



## لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة التاسعة والثلاثون

نيويورك، ١٩ حزيران/يونيه-٧ تموز/يوليه ٢٠٠٦

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته  
السادسة عشرة (فيينا، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر -  
٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥)

## المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٧-١	..... مقدمة
٥	٨	..... أولاً- المداولات والمقررات
٦	٢٣٩-٩	..... ثانياً- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]
٦	٨٤-٩	..... الاختصاص - الفصل ١٦
٦	١٧-١٠	..... مشروع المادة ٧٥: رفع الدعاوى على الناقل
٩	١٨	..... العرض المقدم من مؤتمر لاهاي عن اتفاقية اختيار المحكمة
٩	٤٠-١٩	..... مشروع المادة ٧٦: اتفاقات الاختصاص الحصري
١٧	٤٤-٤١	..... مشروع المادة ٧٧: الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري
١٨	٤٦-٤٥	..... مشروع المادة ٧٨: لا وجود لأسس إضافية للاختصاص
١٨	٥٢-٤٧	..... مشروع المادة ٧٩: الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية
٢٠	٥٩-٥٣	..... مشروع المادة ٨٠: ضم الدعاوى ونقلها
٢٢	٦٤-٦٠	..... مشروع المادة ٨١: الاتفاق بعد نشوء النزاع
٢٤	٦٩-٦٥	..... صيغة جديدة مقترحة لمشروع الفقرة ٨١ (٢)



الصفحة	الفقرات	
٢٥	٧٢-٧٠	صيغة مقترحة لمشروع مادة جديد ٨١ جديد مكرراً: الاعتراف والإنفاذ
٢٦	٨٤-٧٣	نص منقح مقترح للفصل المتعلق بالاختصاص .....
٣٤	١٠٣-٨٥	التحكيم - الفصل ١٧ .....
٣٨	١٠٣-٩٥	النص المنقح المقترح للفصل المتعلق بالتحكيم .....
٤٢	١٨٧-١٠٤	التزامات الشاحن - الفصل ٨ .....
٤٣	١٢٠-١٠٩	مشروع المادة ٢٨: تسليم البضاعة للنقل .....
٤٦	١٢٧-١٢١	مشروع المادة ٢٩: التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات .....
٤٨	١٣٥-١٢٨	مشروع المادة ٣٠: التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات .....
٥١	١٥٣-١٣٦	مشروع المادة ٣١: أساس التزامات الشاحن .....
٥٧	١٥٦-١٥٤	مشروع المادة ٣٢: تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهرياً .....
٥٧	١٧٠-١٥٧	مشروع المادة ٣٣: قواعد خاصة للبضاعة الخطرة .....
٦١	١٧٥-١٧١	مشروع المادة ٣٤: تولي حقوق الشاحن والتزاماته .....
٦٣	١٨٠-١٧٦	مشروع المادة ٣٥: مسؤولية الشاحن بالإجابة .....
٦٤	١٨٣-١٨١	مشروع المادة ٣٦: توقّف مسؤولية الشاحن .....
٦٥	١٨٧-١٨٤	مشروع المادة ١٨: مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات .....
٦٦	٢٣٩-١٨٨	تسليم البضاعة - الفصل ١٠، بما في ذلك فترة مسؤولية الناقل (مشروع المادة ١١) ومشروع المادة ١٤ (٢) .....
٦٦	٢٠٨-١٩٠	مشروع المادة ١١: فترة مسؤولية الناقل .....
٧١	٢١٩-٢٠٩	مشروع المادة ٤٦: الالتزام بقبول تسلّم البضاعة .....
٧٥	٢٢٢-٢٢٠	مشروع المادة ٤٧: التزام الإقرار بتسلّم البضاعة .....
٧٥	٢٣٠-٢٢٣	مشروع المادة ٤٨: التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول .....
٧٨	٢٣٩-٢٣١	مشروع المادة ٤٩: التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول .....
٨٠	٢٤٤-٢٤٠	ثالثاً- مسائل أخرى .....
٨٠	٢٤١-٢٤٠	تحديد مواعدي الدورتين السابعة عشرة والثامنة عشرة .....
٨١	٢٤٤-٢٤٢	تخطيط الأعمال المقبلة .....

## مقدمة

١- أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) وعهدت إليه بمهمة القيام، بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد اتفاقية تشريعية بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.<sup>(١)</sup> واستهل الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا] في دورته التاسعة عام ٢٠٠٢. ويمكن العثور على أحدث تجميع للمراجع التاريخية فيما يتعلق بالتاريخ التشريعي لمشروع الاتفاقية ضمن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.48.

٢- وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الذي كان يتألف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته السادسة عشرة في فيينا من ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، أستراليا، ألمانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، البرازيل، بيلاروس، تايلند، تركيا، تونس، الجمهورية التشيكية، الجزائر، جمهورية كوريا، سنغافورة، السويد، سويسرا، الصين، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، الكاميرون، كرواتيا، كندا، كولومبيا، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣- وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: إندونيسيا، بنما، بيرو، الجمهورية الدومينيكية، الداغرك، رومانيا، السنغال، العراق، الفلبين، فنلندا، كوبا، الكويت، لاتفيا، النرويج، نيوزيلندا، هولندا، اليونان.

٤- كما حضر الدورة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اونكتاد)، اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة؛

(ب) المنظمات الحكومية الدولية التي تلقت دعوة من اللجنة: مجلس الاتحاد الأوروبي، المفوضية الأوروبية، مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية؛

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

(ج) المنظمات غير الحكومية الدولية التي تلقت دعوة من اللجنة: رابطة السكك الحديدية، اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، اللجنة البحرية الدولية، المجلس الأوروبي للشاحنين، غرفة التجارة الدولية، غرفة الشحن البحري الدولية، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي لرابطات الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، رابطة طلبة القانون الأوروبية الدولية؛

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إيليسكاس (إسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا ليتياو (البرازيل)

٦- وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروع (A/CN.9/WG.III/WP.48)؛

(ب) مذكرة من الأمانة تتضمن تنقيحا ثانيا لمشروع الاتفاقية

(A/CN.9/WG.III/WP.56)؛

(ج) معلومات بشأن الولاية القضائية والتحكيم مقدّمة من الوفد الدانمركي في

الدورة الخامسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.49)، ومذكرة بشأن المعلومات المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد مقدّمة من الوفد الفنلندي في الدورة الخامسة عشرة

(A/CN.9/WG.III/WP.51)؛

(د) معلومات بشأن حق السيطرة مقدّمة باسم الوفد النرويجي في الدورة

الخامسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1)؛

(هـ) معلومات بشأن إحالة الحقوق مقدّمة من الوفد السويسري في الدورة

الخامسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.52)؛

(و) جدول مقارنة بشأن مستويات حدود مسؤولية الناقل

(A/CN.9/WG.III/WP.53)؛

(ز) اقتراح من هولندا بشأن التحكيم (A/CN.9/WG.III/WP.54)؛

(ح) معلومات مقدّمة من الوفد السويدي بشأن التزامات الشاحن

(A/CN.9/WG.III/WP.55)؛

(ط) معلومات مقدمة من وفد هولندا بشأن تسليم البضاعة ((  
A/CN.9/WG.III/WP.57

(ي) اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية بشأن إدراج "الموائى" في مشروع  
المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية في الفصل المتعلق بالاختصاص (A/CN.9/WG.III/WP.58)  
(ك) تعليقات بشأن التحكيم مقدّمة من المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية  
(A/CN.9/WG.III/WP.59).

٧- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

- ١- انتخاب الأعضاء؛
- ٢- إقرار جدول الأعمال؛
- ٣- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]؛
- ٤- مسائل أخرى؛
- ٥- اعتماد التقرير.

## أولاً- المداولات والمقررات

٨- تابع الفريق العامل استعراضه لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] ('مشروع الاتفاقية') استناداً إلى النص الوارد ضمن المرفقات التي تصحب مذكرة أعدتها الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56)، وناقش مختلف الاقتراحات، ومن ضمنها الاقتراح الذي قدمته هولندا بشأن التحكيم (A/CN.9/WG.III/WP.54) واقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بشأن إدراج "الموائى" في مشروع المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية في الفصل المتعلق بالاختصاص (A/CN.9/WG.III/WP.58). وطُلب إلى الأمانة أن تُعدّ مشروعاً منقحاً لعدد من الأحكام، استناداً إلى مداولات واستنتاجات الفريق العامل. وترد تلك المداولات والاستنتاجات في الفرع الثاني أدناه.

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

### الاختصاص - الفصل ١٦

٩- ذُكر الفريق العامل بأنه كان أولاً قد نظر في الفصل المتعلق بالاختصاص من مشروع الاتفاقية في دورته الرابعة عشرة (انظر الفقرات ١١٠-١٥٠ من الوثيقة A/CN.9/572) ثم آخر مرة في دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١١٠-١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/576). واستندت مناقشة الأحكام المتعلقة بالاختصاص إلى النص الوارد في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

### مشروع المادة ٧٥- رفع الدعاوى على الناقل

إدراج النص الوارد في الفقرة (ج) المتعلقة بـ"الموانئ"

١٠- جُدد التأكيد على ضرورة إدراج ميناء التحميل وميناء التفريغ بوصفهما عاملي صلة مناسبين يستند إليهما الاختصاص في القضايا المرفوعة ضد الناقل. بموجب مشروع المادة ٧٥ (انظر الفقرة ١٢٨ من الوثيقة A/CN.9/572؛ والفقرة ١٢١ من الوثيقة A/CN.9/576 والوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.58).

١١- وأعرب عن مساندة عامة لاقتراح يرمي إلى إزالة المعقوفتين اللتين تحيطان بمشروع الفقرة ٧٥ (ج) واستبقاء النص. وأشار إلى أن إدراج الميناء الذي جرى فيه تحميل السفينة بالبضاعة في البدء والميناء الذي جرى فيه تفريغ البضاعة من السفينة في النهاية بوصفهما قاعدتين إضافيتين للاختصاص، يكتسي أهمية خاصة في سياق عقود النقل من الميناء إلى الميناء، بما أنه ينطوي على فوائد بالنسبة للناقل والمطالب بالبضاعة المشحونة على السواء. وأشار إلى أن الناقل سيفضل عموماً أن ترفع الدعوى عليه في أحد الموانئ التي مرت عبرها البضاعة، بدلاً من الموقع الداخلي الذي قام فيه أحد الوكلاء بتسليم البضاعة أو تسليمها، بينما سيكون للمطالب خيار رفع دعوى ضد الناقل في عين الميناء الذي وقع فيه الضرر، على سبيل المثال، إذا اعتبر أن ذلك ينطوي على منفعة ما. وأوضح أنه وإن لم يكن إدراج الموانئ في قائمة الأماكن التي يمكن فيها رفع دعوى قضائية ضد الناقل لا يضمن بحذ ذاته أن الدعوى ستقدم في الميناء، فإن استثناءها سيجعل من تقديم دعوى في الميناء أمراً مستحيلاً.

١٢- وتمت الإشارة إلى عدة ميزات تأييدا لاقتراح إدراج الموانئ كأساس للاختصاص عملاً بأحكام مشروع المادة ٧٥. وقيل إن واحدة من تلك الميزات هي أنه لما كان من المحتمل أكثر أن يقع الضرر أو الخسارة في الميناء لكونه الموضع الذي تجري فيه مناولة

البضاعة، فمن الأفضل أن تعقد جلسة الاستماع إلى المطالبة في الميناء الذي وقعت فيه الخسارة أو الضرر، ما دام الحصول على الشهود وسائر الأدلة سيكون أيسر على الأطراف كافة. وذكرت ميزة أخرى وهي أن الميناء، عملاً بأحكام مشروع المادة ٧٧، قد يكون المكان الوحيد الذي يمكن للمطالب بالبضاعة المشحونة أن يقدم فيه دعوى وحيدة ضد الناقل والطرف المنفذ معاً، مما يتيح إمكانية تفادي رفع دعاوى متعددة. وعلاوة على ذلك، قيل إن مشروع الفقرة ٧٥ (ج) يمكن للناقل الذي رُفعت عليه دعوى أن يطالب في الدعوى ذاتها بمساهمة أو تعويض من الطرف المنفذ المُهمل. وذكر كذلك أن التقاضي في ميناء يتيح محكمة مغرية بالنسبة للمتنازعين، لأنه من المحتمل أكثر أن يكون المحامون الممارسون في المحاكم القريبة من الموانئ والقضاة الذين يرأسونها ذوي خبرة في الشؤون البحرية، لا سيما إذا ما قورنوا بنظرائهم في المحاكم الداخلية. وبالإضافة إلى ذلك، أشير إلى أنه في بعض الولايات القضائية، يمكن أن يؤدي استثناء القدرة على التقاضي في أحد الموانئ إلى عرقلة قدرة المحكمة على تصريف قائمة الدعاوى المقرر أن تنظر فيها ومن ذلك، مثلاً، تيسير ضم الإجراءات القانونية في القضايا المنطوية على خسائر جسيمة.

١٣ - وأدلى عدد ضئيل من الوفود برأي مفاده أن إدراج حكم بشأن الموانئ سيؤدي على نحو لا ضرورة له إلى زيادة عدد الولايات القضائية المفتوحة أمام المطالب الذي يقدم الدعوى. وأكد بعض الوفود مجدداً الرأي الذي سبق الإدلاء به في الدورات السابقة للفريق العامل وهو أن الفصل المتعلق بالاختصاص غير ضروري إجمالاً، حيث اقترح بعضها أن الأطراف المتباينة تمتلك قوة تفاوضية متكافئة وبالتالي فإنها ببساطة ستحيل أي مطالبات لديها إلى شركات التأمين التابعة لها. ورداً على ذلك، ذكر أن القصد من مشروع المادة ٧٥ هو أن يكون بمثابة قاعدة احتياطية، وأن المناقشات اللاحقة التي سيعقدها الفريق العامل بشأن حرية التعاقد ستشمل مناقشة لموضوع اختيار المحكمة في الحالات التي تكون فيها للأطراف قوة تفاوضية متكافئة. وأعرب عن آراء أخرى مؤداها أن إدراج الموانئ في مشروع الفقرة ٧٥ (ج) ينال من يقين أحكام الاختصاص في مشروع الاتفاقية.

ميناء التحميل أو التفريغ الفعلي أو التعاقدية، وموانئ اللجوء

١٤ - نظر الفريق العامل في مسألة عامة تتعلق بما إذا كان ينبغي أن يحيل لفظ "الموانئ" في مشروع الفقرة ٧٥ (ج) إلى الموانئ التي يقع فيها التحميل والتفريغ الفعليين للبضائع، أو أن اللفظ ينبغي أن يحيل إلى الموانئ التعاقدية. وقد أعرب عن تأييد قوي للرأي الذي يقول إن مشروع المادة ينبغي أن يحيل إلى الموانئ الفعلية للتحميل والتفريغ. ولوحظ أنه على الرغم من

أن الموانئ التعاقدية والموانئ الفعلية للتحميل والتفريغ قد تكون هي نفسها في غالب الأحيان، فستنشأ حالات يكون فيها المكان التعاقدي للتفريغ مختلفاً عن الميناء الفعلي للتفريغ، مثلما هو الأمر في حالة ميناء اللجوء. وضُرب مثال آخر يتعلق بالممارسة المتبعة في النقل المتعدد الوسائط حيث قد يلجأ الناقل، لأسباب عملية، إلى تفضيل استخدام ميناء غير الميناء التعاقدي للتفريغ بغية الاستفادة من وسيلة نقل بديلة من شأنها أن تسلم البضاعة إلى المرسل إليه بطريقة أسرع أو أرخص تكلفة. وعلاوة على ذلك، أعرب عن رأي مفاده أن عقد النقل قد ينص فقط على تسليم البضاعة في ميناء يقع بمنطقة خاصة ليس إلا، أو قد لا يحدد ميناء على الإطلاق، وأن الميناء التعاقدي للتفريغ لن يوفر بالتالي اليقين المرغوب فيما يتعلق بالقواعد الممكنة للاختصاص.

١٥- وأدلى ببعض الاقتراحات الصياغية لتحسين وضوح مشروع الفقرة فيما يتعلق بالموانئ. وكان من بين الاقتراحات استخدام تعابير من قبيل "التحميل الأولي" و"التفريغ النهائي" بحيث تكون متسقة مع العبارات المستخدمة في مشروع المادة ١١ (٦). كذلك، تم التحذير من إدراج مصطلحات تخلط بين الموانئ التعاقدية والموانئ الفعلية مما قد يؤدي إلى لبس، كما هو الشأن مثلاً فيما يتعلق بنطاق تطبيق أحكام المادة ٢ (١) من قواعد هامبورغ.

جوانب أخرى من مشروع المادة ٧٥

١٦- نظر الفريق العامل في جانبين آخرين من مشروع المادة ٧٥. وكانت المسألة الأولى تتعلق بما إذا كان بمقدور الفريق العامل أن يتخذ قراراً بشأن العبارتين البديلتين الواردتين بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٧٥ (د). وبعد الإدلاء ببعض الآراء التي أبدت تفضل عبارة "يُعيّن" باعتبارها أقل احتمالاً لعدم اليقين من عبارة "يُتفق عليه"، تم الاتفاق على ضرورة إرجاء اتخاذ قرار بشأن هاتين العبارتين البديلتين إلى أن يناقش الفريق العامل موضوع اتفاقات اختيار المحكمة. ثانياً، أثارت مسألة اتخاذ الحذر فيما يتعلق بتعريف لفظ "المقر" الوارد في مشروع الفقرة ١ (أ)، ما دام "المكتب المسجل" قد يكون المكتب المركزي أو مكتباً فرعياً.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٥

١٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إزالة المعقوفتين في مشروع المادة ٧٥ (ج) واستبقاء النص؛



- ينبغي أن يُطلب إلى الأمانة أن تقوم، في ضوء الاتساق مع الأحكام الأخرى ذات الصلة، مثل مشروع المادة ١١ (٦)، بتحسين صياغة الفقرة (ج) لتوضيح إحالتها إلى الموائى الفعلية للتحميل والتفريغ، واحتمال استثناء موائى اللجوء صراحةً؛
- ينبغي أن يطلب إلى الأمانة أن تُدخل التعديلات الضرورية على تعريف المقرر في مشروع الفقرة ١ (أ) لتوفير اليقين فيما يتعلق بعبارة "المكتب المسجل".

### العرض المقدّم من مؤتمر لاهاي عن اتفاقية اختيار المحكمة

١٨- استمع الفريق العامل إلى عرض قدّمه مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص عن الأحكام الرئيسية للاتفاقية المبرمة مؤخرًا والمتعلقة باتفاقيات اختيار المحكمة لعام ٢٠٠٥ (اتفاقية اختيار المحكمة). وذكّر الفريق العامل بأن اتفاقية اختيار المحكمة تتضمن قواعد بشأن الاختصاص الناشئة من اتفاقيات الاختيار الحصري للمحكمة وبشأن الاعتراف بالأحكام القضائية المتعلقة بتلك الاتفاقيات وإنفاذ تلك الأحكام. ومن بين المواد التي سلّط الضوء عليها المادة ٢٢ التي تتيح للدول المتعاقدة الاختيار الصريح لاتفاقية اختيار المحكمة على أساس المعاملة بالمثل من أجل الاعتراف بالأحكام الصادرة عن محكمة مسمّاة في اتفاق اختيار غير حصري للمحكمة وإنفاذ تلك الأحكام. ومع أن مؤتمر لاهاي لم يدعُ إلى اتخاذ موقف معيّن، فقد ذكر أنه كان هناك اقتراح بأن يُنظر في ربط مشروع الاتفاقية باتفاقية اختيار المحكمة، على الرغم من أن نقل المسافرين والبضائع قد استُبعد من نطاق انطباق اتفاقية اختيار المحكمة. بمقتضى المادة ٢ (٢) (و). وأشار أيضًا إلى أنه، حتى بدون وجود ربط رسمي، تظل للدول حرية الاتفاق ثنائيًا على إنفاذ الأحكام القضائية الصادرة عن محكمة مختارة بمقتضى قواعد اتفاقية اختيار المحكمة.

### مشروع المادة ٧٦- اتفاقيات الاختصاص الحصري

#### المناقشة العامة

١٩- ذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في شروط اتفاقيات الاختصاص الحصري خلال دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٣٠ إلى ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/572 و١٥٦ إلى ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/576). وأبلغ الفريق العامل بأن مشروع المادة ٧٦ الوارد في المرفقين الأول والثاني للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 قد أعدته الأمانة أخذة في اعتبارها تلك المناقشات.

## إدراج حكم بشأن الاختصاص الحصري

٢٠- واصل الفريق العامل مناقشاته على أساس مشروع النص المقترح التالي، بالاستناد إلى الاقتراحات الصياغية التي وردت من بعض الوفود:

## "المادة ٧٦- اتفاقات اختيار المحكمة

"١- إذا اتفق الشاحن والناقل على أن يكون لمحاكم إحدى الدول المتعاقدة أو لمحكمة معينة أو أكثر في دولة متعاقدة اختصاص البتّ في النزاعات التي نشأت أو قد تنشأ في إطار هذه الاتفاقية، كان لتلك المحكمة أو تلك المحاكم الاختصاص، شريطة أن يكون الاتفاق الذي يخوله مبرما أو موثقا:

"(أ) كتابةً؛ أو

"(ب) بأي وسيلة اتصال أخرى تجعل الوصول إلى المعلومات متيسراً على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً.

"٢- يكون اختصاص المحكمة أو المحاكم المختارة وفقاً للفقرة ١ حصرياً إذا كان الاتفاق الذي يخول ذلك الاختصاص مضمناً في عقد حجم وكان هذا الاتفاق

"(أ) يذكر صراحة اسم ومكان المحكمة أو المحاكم المختارة وكذلك أسماء الأطراف وعناوينهم؛ و

"(ب) إما

"١" أن يجري التفاوض بشأن هذا الاتفاق منفرداً؛ أو

"٢" أن يتضمن عقد الحجم بياناً جلياً يفيد بأن هناك اتفاقاً بشأن الاختيار الحصري للمحكمة ويحدد موقعه في اتفاق الحجم.

"٣- لا يكون الاتفاق بشأن الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقاً للفقرة ٢ ملزماً لشخص ليس طرفاً في عقد الحجم إلا إذا نص على ذلك القانون الواجب التطبيق ذو الصلة [، أعطي ذلك الشخص إشعاراً وافياً بالمكان الذي يمكن أن ترفع فيه الدعاوى وتكون المحكمة في أحد الأماكن المسماة في المادة ٧٥ (أ) أو (ب) أو (ج)].

"٤- لا تحول هذه المادة دون قيام دولة متعاقدة بإنفاذ اتفاق لاختيار المحكمة بمقتضى شروط أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرة ٢ شريطة أن تصدر إعلانا بذلك الشأن لدى التوقيع أو التصديق. وليس في هذه الفقرة ما يحول دون قيام محكمة معيّنة في المادة ٧٥ (أ) أو (ب) أو (ج). بممارسة اختصاصها."]

٢١- وأوضح أن النص المقترح لمشروع المادة ٧٦ يهدف إلى التوصل إلى حل توفيقى بين الوفود التي تناصر عدم الاعتراف بأي شروط تتعلق بالاختيار الحصري للمحكمة والوفود التي تناصر الاعتراف بجميع شروط الاختيار الحصري للمحكمة. ويرمى الاقتراح إلى توفير معايير دنيا موحدة للاعتراف باتفاقات اختيار المحكمة وبالسماح باعتراف أوسع بتلك الاتفاقات من جانب الدول التي ترغب في ذلك. وأبلغ الفريق العامل بأن الحل التوفيقى ممثلاً في الاقتراح يقصد به أن يتيح التصديق على مشروع الاتفاقية على أوسع نطاق ممكن.

٢٢- وقُدّم وصف للمفعول المتوخى للاقتراح. ولوحظ أن المادة ٧٦ المقترحة يقصد بها توسيع نطاق معاملة اتفاقات الولاية القضائية الحصرية لتشمل اتفاقات اختيار المحكمة عموماً. وتبين الفقرة ٧٦ (١) المقترحة مقتضيات الاعتراف باتفاقات اختيار المحكمة، بينما توضح الفقرة ٧٦ (٢) المقترحة أن شروط الاختيار الحصري للمحكمة لا يمكن أن ترم فعلياً إلا في عقود الحجم التي تفي بالمعايير الدنيا المذكورة. وأوضح كذلك أن الفقرة ٧٦ (٣) المقترحة لا توسع نطاق اتفاق الاختيار الحصري للمحكمة الذي يستوفي مقتضيات الفقرة ٢ ليشمل أطرافاً ثالثة في عقد الحجم إلا إذا انطبق القانون الواجب التطبيق أو عندما تستوفي الشروط الإضافية المدرجة بين معقوفتين والتي يقصد بها حماية أولئك الأطراف. وإضافة إلى ذلك، وصفت وظيفة الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة المتمثلة بأنها تتيح للدول المتعاقدة أن تُنفذ اتفاقات اختيار المحكمة بمقتضى شروط أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرة ٢ المقترحة، شريطة أن يصدر إعلان بهذا الشأن لدى التوقيع على مشروع الاتفاقية أو التصديق عليه. وأخيراً، أوضح أن الجملة الأخيرة في الفقرة ٤ المقترحة يقصد بها أن تتيح لمحكمة مسمّاة بمقتضى مشاريع الفقرات ٧٥ (أ) أو (ب) أو (ج) إما أن تقبل الاختصاص أو ترفضه إزاء اتفاق للاختيار الحصري للمحكمة لا يستوفي مقتضيات الفقرة ٢ المقترحة.

رد الفعل العام على النظام المقترح لاتفاقات اختيار المحكمة

٢٣- اقترح ألا يتضمن مشروع الاتفاقية فصلاً يتناول الاختصاص على الإطلاق، وأن يواصل بدلا عن ذلك النهج المتبع في قواعد لاهاي-فيسي، حيث تترك المسألة لحرية الأطراف. ورداً على ذلك، لوحظ أن الحرية التعاقدية بمقتضى قواعد لاهاي-فيسي يمكن أن

تتأثر بقيود على الصعيد الوطني، ولذلك تكون موازنة القوانين في صك موحد أمراً جديراً بالترحيب. وأعرب عن التأييد للمخطط المبين في المادة ٧٦ المقترحة للحفاظ على الوضع الراهن فيما يتعلق بقبول اتفاقات اختيار المحكمة، وللسماع بفحص المخطط باعتباره نقطة انطلاق لموازنة محتملة في المستقبل.

٢٤- وكان هناك تأييد لرأي مفاده أنه، توخياً للوضوح، لا ينبغي أن يقتصر الاعتراف باتفاقات اختيار المحكمة على عقود الحجم، بل ينبغي أن يوسع نطاقه ليشمل جميع عقود النقل. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن أي إشارة إلى عقود الحجم في الفصل المتعلق بالاختصاص سوف تعتمد على نتائج المناقشات بشأن عقود الحجم عموماً في مشروع المادة ٩٥، التي لا تزال تتضمن بعض النصوص المدرجة بين أقواس معقوفة. ورداً على هذه الشواغل، ذكر أن طموحات النص المقترح المتواضعة للموازنة فيما يتعلق باتفاقات اختيار المحكمة تقتضي البدء بمستوى يمكن أن يكون هناك اتفاق محتمل بشأنه، وارتئي أن الأفضل هو اقتصار التطبيق الأولي على الحالات التي تنطوي على أطراف مَحْكَمَة ذات قوة تفاوضية متكافئة، كما هو الحال في عقود الحجم. وأوضح أيضاً أن الدول التي ترغب في توسيع نطاق الاعتراف باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة لتشمل عقود النقل خلاف عقود الحجم لها الحرية في فعل ذلك بمقتضى الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة.

٢٥- وأثير شاغلان آخران مفادهما أن مخطط اتفاقات اختيار المحكمة الوارد في المادة ٧٦ المقترحة يقتضي أن يدخل المطالب المحتمل في عدد بالغ الكثرة من مستويات البحث المختلفة لتحديد الاختصاص المناسب، مما يكلف المطالب وقتاً و يقينا على حد سواء. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن الاقتراح لا يحلّ مشكلة الشاحنين الذين يكونون في أماكن بعيدة جغرافياً والذين يجتمل أن يضطروا لتحمل تكاليف التقاضي في دول أخرى.

#### الفقرة ٧٦ (١) المقترحة

٢٦- لوحظ أن الفقرة ٧٦ (١) المقترحة تبين الشروط للاعتراف بجميع اتفاقات اختيار المحكمة. ولوحظ كذلك أن المقترضات الواردة في الفقرة ٧٦ (١) المقترحة قد استلهمت من المادة ٣ من الاتفاقية المتعلقة باختيار المحكمة. وأبدي شاغل مفاده أن عدم ذكر اختصاص المحكمة في هذه الفقرة يمكن أن يؤدي دون قصد إلى تجاوز القواعد الإجرائية الداخلية من خلال إتاحة أساس لمحكمة ما أن تدعي الاختصاص بينما لا يكون لديها ذلك. ولوحظ أن الفقرة ٧٦ (١) المقترحة ينبغي أن تشير إلى الاختصاص وفقاً للقانون الوطني للمحكمة

المختارة في اتفاق اختيار المحكمة، أُنساقا مع الإشارتين المماثلتين في مطلعي كل من مشروعى المادتين ٧٥ و٧٧.

#### الفقرة ٧٦ (٢) المقترحة

٢٧- لُوَحِظَ أن الفقرة ٧٦ (٢) المقترحة تبين شروط الاعتراف باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة، التي توازي الشروط اللازمة لصحة عقود الحجم في مشروع الفقرة ٩٥ (١). وإضافة إلى شرطي التفاوض الإفرادي أو البيان الجملي بشأن وجود الاتفاق الحصري لاختيار المحكمة وموقعه في عقد الحجم، يقتضي الاتفاق الصحيح لاختيار المحكمة أيضا تحديد اسم المحكمة المختارة ومكانها وأسماء الأطراف وعناوينهم.

٢٨- وقُدِّمَت اقتراحات فيما يتعلق بالصياغة المحددة للفقرة ٢. وأُعْرِبَ عن رأي مفاده أنه لكي تكون الفقرة ٧٦ (٢) (ب) '١' المقترحة دقيقة ينبغي أن تشير إلى عقود الحجم التي يجري التفاوض بشأنها بصورة منفردة بدلا من الإشارة إلى الشروط المفردة للعقد، مثل اختيار المحكمة. واقترح أن تشير هذه الفقرة أيضا إلى الاختصاص وفقا للقانون الوطني الخاص بالمحكمة المختارة في اتفاق اختيار المحكمة، على النحو المشار إليه أعلاه فيما يتعلق بالفقرة ١.

#### الفقرة ٧٦ (٣) المقترحة

٢٩- أُفِيدَ بأن الفقرة ٧٦ (٣) المقترحة تبين مقتضيات توسيع نطاق اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة الواردة في الفقرة ٢ لتشمل أطرافا ثالثة في عقد الحجم. ولُوَحِظَ، على وجه الخصوص، أن اتفاق الاختيار الحصري للمحكمة يتعين أن يكون صحيحا فيما بين أطراف عقد الحجم، ويتعين أن يكون مكان المحكمة المختارة في إحدى الولايات القضائية المسماة في مشروع الفقرة ٧٥ (أ) أو (ب) أو (ج). وإضافة إلى ذلك، يشترط أن يكون لدى الأطراف الثالثة إشعار واف بالمكان الذي يمكن أن ترفع فيه الدعوى وأن يتيح القانون الواجب التطبيق ذو الصلة للأطراف الثالثة أن تكون ملزمة على هذا النحو.

٣٠- ولُوَحِظَ أن الإشارة إلى "القانون الواجب التطبيق ذو الصلة" ينبغي أن تفسر على أنها إشارة إلى القانون الوطني للمحكمة التي ترفع أمامها الدعوى، بما في ذلك قواعد القانون الدولي الخاص لتلك المحكمة. واقترح أن يُذكر هذا التفسير صراحة في النص توخيا للوضوح. وأثير سؤال فيما يتعلق بما إذا كان اشتراط "الإشعار الوافي" سيُبيّن فيه بناءً على القانون الوطني الواجب التطبيق.

٣١- وأوضح أن النص الوارد بين معقوفتين في نهاية الفقرة ٧٦ (٣) المقترحة يقصد به أن يوفّر معياراً أدنى بمقتضى مشروع الاتفاقية لجعل اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة ملزمة لأطراف الثالثة في عقد الحجم، إلا أنه يمكن للمحكمة أن تقتضي، من خلال قانونها الوطني، معايير أكثر صرامة لتلك الاتفاقات لكي تكون ملزمة لأطراف ثالثة. وفضلاً عن ذلك، لوحظ أن حذف النص المدرج بين معقوفتين سوف يترك المسألة برمتها للقانون الواجب التطبيق. وفي هذا الصدد، اقترح أن يحذف النص المدرج بين معقوفتين لكي لا يحدث ارتباكاً فيما يتعلق بما إذا كان اقتضاء الإشعار يقصد به تغيير القانون الوطني الذي يقتضي موافقة الأطراف الثالثة لتكون ملزمة بدلاً من مجرد الإشعار. وقُدّم اقتراح بديل يدعو إلى الاستعاضة عن النص المدرج بين معقوفتين بالعبارة "ويُدْرَج ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد [أو يُدرَج بالإشارة إليه في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني]". بيد أنه أعرب أيضاً عن رأي مفاده أن تحذف المعقوفتان في الفقرة ٣ المقترحة وأن يُبقى على النص داخلهما من أجل إدراج مقتضيات دنيا لحماية الأطراف الثالثة. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه، في الممارسة التجارية، تكون الحاجة إلى حماية الأطراف الثالثة في عقد الحجم محدودة لأن هذه الأطراف الثالثة كثيراً ما تكون في الواقع كيانات فرعية تابعة للشاحن أو كيانات اعتبارية أو يكونون وكلاء شحن.

٣٢- وأبدي رأي آخر مؤداه أنه من أجل تحسين حماية الأطراف الثالثة في عقد الحجم، ينبغي أن تحلّ الموافقة محلّ الإشعار كإقتضاء لإلزامها باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة. وأشار في هذا الصدد إلى مشروع الفقرة الفرعية ٩٥ (٦) (ب)، الذي يقتضي الموافقة لإلزام الأطراف الثالثة بشروط عقود الحجم. وردّاً على ذلك، اقترح أن تناول الفقرة ٧٦ (٣) المقترحة مسائل اختيار المحكمة، التي تعتبر إجرائية في بعض الولايات القضائية، بينما يؤثر مشروع الفقرة الفرعية ٩٥ (٦) (ب) تأثيراً مباشراً على الحقوق والالتزامات الموضوعية ويتطلب لذلك قدراً أكبر من الحذر ومعياراً أعلى للحماية. وأعرب عن رأي إضافي مفاده أن اقتضاء موافقة الأطراف الثالثة لكي تكون ملزمة باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة سوف يلقي عبئاً على نحو غير معقول على الممارسة التجارية الحالية، التي كثيراً ما تشهد سلاسل طويلة من بيع البضائع المنقولة.

#### الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة

٣٣- وأوضح أن الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة يُقصد بها أن تسمح باتفاقات اختيار المحكمة بناء على مقتضيات أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرتين ٧٦ (١) و(٢) المقترحتين، شريطة أن

تكون الدولة المتعاقدة قد قدمت الإشعار المطلوب. وعلى سبيل المثال، ذكر أنه يمكن لمحكمة تقع في دولة تعترف باتفاقات اختيار المحكمة بمقتضى الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة وهي فضلا عن ذلك مختصة بمقتضى مشروع المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية أن ترفض الاختصاص في ظل وجود اتفاق صحيح لاختيار المحكمة لا يستوفي مقتضيات الفقرة ٢.

٣٤- وعلى سبيل المثال أيضا، لوحظ أنه إذا كان مكان الناقل في دولة تعترف بشروط الولاية القضائية الحصرية وكان الشاحن في دولة لا تعترف بها، يمكن للناقل أن يسعى للحصول على حكم غير تفسيري، أو على أمر زجري ضد رفع الدعوى، عندما يكون ذلك متاحا، في محكمة تابعة لدولته، ولن يكون بوسع الشاحن أن يحصل على سحب للدعوى بمقتضى الفقرة ٨٠ (٢) المقترحة. وأضيف أنه، في هذا المثال، يمكن للشاحن أن يقاضي الناقل في محكمة من المحاكم المعينة في مشروع المادة ٧٥ في بلد الشاحن نفسه، ولكن بسبب الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة، لا يمكن للشاحن أن يطالب بأن يسحب الناقل دعواه لإصدار حكم غير تفسيري بمقتضى الفقرة ٨٠ (٢) المقترحة. بيد أنه أضيف أن الناقل الذي يحصل على حكم غير تفسيري أو أمر زجري ضد رفع الدعوى في هذا المثال لن يتسنى له أن يُنفذه في دولة لا تعترف بأحكام الاختصاص الحصري.

٣٥- وسيق مثال إضافي مفاده أنه إذا أقام الشاحن المذكور في المثال الوارد في الفقرة أعلاه دعوى في دولته، حيث لا تقبل شروط الولاية القضائية الحصرية، وحاول بعدئذ أن يُنفذ حكمه في دولة الناقل، حيث تُنفذ شروط الولاية القضائية الحصرية، سيرفض الاعتراف بالحكم وإنفاذه باعتبار أنه صادر من محكمة غير مختصة.

٣٦- ولوحظ أيضا أنه، في الحالة المذكورة في الفقرة ٣٤ أعلاه، قد أُبدي شاغل مفاده أن مفعول سريان المادة المقترحة ٨١ مكررا والفقرة ٧٦ (٤) المقترحة معا يمكن أن يكون أنه إذا أصدر حكم استنادا إلى الفقرة ٤، ربما تشعر المحاكم في ولايات قضائية أخرى أن عليها التزاما بالاعتراف به بمقتضى المادة ٨١ مكررا المقترحة. وبغية توضيح أن المحاكم في الولايات القضائية الأخرى يسمح لها بالاعتراف بمثل ذلك القرار، ولكنها ليست ملزمة بأن تفعل ذلك، اقترح أن تضاف جملة في المادة ٨١ مكررا المقترحة تفيد بأن تلك المادة لا تقضي بأن تعترف دولة متعاقدة بقرار صادر من دولة متعاقدة أخرى بالاستناد إلى تطبيق الجملة الأولى من الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة أو بأن تُنفذ ذلك القرار.

٣٧- واقترح، توخيا للدقة، أن تشير الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة إلى اتفاقات اختيار المحكمة التي "لا تستوفي مقتضيات الفقرتين ٧٦ (١) و(٢)، المقترحتين" بدلا من الإشارة إلى

"شروط أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرة ٢". واقترح نص بديل في هذا الصدد على النحو التالي: "لا تحول هذه المادة دون إنفاذ دولة متعاقدة لاتفاق لاختيار المحكمة لا يستوفي المتطلبات الواردة في الفقرة ١ أو ٢"، ثم الاستمرار بإيراد النص القائم، "شريطة أن...". ولوحظ أيضا أن هذا الاقتراح الصياغي سوف يتيح للدولة المتعاقدة أن تنفذ اتفاقا للاختيار الحصري للمحكمة بين أطراف العقد وكذلك فيما يتعلق بأطراف ثالثة لأن صحة الاتفاق تجاه أطراف ثالثة غير مشمولة في الفقرتين (١) و(٢) المقترحتين. وقُدِّمت ملاحظة إضافية مفادها أن الفقرة (٤) المقترحة لا يقصد بها أن تأذن بإصدار أوامر زجرية ضد رفع الدعاوى، كما لم تقترح وفود أخرى ذلك النهج.

٣٨- وأُعرب عن رأي مفاده أن أعمال الفقرة ٧٦ (٤) المقترحة قد يؤدي إلى إجراءات متعدّدة. وأفيد ردّاً على ذلك بأن المخطط المقترح سوف يقلل أيضا عدد الإجراءات في حالتين على الأقل: في الحالات التي تُعمل فيها الفقرة ٨٠ (٢) المقترحة للسماح بطلب لسحب الإجراءات، والحالة التي تعترف فيها محاكم مختصة بخلاف ذلك باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة وترفض الاختصاص.

٣٩- واقترح أن يستعاض عن اقتضاء صدور إعلان رسمي من الدولة المتعاقدة لإنفاذ اتفاقات اختيار المحكمة بناء على شروط أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرة ٢ المقترحة بألية أقل رسمية. بيد أنه لوحظ أن أي آلية بديلة ينبغي أن تلبّي الغرضين المقصودين وهما ضمان أن تكون الحكومات وليس المحاكم الفردية هي التي تتخذ قرار تطبيق شروط أقل صرامة، وتيسير الوصول إلى المعلومات فيما يتعلق بالشروط اللازمة للاعتراف بشروط الاختيار الحصري للمحكمة في سائر الدول المتعاقدة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بالمادة ٧٦ المقترحة

٤٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن تنقح المادة المقترحة ٧٦ في ضوء ملاحظات الفريق العامل التي أعرب عنها أعلاه.



## مشروع المادة ٧٧- الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري

المناقشة العامة و" [في البداية] " و " [في النهاية] "

٤١- ذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٧٧ قد أُدرج في مشروع الاتفاقية استجابة لقرار كان قد أُخذ أثناء دورته الرابعة عشرة (انظر الفقرتين ١١٦ و ١١٧ من الوثيقة A/CN.9/572) من أجل إنشاء حكم منفصل فيما يتعلق بتحديد الاختصاص بشأن الدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري. واستُذكر أن هناك نوعين من الأطراف المنفذة البحرية يعتقد أنهما هما المقصودان في هذا الصدد، وهما: الأطراف الأكثر ثباتاً، وتشمل هذه الفئة المختصين بعملية التحميل والتفريغ ومتعهدي المحطات الطرفية، والناقل البحري الذي ليس هو الناقل المتعاقد. وقيل، بالنظر إلى هاتين الفئتين من الأطراف المنفذة البحرية، إن "الميناء" الذي يتم فيه "تسليم" البضاعة "في البداية"، والميناء الذي يتم فيه "تسليم" البضاعة "في النهاية" يمثلان مكانين مناسبين للاختصاص، ولهذا ينبغي الاستعاضة عن كلمة "المكان" بكلمة "الميناء"، وحذف المعقوفتين المحيطتين بالعبارتين "في البداية" و "في النهاية" مع الاحتفاظ بالنص. وكان هناك اتفاق عام على هذا الاقتراح.

الإشارة إلى اختصاص "محكمة توجد في دولة متعاقدة"

٤٢- أعرب عن رأي مفاده أنه توجد مشكلة في مقدمة مشروع المادة ٧٧، وهي مشكلة موجودة أيضاً في مقدمة مشروع المادة ٧٥، فيما يتعلق بالعبارة "في محكمة توجد في دولة متعاقدة وتكون، وفقاً لقانون الدولة التي توجد فيها، ذات اختصاص". وقيل إن هذه العبارة غير واضحة، لأنها يمكن أن تشير إما إلى اختصاص وطني وإما إلى اختصاص دولي للمحكمة. واقترح أن يتم توضيح هذه العبارة في كلا مشروعَي المادتين ٧٥ و ٧٧.

٤٣- وأشار أيضاً إلى صعوبة فيما يتعلق باشتراط أن تكون المحكمة المشار إليها في مشروع المادة ٧٧ في دولة متعاقدة. وأعرب عن رأي مفاده أن من الممكن تصوّر ألا يكون أي من الأماكن المذكورة في الفقرتين (أ) و(ب) من مشروع المادة ٧٧ في دولة متعاقدة في حالة معينة، وأن هذا يمكن أن يؤدي إلى حالة يكون فيها المُطالب المحتمل بموجب مشروع المادة ٧٧ بدون جهة اختصاص مناسبة يرفع فيها دعوى على الطرف المنفذ البحري. وعلى الرغم من أن اشتراط أن تكون المحكمة في دولة متعاقدة منصوص عليه أيضاً في مشروع المادة ٧٥، فإنه لا يسبب الصعوبة نفسها لأن المكان التعاقدية لتسليم البضاعة وتسليمها سيوفر جهة اختصاص معينة. وقيل إن هناك مشكلة لها علاقة بذلك، وهي أن الفقرة (ب) من مشروع

المادة ٧٧ لا تقصر الميناء على ذلك الذي يعمل فيه الطرف المنفذ البحري، وأنها يمكن أن تسبب للمدعى عليه مشقة لا لزوم لها إذا رُفعت الدعوى في ميناء لا يعمل فيه.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٧

٤٤ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- حذف المعقوفتين المحيطتين بالعبارتين "في البداية" و "في النهاية" مع الإبقاء على نص العبارتين؛
- الاستعاضة عن كلمة "المكان" التي وردت مرتين في الفقرة (ب) بكلمة "الميناء" في كلا الموضعين؛
- إعادة النظر في المشاكل الواردة في النص فيما يتعلق باختصاص المحكمة وموضعها في دولة متعاقدة، وبإمكانية رفع دعوى على الطرف المنفذ البحري في ميناء لا يعمل فيه، وذلك في نص منقح لمشروع المادة ٧٧.

مشروع المادة ٧٨ - لا وجود لأسس إضافية للاختصاص

٤٥ - اقترح في الفريق العامل أن تُدرج في مشروع المادة ٧٨ إشارة إضافية إلى مشروع المادة ٧٦. وتمت الموافقة على الحكم مع تلك الإضافة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٨

٤٦ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل أن يوافق على نص مشروع المادة ٧٨ مع إضافة إشارة إلى مشروع المادة ٧٦.

مشروع المادة ٧٩ - الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

المناقشة العامة

٤٧ - ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشاريع الأحكام المتعلقة بالحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية خلال دورتيه الرابعة عشرة (انظر الفقرات ١٣٧ إلى ١٣٩ من الوثيقة A/CN.9/572) والخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٢٩ إلى ١٤٢ من الوثيقة A/CN.9/576).

## الفقرة ١

٤٨- ذكر أنه يمكن بلوغ الهدف المتمثل في ضمان عدم مساس أحكام الولاية القضائية الواردة في مشروع الاتفاقية بالاختصاص المتعلق بالتدابير المؤقتة والوقائية. كما يمكن تبسيط الفقرة ١ بحذف الفقرة الفرعية (أ) وإضافة عبارة "بما في ذلك الحجز" في نهاية الفقرة الفرعية (ب). ولكن أبدي تأييد للرأي القائل بأن هذا الاقتراح لا يعالج تماما علاقة مشروع الاتفاقية بالصكوك الدولية القائمة التي تتناول الحجز، أي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية لعام ١٩٥٢ والاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩ (اتفاقية الحجز). ولو حظ أن هذين الصكين يتضمنان أحكاما لا تتناول الاختصاص المتعلق بالحجز لتدبير مؤقت أو وقائي فحسب، بل يتناول أيضا الاختصاص القائم على مقومات الدعوى بمقتضى اتفاقيتي الحجز. وكان هناك تأييد للرأي القائل بأنه، أيا كانت معالجة اتفاقيتي الحجز لمسألة الاختصاص فلا ينبغي لها أن تفضي إلى توسيع قائمة الأسس العامة للاختصاص في الدعوى المقامة على الناقل، التي ترد في مشروع المادة ٧٥. ورئي أنه ينبغي اعتبار مسألة الاختصاص المتعلق بمقومات دعوى الحجز مسألة تنازع اتفاقيات، وأنه من الأفضل معالجتها في إطار الفصل الخاص بالأحكام الختامية من مشروع الاتفاقية.

٤٩- وأعرب أيضا عن رأي مفاده أن نص مشروع الفقرة ١، الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، يعالج بشكل واف المسائل المتصلة بالعلاقة بين الاختصاص لأغراض مشروع الاتفاقية والاختصاص لأغراض الحجز كتدبير مؤقت أو وقائي. وذكر أيضا أنه يمكن النظر إلى المادة ٢١ (٢) من قواعد هامبورغ كنهج بديل، أو أن تُترك المسألة برمّتها للقانون الوطني. وذهب رأي آخر إلى إمكانية نقل مشروع المادة ٧٩ برمّته إلى الفصل الخاص بالأحكام الختامية من مشروع الاتفاقية.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٧٩ (١)

٥٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- تنقيح نص مشروع الفقرة ٧٩ (١)، بحذف الفقرة الفرعية (أ) وإضافة عبارة "بما في ذلك الحجز" في نهاية الفقرة الفرعية (ب)؛
- إعداد حكم منفصل بشأن تنازع الاتفاقيات يأخذ بعين الاعتبار مسألة مقومات دعوى الحجز، وإدراج هذا الحكم في الفصل الخاص بالأحكام الختامية من مشروع الاتفاقية.

## الفقرة ٢

٥١- لوحظ أن وضع قائمة حصرية بالتدابير المؤقتة أو الوقائية سوف يكون مهمة شاقة وغير مضمونة النتائج، بسبب الاختلافات بين شتى القوانين الوطنية. ولذلك، اقترح حذف مشروع الفقرة ٢، الذي يتضمن قائمة من هذا القبيل، وترك مسألة تحديد تلك التدابير للقانون الوطني.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٧٩ (٢):

٥٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- حذف نص مشروع الفقرة ٧٩ (٢).

## مشروع المادة ٨٠- ضمّ الدعاوى ونقلها

## المناقشة العامة

٥٣- ذكّر الفريق العامل بأنه قد سبق له النظر في حكم بشأن ضمّ الدعاوى ونقلها خلال دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٤٧ إلى ١٥٢ من الوثيقة A/CN.9/576). وأبلغ الفريق بأن الخيار جيم من مشروع الفقرة ١ هو النص الذي أُنقح في الفقرة ١٤٩ من الوثيقة A/CN.9/576 على مواصلة مناقشته، وأن الخيارين ألف وباء لمشروع تلك الفقرة يعرضان نصين بديلين يستطيع الفريق أن يختار منهما. وكان نص مشروع المادة ٨٠ الذي اقترح على الفريق العامل النظر فيه مزيجا من الخيارين ألف وباء للفقرة ١ وتعديلا لمشروع الفقرة ٨٠ (٢) على النحو التالي:

## "المادة ٨٠- ضمّ الدعاوى ونقلها

"١- يجب أن تُقام أي دعوى على كل من الناقل والطرف المنفّذ البحري تنشأ من الحادث ذاته في واحد من الأماكن المعيّنة في كلتا المادتين ٧٥ و٧٧. [وإذا لم يُعيّن مكان في كلتا المادتين، وجب عندئذ أن تُقام الدعوى في واحد من الأماكن المعيّنة في المادة ٧٧.]

"٢- إذا أقيم الناقل أو الطرف المنفّذ البحري دعوى تحدّ بشكل مباشر أو غير مباشر من حقوق شخص في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٧٥ أو المادة ٧٧، وجب إذاً على الناقل أو الطرف المنفّذ البحري، بناءً على طلب المدّعى عليه، أن يسحب

الدعوى وقيمتها من جديد في أحد الأماكن المعيّنة في المادة ٧٥ أو المادة ٧٧، أيهما كانت منطبقة، وفقا لاختيار المدعى عليه."

#### الفقرة ١

٥٤- أُعرب عن رأي مفاده أن تُحذف المعقوفتان حول الفقرة ١ برمتها، والإبقاء على نص الفقرة. ورئي أن الجملة الأولى من الفقرة ١ ليست مثار جدل لأن المنطق يقتضي من المطالب الذي يرغب في مقاضاة الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري في دعوى واحدة أن يقوم بذلك في محكمة لها اختصاص النظر في الدعوى على كليهما. وكان هناك اتفاق عام بهذا الشأن.

٥٥- ورئي أن الجملة الثانية من الفقرة ١ التي ترد بين معقوفتين هي أكثر مثارا للجدل لأنها تسمح بإقامة دعوى على كل من الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري في ولاية قضائية يعيّنهما مشروع المادة ٧٧ فحسب إذا تعدّر تعيين مكان وحيد بمقتضى مشروعى المادتين ٧٥ و٧٧ كليهما. وأُعرب عن رأي مفاده أن الأكثر أهمية في هذه الحالة هو حماية الطرف المنفذ البحري، وأُقتراح أن تُحذف أيضا المعقوفتان حول الجملة الثانية والإبقاء على النص. بيد أنه أُعرب عن بعض الشك بشأن إلزام الناقل المتعاقد، على هذا النحو، بمواطن رفع الدعوى المنصوص عليها في المادة ٧٧، وبشأن التفاعل بين مشروعى المادتين ٧٦ و٨٠ (١). فعلى سبيل المثال، أُعرب عن القلق إزاء إمكانية الالتفاف على حكم كان لولا ذلك حكما واجب الإنفاذ ينص على ولاية قضائية حصرية، بمقاضاة الناقل المتعاقد والطرف المنفذ البحري في ولاية قضائية ينص عليها مشروع المادة ٧٧.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٨٠ (١):

٥٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- مواصلة مراعاة الشواغل التي أثّرت بشأن الجملة الثانية من مشروع الفقرة ١ وبشأن تفاعل الفقرة بكاملها مع مشروع المادة ٧٦ في مشروع آخر لهذا الحكم يعد لاحقا.

#### الفقرة ٢

٥٧- أُعرب عن رأي مفاده أن مشروع الفقرة ٨٠ (٢) يُقصد منه تقديم حلّ للحالات التي يقيم فيها الناقل برفع دعوى في محاولة لتفادي مواطن رفع الدعوى المنصوص عليها في

مشروعى المادتين ٧٥ و ٧٧. وأُتفق على أن القصد من هذا الحكم ليس التدخل في الدعاوى المشروعة التي تُرفع الشاحن، مثل دعاوى المطالبة بأجرة النقل أو المطالبة بجبر الأضرار التي تُلحقها البضاعة بالسفينة. بيد أنه أُعرب عن بعض الشك إزاء الاقتراح الداعي إلى جعل مشروع الفقرة ٢ مركّزا فحسب على دعاوى الانتصاف التفسيري التي يُقصد منها تفادي مواطن رفع الدعوى المنصوص عليها في مشروعى المادتين ٧٥ و ٧٧. وأُعرب عن رأي مفاده أن يشمل مشروع الفقرة ٢ أيضا الأوامر الزاجرة عن رفع الدعاوى، التي تُستصدر من محكمة أخرى لتقييد الخيارات المتاحة للطرف فيما يتعلق برفع الدعوى. وذكُر أيضا أن الحكم ينبغي أن يقتصر على فرض وقف الدعوى التعسفية أو سحبها، وأنه قد لا يتسنى بدء الدعوى مجددا في ولاية قضائية ينص عليها مشروع المادة ٧٥ أو ٧٧، لا سيما إذا كان بدء الدعوى من جديد مقيّدا من الناحية الزمنية. ولمواجهة هذه المشكلة المحتملة، اقترح أن يُمنح المطالب الذي يتعيّن عليه بمقتضى مشروع الفقرة ٢ رفع الدعوى من جديد وقتا إضافيا عندما يواجه قيّدا زمنيا، ولكن ينبغي أن يُنظر في هذه المسألة ضمن إطار الفصل ١٥ المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى.

٥٨ - وقُدّم اقتراح صياغي لتوضيح الحكم بحذف عبارة "تحدّ بشكل مباشر أو غير مباشر" وإدراج عبارة "مجرّد الحدّ" أو عبارة مماثلة بدلا منها.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٨٠ (٢):

٥٩ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- مواصلة مراعاة الشواغل المثارة أعلاه بشأن مشروع الفقرة ٨٠ (٢) في مشروع آخر لهذا الحكم يعد لاحقا

## مشروع المادة ٨١ - الاتفاق بعد نشوء النزاع

### المناقشة العامة

٦٠ - ذُكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر مؤخرا خلال دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٦٩ إلى ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/576) في حكم بشأن الاتفاق على الولاية القضائية بعد نشوء النزاع. وكان هناك تأكيد عام لنص هذا الحكم، شريطة أن يُراجَع للتأكد من اتساقه مع سائر أحكام الفصل المتعلق بالاختصاص، نظرا للتغيرات المرتقب إدخالها على تلك الأحكام.

## مقتضيات الشكل

٦١- أثير تساؤل بشأن ما إذا كان الاتفاق المبرم بين الطرفين ينبغي أن يخضع لاشتراطات شكلية على غرار ما ورد في مشروع الفقرة ١ من المادة ٧٦، حيث اشترط إثبات اتفاق اختيار المحكمة كتابةً أو بوسيلة إلكترونية. وأبدي رأيان في هذا الشأن ذهب أحدهما إلى ضرورة تعديل مشروع المادة بغية إدراج اشتراطات شكلية مماثلة لتلك التي ترد في مشروع الفقرة ١ من المادة ٧٦ على أساس أن إثبات الاتفاق ضروري لحماية الطرفين. وذكّر أنه عندما يُبرم الاتفاق شفويًا ثم ينشأ بعد ذلك نزاع بشأن ما إذا كان للمحكمة اختصاص في النظر في القضية، فإن غياب الدليل على ما اتفق عليه قد يزيد من تعقّد النزاع بين الطرفين.

٦٢- أما الرأي الآخر فذهب إلى أن اشتراطات الشكل لا ينبغي إدراجها في الاتفاق لأن ذلك يعوق بدون داع المفاوضات التي كثيرا ما تجري بين الطرفين عندما ينشأ النزاع. وذكّر أنه، في الممارسة العملية، كثيرا ما تبدأ المفاوضات بين الطرفين قبل الشروع في إقامة الدعوى، وأنه يمكن للطرفين، عندما تفضّل المفاوضات، أن يتفقا شفويًا أو بشكل غير رسمي على مكان التقاضي. وأشار أيضا إلى إمكانية التوصل إلى ذلك الاتفاق ضمينا أيضا، حيث يحضر أحد الطرفين إلى المحكمة لمحردّ الدفاع عن دعواه. وإضافة إلى ذلك، أُشير إلى أن المادة ٢١ (٥) من قواعد هامبورغ، التي توفرّ عموما حماية قوية للطرفين، لا تنصّ، هي ذاتها، على اشتراطات شكلية لما يُبرم بعد نشوء النزاع من اتفاقات الاختصاص.

## توضيحات إضافية

٦٣- ردّا على أحد التساؤلات المثارة، اتفق عموما على أن مشروع المادة لا يمنح الاختصاص لمحكمة ما عندما لا تكون تلك المحكمة مختصة في الأصل. كما أوضح أن عبارة "بعد نشوء النزاع" تشير إلى الفترة الزمنية التي تلي رحلة ما، حيث يكون الضرر قد وقع بالفعل، ولكن قبل شروع أي محكمة في النظر في الدعوى.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨١:

٦٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على نص مشروع المادة ٨١ باعتباره مُرضيا، وعدم إضافة أي اشتراطات تتعلق بالشكل.

### صيغة جديدة مقترحة لمشروع الفقرة ٨١ (٢)

٦٥- اقترح أن يصبح مشروع المادة ٨١ هو مشروع الفقرة ٨١ (١)، وأن يُدرج النص التالي في مشروع الاتفاقية بصفته مشروع الفقرة ٨١ (٢) من المادة ذاتها:

"بغض النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل، تكون محكمة الدولة المتعاقدة التي يمثل أمامها المدعى عليه ذات اختصاص. ولا تنطبق هذه القاعدة عندما يُقدم إشعار المثول لغرض الطعن في الاختصاص."

#### المنافشة العامة

٦٦- فيما يتعلق بالمشروع المقترح للفقرة ٨١ (٢)، أعرب عن تأييد عام للنص. وأعرب عن رأي مفاده أن مشروع هذه الفقرة ضروري لأنه من المهم بالنسبة للمدعى عليه أن يتمكن من المثول لمجرد الطعن في اختصاص المحكمة. ورئي أيضا أنه من المنطقي أن تُدرج هذه الفقرة كفقرة ثانية في نفس مشروع المادة ٨١، لكي توضح أن الفقرة الأولى، أو مشروع المادة ٨١ السابق، تتناول الاتفاقات المبرمة بشأن الولاية القضائية بعد نشوء النزاع ولكن قبل شروع المحكمة في الفصل فيه، وأن الفقرة الثانية تعالج النزاعات التي تنشأ بعد شروع المحكمة في الفصل في الدعوى. وأعرب عن رأي يفيد بأنه، عندما يمثل المدعى عليه ليطعن في الاختصاص، ليس من البديهي أن تنظر جميع المحاكم إلى هذا المثول على نفس النحو، ولكن إدراج هذه الفقرة قد يكون ذا مفعول مُناسق مفيد في هذا الصدد.

٦٧- بيد أنه أعرب أيضا عن رأي مفاده أن مشروع المادة قد يُرى فيه تدخل في قانون الإجراءات المحلي، واتفق على ضرورة أن تتضمن الفقرة عبارة مثل "بمقتضى قانون..."، أو أي نص مماثل يشير إلى القانون المحلي، ضمانا لاحترام قانون الإجراءات المحلي. وردا على أحد التساؤلات، قُدم توضيح آخر مفاده أن المقصود أن تكون المحكمة التي يُطلب المثول أمامها غير مُلزمة بقبول الاختصاص.

٦٨- واستجابة لأحد الشواغل المثارة، أُوضح أن عبارة "المثول لغرض الطعن في الاختصاص" لا تمنع المدعى عليه الذي يطعن في اختصاص المحكمة من أن يطعن أيضا في مقومات الدعوى. كما أنه فيما يتعلق أيضا بالتساؤل عما إذا كان بوسع المحكمة أن تتمسك بالاختصاص متى حصل المثول أمامها، حتى وإن حصل ذلك خارج نطاق مشاريع المواد ٧٥ و٧٦ و٧٧، أُوضح أن الاجابة تتوقف على القواعد الاجرائية المحلية.



النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٨١ (٢) المقترح:

٦٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إعادة ترقيم مشروع المادة ٨١ ليصبح مشروع الفقرة ٨١ (١) وتنقيح عنوان هذا المشروع؛
- إدراج نص مشروع الفقرة ٨١ (٢) الوارد أعلاه في مشروع الاتفاقية؛
- مراعاة الشواغل المثارة بشأن القانون الإجرائي المحلي في أي مشروع يعد في المستقبل.

### صيغة مقترحة لمشروع مادة جديد ٨١ مكرّرا- الاعتراف والإنفاذ

٧٠- اقترح إدراج النص التالي لمشروع مادة جديد ٨١ مكرّرا في مشروع الاتفاقية بوصفه مشروع الفقرة ٨١ (٢):

#### "المادة ٨١ مكرّرا- الاعتراف والإنفاذ"

- "١- يكون القرار الصادر عن محكمة في إحدى الدول المتعاقدة، ذات اختصاص بمقتضى هذه الاتفاقية، مستحقا للاعتراف به وإنفاذه في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التي يُلتزم فيها الاعتراف والإنفاذ.
- "٢- لا تلزم هذه المادة الدولة المتعاقدة بأن تعترف أو تُنفذ قرارا صادرا عن دولة متعاقدة أخرى يستند إلى انطباق الجملة الأولى من المادة ٧٦ (٤).

#### المناقشة العامة

٧١- ذُكر أن مشروع الفقرة ٢ ضروري لأنه رئي أن مشروع الفقرة ١، في حال عدم وجود الفقرة ٢، يمكن أن يُفسّر بأنه يعني وجوب أن تُنفذ المحكمة الحكم الصادر حتى وإن كان منافيا للقواعد الإجرائية المحلية. وأوضح أن الفقرة الثانية يُقصد منها توضيح أن الدولة ليست ملزمة، بمقتضى هذا الحكم، بأن تعترف أو تُنفذ حكما ما كان لولاها واجب الإنفاذ بمقتضى قانونها الوطني.

النتائج التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨١ مكرّرا المقترح:

٧٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إدراج مشروع المادة ٨١ مكرّراً في مشروع الاتفاقية كأساس للمناقشة في المستقبل، رهنا بإدخال ما يلزم من تعديلات على النص لاستيعاب التغييرات الصياغية المدخلة على كامل الفصل المتعلق بالاختصاص.

### نص منقّح مقترح للفصل المتعلق بالاختصاص

المناقشة العامة

٧٣- استناداً إلى المناقشة التي دارت في الفريق العامل حول الفصل المتعلق بالاختصاص من مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III.WP.56 (انظر الفقرات من ٩ إلى ١٧ ومن ١٩ إلى ٧٢) والنص الجديد المقترح، اقترح عدد من الوفود النص المنقح التالي بشأن هذا الفصل، وهو يتضمّن أيضاً حكماً بشأن منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية (يعتزم إدراجه في الفصل المتعلق بالأحكام الختامية):

#### "المادة ١ (XX) المحكمة المختصة"

"يُقصد بتعبير "المحكمة المختصة" محكمة توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقاً لقواعد تلك الدولة فيما يتعلق بالتوزيع الداخلي للاختصاصات فيما بين المحاكم، أن تمارس الاختصاص بشأن مسألة معيّنة.

#### "المادة ٧٥- رفع الدعاوى على الناقل"

"ما لم يتضمّن عقد النقل اتفاقاً بشأن الاختيار الحصري للمحكمة يكون صالحاً بمقتضى المادة ٧٦، للمدّعي الحق في أن يقيم إجراءات قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أمام محكمة مختصة يدخل في نطاق ولايتها القضائية أحد الأماكن التالية:

"(أ) مكان إقامة المدّعي عليه؛ أو

"(ب) مكان التسلم التعاقدى أو مكان التسليم التعاقدى؛ أو

"(ج) الميناء الذي جرى فيه تحميل السفينة بالبضاعة في البدء؛ أو الميناء

الذي جرى فيه تفريغ البضاعة من السفينة في النهاية؛ أو

"(د) أي مكان يُعيّن لذلك الغرض وفقاً للمادة ٧٦ (١).

## "المادة ٧٦- الاتفاقات المتعلقة باختيار المحكمة

"١- إذا اتفق الشاحن والناقل على أن يكون لمحكمة مختصة اختصاص البتّ في النزاعات التي قد تنشأ في إطار هذه الاتفاقية، كان لتلك المحكمة عندئذ اختصاص غير حصري، شريطة أن يكون الاتفاق المنشئ له مبرما أو موثقا

"(أ) كتابة؛<sup>(٢)</sup> ( ) أو

"(ب) بأي وسيلة اتصال أخرى تجعل المعلومات ميسورة المنال بحيث يمكن استخدامها لدى الرجوع إليها لاحقا.

"٢- لا يكون اختصاص المحكمة المختارة وفقا للفقرة ١ حصريا فيما يتعلق بالنزاعات بين أطراف العقد إلا إذا اتفقت الأطراف على ذلك وكان الاتفاق المنشئ لذلك الاختصاص

"(أ) واردا في عقد حجم يبين بوضوح أسماء وعناوين الأطراف المعنية؛ وكان إما

"١" قد جرى التفاوض عليه فرديا؛ وإما

"٢" يتضمن نصا بارزا على وجود اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويحدّد مكانها داخل عقد الحجم؛

"(ب) ويبيّن بوضوح اسم المحكمة المختارة ومكانها.

"٣- لا يكون الاتفاق على اختيار حصري للمحكمة وفقا للفقرة ٢ ملزما لأي شخص ليس طرفا في عقد الحجم إلا إذا كان ذلك متوافقا مع القانون الواجب التطبيق، حسبما تقرّره المحكمة التي ترفع إليها الدعوى [يقرّره القانون الدولي الخاص] [تقرّره قواعد تنازع القوانين]:

"(أ) وكان ذلك الشخص قد أُشعر قبل وقت كاف بالمحكمة التي يمكن أن تُرفع إليها الدعوى؛

"(ب) وكانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المحددة في المادة ٧٥ [أ] أو (ب) أو (ج)."

(2) سوف يعالج اشتراط الشكل في إطار المادة ٣.

"٤- رهنا بالفقرة ٥، لا تمنع هذه المادة الدولة المتعاقدة من جعل الاتفاق على اختيار المحكمة الذي لا يفي بالاشتراطات الواردة في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ نافذا. ويجب على تلك الدولة المتعاقدة أن توجّه إشعارا في هذا الخصوص [إلى \_\_\_\_\_].

"٥- ليس في الفقرة ٤ أو في أي اتفاق بشأن اختيار المحكمة يكون نافذا بمقتضى الفقرة ٤ ما يمنع محكمة محدّدة في المادة ٧٥ [(أ) أو (ب) أو (ج) أو (د)] وموجودة في دولة متعاقدة مختلفة من ممارسة اختصاصها في النزاع والبتّ فيه وفقا لهذه الاتفاقية. ولا يكون الاتفاق بشأن اختيار المحكمة حصريا فيما يتعلق بدعوى [مرفوعة على الناقل] بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة.

"المادة ٧٧- رفع الدعاوى على الطرف المنفّذ البحري

"في الإجراءات القضائية المقامة بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفّذ البحري، يجوز للمدّعي، حسب اختياره، أن يرفع دعوى في محكمة مختصة يدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

"(أ) مكان إقامة الطرف المنفّذ البحري؛ أو

"(ب) الميناء الذي تسلّم فيه الطرف المنفّذ البحري البضاعة في البداية أو الميناء الذي سلّم فيه الطرف المنفّذ البحري البضاعة في النهاية.

"المادة ٧٨- لا وجود لأسس إضافية للاختصاص

"رهنا بأحكام المادتين ٨٠ و ٨١، لا يجوز أن تقام أي إجراءات قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل في محكمة غير معيّنة بمقتضى المواد ٧٥ أو ٧٦ أو ٧٧.

"المادة ٧٩- التدابير المؤقتة أو الوقائية

"ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ الاختصاص فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. [وليس للمحكمة التي توجد في دولة أتخذ فيها تدبير مؤقت أو وقائي اختصاص بشأن البتّ في الدعوى بناء على أساسها الموضوعي، ما لم

"(أ) تُستوفى الاشتراطات المنصوص عليها في هذا الفصل؛ أو

"(ب) تُنصُّ على ذلك اتفاقية دولية تنطبق، وفقا لقواعد انطباقها، في تلك الدولة." [الدولة.]

"المادة ٨٠ - ضم الدعاوى ونقلها"

"١ - باستثناء الحالة التي يكون هناك فيها اتفاق بشأن الاختيار الحصري للمحكمة صالح بمقتضى المادة ٧٦، إذا رفعت دعوى واحدة على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري ناشئة من حدث واحد، لم يعد جائزا عندئذ أن تُرفع الدعوى إلا في محكمة معينة بمقتضى كلتا المادتين ٧٥ و٧٧. وإذا لم تُنح أي محكمة من هذا القبيل، وجب عندئذ أن تقام الدعوى في محكمة معينة بمقتضى المادة ٧٧ (ب)، إذا توفرت محكمة من هذا القبيل.

"٢ - باستثناء الحالة التي يكون هناك فيها اتفاق بشأن الاختيار الحصري للمحكمة صالح بمقتضى المادة ٧٦، يجب على الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يقيم دعوى [من شأنها أن تمس] [بمجرد الهدف منها هو أن تمس] حقوق شخص في اختيار المحكمة بمقتضى المادتين ٧٥ أو ٧٧، أن يسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، ويجوز له أن يرفعها من جديد في إحدى المحاكم المعينة بمقتضى المادة ٧٥ أو المادة ٧٧، أيهما كان منطبقا، وفقا لاختيار المدعى عليه.<sup>(٣)</sup>

"المادة ٨١ - الاتفاقات المبرمة بعد حصول النزاع والاختصاص

عندما يكون المدعى عليه قد وجه طلبا للمثول

"بصرف النظر عن المواد السابقة من هذا الفصل:

"(أ) يجوز للأطراف في نزاع ما، بعد نشوء ذلك النزاع، أن تتفق على حلّه في أي محكمة مختصة؛

"(ب) يكون للمحكمة المختصة التي يمثّل أمامها المدعى عليه دون أن يطعن في الاختصاص وفقا لقواعد تلك المحكمة، اختصاص على الأطراف.

(3) قد يكون من الضروري ترتيب الأحكام المتعلقة بوقت رفع الدعوى بشأن الحالات التي تكون فيها الدعوى الأصلية قد أُقيمت في إطار الفترة الزمنية المحددة، لكن إقامتها من جديد لم يكن في إطار تلك الفترة.

## "المادة ٨١ مكررا- الاعتراف والإنفاذ"

- "١- يجب أن يحظى أي قرار تتخذه محكمة موجودة في دولة متعاقدة ولها اختصاص بمقتضى هذه الاتفاقية بالاعتراف والإنفاذ في دولة متعاقدة أخرى وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التي يُلمَس فيها الاعتراف والإنفاذ.
- "٢- لا تنطبق هذه المادة على القرار الذي يصدر في دولة متعاقدة أخرى لها اختصاص بمقتضى المادة ٧٦ (٤).

## "المادة XX- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية"

- "١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية، مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معيّنة تحكمها هذه الاتفاقية أن تقوم، بالمثل، بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من التزامات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وحيثما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تُعدّ منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.
- "٢- تُوجّه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلانا تحدّد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أُحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وعلى منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن تسارع بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات لتلك الاختصاصات.
- "٣- أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية، حيثما اقتضى السياق ذلك."

٧٤- واستمع الفريق العامل إلى تقرير وحييز من الوفود التي اقترحت النص المنقح للفصل المتعلق بالاختصاص. وأفيد بأن حلا وسطا دقيقا تم التوصل إليه على خلفية تبين الآراء والاهتمامات التي أعرب عنها في الفريق العامل بشأن مشاريع الأحكام المتعلقة بالاختصاص، وأن ذلك الحل الوسط مجسّد في النص المنقح. ولوحظ أنه بالرغم من تعدّد تحقيق تناسق

كامل للأحكام المتعلقة بالاختصاص، فثمة اعتقاد بأن هذا الحل الوسط الذي تم التوصل إليه يمكن أن يكون مقبولاً لدى الفريق العامل، لأنه يُرى أنه أفضل من البديل المتمثل في استبعاد الاختصاص من مشروع الاتفاقية.

٧٥- وأبدي تأييد عام للحل الوسط المقترح في المواد المنقحة، وخصوصاً بالنظر إلى تعقد المسائل، وأعرب عن رأي مفاده أنه تم تحقيق توازن دقيق في المصالح. وأبدي رأي مفاده أن من شأن حذف مشروع النص التوافقي أو تنقيحه جوهرياً أن يقضي على الحل الوسط الذي تم التوصل إليه.

٧٦- وأشير في الرد على التماس بشأن توضيح مشروع المادة ٧٦ (٤) إلى أن القصد باشتراط الإشعار هو إبانة أن قراراً سياساتياً قد اتخذ بشأن الفقرة ٤ من قبل دولة متعاقدة وليس من قبل محاكم منفردة داخل تلك الدولة تقرّر ما إذا كانت ستختار أو لن تختار تطبيق الفقرة ٤. وقُدّم توضيح آخر، وهو أن المقصود ليس أن يقتضي ذلك الإشعار بالضرورة إجراء تغيير على القانون في الدولة المتعاقدة، وإنما أن يقتضي من الدولة المتعاقدة أن تُعلم بقية العالم بما إذا كانت ستنفذ اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة بشروط أقل صرامة من تلك المبينة في الفقرة ٢.

٧٧- وفي إشارة أخرى إلى اشتراط الإشعار بموجب مشروع المادة ٧٦ (٤)، لوحظ أن تلقّي مضمون قانون وطني قد لا يكون أمراً مناسباً للوديع، ورئي أن الإشعارات التي تماثل في طبيعتها تلك المرتاة يمكن أن تكون واسعة، بل ويمكن أن تتكوّن من سوابق قضائية، وأنها قد تقتضي ترجمة إلى لغات أخرى، وهي مسألة يمكن أن تثير مشاكل إدارية لدى الوديع، وأن ذلك يمكن أن ينشئ عقبة أمام اعتماد مشروع الاتفاقية. وردّاً على تلك الشواغل، أُبديت عدّة آراء مفادها أن تلك الإشعارات يمكن أن تتكوّن من إفادات بسيطة جداً بشأن ما إذا كانت الدولة المتعاقدة ستطبق الفقرة ٤ أم لا، أو أنه يمكن إرسال تلك الإشعارات إلى مؤسسات أخرى غير الوديع من أجل جمعها وتعميمها. وكان هناك اتفاق عام على ضرورة مواصلة مناقشة هذه المسألة في مرحلة لاحقة.

٧٨- وأبدي شاغل بشأن بنية الفصل المتعلق بالاختصاص، حيث إن مشروع المادة ٧٥ لا يُعنى إلا بالمطالبات إزاء الناقل، ويليه مشروع المادة ٧٦ الذي ينظّم الدعاوى المقامة على كل من الشاحن والناقل، ولكن يبدو أنه بصرف النظر عن مشروع المادة ٧٦، لا تتناول الأحكام التالية لها الدعاوى التي يقيمها الناقل على الشاحن. وأبدي رأي مفاده أن هذا ليس إهمالاً فيما يتعلق بمشروع المادة ٧٥، لأن الحل الوسط الذي تم التوصل إليه في الفصل بكامله

يقصد به تمكين متعهدي الشحن من الوصول إلى محكمة معقولة من أجل حل النزاعات بالرغم من وجود شرط بشأن الاختصاص الحصري ربما يكون الناقل قد أدرجه في عقد النقل. واقترح في هذا الخصوص أن تُحذف المعقوفتان المحيطتان بالعبارة "مرفوعة على الناقل" الواردة في مشروع المادة ٧٦ (٥) من أجل إلزام الناقل بمحكمة ذات اختصاص حصري كان قد اختارها. وأفيد من جهة أخرى، فيما يتعلق بالملاحظة التي أُبديت بشأن بنية الفصل ككل، بأن المادة ٨١ مكررا كان المقصود منها فعلا أن تنطبق على القرارات المتخذة في الدعاوى المشروعة التي يرفعها الناقل على الشاحن، وأنه إذا لم يكن الأمر كذلك وجب إدخال تعديلات على نص مشروع المادة ٨١ مكررا.

٧٩- وأثيرت أيضا شواغل بشأن وضوح النص فيما يتعلق بالقصد من مشروع المادة ٨١ مكررا. وأبدي رأي مفاده أن هذا الحكم يعني أن الدولة التي تقدم إشعارا بمقتضى مشروع المادة ٧٦ (٤) لن تكون ملزمة بمقتضى مشروع المادة ٨١ مكررا بالاعتراف بحكم قضائي صادر عن دولة لا تعترف بالطابع الحصري للشرط المتعلق بالاختصاص. واتفق على توضيح نص مشروع المادة ٨١ مكررا، إذا ما كان ذلك ضروريا، من أجل تجسيد هذا الموقف.

٨٠- وأثير شغل آخر بشأن العلاقة بين الفقرتين ٤ و ٥ من مشروع المادة ٧٦. فبما أن مشروع المادة ٧٦ (٤) هو فيما يعتقد جوهر الحل الوسط حول هذا الفصل، فقد قيل إن من الهام ذكر السبب في أن يُذكر في عبارته الافتتاحية أنه مرهون بالفقرة ٥. ورئي بوجه خاص أن الفقرة ٤ لا ينبغي أن تكون مرهونة بالجملة الثانية من الفقرة ٥، وأنها ينبغي أن تشكل فقرة منفصلة في مشروع المادة ٧٦.

٨١- وأعرب أيضا عن عدد من الآراء التي تؤكد مجددا الموقف الذي مفاده أنه لا ينبغي إدراج أي مواد عن الاختصاص في مشروع الصك. وارتئي أيضا أنه، بالرغم من التقدير الذي يحظى به النص التوافقي، فإن المواد المنقحة لا تذهب بعيدا بما فيه الكفاية في تعزيز التوحيد، وإنما هي يمكن أن تفضي إلى انتقاء المحكمة وإيداع دعاوى عديدة مما يقلص من اليقين ويزيد في التكاليف على المتخاصمين. وأعرب مجددا عن رأي آخر يدعو إلى جعل شروط الاختصاص الحصري نافذة تماما في مشروع الصك ويؤكد أن الرأي الذي مفاده أن هذا النهج سيكون جائرا في حق الأطراف الثالثة لا أساس له لأنه يمكن الحصول على التأمين ويمكن للأطراف الثالثة دائما الحصول على معلومات عن الاختصاص من مصادر عمومية أو من الناقلين ذاتهم.



- ٨٢- وقُدِّم عدد من الاقتراحات الصياغية. وتمثّل أحد الاقتراحات التي اتفق عليها في إدراج حرف العطف "و" بين مشروع المادة ٧٦ (أ) و(ب). أما الاقتراحات الصياغية الأخرى، فقد تمثّلت في الاستعاضة عن العبارة "وفقا لقانون الدولة المتعاقدة" الواردة في مشروع المادة ٨١ مكررا (١) بالعبارة "رهننا بالشروط المبينة في قانون الدولة المتعاقدة" من أجل زيادة توضيح مشروع المادة. وأُعرب أيضا عن رأي مفاده أن صيغة مشروع المادة ٨١ مكررا قد تكون صارمة بعض الشيء وقد تفيد ضمنا أن المحكمة التي تعمل في إطار مشروع المادة ٧٦ (٤) قد لا تعترف بحكم قضائي صادر عن محكمة أخرى تعمل في إطار مشروع المادة ذاتها. واقترح أيضا أن الصيغة السابقة لمشروع الفقرة ٨١ مكررا (٢) المبينة في الفقرة ٧٠ أعلاه أفضل من حيث أنها تتيح للدول التي تستلزم وجود مشروع الفقرة ٨١ مكررا (١) كأساس قانوني للاعتراف بالأحكام عموما، أن تعترف بالقرارات المتخذة عملا بمشروع الفقرة ٧٦ (٤). وأبدي أيضا اقتراح مفاده أن يتضمّن مشروع المادة ٧٦ (٣) قاعدة واضحة بشأن تنازع القوانين من أجل تحديد القانون الساري على الأطراف الثالثة.
- ٨٣- ولم يناقش مشروع المادة العشرين المتعلقة بمشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بالفصل المقترح بشأن الاختصاص:

- ٨٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:
- الحل الوسط الوارد في مشروع النص المقترح بشأن الفصل ١٦ حري بالقبول ومقبول فعلا، مع بعض التحفظات فيما يتعلق بالإشعار الموجّه إلى أطراف ثالثة بموجب مشروع المادة ٧٦ (٣)؛
  - ينبغي إدراج حرف العطف "و" بين مشروع الفقتين (أ) و(ب) من المادة ٧٦؛
  - ينبغي النظر في مزيد من الاقتراحات والتوضيحات الصياغية في ضوء التعليقات المذكورة في الفقرات الواردة أعلاه.

## التحكيم - الفصل ١٧

### المناقشة العامة

٨٥- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في الفصل المتعلق بالتحكيم خلال دورته الرابعة عشرة (انظر الفقرات ١٥١ إلى ١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/572) ودورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات ١٧٦ إلى ١٧٩ من الوثيقة A/CN.9/576). واستُذكر أنه خلال دورتي الفريق العامل ألف هاتين، قد أُعرب عن رأيين قويين. وقد ذهب أحدهما إلى أن مبدأ الحرية في التحكيم راسخ الجذور وأن صكوك التحكيم القائمة مثل اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها لسنة ١٩٥٨ (اتفاقية نيويورك) وقانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي يتيحان إطاراً وافياً للتحكيم، مما ينفي الحاجة إلى فصل من هذا القبيل في مشروع الاتفاقية. وذهب رأي آخر إلى أن التحكيم ينبغي أن يكون متاحاً لأطراف النزاع، ولكن لا ينبغي أن يتسنى للأطراف أن تستخدمه لأجل التنصل من قواعد الاختصاص المبينة في مشروع المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية.

٨٦- وشرح للفريق العامل مضمون الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54. وذكّر أن الاقتراح يقصد به أن يكون بمثابة جهد للتوصل إلى حل توفيقى بين الرايين اللذين أُعرب عنهما بشأن التحكيم خلال الدورتين الرابعة عشرة والخامسة عشرة. وقيل إن الجانبين الرئيسيين للحل التوفيقى يتجسّدان في حذف الفصل المتعلق بالتحكيم بكامله (انظر الفقرة ٥ (هـ) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54)، وإضافة مشروع الفقرة ٧٨ (٢) في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ٥ (ب) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54)، ويقصد بهما ضمان عدم إمكان التنصل من القواعد الواردة في مشروع الاتفاقية بشأن الاختصاص. وثمة جانب إضافي للاقتراح هو إدراج إشارة في مشروع المادة ٨١ لجعل أي اتفاق ترممه الأطراف لإحالة نزاع ينشأ بينها إلى التحكيم نافذاً. وأخيراً، أوضح أن الغرض من الحل التوفيقى هو الحفاظ على الوضع الراهن فيما يتعلق بالتحكيم في صناعة النقل البحري بتوفير قواعد دنيا للتحكيم فيما يتعلق بصناعة الخطوط الملاحية المنتظمة، ولكن بإتاحة الحرية في التحكيم في صناعة الخطوط الملاحية غير المنتظمة من خلال إضافة مشروع المادة ٨١ مكرراً (انظر الفقرة ٥ (هـ) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54).

٨٧- وإضافة إلى ذلك، شُرحت التعليقات الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.59 بالإشارة إلى الفقرة الأخيرة من تلك الوثيقة، التي تذكر أنه، في ضوء التعويل الواسع النطاق

على التحكيم في مجال صناعة النقل البحري عموماً، فالحل الأنسب في مشروع الاتفاقية هو إدراج حكم يتيح قابلية إنفاذ اتفاقات التحكيم دون قيود.

#### الحرية في اللجوء إلى التحكيم دون قيود

٨٨- كان هناك تأييد للرأي الذي مؤداه أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يتيح بدون أي قيد قابلية إنفاذ اتفاقات التحكيم في عقود النقل. وذكر أن التحكيم يعدّ شكلاً بالغ الشبوع لتسوية النزاع في جميع أنحاء العالم فيما يخص النزاعات المتعلقة بعقود النقل. وأبدي شك فيما يتصل بما إذا كان يلزم الاحتفاظ بنظام الاختصاص المبين في مشروع الاتفاقية بتقليل حرية اللجوء إلى التحكيم في صناعة الخطوط الملاحية المنتظمة، التي لم تستخدم التحكيم على نطاق واسع قط، وذكر أنه من غير المرجح أن يؤدي القيام بذلك إلى تعطيل الاختصاص. وإضافة إلى ذلك، دُعي إلى توخّي الحذر فيما يتعلق باحتمال الإفراط في تنظيم التحكيم، مما يؤثر على فعاليته.

#### الأحكام الخاصة بالتحكيم في قواعد هامبورغ

٨٩- أعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للفريق العامل أن ينظر في اعتماد قواعد للتحكيم مشابهة لتلك الواردة في المادة ٢٢ من قواعد هامبورغ، والمدرجة بالفعل للنظر فيها في الفصل الخاص بالتحكيم في الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.32 و A/CN.9/WG.III/WP.56. وذكر أن إحدى ميزات تلك القواعد هي أنها نتجت بالفعل عن حل توفيق تم التوصل إليه خلال التفاوض بشأنها. وكان هناك شيء من التأييد لهذا الرأي. بيد أنه ذكر أن ثمة صعوبة تتعلق بالنهج المتبع في قواعد هامبورغ هي أنها تقلل اليقين التجاري بالسماح بأن يجري التحكيم في واحد من عدد من الأماكن المحتملة المختلفة. ورئي أن إحدى ميزات الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54 هي أنه يتيح تسوية النزاع إما عن طريق التحكيم في المكان المحدد المذكور في الحكم الخاص بالتحكيم، أو في محكمة في مكان يحدّد عملاً بمشروع المادة ٧٥. بيد أنه لوحظ أيضاً أن تنوع أماكن التحكيم المحتملة يمكن أن يعتبر ميزة لقواعد هامبورغ من حيث أنه يُعزز تطوير التحكيم بإتاحة أماكن مختلفة لإجرائه، ولكن بالإحالة إلى مجموعة القواعد ذاتها.

الاقتراح التوفيقي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54

٩٠ - أوضح عدد من الوفود أن نقطة انطلاقها عندما بدأت للمرة الأولى مناقشة التحكيم في الدورة الرابعة عشرة للفريق العامل كانت هي تأييد الحرية في التحكيم دون قيود. غير أن تلك الوفود، بروح التوفيق بحل وسط، مالت إلى تأييد الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54، وخصوصاً نظراً لمراعاته لنظام التحكيم الدولي القائم ولحفاظه على الوضع الراهن فيما يتعلق بممارسات التحكيم في صناعة النقل البحري. وأثيرت بعض التحفظات بشأن ما إذا كان الاقتراح التوفيقي يحدّ في الواقع من تطور التحكيم في مجال تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، حيث إنه لا يمتثل أن تدرج المنشآت التجارية شرط تحكيم في عقد إلا إذا كانت متأكدة من مكان إجراء التحكيم، وقد لا يكون ذلك ممكناً إذا كان الاختيار خاضعاً للقائمة الواردة في مشروع المادة ٧٥. وفي نهاية المطاف، بينما رأى عدد من الوفود أن هناك ضرورة لإدخال المزيد من التحسينات على صياغة الاقتراح، وذلك لدواع ليس أقلها ما تطرحه الأحكام الجديدة التي ينظر فيها لفصل الاختصاص، كان هناك تأييد للاقتراح كحل توفيقي يُقصد منه تعزيز جهود الفريق العامل كأساس للمناقشات المقبلة.

توضيحات للأثر المقصود من الاقتراح التوفيقي

٩١ - أثير سؤال يتعلق بتداخل مشروعتي الفقرتين الفرعيتين ٧٨ (٢) (أ) و (ب)، وبما إذا كان ينبغي إلزام المطالب بإتاحة فترة قصيرة يتعين على الناقل أن يتخذ خلالها قراراً بشأن نقل الإجراءات من المكان الوارد في شرط التحكيم إلى مكان يعينه مشروع المادة ٧٥. وردّاً على سؤال بشأن أي الأطراف يمكنه أن يتمسك بمطالبة تجاه الناقل بموجب مشروع المادة ٧٨ (٢) (أ) اقترح أنه يفضل تناول تلك المسألة والردود الأخرى خلال نظر الفريق العامل في الفصل الخاص بالحقوق في رفع الدعوى، وربما في الفصل الخاص بالوقت المتاح لرفع الدعوى، ويتوقع النظر في كليهما في دورة الفريق العامل القادمة.

تعديلات مقترحة للاقتراح التوفيقي

٩٢ - إضافة إلى التعديلات العامة للاقتراح التي أصبحت ضرورية على ضوء التغييرات قيد النظر في أحكام الاختصاص في مشروع الصك، اقترحت تعديلات محددة معينة للاقتراح. فعلى ضوء اتجاه المناقشات في الفريق العامل فيما يتعلق بالاختصاص وشروط اختيار المحكمة بموجب مشروع المادة ٧٦، أعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي أن يُسمح بشروط التحكيم الحصرية وأنه ينبغي تنفيذها لنفس أسباب الشروط الحصرية لاختيار المحكمة. وكان هناك

بعض التأييد لاقتراح مفاده أنه ينبغي توضيح أثر اتفاق التحكيم على أطراف ثالثة في عقد النقل وأنه ينبغي أن يكون متسقاً، بدلا من أن يُترك للقانون الوطني كما ورد في مشروع المادة ٨١ مكررا. واقترح مشروع المادة ٨٣ من مشروع الاتفاقية ليكون نموذجا لذلك النهج. وردّا على ذلك أُعرب عن شاغل مفاده أن إيجاد قواعد تتعلق بالأطراف الثالثة قد يكون بمثابة المسّ. عميدان اتفاقية نيويورك فيما يتعلق بقابلية إنفاذ اتفاقات التحكيم. وإضافة إلى ذلك، كان هناك بعض التأييد لإدراج حكم على غرار مشروع المادة ٨٥ في الفصل الحالي بشأن التحكيم يلزم المحكّم بأن يطبق قواعد مشروع الاتفاقية. وقيل ردّا على ذلك إن قاعدة من هذا القبيل ليست ضرورية نظرا إلى أن المحكّم سوف يلجأ إلى عقد النقل لكي يقرّر أي القواعد يتعين عليه أن يطبقها، وأن ذلك البحث إما أن يوجّه المحكّم إلى مشروع الاتفاقية وإما أن لا يوجّهه إليه.

٩٣- واقترحت بعض التغييرات الصياغية المحدّدة في النص. فكان هناك تأييد للرأي القائل إنه ينبغي أن توضع كلمة "بمجرد" في مشروع المادة ٨١ مكررا المقترح بين معقوفتين أو أن تحذف. كما اقترح حذف العبارة [اختصاص أو] الواردة بين معقوفتين بأكملها من مشروع المادة ٨١ مكررا، نظرا إلى أن شروط الاختصاص ليست مألوفة في صناعة الخطوط الملاحية غير المنتظمة، والمقصود من الاقتراح هو الحفاظ على الوضع الراهن. وأُعرب عن آراء أخرى مؤيدة للحفاظ على النص وحذف المعقوفتين فقط. وأُعرب عن تأييد للنص البديل التالي الذي يُقصد منه أن يحل محل مشروع الفقرة ٧٨ (٢) (ب) وأن يوضحها:

"لا يجوز للناقل أن يطالب بإجراءات تحكيم عملا بشروط اتفاق التحكيم إلا إذا أقام الشخص المتمسك بمطالبة تجاه الناقل دعوى قضائية في مكان محدّد في اتفاق التحكيم."

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الأحكام الخاصة بالتحكيم:

٩٤- بعد المناقشة قرر الفريق العامل ما يلي:

- كان هناك توافق عام في الآراء تأييدا للاقتراح التوفيقى المقدم في الوثيقة

؛A/CN.9/WG.III/WP.54

- ينبغي أن يشكّل الاقتراح أساس العمل المقبل بعد التعديل على ضوء المناقشة التي دارت في الفريق العامل على النحو السالف الذكر، وفيما يتعلق بالتنقيح المتوقع لمشروع المادة ٧٦ بشأن الاختصاص.

## النص المنقح المقترح للفصل المتعلق بالتحكيم

### المناقشة العامة

٩٥- واصل الفريق العامل مناقشاته استنادا إلى النص التالي الذي اقترحتة بعض الوفود،  
لُدرج في مشروع فصل جديد عن التحكيم في مشروع الاتفاقية:

#### "المادة ٨٣- اتفاقات التحكيم

"رهنا بأحكام المادة ٨٥، إذا كان عقد النقل الخاضع لهذه الاتفاقية يتضمن اتفاقا  
على التحكيم تنطبق الأحكام التالية:

"(أ) يكون للشخص الذي يتمسك بمطالبة ضد الناقل أحد الخيارين  
التاليين:

"١" إما بدء إجراءات التحكيم عملا بأحكام اتفاق التحكيم في مكان  
منصوص عليه في ذلك الاتفاق؛

"٢" وإما إقامة دعوى قضائية في أي مكان آخر، شريطة أن يكون ذلك  
المكان منصوص عليه في المادة ٥٧ (أ) أو (ب) أو (ج)؛

"(ب) إذا تمسك الشخص بمطالبة ضد الناقل فلا يجوز للناقل أن يطالب  
بإجراءات تحكيم عملا بأحكام اتفاق التحكيم إلا إذا أقام ذلك الشخص دعوى  
قضائية في:

"١" مكان منصوص عليه في اتفاق التحكيم؛

"٢" محكمة من شأنها أن تُنفذ، بمقتضى المادة ٧٦، اتفاقا على اختيار  
حصري للمحكمة يحدّد المكان المذكور في اتفاق التحكيم ويكون حصريا  
فيما يتعلق بالدعوى المقامة ضد الناقل.

#### "المادة ٨٤- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

"ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بوجوبية إنفاذ اتفاق للتحكيم في عقد للنقل يتعلق  
بنقل ملاحي غير منتظم تنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:

"(أ) انطباق المادة ١٠،<sup>(٤)</sup> أو

"(ب) قيام الطرفين طوعاً بإدراج هذه الاتفاقية كبنود تعاقدي في عقد للنقل ما كان سيخضع لولا ذلك لهذه الاتفاقية.

"المادة ٨٥- اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع

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

٩٦- وأكد مجدداً أن مشاريع المواد ٨٣ و ٨٤ و ٨٥ المقترحة تهدف إلى التوصل إلى حل وسط بين الوفود التي تفضل الأخذ بأوسع نطاق من التطبيق لمبدأ الحرية في التحكيم في مشروع الاتفاقية والوفود التي ترى أنه، بينما ينبغي أن يكون التحكيم متاحاً لأطراف النزاع، فلا ينبغي أن يستخدم للتنصّل من قواعد الولاية القضائية حسبما هو مبين في مشروع المادة ٧٥ من مشروع الاتفاقية. ودُكر الفريق العامل بأن الهدف من مشاريع الأحكام هو تجسيد احتياجات الممارسين فيما يتعلق باستخدام التحكيم في صناعة النقل البحري بتوفير حرية محدودة في التحكيم فيما يتعلق بصناعة النقل الملاحي المنتظم، حيث لا يُلجأ كثيراً إلى التحكيم، مع إتاحة حرية واسعة في التحكيم في صناعة النقل الملاحي غير المنتظم، حيث يكون التحكيم، خلافاً لذلك، هو الأسلوب المعياري لتسوية النزاعات.

٩٧- وذكر أن المشروع المقترح الجديد يُعدّل، وفقاً لما دار من مناقشات في الفريق العامل، النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54 باستحداث مشروع فقرة فرعية جديد رقمه ٨٣ (ب) '٢'؛ وبحذف كلمة "بجَرْد" من مشروع المادة ٨٤، رهناً باستعراضه لدى تنقيح مشروع المادة ١٠؛ وبحذف عبارة "[اختصاص أو]" الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٨٤، وباستحداث مشروع مادة جديد رقمه ٨٥، مما ينشئ مادة منفصلة لمبدأ كان محسّداً في الفقرة (٥) (ج) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.54. ولم تجر مناقشة بشأن حذف العبارة الواردة بين معقوفتين [اختصاص أو].

٩٨- وأبدت بعض الشكوك فيما يتعلق بمشروع النص المقترح، خصوصاً فيما يتعلق بالشواغل من أن يؤدي إلى التسوق للمفاضلة بين المحاكم ويوجد تعدداً في الدعاوى. وإضافة إلى ذلك، أثبتت بعض الشواغل فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٣ المقترح، واحتمال أنه يمكن أن

(4) قد تُغيّر الإشارة تبعاً لتنقيح المادة ١٠ من مشروع الاتفاقية مستقبلاً.

يُقيّد سبل الوصول إلى التحكيم في بعض الظروف. ومن ناحية عامة، أُكِّد مجدداً روح الحل الوسط، وأبدي تأييداً لنهج الاقتراح، مع بعض الشواغل المحددة الموجزة في المناقشة التالية.

مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' الجديد

٩٩- ذُكر أن ثمة توازياً بين اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة، من ناحية، واتفاقات التحكيم، من الناحية الأخرى، ولذلك ينبغي أن يعامل كلا الموضوعين معاملة متشابهة في مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بحرية التعاقد. ووفقاً لذلك، ذُكر أن هدف مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' هو السماح باتفاقات التحكيم في الحالات التي يجري الاعتراف فيها بسند الولاية القضائية الحصرية. بمقتضى مشروع المادة ٧٦ من مشروع الاتفاقية، المتعلق بالاعتراف بنود الاختيار الحصري للمحكمة. ولوحظ أن مفعول مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' سيكون هو زيادة توسيع نطاق الحرية في التحكيم في صناعة النقل الملاحي المنتظم. وبناء على طلب للإيضاح، أوضح أن مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' يقتضي وجود اتفاق للتحكيم لإعماله، واقتُرح، رداً على ذلك، أن يُعدّل النص ليذكر ذلك تحديداً. ولوحظ كذلك أن مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' لا ينطبق إلا على المطالبات ضد الناقل، بينما تقع خارج نطاقه المطالبات التي يقدمها الناقل.

١٠٠- بيد أن شيئاً من التردد قد أُبدي إزاء مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤'، في ضوء رأي آخر مفاده أن موضوعي بنود الاختيار الحصري للمحكمة واتفاقات التحكيم لهما طابعان مختلفان وعواقب مختلفة، وينبغي لمعاملتهما في إطار مشروع الاتفاقية أن تجسّد تلك الاختلافات. وارتئي، بصفة خاصة، أن الصلة مع مشروع المادة ٧٦ تعتبر أمراً مُشكلاً من حيث أنها تربط اتفاقات التحكيم بقرار الدولة بشأن إنفاذ اتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة أو عدم إنفاذها. وأُعرب عن شاغل إضافي مفاده أن مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤' قد يحرم الشاحن من وجود مكان معقول لحماية مصالحه، خصوصاً في ضوء التكاليف الأعلى للتحكيم مقارنة بالمقاضاة في المحاكم. واقترح بالتالي أن يُحذف مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢٤'.

اتفاقية نيويورك ومشروع الفقرة الفرعية ٨٣

١٠١- ذُكر أن مفعول مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ سيكون هو السماح للمحاكم، بمقتضى شروط معينة، أن تعلن أن اتفاق التحكيم لن يكون ملزماً للأطراف، حتى وإن أبرم اتفاق



التحكيم بحسن نية. وأضيف أن تلك النتيجة ليست غير معتادة في قانون التجارة الحديث فحسب، بل تخالف أيضا مبادئ التحكيم الأساسية حسبما ترد في عدد من النصوص المقبولة على نطاق واسع مثل اتفاقية نيويورك، وخصوصا المادة الثانية (٣) منها، وقانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي. وأضيف أنه في حين أن مبدأ مراعاة اتفاق التحكيم قد يسمح ببعض الانحرافات، مثلما يرد في المادة ٢٢ (٣) من قواعد هامبورغ، فلا يمكن أن يوسع نطاق تلك الانحرافات لمنع الوصول إلى التحكيم على النحو المتوخى في إطار مشروع المادة ٨٣ الجديد بدون التأثير على ذلك المبدأ تأثيرا جوهريا. واقترح أن يلتزم الفريق العامل رأي الفريق العامل الثاني (المعني بالتحكيم) التابع للأونسيترال بشأن أحكام مشروع الاتفاقية المتصلة بالتحكيم.

١٠٢- وردًا على ذلك، أُشير إلى أن النص المقترح، لعدد من الأسباب، ليس متنافرا مع اتفاقية نيويورك. وأوضح أن المبدأ الأساسي لاتفاقية نيويورك لا يتطلب اعترافا عاما بجميع اتفاقات التحكيم، وإنما الاعتراف فقط باتفاقات التحكيم غير التمييزية في مقابل بنود الاختصاص. وأضيف أنه، بما أن اتفاقات التحكيم يُسمح بها في مشروع الاقتراح في نفس الحالات التي يُعترف فيها ببنود الاختصاص الحصري تماما، فالنص المقترح لا يؤثر على ذلك المبدأ الأساسي لاتفاقية نيويورك. وفضلا عن ذلك، ذكر أن أي تقييد لمفعول اتفاقات التحكيم هو أمر ناتج عن ممارسة التجارة البحرية، التي شهدت تقييدات على الحرية في التحكيم في بعض الظروف وأنواع التجارة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن الأحكام المتعلقة بالتحكيم:

- ١٠٣- بعد النقاش قرّر الفريق العامل ما يلي:
- تم تأييد النهج العام لمشاريع المواد ٨٣ و ٨٤ و ٨٥ بوصفها جزءا من حل توفيقى بشأن الاختصاص والتحكيم؛
  - ينبغي إبقاء مشاريع المواد ٨٣ و ٨٤ و ٨٥ في مشروع فصل بشأن التحكيم في مشروع الاتفاقية لمناقشته مستقبلا؛
  - ينبغي أن توضع مقدّمة مشروع المادة ٨٣ بين معقوفتين ريثما يقدم إيضاح للعلاقة بين مشروع المادة ٨٣ واتفاقية نيويورك، ورهنا بتسوية أي تضارب محتمل بين الصكين؛

- ينبغي أن يوضع مشروع الفقرة الفرعية ٨٣ (ب) '٢' من مشروع الاتفاقية بين معقوفتين انتظاراً لقراءته التالية.

## التزامات الشاحن - الفصل ٨

### المناقشة العامة

١٠٤- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن من مشروع الاتفاقية كانت خلال دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١١٨ إلى ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/552).

١٠٥- ولوحظ أن هذا الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن يمثّل خروجاً عن الممارسة السابقة في مجال النقل البحري، لأن صكوك النقل البحري الدولية الأخرى لا تتضمن أحكاماً واسعة من هذا القبيل فيما يتعلّق بالتزامات الشاحن. وأشار إلى أن قواعد لاهاي-فيسي تتضمن حكماً واحداً فقط بشأن مسؤولية الشاحن (المادة ٤(٣))، بينما تتضمن قواعد هامبورغ قاعدتين من هذا القبيل (المادتان ١٢ و ١٣). وأفيد بأن بعض اتفاقيات النقل، كاتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية (اتفاقية بودابست)، لديها فعلاً أحكام مشابهة، ولكن لوحظ أن مشروع الاتفاقية يُنشئ نظام مسؤولية جديداً، ومضنياً في رأي البعض، للشاحنين.

١٠٦- وأُعرب عن بعض الشك بشأن ما إذا كانت هناك بالفعل حاجة إلى هذا الفصل أصلاً. وأُعرب عن رأي مفاده أن الفصل يُلقي بمسؤولية ثقيلة على عاتق الشاحنين، وأشار إلى أن صغار الشاحنين، وخصوصاً القادمين من البلدان النامية، قد يواجهون صعوبة في الوفاء بمتطلبات مشروع الاتفاقية. وأُعرب أيضاً عن القلق فيما يتعلّق بأحكام الفصل المتعلقة بعبء الإثبات الذي يقع على الشاحن وبأساس مسؤولية الشاحن، وهي أحكام ستتناولها الفقرات من ١٣٦ إلى ١٥٣ أدناه بقدر أكبر من التفصيل.

١٠٧- وأُبدى تأييد عام لإدراج الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن في مشروع الاتفاقية لأنه يجسّد السياق الراهن الذي يشترط فيه عقد النقل على الشاحن والناقل أن يتعاونوا من أجل الحيلولة دون تعرّض البضاعة أو السفينة للخسارة أو الضرر. وأُعرب عن رأي مفاده أن الالتزامات بموجب عقد النقل قد تطوّرت على مدى السنوات لتتجاوز مجرد القبول بنقل البضاعة ومجرد دفع مقابل لهذا النقل. وقيل إن هذا التعاون بين الشاحن والناقل ينبغي أن يتجسّد في مشروع الاتفاقية.

١٠٨- وبينما أعرب عن تأييد لإدراج فصلٍ بشأن التزامات الشاحن في مشروع الصك، فقد أُشير إلى أن مشاريع المواد الموجودة الآن في الفصل تتجاوز بكثير نطاق العلاقة التي ينص عليها عقد النقل. ولذلك، اقترح أن تحذف من هذا الفصل الجوانب التي تتضمنها تلك الأحكام والتي تتجاوز العلاقة التعاقدية وتتصل بأطراف ثالثة كالمُرسل إليهم. وعلى هذا الأساس، أُشير إلى ضرورة إيجاد توازن عام في مشروع الاتفاقية بين التزامات كل من الشاحن والناقل، وأعرب عن رأي مفاده أنه ليس من غير المناسب أن يتضمّن مشروع الاتفاقية التزامات تقع على عاتق الشاحن. وأعرب من جهة أخرى عن الحذر من أن يفرض تفصيل التزامات الشاحن بدون ضرورة إلى وضع عقبات أمام التصديق على مشروع الاتفاقية. ومع ذلك، أُبدي تأييد كبير لإدراج هذا الفصل في مشروع الاتفاقية نظراً للاتجاهات الراهنة التي سبقت الإشارة إليها في الفقرة الواردة أعلاه.

### مشروع المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

#### المناقشة العامة

١٠٩- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها مشروع المادة ٢٨ كانت خلال دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١١٨ إلى ١٢٥ من الوثيقة A/CN.9/552). ونظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٢٨ بصيغته الواردة في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

#### الجملة الأولى

١١٠- أعرب عن تأييد عام لنص الجملة الأولى. كما اقترح نقل العبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" من وسط الجملة الأولى إلى بدايتها، ووافق الجميع على هذا الاقتراح. أما سبب هذا النقل فهو أن هذه العبارة، إذا ما تُركت في وسط الجملة، من شأنها أن تجعل الجملة توحي بأن جاهزية البضاعة للنقل ليست أمراً يستطيع الطرفان الاتفاق عليه، بينما قد تكون هناك حالات يتفق فيها الشاحن والناقل على نقل بضاعة غير جاهزة للنقل بسبب ضيق الوقت. ورداً على الشواغل المثارة، كان هناك تأييد عام للرأي الذي مفاده أن نقل العبارة إلى بداية الجملة لا يُفهم منه أن الطرفين يستطيعان التعاقد مع عدم التقيّد بشرط تعبئة البضاعة وتستيفها على نحو يكفل الأمن والسلامة، لأن تلك الالتزامات سوف تكون موضوع أحكام أخرى مثل الأحكام المتعلقة بالبضائع الخطرة. ولكن أعرب عن رأي

معارض مفاده أن الشاحن لا ينبغي أن يكون بوسعه التعاقد مع عدم التقيّد بالالتزامات التي تنص عليها الجملة الأولى من مشروع المادة.

#### الجملة الثانية

١١١- أُعرب عن قدر من التأييد للرأي الذي مفاده أن الجملة الثانية يمكن حذفها بكاملها لأنها زائدة ولا تضيف شيئاً لم تناوله الجملة الأولى. وارثني أن الاحتفاظ بها لن يضيف إلى مشروع المادة ككل سوى الغموض ومشاكل في التفسير.

١١٢- وأبدي تأييد قوي للرأي الداعي إلى الإبقاء على الجملة الثانية لما لها من قيمة عملية على الأقل في تذكير الشاحن بأهمية تستيف البضاعة وتثبيتها على نحو يكفل تحمّلها الرحلة. ولوحظ أن تكرّر حالات الهلاك والتلف من جراء سوء تثبيت البضاعة آخذ في الازدياد وأن هناك حاجة إلى الإلحاح على أهمية تثبيت البضاعة بشكل مناسب يكفل تحمّلها ظروف النقل المعتزم.

١١٣- وبالرغم من قرار الفريق العامل الإبقاء على الجملة الثانية، استمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أن هذه الجملة تفصيلية وتكرارية أكثر من اللازم، واقترح تبسيطها وإدراج جوانبها الأساسية في الجملة الأولى. وكان هناك تأييد للرأي البديل الذي مفاده أن الجملة الثانية ينبغي أن يُستعاض عنها بالنص الوارد في الحاشيتين ١١٦ و ٤٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

١١٤- وأبدي اقتراح صياغي يدعو إلى أن تكون للشاحن حرية التعاقد دون التقيّد بالالتزام الوارد في الجملة الثانية، وإلى أن تبدأ هذه الجملة أيضاً بعبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل". وأعرب عن آراء معارضة، بما في ذلك اقتراح بضرورة أن تبدأ هذه الجملة بعبارة "دون المساس بما سبق" من أجل الإشارة بوضوح إلى علاقتها بالجملة الأولى.

١١٥- وأبديت اقتراحات صياغية أخرى تدعو إلى جعل الجملة الثانية فقرة مستقلة لأن العبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل" قد تعود على كلتا الجملتين الأولى والثانية عند ترجمتها إلى بعض اللغات الأخرى. ولوحظ أن كلمتي "حاوية" و "مقطورة" المستخدمتين في الجملة الثانية يمكن مساوئتهما مع النص المستخدم في مواضع أخرى من مشروع الاتفاقية، مثل مشروع المادة ٦٤(٣)، الذي يشير إلى "أداة النقل".

## اقتراحات صياغية بشأن مشروع المادة ككل

١١٦- قُدِّم عدد من الاقتراحات الصياغية العامة بشأن نص مشروع المادة ككل. وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى تنقيح عنوان الفصل لتجسيد نطاقه بشكل أفضل وذلك بالإشارة إلى أنه يتضمّن "التزامات الشاحن حيال الناقل". واقترح أيضا أن يوضّح نص مشروع المادة الجهة التي يكون الشاحن مسؤولا أمامها، وخصوصا في ضوء الاتساع المحتمل لنطاق الأحكام الواردة في الفصل ١٤ بشأن الحقوق في رفع الدعوى. بموجب مشروع الاتفاقية.

١١٧- وكان هناك تأييد عام للملاحظة التي نُبِّهت إلى أن عبارة "النقل المعترّم" التي ترد في كلتا الجملتين يُفهم منها أنها تشمل جميع مراحل النقل. ولتوضيح هذا الفهم، اقترح إدراج نص من قبيل "جميع مراحل" قبل عبارة "النقل المعترّم" في كلتا الجملتين.

١١٨- وأُبديت اقتراحات إضافية مفادها أنه يمكن استخدام تعابير أبسط مثل "تحميل"

و "تفريغ" في كلتا الجملتين بدلا من سرد قائمة الالتزامات التي ينطوي عليها تستيف البضاعة وتثبيتها. وارتئي أيضا أن سرد طرائق تسليم البضاعة قد يكون مضللا إذا لم تُذكر طريقة من هذه الطرائق، واقترح كبديل لذلك استخدام عبارة "جاهزة للنقل" عوضا عن القائمة. وقيل أيضا إن القائمة تحدث إطنابا وتداخلا لبعض المصطلحات عندما تُترجم إلى لغات أخرى.

## استخدام كلمة "إصابة"

١١٩- أعرب عن رأي مفاده أن استخدام كلمة "إصابة" في مشروع المادة غير ملائم لأنه قد يُرى فيه توسيع لنطاق الحكم بحيث يخرج عن نطاق عقد النقل بين الشاحن والناقل ليشمل أطرافا ثالثة. وارتئي أن يُستعاض عن هذه الكلمة بكلمة "خسارة" من أجل الإعراب عن المقصود وهو أن للناقل الحق، عندما تتسبب البضاعة المعبأة بشكل سيئ من قبل الشاحن في إصابة أحد مستخدمي الناقل مثلا، في مطالبة الشاحن بتعويض عن الخسارة التي تكبدها في جبر ضرر ذلك المستخدم. وأُعرب أيضا عن رأي مفاده أن كلمة "خسارة" ينبغي أن تحلّ محلّ كامل العبارة "إصابة أو ضرر" الواردة في مشروع المادة. بيد أن رأيا آخر ذهب إلى ضرورة ألا يُنشئ هذا الحكم مسؤولية مستقلة للشاحن عن الإصابة التي تلحق بطرف ثالث، وإلى ضرورة إعادة النظر في استخدام هذا المصطلح بعد أن يكون الفريق العامل قد نظر في مشروع المادة ٣١ بشأن أساس مسؤولية الشاحن. وتمثّل اقتراح صياغي آخر يرمي إلى جعل

تطبيق هذا الحكم مقصورا على طرفي عقد النقل في إضافة عبارة " يكون الناقل مسؤولا عنه" في نهاية عبارة " إصابة أو ضررا".

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٨

١٢٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي أن يشير عنوان الفصل إلى التزامات الشاحن حيال الناقل؛
- ينبغي أن يكون نقل العبارة " ما لم يُتفق على خلاف ذلك" من بين التعديلات التي ستنظر الأمانة في إدخالها على نص الجملة الأولى بالإضافة إلى تعديلات أخرى اقترحت في سياق المناقشة؛
- ينبغي الإبقاء على الجملة الثانية ولكن ينبغي للأمانة أن تبسّط نصّها، مراعية في ذلك نص الحاشيتين ١١٦ و ٤٣٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وكذلك التعليقات والاقتراحات التي أبديت في سياق المناقشة التي دارت في الفريق العامل؛
- ينبغي توضيح استخدام التعبير "إصابة"، وربما ينبغي إدراجه بين معقوفتين كنص بديل لكي تنظر فيه الأمانة مجدّدا في إطار مشروع قادم في ضوء نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٣١.

#### مشروع المادة ٢٩- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

المناقشة العامة

١٢١- ذكّر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشروع المادة ٢٩ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٢٤ إلى ١٢٩).

١٢٢- ولوحظ أن هذا الحكم يجسّد واجب التعاون بين الطرفين فيما يتعلق بتبادل المعلومات اللازمة لتنفيذ عقد النقل. وأشار أيضا في هذا الصدد إلى مبدأ حسن النية في العلاقات التعاقدية. وأبدت آراء متباينة بشأن ما إذا كان يقصد من مشروع المادة ٢٩ تحديد واجب الناقل في مساعدة الشاحن على أداء التزامه بموجب مشروع المادة ٣٠ بأن يزوّد الناقل بالمعلومات والتعليمات والمستندات، أو التزامه بموجب مشروع المادة ٢٨ بأن يسلم البضاعة جاهزة للنقل. وكان هناك تأييد للرأي القائل بأن الغرض من مشروع المادة

٢٩ ليس تقرير مسؤولية الناقل المستقلة عن تقصيره في تزويد الشاحن بالمعلومات اللازمة بل حرمان الناقل من إمكانية الاحتجاج بتقصيره لدى الرد على مطالبة خاصة بالبضاعة.

١٢٣- وكان هناك تأييد للرأي الداعي إلى حذف مشروع المادة ٢٩. فقبل إن التزامات الناقل الواردة فيه سبق أن شُملت ضمنا على الأقل، في مشروع الفصل ٥ المتعلق بالتزامات الناقل. كما أُعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٢٩ يتسم بعمومية وذاتية مفرطتين تحولان دون إتيانه بأي فائدة إضافية لما يتحمّله الناقل من التزام ضمني. وأبدي تأييد لاقتراح بأن يستعاض عن مشروع المادة ٢٩ بحكم عام عن واجب الطرفين في التعاون في تبادل المعلومات تيسيرا لتنفيذ عقد النقل. وإضافة إلى حذف مشروع المادة ٢٩، اقترح أيضا حذف مشروع المادة ١٨ الذي ينص على مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج من إخلاله بالتزاماته. بمقتضى مشروع المادة ٢٩.

١٢٤- بيد أنه أُعرب أيضا عن رأي معاكس بأنه ينبغي الاحتفاظ بمشروع المادة ٢٩. وكان هناك تأييد للرأي القائل بأن ذلك الحكم يمكن أن يكون مفيدا بصورة خاصة في مجال النقل المتعدد الوسائط إذا لم يكن الناقل ملزما بأن يختار وسائط النقل قبل تنفيذ عقد النقل، ولكن حيثما يمكن أن تؤثر تلك الوسائط في أداء الشاحن التزاماته. بموجب مشروع المادة ٢٨ بأن يسلم البضاعة جاهزة للنقل. وردّا على ذلك، ذُكر أن الناقل قد لا يكون على علم مسبق بما سيستخدمه من وسائط نقل. وزيادة في تأييد الاحتفاظ بمشروع المادة ٢٩، رئي أنه من المفيد توضيح التزامات الناقل وأنه يمكن أيضا النظر إلى ذلك الحكم على أنه يوازن التزامات الطرفين فيما يتعلق بتوفير المعلومات. وفي هذا الصدد، أُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي حذف عبارة "بناء على طلبه" من مشروع المادة ٢٩، نظرا لأنه لا يوجد في مشروع المادة ٣٠ تقييد مماثل للالتزام الشاحن بتوفير المعلومات.

١٢٥- واقترح تأجيل قرار الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٩ إلى ما بعد مناقشة أساس التزام الشاحن الوارد في مشروع المادة ٣١، لكي يتسنى إدراك التفاعل بين هذين الحكمين إدراكا كاملا.

١٢٦- وعلى سبيل تقديم اقتراحات صياغية محدّدة، أبدي رأي مفاده أن تحذف عبارة "وفي الوقت المناسب" الواردة بين معقوفتين والجملة الأخيرة الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٢٩، إذ قيل إن الالتزام بتوفير معلومات وتعليمات دقيقة وكاملة في الوقت المناسب وارد ضمنا في الالتزام العام. بموجب مشروع المادة ٢٩. ورئي أيضا أن الاحتفاظ بالجملة الأخيرة الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٢٩، والتي تُلزم بالدقة والاكتمال، يستلزم

اعتماد نفس الصيغة في الأحكام المماثلة التي تقضي بتوفير المعلومات، مثل مشروع المادة ٥٩. وأُعرب عن رأي معاكس مفاده أن يُحتفظ بعبارة "وفي الوقت المناسب" وحذف المعقوفين المحيطتين بها، لأنه رئي أن الالتزام بالموقوتية منفصل ولا يرد ضمنا في الالتزام العام بتوفير المعلومات.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٢٩:

١٢٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بمشروع المادة ٢٩، ولكن مع وضعه بين معقوفتين إلى حين مناقشة الفريق العامل مشروع المادة ٣١؛
- لدى إعداد صيغة منقحة لمشروع المادة ٢٩، ينبغي النظر في حذف النص الحالي تحبيذا لحكم أكثر عمومية يركّز على تعاون الشاحن والناقل في توفير المعلومات؛
- ينبغي للتنقيحات المدخلة على نص مشروع المادة ٢٩ أن تأخذ في الحسبان مشروع المادة ١٨.

### مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

#### المناقشة العامة

١٢٨- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشروع المادة ٣٠ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٣٠ إلى ١٣٧).

١٢٩- ولوحظ أن هذا الحكم يعتبر ذا أهمية خاصة على ضوء ممارسات النقل المعاصرة، حيث قلّما يرى الناقل البضاعة التي ينقلها، حتى وإن كانت غير محوّاة. وفي هذا السياق، قيل إن تدفق المعلومات الموثوقة بين الشاحن والناقل أمر بالغ الأهمية لنجاح إنجاز عقد النقل، خصوصا فيما يتعلق بالبضاعة الخطرة. وقيل إنه على الرغم من وجود بضع مشاكل صياغية في الفقرة (ب) تحتاج إلى عناية، فينبغي تشجيع الفريق العامل على أن يضع في اعتباره خلال مداولاته أهمية التزامات الشاحن المنصوص عليها في هذا الحكم. وكملاحظة أولية، اقترح معاملة عبارة "[في الوقت المناسب، ... الدقيقة والكاملة]"، الواردة في مطلع المادة، نفس معاملة النص المماثل الوارد في مشروع المادة ٢٩.



## المعايير الموضوعية وغير الموضوعية

١٣٠- أشير إلى أن عبارة "التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية"، الواردة في مطلع مشروع المادة ٣٠، تستحدث معيارا موضوعيا لدى ضرورة المعلومات التي يتعين على الشاحن أن يوفرها، في حين أن عبارة "أن يفترض، على أسس وجيهة"، الواردة في الفقرتين (أ) و (ج) من مشروع المادة ٣٠ تشكل معيارا غير موضوعي لافتراض الشاحن ما يعلمه الناقل. وقيل إن وجود المعيارين قد يكون مصدرا لشيء من التشوش. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه إذا ما أخضعت الفقرتان (أ) أو (ج) في النهاية لنظام مسؤولية قائمة على الخطأ، عملا بمشروع المادة ٣١، فلن تكون هناك حاجة إلى عبارة "أن يفترض، على أسس وجيهة" ويمكن بالتالي حذفها.

## الفقرة (ب)

١٣١- أعرب عن رأي مفاده أن النص الحالي لمشروع الفقرة ٣٠ (ب) مفرط العمومية وقد يؤدي إلى مشاكل في تطبيقه، خصوصا لأنه قد يخضع الشاحن لمسؤولية تامة عملا بالمادة ٣١. ومن الأمثلة على الصعوبة التي تشكلها هذه المادة ما يتعلق بالمسؤولية عن مختلف المتطلبات الجمركية في حال تغيير واسطة النقل في الطريق أثناء النقل المتعدد الوسائط.

١٣٢- وردا على ذلك، أشير إلى أن الصياغة المعممة المستخدمة في مشروع الفقرة ٣٠ (ب) تجسد الصعوبات التي ينطوي عليها توفير قائمة كاملة ومفصلة بجميع المستندات اللازمة فيما يتصل بالنقل. ورئي أن اعتماد نظام مسؤولية قائمة على الخطأ بشأن ذلك الالتزام قد يعالج عددا من الشواغل المتعلقة بهذا الحكم، وأنه يمكن حصر نظام المسؤولية التامة في مخالفة اللوائح الإلزامية.

## التأخر

١٣٣- لوحظ أن إدراج إشارة في مشروع المادة ٣١ إلى التأخر كأساس لمسؤولية الشاحن يفاقم الصعوبات التي لوحظت فيما يتعلق بمشروع الفقرة (ب). فعلى سبيل المثال، إذا قصر شاحن حاوية واحدة على متن سفينة حاويات كبيرة في تقديم أحد المستندات اللازمة للسلطات الجمركية بموجب الفقرة (ب) فكان بذلك مسؤولا لا عن تأخر الناقل وحده بل عن تأخر جميع الشاحنين الآخرين على تلك السفينة، يكون ذلك الشاحن معرضا لخسائر لا يمكن التنبؤ بها، ويحتمل أن تكون هائلة، بسبب ذلك السهو الوحيد. وقيل إن مما يزيد من

تفاقم المشكلة عدم اشتغال مشروع الاتفاقية حاليا على حد مسؤولية الشاحن. وتناقش هذه المشكلة بمزيد من التفصيل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣١ (انظر الفقرة ١٤٧ أدناه).

#### الفقرة (ج)

١٣٤- اقترح أن يتضمن مشروع الفقرة ٣٠ (ج) إشارة إلى الفقرة الفرعية (١) (أ) من المادة ٣٨، فتُدْرَج بذلك صحة وصف البضاعة ضمن قائمة الالتزامات التي يكون الشاحن مسؤولاً عنها مسؤولية تامة، عملاً بمشروع المادة ٣١. غير أن الفريق العامل ذكّر بأن المادة ٣ (٥) من قواعد لاهاي-فيسي تشير فحسب إلى صحة وصف البضاعة وقت الشحن، ولكن مشروع الفقرة (ج) أوسع نطاقاً بكثير وينطبق طوال مدة الرحلة. وأبدي تحذير من أنه، مثلما هو الحال في مشروع الفقرة (ب)، عندما تقترن عمومية هذا الحكم بحكم المسؤولية التامة المحتمل في مشروع المادة ٣١، قد يجلب هذا الحكم على الشاحن عواقب قد تكون وخيمة. ولوحظ أنه إذا ما اعتمد الخيار بقاء لمشروع المادة ٣١ (٢)، فستكون مسؤولية الشاحن مقتصرة على ما قدّمه الشاحن فعلاً من معلومات عن البضاعة، وأن هذا يخلّص الشاحن من بعض الجوانب الأكثر قسوة من نظام المسؤولية التامة الوارد في إطار الخيار ألف.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٠:

١٣٥- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إيلاء عبارة "[في الوقت المناسب ... الدقيقة والكاملة]" الواردة في مطلع المادة نفس الاعتبار المولى للنص المماثل الوارد في مشروع المادة ٢٩؛
- ينبغي وضع الفقرة (ب) بين معقوفتين، إلى حين نظر الفريق العامل في مشروع المادة ٣١؛
- ينبغي أن تراعي التحسينات الصياغية المدخلة على مشروع هذه المادة ما ورد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55، وفي الصكوك الدولية، مثل اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المالية الداخلية، وكذلك الاقتراحات المقدمة من الوفود؛
- ينبغي أن تؤخذ بعين الاعتبار في المشاريع المقبلة لمشروع المادة ٣٠ مناقشات الفريق العامل بشأن أساس مسؤولية الشاحن في إطار مشروع المادة ٣١؛

- ينبغي توسيع الإحالة إلى مشروع المادة ٣٨ (١) (ب) و(ج) في مشروع الفقرة ٣٠ (ج) لتشمل مشروع المادة ٣٨ (١) (أ).

### مشروع المادة ٣١- أساس التزامات الشاحن

#### المنافشة العامة

١٣٦- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشروع المادة ٣١ المتعلق بأساس مسؤولية الشاحن، آخر مرة، خلال دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١٣٨ إلى ١٤٨ من الوثيقة A/CN.9/552). وكان نص مشروع المادة ٣١ الذي نظر فيه الفريق العامل هو النص الوارد في المرفقين الأول والثاني للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

١٣٧- وكان هناك اتفاق على الملاحظة العامة القائلة بأن مشروع المادة ٣١ يثير قلقاً بالغاً فيما يتعلق بتضمين أحد فصول مشروع الاتفاقية التزامات للشاحن هي أوسع نطاقاً مما تتضمنه قواعد النقل البحري الموجودة. ورُئي أن تضمين هذا الحكم قاعدة واسعة نوعاً ما تنص على تحمّل الشاحن مسؤولية تامة دون أي حق في الحد من مسؤوليته هو أمر إشكالي جداً، شأنه شأن تضمين الفقرة ١ فكرة افتراض الخطأ. وأبدي تأييد للرأي الداعي إلى أن يكون النهج العام لمشروع المادة ٣١ أكثر توافقاً مع النهج المتبع في المادة ١٢ من قواعد هامبورغ مع بعض التعديلات المحتملة.

#### افتراض الخطأ وعبء الإثبات

١٣٨- أثّرت شواغل بشأن تضمين مشروع الفقرة ١ فكرة افتراض خطأ الشاحن. ولوحظ أن افتراض الخطأ هو بمثابة عكس لعبء الإثبات على الشاحن ليس له مثيل في قواعد النقل البحري الموجودة. وعلى وجه العموم، يقع على الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف ناشئ عن إخلال الشاحن بالتزاماته أو عن إهماله، مثل عدم تقديم المعلومات الضرورية. ومثى أثبت الناقل سبب الهلاك أو التلف يظل على الشاحن أن يثبت أن الهلاك أو التلف لم ينشأ نتيجة لخطئه. ورُئي أن هذه القاعدة العامة تجسّد الحقيقة المتمثلة في أن الناقل عادة ما يكون أقدر على إثبات ما حدث أثناء النقل، لأنه هو الحائز للبضاعة. وكان هناك اتفاق عام على الرأي القائل بأن النهج التقليدي إزاء المسؤولية القائمة على التقصير، حسبما ورد في المادة ١٢ من قواعد هامبورغ والمادة ٤ (٣) من قواعد لاهاي-فيستي، ينبغي الحفاظ عليه كقاعدة عامة، وألا يؤخذ بنهج المسؤولية التامة إلا في حالات معيّنة، ترد مناقشتها أدناه.

١٣٩- وأبدي بعض التأييد للرأي البديل القائل بأن النص الوارد في الفقرة ١ مناسب وأن النهج المتبع في قواعد هامبورغ ليس بالضرورة منصفًا للناقل، لأن معظم الحاويات في النقل الحديث تعبأً من جانب الشاحن، مما يجعل من العسير على الناقل إثبات سبب الهلاك. وأشار أيضا إلى أن المادة ١٢ من قواعد هامبورغ لا تحدّد الجهة التي تتحمّل عبء الإثبات، وأن مشروع المادة ٣١ يبيّن صراحة الاستنتاج المنطقي الذي ستتوصل إليه المحكمة، وهو أن الشاحن، لدى ردّه على أي مطالبة بالتعويض عن الهلاك تستند إلى مشروعى المادتين ٢٨ و ٣٠ (أ) سيحاول إثبات عدم ارتكابه أي خطأ.

الجهة التي يتحمّل الشاحن المسؤولية تجاهها

١٤٠- كان هناك اتفاق عام على أن مسؤولية الشاحن ينبغي ألا تسري في سياق العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن فحسب، بل ربما ينبغي أن تمتد أيضا لتشمل الأطراف المنفذة البحرية التي يمكن اعتبارها قريبة بما فيه الكفاية من العلاقة التعاقدية. ورئي أنه ينبغي لعنوان المادة ونصها أن يوضحا أن هذا الحكم يقتصر على مسؤولية الشاحن تجاه الناقل، وأن مشروع الفقرة ٣، الذي يشير إلى المسؤولية تجاه المرسل إليه أو إلى الطرف المسيطر، ينبغي أن يُحذف وأن تُعالج محتوياته في موضع آخر من مشروع الاتفاقية.

الهلاك أو التلف أو الإصابة

١٤١- أبدي تأييد للرأي الداعي إلى حذف تعبير "الإصابة" من مشروع الفقرة ١، مرة أخرى من أجل توضيح أنها لا تقصد إنشاء مطالبة للأطراف الثالثة، حسبما وردت مناقشته سابقا فيما يتعلق بإدراج تعبير "الإصابة" في مشروع المادة ٢٨ (انظر الفقرة ١١٩ أعلاه). واقترح كذلك حذف تعبير "التلف" والاكتفاء بالإشارة إلى "الهلاك" في مشروع الاتفاقية. ولقي الاقتراح الداعي إلى حذف "الإصابة" قبولا في الفريق العامل. وأبدي تأييد للرأي القائل بأنه، على الرغم من هذا الحذف، ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يكفل أنه إذا سدد الناقل مطالبة ناشئة عن إصابة سببها إهمال الشاحن فينبغي أن يكون بمقدور الناقل أن يطالب الشاحن بتعويض عن الخسارة التي لحقت بالناقل. ورئي أنه يمكن تحقيق ذلك بالإشارة إلى "الخسارة التي تكبدها الناقل" في مشروع الفقرة ١. وذكّر الفريق العامل بأنه ينبغي توحي الحرص إزاء استخدام تعبير "الهلاك" وحده، لأنه يمكن ألا يشمل الهلاك المادي فحسب بل والخسارة الاستتباعية أيضا.

١٤٢- ولوحظ أن المادة ١٢ من قواعد هامبورغ أدرجت الضرر الذي يلحق بالسفينة ضمن مسؤولية الشاحن. وأثير تساؤل عما إذا كان ينبغي أيضا إدراج الضرر اللاحق بالسفينة في مشروع المادة ٣١، وأبدي رأي مؤداه أن "الهلاك" يشمل الضرر اللاحق بالسفينة. ولوحظ أن مسؤولية الشاحن يمكن أن تصبح واسعة جدا في هذه الحالات.

#### التأخر

١٤٣- أبدي تأييد للرأي القائل بأن "التأخر" يمثل مشكلة عويصة كأساس لمسؤولية الشاحن، لأنه قد يعرض الشاحن لمسؤولية هائلة قد يتعذر التأمين منها. فعلى سبيل المثال، من شأن تقصير الشاحن في توفير مستند جمركي ضروري أن يسبب تأخرا للسفينة وأن يجعله مسؤولا لا عن تعويض الخسارة التي يتكبدها الناقل فحسب، والتي يمكن أن تشمل تعويضات استتباعية هائلة، بل وعن تعويض خسائر جميع الناقلين الآخرين الذين لديهم حاويات فوق السفينة. ومن ثم، اقترح حذف مسؤولية الشاحن عن التأخر من مشروع النص. ولوحظ أيضا أنه إذا ما أُبقي على "التأخر" في النص فينبغي إرساء حد معقول لمسؤولية الشاحن.

١٤٤- وأبدي أيضا رأي مناقض بشأن حذف "التأخر". فذكر أن مسؤولية الشاحن والناقل عن التأخر تمثل جانبا هاما من جوانب مشروع الاتفاقية. ولوحظ أن حذف "التأخر" يضع الأساس المنطقي لإرساء المسؤولية التامة عن تقديم معلومات غير صحيحة موضع شك، لأن المعلومات غير الصحيحة هي السبب الأشيع للتأخر.

١٤٥- وأبدي بعض التأييد للرأي القائل بأن التأخر، رغم إشكاليته، لا ينبغي إسقاطه بتلك السهولة كأساس للمسؤولية، ورئي أنه يمكن اعتباره أساسا منفصلا للمسؤولية، سواء تسبب فيه الشاحن أو الناقل. وذكر أن الخسارة الناشئة عن التأخر قد لا تكون هائلة فحسب، مثلما ذكر أعلاه، بل يمكن أن تكون لها أسباب متعددة.

١٤٦- وذكر الفريق العامل أن أساس مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية يتضمن أيضا "التأخر"، ورئي أنه إذا ما استُبعد التأخر كأساس لمسؤولية الشاحن فينبغي إدخال تغيير مماثل على مسؤولية الناقل. وأوضح أن هذا ليس مجرد مسألة موازنة بين مجمل حقوق والتزامات الشاحن والناقل في مشروع الاتفاقية، ولكن لأنه لن يكون من الإنصاف تحميل الناقل تبعة تأخر قد لا يكون هو مسؤولا عنه ويتعذر عليه أن يطالب بتعويض عنه من الشاحن المسؤول عن ذلك. وأبدي تأييد لهذا الرأي.

## الحد من المسؤولية

١٤٧- أُبدي بعض التأييد للاقتراح الداعي إلى وضع حد لمسؤولية الشاحن، إذا ما أُبقي على التأخر كأساس لمسؤولية الشاحن في مشروع المادة ٣١، نظراً لما ينطوي عليه التأخر من مسؤولية ضخمة قد يتعذر التأمين منها. ورئي أيضاً أن ذلك الحد من مسؤولية الشاحن عن الخسائر الاستتباعية ينبغي أن يكون موجوداً على أية حال، لأنه قد تُلقى على الشاحن، مثلاً، مسؤولية واسعة النطاق، قد يتعذر التأمين منها، عما قد يلحق بالسفينة من ضرر. غير أنه قدّم أيضاً عرض وجيز للصعاب المرتبطة بالتوصل إلى وسيلة معقولة لتقرير ذلك الحد من المسؤولية. وكان هناك اتفاق عام على أن ذلك الحد ينبغي أن يكون عالياً بما فيه الكفاية لإعطاء الشاحن حافزاً قوياً بما فيه الكفاية لتقديم معلومات دقيقة إلى الناقل، ولكن ينبغي أن يكون قابلاً للتنبؤ ومنخفضاً بما فيه الكفاية بحيث تكون المسؤولية المحتملة قابلة للتأمين. ورئي أن العبارة المستخدمة في الخيار بـ لمشروع المادة ٣١ (٢)، وهي "يجب على الشاحن أن يعوّض الناقل"، أو الإشارة إلى قيمة بضائع الشاحن، قد تكون منطلقاً مفيداً لمناقشة إضافية في هذا الشأن.

## المسؤولية التامة

١٤٨- انتقل الفريق العامل بعد ذلك إلى النظر في ماهية التزامات الشاحن التي ينبغي إخضاعها لقاعدة مسؤولية تامة، مثل تلك الواردة في مشروع الفقرة ٣١ (٢). وأبدي تأييد عام للرأي القائل بأن الشاحن ينبغي أن يتحمل مسؤولية تامة عن صحة المعلومات التي يقدمها إلى الناقل. بمقتضى المادة ٣٠ (ج) ما لم يكن الشاحن هو الذي تسبّب في عدم صحة المعلومات. واقترح أيضاً استحداث حكم مستقل يتناول ذلك الالتزام المتعلق بالمسؤولية التامة، على غرار المعاملة الخاصة التي أوليت للبضائع الخطرة في مشروع المادة ٣٣. وأبدي تأييد لاستحداث ذلك الحكم المستقل، إذ قيل إن من شأنه أن يوضّح هيكل الفصل وأن يتيح حذف مشروعين ٣٠ (ج) و ٣١ (٢). كما أُبدي بعض التأييد للرأي القائل بأن المسؤولية التامة ينبغي أن تكون محصورة في مدى صحة المعلومات المقدّمة فعلاً من الشاحن لإدراجها في مستندات النقل. ولوحظ كذلك أن المسؤولية التامة لا ينبغي أن تمتد إلى إساءة تقدير الشاحن لمدى ضرورة المعلومات اللازمة، وأن إدراج مشروع الفقرة ٣٠ (ب) ضمن قواعد المسؤولية التامة يتوقف على النصوص عقب إعادة صياغتها.

١٤٩- وأبدي تأييد للرأي القائل بأنه إذا ما استُحدثت حكمان مستقلان بشأن مسؤولية الشاحن القائمة على الخطأ ومسؤوليته القائمة على مبدأ المسؤولية التامة فستكون هناك

حاجة أقل إلى حكم مثل مشروع المادة ٢٩، ويمكن للفريق العامل أن ينظر في حذفه. بيد أنه أعرب أيضا عن رأي مفاده أنه قد يكون من المفضل رغم ذلك إدراج التزام صريح بأن يقدم الناقل إلى الشاحن المعلومات الضرورية عن الرحلة المعتمدة، لكي يتمكن الشاحن من الوفاء بالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ٢٨.

١٥٠- وذكّر أيضا أنه إلى جانب تقديم معلومات غير صحيحة إلى الناقل وما يتعلق بالبضائع الخطرة، هناك فئة ثالثة من الالتزامات ينبغي أن تكون مسؤولية الشاحن عنها مسؤولية تامة. وقيل إن الفئة الثالثة تتصل بالأمن وينبغي أن تنطبق على البضائع المحظورة بسبب صلتها المحتملة بأسلحة دمار شامل أو ما شابه ذلك من استخدامات. وقيل إن الناقل قد يتعرّض في هذه الحالات لخسائر وجزاءات ضخمة بسبب إخلال الشاحن بالتزاماته، وإن مسؤولية الشاحن في هذه الحالات ينبغي أن تكون تامة. وأبدي قدر من الاهتمام بهذا الاقتراح، ولكن أعرب أيضا عن رأي مناقض مفاده أن المسؤولية التامة لا ينبغي أن تنطبق على نقل البضائع البالغة الخطر أو البضائع العسكرية أو ما شابهها.

#### مشروع الفقرة ٣١(٣)

١٥١- اقترح الإبقاء على نص مشروع الفقرة ٣ ولكن مع إضافة ما يلي في نهاية الجملة الأخيرة: "ما دام كل منهما مسؤولا عن أي هلاك أو تلف من ذلك القبيل. وعندما يتعدّر تحديد مدى الخطأ الفردي، يكون كل طرف مسؤولا عن نصف الهلاك أو التلف". غير أنه أبدي تأييد قوي للرأي الداعي إلى حذف الفقرة ٣ نظرا لاتفاق الفريق العامل على أنه ينبغي لمشروع المادة ٣١ أن تركز على العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل، وأنه ينبغي أن يدرج في موضع آخر من مشروع الاتفاقية مشروع مادة بشأن الأسباب المتداخلة لكي يعالج مسألة توزيع المسؤولية بين الناقل والشاحن في الحالات التي يكون فيها الهلاك ناجما عن تضافر عدة أسباب.

#### اقتراحات صياغية عامة

١٥٢- فيما يتعلق بإعداد نص منقح يحل محل مشروع المادة ٣١، اقترح إدراج إشارة إلى النصوص الواردة في الفقرة ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 ومشروع الفقرة ٣١ (١) والخيار بء من الفقرة (٢) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، إضافة إلى النهج المتبع في المادة ١٢ من قواعد هامبورغ، وأن يشار كذلك بصفة عامة إلى المادة ٤ (٣) من قواعد لاهاي-فيسبي. وقُدّمت أيضا اقتراحات أكثر تحديدا، مثل حذف الإشارة إلى

"الموقوتية" و "الاكتمال" في الخيار باء للفقرة ٢، بغية جعل ذلك الحكم أكثر توافقاً مع النهج الوارد في قواعد لاهاي-فيستي وقواعد هامبورغ. وقدّم اقتراح صياغي آخر لمعالجة بعض المشاكل في الفقرة الأولى على النحو التالي: "يكون الشاحن مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الناشئ عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادة ٢٨ والمادة ٣٠ (أ) ما لم..."، وتعبه بقية مشروع الفقرة ١ ابتداءً من عبارة "ما لم"، ولكن أُشير إلى أن هذا النص قد يظل محتفظاً بفكرة عكس عبء الإثبات على الشاحن.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣١

١٥٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي تعديل عنوان مشروع المادة ٣١ ونصّه بحيث يتبين أنه يُعنى بالعلاقات في عقد النقل؛
- اعتماد نظام قائم على الخطأ كقاعدة عامة لأساس مسؤولية الشاحن عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى مشروعى المادتين ٢٨ و ٣٠؛
- ينبغي أن تكون المسؤولية التامة هي الأساس لمسؤولية الشاحن فيما يتعلق بالبضائع الخطرة بمقتضى مشروع المادة ٣٣ (انظر أدناه) ومسؤوليته عن تقديم معلومات غير صحيحة بمقتضى مشروع المادة ٣٠ (ج)؛
- ينبغي للصياغة الجديدة لمشروع المادة ٣١ أن تأخذ بعين الاعتبار النصوص الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وفي الفقرة ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55، وكذلك النظام الوارد في قواعد هامبورغ، وآراء الفريق العامل التي أُبدت أعلاه؛
- ينبغي حذف كلمة "الإصابة" من الصياغة الجديدة لمشروع المادة ٣١ (١)؛
- لدى إعداد الصيغة الجديدة لمشروع المادة ٣١، ينبغي إيلاء اعتبار لما أُبدي من آراء بشأن حذف التأخر كأساس لمسؤولية الشاحن والناقل على السواء، وإمكانية إرساء حد لمسؤولية الشاحن؛
- لدى إعادة صياغة مشروع المادة ٣١، ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار مناقشات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٩، وأن تُدخل التعديلات اللازمة لتحقيق الاتساق، بما في ذلك إمكانية حذف مشروع المادة ٢٩ أو تنقيحه.



## مشروع المادة ٣٢- تقديم الشاحن لبيانات غير صحيحة جوهريا

### المناقشة العامة

١٥٤- ذُكر الفريق العامل بأنه قد نظر آخر مرة في مشروع المادة ٣٢ في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٤٩-١٥٣).

١٥٥- وأشير إلى أن مشروع المادة ٣٢ المتعلق بتقديم الشاحن عن علم بيانات غير صحيحة جوهريا عن طبيعة البضائع وقيمتها مستلهم من المادة ٤(٥)(ح) من قواعد لاهاي-فيسبي. ولوحظ أن الحكم يعتبر إشكاليا، لأنه لا يشترط وجود علاقة سببية بين تقديم الشاحن بيانات غير صحيحة والهلاك أو التلف أو التأخر. وارتئي كذلك أن الالتزام الوارد في مشروع الحكم هذا مشمول بالفعل على نحو كاف في مشروع المادة ١٧ بشأن مسؤولية الناقل. وأبدي رأي مخالف مفاده أن مشروع المادة ١٧(٣) يتعلق بمجالات أفعال الإغفال من جانب الناقل، وأن مشروع المادة ٣٢ مفيد في هذا الصدد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٢:

١٥٦- قرّر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- ينبغي أن يُحذف مشروع المادة ٣٢ من نص مشروع الاتفاقية.

## مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة للبضاعة الخطرة

### المناقشة العامة

١٥٧- ذُكر الفريق العامل بأنه قد نظر آخر مرة في مشروع المادة ٢٩ في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٣٨-١٤٨).

### الفقرة ١

#### تعريف البضاعة الخطرة

١٥٨- كان هناك تأييد للرأي الذي مفاده أنه بما أن الصكوك البحرية الموجودة لا تحتوي على تعريف للبضاعة الخطرة، يعتبر التعريف العام المذكور في مشروع الفقرة ١ مناسبا كنقطة انطلاق للمناقشة. وأعرب عن رأي آخر مفاده أن التعريف ينبغي أن يشير بدلا عن ذلك إلى صكوك دولية أخرى موجودة تتعلق بالبضاعة الخطرة، مثل المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل

البحري لمواد خطرة وضارة (اتفاقية المواد الخطرة والضارة). ولوحظ أن مشكلة ربط تعريف البضاعة الخطرة بصكوك أخرى مثل الصكوك المذكورة هو أن تلك التعاريف توضع لأغراض المصلحة العامة وهي ذات طابع تقني بالغ ومن الممكن أن تصبح بالية سريعا. واقترح أن يوضّح أي تعريف للبضاعة الخطرة كذلك ما إذا كانت البضاعة المنقولة غير المشروعة، مثلا البضاعة الممنوعة المهرّبة، تُصنّف ضمن هذه الفئة.

"أو تصبح خطرا" و"أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطرا"

١٥٩- ذكر أن مشروع الفقرة ٣٣ (١) لا يعالج بصورة وافية حالة البضاعة التي تكون مأمونة في لحظة الشحن ثم تكتسب فيما بعد خصائص خطرة، واقترح لتغطية هذه الحالات إضافة عبارة "أو تصبح خطرا" قبل العبارة "أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطرا". بيد أنه قد أعرب عن القلق بشأن الكيفية التي يمكن أن تؤثر بها الإضافة على التزامات الشاحن بوضع علامة وبطاقة وتوفير معلومات على النحو المبين في مشروع الفقتين ٢ و ٣. وإضافة إلى ذلك لم يؤيد اقتراح لحذف العبارة "أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطرا"، لأنه رئي أن العبارة مفيدة للتعريف العام.

"تشكّل خطرا غير مشروع أو غير مقبول على البيئة"

١٦٠- كان هناك تأييد للاقتراح الذي مفاده أن العبارة "أو يمكن أن تشكّل خطرا غير مشروع أو غير مقبول" ينبغي أن تُحذف من مشروع الفقرة ٣٣ (١)، لأنها لا تضيف معنى إلى المصطلح "خطر على البيئة". ولوحظ أيضا أن نفس التغييرات ينبغي أن تدخل على النص المشابه في الخيار ألف لمشروع المادة ١٥.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٣٣ (١):

١٦١- قرّر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- أن تضاف عبارة "، أو تصبح خطرا"، وتُدرج بين معقوفتين قبل العبارة "أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطرا"، لكي ينظر فيها الفريق العامل مرة أخرى؛
- أن تُحذف عبارة "أو يمكن أن تشكّل خطرا غير مشروع أو غير مقبول".

## الفقرة ٢

١٦٢- أُشير إلى أن مشروع الفقرة ٣٣ (٢) يرسى مسؤولية مطلقة فيما يتعلق بالالتزام الشاحن بأن يضع علامة أو بطاقة على البضاعة الخطرة وفقا لأي قواعد أو لوائح أو مقتضيات أخرى صادرة عن سلطات وواجبة التطبيق أثناء أي مرحلة من نقل البضاعة المعترزم. وأعرب عن رأي مفاده أنه نظرا إلى عبء المسؤولية المطلقة القاسي، ينبغي تشذيب هذا الحكم بحيث لا يشمل إلا الحالات التي لا يمثل فيها الشاحن للوائح الإلزامية فيما يتعلق بوضع علامة أو بطاقة. واقترح أيضا أن تضاف التعمية إلى التزامات الشاحن المشار إليها في مشروع الفقرة هذا. وذكر كذلك أن مشروع الفقرة ٣٣ (٢) لا ينبغي أن يفرض مسؤولية صارمة على الشاحن في الحالات التي يكون فيها الناقل على علم بالطبيعة الخطرة للبضاعة. وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى أن تُدرج في مشروع الفقرة ٣٣ (٢) صيغة مناسبة مستلهمة من المادة ١٣ (٣) من قواعد هامبورغ للإشارة إلى عدم معرفة الناقل.

## النقل المعترزم

١٦٣- وأشير أيضا إلى أنه، على غرار مشروعى المادتين ٢٨ و ٢٩ (انظر الفقرة ١٢٤ أعلاه)، يمكن أن يضع الحكم عبئا مفرطا على عاتق الشاحن، الذي قد لا يكون على علم بمسار البضاعة الفعلي، وقد يواجه صعوبة في تحديد جميع اللوائح ذات الصلة، ولا سيما "المقتضيات الصادرة عن السلطات"، والتي قد لا تكون متاحة للجمهور. واقترح أنه قد يكون من المستحب أن يطلب من الناقل توفير المعلومات الضرورية للشاحن لتمكينه من الوفاء بالتزامات الفقرة ٢ الواقعة على عاتقه.

## تعديلات مقترحة للنص

١٦٤- أعرب عن رأي مفاده أن المادة ١٣ (١) من قواعد هامبورغ يمكن أن توفر نصا بديلا لمشروع الحكم، ولكن أثبتت شكوك بشأن ما إذا كان النص وافيا في السياق الحديث لنقل المواد الخطرة.

١٦٥- كان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى حذف الإشارة إلى طرف منفذ، نظرا إلى اتفاق الفريق العامل على أن مشروع الفصل ٨ في مشروع الاتفاقية ينبغي أن يركز على العلاقات التعاقدية الناشئة عن عقد نقل مُبرم بين الشاحن والناقل. وأعرب أيضا عن تأييد لتعديل الإشارتين إلى "التأخر" و"الهلاك" في مشروع الفقرة ٢ ليتسق مع تعديل العبارة نفسها في

مشروع المادة ٣١. ولوحظ أن العبارة "بشكل مباشر أو غير مباشر" يمكن أن تتداخل مع مسائل العلاقة السببية، وينبغي أن تُحذف. وكان هناك تأييد لهذا الاقتراح.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٣٣ (٢):

١٦٦- قرر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- ينبغي أن تُحذف الإشارة إلى الأطراف المنفذة من النص؛
- ينبغي أن تُحذف عبارة "بشكل مباشر أو غير مباشر"؛
- ينبغي أن ينقح الحكم لكي يعالج مصطلحي 'التأخر' و 'الهلاك' على نحو متسق في مشروعَي المادتين ٣٣(٢) و ٣١؛
- ينبغي أن يُنظر في إضافة إشارة إلى عدم معرفة الناقل بالطبيعة الخطرة للبضاعة.

الفقرة (٣)

المسؤولية التامة عن إبلاغ الناقل

١٦٧- أُشير إلى أن مشروع المادة ٣٣ (٣) يرسى مسؤولية مطلقة بشأن التزام الشاحن بأن يبلغ الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة أو بخاصيتها الخطرة في الوقت المناسب قبل أن يسلم البضاعة إلى الناقل. وكما هو الأمر فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٢، ذكر أنه نظرا إلى الطابع القاسي لقواعد المسؤولية المطلقة، ينبغي أن يقتصر هذا الحكم على الحالات التي يخفق فيها الشاحن في الامتثال للوائح الإلزامية.

"ذلك الشحن"

١٦٨- أُشير إلى أن التزام الشاحن المبين في مشروع الفقرة ٣٣ (٣) مشابه للنظام المحدد في المادة ١٣ (٢) (أ) من قواعد هامبورغ. واقتُرِح أن يستعاض عن عبارة "ذلك الشحن" بعبارة "عدم الإبلاغ"، لأنه رئي أن النطاق المحتمل للمسؤولية المطلقة يكون واسعا جدا إذا ربط بجميع حالات الهلاك الناشئة عن الشحن، ولم يقتصر على تلك المعزولة إلى عدم الإبلاغ. بيد أنه أوضح أن قواعد هامبورغ تتضمن نصا مشابها، ورئي أن احتمال المساءلة عن جميع حالات الهلاك المتعلقة بالشحن يمثل تجسيدا وافيا للطابع الخطير لهذا الالتزام. وردا على ذلك، أعرب عن رأي مفاده أن نظام المسؤولية المطلقة عن عدم قيام الشاحن بواجب الإبلاغ يوفّر بالفعل حافزا كافيا للشاحن لكي يمتثل للقاعدة، وأن مشروع الاتفاقية ينبغي

ألا يحتوي على قواعد جزائية. وذكر أن ثمة نهجا محتملا لحل وسط قد يكون هو اشتراط وجود صلة سببية بين البضائع الخطرة والهلاك.

تعديلات مقترحة على النص

١٦٩- اقترح على سبيل الملاحظة العامة أن تحذف الإشارات إلى طرف منفذ والعبارة "أو بشكل غير مباشر" من هذا الحكم لنفس الأسباب المذكورة أعلاه فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٣٣(٢). وإضافة إلى ذلك، اقترح أن يعدل المصطلحان "تأخر" و"هلاك" بنفس الطريقة المذكورة فيما يتعلق بمهذين المصطلحين في الفقرة ٢ وفي مشروع المادة ٣١.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٣٣ (٣):

١٧٠- قرّر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- ينبغي أن تحذف العبارة "بشكل مباشر أو غير مباشر" كما هو الأمر في الفقرة ٢؛
- ينبغي أن ينقح الحكم لكي يعالج مصطلحي 'التأخر' و 'الهلاك' على نحو متسق في مشاريع المواد ٣٣(٢) و ٣٣ (٣) و ٣١؛
- ينبغي أن تُدرج عبارة "ذلك الشحن" بين معقوفتين لكي ينظر فيها الفريق العامل مرة أخرى؛
- ينبغي أن تُضاف عبارة "عدم الإبلاغ" وتُدرج بين معقوفتين بعد عبارة "ذلك الشحن" لكي ينظر فيها الفريق العامل مرة أخرى.

#### مشروع المادة ٣٤- تولّي حقوق الشاحن والتزاماته

المناقشة العامة

١٧١- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد ناقش مشروع المادة ٣٤ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٥٤ إلى ١٥٨).

١٧٢- أفيد بأن المقصود بمشروع المادة ٣٤ هو تناول وضع البائع مسلّم البضاعة على ظهر السفينة الذي يسمّى الشاحن في مستند النقل، وتولّي ذلك الشاحن المستندي حقوق الشاحن التعاقدية والتزاماته. بمقتضى قبول مستند النقل أو استلامه. وكان هناك تأييد للرأي

الذاهب إلى أنه ينبغي إلزام الشاحن المستندي بأن يقبل تلك الهوية قبلما يمكن اعتباره مسؤولاً، واقتُرح إبقاء العبارة "قَبِلَ" وحذف المعقوفتين وجميع العبارات المحتملة الأخرى، نظراً إلى أن "قَبِلَ" هو أفضل ما يعبر عن الاقتضاء المقصود. واقتُرح أيضاً إدخال الجملة "أن يظهر اسمه على مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على أنه هو الشاحن" بعد العبارة "قَبِلَ"، بغية توضيح تفسير مشروع الحكم. وكان هناك تأييد أيضاً لذلك الاقتراح، إلا أنه أُعرب عن شيء من القلق من أن اقتضاء قبول الشاحن المستندي قد يؤدي إلى إساءة التصرف حيث يحاول أحد الأطراف أن يتهرب من مسؤوليته برفض استلام المستند.

١٧٣- واقتُرح أيضاً أن يقتصر انطباق مشروع المادة ٣٤ على الحالات التي لا يعلم فيها الناقل هوية الشاحن التعاقدية. غير أنه أُعرب عن بعض الشك حيال كثرة حدوث ذلك عملياً، ولوحظ أن مشروع الفقرة ٣٧ (ب) ينص على أن يؤمر الشاحن التعاقدية بأن يدرج شخصاً خلاف الشاحن التعاقدية في مستند النقل.

١٧٤- وكان هناك تأييد للاقتراح بأن يفيد مشروع المادة ٣٤ بوضوح بأن هذا الحكم لا يعفي الشاحن التعاقدية من التزاماته، على النحو المعرب عنه في مشروع الفقرة ٣٤ (٢) الوارد في الفقرة ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55. كما أُعرب عن تأييد للاقتراح بإدراج النص الوارد بين معقوفتين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 "تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات" وحذف المعقوفتين. وكان هناك اتفاق على أن النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 يجسّد تلك التعديلات وينبغي إدراجه ضمن مشروع الاتفاقية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٤:

١٧٥- بعد المناقشة قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج نص مشروع المادة ٣٤ الذي تتضمنه الفقرة ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 ضمن مشروع الاتفاقية؛
- أن يستعاض عن العبارة "باستلام مستند النقل أو السجل الإلكتروني" في مشروع الفقرة ٣٤ (١) في النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 بالعبارة "وقَبِلَ أن يظهر اسمه على مستند النقل أو السجل الإلكتروني للنقل على أنه هو الشاحن".

## مشروع المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن بالإجابة

## المنافشة العامة

١٧٦- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد ناقش مشروع المادة ٣٥ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٥٩ إلى ١٦١).

١٧٧- استذكر أن المقصود بمشروع المادة ٣٥ هو أن يكرّر فيما يتعلق بالشاحن أحكام مشروع المادة ١٩ المتعلقة بمسؤولية الناقل عن وكلائه ومستخدميه وموظفيه. غير أنه أُعرب عن رأي مفاده أن هذا الحكم قد يؤدي إلى مشاكل في التفسير في أحكام مختلفة في مشروع الاتفاقية، حيث يشار، مثلاً، في مشروع الفقرة الفرعية ١٧ (٣) '١' إلى "الشاحن أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥، أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه". ولوحظ أنه يمكن تفسير هذه الصيغة على أنها تعني أن مستخدم الشاحن ووكلاءه مشمولون ولكن ليس مستخدم أو وكلاء الطرف المسيطر أو المرسل إليه. ويختلف مشروع المادة ١٩ عن مشروع المادة ٣٥ فيما يتعلق بمستخدم الناقل ووكلائه في أنه من الأحكام الأساسية في مشروع الاتفاقية ولا يثير نفس مشاكل التفسير حيث إنه قلماً يُذكر الناقل في الجملة نفسها مع أطراف أخرى فيؤدي ذلك إلى ارتباك. ونظراً لهذه الصعوبة اقترح حذف مشروع المادة ٣٥.

١٧٨- غير أنه أُعرب عن تأييد عام لإدراج حكم على غرار مشروع المادة ٣٥، بالرغم من صعوبات التفسير الممكنة نظراً لاستخدامه حالياً في مشروع الصك. كما لوحظ أنه إذا أُريد أن ينظر في إدراج حكم في مشروع الصك عن الحد من مسؤولية الشاحن يكون حكم على غرار مشروع المادة ٣٥ مهمّاً لشمول الوكلاء والمستخدمين والموظفين الذين سوف يتمتعون بمنفعة هذا الحد من المسؤولية. وكان هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى إدراج مشروع الصيغة البديلة الوارد في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 ضمن مشروع الاتفاقية على أنه يعبر بمزيد من الوضوح عن نفس المبادئ المنصوص عليها في النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

١٧٩- واقترح أن العبارة "من جانب الناقل" في مشروع المادة ٣٥ (٢) في النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 ليست ضرورية نظراً لأن "الطرف المنفذ" معرّف في مشروع الاتفاقية بأنه أشخاص يعملون نيابة عن الناقل. كما لوحظ أنه قد يلزم مواصلة النظر في مشروع المادة ٣٥ على ضوء مشروع المادة ١٤ (٢)، حيث يتعاقد الناقل من الباطن مع الشاحن ليتولى بعضاً من التزاماته، بمقتضى شروط "تخليص أجرة الشحن والتفريغ

والتستيف " (FIO(S))، وينبغي ألا يكون مسؤولاً عن تصرفات مستخدمي الشاحن أو وكالاته لدى تنفيذ تلك الالتزامات.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٥:

١٨٠- بعد المناقشة قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إدراج مشروع المادة ٣٥ الوارد في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 ضمن مشروع الاتفاقية؛
- ينبغي أن يطلب إلى الأمانة أن تتحقق من الإشارات إلى مشروع المادة ٣٥ الواردة في مواد أخرى من مشروع الاتفاقية وأن توفّق بينها؛
- ينبغي تنقيح عنوان المادة من أجل ضمان الاتساق في مختلف اللغات.

### مشروع المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

#### المناقشة العامة

١٨١- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد ناقش مشروع المادة ٣٦ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٦٢ إلى ١٦٤)، عندما تقرّر حذف مشروع الفصل ٩ من مشروع الاتفاقية ولكن مع إبقاء مشروع المادة ٣٦ لمواصلة النظر فيه.

١٨٢- وأُعرب عن تأييد لمشروع المادة ٣٦، الذي سوف يُبطل شروط انقطاع المسؤولية، والتي تتوقف فيها مسؤولية الشاحن عند وقوع حدث معيّن. كما أُفيد بأن مشروع المادة ٣٦ له صلة بمشروع المادة ٩٤ (٢) من مشروع الاتفاقية؛ الذي يُبطل أي حكم يستبعد التزامات الشاحن أو يحد منها، وبأن أي قرار بشأن مشروع الفقرة ٩٤ (٢) سوف يؤثر في مداوات الفريق العامل حول مشروع المادة ٣٦. غير أنه أُعرب أيضاً عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٣٦ يتصل بمشروع الفقرة ٩٤ (٢) وإن كان متميزاً عنه، على الأقل في حدود تناول مشروع المادة ٣٦ دفع أجرة النقل.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٦:

١٨٣- بعد المناقشة قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي إزالة المعقوفتين من مشروع المادة ٣٦ وأنه ينبغي إبقاء نصه؛



- ينبغي أن يعاد النظر في مشروع المادة ٣٦ على ضوء القرار المتخذ فيما يتعلق بمشروع المادة ٩٤ (٢).

### مشروع المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات

#### المناقشة العامة

١٨٤- ناقش الفريق العامل بعد ذلك مشروع المادة ١٨، الوثيق الصلة بالتزامات الشاحن، وخصوصا بمشروع المادة ٢٩. وذكّر الفريق العامل بأنه قد نظر في مشروع المادة ١٨ آخر مرة في دورته الثالثة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ١٣٨ إلى ١٤٨).

١٨٥- أعرب عن تأييد عام لحذف مشروع المادة ١٨، بصرف النظر عن نزعة مشروع المادة ٢٩. وأفيد بأن مشروع المادة ١٨ يمكن أن يحدث ارتباكا بشأن ما إذا كان يُقصد أو لا يُقصد به إنشاء سبب منفصل لدعوى، إضافة إلى مشروع المادة ١٧، وكذلك فيما يتعلق بتفاعله مع مشروع المادة ١٧ (٤) بشأن الأسباب المترامنة للمسؤولية. وأفيد أيضا بأنه نظرا لأن نظام المسؤولية القائم على أساس الخطأ ينطبق على مشروع المادة ٢٩، وبأن أي إخلال بذلك الالتزام يسبب هلاكاً أو تلفاً أو تأخيراً سوف يتناوله مشروع المادة ١٧ من مشروع الاتفاقية، يُعتبر مشروع المادة ١٨ زائداً.

١٨٦- وأعرب عن رأي مخالف مفاده أنه ينبغي إبقاء مشروع المادة ١٨ للمحافظة على التوازن التعاقدية بين أطراف عقد النقل. وأعربت بضعة وفود عن رغبتها إرجاء النظر في مشروع المادة ١٨ إلى جلسة لاحقة للفريق العامل ريثما تجرى مشاورات.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ١٨:

١٨٧- بعد المناقشة قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي وضع مشروع المادة ١٨ بين معقوفتين للبتّ فيه نهائياً في الدورة القادمة، انتظاراً لتعليمات بعض الوفود، إلا أنه ينبغي ألا يعاد فتح باب مناقشة هذه المسألة.

## تسليم البضاعة - الفصل ١٠ بما في ذلك فترة مسؤولية الناقل (مشروع المادة ١١) ومشروع المادة ١٤ (٢)

### المنافشة العامة

١٨٨- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مشروع الفصل ١٠ آخر مرة أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٦٢ إلى ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/526)، وبأنه كان قد نظر في موضوع فترة مسؤولية الناقل ومشروع المادة ١٤ (٢) آخر مرة أثناء دورته التاسعة (انظر الفقرات ٣٩ و ٤٠ و ٤٣ من الوثيقة A/CN.9/510).

١٨٩- وأبلغ الفريق العامل بأن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.57 أعدت تيسيرا للمناقشات الفريق العامل بشأن تسليم البضاعة وفترة مسؤولية الناقل والمسائل الواردة في مشروع المادة ١٤ (٢) المتعلقة بفترة المسؤولية. وجرت مشاورات غير رسمية بشأن تلك المسائل استنادا إلى تلك الوثيقة.

## مشروع المادة ١١ - فترة مسؤولية الناقل

### مناقشة عامة

١٩٠- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في فترة مسؤولية الناقل وفي مشروع المادة ١٤ (٢) المتعلق بشروط التحميل والتفريغ (والتستيف) أثناء دورته التاسعة (انظر الوثيقة A/CN.9/510، الفقرات ٣٩ و ٤٠ و ٤٣). ونظر الفريق العامل في نصوص هذه الأحكام بصيغتها الواردة في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

١٩١- وأبلغ الفريق العامل بأن معظم مرسلي الردود على الاستبيان غير الرسمي الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.57 أبدوا موافقتهم على النهج العام المتبع في مشاريع الفقرات ١١ (١) و (٢) و (٤).

### مشروع الفقرة ١١ (١)

١٩٢- أبدى ارتياح عام لنص مشروع الفقرة ١١ (١) وللنهج المتبع فيه. وكتعليق عام، لوحظ أنه ينبغي الحرص على استخدام مصطلحات متسقة في كل أجزاء مشروع الاتفاقية، خصوصا فيما يتعلق بتعابير مثل "مكان التسليم" و "وقت ومكان التسليم" و "مكان التسلم"، وما إلى ذلك. واقترح حذف عبارة "المرسل إليه"، الواردة قبيل نهاية الفقرة، لكونها غير ضرورية ويمكن أن تسبب تشوشا بالنظر إلى أن الناقل قد يقوم أحيانا بتنفيذ التسليم من

خلال تسليم البضاعة إلى سلطة ما، مثل سلطة الموانئ، بدلا من تسليمها إلى المرسل إليه. وأبدي بعض التأييد لهذا الاقتراح. بيد أنه أيدت أيضا آراء مناقضة مفادها أن حذف العبارة قد يكون إشكاليا، لأن مشروع المادة ١٣ ينص على أن التسليم إلى المرسل إليه هو واحد من التزامات الناقل الأساسية، واقتُرح إدراج الحالات الخاصة، مثل التسليم إلى السلطات أو إلى أشخاص غير المرسل إليه، في مشروعتي الفقرتين ١١ (٣) و(٥). وأبدي تأييد للاقتراح الداعي إلى أن يظل مشروع الفقرة ١ دون تغيير، وأن الشواغل المثارة بشأن الأطراف التي يمكن للناقل أن يسلم إليها بخلاف المرسل إليه يمكن النظر فيها ضمن إطار مشروع الفقرة ١١ (٥).

١٩٣- لوحظ أن مشروع المادة ٤٦، المتعلق بواجب الناقل في توشي الحرص في العناية بالبضاعة المتروكة في عهده، يمكن أن ينظر إليه على أنه ذو صلة بمشروع الفقرة ١، وأثير تساؤل عما إذا كان ينبغي جعل مشروع الفقرة ١ خاضعا لمشروعي المادتين ١٢ و٤٦. وردّا على ذلك، أبدي رأي مفاده أن مشروع الاتفاقية مهيكّل بحيث يُعنى مشروع المادة ١١ بفترة مسؤولية الناقل بمقتضى عقد النقل. وعلى نقيض ذلك، ذُكر أن مشروع المادة ٤٦ يتناول الفترة قبل أن يكون الناقل قادرا على القيام بالتسليم، لكنه يركّز على وقت لم يعد فيه الناقل يتحمل أي مسؤوليات بمقتضى عقد النقل. ورئي أنه ينبغي جعل هذا التمييز أكثر وضوحا، وأنه يمكن مواصلة مناقشته عندما ينظر الفريق العامل في مشروع المادة ٤٦.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ١١ (١)

١٩٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على مشروع الفقرة ١١ (١)، على الأُيتّ بشأن ما إذا كان ينبغي حذف عبارة "إلى المرسل إليه" إلا بعد أن ينظر الفريق العامل في مشروع الفقرة ١١ (٥).

مشروع الفقرة ١١ (٢)

١٩٥- أعرب الفريق العامل عن ارتياحه العام لمشروع الفقرة ١١ (٢). ورئي أنه يمكن إجراء بعض التغييرات الصياغية لزيادة وضوح الفقرة، مثل الاستعاضة عن عبارة "وقت ومكان التسلم" في الجملة الثانية بعبارة "وقت ومكان تسلم الناقل".

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ١١ (٢)

١٩٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على مشروع الفقرة ١١ (٢)، على أن تنظر الأمانة في تغييرات صياغية مفصلة لزيادة وضوح الفقرة.

مشروع الفقرة ١١ (٤)

١٩٧- لوحظ أنه على الرغم من أن مشروع الفقرة ١١ (٢) و١١ (٤) يتضمنان كلتاها قاعدتين تكمليتين لتحديد وقت ومكان التسليم والتسليم، على التوالي، فإن الجملتين الثانية فيهما مختلفتان. ففي حين تشير الجملة الثانية من مشروع الفقرة ١١ (٢) إلى وقت دقيق لحدوث تسلّم البضاعة، لا تُرسي الجملة الثانية من مشروع الفقرة ١١ (٤) وقتا دقيقا بالمثل لتسليم البضاعة. وأبدي بعض التأييد لرأي مفاده أن تُدرج في الفقرة ٤ صياغة تجعل وقت التسليم مماثلا في الدقة لوقت التسليم في الفقرة ٢.

١٩٨- وذكر أيضا أن مشروع الفقرة ١١ (٢) و١١ (٤) يختلفان في أن مشروع الفقرة ٤ لا يشير إلى مكان قابل للتحديد. واقترح أن يشير مشروع الفقرة (١١) ٤ إلى مكان التفريغ كمكان معقول. وأبدي بعض التأييد لهذا الاقتراح. بيد أنه أثير شك بشأن الكيفية التي يمكن بها تقرير الوقت والمكان اللذين سلّمت فيهما البضاعة إذا ما جرى تفريغ البضاعة في مكان غير معقول، أو ما إذا كان ينبغي أن يُترك ذلك القرار للمحكمة. وأوضح أيضا أنه في حالة اعتماد الاقتراحات، لن تكون هناك قاعدة احتياطية فيما يتعلق بوقت التسليم ومكانه عندما يجري تسليم البضاعة في موضع غير معقول.

١٩٩- وعلى سبيل توضيح الاختلافات بين مشروع الفقرة ١١ (٢) و١١ (٤)، ذُكر أن البضائع، في النقل من الميناء إلى الميناء، نادرا ما تُسلّم كلها في الحال، وأن هناك في العادة فترة زمنية بين تسليم البضاعة فعليا إلى الناقل وتحميل تلك البضاعة. وأُعرب عن رأي مفاده أن من المعقول في تلك الحالات توقع أن تكون هذه الفترة ضمن حدود فترة مسؤولية الناقل. كما أوضح أنه من النادر، في حالة النقل من الميناء إلى الميناء، اللجوء إلى القاعدة الاحتياطية الواردة في الجملة الأخيرة من مشروع الفقرة ٤، لأن لدى معظم الموانئ أعرفها أو ممارساتها، ولكن يُقرّر في تلك الحالات الاستثنائية استخدام القاعدة القائلة بأن فترة المسؤولية ينبغي أن تنتهي عند انتهاء النقل.

٢٠٠- وأبدي تأييد لرأي مفاده أن يُطلب إلى الأمانة إدخال تعديلات على نص مشروع الفقرة ١١ (٤) تجسيدا للشواغل التي أُعرب عنها في الفريق العامل وضمانا للاتساق مع مشروعَي الفقرتين ١ و ٢. بيد أنه دعي إلى توخي الحرص على أن يراعى في تلك العملية احتمال تفسير العبارة الأخيرة من الفقرة على أنها تعني حدوث التسليم متى وحيث تُفَرَّغ الحاوية.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ١١ (٤):

٢٠١- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الإبقاء على نص مشروع الفقرة ١١ (٤)، على أن تنظر الأمانة في إدخال تغييرات صياغية ضمانا لاتساق الفقرة مع بقية مشروع المادة، وأن تنظر كذلك في ما إذا كان ينبغي إضافة شرط بشأن "المعقولية" فيما يتعلق بمكان التسليم.

مشروعَا الفقرتين ١١ (٣) و(٥)

٢٠٢- أُعرب عن ارتياح للنص والنهج المتبع في مشروعَي الفقرتين ١١ (٣) و(٥). وقُدّم اقتراح مفاده أن تُوضَّح العبارة الأخيرة في مشروع الفقرة (٥) عن طريق نص يبيّن أن "وقت ومكان هذا التسليم هما وقت ومكان تسليم البضاعة"، ولكن رئي أن الصياغة العامة ستحقّق ذلك الهدف. ورئي أيضا أن اقتراح حذف عبارة "إلى المرسل إليه" بالإشارة إلى مشروع الفقرة ١١ (١) (انظر الفقرة ١٩٢ أعلاه) لم يعد ضروريا في ضوء تنقيحات سينظر فيها بشأن مشروعَي الفقرتين ١١ (٢) و(٤).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروعَي الفقرتين ١١ (٣) و(٥):

٢٠٣- قرّر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- أن يُبقَى على مشروعَي الفقرتين ١١ (٣) و(٥)، مع أي تعديلات صياغية لازمة لزيادة الدقة والاتساق.

مشروع الفقرة ١١ (٦) ومشروع الفقرة ١٤ (٢): شروط تخليص أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف)

٢٠٤- لوحظ أن القصد من مشروع الفقرة ١١ (٦) أن تتضافر مع مشروع الفقرة ١٤ (٢) سعيًا إلى إيجاد حل لمشكلة معالجة شروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) التي تحدد فترة مسؤولية الناقل في بعض البلدان. وحظي بالتأييد الرأي الذي مفاده أن مشروع الفقرة ٦ لن يكون مقبولًا إذا ما حذف مشروع الفقرة ١٤ (٢)، ولكن إذا قُرى باقتراح مع مشروع الفقرة ١٤ (٢)، فإن الحكّمين يضعان نهجًا مقبولًا بالنسبة لشروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف). وفسّر أن أثر هذين الحكّمين معًا يتمثل في توضيح مسؤوليات الشاحن والناقل الذي يقبل بأن يتم التحميل والتستيف والتفريغ على يد الشاحن. وفي هذه الحالة، ينبغي أن يكون الشاحن مسؤولًا عن أي خسارة بسبب تقاعسه عن الوفاء بالتزاماته على نحو فعال، كما يحتفظ الناقل بالمسؤولية عن مسائل أخرى أثناء التحميل والتفريغ، مثل واجب بذل العناية تجاه البضائع، ما دامت فترة مسؤولية الناقل تخضع لعقد نقل البضائع.

٢٠٥- وعلاوة على ذلك، لوحظ أن النص الحالي لمشروع الفقرة ١٤ (٢) يقيد الالتزامات التي يمكن أن يسندها الناقل بموجب عقد إلى الشاحن أو أطراف غير الأطراف الواردة قائمتها في مشروع الفقرة ١٤ (٢). كما أعرب عن رأي فحواه أن مشروع الفقرة ١١ (٦) يضطلع بدور مساعد، ما دام يوضح أن التحميل والتفريغ يقعان ضمن فترة مسؤولية الناقل.

٢٠٦- وأشار إلى أن شروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) تستخدم في أكثر الحالات في النقل غير المنتظم الذي يقع خارج نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية، ولكن يمكن أن يسري تطبيق مشروع الاتفاقية على عقود النقل في النقل غير المنتظم بواسطة أعمال مشروع المادة ١٠. وأثير انشغال من أن السماح بشروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) في مشروع الاتفاقية سيؤدي إلى انتقالها من تجارة الخطوط الملاحية غير المنتظمة إلى تجارة الخطوط الملاحية المنتظمة، ويزيد بالتالي من احتمال إساءة استعمالها، ولكن أشار إلى أن الواقع التجاري يجعل هذا الأمر غير محتمل. وفي هذا السياق، اقترح فيما يخص مسألة الصياغة أن يكون الاعتماد على شروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) محصورًا في التجارة الملاحية غير المنتظمة. وأثيرت أوجه قلق أخرى مؤداها أن أعمال مشروع الفقرة ١١ (٦) و١٤ (٢) يمكن أن يقلص حرية التعاقد الحالية للأطراف فيما يتعلق بشروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) في التجارة الملاحية غير المنتظمة، ولا سيما ما يخص من ذلك توزيع المخاطر. وفي ضوء هذه الإمكانية، اقترح أن يحدد حكم أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) فترة مسؤولية الناقل.

٢٠٧- واقترحت بعض التعديلات الصياغية. واقترح إدراج عبارة "ويتحمل مسؤوليتها" بعد عبارة "يتولى تحميل البضاعة وتستيفها وتفريغها" في الجملة الأولى من مشروع الفقرة ١٤ (٢). واقترح أيضا أن تضاف كلمة "الأولي" بعد كلمة "البضاعة" وأن تضاف كلمة "النهائي" بعد كلمة "تفريغها" في مشروع الفقرة ١٤ (٢) حرصا على الاتساق مع مشروع الفقرة ١١ (٦) واستبعاداً للموانئ الوسطية. على أنه قد جرى التأكيد على أن التركيز في المناقشة الحالية ينبغي أن ينصب على النهج العام الموضوع من خلال أعمال مشروع الفقرة ١١ (٦) و١٤ (٢) معا لإيجاد حل وسط بالنسبة لشروط أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف). وفي هذا الإطار، جرى تأييد الاقتراح الرامي إلى إزالة المعقوفتين الواردين في مشروع الفقرة ١٤ (٢) واستبقاء النص لإجراء مزيد من المناقشة بشأنه. كما لوحظ أنه ينبغي، في ضوء موافقة الفريق العامل على النهج المحمل في مشروع الفقرة ١١ (٦) و١٤ (٢)، إزالة المعقوفتين اللتين تحيطان بالعبارة "[يؤدّى فعلا]" في مشروع الفقرة الفرعية ١٧ (٣) 'ط' واستبقاء النص. وأعرب عن الاعتقاد بأن هذا التنقيح لمشروع الفقرة الفرعية ١٧ (٣) 'ط' يمكن أن يغني عن الأخذ بالاقتراح المشار إليه آنفا لإدراج عبارة "ويتحمل مسؤوليتها" في مشروع الفقرة ١٤ (٢).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ١١ (٦):

٢٠٨- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الإبقاء على نص مشروع الفقرة ١١ (٦)؛
- ينبغي حذف المعقوفتين اللتين تحيطان بمشروع الفقرة ١٤ (٢) و١٧ (٣) 'ط' والإبقاء على النص؛
- إجراء تعديلات صياغية لكفالة اتساق الفقرة مع بقية مشروع المادة، فضلا عن ضرورة أن تنظر الأمانة في إدخال تحسينات صياغية عامة.

## مشروع المادة ٤٦ - الالتزام بقبول تسلّم البضاعة

المناقشة العامة

٢٠٩- ذُكر الفريق العامل بأنه قد نظر آخر مرة في مشروع المادة ٤٦ بشأن الالتزام بقبول تسلّم البضاعة في دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٦٥-٧٢، A/CN.9/526). ويرد نص

مشروع المادة ٤٦ الذي نظر فيه الفريق العامل في المرفقين الأول والثاني بالوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢١٠- وفي مجرى تعليق عام، أُثير سؤال فيما يخص عواقب إحلال المرسل إليه بالالتزام بقبول تسلّم البضاعة بموجب مشروع المادة ٤٦. وأُعرب عن رأي مفاده أن هذا الإحلال لا ينبغي أن يؤدي تلقائياً إلى بدء إجراء متعلق بالأضرار. ورداً على ذلك، قيل إن الإحلال بالالتزام بقبول تسلّم البضاعة بموجب مشروع المادة ٤٦ يقع ضمن فئة الحقوق والمسؤوليات العامة للشاحن والناقل، التي لا يعالجها مشروع الاتفاقية بالتحديد، وبالتالي فإن عواقب الإحلال ستُترك للقانون الوطني. وبوجه عام، لوحظ أن مشروع المادة هذا ينبغي أن ينسّق بدقة مع الأحكام المتعلقة بحق السيطرة، لأنه رئي أن توقيت التزام المرسل إليه بقبول تسلّم البضاعة ينبغي أن يتفق مع تحويل حق السيطرة. ولكن أُبدي رأي آخر بأن واجب المرسل إليه المتمثل في قبول التسلّم ينبغي أن لا يعتمد على تحويل الحقوق لأنه مسألة عملية ينبغي أن ينظمها مشروع الاتفاقية. وقيل، بالإضافة إلى ذلك، إنه على الرغم من كون محتوى مشروع المادة ٤٦ مفيداً وينبغي الإبقاء عليه، يتعيّن الاحتراس عند إدخال أحكام تنظّم فترة ما بعد التسليم لأن هذا الأمر يقع خارج نطاق الاتفاقية وعقد النقل.

الجملة الأولى: واجب المرسل إليه

٢١١- كان هناك تأييد عام للرأي القائل إن واجب المرسل إليه المتمثل في قبول تسلّم البضاعة ينبغي أن يكون مشروطاً، لأنه رئي أنه يجب أن يكون هناك إجراء أو نية من جانب المرسل إليه لبدء الاجراء الخاص بالتزامه بقبول تسلّم البضاعة. وأُعرب بعض أعضاء الفريق عن رأي مفاده أن أفضل سبيل لذلك يتمثل في حذف المعقوفتين المحيطتين بالنص الوارد في الجملة الأولى من مشروع المادة ٤٦، والإبقاء على النص نفسه. ولكن، أُعرب عن شواغل مفادها أن اشتراط ممارسة المرسل إليه أيّاً من حقوقه بمقتضى عقد النقل عام جداً وغير واضح، وقيل إن الشرط ينبغي أن يعبر عن قبول المرسل إليه الضمني أو الفعلي بأن يكون هذا الشخص المرسل إليه. ورداً على ذلك، قيل إن النص الوارد بين معقوفتين يمثل الشرط المناسب لكي يُقرن بالتزام المرسل إليه بقبول تسلّم البضاعة، لأن هناك إقراراً بأن الالتزام ينبغي أن يشمل الأشخاص الذين قبلوا، بشكل صريح أو بشكل ضمني، بأن يكونوا الشخص المرسل إليه، ولكن رئي أن مفهوم "القبول" شرط ضيق إلى درجة أنه لا يشمل المقصود. وقيل إنه، مثلاً، وفقاً لقانون البيع الدولي، إذا أخذ المرسل إليه عينه من البضاعة فإنه سيكون قد مارس حقوقه بموجب عقد النقل، وسيكون عليه الالتزام بقبول تسلّم البضاعة



من الناقل. ولكن، أُبديت مع ذلك شكوك فيما إذا كان النص الوارد بين معقوفتين يمثل أفضل طريقة لإظهار الموافقة الضمنية اللازمة لبدء الاجراء الخاص بالتزام المرسل إليه، كما أُعرب عن رأي مفاده أن الأوصاف الواردة في مشروع المادة ٦٢ (٣)، مع أنها توجيهية، أنسب لتعريف ما لا يعتبر موافقة ضمنية بالأحرى وليس ما يعتبر موافقة ضمنية.

٢١٢- وأُبديت آراء أخرى مفادها أن التزام المرسل إليه بقبول التسلم ينبغي أن يكون غير مشروط، وأنه ينبغي حذف النص الوارد بين معقوفتين في الجملة الأولى من مشروع المادة ٤٦. ورئي أنه ما لم يُحذف هذا النص سيكون بإمكان المرسل إليه أن يختار عدم ممارسة أي حقوق بموجب عقد النقل، وبالتالي سيمكنه تفادي الالتزام بتسليم البضاعة. وقيل إن هذه النتيجة لن تكون منصفة للناقل الذي نفذ شروط عقد النقل، فضلا عن أنه توجد حاجة إلى تفادي زيادة مشكلة البضاعة غير المطالب بها.

٢١٣- ولو حظ، بالإضافة إلى ذلك، أن الإشارة في مشروع المادة ٤٦ هي إلى التزام المرسل إليه بقبول تسليم البضاعة في الوقت والمكان المذكورين في مشروع الفقرة ١١ (٤). ولكن لوحظ أن النص الحالي لا يعالج مسألة ما إذا كان يقع على عاتق المرسل إليه أيضا التزام بقبول البضاعة عندما تصل متأخرة.

٢١٤- وقُدِّم اقتراح أيضا بأنه ينبغي إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة إلى المكان المقصود. وأُعرب عن رأي مفاده أن جعل إخطار المرسل إليه التزاما قانونيا ليس أمرا مستصوبا، لأن إرسال إشعار بالاستعداد ممارسة عادية أصلا في الصناعة لمصلحة الناقل والمرسل إليه على السواء، ولا يبدو أن هناك أي مشكلة قانونية فيما يخص مثل هذا الإشعار. ورئي أن أي اشتراط قانوني في هذا الصدد يمكن أن يؤدي إلى بيروقراطية لا مبرر لها، كما يمكن أن يشكل صعوبات استدلالية. وأشار أيضا إلى أن اقتفاء مكان البضاعة إلكترونيا متاح على نطاق واسع في الممارسة الراهنة.

#### الجملة الثانية: معيار عناية الناقل

٢١٥- لوحظ أن الجملة الثانية في مشروع المادة ٤٦ يقصد بها وضع معيار لعناية الناقل ومسؤوليته فيما يخص البضاعة المتروكة في عهده في حالة إخلال المرسل إليه بالالتزام بقبول تسليمها. وكان هناك تأييد عام للرأي القائل إنه ينبغي تناول الجملة الثانية في مشروع المادة ٤٦ في ارتباط بمشروع المادة ٥١ بشأن حقوق الناقل عند استحالة تسليم البضاعة، ومشروع المادة ٥٣ المتعلقة بمسؤولية الناقل عن البضاعة التي يستحيل تسليمها، وإنه ربما يكون من الممكن نقل هذه الجملة من مشروع المادة ٤٦ ودمجها مع مشروع المادة ٥٣.

٢١٦- وأبدي تأييد عام للرأي القائل إنه ينبغي الإبقاء على مضمون الجملة الثانية عن معيار عناية الناقل. ولكن، أبدي رأي مفاده أن معيار العناية المطلوبة من الناقل، والمسؤولية الناجمة عن الإخلال بالمعيار، منخفضان إلى درجة كبيرة في الصيغة المقدّمة في الجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦. وفي الوقت نفسه، كانت هناك آراء بأن معيار العناية مقبول. وأُعرب أيضا عن رأي مفاده أن معيار العناية الوارد في الجملة الثانية ينشأ خارج نطاق عقد النقل، وأن هذا يثير في بعض الولايات القضائية مفهوم "الوكالة بحكم الضرورة"، الذي يضع على عاتق الوكيل معيار عناية "في حدود المعقول"، ولكن معيار العناية المعبر عنه في الجملة الثانية يتجاوز ذلك الواجب. واقترح أيضا فيما يتعلق بمعيار العناية أن يُعتمد معيار وسطي بأنه ينبغي أن يُطلب من الناقل أن يعامل البضاعة كما لو كانت بضاعته هو، علما بأن هذا المتطلب يوجد في بعض النظم القانونية الوطنية.

٢١٧- وأبدي رأي آخر بأن معيار عناية الناقل الوارد في الجملة الثانية منخفض للغاية نظرا لأن أسباب عدم قبول المرسل إليه تسلّم البضاعة يمكن أن تكون مختلفة وخارجة عن إرادته. وقيل أيضا إنه إذا لم يكن من الممكن التوصل إلى اتفاق بشأن معيار عناية مناسب وحُدفت الجملة، فإن ذلك قد لا يكفي لترك الأمر للقانون الوطني، وإنه يمكن أن يكون من الضروري إدخال حكم صريح يبيّن أن معيار العناية يحكمه القانون المنطبق.

٢١٨- وقيل، تأييدا لحذف مشروع المادة ٤٦ برمته، إنه إذا كان مشروع الاتفاقية يحتوي أصلا على قواعد كافية فيما يتعلق بحق السيطرة وحقوق الناقل في مثل هذه الظروف، سيكون حذف مشروع المادة ٤٦ أفضل من ترك أي عدم يقين فيما يتعلق بما إذا كان إخلال المرسل إليه بالالتزام بقبول تسلّم البضاعة سيؤدي إلى بدء اجراءات متعلقة بالأضرار. وردّا على ذلك، قيل إن واجب المرسل إليه المتمثل في قبول تسلّم البضاعة هو واجب مهم لا بد أن يكون صريحا، وأُعرب عن تأييد للرأي القائل بأنه ينبغي الإبقاء على مشروع المادة ٤٦.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٦:

٢١٩- قرّر الفريق العامل بعد المناقشة ما يلي:

- أن يُبقى على نص مشروع المادة ٤٦ مع إدخال أي تعديلات صياغية لازمة، لا سيما بعد مناقشة مشروع المادتين ٥١ و٥٣.

## مشروع المادة ٤٧ - التزام الإقرار بتسليم البضاعة

### المنافشة العامة

٢٢٠- اتفق الفريق العامل على ضرورة اعتماد المادة ٤٧ بصيغتها الواردة في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، رهنا بالتحسينات الصياغية.

### اعتبارات إضافية في إطار مشروع المادة ٤٧

٢٢١- استمع الفريق العامل إلى رأي يقضي بضرورة توضيح عواقب عدم الإقرار بتسليم البضاعة عملاً. بمشروع المادة ٤٧ في مشروع الصك، بما أنه يمكن اعتبار تلك النتيجة تقاعساً من جانب الناقل عن الوفاء بالالتزام الذي ينص عليه مشروع المادة ١٣ والذي يقضي بتسليم البضاعة طبقاً لأحكام عقد النقل. ومن الجوانب الأخرى لهذه المسألة التي تم التطرق إليها لكي ينظر فيها الفريق العامل في المستقبل أن مشروع الصك ينبغي أن يشمل حكماً بشأن حق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة في حال عدم وفاء المرسل إليه بواجبه المتمثل في توفير بطاقة صحيحة تثبت هويته أو في حال عدم تسديد رسوم الشحن، ما دام هناك اعتقاد بأن النظام الحالي للجوء إلى القانون الوطني أو استخدام شرط الاحتفاظ في عقد النقل، غير كافيين. وحظي هذا الاقتراح بالتأييد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٧:

٢٢٢- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي اعتماد مشروع المادة ٤٧، رهنا بالتحسينات الصياغية؛
- ينبغي إيلاء الاعتبار لصياغة النص على النحو المقترح في الفقرة ٢٢١ أعلاه.

## مشروع المادة ٤٨ - التسليم في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول

### أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

### المنافشة العامة

٢٢٣- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في مشروع المادة ٤٨ كانت خلال دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٧٤ إلى ٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526). ونظر الفريق العامل في نص هذا الحكم بصيغته الواردة في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢٢٤- وذكّر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٤٨ يقصد به أن ينظّم عملية التسليم عندما لا يكون قد تم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول.

#### مشروع الفقرة ٤٨ (أ)

٢٢٥- أُفيد بأن مشروع الفقرة ٤٨ (أ) يهدف إلى جعل الطرف المسيطر يزود الناقل باسم المرسل إليه وعنوانه إذا لم يكونا واردين في تفاصيل العقد بغية تمكين الناقل من تسليم البضاعة. وكان هناك اتفاق على الاقتراح الداعي إلى تعديل النص حتى يراعي ما يرد في بعض اللوائح الوطنية التي تشترط على الطرف المسيطر أن يقدم المعلومات في وقت يقع قبل الوقت المرتأى في مشروع الاتفاقية. ودُعي أيضا إلى الاستعاضة عن الكلمة "بهما" بالعبارة "باسم المرسل إليه وعنوانه" بغية زيادة النص وضوحا. واقتُرح أيضا حذف مشروع الفقرة ٤٨ (أ) لأن مضمون مشروع هذا الحكم جرى تناوله، حسبما هو معتقد، في مشروع المادة ٥٩.

#### مشروع الفقرة ٤٨ (ب)

٢٢٦- لوحظ أن مشروع الفقرة ٤٨ (ب) يتضمّن ثلاثة خيارات. وأعرب عدد كبير من الوفود عن تأييد للاحتفاظ في مشروع الاتفاقية بالخيار جيم لمشروع الحكم. وأُفيد بأن الخيار جيم لا يشترط على المرسل إليه الاستظهار ببطاقة هوية من أجل تسليم البضاعة، وهذا يمكن من تجنب النتيجة غير المرغوب فيها والمتمثلة في اعتبار تسليم الناقل المرسل إليه الصحيح البضاعة دون بطاقة هوية صحيحة تسليما باطلا. وأضيف أن الخيار جيم يجسّد على نحو دقيق المفهوم الذي مفاده أن معرفة هوية المرسل إليه هو حق للناقل وليس التزاما عليه. وأُفيد كذلك بأن الخيار جيم يحقق النتيجة المنشودة وهي ترك المسائل المتعلقة بتزوير المستندات للقانون الوطني. ولكن، أُبدي قدر من التأييد أيضا للخيار ألف لمشروع الفقرة ٤٨ (ب)، فقد أُفيد بأن ذلك الخيار يعبر على نحو أفضل عن واجب الناقل التأكّد من هوية المرسل إليه. وأُبدي أيضا رأي مفاده أن مشروع الفقرة ٤٨ (ب) ينبغي حذفه وأن مضمون مشروع هذا الحكم ينبغي تناوله في مشروع المادة ٤٧ بإضافة إشارة في تلك المادة إلى التأكّد من هوية المرسل إليه.

٢٢٧- واقتُرح أن يستعاض في الخيار جيم لمشروع الفقرة ٤٨ (ب) عن الإشارة إلى وقت التسليم ومكانه المذكورين في مشروع المادة ١١ (٤) بإشارة إلى وقت التسليم ومكانه المتفق عليهما في عقد النقل، نظرا لأن مشروع المادة ١١ (٤)، حسبما يُرى، يتناول في المقام

الأول تحديد فترة مسؤولية الناقل. ولكن، لوحظ أيضا أن من شأن هذا التغيير أن يتسبب في مشاكل في الممارسة العملية، ذلك أن عقود النقل قلما تذكر وقت التسليم، واقترح أن يُنظر في هذه المسألة بمزيد من التفصيل أو أن يُعاد النظر في كل الإشارات إلى وقت التسليم الواردة في مشروع الصك.

٢٢٨- وأفيد بأن مسألة سندات الشحن الشخصية، التي يمكن أن تثار أيضا في سياق مشروع الفقرة ٤٨ (ب)، ستكون موضوع اقتراح سيقدم في المستقبل. وأبدي رأي مبدئي مفاده أن سندات الشحن الشخصية من الأفضل تناولها على مستوى عام في مشروع الفصل المتعلق بمسندات النقل من مشروع الاتفاقية.

#### مشروع الفقرة ٤٨ (ج)

٢٢٩- لوحظ أن مشروع الفقرة ٤٨ (أ) لا ينص على عواقب عدم تقديم الطرف المسيطر اسم المرسل إليه وعنوانه، ولكن أُضيف أن تحديد تلك العواقب من الأفضل أن يكون في مشروع الفقرة ٤٨ (ج) بإدراج النص التالي في بداية الفقرة: "إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه معروفين من الناقل أو". واقترح كذلك أن يتضمن مشروع الفقرة ٤٨ (ج) إشارة إلى الإشعار الذي يوجهه الناقل إلى المرسل إليه من خلال إدراج العبارة "، بعد تلقيه إشعاراً،" بعد العبارة "إذا لم يطالب المرسل إليه".

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٨:

٢٣٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي النظر في الاقتراحات التي أُبديت من أجل تحسين صياغة الفقرتين (أ) و(ب)؛
- ينبغي الاحتفاظ في مشروع الاتفاقية بالخيار جيم من مشروع الفقرة ٤٨ (ب)؛
- ينبغي الاستعاضة عن العبارة "إذا لم يطالب المرسل إليه" الواردة في بداية مشروع الفقرة (ج) من المادة ٤٨ من مشروع الاتفاقية بالعبارة "إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه معروفين من الناقل أو إذا لم يطالب المرسل إليه، بعد تلقيه إشعاراً،".

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

### المنافشة العامة

٢٣١- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في مشروع المادة ٤٩ كانت خلال دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٧٨ إلى ٩٠ من الوثيقة A/CN.9/526). ونظر الفريق العامل في نص هذا الحكم بصيغته الواردة في المرفقين الأول والثاني من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢٣٢- وأفيد بأن مشروع المادة ٤٩ يهدف إلى إصلاح نظام مستندات النقل القابلة للتداول في سياق النقل البحري، ويهدف خصوصا إلى القضاء على المشاكل الناتجة عن وصول البضاعة إلى مكان المقصد قبل وصول سند الشحن. وقيل إن بعض الأساليب قد استُحدثت، في الممارسة العملية، من أجل معالجة تلك المشكلة، ومنها مثلا تسليم البضاعة مقابل إصدار خطاب ضمان، ولكن ارتئي أن هذه الحلول تظل غير مرضية. واقترح أن يعيد مشروع الحكم إرساء الوظيفة الأصلية لسند الشحن وأن يوقر سبيل انتصاف في حال حصول مشاكل مقترنة بسندات الشحن "المتأخرة".

٢٣٣- وأشار كذلك إلى أن مشروع الحكم سيكون له أثر كبير في الممارسات المصرفية الراهنة، وذلك بوجه خاص بتخفيض قيمة سندات الشحن التي هي لدى المصارف الوسيطة وبالتأثير تأثيرا كبيرا في نظام الاعتمادات المستندية الراهنة. وفي ضوء هذا التأثير في الصناعة المصرفية، أُبدي رأي مفاده أنه قد ينبغي إدخال تعديلات معينة على مشروع المادة ٤٩ من أجل تحديد نطاقه، وذلك مثلا بمحصر انطباقه في سندات الشحن التي تتضمن إعلانا صريحا في هذا الخصوص. وبينما ظلّ هناك قدر من الحذر فيما يتعلق بالعمل الفعلي لمشروع المادة ٤٩، فقد لوحظ أن التغييرات التي سيحدثها ستحظى بالترحاب فيما يُعتقد في بعض قطاعات الصناعة المصرفية، وهي القطاعات التي تبحث أيضا عن قواعد واضحة يمكن التنبؤ بها في هذا الخصوص، وأن تعليقات إيجابية بشأن النظام الجديد المقترح قد وردت من مؤسسات مصرفية أخرى. وكان هناك تأييد عام لفكرة النظر في النظام المنصوص عليه في مشروع المادة ٤٩ كأساس للمناقشة.

### مشروع الفقرة ٤٩ (أ)

٢٣٤- أُفيد بأن مشروع الفقرة ٤٩ (أ) ينص على أنه يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة عند تسليم ذلك المستند

أو السجل. ولوحظ أن مشروع الفقرة ٤٩ (أ) يمكن أن يكون له تأثير في الحق في وقف البضاعة أثناء نقلها وأن التفاعل بين الإثنين في حاجة إلى مزيد من التفكير. وأفيد في الردّ على ذلك بأن الحق في وقف البضاعة هو سبيل انتصاف متاح بموجب عقد البيع، لكن ممارسة ذلك الحق من الناحية العملية يستوجب السيطرة على سند الشحن، وأن هذا يحول دون حصول أي تنازع بين مشروع الفقرة ٤٩ (أ) والحق في وقف البضاعة. واقترح في الردّ على ذلك أن يوضّح مشروع الاتفاقية أن أحكامه لا تمسّ بقوانين الملكية والإفلاس الوطنية.

٢٣٥- وأبدي اقتراح صياغي يدعو إلى الاستعاضة عن العبارة "يحقّ لحائز" الواردة في مشروع الفقرة (أ) بالعبارة "يشترط على حائز" مسيطرة لالتزام المرسل إليه بقبول تسلّم البضاعة عملاً بمشروع المادة ٤٦.

#### مشروع الفقرة ٤٩ (ب)

٢٣٦- أُفيد بأن مشروع الفقرة ٤٩ (ب) يتناول الحالات التي تكون فيها البضاعة المشحونة قد وصلت إلى المقصد لكن حائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم يطالب بتسلّمها. ولوحظ توضيحاً لذلك أن على الناقل في تلك الحالة التزام إشعار الطرف المسيطر بعدم مطالبة الحائز بتسلّم البضاعة، ولكن عندما يتعدّر تحديد الطرف المسيطر يحقّ للناقل أن يطلب من الشاحن تعليمات بشأن تسليم البضاعة.

٢٣٧- وارتئي أن مشروع الحكم ينبغي أن يحدّد بشكل أفضل مستوى اليقظة المطلوب من الناقل في محاولة التعرّف على هوية الطرف المسيطر، وأنه ينبغي تعديل مشروع الحكم لكي يتضمّن الحالات التي يطالب فيها شخص غير الحائز بتسلّم البضاعة. واقترح بديل آخر يتمثّل في حذف مشروع الفقرة ٤٩ (ب) و(ج)، وإحالة الناقل إلى سبل الانتصاف المتاحة له بمقتضى مشروع المادة ٥١ فيما يتعلق بالبضاعة التي يتعدّر تسليمها. كما اقترح في سياق هذا الاقتراح أن يظلّ حق الحائز في البضاعة دون تغيير وأن يكون للحائز الحق في عائدات بيع البضاعة بمقتضى مشروع المادة ٥١. ومن جهة أخرى، لوحظ أن سبل الانتصاف المنصوص عليها في مشروع المادة ٥١ كانت ولا تزال متاحة في الممارسة العملية منذ بعض الوقت، ومع ذلك ظلّت المشاكل المبيّنة فيما يتعلق بسندات الشحن دون حل.

٢٣٨- ولوحظ في الردّ على أحد الاستفسارات أن الاشتراط القاضي بأن يُشعر الناقل الطرف المسيطر بعدم ظهور الحائز يعتبر التزاماً يقع على الناقل. وأبدي كذلك رأي مفاده أن التزام الناقل بأن يُشعر الطرف المسيطر لا يُعتقد، في ضوء الممارسات التجارية، أنه التزام مضمّن. وارتئي، إضافة إلى ذلك، أنه ينبغي زيادة توضيح الفكرة التي مفادها أن مشروع

الفقرة ٤٩ (ب) يتعلق بالحالة التي تكون فيها البضاعة المشحونة قد وصلت ولكن لم يكن هناك أي اهتمام بالمطالبة بها، بينما يعنى مشروع الفقرة ٤٩ (د) بالحالة التي يكون فيها تسليم البضاعة ممكنا ولكن لا يوجد سند شحن، ويعنى مشروع المادة ٥١ بحالة ثلاثة وهي عندما لا يطالب أحد بتسليم البضاعة ويستطيع الناقل التصرف في البضاعة المشحونة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٤٩ (أ) و(ب)

٢٣٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- ينبغي الاحتفاظ بنص مشروع الفقرة ٤٩ (أ)، ريثما ينظر الفريق العامل في باقي مشروع المادة؛
- ينبغي الاحتفاظ بنص مشروع الفقرة ٤٩ (ب) لكي ينظر فيه الفريق العامل بمزيد من التفصيل في ضوء الملاحظات التي أُبديت أعلاه؛
- سوف تُناقش مشاريع الفقرات ٤٩ (ج) و(د) و(هـ) عندما ينظر الفريق العامل في مشروع الفصل ١٠.

## ثالثاً - مسائل أخرى

### مواعيد الدورتين السابعة عشرة والثامنة عشرة

٢٤٠- لاحظ الفريق العامل أن دورته السابعة عشرة حُدّد موعدها لكي تُعقد في نيويورك من ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦. وأحاط الفريق العامل علماً مع التقدير بالقرار الذي اتخذته اللجنة في دورتها الثامنة والثلاثين بأن تُخصّص للفريق العامل دورات لمدة أسبوعين من أجل مواصلة عمله (انظر الفقرة ٢٤٠ من الوثيقة A/60/17).

٢٤١- ولوحظ أن دورة الفريق العامل الثامنة عشرة من المعتمزم أن تُعقد في فيينا من ٦ إلى ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦، رهنا بموافقة اللجنة في دورتها التاسعة والثلاثين (انظر الفقرة ٢٤١ من الوثيقة A/60/17).



## تخطيط الأعمال المقبلة

٢٤٢- بغية تنظيم المناقشات المتعلقة بأحكام مشروع الصك المتبقية، اعتمد الفريق العامل جدول الأعمال المؤقت التالي، مع التقيد بالترتيب المذكور، لإتمام قراءته الثانية وبدء قراءته الثالثة لمشروع الصك:

الدورة السابعة عشرة (نيويورك، ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦):

- حق السيطرة؛
- إحالة الحقوق؛
- تسليم البضاعة (تابع)؛
- نطاق الانطباق وحرية التعاقد؛
- التزامات الشاحن؛
- مستندات النقل.

الدورة الثامنة عشرة (فيينا، ٦ إلى ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦، رهنا بموافقة اللجنة):

- المسائل المتبقية من الدورة السابعة عشرة، إن وجدت؛
- الحقوق في رفع الدعوى والوقت المتاح لرفعها؛
- حدود المسؤولية، بما في ذلك مشروع المادة ١٠٤ المتعلق بتعديل مقادير حدود المسؤولية؛
- أحكام ختامية؛
- الاختصاص والتحكيم.

٢٤٣- وفي ضوء تعقد المسائل الواردة في جدول أعمال دورة الفريق العامل السابعة عشرة، اقترح بعض الوفود أن تُعقد حلقة دراسية من أجل مساعدة الوفود على التحضير لتلك الدورة. واقترح كذلك أن تُعقد تلك الحلقة الدراسية في لندن يومي ٢٣ و ٢٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦. ورغم التشديد على أن حلقة العمل ليست حدثاً من تنظيم الأونسيرال أو من رعايته، فسُتبدل جهود لإتاحة التدخلات باللغتين الإنكليزية والفرنسية. ودُعيت كل الوفود

المهتمة إلى المشاركة كما طُلب إلى الأمانة أن توفر المعلومات ذات الصلة على موقع الأونسيترال الشبكي.

٢٤٤- ولاحظت الوفود أهمية إدراك آثار نظام عقود الحجم على شركات الشحن الصغيرة أو البسيطة. وأفيد بأن مفهوم عقود الحجم، وإن كان وارداً في مشروع الاتفاقية، فهو مفهوم قانوني غير معروف على نطاق واسع في كل الولايات القضائية الوطنية، ومن ثم ارتئي أنه قد لا يتسنى لكل الوفود أن يقدروا تمام التقدير ما يمكن أن يترتب على اعتماده في مشروع الاتفاقية من نتائج. ومن أجل زيادة التعجيل في إعداد مشروع الاتفاقية، أُبدي تأييد واسع لفكرة إعداد وثيقة توضيحية حول عقود الحجم من أجل زيادة توضيح ذلك النوع من العقود من حيث كل من النتائج القانونية والعملية المترتبة عليها. واقترح أيضاً أن يُطلب إلى اللجنة البحرية الدولية أن تساعد على إعداد تلك الوثيقة نظراً لكفاءتها التقنية المتخصصة الرفيعة، وأعربت اللجنة المذكورة عن استعدادها لتقديم المساعدة في هذا الصدد.