

Distr.: General
2 November 2007
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ١١ تموز/يوليه ٢٠٠٨

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال
دورته العشرين (فيينا، ١٥-٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٥	٧-١	مقدمة
٧	٨	أولاً- المداولات والقرارات
٨	٢٨٠-٩	ثانياً- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]
٨	١٤-٩	الفصل ٩- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية (تابع)
٨	١٤-٩	مشروع المادة ٤٢- المفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد
٩	٨٥-١٥	الفصل ١٠- تسليم البضاعة
٩	٢٣-١٥	مشروع المادة ٤٤- الالتزام بقبول تسلّم البضاعة
١١	٢٤	مشروع المادة ٤٥- التزام الإقرار بتسلّم البضاعة
		مشروع المادة ٤٦- تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول
١١	٢٨-٢٥	أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
		مشروع المادة ٤٧- تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول
١٣	٣٥-٢٩	يشترط تسليمه



الصفحة	الفقرات
١٥	المادة ٤٨ - تسليم البضاعة في حال إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يُشترط تسليمه ٤١-٣٦
١٧	المادة ٤٩ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ٦٧-٤٢
٢٥	المادة ٥٠ - بقاء البضاعة دون تسليم ٨٣-٦٨
٢٨	المادة ٥١ - الاحتفاظ بالبضاعة ٨٥-٨٤
٢٨	الفصل ١١ - حقوق الطرف المسيطر ١١٤-٨٦
٢٨	المادة ٥٢ - ممارسة حق السيطرة ونطاقه ٨٩-٨٨
٢٨	المادة ٥٣ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة ٩٦-٩٠
٣١	المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات ١٠٣-٩٧
٣٣	المادة ٥٥ - اعتبار البضاعة مسلمة ١٠٤
٣٣	المادة ٥٦ - إدخال تغييرات على عقد النقل ١٠٧-١٠٥
٣٤	المادة ٥٧ - تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية ١١٣-١٠٨
٣٥	المادة ٥٨ - التغيير بالاتفاق ١١٤
٣٦	الفصل ١٢ - إحالة الحقوق ١٣٢-١١٥
٣٧	المادة ٥٩ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ١١٩
٣٧	المادة ٦٠ - مسؤولية الحائز ١٣١-١٢٠
٤٠	المادة ٦١ - في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ١٣٢
٤١	الفصل ١٣ - حدود المسؤولية ١٦٦-١٣٣
٤١	المادة ٦٢ - حدود المسؤولية ١٥٦-١٣٣
٥٠	مواصلة النظر في حدود المسؤولية ١٦٦-١٥٧
٥٥	الفصل ١٤ - الوقت المُنَاح لرفع الدعوى ١٧٩-١٦٧
٥٥	المادة ٦٥ - تقادم الدعاوى ١٦٨
٥٥	المادة ٦٦ - تمديد فترة التقادم ١٧٢-١٦٩

الصفحة	الفقرات
٥٦	مشروع المادة ٦٧- دعوى التعويض ١٧٧-١٧٣
٥٧	مشروع المادة ٦٨- رفع الدعاوى على الشخص الذي يُحدد أنه هو الناقل ١٧٩-١٧٨
٥٧	الفصل ١٥- الولاية القضائية ٢٠٥-١٨٠
٥٨	مشروع المادة ٦٩- رفع الدعاوى على الناقل ١٨١
٥٨	مشروع المادة ٧٠- اتفاقات اختيار المحكمة ١٩٢-١٨٢
٦٠	مشروع المادة ٧١- الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري ١٩٣
٦٠	مشروع المادة ٧٢- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية ١٩٤
٦١	مشروع المادة ٧٣- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية ١٩٥
٦١	مشروع المادة ٧٤- ضم الدعاوى ونقلها ١٩٦
	مشروع المادة ٧٥- الاتفاق بعد نشوء النزاع، واختصاص المحكمة في حال
٦١	مثول المدعى عليه أمامها ١٩٨-١٩٧
٦١	مشروع المادة ٧٦- الاعتراف والنفذ ٢٠١-١٩٩
٦٢	مشروع المادة ٧٧- انطباق الفصل ١٥ ٢٠٥-٢٠٢
٦٤	الفصل ١٦- التحكيم ٢١٨-٢٠٦
٦٤	مشروع المادة ٧٨- اتفاقات التحكيم ٢١١-٢٠٧
٦٥	مشروع المادة ٧٩- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم ٢١٤-٢١٢
٦٦	مشروع المادة ٨٠- اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع ٢١٥
٦٦	مشروع المادة ٨١- انطباق الفصل ١٦ ٢١٨-٢١٦
٦٧	الفصل ١٧- العوارية العامة ٢٢٠-٢١٩
٦٧	مشروع المادة ٨٢- الأحكام المتعلقة بالعوارية العامة ٢٢٠-٢١٩
٦٧	الفصل ١٨- الاتفاقيات الأخرى ٢٤٥-٢٢١
٦٧	مشروع المادة ٨٣- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى ٢٢٧-٢٢١
٧٠	مشروع المادة ٨٤- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع جوا ٢٣١-٢٢٨
٧١	مواصلة النظر في مشروع المادة ٨٤ بشأن المسائل ذات الصلة بتنازع الاتفاقيات ... ٢٣٦-٢٣٢
٧٣	مشروع المادة ٨٥- حد المسؤولية العالمي ٢٣٨-٢٣٧
٧٤	مشروع المادة ٨٦- أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة ٢٤٣-٢٣٩

الصفحة	الفقرات
٧٥	مشروع المادة ٨٧- أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نووي ٢٤٤-٢٤٥
٧٦	الفصل ٢٠- أحكام ختامية ٢٤٦-٢٨٠
٧٦	مشروع المادة ٩١- الوديع ٢٤٦
٧٦	مشروع المادة ٩٢- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ٢٤٧-٢٥١
٧٧	مشروع المادة ٩٣- التحفظات ٢٥٢-٢٥٤
٧٧	مشروع المادة ٩٤- إجراء إصدار الإعلانات وسريان مفعولها ٢٥٥-٢٦١
٧٩	مشروع المادة ٩٥- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية ٢٦٢
٧٩	مشروع المادة ٩٦- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية ٢٦٣
٨٠	مشروع المادة ٩٧- بدء النفاذ ٢٦٤-٢٧١
٨٢	مشروع المادة ٩٨- التنقيح والتعديل ٢٧٢-٢٧٤
٨٢	مشروع المادة ٩٩- تعديل مقادير حدود المسؤولية ٢٧٥-٢٧٧
٨٣	مشروع المادة ١٠٠- الانسحاب من هذه الاتفاقية ٢٧٨
٨٣	تعليقات إضافية على مشروع المادة ٨٩ بشأن العقود الكمية ٢٧٩-٢٨٠
٨٤	ثالثاً- مسائل أخرى ٢٨١
٨٤	تخطيط الأعمال المقبلة ٢٨١

مقدمة

١ - أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، وعهدت إليه بمهمة القيام، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق وفترة مسؤولية الناقل والتزامات الناقل ومسؤولية الناقل والتزامات الشاحن ومستندات النقل.^(١) واستهل الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] في دورته التاسعة، عام ٢٠٠٢. ويمكن الاطلاع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.92 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 العشرين في فيينا في الفترة من ١٥ إلى ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، إسبانيا، أستراليا، ألمانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، بنن، بوليفيا، بيلاروس، تايلند، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، السلفادور، سنغافورة، السنغال، سويسرا، شيلي، الصين، غابون، غواتيمالا، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، الكاميرون، كندا، كولومبيا، لاغويا، لبنان، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، ناميبيا، النرويج، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣ - وحضر الدورة أيضاً مراقبون عن الدول التالية: الأرجنتين، إندونيسيا، البرازيل، البرتغال، بوركينافاسو، تركيا، تونس، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، غانا، الفلبين، فنلندا، كوت ديفوار، الكونغو، الكويت، المملكة العربية السعودية، النيجر، نيكاراغوا، نيوزيلندا، هولندا، اليمن.

٤ - وحضر الدورة كذلك مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)؛

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

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

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعاها الفريق العامل: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، اللجنة البحرية الدولية، المجلس الأوروبي للشاحنين، الغرفة الدولية للنقل البحري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، الجامعة البحرية العالمية.

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيسكاس (إسبانيا)

المقرر: السيد ف.د. شارما (الهند)

٦- وكانت الوثائق التالية معروضة على الفريق العامل:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح والتصويب (A/CN.9/WG.III/WP.92) و (A/CN.9/WG.III/WP.92/Corr.1)؛

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

(ج) وثيقة تحتوي على تعليقات واقتراحات مقدمة من حكومة نيجيريا (A/CN.9/WG.III/WP.93)؛

(د) مذكرة من الأمانة تتضمن نصاً منقحاً للمواد ٤٢ و ٤٤ و ٤٩ من مشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.94)؛

(هـ) اقتراح مقدّم من وفدي الدانمرك وهولندا (A/CN.9/WG.III/WP.95)؛

(و) اقتراح بشأن الفصل ١٢ "إحالة الحقوق" مقدّم من وفد هولندا (A/CN.9/WG.III/WP.96)؛

(ز) وثيقة تتضمن تعليقات المنظمات غير الحكومية (A/CN.9/WG.III/WP.97)؛

(ح) اقتراح مقدّم من حكومة الصين بشأن الولاية القضائية (A/CN.9/WG.III/WP.98)؛

(ط) اقتراح مقدّم من حكومة الصين بشأن تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وبشأن بقاء البضاعة دون تسليم (A/CN.9/WG.III/WP.99).

٧- وأقرّ الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

- ١- افتتاح الدورة.
- ٢- انتخاب أعضاء المكتب.
- ٣- إقرار جدول الأعمال.
- ٤- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً].
- ٥- مسائل أخرى.
- ٦- اعتماد التقرير.

أولاً - المداولات والقرارات

٨- واصل الفريق العامل استعراضه لمشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] ("مشروع الاتفاقية") على أساس النص الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.81). وتم تذكير الفريق العامل مرة أخرى بأن النص الوارد في المذكرة جاء نتيجة للمفاوضات التي دارت في إطار الفريق العامل منذ عام ٢٠٠٢. واتفق الفريق العامل على أنه في حين يمكن تناول أحكام مشروع الاتفاقية بالمزيد من الصقل والتوضيح، بحيث تعكس توافق الآراء الذي توصل إليه بالفعل الفريق العامل، فإن الخيارات المتعلقة بالسياسات لا ينبغي أن يعاد النظر فيها إلا إذا كان هناك توافق قوي في الآراء على فعل ذلك. وترد تلك المداولات والاستنتاجات في الباب الثاني أدناه (انظر الفقرات من ٩ إلى ٢٨٠ أدناه). وتتضمّن جميع الإشارات الواردة في الفقرات التالية إلى الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 إشارة إلى التصحيحات المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

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

الفصل ٩ - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية (تابع من تقرير الدورة التاسعة عشرة، انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرتين ٣٠١ و ٣٠٢)

مشروع المادة ٤٢ - المفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد

٩ - شرع الفريق العامل في النظر في نص مشروع المادة ٤٢ بصيغته الواردة في الفقرة ١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94. وأوضح أن مشروع الحكم يبقى على حاله كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 باستثناء التصويبات التي أدخلت على الإحالات إلى مشروع المادة ٣٧. ولوحظ أن التصويبات المدخلة على النص لا يقصد منها تغيير معناه.

١٠ - وذكّر الفريق العامل بالمناقشة المستفيضة التي أدت إلى صياغة مشروع المادة ٤٢. وقيل إن النص بصيغته الحالية هو نتيجة لحل وسط دقيق بين الآراء المتعارضة بشأن معاملة القيمة الاستدلالية لمستندات النقل.

١١ - وأشار إلى أن الفقرة الفرعية (ب) '١' تستخدم عبارة "طرف ثالث"، في حين يستخدم في الفقرة الفرعية (ب) '٢' مصطلح "المرسل إليه". ولوحظ، في هذا الصدد، أنه يبدو أن عبارة "طرف ثالث" تشير إلى "حائز" مستند النقل، حسب تعريفه الوارد في الفقرة ١٢ من مشروع المادة ١. ولكن، بما أن المرسل إليه قد يكون أيضاً حائزاً لمستند نقل، فقد أعرب عن القلق من أن التمييز بين هذين المصطلحين المستخدمين في الفقرتين الفرعيتين (ب) '١' و (ب) '٢' غير واضح وأنه قد يحتاج إلى مزيد من التوضيح. واتفق الفريق العامل على أنه ينبغي للأمانة العامة، عند إعداد المشروع المنقح النهائي لكي ينظر فيه الفريق العامل، أن تستعرض النص بعناية لضمان الاتساق في استخدام هذين المصطلحين.

١٢ - وذكّر كذلك أنه، في حين أن المبدأ هو أنه لا يُقبل أن يقدم الناقل دليلاً مخالفاً تجاه المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية، فإن مفهوم حسن النية لا يمكن أن يقوم بذاته بل ينبغي أن يكون ذا صلة بموضوع معين. وفي هذا الصدد، اقترح أن يشار إلى عبارة على غرار العبارة الواردة في المادة ١٦ (٣) من قواعد هامبورغ، عن طريق الإشارة إلى "المرسل إليه" الذي تصرف بحسن نية اعتماداً على المعلومات الواردة فيه". وكان هناك تأييد لهذا الاقتراح.

١٣ - وأعرب عن القلق بشأن تمديد المفعول الاستدلالي القطعي للبيانات الواردة في مستند النقل، في مشروع المادة ٤٢، ليشمل ليس فقط مستندات النقل غير القابلة للتداول بل أيضاً سندات الشحن البحري.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٢:

١٤- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٤٢ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94 مقبول رهنا بتوضيح السياق الذي يكون فيه مفهوم حسن النية فاعلا. وطلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تستعرض استخدام المصطلحات في كامل نص مشروع الاتفاقية، وبخاصة استخدام مصطلحي "الأطراف الثالثة" و"المرسل إليهم"، ضمانا لاتساق المصطلحات.

الفصل ١٠ - تسليم البضاعة

مشروع المادة ٤٤ - الالتزام بقبول تسلّم البضاعة

١٥- شرع الفريق العامل في النظر في مشروع المادة ٤٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94. وفي هذا الصدد لوحظ أنه، توخيا للوضوح، تقترح الأمانة حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ١١، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، ونقل محتواها إلى نهاية الفقرة ١ من مشروع المادة ٤٤، لأنه يبدو أن القاعدة المتعلقة بوقت التسليم ومكانه ستكون في أفضل موضع لها في مشروع المادة ٤٤ في الفصل المتعلق بالتسليم. وعلاوة على ذلك، تقترح الأمانة أنه، بالنظر إلى أن الالتزام بتفريغ البضاعة عملا بالفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ سيؤدي المرسل إليه، فإن الحكم المناظر ينبغي أن ينقل من الفقرة ٢ من المادة ٢٧ إلى فقرة ٢ جديدة في المادة ٤٤.

مفهوم التسليم

١٦- أعرب عن رأي مفاده أن الجملة الأخيرة الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٤٤ تتناول التسليم الفعلي وليس وقت التسليم ومكانه التعاقيدين. ولهذا السبب، اقترح أن تحذف تلك الجملة، وأن تضاف في نهاية الفقرة ١، بعد عبارة "يكون وقت ومكان التسليم هما"، العبارة التالية المستوحاة من مشروع المادة ٢١ الحالية بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81: "الوقت والمكان اللذين يكون من المعقول، مع مراعاة أحكام العقد وأعراف المهنة وممارساتها وعاداتها وظروف الرحلة، توقّع التسليم فيهما".

١٧- وتأييدا لإعادة صياغة الفقرة ١، ذكر أيضا أن الإشارة في هذا السياق إلى وقت التسليم ومكانه على أنهما "وقت ومكان تفريغ البضاعة من آخر وسيلة للنقل نقلت بواسطتها وفقا لعقد النقل" قد تفهم على أنها توحى بأن المرسل إليه يمكن أن يكون ملزما بالتسلّم في أي وقت أو

مكان قد تفرغ فيه السلع تفرغاً نهائياً. وقيل إن ذلك سيشكل فرض حكم غير معقول على المرسل إليه.

١٨- ونال اقتراح إعادة صياغة الفقرة ١ بعض التأييد، ولكن الفريق العامل اتفق على تأجيل اتخاذ قرار نهائي بشأن الإضافات المقترحة، وذلك لإتاحة مزيد من الوقت للوفود للمزيد من التفكير في الآثار المترتبة عليها.

الاختيار بين البديلين المدرجين بين معقوفتين

١٩- شرع الفريق العامل في النظر في النصين المدرجين بين معقوفتين في مشروع المادة ٤٤، التي تشير إلى الالتزام بتسليم البضاعة الواقع على المرسل إليه الذي "يمارس أيًا من حقوقه بمقتضى" أو "أهمك بنشاط في" عقد النقل. وقيل إنه يمكن حذف النصين كليهما، بالنظر إلى أن تعريف المرسل إليه على النحو الوارد في مشروع المادة ١ يوضح بالفعل أن المرسل إليه مستحق للتسليم، وأنه ينبغي، في سياق مشروع المادة، جعل التزام المرسل إليه بالتسليم التزاماً غير مشروط. وبينما كان هناك بعض التأييد لهذا الاقتراح، كانت غالبية الفريق العامل تؤيد الإبقاء على شكل من أشكال التقييد في مشروع المادة، وانتقل الفريق العامل إلى النظر في الخيارات المتاحة في المشروع المعروض عليه.

٢٠- وأعرب عن رأي مفاده أن مجموعتي الأقواس المعقوفة كليهما تحويان عبارات غير واضحة وأن أيًا منهما لا يتيح قدرًا كافياً من الإرشاد بشأن الظروف التي ينبغي أن يكون المرسل إليه ملزماً فيها بالتسليم بموجب عقد النقل. وقيل إنه من الأفضل حذف النصين المدرجين بين معقوفتين كليهما والإشارة بدلاً من ذلك إلى اشتراط بأن يطلب المرسل إليه التسليم أو إلى اشتراط مماثل. بيد أنه أعرب عن شواغل من أن هذا الشرط قد يتضح أنه مفرط الثقل على الناقل الذي لا يستطيع أن يبرئ نفسه من عهدة البضاعة بموجب عقد النقل في الحالات التي يتخذ فيها المرسل إليه بعض الإجراءات ذات الأهمية القانونية دون أن يطلب التسليم رسمياً، وعلى سبيل المثال عندما يطلب المرسل إليه عينات من السلع لتحديد ما إن كان سيقبل السلع أم لن يقبلها عملاً بعقد البيع الأصلي.

٢١- وأعرب عن بعض التأييد للنص الثاني الوارد بين معقوفتين. واقترح حذف عبارة "بنشاط" من النص الثاني الوارد بين معقوفتين، لأن السلوك السلبي قد يكفي أحياناً لإلزام المرسل إليه بتسليم البضاعة. غير أنه أعرب عن شغل مفاده أن النص الثاني الوارد بين معقوفتين بالغ الاتساع والغموض من حيث أنه لا يبين مستوى "الأهمك" في عقد النقل

الذي يكفي لإلزام المرسل إليه بتسليم البضاعة. وفي ضوء تلك الشواغل، أعرب الفريق العامل عن تفضيله للنص الأول الوارد بين معقوفتين.

٢٢- ولدى النظر في النص الوارد في الزوج الأول من المعقوفات، استمع الفريق العامل إلى شواغل أديدت مئارها أن الإشارة إلى مرسل إليه يمارس "أيا" من حقوقه بمقتضى عقد النقل قد تكون عامة أكثر مما ينبغي. فعلى سبيل المثال، هل ينبغي أن تكفي هذه الإشارة لإعمال الحكم أن يمارس المرسل إليه حقاً تعاقدياً في الحصول على معلومات عن مكان وجود البضاعة أثناء الرحلة؟ وذكر أن الأمر ليس كذلك، وأن ممارسة حق تعاقدي تشير إلى مسائل من قبيل ممارسة حق السيطرة أو الطلب إلى الناقل أخذ عينات من البضاعة. ولتبيد ذلك الشاغل، اقترح حذف عبارة "أيا من" من النص الأول الوارد بين معقوفتين. وقيل إن القصد من المادة هو أن المرسل إليه الذي يرغب في ممارسة حقوقه بمقتضى عقد البيع، مثل الحق في رفض البضاعة، لا ينبغي السماح له برفض تسليم البضاعة بموجب عقد النقل.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٤:

٢٣- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٤٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94 مقبول، وعلى ما يلي:

- أن يُدرج النص الأول الوارد بين معقوفتين، مع حذف عبارة "أيا من"؛
- أن يُعاد النظر في الصيغة النهائية للفقرة ١ من مشروع المادة ٤٤ بعد أن تتاح للوفود فرصة للتفكير في اقتراح حذف الجملة الأخيرة منها وإعادة صياغة الجملة الأولى.

مشروع المادة ٤٥ - التزام الإقرار بتسليم البضاعة

٢٤- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٤٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٤٦ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٢٥- أُشير إلى أنه نُظر في مشروع المادة ٤٦ آخر مرة في دورة الفريق العامل السادسة عشرة (انظر الفقرات ٢٢٣ إلى ٢٣٠ من الوثيقة A/CN.9/591). وانتقل الفريق العامل إلى

النظر في نص مشروع المادة ٤٦ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وأثير سؤال عما إذا كانت الإشارة إلى عبارة "بعد تلقيه إشعارا بالوصول" الواردة في الفقرة (ج) من مشروع المادة ٤٦ يمكن أن تعني ضمنا أنه ينبغي دائما توجيه إشعار إلى المرسل إليه. وقيل إن هذا التفسير لا يتماشى مع مشروع المادة ٥٠ (٣)، التي أتاحت إرسال الإشعار إلى شخص آخر غير المرسل إليه. واقتُرح أن تُعاد صياغة الفقرة (ج) لكي تكون متسقة مع مشروع المادة ٥٠ (٣).

٢٦- وأعرب عن قدر من التأييد لحذف عبارة "بعد تلقيه إشعارا بالوصول" من الفقرة (ج) من مشروع المادة ٤٦. ولوحظ أن تلك العبارة قد تضع عبئا ثقيلا على عاتق الناقل، وخصوصا في سياق شحن الحاويات حيث يمكن أن يكون هناك عدد كبير من المرسل إليهم. وأشار أيضا إلى أن هذه العبارة غير ضرورية نظرا إلى أن الفقرة ٥٠ (٣) تناولت بالفعل الظرف الذي يمكن أن يود فيه الناقل أن يعامل البضاعة كما لو كان تسليمها متعذرا. واقتُرح، في حالة الإبقاء على تلك العبارة، تعديل الصياغة لتشير عوضا عن ذلك إلى مرسل إليه "بعد توجيه إشعار بالوصول"، لمراعاة إمكانية أن لا يكون بالوسع توقع علم الناقل بوقت تسلم المرسل إليه إشعارا بالوصول. غير أنه أعرب عن تأييد للإبقاء على النص دون تعديل. وقيل إن مشروع المادة ٤٦ يتناول التزامات الناقل عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد، ويمكن بالتالي تمييزه عن مشروع المادة ٥٠ (٣) التي تتناول الحالة التي يعتبر فيها تسليم البضاعة متعذرا.

٢٧- وقُدِّم اقتراح بتوضيح أن الالتزام الوارد في الفقرة (ج) من مشروع المادة ٤٦ على الطرف المسيطر أو الشاحن بإصدار تعليمات بشأن تسليم البضاعة ينبغي أن يخضع لنفس الشروط التي تنطبق بمقتضى المادة ٥٤، ومنها على سبيل المثال أن تكون التعليمات معقولة وأن لا تُخل بعمليات النقل المعتادة التي يقوم بها الناقل.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٦:

٢٨- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٤٦ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

٢٩- ذُكر الفريق العامل بأن إدراج مشروع المادة ٤٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 جاء عقب قرار الفريق العامل في دورته السابعة عشرة تضمن نص مشروع الاتفاقية حكماً بشأن تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات من ٢٠٨ إلى ٢١٥). كما ذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٤٧ يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 بين معقوفتين، وأن نصه يستند إلى نص المادة ٤٨ مكرراً المقترح بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68 (انظر الفقرة ١٥).

مناقشة عامة

٣٠- بينما جرى التسليم بأن مستندات النقل غير القابلة للتداول التي يشترط تسليمها غير شائعة في جميع الولايات القضائية، ارتأى الفريق العامل عموماً أن مشروع المادة ٤٧ مفيد في الحالات التي توجد فيها تلك المستندات، وقرّر استبقاء مشروع المادة المذكور مع حذف المعقوفتين المحيطتين بنص ذلك الحكم.

"[ينص على] [يُبين] [يُذكر فيه تحديداً]"

٣١- بعد ذلك، نظر الفريق العامل في البدائل الثلاثة الواردة في فاتحة مشروع المادة ٤٧، لتحديد ما إذا كان ينبغي لمستند النقل غير القابل للتداول أن "[ينص على]" أو "[يُبين]" أو "[يُذكر فيه تحديداً]" وجوب تسليمه. ولوحظ أن مجرد العنوان "سند الشحن" في بعض الولايات القضائية يدل على وجوب الإدلاء بالمستند لدى تسليم البضاعة، وأنه إذا كان المراد من مشروع المادة ٤٧ المحافظة على القانون القائم المنطبق فيما يخص هذه الأنواع من المستندات، فالنص المفضل هو "يُبين وفقاً للقانون المنطبق على المستند". ولكن، ارتئي أيضاً أنه إذا لم يوافق الفريق العامل على ذلك الاقتراح، فينبغي أن يستقر الاختيار على اللفظ "يُبين" لأنه سيكفل على الأقل المحافظة على الممارسة المتبعة حالياً فيما يخص تلك المستندات، بالرغم مما يعتريه من غموض طفيف. وأُعرب عن التأييد للرأي القائل بضرورة المحافظة على الممارسة المتبعة حالياً، ولكن أُعرب عن تفضيل اللفظ "يُبين"، ما دامت الإحالة إلى القانون المنطبق قد تكون واضحة من الوجهة القانونية، ولكنه سيتعذر على الناقل أن يعلم في وقت التسليم ما إذا كان المستند المعني يستوفي مقتضيات القانون المنطبق أم لا. وكان ثمة تفضيل داخل الفريق العامل لاستبقاء اللفظ

"يبين" من البدائل الثلاثة، وحذف البديلين الآخرين، حفاظا على الممارسة المتبعة حاليا فيما يخص مستندات النقل غير القابلة للتداول التي يشترط تسليمها.

٣٢- غير أنه لوحظ ردًا على ذلك أن مشروع الاتفاقية يصنّف جميع مستندات النقل بحسب ما إذا كانت قابلة أم غير قابلة للتداول، وأن الإشارة إلى مستندات من قبيل "سندات النقل"، مع ما تستتبعه هذه التسمية من آثار قانونية من منظور القانون الوطني، ستفضي إلى تصنيف يتعارض مع التصنيف المستخدم في مشروع الاتفاقية. كما ذكر أنه إذا كان الفريق العامل قد قرر مراعاة الممارسة المتبعة حاليا فيما يخص مستندات النقل غير القابلة للتداول التي يشترط تسليمها، فليس ثمة في القانون الوطني أي اتساق فيما يخص معاملة تلك المستندات. وفي هذه الظروف، فإن الإحالة ضمينا إلى اعتبارات القانون الوطني ستترك المجال عريضا جدا للتفسير بما يتعدى نطاق تصنيف المستندات الوارد في مشروع الاتفاقية. وأشار إلى أن الحفاظ على نظام تصنيف موحد في مشروع الاتفاقية يقتضي أن يكون من الواضح أن صياغة مستند من هذا القبيل يجب أن تكون كافية بذاتها لتحديد صبغتها، وأنه ينبغي على الأقل حذف اللفظ "يبين" لافتقاره إلى الوضوح ولكونه قد يضيف غموضا على التصنيف الواضح الوارد في مشروع الاتفاقية. ولوحظ علاوة على ما سبق أن مشروع الاتفاقية يرمي إلى وضع نظام واضح وقابل للتنبؤ، وأن افتراض كون الطرفين قد اتفقا على مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، وهو أمر غير معهود في بعض الولايات القضائية، ينبغي أن يستوجب إشارة إلى قرار واع. ولذلك، ينبغي أن يشترط مشروع الاتفاقية معيارا أكثر دقة من ذاك الذي يدل عليه اللفظ "يبين". وأعرب عن التأييد للرأي الداعي إلى تجنب اللفظ "يبين" في هذا السياق التماسا للاتساق واليقين.

٣٣- وأعرب عن التأييد أيضا داخل الفريق العامل للتعبير "ينص على"، فيما أبدي بعض التأييد للتعبير "يذكر فيه تحديدا". وجرت بالإضافة إلى ذلك مناقشة بشأن ما إذا كان بالإمكان أن توحى الصيغ اللغوية المختلفة للبدائل الثلاثة بلفظ أجدى من الخيارات الثلاثة الواردة في النص. بيد أن تلك المناقشة لم تسفر عن توافق واضح في الآراء بشأن البديل الذي ينبغي اختياره. أما التعبير "يذكر فيه تحديدا" فقد حظي بأدى قدر من التأييد، ولذلك قرّر الفريق العامل حذف ذلك الخيار من مشروع الاتفاقية، على أن يُستبقى البديلان الآخران لمواصلة النظر فيهما مستقبلا. ولوحظ كذلك أنه سيكون من الضروري في جميع الأحوال مواءمة نص مشروع المادة ٤٢ (ب) ٢ مع اللفظ الذي سيستقر عليه اختيار الفريق العامل في نهاية المطاف.

الإشعار بالوصول

٣٤- لوحظ أن مشروع المادة ٤٧ لا يستوجب أي إشعار بالوصول وإن كانت الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٦ تقتضي ذلك. واتفق الفريق العامل على ضرورة اشتراط الإشعار بالوصول أيضا في الفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ٤٧ حفظا للاتساق.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٧:

٣٥- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- استبقاء نص مشروع المادة ٤٧ وحذف المعقوفتين من حوله؛
- استبقاء البديلين "[ينص على]" و "[يبين]" بين معقوفتين في فاتحة مشروع المادة لمواصلة النظر فيهما مستقبلا، وحذف البديل الثالث "[يذكر فيه تحديدا]"؛
- إضافة اشتراط الإشعار بالوصول في الفقرة الفرعية (ب)؛
- الحرص على مواءمة نص مشروع المادة ٤٢ (ب) '٢' مع اللفظ الذي يختاره الفريق العامل في نهاية المطاف.

مشروع المادة ٤٨ - تسليم البضاعة في حال إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يشترط تسليمه

٣٦- ذُكر الفريق العامل بأن إدراج مشروع المادة ٤٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 جاء عقب قرار الفريق العامل في دورته السابعة عشرة تضمين نص مشروع الاتفاقية حكما بشأن تسليم البضاعة في حال إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول يشترط تسليمه (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات من ٢٠٨ إلى ٢١٥). كما ذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٤٨ يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 بين معقوفتين، وأن نصه يستند إلى نص المادة ٤٨ مكررا ثانيا المقترح بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68 (انظر الفقرة ١٦).

٣٧- ولوحظ أن التعبير "سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول" محاف للمنطق بعض الشيء نظرا إلى صعوبة اقتضاء "تسليم" سجل إلكتروني، وارتفعت إمكانية الاستعاضة عنه بالتعبير "النظير الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول". ولئن أبدي بعض التأييد لهذا الاقتراح، فقد لوحظ أنه سيكون من باب مجافاة المنطق كذلك اقتضاء تسليم النظير الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول. وأشار أيضا إلى أن هذا الحكم قد يؤدي إلى آثار غير مقصودة باستخدام نفس النهج المتبع في مشروع المادة ٤٩ فيما يتعلق بسجلات النقل

الإلكترونية القابلة للتداول، ومن ثم احتمال منح سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول معاملة مماثلة لمعاملة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

٣٨- وأثيرت شواغل أخرى فيما يتعلق بمعاملة المرسل إليه واستخدام التعبير "سيطرة حصرية" في الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٤٨. وبينما أعرب عن رأي مفاده أن المرسل إليه يجب أن تكون له سيطرة على البضاعة، ومن ثم يجب أن تكون له سيطرة على مستند النقل أو سجله، أثيرت شواغل فيما يتعلق بما إذا كان معيار "السيطرة الحصرية" مناسباً في مشروع المادة ٤٨، لأنه يُستخدم في سياقات أخرى فيما يخص سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، كما هو الحال، مثلاً، في تعريف "الحائز" في مشروع المادة ١ (٢) (ب).

ضرورة الاحتفاظ. مشروع المادة ٤٨

٣٩- أثير سؤال بشأن ما إذا كان حكم على غرار مشروع المادة ٤٨ ضرورياً في ضوء الممارسات المتبعة حالياً في صناعة النقل. واقترح حذف مشروع المادة ٤٨ والعمل، إذا ما رأى الفريق العامل ضرورة إيراد إشارة ما إلى النظر الإلكتروني لتلك المستندات، على إدراج تلك الإضافة من خلال تعديلات تُدخل على صياغة مشروع المادة ٤٧.

الإشعار بالوصول

٤٠- لوحظ أيضاً أن تقديم إشعار بالوصول وإن كان مُشترطاً في الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٦ فهو ليس كذلك في مشروع المادة ٤٨. واتفق الفريق العامل على اشتراط تقديم إشعار بالوصول في الفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ٤٨ توجّهاً للاتساق.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق. مشروع المادة ٤٨:

- ٤١- اتفق الفريق العامل على ما يلي:
- إيلاء المزيد من الاعتبار لعنوان المادة؛
- الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٤٨ بين معقوفتين؛
- إدراج نص الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٤٨ بين معقوفتين لكي يواصل الفريق العامل نظره فيها؛
- إضافة اشتراط تقديم إشعار بالوصول إلى الفقرة الفرعية (ب).

مشروع المادة ٤٩ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٤٢- دُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في مشروع المادة ٤٩ بشأن تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول كانت في دورتيه السادسة عشرة والسابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرات ٢٣١ إلى ٢٣٩ والوثيقة A/CN.9/594، الفقرات ٨٠ إلى ٨٩). وأبلغ الفريق العامل بأن هناك تغييرات تبعية اقترح إدخالها على صيغتي الفقرتين الفرعيتين (د) و(ز)، حسبما هو وارد في الفقرات ٤ إلى ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94، وشرع الفريق العامل في النظر في نص مشروع المادة ٤٩ المنقح تنقيحا طفيفا بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94.

الفقرة الفرعية (أ)

٤٣- اقترح أن ينظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي أن يُضاف نص في الفقرة الفرعية (أ) لإيضاح الفترة الزمنية التي يكون المرسل إليه ملزما خلالها بقبول تسليم البضاعة. ولوحظ أن هذا الأمر قد يثير مُشكلة خاصة في حالات التأخر في تسليم البضاعة. وردا على سؤال يتعلق بالغرض من الفقرة الفرعية (أ) '١'، حيث إن تعريف "الحائز" في مشروع المادة ١ (١٢) يشير بالفعل إلى مستند "يُظهر حسب الأصول"، أفيد بأن الفقرة الفرعية (أ) '١' تشير إلى ما يسمى بالمستند "لأمر" الذي يتيح تظهير المستند لأشخاص آخرين، وأنه يلزم، في تلك الحالات، اشتراط أن يبين الحائز أنه هو الشخص الذي ظُهر إليه المستند في نهاية المطاف. وأخيرا، دُكر أن العبارة "حسب الاقتضاء" الواردة في نهاية فاتحة الفقرة الفرعية (أ) قد تكون غير ضرورية.

الفقرة الفرعية (ب)

٤٤- اقترح تعديل العبارة "يتعين على الناقل أن يرفض تسليم البضاعة" في الفقرة الفرعية (ب) لتصبح "يجوز للناقل أن يرفض تسليم البضاعة"، لأنه قد تكون هناك حالات يجوز للناقل فيها أن يقرر عدم التسليم حتى ولو استوفيت الشروط المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (أ)، منها مثلا عندما توجد علاقات تعاقدية أخرى قد يكون الناقل طرفا فيها. وردا على ذلك، لوحظ أن الفعل "يتعين" قد أدرج لإيضاح وتعضيد موقف الناقل لدى رفض تسليم البضاعة في الحالات التي لا تستوفي فيها الشروط المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (أ)، وأن الفعل "يجوز" من شأنه أن يضعف تلك النتيجة. ولم يعتمد الفريق العامل التغيير المقترح.

الفقرة الفرعية (ج)

٤٥ - ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد اتفق في دورته التاسعة عشرة على أن يدرج في مشروع المادة ٤٠ فقرة إضافية تنص على أن الأثر القانوني المترتب على عدم إدراج الناقل عدد مستندات النقل الأصلية القابلة للتداول في تفاصيل العقد، عندما يصدر أكثر من مستند أصلي واحد، هو اعتبار أن مستند النقل القابل للتداول ينص على صدور نسخة أصلية واحدة فقد (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرة ٢٩٦). وفي ضوء ذلك الاتفاق، اقترح، لتفادي حدوث لبس فيما يتعلق بذلك المبدأ، أن تعدل الجملة الافتتاحية في الفقرة الفرعية (ج) لتصبح كما يلي: "إذا ورد في مستند النقل القابل للتداول أن أكثر من نسخة أصلية واحدة قد أُصدر...". وأن تظل بقية الفقرة الفرعية على ما كانت عليه.

٤٦ - غير أن الفريق العامل ذُكر بأن ممارسة إصدار نسخ أصلية متعددة لمستند النقل القابل للتداول تعتبر أمراً غير مستصوب وقد سبق التحذير منها. واقترح أن يُحذف أي ذكر لتلك الممارسة في مشروع الاتفاقية، بدلا من إدراج إشارة أخرى إليها مع ما يمكن أن ينجم عن ذلك من تشجيع لتلك الممارسة أو التغاضي عنها. وكان هناك شيء من التأييد لهذا النهج. واقترح نهج بديل مفاده أنه، إذا ما رأى الفريق العامل ضرورة الاحتفاظ بالأحكام المتعلقة بتلك الممارسة، فلا بد من تعديل مشروع المادة ٣٦ لبيان أنه يحق للشاحن أن يطلب نسخا أصلية متعددة لمستند النقل القابل للتداول.

٤٧ - ولدى الإشارة إلى اتفاق الفريق العامل في وقت سابق على إدراج فقرة إضافية في مشروع المادة ٤٠ بشأن الأثر القانوني المترتب على عدم إدراج الناقل عدد سندات الشحن الأصلية في تفاصيل العقد، دُعي الفريق إلى النظر في السياسة العامة التي استند إليها في ذلك القرار. ولوحظ، على وجه الخصوص، أن عدم إدراج عدد النسخ الأصلية في تفاصيل العقد هو خطأ من الناقل، ولكن إدراج حكم ينص، في تلك الحالات، على اعتبار نسخة أصلية واحدة فقط قد أُصدرت من شأنه أن يرحح مصلحة الناقل على حساب أصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة. وإضافة إلى ذلك، من شأن حكم من هذا القبيل أن يقتضي إعادة النظر في بعض أحكام مشروع الاتفاقية الأخرى، مثل اشتراط إبراز جميع النسخ الأصلية لإثبات حق السيطرة. بمقتضى مشروع المادة ٥٣ (٢) (ب).

٤٨ - وفي ضوء هذه الشواغل، نظر الفريق العامل في أربعة خيارات محتملة فيما يتعلق بالإضافة المقترحة للفقرة الفرعية (ج) وما قرره في دورته التاسعة عشرة بشأن الأثر القانوني المترتب على عدم إدراج الناقل عدد النسخ الأصلية من مستندات النقل القابلة للتداول في تفاصيل العقد، وهي:

(أ) تأكيد القرار الذي اتخذته في دورته التاسعة عشرة بإدراج النص المقترح في الفقرة الفرعية (ج)؛ أو

(ب) الإبقاء على الفقرة الفرعية (ج) بالصيغة الواردة بها ونسخ القرار الذي اتخذته في دورته التاسعة عشرة؛ أو

(ج) إدراج النص المقترح في الفقرة الفرعية (ج) لاستبعاد انطباقها في الحالات التي تكون فيها أعداد النسخ الأصلية غير مذكورة في مستند النقل القابل للتداول، ولكن مع نسخ القرار الذي اتخذته في دورته التاسعة عشرة؛ أو

(د) حذف جميع الإشارات الواردة في مشروع الاتفاقية إلى استخدام نسخ أصلية متعددة لمستند النقل القابل للتداول.

٤٩- أعرب عن قدر من التأييد داخل الفريق العامل للخيار الأول المذكور في الفقرة ٤٨ أعلاه. ولوحظ أن مشروع الاتفاقية لا ينص على أي عقوبة على عدم إدراج تفاصيل العقد الأخرى المطلوبة عملاً بمشروع المادة ٣٧، وأن النص على حكم من هذا القبيل، حسبما اقترح، في مشروع المادة ٤٠ في حال عدم إدراج عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول سيكون أمراً فريداً في هذا الخصوص.

٥٠- غير أن الفريق العامل أيد بشدة الخيار الثالث المبين في الفقرة ٤٨ أعلاه بشأن إدراج النص المقترح فيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ج)، ولكن مع نسخ القرار الذي اتخذته في دورته التاسعة عشرة والمتعلق بإدراج عقوبة على عدم تضمين تفاصيل العقد عدد النسخ الأصلية المتعددة لمستند النقل القابل للتداول.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من مشروع المادة ٤٩:

٥١- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بنص الفقرة الفرعية (أ) بصيغته الحالية؛
- الاحتفاظ بنص الفقرة الفرعية (ب) بصيغته الحالية؛
- تعديل نص الفقرة الفرعية (ج) بتغيير عبارته الافتتاحية لكي يصبح نصها كما يلي: "إذا ورد في مستند النقل القابل للتداول أن أكثر من نسخة أصلية واحدة قد أصدر...";

- نسخ القرار الذي اتخذه في دورته التاسعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرة ٢٩٦) واتخاذ قرار بعدم إدراج فقرة إضافية في مشروع المادة ٤٠ بشأن الأثر القانوني المترتب على عدم إدراج عدد سندات الشحن الأصلية في تفاصيل العقد.

الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز)

٥٢- لوحظ أن المخطط المبين في الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩ يُقصد به تناول المشكلة الراهنة فيما يتعلق بتسليم البضاعة بدون إبراز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. ولوحظ أن هذه المشكلة، مثلما نوقش في دورات سابقة، هي مشكلة هيكلية ناشئة عن متطلبات عقد البيع الأساسي وطول الرحلات العصرية، وأنها كثيرا ما تُصادف في ميادين معينة مثل صناعة النفط. وقيل إن كامل مخطط الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) يقوم على قدرة الناقل في العصر الحديث على الاتصال بالحاظر بصرف النظر عن مكان أي منهما، وأن العبء يقع بالتالي على الناقل لكي يبحث عن الطرف المسيطر أو الشاحن من أجل الحصول على تعليمات بشأن التسليم.

٥٣- وكان هناك قدر من التأييد للرأي الذي مفاده أن إنشاء نظام من هذا القبيل يقوّض نظام سندات الشحن التقليدي بإضفاء طابع مؤسسي على الممارسة غير المرغوبة المتمثلة في التسليم بدون إبراز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. ولكن، أبدي رأي مخالف مفاده أن النهج المتبع في أحكام هذه الفقرات الفرعية لا يقوّض نظام سندات الشحن، بل إن المقصود منه هو أن يُعيد إلى نظام سندات الشحن التقليدي قيمته وكماله إلى أقصى مدى ممكن.

٥٤- وكان هناك تسليم عموما بأن النظام الذي ترسيه الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩ يُقصد به أن يحمي في تلك الحالات كلا من الناقل والطرف الثالث الذي يحصل على مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. وأبدي قدر من التأييد داخل الفريق العامل لنص الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.94. ولكن، أُبديت أيضا اقتراحات مختلفة تدعو إلى اختصار مشروع المادة أو تعديل فقراته الفرعية، وانتقل الفريق العامل إلى النظر في هذه الاقتراحات.

اقتراح حذف فقرات فرعية

٥٥- لوحظ في معرض تأييد اقتراح يدعو إلى حذف الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩ أن الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و)، عندما تُقرأ معاً، تسمح للنقل، في ظروف معيّنة، بتسليم البضاعة إلى شخص غير حائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. ورئي أن هذه الإمكانية، مع أنها قد لا تكون مثالية، تلبي حاجة عملية كبيرة في الشحن العصري. وأبدي تأييد للنظام الذي ترسيه تلك الفقرات الفرعية الثلاث، ولكن لوحظ أن هناك شاغلا ملحا بالقدر ذاته وهو حماية الأطراف الثالثة حائزة مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول التي تتصرف بحسن نية، ومنها الأطراف الثالثة التي تتمتع بحماية من خلال أعمال الفقرة الفرعية (ز) من مشروع المادة ٤٩. ورئي أن تنازلاً قد أنشئ بين الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) من جهة والفقرة الفرعية (ز) من جهة أخرى، لا من حيث المصالح المحمية فحسب، وإنما من حيث صيغة هذه الأحكام أيضاً.

٥٦- ونتيجة لذلك، اقترح حذف الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) برمتها من مشروع المادة ٤٩ وترك كامل مسألة تسليم البضاعة بدون إبراز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول للقانون الوطني لكي يُستَ فيها (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.99). وكان هناك قدر من التأييد لهذا الاقتراح داخل الفريق العامل.

حذف الفقرة الفرعية (ز) وإضافة نص إلى الفقرة الفرعية (و)

٥٧- أبدي اقتراح آخر فيما يتعلق بالفقرتين الفرعيتين (و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩، وهو حذف الفقرة الفرعية (ز) وإضافة العبارة "أو بتعويض عن التخلف عن عدم تسليم البضاعة" إلى الفقرة الفرعية (و) بعد عبارة "غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة" (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.87). أما التقرير المقدم لإضافة هذه العبارة إلى الفقرة الفرعية (ز) فهو أن هذا النص المقترح سيحمي الناقلين من المطالبات بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار الناجمة عن عدم تسليم البضاعة. وعلاوة على ذلك، فإن حذف الفقرة الفرعية (ز) يُقصد به حماية الناقلين من أن يُصبحوا مسؤولين في الحالات التي يمكن أن يحصل فيها ما يُسمى "التسليم مرة ثانية"، ومنها مثلاً الحالة التي يكتسب فيها الطرف الثالث الحائز بحسن نية الذي يُصبح حائزاً بعد التسليم كل الحقوق المحسّدة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني، بما في ذلك الحق في المطالبة بالتسليم. وحظي ذلك الاقتراح بقدر من التأييد، ولكن لوحظ أن الاقتصار على حذف الفقرة الفرعية (ز) قد لا يكون كافياً لتبديد احتمالات تعرض الناقل

للمسؤولية، لأنه يمكن مع ذلك تحميله المسؤولية نتيجة للتسليم وفقا للتعليمات التي يتلقاها من الطرف المسيطر أو الشاحن بمقتضى الفقرتين (د) و(ه).

إضافات إلى الفقرة الفرعية (ز) ومشروع المادة ٥٠ (٢)

٥٨ - قُدِّمَ إلى الفريق العامل اقتراح إضافي يرمي إلى حماية الناقلين من احتمال التعرض للمسؤولية في حالة ما يسمى "التسليم مرة ثانية" بطلب من حائز حسن النية لمستندات نقل قابلة للتداول أو سجلات نقل إلكترونية قابلة للتداول (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.95). ولوحظ أن الممارسة المتبعة في الوقت الحالي بشأن الناقلين الذين يواجهون طلبات التسليم رغم غياب مستندات نقل قابلة للتداول أو سجلات نقل إلكترونية قابلة للتداول هي أن يطلب الناقلون من المرسل إليهم رسالة ضمان مشفوعة في الغالب بكفالة مصرفية. وأشار إلى أن ذلك الإجراء مضرٌّ للناقل وباهظ التكلفة للمرسل إليه، خصوصا وأن مبلغ الكفالة المصرفية يجب أن يكون في كثير من الأحيان كبيرا. وبالرغم من اعتبار النظام الذي أنشئ بموجب مشروع المادة ٤٩ للتعامل مع حالات عدم إبراز المستندات يمثل تطورا إيجابيا، فقد أبدي نفور من تعريض الناقل الذي لا لوم عليه لاحتمال تحمل المسؤولية إزاء الأطراف الثالثة الخائزة.

٥٩ - أما الحل المقترح لهذه المشكلة فقد كان ذا شقين، هما:

- إضافة النص التالي كجملة ثانية إلى الفقرة الفرعية (ز) من مشروع المادة ٤٩:

وعندما تحدّد تفاصيل العقد الوقت المتوقع لوصول البضاعة، أو تتضمن بيانا عن كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت البضاعة قد سُلِّمت أم لا، يُفترض أن يكون الحائز عندما أصبح حائزا على علم، أو يمكن في حدود المعقول أن يكون على علم، بتسليم البضاعة.

- إضافة الفقرة الفرعية الجديدة التالية (و) إلى مشروع المادة ٥٠ (٢):

لا يوفر للناقل ما يطلبه من ضمانات معقولة لغرض حمايته من احتمال اضطرابه إلى تسليم البضاعة إلى شخص غير الشخص الذي تلقى الناقل تعليمات بتسليم البضاعة إليه بمقتضى الفقرة (د) من المادة ٤٩.

٦٠ - وأعرب عن تأييد لهذا الاقتراح داخل الفريق العامل.

تهذيب الاقتراح المتعلق بالفقرة الفرعية (ز) ومشروع المادة ٥٠ (٢)

٦١- بينما اعتبر الاقتراح المبين في الفقرة ٥٩ أعلاه خطوة إيجابية من حيث حل مشكلة عدم إبراز المستندات مع حماية الناقل والطرف الثالث، فقد اقترح تهذيبه بطريقتين. فأولاً، بما أن التعليمات التي سيلتمسها الناقل من الطرف المسيطر أو الشاحن وفقاً للفقرتين الفرعيتين (د) و(هـ) من شأنها أن تسفر عن احتمال إلقاء المسؤولية على الناقل. بموجب الفقرتين الفرعيتين (و) و(ز)، فقد ارتئي أن يدرج في مشروع المادة ٤٩ حق محدد للناقل في رفع دعوى رجوع على الطرف المسيطر أو الشاحن. وثانياً، اعتبر أنه عندما يثبت هذا الحق في رفع دعوى رجوع بالنيابة عن الناقل، يمكن إدماجه في مشروع المادة ٤٩ مع الالتزام الواقع على عاتق المرسل إليه بإرساء ضمانات معقولة مع الناقل. وأخيراً، ارتئي أن إدراج الأحكام المتعلقة بالضمان والضمانات في مشروع المادة ٤٩ هو أحسن من إدراجها في مشروع المادة ٥٠، وأن هذا سيغني عن الحاجة إلى إضافة الفقرة الفرعية الجديدة (و) في مشروع المادة ٥٠ (٢)، على النحو المبين في الفقرة ٥٩ أعلاه.

٦٢- وأبدى الفريق العامل تأييده للاقتراح المبين في الفقرة ٥٩ أعلاه بصيغته المهذبة المقترحة أعلاه.

اقتراح إضافي

٦٣- قدّم إلى الفريق العامل اقتراح إضافي مفاده أن المشكلة التي هو بصدد التصدي لها يمكن أن تعالج بطريقة مماثلة للطريقة المتبعة بشأن مشروع المادة ٤٧، المعنون "تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه". واقترح بوجه خاص أن يقتصر تطبيق الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) على الحالات التي أصدر فيها مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يبين في المستند نفسه أو السجل الإلكتروني نفسه أن البضاعة التي يتعلق بها يمكن أن تُسلم دون إبراز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. وارتئي أن هذا النهج سيوجه تحذيراً كافياً إلى الحائز بأن البضاعة يمكن في بعض الحالات تسليمها إلى شخص آخر. واقترحت وسيلة لتنفيذ الاقتراح المذكور تتمثل في إدراج عبارة قبل الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) تكون على النحو التالي: "إذا كان مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يبين في ظاهره أن البضاعة يمكن تسليمها دون إبراز مستند أو سجل إلكتروني، انطبقت القواعد التالية:"

٦٤- وأبدي بعض الاهتمام بإنعام النظر في هذا الاقتراح، ولكن نُصح بتوخي الحذر فيما يتعلق بجعل نص الحكم يشمل مستندا أو سجلا إلكترونيا إضافيا لا يطابق تماما الفئات القابلة للتداول وغير القابلة للتداول الواردة في مشروع الاتفاقية ويمكن أن ينشئ فئة ثانوية تشمل المستندات والسجلات الإلكترونية القابلة للتداول التي هي أقل قيمة. ولكن، تسهيلات للمناقشات المقبلة، وافق الفريق العامل على إدراج مضمون الاقتراح في حاشية لنص مشروع الاتفاقية لكي يتيح للوفود فرصة النظر في آثاره.

اقتراحات صياغية أخرى بشأن الفقرة الفرعية (د)

٦٥- لوحظ أن من غير الواضح، وفقا للفقرتين الفرعيتين (د) و(هـ)، ما إذا كان يجوز للنقل رفض تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن. واقترح أن يخضع الاقتضاء الذي يفرض على الناقل تنفيذ تلك التعليمات للشرطين المبينين في مشروع المادة ٥٤، وهما:

- أن يكون تنفيذ تلك التعليمات حسب شروطها ممكنا في حدود المعقول؛

- ألا تتداخل تلك التعليمات مع عمليات النقل المعتادة.

٦٦- واقترح أيضا استعراض نص مشروع الاتفاقية لكفالة الاتساق في استعمال التعبيرين "الطرف المسيطر" و"الحائز". ولقي ذلك الاقتراح تأييدا.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩:

٦٧- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بنص الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) و(ز) من مشروع المادة ٤٩؛

- إدراج الاقتراح المبين في الفقرة ٥٩ أعلاه وفي الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.95 في نص مشروع الاتفاقية، باستثناء ما يتعلق منه بإضافة الفقرة الفرعية (و) إلى مشروع المادة ٥٠ (٢)؛

- تكليف الأمانة بتجسيد تهذيب الاقتراح المبين في الفقرة ٦١ أعلاه في نص مشروع الاتفاقية؛

- إيراد الاقتراح المبين في الفقرتين ٦٣ و٦٤ أعلاه في شكل حاشية للنص في مشروع الاتفاقية.

مشروع المادة ٥٠ - بقاء البضاعة دون تسليم

٦٨- دُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٥٠ سابقا الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.56 قد حذف وأدمج محتواه في مشروع المادة ٥٠ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، على ضوء مداولات الفريق العامل في دورته السابعة عشرة (A/CN.9/594)، الفقرات (٩٠-٩٣).

الفقرتان ١ و ٢

٦٩- أشير إلى أن حق الناقل في بيع البضاعة بمقتضى أحكام الفقرة الفرعية (ج) قد يلحق ضررا جسيما بمتعهد الشحن. ولهذا السبب، كان ثمة بعض التأييد لاقتراح بإضافة اشتراط زمني يتعين بمقتضاه انقضاء ستين يوما قبل أن يصير في استطاعة الناقل ممارسة حقوقه في بيع البضاعة، ما عدا في حالتي البضاعة القابلة للتلف أو البضاعة التي لا تحمل الانتظار.

٧٠- وكان ثمة اتفاق عام داخل الفريق العامل على أهمية وجود ضمانات تكفل تنفيذا مناسباً للإجراءات التي قد يتخذها الناقل للتصرف في البضاعة طبقاً لأحكام مشروع المادة. على أنه قد أشير إلى أن الفقرة الفرعية ١ (ج) تحيل صراحة إلى مقتضيات القانون المحلي. ونظراً لتعذر استنساخ تلك المقتضيات بحذافيرها ضمن مشروع الاتفاقية، فقد حُذِر الفريق العامل من الإشارة إلى ضمانات واحدة، كاشتراط فترة زمنية محددة، دون التنصيص على سائر الضمانات التي تشتمل عليها بعض القوانين الوطنية. ووافق الفريق العامل على عدم إدراج فترة زمنية محددة في الفقرة الفرعية ١ (ج).

٧١- وأثير تساؤل حول ما إذا كان ينبغي أن يكون الناقل حراً في تحديد الظروف التي تبرر إتلاف البضاعة أو أن لا يؤذن بهذا الإجراء إلا في ظروف محددة يرد ذكرها في مشروع الاتفاقية. وأوضح رداً على ذلك التساؤل أن مشروع الفقرة ١ يُخضع إجراءات الناقل لما يدخل في حدود المعقول وأنه من الأفضل أن تترك الآثار المحتملة لإجراءات الناقل الخارجة عن حدود المعقول برمتها للقانون الوطني، بدلا من السعي إلى الإحاطة بكل الظروف الممكنة التي قد يكون فيها إتلاف البضاعة مسوّغا.

٧٢- واقترح حذف عبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك و" من الفقرة ١ لأنها تفسح المجال لشطط محتمل، كما أنه نادراً ما تكون أمام شركات الشحن الصغيرة فرصة لإبرام اتفاق مخالف مع الناقلين. واقترح أنه من الأجدى النص صراحة على الحالة التي يجوز فيها للناقل أن يبيع البضاعة أو يقوم بإتلافها. وكان وجه الاعتراض على ذلك أن مشروع

الاتفاقية ينبغي أن يَرعى حرية التعاقد بهذا الشأن باعتباره صكا يُعنى بالعلاقات التجارية لا بحماية المستهلك. غير أن الفريق العامل وافق بعد النظر في تلك الآراء، على حذف عبارة "ما لم يُتَّفَق على خلاف ذلك و" من مشروع الفقرة.

٧٣- وقَبِلَ الفريق العامل اقتراحا بقلب ترتيب الفقرتين ١ و ٢، بحيث يأتي التعريف الذي ينص على الحالات التي تعتبر البضاعة بحدوثها قد بقيت دون تسليم، قبل منطوق الحكم.

٧٤- ولوحظ أن الفقرة ١ من الصيغة الإنكليزية استخدمت لفظ "undelivered" بينما استخدم في الفقرة ٢ اللفظ "undeliverable". واقترح أن يراجع النص لمعرفة ما إذا كان ينبغي استخدام نفس اللفظ في الفقرتين معا.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرتين ١ و ٢ من مشروع المادة ٥٠:

٧٥- اتفق الفريق العامل على استبقاء نص مشروع المادة ٥٠ على أن يراعى في ذلك ما يلي:

- قلب ترتيب الفقرتين ١ و ٢؛
- حذف عبارة "ما لم يُتَّفَق على خلاف ذلك و" من فاتحة الفقرة ١؛
- قيام الأمانة ببحث استخدام اللفظ "undelivered" في الفقرة ١ مقارنة بلفظ "undeliverable" الوارد في الفقرة ٢، لتحديد ما إذا كان ينبغي أن يستخدم لفظ واحد في كلتا الحالتين.

الفقرات من ٣ إلى ٥

٧٦- اقترح إدراج الطرف الواجب إشعاره قبل المرسل إليه في قائمة الأشخاص الذين يتعين إخطارهم بوصول البضاعة إلى الوجهة المقصودة. ولم يحظ ذلك الاقتراح بالتأييد.

٧٧- وأعرب عن تأييد قوي لاقتراح يدعو إلى إدراج اشتراط ١٤ يوما فيما يتعلق بالإشعار الذي يتعين توجيهه بمقتضى أحكام الفقرة ٣، بدلا من مجرد اقتضاء توجيهه قبل فترة زمنية معقولة. غير أن ذلك الاقتراح لقي اعتراضات شديدة. فقد أوضح أن إدراج فترة زمنية محددة قد يكون ملائما بالنسبة إلى المراحل البحرية الطويلة لا بالنسبة إلى المراحل البحرية القصيرة التي قد يُقطع بعضها في أيام معدودات فحسب. وقيل أيضا إن مطالبة الناقل باستبقاء البضاعة لمدة ١٤ يوما قبل التصرف فيها قد يكبد تكاليف جسيمة بل قد يتسبب في تكسُّس البضائع المخزونة في الموانئ النهائية.

٧٨- وفي سياق تلك المناقشة لوحظ أنه من غير الواضح ما إذا كان مشروع الفقرة ٣ يتوخى توجيه إشعار عقب وصول البضاعة أو توجيهه تحسباً لوصولها إلى الوجهة المقصودة. وأوضح أن الإشعار في الفقرة ٣ يحيل منطقياً، في السياق الذي ورد فيه، إلى الإخطار بوصول البضاعة، مختلفاً بذلك عن الإشعار المقدم الذي يرسل قبل وصول البضاعة. واقترح أن يبيّن نوع الإشعار المقصود في النص بمزيد من الوضوح.

٧٩- واقترح تعديل الفقرة ٥ لتحديد مسؤولية الناقل على نحو أوضح وضمان عدم خضوعه لاستمرار المسؤولية عندما لا تكون إمكانية إتلاف البضاعة أو بيعها متاحة له. واقترح إعفاء الناقل من استمرار المسؤولية عن إتلاف البضاعة أو سوى ذلك من أنواع الهلاك أو التلف التي تترتب على عدم تسلم المرسل إليه البضاعة، شريطة أن تكون تلك البضاعة سُلمت إلى سلطة مناسبة في الميناء النهائي أو سلطة عمومية أو شخص مستقل أو سلطة أخرى ترعى البضاعة. ولم يلق ذلك الاقتراح تأييداً.

٨٠- واقترح حذف العبارة "وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك الخطوات سيؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها". ولم يكن هنالك تأييد كاف لهذا الاقتراح، فقد اعتبر أن الحكم يسري في الحالات التي يُقَصَّر فيها متعهد الشحن في الوفاء بالتزاماته ومن ثم لا ينبغي أن يحمل الناقل تبعة جسيمة في مثل تلك الظروف.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالفقرات من ٣ إلى ٥ من مشروع المادة ٥٠:

٨١- اتفق الفريق العامل على استبقاء نص الفقرات من ٣ إلى ٥ من مشروع المادة ٥٠ شريطة أن يوضّح أن الإشعار المشار إليه في الفقرة ٣ هو إشعار بوصول البضاعة إلى الوجهة المقصودة.

الفقرة ٤

٨٢- اقترح تحديد مدة زمنية في الفقرة ٤ فيما يتعلق بالفترة التي ينبغي للناقل أن يحتفظ أثناءها بالعائدات.

٨٣- واتفق الفريق العامل على استبقاء الفقرة، على أن يحدّد أمر المدة الزمنية في إطار القانون الوطني.

مشروع المادة ٥١ - الاحتفاظ بالبضاعة

٨٤ - دُكر الفريق العامل بأنه وافق في دورته السابعة عشرة على تضمين مشروع الاتفاقية حكماً يتناول موضوع الاحتفاظ بالبضاعة (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات ١١٤-١١٧).

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٥١:

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

الفصل ١١ - حقوق الطرف المسيطر

٨٦ - اقترحت الاستعاضة عن عنوان الفصل بعبارة "حق السيطرة" لأن العنوان الحالي لا يجسّد مضمون الفصل تماماً.

٨٧ - ووافق الفريق العامل على النظر في العنوان بعد إتمام المناقشات بشأن مشاريع المواد الواردة في هذا الفصل.

مشروع المادة ٥٢: ممارسة حق السيطرة ونطاقه

٨٨ - دُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٥٢ هو النص المنقح للحكم بعدما نظر فيه الفريق في دورته السابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات ١٠-١٦).

٨٩ - واتفق الفريق العامل على قبول نص مشروع المادة ٥٢.

مشروع المادة ٥٣: هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

الفقرة ١ (ب)

٩٠ - شرع الفريق العامل في تناول نص مشروع المادة ٥٣ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وأعرب عن شاغل فحواه أن الفقرة ١ (ب) من مشروع المادة ٥٣ لا تحدد الطرف الذي ينبغي توجيه الإشعار إليه. ولوحظ أن لفظ "يلغى" في الفقرة ١ (ب) يشير بالفعل إلى أن الناقل هو الطرف الذي يتعين إخطاره.

الفقرة ٢ " [ينص على] [يبين] [يذكر فيه تحديدا]"

٩١- بعد ذلك نظر الفريق العامل في البدائل الثلاثة المضمنة في فاتحة الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٣. وتوافقت الآراء عموما على ضرورة اتباع النهج الذي أقره الفريق العامل فيما يتعلق بالبدائل الواردة في فاتحة مشروع المادة ٤٧ في مشروع هذه المادة أيضا مراعاة للاتساق في مشروع الاتفاقية.

الفقرة ٣

٩٢- وتوخيا للاتساق، اقترح الأخذ أيضا بالنهج المعتمد في الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٩ فيما يخص إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستندات النقل القابلة للتداول، في الفقرتين الفرعيتين ٣ (ب) و ٣ (ج) من مشروع المادة ٥٣. واقترح أن يكون سريان أحكام هاتين الفقرتين الفرعيتين من مشروع المادة ٥٣ مقصورا كذلك على الحالات التي ينص فيها مستند النقل القابل للتداول نصا صريحا على صدور أكثر من نسخة أصلية واحدة. ولوحظ ردا على ذلك الاقتراح أن الحكمين المعنيين يخدمان أغراضا مختلفة. ففي إطار الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٩، يكون الناقل الذي يسلم البضاعة إلى حامل نسخة أصلية واحدة من مستند النقل معفيا من المسؤولية إزاء الحاملين المحتملين لمستند النقل الآخر، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من مستند النقل القابل للتداول. أما في سياق الفقرة ٣ من مشروع المادة ٥٣، فإن إحالة حق السيطرة إلى طرف ثالث قد يؤثر سلبا في حقوق حامل مستندات النقل المتبقية، لأن مشروع الاتفاقية يكفل عموما الحماية للحاملين الذين اكتسبوا حقوقا بحسن نية. ولذلك استُحث الفريق العامل على إنعام النظر في مدى استصواب القيام بمواءمة تامة للفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٩ مع الفقرة ٣ من مشروع المادة ٥٣.

الفقرة ٥

٩٣- أدلى باقتراح يقضي بحذف عبارة "وفقا لهذه الاتفاقية" من الفقرة ٥ من مشروع المادة ٥٣، لأن تلك العبارة توحي بأن حق السيطرة لن ينتهي بالرغم من تسليم البضاعة تسليميا فعليا، إذا لم يتم التسليم الفعلي للبضاعة في ظل التقيد الصارم بأحكام عقد النقل، كائنة ما كانت الأسباب. وقيل إن استمرار حق السيطرة بالرغم من تسليم البضاعة فعليا وضع شاذ وغير متسق مع أحكام الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٢، التي حدّت من مدة حق السيطرة بأن جعلتها قائمة "طوال فترة مسؤولية الناقل" ليس إلا. وأعرب عن التأييد لهذا

الاقتراح وكذلك لاقتراح بديل يدعو إلى حذف الفقرة ٥ برمتها، على اعتبار أنها ضرب من الإطناب في ضوء الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٢.

٩٤- وردا على الاقتراحين السالفي الذكر، أوضح أنه قد تكون هنالك على صعيد الممارسة حالات يتعين فيها الحفاظ على حقوق الطرف المسيطر حتى بعد تسليم البضاعة تسليمًا فعليًا. فالناقل قد يسلم البضاعة، مثلاً، لقاء خطاب بالتعويض، لأن الشخص المطالب بالتسليم لم يستطع، على سبيل المثال، تسليم مستند النقل القابل للتداول. وهذا الضرب من التسليم غير منصوص عليه في مشروع الاتفاقية ولا ينبغي أن يُحرّم الحامل الشرعي لمستند النقل من حق السيطرة في مثل هذه الحالة، ما دام ذلك قد يؤثر في سبل الانتصاف المتاحة لديه. وقد استُحثّ الفريق العامل على إنعام النظر في الحالات المحتملة المذكورة قبل الموافقة على حذف عبارة "وفقاً لهذه الاتفاقية" أو الفقرة ٥ من مشروع المادة ٥٣ برمتها.

الفقرة ٦

٩٥- ذُكر الفريق العامل بأن الفقرة ٦ من مشروع المادة ٥٣ تُنقّحت تنقيحاً طفيفاً عقب القرار الذي اتخذته الفريق في المرة الأخيرة التي تناول فيها هذا الحكم في دورته السابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات ٤٢-٤٥). وبعد مناقشة التفاعل بين الفقرة ٦ من مشروع المادة ٥٣ ومشروع المادة ٦٠، فضلاً عن الفصل ١٢ بأسره، اتُفق على إرجاء المناقشة بشأن الفقرة ٦ إلى ما بعد بحث مشروع المادة ٦٠ والفصل ١٢ (انظر الفقرات من ١٢٢ إلى ١٢٤ أسفله).

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٥٣:

- ٩٦- اتفق الفريق العامل على ما يلي:
- قبول نص الفقرة ١ من مشروع المادة ٥٣ بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.81؛
- استبقاء البديلين "[ينص على]" و"[يبين]" ضمن الفاتحة بين معقوفتين للنظر فيهما مستقبلاً، وحذف البديل الثالث "[يذكر فيه تحديداً]";
- دعوة الأمانة إلى استعراض نص الفقرتين ٣ (ب) و(ج) من مشروع المادة ٥٣ إلى جانب الفقرة الفرعية (ج) من مشروع المادة ٤٩ والنظر في استصواب المواءمة بين تلك الأحكام وفي مدى القيام بذلك؛

- وضع نص الفقرة ٥ من مشروع المادة ٥٣ بين معقوفتين إلى أن يتبين أن حذف هذه الفقرة لا يضر بجوهر مشروع الاتفاقية. ثم بحث مدى إمكانية الاختصار على حذف العبارة الأخيرة "وفقا لهذه الاتفاقية" من الفقرة ٥.

مشروع المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات

الفقرة ٢

٩٧- اقترحت إضافة عبارة "تنفيذا جادا" بعد عبارة "لتنفيذ أي تعليمات" في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤، تحقيقا للتوازن بين حقوق الأطراف المعنية. ولوحظ أن ثمة حاجة إلى تقييد تنفيذ التعليمات على نحو ما لئلا يكون الطرف المسيطر مسؤولا عن نفقات إضافية أو أضرار يكون مردها إلى انتفاء الحرص من جانب الناقل في تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر. وحظي هذا الاقتراح بتأييد عام.

٩٨- واقترح حذف النص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤، لأن الفريق العامل كان في دورته التاسعة عشرة قد قرر حذف كل إشارة إلى مسؤولية الشاحن عن التأخر (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات من ١٧٧ إلى ١٨٤). وتقضي ضرورة الاتساق مع القرار السابق المذكور أن يحذف أيضا النص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤، ما دام الشاحن والطرف المسيطر هما في غالب الأحيان الشخص نفسه. وقد لقي اقتراح الحذف قبولا واسعا. على أن بعض عبارات التأييد المذكور جاءت مقيّدة بالملاحظة التي مفادها أن حذف الإشارة إلى المسؤولية عن التأخر من الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤ لا يعني أن تلك المسؤولية لن تنشأ، بما أن الفقرة المذكورة من تلك المادة تعالج انتصاف الناقل من الطرف المسيطر، وأن الناقل نفسه يخضع للمسؤولية عن التأخر بمقتضى أحكام مشروع الاتفاقية.

٩٩- وفي أثناء تلك المناقشة، أعرب عن رأي مؤداه أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤ تُعرض الطرف المسيطر لمسؤولية جسيمة محتملة. ولذلك اقترح أن ينظر الفريق العامل في سبل الحد من نطاق ذلك التعرض، وذلك مثلا بحصر المسؤولية المترتبة على أحكام الفقرة المذكورة من مشروع تلك المادة في النفقات الإضافية أو المسؤولية المتوقعة. واتفقت الآراء داخل الفريق العامل عموما على إمكانية حماية الطرف المسيطر حماية فعلية من المطالبات الفادحة برد النفقات وذلك بإدراج اللفظ "معقولة" بعد عبارة "نفقات إضافية". غير أن آراء الفريق العامل انقسمت فيما يتعلق بإمكانية حصر التزام الطرف المسيطر في تعويض الناقل على ما قد يحيق به من خسارة أو ضرر من جراء تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر.

١٠٠- ودُعي الفريق العامل إلى أن ينظر في سبل تقييد تلك المسؤولية. ومن الاقتراحات المدلى بها في هذا الصدد إضافة عبارة "من المعقول توقُّع حصولهما" بعد عبارة "من خسارة أو ضرر"، أو مطالبة الناقل بتوجيه إشعار إلى الطرف المسيطر أو تنبيهه إلى الحجم المحتمل للخسارة أو الضرر الذي قد يلحق به من جرّاء العمل بالتعليمات التي صدرت إليه من الطرف المسيطر. غير أن عددا من الآراء قد اعترضت على ذينك الاقتراحين إبان مناقشات الفريق العامل. فقد ذكر أن إدراج أي تقييد من ذلك القبيل يتنافى وطبيعة الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤، التي تتوخى التزاما من جانب الطرف المسيطر بالتعويض من خلال الرجوع، لا مسؤولية مستقلة. ولوحظ في هذا السياق أيضا أنه طالما سيُطلب من الطرف المسيطر أن يعرض الناقل على المبالغ التي كان على الأخير أن يسدها للاحقين آخرين بمقتضى مشروع الاتفاقية، فإن المدفوعات التي يسدها الناقل لا يمكن أن تعتبر غير قابلة مطلقا للتنبؤ من جانب الطرف المسيطر. وذكر علاوة على ذلك أن أي تقييد للمسؤولية بواسطة اشتراط قابلية التنبؤ سيعني أن على الناقل أن يتحمل الخسارة أو الضرر بما يتعدى المبلغ الذي كان الطرف المسيطر يتوقعه في البداية، وهو ما اعتُبر حلا غير عادل. وقيل كذلك إنه لا ينبغي أن يحمّل الناقل عبء استباق جميع أنواع الخسارة أو الضرر التي يحتمل أن تنشأ عن تعليمات الطرف المسيطر ولا أن يُجسّم مسؤولية تحمل خسارة أو ضرر لم يكن حدوثه راجعا في الواقع إلا إلى عجز الناقل عن التنبؤ بتلك الخسارة أو الضرر لدى نظره في التعليمات التي صدرت إليه من الطرف المسيطر.

١٠١- وبعد النظر في مختلف الآراء التي أعرب عنها، اتفق الفريق العامل على أن من الأفضل الإحجام عن إدراج اشتراط قابلية التنبؤ كشرط للالتزام الطرف المسيطر بتعويض الناقل. بمقتضى أحكام الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٤.

الفقرة ٤

١٠٢- اقترح الاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٤ من مشروع المادة ٥٤ وإزالة المعقوفتين. وقد بُرّر هذا الاختلاف في النهج، مقارنة بقرار الفريق العامل فيما يتعلق بنفس العبارة في الفقرة ٢، انطلاقا من كون الفقرة ٤ تشير إلى مسؤولية الناقل عن التأخر، بينما صيغت الفقرة ٢ لجعل الطرف المسيطر بطريقة غير مباشرة مسؤولا عن التأخر. وأعرب عن تأييد عام لإزالة المعقوفتين والاحتفاظ بالنص، لأنه سيتيح مقدارا أكبر من اليقين القانوني بحيث سيوضح أن المواد من ١٧ إلى ٢٣ تسري أيضا على مسؤولية الناقل. بمقتضى أحكام الفقرة ٤ من مشروع المادة ٥٤.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٥٤:

١٠٣- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- إضافة اللفظ "معقولة" قبل لفظ "إضافية" أو بعده في الفقرة ٢؛
- إدراج عبارة "تنفيذاً جاداً" بعد عبارة "التنفيذ أي تعليمات" في الفقرة ٢؛
- حذف النص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٢؛
- الاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٤ وإزالة المعقوفتين.

مشروع المادة ٥٥- اعتبار البضاعة مسلّمة

١٠٤- أعرب عن شاغل بشأن الإشارة إلى الفصل ١٠ في مشروع المادة ٥٥. وسئل عما إذا كان اشتراط توجيه إشعار بالوصول ينبغي تطبيقه في الحالات التي يتم فيها التسليم بناء على تعليمات الطرف المسيطر. واتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٥٥ مقبول من حيث الجوهر.

مشروع المادة ٥٦- إدخال تغييرات على عقد النقل

١٠٥- لوحظ أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٦ تنص على وجوب ذكر أيّ تغييرات تُدخل على عقد النقل في مستندات النقل القابلة للتداول أو إدراجها في سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، لكن إدراجها في مستندات النقل غير القابلة للتداول أو في سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول لا يكون إلا إذا اختار الطرف المسيطر ذلك. وأبدي بعض القلق بشأن وضوح العبارة "إذا اختار الطرف المسيطر ذلك"، واقترح إلغاء هذه العبارة بغية معاملة مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية، القابلة للتداول منها وغير القابلة للتداول، معاملة واحدة. ولم يُقبل ذلك الاقتراح. ولكن، نظراً إلى أن مستندات النقل غير القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول ما هي إلا وسيلة من وسائل إثبات عقد النقل، وليست الوسيلة الوحيدة لذلك، فإن معاملتها معاملة مستندات النقل القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول سيرفع من مكانتها دون لزوم، كما إنه سيُجلب صعوبات فيما يتعلق باسترجاع المستندات والسجلات غير القابلة للتداول بغية إدراج التغييرات فيها. وعلاوة على ذلك، أشير إلى أن للناقل دائماً خيار إصدار مستندات نقل أو سجلات نقل إلكتروني جديدة غير قابلة للتداول إذا ما رغب في ذلك.

غير أن الفريق العامل أيد الاقتراح الداعي إلى الاستعاضة عن العبارة "إذا اختار الطرف المسيطر ذلك" بالعبارة "بناء على طلب الطرف المسيطر".

١٠٦- وردًا على سؤال بشأن ما إذا كان ينبغي أن تُدرج أيضا في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٦ مستندات النقل غير القابلة للتداول التي يُشترط تسليمها، اتفق الفريق العامل على ضرورة إدراجها ومعاملتها معاملة مستندات النقل القابلة للتداول.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق مشروع المادة ٥٦:

١٠٧- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- معاملة مستندات النقل غير القابلة للتداول التي يُشترط تسليمها معاملة مستندات النقل القابلة للتداول في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥٦، وطُلب الفريق العامل من الأمانة إدخال التعديلات المناسبة على النص؛
- الاستعاضة في الفقرة ٢ عن العبارة "إذا اختار الطرف المسيطر ذلك" بالعبارة "بناء على طلب الطرف المسيطر".

مشروع المادة ٥٧- تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١٠٨- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في مشروع المادة ٥٧ المتعلقة بتزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرات ٦٠ إلى ٦٤).

١٠٩- وأفيد بأن الغرض من مشروع المادة ٥٧ ليس إنشاء التزام إضافي فيما يتعلق بأصحاب المصلحة في البضاعة، وإنما هو إيجاد آلية يستطيع الناقل بواسطتها الحصول على معلومات وتعليمات ومستندات إضافية تصبح ضرورية أثناء عملية النقل. ولوحظ أن مشروع المادة ٢٩، وإن كان يبدو مماثلاً، فهو يُعنى بالالتزام مختلف، ألا وهو التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات كشرط مُسبق لنقل البضاعة.

١١٠- وبغية زيادة التوضيح، سمع الفريق العامل أن القصد من مشروع المادة ٥٧ هو إنشاء نظام يستطيع الناقل بواسطته لا الحصول على تعليمات من الطرف المسيطر عملاً بمشروع المادتين ٥٢ و ٥٣ فحسب، وإنما أيضاً طلب معلومات أو تعليمات أو مستندات من الطرف المسيطر. بمقتضى مشروع المادة ٥٧. فإذا ما ظهرت حاجة إلى تعليمات أو معلومات أو

مستندات أثناء عملية النقل، فإن هذا الحكم يُقصد به أن يضع على كاهل الطرف المسيطر بعض العبء يتمثل في التسليم بأن التزامه تجاه الناقل في هذا الخصوص هو التزام مهم.

١١١- وبينما رأى البعض أن تُترك للقانون الوطني مسألة العواقب المترتبة على عدم الوفاء بالالتزام المبين في مشروع المادة ٥٧، فقد رُئي أن النهج العملي المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية إذا ما حصل أي هلاك أو تلف من جراء عدم تقديم الطرف المسيطر تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات هو أن تتاح للناقل إمكانية الرجوع إلى مشروع المادة ١٧ (٣) (ح) لكي يُعفي نفسه من المسؤولية عن الهلاك أو التلف.

١١٢- وأشير إلى أن مشروع المادة ٢٩ يتضمن التزامات مشابهة لتلك الواردة في مشروع المادة ٥٧، لكن المادة ٢٩ تُعني بالتزامات الشاحن لا الطرف المسيطر. واقترح، بغية توضيح الفرق في التطبيق المقصود في مشروع المادة ٥٧ مقارنة بمشروع المادة ٢٩، التقليل من التزام الطرف المسيطر "أن يوفر تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات"، وذلك مثلاً بإعادة صياغة نص هذا الحكم لكي يسمح بدلاً من ذلك للناقل بطلب المعلومات أو التعليمات أو المستندات من الطرف المسيطر. ولم يحظ هذا الاقتراح بقبول الفريق العامل. وعلاوة على ذلك، وبالرغم من التسليم باختلاف سياقي مشروعَي المادتين ٢٩ و٥٧، فقد اقترح أن تستعرض الأمانة كلا الحكمين بغية مساوقة النهج المتبع في مشروع المادة ٥٧ مع ذلك المتبع في مشروع المادة ٢٩، وذلك فيما يتعلق بتوفير المعلومات في الوقت المناسب مثلاً. وحظي هذا الاقتراح بالتأييد داخل الفريق العامل.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٥٧:

١١٣- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٥٧ بصيغته الحالية؛
- الطلب من الأمانة أن تنظر في مواءمة نص مشروع المادة ٥٧ مع نص مشروع المادة ٢٩ المتعلقة بالتزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات، مع مراعاة اختلاف سياقي مشروعَي المادتين ٢٩ و٥٧.

مشروع المادة ٥٨- التغيير بالاتفاق

١١٤- بينما كان هناك اتفاق عام داخل الفريق العامل على نص الحكم بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، أُشير إلى أنه إذا ما قرر الفريق العامل تعديل مشروع المادة

٥٣ (٥) أو إلغائه، فإن ذلك سيقضي القيام بتصويب في مشروع المادة ٥٨. كما أُشير إلى أنه إذا ما ألغي مشروع المادة ٥٣ (٥) فقد لا يكون من الكافي الاختصار في مشروع المادة ٥٨ على تغيير الإشارة إلى "الفقرة ٥ من المادة ٥٣" لتصبح "الفقرة ٢ من المادة ٥٢". وطلب إلى الأمانة أن تضع في اعتبارها تلك الشواغل المتعلقة بالصياغة.

الفصل ١٢ - إحالة الحقوق

١١٥- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في الفصل ١٢ المتعلق بإحالة الحقوق كانت في دورته السابعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/594، الفقرتين ٧٧ و ٧٨)، عندما اتفق على إرجاء النظر في الفصل ١٢ المتعلق بإحالة الحقوق من أجل مناقشته في المستقبل بعد إجراء مشاورات بشأنه. وأفيد بأن الفريق العامل لم ينظر في نص هذا الفصل منذ ذلك الحين، وأشير إلى ضرورة اتخاذ قرار بشأن كيفية التصرف في الفصل ١٢.

١١٦- ولذلك الغرض، استمع الفريق العامل إلى اقتراح يُقصد به تيسير المناقشة فيما يتعلق بكيفية التصرف في الفصل ١٢، وهو الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.96. ورئي أن من باب الخطأ أن يلغي الفريق العامل هذا الفصل برمته من مشروع الاتفاقية بسبب اعتبار بعض أحكامه مفرطة في الصعوبة أو مثار جدل كبير أو غير مكتملة النضج بالقدر الكافي بعد لكي تُدرج في مشروع الاتفاقية. ورئي بدلا من ذلك أن بعض الأحكام الواردة في هذا الفصل ينبغي الإبقاء عليها في مشروع الاتفاقية لكونها مفيدة وضرورية. واقترح الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٥٩ لكونه لم يثر جدلا في القراءات السابقة ناهيك عن كونه بالغ الأهمية من الناحية التقنية لأغراض التجارة الإلكترونية من أجل تحقيق التكافؤ الوظيفي مع المستندات الورقية. وفيما يتعلق بمشروع المادة ٦٠، اعتُبرت الفقرتان ١ و ٣ مهمتين ورئي من الضروري الاحتفاظ بهما في مشروع الاتفاقية، ذلك أنهما لم تثيرا جدلا كبيرا في القراءات السابقة وأنهما مهمتين لتوضيح المكانة القانونية لحائزين وسيطين من قبيل المصارف. ولكن، رئي أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٠ يمكن إلغاؤها لأنها تُعنى بالمسألة الحساسة المتمثلة في نقل المسؤوليات، وهي مسألة اعتُبرت غير مكتملة النضج بعد لكي تُدرج في مشروع الاتفاقية. أخيرا، اقترح عدم الاحتفاظ بمشروع المادة ٦١ في مشروع الاتفاقية نظرا لأنه حكم إشكالي يجمع بين أحكام القانون الواجب التطبيق وأحكام قانونية موضوعية.

١١٧- وكان هناك تأييد قوي داخل الفريق العامل للاحتفاظ بأجزاء من الفصل ١٢ في مشروع الاتفاقية. وبالرغم من وجود اتفاق عام على الاقتراح الوارد في الوثيقة

A/CN.9/WG.III/WP.96 فيما يتعلق بالأحكام التي ينبغي الاحتفاظ بها، رأى عدد من الوفود أن من المهم أيضا الاحتفاظ بمشروع المادة ٦٠ (٢) في مشروع الاتفاقية بغية إنعام النظر فيه.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالحكم الوارد في الفصل ١٢:

١١٨- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بمشروع المادة ٥٩ في النص بغية زيادة مناقشته؛
- الاحتفاظ بكل الفقرات الثلاث من مشروع المادة ٦٠ في النص بغية زيادة مناقشتها؛
- إلغاء مشروع المادة ٦١ من مشروع الاتفاقية.

مشروع المادة ٥٩- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١١٩- مع أن سؤالا أثير بشأن ما إذا كان من المناسب استخدام العبارة "صادرا لأمر حامله أم لأمر شخص مسمّى" في الفقرة ٢ فيما يتعلق بسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، وافق الفريق العامل على نص مشروع المادة ٥٩.

مشروع المادة ٦٠- مسؤولية الحائز

الفقرة ١

١٢٠- لدى النظر في الفقرة (١) من المادة ٦٠، قيل إن عبارة "ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل"، في حين أنها ليست غير دقيقة، قد تفهم بطريقة سلبية، وينبغي حذفها. وردا على ذلك، أعرب عن رأي بأن هذا الحكم سيصير مفرط الغموض إذا حذفت تلك العبارة. وذهب رأي آخر إلى أن الحكم يمكن أن تكون له، إذا حذفت العبارة، نتيجة غير مقصودة هي أن يستبعد بصفة عامة تطبيق القانون الوطني فيما يتعلق بمسؤولية الحائزين. وقدم اقتراح إضافي بأن يغير بدلا من ذلك عنوان الحكم ليصبح "وضعية الحائز"، أو عبارة مماثلة أكثر حيادية، بغية تبديد الشواغل التي يستهدف تبديدها عن طريق اقتراح حذف العبارة.

١٢١- ووافق الفريق العامل عموما على نص الفقرة (١) بصيغتها الواردة في الوثيقة

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

الفقرة ١ وعلاقتها بمشروع المادة ٥٣ (٦)

١٢٢- لوحظ أنه، في حين أن الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٠ تنص على أن الحائز لا يتحمل أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا، فإن مشروع المادة ٥٣ (٦) ينص على أن الشخص الذي يحيل حق السيطرة دون أن يكون قد مارس ذلك الحق يكون، عند تلك الإحالة، قد برئت ذمته من المسؤوليات المفروضة على الطرف المسيطر. ورئي أن نص الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٠ أدق من نص مشروع المادة ٥٣ (٦).

١٢٣- واقترح تعديل الفقرة (٦) من مشروع المادة ٥٣ باتباع النهج الأدق المتبع في الفقرة ١ من المادة ٦٠. ولم يناقش ذلك الاقتراح، لأن الفريق العامل قرر حذف مشروع المادة ٥٣ (٦) بكامله.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادتين ٦٠ (١) و ٥٣ (٦):

١٢٤- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن يبقى نص مشروع المادة ٦٠ (١) في النص بصيغته التي هو عليها؛
- أن تنظر الأمانة في استصواب تغيير عنوان الحكم إلى "وضعية الحائز" أو عبارة مماثلة؛
- أن يحذف مشروع المادة ٥٣ (٦).

الفقرة ٢

١٢٥- أوضح أنه، على الرغم من أن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.96 تقترح حذف الفقرة (٢) من مشروع المادة ٦٠ بهدف تعجيل التفاوض على مشروع الاتفاقية، فإن رأي الوفد مقدم تلك الوثيقة هو أن الفقرة (٢) تؤدي مع ذلك دورا موضوعيا مفيدا وينبغي الإبقاء عليها. وأشار أيضا إلى أن المسائل التي تعالج في الفقرة (٢) تزيد من المواءمة في مشروع الاتفاقية. وبما أن المشروع حقق المواءمة فيما يتعلق بنقل الحقوق فقد رئي أن من المناسب السعي أيضا إلى المواءمة فيما يخص إحالة مسؤوليات مثل المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ٢. ولهذه الأسباب، كان هناك تأييد في الفريق العامل للإبقاء على الفقرة (٢).

١٢٦- بيد أنه كان هناك أيضا تأييد في الفريق العامل لحذف الفقرة ٢ لكونها مثيرة للجدل بقدر يحول دون الاتفاق على محتواها في الوقت المناسب لإكمال مشروع الاتفاقية. وعلى وجه الخصوص، لوحظ أن المفهوم الوارد في مشروع الحكم والذي مفاده أن المسؤوليات

تدرج في مستند النقل أو في سجل النقل الإلكتروني لا يوجد في جميع النظم القانونية، وأن السعي إلى تحقيق مواءمة مقبولة فيما يتعلق بهذه النقطة يمكن أن يكون صعبا للغاية. وأعرب عن رأي مفاده أن إدراج الفقرة (٢) في مشروع الاتفاقية يمكن أن يجعل بعض البلدان تتردد في التصديق على مشروع الاتفاقية، وبأن هذا سيكون ثمنا من المؤسف دفعه مقابل حكم غير هام نسبيا. وكان هناك بعض التأييد لذلك الرأي الذي يعتقده أصحابه اعتقادا قويا.

١٢٧- وردا على ذلك، أشير إلى أن الفقرة (١) من مشروع المادة ٦٠ تشير بالفعل إلى أن الحائز يخضع لقدر معين من المسؤولية، وأن مفعول الفقرة (٢) هو في الواقع جعل المسؤولية المحتملة مقتصرة على الالتزامات الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. وفي سياق مماثل، لوحظ أن مجرد حذف الفقرة ٢ لن يؤدي بالضرورة إلى إزالة كل المسؤولية عن كاهل الحائز. بمقتضى مشروع الاتفاقية، وأنه إذا قرر الفريق العامل حذف الحكم فينبغي استعراض مشروع الاتفاقية بعناية بالغة لضمان عدم وجود قواعد متبقية تضع مسؤولية على عاتق الحائز.

١٢٨- وعلى الرغم من تباين الآراء حول أفضل السبل للتعامل مع الفقرة (٢)، كان أفراد الفريق العامل المؤيدون للاحتفاظ بها وأفراد المؤيدون لحذفها على السواء مجتمعين على استنتاج بأنه، أيا كان مصير الحكم، فإن النص البديل الأول المدرج بين معقوفتين هو الأفضل. وعليه ينبغي الإبقاء على البديل الأول وحذف المعقوفتين من حوله، وينبغي حذف النص البديل الثاني المدرج بين معقوفتين بكامله. وفضلا عن ذلك، طُرح سؤال صياغي عما إن كان الأفضل أن تعاد صياغة عبارة "مسؤوليات مفروضة عليه بمقتضى" الواردة في البديل الأول لتصبح "مسؤوليات منصوص عليها في"، وذلك لبيان أن مفعول المستند أو السجل لن يكون فرض مسؤوليات على الحائز.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٠ (٢):

١٢٩- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن يبقى نص مشروع المادة ٦٠ (٢) في النص ولكن أن توضع حوله معقوفتان بغية الإشارة إلى انقسام الآراء في الفريق العامل؛
- أن يُبقى على النص البديل الأول الوارد بين معقوفتين وحذف المعقوفتين من حوله، وحذف النص البديل الثاني.

الفقرة ٣

١٣٠- في حين كانت هناك موافقة عامة في الفريق العامل على نص مشروع الفقرة ٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، طُرح سؤال عما إن كانت العبارة الاستهلاكية من الفقرة، وهي "لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة [المادة ٤٤]"، ضرورية. وكان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأنه لا يبدو أن العبارة ضرورية ولكن ينبغي فحص مشروع الاتفاقية بغية التأكد من أنه لا توجد أحكام إضافية في النص لا ينبغي أن تنطبق عليها هذه الفقرة، وبذلك يتمهد الطريق أمام حذف العبارة الاستهلاكية.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٠ (٣):

١٣١- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- أن يبقى نص الفقرة ٣ في النص دون معقوفتين ولكن مع إدراج النص المستبقى الوارد بينهما؛
- أن يُفحص مشروع الاتفاقية لمعرفة ما إن كان يمكن على نحو مأمون حذف العبارة الاستهلاكية، وهي "لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة [المادة ٤٤]".

مشروع المادة ٦١- في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٣٢- بينما كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أن مشروع المادة ٦١ ينبغي أن يحذف من مشروع الاتفاقية، لوحظ أنه، في حين أن الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) هي أحكام إشكالية بشأن القانون المنطبق، فإن الفقرة الفرعية (د) هي حكم قانوني موضوعي. وطُرح سؤال عما إن كان بالوسع الإبقاء على الفقرة الفرعية (د) في مشروع الاتفاقية، لأنها تتناول جوانب موضوعية بشأن إحالة الحقوق والالتزامات. وردا على ذلك، أشير إلى أنه، بينما لا تتعلق الفقرة الفرعية (د) بالقانون الدولي الخاص، فإنها مع ذلك تثير الكثير من الجدل، ولا سيما الفقرة الفرعية ٣٤، منها المتعلقة بمسؤولية الحيل والمحال إليه الجماعية والفردية فيما يخص المسؤوليات المرتبطة بالحق المحال. ونتيجة لذلك، رئي أن الفقرة الفرعية (د) ينبغي أن تحذف من مشروع الاتفاقية، وربما يمكن أن ينظر فيها في إطار الأعمال المقبلة.

الفصل ١٣ - حدود المسؤولية

مشروع المادة ٦٢ - حدود المسؤولية

١٣٣- شرع الفريق العامل في النظر في نص مشروع المادة ٦٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

تعليقات عامة

١٣٤- ذُكر الفريق العامل بأن ما قام به حتى الآن هو تبادل عام للآراء حول حدود المسؤولية. وأفيد بأن الطبيعة الاستكشافية لتلك المناقشات التي دارت في وقت سابق يدل عليها كون الفقرة ١ من مشروع المادة لم تذكر بعد رقما مقترحا بشأن حدود مسؤولية الناقل.

١٣٥- وفي سياق التعليقات العامة، ذُكر الفريق العامل بالفهم الذي كان قد توصّل إليه في دورته الثامنة عشرة (فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦)، وهو أن أي قرار يُتخذ بشأن حدود المسؤولية ينبغي تناوله كعنصر من الميزان الشامل في نظام المسؤولية المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية (الوثيقة A/CN.9/616، الفقرة ١٧١). وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى عدم النظر في حدود مسؤولية الناقل. بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٦٢، معزل عن بعض الأحكام الأخرى من مشروع الاتفاقية، منها ما يلي: الإجراء الخاص بتعديل مقادير حدود المسؤولية (مشروع المادة ٩٩)؛ وعدد البلدان اللازم لبدء نفاذ الاتفاقية (الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٧)؛ والأحكام التي تسمح بتطبيق المعاهدات الدولية الأخرى والقانون الوطني على مسؤولية الناقل في حال الأضرار التي حُدّد مكان حدوثها (مشروع المادة ٢٦ والنص المتوخى لمشروع المادة الجديد ٢٦ مكررا) (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات من ١٨٩ إلى ١٩٢) والقاعدة الخاصة بالهلاك أو التلف الذي لم يُحدّد مكان حدوثه (الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢).

الحجج التي سيقّت تأييدا لوضع حدود للمسؤولية أقرب إلى تلك الواردة في قواعد هامبورغ ١٣٦- كان هناك تأييد قوي وواسع النطاق للرأي الذي مفاده أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يزيد حدود مسؤولية الناقل، مقارنة بالحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيسي، وأن الحدود الجديدة لا ينبغي أن تكون أقل من تلك المنصوص عليها في قواعد هامبورغ (أي ٨٣٥ من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو ٢,٥ من حقوق السحب الخاصة عن

الكيلوغرام الواحد من الوزن الإجمالي للسلع التي هلكت أو تلفت). وأبدت عبارات تأييد أيضا للرأي الذي مفاده أن ثلاثين عاما تقريبا انقضت على اعتماد قواعد هامبورغ، بحيث لم تعد حدود المسؤولية الواردة فيها تجسّد واقع التجارة والنقل الدولي، وبالتالي ينبغي أن تُتوخّى في مشروع الاتفاقية زيادة كبيرة للمقادير التي تنص عليها قواعد هامبورغ، وأن الحلّ الأمثل في هذا الخصوص هو زيادة حد المسؤولية عن كل طرد ليصبح ١ ٢٠٠ من حقوق السحب الخاصة، أو على الأقل ليكون على المستوى المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدّد الوسائط لعام ١٩٨٠ (أي ٩٢٠ وحدة حساب عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٧٥ وحدة حساب عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للسلع التي هلكت أو تلفت).

١٣٧- وقُدِّمت حجّة أخرى تأييدا لزيادة حدود المسؤولية وهي أنها، في سياق النقل المتعدّد الوسائط، أعلى من تلك التي وُضعت في قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي بشأن النقل البحري. وأفيد بأن الناقلين المنخرطين في عملية نقل متعدّد الوسائط معرّضون في العادة لمستويات مختلفة من حدود المسؤولية (تتراوح بين ٨,٣٣ من وحدات السحب الخاصة عن الكيلوغرام في ما يتعلق بالنقل الطرقي و١٧ وحدة سحب خاصة عن الكيلوغرام فيما يتعلق بالنقل الجوي). وبما أن مشروع الاتفاقية يغطي عملية النقل من الباب إلى الباب، فإن حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ لا ينبغي أن تكون أقل كثيرا من حدود المسؤولية السارية على وسائط النقل الأخرى. وقيل إن عدم جعل حدود مسؤولية الناقل عند مستوى مقبول مقارنة بطرائق النقل الأخرى يمكن أن يمنع بعض البلدان من الانضمام إلى مشروع الاتفاقية، ما لم تُنح لها إمكانية تطبيق حدود مسؤولية أعلى بشأن حوادث الهلاك أو التلف الداخلية أو التي لم يُحدّد مكان حدوثها، وهي نتيجة من المسلّم بأنها مخالفة للهدف المتمثل في تحقيق قدر كبير من التوحيد.

١٣٨- ولوحظ أن انتشار التعبئة في حاويات مكّن من نقل سلع أزهّد ثمنا في حاويات بطريقة أوفر اقتصاديا مما كان في الماضي. وهكذا، فإن الزعم بأن حدود المسؤولية المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيسي ستكون كافية لتغطية معظم المطالبات المتعلقة بالبضائع المشحونة، لأنّ متوسط قيمتها سيكون أدنى من الحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيسي، يمكن أن يُضلل محاولة اتخاذ قرار بشأن وضع حدود عادلة لمسؤولية الناقل. وأشار في المقابل إلى أن قيمة البضائع المشحونة العالية القيمة ازدادت على مرّ الزمن، وأنّ التضخم أثر بوضوح أيضا في قيمة السلع وقُلّ من قيمة مقدار حدود المسؤولية منذ اعتماد الاتفاقيات الحالية المتعلقة بالنقل البحري التي جرى التفاوض بشأنها قبل عقود خلت. وقيل إن إمكانية زيادة حدود

مسؤولية الناقل بإعلان القيمة الفعلية للبضاعة المشحونة لا يشكل خيارا مجديا، لأن أحمال الشحن حسب القيمة هي في بعض الأحيان باهظة بشكل محبط، وهي في كل الأحوال مرتفعة جدا فيما يتعلق بمعظم الشاحنين في البلدان النامية.

١٣٩- ولوحظ كذلك أن العالم يشهد في الوقت الحاضر نقل كميات كبيرة من السلع العالية القيمة بحرا، حيث إن هذا هو الطريق الوحيد الممكن لبلدان عديدة في تجارتها الخارجية. وأفيد بأن جزءا كبيرا من هذه السلع (كبكرات الورق والسيارات والآلات الثقيلة ومكوّنات المصانع) ليست مُغلّفة لأغراض النقل، مما يجعل حدود المسؤولية عن الوزن الإجمالي للسلع المنقولة بمقتضى قواعد لاهاي-فيشي لا تكفل تعويضا وافيا. وقيل إن الأدلة التي تم الحصول عليها من شركات تأمين البضائع المشحونة توحى بأنها ستستطيع في معظم الحالات سداد تكلفة مطالبات التعويض بالتأمين دون محاولة المطالبة باسترداد تلك التعويضات من شركات تأمين الناقل لأن المبالغ التي يمكن استردادها ستكون هزيلة مقارنة بالمبالغ التي ستُدفع للمالكي للبضاعة المشحونة. وإلى جانب زيادة حدود المسؤولية عن كل طرد، دُعي الفريق العامل إلى النظر في القيام بزيادة كبيرة في حدود المسؤولية عن وزن الحمولة الإجمالي، بغية مواءمتها مع الحدود الأعلى التي هي مطبّقة حاليا على النقل الطرقي بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لعام ١٩٥٦ (أي ٨,٣٣ من وحدات السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي).

١٤٠- وكانت هناك أيضا حاجة بأن زيادة حدود المسؤولية لن يكون لها على الأرجح أثر كبير في تأمين مسؤولية الناقلين نظرا إلى وزن التأمين الصغير نسبيا في تكاليف الشحن. وأشار إلى أن الدراسات التي أجريت عندما دخلت قواعد هامبورغ حيز النفاذ أفادت بأن الزيادة في حدود المسؤولية التي اعتمدت في قواعد هامبورغ ستؤثر في أحمال الشحن على الخطوط الملاحية المنتظمة بنسبة ٠,٥ في المائة فقط من مجموع أجرة الشحن، على أقصى تقدير. وأشار إلى أن حدود المسؤولية عن النقل الداخلي بحرا، في بعض البلدان، قد ازدادت في تلك الأثناء لتصل إلى ١٧ وحدة سحب خاصة عن الكيلوغرام الواحد من الوزن الإجمالي، دون أن تشعر صناعة النقل بأي أثر مناوئ من جراء ذلك.

١٤١- وقيل أيضا إن زيادة حدود مسؤولية الناقلين سوف تدفعهم إلى أن يحوّلوا إلى شركات تأمينهم جزءا من المخاطر التي يشتركون بشأنها تأمينا في الوقت الحاضر. وأشار إلى أن هذا في حد ذاته يمكن أن يحول دون تحمّل المستهلكين زيادة في تكاليف النقل في نهاية المطاف، حيث إن الجمعيات التعاونية التي تعرض حماية وتأمينا تعويضا ("نوادي الحماية

والتعويض") معروفة بكونها تعمل بفعالية ويمكن أن تعرض على شركائها تغطية أكبر بأسعار أدنى من الأسعار التي تعرضها شركات التأمين التجارية على مالكي البضاعة المشحونة.

١٤٢- ودُكر الفريق العامل كذلك بأن مبدأ حد مسؤولية الناقل من الناحية النقدية قد اعتمد في مطلع القرن العشرين كحل وسط من أجل حظر الممارسة التي تتمثل في قيام الناقلين من جانبهم فقط باستبعاد مسؤوليتهم عن هلاك البضاعة المشحونة أو تلفها، وذلك عندما لم تكن هذه المسؤولية خاضعة لحد نقدي أقصى. بمقتضى معظم القوانين الوطنية. وبصرف النظر عن صناعة النقل، لم تستفد من مزية حدود المسؤولية بموجب أحكام قانونية سوى قلة قليلة من الأنشطة الاقتصادية الأخرى. وإلى جانب ذلك، فإن الناقلين البحريين يتمتعون فعلاً بحد مسؤولية مضاعف. فقيمة السلع تقرّر فعلاً حد مسؤولية الناقل العامة، بما في ذلك الخسارة أو الضرر الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها. أما فيما يتعلق بالبضائع التي هي أعلى قيمة، فإن مسؤولية الناقل يوضع لها حد آخر بواسطة الحد النقدي الأقصى المنصوص عليه في القوانين أو الاتفاقيات الدولية الواجبة التطبيق. وأفيد بأن الجمع بين تلك القواعد يضع الناقلين فعلاً في موضع امتيازي مقارنة بمؤسسات أعمال تجارية أخرى، وإنه ينبغي أخذ ذلك الظرف في الحسبان عند النظر في حدود المسؤولية النقدية الملائمة التي لا ينبغي السماح بجعلها مستقرة على مستوى ضار بمالكي البضاعة المشحونة.

١٤٣- وإضافة إلى المسائل التاريخية والتجارية التي ناقشها الفريق العامل عند النظر في العوامل التي ينطوي عليها اختيار مستوى مناسب بشأن حدود مسؤولية الناقل، فقد شجّع الفريق العامل على أن يأخذ في اعتباره عوامل إضافية معينة. وقيل بوجه خاص إنه ينبغي أن توضع في الاعتبار الحاجة إلى ضمان مقبولة مشروع الاتفاقية على نطاق واسع، وذلك مثلاً من خلال النظر بعناية في مستوى حدود مسؤولية الناقل مقترنا بما تنص عليه اتفاقيات سابقة من اتفاقيات النقل البحري. وكان هناك تأييد للرأي الذي ذهب إلى تفضيل اعتماد موقف وسط في اختيار مستوى مناسب لحدود المسؤولية، وهو ما قد يتطلب زيادة على المستويات المنصوص عليها في اتفاقيات النقل البحري السابقة. فحتى الآن، صدّق على قواعد هامبورغ ٣٣ بلداً وقام عدد من البلدان الأخرى بمواءمة حدود المسؤولية المنصوص عليها في قوانينها الوطنية مع الحدود المنصوص عليها في قواعد هامبورغ. وقيل إن من الصعب للغاية إقناع المشرعين الوطنيين وصانعي السياسات في تلك البلدان بأن يقبلوا، في صك سيوضع في صيغته النهائية في عام ٢٠٠٨، بحدود للمسؤولية أدنى من تلك المنصوص عليها في قواعد هامبورغ التي صيغت في عام ١٩٧٨. وأبدي شاغل مثاره أن أي شيء آخر غير زيادة مستوى حدود المسؤولية زيادة كبيرة على ما كانت عليه في اتفاقيات النقل البحري السابقة يمكن أن يُعتبر تقهقراً لا تقدماً.

الحجج التي سبقت تأييدا لوضع حدود للمسؤولية أقرب إلى تلك المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيستي

١٤٤- ردًا على النداءات الداعية إلى زيادة حدود المسؤولية زيادة كبيرة، كان هناك أيضا تأييد قوي للرأي الذي مفاده أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يهدف إلى وضع حدود لمسؤولية الناقل تكون قريبة جدا من الحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي-فيستي (أي ٦٧، ٦٦ وحدة سحب خاصة عن كل طرد أو وحدتين اثنتين من وحدات السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما كان أعلى)، وربما كان ذلك مع زيادة معتدلة.

١٤٥- وذكّر الفريق العامل بالمبدأ العام الذي أدرج من أجله الحدّ من مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية وفي غيره من اتفاقيات النقل. فقد قيل إنّ الغرض الأول من أحكام الحدّ من المسؤولية هو تنظيم العلاقة بين طرفين تجارين لإعطاء كلّ منهما الحق في الحصول على منفعة. وأشار إلى أن الناقل، من دون تلقيه للمنفعة المتصلة بالحدّ من المسؤولية، سوف يتحمّل مسؤولية كاملة عن كل هلاك أو تلف، وإلى أنه لن يكون بوسعه معرفة محتوى البضائع إذا كانت معبأة في حاويات، مما يمكن أن يُعرّضه لمخاطر شديدة جدا وغير متوقّعة. وبدلا من دفع تكاليف تأمين باهظة، سيضطر 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 يتكبّدها الشاحنون والناقلون، وذلك في مقابل استحالة التعويض الكامل عن الخسائر الفادحة. ولوحظ أيضا أنّ الهدف من وضع حدّ مناسب للمسؤولية هو خفض مستوى التعويض فيما يخص بعض المطالبات إلى مستوى مقدار حدّ المسؤولية، ولكن ذلك لن يحد من العدد الفائق من المطالبات. ولوحظ كذلك أنّ المستوى الأمثل لحد المسؤولية سيكون مرتفعا بحيث يحفز الناقلين على إيلاء البضائع ما يناسب من العناية، ولكنه سيكون منخفضا أيضا بالقدر الكافي الذي يحول دون المغالاة في المطالبات والذي يتيح مع ذلك التوزيع المناسب للمخاطر فيما بين الأطراف التجارية.

١٤٦- وأعرب عن رأي مفاده أن حدود المسؤولية التي تنص عليها قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيستي قد أثبتت جدواها. ولوحظ أن حد مسؤولية الناقل في الفقرة ١ يسمح بتحديد تلك المسؤولية على أساس الطرد أو الكيلوغرام، أيهما كان أكبر. واستُذكر أن حد المسؤولية في قواعد لاهاي يقوم على أساس الطرد فحسب، في حين أن قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ تتضمنان أحكاما تحدد المسؤولية على أساس الطرد والكيلوغرام

معاً، ولكنَّ عَهْدَ تلك الاتفاقيات جميعاً قد سبق ظهور النقل الحديث في الحاويات. وقيل إن وجه الأهمية في ذلك أن معظم البضائع كانت، قبل اتساع نطاق استخدام الحاويات، تشحن في صناديق أو علب خشبية كبيرة كلٌّ منها يعد طرداً واحداً، بينما أصبح مستوى حد المسؤولية على أساس الطرد، مع انتشار استخدام الحاويات، يستند إلى عدد الطرود الموجودة داخل الحاوية. وقد أدّى هذا التطور في الممارسة إلى زيادة مبالغ التعويضات التي يسدّها الناقل، مقارنة بما يسمح به مستوى حد المسؤولية على أساس الكيلوغرام أو حدها على أساس الطرد، وهو أسلوب سبق استخدام الحاويات. ولوحظ إضافة إلى ذلك أن الشاحن يمكنه أساساً، من خلال الطريقة التي تعبأ بها البضاعة للشحن، أن يختار بصورة انفرادية ما إذا كانت أي مطالبة بالتعويض على هلاك البضاعة أو تلفها ستحسب على أساس الطرد أو الكيلوغرام.

١٤٧- وذكر أن الغاية الأساسية من تحديد مستوى المسؤولية هي ضمان القابلية للتنبؤ واليقين. ولوحظ أنه حتى بموجب حدود المسؤولية الواردة في قواعد لاهاي-فيسي، يُعوّض ما يقارب ٩٠ في المائة من هلاك البضاعة بالكامل بالاستناد إما إلى الحدود المعمول بها لكل طرد من الطرود، أو إلى الحدود المعمول بها لكل كيلوغرام، ما دامت قيمة أكثر البضاعة المنقولة بحراً أقل من الحدود التي تنص عليها قواعد لاهاي-فيسي. وقيل، على سبيل التوضيح، إن الطرود التي تنقل عملياً بأسلوب النقل الحديث في الحاويات قد أصبحت عموماً أصغر حجماً، وأن من المسلّم به، بوجه عام، في مجال النقل في الحاويات، أن مفهوم "الطرد" يطبق على الطرود الموجودة داخل الحاوية كل على انفراد وليس على الحاوية نفسها. ومن منظور مماثل، ذكر أنه منذ اعتماد بروتوكول لاهاي-فيسي، انخفضت أجور الشحن في التجارة البحرية، وأن هذا الانخفاض جعل نقل الشحنات ذات القيمة المنخفضة جداً مجدياً.

١٤٨- ولوحظ أيضاً أن من غير الصائب أن يُتوقع من حدود المسؤولية أن تفضي إلى التعويض على قيمة البضاعة في حال تعرضها للتلف أو الهلاك في أي عملية شحن ممكنة. وأشار إلى أن الفقرة ١ تنص على استثناء وهو عندما يعلن الشاحن قبل عملية الشحن عن "نوع وقيمة" البضاعة التي تعرضت للتلف أو الهلاك ويضمّن ذلك في تفاصيل العقد، أو عندما يكون طرّفاً عقد النقل قد اتفقا على مبلغ أعلى. ويُتوقع من الشاحنين الذين يسلمون بضاعة عالية القيمة للشحن أن يكونوا على بينة من حدود المسؤولية المنطبقة ولهم الخيار في أن يعلنوا عن القيمة الحقيقية للبضاعة لقاء تسديد أجرة شحن أعلى متناسبة مع تلك القيمة، أو أن يحصلوا على تأمين إضافي لتكملة المبالغ التي لا يغطيها الناقل.

١٤٩- وإضافة إلى ذلك، ذكر مجدداً أن حدود المسؤولية في قواعد لاهاي-فيسي كثيراً ما تكون في الممارسة العملية أعلى بكثير مما قد يبدو للوهلة الأولى، وأنه نظراً لحجم حركة النقل بالحاويات وما تنص عليه تلك القواعد من تحديد للمسؤولية على أساس "كل طرد"، فإن تلك الحدود غالباً ما تكون أعلى بكثير مما في النظم الخاصة بالنقل بواسطة واحدة، حيث تستند حدود المسؤولية الخاصة بالتعويض إلى الوزن فحسب. وعلى سبيل المثال، قيل إنه نظراً لارتفاع قيمة البضائع المنقولة عن طريق الجو عادة، فإن حدود المسؤولية التي تنص عليها اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال) (أي ١٧ من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي) لا تغطي سوى ٦٠ في المائة تقريباً من المطالبات الخاصة بهلاك البضاعة المنقولة جواً أو تلفها. وقيل إن نسبة المطالبات الخاصة بالبضاعة المشحونة التي تغطيها حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (أي ٨,٣٣ من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي) هي ربما أقل من ٦٠ في المائة.

١٥٠- وإيماناً في تأييد الرأي القائل بأن حدود المسؤولية التي تنص عليها قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي مُرضية، قيل إن مستويات حد المسؤولية في اتفاقيات نقل أخرى، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع أو القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، الواردة في تذييل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول تعديل اتفاقيات عام ١٩٩٩ (الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية/اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع)، لا يمكن مقارنتها مباشرة بنظيراتها في اتفاقيات النقل البحري، ما دامت عدة من اتفاقيات النقل بواسطة واحدة لا تشمل سوى مستويات حد المسؤولية على أساس الكيلوغرام. ولذلك فقد قيل إنه على الرغم من كون مستوى حد المسؤولية على أساس الكيلوغرام أعلى بكثير منه في قواعد لاهاي-فيسي، فإن مستوى التعويض، في الواقع، أعلى بكثير في إطار الاتفاقيات التي تسمح بحساب مستوى حد المسؤولية على أساس الطرد. وقيل أيضاً إن بعض الاتفاقيات الأخرى، ومنها اتفاقية مونتريال، تضع مستوى عالياً لحد المسؤولية مقارنة بغيرها من اتفاقيات النقل الأخرى، ولكنها تتضمن أيضاً أحكاماً تجعل من المتعذر تجاوز حدود المسؤولية التي تنص عليها، حتى في حالات الأفعال المرتكبة عمداً أو في حالة السرقة، وأن أجرة الشحن الواجب تسديدها لقاء النقل بالواسطة المشمولة في تلك الاتفاقيات أعلى بكثير من تلك التي تنص عليها اتفاقيات النقل البحري. ولوحظ علاوة على ذلك أن المقارنة بين نظم اتفاقيات النقل بواسطة واحدة قد تكون مضللة، ما دامت كل اتفاقية تتضمن أحكاماً أعدت خصيصاً استجابة

لشروط ذلك النوع من النقل. وأشار في هذا الصدد إلى أنه سيكون من المفيد الحصول على الأرقام الفعلية فيما يتعلق بالتعويض في حالات تلف البضاعة أو هلاكها، وتمدّد استخدام حدود المسؤولية على أساس الطرد والكيلوغرام في تلك التعويضات، غير أنه كان من العسير الحصول على تلك المعلومات التي طلبت من مصادر شتى.

١٥١- ومضياً في تأييد ملائمة حدود المسؤولية في قواعد لاهاي-فيسي، أشار إلى أن متوسط قيمة البضاعة، في تجارة البضائع السائبة، لم يشهد زيادة حادة منذ أن وُضعت اتفاقيات النقل البحري السابقة، وأن متوسط قيمة البضاعة الموجودة داخل الحاويات في تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة لم يعرف أي زيادة حادة كذلك. ونَبّه البعض من أن إقرار حد مسؤولية الناقل في المستوى الذي تنص عليه قواعد هامبورغ، التي لا تحكم حالياً سوى جزء طفيف نسبياً من نشاط الشحن على الصعيد العالمي، سيمثل زيادة ملموسة بالنسبة إلى الحصة الكبرى من البضائع المتداولة في التجارة العالمية، والتي تخضع رهنًا للحدود الدنيا من قواعد لاهاي-فيسي، أو لحدود أدنى من تلك كما هو الشأن في بعض الاقتصادات العالمية الكبرى. ولضرورة استيعاب ارتفاع التكاليف الناجم عن زيادة حدود المسؤولية وتوزيعها سيصبح من المتوقع أن تزداد الأجرة المسدّدة لقاء نقل البضائع الأدنى قيمة، حتى وإن لم تكن تلك البضائع تستفيد من زيادة حدود المسؤولية، وهذا سيعني أن شاحني البضائع الأدنى قيمة، كالسلع الأساسية، سيقدّمون، في الواقع، إعانة مالية لشاحني البضائع الأعلى قيمة.

نطاق الفقرة ١

١٥٢- أعرب عن القلق من تطبيق حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة ١ على "مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية". ولوحظ أن هذه العبارة قد حلّت محل العبارة "مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو عما يتعلق بها" التي تخلّلت نص مشروع الاتفاقية برمته عندما تم توحيد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وقيل إن العبارة "مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو عما يتعلق بها" التي استخدمت في قواعد لاهاي-فيسي، قد عُدّت مبهمّة ومدعاة لعدم اليقين، واعتُبر استخدام العبارة "مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية" تحسّينا في الصياغة يضيف على مشروع الاتفاقية المزيد من الوضوح.

١٥٣- ولكن، أُشير إلى أنه بالرغم من عدم وجود نية استبدال العبارة لتغيير نطاق الحكم، فيبدو أن حد المسؤولية الوارد في الفقرة ١ من مشروع الاتفاقية أعمّ مما هو عليه في قواعد لاهاي-فيسي، حيث إنه ينطبق على جميع صنوف الإخلال بالتزامات الناقل بمقتضى أحكام

مشروع الاتفاقية بدلا من أن يكون مقتصرًا على تلف البضاعة أو هلاكها أو عما يتعلق بها. وحُدِّر الفريق العامل من المغالاة في تقدير الفرق في النطاق الذي يوحى به الحكم، ولوحظ أن الالتزام الإضافي الرئيسي الذي تشمله العبارتان كِلتاهما هو المسؤولية عن تأخر التسليم، وهو التزام وارد أيضا في قواعد لاهاي-فيسي، وإن لم يكن صراحة. وعلاوة على ذلك، أشير إلى أن الالتزام الإضافي الرئيسي المدرج حاليا في مشروع الاتفاقية وغير الوارد في قواعد لاهاي-فيسي، هو مسؤولية الناقل عن عدم صحة المعلومات. وفيما يتعلق بالعبارتين المختلفتين، أثير تساؤل حول ما إذا كان الفريق العامل يعترم تحديد مسؤولية الناقل عن كل ما يدخل في هذه الفئة الأوسع نطاقا على ما يبدو، أو ما إذا كان القصد من حد المسؤولية في الفقرة ١ أن تكون المسؤولية منحصرة في تلف البضاعة أو هلاكها. وطُلب إلى الأمانة أن تستعرض مسار صياغة الفقرة ١ بهدف تقديم اقتراحات مناسبة تجسّد الاختيار من حيث السياسة العامة الذي استقر عليه الفريق العامل.

مواصلة النظر في مشروع المادة ٦٢

١٥٤- لاحظ الفريق العامل أن الرأي الداعي إلى استخدام حدود المسؤولية المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، بزيادة طفيفة أو كبيرة، معياراً لإيجاد حدود المسؤولية الملائمة في مشروع الاتفاقية، قد كان الرأي الغالب من بين الآراء التي أعرب عنها أثناء المناقشة. على أن الفريق العامل لاحظ أيضا أن تأييدا قويا أُبدي لتفضيل حدود المسؤولية القريبة من حدود المسؤولية التي تنص عليها قواعد لاهاي-فيسي. ومن ثم خلص الفريق العامل إلى أن اتخاذ قرار بشأن حدود المسؤولية متعذر في المرحلة الراهنة.

١٥٥- ولاحظ الفريق العامل كذلك الترابط بين نظره في حد المسؤولية وسائر جوانب مشروع الاتفاقية، بما في ذلك الإجراء الخاص بتعديل مستوى حد مسؤولية الناقل (مشروع المادة ٩٩)؛ وعدد البلدان اللازم لبدء نفاذ الاتفاقية (الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٧)؛ والأحكام التي تسمح بتطبيق المعاهدات الدولية الأخرى وأحكام القانون الوطني على مسؤولية الناقل في حال الأضرار التي حُدِّد مكان حدوثها (مشروع المادة ٢٦ والنص المتوخى لمشروع المادة الجديد ٢٦ مكررا) (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات من ١٨٩ إلى ١٩٢)، والقاعدة الخاصة بالهلاك أو التلف الذي لم يُحدّد مكان حدوثه (الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢).

١٥٦- ولذلك اتفق الفريق العامل على الرجوع إلى مسألة حدود المسؤولية بعد أن تتاح له الفرصة لتدارس الفصل ٢٠ (أحكام ختامية).

مواصلة النظر في حدود المسؤولية

١٥٧- بعد أن استكشف الفريق العامل وجهات النظر في وقت سابق، شرع في مواصلة النظر في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ بشأن حدود المسؤولية، وكذلك الأحكام ذات الصلة، بهدف إحراز تقدم من حيث التوصل إلى أرقام يمكن إدراجها في تلك المادة مؤقتاً للحد من مسؤولية الناقل.

المسائل ذات الصلة

١٥٨- وفقاً لما دار في المناقشة السابقة، ذُكر الفريق العامل بأنه كان هناك تأكيد للرأي الذي أعرب عنه في ذلك الوقت بأن مناقشة حدود المسؤولية المقترحة لإدراجها في الفقرة ١ من المادة ٦٢ لا ينبغي أن تفصل عن مجموعة من الأحكام، تشمل ما يلي: الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، وكذلك النص المتوخى لمشروع المادة ٢٦ مكرراً الجديد (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات من ١٨٩ إلى ١٩٢)، ومشروع المادتين ٩٧ و ٩٩ (انظر الفقرة ١٣٥ أعلاه). كما أعرب عن رأي مفاده أن هناك قضايا أخرى تتعلق بالتوازن العام للالتزامات في مشروع الاتفاقية يمكن أن يقال إنها مرتبطة بمناقشة مستوى الحد من مسؤولية الناقل، مثل فترة مسؤولية الناقل (مشروع المادة ١١)؛ وأساس المسؤولية في مشروع الاتفاقية (مشروع المادة ١٧)؛ والتأخر في تسليم البضاعة (مشروع المادة ٢١)؛ وفترة الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخر (مشروع المادة ٢٣)؛ والحد من مسؤولية الناقل عن التأخر في التسليم (مشروع المادة ٦٣)؛ وقواعد خاصة بشأن عقود الحجم (مشروع المادة ٨٩).

الاعتبارات المحلية

١٥٩- ذُكر الفريق العامل بأن عدداً من الدول قد يواجه معارضة داخلية قوية لإدخال تغييرات على المستوى الحالي للحد من مسؤولية الناقل في تلك الدول. وبالنسبة لبعض الدول، رئي أنه على الرغم من أن الحد المفروض على المسؤولية في قواعد لاهاي-فيشي نافذ حالياً على الصعيد المحلي فإن زيادة طفيفة في هذا المستوى يحتمل أن تكون مقبولة، في حين أنه، فيما يخص دولاً أخرى، كان هناك بعض التوقع بأن إحداث زيادة في مستويات الحد على تلك الواردة في قواعد هامبورغ قد يكون مقبولاً، ولكن لن يقبل بأي مبلغ أعلى من ذلك. وفي هذا الصدد، أعرب عن بعض القلق بشأن الزيادة الإجمالية التي قد يتعرض لها نظام داخلي معين من جراء هذه الزيادة في مبالغ حدود المسؤولية، ولوحظ أن قدراً كبيراً من التجارة العالمية يجري حالياً باستخدام مستويات متدنية لحدود المسؤولية. وأشار إلى أنه، في

الجانِب الآخر، قد يجد العديد من الدول إشكالا في قبول أي مستوى لحدود المسؤولية أقل من الحد المنصوص عليه في قواعد هامبورغ، وأن الزيادات السابقة في مبالغ حدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقيات دولية أخرى لم تسبب مشاكل كبرى للدول التي تنفذها. وعلاوة على ذلك، لوحظ أن هناك بعض التوقع بأن مستويات حدود المسؤولية المتفق عليها في مشروع الاتفاقية قد تكون أعلى قليلا من تلك المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، بالنظر إلى الزمن الذي مر منذ اعتماد قواعد هامبورغ.

١٦٠- بيد أن الفريق العامل سلم أيضا بأن بلوغ مستوى من الاتساق بين الدول التي هي حاليا أطراف في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسي، من ناحية، والدول المتعاقدة في قواعد هامبورغ، من الناحية الأخرى، سيكون مستصوبا وسيسهل كثيرا في المواءمة إجمالا بين النظم الحالية التي تعالج النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر. وأعرب عن قلقه من أن الفشل في التوصل إلى اتفاق في هذا الصدد يمكن أن يؤدي إلى تجدد الجهود الرامية إلى وضع قواعد إقليمية ومحلية بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، بحيث ينجم مزيد من التجزئة للنظام الدولي. وكان هناك تأييد في الفريق العامل لإجراء مناقشات مثمرة من شأنها أن تؤدي إلى نتيجة متناسقة.

الأرقام المحددة

١٦١- في ضوء الاعتبارات المبينة في الفقرات ١٥٧ إلى ١٦٠ أعلاه، وعلى ضوء المناقشة السابقة التي دارت حول هذا الموضوع في الفريق العامل خلال دورته الحالية (انظر أيضا الفقرات ١٣٣ إلى ١٥٦ أعلاه)، قدّم عدد من الاقتراحات المحددة بشأن الحد من مسؤولية الناقل. ويمكن بيان تلك المقترحات، التي حصلت على مقادير متفاوتة من التأييد، كما يلي:

(أ) اقتراح باعتماد مبلغين لحدود المسؤولية أعلى قليلا من المبلغين المنصوص عليهما في قواعد لاهاي-فيسي، أي أعلى قليلا من ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية لكل طرد ووحدين حسابيتين لكل كيلوغرام من وزن البضائع المفقودة أو التالفة؛

(ب) اقتراح باعتماد مبلغين لحدود المسؤولية المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، أي ما يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد و٢,٥ وحدة حسابية لكل كيلوغرام؛

(ج) اقتراح باعتماد مبلغين لحدود المسؤولية أعلى قليلا من المبلغين المحددين في قواعد هامبورغ، لم يذكر فيه أي مبلغ معين؛

(د) اقتراح باعتماد الحد البالغ ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد، المنصوص عليه في قواعد هامبورغ، ولكن زيادة مبلغ الحد لكل كيلوغرام زيادة طفيفة؛

(هـ) اقتراح باعتماد مبلغين لحدود المسؤولية أعلى من المبلغين المنصوص عليهما في قواعد هامبورغ، أي ٩٢٠ وحدة حسابية لكل طرد و٨,٣٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام؛

(و) اقتراح باعتماد مبلغين لحدود المسؤولية أعلى، بقدر أكبر، من المبلغين المنصوص عليهما في قواعد هامبورغ، أي ٢٠٠ ١ وحدة حسابية لكل طرد و٨,٣٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام.

١٦٢- وعلاوة على اقتراح أرقام محددة لإدراجها في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢، كان هناك تأييد لمعالجة الأحكام الواردة في الفقرة ١٣٥ بطريقة تحقق توازناً عاماً في مشروع الاتفاقية. وعلى وجه الخصوص، كان هناك تأييد للرأي الذي مفاده أنه سيكون من المناسب، إذا اختيرت مستويات عالية لحدود المسؤولية، حذف أحكام معينة من تلك الأحكام، لأن المبالغ الأعلى لحدود المسؤولية ستوفر حماية كافية لمتعهد الشحنة.

اقتراح توفيق

١٦٣- في ضوء المناقشة المستفيضة التي حرت في الفريق العامل حول المسألة وإمكانية نشوء توافق في الآراء بشأن الحد من مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية، قدم اقتراح توفيق. وكانت عناصر الاقتراح، التي ذكر أنها يتعين أن تعامل باعتبارها أجزاء من حزمة كاملة، كما يلي:

(أ) ينبغي أن يكون مستوى حدود مسؤولية الناقل الذي من المقرر أن يُدرج في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ هو المبلغان المبينان في قواعد هامبورغ، أي ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد و٢,٥ وحدة حسابية لكل كيلوغرام؛

(ب) ينبغي أن يكون مستوى حدود مسؤولية الناقل عن التأخر في التسليم الذي يدرج في مشروع المادة ٦٣ هو نفس المستوى المنصوص عليه في قواعد هامبورغ، أي ٢,٥ مرة ضعف أجرة النقل المستحقة على البضاعة المتأخرة؛

(ج) قيل إن الفقرة ٢ من المادة ٦٢ بشأن تلف البضاعة غير محدّد المكان تتضارب مع مبدأ الشبكة المحدودة الوارد في مشروع المادة ٢٦، وينبغي حذفها؛

(د) ينبغي حذف مشروع المادة ٩٩ لأن أعمال ما يسمّى "إجراء التعديل الضمني" يتطلب من الدولة أن تنسحب من الاتفاقية إذا أُنْفِقَ على تعديل لا ترغب الدولة في أن تكون ملزمة به ولأن أعماله يمكن أن يتطلب مدة تصل إلى تسع سنوات؛

(هـ) ينبغي أن ينقض الفريق العامل القرار الذي اتخذته في دورته التاسعة عشرة بأن يدرج في مشروع المادة ٢٦ مكررا الجديد المقترح من مشروع الاتفاقية، حكما بشأن القانون الوطني (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٨٩ إلى ١٩٢).

١٦٤- وكان هناك ترحيب عام في الفريق العامل بحزمة الاقتراحات التوافقية المبينة في الفقرة أعلاه، تجسيدا للتفضيل القوي الذي أعرب عنه داخل الفريق لاستخدام الحدود الواردة في قواعد هامبورغ كأساس أقصى أو أدنى لمزيد من المفاوضات وأثيرت مخاوف قليلة بشأن بعض العناصر المكونة للحزمة، على النحو التالي:

(أ) بالنظر إلى القرار الذي اتخذته الفريق العامل في دورته التاسعة عشرة بإخضاع مسؤولية الناقل عن التأخر في تسليم البضائع للحرية التعاقدية للطرفين (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٧٧ إلى ١٨٤)، رئي أن رفع حد مسؤولية الناقل عن التأخر من الحد الحالي البالغ "ما يعادل أجرة النقل" الوارد حاليا في مشروع المادة ٦٣ إلى ٢,٥ مرة أجرة النقل ليس ورقة مساومة مجديه في الحل الوسط العام، لأن الناقل سيكون قد استبعد مسؤوليته عن التأخر كليا أو وافق على ذلك المبلغ ضمينا على أية حال؛

(ب) وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي الإبقاء على الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، على أساس أنه إذا كانت حدود المسؤولية المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية مرتفعة بما يكفي لإتاحة التعويض الوافي عن البضائع التالفة فلن تكون هناك حاجة إلى اللجوء لاستخدام حدود المسؤولية الأعلى المنصوص عليها في أنظمة النقل الأحادي الوسطة عملا بذلك الحكم. بيد أن نفس هذه الحجة ذكرت أيضا كسبب لحذف الحكم، ولوحظ أن التفضيل الذي ساد خلال الدورة التاسعة عشرة للفريق العامل كان لصالح حذفها (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرة ٢٠٠)؛

(ج) وكان هناك بعض التأييد للإبقاء في الوقت الحاضر على إجراء التعديل الضمني الوارد في مشروع المادة ٩٩، لأنه رئي أنه يتيح إجراء عملية التعديل بأسرع مما يتيح وضع بروتوكول للاتفاقية. وفي هذا الصدد، قدّم اقتراح مفاده أنه إذا حذف مشروع المادة ٩٩ فينبغي أن يدرج في النص بدلا منه ما يسمّى شرط "انقضاء الأجل"، من أجل النص على أن مشروع الاتفاقية لن يعود نافذا بعد انقضاء فترة زمنية معينة.

١٦٥- وفي حين لم يعتبر ذلك جزءاً من مجمل حزمة الاقتراحات التوافقية، ذكر الفريق العامل بأنه ينبغي له، كما لوحظ في وقت سابق من الدورة (انظر الفقرتين ١٥٢ و ١٥٣ أعلاه)، أن يأخذ في الاعتبار الشواغل المتعلقة باحتمال حدوث تغيير في نطاق الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ من جراء عبارة "مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية" الواردة في النص حالياً.

استنتاجات مؤقتة بشأن الحد من مسؤولية الناقل:

١٦٦- تقرّر مؤقتاً، إلى حين إجراء مزيد من النظر في الاقتراح التوافقي حول الحد من مسؤولية الناقل، ما يلي:

- يدرج بين المعقوفتين الملائمتين في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ مبلغاً حدود المسؤولية المنصوص عليهما في قواعد هامبورغ، أي ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد و ٢,٥ وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد؛
- تدرج بين المعقوفتين المتبقيتين من مشروع المادة ٦٣ عبارة "٢,٥ مرة"، وتحذف عبارة "ضعف"؛
- توضع معقوفتان حول مشروع المادة ٩٩ والفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، إلى حين إجراء مزيد من النظر في حذفهما كجزء من حزمة الاقتراحات التوافقية، وتدرج في نص مشروع الاتفاقية حاشية تبين هذا النهج وتشير حسب الأصول إلى أن مشروع المادة ٩٩ يمكن أن يؤدي إلى مشاكل دستورية في بعض الدول بغض النظر عما إذا كانت حدود قواعد هامبورغ أو حدود قواعد لاهاي-فيسي معتمدة؛
- تدرج حاشية لمشروع المادة ٢٦ تشير إلى أن الفريق العامل ينظر في نقض القرار الذي كان قد اتخذته أثناء الدورة التاسعة عشرة بإدراج حكم بشأن القانون الوطني يسمى بصفة مؤقتة المادة ٢٦ مكرراً؛
- طلب من الأمانة أن تستعرض تاريخ صياغة الفقرة ١ بغية تقديم اقتراحات مناسبة بشأن عبارة "مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية".

الفصل ١٤ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

١٦٧- دُكر الفريق العامل بأن كل الأحكام الواردة في الفصل ١٤ قد نُفِحت من أجل تجسيد مداوالات الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ١١٩-١٦٠).

مشروع المادة ٦٥ - تقادم الدعوى

١٦٨- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٦٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٦٦ - تمديد فترة التقادم

١٦٩- أبدي رأي مفاده أن مضمون مشروع المادة ٦٦ لا يتسق مع مبدأ تحديد فترة لتقادم الدعوى، على الأقل على النحو الذي يُفهم به هذا المبدأ في بعض النظم القانونية. وأشار إلى أن بعض النظم القانونية تميز بين فترات التقادم العادية ("prescription" باللغة الفرنسية "prescripción" باللغة الإسبانية) وفترات التقادم القطعية ("déchéance" باللغة الفرنسية أو "caducidad" باللغة الإسبانية). وذكر، من بين اختلافات أخرى، أن النوع الأول من فترات التقادم يمكن عموماً تعليقه أو قطعه لأسباب مختلفة، بينما يظل النوع الثاني سارياً بدون تعليق أو قطع. ولوحظ أن مشروع المادة يستخدم في بعض اللغات تعابير توحي بفترة تقادم عادية ("prescription" في النص الفرنسي أو "prescripción" في النص الإسباني)، لكن الحكم في حد ذاته ينص على أن الفترة ليست خاضعة لتعليق أو قطع. وقيل إن ذلك يمكن أن يحدث لبلة ويتسبب في تفسير خاطئ بمقتضى القانون الوطني. ولذلك اقترح تعديل الجملة الأولى من مشروع المادة بحذف العبارة الأولى بكاملها والكلمة "ولكن" التي تبدأ بها العبارة الثانية.

١٧٠- ولوحظ رداً على ذلك أن الفريق العامل مدرك لعدم وجود اتساق بين النظم القانونية فيما يتعلق بطبيعة فترة التقادم ومفعولها، وخاصة طبيعة مختلف أنواع فترات التقادم التي ذُكرت ومفعولها. وأعرب الفريق العامل عن إدراكه أيضاً لتنوع القوانين الوطنية فيما يتعلق بمسألة تعليق فترات التقادم أو قطعها، لكنه رأى عموماً أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يعرض قاعدة موحدة بشأن هذه المسألة، بدلاً من تركها للقانون الوطني. وكان الرأي داخل الفريق العامل عموماً أن يستبعد مشروع الاتفاقية صراحة أي شكل من أشكال تعليق فترة التقادم أو قطعها، باستثناء الحالات التي تتفق فيها الأطراف على ذلك التعليق أو القطع

مقتضى مشروع المادة (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرة ١٣٢). وفي الوقت ذاته، اتفق الفريق العامل على أن تُمدد فترة التقادم آليا في الظروف المشار إليها في مشروع المادة ٦٨، لأن فترة التقادم لو لم تُمدد لانقضت قبل أن يحدد المطالب هوية مستأجر السفينة عارية الذي هو "الناقل" المسؤول (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرة ١٥٦).

١٧١- وأفيد بأن فترة التقادم المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية هي قاعدة مستقلة بذاتها ينبغي، وفقا لمشروع المادة ٢، فهمها في ضوء الطابع الدولي لمشروع الاتفاقية، وليس وفقا لفئات خاصة بأي نظام قانوني معيّن. ومع ذلك، اتفق الفريق العامل على أنه، بغية تجنب أي سوء فهم، ينبغي الاستعاضة عن التعبير "فترة التقادم"، في كامل نص مشروع الاتفاقية، بإشارة إلى "الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٥".

١٧٢- ومع مراعاة ذلك التعديل، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٦٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٦٧- دعوى التعويض

١٧٣- لوحظ أن القاعدة الواردة في الفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ٦٧ تسببت في بعض المشاكل العملية في الولايات القضائية التي تتبع نظاما مماثلا لذلك المبين في نص هذا الحكم. ولوحظ أن الشخص الذي أُبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه قد لا يكون بالضرورة مسؤولا عن المطالبة، لكنه سيُرفع مع ذلك على استهلال دعوى تعويض في غضون ٩٠ يوما. ولذلك اقترح إما حذف الإمكانية الثانية المبينة في الفقرة الفرعية (ب) والاكتفاء بالإشارة إلى تاريخ تسوية المطالبة، وإما الإشارة بدلا من ذلك إلى تاريخ الإشعار بالحكم النهائي.

١٧٤- وفي معرض الرد على ذلك، ذُكر بأن الفريق العامل كان قد ألغى قاعدة تشير إلى تاريخ الحكم القضائي النهائي (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرة ١٥٢). وأفيد بأن الإشارة إلى الحكم النهائي لن تكون في كل الأحوال ممكنة عمليا، لأن الإجراءات القانونية قد تستغرق عدة سنوات قبل التوصل إلى حكم نهائي، ولأن الشخص الذي يمكن أن تُرفع عليه دعوى تعويض له مصلحة مشروعة في عدم التعرض لمسؤوليات غير متوقعة لفترة مفرطة في الطول. وسُلم بأنه قد لا يكون من الواضح، أثناء الوقت الذي يُبلغ فيه الطرف بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، ما إذا كانت الدعوى ستُكَلَّل بالنجاح، وبالتالي سيظل المبلغ الذي سيقضى به في الحكم غير واضح. ولكن، سيعرف الطرف على الأقل أن هناك مطالبة

وأنه سيكون عليه واجب التصرف بحيث يتلقى الطرف الذي قد يُحمّل المسؤولية في دعوى التعويض في نهاية المطاف إشعاراً في مرحلة مبكرة.

١٧٥- وفي هذا الصدد، لم يكن هناك تأكيد داخل الفريق العامل لفكرة صوغ قاعدة في الفقرة الفرعية (ب) بغية النص على أن فترة المطالبة بالتعويض ينبغي أن تسري اعتباراً من تاريخ صدور الحكم القضائي النهائي، شريطة أن يكون المطالب بالتعويض قد أبلغ الطرف الآخر، في غضون ثلاثة أشهر اعتباراً من الوقت الذي يُصبح فيه المطالب بالتعويض على علم بالضرر وتقصير المدين بالتعويض. ورئي أن صياغة حكم من هذا القبيل من شأنها أن تجعل الحكم معقداً بشكل مفرط وأن من المفصل جعل الحكم متمشياً مع أحكام الفقرة ٥ من المادة ٢٤ من قواعد هامبورغ التي استند إليها في إعداد مشروع المادة.

١٧٦- وبعد أن لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ينبغي أن يشمل كل دعاوى التعويض بمقتضى مشروع الاتفاقية، على ألا يشمل دعاوى التعويض التي لا تندرج ضمن نطاق مشروع الاتفاقية، اتفق الفريق العامل على أن يطلب إلى الأمانة أن تستعرض الحاجة إلى العبارة "بمقتضى هذه الاتفاقية" وما إذا كان مكانها في فاتحة مشروع المادة مناسباً.

١٧٧- ورهنا بذلك الطلب، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٦٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٦٨- رفع الدعاوى على الشخص الذي يُحدّد أنه هو الناقل

١٧٨- ارتئي أنه يمكن اختصار الفقرة الفرعية (ب) بحذف الإشارة إلى مستأجر السفينة عارية، لأن تحديد هوية الناقل هي الوسيلة التي يستطيع بها مستأجر السفينة عارية أن يطعن في افتراض كونه الناقل. بمقتضى ذلك الحكم. واتفق الفريق العامل على أن يستعرض التفاعل بين الحكّمين وأن يقترح أي تعديلات قد يكون من المناسب أن ينظر فيها الفريق العامل.

١٧٩- ومع مراعاة تلك الملاحظة، اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٦٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

الفصل ١٥- الولاية القضائية

١٨٠- شرع الفريق العامل في النظر في مشروع الفصل ١٥ المتعلق بالولاية القضائية، وكان قد نظر فيه لآخر مرة أثناء دورته الثامنة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٤٥ إلى ٢٦٦).

مشروع المادة ٦٩ - رفع الدعاوى على الناقل

١٨١ - اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٦٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول بصيغته الحالية.

مشروع المادة ٧٠ - اتفاقات اختيار المحكمة

١٨٢ - لم يكن هناك تأييد كاف لاقتراح أبدي بشأن إضافة الكلمة "حصريا" إلى عنوان مشروع المادة.

الفقرة الفرعية ٢ (ج)

١٨٣ - اعتُبر الاشتراط الوارد في مشروع الفقرة ٢ (ج) بشأن إبلاغ الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي في الوقت المناسب وبصورة وافية حتى يكون اتفاق اختيار المحكمة ملزما لذلك الشخص اشتراطا غير كاف، واقتُرح اشتراط القبول من جانب تلك الأطراف الثالثة حتى يكون اتفاق الاختيار الحصري للمحكمة في العقد الكمي ملزما لها. وأشار أيضا إلى أن القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية والمبيّنة في مشروع المادة ٨٩ (١) و(٥) تنص على أن الطرف الثالث لا يكون ملزما بشروط عقد الحجم التي تخرج عن مشروع الاتفاقية إلا إذا كان ذلك الطرف قد أبدى موافقته الصريحة على الالتزام بها. وأبدي اقتراح لتنقيح مشروع الفقرة الفرعية ٢ (ج) من مشروع المادة ٧٠ لكي تنص على حماية أكبر للأطراف الثالثة في العقود الكمية بإضافة العبارة التالية إلى نهايتها: "وأعرب ذلك الشخص عن قبوله الالتزام باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة". ولقي ذلك الاقتراح قدرا من التأييد.

١٨٤ - ولكن، أبدي اعتراض على ذلك الاقتراح. فقد قيل إن هذه الفقرة سبق أن نوقشت مطوّلاً وأنها تمثل جزءاً من مجموعة المسائل الأكبر التي اتفق عليها الفريق العامل فيما يتعلق بالعقود الكمية والولاية القضائية. ولوحظ أن الأطراف الثالثة يجب أن تعرب عن قبولها الالتزام بالعقود الكمية لكي تكون ملزمة بها فعلاً. بمقتضى مشروع المادة ٨٩، مما يتيح حماية إضافية لتلك الأطراف. وقيل علاوة على ذلك إن إلزام طرف ثالث بحكم وارد في عقد هو غير طرف فيه ليس أمراً فريداً في التجارة الدولية، ومن ذلك مثلاً قطاع التأمين. ورئي كذلك أن من الأساسي إلزام الأطراف الثالثة، شريطة أن تتمتع بحماية وافية، بغية إتاحة قابلية التنبؤ من الناحية التجارية فيما يتعلق بمعرفة المكان الذي حصلت فيه المنازعة.

الفقرة الفرعية ٢ (د)

١٨٥- انتقل الفريق العامل إلى النظر في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٧٠ الذي يورد الاشتراطات التي يجوز عملاً بها إلزام طرف ثالث في العقد الكمي باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة في العقد الكمي. وأفيد بأن الاشتراط الرابع الوارد في الفقرة الفرعية ٢ (د) يقضي بأن يسلم القانون بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة. وكان معروضا على الفريق العامل أربعة خيارات واردة بين معقوفات في الفقرة الفرعية ٢ (د) بشأن أفضل سبيل لتوضيح القانون الواجب التطبيق الذي ينبغي الرجوع إليه عند البت في ذلك الشأن.

١٨٦- ولوحظ أنه لتدارك الشاغل المعرب عنه في الحاشية ٢٠٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.111/WP.81 ومفاده أن "المحكمة المختارة" قد لا تكون بالضرورة محكمة مختصة، أضيف خيار محتمل آخر إلى مجموعة الخيارات الأربعة الواردة في مشروع الفقرة الفرعية ٢ (د) على النحو التالي: "قانون مكان المحكمة المحددة في الفقرة (ب) من المادة ٦٩". وحبذ البعض هذا الخيار الإضافي حيث إن الإشارة الواردة فيه تخص محكمة مختصة، ورئي أن النص المنقح يساعد على اليقين وإمكانية التنبؤ.

١٨٧- وأبدي بعض التأييد للخيار الثاني، بما في ذلك العبارة الواردة بين معقوفتين، على النحو التالي: "قانون مكان مقصد البضاعة المتفق عليه". ولكن أُبديت اعتراضات على ذلك الخيار بناء على أن متعهدي الشحن قد لا يودون دائما أن يحيلوا إلى قانون مكان مقصد البضاعة، وذلك مثلا عندما يفضلون مقاضاة الناقل في مكان آخر مثل المكان الذي به موجوداته. ولهذه الأسباب نفسها أثبتت أيضا اعتراضات على الخيار الثالث الوارد في الفقرة الفرعية ٢ (د).

١٨٨- كما أُبدي بعض التأييد للخيار الرابع الذي يشير إلى "القانون الواجب التطبيق بمقتضى قواعد القانون الدولي الخاص لقانون المحكمة" بشرط حذف الكلمات التالية لعبارة "القانون الواجب التطبيق". فقد رئي أن الكلمات التالية لعبارة "القانون الواجب التطبيق" غير ضرورية. وعلاوة على ذلك، لوحظ أن عبارة "القانون الواجب التطبيق" مستخدمة في مواضع أخرى من مشروع الاتفاقية دون تلك الكلمات الإضافية، واقترح حذف هذه الكلمات من الخيار الرابع من باب الحرص على الاتساق في مشروع الاتفاقية.

١٨٩- وأبدي تأييد في الفريق العامل للخيار الأول الذي يشير إلى "قانون المحكمة المختارة".

١٩٠- وطُرح اقتراح إضافي يدعو إلى حذف الفقرة (د) برمتها باعتبارها معقدة وغير ضرورية لأن المحكمة المعنية سوف تراعي القانون الواجب التطبيق أيا ما كان الحال. كما لوحظ أن هذا الحذف لن يتيح للدول المرونة لوضع اشتراطات أخرى لإلزام الأطراف الثالثة باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة. ولم يحظ اقتراح الحذف بتأييد.

١٩١- وذكّر الفريق العامل بأن نص الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ٧٠ بأكمله مُدرَج بين معقوفتين ريثما يقرر الفريق العامل ما إذا كان تطبيق الفصل ١٥ على الدول المتعاقدة ينبغي أن يخضع لتحفظ عام أو ما إذا كان سيطبق على أساس "اختيار التقيد به" أو "اختيار عدم التقيد به" كما هو وارد في الصيغ المختلفة الثلاث الواردة في مشروع المادة ٧٧. ومن ثم، فقد أُرجئت مناقشة الفقرتين ٣ و ٤ إلى حين اتخاذ ذلك القرار (انظر الفقرة ٢٠٥ أدناه).

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٠:

١٩٢- اتفق الفريق العامل على ضرورة الإبقاء على نص مشروع المادة ٧٠ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، واتفق كذلك على ما يلي:

- الاحتفاظ بنص الفقرة الفرعية ٢ (ج) بصيغته؛
- الاحتفاظ بالفقرة (د) رغم تأييد عدد من الوفود كذلك لحذفها؛
- الاحتفاظ بالنص الأول الوارد بين معقوفتين في الفقرة ٢ (د) باعتباره الخيار المفضل؛
- إرجاء أية مناقشة للفقرتين ٣ و ٤ إلى حين الانتهاء من مناقشة مشروع المادة ٧٧.

مشروع المادة ٧١- الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري

١٩٣- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول بشرط حذف عبارتي "في البداية" و "في النهاية" من الفقرة (ب) لتجسيد التغييرات المماثلة التي أُجريت على صيغة مشروع المادة ١٩(١).

مشروع المادة ٧٢- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

١٩٤- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وإن كان مصير النص الوارد بين معقوفتين في نهاية مشروع

المادة لا يمكن تحديده إلا بعد المناقشات التي ستجرى بشأن مشروع المادة ٧٧ (انظر الفقرة ٢٠٥ أدناه).

مشروع المادة ٧٣- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

١٩٥- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٧٤- ضم الدعاوى ونقلها

١٩٦- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وإن كان مصير النص الوارد بين معقوفتين في الفقرتين ١ و ٢ لا يمكن البت فيه إلا بعد المناقشات التي ستجرى بشأن مشروع المادة ٧٧ (انظر الفقرة ٢٠٥ أدناه).

مشروع المادة ٧٥- الاتفاق بعد نشوء النزاع، واختصاص المحكمة في حال مثول المدعى عليه أمامها

١٩٧- أعرب عن التأييد لنص مشروع المادة ٧٥ بصيغته الحالية. وأشار إلى أن العبارة الواردة في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٧٥، وهي "في إحدى الدول المتعاقدة"، ينبغي أن تحذف لأنها عقيمة حيث إن تعريف "المحكمة المختصة" في مشروع المادة ١ (٣٠) يتضمن تلك العبارة بالفعل.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٥:

١٩٨- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول بشرط حذف العبارة "في إحدى الدول المتعاقدة".

مشروع المادة ٧٦- الاعتراف والنفذ

١٩٩- أعرب عن التأييد لنص مشروع المادة ٧٦ بصيغته الحالية. ولكن أبدي قلق لأن اشتراط المادة أنه "يتعين" أن يحظى القرار الذي تصدره المحكمة التي لها الاختصاص بمقتضى الاتفاقية بالاعتراف والإنفاذ لدى الدولة المتعاقدة قد يفتقر إلى المرونة بصورة مفرطة وأن من الضروري تغييره بعبارة أقل إلزاماً من قبيل "يجوز". وقيل رداً على ذلك إن الأحكام المتعلقة

بالاعتراف والإنفاذ ليست متسقة في مشروع الاتفاقية، ولا سيما فيما يتعلق بأسباب رفض دولة ما الاعتراف والإنفاذ بموجب الفقرة ٢. ولوحظ أن نية مشروع المادة كانت في المقام الأول توفير التزام تعاهدي للبلدان التي تتطلب التزاما من هذا القبيل. وعلى هذا الأساس، أُنْفِقَ على الإبقاء على كلمة "يتعين". غير أنه سُلِّمَ بأن مشروع المادة يزود الدول أيضا بإمكانية رفض الاعتراف بالأحكام ورفض إنفاذها تبعا لقوانينها الوطنية.

٢٠٠- ورئي أن العبارة الاستهلالية للفقرة ٢ (ج) من مشروع المادة ٧٦ وهي "إذا كان لحكمة الدولة المتعاقدة تلك" قد تكون ضيقة أكثر مما ينبغي وقد توحى بأن دولتين فحسب هما المعنيتان بتطبيق تلك الفقرة بينما قد يلزم في بعض الحالات الاعتراف بقرارات محكمة في دولة متعاقدة ثالثة. ولذلك السبب، اقترحت إعادة صياغة الفقرة ٢ (ج) على النحو التالي: "إذا كان لحكمة الدولة المتعاقدة تلك أو دولة متعاقدة أخرى ولاية قضائية حصرية". ولوحظ أيضا أن نص الفقرة ٢ (ج) سيتوقف على محصلة المناقشات التي ستجري بشأن مشروع المادة ٧٧.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٦:

٢٠١- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٦ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول بشرط تنقيح الفقرة ٢ (ج) وفقا للمقترح الوارد في الفقرة ٢٠٠ أعلاه ووفقا لما سيقدره الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٧٧.

مشروع المادة ٧٧- انطباق الفصل ١٥

٢٠٢- أفيد بأن الخيارات ألف وباء وجيم الواردة في مشروع المادة ٧٧ تتفق على التوالي مع الخيارات المطروحة على الفريق العامل بشأن البدائل الثلاثة المتعلقة بتطبيق الفصل ١٥ على الدول المتعاقدة والتي كان الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة قد قرر النظر فيها، وهي: نهج إبداء التحفظ، ونهج "اختيار التقيد"، ونهج "اختيار التقيد الجزئي" (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٤٦ إلى ٢٥٢).

٢٠٣- وأبدي تأييد قوي جدا داخل الفريق العامل لنهج اختيار "التقيد" الوارد في الخيار باء. وأفيد بأنه، لأسباب مؤسسية تتعلق بالاختصاصات القائمة في أي تجمع اقتصادي إقليمي، لو أخذ بالخيار ألف الذي يتضمن نهج إبداء التحفظ، لاضطرّ التجمع إلى التصديق على مشروع الاتفاقية نيابة عن الدول الأعضاء فيه. ورئي أن ذلك النهج قد يكون بالغ الطول ويمكن أن يواجه عراقيل تمنع إقراره. أما الخيار باء، أو نهج "اختيار التقيد"، فقد أُنْفِقَ

على أنه يسمح للدول الأعضاء في ذلك التجمع بالتصديق على مشروع الاتفاقية على نحو مستقل، مما يسمح بقدر أكبر من السرعة والكفاءة في عملية التصديق ويُجَنَّب احتمال أن يصبح الفصل الخاص بالولاية القضائية عقبة تعرقل التصديق الواسع النطاق. وعلاوة على ذلك، فقد رأى الفريق العامل، بعد مزيد من التمعن في الأمر منذ دورته الثامنة عشرة، أن نهج "اختيار التقييد الجزئي" الوارد في الخيار جيم، على ما فيه من مزايا من زاوية زيادة الاتساق، يعتبر نهجا مفرطا في التعقيد بما يصعب معه الإبقاء عليه في النص.

٢٠٤- وبعد أن قرر الفريق العامل الإبقاء على الخيار باء من مشروع المادة ٧٧ وحذف الخيارين ألف وجيم، نظر في النص البديل الوارد بين معقوفتين في الصيغة باء. ورأى ضرورة السماح للدول المتعاقدة بأن تختار التقييد بالفصل المتعلق بالولاية القضائية في أي وقت، ومن ثم، اقترح الإبقاء على النص الوارد في كلتا العبارتين المدرجتين بين معقوفات وأن تُحذف المعقوفات، وأن توضع أداة العطف "أو" بين البديلين. وأبدي تأييد واسع النطاق لذلك المقترح.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٧:

٢٠٥- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بالخيار باء من نص مشروع المادة ٧٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مع حذف الخيارين ألف وجيم؛
- الاحتفاظ بمجموعي النص البديل المحصورتين بين معقوفات في الخيار باء مع وضع أداة العطف "أو" بينهما وحذف المعقوفات المحيطة بالنص؛
- القيام بما يلي بسبب اعتماد الخيار باء من مشروع المادة ٧٧:
 - حذف الفقرتين ٣ و ٤ من مشروع المادة ٧٠؛
 - حذف الفقرة الفرعية ٢ (ج) من مشروع المادة ٧٦؛
 - حذف العبارة "أو بمقتضى القواعد المنطبقة بسبب أعمال الفقرة ٢ من المادة ٧٧" والإبقاء على أداة العطف "أو" في مشروع المادتين ٧٢ و ٧٤ (١) و (٢).

الفصل ١٦ - التحكيم

٢٠٦- شرع الفريق العامل في النظر في مشروع الفصل ١٦ المتعلق بالتحكيم، والذي نظر فيه آخر مرة في دورته الثامنة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٦٧ إلى ٢٧٩).

مشروع المادة ٧٨ - اتفاقات التحكيم

٢٠٧- أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٧٨ (١) و(٢)، بصيغته الحالية، يمكن أن يسبب عدم يقين في اللجوء إلى التحكيم في الخطوط الملاحية المنتظمة ويمكن أن يؤدي إلى المفاضلة بين هيئات التحكيم. وأشار إلى أنه سيكون الأفضل إنفاذ اتفاق التحكيم إنفاذا تاما، رغم أن عمليات التحكيم ليست شائعة في الخطوط الملاحية المنتظمة، وأن إدراج الفقرة الفرعية ٢ (ب) من شأنه أن يخلق عدم يقين وأن يؤدي إلى المفاضلة بين هيئات التحكيم في تلك التجارة. وأعرب عن بعض التعاطف مع وجهة النظر هذه في الفريق العامل، ولكن سلم بأن هذه الجوانب نوقشت مناقشة مستفيضة في دورات ماضية، وبأن الفريق العامل اتفق على نص الفقرتين ١ و ٢ كجزء من نهج توفيق (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٦٧ إلى ٢٧٣؛ وانظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرات ٨٥ إلى ١٠٣).

٢٠٨- وذكّر الفريق العامل بهدف إيجاد أحكام في الفصل المتعلق بالتحكيم موازية للأحكام الموجودة في الفصل المتعلق بالاختصاص، وذلك لتجنب أي التناقض على الأحكام المتعلقة بالاختصاص عن طريق اللجوء إلى شرط من شروط التحكيم، وبالتالي حماية متعهدي الشحن. وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية ٤ (ب)، المدرجة في النص حاليا بين معقوفتين، اقترح أن تمنح نفس المعاملة الممنوحة للنص نفسه في مشروع المادة ٧٠ (٢) (ب)، أي أنه ينبغي الإبقاء على النص وحذف المعقوفتين المحيطتين به. وكانت هناك موافقة في الفريق العامل على هذا الاقتراح.

٢٠٩- وقيل أن الفقرة الفرعية ٤ (ب) لا ينبغي أن تنطبق إلا على مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، لأن هذه المستندات والسجلات مرهونة بالاستظهار بها. واقترح إجراء تعديلات صياغية لضمان عدم إدراج مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول في الفقرة الفرعية ٤ (ب). ولم يناقش الفريق العامل هذا الاقتراح.

٢١٠- وأعرب عن رأي مفاده أن الإشارة إلى "القانون الواجب التطبيق" الواردة في الفقرة الفرعية ٤ (د) مفرطة الغموض وأنه سيكون الأفضل، من أجل ضمان التطبيق الموحد لمشروع الاتفاقية، تحديد القانون المقصود. وقيل إن أحد الاحتمالات قد يكون إعادة إدراج عبارة

"فيما يتعلق باتفاق التحكيم" التي كانت قد ظهرت في صيغ سابقة من النص. وردًا على ذلك، أوضح أنه بعد مشاورات مع العديد من الخبراء في مجالي القانون البحري والتحكيم التجاري، توصلت الأمانة إلى استنتاج مفاده أن الأفضل سيكون أن تدرج في الفقرة الفرعية ٤ (د) إشارة عامة وحسب إلى "القانون الواجب التطبيق"، دون مزيد من التحديد. وذكر أنه لا يوجد اتساق في طريقة إجابة القوانين المحلية على السؤال عن القانون الذي ينبغي البحث فيه من أجل إقرار ما لشروط التحكيم من أثر ملزم على الأطراف الأخرى غير طرفي العقد الأصليين. ففي بعض الولايات القضائية تعتبر هذه المسألة مسألة قانون إجرائي، في حين تعامل في ولايات قضائية أخرى باعتبارها مسألة موضوعية من مسائل قانون العقود. ولذلك يمكن أن تقدم إجابات مختلفة رهنا بالخلف الذي يجري فيه التقاضي في سياق طلب لنقض قرار تحكيم أو للاعتراف بقرار تحكيم أجنبي وتنفيذه، مثلاً. وأوضح أنه، في ضوء تلك الاعتبارات، كان من شأن مواعمة القانون في مشروع الاتفاقية بشأن نقطة ذات انعكاسات تتجاوز كثيراً حدود القانون البحري أن تكون مفردة الصعوبة كثيراً، وأن قراراً قد اتخذ بالإبقاء على مفهوم "القانون الواجب التطبيق" الذي هو مفهوم أكثر مرونة.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٨:

٢١١- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٧٨ كما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول، رهنا بحذف المعقوفتين المحيطتين بالفقرة الفرعية ٤ (ب) والإبقاء على النص الوارد بينهما.

مشروع المادة ٧٩- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

٢١٢- قدّم اقتراح صياغي بأن ينظر في الإشارة إلى "الفقرة ٢ من المادة ٦" أيضاً حيثما وردت إشارة في مشروع المادة ٧٩ (١) إلى "المادة ٧".

٢١٣- ولوحظ وجود صعوبات محتملة في نص الفقرتين الفرعيتين ٢ (أ) و(ب) بصيغتهما الحالية الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. فبينما توجد صعوبات في فهم يحمل الفقرة ٢، تشير الفقرة الفرعية ٢ (أ) تساؤلات حول الكيفية التي سيعرف بها المطالب، بعد بدء التحكيم، أن أحكام شرط التحكيم هي نفس الأحكام الواردة في مشارطه التحكيم. وبالإضافة إلى ذلك، ذكرت شواغل بشأن الفقرة ٢ (ب) تتعلق بمدى تحديدية الشروط المسبقة الضرورية لإلزام طرف ثالث باتفاق التحكيم، حيث أن هذه الشروط قد لا تبدد الشواغل العملية وقد لا تتوافق مع الممارسات الحالية. وفي حين اقترح أن توضع الفقرة ٢ كلها بين

معقوفتين إلى حين إجراء مزيد من المشاورات مع الخبراء، اتفق على أن يبين بوسيلة أخرى أن الحكم خاضع لإجراء المزيد من النظر فيه، وذلك مثلا بواسطة حاشية في النص.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٩:

٢١٤- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الإبقاء على نص مشروع المادة ٧٩ (١) كما هو وارد في الوثيقة

A/CN.9/WG.III/WP.81، مع النظر في إمكانية إدراج إشارات إضافية إلى المادة

٦ (٢)؛

- إجراء مزيد من المشاورات بشأن مفعول مشروع المادة ٧٩ (٢).

مشروع المادة ٨٠- اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع

٢١٥- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٨٠ كما هو وارد في الوثيقة

A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٨١- انطباق الفصل ١٦

٢١٦- ذُكر الفريق العامل بأنه قرر سابقا اتخاذ نهج بشأن انطباق الفصل ١٦ على الدول المتعاقدة يوازي النهج المتخذ بشأن انطباق الفصل ١٥ (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٦٨ و ٢٧٢ و ٢٧٣). وأشار إلى أن الغرض من اعتماد نهج مواز للنهج المتبع في الفصل المتعلق بالاختصاص هو ضمان أنه، فيما يخص تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، لا يتم الالتفاف، عن طريق إنفاذ شرط تحكيم، على حق المطالب بالبضاعة في اختيار مكان الاختصاص فيما يتعلق بمطالبة مقدمة وفقا لأحكام الاختصاص. واتفق الفريق العامل على الإبقاء على الخيار باء لمشروع المادة ٨١، وحذف الخيار ألف، والإبقاء على النصين البديلين الواردين في البديل باء لمشروع المادة ٨١ كليهما، وإدراج كلمة "أو" بين العبارتين، تماشيا مع قراره السابق بشأن مشروع المادة ٧٧.

٢١٧- وقدّم اقتراح آخر يجعل القدرة على اختيار التقيد بالفصل ١٦ مشروطة باختيار التقيد بالفصل المتعلق بالاختصاص أيضا، ولكن أكد أن هذا النهج، في حين أنه قد يكون مستصوبا، إلا أنه لن يكون ممكنا وذلك بسبب اختلاف الجهة المختصة بكل من الموضوعين، وهي تجمع اقتصادي إقليمي رئيسي من جهة والدول الأعضاء فيه من الجهة الأخرى.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٨١:

٢١٨- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الإبقاء على الخيار بـ من نص مشروع المادة ٨١ كما هو وارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، وحذف الخيار ألف؛
- الإبقاء على النصين البديلين الواردين في الخيار بـ، وإدراج كلمة "أو" بينهما، وحذف المعقوفتين المحيطتين بالنص.

الفصل ١٧ - العوارية العامة

مشروع المادة ٨٢ - الأحكام المتعلقة بالعوارية العامة

٢١٩- قُدِّم اقتراح بأن ينظر في مشروع المادة ١٦ (٢) بالاقتران مع نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٨٢. بيد أنه أُشير إلى أن الفريق العامل كان قد قرَّر في دورته التاسعة عشرة الإبقاء على الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٦ كحكم منفصل، يمكن أن يكون مشروع المادة ١٦ مكرراً، وحذف المعقوفتين المحيطتين به (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ٦٠ إلى ٦٢). وأكد الفريق العامل قراره السابق في هذا الصدد.

٢٢٠- واتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٨٢ كما هو وارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وينبغي الإبقاء عليه.

الفصل ١٨ - الاتفاقيات الأخرى

مشروع المادة ٨٣ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

٢٢١- انتقل الفريق العامل إلى النظر في مشروع المادة ٨٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ودُكر الفريق العامل بأن نص الفقرة ١ قد صُوِّب بحذف العبارة "أو، بدلا من ذلك، في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨"، (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1، الفقرة ٣).

٢٢٢- وأُبدي شاغل فيما يتعلق باحتمال وجود تنافر ربما بسبب القاعدة الواردة في مشروع المادة ٨٣ والتي تقتضي من الدولة المتعاقدة أن تنسحب من أي اتفاقية سابقة تتعلق بالنقل الدولي للبضائع بحراً عندما تصدِّق تلك الدولة على الاتفاقية الجديدة. وأفيد في معرض التوضيح بأنه لا توجد مشكلة إذا كان كل من الدولتين المتعاقدين المحتملتين طرفاً في اتفاقية

مختلفة بشأن النقل الدولي للبضائع بحراً، وصدّقت واحدة منهما فقط على الاتفاقية الجديدة، حيث إن ذلك لن يغيّر في التنافر الموجود بينهما أصلاً. ولكن، عندما يكون كل من الدولتين المتعاقدين المحتملتين طرفاً في نظام دولي واحد يحكم نقل البضائع بحراً وتكون واحدة منهما فقط قد صدّقت على الاتفاقية الجديدة، فإن مبعث القلق هو أن التنافر سيحدث فعلاً بسبب ذلك التصديق واشتراط الانسحاب من الاتفاقية السابقة، وأن ذلك سيقود الطرفين إلى التسارع في تسوية النزاع إلى ولاية قضائية أو أخرى من أجل الحصول على معاملة مؤاتية بمقتضى الاتفاقية الواجبة التطبيق. وكان هناك قدر من التعاطف مع ذلك الشاغل داخل الفريق العامل وأعرب عن اهتمام بالنظر في مقترح مكتوب يعرض حلاً للمشكلة المذكورة، ولكن سلّم بأن هذه المسألة معقّدة جداً ولذلك ينبغي النظر فيها بعناية. فعلى سبيل المثال، أثّرت مسألة تتعلق بالنتيجة الموصى بها إذا أُضيفت إلى الحالة الافتراضية دولة ثالثة تتم خلالها إعادة الشحن وكانت دولتان فقط من الدول الثلاث المعنية دولتين متعاقدين في مشروع الاتفاقية.

٢٢٣- وأشار في الرد على ذلك إلى أنه لن يكون من المألوف أن تسمح اتفاقية ما لدولة صدّقت على الاتفاقية أن تظلّ طرفاً في اتفاقية أخرى تتناول المسألة ذاتها. وعلاوة على ذلك، رئي أن المشكلة المذكورة لا تتعلق بانسحاب دولة من النظام السابق الذي كانت طرفاً فيه بقدر ما هي تتعلق بالمعاملة بالمثل، وأنه إذا كانت المعاملة بالمثل فيما يتعلق بدول متعاقدة محتملة أخرى هي مسألة مثار قلق، فمن الأحسن النظر فيها بمقتضى أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بنطاق الانطباق. فمثلاً، إذا التُمست المعاملة بالمثل، فإنه يمكن تعديل مشروع المادة ٥ لكي ينص على أن كلا من مكان الاستلام ومكان التسليم يجب أن يكونا في دولتين متعاقدين وليس أحد المكانين فقط، ولا ينبغي التماس الحل بمقتضى مشروع المادة ٨٣. وكان هناك قدر من التأييد لذلك الرأي، ودُعي إلى التزام الحذر فيما يتعلق بأي تضيق محتمل لنطاق انطباق مشروع الاتفاقية الذي هو واسع حسبما اتفق عليه الفريق العامل من قبل.

٢٢٤- وعلاوة على ذلك، أشار إلى أن حلاً على غرار نص المادة ٣١ من قواعد هامبورغ يمكن أن يساعد في هذا الخصوص. واقترح اعتماد نهج شبيه بالنهج المتبع في المادة ٣١ (١) بحيث يُسمَح للدولة المتعاقدة أن تُرجى الانسحاب من الاتفاقيات السابقة التي هي طرف فيها إلى حين دخول قواعد هامبورغ حيّز النفاذ. ورئي أن أي مشكلة تتعلق بتحديد القواعد التي ستنطبق عندما تكون دولة قد صدّقت على مشروع الاتفاقية وانسحبت من اتفاقيات سابقة كانت هي طرفاً فيها أيضاً يمكن تنظيمها باتباع نهج شبيه بالنهج المتبع في الفقرتين ١ و ٤ من المادة ٣١ من قواعد هامبورغ. واقترح حل ممكن آخر لتبديد الشواغل التي أثّرت فيما يتعلق بالتنافر الذي قد ينجم عن تصديق دولة متعاقدة على مشروع الاتفاقية وانسحابها

من الاتفاقيات السابقة وهو اشتراط عدد أكبر من الدول في مشروع المادة ٩٧ لكي يدخل مشروع الاتفاقية حيز النفاذ.

٢٢٥- وإيماننا في مناقشة هذه المسألة، أبدي شغل مثاره أن فراغا قانونيا يمكن أن ينشأ عندما تُصدّق دولة على مشروع الاتفاقية وتنسحب من أي اتفاقية سابقة هي طرف فيها وفقا لمشروع المادة ٨٣، لكن ذلك لن يحدث إلا عندما يكون مشروع الاتفاقية لم يدخل حيز النفاذ بعد. ولوحظ أن الفقرة ٣ لا تقدّم فيما يبدو قاعدة واضحة في هذا الشأن. ولكن، لوحظ أن هذه المسألة تتعلق بالسياسة العامة وأنّ على الفريق العامل أن يتخذ قرارا بشأنها. ومع أن مشروع الاتفاقية يتبع إزاء هذه المسألة النهج الذي مفاده أنه ينبغي أن تترك للدول مسألة اتخاذ قرار بشأن الطريقة المثلى لتحقيق انتقال سلس فيما يتعلق بالاتفاقيات التي هي أطراف فيها، فإن قواعد هامبورغ تتبع نهجا آخر يتمثل في توفير قواعد صريحة للدول في هذا الخصوص.

٢٢٦- وأبدي رأي مفاده أن النص بصيغته الحالية يحل مشكلة أي فراغ قانوني متصور على النحو ذاته الذي أثبت فيما يتعلق بعدد من الاتفاقيات الأخرى: فهو يترك للدول حرية اتخاذ قرار بشأن الطريقة المثلى لتجنب أي فراغ قانوني قد ينجم عن انتقالها من نظام قانوني دولي إلى آخر، لكن القاعدة التي تقضي بالانسحاب من الاتفاقيات السابقة عند التصديق على الاتفاقية الجديدة محفوظة على صواب في النص. ولكن، كان هناك تأييد داخل الفريق العامل للرأي الذي مفاده أنه ينبغي النظر في العملية الإجرائية المبينة على نحو أفصح في المادة ٣١ من قواعد هامبورغ، وأن تلك العملية الإجرائية ينبغي تجسيدها في نص مشروع هذه الاتفاقية، لأنها ستوفّر قاعدة واضحة للدول اكتسبت تجربة من هذه العملية من قبل. وأشار إلى مسألة واردة في الفقرة ٤ من المادة ٣١ من قواعد هامبورغ ولا تعتبر مرضية تماما وهي أنها تسمح للدول المتعاقدة بإرجاء الانسحاب من الاتفاقيات السابقة لمدة أقصاها خمسة أعوام بعد دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ. ورئي أن السماح بإرجاء الانسحاب من اتفاقية سابقة لمدة بهذا الطول لا ينبغي السماح به في مشروع الاتفاقية.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق. مشروع المادة ٨٣:

٢٢٧- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- قيام الأمانة باستعراض نص مشروع المادة ٨٣، بغية اتباع نهج شبيه بالنهج المتبع في الفقرة ١ من المادة ٣١ من قواعد هامبورغ.

مشروع المادة ٨٤ - الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع جوا

٢٢٨- أعرب عن القلق من احتمال قيام تضارب بين مشروع الاتفاقية وسائر اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة غير المذكورة في مشروع المادة ٨٤، لأن هذا الحكم يكفل عدم التضارب بين مشروع الاتفاقية والاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع جوا فحسب. ودرءاً لنشوء أي تضارب، اقترح إدراج اتفاقيات من قبيل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع أو الاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية، ضمن مشروع المادة ٨٤، طالما أن تلك الاتفاقيات تتضمن كذلك جانبا معينا من جوانب النقل المتعدد الوسائط. وأدلي باقتراح يرمي إلى حل هذه المعضلة من خلال إعادة صياغة مشروع المادة ٨٤ على النحو التالي:

"ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أحكام أي اتفاقية دولية أخرى تتعلق بنقل البضائع على عقد النقل طالما كانت تلك الاتفاقية الدولية تنطبق، وفقا لأحكامها، على نقل البضائع بوسائط نقل مختلفة."

٢٢٩- ولاقى ذلك الاقتراح معارضة شديدة بالرغم من بعض التأييد الذي حظي به. وعلاوة على ذلك، ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد قرّر، في دورتيه الثامنة عشرة والتاسعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ٢٢٥ و ٢٣٤-٢٣٥، والوثيقة A/CN.9/621، الفقرات من ٢٠٤ إلى ٢٠٦)، ألا يدرج حكما على غرار مشروع المادة ٨٤ إلا فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع جوا، وأنه وافق على مشروع تلك المادة بصيغته الواردة في النص. ولوحظ أن الفريق العامل كان قد نظر في الشواغل المشار إليها في الفقرة ٢٢٨ أعلاه في دورتيه السابقتين، وأنه قرّر عدم إدراج نص من قبيل النص الوارد في مشروع المادة ٨٤ إلا فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع جوا. وأشار إلى أن سبب قصر الحكم على تلك الاتفاقيات كان مرده إلى تفرّدها باللجوء الواسع إلى إدراج النقل المتعدد الوسائط ضمن نطاق تطبيقها لدرجة أضحت معها التضارب بين تلك الاتفاقيات ومشروع الاتفاقية أمرا محتوما. وأشار أيضا إلى أن من المتوقع ألا يكون لمشروع المادة ٨٤ سوى تطبيق ضئيل، ما دامت عقود النقل المتعدد الوسائط قلما تجمع بين النقل بحرا والنقل جوا. وأعرب عن التأييد لذلك القرار الذي اتخذته الفريق العامل سابقا.

٢٣٠- وعلى الرغم من التأييد الكبير للاحتفاظ بمشروع المادة ٨٤ بصيغته الحالية، أشار إلى جواز قيام تضارب أيضا في مجال محدد جدا فيما يخص الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع والاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية. وأعرب عن القلق

بوجه خاص فيما يتعلق بحركة النقل بالعبّارات والحالة المحددة التي تظل فيها البضائع المنقولة عبر الطرق أو بالسكك الحديدية محمّلة على متن المركبة أو عربات السكك الحديدية أثناء الرحلة بالعبّارات. وقيل إنه ينبغي تضمين مشروع الاتفاقية حكماً يكفل عدم التضارب بينها وبين الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للطرق للبضائع والاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية في تلك الحالات المحددة جداً، تبديداً لقلق الدول الأطراف في تلك الصكوك من احتمال التضارب، ولكن لا ينبغي أن يكون هنالك استثناء أوسع فيما يتعلق بالنقل الأحادي الواسطة بحد ذاته. وبينما أعرب عن قدر من الشك فيما يتعلق بوجود تضارب مع النقل المذكور بالعبّارات، أبدى الفريق العامل بعض الاستعداد للنظر في الآراء الواردة في الاقتراحات الخطية فيما يخص التضارب المحتمل مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة. وأشار كذلك إلى أن بعض الشواغل بشأن معاملة النقل بالعبّارات بموجب مشروع الاتفاقية قد أُبديت أيضاً في الدورتين السابقتين (انظر الوثيقة A/CN.9/526، الفقرات من ٢٢٢ إلى ٢٢٤، والوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٣٧ و ١٣٨ و ١٤٤ و ١٤٥)، ولكن لم يقترح بشأنها حل محدّد في ذلك الوقت. ورئي إضافة إلى ذلك أنه سيكون من الأفضل، في حال قبول الفريق العامل بذلك الاقتراح، أن يتناوله في سياق مشروع المادة ٢٦، أو من خلال نطاق تطبيق الأحكام الواردة في الفصل ٢، لا في مشروع المادة ٨٤.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٤:

٢٣١- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- الاحتفاظ بنص مشروع المادة ٨٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81؛
- دراسة الاقتراحات الخطية التي ترمي إلى تلافي أوجه تضارب محدّدة مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة دون أن تتسبّب في تغيير ملحوظ لمشروع المادة ٨٤.

مواصلة النظر في مشروع المادة ٨٤ بشأن المسائل ذات الصلة بتنازع الاتفاقيات

٢٣٢- بالإشارة إلى استعداد الفريق العامل للنظر في اقتراحات تتعلق بوضع نص يرمي إلى تسوية المسائل التي يمكن أن تنشأ فيما يتعلق بتنازع مشروع هذه الاتفاقية مع اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة القائمة، وهي مسائل كانت قد أثّرت في وقت سابق من هذه الدورة (انظر الفقرات ٢٢٨ إلى ٢٣١ أعلاه)، أُحيل الاقتراحان الخطيان التاليان إلى الفريق العامل:

"المادة ٥، الفقرة ١ مكررا

"بالرغم من أحكام الفقرة ١ من المادة ٥، لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت البضائع منقولة بالسكك الحديدية أو بالنقل الطرقي بمقتضى اتفاقية دولية وحيثما كانت البضائع تنقل في جزء من الرحلة بحرا، بشرط أن تظل محملة في عربة السكك الحديدية أو الشاحنة خلال نقلها بحرا."

"الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع

"ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أحكام أي واحدة من الاتفاقيات التالية التي تكون نافذة وقت دخول هذه الاتفاقية حيّز النفاذ:

"(أ) أي اتفاقية تتعلق بنقل البضائع جواً طالما كانت تلك الاتفاقية تنطبق على نقل البضائع بوسائط نقل مختلفة وفقاً لأحكامها؛ أو

"(ب) أي اتفاقية تتعلق بنقل البضائع براً طالما كانت تلك الاتفاقية تنطبق على نقل مركبات النقل البري على متن سفينة؛ أو

"(ج) أي اتفاقية تتعلق بنقل البضائع عبر الطرق المائية الداخلية طالما كانت تلك الاتفاقية الدولية تنطبق، وفقاً لأحكامها، على عملية نقل تجري عبر الطرق المائية الداخلية والبحر معاً دون إعادة الشحن."

٢٣٣- وعلى سبيل التوضيح، ذكر أن الاقتراح الأول سلك نهجاً يرمي إلى تضييق نطاق انطباق مشروع الاتفاقية بعض الشيء، من خلال إضافة الفقرة ١ مكررا، وأنه ركّز على المسألة التي تناولتها الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع والاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية وهي نقل عربات السكك الحديدية والمركبات بالعبارات عندما تظل البضائع محملة فيها خلال نقلها. وقد ركّز الاقتراح الثاني، خلافاً للأول، على نهج تنازع الاتفاقيات الذي يوسّع الحكم الراهن بشأن النقل جواً والوارد في مشروع المادة ٨٤، والذي يشير كذلك إلى مصادر التنازع الممكنة مع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي والاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية، ومع اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية. وأفيد بأن الاقتراحين، في الحالتين معاً، يرميان إلى استبعاد تنازع ضيق جداً ولا يمكن اجتنابه، ألا وهو التنازع بين اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة ذات الصلة ومشروع الاتفاقية فقط.

٢٣٤- وأعرب الفريق العامل عن تأييده لإيجاد حل لمسألة بالغة الدقة، وهي مسألة احتمال تنازع القوانين التي أشير إليها في المقترحين المقدمين. وأبدي ميل طفيف إلى النهج الذي أتبّع في المقترح الثاني الوارد في الفقرة ٢٣٢ أعلاه إزاء معالجة هذه المشكلة، وإن رُئي أن الفقرة (أ) تتطلب بعض التعديل وأن الفقرة (ب) صيغت بعبارة فضفاضة بعض الشيء. وطلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تنظر في النهجين وأن تعد مشروع نص يتماشى مع المقترحين الراميين إلى معالجة ما أبدي من شواغل. ولمزيد من الإيضاح، أشير في معرض الرد على سؤال إلى أن المقترح الأول الوارد في الفقرة ٢٣٢ أعلاه يتوخّى أن يحكم مشروع الاتفاقية العلاقة بين الناقل الطرقي ومشغل العبارة.

٢٣٥- ورُئي أن من الممكن اتباع بديل ثالث لتلافي نشوب تنازع دقيق بين الاتفاقيات من قبيل البديل المأخوذ به في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ("اتفاقية فيينا للبيع") التي تستثني مادتها ٣ (٢) العقود التي يتألف "الجزء الأساسي" منها من توفير اليد العاملة أو غير ذلك من الخدمات. وطُرح اقتراح يرى إمكانية استخدام منهجية مماثلة في مشروع الاتفاقية لاستبعاد النقل الذي يجري الجزء الأساسي منه بعيداً عن البحر. ولم يأخذ الفريق العامل بذلك الاقتراح.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بالاقتراحات الخاصة بمسائل تنازع الاتفاقيات في مشروع المادة ٨٤:

٢٣٦- اتفق الفريق العامل على ضرورة التماس حل للمسألة البالغة الدقة المتمثلة في احتمال تنازع القوانين والمبينة في المقترحين الواردين في الفقرة ٢٣٢ أعلاه، وطلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً بناءً على المقترحين المذكورين.

مشروع المادة ٨٥- حد المسؤولية العالمي

٢٣٧- لوحظ أن صيغة مشروع المادة ٨٥ قد تكون مفرطة في الاحتزال وتحتاج إلى توضيح. واقترح بخاصة أن تدرج العبارة "أو سفن الملاحة الداخلية" بعد العبارة "التي تنطبق على الحد من مسؤولية مالكي السفن المبحرة" وأن يحذف الجزء الأخير وهو "أو الحد من المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية". وقد لاقى الجزء الأول من الاقتراح تأييداً كبيراً، غير أنه قد أشير إلى ضرورة إيجاد صيغة مناسبة تشمل السفن كافة، سواء أكانت للملاحة البحرية أم للملاحة الداخلية. أما فيما يخص الجزء الثاني من الاقتراح، فقد أثير تساؤل حول مدى ضرورة حذف العبارة الأخيرة، واقترح الاحتفاظ بها. وذُكر الفريق العامل بأن العبارة

"المتعلقة بالمطالبات البحرية" كانت قد أضيفت مراعاة لمصطلحات اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ وبروتوكول عام ١٩٩٦ الملحق بها. واقترح عدم التعجيل في حذفها.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٥:

٢٣٨- اتفق الفريق العامل على ما يلي:

- البحث عن صيغة مناسبة تجعل جميع السفن مشمولة بهذا الحكم؛
- قيام الأمانة باستعراض المسألة واقتراحها، عند الاقتضاء، تعديلا للنص يراعى فيه موضوع الاتفاقيات المعنية، بما في ذلك مدى ضرورة الاحتفاظ في النص بالعبارة الأخيرة "أو الحد من المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية".

مشروع المادة ٨٦- أحكام أخرى تتعلق بنقل المسافرين والأمتعة

تعليقات عامة

٢٣٩- انتقل الفريق العامل إلى النظر في مشروع المادة ٨٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وذكّر الفريق العامل بفهمه أن مشروع الاتفاقية لا ينبغي أن ينطبق على أمتعة الركّاب. ولكن، رئي أن مشروع المادة ٨٦ قد صيغ صياغة ضيقة جدا. فهو في شكله الحالي يمكن أن يفيد ضمنا بأن الناقل يمكن أن يصبح مسؤولا بمقتضى مشروع الاتفاقية طالما لم يكن في الوقت ذاته مسؤولا بمقتضى أي اتفاقية منطبقة أو بموجب القانون الوطني المنطبق على نقل الركّاب وأمتعتهم. وبغية تجسيد هذا الشاغل اقترح أن يستعاض عن العبارة "بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني ينطبق على نقل الركاب وأمتعتهم" بالكلمة "مشمولة".

٢٤٠- وأبدي اقتراح آخر وهو استبعاد أمتعة الركاب صراحة من تعريف "البضاعة" الوارد في الفقرة ٢٥ من مشروع المادة ١، بغية توضيح نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. ولكن، أشير إلى أن استبعاد أمتعة الركاب من التعاريف الواردة في مشروع الاتفاقية سيؤدي استبعادا كاملا لأمتعة الركاب من مشروع الاتفاقية. وقيل إن هذه النتيجة ستختلف اختلافا كبيرا عن الاقتصار على استبعاد مسؤولية الناقل فيما يتعلق بأمتعة الركاب التي هي لولا ذلك مشمولة بالقانون الوطني أو باتفاقية دولية أخرى. وفي إطار هذا النهج الأخير، يمكن أن تكون هنالك حالات يظل فيها مشروع الاتفاقية منطبقا على أمتعة الركاب.

٢٤١- وكان هناك اتفاق كبير داخل الفريق العامل على الإشارة في مشروع الاتفاقية إلى أنه لا ينطبق على أمتعة الركاب. وأفيد بأن هذا الاستبعاد لا ينبغي أن ينطبق على مسؤولية الناقل فقط، لأن معاملة مستندات النقل وحق السيطرة يفيدان بوضوح بأن مشروع الاتفاقية يركز على الشحنات التجارية للبضائع وليس على أمتعة الركاب. وأشار إلى أن الفريق العامل يمكن أن ينظر في مرحلة لاحقة في ما إذا كانت الطريقة المثلى لتحقيق هذا الاستبعاد تتمثل في تعديل تعريف البضاعة في الفقرة ٢٥ من مشروع المادة ١ أم في توسيع مشروع المادة ٨٦، وذلك على أساس التوصيات التي ستقدمها الأمانة بعد استعراض النتائج المترتبة على الخيارات المتاحة.

٢٤٢- ولوحظ إضافة إلى ذلك أن عنوان مشروع المادة ٨٦ سيحتاج إلى تعديل أيضا بغية تجسيد فهم الفريق العامل فيما يتعلق بنص الحكم تجسيدا كاملا، ذلك أن الصيغة الحالية يمكن أن تفيد ضمنا بأن مشروع الاتفاقية ينطبق على هلاك الركاب أو تعرضهم للإصابة.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق. مشروع المادة ٨٦:

٢٤٣- اتفق الفريق العامل على أن تستعرض الأمانة السبل الممكنة لحل مسألة أمتعة الركاب وأن تقترح تعديلات على نص مشروع المادة ٨٦ إما باستبعادها من التعريف أو بإدخال تعديلات على نص مشروع المادة ٨٦ وكذلك على عنوان المادة.

مشروع المادة ٨٧- أحكام أخرى تتعلق بالضرر الناجم عن حادث نووي

٢٤٤- انتقل الفريق العامل إلى النظر في نص مشروع المادة ٨٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ولوحظ أن مشروع المادة ٨٧ يثير الشواغل ذاتها التي يثيرها مشروع المادة ٨٦ بسبب فاتحتها التي تتضمن عبارة شبيهة بالعبارة "إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولا". وكان هناك تأييد واسع لتناول هذا الشاغل باتباع النهج ذاته المتبع فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٦. ولوحظ أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يوضح أن المسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي لا تندرج ضمن نطاق انطباقه.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق. مشروع المادة ٨٧:

٢٤٥- اتفق الفريق العامل على أن تدخل الأمانة التعديلات اللازمة على نص مشروع المادة ٨٧ باتباع النهج ذاته المتبع بشأن مشروع المادة ٨٦.

الفصل ٢٠ - أحكام ختامية

مشروع المادة ٩١ - الوديع

٢٤٦ - اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وينبغي الاحتفاظ به.

مشروع المادة ٩٢ - التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

٢٤٧ - انتقل الفريق العامل إلى النظر في مشروع المادة ٩٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٢٤٨ - وأبلغ الفريق العامل بأن المنتظر منه، بعد أن يكمل استعراض مشروع الاتفاقية في دورته الحادية والعشرين، التي من المزمع عقدها في فيينا من ١٤ إلى ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨، أن يُقرّ رسمياً مشروع الاتفاقية الذي سيعمّم بعد ذلك على الحكومات لكي تبدي تعليقاتها الخطية عليه خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٨، ثم يحال إلى اللجنة في دورتها السنوية الحادية والأربعين (نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه إلى ١١ تموز/يوليه ٢٠٠٨) لكي تنظر فيه. وأشار إلى أنه لن تكون هناك توصية بعقد مؤتمر دبلوماسي خاص من أجل اعتماد الاتفاقية. بل يُعتزم بدلا من ذلك أن يحال مشروع الاتفاقية الذي تقرّه لجنة الأونسيرال إلى الجمعية العامة التي سيطلب إليها أن تعتمد نص الاتفاقية النهائي في دورتها السنوية الثالثة والستين، وهي ستقوم بدور مؤتمر المفوضين، ربّما خلال الربع الأخير من عام ٢٠٠٨. وبعدها ينبغي أن يتاح قدر من الوقت للوديع لكي يرسى نص الاتفاقية الأصلي الذي لن يُفتح باب التوقيع عليه على الأرجح قبل الربع الأول من عام ٢٠٠٩.

٢٤٩ - وكان هناك اتفاق عام على أن من المبكر إدراج مواعيد محدّدة بين معقوفات في هذه المرحلة من المفاوضات. وقيل في الرد على سؤال إن الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٢ تتيح حاليا إمكانية فتح باب التوقيع على الاتفاقية خلال فترة معيّنة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك فقط، أو فتح باب التوقيع عليها في موعد محدّد في مكان آخر قبل فترة التوقيع الاعتيادية التي ستكون في مقر الأمم المتحدة. وقد تُرك الخيار الأخير مفتوحا في الوقت الحالي، تحسبا لما إذا كانت إحدى الدول ترغب في استضافة مؤتمر دبلوماسي أو مناسبة للتوقيع.

٢٥٠ - وقيل في الرد على سؤال آخر إن مراسم التوقيع لن يكون لها طابع مؤتمر دبلوماسي، لأن الاتفاقية ستكون آنذاك قد اعتمدها الجمعية العامة رسمياً. ومع ذلك، سيُطلب من أي

شخص يوقع على الاتفاقية أثناء مراسم التوقيع أن يقدم ما يثبت صلاحياته الكاملة وفقا للممارسة التي يضعها الوديع.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٢:

٢٥١- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وسوف يُكْمَل حسب الاقتضاء.

مشروع المادة ٩٣- التحفظات

٢٥٢- لوحظ أن نص مشروع المادة ٩٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 قد نُقِّح بغية مراعاة إمكانية إدراج التحفظات في الفصولين ١٥ و ١٦. ولكن، نظرا إلى أن الفريق العامل قرّر اعتماد نهج اختيار التقييد بالاتفاقية بإبداء إعلانات في هذا الشأن (انظر الفقرات ٢٠٢ إلى ٢٠٥ و ٢١٦ إلى ٢١٨ أعلاه)، فقد اقترح حذف العبارة "باستثناء التحفظات التي تأذن بها هذه الاتفاقية صراحة".

٢٥٣- وأعرب عن رأي مفاده أن زيادة مناقشة مشروع المادة ٨٣، التي قد تتضمن اقتراحا بشأن صيغة تحفظ نموذجي، يمكن أن تستوجب فعلا الحفاظ على نص مشروع المادة ٩٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، حيث إنه سيكون من الضروري فتح باب التحفظات على مشروع الاتفاقية. وأفيد بأن النهج المتوخى إزاء حل مشكلة احتمال وجود تنافر فيما يتعلق بالمادة ٨٣ ينطوي على إبداء إعلانات، وهو ما يسمح به مشروع الاتفاقية. بمقتضى مشروع المادة ٩٤، وهذه الإعلانات مختلفة في طابعها عن التحفظات.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٣:

٢٥٤- اتفق الفريق العامل على تعديل نص مشروع المادة ٩٣ ليصبح نصه كالتالي: "لا يجوز إبداء أي تحفظات على هذه الاتفاقية."

مشروع المادة ٩٤- إجراء إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

٢٥٥- انتقل الفريق العامل إلى النظر في نص مشروع المادة ٩٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. واقترح في البداية حذف الكلمتين "تعدّله" و "التعديل" من الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٤ لأن الإعلانات الوحيدة التي يتوخّاها مشروع الاتفاقية (أي إعلانات التقييد بالفصل ١٥ المتعلق بالولاية القضائية والفصل ١٦ المتعلق بالتحكيم) ليست بحكم

طبيعتها قابلة للتعديل. ولكن، لوحظ ردًا على ذلك أنه إذا قرّر الفريق العامل في المستقبل إدراج حكم يجيز إصدار إعلانات بشأن تطبيق قوانين وطنية في الظروف المتوخّاة في مشروع المادة ٢٦ (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٨٩-١٩٢)، فقد تكون هناك ظروف ستحتاج فيها الدول إلى تعديل إعلاناتها. ومن أجل معالجة هذا الشاغل، اتفق الفريق العامل على وضع الإشارتين إلى "التعديل" بين معقوفتين إلى أن يبتّ في مشروع المادة ٢٦ مكرراً.

٢٥٦- وأثير شاغل مفاده أن نص الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٤ عام جداً ويمكن تفسيره بأنه يجيز للدول إصدار أي نوع من الإعلانات. واقترحت مواءمة صيغة الفقرة ٤ مع نص مشروع المادة ٩٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. وأبدت بعض الدول أيضاً شواغل بسبب كونها لا تألف الإعلانات في شكل صكوك في القانون الدولي.

٢٥٧- وقيل ردًا على ذلك إن الممارسة في مجال القانون الدولي الخاص والقانون التجاري الموحد أصبحت تتمثل في التمييز بين الإعلانات التي تخص نطاق الانطباق والتي هي مقبولة في صكوك القانون الموحد دون إخضاعها لنظام قبولها والاعتراض عليها من جانب الدول المتعاقدة، من جهة، والتحفظات من جهة أخرى التي تستتبع تطبيق نظام رسمي للقبول والاعتراض. بمقتضى الممارسة التعاقدية الدولية، مثلما هو منصوص عليه مثلاً في المادتين ٢٠ و ٢١ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩.

٢٥٨- وبما أن مشروع الاتفاقية يتناول القانون الذي سينطبق لا على العلاقات بين الدول، وإنما على المعاملات التجارية الخاصة، فقد رئي أن الإعلانات ستستخدم غرض مشروع الاتفاقية أحسن من التحفظات حسب ما يفهم من هذا التعبير في الممارسة التعاقدية الدولية. وقيل إن أحكاماً حديثة العهد في صكوك الأونسيترال تدعم تلك الاستنتاجات، منها المادتان ٢٥ و ٢٦ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالكفالات المستقلة وخطابات الاعتماد الضامنة (نيويورك، ١٩٩٥) والمادتان ١٩ و ٢٠ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك، ٢٠٠٥)، شأنها شأن الأحكام الختامية في صكوك القانون الدولي الخاص التي أعدتها منظمات دولية أخرى، ومنها على سبيل المثال، المواد ٥٤ إلى ٥٨ من اتفاقية اليونيدروا بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (كيب تاون، ٢٠٠١) والمادتان ٢١ و ٢٢ من الاتفاقية الخاصة بالقانون المنطبق على بعض الحقوق المتعلقة بالأوراق المالية الموجودة في حوزة وسيط (لاهاي، ٢٠٠٢) التي أبرمها مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص.

٢٥٩- ولكن، أشير إلى أن الدول ليست لها، في الممارسة ضمن إطار الأونسيترال ومنظمات دولية أخرى مثل اليونيدروا ومؤتمر لاهاي، حرية إصدار إعلانات، حيث لا

يُسمح بإصدارها، من حيث المبدأ، إلا عندما يكون ذلك جائزا صراحة. فإذا أُصدر إعلان دون إذن صريح بذلك، عُوَمل معاملة التحفظ. وبناء عليه، رئي أنه لا توجد حاجة ماسة إلى إدراج نص عام في مشروع المادة ٩٤ يفيد بعدم قبول أي إعلانات عدا تلك المسموح بها صراحة، ولكن يمكن إدراج هذا الشرط إذا ما رغب الفريق العامل في ذلك.

٢٦٠- وأثير سؤال بشأن ما إذا كانت الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩٤ تفيد بأنه يمكن إصدار إعلانات في أي وقت بينما يبدو أن الفقرة ١ لا تُجيز إصدار إعلانات إلا وقت التوقيع. وأفيد توضيحا لذلك أن الفقرة ٣ لا تنص إلا على إجراء عام بشأن الإعلانات وأن الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية والتي تُجيز إصدار تلك الإعلانات ستذكر الوقت المحدد الذي يمكن فيه إصدارها. وأشار بوجه خاص إلى أن مشروع الاتفاقية يُجيز في الفصلين ١٥ و ١٦ إصدار إعلانات فيما يتعلق بالولاية القضائية والتحكيم في أي وقت.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٤:

٢٦١- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول من حيث الجوهر. ولكن، طُلب إلى الأمانة أن تدرس الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٤ بغية ضمان تواءم النص مع الممارسة والتفسير المعهودين في القانون الدولي الخاص.

مشروع المادة ٩٥- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

٢٦٢- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩٥ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وينبغي الاحتفاظ به.

مشروع المادة ٩٦- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

٢٦٣- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩٦ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول وينبغي الاحتفاظ به، رهنا بإضافة حاشية تذكر المواضع التي استُخدم فيها حكم من هذا القبيل من قبل في صكوك الأونسيتال أو غيرها من الصكوك الدولية، بغية مساعدة الفريق العامل في مباحثاته القادمة حول مشروع المادة.

مشروع المادة ٩٧ - بدء النفاذ

تعليقات عامة

٢٦٤- انتقل الفريق العامل إلى النظر في نص مشروع المادة ٩٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ولوحظ أن مشروع الحكم يتضمن مجموعتين من الخيارات موضوعيتين بين معقوفات: الفترة الزمنية الممتدة منذ آخر تاريخ لإيداع صكوك التصديق حتى بدء نفاذ الاتفاقية، وعدد صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام المطلوبة لكي يبدأ نفاذ الاتفاقية.

عدد التصديقات المطلوبة

٢٦٥- سعياً إلى تفادي المزيد من التضارب في الأنظمة الدولية التي تحكم نقل البضائع بحراً، اقترح أن يقضي مشروع المادة ٩٧ بعدد أكبر من التصديقات، كأن يكون ثلاثين. وقيل تأييداً لذلك الاقتراح إنه كلما زاد عدد التصديقات رُجِحَ الحد من أي تفكك ناشئ من جراء تصديق بعض الدول الأطراف لا كلها على أي من الأنظمة القائمة كما هو وارد في الفقرة ٢٢٢ أعلاه. وعلاوة على ذلك، أُشير إلى أن من المستصوب أن يغدو نطاق الاتفاقية عالمياً بقدر المستطاع، ورُئي أنه كلما زاد عدد التصديقات المطلوبة رجحت هذه النتيجة. وأبدي بعض التأييد لذلك الاقتراح، ولكن، لوحظ أن ثلاثين تصديقاً يمكن أن تتطلب وقتاً طويلاً لكي تتحقق وأن من غير المرجح أن يؤدي كبر عدد التصديقات المطلوبة إلى هئية أي نوع من التحفيز لأية دولة على التصديق.

٢٦٦- ولوحظ أن عدد التصديقات المطلوبة لبدء النفاذ سوف يتأثر، فيما يُرى، بالحصلة النهائية لمجموعة الحلول التوفيقية المطروحة بشأن مستويات الحد من مسؤولية الناقل (انظر الفقرتين ١٣٥ و ١٥٨ أعلاه)، مما يجعل من المتعذر على الفريق العامل أن يبت الآن في العدد النهائي. وقيل إن ثلاثين تصديقاً هو على أي حال شرط مغال وإن من الأفضل إنقاص العدد إلى ما يقرب من ثلاثة أو خمسة تصديقات، وذلك من أجل إتاحة بدء نفاذ الاتفاقية بسرعة بالغة وكذلك إتاحة الفرصة للدول التواقفة إلى التصديق على الاتفاقية وتحديث قوانينها لكي تقوم بذلك على أسرع وجه ممكن. ورأى البعض أيضاً أن الإسراع ببدء الإنفاذ عامل يساعد على تحاشي وضع صكوك إقليمية أو داخلية. ولكن أعرب عن شواغل أيضاً بشأن اعتماد الاتفاقية بعدد بالغ القلة من التصديقات لأن من غير المجدي إيجاد نظام آخر لا يرقى إلى النجاح في مجال النقل الدولي للبضائع بحراً. وأعرب ثمانية في هذا الصدد عن رأي يجذ اعتماد ما يُدعى بشرط "أقول" ينص على أن مشروع الاتفاقية لا يعود نافذاً بعد أجل معين.

ولكن أُبديت اعتراضات قوية على اعتماد شرط من هذا القبيل باعتباره أمراً غير معهود للغاية في أي اتفاقية ومناف لروح صكوك دولية من هذا القبيل. وأشار على أي حال إلى أن بوسع أي دولة أن تقرّر الانسحاب من الاتفاقية في أي وقت، مما يُغني عن الحاجة إلى إدراج شرط "أقول" إذا ما بدأ نفاذ الاتفاقية بعدد قليل فقط من التصديقات.

٢٦٧- وردّا على الشواغل التي أثّرت بشأن طول المدة التي سيستغرقها الحصول على ثلاثين تصديقا على الاتفاقية، أُشير إلى أن اتفاقية مونتريال اشترطت ثلاثين تصديقا وأنّ نفاذها بدأ مع ذلك في وقت قصير جدا. ولكن نُبّه إلى أن الصكوك التي تغطي وسائل نقل مختلفة لا يمكن المقارنة بينها بالضرورة بالنظر إلى اختلاف القطاعات اختلافاً كبيراً في كل حالة.

٢٦٨- وأبدي بعض التأييد داخل الفريق العامل لاشتراط عشرين تصديقا قبل بدء النفاذ. واقترح وضع صيغة مختلفة اختلافا طفيفا تتمثل في إضافة تقدير حسابي إلى الحكم بحيث يُشترط أن تمثل البلدان المصدقة حداً أدنى من حجم التجارة العالمية قبل بدء النفاذ أو تُشترط نسبة مئوية دنيا من حجم أسطول النقل البحري العالمي. ولكن رُئي أن هذا التقدير الحسابي يصعب تحديده بدقة.

٢٦٩- ولُوَحظ أيضاً أن ثلاثة أو خمسة تصديقات ربما كان عدداً أقل من المطلوب لتحقيق أي نوع من الاتساق ولكن عدداً من الاتفاقيات البحرية الأخرى تنحو إلى اعتماد ما متوسطه عشرة تصديقات مطلوبة لبدء النفاذ، وهو ما يبدو العدد الأمثل. وحظي الاقتراح باشتراط عشرة تصديقات بعض التأييد.

تاريخ بدء النفاذ

٢٧٠- لم يستقر الفريق العامل على رأي غالب بشأن الفترة الزمنية اللازمة قبل بدء النفاذ عقب إيداع آخر صك تصديق مطلوب.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٧:

٢٧١- اتفق الفريق العامل على ما يلي بشأن الفقرتين ١ و ٢:

- الاستعاضة عن كلمة "[الثالث]" بكلمة "[الخامس]" والإبقاء على كلمة "[العشرين]" كبديل في النص؛

- الاحتفاظ بكلا الخيارين "[سنة واحدة]" و "[ستة أشهر]"؛

- اعتبار نص مشروع المادة ٩٧ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبولا فيما عدا ذلك.

مشروع المادة ٩٨ - التنقيح والتعديل

تعليقات عامة

٢٧٢- انتقل الفريق العامل إلى النظر في نص مشروع المادة ٩٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. ولوحظ ما ذكر في الحاشية ٢٥٥ بأن إجراءات التعديل ليست شائعة في نصوص الأونسيترال، واقتُرح اللجوء بكل بساطة إلى الممارسة التعاقدية العادية وتعديل النص وفقا لاتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، عند الاقتضاء.

٢٧٣- ولكن، لوحظ أن عدم وجود حكم بشأن التعديل في أي اتفاقية يمكن اعتباره أمرا غير مألوف، إذ أن الممارسة المعتادة، بصرف النظر عن اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، تقضي بأن تتضمن الاتفاقيات أحكاما تتعلق بالتعديل. وقيل إن عدم إدراج حكم كهذا في هذه الحالة يمكن أن يدفع خطأ إلى استنتاج أن ما من تعديل يمكن إدخاله. وكان هناك تأييد للإبقاء على مشروع الحكم.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٨:

٢٧٤- اتفق الفريق العامل على أن نص مشروع المادة ٩٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

مشروع المادة ٩٩ - تعديل مقادير حدود المسؤولية

تعليقات عامة

٢٧٥- بالرغم من القرار الذي اتخذته الفريق العامل سابقا بوضع معقوفتين حول مشروع المادة ٩٩ كجزء من توافق الآراء المؤقت حول حدود مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرتين ١٣٥ و ١٥٨ أعلاه)، استمع الفريق العامل إلى ملاحظات تقنية حول نص مشروع المادة ٩٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81. واقتُرح بالخصوص، أن يُستعاض عن العبارة "الدول المتعاقدة" الواردة في الفقرة ٢ بالعبارة "الدول الأطراف" نظرا للتعريف الوارد في اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، ولكي يشير النص بالتالي إلى الدول الملزمة بالنص وليس إلى الدول التي صدّقت عليه فحسب. واقتُرح ثانيا، بغية تقليص الوقت

اللازم لسير الإجراءات، أن يُستعاض عن العبارة "لا يجوز النظر في" الواردة في الفقرة ٦ بالعبارة "لا يجوز بدء سريان".

٢٧٦- ولوحظ كذلك أن اقتراحا بديلا يتعلق بإجراء تعديلي قد أبدى في دورة سابقة (A/CN.9/WG.III/WP.77)، ولكن ذُكر أنه سيُحتفظ بأي تعليق إضافي في هذا الصدد إلى أن يُتخذ قرار بشأن مصير مشروع المادة ٩٩.

استنتاجات الفريق العامل فيما يتعلق مشروع المادة ٩٩:

٢٧٧- اتفق الفريق العامل على وضع مشروع المادة ٩٩ بين معقوفتين (انظر الفقرة ١٦٦ أعلاه).

مشروع المادة ١٠٠- الانسحاب من هذه الاتفاقية

تعليقات عامة

٢٧٨- اتفق الفريق العامل على أن مشروع المادة ١٠٠ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 مقبول.

تعليقات إضافية على مشروع المادة ٨٩ بشأن العقود الكمية

٢٧٩- أبدى أحد الوفود أسفه لعدم وجود ما يكفي من الوقت في جدول الأعمال للنظر بمزيد من التفصيل في مشروع المادة ٨٩ بشأن العقود الكمية، وفي تعريف هذه العقود في مشروع المادة ١ (٢). وأعرب عن القلق مجدداً في هذا الصدد من أن أحكام العقود الكمية الواردة في مشروع الاتفاقية تتيح مجالا واسعا جدا للخروج عن الأحكام الإلزامية التي ينص عليها مشروع الاتفاقية. وأبدى ذلك الوفد تحفظا صريحا على أحكام العقود الكمية، كما أعرب عن رغبته في إنعام النظر في هذه المسألة التي لا يرى أنها تحظى بتوافق الآراء.

٢٨٠- وأحاط الفريق العامل علما بتلك المداخلة. ولوحظ أن مسألة العقود الكمية كان قد نُظر فيها خلال القراءة الثالثة لمشروع الاتفاقية في دورة الفريق العامل الأخيرة (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٦١-١٧٢) وأن هذا الموضوع غير مُدرج في جدول أعمال دورته الحالية.

ثالثاً - مسائل أخرى

تخطيط الأعمال المقبلة

٢٨١- أحاط الفريق العامل علماً بأن من المزمع عقد دورته الحادية والعشرين في الفترة من ١٤ إلى ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ في فيينا وأنه سيُجري فيها استعراضاً نهائياً لمشروع الاتفاقية بغرض إحالة النص الذي سيُقرّه إلى اللجنة في دورتها الحادية والأربعين التي ستعقد في عام ٢٠٠٨.
