعل الفترة تبدأ في السريان مرة أخرى من الصفر. ونظرا إلى تباين الحلول المتاحة بمقتضى القوانين الداخلية، كان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى أن تترك المسألة للقانون الداخلي. وفي هذا الصدد، اقترح أن يتضمن مشروع الاتفاقية حكما يبين القانون الذي ينبغي أن ينظم المسألة بحيث أنه ينبغي، في هذه الحالة، الاختيار بين القانون المنطبق على العقد وقانون المحكمة. ووضع الفريق العامل في اعتباره تنوع القوانين الداخلية بشأن مسألة تعليق فترات التقادم أو قطعها، ولكنه رأى عموما أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يتيح قاعدة موحدة بشأن المسألة، بدلا من تركها للقانون الداخلي. وساد اتفاق عام في الفريق العامل مؤداه أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يستبعد صراحة أي نوع من تعليق فترة التقادم أو قطعها، باستثناء الحالات التي يكون الطرفان قد اتفقا فيها على ذلك التعليق أو الانقطاع بمقتضى مشروع المادة ٧١.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٩:

١٣٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يوسّع نطاق مشروع المادة ٦٩ ليشمل المطالبات المقدّمة ضد كل من الناقل والشاحن؛
- ينبغي أن تحدّد الفترة الزمنية بسنتين لكلا نوعي المطالبات؛
- ينبغي أن يستخدم الخيار بء، بدون الإشارة إلى إبطال "الحقوق"، كأساس للتعبير عن مبدأ فترة التقادم؛

- ينبغي أن لا يسمح بأي تعليق أو قطع لفترة التقادم، إلاّ بناء على اتفاق الطرفين بمقتضى مشروع المادة ٧١؛
- ينبغي للطرف الذي تبطل مطالبته بالتقادم بمقتضى مشروع المادة ٦٩ أن يحتفظ، على الرغم من ذلك، بإمكانية المقاصة؛
- ينبغي أن تعد الأمانة صيغة منقحة لمشروع المادة، تراعي فيها الاعتبارات الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٧٠ - بدء سريان فترة التقادم

١٣٤ - أشار الفريق العامل إلى أن مشروع المادة ٧٠ الذي ينص على تاريخ بدء سريان فترة التقادم قد نوقش في دورته السابعة عشرة (الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526). وذكّر أنه قد ظهر تفضيل في ذلك الوقت لتاريخ لبدء السريان يكون مرتبطاً بتاريخ التسليم الفعلي لا تاريخ التسليم المشترط في عقد النقل، على أن تكمله قاعدة تشير إلى تاريخ التسليم بمقتضى العقد في حالات هلاك البضاعة الكلي. ورئي أن مسألة معلقة في هذا الصدد هي ما إذا كان ينبغي استخدام نفس تاريخ بدء السريان بشأن المطالبات تجاه الناقل والطرف المنفذ البحري والشاحن.

المطالبات تجاه الناقل والطرف المنفذ البحري

١٣٥ - أُنقِصَ عموماً على أن الغرض من الحكم هو توفير اليقين بواسطة تاريخ لبدء السريان يسهل تعيينه ويمكن فيه للشخص الذي يرغب في تقديم مطالبة أن يقدمها، كما يمكن فيه للشخص الذي قد تُقدّم مطالبة تجاهه أن يعلم ما إذا كانت المطالبة ستُقدّم أم لا، بحيث يكون انقضاء الفترة مؤكداً ويمكن التنبؤ به.

١٣٦ - غير أن سؤالا طرح بشأن ما إذا كان واضحاً بما فيه الكفاية أن مشروع المادة يقصد الإشارة إلى تاريخ التسليم الفعلي. وقيل إن الإحالة المرجعية إلى الفقرة ٤ أو ٥ من مشروع المادة ١١، عن فترة المسؤولية تعتم ذلك القصد إلى حد أن إحالة من هذا القبيل يمكن أن تربط بين مفهوم "التسليم" لأغراض مشروع المادة ٧٠ والبنود الواردة في عقد النقل التي تحدّد تاريخ التسليم. وفي هذا الصدد، لوحظ أن المحكمة قد ترجع إلى مشروع المادة ١١ على أي حال لدى البتّ في مسألة ما يشكل التسليم. واتفق الفريق العامل على أنه ينبغي لمشروع المادة أن يشير إلى "التسليم" فقط، دون إحالة إلى الفقرة (٤) أو (٥) من مشروع

المادة ١١، نظراً إلى أن مفهوم "التسليم"، الذي يستخدم أيضاً في سياق مماثل في المادة ٣ (٦) من قواعد لاهاي-فيستي والمادة ٢٠ (٣) من قواعد هامبورغ، معلوم وموضح بإسهاب في قانون السوابق القضائية.

١٣٧- وقُدّم اقتراح بأن يُشار، في حال هلاك البضاعة الكلي، إلى التاريخ الذي يتولى فيه الناقل البضاعة كتاريخ لبدء السريان بدلا من التاريخ الذي "يتم فيه الناقل تسليم البضاعة". ودعا اقتراح آخر إلى استخدام التاريخ الذي يتولى فيه الناقل البضاعة كتاريخ لبدء السريان بشأن كل من المطالبات العادية وحالات الهلاك الكلي. وقيل إن الإشارة إلى التاريخ الذي يتولى فيه الناقل البضاعة، والذي ينبغي أن يكون مبيّنا في تفاصيل العقد عملاً بالفقرة الفرعية (١) (و) '١' من مشروع المادة ٣٨، توفّر عنصراً يمكن التحقق منه موضوعياً لتعيين وقت بدء سريان فترة التقادم كما تعزّز اليقين القانوني على نحو أفضل من الإشارة إلى "التسليم"، التي قد تحتاج إلى التحقق من هذه المسألة. ورئي علاوة على ذلك أن قرار الفريق العامل بتحديد فترة التقادم بستتين يوفّر وقتاً كافياً لشمول تاريخ البدء الأسبق في هذه الحالة. ونال ذلك الاقتراح شيئاً من التأييد، ولكن ارتئي أن هناك مشكلة محتملة هي أن سريان فترة التقادم سوف يبدأ قبل أن ينشأ الحق في المطالبة. وإجمالاً، فضّل الفريق العامل أن يستبقي النهج القائم على تاريخ التسليم الفعلي وهو نهج معروف على النحو المتبع في قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ، استناداً إلى أن تلك القواعد تمثّل صيغاً مجرّبة جداً. غير أنه كان هناك تأييد للنظر مستقبلاً في استخدام تاريخ تولى الناقل البضاعة كتاريخ لبدء السريان في حالة الهلاك الكلي.

١٣٨- وأُعرب عن قدر من التأييد للنص المستخدم في قواعد هامبورغ لكونه يتضمن إشارة إلى التسليم الجزئي الذي لا يتناوله بشكل صريح مشروع المادة ٧٠ بصيغته الحالية.

١٣٩- وذكر بأن المادة ٧٠، بصيغتها الحالية، تتضمن قاعدة محدّدة لحالات هلاك البضاعة الكلي، إذ من الواضح أن "التسليم" لن يحصل في تلك الحالات. وقيل إن القاعدة الاحتياطية الواردة في مشروع المادة تربط فترة التقادم بـ "[آخر] يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه". وأُعرب عن رأي مفاده أن العبارة "كان يجب تسليم البضاعة" قد تكون غامضة. وردا على ذلك، لوحظ أن الإشارة إلى التاريخ الذي "كان يجب تسليم البضاعة فيه" حكم احتياطي مقبول فيما يتعلق بحالات الهلاك الكلي إذ أنه يجعل تاريخ التسليم بمقتضى العقد، الذي ينبغي أن يتسنى التحقق منه بالرجوع إلى تفاصيل العقد، نقطة بداية لفترة التقادم. كما أُفيد علاوة على ذلك بأن الإشارة إلى "آخر" يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه قد أُدرجت بغية مراعاة

الحالات التي لا يُشترط فيها تسليم البضاعة في تاريخ محدد وإنما في غضون وقت معين، مثل أسبوع أو شهر معين.

١٤٠- وكان هناك بعض الارتياب مما إذا كان ينبغي أن ينطبق نفس تاريخ بدء السريان بشأن المطالبات تجاه طرف منفذ بحري. وقيل إن ميزة النص على فترة موحدة بشأن تاريخ بدء السريان هي أنه يفني بالحرص العملي على توفير اليقين وإمكانية التنبؤ. غير أن بعض الشكوك أُثيرت حيال النص على فترة موحدة لبدء السريان تبدأ قبل أن يستلم الطرف المنفذ البحري البضاعة أو يأخذها في عهده. ورأى البعض أنه لا ينبغي لسريان فترة التقادم أن يبدأ تجاه الأطراف المنفذة البحرية إلا في التاريخ الذي يمكن المطالبة فيه بتعويض. ولوحظ أنه بينما قد يصح ذلك، وحيث إن الفريق العامل قد قرّر تحديد فترة سنتين وألا يشير التاريخ إلا إلى بدء سريان فترة التقادم، فإن تطبيق التاريخ نفسه لن يكون مُضنياً جداً.

المطالبة تجاه الشاحن

١٤١- أُشير إلى أن شكوكاً أُثيرت بشأن ما إذا كان وقت التسليم وثيق الصلة بفترة التقادم فيما يتعلق بالمطالبات تجاه الشاحن (الفقرة ١٧٣ من الوثيقة A/CN.9/526). وارتئي أن اختلاف طبيعة المطالبات التي يمكن تقديمها تجاه الشاحن مقارنة بتلك التي يمكن تقديمها تجاه الناقلين يقتضي تطبيق فترة مختلفة للبدء فيما يتصل بالتاريخ الذي حدثت فيه الخسائر. وعموماً، قيل إن فترة التقادم، وفقاً لمبادئ القانون الراسخة، لا يبدأ سريانها إلا عندما تُصبح للطرف المعني الذي تسري عليه فترة التقادم مطالبة تجاه الطرف الآخر. وقيل إنه ينبغي للفريق العامل أن يسعى إلى وضع قواعد محددة، نظراً للتنوع الكبير في المطالبات التي يمكن أن يقدمها الناقلون تجاه الشاحن، مقارنة بالمطالبات الأكثر تجانساً فيما يتعلق بالحمولات. واقترح أيضاً استخدام قاعدة عامة تشير إلى الوقت الذي تُصبح فيه للناقل مطالبة تجاه الشاحن، إذا اعتبر من غير الممكن عملياً صوغ قواعد أكثر تحديداً. وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد.

١٤٢- بيد أن الرأي المخالف ذهب إلى أن من الأفضل النص على تاريخ البدء ذاته بشأن المطالبات تجاه كل من الشاحن والناقل من أجل تعزيز اليقين القانوني والقدرة على التنبؤ. وأشير إلى أن تصرفات الشاحن التي قد تسبب ضرراً للناقل، ومنها مثلاً عدم توفير معلومات عن خطورة البضاعة، أو عدم تقديم تعليمات مناسبة بشأن مناولتها، تحدث في معظم الأحيان قبل تسليم البضاعة بوقت طويل، وبذلك يكون الناقل، في الواقع، قد استفاد من كون فترة التقادم لن تبدأ قبل تسليم البضاعة. وإضافة إلى ذلك، قيل إن تاريخ التسليم،

الذي يعد حدثاً ملموساً يسهل التيقن منه، يعزز اليقين القانوني على نحو أفضل من الإشارة إلى الوقت الذي ينتهك فيه الشاحن التزاماته أو يسبب فيه الضرر للناقل، وهو وقت يختلف بلا شك من حالة إلى أخرى. وأيد الفريق العامل هذا الرأي الأخير واتفق على أن ينطبق تاريخ البدء ذاته على المطالبات تجاه كل من الشاحن والناقل.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٠:

١٤٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- الاحتفاظ بالنص الوارد في مشروع المادة ٧٠، على أن يُنقح بحذف الإشارتين إلى المادة ١١ ومراعاة الصيغة الواردة في المادة ٢٠ (٢) من قواعد هامبورغ؛
- الاحتفاظ بكلمة "آخر" وحذف المعقوفتين.

مشروع المادة ٧١ - تمديد فترة التقادم

١٤٤- أُشير إلى أن هناك حكماً يمكن الأطراف من تمديد فترة التقادم منصوصاً عليه في قواعد لاهاي-فيسبي (المادة ٣ (٦)) وقواعد هامبورغ (المادة ٢٠ (٤)). ولوحظ أن مشروع المادة ٧١ يستند بقدر كبير إلى قواعد هامبورغ من حيث أنه يسمح للشخص الذي تقدم مطالبة تجاهه بتمديد فترة التقادم عن طريق إعلان يُصدره في أي وقت خلال سريان فترة التقادم. ولوحظ أن مشروع المادة ٧١ يختلف عن قواعد لاهاي-فيسبي التي تشترط وجود اتفاق وقد تسمح بإجراء تمديد حتى بعد انقضاء فترة التقادم.

١٤٥- ورداً على سؤال بشأن اشتراط شكل الإعلان في المادة ٧١، أُشير إلى أن مشروع المادة ٣ يشترط أن يكون الإعلان مكتوباً ولكنه يقبل استخدام الاتصالات الإلكترونية أيضاً.

١٤٦- ورأى الفريق العامل أن اشتراط الشكل مناسب.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧١:

١٤٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل أن يحتفظ بالنص الحالي لمشروع المادة ٧١.

مشروع المادة ٧٢ - دعوى التعويض

١٤٨- أشار الفريق العامل إلى أن مشروع المادة ٧٢ ينص على تمديد خاص للفترة الزمنية فيما يتعلق بدعوى الرجوع حتى يُتاح للناقل، على سبيل المثال، وقت كاف لرفع دعوى على الناقل المتعاقد من الباطن عندما تُرفع الدعوى على الناقل مباشرة قبل انقضاء فترة التقادم. وأشار إلى وجود قاعدة مماثلة في كل من قواعد لاهاي-فيسي (المادة ٣ (٦ مكررا)) وقواعد هامبورغ (المادة ٢٠ (٥)).

١٤٩- وكان معروضا على الفريق العامل خياران (بصيغتيهما الواردتين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 والمستنسختين في الفقرة ٤٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.76). ولوحظ أن الخيارين ينصان على تاريخي بدء مختلفين لفترة التسعين يوما الإضافية بعد انقضاء الفترة الواردة في المادة ٦٩.

١٥٠- وأشار إلى أن الخيار بء قد صيغ لتبديد قلق بعض بلدان القانون المدني التي لا يمكن أن تُستهل فيها دعوى تعويض إلا بعد صدور الحكم النهائي. بيد أنه قيل إن الفقرة (أ) من مشروع المادة ٧٢ تعالج ذلك الوضع على نحو واف بالإشارة إلى الوقت الذي يتيح القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُقام فيها الإجراءات القضائية.

١٥١- وتعزيزا لليقين، قُدّم مقترح مفاده أن يُدرج اشتراط تقديم إخطار مبكر إلى الشخص الذي قد تُقدّم تجاهه مطالبة بالتعويض للسماح له بالاحتفاظ بالأدلة التي قد تُفقد إذا لم يُقدّم إخطار خلال تلك الفترة. واقترح أن يُقدّم ذلك الإخطار في غضون تسعين يوما بعد نهاية فترة التقادم وألا تخضع تلك الفترة للتمديد. وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٢:

١٥٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحذف الخيار بء؛
- أن يُحتفظ بالخيار ألف ويُنقح لكي يشمل الخيارين المحتملين المتعلقين بتقديم إخطار بشأن الدعوى الأصلية.

مشروع المادة ٧٣ - المطالبات المضادة

١٥٣- أُشير إلى أن مشروع المادة ٧٣ يستند إلى اقتراح قُدّم في دورة الفريق العامل الحادية عشرة مفاده أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يتناول المطالبات المضادة وأن أنواع المطالبات هذه ينبغي أن تُعامل مُعاملة دعاوى الرجوع (انظر الفقرة ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٥٤- وأُعرب عن شاغلين مفادهما أن مشروع المادة ٧٣، بصيغته الحالية، غير واضح وبالغ الاتساع. واقترح أن يُنقح مشروع المادة ٧٣ ليقترص على المطالبات المضادة التي تُقدّم من أجل المقاصة. وأشير إلى أن الفريق العامل كان قد قرر بالفعل أن يحتفظ في مشروع المادة ٦٩ بالإشارة إلى "الدعاوى" وليس "الحقوق" مما سيحفظ حق المطالب في المقاصة، وبالتالي يصبح مشروع المادة ٧٣، بشكله الحالي، عديم الفائدة. واتفق على أن موضع حكم من هذا القبيل بشأن المقاصة يتطلب أن ينظر فيه الفريق العامل في مرحلة مناسبة.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٣:

١٥٥- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن تعد صيغة منقحة لمشروع المادة ٧٣ تتناول قاعدة بشأن المقاصة وأن تُدرج تلك الصيغة إما في مشروع المادة ٧٣ أو في موضع مناسب آخر في مشروع الاتفاقية.

المادة ٧٤ - رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية

١٥٦- أُشير إلى أن المادة ٧٤ تتناول شاغلا مفاده أن فترة التقادم قد تنقضي قبل أن يحدد المطالب هوية مستأجر السفينة عارية الذي هو "الناقل" المسؤول. بمقتضى مشروع المادة ٤٠ (٣). واتفق على أن يُعدّل النص الوارد في المادة ٧٤ ليراعي قرار الفريق العامل القاضي بإعادة صوغ الفقرة ٤٠ (٣) (انظر الفقرات ١٧ إلى ٢٥ و ٢٨ أعلاه) وأن يُحتفظ بالصيغة المنقحة لمشروع المادة ٧٤ بين معقوفتين للنظر فيها في دورة مقبلة.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٤:

١٥٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل أن يحتفظ بالنص الوارد في مشروع المادة ٧٤ بين معقوفتين وأن يُنقح ذلك النص وفقا للقرار الذي اتخذته بشأن مشروع المادة ٤٠ (٣).

مادة إضافية محتملة فيما يتعلق بنقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢)

١٥٨- أشار الفريق العامل إلى أن اقتراحاً كان قد قُدّم، في دورته السادسة عشرة، بأن ينص مشروع الاتفاقية على معاملة القيد الزمني لرفع دعاوى فيما يتصل بنقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢) (انظر الفقرة ٥٧ من الوثيقة A/CN.9/591).

١٥٩- واقترح أن تكون أي دعوى يمكن أن تُنقل بمقتضى مشروع المادة ٨٠ (٢) دعوى تفسيرية، بصفة عامة، لإنكار مسؤولية الناقل وألا تتضمن تلك الدعوى إجراءات مشروعة تجاه الشاحن كالمطالبة المتعلقة بالمسؤولية بمقتضى الفصل ٨ (انظر الفقرات ٥٧ إلى ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/591). واتفق الفريق العامل على عدم الحاجة إلى قاعدة خاصة فيما يتصل بنقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن المادة الإضافية المحتملة:

١٦٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل أنه لا لزوم إلى مادة إضافية فيما يتعلق بنقل الدعاوى.

حدود مسؤولية الناقل - الفصل ١٣

١٦١- ذكّر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها موضوع حدود مسؤولية الناقل كانت أثناء دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ٢٥ إلى ٣١ و٣٨ إلى ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552)، وبأنه سبق ونظر في هذا الموضوع في دورته العاشرة (انظر الفقرات ٦٥ إلى ٧٠ و٨١ إلى ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/525). وأشار أيضاً إلى أن حكومة الصين كانت قد قدمت وثيقة تتضمن معلومات عن التأخر (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.72)، وإلى أن مقترحات كتابية كانت قد قدمت بشأن هذا الموضوع لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورته الحالية (انظر الفقرات ٢٩ إلى ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.73 وانظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.77). وقد استند الفريق العامل في نظره في الأحكام المتعلقة بحدود مسؤولية الناقل إلى النص الوارد في المرفق الأول والمرفق الثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

مشروع المادة ٦٤ - أساس حدود المسؤولية

الفقرة (١)

١٦٢- لوحظ أن الفقرة (١) من مشروع المادة ٦٤ تُوفّر طريقة لحساب مستوى حدود مسؤولية الناقل. وكما هو الشأن في قواعد لاهاي-فيسبي وفي قواعد هامبورغ، فإن النهج

المتبع في مشروع الاتفاقية يتوخى الحساب على أساس الكيلوغرام أو الطرد من البضاعة التي هلكت أو تلفت، مما يتيح الحدّ من المسؤولية على أساس المبلغ الأعلى من القيمتين المحسوبيتين. وأشار أيضا إلى أن الفقرة (١) تتضمن استثناء هو عندما يكون الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن "طبيعة وقيمة" البضاعة التي هلكت أو تلفت وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، أو عندما يكون طرفا عقد النقل قد اتفقا على مبلغ أعلى. واتفق الفريق العامل على ضرورة اعتبار المبلغ النهائي لمقدار الحدّ من المسؤولية، الذي سوف يُدرج في الفقرة (١)، بمثابة عنصر من عناصر التوازن العام في نظام المسؤولية المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية، ومن ثم فقد اتفق على مواصلة نظره في الفقرة (١) من دون الإشارة بالتحديد إلى أي مقادير أو مبالغ في هذه المرحلة من المناقشات. وإضافة إلى ذلك، ذكر أن إجراء التعديل الضمني المتعلق بمستوى الحد من مسؤولية الناقل، الذي يرد في مشروع المادة ١٠٤ من مشروع الاتفاقية والذي يوفّر مرونة إضافية تتيح إدخال تعديلات في المستقبل على حدود المسؤولية، والقاعدة المعنية بعدم تحديد مكان الهلاك أو التلف الواردة في الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤ هما من العوامل التي يجدر النظر فيها في هذا الصدد.

تعليقات عامة

١٦٣- ذُكر الفريق العامل بالمبدأ العام الذي أُدرج من أجله الحدّ من مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية وفي غيره من اتفاقيات النقل. فقد قيل إنّ الغرض الأولي من أحكام الحدّ من المسؤولية تلك هو تنظيم العلاقة بين طرفين تجاريين لإعطاء كلّ منهما الحق في الحصول على فائدة. وأشار إلى أن الناقل، من دون تلقيه للفائدة المتصلة بالحدّ من المسؤولية، سوف يتحمّل مسؤولية كاملة عن كل هلاك أو تلف، وإلى أنه لن يكون بوسع معرفته محتوى البضائع إذا كانت معبأة في حاويات، مما يجعله معرضاً لمخاطر يحتمل أن تكون شديدة جدا وغير متوقّعة. وبدلا من دفع تكاليف تأمين باهظة، يلجأ الناقل، من أجل تقاسم أعباء المخاطر التي يحتمل أن تكون شديدة جدا، إلى توزيع تلك المخاطر على كل الشاحنين من خلال زيادة أسعار النقل. وبفضل الحدّ من مسؤولية الناقل، يتيح هذا التوزيع للمخاطر خفض التكاليف التي يتكبدها الشاحنون والناقلون، وذلك في مقابل استحالة التعويض الكامل عن الخسائر العالية القيمة. ولوحظ أيضا أنّ الهدف من وضع حدّ مناسب للمسؤولية هو خفض مستوى الاسترداد فيما يخص بعض المطالبات المتعلقة بمقدار حدّ المسؤولية، ولكن ذلك لن يجد من العدد الفائت من المطالبات. ولوحظ كذلك أنّ المستوى الأمثل لحد المسؤولية سيكون مرتفعا بحيث يحفز الناقلين على إيلاء البضائع ما يناسب من العناية، ولكنه

سيكون منخفضاً أيضاً بحيث يحول دون المغالاة في المطالبات، ويتيح مع ذلك التوزيع المناسب للمخاطر فيما بين الأطراف التجارية.

١٦٤- وأُعرب عن رأي مفاده أنّ حدود المسؤولية التي تنص عليها قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسي أثبتت كفايتها. ولوحظ أنّ حدود مسؤولية الناقل الواردة في الفقرة (١) تنص على مستوى للحدّ يرتكز على حساب قيمة الطرود أو الكيلوغرامات من البضاعة، أيهما أعلى. وأشار إلى أنّ قواعد لاهاي لا تتضمن إلا حدّاً يستند إلى حساب قيمة الطرود، في حين تتضمن قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ أحكاماً لتحديد مستوى المسؤولية على أساس حساب قيمة الطرود والكيلوغرامات معاً؛ لكن هاتين الاتفاقيتين سبقتا ظهور النقل الحديث بواسطة الحاويات. وقيل إنّ أهمية ذلك تكمن في كون معظم البضاعة كانت، قبل انتشار التعبئة في الحاويات، تُشحن في قفص أو صندوق خشبي كبير لتشكّل بذلك طرداً واحداً، إلا أنه مع انتشار استخدام الحاويات أصبح مستوى الحد من المسؤولية على أساس قيمة الطرود يستند إلى عدد الطرود الموجودة داخل الحاوية. وهذا التطور في الممارسة زاد من حجم المبالغ القابلة للاسترداد من الناقل، مقارنة بما كانت تسمح به مستويات الحدّ التي تركز على حساب قيمة الطرود أو مستويات الحدّ التي تركز على حساب الكيلوغرامات والسابقة لعهد النقل بالحاويات.

١٦٥- وتأييداً للرأي القائل بأنّ حدود المسؤولية في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي هي حدود مرضية، قيل إنّ لا يمكن إجراء مقارنة مباشرة بين مستويات الحدّ من المسؤولية في اتفاقيات النقل الأخرى، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع أو القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، من جهة وبين المستويات الواردة في اتفاقيات النقل البحري، ذلك لأنّ كثيراً من اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة لا تتضمن سوى مستويات للحد من المسؤولية مرتكزة على حساب قيمة الكيلوغرامات. ومن ثمّ، قيل إنّ على الرغم من أنّ مستوى الحد من المسؤولية القائم على حساب الكيلوغرامات أعلى من المستوى المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسي، فإنّ مستوى الاسترداد هو في واقع الأمر أعلى بكثير منه في الاتفاقيات التي تُبيح تحديد مستوى المسؤولية على أساس حساب قيمة الطرود. وقيل أيضاً إنّ بعض الاتفاقيات الأخرى، مثل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال)، التي تحدّد ذلك المستوى في ١٧ حقاً من حقوق السحب الخاصة، تُعيّن مستويات مرتفعة للمسؤولية مقارنة بغيرها من اتفاقيات النقل، ولكنها تتضمن مع ذلك أحكاماً تمنع تجاوز تلك الحدود حتى في حالة الأفعال المتعمدة أو السرقة، كما قيل إنّ أجرة النقل المدفوعة بحسب واسطة

النقل والتي تنص عليها تلك الاتفاقيات الأخرى تتجاوز بكثير الأجرة المدفوعة بموجب اتفاقيات النقل البحري. ولوحظ أيضا أن مقارنة النظم الواردة في اتفاقيات النقل الأحادي الوسطة قد تكون مضللة، لأن كل اتفاقية تتضمن أحكاما تُعنى تحديدا بظروف ذلك النوع من أنواع النقل. وفي هذا الصدد، لوحظ أنه سيكون من المفيد الحصول على أرقام فعلية عن سداد المطالبات في الحالات التي تتعرض فيها البضاعة للهلاك أو التلف، وعن المدى الذي اعتمدت فيه الحدود الموضوعية على أساس حساب قيمة الطرود أو الكيلوغرامات في تلك المطالبات. بيد أن هذه المعلومات قد التُمتست من مصادر مختلفة وهي صعبة المنال. وارثني أيضا أنه بما أن نقل البضاعة من الباب إلى الباب قد يكون بوسائط متعدّدة، فقد يكون من المفيد، لا سيما بالنسبة للحالات لا يتسنى فيها إثبات مكان هلاك أو تلف البضاعة، النظر في المبالغ التي قرّرتها سائر اتفاقيات النقل الأحادية الوسطة بشأن الحدّ من المسؤولية.

١٦٦- ولوحظ كذلك أنه، من خلال طريقة تعبئة البضائع لشحنها، يستطيع الشاحن في الأساس أن يختار من جانب واحد ما إذا كانت أي مطالبة تتعلق بالهلاك أو التلف ستستند إلى حساب القيمة على أساس كل طرد أو كل كيلوغرام. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه يتوفر للشاحن دائما خيار التصريح عن قيمة البضاعة التي يشحن، أو الاتفاق مع الناقل على مستوى آخر من حدود المسؤولية ومن ثم يتجنب انطباق قواعد حدود مسؤولية الناقل الواردة في الفقرة (١)، وإن كان ذلك لا يشكل في كثير من الأحيان فرصة يستفيد منها الشاحن.

١٦٧- وكتأييد إضافي لملاءمة حدود المسؤولية الواردة في قواعد لاهاي-فيسي، ذُكر أن متوسط قيمة البضاعة المشحونة، في تجارة البضاعة السائبة، لم يزد كثيرا منذ الاتفاقيات البحرية الأولى، وأن متوسط قيمة البضاعة المشحونة داخل الحاويات، على الخطوط الملاحية المنتظمة، لم يزد كثيرا أيضا.

١٦٨- بيد أن من الآراء الأخرى التي لقيت تأييدا كبيرا، هو أنه سيكون من المناسب زيادة حدود المسؤولية بمقتضى قواعد لاهاي-فيسي. ولوحظ أنه بما أن التعبئة في حاويات على نطاق واسع تعني أن البضائع الأرخص يمكن أن تنقل في حاويات بصورة أكثر اقتصادا مما كان عليه الأمر في الماضي، فإن مراجعة الأرقام، من قبيل متوسط قيمة البضائع على مر الزمن، يمكن أن يكون مضللا لدى محاولة اتخاذ قرار بشأن وضع حدود منصفة لمسؤولية الناقل. وأشار كذلك إلى أن قيمة البضائع المشحونة ذات القيمة العالية ازدادت على امتداد عدد من السنين الماضية، وأن التضخم أثر بوضوح أيضا في قيمة البضائع وقلل من قيمة الحدود منذ اعتماد اتفاقيات النقل البحري القائمة، التي تم التفاوض بشأنها منذ عقود مضت.

وأبدي تأييد للرأي القائل بضرورة أخذ تلك العوامل في الحسبان لدى النظر في المستوى الذي ينبغي أن تكون عليه حدود المسؤولية في الفقرة (١) وبأن على الفريق العامل أن ينظر في زيادة مستوى الحدود عما هي عليه في الاتفاقيات البحرية التقليدية. واختلفت بعض الآراء مع ذلك حول معايير مثل هذه الزيادة. ففي الوقت الذي ذكر البعض أنه لا يمكن تصور سوى زيادة معتدلة، ثمة من أعرب عن آراء مفادها أن حدود المسؤولية ينبغي أن تستند إلى المبالغ المنصوص عليها في قواعد هامبورغ أو أن تكون أكثر منها.

١٦٩- وبالإضافة إلى المسائل التاريخية والتجارية التي ناقشها الفريق العامل لدى نظره في العوامل ذات الصلة باختيار مستوى مناسب لحدود مسؤولية الناقل، شجّع الفريق العامل على مراعاة بعض العوامل الإضافية. وقيل على الخصوص إنه ينبغي إيلاء الاعتبار إلى ضرورة ضمان مقبولة واسعة لمشروع الاتفاقية، وذلك مثلاً من خلال النظر بعناية في مستوى حدود مسؤولية الناقل فيما يتصل باتفاقيات النقل البحري السابقة. وأبدي تأييد للرأي القائل إن من المفضل اتخاذ موقف وسط في اختيار مستوى مناسب لحدود المسؤولية، وهو ما قد يستدعي زيادة على المستويات الواردة في الاتفاقيات البحرية القديمة.

١٧٠- وثمة من حذّر من أن وضع مستوى الحدود فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عند المستوى المنصوص عليه في قواعد هامبورغ، التي لا تحكم اليوم سوى جزء ضئيل نسبياً من الشحن العالمي، سيمثل زيادة كبيرة فيما يتعلق بالحصة الأكبر من البضاعة المشحونة في التجارة العالمية، التي تحكمها اليوم الحدود الأدنى المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيشي، أو حتى حدود أقل من ذلك، كما هو الحال في بعض الاقتصادات العالمية الكبرى. ولكن أعرب عن القلق من أن أي شيء آخر غير زيادة مستوى الحدود عن الاتفاقيات البحرية السابقة يمكن أن يُنظر إليه كخطوة إلى الوراء لا إلى الأمام.

١٧١- وبعد الاستماع إلى هذه الآراء، اختتم الفريق العامل مناقشاته بالتأكيد على طبيعتها الدلالية في المرحلة الحالية من المداولات، ومكرراً فهمه بأن أي قرار بشأن حدود المسؤولية ينبغي تناوله كعنصر من الميزان الشامل في نظام المسؤولية المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية.

"طبيعة البضاعة وقيمتها"

١٧٢- أثير سؤال فيما يتعلق بعبارة "طبيعة البضاعة وقيمتها" الواردة في الفقرة (١)، وكيف تختلف هذه العبارة عن التعبير "وصفاً للبضاعة" الوارد في مشروع المادة ٣٨ (١) (أ) فيما يتعلق بتفاصيل العقد. وذكّر أن التعبير الوارد في مشروع المادة ٦٤ (١) ينبغي أن يجسّد

التعبير الوارد في مشروع المادة ٣٨ (١) (أ)، إذ قيل إن استخدام تعبير مختلف قد يحدث لبساً بشأن نية الشاحن فيما يتصل بقيمة البضاعة المُعلن عنها. وأُعرب عن بعض التحفظات فيما يتعلق بهذا التحليل، إذ ثمة من رأى أنه بما أن مشروع المادة ٣٨ يتعلق بما وضع في عُهدة الناقل وبما يجري نقله وليس بإعلان محدد عن القيمة، فمن الضروري الإبقاء على اختلاف واضح في التعابير المستخدمة. ولكن الاقتراح القاضي بتوضيح الصيغة والمصطلحات المستخدمة، عن طريق حذف الإشارة إلى لفظة "طبيعة" لا غير، لقي تأييداً في الفريق العامل.

عن كل طرد وعن كل كيلوغرام

١٧٣- رغم أن ثمة من قال إن ما سيسهّل اتخاذ قرار نهائي بشأن حدود المسؤولية هو الإبقاء فقط على وزن البضاعة كعنصر لحساب مسؤولية الناقل، اتفق الفريق العامل على العموم على ضرورة الإبقاء على الطرد والوزن لكي يواصل الفريق العامل النظر فيهما.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٤ (١):

١٧٤- بعد المناقشات، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ووفق على الآلية الواردة في مشروع المادة ٦٤ (١) لحساب مستوى المسؤولية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل؛
- ينبغي تعديل عبارة "طبيعة البضاعة وقيمتها" بحيث تتماشى والنص الوارد في مشروع المادة ٣٨ (١) (أ)؛
- سيتخذ قرار نهائي بشأن مستوى الحدود فيما يتعلق بمسؤولية الناقل استناداً إلى المجموعة الكاملة من الحقوق والالتزامات الواردة في مشروع الاتفاقية.

الفقرة (٢)

١٧٥- نظر الفريق العامل بعد ذلك في الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٤، التي تتضمن خيارين اثنين، ينصان كلاهما على نظام خاص فيما يتعلق بمستوى المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها دون تحديد مكان حدوث الهلاك أو التلف. واتفق الفريق العامل على إرجاء النظر في هذا الحكم إلى حين الانتهاء من مناقشاته في هذه الدورة بشأن علاقة مشروع الاتفاقية بالاتفاقيات الأخرى.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٤ (٢):

١٧٦- اتفق الفريق العامل على إرجاء نظره في مشروع المادة ٦٤ (٢) إلى حين انتهائه من مناقشة علاقة مشروع الاتفاقية بالاتفاقيات الأخرى (انظر الفقرات ٢٣٦ إلى ٢٣٨ أدناه).

الفقرة (٣)

١٧٧- ذُكر أن أصل هذه الفقرة يمكن أن يعود إلى قواعد لاهاي-فيسي. ولاحظ الفريق العامل أن الفقرة (٣) تنظم حدود المسؤولية من حيث عدد الطرود أو وحدات الشحن عند استخدام الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات نقل أخرى. وذُكر أنه عندما صيغت قواعد لاهاي-فيسي، كانت الطرود في كثير من الأحيان كبيرة إلى حد ما ولكن مع وضع البضائع في الحاويات أصبح حجم الطرود اليوم أصغر بكثير. ويعني ذلك أن الناقلين يتحملون اليوم، بموجب تعريف الطرود، المسؤولية عن البضاعة فيما يتعلق بالحاوية الواحدة أكثر من الوقت الذي اعتمد فيه بروتوكول فيسي.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٤ (٣):

١٧٨- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الإبقاء على نص مشروع المادة ٦٤ (٣) بصيغته الحالية.

الفقرة (٤)

١٧٩- لاحظ الفريق العامل أن الفقرة (٤) تنص على أنه ينبغي استخدام حقوق السحب الخاصة، كما يعرفها صندوق النقد الدولي، على أنها الوحدة الحسابية لغرض حساب مسؤولية الناقل.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٤ (٤):

١٨٠- وافق الفريق العامل على الفقرة ٦٤ (٤) من حيث المضمون.

مشروع المادة ٦٥: المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر

الخيار ألف أم باء

١٨١- كان هناك خياران معروضان على الفريق العامل، فأخذ ينظر في أيهما هو الأفضل. ولوحظ أن هناك فرقا طفيفا من حيث الجوهر بين الخيارين ألف وباء. لكن الخيار ألف حظي بتأييد أكبر على أساس أنه يوفر وضوحا أكثر.

١٨٢- وذكّر الفريق العامل بالاعتراضات التي أبدت فيما يتعلق بمعاملة المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية وبأن البلدان التي أبدت تلك الاعتراضات لا تعتبر أيا من الخيارين الواردين في مشروع المادة ٦٥ مقبولا إلا إذا تضمن مشروع الاتفاقية أيضا حكما يعادله بشأن مسؤولية الشاحن عن التأخر.

طبيعة الخسارة التي يشملها مشروع المادة

١٨٣- دُعي الفريق العامل، بغية تيسير نظره في مشروع المادة، إلى النظر في مختلف أنواع الخسارة التي قد تحدث من جراء التأخر في تسليم البضاعة والنظر في الطريقة التي سيجري بها تناول كل فئة بموجب مشروع الاتفاقية. وقيل إن الخسارة الناجمة عن التأخر تندرج أساسا ضمن ثلاث فئات. أما الفئة الأولى، فهي هلاك البضاعة أو تلفها (فيما يتعلق مثلا بالبضاعة القابلة للتلف، ومنها الفواكه أو الخضراوات). وأما الفئة الثانية فهي الخسارة الاقتصادية التي يتكبدها المرسل إليه من جراء انخفاض قيمة البضاعة في السوق ما بين وقت تسليمها المتوقع ووقت تسليمها الفعلي. وأما الفئة الثالثة، فهي الخسارة الاقتصادية المحضة التي يتكبدها المرسل إليه، وذلك مثلا عندما يتعذر تشغيل منشأة صناعية بسبب تأخر تسليم مكونات آلة أساسية أو أجزائها.

١٨٤- ولوحظ أن من الواضح أن الفئة الأولى من الضرر الناجم عن التأخر لا تندرج ضمن نطاق مشروع المادة ٦٥، حيث إنها مشمولة بالأحكام المتعلقة بحساب التعويض عن هلاك البضاعة في مشروع المادة ٢٣. أما الفئة الثالثة من الخسارة (الخسارة الاقتصادية المحضة)، فقد قيل إن من الواضح أنها تندرج ضمن مشروع المادة ٦٥. ولكن، أشير فيما يتعلق بالفئة الثانية (أي خسارة القيمة السوقية) إلى أن الحالة غير واضحة. واتفق الفريق العامل مع ذلك التحليل ومع الرأي الذي مفاده أن هناك حاجة إلى توضيح أن مشروع المادة ٦٥ لا يتعلق إلا بالخسارة الاقتصادية (اللاحقة) المحضة وأن انخفاض قيمة البضاعة في السوق هو نوع من الخسارة ينبغي أن يكون مشمولا بمشروع المادة ٢٣.

حدود الخسارة الناجمة عن التأخر

١٨٥- أبدي قدر من التأييد للاقتراح الداعي إلى أن يكون المعيار الرئيسي لتقرير مسؤولية الناقل عن التأخر هو المعيار ذاته المنصوص عليه بشأن حساب التعويض عن هلاك البضاعة المادي وفقا للفقرة ١ من مشروع المادة ٢٣، أي قيمة البضاعة في السوق في مكان المقصد. وقيل إن عدم الأخذ بقيمة أجرة الشحن كعامل يُستخدم في حساب التعويض يبرره أن أجور الشحن متقلبة جدا، حيث إن الأجور الحالية أقل بكثير من الأجور التي كانت موجودة مثلا عند اعتماد قواعد هامبورغ في سنة ١٩٧٨. لذلك، فإن من شأن التمسك بأجرة الشحن كعامل من شأنه أن يعني توفير حماية للشاحن والمرسل إليه أقل بكثير من الحماية التي كانا يتمتعان بها في الماضي.

١٨٦- ولكن، أبدي اقتراح آخر يتمثل في ربط حد المسؤولية بأقل قيمة من القيم التالية: مقدار الخسارة الفعلي، أو مثلين ونصف المثل من أجرة الشحن الواجبة الدفع عن البضاعة المتأخرة، أو إجمالي المبلغ المستحق الدفع كأجرة شحن عن كل البضاعة المشحونة. وحظي ذلك الاقتراح بقدر من التأييد، واقتُرح الاضطلاع بمزيد من البحث بشأن جدوى الإحالة إلى قيمة البضاعة عند تقرير المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر.

١٨٧- غير أن الرأي السائد تمثل في أن مقدار أجرة الشحن المستحق الدفع عن البضاعة المتأخرة هو عامل أنسب لحساب مسؤولية الناقل عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر، وهذا قد لا يمت بأي صلة لقيمة البضاعة، وذلك تمشيا مع الصكوك الراهنة الأخرى. وأفيد بأن أجرة الشحن بدورها لها علاقة مباشرة بالالتزام الذي لم يؤده الناقل على النحو المتفق عليه. وقيل إنه، نظرا إلى تعذر التنبؤ بالقيمة السوقية في معظم الأحيان، فإن ذلك الحد سيفرض على الناقلين مخاطرة غير معقولة سيكون لها بدورها أثر سلبي في الشاحنين من حيث فرض أجور شحن أعلى. ولوحظ أن التعويض عن الخسارة بسبب الانخفاض في القيمة السوقية قد سبق تناوله في مشروع المادة ٢٣، وإذا كان ذلك الحكم غير واضح فينبغي توضيحه.

١٨٨- وأبدت عبارات تأييد مختلفة بشأن الاحتفاظ بحد المسؤولية المبين في مشروع المادة ٦ (١) (ب) من قواعد هامبورغ، أي مثلين ونصف المثل من مبلغ أجرة الشحن المستحق الدفع على البضاعة المتأخرة. وأشار إلى أن حد المسؤولية ينبغي أن يكون حافزا يدفع الناقلين إلى الوفاء بالتزاماتهم بشأن تسليم البضاعة في الوقت المطلوب، ولا ينبغي بالتالي أن يكون منخفضا جدا.

١٨٩- وتمثل الرأي المقابل والذي حظي بقدر كبير من التأييد في أن حد المسؤولية الذي يساوي في مقداره مبلغ أجرة الشحن عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر سيكون مناسباً. وأفيد بأن إجراء مقارنة عرضية بمحدود المسؤولية المبينة في قواعد هامبورغ مضلل، لأن هذه القواعد قلما تفضي، من الناحية العملية، إلى استرداد مثلين ونصف المثل من مبلغ أجرة الشحن المدفوع. وقيل في هذا الصدد إنه، بينما تدرج قواعد هامبورغ حدا قدره مثلين ونصف المثل من أجرة الشحن الواجبة الدفع، فإن حد المسؤولية الإجمالي، وفقاً للمادة ٦ (١) (ب) هو المبلغ الإجمالي لأجرة الشحن المدفوع بشأن الشحنة. وهذا يعني من الناحية العملية أن الحد يساوي في معظم الأحيان أجرة الشحن. فعلى سبيل المثال، قد يشحن الشاحن عشر حاويات بسعر قدره ١٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاصة على كل حاوية وأن تأخر إحدى الحاويات سيفرض مسؤولية قدرها ٢٥٠٠ من حقوق السحب الخاصة على كل حاوية، ولكن الحد سيكون فيما يعتبر أشيع الحالات، وهي تلك التي تتأخر فيها كل الحاويات، مساوياً لإجمالي أجرة الشحن الذي يصل إلى ١٠٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة، وليس ٢٥٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة. وذكر علاوة على ذلك أن حدود المسؤولية عن التأخر الواردة في قواعد هامبورغ تنطبق على كل أنواع المسؤولية عن التأخر، بينما يقتصر مشروع المادة ٦٥ على الخسارة الاقتصادية (اللاحقة). واقترح أن مبلغاً يساوي أجرة الشحن يمثل حداً كبيراً نظراً إلى أن الناقل يمكن أن يكون مسؤولاً عن التأخر تجاه عدد كبير من الشاحنين، ولذلك فإن استخدام أجرة الشحن كحد للمسؤولية يوفر حافزاً كافياً للناقل لكي يفي بالتزامه بالتسليم في الوقت المطلوب.

"ما لم يُتفق على خلاف ذلك"

١٩٠- انتقل الفريق العامل إلى النظر في مسألة ما إذا كان سيحتفظ بالعبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك"، التي تظهر في الخيارين ألف وباء. وأشار إلى أن القصد من إدراج هذه العبارة هو السماح بحرية التعاقد فيما يتعلق بمحدود المسؤولية ذات الصلة بالخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر. وانقسمت الآراء حول ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بهذه العبارة أم لا.

١٩١- وقيل إن الاحتفاظ بهذه العبارة سيجعل واحداً من التزامات الناقل الأساسية، وهو التسليم في الوقت المطلوب، غير إلزامي ويمكن أن يقوّض مبدأ حفز الناقلين على الوفاء بالتزامهم التعاقدية الأساسي. ولوحظ تأييداً لإلغاء هذه العبارة أنها غير ضرورية نظراً إلى أنه، إذا اتفق الطرفان على حد أعلى فقد كانت تلك الإمكانية معترفاً بها في الفصل ٢٠، وإلى أن أي اتفاق بشأن وضع حد أدنى سيكون مخالفاً للحكم المتعلق بالحرية التعاقدية.

وكان هناك تأييد قوي للرأي الذي مفاده أن هذه العبارة ستعني من الناحية العملية حرمان الشاحنين والمرسل إليهم من أي تعويض عن التأخر، لأن الناقلين سيدرجون بشكل متكرر في مستندات النقل المطبوعة مسبقا بنودا قياسية تقلل من المسؤولية عن التأخر إلى مبلغ قد يكون تافها. وأفيد بأن مستوى حرية التعاقد هذا، بينما يمكن أن يكون مقبولا بشأن عقود الحجم التي يتفاوض فيها كلا الطرفين على قدم المساواة، فهو لن يكون مناسباً في حالات أخرى من النقل الملاحي المنتظم تكون فيها عقود النقل عقود انضمام ولا تتاح فيها للشاحنين فرصة عادلة للتفاوض بشأن بنودها.

١٩٢- وأبدي تأييد قوي أيضا للاحتفاظ بهذه العبارة، وأشار إلى أن هذا الشرط قائم على اتفاق الطرفين وليس على إعلان من جانب الناقل فقط، وأن الشاحنين كثيرا ما يتمتعون اليوم بقوة تفاوضية كافية تمكنهم من التفاوض على شروط أفضل. وارتى كذلك أن المرونة التجارية هامة للسماح للطرفين بفرض حدود مختلفة بشأن الخسارة اللاحقة المناسبة لاحتياجاتهما وأن ذلك النهج يتوافق مع الممارسات التجارية. وأشار علاوة على ذلك إلى أن القضاء على حرية الطرفين بشأن هذه المسألة يمكن أن يعني تحويل الناقلين إلى ضامين لوصول البضاعة المشحونة في أوانها. وأفيد بأن هذه النتيجة سيكون لها أثر سلبي في صناعة تتميز بمنافسة كبيرة وشهدت في الآونة الأخيرة أحور شحن ضئيلة جدا. وقيل إن الشاحنين الذين يعتبرون وصول البضاعة في أوانها أمرا أساسيا لديهم دائما خيار شحن حمولتهم بوسائل نقل أسرع، كشحنها على وسيلة نقل جوي مثلا، مع دفع سعر شحن أعلى.

١٩٣- وبعد أن لاحظ الفريق العامل تباين الآراء حول هذه المسألة، اتفق على إرجاء البت نهائيا في مسألة الاحتفاظ بالعبارة أم لا إلى حين الانتهاء من البت فيما إذا كانت المسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن ستدرج في مشروع الاتفاقية أم لا. وإذا ما اتخذ قرار في ذلك الاتجاه، أدى ذلك على الأرجح إلى إلغاء هذه العبارة لكي تنطبق الفقرة على أساس إلزامي.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٥

١٩٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن النص الوارد في الخيار ألف مفضل وينبغي استخدامه كأساس لإجراء مزيد من المناقشات؛
- أن يُحتَفَظَ بالعبارة "ما لم يُتَّفَقَ على خلاف ذلك" بين معقوفتين من أجل النظر فيها أثناء دورة قادمة؛

- أن يجري أي توضيح ضروري لمشروعي المادتين ٢٣ و ٦٥ فيما يتعلق بأنواع الضرر التي هي مشمولة بكل حكم من هذين الحكمين؛
- أن يُرجأ اتخاذ قرار بشأن حد المسؤولية المناسب بشأن الناقل فيما يتعلق بالخسارة اللاحقة الناجمة عن التأخر ريثما يتم التوصل إلى توافق في الآراء بشأن أي حد لمسؤولية الشاحن عن التأخر.

مشروع المادة ٦٦ - سقوط الحق في الحد من المسؤولية

الفقرة (١)

١٩٥- ذُكر الفريق العامل بأن الفقرة (١) من مشروع المادة ٦٦ تنص على الشروط التي تسبب فقدان الناقل مزية الاستفادة من الحق في الحد من مسؤوليته. وتنص الفقرة على أن تلك الشروط تُستوفى إذا أثبت المطالب أن هلاك البضاعة أو تلفها أو إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى مشروع الاتفاقية قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال شخصي ارتكبه الشخص المطالب بحق الحد من المسؤولية، إما عن قصد أو عن استهتار، وعن علم بأن ذلك يُحتمل أن يتسبب في ذلك الهلاك أو التلف.

١٩٦- ولوحظ أن حكماً من هذا النوع يسمح بتجاوز مستوى حد المسؤولية في ظروف معينة هو سمة مشتركة في اتفاقيات النقل. وأُعرب عن موافقة عامة في الفريق العامل على بنية النص الوارد في الفقرة (١) والنهج المتبع فيه.

"شخصي"

١٩٧- أُعرب عدد من الوفود عن استياء شديد إزاء إدراج الكلمة "شخصي" بعد العبارة "فعل أو إغفال" في الفقرة (١)، إذ اعتقدت بأنهما تصعب أكثر مما ينبغي على المطالب بالبضاعة المشحونة أن يثبت أن شروط هذا الحكم قد استوفيت، وبالتالي تصعب تجاوز حد الناقل من المسؤولية. واستذكر الفريق العامل أن مسألة إدراج هذه العبارة أو عدم إدراجها قد نُوقشت باستفاضة خلال دورتها الثالثة عشرة، وقرّر عدم الرجوع عن القرار الذي اتخذته في ذلك الوقت (انظر الفقرات ٥٩ إلى ٦٠ و ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/552).

"[أد على النحو المنصوص عليه في عقد النقل]"

١٩٨- نظر الفريق العامل في إدراج العبارة "[أو على النحو المنصوص عليه في عقد النقل]" أو عدم إدراجها في نص الفقرة (١). وأعرب عن رأي بأنه يمكن حذف تلك العبارة، إذ ارتئي أن الذين يطبقون الحكم سوف يتوصلون إلى الاستنتاج الصحيح بصرف النظر عن إدراج تلك العبارة. وارثئي خصوصا أنه إذا استوفيت شروط الفقرة، سوف تؤدي إلى قرار بأنه يمكن تجاوز أي حدٍّ للمسؤولية أينما وُجد ذلك الحدّ، وبصرف النظر عن ظهور تلك العبارة المعيّنة أو عدم ظهورها في هذا الحكم. غير أنه أثّرت مخاوف من أنه لما كان مشروع الاتفاقية لا يسمح للأطراف إلا بالاتفاق على زيادة مستوى حدّهم من المسؤولية لا على تقليله، فإنه ما لم تدرج تلك العبارة قد يحدث ارتباك في بعض الولايات القضائية حيال ما إذا كان ينبغي أو لا ينبغي السماح لحدّ أعلى من المسؤولية، اتفق عليه، أن يظل قائما، حتى عندما تكون شروط الفقرة (١) قد استوفيت. واتفق الفريق العامل، بعد مناقشة المسألة، على أنه ينبغي حذف المعقوفتين الموضوعتين حول النص وأنه ينبغي استبقاء العبارة في الفقرة (١).

شواغل بشأن الصياغة

١٩٩- أعرب عن شواغل إزاء التفاعل بين مشروع المادة ٦٤ وصياغة مشروع الفقرة (١) من المادة ٦٦؛ فقبل على وجه الخصوص، إنه حيث إن العبارة "فيما يتعلق بـ" في نص مشروع المادة ٦٤ قد حُذفت تفضيلا لإدراج العبارة "تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية"، يُطرح سؤال عما إذا كان النص المنقح يتضمن حالات عن سوء تسليم البضاعة أو تسليمها دون تقديم مستند النقل القابل للتداول أو سوء وصفها في مستند النقل. وعلاوة على ذلك، إن لم تكن تلك الأحوال مشمولة في مشروع المادة ٦٤، يُطرح سؤال إضافي عما إذا كان يمكن أن تؤدي تلك الأحوال في أي وقت إلى حالة يمكن فيها تجاوز مقدار حد مسؤولية الناقل عملا بمشروع المادة ٦٦، لأنه قد لا يكون هناك أبدا أي قصد أو علم من جانب الناقل.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٦ (١):

٢٠٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي حذف المعقوفتين الموضوعتين حول العبارة "[أو على النحو الوارد في عقد النقل]" واستبقاء العبارة؛

- وافق الفريق العامل على نص مشروع الفقرة (١)، رهنا بأيّ تعديلات صياغية تراها الأمانة ضرورية من أجل التوضيح.

الفقرة (٢)

٢٠١- ذُكر الفريق العامل بأن الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٦ تنص على الشروط التي تؤدي إلى فقدان الناقل مزية الاستفادة من حق الحدّ من مسؤوليته في حالة التأخر في التسليم. ذلك أن تلك الشروط تُستوفى إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم حدث نتيجة لفعل أو إغفال شخصي ارتكبه الشخص المطالب بحقه في الحدّ من المسؤولية، إما عن قصد أو عن استهتار، وعن علم بأن ذلك يحتمل أن يسبب ذلك التأخر.

٢٠٢- وقد وافق الفريق العامل على نص مشروع الفقرة (٢)، على أن يكون مفهوماً أنه قد قُدم اقتراح بأنه إذا وُجد مستوى مناسب للحدّ من مسؤولية الشاحن عن التأخر ينبغي للفريق العامل أن ينظر في حكم مماثل في مشروع الفقرة (٢) ينص على الشروط التي يمكن بموجبها تجاوز مستوى ذلك الحدّ.

٢٠٣- وأثير شاغل بشأن الصياغة حيال العبارة "إذا أثبت المطالب" الواردة في مشروع المادة ٦٦ (٢) مقارنة بالعبارة "إذا ثبت" الواردة في الحكم المقابل في المادة ٨ (١) من قواعد هامبورغ وفي المادة ٤-٥ (هـ) من قواعد لاهاي-فيسي، إذ ارتئي أن ذلك سوف يحمّل المطالب بالبضاعة المشحونة عبئاً إضافياً.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٦ (٢):

٢٠٤- وافق الفريق العامل على مشروع الفقرة (٢) واضعاً في الاعتبار أنه قد يلزم وجود حكم مواز لأجل النص على مستوى حدود مسؤولية الشاحن، إذا ما عُيّن مستوى لها.

مشروع المادة ١٠٤ - تعديل مقادير حدود المسؤولية

٢٠٥- نظراً للعلاقة الوثيقة التي تربط هذا الحكم بأحكام الفصل ١٣ المعني بحدود المسؤولية، انتقل الفريق العامل إلى النظر في مشروع المادة ١٠٤ بشأن تعديل مقادير المسؤولية في مشروع الاتفاقية. وأشار الفريق العامل إلى أنه كان، في دورته الثالثة عشرة، قد طلب إلى الأمانة أن تعدّ إجراء تعديلياً محدداً يتيح بسرعة تعديل مقادير حدود المسؤولية في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ٤٠ من الوثيقة A/CN.9/552). وكان معروضاً على الفريق العامل نصّان لمشروع المادة ١٠٤، أحدهما أعدته الأمانة وأدرجته في نص مشروع الاتفاقية

الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، والثاني اقترح كصيغة منقحة ترد في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.77.

٢٠٦- وقد أعرب عن رأي مفاده أن حكماً كالذي يرد في مشروع المادة ١٠٤، سواء أكان في النص المنقح المقترح أم في الصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، يرتبط مباشرة بمستوى حدود مسؤولية الناقل. وارثني خصوصاً أن الإجراء الخاص بتعديل مقدار هذا الحد سيكون صارماً إذا وضعت هذه الحدود في مستوى عال، وسيكون أقل صرامة إذا هي وضعت في مستوى منخفض نسبياً.

تقديم النص الوارد في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.77

٢٠٧- في معرض تقديم التغييرات المقترحة التي ترد في النص المنقح المقترح، استمع الفريق العامل إلى تفسير مفاده أن مشروع المادة ١٠٤ يُقصد منه، كما جاء في الفقرة (١)، أن يكون إجراء تعديلياً محدداً لا يُتبع إلا فيما يتعلق بتعديل مقادير حدود مسؤولية الناقل المبيّنة في الفقرة (١) من مشروع المادة ٦٤. أما سائر التعديلات الأخرى على مشروع الاتفاقية فسوف تتم وفق المسار العادي المنصوص عليه في القانون العام للمعاهدات.

٢٠٨- وتنص الفقرة (٢) من النص المنقح المقترح على وجوب أن يتم طلب تعديل مقدار الحد من المسؤولية من جانب نصف عدد الدول المتعاقدة بدلاً من ربعها. وأعرب عن رأي مفاده أن هذا التغيير سوف يكفل وجود توافق كاف في الآراء بشأن حاجة الأطراف المتأثرة أكثر من غيرها، ولا سيما تلك التي تستأثر بنسبة كافية من حجم أو قيمة البضائع المنقولة بالوسائل المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية، إلى إحداث تغيير مادي في هذا الحكم. وأفيد أيضاً بضرورة أن تنص الفقرة (٢) من النص المنقح المقترح على إجراء التعديل أثناء اجتماع تعقده كل الدول المتعاقدة والأعضاء في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، لأنه ارتئي أن التغييرات الهامة التي تُدخل على النصوص المنجزة كثيراً ما تكون، بمقتضى القانون الدولي الخاص القائم، من عمل نفس الهيئات المتعددة الأطراف التي صاغت تلك النصوص.

٢٠٩- وقيل إن من بين الابتكارات الأخرى التي جاء بها النص المنقح المقترح ما يرد في الفقرة (٤) التي تناولت الآلية الصارمة والمحملة التسييس المتمثلة في اللجوء إلى تصويت لصالح إجراءات الأونسيترال العادية القائمة على توافق الآراء. وتحقيقاً لمزيد المرونة، اقترح اللجوء إلى آلية الموافقة القائمة على توافق الآراء كأسلوب مناسب لإجراء التعديلات، لأنها هي الآلية التي اعتمدت في اعتماد مشروع الاتفاقية ذاته.

٢١٠- وارثني أن مشروع الفقرة (٥) من مشروع المادة ١٠٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 غير ضروري، وهو قد حُذف من النص المنقح المقترح للحكم.

٢١١- وفي معرض تقديم التغييرات المقترحة أيضا، قيل إن مشروع الفقرة (٥) من النص المنقح المقترح هام في تحقيق بعض الاستقرار في مشروع الاتفاقية، وذلك بالحد من تواتر إمكانية تعديلات مستوى حدود المسؤولية ومن مقادير تلك الحدود. ويشير النص المقترح إلى أن الفترة الزمنية المناسبة لطلب أي تعديلات هي سبعة أعوام بعد بدء نفاذ مشروع الاتفاقية، وسبعة أعوام بعد نفاذ أي إجراء تعديلي سابق. كما يشير النص المقترح إلى حصر أي زيادة أو تخفيض لمستوى حدود المسؤولية في واحد وعشرين في المائة من مقداره، وإلى أنه لا يجوز زيادة أي حد أو تخفيضه بنسبة تزيد عن ضعفي المقدار الأصلي، في حساب تراكمي.

٢١٢- وينص مشروع الفقرة (٦) من النص المنقح المقترح على فترة زمنية لبدء نفاذ التعديل قدرها اثنا عشر شهرا من تاريخ إقرار التعديل من جانب عدد كاف من الدول المتعاقدة يكون، وفق ما تم اقتراحه، نفس العدد الذي أُتفق عليه أخيرا في مشروع المادة ١٠١ باعتباره عددا لازما لبدء نفاذ مشروع الاتفاقية برمته. وقيل إن الفقرتين (٧) و(٨) من مشروع المادة ١٠٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 نصتا على فترة زمنية أطول مما يلزم بالنسبة لبدء نفاذ التعديل.

٢١٣- وبدلا من توخي نهج النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 والذي يقتضي أن تنسحب الدول المتعاقدة من الاتفاقية برمتها، ينص مشروع الفقرة (٧) من النص المنقح المقترح على أن على الدول المتعاقدة إما أن تنسحب من التعديل وإما أن تلتزم به. وارثني أن نهج النص المنقح المقترح هو نهج يتسم بمزيد من المرونة ومن شأنه أن يتيح للدول، التي تواجه، على سبيل المثال صعوبات في إقرار التعديل داخليا قبل بدء نفاذه، أن تظل أطرافا في الاتفاقية نفسها.

الرودود الأولية على النص المنقح المقترح في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.77

٢١٤- لوحظ أن الفقرة (٢) من هذا الاقتراح تتوخى ثلاث مجموعات مختلفة من الدول التي تحضر أعمال أي دورة للأونسيترال تُعقد من أجل النظر في تعديل مقترح: الدول المتعاقدة الأعضاء في الأونسيترال؛ والدول غير المتعاقدة الأعضاء في الأونسيترال؛ والدول المتعاقدة غير الأعضاء في الأونسيترال. وأثير سؤال عما إذا كانت هناك سوابق لوجود هيئة مختلطة من هذا النحو قامت بتعديل اتفاقية من الاتفاقيات. وردا على ذلك، قيل إن الأنواع الثلاثة من الدول قد أُدرجت في النص لأنها تشكّل الأعضاء والمراقبين العاديين الذين

يشاركون في مداولات الأونسيرال التي تتم بتوافق الآراء، وإنّ جميع الدول المتعاقدة ينبغي أيضاً أن تشارك في أي مناقشات بشأن تعديل مشروع الاتفاقية. وكانت الأمثلة التي سبقت بهذا الشأن هي اعتماد بروتوكول فيسي، الذي لا يقتصر على عقد مؤتمر للأطراف المتعاقدة، والمفاوضات التي دارت بشأن اتفاقية سنة ١٩٧٤ بشأن فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع. وفي معرض الردّ على سؤال إضافي حول هذه النقطة، بخصوص ما إذا كانت هناك أي سابقة يمكن استبانتها لاعتماد إجراء تعديلي مبسّط من قبل مجموعة تضمّ دولاً غير متعاقدة، أُشير إلى مختلف اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، التي تتضمن إجراءات تعديلية محدّدة تم إقرارها بتوافق الآراء.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٠٤:

٢١٥ - بعد مناقشة أولية، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- تخصيص المزيد من الوقت للتفكير في الإجراء الذي ينص عليه مشروع المادة ١٠٤؛ الوارد في الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.56 و A/CN.9/WG.III/WP.77؛
- وإرجاء المزيد من النقاش بشأن هذا الحكم إلى موعد لاحق.

العلاقة بالاتفاقيات الأخرى: مشاريع المواد ٢٧ و ٨٩ و ٩٠

المناقشة العامة ومشروع المادة ٢٧

٢١٦ - أُشير إلى أن الفريق العامل سبق أن نظر في مسألة علاقة مشروع الاتفاقية بالاتفاقيات الأخرى في دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ١٩١ إلى ٢٠٢ من الوثيقة A/CN.9/526)، وأنه قد أوعز إلى الأمانة أن تعد أحكاماً بشأن تنازع الاتفاقيات بغية احتمال إدراجها في مشروع الفصل ١٩ خلال مناقشة الفريق العامل حول مشروع المادة ٢٧، في دورته الحادية عشرة أيضاً (انظر الفقرات ٢٤٥ إلى ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526، وخصوصاً الفقرات ٢٤٧ إلى ٢٥٠). وترد تلك الأحكام حالياً في النص الوارد في المادتين ٨٩ و ٩٠. وأشير أيضاً إلى أن الأمانة قد أعدت مذكرة بشأن علاقة مشروع الاتفاقية باتفاقيات أخرى (A/CN.9/WG.III/WP.78)، وأن القصد من تلك المذكرة أن تُقرأ مقترنة بمذكرة سبق أن أعدتها الأمانة بشأن نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.29). وقد استند الفريق العامل في نظره في مشاريع المواد ٢٧ و ٨٩ و ٩٠ إلى النص الوارد في المرفقين الأول والثاني بالوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢١٧- واستمع الفريق العامل إلى عرض قدّمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، سلّط فيه الضوء على بعض شواغل الاتحاد بشأن العلاقة بين مشروع الاتفاقية والاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع. ورأى الاتحاد أن مشروع الاتفاقية ينشئ نظاما قانونيا منافسا لاتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع فيما يتعلق بنقل البضائع بالطرق البرية. ومع التسليم بأن مشروع المادة ٢٧ من مشروع الاتفاقية يسعى إلى المواءمة بين أعمال الاتفاقيتين، احتجّ الاتحاد بأن أعمال مشاريع المواد ٢٧ و ٨٩ و ٩٠ من مشروع الاتفاقية مجتمعة سوف يفضي إلى جعل الطرف المتعاقد في اتفاقية عقود النقل الطرقي المذكورة والذي يريد الانضمام إلى مشروع الاتفاقية في وضع نزاع تجاه أحكام اتفاقية عقود النقل الطرقي. ورأى الاتحاد أن مشروع الاتفاقية سوف يخالف لدى إعماله أحكام المادة ٤١ (١) (ب) من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، فيما يتعلق بتعديل المعاهدات، وكذلك يخالف المادة ١ (٥) من اتفاقية عقود النقل الطرقي، التي تحظر على الأطراف المتعاقدة فيها إبرام أي اتفاقات خاصة فيما بينها بتغيير أحكام الاتفاقية المذكورة. كما احتجّ الاتحاد بأن أي طرف متعاقد في اتفاقية عقود النقل الطرقي سوف يكون في حالة نزاع تجاه تلك الأحكام لدى تصديقه على مشروع الاتفاقية قيد النظر، إذ يُدعى بأن نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية الذي يشمل النقل من الباب إلى الباب سوف يستتبع بالضرورة تغيير التزامات تلك الأطراف المتعاقدة بمقتضى اتفاقية عقود النقل الطرقي أو الإخلال بها. وأعرب الاتحاد عن شاغل آخر مؤداه أن أعمال مشروع المادة ٢٧ من مشروع الاتفاقية، الذي يتيح، في حالة حدوث هلاك أو تلف للبضاعة محدّدي الموضوع، إعمال الأحكام الإلزامية من الاتفاقيات الأخرى التي تنصّ تحديدا على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى، وقيل إن ذلك يخالف الطابع الإلزامي لاتفاقية عقود النقل الطرقي برمتها، بمقتضى الأحكام الواردة فيها (انظر المادة ٤١ من تلك الاتفاقية).

٢١٨- وردّا على هذه الملاحظات، أُشير إلى أن بعض تعليقات الاتحاد تستند إلى أحكام مؤقتة في مشروع الاتفاقية لا تزال رهن النظر فيها من جانب الفريق العامل. كما لوحظ أن عضوية الأطراف المتعاقدة في اتفاقية عقود النقل الطرقي لا تتطابق مع عضوية الأمم المتحدة، وأن الأمر يعود إلى الأطراف المتعاقدة في تلك الاتفاقية لتقييم نطاق التزاماتها التعاقدية بموجب القانون الدولي العام. وأخيرا، تم التشديد أيضا على أن نوع عقد النقل المتوخى أن يشمل مشروع الاتفاقية يختلف اختلافا واضحا عن النوع الذي تشمله اتفاقية عقود النقل الطرقي.

٢١٩- وشرع الفريق العامل في النظر في أوجه التنازع المدّعاة بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الدولية الأخرى في مجال نقل البضائع. وعلى سبيل التمهيد بقصد التخفيف من

أي شواغل مُتصورة بشأن العلاقة بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الأخرى، اقترح أن يعدّل نص مشروع المادة ٨٩ بالاستعاضة عن العبارة "وينطبق إلزاميا على عقود نقل البضاعة أساسا بواسطة نقل أخرى خلاف النقل بحرا" بالعبارة "وبقدر ما ينطبق إلزاميا على عقد النقل المعني ولا يمكن لهذه الاتفاقية أن تجبّه". وأوضح أن هذا التغيير المقترح يُقصد به أن يضمن ألا تُطبّق اتفاقيات النقل الأخرى إلا عندما يكون ذلك التطبيق ضروريا حقا، بقدر ما يكون كذلك، وعندما يمكن القول بعدم إمكانية تطبيق مشروع الاتفاقية. وقد أخذ الفريق العامل علما بذلك الاقتراح.

٢٢٠- ولوحظ أن لكل من مشروع الاتفاقية واتفاقية عقود النقل الطرقي مجال تطبيقه الخاص والمميّز، بناء على نوع عقد النقل المتوخى إدراجه. وأشار إلى أن مشروع الاتفاقية يتعلق بعقود النقل "البحري زائدا" أي التي تتضمن نقلا داخليا إضافيا، بينما تتعلق اتفاقية عقود النقل الطرقي بعقود نقل البضائع على الطرق حصرا. ولوحظ كذلك أن أعمال مشروع المادة ٢٧ يقصد به أن يراعي أحكام الاتفاقيات القائمة لنقل البضائع الداخلي المتصلة بمسائل المسؤولية ويحافظ على تلك الأحكام، وأن يخضع الناقل الداخلي المنفّذ دوما لنظام المسؤولية الداخلي للنقل الأحادي الواسطة الذي يتبع له ذلك الناقل، بينما يخضع الناقل المتعاقد العام للنظام المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية. وقد شجّع الفريق العامل على اجتناب الإفراط في التركيز على تنازع الاتفاقيات المحتمل.

٢٢١- وقيل إن محور مشكلة تنازع الاتفاقيات هو تعريف عقد النقل في مختلف الاتفاقيات. وعلى سبيل المثال، ذُكر أن تعريف 'عقد النقل' في مشروع الاتفاقية واسع جدا، ويمكن أن يشمل جزءا بحريا قصيرا نسبيا ونقلا داخليا طويلا جدا. وإضافة إلى ذلك، تؤدي أحكام النقل المختلط الواردة في اتفاقيات أخرى، مثل المادة ٢ من اتفاقية عقود النقل الطرقي والمادة ٣٨ من اتفاقية مونتريال، إلى تطبيق تلك الاتفاقيات على عملية النقل بكل مراحلها في بعض الحالات المعيّنة، بغض النظر عن أن العملية تنطوي على وسائط نقل أخرى. ويبدو أن ذلك يحدث تنازعا مباشرا بين تلك الاتفاقيات ومشروع الاتفاقية؛ ولكن أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٢٧ هو الآلية الأنسب التي يمكن من خلالها معالجة أوجه التنازع تلك، رهنا بأي تعديلات ضرورية في الصياغة.

٢٢٢- وذُكر أن التنازع بين الاتفاقيات ينشأ في حالة اتفاقيات النقل وذلك في المقام الأول عندما تسمح أحكام النطاق بتداخل في أنواع عقود النقل التي تشملها الاتفاقية. وقيل، على وجه الخصوص، إن هذا الشاغل لا يكون معقّدا بصفة خاصة إلا إذا ما قرئت أحكام النطاق الواردة في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة بتساهل واسع جدا. وأعرب عن رأي مؤداه أن

أحكام النطاق الواردة في مشروع الاتفاقية معتدلة ودقيقة تماما بالمقارنة مع أحكام اتفاقيات أخرى، وأنه تم تحقيق المزيد من الدقة في نطاق مشروع الاتفاقية بإجازة رفع الدعاوى على الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري فقط، وترك المجال ليكون الناقلون الداخلون خاضعين لنظمهم القانونية الداخلية الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة. وقد أُقرّ بأنه على الرغم من هذه الآليات، يمكن أن توجد حالات ينشأ فيها نزاع بين الأنظمة المطبقة على عقد النقل الجامع الشامل وعقد النقل الأحادي الواسطة، وبأن القصد من مشروع المادة ٢٧ السماح بالتنسيق في تلك الحالات بإفساح المجال في مشروع الاتفاقية لإدراج أحكام إلزامية في الاتفاقيات الحالية أو المستقبلية، ولكن فيما يخص مسؤولية الناقل أو الحد من مسؤوليته أو الوقت المتاح لرفع الدعوى فحسب. وقيل إن السبب الكامن في الحفاظ على أولوية مشروع الاتفاقية بالنسبة إلى جميع المسائل الأخرى إنما يتعلق بمسألة تثير قلقا بالغاً بشأن اليقين التجاري، إذ لا بد من أن يظل أسلوب معالجة الجوانب المستندية الخاصة بالشحن المتعدد الوسائط ثابتا وخاضعا لقواعد مشروع الاتفاقية. وذكر أنه خلافا لذلك سينشأ عدم استقرار، بأن يتحوّل فجأة، على سبيل المثال، مستند النقل القابل للتداول إلى مستند نقل غير قابل للتداول. بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع فيما يتعلق بالمرحلة الطرقية من النقل. وقيل إن ثمة حججا مماثلة تدعو إلى الحفاظ على الحق في إصدار التعليمات فيما يتعلق بالبضاعة، والحق في المراقبة، إذ خلافا لما تنص عليه بعض اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، يستطيع الشاحن بمقتضى أحكام مشروع الاتفاقية أن يمنع المرسل إليه الذي لم يسدّد ثمن البضاعة من أن يستلمها، مع ذلك، في نهاية مسار النقل.

٢٢٣- ورغم الارتياح العام الذي أبدى فيما يخص النهج المتبع في مشروع المادة ٢٧ تجاه وجود اتفاقيات أخرى، ورغم الاتفاق العام على أن الفريق العامل كان قد اتفق على اعتماد نهج شبكي محدود في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢١٩ إلى ٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/526)، فقد أُثير بعض دواعي القلق فيما يتعلق بمسألة ما إذا كان نطاق مشروع المادة ٢٧ واسعا بما فيه الكفاية لتقديم تدبير علاجي كامل لتنازع الاتفاقيات. وبما أن مشروع المادة ٢٧ لا يشير إلا إلى أحكام إلزامية، فقد أُعرب، على وجه الخصوص، عن رأي مؤداه أن النزاعات قد تنشأ كذلك في حالة الأحكام غير الإلزامية، كما هي الحال فيما يخص أحكام الإشعار بوقوع تلف، وبأن مشروع المادة ٢٧ لا يقدم ردّا وافيا بشأن تلك الأحوال. وفي هذه الحالة، قيل إن أحكام مشروع الاتفاقية قد تبدو أنها تتداخل مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة. وقيل إن أحد الحلول الممكنة للمشكلة المتصلة بالأحكام غير الإلزامية هو إضافة

حكم ينص على أنه يجوز للطرفين الأخذ بخيار عدم التقيّد بالأحكام غير الإلزامية الواردة في الاتفاقيات الأخرى بقدر ما تتنازع تلك الأحكام مع أحكام مشروع الاتفاقية.

٢٢٤- وقيل إن ثمة مشكلة أخرى تتعلق بصياغة مشروع المادة ٢٧ (١) (ب) '١' في حد ذاته، إذ يشير إلى اتفاقيات تقضي أحكامها بأن "تنطبق على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل ... أو على أي منها" بمقتضى عقد النقل. وأشار أيضا إلى أنه نظرا لاختلاف نطاقات انطباق مختلف اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، فإن أحكامها قد لا تنطبق أبدا، "وفقا لبنود تلك الاتفاقيات"، وأن مشروع المادة ٢٧ قد لا يكون له أي مفعول سارٍ على الإطلاق، مما يؤدي إلى إنشاء نظام موحد بدل نظام شبكي محدود. واقترح أن تُحذف العبارة "تقضي بأن تنطبق تلك الأحكام على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل بمقتضى عقد النقل أثناء تلك الفترة أو أيًا من تلك الأنشطة" والاستعاضة عنها بالعبارة التالية "وكان يمكن أن تنطبق تلك الأحكام إذا كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بمرحلة النقل المحددة التي حدث فيها الهلاك أو التلف". وزيادة في تأييد فكرة النظام الشبكي المحدود، قيل إن هذا النظام سيكون عمليا بغية إيجاد الوضع المفضل الذي يقيم فيه الدعوى على الناقل المتعاقد المطالبُ بالبضاعة المشحونة، بدل الناقل المنفذ.

٢٢٥- وأعرب البعض عنه رأي مفاده أن مشروع المادة ٢٧، إذا ما أضيفت إليه بعض التعديلات الصياغية لكي يأخذ في الحسبان المشاكل المحددة الخاصة بتداخل الاتفاقيات، مثل اتفاقية مونتريال، قد يكون كافيا لضمان تقديم حل لأي تنازع محتمل بين الاتفاقيات. وفي ضوء ذلك، قال البعض إن الحكمين الإضافيين في مشروع المادتين ٨٩ و ٩٠ غير ضروريين، بل إنهما يعقدان النهج الواضح والممكن توقّعه تجاه المشكلة المبيّنة في مشروع المادة ٢٧. وتأييدا لهذا الرأي، قيل إن مشروع المادة ٨٩ يسمح بصلاحيّة تقديرية واسعة جدا لاتخاذ قرار بخصوص أي اتفاقية يجب تطبيقها، وأعرب عن تفضيل النهج الأكثر يقينا المعروض في مشروع المادة ٢٧. وعلاوة على ذلك، قيل إن استخدام مشروع المادة ٨٩ كحل لمشكلة تنازع الاتفاقيات لن يقدم تفسيراً دقيقاً وموحّداً كذلك الذي يمكن التوصل إليه بالاعتماد على مشروع المادة ٢٧. بيد أن الآخرين الذين أيدوا مشروع المادة ٢٧، رأوا أن لمشروع المادتين ٨٩ و ٩٠ دورا متواصلا ممكنا لأجل معالجة الأحوال التي ينشأ فيها نزاع مباشر لا يمكن اجتنابه بين أحكام مشروع الاتفاقية وتفعيل أحكام اتفاقيات أخرى، كالمادتين ١٨ (٤) و ٣٨ من اتفاقية مونتريال. إضافة إلى ذلك، أعرب عن الاعتقاد بأن موقع مشروع المادتين ٨٩ و ٩٠ في الفصل المعنون "الاتفاقيات الأخرى" أنسب فيما يتعلق بتنازع

أحكام الاتفاقيات، وبأن إدراج مثل هذه الأحكام قد يضيف أماناً في التفسير إذا ما نشأت منازعات من هذا النحو.

"[القانون الوطني]"

٢٢٦- أعربت عدة وفود عن رأي مؤداه أن التعبير "قانون وطني" الوارد في مستهل مشروع المادة ٢٧ (١) (ب) ينبغي حذفه. وتأييدا لهذا الرأي، قيل إن حذف هذا التعبير سيعزز التوحيد في التفسير واليقين القانوني. وذُكر أيضا أن زيادة تعقيد تكلفة المطالبة بالبضاعة المشحونة فيما يتعلق بضرورة تحديد أحكام القانون الوطني المنطبقة هما مسألتان تفرضان عدم استبقاء مثل هذا التعبير. بيد أن عددا كبيرا من الوفود أعربت عن رغبتها في استبقاء النص بين معقوفتين، بانتظار إمعان النظر في هذا التعبير. وتأييدا لهذا الاقتراح، أعرب عن رأي مؤداه أنه في بعض الحالات حيث تكون مرحلة النقل الأخيرة طُرقية ومحلية على نحو صرف، فإن حذف هذا التعبير قد ينتج عنه انطباق نظام على المرحلة الطرقية مختلفا اختلافا ملحوظا عن النظام الذي يمكن أن ينطبق في إطار القانون المحلي. وارثني أنه ينبغي مواصلة النظر في مثل هذا السيناريو الممكن، أو في ما إذا كان بالإمكان تكييف مثل هذه الشواغل عن طريق اتباع نهج آخر في مشروع النص.

مشكلة صياغية إضافية

٢٢٧- أثيرت تساؤلات حول مسألة ما إذا كان من الضروري الإشارة في مشروع المادة ٢٧ (١) (ب) '٣' إلى "عقد حصوصي"، أو ما إذا كان بالإمكان حذف اللفظة "حصوصي" من النص.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٧:

٢٢٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الإبقاء على مخطط مشروع المادة ٢٧ مع إمكانية إدخال تحسينات صياغية عليه؛
- ينبغي حذف القوسين من حول الفقرة ١ والإبقاء على النص؛
- يُطلب إلى الأمانة النظر في صيغة بديلة لجوانب مثل التعبير "according to their terms apply" ("تقضي بأن تنطبق الأحكام")؛

- الإبقاء على المعقوفتين حول الفقرتين ٢ و ٣؛
- ينبغي الإبقاء على التعبير "[أو قانون وطني]" الوارد في مستهل مشروع المادة ٢٧ (١) (ب) بانتظار مواصلة النظر فيه.

المادة ٨٩- الصكوك الدولية التي تحكم وسائط النقل الأخرى والمادة ٩٠- الغلبة على المعاهدات السابقة

٢٢٩- واصل الفريق العامل مناقشته للعلاقة بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الأخرى استناداً إلى مشروعَي المادتين ٨٩ و ٩٠، اللذين أُشير إلى أنهما قد أُدرجا في مشروع الاتفاقية بناء على طلب الفريق العامل في دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٢٤٥ إلى ٢٥٠ من الوثيقة A/CN.9/526، وخصوصاً الفقرتين ٢٤٧ و ٢٥٠)، ولكن الفريق العامل لم ينظر فيهما بعد.

٢٣٠- وأُعرب عن شاغل مفاده أنه يبدو أن مشروعَي المادتين ٨٩ و ٩٠ يناقض أحدهما الآخر، حيث أن مشروع المادة ٨٩ يتيح غلبة الاتفاقيات الأخرى على مشروع الاتفاقية في حالات التنازع، بينما ينص مشروع المادة ٩٠ على الغلبة لمشروع الاتفاقية على جميع ما سبقه من اتفاقيات أخرى منازعة له. وفي ضوء ذلك، اقترح حلان محتملان: إما حذف أحد مشروعَي المادتين ٨٩ و ٩٠، وإما حذف الحكمين كليهما. وفي هذا الصدد، ذُكر أن مشروع المادة ٢٧ يتيح حلاً مرضياً لمشكلة أي تنازع محتمل بين الاتفاقيات الأخرى بشأن النقل الأحادي الواسطة ومشروع الاتفاقية، وأنه ليس من الضروري أو المستصوب إدراج حكم إضافي في هذا الصدد.

٢٣١- وأُعرب عن آراء أخرى تأييداً للاقتراح الداعي إلى حذف مشروعَي المادتين ٨٩ و ٩٠ والسماح ببقاء مشروع المادة ٢٧، مقترناً بأحكام تنازع الاتفاقيات المحددة الواردة في مشروع الاتفاقية في مشاريع المواد ٧٩ و ٩١ و ٩٢ و ٩٣ والحكم المتعلق بالانسحاب في مشروع المادة ١٠٢، باعتبارها الأحكام الوحيدة المقصود بها تسوية أي تنازع اتفاقيات محتمل. وتأييداً لهذا الاقتراح، أُعرب مجدداً عن الرأي القائل بأنه، من منظور الاتفاقيات الأخرى بشأن النقل الأحادي الواسطة، مثل اتفاقية عقود النقل الطرقي، لا يوجد تنازع مع مشروع الاتفاقية لأن نطاق تطبيق تلك الاتفاقيات مرتبط بعقود نقل تختلف عن عقد النقل "البحري زائداً" الذي يشمل مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ٢٢٥ أعلاه). ولذلك، قيل إن موضوع تلك الاتفاقيات ومشروع الاتفاقية ليس واحداً. وثانياً، قيل إن مشروع المادة ٢٧ قد صيغ في البداية باعتباره نهجاً شبكياً محدوداً ليؤدّي دور حكم بشأن تنازع الاتفاقيات،

وإن فصله من الدور المتعلق بتنازع الاتفاقيات يمكن أن يؤدي إلى تطبيق واسع لمشروع المادة ٢٧ على جميع عمليات النقل الداخلية المتوخّاة في مشروع الاتفاقية. وقيل إن تفسيراً من هذا القبيل يمكن أن يؤدي إلى انخفاض كبير في إمكانية استرداد عوض عن الأضرار من جانب الشاحن، الذي يكون مقيّداً بالتالي في حالة النقل الطرقي بحدود المسؤولية التي تقرّها اتفاقية عقود النقل الطرقي. بما مقداره ٨,٣٣ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام، بدلا من حدود مسؤولية مشابهة، على سبيل المثال، لما تقرّره قواعد لاهاي-فيسي. بما مقداره ٦٦٦,٦٧ وحدة لكل كيلوغرام. واستناداً إلى هذا المثال، قيل إن إمكانية الاسترداد بمقتضى حدود المسؤولية لكل كيلوغرام الواردة في اتفاقية عقود النقل الطرقي لن تكون أفضل من إمكانية الاسترداد بمقتضى حدود المسؤولية لكل كيلوغرام. بمقتضى حكم مثل الحكم الوارد في قواعد لاهاي-فيسي، إلا عندما يزن الطرد الواحد أكثر من ٨٣ كيلوغراماً، وقيل إن ذلك أمر نادر الحدوث. وأخيراً، قيل إن مشروعى المادتين ٨٩ و ٩٠ زائدان دونما داع على أي حال، لأنه إذا كان هناك أي تنازع مع اتفاقية أخرى فيما يتعلق بموضوع ما، ففي ضوء المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، تجبّ أي اتفاقية لاحقة تتناول نفس الموضوع أحكام الاتفاقية السابقة لها.

٢٣٢- وفي حين أنه كان هناك اتفاق على أن مشروع المادة ٩٠ يمكن أن يُحذف لأنه يحتمل أن يسبّب ارتباكاً فيما يتعلق بتطبيق المادة ٣٠ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، ظلّ هناك تأييد كبير في الفريق العامل للإبقاء على مشروع المادة ٨٩، على الأقل في الوقت الحالي. وفي هذا الصدد، أعيد الإعراب عن شواغل أثّرت خلال المناقشة السابقة (انظر الفقرة ٢٢٥ أعلاه) فيما يتعلق بمدى ملاءمة مشروع المادة ٢٧ في التعامل مع مسائل تنازع الاتفاقيات عموماً حيثما قد تنشأ فيما يتعلق ببعض اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة وفيما يتعلق ببعض صكوك النقل الأحادي الواسطة الإقليمية خلاف اتفاقية عقود النقل الطرقي، مثل القواعد الموحّدة بشأن النقل الطرقي التي وضعتها المنظمة المعنية بمواءمة قوانين الأعمال في أفريقيا. ورئي على وجه الخصوص أن مشروع المادة ٨٩ يمكن أن يتيح حماية إضافية إزاء احتمال تنازع الاتفاقيات المتبقي هذا، بقدر ما تكون تلك الحماية ضرورية إضافة إلى أعمال مشروع المادة ٢٧. وعلاوة على ذلك، وتأييداً لاستبقاء مشروع المادة ٨٩، قُدّم طلب محدّد حرصاً على اليقين فيما يتعلق بمقصود ذلك الحكم من خلال الإبقاء على كلمة "أساساً" حسبما ترد فيه وفي المادة ٢٥ (٥) من قواعد هامبورغ.

٢٣٣- وذكّر في معرض الرد أن تلك الشواغل بشأن الحماية الإضافية لا داعي لها وأن مشروع المادة ٢٧ يعرض حلاً واضحاً وكاملاً للمشكلة وأن إضافة مشروع المادة ٨٩ إلى

مشروع الاتفاقية يمكن، في الواقع، أن يؤدي إلى ارتباك وأن يضيف غموضاً على المفعول المقصود لمشروع المادة ٢٧. وفي هذا الصدد، أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٨٩ بصيغته الحالية هو حكم مفرط التعميم على نحو لا يؤدي الدور المتوخى له بأن يسد ما يحتمل أن يتركه تطبيق مشروع المادة ٢٧ من ثغرات. ولكن ذكر أنه من أجل تخفيف الشواغل المتبقية فيما يتعلق بوضوح تطبيق مشروع المادة ٢٧ باعتباره حكماً بشأن تنازع الاتفاقيات، يمكن للأمانة أن تقترح أحكاماً توضيحية إضافية، مثل الحكمين الواردين في الفقرتين ٢٩ و ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.78، تقضي بألا يكون رفع الدعاوى بمقتضى مشروع الاتفاقية متاحاً إلا على الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري، وأن المطالبات تجاه سائر الناقلين الداخليين غير مشمولة في هذا الصدد. وقدمت اقتراحات إضافية مفادها أنه، في ضوء دور مشروع المادة ٢٧ باعتباره حكماً بشأن تنازع الاتفاقيات، ربما ينبغي أن يعاد النظر في الموضوع الأمثل له في مشروع الاتفاقية، وأنه يمكن للأمانة أن تنظر أيضاً في تقديم إيضاحات لنص مشروع الاتفاقية بالاستناد إلى سند شحن النقل المختلط ("COMBICONBILL") المشار إليه في الفقرة ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.78.

٢٣٤- وبما أنه قد أثبتت شواغل فيما يتعلق باحتمال نشوء تنازع في الاتفاقيات مع اتفاقية مونتريال (انظر الفقرة ٢٢٥ أعلاه)، ذكر أنه، رغم أن الجمع بين النقلين الجوي والبحري في عملية نقل واحدة يعد أمراً نادر الحدوث، يمكن أن يقدم إيضاح إضافي لمشروع الاتفاقية لضمان عدم وجود تنازع متبق مع اتفاقية مونتريال. وفي هذا الصدد، أثبتت شواغل إضافية مفادها أن تنازعا مباشراً بين الاتفاقيات يمكن أن ينشأ أيضاً بين مشروع الاتفاقية والصكوك الصادرة بمقتضى بعض الاتفاقات الإقليمية التي تؤثر على التجار والنقل، مثل منظمة مواءمة قوانين الأعمال في أفريقيا.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادتين ٨٩ و ٩٠:

٢٣٥- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحذف مشروع المادة ٨٩؛
- أن يُحذف مشروع المادة ٩٠؛
- طلب إلى الأمانة أن تنظر في الموضوع الأمثل لإدراج مشروع المادة ٢٧؛
- أن ينظر في إدخال إيضاحات صياغية على مشروع الاتفاقية لضمان التطبيق السليم للنظام الشبكي المحدود في ضوء الفقرات ٢٦ و ٢٩ و ٣٦ من الوثيقة

الاتفاقية واتفاقية مونتريال. A/CN.9/WG.III/WP.78، ومن أجل ضمان ألا يكون ثمة تنازع بين مشروع

مشروع المادة ٦٤ - أساس حدود المسؤولية (تابع - الفقرتان ١٧٥ و ١٧٦ أعلاه)
الفقرة (٢) (تابع)

٢٣٦- استذكر الفريق العامل أن مشروع المادة ٦٤ (٢) يحتوي على خيارين، كلاهما ينص على نظام خاص بشأن مستوى المسؤولية بالنسبة إلى هلاك البضاعة أو تلفها في موضع غير محدد. واستذكر كذلك أنه كان قد اتفق على إرجاء النظر في تلك الفقرة إلى ما بعد مناقشته حول موضوع علاقة مشروع الاتفاقية بالاتفاقيات الأخرى (انظر الفقرتين ١٧٥ و ١٧٦ أعلاه).

٢٣٧- وقد أعرب عن رأي مؤداه أنه باعتبار العدد الكبير من الطرود التي قد توضع في حاوية واحدة، فإن الأخذ بالحدّ القائم على حساب كل طرد بمفرده في تجارة الحاويات قد يؤدي في الممارسة العملية إلى رفع مستوى التعويض في النقل البحري بالمقارنة بالنقل الداخلي (انظر المثال الوارد في الفقرة ٢٣١ أعلاه). ولذا فقد قُدّم اقتراح بحذف الفقرة (٢)، إذ أعرب عن الاعتقاد بأن من شأن الشاحنين أن يحصلوا على مبالغ مستردة أعلى مستوى تعويضاً عن الضرر. بمقتضى نظام المسؤولية في مشروع الاتفاقية، وأن المبلغ المستردّ تعويضاً عن هلاك غير محدد موضعه ينبغي أيضاً لهذا السبب أن يكون خاضعاً لنظام المسؤولية العام. بمقتضى مشروع الاتفاقية. وقد حظي هذا المقترح ببعض التأييد؛ في حين اقترحت بعض الوفود أن مسألة حدّ المسؤولية يمكن تناولها في مشروع المادة ٢٧، وأشارت إلى أن الفقرة (٢) تؤدي على أيّ حال إلى إدخال قدر من عدم اليقين في هذا النظام. ولكن قيل إنه من السابق لأوانه حذف الفقرة (٢)، وإنه ينبغي للفريق العامل أن يعاود النظر في هذه المسألة بعد أن يتم إقرار مستويات حدّ المسؤولية في مشروع المادة ٦٤ (١). وأشار أيضاً إلى أن كلا الخيارين الواردين في الفقرة (٢) غير واضح، وأنها يحتاجان إلى إعادة صياغة على نحو جوهري، إذا ما أُريد استبقاء أي منهما.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٤ (٢):

٢٣٨- نظراً لأن هذه المسألة هي آخر ما تناوله الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة ونظراً لضيق الوقت، علّق الفريق العامل مناقشته، واتفق على مواصلة المناقشات بشأن مشروع الفقرة (٢) من المادة ٦٤ في دورة مقبلة.

العوارية العامة - الفصل ١٨

٢٣٩- نظر الفريق العامل في نص الفصل ١٨ (الذي يضم المادتين ٨٧ و ٨٨) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، واستذكر مناقشاته السابقة حول ذلك الفصل (انظر الفقرات ١٣٧ إلى ١٤٣ من الوثيقة A/CN.9/510، والفقرات ١٨٣ إلى ١٩٠ من الوثيقة A/CN.9/526).

مشروع المادة ٨٧

٢٤٠- استُذكر أن مشروع المادة ٨٧ يستنسخ بقدر كبير الأحكام الخاصة بالعوارية العامة بصيغتها الواردة في قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ، ويعبر عن السياسة العامة المتفق عليها بأنه لا ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يمسّ بتطبيق الأحكام التي ترد في عقد النقل أو في القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة. وقد أُتفق على أن المبدأ الوارد في مشروع المادة ٨٧ مفيد وينبغي الحفاظ عليه. وقُدّم اقتراح بإدراج أي توضيح ضروري يبيّن أن إعمال المادة ١٦ (٢) لا يُقصد به أن يكون له أي مساس بنظام العوارية العامة القائم حالياً.

مشروع المادة ٨٨

٢٤١- لوحظ أن الفقرة (١) يُقصد بها أن تجسّد المبدأ القائل بأنه يجب أولاً صدور القرار بشأن تسوية العوارية العامة، وإثبات القرار بشأن العوارية العامة، وأن الأمور الخاصة بالمسؤولية من شأنها أن تُقرّر بعد ذلك بناءً على الأساس نفسه الذي تقوم عليه المسؤولية بشأن مطالبة يقدّمها مالك بضاعة مشحونة بخصوص هلاك البضاعة أو تلفها.

٢٤٢- كما لوحظ أن الفقرة (٢) تتناول موضوع فترة التقادم لسقوط المطالبات المتعلقة بالعوارية العامة. وذكّر أنه حين صياغتها كان يوجد بعض الشك في ما هي الفترة الزمنية التي ينبغي تطبيقها، ولكنّ اللجنة البحرية الدولية عمدت لاحقاً في عام ٢٠٠٤ إلى إصدار صيغة منقّحة من قواعد يورك-أنتورب بشأن العوارية العامة لعام ١٩٩٤، تضمّنت فترة تقادم مدّتها سنة واحدة من تاريخ تسوية العوارية العامة أو ست سنوات من تاريخ انتهاء المغامرة البحرية المشتركة، أي أيّهما يأتي أولاً. وذكّر أنه باعتبار عدم الوضوح فيما إذا كانت فترة التقادم في عقد خصوصي يمكن أن ترجح على فترة تقادم في القانون الدولي، وأن الصيغة المنقّحة من قواعد يورك-أنتورب بشأن العوارية العامة الصادرة عام ٢٠٠٤ لم تنل بعد قبولاً عاماً، فقد يكون من المفيد استبقاء الفقرة (٢) حرصاً على الوضوح، ولكنّ

مع تعديل نصها لكي يجسّد قواعد يورك-أنتورب فيما يتعلق بالمطالبات؛ بمقتضى سندات أو كفالات العوارية العامة.

٢٤٣- بيد أنه أعرب عن الاعتراض على استبقاء المادة ٨٨. فقد قيل إن تضمين فترة التقادم الزمني الواردة في الصيغة المنقّحة من قواعد يورك-أنتورب لعام ٢٠٠٤ يمكن أن يحدث اضطراباً لأن القواعد المنقّحة لم يأخذ بها بعدُ تماماً جميع مالكي سفن النقل. واقترح من ثم أن تُترك معالجة مسألة حدّ الإبطال الزمني للنظام القانوني القائم حالياً بشأن تسوية العوارية العامة.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفصل ١٨:

٢٤٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- استبقاء المادة ٨٧ من حيث المضمون؛

- وحذف المادة ٨٨.

الاختصاص - الفصل ١٦

مناقشة عامة

٢٤٥- جرى تذكير الفريق العامل بأنه قد نظر مؤخراً جدا في موضوع الاختصاص في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ٩ إلى ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/591)، وبأنه سبق أن نظر في هذا الموضوع في دورته الرابعة عشرة (انظر الفقرات ١١٠ إلى ١٥٠ من الوثيقة A/CN.9/572) وفي دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١١٠ إلى ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/576). واستذكر أيضاً أن نصاً منقحاً للفصل المتعلق بالاختصاص أُعدّ لكي ينظر فيه الفريق العامل في الدورة الحالية (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.75)، ويستند إلى النص الذي نظر فيه الفريق العامل في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/591)، كما يستند إلى نظره في ذلك النص (انظر الفقرات ٧٤ إلى ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/591). وقد أُدرجت في النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.75 اقتراحات معيّنة مقدّمة من الأمانة بشأن تحسينات صياغية، كما هو مبين في حواشي تلك الوثيقة. واستندت المناقشة التي دارت في الفريق العامل حول الأحكام المتعلقة بالاختصاص إلى النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.75.

اقترح بشأن التحفظ على الفصل أو إدراج حكم بشأن "الاختيار الصريح" له ٢٤٦- اقترح في الفريق العامل، بالنظر إلى مجموعة الآراء المتباينة التي أعرب عنها خلال الدورة السادسة عشرة فيما يتعلق بمعاملة وإنفاذ الأحكام الخاصة باختيار المحكمة والواردة في الفصل المتعلق بالاختصاص من مشروع الاتفاقية، أن ينظر الفريق العامل في اعتماد نص يتيح للدول المتعاقدة إبداء تحفظ على الفصل بكامله، أو اعتماد نص في مشروع الاتفاقية يتيح للدول المتعاقدة أن توافق بصورة محددة على الالتزام بالفصل المتعلق بالاختصاص، أو أن "تختار التقيّد الصريح" به. وأعرب عن رأي مفاده أن هذا النهج سيزيد من احتمال أن ينال مشروع الاتفاقية قبولا واسعا من الدول المتعاقدة، وأن يتم التوصل إلى توافق آراء أوسع على الفصل المتعلق بالاختصاص.

٢٤٧- ومن حيث الصياغة المحددة، اقترح صوغ حكم جديد يحتوي على بديل ألف على غرار ما يلي: "يجوز لأي دولة أن تبدي تحفظا بشأن هذا الفصل"، وبديل باء يكون نصه مثل ما يلي: "لا تنطبق أحكام هذا الفصل على دولة متعاقدة إلا إذا أصدرت تلك الدولة إعلانا بذلك المفاد." فضلا عن ذلك، أوضح أنه يمكن، بإتاحة إبداء تحفظ على الفصل المتعلق بالاختصاص أو بإدراج حكم بشأن "الاختيار الصريح" للفصل، يمكن حذف الأحكام الحالية الواردة في الفقرتين ٤ و ٥ من مشروع المادة ٧٦، التي تتيح للدولة المتعاقدة أن تسمح باتفاقات بشأن اختيار المحكمة تفي بشروط تختلف عن الشروط الواردة في بقية مشروع المادة.

النهج الجزئي بشأن "الاختيار الصريح"

٢٤٨- أعرب عن رأي مفاده أن إتاحة إبداء تحفظ على كامل الفصل المتعلق بالاختصاص أو إدراج حكم بشأن "الاختيار الصريح" لذلك الفصل بكامله قد يكون مفرط التطرف، وأن الفريق العامل ينبغي أن ينظر في نهج أكثر مرونة. وقيل إن بعض الدول التي قد تختار أن تصبح دولا متعاقدة بموجب مشروع الاتفاقية قد تود الإبقاء على مشروع المادة ٧٦ في نص مشروع الاتفاقية من أجل إنفاذ أحكام اختيار المحكمة بشروط تختلف عن الشروط المبينة في مواضع أخرى في مشروع المادة ٧٦. وقيل إن ذلك سيتسنى إذا قرّر الفريق العامل إدراج أحكام تتيح للدول المتعاقدة إما أن "تختار صراحة" التقيّد بالفصل المتعلق بالاختصاص بكامله مع استبعاد مشروع المادة ٧٦ أو أن "تختار صراحة" التقيّد بكل ذلك الفصل، بما فيه مشروع المادة ٧٦.

الآراء التي أعرب عنها بشأن الاقتراحين

٢٤٩- شرع الفريق العامل في النظر في الاقتراحين المذكورين أعلاه. وكان هناك تأييد قوي لإدراج حكم في مشروع الاتفاقية يتيح للدول المتعاقدة إبداء تحفظ على كامل الفصل المتعلق بالاختصاص أو اختيار التقييد به صراحة. وأعرب عدد من الوفود التي كانت قد أعربت أصلا خلال الدورة السادسة عشرة عن اهتمامها بحذف الفصل المتعلق بالاختصاص بكامله عن ارتياحه لهذا الاقتراح وللمرونة التي ستييحها للدول المتعاقدة.

٢٥٠- وأعرب عن الاهتمام أيضا بالنهج الجزئي حيال "الاختيار الصريح" فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٦. وأبدت الوفود رغبتها في أن تطلع على مشروع نص يبين الكيفية التي سيطبق بها هذا النهج قبل أن تعرب عن آرائها بشأن اعتماده أو عدم اعتماده. وعلى وجه الخصوص، قيل إن من المهم أن يظل مشروع الاتفاقية يتيح الاعتراف باتفاقات اختيار المحكمة عملا بمشروع المادة ٧٦ (٤). ولدى النظر في نهج الخيار الجزئي بشأن التحفظ أو "الاختيار الصريح"، أعرب عن رأي مفاده أنه سيتعين توخي الحذر فيما يتصل بالتعديلات التبعية التي قد تلزم لضمان سلامة سريان مفعول مشروع المادة ٨١ مكررا المتعلقة بالاعتراف والإنفاذ. وأبدي نفس الرأي كذلك بصدد التعديلات التبعية التي قد يلزم إدخالها على مشروع المادة ٨١ مكررا إذا اعتمد الفريق العامل نهج إدراج حكم يتيح إبداء التحفظ أو "الاختيار الصريح" بشأن كامل الفصل المتعلق بالاختصاص.

المقارنة بين نهج إبداء التحفظ ونهج "الاختيار الصريح"

٢٥١- في حين لم يعرب عن أي رأي قوي يستصوب أو يعارض نهج إبداء التحفظ أو نهج "الاختيار الصريح"، قيل إن اعتماد نهج "الاختيار الصريح" ربما يكون أسهل على الدول المتعاقدة، لأنه يقتصر على السماح للدول بأن تتيح، بصورة سلبية، بقاء الأحكام ذات الصلة غير قابلة للتطبيق، بدلا من القيام بالعمل الإيجابي المتمثل في إبداء تحفظ على تلك الأحكام. وكان الرأي السائد في الفريق العامل هو أن الوفود تفضّل استعراض مشروع نص يبين النهجين الكامل والجزئي حيال التحفظ و"الاختيار الصريح" قبل الإعراب عن آراء قطعية حول هذين النهجين المقترحين.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن النهجين الكامل والجزئي حيال التحفظ أو "الاختيار الصريح":

٢٥٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- كان هناك تأييد في الفريق العامل لإدراج حكم في مشروع الاتفاقية بشأن التحفظ على كامل مشروع الفصل ١٦ أو "الاختيار الصريح" له؛
- أعرب عن اهتمام بنهج إبداء التحفظ أو نهج "الاختيار الصريح" الجزئي، المقترح فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٦ والاعتراف بالاتفاقات المتعلقة باختيار المحكمة بمقتضى مشروع المادة ٧٦ (٤)؛
- ينبغي إعداد مشروع نص يبين بمزيد من التفصيل النهج المختلفة المقترحة لكي ينظر فيه الفريق العامل، إلى جانب أي نص لازم بشأن إدخال تعديلات تبعية على أحكام أخرى، مثل مشروع المادة ٨١ مكررا.

مناقشة الأحكام المحددة الواردة في الفصل ١٦

٢٥٣- شرع الفريق العامل في بحث الأحكام الواردة في الفصل المتعلق بالاختصاص، بهدف النظر في ما إن كان بالوسع التوصل إلى قرار بشأن أي نص بديل معروض في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.75، وما إن كان بالوسع التوصل إلى قرار حول المسائل الأخرى التي طرحت.

مشروع المادة ٧٥- رفع الدعاوى على الناقل

٢٥٤- أعربت عدة وفود عن رأي مفاده أنه ينبغي حذف العبارة الاستهلاكية من مشروع المادة ٧٥، وهي "ما لم يتضمّن عقد النقل اتفاقا بشأن الاختيار الحصري للمحكمة يكون صالحا بمقتضى المادة ٧٦ أو المادة ٨١"، لأنها تتيح حرية تعاقد مفرطة من حيث البت في الأماكن التي ينبغي أن تعتبر ملائمة لتأكيد الاختصاص. وعلاوة على ذلك، طرحت أسئلة حول ما إن ينبغي أن يكون هناك حكم في مشروع الاتفاقية يقرّر القواعد الخاصة بتحديد الولاية القضائية المختصة بالنظر في الدعاوى التي تُرفع على الشاحن والمرسل إليه، إضافة إلى الأحكام الواردة في مشروع المادتين ٧٥ و٧٧، التي تنص على القواعد المتعلقة بدعاوى الناقل وعلى الطرف المنفذ البحري، على التوالي. وأعرب، بشأن المسألتين كليهما، عن تفضيل للنهج المتبع في المادة ٢١ من قواعد هامبورغ. وقيل ردّا على ذلك إنه في حين أن

هناك بعض التعاطف مع هذه الاقتراحات، يُرى أنه، في ضوء الحل الوسط الحرج الذي تم التوصل إليه بشأن هذه المسائل أثناء الدورة السادسة عشرة، ينبغي للفريق العامل أن يحتفظ حالياً بأرائه، المعبر عنها في النص قيد النظر، وأنه ربما كان الأفضل ترك الشواغل المتعلقة بحرية التعاقد لكي ينظر فيها عند النظر في مشروع المادة ٧٦ المتعلقة باتفاقات اختيار المحكمة. وأوضح، ردّاً على شاغل أعرب عنه إزاء استخدام كلمة "المدّعي" في مشروع المادة ٧٥ وأنها يمكن أن تتيح ثغرة للناقلين الساعين إلى الالتفاف على ذلك الحكم بالتماس الحصول على إعلان بعدم المسؤولية في أمر زجري يحظر رفع الدعاوى، أن الأفضل قد يكون تناول تلك المشكلة من زاوية إمكانية إدخال تعديلات صياغية على مشروع المادة ٨٠ (٢)، التي تهدف أساساً إلى التصدي لتلك المشكلة.

مشروع المادة ٧٦- الاتفاقات المتعلقة باختيار المحكمة

٢٥٥- رغم أنه قد أعرب عن رأي مخالف، كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على حذف المعقوفتين المحيطتين بالعبارة "الدعاوى المرفوعة على الناقل" والاحتفاظ بالنص الوارد بينهما، وحذف كلمة "[النزاعات]" البديلة من مشروع المادة ٧٦ (١).

٢٥٦- وفيما يتعلق بالنص البديل الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٧٦ (٢) (ب)، كان هناك اتفاق عام على الاحتفاظ بالنص التالي: "ويُحدد محاكم دولة متعاقدة واحدة أو محكمة محددة واحدة أو أكثر من محاكم دولة متعاقدة واحدة"، لأنه يتيح للأطراف أن تكون أكثر تحديداً لدى اختيار المحكمة في اتفاق متعلق باختيار المحكمة. واتفق كذلك على إضافة الكلمة "بوضوح" في بداية العبارة المختارة، وحذف النص البديل الوارد بين معقوفتين في مشروع الحكم.

٢٥٧- واتفق على حذف مشروع الفقرة ٧٦ (٢) (ج)، لأنه رُئي أن مشروع الفقرة ٧٦ (٢) (أ) يوفر حماية كافية فيما بين الأطراف في عقد الحجم.

٢٥٨- واقترح الإبقاء على النص الوارد في مشروع الفقرة ٧٦ (٣) (ب) مع حذف المعقوفتين. ولكن ذُكر أنه، بما أن مصطلح "مستند النقل" ينطوي على معنى واسع جداً بمقتضى مشروع الاتفاقية، فينبغي أن يضيق نطاق الحكم على نحو طفيف لينص على تقديم إشعار مناسب إلى الطرف الثالث في عقد الحجم، بحذف العبارة "الصادر بخصوص" والاستعاضة عنها بالعبارة "الذي يثبت عقد النقل الخاص بـ". وكان هناك تأييد عام لهذا الاقتراح.

٢٥٩- وفيما يتعلق بمشروع المادة ٧٦ (٣) (د) المتعلق باشتراط إلزام الطرف الثالث في عقد الحجم باتفاق اختيار المحكمة الوارد في العقد، أُعرب عن شاغل مفاده أن الشروط الواردة في الحكم غير واضحة على نحو كاف فيما يتعلق بكيفية إلزام تلك الأطراف. وردّاً على هذا

الشاغل، اقترح أن يعدّل مشروع الفقرة الفرعية (د) ليشير إلى قانون مكان مقصد البضاعة المتفق عليه، بدلا من العبارة "قواعد القانون الدولي الخاص للمحكمة التي ترفع أمامها الدعوى". وبينما أعرب عن الترحيب بهذا الاقتراح باعتباره حلا محتملا، أعرب عن شواغل فيما يتعلق بماهية القانون الذي يجري اختياره. بمقتضى هذه الصيغة، وذكّر أن عبارة "مكان تسلّم البضاعة" قد تكون صيغة أفضل، ولكن قيل إن العامل القارن غير مألوف، ورئي أنه من المفضل أن يشار إلى قانون المحكمة أو القانون الذي يحكم العقد. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن رأي مفاده أن مشروع الاتفاقية قد تفادى في مواضع أخرى إيراد إشارة محدّدة إلى القانون المختار، وأن النص الحالي بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.75 قد يكون مفضلا. وأعرب عن التأييد لرأي ذهب إلى أن الحكم ينبغي أن يترك بصيغته الوارد بها حاليا، أو في حالة عدم ذلك، أن يستخدم قانون المحكمة لتفادي احتمال إدراج قاعدة غير مؤكدة ومربكة مثل "قانون مكان تسلّم البضاعة". واتفق على أنه يمكن أن يقترح نص بديل لمشروع المادة ٧٦ (٣) (د) على النحو التالي: "[قانون مكان مقصد البضاعة] [قانون مكان تسلّم البضاعة] [القانون الواجب التطبيق. بمقتضى قواعد القانون الدولي الخاص لقانون المحكمة]"، وينبغي للأمانة أن تنظر في أمر استخدام كلمة "المحكمة" في مشروع المادة هذا، وخصوصا الاستخدام السليم لعبارة "المحكمة المختصة".

٢٦٠- واتفق الفريق العامل على أن يدرج في إطار الاقتراح بند بشأن التحفظ أو "القبول الصريح" بشأن الفصل المتعلق بالاختصاص بكامله، على أن تحذف الفقرتان ٤ و ٥ من مشروع المادة ٧٦.

مشروع المادة ٧٧- رفع الدعاوى على الطرف المنفّذ البحري

٢٦١- بعد المناقشة اتفق الفريق العامل على الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٧٧ (ب) باعتباره ضروريا لزيادة تحديد الطرف المنفّذ البحري وحذف المعقوفتين من حوله، غير أنه يمكن أن تحذف كلمتا [الوحيد] و [جميع] لأهمّما زائدتان.

مشروع المادة ٧٩- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

٢٦٢- رغم أنه قد أعرب عن رأي مفاده أن الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين في مشروع المادة ٧٩ قد يوفر على نحو فعّال أساسا إضافيا للاختصاص. بمقتضى مشروع الاتفاقية من خلال إدراج مكان الحجز، اتفق الفريق العامل على الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين وحذف المعقوفتين.

مشروع المادة ٨٠ - ضم الدعاوى ونقلها

٢٦٣ - فيما يتعلق بالمعقوفتين الواردتين في مشروع المادة ٨٠ (٢)، كان هناك تأييد لاقتراح مفاده أن النص الأفضل، من بين النصوص المعروضة، هو الحل التوفيقى التالي للنصوص البديلة الثلاثة: "التماسا لإعلان بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر يجرم الشخص من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٧٥ أو المادة ٧٧". وذكرت مسألتان أُحريان لكي تنظر فيهما الأمانة في صياغة مقبلة هما احتمال أن تكون ثمة حاجة إلى تعديل الإشارة الواردة في مشروع المادة ٨٠ بشأن المادة ٧٦ أو المادة ٨١ إذا اعتمد الخيار المتعلق بنهج "الاختيار الصريح" الجزئي، وأنه فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٠ (٢) يمكن للأمانة أن تنظر في إيضاح أنه يتعين على المطالب بالشحنة أن يحدد المحكمة التي ينبغي أن تنقل إليها الدعوى، أو ألا تنقل الدعوى. ووافق الفريق العامل على كلا الاقتراحين.

مشروع المادة ٨١ - الاتفاق المبرم بعد نشوء النزاع واختصاص المحكمة عندما يكون المدعى عليه قد مثل أمامها

٢٦٤ - كانت هناك موافقة على اقتراح دعا إلى إضافة كلمة "المختصة" بعد كلمة "المحكمة" في مشروع المادة ٨١ (٢).

مشروع المادة ٨١ مكررا - الاعتراف والإنفاذ

٢٦٥ - أعاد الفريق العامل تأكيد رأيه الذي مؤداه أن نص مشروع الفقرتين ٨١ (٢) و(٣) قد يحتاج إلى تعديل بناء على القرار المتخذ بشأن التحفظ الكامل أو الجزئي على الفصل ١٦ أو "الاختيار الصريح" له. وثمة من رأى أن مشروع المادة ٨١ مكررا لا يلزم الدول المتعاقدة بالاعتراف بالأحكام الصادرة من دول أخرى وإنفاذها وإنما بمنحها إمكانية القيام بذلك رهنا بقوانينها الوطنية. وقد وافق الفريق العامل على هذا الرأي. وفضلا عن ذلك، طلب إلى الأمانة أن تراجع استخدام عبارتي "يجوز أن يكون القرار" و"يكون القرار" في مشروع المادة ٨١ مكررا (١).

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الأحكام الواردة في الفصل ١٦:

٢٦٦ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن تُدخل الأمانة التعديلات اللازمة على أحكام الفصل ١٦ على النحو الموافق عليه أعلاه في الفقرات من ٢٤٥ إلى ٢٦٥.

التحكيم - الفصل ١٧

٢٦٧- جرى تذكير الفريق العامل بأنه قد نظر مؤخرا جدا في موضوع التحكيم في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ٨٥ إلى ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/591)، وبأنه سبق أن نظر في هذا الموضوع في دورته الرابعة عشرة (انظر الفقرات ١٥١ إلى ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/572) وفي دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٧٦ إلى ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/576).

٢٦٨- وجرى تذكير الفريق العامل بأنه، بعد نظره في موضوع التحكيم خلال دورته السادسة عشرة، اقترح نص منقح لفصل جديد بشأن التحكيم (انظر الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/591). وبدأت المناقشة حول ذلك الاقتراح في الفريق العامل في نفس الدورة، وتقرر أن النهج العام المتبع في تلك الأحكام مقبول وينبغي الإبقاء عليه عندما ينظر الفريق العامل في المسألة في المستقبل (انظر الفقرات ٩٦ إلى ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/591). واستُذكر أيضا أن مشروع المادة ٨٣ من ذلك النص المنقح ينص على أن للمطالب الحق إما في بدء إجراءات تحكيم عملا بأحكام اتفاق التحكيم الوارد في عقد النقل، أو إقامة دعوى قضائية في أي مكان، شريطة أن يكون ذلك المكان منصوصا عليه في المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية. واستُذكر كذلك أن الغرض من ذلك النهج هو ضمان أن لا يتم، فيما يتعلق بتجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، الالتفاف، عن طريق إنفاذ شرط تحكيم، على حق المطالب بالبضاعة المشحونة في اختيار مكان الاختصاص بالنظر في دعوى مرفوعة عملا بمشروع المادة ٧٥. فضلا عن ذلك، جرى تذكير الفريق العامل بأنه حاول باتباع ذلك النهج الحد من المساس بالحق في اللجوء إلى التحكيم في تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، مع حماية المطالب بالبضاعة المشحونة، ولكن النهج المقصود اتّباعه في تجارة الخطوط الملاحية غير المنتظمة هو إتاحة الحرية الكاملة في اللجوء إلى التحكيم، وبالتالي الحفاظ على الوضع الراهن في التجارتين كليهما.

٢٦٩- وقد لوحظ في ذلك الحين أن النهج المتبع في ذلك النص المنقح الوارد في الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/591 سيعني، في الممارسة العملية، أن اتفاق التحكيم قد لا يعتبر ملزما إذا اختار المطالب رفع دعوى قضائية في مكان آخر، رغم أنه يكون نافذا لولا ذلك الاختيار. ورئي أن ذلك الجانب المعين من النص المنقح قد يكون غير متسق مع المادة الثانية من اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها لعام ١٩٥٨ (اتفاقية نيويورك)، التي تعترف عموما بالطابع الإلزامي لاتفاقات التحكيم وتوجب على المحاكم أن ترفض تولّي الاختصاص فيما يتعلق بالنزاعات التي يكون الطرفان قد اتفقا على تقديمها للتحكيم. ولذلك اقترح أن

يلتمس الفريق العامل رأي فريق الأونسيتال العامل الثاني (المعني بالتحكيم) حول الأحكام المتعلقة بالتحكيم من مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ١٠١ من الوثيقة A/CN.9/591).

٢٧٠- وأبلغ الفريق العامل بأن الأمانة قد قامت منذ ذلك الحين بتيسير إجراء مشاورات بين الخبراء الذين شاركوا في أنشطة الفريقين العاملين كليهما، بهدف استحداث سبل لتنفيذ النهج الذي اتبعه الفريق العامل الثالث في دورته السادسة عشرة تنفيذاً لا يتناقض مع اتفاقية نيويورك والسياسات التي تدعو إليها الأونسيتال في ميدان التحكيم. ونتيجة لتلك المشاورات، اقترح النص التالي لكي ينظر فيه الفريق العامل:

"الفصل ١٧ - التحكيم

"المادة ٨٣- اتفاقات التحكيم

"١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

"٢- تقام إجراءات التحكيم، وفقاً لما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في أحد المكانين التاليين:

"(أ) أي مكان يُعيّن لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو

"(ب) أي مكان آخر في دولة يوجد بها أيّ من الأماكن المبينة في الفقرات (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٧٥؛

"٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق مُلزماً فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان وارداً في عقد حجم يذكر بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما

"(أ) قد تم التفاوض بشأنه فردياً؛ أو

"(ب) متضمناً بياناً جلياً يفيد بأن هناك اتفاق تحكيم ويبيّن مكان ورود ذلك الاتفاق في عقد الحجم.

"٤- عندما يكون اتفاق التحكيم قد أُبرم وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في عقد الحجم مُلزماً بمكان التحكيم المعين في ذلك الاتفاق إلا إذا:

"(أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعا في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرات (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٧٥؛

"(ب) كان الاتفاق واردا في تفاصيل العقد ذات الصلة بمسند نقل أو سجل نقل إلكتروني يُثبت عقد نقل البضائع التي تنشأ بشأنها المطالبة؛]

"(ج) أشعر الشخص الذي سيكون ملزما إشعارا وافيا وفي الوقت المناسب بمكان التحكيم؛

"(د) كان القانون الواجب التطبيق [فيما يتعلق باتفاق التحكيم] يأذن بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم.

"٥- تُعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل بند تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويكون أي شرط في ذلك البند أو الاتفاق لاغيا وباطلا بقدر تضاربه معها.

"المادة ٨٤- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

"١- إذا أُدرجت هذه الاتفاقية بالإحالة إليها في مشاركة تأجير، أو في عقد آخر من عقود النقل مستبَعدين من نطاق انطباق هذه الاتفاقية عملا بالمادة ٩، فلا يشمل ذلك الإدراج هذا الفصل ما لم يُنص صراحة على نية إدراجه.

"٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بوجوب إنفاذ اتفاق تحكيم في مشاركة تأجير أو في عقد آخر من عقود النقل مستبَعدين من نطاق انطباق هذه الاتفاقية عملا بالمادة ٩، إذا كان ذلك الاتفاق قد أُدرج بالإحالة إليه في مسند نقل أو سجل نقل إلكتروني أصدر بمقتضى مشاركة التأجير أو عقد النقل الآخر الآنف الذكر وكان الحكم الوارد في مسند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الذي يُدرج الاتفاق '١' يتضمّن تحديدا لهوية طرفي مشاركة التأجير وتاريخ إبرامها؛ و'٢' يشير إلى بند التحكيم إشارة محدّدة.

"المادة ٨٥- اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع

"بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٦.

"المادة ٨٥ مكررا- تطبيق الفصل ١٧"

"الخيار ألف"

"لا تنطبق أحكام هذا الفصل على دولة متعاقدة إلا إذا أصدرت تلك الدولة إعلانا بذلك وفقا للمادة XX [التي ستصف شكلية عملية الإعلان]."

"الخيار باء"

"يجوز للدولة المتعاقدة أن تبدي تحفظا وفقا للمادة XX [التي ستصف شكلية عملية التحفظ] فيما يتعلق بهذا الفصل."

٢٧١- وأوضح أنه بمقتضى النص الوارد أعلاه سيعتبر اتفاق التحكيم نفسه ملزما، ولن يسمح للمطالب بالبضاعة المشحونة بأن يتجاهل اتفاق التحكيم برفع دعوى في محكمة. وبدلا من ذلك، يستخدم النص النهج المتبع في المادة ٢٢ من قواعد هامبورغ لتوفير آلية لحماية المطالب بالبضاعة المشحونة من الحرمان، عن طريق إنفاذ شرط تحكيم، من حقه في اختيار مكان الاختصاص. وبمقتضى النص الوارد أعلاه، يتاح للمطالب خيار إما أن يستهل إجراءات تحكيم وفقا لأحكام اتفاق التحكيم الواردة في عقد النقل، أو في أي مكان منصوص عليه في المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية. ولوحظ أن الفريق العامل كان في الماضي محجما عن الأخذ بالنهج المتبع في قواعد هامبورغ، وذلك أساسا بسبب الخشية من أن إبعاد إجراءات التحكيم عن مكان التحكيم المتفق عليه أصلا قد يؤدي في الممارسة العملية إلى جعل التحكيم غير ممكن عمليا، وخصوصا عندما تكون قواعد التحكيم الخاصة بمؤسسة التحكيم التي يختارها الطرفان لا تسمح بأن تتم إجراءات التحكيم في مكان بعيد عن مقر مؤسسة التحكيم. غير أنه لوحظ أنه، بالنظر إلى الاعتراضات التي أبدت على النص الذي اتفق عليه مؤقتا في دورة الفريق العامل السادسة عشرة، فإن الرجوع إلى النهج المتبع في المادة ٢٢ من قواعد هامبورغ، مع التعديلات التي يحتوي عليها النص المقترح في الفقرة ٢٧٠ أعلاه، سيوفر، عند المقارنة، بديلا أفضل فيما يتعلق بتحقيق هدف سياسة الفريق العامل المتمثل في حماية مصالح المطالب بالبضاعة المشحونة حماية تحترم المبدأ العام المتمثل في الطابع الإلزامي لاتفاقات التحكيم. أما المشاكل التي قد تنشأ من طلب ذلك المطالب أن تتم إجراءات التحكيم في مكان غير مكان التحكيم المتفق عليه فسُحل في إطار اتفاقية نيويورك وفي ضوء قانون السوابق القضائية الذي فسّر نص تلك الاتفاقية.

٢٧٢- ولزيادة الإيضاح بشأن النص المقترح في الفقرة ٢٧٠ أعلاه، قيل إن محاولة جرت لجعل ذلك النص متوافقا بقدر الإمكان مع النهج المتبع في الفصل المتعلق بالاختصاص من مشروع الاتفاقية. وعلى وجه الخصوص، أُشير إلى أن المقصود من مشروع المادة ٨٣ (٣) هو أن يكون نظيرا لمشروع المادة ٧٦ فيما يتعلق بعقود الحجم، وأن المقصود من مشروع المادة ٨٣ (٤) هو أن يكون موازيا للنهج المتبع في مشروع المادة ٧٦ فيما يتعلق بما لاتفاقات التحكيم من مفعول إلزامي على الأطراف الثالثة في اتفاق النقل. وفضلا عن ذلك فإن البديلين ألف وباء لمشروع المادة ٨٥ مكررا يعكسان نهجي التحفظ أو "الاختيار الصريح" المقترحين للفصل الخاص بالتحكيم والمقترحين أيضا فيما يتصل بالفصل المتعلق بالاختصاص، وقيل إنه إذا اعتمد الفريق العامل النهج الجزئي بشأن "الاختيار الصريح" حيال الفصل المتعلق بالاختصاص فسيُضرم إجراء تغييرات مناظرة فيما يتعلق بهذا الحكم أيضا، لأنه آيا كان الخيار الذي يختاره الفريق العامل فيما يتعلق بالآلية المعينة التي سينطبق الفصل ١٦ وفقا لها فإن ذلك الخيار ينبغي أن ينطبق أيضا على الفصل ١٧.

مناقشة عامة

٢٧٣- رغم أن بعض الوفود أعربت من جديد عن معارضتها لإدراج أي أحكام بشأن التحكيم ضمن مشروع الاتفاقية لوحظ أنه ينبغي أن يخفف نهج التحفظ أو "الاختيار الإيجابي" المنصوص عليه في مشروع المادة ٨٥ مكررا تلك المخاوف. وبينما كان هناك اتفاق عند الفريق العامل على أنه سوف تكون هناك حاجة إلى التفكير مليا بشأن النص المنقح الوارد في الفقرة ٢٧٠ أعلاه، أعرب عن تأييد للنهج التوفيقى والمبادئ المعرب عنها فيه للسماح باتباع نهج إزاء التحكيم يكون أوسع ما يمكن في مجال تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، وفي الوقت نفسه مع ضمان عدم التحايل على القواعد التي تحدّد الاختصاص في المطالبات تجاه الناقل الواردة في مشروع المادة ٧٥. وأعرب من جديد عن تأييد للمبدأ القائل إنه ينبغي أن تكون هناك قدرة عامة على اللجوء للتحكيم في مجال تجارة الخطوط الملاحية غير المنتظمة. وأبدت عدّة ملاحظات محدّدة فيما يتعلق بنص الفصل قيد النظر على وجه التحديد، كما يلي.

مشروع المادة ٨٣

٢٧٤- اقترح حذف العبارة "تجاه الناقل" من مقدّمة الفقرة ٢ إذ رئي أنه يكون أكثر تمثيلا مع طبيعة التحكيم أن يتسنّى لأي من طرفي النزاع أن يقدم مطالبة. وأعرب عن تأييد لهذا

الاقتراح. وإجابة عن سؤال بشأن عمل كلمة "ملزمة" في مقدمة مشروع المادة ٨٣ (٣) وعملها المقصود مع مشروع المادة ٨٣ (٢)، أكد أن استخدام هذا المصطلح في ذلك السياق كان يقصد به أن تحظر كلياً اتفاقات التحكيم "الحصرية" في مجال تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة. وثمة من اقترح أنه عندما يبادر الناقل باللجوء إلى التحكيم في المكان الذي يحدده مشروع الاتفاقية، فإن الطرف الآخر يستطيع مع ذلك أن يحدد أن الإجراءات ستُتخذ في أحد الأماكن المنصوص عليها في مشروع المادة ٧٥ (أ) أو (ب) أو (ج).

٢٧٥- كما أعرب عن قلق حيال مشروع المادة ٨٣ (٤) فيما يتعلق بالشروط التي تكون الأطراف الثالثة في اتفاقات التحكيم في عقود النقل ملزمة بها. وارتئي أن الفقرة الفرعية (د) مشكلة، من حيث أنها تنص على أن شروط إلزام طرف ثالث باتفاق التحكيم هو أن "القانون الواجب التطبيق" يسمح بإلزام ذلك الطرف وفقاً لذلك. وارتئي على وجه الخصوص أن العبارة "القانون الواجب التطبيق" غامضة للغاية من حيث إنها لا تحدد ما إذا كان المقصود هو القانون الإجرائي أم القانون الذي يختاره التحكيم نفسه، وأنه ينبغي استخدام عبارة تكون أكثر دقة، مثل قانون عقد النقل، أو قانون إجراءات التحكيم، أو قانون الدولة التي تجرى فيها إجراءات التحكيم. ولوحظ أن مناقشة مماثلة كانت قد دارت في الفريق العامل بشأن القانون الواجب التطبيق على إلزام طرف ثالث في حالة أحكام اختيار المحكمة في عقد الحجم في مشروع المادة ٧٦ (٣) (د) (انظر الفقرة ٢٥٩ أعلاه)، وأعرب عن شك في ما إذا كان يتسنى التوصل إلى قرار بشأن هذا الحكم المماثل في الفصل الخاص بالتحكيم، إذ ارتئي أنه أكثر إثارة للجدل من الحكم الوارد في الفصل الخاص بالاختصاص. ولذلك شجّع الفريق العامل على أن يُحجّم عن أية إشارة محدّدة إلى القانون الواجب التطبيق في هذا الصدد. وذكّر أيضاً أن الطرف الثالث ينبغي ألا يكون ملزماً بشرط التحكيم إلا إذا وافق عليه.

مشروع المادة ٨٤

٢٧٦- لوحظ أن مشروع المادة ٨٤ يختلف جوهرياً عن الصيغة التي سبق أن نظر فيها في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل (انظر الفقرة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/591). ووضّح أن المقصود من مشروع المادة ٨٤ هو الحفاظ على اللجوء التقليدي للتحكيم في مشارطات الاستئجار في مجال تجارة الخطوط الملاحية غير المنتظمة، ولكن لضمان إدراج الأوضاع التي يكون فيها مشروع الاتفاقية مدرجا بالإشارة إليه ضمن تلك الفئة. ولوحظ أنه قد أُعيدت صياغة الفقرة ٢ من مشروع المادة ٨٤ انطلاقاً من الصيغة السابقة، إلا أن المقصود كان

إبقاء الحكم على ما كان عليه جوهرياً، باستثناء الحدّ شيئاً ما من الظروف التي يمكن أن يتضمّن فيها سند شحن صدر عملاً بمشارطة استئجار شرطاً للتحكيم. وبصورة خاصة يسعى النهج المنقّح إلى أن يتناول مشكلة معيّنة بالسماح لسندات الشحن الصادرة عملاً بمشارطة استئجار بأن تُدرج شرط التحكيم المتعلق بمشارطة الاستئجار.

٢٧٧- وبينما ارتئي أن الفعل المقصود لهذا الحكم مفيد، كان هناك تأييد لاقتراح حذف الفقرة ١ من مشروع المادة ٨٤، إذ اعتبرت قاعدة أساسية يمكن أن تؤثر في تفسير ذلك الإدماج بالإشارة، ويمكن استخدامها كآلية للتأثير في مشارطات الاستئجار، التي يقصد على كل حال أن تكون خارج نطاق مشروع الاتفاقية. واقترح إضافة إلى ذلك أن تضاف العبارة "أو اختصاص" بعد العبارة "وجوبية إنفاذ اتفاق للتحكيم"، بغية شمول العدد المحدود من الحالات التي تتضمّن فيها مشارطات الاستئجار المقاضاة بدلا من التحكيم، وأن تُحذف العبارة "لهوية طرفي" والعبارة "ووقت إبرامها" من الفقرة الفرعية ٢ '٢'. ونتيجة لمخاوف من أن الفقرة ٢ تنص على شروط يمكن أن يكون مفعولها غير المرغوب هو إرساء شروط تقيّد استخدام شروط التحكيم في مجال تجارة الخطوط الملاحية غير المنتظمة، اقترح حذف النص التالي للعبارة "أو عقد آخر من عقود النقل" حيث وردت للمرة الثانية.

مشروع المادة ٨٥ مكرراً

٢٧٨- لوحظ أن مشروع المادة ٨٥ مكرراً التي تنص على بدلي التحفظ و"الاختيار الإيجابي" لتطبيق الفصل الخاص بالتحكيم ليس مرتبطاً بأحكام مماثلة في الفصل ١٦ الخاص بالاختصاص، حيث تكون لكل دولة مطلق الحرية لاتخاذ قرار بشأن تطبيق الفصل ١٧، ولكن سوف تقرّر بعض الدول بصورة مشتركة اعتماد الفصل ١٦ أو عدم اعتماده.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفصل ١٧ عن التحكيم:

٢٧٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن مشروع النص الوارد في الفقرة ٢٧٠ أعلاه يمثّل حلاً توفيقياً حسناً وأسباباً مقبولة لمواصلة المناقشات صوب وضع صيغة نهائية استناداً إليها؛
- أن الوفود لا تزال تتمتع بحق إبداء تعليقات إضافية على النص في انتظار النظر في الصيغة الجديدة المقدّمة أثناء الدورة؛

- رغم أن بعض التغييرات الصياغية المقترحة لم تحظ بقدر كاف من التأييد، مثل حذف العبارة "تجاه الناقل" في مشروع المادة ٨٣ (٢)، أنه ينبغي للأمانة أن تعدّ صيغة منقحة للنص، آخذة في الحسبان المناقشة السالفة ومع إجراء ما قد يلزم من تعديلات صياغية، بالأخص في ضوء أي تعديل لازم فيما يتعلق بنهج "اختيار إيجابي" جزئي.

ثالثاً - مسائل أخرى

التخطيط للأعمال المقبلة

٢٨٠- اتفق الفريق العامل على استكمال النظر في أيّ مسائل معلقة من قراءته الثانية، بما في ذلك حرية التعاقد، وعلى البدء بقراءته الثالثة لمشروع الاتفاقية، إبان دورته التاسعة عشرة (نيويورك، من ١٦ إلى ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧). وأخذ الفريق العامل علماً أيضاً بأن دورته العشرين من المزمع عقدها في الفترة من ١٥ إلى ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧، رهناً بموافقة اللجنة إبان دورتها الأربعين في عام ٢٠٠٧.

٢٨١- وأعرب الفريق العامل عن ارتياحه البالغ بشأن التقدم المستمر في النظر في مشروع الاتفاقية، وخصوصاً على ضوء جدول أعماله الثقيل الأعباء في دورته الحالية. واتفق الفريق العامل على أنه حاد في بلوغ غايته المنشودة في استكمال قراءته الثالثة والنهائية لمشروع الاتفاقية بحلول نهاية العام ٢٠٠٧.

الحواشي

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17)، و3(Corr)، الفقرة ٣٤٥.