

Distr.: Limited
23 March 2004*
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة الثالثة عشرة
نيويورك، ٣-١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤

قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً]

إعادة صياغة مؤقتة لمواد مشروع الصك التي تناولها تقرير الفريق العامل
الثالث عن أعمال دورته الثانية عشرة (A/CN.9/544)

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	١	مقدمة.....
٣	٢	أولاً- عنوان مشروع الصك.....
٣	٣-٤	ثانياً- نطاق الانطباق والأطراف المنفذة.....
٣	٣	ألف- تعريف "الطرف المنفذ" في المادة ١ (هـ).....
٤	٤	باء- تعريف "الطرف المنفذ البحري" و "الطرف المنفذ غير البحري".....
٦	٥	ثالثاً- نطاق الانطباق والتلف الموضوع أو غير الموضوع (مشروع المادة ١٨ (٢)).....

* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة لما تشهده الأمانة حالياً من نقص في الموارد من الموظفين.



الصفحة	الفقرات
٧	٦ .. رابعا- نطاق الانطباق: تعريف عقد النقل ومعاملة المرحلة البحرية من الرحلة (مشروعا المادتين ١ (أ) و٢) ..
١٠	١٠-٧ خامسا- الإعفاءات من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات (مشروع المادة ١٤)
١٠	٧ ألف- مشروع المادة ١٤
١٤	١٠-٨ باء- "الأخطار المستثناة"
١٧	١١ سادسا- التزامات الناقل بشأن الرحلة البحرية (مشروع المادة ١٣)
١٨	١٢ سابعا- مسؤولية الأطراف المنفذة (مشروع المادة ١٥)

مقدمة

١ - نظر الفريق العامل الثالث، خلال دورته الثانية عشرة، في عدد من أحكام مشروع الصك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] كما يرد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.32). وقد طُلب إلى الأمانة أن تتولى إعداد مشروع منقح للأحكام التي نظرها الفريق، وذلك على أساس المداولات والاستنتاجات التي توصل إليها خلال دورته الثانية عشرة والتي ترد في تقرير الدورة (A/CN.9/544). وترد في الأبواب من الأول إلى السابع أدناه إعادة الصياغة المؤقتة لتلك المواد.

أولاً - عنوان مشروع الصك

٢ - تولى الفريق العامل، حسب ما ورد في الفقرات من ١٦ إلى ١٩ من الوثيقة A/CN.9/544، النظر في عنوان مشروع الصك. ولأغراض المناقشة سيظل عنوان مشروع الصك بالصيغة التالية: "مشروع صك بشأن نقل البضائع [جزئياً أو كلياً] [بحراً]" إلى حين أن يتخذ الفريق العامل قراراً بشأنه.^(١)

ثانياً - نطاق الانطباق والأطراف المنفذة

ألف - تعريف "الطرف المنفذ" في المادة ١ (هـ)

٣ - علاوة على النظر في التعريف المقترح في الفقرة ٤ أدناه، تولى الفريق العامل في الفقرات من ٣٤ إلى ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/544 النظر في نص مشروع المادة ١ (هـ) كما يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32. ولئن أعرب الفريق العامل عن تأييده لاستبعاد الأطراف المنفذة غير البحرية من مشروع الصك عندما ناقش المسألة في الفقرات ٢١ إلى ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/544، فإن تعريف "الطرف المنفذ" قد نُظر فيه كذلك بالصيغة التي جاء بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 دون استبعاد لهذه الأطراف. وبذلك يكون النص المنقح المؤقت لمشروع المادة ١ (هـ)، بعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، كالآتي:

(١) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/544، قرّر الفريق العامل الاحتفاظ بالعنوان الحالي دون تغيير لأغراض مناقشته في المستقبل.

"(هـ) يقصد بتعبير 'الطرف المنفذ' أي شخص غير الناقل يقوم فعليا بأداء أو يتعهد بأن يقوم فعليا بأداء^(٢) أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بما في ذلك^(٣) نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته^(٤). ولا يشمل تعبير 'الطرف المنفذ' أي شخص يستعين به الشاحن أو المرسل إليه، أو يكون مستخدما لدى شخص (غير الناقل) يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو وكيله^(٥) أو متعاقدا عاديا معه أو متعاقدا من الباطن معه." (٦)

باء - تعريف "الطرف المنفذ البحري" و "الطرف المنفذ غير البحري"

٤ - جاء في الفقرات من ٢٨ إلى ٣٣ من الوثيقة A/CN.9/544 أن الفريق العامل تناول مقترحات لتعريف الأطراف البحرية والأطراف غير البحرية. وإذا قرّر الفريق العامل في نهاية المطاف استبعاد "الأطراف المنفذة البحرية" من تعريف "الطرف المنفذ" الوارد في المادة ١ (هـ) كما جاء في الفقرة ٣ أعلاه، فسيتمّ إدخال تعديل طفيف على هذا التعريف كما هو مشار إلى ذلك أدناه. وبذلك تكون الصيغة المنقحة المؤقتة للتعريف المقترح 'للطرف المنفذ البحري'

(2) وفقا لما ذكر في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/544، اتخذ الفريق العامل قرارا مؤقتا بأن تدرج في التعريف عبارة "يتعهد بأن يقوم فعليا بأداء"، دون معقوفتين، من أجل توسيع نطاق التعريف ومن أجل توضيح حدوده من حيث الأداء الفعلي بمقتضى عقد النقل.

(3) طلب الفريق العامل إلى الأمانة، حسب ما أشير إليه أيضا في الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/544، أن تنظر في إضافة عبارة جامعة، مثل "ضمن وظائف أخرى" أو "في جملة أمور" أو "وظائف مماثلة"، إلى قائمة وظائف الناقل. وقد أضيفت هنا عبارة "بما في ذلك".

(4) وفقا لطلب الفريق العامل (انظر الفقرة ٤٢ من الوثيقة A/CN.9/544) بشأن تقصير التعريف، حذفت العبارة "بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفا في عقد النقل أو مذكورا فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه".

(5) وفقا لما ذكر في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/544، شُدد على أن التعريف لا ينبغي أن يشمل المستخدم أو الوكيل كطرف منفذ.

(6) وفقا لما ذكر في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/544، لوحظ أنه إذا قرر الفريق العامل أن يستبعد الأطراف المنفذة غير البحرية من انطباق مشروع الصك، فسيتمّ أن تدرج في هذا التعريف العام الوارد في المادة ١ (هـ) عبارة على نسق التعريف المقترح الوارد في الفقرة ٤ أدناه والذي يشمل الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية على السواء.

و'الطرف المنفذ غير البحري'، بعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، كالآتي:^(٧)

"(هـ) يقصد بتعبير 'الطرف المنفذ' أي شخص غير الناقل يقوم فعليا بأداء أو يتعهد بأن يقوم فعليا بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بما في ذلك نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته. ويشمل تعبير 'الطرف المنفذ' الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية كما هي معرّفة في الفقرتين الفرعيتين (و) و(ز) من هذه الفقرة، ولكنه^(٨) لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو المرسل إليه، أو يكون مستخدما لدى شخص (غير الناقل) يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو وكيله أو متعاقدا عاديا معه أو متعاقدا من الباطن معه."

"(و) يقصد بتعبير 'الطرف المنفذ البحري' أي طرف منفذ يؤدي أيا من مسؤوليات الناقل أثناء الفترة بين وصول البضاعة إلى ميناء التحميل [أو، في حالة إعادة الشحن، إلى أول ميناء تحميل] ومغادرتها ميناء التفريغ [أو ميناء التفريغ النهائي، حسبما يكون الحال].^(٩) ولا تعتبر الأطراف المنفذة التي تؤدي أيا من مسؤوليات الناقل داخليا أثناء الفترة بين مغادرة البضاعة أحد الموانئ ووصولها إلى ميناء تحميل آخر أطرافا منفذة بحرية."

(7) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/544، هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أن تلك التعاريف هي أساس جيد لمواصلة النقاش حول كيفية تعريف الأطراف المنفذة البحرية وغير البحرية، وعلى أن النهج الجغرافي للتعريف هو نهج ملائم. ووردت مثلما وردت الإشارة في الفقرة نفسها إلى أن الخبرة في إطار القانون الوطني في بعض الدول تشير إلى أن تطبيق النهج الجغرافي (على الرغم من أنه ملائم عموما) يمتثل أن يؤدي إلى كثير من التقاضي.

(8) أدرجت عبارة "ويشمل تعبير 'الطرف المنفذ' الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية كما هي معرّفة في الفقرتين الفرعيتين (و) و(ز) من هذه الفقرة في التعريف العام "للطرف المنفذ" تحسبا لاستبعاد الأطراف المنفذة غير البحرية. انظر الحاشية ٦ أعلاه.

(9) وفقا لما ذكر في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/544، كان هناك تأييد داخل الفريق العامل لاقتراح إدراج النقل الداخلي ضمن الميناء في تعريف الطرف المنفذ البحري، وذلك مثلا كما في حالة النقل بشاحنة من رصيف إلى آخر، ولكن كان هناك على نطاق واسع رأي ذهب إلى أن النقل بين ميناءين مختلفين مكانيا ينبغي أن يعتبر جزءا من وظائف الطرف المنفذ غير البحري. وهذا التوضيح يمكن أن يتحقق بأن تدرج هنا عبارة "بما في ذلك النقل الداخلي ضمن الميناء". كما اقترح في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/544 أن يعتبر الناقل بالسكك الحديدية طرفا منفذا غير بحري، حتى وإن قام بمخدمات داخل ميناء. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في هذا الاقتراح.

"(ز) يقصد بتعبير 'الطرف المنفذ غير البحري' أي طرف منفذ يؤدي
من مسؤوليات الناقل قبل وصول البضاعة إلى ميناء التحميل أو بعد مغادرة البضاعة
ميناء التفريغ." (١٠)

ثالثاً- نطاق الانطباق والتلف الموضع أو غير الموضع (مشروع المادة ١٨ (٢))

٥- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٨ (٢) كما جاء في الفقرات من ٤٣ إلى ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544. وكما أشار في الفقرة ٥٠ (١١) من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل أنه سيكون من المناسب إبقاء مشروع المادة بين معقوفتين إلى أن يبت الفريق في حد المسؤولية المبين في مشروع المادة ١٨ (١). ومن ثم يظل النص المؤقت لمشروع المادة ١٨ (٢) كالآتي:

"٢- بصرف النظر عن الفقرة ١، إذا تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت أثناء نقلها بحراً أو أثناء النقل السابق أو اللاحق لنقلها بحراً، ينطبق أعلى حد للمسؤولية تنص عليه الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية التي تحكم مختلف أجزاء النقل." (١٢)

(10) جرى الإعراب في الفقرة ٣٣ من الوثيقة A/CN.9/544 عن شاغل بشأن ما إن كان ينبغي أن يتناول التعريف الأطراف المنفذة الكائنة في دول غير متعاقدة. وأشار إلى إمكان النظر في هذه المسألة لاحقاً، لدى النظر في الاتفاقية ككل، إذا اعتبرت ملائمة على ضوء الشواغل المتعلقة بالبحث عن المحكمة المناسبة ومسألة إنفاذ الأحكام القضائية الأجنبية.

(11) في الفقرة ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544، أحاط الفريق العامل علماً بأن الآراء منقسمة بالتساوي تقريباً بين أولئك الذين يجذون حذف مشروع المادة ١٨ (٢) بكاملها وأولئك الذين يجذون الإبقاء عليها. وقد تمسك الذين جاذوا الحذف بموقفهم بقوة. بيد أن بعض الذين جاذوا الإبقاء على الحكم في الوقت الحالي، فعلوا ذلك مع اختلافات طفيفة في الرأي. وقرّر الفريق العامل أنه سيكون من المناسب إبقاء مشروع المادة بين معقوفتين إلى أن يبت الفريق في حد المسؤولية المبين في مشروع المادة ١٨ (١).

(12) وفقاً لما ذكر في الفقرتين ٤٧ و ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544، كان هناك تأييد قوي لحذف المادة ١٨ (٢). والبعض من الذين جاذوا الإبقاء على الحكم في الوقت الحالي، فعلوا ذلك مع اختلافات طفيفة في الرأي. ومثلما وردت الإشارة في الفقرة ٤٦ من الوثيقة A/CN.9/544، فقد رُئي أن تغيّر عبارة "الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية" إلى "الأحكام الإلزامية الدولية أو الوطنية". واقترح تنقيح آخر يتمثل في إبقاء المادة ١٨ (٢) بين معقوفتين إلى حين إدراج حدود المسؤولية في المادة ١٨ (١)، ولكن مع وضع عبارة "الوطنية" بين معقوفتين، اتساقاً مع النص الحالي للمادة ٨. وذهب اقتراح بديل آخر إلى إمكانية أن تقرّر المادة ١٨ (١) حد المسؤولية الخاص بالتلف الموضع بينما يمكن أن تقرر المادة ١٨ (٢) حداً ثانياً للمسؤولية يخص التلف غير الموضع دون أي إشارة إلى حدود المسؤولية الأخرى الواردة في الأحكام الإلزامية الدولية والوطنية.

رابعاً- نطاق الانطباق: تعريف عقد النقل ومعاملة المرحلة البحرية من الرحلة (مشروعاً المادتين ١ (أ) و ٢)

٦- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادتين ١ (أ) و ٢، كما جاء في الفقرات من ٥١ إلى ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/544. وبذلك تكون الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادتين ١ (أ) و ٢،^(١٣) بعد المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، كالآتي:

"المادة ١-التعريف

"لأغراض هذا الصك:

(أ)^(١٤) يقصد بتعبير عقد النقل العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة عن طريق البحر من مكان^(١٥) في إحدى الدول إلى مكان في دولة أخرى، مقابل دفع أجرة نقل؛ ويجوز أن يتضمن هذا العقد أيضاً تعهداً من هذا الناقل بنقل البضاعة بوسائل أخرى قبل النقل عن طريق البحر أو بعده.^(١٦)

(13) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/544، كان الرأي السائد في الفريق العامل أن الخيارات ألف وباء وحيم من مشروع المادة ٢ (١) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32 ينبغي حذفها من النص المنقح المقبل لمشروع الصك. وإضافة إلى ذلك، ووفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل الإبقاء على الاقتراح الثاني لمشروع المادتين ١ و ٢ (١) لمواصلة المناقشة في دورة قادمة.

(14) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/544، قُدِّم اقتراح لصيغة بديلة أخرى للمادة ١ (أ) كالآتي:

"يقصد بتعبير "عقد النقل" العقد الذي يتعهد الناقل بمقتضاه بنقل البضاعة، مقابل دفع أجرة النقل، من مكان في إحدى الدول إلى مكان في دولة أخرى، اذا:

١- تضمن العقد تعهداً بنقل البضاعة عن طريق البحر من مكان في إحدى الدول إلى مكان في دولة أخرى عن طريق البحر؛ أو

٢- كان يجوز للناقل أن ينفذ العقد، جزئياً على الأقل، بنقل البضاعة عن طريق البحر من مكان في إحدى الدول إلى مكان في دولة أخرى ونقلت البضاعة هكذا فعلاً.

واضافة إلى ذلك، يجوز أيضاً أن يتضمن عقد النقل تعهداً بنقل البضاعة بوسائل أخرى قبل النقل الدولي عن طريق البحر أو بعده."

(15) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/544، و نظراً للصعوبات المتوقعة في تعريف "الميناء"، كان الرأي السائد هو أنه يمكن استخدام كلمة "مكان" الأكثر حياداً، نظراً للتركيز على النقل عن طريق البحر المعرب عنه طوال مشروع الحكم.

(16) وفقاً لما ذكر كذلك في الفقرة ٦٩ من الوثيقة A/CN.9/544، واتساقاً مع شبه الجملة الأخيرة من الصيغة البديلة المقترحة في الفقرة ٧٥ من الوثيقة A/CN.9/544 (انظر أيضاً الحاشية ١٤ أعلاه)، اقترح أن يكون نص شبه الجملة الثانية في الفقرة الفرعية ١، كما يلي: "وإضافة إلى ذلك، يجوز أن يتضمن هذا العقد أيضاً تعهداً من هذا الناقل بنقل البضاعة بوسائل أخرى قبل هذا النقل الدولي عن طريق البحر أو بعده."

"المادة ٢- نطاق الانطباق

- "١- رهنا بالفقرة ٣، ينطبق هذا الصك على جميع عقود النقل اذا
- (أ) كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو
- (ب) كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو
- (ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم الاختيارية المحددة إما في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]^(١٧)
- (د)^(١٨) كان عقد النقل ينص على أن هذا الصك، أو قانون أية دولة يجعله نافذ المفعول، هو الذي يحكم العقد.^(١٩)
- "١ مكرراً- يعتبر العقد الذي يتضمن خيار نقل البضاعة عن طريق البحر عقداً للنقل بمقتضى الفقرة ١ (أ)، بشرط أن تنقل البضاعة فعلاً عن طريق البحر." ^(٢٠)

- (17) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٩ من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل الإبقاء على النص بين معقوفتين لمواصلة المناقشة حوله في دورة قادمة.
- (18) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٥٨ من الوثيقة A/CN.9/544، أعرب عن تأييد عام لحذف الفقرة الفرعية (د) كما ترد في الخيارات ألف وباء وجيم من مشروع المادة ٢ (١) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32.
- (19) لعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في الاقتراح (انظر الفقرة ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/544) الداعي إلى الاستعاضة في بداية مشروع الحكم عن عبارة "عقد النقل" بعبارة "عقد النقل أو أي عقد ذي صلة" أو بعبارة "عقد النقل أو أي عقد يتصل بتنفيذ عقد النقل".
- (20) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٤ من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل الاحتفاظ بالاقتراح الثاني لمشروع المادتين ١ (أ) و ٢ (١) وفق ما جاء في الفقرة ٦٨ من الوثيقة A/CN.9/544 لمواصلة المناقشة في دورة قادمة، رهنا بتغيير موضع الفقرة الفرعية ٢' الواردة بين معقوفتين ووضعها خارج تعريف "عقد النقل" في المادة ١ (أ). وقد نقلت هذه الفقرة الفرعية ٢' لتصبح حالياً الفقرة ٢ (١ مكرراً). وبينما جرى الإعراب عن آراء متباينة بشأن مسألة حذف هذه الفقرة الفرعية (انظر الفقرة ٧٢ من الوثيقة A/CN.9/544)، أو بشأن تحسينها (انظر الفقرة ٧١ من الوثيقة A/CN.9/544)، رئي عموماً أن نص هذه الفقرة الفرعية قد يحتاج إلى قدر كبير من إعادة الصياغة، ورئي أيضاً أنه ينبغي لمشروع الصك أن يراعي الوضع الذي لا يشترط فيه العقد واسطة نقل محددة. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في النهج المتبع في المادة ١٨ (٤) من اتفاقية مونتريال التي نصّها كالآتي: "لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في بحار مائية خارج المطار. غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لقعد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً

"٢- ينطبق هذا الصك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.^(٢١)

"٣- لا ينطبق هذا الصك على مشارطات الاستئجار [أو عقود تأجير السفن أو عقود الحجم أو الاتفاقات المماثلة].^(٢٢)

"٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣، إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول عملاً بمشارطة استئجار [أو عقد تأجير سفينة أو عقد حجم أو اتفاق مماثل]، فإن أحكام هذا الصك تنطبق على العقد المثبت بذلك المستند أو السجل الإلكتروني أو الوارد فيه، اعتباراً من الوقت، وإلى المدى، الذي يحكم فيه المستند أو السجل الإلكتروني العلاقات بين الناقل وأي حائز لا يكون هو المستأجر.^(٢٣)

الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً جويًا، فإن النقل بتلك الوسيلة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي".

(21) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/544، رأى الفريق العامل أن مضمون الفقرة (٢) مقبول عموماً.

(22) بينما كان ثمة اتفاق عام في الفريق العامل (انظر الفقرة ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/544) على أن هنالك أنواعاً معينة من العقود ينبغي أن لا تدرج البتة في مشروع الصك، أو ينبغي أن تدرج على أساس غير إلزامي، مثل العقود التي تكون، في الممارسة، موضع مفاوضات مستفيضة بين الشاحنين والناقلين، كانت هناك آراء مختلفة بشأن أفضل أسلوب تشريعي يمكن استخدامه لاستبعاد العقود التي لا ينبغي لمشروع الصك أن يشملها على أساس إلزامي (انظر الفقرة ٧٨ من الوثيقة A/CN.9/544). واقترح عدم تناول هذه العقود في مشروع المادة ٢ بل في الفصل ١٩ الذي يتناول حرية التعاقد، مع إمكان إضافة إشارة إلى "اتفاقات خدمات الخطوط الملاحية البحرية المنتظمة" التي جاء بياها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34، والتي اقترح تعريف لها في الفقرة ٧٨ من الوثيقة A/CN.9/544. وذهب رأي آخر إلى أنه ينبغي حذف الفقرة (٣)، وأن يجري تناول هذه المسألة في أحكام مشروع الصك التي تتناول حرية التعاقد (انظر الفقرة ٧٩ من الوثيقة A/CN.9/544)، فيما ذهب رأي ثالث إلى أنه بدلاً من تعريف أنواع العقود الواجب استبعادها من نطاق تطبيق مشروع الصك، قد يكون من الأسهل تعريف الأوضاع التي لا يكون من المناسب أن يطبق فيها مشروع الصك إلزامياً (انظر الفقرة ٨٠ من الوثيقة A/CN.9/544). وبما أنه طلب إلى الأمانة أن تعد مشروعاً منقحاً لهذه المادة، مع خيارات محتملة، فإن الفريق العامل قد يود أن يجري المزيد من المناقشات والتوضيحات بشأن هذه المسألة، فيما يتعلق مثلاً بما إذا كان نطاق الانطباق ينبغي أن يتحدد على أساس أنواع وثائق النقل التي ستدرج في النظام الإلزامي، أو ما إذا كان هذا الإدراج ينبغي أن يستند إلى عقد النقل أو إلى نوع التجارة المزمع إدراجها في النظام الإلزامي.

(23) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٣ من الوثيقة A/CN.9/544، فإنه بإعادة نظر محتملة في مكان الفقرة (٤) بعد مناقشة الفصل ١٩، رأى الفريق العامل أن مضمون مشروع الحكم مقبول عموماً. وتقرر إبقاء العبارة "[أو عقود تأجير السفن أو عقود الحجم أو الاتفاقات المماثلة]" بين معقوفتين لمواصلة مناقشتها.

"٥- إذا كان العقد ينص على نقل البضاعة مستقبلاً في سلسلة من الشحنات فإنّ هذا الصك ينطبق على كل شحنة منها طالما كانت الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ تنص على ذلك." (٢٤)

خامساً - الإعفاءات من المسؤولية، والخطأ الملاحي، وأعباء الإثبات (مشروع المادة ١٤)

ألف - مشروع المادة ١٤

٧- حسبما جاء في الفقرات من ٨٥ إلى ١٤٤ من الوثيقة A/CN.9/544، نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٤. ووفقاً لمضمون المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، تكون الصيغة المنقحة المؤقتة لمشروع المادة ١٤، كالآتي: (٢٥)

"المادة ١٤ - أساس المسؤولية

"١- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت [المطالب] (٢٦) أن

(أ) الهلاك أو التلف أو التأخير؛ أو

(ب) الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير [أو أسهم فيه]

(24) وفقاً لما ذكر في الفقرة ٨٤ من الوثيقة A/CN.9/544، فإنه رهنا بإعادة نظر محتملة في مكان الفقرة (٤) بعد مناقشة الفصل ١٩، رأى الفريق العامل أن مضمون مشروع الحكم مقبول عموماً. كما إنه إذا تم الاحتفاظ بالفقرة (١ مكرراً) في مشروع المادة، فينبغي أن تدرج الإشارة إليها مع غيرها من الفقرات في شبه الجملة الأخيرة من هذه الفقرة.

(25) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٠ من الوثيقة A/CN.9/544، أعرب عن تأييد إجماعي لأن تشكّل الصيغة الجديدة الثالثة (فيما يتعلق بالفقرتين الفرعيتين (٢) و(٤))؛ انظر الفقرة ١٠٨ من الوثيقة A/CN.9/544 والصيغة الجديدة الثانية (فيما يتعلق ببقية مشروع المادة ١٤، انظر الفقرة ١٠١ من الوثيقة A/CN.9/544) الأساس للأعمال المقبلة بشأن المادة ١٤ (٢)، رهنا بالاقتراحات الصياغية الإضافية المشار إليها في الفقرات من ٨٥ إلى ١٤٤.

(26) كما اقترح في الفقرتين ١٠٥ و ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/544، تمت الاستعاضة عن كلمة "الشاحن" بكلمة "المطالب"، بيد أن الفريق العامل قد يودّ أن ينظر في إمكانية إدراج تعريف لكلمة "المطالب" في مشروع المادة ٦٣ من مشروع الصك عندما يناقش ذلك الحكم.

وقع أثناء فترة مسؤولية الناقل كما هي محددة في الفصل ٣، ما لم [وبقدر ما] يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ١٤ مكرراً^(٢٧) خطأً تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر [أو أسهم فيه].

"٢-^(٢٨) دون مساس بالفقرة ٣،^(٢٩) إذا قام الناقل،^(٣٠) بدلا من إثبات عدم وجود خطأً على النحو المنصوص عليه في الفقرة ١،^(٣١) بإثبات [وبقدر ما يثبت] أن الهلاك أو التلف أو التأخر كان بسبب حدث من الأحداث التالية:

..... [تدرج هنا "الأخطار المستثناة"، انظر الفصل بء أدناه]

فيكون الناقل مسؤولاً عن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر^(٣٢) إذا أثبت [وبقدر ما يثبت]^(٣٣) المطالب:

١٤، أن خطأً من الناقل أو من شخص مذكور في المادة ١٤ مكرراً تسبب [أو أسهم] في الحدث الذي يستند إليه الناقل بموجب هذه الفقرة؛ أو

(27) هذه إشارة إلى مشروع المادة ١٥ (٣) الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، التي وافق الفريق العامل على ضرورة أن تصبح مادة مستقلة تحمل مؤقنا الرقم ١٤ مكرراً. انظر الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/544 والمناقشة التي دارت بشأن مشروع المادة ١٥ (٣) والتي يرد موجز بها في الفقرات ١٦٦-١٧٠.

(28) حسب ما ذكر في الفقرة ١١٥ من الوثيقة A/CN.9/544، ربما أصبحت أحكام الإثبات المضاد الواردة في الفقرتين الفرعيتين ١٤ و ١٥ من الفقرة (٢) غير واضحة بإدخال التغييرات الصياغية المختلفة على هذا الحكم. وقد اقترح أن تقسم الفقرة ٢ إلى جملتين منفصلتين بغية توضيح هذه المشكلة المحتملة. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في هذا التوضيح المقترح.

(29) أضيفت العبارة "دون مساس بالفقرة ٣" لتوضيح العلاقة بين الفقرتين الفرعيتين (٢) و (٣) بناءً على ما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/544.

(30) أضيفت العبارة "[وبقدر ما يثبت]" بناءً على ما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/544.

(31) أزيلت المعقوفتان المحيطتان بالعبارة "بدلاً من إثبات عدم وجود خطأً على النحو المنصوص عليه في الفقرة ١" بناءً على ما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/544.

(32) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٣ من الوثيقة A/CN.9/544، اقترح أن يستعاض عن العبارة "فلا تنشأ مسؤوليته عن الهلاك أو التلف أو التأخر إلا" بعبارة "فتبقى مسؤولية الناقل أو تستمر" أو بعبارة "فيكون الناقل مسؤولاً عن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر".

(33) حُذفت عبارة "إلا في حالة إذا ما أثبت" واستعُض عنها بعبارة "إلا إذا أثبت [وبقدر ما يثبت]" بناءً على ما اتفق عليه الفريق العامل في الفقرة ١١٢ من الوثيقة A/CN.9/544.

٢٤ " أن حدثا غير الأحداث المبينة في هذه الفقرة^(٣٤) أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير. وفي هذه الحالة تُحدّد^(٣٥) المسؤولية وفقا للفقرة ١.^(٣٦)

٣" - بقدر ما يثبت [المطالب]^(٣٧) [أن ثمة] [أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع بسبب] [أن الهلاك أو التلف أو التأخر يمكن أن يكون قد وقع بسبب]؛^(٣٨)

١٤ " عدم جدارة السفينة بالإبحار؛ أو

٢٤ " عدم تزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو

٣٤ " أن عناصر السفينة أو أجزاء أخرى من السفينة تنقل فيها البضاعة (بما في ذلك الحاويات، عندما يوفرها الناقل، التي تنقل البضاعة فيها أو عليها) لم تكن ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والمحافظة عليها.

يكون^(٣٩) الناقل مسؤولا بموجب الفقرة ١ ما لم يثبت،

(أ) أنه امتثل لالتزامه بتوخي الحرص الواجب كما هو مشروط بموجب المادة ١٣ (١). [؛ أو

(34) وفقا لما ذكر في الفقرة ١١١ من الوثيقة A/CN.9/544، يمكن أن يوحي نص الفقرة ٢ ٢٤ " بنتيجة غير مقصودة هي أن من الضروري للشاحن أو المطالب إثبات السبب الإضافي للهلاك وكذلك إثبات أن ذلك السبب ليس مدرجا في قائمة "المخاطر المستثناة" الواردة في الفقرة ٢ ١٤ ". وقد اقترح أن تعالج هذه النتيجة غير المقصودة بأن تدرج في الفقرة ٢ ٢٤ "، بعد عبارة "أن حدثا غير الأحداث المبينة في هذه الفقرة" عبارة إضافية هي "يستند إليه الناقل". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في إضافة هذه العبارة.

(35) لزيادة التيقن، تمت الاستعاضة عن كلمة "تُحدّد" بكلمة "تُحدّد".

(36) وفقا لما ذكر في الفقرة ١١٤ من الوثيقة A/CN.9/544، أضيفت إلى آخر الفقرة الفرعية ٢٤ " الجملة "وفي هذه الحالة، تُحدّد المسؤولية وفقا للفقرة ١" من أجل التعبير صراحة عن الاتفاق العام على أنه ينبغي الرجوع إلى الفقرة ١ في الحالة التي يثبت فيها الشاحن أو المطالب وجود سبب للتلف يعزى إلى الناقل ولكن غير مدرج في قائمة "المخاطر المستثناة" الواردة في الفقرة الفرعية ٢٤ ".

(37) انظر الحاشية ٢٦ أعلاه.

(38) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٣٢ من الوثيقة A/CN.9/544، أعرب الفريق العامل عن رأي مفاده أن النص ينبغي الاحتفاظ به مع تمجيه البديلين لإمعان النظر فيه والتشاور حوله قبل اتخاذ قرار في هذا الشأن. وارتئي أنه قد تكون هناك حاجة إلى زيادة استكشاف مفهوم "أرجحية السبب" الذي يعزى إلى واحدة من الوقائع المبينة في الفقرات الفرعية ١٤ "، أو ٢٤ "، أو ٣٤ ". واقترحت أيضا في هذا الخصوص صيغة على غرار التالية: "[أن الهلاك أو التلف أو التأخر يمكن أن يكون قد تسبب فيه]" كصيغة ممكنة للبديل الثالث.

(39) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٠٣ من الوثيقة A/CN.9/544، أبديت ملاحظة صياغية بشأن الصيغة الجديدة للمادة في مجملها وهي أن عبارة "shall be liable" وعبارة "is liable" الإنكليزيتين كلتيهما قد استخدمتا، وأنه ينبغي السعي إلى تحقيق الاتساق في هذا الصدد.

(ب) أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب أي من الظروف^(٤٠) المذكورة في '١' و'٢' و'٣' أعلاه.^(٤١)

"٤- في حالة ما إذا كان خطأ الناقل أو خطأ شخص مذكور في المادة ١٤ مكررا قد أسهم، إلى جانب أسباب مرافقة لا يكون الناقل مسؤولا عنها في الهلاك أو التلف أو التأخر، تحدد [المحكمة] الكمية التي يكون الناقل مسؤولا عنها، دون مساس بحق الناقل في أن يضع حدودا لمسؤوليته على النحو المنصوص عليه في المادة ١٨، بالتناسب مع المدى الذي يعزى الهلاك أو التلف أو التأخر لخطأ الناقل. [لا يجوز للمحكمة أن تقسم المسؤولية على أساس التساوي إلا إذا لم يكن بوسعها تحديد التقسيم الفعلي أو إذا قررت أن التقسيم الفعلي هو على أساس التساوي]."^(٤٢)

(40) سعيا إلى تحقيق قدر أكبر من الوضوح، اقترح أن يستعاض عن كلمة "الوقائع" بكلمة "الظروف" ذات المعنى الأشمل، أو بدلا من ذلك بكلمة "حوادث" أو "مسائل".

(41) لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر في الهيكل البديل للفقرة (٣) الذي أخذ به علما والذي يرد في الفقرة ١٣٤ من الوثيقة A/CN.9/544 على النحو التالي:

"٣- لا يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناتج عن عدم جدارة السفينة بالبحار حسبما [يدعيه] [يتبته] المطالب، طالما أثبت الناقل

"(أ) أنه امتثل لالتزامه بتوخي الحرص الواجب كما هو مشروط بموجب المادة ١٣ (١). [؛ أو

"(ب) أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن بسبب أي من الوقائع المذكورة في '١' و'٢' و'٣' أعلاه.".

(42) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٤٣ من الوثيقة A/CN.9/544، تمثل اقتراح مقبول على نطاق واسع في أن تضاف بين معقوفتين الجملة الأخيرة المقترحة في الصيغة الجديدة الثانية وهي على النحو التالي: "[لا يجوز للمحكمة أن تقسم المسؤولية على أساس التساوي إلا إذا لم يكن بوسعها تحديد التقسيم الفعلي أو إذا قررت أن التقسيم الفعلي هو على أساس التساوي]". وارتئي على نطاق واسع أنه يمكن الاستناد إلى ذلك النص في المناقشة اللاحقة. وأبدي اقتراح آخر يقصد منه مراعاة الحالة التي عولجت في الفقرة ٢ '٢' والتي لا يكون فيها التلف ناجما عن خطأ فعلي، وهو يتمثل في إعادة صياغة الفقرة على النحو التالي:

"٤- في الحالة التي يكون فيها خطأ الناقل أو شخص مذكور في المادة ١٤ مكررا [أو حدث غير الذي اعتمد عليه الناقل] قد أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر إضافة إلى الأسباب المترافقة التي لا يكون الناقل مسؤولا عنها، تحدد [المحكمة] الكمية التي يكون الناقل مسؤولا عنها، دون المساس بحقه في وضع حدودا لمسؤوليته وفقا لما هو منصوص عليه في المادة ١٨، وذلك بالتناسب مع المدى الذي يعزى الهلاك أو التلف أو التأخر إلى ذلك الخطأ [أو الحدث]."

باء - "الأخطار المستثناة"

٨- كما جاء في الفقرات من ١١٧ إلى ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/544، نظر الفريق العامل في نص "الأخطار المستثناة" الواردة في مشروع المادة ١٤ الذي تضمنته الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32. ووفقاً لمضمون المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، تكون الصيغة المنقحة المؤقتة لقائمة "الأخطار المستثناة" الواردة في مشروع المادة ١٤، كالآتي:

- "(أ) [القضاء والقدر، و]^(٤٣) الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والإرهاب،^(٤٤) وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛^(٤٥)
- "(ب) تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام^(٤٦) أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به]؛^(٤٧)
- "(ج) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛
- "(د) الإضرابات، أو إغلاق المنشآت في وجه العمال، أو التوقف عن العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛^(٤٨)

(43) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/544، أعرب عن تأييد واسع النطاق داخل الفريق العامل لاقتراح الإبقاء على استثناء "القضاء والقدر".

(44) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢١ من الوثيقة A/CN.9/544، كان الرأي العام السائد داخل الفريق العامل هو أنه ينبغي إدراج القرصنة والإرهاب في القائمة.

(45) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، اقترح أيضاً توسيع نطاق الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) بإضافة العبارة "وجميع الأحداث الأخرى التي ليست خطأ من الناقل". ولعلّ بالفريق العامل يودّ أن ينظر في هذا الاقتراح.

(46) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، شكك في عبارة "الحكام" باعتبارها لا معنى لها على ضوء الواقع السياسي المعاصر. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في هذه المسألة في المستقبل.

(47) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٢ من الوثيقة A/CN.9/544، جرى الإعراب عن تأييد الاقتراح الداعي إلى إزالة المعقوفتين والمحافظة على النص، غير أنه طرح سؤال عما إذا كانت عبارة "بما في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به" تشمل أيضاً الحالة التي يقوم فيها المطالب بالبضاعة المشحونة بحجز السفينة. واقترح توضيح معنى تلك العبارة. ويمكن أن يتحقق التوضيح المقترح بالعودة إلى لغة المادة الرابعة - ٢ - ج من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي، حيث تستبعد عبارة "الحجز بموجب إجراء قانوني" صراحة حجز السفينة. انظر أيضاً الاقتراح الوارد في الحاشية ٤٥ أعلاه.

(48) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٣ من الوثيقة A/CN.9/544، أخذ الفريق العامل علماً بالرأي القائل بأنه قد يكون من الضروري أن تميز الفقرة الفرعية بين الإضرابات العامة والإضرابات التي قد تحدث في منشأة الناقل وقد

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

"(و) وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛"^(٤٩)

"(ز) وجود عيوب خفية في السفينة"^(٥٠) يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛"^(٥١)

"(ح) مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛"^(٥٢)

"(ط) ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملا بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ١٢ والمادة ١٣ (٢)، عندما تصبح البضاعة خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو عندما يُضَحَّى بها؛

"(ي) أي سبب آخر يكون ناشئا دون خطأ فعلي أو إلمام فعلي من جانب الناقل، أو دون خطأ فعلي أو إهمال فعلي من جانب وكلاء الناقل أو مستخدميه، ولكن يقع عبء الإثبات على الشخص الذي يطالب بالاستفادة من هذا الإعفاء لبيان أنه لا الخطأ الفعلي أو الإلمام الفعلي من جانب الناقل ولا الخطأ أو الإهمال من جانب وكلاء الناقل أو مستخدميه ساهم في حدوث الهلاك أو التلف.""^(٥٣)

يقع بعض الخطأ فيها على الناقل. ووفقا لما ذكر أيضا في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، أعرب عن عدم يقين حول المعنى الدقيق لعبارة "المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة". ولعل الفريق العامل يود أن يولي المزيد من النظر في هذه المسألة.

(49) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، اقترح أن يوضح أن التغليف أو الوسم يجب أن يكون قد تم "من جانب الشاحن". ولعل الفريق العامل يود أيضا أن يولي مزيد النظر في هذا الاقتراح.

(50) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، كان هناك تأييد للرأي القائل بأن هذه الفقرة ينبغي أن توضح أن العيوب الخفية المشار إليها هي العيوب الخفية في السفينة.

(51) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، أشير إلى أنه إذا استخدمت عبارة "الحرص الواجب" في موضع آخر، وذلك مثلا في مشروع المادة ١٣، فينبغي أن تستخدم أيضا في الفقرة الفرعية (ز)، من أجل الاتساق.

(52) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/544، اقترح حذف عبارة "أو من ينوب عنهم" الواردة في هذه الفقرة باعتبار أنها تسبب الالتباس. ولعل الفريق العامل يود أيضا أن يولي مزيد النظر في هذا الاقتراح.

(53) هذا نص المادة الرابعة ٢ - ف من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي أدرج لمناقشته في المستقبل. فوفقا لما ذكر في الفقرتين ١١٧ و ١٢٩ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على أن قائمة "المخاطر المستثناة"

٩- وفقاً لما ذكر في الفقرة ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/544، جرى الإعراب في الفريق العامل عن التأييد لأن يكون الاستثناءان للنهج العام، القائل بإدراج قائمة الأخطار الواردة من المادة الرابعة - ٢ - ج إلى المادة الرابعة - ٢ - ف من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسي هما حذف المادة الرابعة - ٢ - أ (الخطأ في الملاحية) وإعادة صياغة المادة الرابعة - ٢ - ب (الاستثناء المتعلق بالحريق) لتجسيد انطباقه بصورة محددة على المرحلة البحرية من عملية النقل. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٨ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على ترك الاستثناء المتعلق بالحريق والاستثناء المتعلق بالخطأ الملاحية، المستبعد حالياً في الفصل ٦، مشروع المادة ٢٢ من مشروع الصك (A/CN.9/WG.III/WP.32)، وجعلهما منفصلين عن قائمة "الأخطار المستثناة" الواردة في مشروع المادة ١٤، لكي ينظر مستقبلاً في أفضل مكان لإدراجهما في مشروع الصك. وسيبقى النص الخاص بالحريق في كلا البديلين ألف وباء من مشروع المادة ٢٢ كما هو حالياً:

"المادة ٢٢ - مسؤولية الناقل

[...]

"نشوب حريق على السفينة، ما لم ينشأ بسبب خطأ أو تقصير تبقي من جانب الناقل."^(٥٤)

١٠- وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/544، فإن الرأي الذي ساد في الفريق العامل يدعو إلى ضرورة أن يستمر حذف استثناء الخطأ الملاحية، ولكن أيضاً إلى ضرورة أن ينظر في المناقشات القادمة في أثر ذلك القرار فيما يتعلق بأعباء الإثبات.

سادساً - التزامات الناقل بشأن الرحلة البحرية (مشروع المادة ١٣)

١١- حسبما جاء في الفقرات من ١٤٥ إلى ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/544، نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٣. ووفقاً للمناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، تكون الصيغة المنقحة المؤقتة للمادة ١٣، كالاتي:

ينبغي أن تُدرج في مشروع الصك، وأن مضمون ومحتوى الاستثناءات الواردة في القائمة ينبغي أن يكونا مستوحين من قواعد لاهاي ولاهاي - فيسي، بما فيها المادة الرابعة - ٢ - ف.

(54) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٢٦ من الوثيقة A/CN.9/544، فإنه على الرغم من الاتفاق على الإبقاء على استثناء نشوب الحريق، فإن الآراء تباينت في الفريق العامل بشأن نص الاستثناء، ولذلك فقد جرى استساخ نصه دون تغيير.

"المادة ١٣ - الالتزامات الإضافية المنطبقة على الرحلة البحرية

"١- يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها،^(٥٥) بتوخي الحرص الواجب من أجل:

"(أ) جعل السفينة وإبقائها جديرة بالإبحار؛

"(ب) تزويد السفينة بالعاملين^(٥٦) والمعدات والإمدادات على النحو السليم وإبقائها مزودة بالعاملين^(٥٧) والمعدات والإمدادات طوال الرحلة؛^(٥٨)

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

"[٢- بصرف النظر عن المواد ١٠ و ١١ و ١٣ (١)، يجوز للناقل، أن يضحى بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظاً على السلامة العامة أو

(55) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على أن التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب بشأن جدارة السفينة بالإبحار ينبغي أن يكون واجباً مستمراً، وعليه ينبغي أن تزال جميع المعقوفات الواردة في مشروع المادة ١٣ حول عبارة "وأثناءها" في مشروع المادة ١٣ (١) وعبارة "وإبقائها" في مشروع المادة ١٣ (١) (أ) وعبارة "وإبقاء" في مشروع المادة ١٣ (١) (ج)، والإبقاء على النصوص الواردة بينها. واتفق الفريق العامل أيضاً على أن جعل هذا الالتزام مستمراً يؤثر على توازن المخاطرة بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة في مشروع النص، وأن الفريق العامل ينبغي أن يحرص على وضع ذلك في الاعتبار لدى نظره في بقية الصك.

(56) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/544، تمثل اقتراح صياغي آخر في استخدام عبارة محايدة جنسانياً مثل عبارة "crew" أو "staff" الإنكليزيين بدلا من عبارة "man ... the ship". ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في هذا الاقتراح.

(57) المرجع نفسه.

(58) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/544، طلب الفريق العامل أيضاً من الأمانة أن تدخل التغييرات اللازمة على الفقرة الفرعية (ب) لضمان أن يكون مفهوماً أن هذا الالتزام ذو طابع مستمر. وأشار إلى أن عبارة "طوال الرحلة" يمكن أن تحقق هذا الغرض. وثمة بديل ممكن لذلك يتمثل في إدراج عبارة "وباستمرار" بعد كلمة "على النحو السليم".

على أرواح البشر^(٥٩) من الهلاك^(٦٠) أو على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة.^(٦١)

سابعاً - مسؤولية الأطراف المنفذة (مشروع المادة ١٥)

١٢ - حسبما جاء في الفقرات من ١٥٨ إلى ١٨١ من الوثيقة A/CN.9/544، نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ١٥. وتبعا لمضمون المناقشة التي أجراها الفريق العامل خلال دورته الثانية عشرة، تكون الصيغة المنقحة المؤقتة للمادة ١٤ مكررا والمادة ١٥، كالآتي:

"المادة ١٤ مكررا.^(٦٢)

"رهننا بأحكام الفقرة ١٥ (٤)،^(٦٣) يكون الناقل مسؤولا عن أفعال واغفالات

(أ) أي طرف منفذ، و

(ب) أي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ومستخدموه^(٦٤) ووكلاؤه، يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل. بمقتضى عقد

(59) وفقا لما ذكر في الفقرتين ١٥٦ و ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/544، طلب الفريق العامل من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى وجود خطر داهم، ولكن ينبغي توخي الحذر لعدم المساس بالقواعد الخاصة بالعوارية العامة أو تغييرها. ولتحقيق الاتساق مع نص القاعدة ألف من قواعد يورك-أنتوارب لعام ١٩٩٤ أضيف عبارة "من الهلاك" بعد كلمة "أرواح البشر".

(60) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/544، طلب الفريق العامل أيضا من الأمانة أن تنظر في الاقتراح الصياغي الرامي إلى إدراج إشارة في الحكم إلى الحفاظ على أرواح البشر. وأضيف عبارة "أرواح البشر" قبل عبارة "أو على الممتلكات الأخرى".

(61) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل إبقاء مشروع المادة ١٣ (٢) الوارد بين معقوفتين وفي موقعه الحالي، بهدف النظر، في مرحلة لاحقة، فيما إن كان ينبغي نقله إلى الفصل ١٧ الخاص بالعوارية العامة.

(62) هي المادة ١٥ (٣) سابقا لكنها نقلت ورقمت مؤقتا بمشروع "المادة ١٤ مكررا" بناء على ما اتفق عليه الفريق العامل مثلما يرد في الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/544.

(63) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/544، قرر الفريق العامل استبقاء هذه العبارة الافتتاحية، رغم الاقتراح الداعي إلى أن يستعاض عنها بعبارة "رهننا بمسؤولية الناقل وبتقبيدات المسؤولية المتاحة له" لأن مشروع المادة ١٤ مكررا (مشروع المادة ١٥ (٣) سابقا) تناول الدعاوى المرفوعة ضد الناقل في حين تتناول مشروع المادة ١٥ (٤) (مشروع المادة ١٥ (٥) سابقا) الدعاوى المرفوعة ضد أي شخص غير الناقل.

(64) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على إضافة كلمة "مستخدموه" لكي يعكس مشروع المادة ١٤ مكررا اللغة المستخدمة في مشروع المادة ١٥ (٣) (مشروع المادة ١٥ (٤) سابقا). كما جاء أيضا في الفقرة ١٦٨ أنه أشير، كمسألة صياغية، إلى أنه قد يلزم إجراء مزيد من النظر في

النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الإغفالات. ولا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر واقعا ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

"المادة ١٥ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية"^(٦٥)

"١-^(٦٦) تحمل الطرف المنفذ البحري^(٦٧) التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذا الصك، ويحق له التمتع بما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات للناقل إذا وقع^(٦٨) الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر (أ) أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ و(ب) في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

"٢- إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذا الصك، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو عما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ١٦ (٢) و٢٤ (٤) و١٨،^(٦٩)

إمكانية الفصل بين المستخدمين (الذين ينبغي أن تكون مسؤولية الناقل المتعاقد عنهم واسعة النطاق) والمتعاقدين من الباطن (الذين قد تكون مسؤولية الناقل المتعاقد بشأنهم ضيقة نوعا ما).

(65) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٥٩ من الوثيقة A/CN.9/544، أدرجت كلمة "البحرية" عملا بقرار الفريق العامل القاضي بتعديل عنوان مشروع المادة من أجل إبراز اتفاق الفريق العامل على حصر نطاق مشروع المادة ١٥ في "الأطراف المنفذة البحرية" حسب ما جاء في الفقرات ٢٣ إلى ٣٣ من الوثيقة A/CN.9/544.

(66) يعتمد مشروع المادة ١٥ (١) على الخيار ألف (من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32) نظرا للتأييد العريض الذي حظي به الخيار ألف، وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/544.

(67) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/544، أكد الفريق العامل مجددا فهمه المتمثل في أن مشروع الصك ينبغي، من حيث المبدأ، أن يتفادى التطرق إلى الأطراف المنفذة غير البحرية وأن نطاق الفقرة (١) ينبغي أن يحد في الأطراف المنفذة البحرية. وقد أضيفت كلمة "البحرية" لإبراز هذا الفهم.

(68) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على إدراج عبارة "إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر" في بداية الفقرة الفرعية (أ).

(69) وفقا لما ذكر في الفقرة ١٦٥ من الوثيقة A/CN.9/544، أحاط الفريق العامل علما بالاقتراح الداعي إلى تضيق نطاق الإشارة إلى مشروع المادة ١٨، لأنه إذا كانت الإشارة إلى الفقرات (١) و(٣) و(٤) من مشروع المادة ١٨ مقبولة فإنه لا ينبغي الإشارة إلى الفقرة (٢) لأن الطرف المنفذ ليس مسؤولاً في حالة التلف غير الموضّع. وقرر الفريق العامل أن هذا الاقتراح قد تلزم مناقشته أكثر بعد اتخاذ قرار بشأن إدراج الفقرة (٢) من المادة ١٨ في مشروع الصك.

لا يكون الطرف المنفذ البحري^(٧٠) ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق هذا الطرف المنفذ البحري^(٧١) صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

"٣-^(٧٢) رهنا بأحكام الفقرة ٤،^(٧٣) يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن أفعال واغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه وكلاؤه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والاغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الشخص المعني واقعاً ضمن نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.^(٧٤)

"٤-^(٧٥) إذا أقيمت دعوى بمقتضى هذا الصك^(٧٦) ضد أي شخص،^(٧٧) غير الناقل،

(70) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٦٣ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على أن نطاق الفقرة (٢) ينبغي أن يحد في الأطراف المنفذة البحرية.

(71) المرجع نفسه.

(72) أعيد ترقيم هذا الحكم، الفقرة (٤) سابقاً، من أجل مراعاة إدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(73) أعيد ترقيم هذا الحكم، الفقرة (٥) سابقاً، من أجل مراعاة إدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(74) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/544، أكد الفريق العامل مجدداً قراره بأن يكون هيكل هذه الفقرة مماثلاً لهيكل مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً، وأحاط علماً بالآراء المعرب عنها بشأن ما إذا كان ينبغي أن يتناول مشروع المادة ١٥ (٣) (مشروع المادة ١٥ (٤) سابقاً) كلا من الأطراف المنفذة البحرية والأطراف المنفذة غير البحرية من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة.

(75) أعيد ترقيم هذا الحكم، الفقرة (٥) سابقاً، من أجل مراعاة إدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(76) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/544، رئي أن عبارة "بمقتضى هذا الصك" ينبغي أن تضاف بعد كلمة "دعوى" من أجل توضيحها.

(77) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/544، طلب إلى الأمانة أن تدرس إمكانية إدراج خيار آخر يحد نطاق هذه الفقرة في المجال البحري. وأشار إلى أن هذا الأمر قد يتحقق من خلال الاستعاضة عن كلمة "شخص" بعبارة "الطرف المنفذ البحري"، كما جرى في الفقرة (٥) (الفقرة (٦) سابقاً).

مذكور في المادة ١٤ مكرراً^(٧٨) والفقرة ٣،^(٧٩) [بمن في ذلك مستخدمو أو وكلاء الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري]^(٨٠) يكون لذلك الشخص حق الاستفادة من الدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذا الصك إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

"٥-^(٨١) إذا كان هناك أكثر من طرف منفذ بحري^(٨٢) مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ١٦ و ٢٤ و ١٨.

"٦-^(٨٣) دون مساس بالمادة ١٩، لا يجوز أن يتعدى إجمالي مسؤولية هؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الاجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك.^(٨٤)"

(78) أعيد ترقيم هذا الحكم، مشروع المادة ١٥ (٣) سابقاً، بسبب تحويله ليصبح مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(79) أعيد ترقيم هذا الحكم، مشروع المادة ١٥ (٤) سابقاً، مراعاة لإدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(80) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على إدراج عبارة "مستخدمو أو وكلاء الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري" بين معقوفتين، كبديل للنص الحالي للفقرة (٤) (الفقرة (٥) سابقاً)، من أجل مواصلة المناقشة في دورة مقبلة. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في النص المبسط التالي للعبارة الافتتاحية للفقرة، التي تنتهي بعبارة "لذلك الشخص": "إذا أقيمت دعوى بمقتضى هذا الصك ضد أي طرف منفذ بحري [، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه] يكون لذلك الشخص..."

(81) أعيد ترقيم هذا الحكم، الفقرة (٦) سابقاً، مراعاة إدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(82) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/544، اتفق الفريق العامل على أن يكون نطاق هذه الفقرة محصوراً في الأطراف المنفذة البحرية، وبذلك استعيض عن كلمة "الشخص" بعبارة "الطرف المنفذ البحري". وأشار إلى ضرورة زيادة النظر في تبسيط نص هذه الفقرة على غرار ما يلي: "يكون الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري مسؤولين مسؤولية جماعية وفردية" وذلك في سياق الفقرة (٦) (الفقرة (٧) سابقاً).

(83) أعيد ترقيم هذا الحكم، الفقرة (٧) سابقاً، مراعاة إدراج مشروع المادة ١٥ (٣) في مشروع المادة الجديدة ١٤ مكرراً.

(84) وفقاً لما ذكر في الفقرة ١٨١ من الوثيقة A/CN.9/544، ونظراً لضيق الوقت، لم يناقش الفريق العامل هذه الفقرة.