



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
السابعة عشرة (نيويورك، ٣ - ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٧-١	.....مقدمة
٥	٨	.....أولاً- المداولات والقرارات
٦	٢٣٣-٩	.....ثانياً- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً].....
٦	٧١-٩	.....حق السيطرة - الفصل ١١
٦	١٦-١٠	.....مشروع المادة ٥٤- تعريف حق السيطرة
٩	٢٢-١٧	.....مشروع المادة ٥٥- الخروج عن عقد النقل
١١	٤٥-٢٣	.....مشروع المادة ٥٦- القواعد الواجبة التطبيق على أساس مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المُصدَّرين.....
١٧	٥٨-٤٦	.....مشروع المادة ٥٧- تنفيذ الناقل للتعليمات.....
٢١	٥٩	.....مشروع المادة ٥٨- اعتبار البضاعة قد سُلمت.....
٢١	٦٤-٦٠	.....مشروع المادة ٥٩- الالتزام بتقديم معلومات أو تعليمات أو مستندات إلى الناقل.....
٢٤	٦٧-٦٥	.....مشروع المادة ٦٠- الخروج بالاتفاق.....
٢٥	٧١-٦٨	.....معاودة النظر في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) والنهج التوفيقى المقترح.....
٢٧	٧٦-٧٢	.....المسائل الموضوعية التي يُنظر في إدراجها في مشروع الاتفاقية.....



الصفحة	الفقرات	
٢٨	٧٨-٧٧	إحالة الحقوق- الفصل ١٢
٢٩	١١٣-٧٩	التسليم إلى المرسل إليه- الفصل ١٠ (تابع)
٢٩	٨٩-٨٠	مشروع المادة ٤٩- التسليم عند إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الكتروني قابل للتداول
٣٢	٩٣-٩٠	مشروع المادة ٥٠- عدم تقديم تعليمات وافية
٣٣	١٠١-٩٤	مشروع المادة ٥١- عند تعذر تسليم البضاعة
٣٦	١٠٦-١٠٢	مشروع المادة ٥٢- الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد
٣٧	١١٣-١٠٧	مشروع المادة ٥٣- مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعذر تسليمها
٣٩	١١٧-١١٤	حق الاحتفاظ بالبضاعة
٤٠	١٢٠-١١٨	مسؤولية الناقل والشاحن عن أي إخلال بالتزام بموجب مشروع الاتفاقية لم يُتناول صراحة
٤١	١٧٢-١٢١	نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة
٤٢	١٢٨-١٢٣	مشروع المادة ٨- نطاق الانطباق العام
٤٤	١٣٣-١٢٩	مشروع المادة ٩- استثناءات ومشمولات محددة
٤٦	١٤٠-١٣٤	مشروع المادة ١٠- الانطباق على أطراف معينة
٤٨	١٤٥-١٤١	مشروع المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية
٤٩	١٥٣-١٤٦	مشروع المادة ٩٤ المتعلق بصحة بعض الاشتراطات التعاقدية
٥١	١٧٠-١٥٤	مشروع المادة ٩٥- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم
٥٦	١٧٢-١٧١	مشروع المادة ٩٦- أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى
٥٧	٢٠٧-١٧٣	التزامات الشاحن- الفصل ٨
٥٨	١٨٦-١٧٥	مشروع المادة ٢٩- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات
٦١	١٩٤-١٨٧	مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات
٦٣	١٩٨-١٩٥	مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة
٦٥	٢٠٧-١٩٩	مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن: التأخر
٦٩	٢١٥-٢٠٨	اقترح بشأن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى
٧٢	٢٣٣-٢١٦	مستندات النقل وسجلات النقل الالكترونية- الفصل ٩
٧٢	٢٢٤-٢١٨	مشروع المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني
٧٥	٢٣٣-٢٢٥	مشروع المادة ٣٨- تفاصيل العقد
٧٧	٢٣٦-٢٣٤	مسائل أخرى
٧٧	٢٣٤	تحدد مواعيد انعقاد الدورات الثامنة عشرة والتاسعة عشرة والعشرين
٧٧	٢٣٦-٢٣٥	تخطيط الأعمال المقبلة

ثالثا-

مقدّمة

١ - أنشأت اللجنة، في دورتها الرابعة والثلاثين المعقودة في عام ٢٠٠١، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، وعهدت إليه بمهمة القيام، في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مثل نطاق الانطباق، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل.^(١) واستهلّ الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] في دورته التاسعة المعقودة في عام ٢٠٠٢. ويمكن الاطلاع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.60 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بالتاريخ التشريعي لمشروع الاتفاقية.

٢ - وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته السابعة عشرة في نيويورك من ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، الأردن، اسبانيا، أستراليا، ألمانيا، أوغندا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، تايلند، تركيا، تونس، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، زمبابوي، سري لانكا، سنغافورة، السويد، سويسرا، شيلي، الصين، غابون، غواتيمالا، فرنسا، فتزويلا (جمهورية-البوليفارية)، فيجي، كندا، كولومبيا، كينيا، مدغشقر، المكسيك، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٣ - وحضر الدورة أيضاً مراقبون عن الدول التالية: أوكرانيا، بلغاريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمرك، السلفادور، السنغال، الفلبين، فنلندا، قبرص، الكرسي الرسولي، الكويت، النرويج، نيوزيلندا، هولندا.

٤ - وحضر الدورة كذلك مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) المنظمات الحكومية الدولية التي دعته اللجنة: المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية-الأفريقية، الجماعة الأوروبية؛

(ب) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعته اللجنة: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، اللجنة البحرية الدولية، مجلس الشاحنين الأوروبيين، غرفة التجارة الدولية، الغرفة الدولية للنقل البحري، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الفريق الدولي לנוادي الحماية والتعويض، الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط، الاتحاد الدولي للتأمين البحري.

- ٥ - وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:
- الرئيس: السيد رافائيل إيليسكاس (اسبانيا)
- المقرر: السيد والتر دي سا ليتياو (البرازيل)
- ٦ - وكان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:
- (أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح والتصويب (A/CN.9/WG.III/WP.60) و (A/CN.9/WG.III/WP.60/Corr.1)؛
- (ب) وثيقة بشأن حق السيطرة مقدّمة من وفد النرويج، عُرضت شفويا لكي يطلع عليها الفريق العامل في دورته الخامسة عشرة ونُشرت لدورته السادسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1)؛
- (ج) وثيقة بشأن إحالة الحقوق مقدّمة من وفد سويسرا، عُرضت شفويا لكي يطلع عليها الفريق العامل في دورته الخامسة عشرة ونُشرت لدورته السادسة عشرة (A/CN.9/WG.III/WP.52)؛
- (د) وثيقة بشأن تسليم البضاعة مقدّمة من وفد هولندا، نُشرت للدورة السادسة عشرة للفريق العامل ولم يكتمل النظر فيها خلال تلك الدورة (A/CN.9/WG.III/WP.57)؛
- (هـ) اقتراح من فنلندا بشأن نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة (A/CN.9/WG.III/WP.61)؛
- (و) وثيقة بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية مقدّمة للعلم من وفد الولايات المتحدة الأمريكية (A/CN.9/WG.III/WP.62)؛
- (ز) اقتراح مقدّم من وفد سويسرا بشأن التسليم إلى المرسل إليه وحق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة (A/CN.9/WG.III/WP.63)؛
- (ح) تعليقات مجلس الشاحنين الأوروبيين على مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] (A/CN.9/WG.III/WP.64)؛
- (ط) اقتراح مقدّم من اليابان بشأن نطاق الانطباق (A/CN.9/WG.III/WP.65)؛
- (ي) وثيقة بشأن عقود الحجم مقدّمة من اللجنة البحرية الدولية لكي يطلع عليها الفريق العامل (A/CN.9/WG.III/WP.66)

- (ك) اقتراح صياغي مقدّم من الوفد السويدي بشأن التزامات الشاحن
(A/CN.9/WG.III/WP.67)؛
- (ل) اقتراح مقدّم من هولندا بشأن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى
(A/CN.9/WG.III/WP.68)؛
- (م) اقتراح مقدّم من الولايات المتحدة الأمريكية بشأن التزامات الشاحن
(A/CN.9/WG.III/WP.69)؛ و
- (ن) اقتراحات من الوفد الإيطالي بشأن مستندات النقل وسجلات النقل
الإلكترونية ونطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة (A/CN.9/WG.III/WP.70).
- ٧- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:
- ١- انتخاب أعضاء المكتب.
 - ٢- إقرار جدول الأعمال.
 - ٣- إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً].
 - ٤- مسائل أخرى.
 - ٥- اعتماد التقرير.

أولاً- المداولات والقرارات

- ٨- تابع الفريق العامل استعراضه لمشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] ('مشروع الاتفاقية') استناداً إلى النص الوارد في مرفقي مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.56)، وناقش اقتراحات مختلفة، من بينها الاقتراح المقدّم من فنلندا بشأن نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة (A/CN.9/WG.III/WP.61)؛ والاقتراح المقدّم من سويسرا بشأن حق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة (A/CN.9/WG.III/WP.63)؛ والاقتراح المقدّم من اليابان بشأن نطاق الانطباق (A/CN.9/WG.III/WP.65)؛ والاقتراح الصياغي المقدّم من السويد بشأن التزامات الشاحن (A/CN.9/WG.III/WP.67)؛ والاقتراح المقدّم من هولندا بشأن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى (A/CN.9/WG.III/WP.68)؛ والاقتراح المقدّم من الولايات المتحدة الأمريكية بشأن التزامات الشاحن (A/CN.9/WG.III/WP.69)؛ والاقتراحات المقدّمة من إيطاليا بشأن مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية ونطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة (A/CN.9/WG.III/WP.70). وطلب إلى الأمانة

أن تُعدَّ مشروعاً منقحاً لعدد من الأحكام، استناداً إلى مداولات الفريق العامل واستنتاجاته. وترد تلك المداولات والاستنتاجات في الباب الثاني أدناه.

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

حق السيطرة- الفصل ١١

٩- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة تناول فيها موضوع حق السيطرة كانت أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ١٠٠-١٢٦ من الوثيقة A/CN.9/526). وذُكر أيضاً بأن الترويج كانت قد قدّمت إلى الفريق العامل في دورته السادسة عشرة وثيقة تحتوي على معلومات تتعلق بحق السيطرة (الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1؛ انظر الفقرة ٢١١ من الوثيقة A/CN.9/576). واستند الفريق العامل في نظره في أحكام الفصل ١١ إلى النص الموجود في المرفقين الأول والثاني للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، وإلى النص المقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1.

مشروع المادة ٥٤- تعريف حق السيطرة

مشروع المادة ٥٤-تعليقات عامة

١٠- نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٥٤ بصيغته الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 وفي الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وأشار إلى أن مشروع المادة ٥٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 لا يميز بوضوح بين حق الطرف المسيطر في توجيه تعليمات انفرادية، من ناحية، وحق الطرف المسيطر في الاتفاق مع الناقل على الخروج عن شروط في عقد النقل، من الناحية الأخرى. وذُكر الفريق العامل أيضاً بأن مشروع الفقرة ٥٤ (ب)، الذي ينص على أنه يجوز للطرف المسيطر أن يطالب بتسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد، كان موضوع مناقشة في الماضي. وأشار على وجه الخصوص إلى أن تلك المطالبة ستعني دائماً، في رأي البعض، الخروج عن عقد النقل وأن ذلك سيتطلب بالتالي اتفاق الطرفين. بيد أن آخرين كان رأيهم أن ذلك الحق انفرادي بطبيعته وينبغي الإبقاء عليه لكونه ضرورياً، في الحالات، مثلاً، التي لا يتم فيها إصدار سجل نقل قابل للتداول ويتعين على البائع أو المؤسسات الائتمانية إنفاذ تعهد مضمون بالبضاعة.

١١- وأُعرب عن تأييد عام للنهج المتبع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، الذي عولجت وفقاً له في مشروع المادة ٥٤ الأحكام المتعلقة بحق السيطرة الذي يجوز للطرف المسيطر أن

بمارسه منفردا، وعولجت بشكل منفصل في مشروع المادة ٥٥ الأحكام التي تتطلب الخروج عن عقد النقل، وتقتضي بالتالي اتفاق الطرفين.

١٢- وأُعرب عن تأييد للإبقاء على الفعل "يعني" الوارد بين معقوفتين وحذف الضمير "هو" الوارد بين معقوفتين في فاتحة مشروع المادة ٥٤.

الطرف المسيطر بصفته الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرا أن يمارس حق السيطرة ١٣- لوحظ أن العبارة الاستهلاكية لمشروع المادة ٥٥، وهي "الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرا أن يمارس حق السيطرة"، هي قاعدة عامة بشأن حق السيطرة ينبغي أن تنطبق بنفس القدر على مشروع المادة ٥٤. ورئي أن هذه العبارة ينبغي أن تنقل من مشروع المادة ٥٥ إلى فاتحة مشروع المادة ٥٤، ولكن دعت آراء أخرى إلى توخي الحذر في الصياغة لضمان انطباق بيان القاعدة العامة أيضا على حالات الخروج عن عقد النقل. بموجب مشروع المادة ٥٥. وكان هناك اتفاق عام على وجوب إدخال تعديلات على مشروعتي المادتين ٥٤ و ٥٥ ضمنا لانطباق القاعدة التي تقتضي بأن الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرا أن يمارس حق السيطرة انطباقا عاما. فضلا عن ذلك، اقترح النظر في إدراج حكم منفصل ينطبق على مشروعتي المادتين ٥٤ و ٥٥ كليهما.

مشروع الفقرة ٥٤ (ب)- التسليم في ميناء وسطي أو في مكان في المسار

١٤- أعرب عن رأي مفاده أن طلب تسليم البضاعة في ميناء وسطي أو في مكان في المسار سيعني دائما الخروج عن الشروط الأصلية لعقد النقل وسيترتب عليه إلقاء عبء كبير على عاتق الناقل لأن ذلك من شأنه أن يتداخل في معظم الأحيان مع عمليات الناقل المعتادة، ومن شأن حق من هذا القبيل أن يتعارض مع الضمانات المنصوص عليها في مشروع المادة ٥٧. ولذلك اقترح حذف مشروع الفقرة ٥٤ (ب). غير أن الرأي السائد في الفريق العامل كان مبدئا للإبقاء على المبدأ المعرب عنه في مشروع الفقرة ٥٤ (ب) إذ اعتبر أن من المهم تزويد الطرف المسيطر بطريقة فعالة تمكنه من ممارسة حق السيطرة، وخصوصا إزاء مشترٍ يمكن أن يصبح معسرا.

١٥- وأُعرب عن تأييد للإبقاء على العبارة الثانية المدرجة بين معقوفتين وحذف العبارة الأولى المدرجة بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٤ (ب). وقيل إن الطرف المسيطر لا ينبغي أن يكون له سوى الحق في أن يطلب من الناقل تسليم البضاعة في موانئ وسطية أو في أماكن في المسار. وذكر أن السماح للطرف المسيطر بأن يطلب التسليم في موانئ أو أماكن مختلفة سيفرض على الناقل عبء انحراف غير معقول عن المسار يمكن أن تترتب عليه عواقب اقتصادية خطيرة. وفي ذلك

الصدد، قيل إن الإشارة إلى " ميناء وسطي أو مكان في المسار " غير كافية لحماية الناقل من احتمالات الانحراف عن المسار استجابة لطلبات الطرف المسيطر، وإن مشروع الحكم يحتاج إلى المزيد من الصقل ليوضح أنه لا يمكن للطرف المسيطر أن يطلب التسليم المبكر إلا في ميناء توقف مقرر في تلك الرحلة. وأعرب عن شواغل أخرى إزاء احتمال أن تترتب على طلب الطرف المسيطر تسليم البضاعة في ميناء أو مكان غير الميناء أو المكان أصلاً مصاريف إضافية يتكبدتها الناقل، مثل المصاريف المتعلقة بتفريغ حاوية سُتفت في قاع السفينة، وأشار إلى أنه يجب، على أية حال، أن تُردَّ إلى الناقل أي تكلفة إضافية تنشأ من ذلك التسليم المبكر. بيد أنه أُشير أيضاً إلى أن تلك الشواغل يمكن أن يعالجها مشروع المادة ٥٧، وعلى وجه الخصوص الأحكام المتعلقة بعدم التداخل مع عمليات الناقل المعتادة، والأحكام المتعلقة برد التكاليف الإضافية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٤

١٦ - بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على نص مشروع المادة ٥٤ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 كأساس لمداولات الفريق العامل في المستقبل؛
- حذف المعقوفتين المحيطتين بالفعل "يعني" وحذف الضمير "هو" الوارد بين معقوفتين في فاتحة مشروع المادة ٥٤؛
- أن يُدرَج في فاتحة مشروع المادة ٥٤ المبدأ الذي يقضي بأن يكون الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له حصرًا أن يمارس حق السيطرة؛
- أن تحذف المعقوفتان المحيطتان بالعبارة الثانية المدرجة بين معقوفتين وأن تحذف العبارة الأولى المدرجة بين معقوفتين في مشروع المادة ٥٤ (ب)؛
- أن يستعاض بعبارة مثل "في ميناء توقف مقرر" عن العبارة "في ميناء وسطي" في مشروع المادة ٥٤ (ب)؛
- أن تعد الأمانة صيغة جديدة لمشروع المادة ٥٤ تراعي فيها المداولات الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٥٥ - الخروج عن عقد النقل

معاملة الخروج عن عقد النقل معاملة منفصلة في مشروع المادة ٥٥

١٧- حسبما ذكر في الفقرة ١١ أعلاه، كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على بنية مشروع المادة ٥٥، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، من حيث نصها على معاملة منفصلة لممارسة حق السيطرة التي تؤدي إلى الخروج عن عقد النقل. ولو حظ بشيء من القلق أنه، وإن يكن إدراج حكم منفصل بشأن ممارسات حق السيطرة التي تؤدي إلى الخروج عن عقد النقل هو خطوة إيجابية، فيمكن أيضا اعتبار الفقرتين (ب) و (ج) من المادة ٥٤ خروجاً عن عقد النقل، وأنه يمكن النظر في إدخال تعديلات أخرى على صياغة مشروعتي المادتين ٥٤ و ٥٥ من أجل تبديد ذلك القلق. وعلاوة على ذلك، رئي أن عنوان مشروع المادة ٥٥ قد يحتاج إلى تعديل، إضافة إلى ما سيلزم إدخاله من تعديلات على تعريف "حق السيطرة" و"الطرف المسيطر" في مشروع المادة ١.

حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل قبل الخروج عنه

١٨- أعرب عن قلق مثاره أن نص مشروع المادة ٥٥ لا يوضح الكيفية التي سيؤثر بها أي خروج عن العقد، ناشئ عن ممارسة حق السيطرة، على حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل الموجود سابقاً. ولئن رئي أن تطبيق الأحكام العامة لقانون التعاقد سيسوي أية مشكلة محتملة، فقد اقترح إدراج نص خاص في مشروع المادة ٥٥ لضمان ألا يؤدي أي خروج عن عقد النقل إلى المساس بحقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل قبل الخروج عنه.

مستند النقل "القابل للتداول" أو سجل النقل الإلكتروني "القابل للتداول"

١٩- أثير تساؤل عما إذا كان ينبغي تضمين نص الفقرة (٢) من مشروع المادة ٥٥ إشارة إلى مستندات النقل "القابلة للتداول" وسجلات النقل الإلكترونية "القابلة للتداول"، بإدراج النص الوارد حالياً بين معقوفتين. ورئي أن قصر هذه الإشارة على مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول يجعل القاعدة ضيقة أكثر من اللازم. ورئي إضافة إلى ذلك أن مجرد حذف عبارة "القابل للتداول"، الواردة بين معقوفتين، قد يوسع نطاق أنواع المستندات أكثر من اللازم، لأن مصطلح "مستندات النقل" يمكن أن يشمل مستندا يثبت تسلّم الناقل للبضاعة ولكنه لا يثبت وجود عقد نقل أو يحتوي على مثله.

٢٠- وأعرب في إطار الفريق العامل أيضا عن رأي معاكس مفاده أن توسيع الإشارة إلى ما يتجاوز مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية "القابلة للتداول" قد يتسبب في مشاكل عملية، لأن تلك المستندات والسجلات يتعين أن تكون في حوزة الطرف المسيطر لكي يتمكن من ممارسة حقه في السيطرة، أما في حالة مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية "غير القابلة للتداول" فمن غير المرجح أن يكون الطرف المسيطر حائزا لها أو مسيطرا عليها. ولوحظ أيضا أنه لما كانت مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول تتسم بطابع خاص من حيث توفيرها دليلا قاطعا على وجود عقد النقل، فثمة ضرورة قانونية لأن تُذكر فيها تلك التغييرات، وأنه ليست هناك ضرورة قانونية من هذا القبيل في حالة مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول، التي يمكن أن تخضع التغييرات فيها للممارسات التجارية المتبعة.

٢١- واقترح أيضا أن يكون من حق الطرف المسيطر، في حالة مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول، أن يستصدر مستندا أو سجلا جديدا يجسد التغيير المدخل على عقد النقل. واتفق الفريق العامل على حذف عبارة "القابل للتداول"، وعلى أن تُراعى في تعديل هذا الحكم الشواغل المشار إليها في الفقرة السابقة، إضافة إلى بحث كيفية التفاعل بين هذا الحكم ومشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٥

٢٢- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُطلب إلى الأمانة أن تعدّل نص مشروع المادة ٥٥ مع مراعاة الشواغل التي أثيرت في المناقشة، حسبما هو مبين في الفقرات الواردة أعلاه؛
- أن يكون الطابع الحصري لممارسة الطرف المسيطر حقه في السيطرة واضحا بالتساوي في مشروعين المادتين ٥٤ و ٥٥؛
- أن تحذف عبارة "القابل للتداول" في مشروع الفقرة ٥٥ (٢)، وأن تراعى التعديلات الأخرى لهذا الحكم ما أثير من شواغل في الفقرات الواردة أعلاه، بما في ذلك تفاعل هذا الحكم مع مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج).

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

العنوان

٢٣- اتفق الفريق العامل على أن عنوان مشروع المادة ٥٦ عويص جدا وينبغي تعديله بحيث يعبر بشكل أدق وأكثر إيجازا عن محتويات مشروع هذا الحكم. ودعا أحد الاقتراحات المقدّمة بهذا الشأن إلى أن يكون العنوان "الأطراف المسيطرة".

مشروع الفقرة ٥٦ (١) (أ) - النص البديل الوارد بين معقوفتين

٢٤- أبدي شاغل مثاره أن الفقرة ١ (أ) من مشروع المادة ٥٦ قد لا تحمي بما فيه الكفاية مصالح بائع البضائع في حالة التسليم على ظهر السفينة (البائع "فوب")، عندما يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ويكون البائع "فوب" هو المرسل فحسب وليس الشاحن. وأشار إلى أن هذا الشاغل معالج بما فيه الكفاية في ثاني النصين البديلين الواردين بين معقوفتين في مشروع الفقرة ١ (أ)، لأنه سيتعين على الشاحن أن يبلغ الناقل بأن البائع "فوب" هو الطرف المسيطر وكذلك لأنه يرجح أن يكون الشاحن ملزما بذلك بمقتضى عقد البيع. ورئي أيضا أن هذه المسألة ستنظر فيها مع الفصل المتعلق بمستندات النقل، لأنها تتعلق بالمستندات أو السجلات التي يحق للمرسل أن يتلقاها بمجرد تسليمه البضاعة إلى الناقل، حمايةً لنفسه من أي مشتريين قد يكونوا معسرين.

٢٥- وأبدي في الفريق العامل تأييد لما رئي من أن ثاني النصين البديلين الواردين بين معقوفتين في مشروع الفقرة ١ (أ)، "[يعين الشاحن المرسل إليه أو شخصا آخر ليكون هو الطرف المسيطر]"، أفضل من أولهما لأنه أوضح وأبسط من حيث الصياغة.

٢٦- واستمع الفريق إلى اقتراحات أخرى من أجل توضيح النص. فاقترح أن ينص مشروع الفقرة ١ (أ) على أن "عقد النقل"، لا "الشاحن"، هو الذي ينبغي أن يعين الطرف المسيطر. وردا على ذلك ذكر أن هذا التغيير المقترح يحتمل أن يفضي إلى نفس النتيجة التي يفضي إليها النص الحالي، لأنه يرجح أن يقوم الشاحن بذلك التعيين في عقد النقل. واقترح أيضا أن يأخذ مشروع الفقرة ١ (أ) و(ب) بعين الاعتبار أن المادة ٦ من القواعد الموحدة الخاصة بوثائق الشحن البحري الصادرة عن اللجنة البحرية الدولية تجيز للشاحن أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه، ورئي أن ممارسة هذا الخيار يجب أن تُذكر في وثيقة الشحن البحري أو في وثيقة مماثلة. ولكن أبدي بعض التشكك في جدوى هذا الاقتراح، إذ رئي أن

مسألة هوية الطرف المسيطر لا أهمية لها إلا فيما بين الناقل و متعهد الشحن، وأنه إذا وجدت أطراف ثالثة مهتمة بالأمر، مثل المصارف، فبوسع الطرفين أن يبلغاها بذلك.

مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ب) - النص البديل الوارد بين معقوفتين

٢٧- كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أن إدراج النص الوارد في الزوج الأول من المعقوفات في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ب) ليس مناسباً، لأنه سيجعل الحكم مفرط الغموض بالنسبة للناقل إذا ما سمح للمحيل أو المحال إليه بأن يبلغ الناقل بإحالة حق السيطرة. ومع أنه أبدي بعض التأييد لإدراج النص الوارد في الزوج الثاني من المعقوفات في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ب)، لأنه يناسب الولايات القضائية التي يُسمح فيها للمحال إليه بأن يبلغ الناقل بما حدث من إحالة حق السيطرة، فقد أُبديت أيضاً شكوك بشأن ما إذا كان هذا النهج واضحاً بما فيه الكفاية. وأشار إلى أنه سيكون من الأيسر على الناقل أن يتحقق من الإشعار بإحالة حق السيطرة إن صدر هذا الإشعار عن المحيل الذي عادة ما يكون معروفاً لدى الناقل. وأبدي في الفريق العامل تفضيل لحذف كلا النصين البديلين الواردين بين معقوفتين، لأن السماح للمحال إليه بإبلاغ الناقل لا يحمي، فيما يبدو، جميع المصالح ذات الصلة بحماية وافية، كما أنه لا يوفر وضوحاً كافياً.

٢٨- واقترح أيضاً أن ينص مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ب) صراحة على عواقب عدم إبلاغ الناقل بإحالة حق السيطرة، وذلك بالنص على أن مفعول الإحالة لا يسري على الناقل إلا بعد أن يبلغه المحيل بذلك.

الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1

٢٩- اقترح أن يستعاض عن مشروع الفقتين ٥٦ (١) (أ) و(ب) بالنص الواضح الوارد في الفقرة ١١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1. ومع أنه أبدي بعض التأييد لذلك الاقتراح فقد أثبتت شكوك فيما إذا كان النص الوارد في تلك الوثيقة يتناول بصورة وافية الحالة التي يتعين فيها على الطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة، وخصوصاً في حال عدم وجود أي مستندات على الإطلاق. وأبدي بعض التأييد أيضاً لما رئي من أن النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 يمكن أن يحل محل مشروع الفقرة ٥٦ (١) (أ)، لكن هذا الرأي لم يحظ بتأييد كاف داخل الفريق العامل.

مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ج) - عبارة "وفقا للمادة ٥٤"

٣٠ - كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أن عبارة "وفقا للمادة ٥٤" زائدة ويمكن حذفها.

الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل بشأن الفقرات الفرعية ١ (أ) و(ب) و(ج) من مشروع المادة ٥٦:

٣١ - بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُطلب إلى الأمانة تعديل عنوان مشروع المادة ٥٦؛
- أن ثاني النصين البديلين الواردين بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (أ) هو المفضّل، على أن يُطلب إلى الأمانة أن تدخل التعديلات الصياغية المناسبة، آخذة بعين الاعتبار الآراء التي أبدت داخل الفريق؛
- أن يُحذف كلياً النص البديل الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ب)، وأن يُطلب إلى الأمانة أن تنظر فيما إذا كان ينبغي ألا يسري مفعول إحالة حق السيطرة إلا بعد إبلاغ الناقل بها؛
- أن تُحذف عبارة "وفقا للمادة ٥٤" الواردة في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (ج).

مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) - إنهاء حق السيطرة أو إحالته

٣٢ - رئي أن مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) الذي يتناول إنهاء حق السيطرة أو إحالته إلى المرسل إليه غير ضروري ويمكن حذفه لأنّ فاتحة مشروع المادة ٥٤ تقصر جواز ممارسة الطرف المسيطر حق السيطرة على فترة المسؤولية المبيّنة في مشروع الفقرة ١١ (١). ولكن أُعرب عن الشك في صواب حذف هذه الفقرة نظرا للمشاكل المحددة التي قد تنشأ من توقيت إنهاء حق السيطرة.

٣٣ - ولوحظ أنّ أمام الفريق العامل ثلاثة نهج محتملة بشأن إنهاء حق السيطرة أو إحالته إلى المرسل إليه، تترتب على كلّ منها تبعات مختلفة. ففي أحد هذه النهج، الوارد في العبارة الأولى المدرجة بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د)، ينتهي حق السيطرة عند وصول البضاعة إلى مقصدها وطلب المرسل إليه تسلّمها. وفي النهج الثاني، الوارد في العبارة الثانية المدرجة بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د)، يُحال حق السيطرة إلى المرسل إليه عند وصول البضاعة إلى مقصدها وطلب المرسل تسلّمها. ولوحظ أنّ هذين النهجين

متوافقان مع التقاليد السائدة في العديد من بلدان القانون المدني ومتسقان مع عدّة اتفاقيات دولية بشأن النقل، لكنّ بعض المشاكل العملية قد طرأت بشأنهما. وقيل إنّ النهج الثالث يرد في الفقرة ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1، وينتهي حق السيطرة وفقاً له عند حقّ تسليم البضاعة.

٣٤- ورئي أنّ توقيت إنهاء حقّ السيطرة هو الأساس في تحديد النهج الأمثل الذي ينبغي أن يُتبع في مشروع الاتفاقية. وأشار إلى أنه لو لم يُحلّ هذا الحق إلى المرسل إليه أو لم يُنهَ إلا في آخر لحظة، كعقد التسليم الفعلي مثلاً، لسبب ذلك للناقل مشقة لا داعي لها، إذ يحتمل أن يكون قد شرع في عملية التسليم وأي تعليمات تأتيه من الطرف المسيطر في آخر لحظة بإجراء تغييرات في هذه العملية، ما أن تكون قد بدأت، يحتمل أن تلقي على عاتقه عبئاً مرهقاً. ولكن رئي في المقابل أنّ حقّ السيطرة لا ينبغي إنهاؤه أو إحالته قبل الأوان، لأنّ أشيع التعليمات التي يوجهها الطرف المسيطر إلى الناقل هي التعليمات بعدم تسليم البضاعة إلا بعد أن يكون الناقل قد تأكّد من البائع أو الطرف المسيطر بأنه قبض الثمن. وأعرب في الفريق العامل عن تفضيل قوي لكلّ نهج من هذه النهوج.

٣٥- واقترحت عدّة حلول ممكنة لهذه المسألة منها:

(أ) إمكانية معاملة إنهاء حق السيطرة بتمتضي مشروع الفقرة ١ (د) على أنه حكم غير ملزم بشأن حق السيطرة، وذلك رهناً بمشروع المادة ٦٠، رغم إثارة بعض الشكوك فيما إذا كان ذلك حلاً كافياً للمشكلة؛

(ب) بما أنّ مشروع المادة ٥٧ يفرض بعض القيود فيما يتعلق بالتزام الناقل بتنفيذ التعليمات التي يتلقاها من الطرف المسيطر، رُئي أنّ الفريق العامل قد يصبح، بعد النظر في مشروع المادة ٥٧، أكثر استعداداً لإعادة النظر في نهجه إزاء إنهاء حق السيطرة. وإضافة إلى ذلك، إذا كان مشروع المادة ٥٧ يوفر حماية كافية للناقل في التزامه بتنفيذ التعليمات الآتية من الطرف المسيطر، أصبح مشروع الفقرة ١ (د) أقل أهمية وربما أمكن حذفه.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د):

٣٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الإبقاء على الفقرة ٥٦ (١) (د) بين معقوفتين لكي يُنظر فيها مرّة أخرى بعد أن يكون الفريق العامل قد بحث مشروع المادة ٥٧ (انظر الفقرات من ٦٨ إلى ٧١ أدناه).

مشروعاً الفقرتين ٥٦ (أ) و(ب)

٣٧- اقترح حذف مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ب) باعتباره زائداً عن اللازم، لأن من الواضح أنّ حائز مستند النقل هو بمقتضى مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (أ)، الطرف المسيطر أيضاً وأنّ الطرف الذي يحال إليه مستند النقل، بما أنه سيصبح حائزاً أيضاً، سينتقل إليه حق السيطرة بالتبعية. واقترح أيضاً نقل الجملة الثانية من مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ب) إلى مشروع المادة ٦١ الذي يتضمن قواعد بشأن إحالة الحقوق عندما يكون قد صدر مستند نقل قابل للتداول.

مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج) - النص الوارد بين معقوفتين

٣٨- اقترح حذف النص الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج). إذ رئي أنه لا لزوم لهذا الحكم لأنه لا يمكن أن يطلب أي طرف من الأطراف الأخرى أن تُبرز مستندات تكون في حوزة الطرف الطالب. وحظي هذا الرأي بتأييد في الفريق العامل.

مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج) - "إذا اشترط الناقل ذلك"

٣٩- اقترح حذف عبارة "إذا اشترط الناقل ذلك" من مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج)، إذ رئي أنه عندما يكون قد صدر مستند نقل قابل للتداول، ينبغي للناقل أن لا يقبل التعليمات الصادرة بموجب حق السيطرة إلا من حائز ذلك المستند. وأضيف في هذا الصدد أنّ الناقل هو الذي له خيار التحقق من أنّ بإمكان الحائز أن يُبرز المستندات اللازمة لكي يؤكّد هويته بصفته الطرف المسيطر، وأن الناقل سيتحمل أي مخاطرة تنشأ من عدم ممارسة هذا الخيار. ولكن رئي أيضاً أنّ هذا الحكم يجب أن يؤكد أيضاً أنّ ممارسة حق السيطرة التي تكون ممارسة مشروعة بخلاف ذلك تظل ممارسة مشروعة حتى إذا لم يطلب الناقل من الحائز أن يُبرز المستند.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٦ (٢):

٤٠- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحتفظ بنص مشروع الفقرة ٥٦ (٢) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، بعد حذف عبارة "إذا اشترط الناقل ذلك" وحذف النص الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج)، لكي يستند إليه الفريق العامل في مداولاته المقبلة؛

- أن تعد الأمانة صيغة جديدة لمشروع الفقرة ٥٦ (٢)، آخذة في اعتبارها المداولات الآنفة الذكر، بما في ذلك ما اقترح من حيث الصياغة من إمكانية دمج مضمون مشروع الفقرتين (أ) و(ب) معا.

مشروع الفقرة ٥٦ (٣)

٤١- قرّر الفريق العامل، في ضوء مداولاته حول مشروع الفقرة ٥٦ (٢) (ج)، الاحتفاظ بنص مشروع الفقرة ٥٦ (٣) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، بعد حذف عبارة "إذا اشترط الناقل ذلك" الواردة في مشروع الفقرة ٥٦ (٣) (ب)، لكي يستند إليه الفريق العامل في مداولاته المقبلة.

مشروع الفقرة ٥٦ (٤)

٤٢- أوضح ردا على استفسار حول الغرض من مشروع الفقرة ٥٦ (٤)، أن مشروع هذا الحكم يرمي إلى تحقيق توازن مع مشروع الفقرة ٦٢ (١)، الذي ينص على أن أي حائز لا يكون هو الشاحن ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل لا يتحمل أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا. ومن ثم، رئي أنه لا ينبغي فرض أي مسؤولية بمقتضى هذا الحكم على محيل للحق في السيطرة لكونه طرفا مسيطرا إذا لم يمارس المحيل حقه في السيطرة. ولكن لوحظ أيضا أن هذا النهج لا يتسق مع النهج المتبع في مشروع المادة ٣٤ في الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن، حيث يخضع حائز مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني الذي يكون مذكورا بصفته "الشاحن" في تفاصيل العقد للمسؤوليات والتزامات المفروضة على الشاحن بموجب ذلك الفصل، وأنه ينبغي بالتالي توضيح تفاعل مشروع ذلك الحكم مع مشروع الفقرة ٥٦ (٤).

٤٣- واقترح أن يستعاض عن كلمة "المسؤوليات" الواردة في مشروع الفقرة ٥٦ (٤) بكلمة "التزامات" لأن الالتزامات وحدها هي التي ينبغي أن تحال عند إحالة حق السيطرة، في حين أن أي مسؤوليات ناشئة عن ممارسة ذلك الحق في السيطرة تظل دائما مع الطرف الذي جلبها على نفسه. ولكن، لوحظ أن كلمة "التبعات" هي التعبير المناسب الذي ينبغي استعماله في مشروع الفقرة ٥٦ (٤) نظرا لمعناه الدقيق في مشروع المادة ٣٤ من مشروع الاتفاقية، الذي يحيل إليه مشروع الفقرة ٥٦ (٤). وأشار علاوة على ذلك إلى أن التعديل المقترح يمكن أن يجعل مشروع الحكم زائدا لأن مشروع الفقرة ٦٢ ينص بالفعل على أن الالتزامات تحال مع إحالة المستند.

٤٤ - وأُبديت عدة اقتراحات صياغية إضافية بشأن التعامل مع مشروع الفقرة ٥٦ (٤)، منها حذف نص الحكم بكامله وإعادة صياغته على نحو إيجابي بحيث تُذكر فيه الجوانب المحالة من حق السيطرة، بدلا من الاحتفاظ به بطابعه السلبي الحالي. ورئي أيضا أن نظر الفريق العامل في مشروع الفقرة ٦٢ (١) يمكن أن يساعده في التوصل إلى قرار بشأن مشروع الفقرة ٥٦ (٤).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٦ (٤)

٤٥ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إدراج نص مشروع الفقرة ٥٦ (٤) بين معقوفتين في انتظار احتمال تعديله من قبل الأمانة أو حذفه، بعد مواصلة النظر في المسائل المثارة والنظر في النص الوارد في مشروع الفقرة ٦٢ (١).

مشروع المادة ٥٧ - تنفيذ الناقل للتعليمات

مشروع الفقرة ٥٧ (١) - الخيار ألف أم الخيار باء

٤٦ - استمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أن ثمة اختلافين موضوعيين رئيسيين بين الخيارين ألف وباء لمشروع المادة ٥٧ (١)، الذي يحدّد الأحوال التي يكون فيها الناقل ملزما بأن يتبع تعليمات الطرف المسيطر. وقيل إن الاختلاف الأول هو الإشارة في مشروع الفقرة ١ (أ) من الخيار باء إلى أن الطرف المسيطر يحق له ممارسة حق السيطرة، أما الاختلاف الثاني، الأكثر صلة بالموضوع، فهو مشروع الفقرة ١ (ج) من الخيار ألف، الذي يشير إلى ما قد يتكبّده الناقل أو الطرف المنفّذ من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر جرّاء تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر. ورئي أن الضمانات الموفّرة للناقل، كتلك المبينة في مشروع الفقرة ١ (ج) من الخيار ألف، هامة وينبغي الإبقاء عليها، ولكن قد يكون الإعراب عنها في مشروع المادة ٥٧ (٣) كافيا.

٤٧ - ورغم إعراب البعض عن تأييدهم للخيار ألف، الذي يسمح صراحة للناقل بأن يرفض تنفيذ تعليمات تتسبّب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر للناقل أو لأي بضاعة أخرى منقولة في الرحلة ذاتها، فقد أُبدي في الفريق العامل تفضيل قوي للخيار باء لمشروع الفقرة ٥٧ (١).

٤٨ - وعقب مناقشة محددة بشأن الخيار باء لمشروع الفقرة ٥٧ (١)، قرّر الفريق العامل حذف الإشارة إلى الطرف المسيطر في الفقرة الفرعية (ج)، اتساقاً مع قراره السابق باستبعاد الأطراف المسيطرة من أحكام حق السيطرة. وإضافة إلى ذلك، قدّم اقتراح صياغي لدمج الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج)، إذ رئي أن محتوَاهما متشابه تماماً. وردّاً على شاغل مثاره أن المعيارين المرين الواردين في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) قد لا يفسّران تفسيراً موضوعياً لدى تحديد مدى معقولية أسباب تقصير الناقل في تنفيذ التعليمات، ذُكر أن المبدأ الوارد في مشروع الفقرة ١ مكرراً من الخيار ألف يمكن أن يُعتمد في الخيار باء. غير أنه أوضح أن محك المعقولية في مشروع الفقرة ١ مكرراً من الخيار ألف لن يجعل في حد ذاته تفسير المعيارين الواردين في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) أكثر موضوعية. ولوحظ أن حق الناقل في أن يرفض تنفيذ التعليمات سيقضي في نهاية المطاف تحديد معيار للمعقولية في أي من الخيارين المقترحين لمشروع الفقرة ٥٧ (١). وإضافة إلى ذلك، ذُكر أن عبء الإثبات فيما يخص تقصير الناقل في تنفيذ التعليمات ينبغي أن يعالج في مشروع الفقرة ٥٧ (٤).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥٧ (١):

٤٩ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن نص الخيار باء لمشروع الفقرة ١ أفضل من نص الخيار ألف؛
- أن تراعي الأمانة ما قدّم من اقتراحات صياغية لتحسين النص (انظر أيضاً الفقرة ٥١ أدناه).

مشروع الفقرة ٥٧ (٢)

٥٠ - كان هناك اتفاق في الفريق العامل على أنه ينبغي، اتساقاً مع قرارات سبق اتخاذها، أن تُحذف الإشارة في مشروع الفقرة ٥٧ (٢) إلى أشخاص خلاف الطرف المسيطر والناقل. غير أنه أعرب عن بعض التأييد لشاغل أُثير في هذا الشأن، مفاده أن تنقيح مشروع الفقرة ٥٧ (٢) بهذه الطريقة يمكن أن يؤدي إلى عدم تمكن الناقل من استرداد ما قد يكون قد اضطرّ لدفعه إلى شاحنين آخرين تعويضاً عما لحق ببضائعهم من خسارة أو ضرر بسبب تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر. واستنتاجاً من هذه المناقشة، رئي أنه قد يلزم إدراج إشارة في مشروع الفقرة ١ تتيح للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات إذا كان من شأن هذا التنفيذ أن يسبب ضرراً لبضائع شاحنين آخرين، ولكن رئي أن الحل الأنسب من ذلك هو الإيضاح

بأنه في مشروع الفقرة ٥٧ (٢) يحق للناقل أن يسترد ما يضطر لدفعه من تعويضات إلى أطراف ثالثة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٥٧ (٢):

٥١ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن تُحذف الإشارة إلى أطراف خلاف الطرف المسيطر والناقل من مشروع الفقرة ٢؛

- أن يُحرص لدى تعديل النص على الاحتفاظ بحق الناقل في المطالبة باسترداد ما دفعه إلى شاحنين آخرين من تعويضات جرّاء تنفيذ التعليمات؛

- أن يُطلب إلى الأمانة أن تنظر فيما إذا كان يلزم إدراج أي إشارة في مشروع الفقرة ٥٧ (١) إلى الضرر الذي يُحتمل أن يلحق ببضائع شاحنين آخرين.

مشروع الفقرة ٥٧ (٣)

٥٢ - كان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أن تُحذف الجملة الأولى من مشروع الفقرة ٥٧ (٣)، ولكن مع الإبقاء على النص الوارد بين معقوفتين وإزالة المعقوفتين. وذكر أن الغرض من حذف الجملة الأولى هو تفادي التكرار، ولكن رُئي أنه ينبغي الإبقاء على محتوى الجملة الأولى المتعلقة بمقدار الضمانة التي يجب على الطرف المسيطر أن يقدمها.

٥٣ - وأعرب عن بعض الشواغل بشأن مدلول مشروع الفقرة ٥٧ (٣) (ب)، إذ رُئي أن الناقل، بطلبه تقديم ضمانة، يبين اعتزامه تنفيذ التعليمات، وأن الناقل لا يحق له أن يرفض تنفيذ التعليمات بسبب النفقات بحسب الخيار بـ لمشروع الفقرة ٥٧ (١). ومن ثم، اقترح حذف مشروع الفقرة ٥٧ (٣) (ب). بيد أنه كان هناك تأييد للرأي المعارض من أن المبدأ الوارد في مشروع الفقرة ٥٧ (٣) (ب) يظل مفيداً، بالنظر إلى قدرة الناقل على رفض تنفيذ التعليمات التي تتعارض مع عملياته العادية، وإن كان يمكن توضيح الصياغة في هذا الصدد. واقترح إيضاح إضافي لما يتمتع به الناقل من حق ضمني في رفض تنفيذ التعليمات إذا لم يقدم الطرف المسيطر ضمانة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥٧ (٣):

٥٤ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل أن يطلب إلى الأمانة أن تعدّل النص على النحو التالي:

- الاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين وحذف المعقوفتين؛
- حذف الجملة الأولى من مشروع الفقرة ولكن مع الإبقاء في المشروع المنقّح على المبدأ المتعلق بمقدار الضمانة التي يتعين تقديمها؛
- توضيح نص الفقرة الفرعية (ب) أو الاستعاضة عنه بنص آخر يبيّن أنه يجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات إذا لم تقدم ضمانة.

مشروع الفقرة ٥٧ (٤)

٥٥ - ذُكر الفريق العامل بأن النية عقدت على مناقشة طبيعة مسؤولية الناقل عن عدم تنفيذ تعليمات الطرف المسيطر وأي حد لتلك المسؤولية، وكذلك مسائل عبء الإثبات، في سياق مشروع الفقرة ٥٧ (٤). ورئي أن نص مشروع الفقرة ٥٧ (٤) المقترح في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 أحسن من النص الموجود حاليا في مشروع الاتفاقية، لأنه يوضح أساس المسؤولية وحدود تلك المسؤولية.

٥٦ - ولمزيد من الإيضاح، أشير إلى أن ما يترتب من خسارة أو ضرر مادي على تقصير الناقل في الامتثال للتعليمات مشمول بالأحكام العامة الواردة في مشروع المادة ١٧ من مشروع الاتفاقية. ورئي أنه ما دامت الخسائر مادية، فبالإمكان حذف مشروع الفقرة ٥٧ (٤) ليؤخذ بقواعد المسؤولية العامة. غير أنه ذُكر أن تلك الخسائر يرحّح أن تكون خسائر اقتصادية وليست مادية، مثل الخسائر التي تنجم، على سبيل المثال، عن عدم تفريغ البضائع في ميناء توقف مقرر أو مبرمج مسبقا مما يؤدي إلى بيعها لاحقا بربح أقل. وذكر أن نص مشروع الفقرة ٥٧ (٤) لا يتناول على نحو وافي احتمال الخسارة الاقتصادية، وأن حذف النص بغرض الاعتماد على أحكام المسؤولية العامة لن يحل المشكلة أيضا. وكان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على أنه نظرا لشدة تعقّد الأحكام التي سيلزم إدراجها لتناول الخسارة الاقتصادية، ينبغي أن تترك الخسارة الاقتصادية في هذا الصدد للقانون الوطني. وبينما رأى البعض أن مجرد حذف مشروع الفقرة ٥٧ (٤) سيجعل الجانب المادي من الخسارة خاضعا للأحكام المتعلقة بالمسؤولية العامة وحدودها ويجعل الجانب الاقتصادي من الخسارة خاضعا للقانون الوطني، وفقا لما توخاه الفريق العامل، فقد كان هناك تأييد لرأي يدعو إلى إعداد

أحكام توضح هذا القصد لكي ينظر فيها مرة أخرى. وإضافة إلى ذلك، رئي أنه قد يلزم أن يُدرج في موضع آخر من مشروع الاتفاقية حكم أعم، يترك للقانون الوطني أمر الخسارة الاقتصادية، وأنه ينبغي ترك هذه المسألة لكي ينظر فيها الفريق العامل مستقبلاً.

٥٧- وكان هناك بعض التأييد لرأي يقول بأنه إذا تركت مسألة الخسارة الاقتصادية للقانون الوطني، ينبغي عندئذ أن تُترك أيضاً للقانون الوطني مسألة حدود المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية. وأحاط الفريق العامل علماً بهذا الاقتراح لكي ينظر فيه مستقبلاً.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥٧ (٤):

٥٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحذف نص مشروع الفقرة ٥٧ (٤) الحالي؛
- أن يُطلب إلى الأمانة أن تعد نصاً، لكي ينظر فيه الفريق العامل، يبين أن الخسائر المادية في إطار هذا الحكم ينبغي أن تشملها قواعد المسؤولية العامة وقواعد الحد من المسؤولية، وأن الخسائر الاقتصادية ينبغي أن يحكمها القانون الوطني.

مشروع المادة ٥٨- اعتبار البضاعة قد سُلمت

٥٩- وافق الفريق العامل على مشروع المادة من حيث الجوهر.

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

المسائل المتعلقة بنطاق مشروع المادة ٥٩ وضرورته

٦٠- أثّرت المسائل التالية فيما يتعلق بنطاق مشروع المادة وضرورته:

(أ) قد لا يكون للطرف المسيطر بالضرورة مصلحة ثابتة في البضاعة المشحونة ومن ثم فهو قد لا يكون دائماً الطرف الأقدر على تزويد الناقل بالمعلومات المطلوبة؛

(ب) ليس من المناسب أن يفرض على الطرف المسيطر نوع الالتزامات التي ينص عليها مشروع المادة ما دام لا يحتاج إلى إعطاء موافقته على تعيينه طرفاً مسيطراً بل وربما قد لا يكون على علم بذلك التعيين؛

(ج) لا يشير مشروع المادة إلى معلومات فحسب، وإنما يشير أيضاً إلى "تعليمات أو مستندات"، وقد لا يكون كل ذلك متاحاً بالضرورة لدى الطرف المسيطر؛

(د) ليست هناك علاقة واضحة بين المعلومات المشار إليها في مشروع المادة والمعلومات التي كان على الشاحن من قبل أن يقدمها بموجب مشروع الفقرة ٣٠ (أ)؛

(هـ) قد لا يكون من المناسب أن يطلب من الشاحن، في الجملة الثانية من مشروع المادة، أن يقدم المعلومات التي تعذر الحصول عليها من الطرف المسيطر، إذ إن مصلحة الشاحن في النقل قد لا تغدو قائمة لحظة نشوء الحاجة إلى المعلومات، كأن تكون تلك المعلومات، مثلا، متعلقة بتعليمات تخص التفريغ عملا بطلبات التسليم الخاصة التي يقدمها الطرف المسيطر؛

(و) ليس واضحا ما قد يترتب من عواقب على عدم تقديم الطرف المسيطر أو الشاحن المعلومات التي يطلبها الناقل؛

(ز) ينبغي أن يكون طلب المعلومات أو التعليمات أو المستندات الإضافية من حق الناقل فقط بصفته طرفا في عقد النقل، وليس من حق الطرف المنفذ.

الردود على المسائل التي أثيرت فيما يتعلق بنطاق مشروع المادة ٥٩ وضرورته

٦١- أعرب في الرد على تلك المسائل عن تأييد قوي للمبدأ الذي يجسده مشروع المادة، إذ من الأهمية بمكان للناقل أن يكون في مقدوره اللجوء إلى طرف محدد التماسا للمعلومات التي تغدو ضرورية عندما تصبح البضاعة في عهده. فقد تلزم هذه المعلومات، مثلا، لتنفيذ التعليمات المنصوص عليها في مشروع المادة ٥٤ أو نتيجة وقائع لم تكن في الحسبان (كقيام إضراب في ميناء التفريغ أو الحاجة إلى اتخاذ تدابير خاصة لحفظ البضاعة). وعلاوة على ما سبق، أشير إلى الأمور التالية:

(أ) عادة ما يحدث تعيين طرف مسيطر عملا بأحكام عقد البيع أو الاعتماد المستندي، بحيث يمكن عادة أن يُنتظر من المشتري/المرسل إليه أو المصرف الذي يصدر خطاب الاعتماد أن يتوقع احتمال قيام ذلك الأمر؛

(ب) حتى عندما لا يعلن الطرف المسيطر صراحة قبول تعيينه طرفا مسيطرا أو عندما لا يكون على علم بذلك، فبالإمكان عادة افتراض أن يكون للطرف المسيطر مصلحة في حفظ البضاعة، لأنه اشتراها مثلا أو لأن له مصلحة ضمانية فيها؛

(ج) يختلف وضع الطرف المنفذ في سياق مشروع المادة ٥٩ عن وضعه في الأحكام الأخرى التي يسهل فيها حذف الإشارة إلى الطرف المنفذ نظرا لكونه خارج نطاق العلاقة التعاقدية، ومن ثم يمكن الإبقاء على الإشارة إلى الطرف المنفذ البحري؛

(د) يمكن أن يؤخذ توافر المعلومات أو التعليمات أو المستندات في الاعتبار بإضافة العبارة "إذا كانت متاحة"، وذلك لتخفيف العبء الواقع على كاهل الطرف المسيطر.

عواقب عدم تقديم المعلومات المطلوبة

٦٢- فيما يتعلق بعواقب عدم تقديم الطرف المسيطر أو الشاحن المعلومات التي يطلبها الناقل، أشير إلى الاحتمالات التالية:

(أ) تبرأ ذمة الناقل من تبعة الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو تأخر تسليمها بسبب عدم توافر المعلومات التي ينص عليها مشروع المادة. وسينبثق ذلك من نظام المسؤولية العام المنصوص عليه المادة ١٧ ولن يستلزم قواعد خاصة في مشروع المادة ٥٩؛

(ب) قد يكون للناقل الحق في رفض تنفيذ التعليمات المقدمة بموجب مشروع المادة ٥٤ ما لم يقدم الطرف المسيطر أو الشاحن المعلومات التي طلبها عملاً بمشروع المادة ٥٩ وإلى حين تقديم تلك المعلومات. وهذه العاقبة قد تكون واردة ضمناً في الفقرة الفرعية (ب) من الخيار بء للفقرة ١ من مشروع المادة ٥٧، التي تشترط أن يكون ممكناً بصورة معقولة تنفيذ التعليمات المقدمة للناقل. ولكن ألح إلى إمكانية تفضل الفريق العامل بالنظر في إدراج توضيحات إضافية في الوقت المناسب.

الرأي السائد والاقتراحات الصياغية الإضافية

٦٣- كان الرأي السائد في الفريق العامل أن مشروع المادة يتيح قاعدة مفيدة لمعالجة مشكلة محددة وينبغي الحفاظ على مضمونه. على أنه تبقى هنالك مسائل فيما يتعلق باحتمال التداخل بين هذا الحكم ومشروع الفقرة ٣٠ (أ) الذي يضع على كاهل الشاحن التزام تقديم المعلومات، وبمدى وجاهة جعل قدرة الحصول على المعلومات التزاماً يقع على عاتق الطرف المسيطر. وكحل ممكن لهذه المشاكل، اقترح تعديل عنوان مشروع المادة بحيث يعبر عن نطاقه فيما يتعلق بتوفير معلومات إضافية، وإعادة صياغة نص الحكم لكي ينص على التزامات مختلفة اختلافاً طفيفاً تقع على عاتق الطرف المسيطر الناشط، أي الذي يمارس حقه في السيطرة، والطرف المسيطر الذي لا يمارس حقه في السيطرة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٩:

٦٤- قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يستبقى مضمون مشروع المادة ٥٩؛
- أن يُدرس تعديل عنوان مشروع هذه المادة بتمييزه عن عنوان مشروع المادة ٣٠ وذلك بالإشارة إلى معلومات أو تعليمات أو مستندات "إضافية" أو بإزالة الإشارة إلى "الالتزامات"؛
- أن تستبقى الإشارة إلى الطرف المنفذ وأن تُبحث بغية تحديد مدى ضرورتها فيما يتعلق بهذا الحكم؛
- أن يطلب إلى الأمانة أن تعيد صياغة مشروع المادة مراعيةً في ذلك الداورات الآتية الذكر، لكي ينظر فيه الفريق العامل في مرحلة لاحقة.

مشروع المادة ٦٠- الخروج بالاتفاق

توسيع قائمة الأحكام غير الملزمة التي يمكن الخروج عنها

٦٥- رغم أن الفريق العامل رأى عموماً أن مضمون مشروع المادة ٦٠ مقبول، فقد رُئي أنه ينبغي توسيع قائمة الأحكام التي يمكن الخروج عنها بالاتفاق، ولا سيما في ضوء الطابع التجاري لمشروع الاتفاقية، وما لم تكن هناك حاجة إلى إدراج أحكام ملزمة لحماية بعض الأطراف. وقيل إنّ الأحكام الخاصة التي ذُكر احتمال إدراجها في مشروع المادة ٦٠ هي مشروعاً الفقرتين ٥٦ (أ) و٥٦ (ب) (١) (د) ومشروع المادة ٥٩. ومع ذلك، كان هناك تأييد للرأي القائل بضرورة توخي الحذر في إضافة أحكام غير ملزمة إلى القائمة الواردة في مشروع المادة ٦٠، لأنّ هناك أطرافاً معنية تحتاج إلى حماية فيما يتعلّق بهذه الأحكام، مثل المرسل إليه أو أحد الحائزين اللاحقين لسند الشحن. وأُتفق عموماً على أنّ إمكانية إضافة أحكام إلى ما هو مذكور في مشروع المادة ٦٠ ينبغي أن تُدرس بعناية حسب مقتضيات كل مادة.

احتمال التداخل مع مشروع الفقرة ٥٥ (٢)

٦٦- وُجّه انتباه الفريق العامل إلى أنّ الجملة الثانية من مشروع المادة ٦٠، التي تشترط أن يُذكر أو يُدرج في تفاصيل العقد أي خروج بالاتفاق، يُحتمل أن تتداخل قليلاً مع مشروع

الفقرة ٥٥ (٢)، الذي يقضي بأن يدوّن أي خروج عن العقد في مستند النقل أو في سجل النقل الإلكتروني.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٠:

٦٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُنظر، تبعاً لمقتضيات كل مادة، في إمكانية إضافة أحكام إلى قائمة الأحكام غير الملزمة المذكورة في مشروع المادة ٦٠؛ و
- أن تبحث الأمانة، لدى إعداد نص منقّح، احتمال وجود أي تداخل مع مشروع الفقرة ٥٥ (٢).

معاودة النظر في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) والنهج التوفيقي المقترح

٦٨- بعد أن فرغ الفريق العامل من النظر في الفصل ١١، المتعلق بحق السيطرة، عاد الفريق، حسبما أُتفق عليه، إلى النظر في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) المتعلقة بإنهاء حق السيطرة أو إحالته إلى المرسل إليه (انظر الفقرة ٣٦ أعلاه). ومع التأكيد بصورة خاصة على ما أُبدي في الفريق العامل من آراء معارضة كثيرة في هذا الشأن، اقترح اتباع النهج التوفيقي التالي بشأن مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د):

(أ) أن تمُدّد فترة حقّ السيطرة قليلاً فوق ما يتضمنه النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، بحيث ينتهي هذا الحق عند التسليم الفعلي للبضاعة، اتساقاً مع النص المقترح في الفقرة ١٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1؛ و

(ب) أن يُضاف مشروع المادة ٥٦ (١) (د) إلى قائمة الأحكام غير الملزمة المذكورة في مشروع المادة ٦٠، مما يتيح للأطراف أن تتفق على تقليص فترة حق السيطرة؛ و

(ج) أن يُدخّل تعديل طفيف على الخيار باء لمشروع الفقرة ٥٧ (١) (ج)، لكي تُدرج عملية التسليم في إطار الحكم الذي يسمح للناقل بعدم تنفيذ التعليمات إذا كانت تتعارض مع عملياته المعتادة.

٦٩- وعلى سبيل الإيضاح رداً على ما أُثير من تساؤلات بشأن القصد من أعمال هذا النهج التوفيقي، ذُكر أن القاعدة التكميلية المتعلقة بإنهاء حق السيطرة عند التسليم الفعلي

سوف يعبر عنها في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د)، أما فترة حق السيطرة فيمكن تغييرها باتفاق الأطراف، عملاً بمشروع المادة ٦٠. وأوضح أيضاً أن الإشارة إلى عملية التسليم الواردة في الخيار بء لمشروع الفقرة ٥٧ (١) (ج)، يُقصد منها أن تكون وقاية إضافية للناقل من إثقال كاهله دون مسوغ، إذ تسمح له برفض تنفيذ التعليمات الواردة من الطرف المسيطر عندما يكون قد شرع في عملية التسليم.

٧٠- ورغم إعراب بعض الوفود عن تفضيلها الاطلاع على النص التوفيقى قبل إقراره، فقد لقي النهج التوفيقى بصورة عامة مساندة قوية. كرر البعض ما رئي سابقاً من أن فترة حق السيطرة منصوص عليها في فاتحة مشروع المادة ٥٤، وأنه لا لزوم لأن يُدرج في مشروع الفقرة ٥٦ (١) (د) نص بشأن تحديد وقت إنهاء ذلك الحق. بيد أنه لوحظ أن إدراج ذلك الحكم كحكم غير ملزم في مشروع المادة ٦٠ يتطلب نصاً محدداً بشأن إنتهاء حق السيطرة. وأعرب عن آراء أخرى من أنه لا لزوم لإيراد إشارة محددة في الخيار بء لمشروع الفقرة ٥٧ (١) (ج) إلى عملية التسليم، لأن هذا المفهوم مشمول أصلاً بعمليات الناقل المعتادة. ومن الناحية الصياغية، لوحظ أنه ينبغي أيضاً، لدى إعداد التعديلات الصياغية اللازمة لتنفيذ الحل التوفيقى، مراعاة مسألة التداخل المحتمل بين مشروع الفقرة ٥٥ (٢) ومشروع المادة ٦٠ فيما يتعلّق بتدوين حالات الخروج عن عقد النقل في مستند النقل أو في سجل النقل الإلكتروني.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦٠:

٧١- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُطلب إلى الأمانة أن تعد مشروع نص يجسّد النهج التوفيقى المبين في الفقرة ٦٨ أعلاه، مع إيلاء العناية الواجبة للمسائل الصياغية المحددة التي أُثيرت بهذا الخصوص.

المسائل الموضوعية التي يُنظر في إدراجها في مشروع الاتفاقية

٧٢- قبل الانتقال إلى الموضوع التالي المقرّر أن ينظر فيه الفريق العامل (انظر الفقرة ٢٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.60)، قُدّم اقتراح بإعادة النظر في المسائل الموضوعية التي يُنظر حالياً في إدراجها في مشروع الاتفاقية. ولوحظ أن الفريق العامل يواجه، بحكم آخر إطار زمني حدّدته اللجنة لإتمام عمله المتعلق بمشروع الاتفاقية،⁽²⁾ ضغوطاً زمنية معيّنة في إنجاز ذلك العمل. ومع أنه لوحظ أن جميع المسائل الموضوعية المدرجة حالياً ضمن مشروع

الاتفاقية تُعتبر مهمة وحديرة بما يبذل بشأنها من جهود تحقيقا للاتساق القانوني الدولي، فإن بعضها أكثر إثارة للخلاف من غيره ويستلزم معالجة أكثر تفصيلا، ومن ثم فقد لا يكون من المناسب تماما إدراج تلك المسائل في مشروع الاتفاقية. كما ذُكر أن تلك المسائل، على أهميتها، لا تتناسب لنفس الفئة التي تندرج فيها المواضيع الأساسية لمشروع الاتفاقية، التي تشمل أحكاما كتلك المتعلقة بنظام المسؤولية والتجارة الإلكترونية. ورئي أن المسائل الأشد صعوبة وتعقداً، مثل الحق في احتجاز البضاعة، والامتيازات، ووضعية الأطراف الثالثة إزاء عقد النقل، وإحالة المسؤوليات، وأجرة الشحن، قد يكون من الأفضل أن يُنظر فيها بشكل أكثر استفاضة، وأن يُنظر في إمكانية إدراجها في صك دولي من نوع آخر، كقانون نموذجي مثلاً.

٧٣- وقيل إن ثمة مزايا عدّة لإدراج بعض من المسائل الأكثر صعوبة بين المسائل الواردة في مشروع الاتفاقية على جدول أعمال يُنظر فيه مستقبلاً خارج نطاق مشروع الاتفاقية، هي:

- (أ) تبسيط نص مشروع الاتفاقية وتحسينه؛
- (ب) إمكانية جعل نص مشروع الاتفاقية مقبولاً على نطاق أوسع؛
- (ج) إمكانية معالجة المسائل القانونية الأشد تعقداً بشكل أنسب في إطار صك قانوني دولي أكثر مرونة، كقانون نموذجي مثلاً؛
- (د) إمكانية تخصيص وقت إضافي للمسائل الأكثر صعوبة؛
- (هـ) إمكانية إنجاز مشروع الاتفاقية المحسّن بسرعة أكبر.

٧٤- ونظراً لهذا الشاغل العام، اقترح أن ينظر الفريق العامل في أن يوصي اللجنة بإدراج معالجة المسائل الأشد صعوبة في جدول أعمالها لكي تنظر فيها كأعمال مقبلة. وقيل إنه إذا ما وافق الفريق العامل على هذا النهج، فبوسعهم أن يلتمس مساعدة الأمانة في إعداد تلك التوصية الموجهة إلى اللجنة.

٧٥- ولقي هذا الاقتراح تأييداً قوياً داخل الفريق العامل. ومع أنه أُتفق على ضرورة إجراء مشاورات بشأن إخراج أي مسائل موضوعية من مشروع الاتفاقية الحالي لإدراجها ضمن قائمة المسائل الأشد تعقداً المراد تناولها في الأعمال المقبلة، فقد رُئي أن بإمكان الفريق العامل أن يبدأ فوراً في إعداد قائمة أولية مفتوحة بتلك المسائل.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل:

٧٦- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن تُخرَج من نطاق البحث في الوقت الراهن بضع من المسائل الأشد تعقداً وصعوبة التي يتناولها حالياً مشروع الاتفاقية، وأن تدرج في قائمة لمعالجتها في المستقبل، ربما من خلال قانون نموذجي أو صك قانوني دولي آخر أكثر مرونة.

إحالة الحقوق - الفصل ١٢

٧٧- استمع الفريق العامل، في ضوء قراره بإرجاء النظر في بعض من المسائل الأشد تعقداً إلى تاريخ لاحق، إلى اقتراح بأن يكون الفصل ١٢ المتعلق بإحالة الحقوق من بين المسائل التي سيرجأ النظر فيها. واقترح أيضاً ألا يُدرج في فئة المسائل التي ينبغي إرجاء مناقشتها سوى مشروع المادة ٦٢ وأن ينظر الفريق العامل في مشروعَي المادتين ٦١ و ٦٣ في دورته الحالية. وأُعرب عن رأي مناقض يدعو إلى حذف الفصل ١٢ برمته من مشروع الاتفاقية. ومع أنه رئي أن حذف هذا الفصل سابق لأوانه، فقد كان هناك تأييد في الفريق العامل لإرجاء النظر في الفصل بكامله إلى موعد لاحق.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل:

٧٨- بعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على إرجاء النظر في الفصل ١٢، المتعلق بإحالة الحقوق، لكي يناقش في المستقبل بعد إجراء مشاورات بشأنه.

التسليم إلى المرسل إليه - الفصل ١٠ (تابع)

٧٩- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة بدأ ينظر فيها في مشروع الفصل ١٠، المتعلق بالتسليم إلى المرسل إليه، كانت في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٨٨ إلى ٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/591)، لكنه انقطع عن ذلك بسبب ضيق الوقت حتى دورته الحالية. واستُذكر أيضاً أن آخر مرة نظر فيها الفريق العامل في هذا الموضوع بشكل كامل كانت أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الفقرات ٦٢ إلى ٩٩ من الوثيقة A/CN.9/526)، وأن الوفد الهولندي قدّم إلى الفريق العامل في دورته السادسة عشرة وثيقة تتضمن معلومات عن التسليم (A/CN.9/WG.III/WP.57).

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

مشروع الفقرة ٤٩ (ج)

٨٠ - استأنف الفريق العامل مداولاته حول مشروع الفصل ١٠ بادئا بمشروع الفقرة ٤٩ (ج) ومواصلا فيها من حيث انتهى في مداولاته في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرة ٢٣٩ من الوثيقة A/CN.9/591). وأوضح أن مشروع الفقرة ٤٩ (ج) يهدف إلى تناول مشكلة نظامية محددة تواجه الناقلين عندما يتعرضون لضغوط من أجل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون إبراز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول. ولوحظ أن هذه الممارسة شائعة إلى حد ما في مجالات تجارية معينة، ليس فقط في الحالات التي يتعذر فيها إبراز مستند النقل القابل للتداول بسبب حدوث تأخر، في النظام الائتماني مثلا، بل كذلك في الحالات التي يساء فيها استعمال طبيعة سند الشحن على نحو لا يتسنى معه أن يكون سند الشحن متاحا في ميناء التفريغ، مثلما هو معهود في تجارة النفط. ففي تلك الحالات، يُقصد من مشروع الفقرة ٤٩ (ج) أن يُطمئن الناقل بإبراء ذمته من التزام تسليم البضاعة إلى الحائز.

٨١ - وأبدت شواغل بشأن تطبيق مشروع الفقرة ٤٩ (ج)، لأنه يتضارب مع المبدأ المعمول به منذ أمد بعيد والمتمثل في اشتراط إظهار سند الشحن من أجل استلام البضاعة. وقيل إن هناك مشكلة أخرى، وهي أنه نظرا لكون سند الشحن سيظل متداولاً، فقد يظهر لاحقا حائز يطلب استلام البضاعة. وأبدي بعض القلق أيضا بشأن مدى الإتساق في النظام الوارد في مشروع الاتفاقية، إذ يقضي مشروع الفصل المتعلق بحق السيطرة بأن يكون الطرف المسيطر الخاضع لأحكام مشروع الاتفاقية ملزما بإبراز المستند القابل للتداول أمام الناقل كيما يمارس حقه في السيطرة ويوجه تعليمات إلى الناقل، بحيث يكون الناقل دائما على علم بأن الطرف المسيطر هو أيضا حائز المستند القابل للتداول.

٨٢ - وردا على ذلك، أوضح أن هذا النظام يُقصد منه منع إساءة استعمال نظام سندات الشحن، كما في حالة تعمد عدم إبراز مستندات الملكية بغية استعمالها كسندات إذنية ليس لها أجل استحقاق، وأن إبراز الطرف المسيطر سند الشحن من أجل توجيه تعليمات إلى الناقل لا يستتبع بالضرورة تسليم سند الشحن من أجل تسلّم البضاعة. وردا على استفسار بشأن ما إذا كان البائع "فوب" سيحظى بالحماية الكافية، قيل إن ذلك البائع سيحظى بالحماية لأنه سيكون هو أيضا حائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني

القابل للتداول، وسيكون أيضا، بالتالي، هو الطرف المسيطر الذي يوجه التعليمات إلى الناقل.

٨٣- وكان هناك في الفريق العامل بعض التأييد لحذف مشروع الفقرة ٤٩ (ج). غير أنه أشير إلى مشكلة إساءة استعمال نظام سندات الشحن، وأبدت موافقة على بذل جهود لإيجاد حل لتلك المشكلة يكفل بعض الطمأنينة للناقل. وبالرغم من التسليم بأن النظر بشكل كامل في مشروع الفقرة ٤٩ (ج) سيتوقف على نظر الفريق العامل في ما يرتبط به من أحكام في مشروعين الفقرتين (د) و(هـ)، فقد أبدي تأييد لمشروع الفقرة ٤٩ (ج).

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٤٩ (ج)

٨٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحتفظ بنص مشروع الفقرة ٤٩ (ج) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، لكي يستند إليه الفريق العامل في مداولاته المقبلة.

الخيار ألف، الذي يشمل مشروع الفقرة ٤٩ (د)؛ والخيار باء، الذي يشمل مشروع الفقرتين ٤٩ (د) و(هـ)

٨٥- أشير إلى أن كلا خياري مشروع الفقرة ٤٩ (د) يقصد منه تبين أن حائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لا يحتفظ بالحق في تسلّم البضاعة بعد أن تكون البضاعة قد سُلمت فعلا. واقترح توضيح هذه النقطة في مشروع النص.

٨٦- ورئي أن الخيارين ألف وباء لمشروع الفقرة ٤٩ (د) يختلفان اختلافا كبيرا، فالنص الوارد بين معقوفتين في الخيار ألف يستبعد من نطاق انطباقه حالات تسليم البضاعة دون إبراز المستندات المنصوص عليها في مشروع الفقرة ٤٩ (ج)، أما الخيار باء فيشير صراحة إلى تلك الحالات. ومن ثم، أبدي تفضيل للخيار باء، لأنه يوفر ضمانات إضافية بشأن الحالات المدرجة ضمن نطاق مشروع الفقرة ٤٩ (ج). وأبدي شاغل مثاره أن الخيار باء قد يكون ضيقا جدا، إذ قد يفسر على أنه لا ينطبق إلا على التسليم عملا بمشروع الفقرة ٤٩ (ج)، وقد يجد بالتالي من حماية الحائزين ذوي النية الحسنة الذين ليسوا مشمولين بنطاق انطباق مشروع الفقرة ٤٩ (ج).

٨٧- وأشير أيضا إلى حماية الحائز في الحالات التي تُصدر فيها نسخ أصلية متعددة من سند الشحن. وذكّر أن الممارسة التجارية في تلك الحالات تحول حائز إحدى النسخ الأصلية حق تسلّم البضاعة، وأن هذه هي الحالة التي يتناولها مشروع الفقرة ٤٩ (أ). واقترح أن يُدرج في مشروع الفقرة ٤٩ (د)، أو في مشروع الفصل ٩ المتعلق بمسندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية، اشتراط بأن يُذكر على وجه سند الشحن عدد النسخ الأصلية المصدرة، حسبما اقترح في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62. واقترح إرجاء النظر في هذا الموضوع إلى حين النظر في الفصل ٩ (انظر الفقرات ٢٢٧ و ٢٣٠ أدناه).

٨٨- وردّا على استفسار، أوضح أن الإشارة في مشروع الفقرة ٤٩ (د) إلى "ترتيب تعاقدى أو ترتيب آخر غير عقد النقل"، يقصد منها توفير الحماية لكل حائزي المسندات القابلة للتداول ذوي النية الحسنة. أوضح أيضا أن الحماية التي يوفرها مشروع الفقرة ٤٩ (د)، في حال قيام المصارف بمعاملات تستند إلى خطابات اعتماد، لن تقتصر على الحالات التي يكون فيها المصرف قد ثبت الخطاب فأصبح ملزما بشراء المستند القابل للتداول، بل ستشمل أيضا الحالات التي يكون فيها المصرف الوسيط قد عُيّن فحسب، وبالتالي لم يقع عليه ذلك الالتزام بعد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٤٩ (د):

٨٩- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُبقى على نص مشروع المادة ٤٩ (د) و(هـ)، أي البديل بء بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، لكي يستند إليه الفريق العامل في مداولاته المقبلة؛
- أن تنظر الأمانة في تعديل صياغة الخيار بء، آخذة في اعتبارها المناقشة الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٥٠ - عدم تقديم تعليمات وافية

٩٠- أفيد بأن مشروع المادة ٥٠ يُقصد منه أن يوفّر للناقل ضمانا في حالات معهودة في الممارسة، عندما يتعذر عليه تسليم البضاعة بسبب تلقيه تعليمات غير وافية من الطرف المسيطر أو من الشاحن. بمقتضى مشروعى المادتين ٤٨ و ٤٩، أو بسبب عدم تمكنه من تحديد مكان الطرف المسيطر أو الشاحن. ورئي أن الاشتراط بأن تكون الـ"تعليمات" "وافية" يمكن

أن يثير مشاكل تتعلق بالتفسير، وأنه ربما يمكن توضيح ذلك بأن يُنص، مثلا، على أن تكون التعليمات كافية للتمكّن من تسليم البضاعة.

٩١- واقترح أن تُحذف من مشروع المادة ٥٠ الإشارة إلى مشروعَي المادتين ٥٢ و ٥٣، وأن تُستبقى الإشارة إلى مشروع المادة ٥١ لأن ذلك الحكم وحده هو الذي يبين الحقوق التي يمكن أن يمارسها الناقل. وردّا على ذلك قيل إن مشروعَي المادتين ٥٢ و ٥٣ مهمان لإعمال مشروع المادة ٥٠. وأُوضح بوجه خاص أن مشروع المادة ٥٢ يُقصد منه أن يستوعب الحالات التي يتضمن فيها مستند النقل التزاما بتوجيه إشعار بالوصول إلى المقصد، ربما إلى طرف غير الطرف المسيطر، ولا يكون ذلك الإشعار قد وُجّه.

٩٢- واقترح أن تضاف إلى مشروع الحكم إشارة إلى المرسل إليه، لأن هوية الطرف المسيطر وهوية المرسل إليه قد لا تتطابقان بعد وصول البضاعة إلى المقصد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٠:

٩٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن تنظر الأمانة في تعديل صياغة مشروع المادة ٥٠ بالاستناد إلى الشواغل التي أُبدت في المناقشة الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٥١ - عند تعذر تسليم البضاعة

٩٤- أفيد بأن مشروع المادة ٥١ يُقصد به أن يوفر للناقل حقوقا وسبل انتصاف في الحالات التي يكون فيها الناقل قد حاول تسليم البضاعة ولكنه لم يتمكن من القيام بذلك، إما بسبب عدم قبول المرسل إليه تسلمها وإما لتعذر تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بسبب القوانين أو اللوائح المعمول بها.

٩٥- واقترح أن يُربط نص مشروع المادة ٥١ ربطا صريحا بمشروع المادة ٥٠، تفاديا لتكوّن انطباع بأن مشروع المادة ٥٠ يتيح للناقل الحقوق المشار إليها بمعزل عن أي تقصير من جانب الطرف المسيطر أو الشاحن في تقديم تعليمات وافية بشأن التسليم. وأثيرت بعض الشواغل بشأن العلاقة بين عدد من الأحكام الواردة في الفصل المتعلق بالتسليم، وكان هناك تأييد لرأي يدعو إلى إيضاح العلاقة بين مشاريع المواد ٤٦ و ٥٠ و ٥١ و ٥٣، على وجه الخصوص. ورئي أيضا أن تعديل ترتيب بعض الأحكام، مثل نقل حكم الإشعار في مشروع المادة ٥٢ ليسبق مشروع المادة ٥١، أو ربما دمج مع بعض أجزاء مشروع المادة ٥١، يمكن أن يساعد على إيضاح المفعول المتوخى للأحكام.

مشروع الفقرة ٥١ (١)

٩٦- فيما يتعلق بمشروع الفقرة ٥١ (١) (أ)، لوحظ أن ثمة نوعين من الترتيبات التعاقدية التي يمكن أن تُتخذ بشأن عهدة البضاعة التي يتعذر تسليمها، وهما: عقد لاحق من أجل تخزين البضاعة، أو اتفاق بين الشاحن والناقل على عدم تطبيق سبل الانتصاف الواردة في مشروع المادة ٥١، بل اتخاذ ترتيبات أخرى. ورئي أن النص الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥١ (١) غير ضروري لإنشاء عقد لاحق وينبغي حذفه. وإضافة إلى ذلك، رئي أنه يمكن استيعاب الترتيبات الأخرى التي يبرمها الشاحن والناقل بأن تُدرج، في موضع ملائم من ذلك الحكم، عبارة "ما لم يتفق في عقد النقل على خلاف ذلك". وكان هناك تأكيد لهذين الاقتراحين، ولوحظ أنه ينبغي توخي الحرص بشأن الموضوع الذي تدرج فيه تلك العبارة في مشروع الفقرة ٥١ (١)، لكيلا تفضي إلى نتائج غير متوخاة، مثل تعديل مشروع الفقرة ٥١ (٢) من خلال الإشارة الواردة فيه إلى مشروع الفقرة ٥١ (١).

مشروع الفقرة ٥١ (٢)

٩٧- ذُكر أنه من أجل زيادة إيضاح مشروع الفقرة ٥١ (٢) (ب)، ينبغي أن تعدّل الإشارة إلى "التصرف في البضاعة بشكل آخر" بحيث تشمل إتلاف البضاعة. وكان هناك تأكيد في الفريق العامل لهذا التعديل، لأن الناقلين كثيرا ما يتعين عليهم أن يتصرفوا بسرعة لإتلاف البضاعة التي تُترك في عهدهم عندما تكون تلك البضاعة قابلة للتلف أو تصبح خطيرة. وطُرح تساؤل بشأن ما إذا كان هذا الحق في إتلاف البضاعة يقصد به أن يكون مشروطا أم غير مشروط. وإضافة إلى ذلك، اقترح أن يُجعل النص على إتلاف البضاعة خاضعا لإشراف السلطات المحلية، على غرار النص المتعلق ببيع البضاعة عملا بمشروع الفقرة (٢) (ج).

٩٨- وأُعرب عن قلق بشأن عبارة "حسبما يرى الناقل" الواردة في مشروع الفقرة ٥١ (٢) (ب)، خصوصا إذا كان يُقصد أن تشمل الفقرة إتلاف البضاعة، كما هو مقترح. ورئي أن هذه العبارة ينبغي أن تُحذف لأنها تجعل المعيار مفرط الذاتية باعتماده على رأي الناقل، أما بقية العبارة، "أن الظروف قد تقتضي ذلك في حدود المعقول"، فهي مناسبة وينبغي الإبقاء عليها. ومع أنه أُعرب عن بعض القلق من أن حذف عبارة "حسبما يرى الناقل" يمكن أن يكون مفرط التقييد بالنسبة للناقل في الحالات التي يلزم فيها اتخاذ قرارات سريعة، رئي أن معيار المعقولة المتبقي مرن بقدر كاف لكي يطبق بصورة سليمة في تلك الظروف. ودعا اقتراح آخر إلى تطبيق شرط "الظروف المعقولة" على الفقرتين (أ) و(ج) من

مشروع المادة ٥١ (٢) وكذلك على الفقرة (ب). ورئي أنه لدى تقرير المعيار المناسب لهذا الحكم، ينبغي أن يوضع السياق في الحسبان، من حيث أنه لا يتعلق بالتصرف في البضاعة خلال سريان عقد النقل، بل يعطي الناقل الحقوق اللازمة للتصرف في البضاعة المتروكة في عهده بعد أن ينجز التزاماته بمقتضى عقد النقل.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقتين ٥١ (١) و(٢):

٩٩- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُحذف النص الوارد بين معقوفتين في مشروع الفقرة ٥١ (١) (أ)؛
- أن تُدرج عبارة "ما لم يتفق في عقد النقل على خلاف ذلك" في موضع مناسب من نص مشروع الفقرة ٥١ (١) (أ)؛
- أن يُضاف حكم بشأن إتلاف البضاعة إلى مشروع الفقرة ٥١ (٢) (ب)، وأن يولى اعتبار للاشتراط بأن يجري ذلك التصرف في حضور السلطات المحلية؛
- أن تحذف عبارة "حسبما يرى الناقل" الواردة في مشروع الفقرة ٥١ (٢) (ب)؛
- أن يُعدّل عنوان مشروع المادة بحيث يعبر عن محتواها على نحو أفضل؛
- أن يعاد النظر في ترتيب الأحكام الواردة في مشروع الفصل المتعلق بالتسليم، وخصوصاً موضع مشروع المادة ٥٢، وفي العلاقة فيما بين تلك الأحكام توخياً لإيضاحها ومواءمتها؛
- أن يُطلب إلى الأمانة أن تنظر فيما يلزم إدخاله من تعديلات على النص وأن تعد تلك التعديلات على ضوء المناقشة الواردة أعلاه.

مشروع الفقرة ٥١ (٣)

١٠٠- أعرب عن بعض القلق بشأن الجزء الثاني من نص مشروع الفقرة ٥١ (٣)، لأنه رئي أن عبارة "رهنا باقتطاع أي تكاليف جرى تكبدها بشأن البضاعة وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل" يمكن أن تُفسر على أنها تشمل المبالغ المستحقة للناقل فيما يتعلق بشحنات بضائع أخرى. وكان هناك تأييد في الفريق العامل للرأي الذي ينفي بأن يكون هذا هو المقصود بذلك الحكم، وقيل إن نقل عبارة "بشأن البضاعة" إلى نهاية الجملة يمكن أن يوضح

النص. وأبيدي تساؤل بشأن هذا الإيضاح، إذ رئي أنه ينبغي أن يكون للناقل الحق في أن يقتطع من عائدات البيع أي مبالغ مستحقة له من عمليات نقل سابقة. غير أن هذا النهج لم يلق قبولا، وكان هناك تأييد لرأي دعا إلى أن يشمل الحكم المبالغ التي يكون للناقل امتياز فيها تجاه البضاعة المعنية ذاتها، وحيثما يكون الدين غير ذي صلة بالبضاعة، لا ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يتضمن حكما بهذا الشأن، وأن تُترك مسألة المقاصة بالتالي للقانون الوطني.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٥١ (٣):

١٠١- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن هناك تأييدا لهذا الحكم وينبغي أن يُطلب إلى الأمانة أن تنظر فيما يلزم إدخاله من تعديلات على النص توخيا للإيضاح، على النحو المبين في المناقشة الواردة أعلاه.
- يمكن أن يُنظر في استخدام مصطلح "البضاعة غير المستلمة" بدلا من "البضاعة التي يتعذر تسليمها".

مشروع المادة ٥٢- الإشعار بالوصول إلى مكان المقصد

مشروع المادة ٥٢

١٠٢- رئي أن النص الحالي لمشروع المادة مفرط الضيق، إذ لا يتناول سوى الإشعار بوصول البضاعة إلى المقصد. أما في الممارسة العملية، فكثيرا ما يواجه الناقلون حاجة ملحة إلى اتخاذ تدابير وقائية أو تدابير أخرى بشأن البضاعة المشحونة التي لم تصل إلى المقصد، نتيجة لحادث عارض مثلا. واقترح توسيع مشروع المادة ليشمل هذه الحالات أيضا.

١٠٣- وردّا على ذلك، قبل إنّ المقصود من مشروع المادة هو أن تقتصر على الحالات التي تكون فيها البضاعة قد وصلت إلى مكان المقصد. فقد بُيّنّت واجبات الناقل العامة بشأن العناية بالبضاعة المشحونة، مثلا، في مشروع المادة ١٤، في حين أن الإجراءات التصحيحية التي يتخذها الناقل بشأن البضاعة التي قد تصبح خطرا على سائر البضائع المشحونة قد جرى تناولها في مشروع المادة ١٥. وأما حقّ الناقل في الحصول على تعليمات من الطرف المسيطر فهو متناول في مشروع المادة ٥٩. وهذه الأحكام، معا، تعطي للناقل التفويض اللازم للتصرف في الظروف الاستثنائية. ومع ذلك، سُلّم بأن التفاعل بين مختلف هذه الأحكام قد يلزم تبيينه بمزيد من الوضوح في صيغة مقبلة لمشروع الاتفاقية.

١٠٤- وطُرحت تساؤلات بشأن ما إذا كان ينبغي للناقل أن يوجّه إشعاراً محدداً إلى الشخص المعني يُعلمه فيه بأنه سوف يُمارس حقاً من الحقوق المذكورة في مشروع الفقرة ٥١ (٢). ورداً على ذلك، ذُكر أن غرض مشروع المادة ٥٢ هو مجرد جعل ممارسة الناقل لأي حق من الحقوق المنصوص عليها في مشروع الفقرة ٥١ (٢) مرهونة بتوجيه إشعار معقول التوقيت إلى الشخص المعني لإعلامه بوصول البضاعة إلى المقصد. وهذا يعني أن الناقل لا يستطيع، مثلاً، أن يعمل على بيع البضاعة غير المستلمة إذا لم يكن قد أشعر الشخص المعني بوصولها إلى المقصد. وليس في مشروع المادة ما يفرض، كشرط لإعمال مشروع الفقرة ٥١ (٢)، توجيه إشعار ثانٍ فيه إشارة محدّدة إلى التدابير التي يعترف الناقل اتخاذها بشأن البضاعة غير المستلمة.

١٠٥- وأُثفق عموماً على أنه لا ينبغي للناقل أن يمارس الحقوق المنصوص عليها في مشروع الفقرة ٥١ (٢) إذا لم يكن قد وجّه إلى الشخص المعني إشعاراً بوصول البضاعة إلى المقصد. واقتُرح بهذا الشأن أن يشترط مشروع الاتفاقية صراحة، ربما في حكم يُدرج في بدايات النص، توجيه ذلك الإشعار، كواحد من التزامات الناقل العامة. بيد أنه جرى تذكير الفريق العامل بمداولاته السابقة فيما يتعلق بمشروع المادة ٤٦، حيث تقرّر ألاّ ينص مشروع الاتفاقية على أي شرط عام بشأن توجيه إشعار بوصول البضاعة (انظر الفقرة ٢١٤ من الوثيقة A/CN.9/591). وإضافة إلى ذلك، اقترح أن يوضّح الحكم فيما يتعلق بالترتيب الذي ينبغي إتباعه في إشعار الأطراف المذكورة فيه.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٢:

١٠٦- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُبقى على مضمون مشروع هذه المادة، لكن مع توضيح الترتيب الذي يتعين اتباعه في إشعار الأطراف المذكورة فيه؛ و
- أنه قد يلزم إعادة النظر في الموضوع المناسب لإدراج مشروع المادة.

مشروع المادة ٥٣- مسؤولية الناقل عن البضاعة التي يتعدّر تسليمها

احتمال الإدماج مع مشروع المادة ٤٦

١٠٧- لوحظ أن كلا من مشروع المادة ٥٣ والجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦ يشير إلى مسؤولية الناقل في حالة البضاعة التي تُترك في عهده بعد وصولها إلى مكان المقصد. وأُوضح

كذلك أنه، حتى وإن كان نطاق مشروع المادة ٥١، الذي يحيل إليه مشروع المادة ٥٣، أوسع من نطاق مشروع المادة ٤٦، فإن مسؤولية الناقل في مشروعَي المادتين ٤٦ و ٥٣ ذات طابع متشابه. واقتُرح لذلك أن يُدمج مشروع المادة ٥٣ والجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦ في حكم واحد. وكان هناك تأييد لهذا الاقتراح في الفريق العامل، مع أنه لوحظ أن وقت انتقال المسؤولية عن البضاعة يختلف اختلافا طفيفا بين مشروع المادة ٤٦ ومشروع المادة ٥٣.

معيار المسؤولية

١٠٨- أعرب عدد كبير من الوفود عن عدم رضاه عن تدني معيار مسؤولية الناقل بحسب مشروع المادة ٥٣ الذي يقتضي سلوكا متعمدا أو مستهترا لكي يُحمّل من جرائه الناقل المسؤولية عن فقدان البضاعة التي يتعدّر تسليمها. وفي الوقت نفسه، رئي عموما أن معيار المسؤولية لا ينبغي أن يكون عاليا علو المعيار الوارد في إطار مشروع المادة ١٧ من مشروع الاتفاقية، بشأن مسؤولية الناقل العامة عن هلاك البضاعة أو تلفها خلال فترة مسؤوليته، لأنه في إطار المادة ٥٣ تكون البضاعة قد تُركت في عهدة الناقل بسبب تقصير المرسل إليه بتخلفه عن قبول تسلّم البضاعة. وكان هناك تأييد قوي في الفريق العامل للرأي الداعي إلى أن يكون معيار مسؤولية الناقل على درجة متوسطة بين معيارها في مشروع المادة ١٧ ومعيارها في النص الحالي لمشروع المادة ٥٣.

١٠٩- وأعرب عن عدد من الآراء المختلفة فيما يتعلق بالكيفية التي ينبغي أن يُصاغ بها معيار مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية، في حالة إدماج مشروع المادة ٤٦ ومشروع المادة ٥٣ معاً، لكي يُفسّر ذلك المعيار بصورة متشابهة في جميع النظم القانونية. وقُدّمت في هذا السياق الاقتراحات المحددة التالية:

(أ) الإهمال الجسيم أو "الخطأ الفادح"؛ ولكن رئي أن هذا المفهوم غير معروف في بعض الولايات القضائية؛

(ب) العناية المعقولة في تلك الظروف؛ ولكن البعض رأى أن هذا المعيار يُذكر بمعيار الحرص الواجب، الذي رئي أنه بالغ العلو، وقيل إن هذا المعيار إذا ما اقترن بالمسؤولية القائمة على الخطأ من شأنه أن يزيد مسؤولية الناقل في بعض الولايات القضائية فتعلو إلى مستوى مكافئ لمستوى مشروع المادة ١٧؛

(ج) مناولة البضاعة كما لو كانت بضاعته الخاصة، أو العناية بالبضاعة بدون ارتكاب إهمال جسيم، رغم أن هذا المعيار غير معروف على نطاق واسع؛
 (د) اعتماد معيار المسؤولية الوارد في مشروع المادة ١٧ والقائم على الخطأ، ولكن مع الأخذ بعبء إثبات عادي وليس عكسياً.

١١٠- ولئن أبدي بعض التأييد لكل واحد من الاحتمالات المدرجة في الفقرة أعلاه، فقد رئي أنه لم يقدم اقتراح واحد أثناء المناقشة يمكن أن يُفسر تفسيراً واحداً في مختلف النظم القانونية. ومع ذلك، رئي أن هناك اتفاقاً كافياً في الفريق العامل حول معيار مسؤولية الناقل في تلك الظروف يُمكن معه إعداد مشروع نص لكي ينظر فيه الفريق العامل.

١١١- ورئي أيضاً أنه قد يلزم معيار مختلف للعناية بالبضاعة تبعاً لما إذا كان الناقل قد احتفظ بالبضاعة التي يتعدّر تسليمها في عهده أو نقل تلك البضاعة إلى عهدة طرف ثالث. واقترح، في الحالة الأولى، أن يظل الناقل مسؤولاً رهناً بمعيار أكثر صرامة، وفي الحالة الثانية ألا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن الخطأ في اختيار من يعهد إليه بالبضاعة. ولكن أُبديت بعض الشكوك فيما إذا كان ينبغي أن يكون هناك أي تمييز بين هذين الوضعين، لأن مسؤولية الناقل عن العناية بالبضاعة ربما لا يكون من الممكن إحالتها إلى طرف آخر.

عبء الإثبات

١١٢- نُظر أيضاً، في إطار المادة الموحّدة، في مسألة عبء إثبات هلاك البضاعة أو تلفها، واقترح أن يتحمّل المرسل إليه عبء الإثبات نظراً إلى وضعية الناقل وقد تركت البضاعة في عهده لعدم قبول المرسل إليه تسلّمها عند انتهاء سريان عقد النقل. وأبدي تأييد لهذا الرأي.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥٣:

١١٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُدمج نص مشروع المادة ٥٣ مع الجملة الثانية من مشروع المادة ٤٦ في نص واحد؛

- أن يكون معيار العناية أعلى مما هو مُعرب عنه حالياً في مشروع المادة ٥٣، ولكن أدنى مما هو مُعرب عنه في مشروع المادة ١٧، وينبغي أن يكون من الممكن تفسيره على نحو متشابه في جميع النظم القانونية؛

- أن تعدّ الأمانة مشروعاً جديداً لمشروع الحكم بالاستناد إلى المناقشات الواردة أعلاه، ليكون أساساً لمداوات الفريق العامل المقبلة.

حق الاحتفاظ بالبضاعة

١١٤- ذُكر الفريق العامل بأن استحداث حكم ينظم حق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة في حالات معينة كان قد اقترح في دورته السادسة عشرة أثناء مناقشة الفصل ١٠ من مشروع الاتفاقية بشأن التسليم إلى المرسل إليه (انظر الفقرتين ٢٢١ و ٢٢٢ من الوثيقة A/CN.9/591). واستُذكر كذلك أن اقتراحاً بشأن حق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة قد عُرض على الفريق العامل للنظر فيه في دورته الحالية (A/CN.9/WG.III/WP.63).

١١٥- وأفيد بأنه، بينما يمكن للفريق العامل أن ينظر في أحكام موضوعية بشأن حق الاحتفاظ بالبضاعة كجزء من مجموعة أكثر اكتمالاً من المسائل المراد تركها جانباً لأعمال مقبلة محتملة، فإن التزام الناقل المطلق بتسليم البضاعة عملاً بمشروع المادة ١٣ من مشروع الاتفاقية يمكن أن يفسر باعتباره مانعاً لتطبيق حق الناقل في الاحتفاظ بالبضاعة الناشئ عن قانون آخر واجب تطبيقه. واقترح لذلك أن يُدرج في مشروع الاتفاقية حكم يحدد عدم تداخل مشروع الاتفاقية مع حق الاحتفاظ الوارد في قانون آخر واجب تطبيقه. كذلك اقترح أن يُصاغ ذلك الحكم الجديد على غرار النص الوارد في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.63، على أن يوضع في الاعتبار الاتجاه المشابه المتبع في مشروع المادة ٨٧ من مشروع الاتفاقية، فيما يتصل بالأحكام بشأن العوارية العامة. وكان هناك تأييد في الفريق العامل لهذا الاقتراح، بما في ذلك اقتراح آخر بأن تنظر الأمانة في الموضوع الأنسب للحكم الجديد، وكذلك إدخال تعديلات صياغية على النص لضمان اتساقه مع الأحكام الحالية في مشروع الاتفاقية، مع النظر خصوصاً في الإشارة إلى الطرف المنفذ البحري في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.63.

١١٦- ولكن حُذّر من مغبة الإفراط في اللجوء إلى أحكام توضح مقصود مشروع الاتفاقية للحفاظ على القانون الواجب تطبيقه فيما يتعلق بالمسائل غير المنظمة بشكل محدد إذ رئي أن عدم تحديد كل هذه الحالات في مشروع الاتفاقية يمكن أن يؤدي إلى تفسير مؤداه أن مشروع الاتفاقية لا يُقصد له أن يتجاوز القانون الواجب التطبيق في الحالات غير المذكورة تحديداً.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل:

١١٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن تصوغ الأمانة حكما جديدا بشأن حق الاحتفاظ بالبضاعة، وذلك بناء على المناقشة الواردة أعلاه، وخصوصا بشأن النص الوارد في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.63، لتحديد الموضوع المناسب له في مشروع الاتفاقية.

مسؤولية الناقل والشاحن عن أي إخلال بالتزام بموجب مشروع الاتفاقية لم يُتناول صراحة

١١٨- أُبلغ الفريق العامل بأن سؤالاً قد أثير فيما يتصل بالمشاورات غير الرسمية التي تجري بخصوص موضوع التسليم إلى المرسل إليه، وهو ما إذا كان ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يتضمن حكما عاما بشأن مسؤولية الناقل والشاحن عن أي إخلال بالتزام بمقتضى مشروع الاتفاقية لم يُتناول صراحة في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات من ٤٩ إلى ٥٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.57).

١١٩- وذكّر أن حكما عاما من هذا القبيل قد يكون مفيدا لتناول حالات معينة كالخطأ في التسليم، على سبيل المثال. ولكن رئي أيضا أنه بينما قد يكون لاعتماد حكم من هذا القبيل مزية ما من حيث المبدأ، فربما يثبت أن صوغه بالغ التعقّد ومستغرق للوقت، وأن النص النهائي يمكن أن يضيف عبئا إلى العبء العام لمشروع الاتفاقية. واقترح كذلك أن تترك المسألة للقانون الداخلي وذكر أنه قد يكون من الأفضل أن يجري تناول بعض المسائل المحددة، كالمسائل المتعلقة بالحد من المسؤولية عن الخطأ في التسليم على سبيل المثال، في الفصل الخاص بحدود المسؤولية في مشروع الاتفاقية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل:

١٢٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن لا يُدرج في مشروع الاتفاقية حكم عام بشأن مسؤولية الناقل والشاحن التي لم يجرّ تناولها صراحة في مشروع الاتفاقية.

نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة

١٢١- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في موضوعي نطاق الانطباق وحرية التعاقد كانت أثناء دورتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة (انظر الفقرات ٨١ إلى ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/572 والفقرات ١٠ إلى ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/576). واستُذكر أيضاً أنه جرى تقديم المقترحات المتعلقة بنطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة لكي ينظر فيها الفريق العامل أثناء دورته الحالية (A/CN.9/WG.III/WP.61 و A/CN.9/WG.III/WP.65 و A/CN.9/WG.III/WP.70).

١٢٢- ووافق الفريق العامل على اقتراح بأن ينظر في نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة مستندا إلى النص المنقح المقترح الوارد في الوثائق المقدّمة (وخصوصا الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61)، وذلك باتباع ما يُعتقد بأنه المسائل الأساسية التي لم يُنظر فيها بعد، وهي التالية:

- (أ) اقتراح حذف مشروع الفقرة ٨ (١) (ج) من مشروع الاتفاقية؛
- (ب) نص جديد مقترح لتوضيح مشروع المادة ٩ الذي يبين نطاق انطباق مشروع الاتفاقية؛
- (ج) نص جديد مقترح لمشروع المادة ١٠، بشأن حماية الأطراف الثالثة في عقود النقل التي لا تدرج ضمن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية، وخصوصا النظر فيما إذا كان من المقبول تعريف تلك الأطراف دون الإشارة إلى مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية؛
- (د) مشروع فقرة ٢٠ (٥) جديدة مقترحة، بغية زيادة توضيح نطاق الانطباق فيما يتعلق بالأطراف المنفذة البحرية؛
- (هـ) مواصلة النظر في مشروع الفقرة ٩٤ (٢) بشأن وجوب انطباق أحكام معينة من مشروع الاتفاقية تتعلق بالشاحنين وأطراف أخرى؛
- (و) نص معدّل لمشروع الفقرة ٩٥ (١) بشأن شروط ممارسة حرية التعاقد في حالة عقود الحجم؛
- (ز) مواصلة النظر في مشروع الفقرة ٩٥ (٤) بشأن الأحكام الإلزامية من مشروع الاتفاقية التي لا يجوز الخروج عنها؛

- (ح) نص معدّل لمشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب)، بشأن الشروط التي يمكن بمقتضاها للأطراف الثالثة قبول التقييد بأحكام عقد حجم؛
- (ط) مدى ملاءمة نص مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج) الذي يضع عبء الإثبات على كاهل الطرف المستفيد من مزية عقد الحجم؛
- (ي) أي مسائل إضافية بشأن نطاق الانطباق وحرية التعاقد تشغل بال الفريق العامل.

مشروع المادة ٨ - نطاق الانطباق العام

١٢٣ - نظر الفريق العامل في نص مشروع المادة ٨ بصيغته الواردة في مرفقي الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، وفي ضوء التعديلات المدخلة على ذلك النص بصيغتها المقترحة في الفقرات من ١٩ إلى ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وكان هناك تأييد في الفريق العامل للاقتراح الداعي إلى إزالة الأقواس المحيطة بالعبارتين "ميناء التحميل" و"ميناء التفريغ" في مشروع الفقرة ٨ (١) (أ) و(ب) والاحتفاظ بالنص من أجل ضمان الاتساق مع اعتماد عملي الربط المذكورين كأساس للولاية القضائية في المطالبات الصادرة إزاء الناقل (انظر الفقرة ٢١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61). وأبدي قلق إزاء اقتراح حذف العبارتين المتعلقتين بالطابع الدولي للجزء البحري من عملية النقل الموجودتين حالياً بين أقواس معقوفة في افتتاحية مشروع الفقرة ٨ (أ)، واقتراح الاستعاضة عنهما بملاحظة إيضاحية مناسبة تلحق بمشروع الاتفاقية.

مشروع الفقرة ٨ (١) (ج) - النص في العقد على مشروع الاتفاقية
أو القانون الذي يحكم العقد

١٢٤ - ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في مشروع المادة ٨ (١) (ج) كانت أثناء دورته الخامسة عشرة (الفقرة ٦١ من الوثيقة A/CN.9/576) وأنه لم يتوصل آنذاك إلى قرار بشأن حذف مشروع الفقرة ٨ (١) (ج) أو الاحتفاظ به. وعلم الفريق العامل أن تلك المسائل بُحِثت على نحو أكثر استفاضة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.65 التي يقصد بها أن تساعد الفريق العامل على اتخاذ قرار في هذا الشأن. واستُذكر أن نص مشروع الفقرة ٨ (١) (ج) كان قد اقتُبس من المادة ١٠ (ج) من قواعد لاهاي-فيسي، التي كانت قد أُدرجت بمقتضى تعديل فيسي من أجل توسيع نطاق الانطباق الجغرافي لقواعد لاهاي الذي هو ضيق إلى حد ما.

١٢٥- وأبدي رأي مفاده أن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية الذي هو واسع حاليا لا يتطلب حكما كالحكم الوارد في مشروع الفقرة ٨ (١) (ج) من أجل زيادة توسيعه، خاصة وأن المشاكل التي سوف تترتب على ذلك الإدراج يمكن أن تفوق المزايا الناجمة عن توسيع نطاق الانطباق توسيعا طفيفا. ورئي أن تلك المشاكل تشمل ما يلي:

(أ) إدامة التباينات في تفسير النص التي نشأت فيما يتعلق بقواعد لاهاي-فيسبي، وخصوصا بشأن مسألة ما إذا كان الحكم يُقصد به أن يكون قاعدة بشأن اختيار القانون أم أنه مجرد إشارة إلى قيام الأطراف في عقد النقل بإدماج جوهر أحكام مشروع الاتفاقية في ذلك العقد؛

(ب) احتمال إحداث تنازع فيما يتعلق بالعديد من القواعد الإجرائية في فصلي مشروع الاتفاقية المتعلقين بالاختصاص والتحكيم، اللذين يسري عليهما في العادة قانون المحكمة لا قانون الدولة المختارة في عقد النقل؛

(ج) احتمال وضع الطرف المنفذ البحري في موضع يثير التساؤل، حيث يكون خاضعا لأحكام مشروع الاتفاقية حتى وإن كان قد أدى واجباته أثناء النقل بين دول غير متعاقدة؛

(د) ملاقاته بلدان معينة صعوبات على المستوى الدستوري نتيجة للقاعدة المعنية، حيث إن الأطراف يمكن أن تنتهزها لتجنب خضوع عقد النقل للقانون الإلزامي أو لقواعد النظام العام الإلزامية لدى الدولة المتعاقدة؛

(هـ) احتمال اختلاف القانون القاضي بسرمان مشروع الاتفاقية بموجب مشروع المادة ٨ (١) (ج) عن أحكام مشروع الاتفاقية، مما يحدث مزيدا من التنازعات المحتملة.

١٢٦- وإضافة إلى احتمال نشوء المشاكل المذكورة أعلاه بسبب إدراج مشروع الفقرة ٨ (١) (ج)، ارتئي أن حذفه لن يمنع الأطراف من إدراج مشروع الاتفاقية في أحكام عقد النقل الذي تبرمه، رهنا بحدود القانون الواجب التطبيق. ونظرا لهذه العوامل، كان هناك تأييد في الفريق العامل لحذف مشروع الفقرة ٨ (١) (ج).

١٢٧- ومن جهة أخرى، أبدي قدر من التأييد أيضا للاحتفاظ بمشروع الفقرة ٨ (١) (ج). فإضافة إلى إتاحة نطاق انطباق أوسع قليلا لمشروع الاتفاقية، قيل إن عدم إدراج الحكم يمكن أن يفضي إلى وضع معقد نوعا ما فيما يخص الناقل، حيث يمكن أن تُفضي رحلة واحدة تنطوي على محطات توقف في دول متعاقدة وغير متعاقدة مختلفة إلى إخضاع

بعض فحسب من البضاعة المشحونة على متن السفينة لأحكام مشروع الاتفاقية. وقيل إن هناك مزايا أخرى تترتب على الاحتفاظ بمشروع الفقرة ٨ (١) (ج)، وهي توفير مزيد من الوضوح بأن الأطراف يمكن أن تطبق مشروع الاتفاقية بمقتضى حرية اختيار القانون، وكذلك بأن تطبيق مشروع الاتفاقية بمقتضى حرية اختيار القانون في الولايات القضائية التي لديها محكمة نقض من شأنه أن يمكن تلك المحكمة من إعادة النظر في القضية بمقتضى مشروع الاتفاقية بصفة ذلك مسألة قانونية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٨:

١٢٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن تُحذف الأقواس المحيطة بالعبارتين "ميناء التحميل" و"ميناء التفريغ" في مشروع المادة ٨ (١) (أ) و(ب) ويُحتفظ بالنص؛
- أن يُحذف مشروع المادة ٨ (١) (ج) من نص مشروع الاتفاقية.

مشروع المادة ٩- استثناءات ومشمولات محدّدة

١٢٩- ذُكر الفريق العامل بأن نصين بديلين لمشروع المادة ٩ قُدّما إليه لكي ينظر فيهما (انظر الفقرة ٢٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 والفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70). وأفيد بأن الغرض من الاقتراحين المتعلقين بالصياغة هو زيادة وضوح النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، مع عدم المساس بجوهر مشروع الحكم، الذي يتعلق باستثناءات محددة من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية ومشمولات محددة فيه. أما الاقتراح الأول فيتمثل في الاحتفاظ بالعناصر الجوهرية للنص في صياغة مختلفة، وأما الثاني فيتمثل في تبسيط الفقرة (ب) بالنص على أن مشروع المادة ١٠ لن ينطبق " (ب) على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم، باستثناء الحالات التي لا يكون فيها عقد النقل موثقا إلا بواسطة مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يقدم أيضا دليلا على استلام البضاعة."

١٣٠- وأوضح بأن نص مشروع المادة ٩ الوارد في الفقرة ٢٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 يهدف إلى تبسيط الحكم بالتشديد على الفرق بين النقل الملاحى المنتظم والنقل الملاحى غير المنتظم. وأوضح أيضا في الرد على استفسار بأن النص المقترح لمشروع المادة ٩ لم يعد يشير تحديدا إلى عقود الحجم، لأنها مدرجة بصفقتها عقود نقل بمقتضى تعريفات معدلة تعديلا بسيطا (انظر الفقرة ١٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61) وأنها بحكم

طبيعتها كعقود حجم ليست ذات صلة إلا فيما يتعلق بأحكام حرية التعاقد التي تُذكر فيها، وليس فيما يتعلق بأحكام نطاق الانطباق. وتبقت شكوك بشأن معالجة عقود الحجم في الحكم بصيغته المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، ورئي أنه قد يكون من الضروري مواصلة النظر في هذه المسألة.

١٣١- وأعرب عن تقدير للصيغة المبسّطة لمشروع المادة ٩ المقترحة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70، التي يفضّلها البعض. ولكن رئي أنّ الزيادة الطفيفة في التفصيل في الحكم الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 ربما تزيد من احتمالات تفسيره تفسيراً أدق.

١٣٢- واقترحت بعض التعديلات في الصياغة بسبب الشواغل التي أبدت بشأن الاستخدام المعهود للتعبير في الميدان التجاري، بما في ذلك إمكانية توضيح معاملة نقل البضائع السائبة والتجارة بالتجزئة، إذ رئي أن المحاكم قد ترجع في المستقبل إلى خصائص تجارة ما، بدلا من الرجوع إلى مستندات النقل أو العلاقات الأساسية بين الأطراف، من أجل تقرير مدى قابلية انطباق مشروع الاتفاقية. وأعرب مجدداً عن شواغل بسبب عدم وجود إشارة محددة إلى عقود تأجير السفن وما شابهها من العقود. وأخيراً، قُدمت اقتراحات صياغية لإيضاح مقصود الحكمين الواردين في الفقرتين ٢ (ب) '١' و'٢' وتطبيقهما.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٩:

١٣٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحلّ نص مشروع المادة ٩ الوارد في الفقرة ٢٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 محلّ نص مشروع المادة ٩ من مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

مشروع المادة ١٠ - الانطباق على أطراف معيّنة

١٣٤- استُذكر بأن مشروع المادة ١٠ من مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 يهدف إلى توفير الحماية بموجب مشروع الاتفاقية لأطراف ثالثة معيّنة عندما يكون عقد ما، كمشاركة الإستثمار في نقل ملاحى غير منتظم، غير داخل في نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. واستُذكر أيضاً أن هناك نصاً يُقصد به توضيح مشروع المادة ١٠ وارداً في الفقرة ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، وسُحب الاقتراح الداعي إلى أن ينظر الفريق العامل في النص الوارد في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70.

١٣٥- وأبدي شاغل مثاره أن مشروع المادة ١٠ لا يتناول حماية الأطراف الثالثة. بمقتضى مشروع الاتفاقية بل يتناول توسيع نطاق انطباق مشروع الاتفاقية ليشمل الأطراف الثالثة، وزيادة نطاق ما تتحمّله تلك الأطراف من تبعات ومسؤوليات. وأضيف أن مشروع المادة ٣٤ مثلا، الذي يُشار إليه بين معقوفتين في مشروع المادة ١٠، يفرض تبعات معيّنة على الشاحن المسمى في مستند النقل. ولوحظ رداً على ذلك أن مشروع المادة ٣٤ أيضاً يخوّل الشاحن المسمى في مستند النقل الحقوق والحصانات التي يتمتع بها الشاحن. بمقتضى مشروع الفصلين ٨ و ١٤. وقُدّم اقتراح بإدخال تعديل يوضح أنه ستُراعى الأحكام التي تُلزم الطرف الثالث الحائز على سند شحن باتفاق التحكيم الخاص. بمشاركة الإستتجار.

نهج مستندي أم غير مستندي

١٣٦- أفيد بأن هناك نهجين بديلين يمكن اتباعهما لتحديد الأطراف التي سينطبق عليها مشروع الاتفاقية. بمقتضى مشروع المادة ١٠: أما البديل الأول، فهو يقوم على صدور مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، وأما الآخر، فهو يقوم على إدراج قائمة بالأطراف الثالثة في مشروع المادة ١٠، دون اشتراط صدور مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني. ولوحظ أنه، بينما اعتمد النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 النهج المستندي، فقد اعتمد نص مشروع المادة ١٠ المقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 نهجاً غير مستندي. وأوضح أن الاقتراح الداعي إلى اتباع نهج غير مستندي يقوم على أساس الفهم بأن الفريق العامل أعرب من قبل عن تفضيله للنهج المستندي ما لم يتسنّ وضع قائمة واضحة بالأطراف الثالثة لكي تدرج في مشروع المادة ١٠.

١٣٧- ورئي أن اعتماد نهج غير مستندي في مشروع المادة ١٠ يمكن أن يخدم على نحو أفضل احتياجات الممارسة التجارية في المستقبل بإزالة اعتمادها على مستند أو سجل إلكتروني وإتاحة المجال للتطورات المستجدة في التجارة الإلكترونية. وأضيف بأن الاهتمام بالإبقاء على الاشتراط المستندي في مشروع المادة ١٠ يبدو أقلّ إلحاحاً في مشروع الاتفاقية نظراً لأن المستند المشار إليه يمكن أن يكون أيضاً غير قابل للتداول. ولكن، أبدي قدر من التردد إزاء التحلي عن النهج المستندي في مشروع المادة ١٠ دون النظر بعناية في العواقب التي يحتمل أن تترتب على هذا التغيير الكبير في النظام الراهن.

الاحتفاظ بالإشارة إلى الشخص المشار إليه في المادة ٣٤

١٣٨- لوحظ أنّ مشروع المادة ١٠ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 يتضمّن بين معقوفتين إشارة إلى الشاحن المسمى في مستند النقل كما هو محدد في مشروع المادة ٣٤. وأبدي قدر من التفضيل لإدراج إشارة من هذا القبيل في قائمة الأشخاص الواردة في مشروع المادة ١٠، لأن ذلك الشخص ليس طرفاً في عقد النقل، ولكنه سيضطلع بالتزامات معيّنة من التزامات الشاحن، وينبغي أن يكون له حق الحماية المتاحة بإدراجه في مشروع المادة ١٠. ولكن، أبدي أيضاً رأي معارض وهو أن الشاحن المسمّى في مستند النقل يتحمّل كل تبعات الشاحن ومسؤولياته عملاً بمشروع المادة ٣٤، وأن إدراج إشارة محددة إلى الشاحن المسمى في مستند النقل في مشروع المادة ١٠ يمكن أن يتسبّب في صعوبات في التفسير إذا عومل الشاحن المسمّى في مستند النقل معاملة مختلفة عن الشاحن.

البديل ألف أم البديل باء في مشروع الفقرة ١٠ (أ) و(ب)

١٣٩- لوحظ كذلك أنّ مشروع الفقرة ١٠ (أ) و(ب) في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 يتضمن مجموعتين من العبارات الواردة بين أقواس معقوفة: فالبديل ألف يشير إلى الطرفين الأصليين في عقد النقل، أما البديل باء فهو يشير إلى الناقل والشاحن. ورئي أنّ الإشارة إلى "الناقل" و"الشاحن" أفضل لأنّ هذين التعبيرين معرّفان في مشروع الاتفاقية، بينما ليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالتعبير "الطرفين الأصليين". ولكن أيضاً رئي أنّ التعبيرين "الناقل" و"الشاحن" يمكن أن يحدثا صعوبات تفسيرية في ضوء التعابير المستعملة في الممارسة التجارية وذلك، مثلاً، فيما يتعلق بمشارطات الاستئجار، حيث لا يكون الطرف هو الشاحن أو الناقل بل طرفاً أصلياً في العقد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٠

١٤٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يحلّ نص مشروع المادة ١٠ الوارد في الفقرة ٣٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 محلّ نص مشروع المادة ١٠ من مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56؛

- إرجاء النظر في مسألة الاحتفاظ بالإشارة إلى "الشخص المشار إليه في مشروع المادة ٣٤" الواردة في مشروع المادة ١٠ من مشروع الاتفاقية إلى حين الانتهاء من النظر في مشروع المادة ٣٤؛
- الاحتفاظ بالإشارات إلى الطرفين الأصليين في عقد النقل (البديل ألف) في مشروع الفقرة ١٠ (أ) و(ب) وحذف الإشارات إلى الناقل والشاحن (البديل باء).

مشروع المادة ٢٠ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١٤١ - استُذكر وجود اقتراح لإدراج فقرة جديدة ٢٠ (٥)، بالصيغة الواردة في الفقرة ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وأشار إلى أن مشروع الحكم يرمي إلى تسوية بعض الصعوبات المتعلقة بالتفاعل بين مشروع المادة ٨، المتعلق بنطاق الانطباق العام لمشروع الاتفاقية، ومشروع المادة ٢٠، المتعلق بمسؤولية الأطراف المنفذة البحرية. ولوحظ على وجه الخصوص أن إدراج مشروع الحكم يهدف إلى تجنب تطبيق مشروع الاتفاقية على الأطراف المنفذة البحرية التي تؤدي واجباتها بكاملها في دول غير متعاقدة.

١٤٢ - وأوضح في الرد على استفسار أن العبارتين "تسَلَّم ... في البداية" و"يُسَلَّم ... في النهاية" الواردتين في مشروع المادة ٢٠ (٥) متسقتان مع النص المعتمد في مشروع المادة ٧٧ (انظر الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/591)، وأن الإشارات يُقصد بها أن تكون توضيحا من أجل تجنب تطبيق مشروع الاتفاقية على الأطراف المنفذة البحرية التي تنقل البضاعة من دولة غير متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة أخرى، ولكن مع حدوث إعادة شحن أثناء الرحلة في ميناء يقع في دولة متعاقدة.

١٤٣ - وأوضح كذلك، في الرد على استفسار آخر أن مشروع الفقرة ٢٠ (٥) يشير إلى "المكان" الذي تُستلم أو تسَلَّم فيه البضاعة وليس إلى "الميناء"، لأن من شأن الإشارة إلى "الميناء" أن تترك فجوة في نطاق الانطباق أثناء بقاء البضاعة في عهد الطرف المنفذ البحري في الحالات التي يستلم فيها الطرف المنفذ البحري البضاعة أو يسلمها خارج منطقة الميناء في موقع داخلي.

١٤٤ - واقترح أن ينظر في نص مشروع الاتفاقية بهدف تبيين الإشارات الأخرى إلى الأطراف المنفذة البحرية، والتأكد مما إذا كان ينبغي أن يستثنى مشروع الفقرة ٢٠ (٥) تطبيق مشروع المادة ٢٠ وحده، أو ما إذا كان ينبغي أن يشير إلى مشروع الاتفاقية بكامله.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٠ (٥):

١٤٥ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُدرج في مشروع الاتفاقية نص مشروع المادة ٢٠ (٥) الوارد في الفقرة ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61؛
- أن تنظر الأمانة في الإشارات الأخرى إلى الطرف المنفذ البحري في مشروع الاتفاقية من أجل ضمان ملاءمة الإشارة إلى عدم انطباق "هذه المادة".

مشروع المادة ٩٤ المتعلق بصحة بعض الاشتراطات التعاقدية

١٤٦ - ذُكر الفريق العامل بمحتوى مشروع المادة ٩٤ الذي يتناول الصبغة الإلزامية لمشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالتزامات ومسؤوليات الناقل أو الطرف المنفذ البحري الواردة في الفقرة ١، والالتزامات والمسؤوليات الواردة في الفقرة ٢ والمتعلقة بالشاحن والمرسل والمرسل إليه والطرف المسيطر والحائز والشاحن المستندي المشار إليه في مشروع المادة ٣٤.

الصبغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 أو تلك الواردة في الوثيقة

A/CN.9/WG.III/WP.61

١٤٧ - نظر الفريق العامل بدايةً في المسألة العامة المتعلقة بما إذا كان يفضل مشروع المادة ٩٤ بنصه الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 أو بنصه الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وذهب الرأي السائد إلى أنه يُقصد لمضمون الصيغتين أن يكون واحداً ولكن صياغة النص الوارد في الفقرة ٤٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 أوضح ومن ثم أفضل.

مشروع الفقرة ٩٤ (٢)

١٤٨ - ذُكر الفريق العامل بمحتوى مشروع الفقرة ٩٤ (٢) الوارد بين معقوفتين في كلتا الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.56 و A/CN.9/WG.III/WP.61، والذي يتناول بشكل محدد الصبغة الإلزامية المحتملة لمشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالتزامات ومسؤوليات الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المشار إليه في مشروع المادة ٣٤. أما المسائل التي أثّرت في هذا السياق لينظر فيها الفريق العامل فتتعلق بما إذا كان يتعين استبقاء نص مشروع الفقرة ٩٤ (٢) برمته أم لا، وإذا كان الأمر كذلك، فهل يتعين حذف عبارة "[أو يزيد]" أو استبقاؤها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب).

١٤٩- واقترح أن يحذف مشروع الفقرة ٩٤ (٢) كليةً إذ رئي أن الأحكام الإلزامية لا تكون، بمقتضى القانون التجاري، ضرورية إلا لحماية أطراف معينة، مثل الأطراف التي لا تكون لديها قوة تفاوضية كافية، وأضيف أن الأطراف المذكورة في مشروع الفقرة ٩٤ (٢) ليست بحاجة إلى مثل تلك الحماية. وذكرت أسباب أخرى لحذف مشروع الفقرة ٩٤ (٢)، كالرأي الداعي إلى تقييم مدى ضرورة الأحكام الإلزامية لحماية الشاحن والأطراف الأخرى بتناول كل مادة على حدة، وليس بتناول حكم عام كالذي يرد في مشروع الفقرة ٩٤ (٢). وأعرب عن بعض التأييد لهذا الرأي الأخير ولحذف مشروع الفقرة ٩٢ (٢) برمته.

١٥٠- واستمع الفريق العامل أيضا إلى رأي يدعو إلى الاحتفاظ بمشروع الفقرة ٩٤ (٢) وحذف المعقوفتين المحيطتين به، إذ لوحظ أن هذا الحكم يشكل توازنا ملائما مع الحكم المماثل الوارد في مشروع الفقرة ٩٤ (١) والمتعلق بالتزامات ومسؤوليات الناقل. ولوحظ أيضا أن الشاحن والناقل ليسا الوحيدين اللذين يستحقان الحماية بمقتضى مشروع الاتفاقية، بل يستحقها أيضا المرسل إليه، وأنه يجب أن يكون في مقدور المرسل إليه أن يعول على المعايير المتعلقة بالشاحن والناقل المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية، دون أن يواجه خطر الانحراف عنها. ورئي أيضا أن الاحتفاظ ببعض الأحكام الإلزامية في مشروع الاتفاقية يساهم كذلك في كفاءة انسياب عمليات نقل البضائع وسلامتها بوجه عام.

١٥١- وفيما يتعلق بعبارة "[أو يزيد]" الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من مشروع الفقرة ٩٤ (٢)، أعرب عن رأي يدعو إلى حذفها، من الفقرة الفرعية (ب) على الأقل، ما دام من غير الممكن زيادة المستوى الحالي غير المحدود لمسؤولية الشاحن في مشروع الاتفاقية. بيد أنه أعرب أيضا عن رأي مناقض يدعو إلى الاحتفاظ بتلك العبارة في النص وحذف المعقوفتين بغية حماية الشاحن المعرض فعلا للمسؤولية غير المحدودة الناشئة عن التقصير من إمكانية التعرض لمسؤولية كاملة غير محدودة، بسبب الاشتراطات التعاقدية التي تغير معيار التزامات الشاحن من المسؤولية الناشئة عن التقصير إلى المسؤولية الكاملة. وأعرب عن بعض التأييد لكلتا وجهتي النظر المذكورتين.

١٥٢- واقترح أن يُعلق النظر في مشروع الفقرة ٩٤ (٢) إلى حين قيام الفريق العامل بالنظر في مشروع الفقرة ٨ بشأن التزامات الشاحن في وقت لاحق من الدورة. ولئن نُبه إلى أن اتباع هذا المنحى لن يحل جميع المسائل المعلقة فيما يخص مشروع الفقرة ٩٤ (٢)، بما أن مفعولها غير مقصور على الشاحن فحسب، فقد رئي أن استعراض مشروع الفصل ٨ يمكن، مع ذلك، أن يكون مصدر عون في هذا الصدد.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٩٤:

١٥٣ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- إمكانية الاحتفاظ بنص مشروع الفقرة ٩٤ (١) في مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الفقرة ٤٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61؛
- الاحتفاظ مؤقتاً بمشروع الفقرة ٩٤ (٢) كما يرد في الفقرة ٤٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، على أن يستأنف النظر في نصه بعد أن ينظر الفريق العامل في مشروع الفصل ٨ بشأن التزامات الشاحن.

مشروع المادة ٩٥ - قواعد خاصة بشأن عقود الحجم

١٥٤ - ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد طلب إلى اللجنة البحرية الدولية، في دورته السادسة عشرة، إعداد وثيقة توضيحية تتناول كيفية أن معاملة عقود الحجم في مشروع الاتفاقية من أجل زيادة توضيح تبعاتها القانونية والعملية (انظر الفقرتين ٢٢١ و ٢٤٤ من الوثيقة A/CN.9/591) وبأنه جرى إعداد وثيقة كهذه استجابة لذلك الطلب (A/CN.9/WG.III/WP.66). وذُكر الفريق العامل أيضاً بالأعمال التي سبق الاضطلاع بها خلال دورته الخامسة عشرة (انظر الفقرات من ٥٢ إلى ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/576) فيما يتعلق بصياغة الأحكام المتعلقة بعقود الحجم والتي أفضت إلى النص التوفيقي الحالي المعدّ بعناية والوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وأشار أخيراً إلى أن هناك نصاً منقحاً تنقيحاً طفيفاً لأحكام عقود الحجم معروضاً على الفريق العامل للنظر فيه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 (انظر الفقرة ٤٩)، غير أن القصد من النص المنقح تنقيحاً طفيفاً إنما هو تحسين الصياغة فحسب، ما لم يُشر إلى خلاف ذلك (انظر الفقرات من ٤٩ إلى ٦١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61).

مشروع الفقرة ٩٥ (١)

١٥٥ - ورغم الاتفاق العريض الذي توصل إليه الفريق العامل بشأن حرية التعاقد في عقود الحجم أثناء دورته الخامسة عشرة، كُثِر الإعراب عن بعض الشواغل فيما يخص احتمال إساءة استعمال عقود الحجم للخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، ولا سيما في الحالات التي يمكن أن تتعلق فيها عقود الحجم بتبادل تجاري ضخم. وأعرب عن شواغل مثارها أنه يمكن أن يعتبر من باب عدم الاتساق وجود مثل حرية التعاقد الواسعة هذه في الخروج عن

أحكام اتفاقية إلزامية، ورئي أنه سيكون من الأفضل اتباع نهج يقضي عوضاً عن ذلك بوضع قائمة بالأحكام التي يمكن الخروج عنها. وذهب رأي آخر إلى أن المجموعة المؤلفة من الفقرتين ١ و ٥ من مشروع المادة ٩٥ وتعريف عقود الحجم في مشروع المادة ١ عاجلت الشواغل السابقة بشأن توفير حماية كافية للأطراف المتعاقدة. وأعرب عن شاغل إضافي فحواه أنه بالرغم من أن وجود قدر ما من حرية التعاقد أمر مستصوب بوجه عام وأن عقود الحجم بحد ذاتها لا تثير اعتراضاً بالضرورة، فمن الممكن أن لا توفر الفقرة (١) (ب) حماية كافية للأطراف في مثل تلك العقود.

١٥٦- وأعرب عموماً عن تأييد قوي في الفريق العامل لنظام عقود الحجم في مشروع الاتفاقية بوجه عام ولنص مشروع الفقرة ٩٥ (١) بصيغته الجديدة الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. ورئي أن إطار عقود الحجم يتيح توازناً كافياً بين المرونة التجارية الضرورية للخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية في بعض الحالات وبين القيام، مع ذلك، بتوفير الحماية الكافية للأطراف المتعاقدة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٩٥ (١):

١٥٧- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- القبول بمشروع الفقرة ٩٥ (١) بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، سواء من حيث النهج أو من حيث صياغته المحسّنة.

مشروع الفقرة ٩٥ (٤)- الأحكام التي لا يجوز الخروج عنها

١٥٨- انتقل الفريق العامل بعد ذلك إلى النظر في مسألة تتعلق بمدى استصواب تضمين نظام عقود الحجم في مشروع الاتفاقية حكماً يتضمن قائمة بالأحكام الإلزامية القطعية التي لا يجوز الخروج عنها بغض النظر عن أي اتفاق، على النحو المنصوص عليه في مشروع المادة ٩٥ (٤) في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61.

١٥٩- وأثير شاغل فيما يتعلق بتضمين مثل ذلك الحكم في مشروع الاتفاقية، إذ رئي أنه يمكن استخدامه في تفسير مشروع الاتفاقية لاحقاً لإعادة إدخال مفهوم الالتزامات الغالبة الذي جرى تجنبه بعناية لدى صياغة الأحكام. ورئي أن مبدأ الالتزامات الغالبة يمكن أن يستخدم في بعض الولايات القضائية لإبطال أحكام مشروع الاتفاقية المتعلقة بتوزيع المسؤولية عندما تكون أسباب الهلاك أو التلف متعددة، وأن ذلك سيشكل نتيجة غير مرضية

إلى حد كبير. وعلاوة على ذلك، أعرب عن رأي فحواه أن حكماً من قبيل مشروع الفقرة ٩٥ (٤) لن يكون ذا أثر عملي يذكر بصرف النظر عن إدراجه، ما دام ثمة اعتقاد بأنه يتعين أن يتضمن أحكاماً ملزمة بشكل واضح ولا تقبل الخروج عنها. وأبدي رأي آخر يقول بضرورة إتاحة الحرية التعاقدية التامة للأطراف في عقد الحجم، بحيث يكون الالتزام الوحيد الذي لا يمكن الخروج عنه هو المسؤولية عن التصرف بصورة متعمدة وباستهتار.

١٦٠- غير أنه أعرب عن تأييد قوي لإدراج حكم يضع قائمة بالأحكام الإلزامية التي لا يمكن مطلقاً الخروج عنها عملاً بنظام عقود الحجم في مشروع الاتفاقية. وأعرب عن رأي مؤداه أنه حتى وإن كان هنالك خطر إحياء مبدأ الالتزامات الغالبة في إطار مشروع الاتفاقية، فسيكون من الأخطر أن يترك التيقن من قائمة الأحكام الإلزامية القطعية للتفسير القضائي لمشروع الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، اعتُبر أن تضمين حكم من قبيل مشروع الفقرة ٩٥ (٤) يمثل جزءاً مهماً من التوافق العام المقصود به توفير الحماية الكافية للأطراف المتعاقدة بموجب إطار عقود الحجم.

قائمة الأحكام في مشروع الفقرة ٩٥ (٤)

١٦١- نظر الفريق العامل أيضاً في الأحكام التي ينبغي إدراجها ضمن القائمة الواردة في مشروع الفقرة ٩٥ (٤). وأدلي ببعض الآراء التي دعت إلى عدم الاحتفاظ في القائمة الواردة في مشروع الفقرة ٩٥ (٤) إلا بالأحكام التي تتضمن عنصر سياسة عامة أو نظام عام جديراً بالحماية، كالالتزام بالجدارة بالإبحار في مشروع المادة ١٦ والحكم المتعلق بالبضاعة الخطرة في مشروع المادة ٣٣. وأثيرت بعض الشكوك حول ما إذا كان من الملائم أن يُدرج في القائمة الواردة في مشروع الفقرة ٩٥ (٤) التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات الواردة في مشروع المادة ٣٠. وأعرب عن شواغل أخرى بشأن ما إذا كان النص الذي يجيل إلى مشروع المادة ٦٦ قد صيغ بأكثر قدر مكن من الوضوح. ولئن رئي أنه ينبغي ألا يكون باستطاعة الأطراف التنصل من المسؤولية عن الأفعال المتعمدة، فإن بيان هذا الحظر غير واضح في نص مشروع الفقرة ٩٥ (٤)، وقد يحتاج إلى صياغة مصقولة. وقدمت بعض الاقتراحات الداعية إلى توسيع قائمة الأحكام الواردة في مشروع الفقرة ٩٥ (٤)، بتضمينها مشاريع المواد ١١ و١٣ و١٤ (١) و١٧ على سبيل المثال. وأخيراً، كان ثمة تأييد للرأي الداعي إلى الاحتفاظ بجميع الإشارات المرجعية الواردة حالياً في مشروع الفقرة ٩٥ (٤) بصيغتها المبينة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، وحذف الأقواس المعقوفة.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٩٥ (٤):

١٦٢ - بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- الاحتفاظ بنص مشروع الفقرة ٩٥ (٤) في مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61؛
- حذف الأقواس المعقوفة الواردة في مشروع الفقرة ٩٥ (٤) والاحتفاظ بالإشارات المرجعية الواردة فيه؛
- الاحتفاظ بالإشارة إلى مشروع المادة ٦٦ وتوضيحه بشكل كاف.

مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب)

١٦٣ - نظر الفريق العامل في نص مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) المعدّل، بشأن الشروط التي يمكن بمقتضاها للأطراف الثالثة أن توافق على أن تكون ملتزمة بشروط عقد الحجم، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وأوضح أن الجملة الأولى من مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) تهدف إلى إرساء مبدأ مفاده أن الأطراف الثالثة لن تكون ملتزمة بشروط عقد الحجم بمقتضى مشروع الاتفاقية ما لم توافق صراحة على أن تكون ملتزمة بتلك الشروط. وأوضح أيضا أن الجملة الثانية من مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) تتناول مسائل تتصل بإثبات تلك الموافقة الصريحة، وتهدف، على وجه الخصوص، إلى تفادي تفسير قبول وثيقة تتضمن أحكاما موحدة على أنه بمثابة موافقة صريحة على الالتزام بشروط عقد الحجم التي تخرج عن مشروع الاتفاقية.

١٦٤ - وبينما اقترح حذف الجملة الثانية من مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) لكونها غير ضرورية في ضوء الجملة الأولى، فقد أعرب عن تأييد قوي للاحتفاظ بها لأنها توفر ضمانا هامة للأطراف الثالثة بتحديد الاشتراطات الدنيا لتلك الموافقة.

١٦٥ - وردّا على استفسار، أفيد بأن الأطراف الثالثة التي لا تعرب عن موافقتها على أن تكون ملتزمة بشروط عقد الحجم عملا بمشروع المادة ٩٥ ستحصل على حماية بمقتضى النظام العام لمشروع الاتفاقية، ولن تكون ملزمة بشروط عقد الحجم التي تخرج عن مشروع الاتفاقية. وأفيد كذلك بأنه عندما يقيد عقد الحجم مسؤولية الناقل بمبلغ أدنى مما هو محدد في مشروع الاتفاقية مثلا، فلن يكون الطرف الثالث الذي لم يفصح عن موافقته على أن يكون ملتزما بشروط ذلك العقد ملزما بالحد الأدنى الوارد فيه وسيكون بإمكانه أن يسترد كامل مبلغ الخسارة الذي يسمح به الحد الذي ينص عليه مشروع الاتفاقية. واقترح مع ذلك أن

تُدرج صراحة في نص مشروع المادة عواقب عدم وجود موافقة صريحة من الطرف الثالث على شروط عقد الحجم.

١٦٦- وأُعرب عن شواغل من أن الجملة الثانية من مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب)، بشأن شروط التزام الأطراف الثالثة بعقد حجم، يمكن أن تثير صعوبات في التفسير. واقترح أن يبيّن مشروع الحكم الشرطين الواردين فيه. بمزيد من الوضوح، وهما التزام الطرف الأصلي بإبلاغ الطرف الثالث فيما يتعلق بحالات الخروج عن مشروع الاتفاقية؛ وأنه لا يكفي لاستيفاء شرط الموافقة الصريحة إدراج ذلك الشرط في جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل أو في مستند النقل أو في سجل النقل الإلكتروني.

١٦٧- واقترح كذلك ألا يسمح مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) لطرف تسبب في عدم صدور موافقة صريحة من الطرف الثالث، كأن يتخلف مثلاً عن إخطار الطرف الثالث بحالات الخروج عن مشروع الاتفاقية، بأن يستفيد من تخلفه هذا بالتذرع بأحكام مشروع الاتفاقية التي كانت ستستبعد بالخروج. وأوضح كذلك أنه عندما تكون الأطراف في عقد الحجم قد اتفقت مثلاً على حد مسؤولية لهلاك البضاعة أعلى من الحد الوارد في مشروع الاتفاقية، ويكون الناقل قد أغفل إبلاغ الطرف الثالث بذلك الخروج، فلا ينبغي أن يكون باستطاعة الناقل أن يتمسك بالحد الأدنى المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية، بل ينبغي إلزامه بالشروط المتفق عليها في عقد الحجم، رغم الافتقار إلى موافقة الطرف الثالث.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب):

١٦٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن السياسات العامة التي يستند إليها مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب)، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، مقبولة؛
- أن تعد الأمانة صيغة جديدة لمشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) تراعي فيها الآراء المُعرب عنها أعلاه.

مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج)

١٦٩- نظر الفريق العامل بعد ذلك في مدى وجاهة نص مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج)، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، الذي يضع عبء إثبات صحة الخروج عن مشروع الاتفاقية على الطرف الذي يتمسك بالخروج المنصوص عليه في

عقد الحجم. وأوضح أن نطاق مشروع الحكم قد وُسع مقارنة بالحكم ذاته الوارد في الجملة الأخيرة من مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ب) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 بغية توسيع نطاق قاعدة عبء الإثبات لتشمل أي طرف مستفيد من الخروج. وأعرب عن التأييد لنص مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج) الجديد، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج):

١٧٠- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن مشروع الفقرة ٩٥ (٥) (ج)، بصيغته الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، مقبول؛

مشروع المادة ٩٦- أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معيّنة أخرى

١٧١- اقترح أن يُحذف مشروع المادة ٩٦ من مشروع الاتفاقية لأن التجارة في الحيوانات الحية تعتبر تجارة متخصصة تقع عادة خارج نطاق قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. وردًا على ذلك، لوحظ أن الفريق العامل قد سبق أن قرر الإبقاء على مشروع الحكم (انظر الفقرة ١٠٩ من الوثيقة A/CN.9/572). واقترح كذلك إعداد بعض التعديلات الصياغية التي تراعى فيها الاقتراحات الواردة في الفقرات من ٦٣ إلى ٦٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٩٦:

١٧٢- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن مضمون مشروع المادة ٩٦، بصيغته الواردة في الفقرة ٦٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61، مقبول، مع مراعاة أي تعديلات صياغية ضرورية.

التزامات الشاحن - الفصل ٨

١٧٣- ذكّر الفريق العامل بأن آخر مرفقين نظر فيهما في الفصل المتعلق بالتزامات الشاحن من مشروع الاتفاقية كانتا أثناء دورتيه الثالثة عشرة والسادسة عشرة (انظر الفقرات ١١٨ إلى ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/552، والفقرات ١٠٤ إلى ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/591، على التوالي). واستُذكر أيضا أن المقترحات المتعلقة بالتزامات الشاحن قدّمت إلى الفريق

العامل لينظر فيها في دورته الحالية (انظر الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.67 و A/CN.9/WG.III/WP.69).

١٧٤- وافق الفريق العامل على الاقتراح الذي يدعو إلى النظر في التزامات الشاحن استناداً إلى النص المنقح المقترح الوارد في الوثائق المعروضة، تماشياً مع ما رُئي أنه المسائل الأساسية التي لم يبت فيها بعد، وهي:

- (أ) ما إذا كان ينبغي تعديل مشروع المادة ٢٩ بشأن التزام الناقل بمساعدة الشاحن بتزويده بالمعلومات والتعليمات بحيث يصبح من حق الشاحن طلب الحصول على معلومات معقولة، أو يصبح مشروع المادة حكماً عاماً يقوم على التعاون المتبادل بين الشاحن والناقل، وما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بمشروع المادة ١٨ في ضوء ذلك القرار؛
- (ب) ما إذا كان ينبغي توسيع نطاق انطباق مشروع المادة ٢٩ ليشمل الانطباق على مشروع المادة ٣٠ وربما على مشروع المادة ٣٣؛
- (ج) النص بعبارات مناسبة على الالتزام الوارد في مشروع المادة ٣٠ (ب) بشأن امتثال الشاحن للقواعد واللوائح والاشتراطات الأخرى التي تقرّها السلطات؛
- (د) تضمين مشروع الاتفاقية معالجة الأضرار اللاحقة للتأخير من جانب كلا الشاحن والناقل؛ و
- (هـ) أي مسائل إضافية تهم الفريق العامل بشأن التزامات الشاحن.

مشروع المادة ٢٩- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات

١٧٥- علم الفريق العامل أن هناك ثلاثة خيارات لمشروع المادة ٢٩ في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67 مقدّمة إليه لكي ينظر فيها، وهي الخيار ألف والخيار باء والخيار جيم، ونصاً إضافياً لمشروع المادة ٢٩ يرد في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69، وهو مطابق للخيار جيم عدا عنوان الحكم واستخدامه كلمة "cargo" عوضاً عن كلمة "goods".

الخيارات ألف وباء وجيم لمشروع المادة ٢٩

١٧٦- رُئي أن الخيار ألف لا يبدو مختلفا اختلافا جوهريا عن الخيار باء، ومع ذلك لم يكن هناك تأكيد يُذكر في الفريق العامل للخيار ألف المطابق نصه للنص الوارد في الوثيقة .A/CN.9/WG.III/WP.56

١٧٧- وكان الخيار باء هو النص المفضّل لدى عدد من الوفود لأسباب مختلفة. فعلى الرغم من صياغته كحق للشاحن، قيل إنه يعبر بشكل واف عن الفكرة التي حبّدها الفريق العامل في دورته السابقة (انظر A/CN.9/591، الفقرات ١٢١ إلى ١٢٧) من أنه ينبغي لهذا الحكم أن يركّز على التعاون المتبادل بين الشاحن والناقل في توفير المعلومات والانتهاج بنجاح من تنفيذ عقد النقل. ورُئي أن هذا واضح بوجه خاص نظرا إلى الإشارة بالإحالتين في مشروع المادة ٢٩ إلى مشروعَي المادتين ٢٨ و ٣٠ المتضمنتين التزامات الشاحن الأساسية، وهو ما يشير إلى واجب الناقل بأن يزود الشاحن بالمساعدة اللازمة لتمكينه من الوفاء بتلك الالتزامات. واقترح إدراج عبارة "في حدود علم الناقل ووفقا لما قد يحدّده الشاحن" في الخيار باء بعد كلمة "معلومات". وكان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأن الاشتراط على الناقل بتوفير المعلومات، الوارد في الخيار باء، ينبغي أن يكون محدودا نوعاً ما، ولكن رُئي أن إدراج النص المقترح قد يجعل من السهل جدا على الناقل أن يمتنع عن مساعدة الشاحن من حيث توفير المعلومات الضرورية.

١٧٨- وكان هناك تأكيد أيضا للخيار جيم لمشروع المادة ٢٩. ورُئي في معرض ذلك أن الخيار جيم حكم أكثر عمومية ويعبر على نحو أفضل عن الرأي الذي حبّده الفريق العامل في دورته الأخيرة مثلما شرح في الفقرة أعلاه. وأعرب عن بعض القلق بشأن مفهوم "حسن النية" المنصوص عليه في الخيار جيم، إذ رُئي أنه وإن كان هذا المفهوم مألوفا في بعض النظم القانونية فقد يعتبر وعظيما فحسب في غيرها.

١٧٩- ومع ذلك، رُئي أيضا أن الخيارين باء وجيم لا يختلفان اختلافا جوهريا، ورأى البعض أن من الصعب تفضيل واحد على الآخر. وسُلم عموما بأن الخيار جيم أوسع وأعمّ من الخيار باء، ولكن أعرب عن الخشية من أن تكون المسؤولية التي ينص عليها الخيار جيم عامة وبسيطة بدرجة لا يتحدّد معها أي حق أو التزام قانوني بقدر كاف. ورُئي أن الخيار باء يفي بهذه المهمة على نحو أفضل وأنه يمثل حلا وسطا بين النص على التزامات ثابتة والمسؤولية العامة لكلا الطرفين بالتعاون. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن الآراء بأنه إذا لم يقبل الفريق العامل بوضع قيد محدّد على المعلومات التي يتعيّن على الناقل الحصول عليها

وفقا للخيار باء، أو إذا حُذفت الإشارة في الخيار باء إلى مشروع المادة ٣٠ (انظر الفقرات من ١٨٤ إلى ١٨٦ أدناه)، يكون الخيار جيم عندئذ النص الأفضل للمادة ٢٩.

١٨٠- وأشير إلى أنه نظرا لأهمية التزام كلا الشاحن والناقل بالتعاون على توفير المعلومات اللازمة لتنفيذ عقد النقل، قد يكون من الأفضل زيادة إبراز ذلك الالتزام في مشروع هذا الفصل. ورئي أنه قد يكون من الممكن إنجاز ذلك عن طريق إدراج مضمون مشروع المادة ٢٩ في مشروع الفقرة ٢٨ (١). وقُدّم اقتراح آخر يتعلق بالصياغة يدعو إلى توسيع نطاق الإشارة الحالية في الخيار جيم إلى "المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة ونقل البضاعة بأمان" إذ قد تفسّر تفسيراً ضيقاً جداً على أنها لا تشير إلا إلى مشروعين ٣٠ (أ) و(ب) (انظر الفقرتين ١٨٣ و ١٨٤ أدناه).

١٨١- ورئي إضافة إلى ما تقدم أن مشروع المادة ٣١ هو أساس مسؤولية الشاحن وأنه ما دام هذا الحكم الأساسي يطبّق معيار المسؤولية عن الخطأ على الشاحن للإخلال بالتزاماته بموجب مشروعين المادتين ٢٨ و ٣٠، فلا لزوم لمشروع المادة ٢٩ وينبغي حذفه. ولئن لم يحظ الحذف الكامل لمشروع المادة ٢٩ بالتأييد، فقد كان هناك تأييد قوي للرأي القائل بأن المناقشة في الفريق العامل بشأن مشروعين المادتين ٢٩ و ٣٠ إنما تتوقف على تضمّن مشروع المادة ٣١ معياراً مناسباً للمسؤولية عن الخطأ فيما يتعلق بالتزامات الشاحن. ولوحظ فضلاً عن ذلك أن مشروع الفقرة ١٧ (٣) (ح) له صلة بالمناقشة الجارية لأنه يعني الناقل من كل مسؤوليته أو من جزء منها إذا استطاع أن يثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها ناجم عن فعل أو إغفال من جانب الشاحن.

الإحالة في مشروع المادة ٢٩ إلى مشروع المادة ٣٠

١٨٢- اقترح توسيع نطاق مشروع المادة ٢٩ ليشمل الإحالة إلى مشروع المادة ٣٠ وربما إلى مشروع الفقرة ٣٣ (٢). ورئي أنه قد يكون من الصعب تقييد النص الفعلي لمشروع المادة ٣٠ من خلال صيغة محدّدة، بل إن إخضاع هذا الحكم للالتزامات المتبادلة المنصوص عليها في مشروع المادة ٢٩ من شأنه أن يكون أسلوباً مناسباً للحد من نطاق التزامات الشاحن في مشروع المادة ٣٠.

١٨٣- وأبدت بعض الشكوك في مدى وجهة إدراج إحالة في مشروع المادة ٢٩ إلى مشروع المادة ٣٠. ورئي في هذا الصدد أن الإحالة الواردة في مشروع المادة ٢٩ إلى مشروع المادة ٢٨ إحالة مناسبة لأن القصد من مشروع المادة ٢٩ هو تزويد الشاحن بأي مساعدة لازمة من حيث تلقي المعلومات من الناقل لكي يتمكن من الوفاء بالتزامه بإعداد

البضاعة على النحو الواجب للنقل. ورئي أن التزامات الشاحن المنصوص عليها في مشروع المادة ٣٠ إنما تتعلق بمعلومات تقع عموماً، إن لم يكن حصراً، في ساحة الشاحن وبالتالي، لا يستطيع الناقل المساعدة في الحصول على هذه المعلومات. ولوحظ بوجه خاص أن الفقرتين (أ) و(ج) من مشروع المادة ٣٠ تشيران إلى مناولة البضاعة وإلى خصائصها، ورئي أن هذين أمران لا يستطيع الناقل أن يقدم فيهما مساعدة تذكر. وكان هناك بعض التأييد لذلك الرأي.

١٨٤- ومع ذلك، أثبتت بعض الشواغل بخصوص فقرات معينة في مشروع المادة ٣٠. وأعرب عن بعض التأييد لإدراج الفقرة (أ) في مشروع المادة ٢٩، ولكن التأييد كان أقوى لإدراج إشارة إلى مشروع الفقرة ٣٠ (ب) فقط. ورئي أنه ما من شك في أن الإشارة الواردة في الفقرة (ب) إلى "النقل المعتزم" تقضي بأن يوفر الناقل للشاحن بعض المعلومات لتمكينه من أداء واجباته بمقتضى تلك الفقرة. وأعرب عن الخشية من أن يؤدي إدراج إشارة في مشروع المادة ٢٩ إلى مشروع الفقرة ٣٠ (ب) إلى تنظيم الاشتراط الوارد في الفقرة (ب)، تنظيمًا مفرطًا بقدر يمكن أن يفضي إلى الدوران في حلقة مفرغة من تبادل الشاحن والناقل اللوم على التقصير في توفير المعلومات اللازمة. وأشار إلى أن هذا المثال، على وجه الخصوص، يبين أن الصيغة الأعم لمشروع المادة ٢٩ المستخدمة في الخيار جيم أعلاه (انظر الفقرتين ١٧٩ و ١٨٠ أعلاه) هي أفضل من الصيغة المستخدمة في الخيار باء لمنع نشوء صعوبات من هذا القبيل من جراء الإفراط في التفصيل.

الاحتفاظ. مشروع المادة ١٨

١٨٥- رئي أن بت الفريق العامل في مسألة اختيار صيغة الخيار ألف أم باء أم جيم لمشروع المادة ٢٩، إنما يتصل إلى حد ما بما سيقدره من الاحتفاظ أو عدم الاحتفاظ. مشروع المادة ١٨ في نص مشروع الاتفاقية. ولكن جرى التذكير بأن الفريق العامل قرر في دورته الأخيرة حذف مشروع المادة ١٨، ريثما يتلقى تعليمات من بعض الوفود (انظر الفقرات من ١٨٤ إلى ١٨٧ من الوثيقة A/CN.9/591). واقترح على الفريق العامل، إذا ما قرّر الاحتفاظ بالحكم العام الوارد في الخيار جيم من مشروع المادة ٢٩، أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن يحتفظ بالصيغة الأكثر تفصيلاً لمسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات المبينة في مشروع المادة ١٨، ولكن الفريق العامل قرر مع ذلك أن يحذف مشروع المادة ١٨ من مشروع الاتفاقية.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بخصوص مشروعَي المادتين ٢٩ و ١٨:

١٨٦- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُطلب إلى الأمانة تنقيح نص مشروع المادة ٢٩ بالاستناد إلى النهج المتبع في الخيار جيم الوارد في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67، مع إجراء بعض التعديلات في الصياغة لمراعاة الشواغل التي أُعرب عنها في المناقشة المعروضة أعلاه؛

- أن يُحذف مشروع المادة ١٨ من نص مشروع الاتفاقية.

مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

١٨٧- ذكّر الفريق العامل بأن ثلاثة نصوص بديلة من مشروع الفقرة ٣٠ (ب) قد قُدّمت لكي ينظر فيها: هي الخياران ألف وباء الواردان في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67، والصيغة المعروضة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69. وأُوضح أن الخيار ألف هو نص مشروع الفقرة (ب) بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، وأن النص الوارد في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69 يختلف قليلاً عن نص الخيار باء سواء في فاتحة مشروع المادة ٣٠ أو في نص الفقرة (ب) نفسها.

فاتحة مشروع المادة ٣٠

١٨٨- أُوضح أن نص فاتحة مشروع المادة ٣٠، الوارد في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69، يتضمن بعد كلمة "المستندات" عبارة "ذات الصلة بالبضاعة". وكان هناك استحسان عام لإدراج تلك العبارة في فاتحة مشروع المادة ٣٠، لأنهما تجعل الالتزامات الواردة فيها أكثر تحديداً وأنسب من حيث النطاق.

نص مشروع الفقرة ٣٠ (ب)

١٨٩- أُعرب عن بعض التفضيل للخيار ألف من مشروع الفقرة ٣٠ (ب)، لأنه يقدّم نهجاً بسيطاً في صياغة حكم قيل إنه قد يصبح شديد التعقيد لو زيد تفصيلاً ولكن رئي أن الخيار ألف شديد العمومية والغموض، وأنه يحتاج إلى مزيد من التفصيل لكي يحدد بما يناسب من الدقة التزامات الشاحن بتوفير المعلومات.

١٩٠- وأوضح أنه في حين أن النص على مسؤولية الشاحن عن الخطأ، على النحو الوارد في مشروع المادة ٣١، يساعد على توضيح نطاق التزامات الشاحن في مشروع المادة ٣٠، يرى أنه ينبغي أيضا زيادة صقل مشروع الفقرة ٣٠ (ب). وأوضح كذلك أن نص مشروع الفقرة ٣٠ (ب) بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69، يُقصد التحديد بدقيق العبارة أن المعلومات التي تطلب من الشاحن امتثالا للقواعد واللوائح التنظيمية التي تطبقها السلطات الحكومية، إنما تطلب على الأرجح في حالتين بديلتين: إما أن يكون الشاحن ملزما بتقديمها بمقتضى القانون الواجب التطبيق، وإما أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بماهية المعلومات المطلوبة. ورئي فضلا عن ذلك أن الشاحن لن يكون ملزما بتوفير المعلومات إذا كانت متاحة للناقل على نحو معقول.

١٩١- ولئن أعرب عن التأييد العام للنص الأكثر تفصيلا المستخدم في مشروع الفقرة ٣٠ (ب)، الوارد في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69، فقد أثبتت بعض الشواغل بشأن بنيتها. ورئي أنه إذا كان القصد بعبارة "القانون المعمول به" الواردة في مشروع الفقرة الفرعية ١، الإشارة إلى القواعد الإلزامية في القانون العام، فلا ينبغي إدراج هذا النص كخيار بديل للفقرة الفرعية ٢، لأن قواعد القانون العام تسري سواء ذكرت أو لم تذكر في مشروع الاتفاقية. كذلك أثبتت تساؤلات بشأن الحالات المتوخاة وفقا لمشروع الفقرة الفرعية ١. وأوضح ردا على ذلك أن القصد من هذه الفقرة الفرعية هو تلبية احتياجات أمنية معينة، على سبيل المثال، كالاحتياجات التي تقتضي أن يقدم الناقل إلى السلطات الجمركية في البلد المعني قبل أربع وعشرين ساعة من تحميل السفينة بالبضائع المصدرة إلى ذلك البلد، بيانات الشحنة التي يتعين الحصول عليها من الشاحن.

١٩٢- وأثرت أيضا عدّة مسائل صياغية بخصوص نص مشروع الفقرة ٣٠ (ب)، بصيغته الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69. واعترض على استخدام عبارة "السلطات الحكومية" باعتبارها ضيقة أكثر من اللازم، ورئي أن من الأنسب استخدام عبارة مختلفة مثل "السلطات المحلية" أو "السلطات العامة" أو مجرد "السلطات". واعترض أيضا على الإشارة المحددة إلى "القواعد واللوائح"، ورئي أنه قد يكون من الضروري إعادة النظر في ذلك النص. وأبدت فضلا عن ذلك عدة اعتراضات على استخدام عبارة "القانون المعمول به"، إذ رئي أنه يمكن أن يُقال بصددها إنها تشير إلى قانون عقد النقل، أو إلى قواعد القانون العام، وأشير إلى إمكانية تحقيق قدر أكبر من الوضوح، ربما بحذف هذه العبارة بأكملها. وأثير تساؤل عن مدى وجهة استخدام عبارة "... يشترط على الشاحن بمقتضى القانون المعمول به" لأن من المستبعد أن ينص أي قانون على الطرف المطالب بتقديم المعلومات

المقصودة. واقتُرح فضلا عن ذلك الاستعاضة عن عبارة "... قد أبلغ الشاحن في وقت مناسب" بعبارة "قد أخطر الشاحن في وقت مناسب"، وإدراج إشارة إلى الرحلة المعتمدة، تماشيا مع النص الوارد في البديل ألف.

١٩٣- وإضافة إلى ما تقدم، وفي ضوء المناقشة المبينة أعلاه التي جرت في الفريق العامل، أكدت عدّة وفود مجدداً أهمية الاحتفاظ بنظام مسؤولية الشاحن عن الخطأ وفقاً لمشروع المادة ٣١.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٣٠ (ب):

١٩٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يستند نص مشروع الفقرة ٣٠ (ب) إلى النص الوارد في الفقرة ٦ من الوثيقة

A/CN.9/WG.III/WP.69؛

- أن يُطلب إلى الأمانة إدخال التعديلات اللازمة على النص في ضوء الشواغل التي أثيرت في الفقرات الواردة أعلاه.

مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة

اقتضاء التزام مماثل للالتزام الوارد في مشروع المادة ٢٩

١٩٥- ذُكر الفريق العامل بأن شواغل أثيرت أثناء دورته السادسة عشرة حيال ما إذا كانت الفقرة الواردة في المادة ٣٣ والتي تتناول إلزام الشاحن بأن يضع علامة أو بطاقة على البضاعة الخطرة وفقاً للقواعد المحلية الواجبة التطبيق على مرحلة النقل قد تضع عبئاً ثقيلاً جداً على عاتق الشاحن إذا لم يكن على علم بالرحلة المعتمدة (انظر الوثيقة A/CN.9/591، الفقرة ١٦٣). وأشار في ذلك الحين إلى أنه قد يكون من المستصوب إلزام الناقل بتزويد الشاحن بالمعلومات اللازمة لتمكينه من الوفاء بالتزاماته عملاً بمشروع المادة ٣٣. واقتُرح أن يدرج في هذا الحكم مشروع الفقرة الجديدة ٣٣ (٤) الوارد في الفقرة ٣١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67، من أجل تبديد تلك الشواغل.

١٩٦- وفي ضوء القرار الذي اتخذته الفريق العامل بتنقيح الخيار جيم لمشروع المادة ٢٩ استناداً إلى التزام عام بالتعاون المتبادل بين الشاحن والناقل (انظر الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67)، قيل إن نص مشروع الفقرة ٣٣ (٤) قد لا يكون مناسباً، لأن القصد من ذلك النص هو تجسيد الالتزامات الأكثر تحديداً الواردة في الخيار باء من مشروع

المادة ٢٩. وكان هناك تأييد عام في الفريق العامل للرأي القائل بأن صياغة نص على نحو مناسب استنادا إلى النهج المتبع في الخيار جيم لمشروع المادة ٢٩ سوف تعني عن إدراج مشروع الفقرة ٣٣ (٤).

١٩٧- بيد أنه أعرب عن شيء من القلق لأن مشروع الفقرة الفرعية ٣٠ (ب) '٢' بشأن التزام الناقل بإبلاغ الشاحن في وقت مناسب بما يحتاج إليه من معلومات (بالصيغة الواردة في الفقرة ٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69) ما زال يُعتبر ضروريا رغم اعتماد حكم على غرار الخيار جيم لمشروع المادة ٢٩، ولذلك يرى أنه قد يلزم أيضا مزيد من التوضيح للالتزام المنصوص عليه في مشروع المادة ٣٣. وعلى ضوء هذا الاحتمال اقترح إدراج مشروع الفقرة ٣٣ (٤) في النص بين معقوفتين كي ينظر فيه الفريق العامل مستقبلا، أو كبديل لذلك، أن يُدرج في الفقرة المناسبة من مشروع المادة ٣٠ (ب) شرط ما على غرار مشروع الفقرة ٣٠ (ب) يحدّ من التزام الشاحن. وردّا على تلك الشواغل، قيل إن نص مشروع الفقرة ٣٠ (ب) هو التزام أوسع نطاقا بكثير من الالتزام الوارد في مشروع المادة ٣٣، وأنه يلزم من ثم إخضاعه لشرط أكثر تحديدا، لا الاكتفاء بالتعويل على الالتزام العام بالتعاون المتبادل المنصوص عليه في الخيار جيم من مشروع المادة ٢٩.

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع الفقرة ٣٣ (٤):

١٩٨- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- سيكون مشروع الفقرة ٣٣ (٤) غير ضروري ويمكن حذفه، شريطة أن يكون النص المعادة صياغته لمشروع المادة ٢٩ استنادا إلى النهج المقتبس من الخيار جيم (الوارد في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67) كافيا لتبديد الشواغل المُعرب عنها إزاء تبادل تقديم المعلومات اللازمة، لوفاء الشاحن بالتزاماته المنصوص عليها في مشروع المادة ٣٣.

مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن: التأخر

١٩٩- ذُكر بأن آخر مرة نظر فيها الفريق العامل في مسؤولية الشاحن عن التأخر كانت أثناء دورته السادسة عشرة (انظر الفقرات ١٣٣ و ١٤٣ إلى ١٤٧ من الوثيقة A/CN.9/591)، وبأن مقترحات خطية بشأن هذا الموضوع قد قُدّمت لكي ينظر فيها الفريق العامل (انظر الفقرة ٢٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.67، والفقرات ٨ إلى ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/

WP.69). وأشير إلى أن التأخر مسألة هامة معلقة في الفصل الخاص بالتزامات الشاحن، نظرا لما تثيره من مشاكل معقدة.

٢٠٠- وكان هناك تأييد في الفريق العامل للاحتفاظ بأحكام مشروع الاتفاقية التي تتناول مسؤولية الناقل والشاحن عن التأخر. وأشير إلى أن تلك الأحكام، التي لم ترد في الصكوك السابقة مثل قواعد لاهاي، سوف تساهم مساهمة هامة في تحديث قانون النقل. وذكر أيضا بأن دقة المواعيد لها أهمية كبرى في النقل بالخطوط الملاحية المنتظمة وفي الترتيبات اللوجستية العصرية في عالم التجارة. وأشير أيضا إلى أنه ينبغي حماية الأشخاص الآخرين في هذه المعاملات، وخصوصا المرسل إليه، من أي خسائر يتسبب فيها الشاحن أو الناقل. وأشير إلى أن الفريق العامل قد أكمل النظر في مسؤولية الناقل عن التأخر في دورته الثالثة عشرة (انظر الفقرات ١٨ إلى ٣١ من الوثيقة A/CN.9/552)، وأن تلك المسؤولية تنظمها أحكام مشروع المادة ٢٢، باستثناء حدود تلك المسؤولية، التي يتناولها مشروع المادة ٦٥ في الفصل المتعلق بحدود المسؤولية. وبناء عليه، دعي الفريق العامل الى الامتناع عن إعادة فتح باب المناقشة حول مشروع تلك المادة.

٢٠١- وكانت هناك مع ذلك اعتراضات قوية على إدراج الأضرار الاستتباعية المترتبة على التأخر لكل من الشاحن والناقلين في مشروع الاتفاقية. وأشير إلى أن إدراج ذلك قد يعرض الشاحن لمسؤوليات ضخمة لا حدود لها. وأوضح، على سبيل المثال، أن عجز الشاحن عن تقديم مستند قد يحول دون تفريغ حاوية واحدة معبأة ببضائع ضئيلة القيمة، وقد يحول ذلك بدوره دون وصول السفينة المحملة بالحاويات بكاملها إلى ميناء مقصدها وتفريغها. وأضيف أنه في هذه الحالة بينما تقول دواعي الإنصاف إنه ينبغي أن يتمكن الناقل من استرداد تعويضات من ذلك الشاحن عن أضرار التأخر الذي كان الناقل مسؤولا عنه تجاه شاحنين آخرين أصحاب حاويات على متن السفينة، إذا اعتبر الشاحن مسؤولا مسؤولية كاملة تجاه الناقل عن جميع الأضرار التي سببها تأخيره السفينة، لأمكن أن تكون لمسؤوليته لا آثار مالية مدمرة فحسب بل أن تكون غير قابلة للتأمين أيضا. وأضيف أن الصعوبات المحدقة بإنشاء حد معقول ومنطقي للمسؤولية يمكن تطبيقه على مسؤولية الشاحن عن أضرار بسبب التأخر، إضافة إلى نظام للمسؤولية يسمح بإمكانية التأمين ضد الأخطار المحتملة المرتبطة بالأضرار الناجمة عن التأخر، تؤيد حذف المسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن من مشروع الاتفاقية. وأشير أيضا إلى أنه بغية ضمان الإنصاف والتوازن في مشروع الاتفاقية ينبغي أيضا إزالة المسؤولية عن الأضرار الاستتباعية الناجمة عن التأخر من مسؤولية الناقل تجاه الشاحن، باستثناء ما قد يتفق عليه صراحة الطرفان في الشحنة، حيث إن جعل الناقلين

مسؤولين تجاه الشاحنين عن التأخر يعرضهم لمسؤوليات محتملة كبرى، مثل جعل الشاحنين مسؤولين تجاه الناقلين.

٢٠٢- وقيل علاوة على ذلك إنه بغية الحفاظ على توازن منصف في مشروع الاتفاقية يلزم إدراج حكم مقابل ينشئ مسؤولية على الشاحن الذي يتسبب في التأخر ويعرض الناقل لخسائر ناجمة عن مطالبات ضده بسبب التأخر من شاحنين آخرين، وبما أن مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن التأخر ستكون محدودة، ينبغي أن تكون مسؤولية الشاحن هذه حاضعة هي الأخرى لحد معقول. ولكن أضيف أنه ثبت أن محاولات وضع حد مقبول لمسؤولية الشاحن عن الأضرار الناجمة عن التأخر مهمة عسيرة للغاية، حيث إن الحد المستند إلى أجرة النقل التي يدفعها الشاحن المخطئ يعتبره متعهدو النقل حداً منخفضاً بدرجة غير معقولة، بينما يرى متعهدو الشحن أن الصيغ الأخرى، مثل المسؤولية الكاملة عن الأضرار المترتبة على التأخر تجاه جميع الشاحنين الآخرين على متن السفينة، مرتفعة بدرجة غير معقولة. وأشار أيضاً إلى أنه ينبغي حماية الناقل بقدر كاف من أي خسائر يتكبدها جراء أضرار التأخر الذي يسببه الشاحن، وإن كان من الجائز أن تكون المسؤولية الناجمة عن ذلك على شاحن واحد كبيرة. واستنتج أن الحل العادل الوحيد لهذه المعضلة هو إزالة مفهوم المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التأخر من مشروع الاتفاقية بالنسبة للشاحنين، وما لم يتفق في عقد النقل أو عقد الحجم على تاريخ مؤكد لتسليم الشحنة، فبالنسبة للناقلين أيضاً. واقترح لذلك تعديل مشروع المادة ٢٢ بحيث تُبين أن مسؤولية الناقل عن أي خسارة اقتصادية بسبب التأخر تكون قاصرة على الحالات التي يكون الناقل قد وافق فيها على تلك المسؤولية.

٢٠٣- واستذكر أنه جرى تقديم صيغة مقترحة إلى الفريق العامل (انظر الفقرات ٨ إلى ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69)، تعفي الشاحن من أي مسؤولية عن الأضرار الاستتباعية الناجمة عن التأخر وتجعل مسؤولية الناقل محدودة وفقاً لذلك. وأوضح أن من الممكن التوصل إلى هذه النتيجة بتعديل وحذف كل الإشارات في مشروع الاتفاقية إلى التأخر وإدراج مشروع مادة جديدة بالرقم ٣٦ مكرراً (انظر الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69) يحول نطاقها دون إمكانية تفسير عبارة "تلف البضاعة أو هلاكها" في إطار مشروع الاتفاقية على أنه يشمل الضرر أو الخسارة الناجمين عن التأخر غير الضرر المادي أو الخسارة المادية. وأوضح، رداً على استفسار، أن الأضرار الاستتباعية الناجمة عن التأخر التي لا تعوّض بموجب النص المقترح لمشروع الاتفاقية تشمل أضرار الخسارة الاقتصادية الخالصة كما تشمل الأضرار التي يمكن القول بأنها ناجمة عن خسارة اقتصادية

جزئية، مثل تقلب أسعار السوق خلال الفترة التي يحدث فيها التأخر، على سبيل المثال. وأوضح فضلا عن ذلك أن الناقل والشاحن أيضا سيظلان مسؤولين عن الهلاك أو التلف المادي الذي يصيب البضاعة بموجب مشروع المادة ١٧، وكذلك في الحالات التي يكون الطرفان قد أبرما فيها اتفاقا صريحا بشأن موعد تسليم البضاعة.

٢٠٤- وأشير ردا على ذلك إلى أن النهج المقترح سيكون بمثابة حرمان الأطراف من أي انتصاف قد يكون متاحا بموجب القانون الوطني لتعويض الخسارة الاقتصادية. وأشير بالتالي، مع الإعراب عن التأييد للشواغل المتعلقة بصعوبة صياغة نص مرض، إلى أن الحل المثالي لمعالجة المسؤولية عن التأخر بموجب مشروع الاتفاقية لا يتمثل في وضع حدود لمسؤولية الناقل هذه بل في ترك هذا الأمر للقانون الوطني في كل أنواع الخسارة الناجمة عن التأخر. وأشير أيضا إلى أنه لكي تستبعد تماما أي مطالبات بالتعويض عن الخسارة الاقتصادية بموجب النص المقترح، قد لا يكون كافيا الاقتصر على إزالة الإشارات إلى "التأخر" الواردة في مشروع الاتفاقية، بل قد يكون من الضروري أيضا إدراج حكم يمنع أي مطالبة من الناقل ضد الشاحن في هذا الصدد. واقترح من حيث الصيغة استلهم مشروع حكم كهذا من مشروع المادة ٤، وهو ما يقتضي بعض التعديل في صيغة مشروع المادة ٣٦ مكررا الوارد في الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.69.

٢٠٥- ونظر الفريق العامل باستفاضة في الاقتراحات الواردة أعلاه. وأشير أيضا إلى أن ترك قواعد المسؤولية عن التأخر للقانون الوطني لا يؤدي فحسب إلى عدم توحيد القانون المتعلق بهذه المسألة، بل يعمل أيضا على إدامة الممارسة الحالية المجحفة التي يقوم فيها الناقل بتضمين سند الشحن شروطا تعفيه من المسؤولية عن الأضرار الاقتصادية الناجمة عن التأخر، بينما لا يملك الشاحن أي ضمان مقابل لذلك. وأشير أيضا إلى أن من المستصوب تحقيق أكبر قدر من التوحيد في القانون المتعلق بهذه المسألة، لأن من شأن ذلك أن يؤدي ليس فحسب إلى تحسين إمكانية التنبؤ في مجال القانون بل إلى تحسين إمكانية التأمين من المخاطر أيضا، في حين أن ترك هذه المسألة للنظم القانونية المحلية المختلفة يتنافى مع هذين الهدفين. ورئي أيضا أنه لا حاجة إلى النظر في آن واحد في مسؤوليات الناقل والشاحن عن التأخر، لأن مسؤولية الناقل عن التأخر تتصل بالتزامه الرئيسي بتسليم البضاعة، في حين أن مسؤولية الشاحن عن التأخر إنما تتصل بالتزامات ثانوية في الشيء نفسه. وقيل أيضا إنه ينبغي عدم نبذ التأخر بسهولة كأساس للمسؤولية رغم المشاكل التي تكنفه. فعلى سبيل المثال، قد تكون مسؤولية الشاحن عن التأخر محدودة، إذ يرجح أن تكون قائمة على الخطأ، ويقع عبء الإثبات على عاتق المطالب وفقا للقواعد العادية، وقد يخضع هذا الإجراء لفترة تقادم وجيزة، ربما سنة

واحدة. وقيل أيضا، في معرض تأييد وجود حكم في مشروع الاتفاقية يعالج المسؤولية عن التأخر، إن إيجاد حل عادل لوضع حدود للمسؤولية عن التأخر ليس أمرا مستحيلا وإن يكن شاقا، فالواقع أن بعض التشريعات المحلية تتضمن قواعد متعلقة بمسؤولية الشاحن عن التأخر وهي، على سبيل المثال، محدودة ارتباطا بوزن البضاعة المشحونة. وأضيف أن من الممكن في إطار نهج بديل ربط حدود مسؤولية الشاحن عن التأخر بأجرة النقل المدفوعة، وإن يكن في هذا النهج بعض المشاكل التي نُبّه إليها، كالحالة التي يكون فيها المقياس هو أجرة النقل المدفوعة عن حاوية تحمل بضاعة منخفضة القيمة وقد أحرّت هذه الحاوية وصول حاويات أخرى تحمل بضائع ذات قيمة عالية جدا. ورئي أن من الممكن إدراج قاعدة بشأن مسؤولية الناقل عن التأخير حتى وإن لم توجد قاعدة بشأن مسؤولية الشاحن عن التأخير.

٢٠٦- وردا على ذلك، رئي أنه على الرغم من أن التوحيد القانوني هو نتيجة مستحسنة بكل تأكيد، فإمكانية التأمين من المخاطر لا تتوقف على اتساق القاعدة بل على وضع حدود لمقدار المسؤولية. ودُعي الفريق العامل إلى عدم الإنجاس في تقدير مدى صعوبة تلك المهمة. وبمحا عن حل ممكن، دُعي الفريق العامل إلى النظر في أنواع الضرر التي يمكن إدراجها في نظام للمسؤولية عن التأخر في إطار مشروع الاتفاقية. وقيل في هذا الصدد إنه وإن كان من الممكن دائما تعويض الضرر المادي، فالتعويض عن الخسارة الاقتصادية الخاصة والتعويض عن الخسارة الاقتصادية الجزئية العائدة إلى التغيرات السوقية في قيمة البضاعة أثناء فترة التأخر، ينبغي أن يقع خارج نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. واقترح أن يسمح للأطراف، من خلال ممارستها حريتها التعاقدية، بالخروج على مشروع المادة ٢٢، المتعلقة بمسؤولية الناقل عن التأخر، وذلك من حيث اتصالها بالأضرار المتعلقة بالخسارة الاقتصادية. وأوضح أنه بموجب حكم من هذا القبيل يكون الناقل مسؤولا عن التأخر ما لم يكن هناك اتفاق تعاقدى على خلاف ذلك. ولكن أثّرت بعض المخاوف من أنه، رهنا بالصيغة النهائية لمشروع المادة ٩٤، يمكن أن تستخدم حرية التعاقد هذه أيضا لزيادة مسؤولية الشاحن عن التأخر، وأن مثل هذه النتيجة تتنافى مع النطاق المتوخى لمشروع هذا الحكم.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن المسؤولية عن التأخر:

٢٠٧- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل ما يلي:

- مواصلة النظر في المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية في دورة مقبلة، بعد النظر في المسائل المعروضة؛

- التشجيع بقوة على تقديم ملاحظات ومقترحات خطية بشأن هذه المسألة لكي ينظر فيها في دورته القادمة؛
- تعليق النظر في أي قضايا أخرى تهم الفريق العامل فيما يتعلق بالالتزامات الشاحن، إلى حين النظر مستقبلاً في مسألة التأخر.

اقتراح بشأن سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى

٢٠٨- ذُكر الفريق العامل بأن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68 تشمل اقتراحاً يتضمن مشروع الاتفاقية أحكاماً بشأن سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى. وقيل إنه رغم أن المخطط الكامل لمشروع الاتفاقية يركز فحسب على مستندات النقل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية، ففي الممارسة الفعلية يُستخدم نوع آخر من مستندات النقل تقع خصائصه بين الفئتين المذكورتين، ألا وهو سند الشحن المرسل إلى شخص مُسمّى. ولوحظ أن استخدام هذا المستند شائع في بعض النظم القانونية، وإن عُرف بأسماء مختلفة حسب الولاية القضائية، وأنه يخضع لقواعد متباينة حتى في نفس الولاية القضائية أحياناً. وعلاوة على ذلك فإنه رغم الاعتقاد بأن الإطار القانوني الذي أُرسي في مشروع الاتفاقية يجعل من إدراج سند الشحن المرسل إلى شخص مُسمّى أمراً لا داعي له، فقد رُئي أنه ينبغي إدراج حكم ما لتناول تلك السندات في مشروع الاتفاقية، إذ لا يمكن التوقع بأن تتغير الممارسة التجارية فورَ دخول أي نظام جديد حيّز التنفيذ. واتفق الفريق العامل على أن يقصر نظره في هذا الاقتراح في دورته الحالية على المسألتين الرئيسيتين المتعلقتين. بما إذا كان يتعين إدراج مثل تلك الأحكام في مشروع الاتفاقية، وبكيفية تعريف سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى، على أن تُناقش المسائل الأخرى في المستقبل.

هل ينبغي إدراج سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى؟

٢٠٩- رُئي أنه إذا كان يُعتقد أن إطار مشروع الاتفاقية ينبغي أن يشمل جميع الأنواع الضرورية من المستندات، فإن إفساح المجال لهذا المستند المتوسط غير الاعتيادي ذي الخصائص الغامضة يمكن أن يعتبر بمثابة التشجيع على استخدامه، وأنه من الأفضل أن يوضع حد لمثل هذا الانحراف عن القاعدة. وبناء على ذلك، فُضّل عدم تضمين مشروع الاتفاقية حكماً محدداً خاصاً بسندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى وإخضاع تلك السندات، بدلاً من ذلك، للإطار العام للمستندات القابلة للتداول أو غير القابلة للتداول.

٢١٠- ولكن أعرب أيضا عن رأي مناقض دعا إلى إدراج سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى ضمن مشروع الاتفاقية، ذلك أن إخضاعها بهذه الطريقة لنوع ما من القواعد الموحدة على الأقلّ يمكن أن يؤدي إلى نتيجة محمودة، ألا وهي التقليل من عدم اليقين القانوني فيما يتعلق باستخدامها. وذهبت بعض الآراء إلى أنه على الرغم من أن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى غير مستخدمة في الولايات القضائية لأصحاب تلك الآراء بالتحديد، فمن المسلمّ به أن هذا الشكل المتوسط من المستندات يُستخدم في أماكن أخرى، وأن تضمين نص مشروع الاتفاقية أحكاما تتعلق بها يمكن أن يساعد على جعل مشروع الاتفاقية أكثر فعالية وأكثر كفاءة في تلك الولايات القضائية. وأبدي تأييد لهذا الرأي على أساس الجوانب العملية التجارية لإدراج مثل تلك المستندات إذا كانت قيد الاستخدام، وعلى افتراض أن إدراجها سيوفر يقينا تجاريا إضافيا.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن إدراج سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى

٢١١- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن يُضمّن مشروع الاتفاقية أحكاما بشأن سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى.

تعريف سندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى

٢١٢- اقترح في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.68 تعريف سند الشحن المرسل إلى شخص مُسمّى بأنه "مستند نقل غير قابل للتداول يدل على وجوب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة." وأوضح أن القصد من هذا الاقتراح هو أن تُعامل سندات الشحن تلك بوصفها مستندات غير قابلة للتداول ضمن نطاق مشروع الاتفاقية، وأن المستند ينبغي أن يتضمن اشتراطا بوجوب إظهاره أو تسليمه للناقل عندما يريد الحائز للمستند ممارسة أي حق بموجب عقد النقل الذي يثبته المستند، أو ما يطلق عليه "قاعدة الإبراز". ورئي أن العنصر الضروري النهائي للتعريف هو أن تذكر "قاعدة الإبراز" في المستند ذاته بغية الإشارة إلى عنصر قابلية المستند للتداول. ورئي أن التعريف يمثل مجموعة مناسبة من العناصر مما يجعله ملائما للممارسة التجارية الحالية، حيث يمكن للأطراف أن تتفق على شرط تقديم مستند غير قابل للتداول، وأن الشكل الشائع لسندات الشحن المرسلّة إلى شخص مُسمّى يتضمن عادة النص على "قاعدة الإبراز".

"يدل على"

٢١٣- أوضح أن عبارة "يدل على" استُخدمت في التعريف بدلا من عبارة أدق كعبارة "ينص على" لإتاحة مرونة أكبر والسماح لمستندات شتى بأن تفسر على أنها تقع ضمن نطاق التعريف. وفيما أعرب عن بعض التأييد لنص التعريف بالصيغة المقدم بها، رئي أن عبارة "يدل على" فضفاضة ومفرطة في المرونة، وأنها ستسمح للمستندات التي لا يُقصد لها أن تكون سندات شحن مرسلة إلى شخص مُسمّى بأن تعامل على أساس تلك الصفة. واقترح الاستعاضة عن عبارة "يدل على" بتعبير أدق مثل "يحدد".

٢١٤- ودعا اقتراح آخر إلى توضيح التعريف بإدراج عبارة "بمقتضى القانون الذي يحكم المستند" بعد الفعل "يدل"، أسوة بتعريف "مستند النقل القابل للتداول" الوارد في مشروع الفقرة ١ (س). ونظرا لاحتمال ظهور نص غير واضح على المستند من قبيل "يمكن للنقل المطالبة بتسليم هذا المستند لدى تسليم البضاعة"، قد رئي أن من المهم أن يُفسر التعريف وفقا للقانون المنطبق الذي يحكم المستند. وأعرب عن بعض التخوف من أن يؤدي إدراج عبارة بشأن القانون المنطبق إلى تقييد التعريف بدون مبرر وبالتالي إلى تقييد التفسير المتعلق بماهية المستندات التي تقع ضمن تلك الفئة، لا سيما وأن المعاملة القضائية لسندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى غير موحدة. وردّا على ذلك، أشير إلى أن المرونة الملازمة الكامنة في عبارة "يدل على" ستبقى ولكن إدراج عبارة بشأن القانون المنطبق سيتيح نوعا من البنية اللازمة لممارسة حرية الاستنساب تلك.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن تعريف سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى

٢١٥- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- تعريف سندات الشحن المرسلة إلى شخص مُسمّى غير مرض كليا، لأن عبارة "يدل على" مفرطة في المرونة؛
- أن تعدّ الأمانة تعاريف بديلة تجتنب الإشارة إلى وجوب وجود عبارة محددة في مستند النقل لكي يكون سند شحن مرسلًا إلى شخص مُسمّى، وتأخذ بعين الاعتبار الحاجة المحتملة إلى الإشارة إلى القانون الذي يحكم مستند النقل.

مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية- الفصل ٩

٢١٦- ذُكر الفريق العامل بأن آخر مرة نظر فيها في الفصل المتعلق بمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية من مشروع الاتفاقية كانت أثناء دورته الحادية عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/526، الفقرات ٢٤ إلى ٦١). واستذكر أيضا أنه جرى تقديم مقترحات متعلقة بمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورته الحالية (الوثيقتان A/CN.9/WG.III/WP.62 و A/CN.9/WG.III/WP.70). ولوحظ فضلا عن ذلك أن نص الأحكام الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62 هو النص الحالي لمشروع الاتفاقية بالصيغة الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، دون تعديل، بينما تقترح الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70 نصا بديلا فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٧ ومشروع الفقرة ٤٠ (٣).

٢١٧- ووافق الفريق العامل على الاقتراح الذي دعاه إلى أن ينظر في الفصل المتعلق بمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية باتباع نهج النظر فيه مادة فمادة، لأن هذه هي المرة الأولى التي ينظر فيها في هذا الفصل أثناء قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه بينما يُشار كثيرا في مجرى المناقشات إلى "مستندات النقل" فقط، فمن المفهوم أنه يُشار بالمثل إلى "سجلات النقل الإلكترونية".

مشروع المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

٢١٨- ذُكر الفريق العامل بأن لمشروع المادة ٣٧ سابقتين هما المادة ٣ (٣) من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي التي يُصدر بموجبها الناقل سند الشحن إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، والمادة ١٤ (١) من قواعد هامبورغ التي تنص على إصدار سند الشحن إلى الشاحن الذي هو المرسل أيضا بحكم تعريف "الشاحن". وأشار إلى أن أهم ما جدّ في مشروع المادة ٣٧ من مشروع الاتفاقية هو الاعتراف بأن "المرسل" ليس هو "الشاحن" بالضرورة، كحالة البائع "فوب" الذي يكون "المرسل" والمشتري "فوب" الذي يكون "الشاحن". ولئن سلّم بأن الشاحن والمرسل يتعاونان في معظم الحالات في ضوء عقد البيع، فقد رئي أن من الممكن أن تنشأ منازعة بينهما ويكون من المهم بالتالي معرفة أي المستندات تسلّمها كل طرف. وأوضح أن المقصود من مشروع المادة ٣٧ هو تنظيم الأوضاع التي تنشأ فيها منازعة عن طريق منح المرسل حق استلام مستند نقل يثبت تسليم البضاعة فقط، بينما يحقّ للشاحن أو الشاحن المستندي أن يستلم مستند نقل قابلا للتداول لكي يحمي مصالحه إلى حين السداد بموجب عقد البيع.

٢١٩- ولوحظ أن النص المقترح لمشروع المادة ٣٧ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70 يختلف جوهريا عن النص الوارد حاليا في مشروع الاتفاقية. والنهج المتبع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70 هو أن المرسل لا الشاحن هو الذي يسيطر فعلا على البضاعة وأن الشاحن لا يسيطر على البضاعة إلى أن يسمح له المرسل بذلك.

٢٢٠- وأُعرب عن عدم الارتياح للنهج المتبع في مشروع المادة ٣٧ من النص الحالي لمشروع الاتفاقية إذ رئي أنه في عقد البيع "فوب" لا يحصل البائع "فوب"، أو المرسل، على حماية كافية. بموجب مشروع المادة ٣٧ لأنه لا يحصل إلا على إيصال بدلا من مستند قابل للتداول. وقيل إن مشروع المادة ٣٧ يعاني من مشكلتين هما أن الإيصال الذي يحصل عليه المرسل ليس له أي وضع قانوني، وأن إحدى وظائف سند الشحن هي إثبات استلام البضاعة. وقيل إضافة إلى ذلك إنه في بعض الولايات القضائية يتمتع الشخص الذي يُسَلَّم البضاعة إلى الناقل بحق مستقل في الحصول على مستند نقل قابل للتداول، وإنه ينبغي أن يحصل المرسل في البيع "فوب" على المستند القابل للتداول كضمانة للبضاعة عندما يُسَلَّمها إلى الناقل. ولذا أُعرب البعض عن إيثارهم صيغة مشروع المادة ٣٧ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70.

٢٢١- ولكن رئي في المقابل أن النهج المتبع في مشروع المادة ٣٧ من النص الحالي لمشروع الاتفاقية مناسب في حالة البيع "فوب". فتبعاً للفقرة (أ) من مشروع المادة ٣٧، يكون للمرسل حق مستقل في الحصول على إيصال من الناقل يفيد بأن البضاعة قد سُلِّمت للنقل. وبموجب الفقرة (ب) من مشروع المادة ٣٧ يحق للشاحن أن يحصل على مستند النقل المناسب من الناقل، والمقصود هو أن يرجع إلى الشاحن اختيار ما إذا كان مستند النقل الذي يصدره الناقل قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول، إلا إذا كان العُرف في التجارة هو عدم إصدار أي مستند على الإطلاق. ورئي أن الإشارة الواردة في الفقرة (ب) إلى "الشخص المُشار إليه في المادة ٣٤"، أو الشاحن المستندي، تحمي بصورة وافية البائع "فوب" أو المرسل. وفي حين أنه بموجب البيع "فوب" يتصرف البائع "فوب" عادة نيابة عن المشتري "فوب"، فالحالة تختلف عن ذلك بموجب عقد النقل، حيث يكون للبائع "فوب" حق مستقل في الحصول على مستند النقل. وتكون الوسيلة الوحيدة التي يعلم بها الناقل أن البائع "فوب"، أو المرسل، يحق له الحصول على مستند النقل القابل للتداول، لا المشتري "فوب"، أو الشاحن، هي إذا أصدر الشاحن أمراً إلى الناقل يفيد بأنه ينبغي أن يحصل الشاحن المستندي الوارد في المادة ٣٤، أي البائع "فوب"، على مستند النقل القابل للتداول. وعلاوة على ذلك، يكون الشاحن، أو المشتري "فوب"، ملزماً بأن يبلغ الناقل عن ذلك بموجب شروط

عقد البيع. وبموجب هذه الآلية يحصل البائع "فوب"، أو المرسل، على مستند النقل القابل للتداول، ويتوقع أن يتمتع بحماية وافية. ورئي أن هذا النهج مناسب وأنه ينبغي لأطراف عقد البيع أن يؤسسوا لحماية مصالحهم. بموجب ذلك العقد والآن يعتمدوا على أطراف عقد النقل لتوفير تلك الحماية.

٢٢٢- وكان هناك تأكيد للرأي الداعي إلى أن يكون للشاحن المستندي حق مستقل في الحصول على مستند نقل بموجب الفقرة (ب) من مشروع المادة ٣٧ بدلا من الاعتماد على شروط عقد البيع للحصول على تلك الحماية. وأعرب لذلك عن إثارة النهج المنصوص عليه في مشروع المادة ٣٧ من مشروع الاتفاقية على النهج المنصوص عليه في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70، الذي قيل إنه يفتقر إلى الدقة فيما يتعلق بهوية المرسل، بالنظر إلى التعريف الموسع لعبارة "المرسل" في مشروع المادة ١ (ط) الذي يشمل أي شخص يُسلم البضاعة فعلا إلى الناقل، حتى سائق الشاحنة، مثلا. وعلاوة على ذلك، قيل إنه يبدو أن النهج المتبع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70 يوجد نظاما جديدا ومعقدا يحصل فيه المرسل على إيصال بالبضاعة ثم يستطيع أن يستبدله بمسند نقل قابل للتداول، وإن هذا النهج ليس ضروريا لتزويد البائع "فوب" بمسند بحكم حقه في حماية نفسه.

٢٢٣- وقُدِّمت عدة اقتراحات خاصة بالصياغة بهدف توضيح مشروع المادة ٣٧. وأُتفق عموما على أنه ينبغي توضيح نص الفقرة (أ) بحيث يتبين أنها تشير إلى مجرد إيصال لا إلى مستند نقل أو إيصال، على أن يؤخذ بعين الاعتبار أن تعريف "مستند النقل" في مشروع المادة ١ (ن) يشمل الإيصال. واتفق أيضا على أنه ينبغي أن يُشار في الفقرة (ب) إلى كل من مستندات النقل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية، وأنه يمكن التوضيح بأن الإختيار يرجع إلى الشاحن إن كان يريد للناقل أن يُصدر مستند نقل قابلا للتداول أو غير قابل للتداول. ورئي أن العبارة "صراحة أو ضمنا" ربما لا تكون ضرورية في مشروع الفقرة (ب) واقترح حذفها. ولوحظ أن هذه العبارة مكررة في أحكام مختلفة في نص مشروع الصك، وأُتفق في هذا الصدد على أن يُنظر في كل من هذه الإشارات وفي ما إذا كانت ضرورية في كل حالة بعينها.

النتائج التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٧:

٢٢٤- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن النهج المتبع في نص مشروع المادة ٣٧ مقبول؛ و

- أنه ينبغي أن تُعدّل الأمانة نص مشروع المادة ٣٧، كي يتضمن: إشارة مناسبة في مشروع الفقرة (أ)، تفيد بأنها تشير إلى الإيصالات؛ وتوضيحا في مشروع الفقرة (ب) بأن من حق الشاحن أن يختار المستند الذي يريد أن يُصدره الناقل؛ وإشارة في مشروع الفقرة (ب) مستندات النقل غير القابلة للتداول؛ وأن يعاد النظر في استخدام عبارة "صراحة أو ضمنا" لحذفها إذا أمكن من نص مشروع الاتفاقية بكامله.

مشروع المادة ٣٨- تفاصيل العقد

٢٢٥- أوضح أن الهدف من مشروع المادة ٣٨ هو بيان الشروط الإلزامية الدنيا لتفاصيل العقد. واستُذكر أن البنود الإضافية وتعديلات الصياغة المقترح إدخالها على نص الحكم قد لوحظت في المناقشات غير الرسمية لكي ينظر فيها الفريق العامل (انظر الفقرات ١٢ إلى ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62).

٢٢٦- وأُعرب في الفريق العامل عن تأييد عريض لنص مشروع المادة ٣٨، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢٢٧- وأوضح أن قائمة الشروط الإلزامية ينبغي أن تقتصر بأكبر قدر ممكن على البنود الضرورية جدا. وأضيف أن للأطراف الحرية في الاتفاق على أي شروط أخرى في تفاصيل العقد إذا ما اقتضت احتياجاتهم التجارية ذلك. بيد أن الفريق العامل أُبلغ بأن عددا من البنود الإلزامية الإضافية المحتملة قد ذُكر في المشاورات غير الرسمية بشأن هذا الفصل (انظر الفقرة ١٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.62). وتشمل هذه البنود اسم وعنوان الشاحن أو المرسل؛ واسم وعنوان المرسل إليه؛ وأماكن التسليم والتفريغ وموانئ التحميل والإنزال؛ وعدد النسخ الأصلية من مستند النقل؛ وبيانا، عند الاقتضاء، بأن البضاعة ستُنقل أو يمكن أن تنقل على سطح السفينة؛ وإشارة إلى طبيعة البضاعة الخطرة.

٢٢٨- واقترح إضافة عبارة "حسبما يورده الشاحن" في مشروع الفقرة ٣٨ (أ). واقترح كذلك حذف عبارة "قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة" من مشروع الفقرة ٣٨ (ب) و(ج) لأن المعلومات قد تقدّم أيضا على نحو مفيد بعد أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة ولكن قبل أن تُحمّل البضاعة على متن السفينة. ورئي أن عنصر دقة التوقيت في توفير المعلومات يمكن أن يُدرج عن طريق الإشارة إلى المعلومات التي يقدمها الشاحن وفقا لمشروع المادة ٣٠.

٢٢٩- وأضيف كذلك أن حرف العطف "واو" الوارد في بداية مشروع الفقرة ٣٨ (ج) '٢' ينبغي أن يستعاض عنه بالحرف "أو". وأوضح أن هذا التعديل قد يتفق أكثر مع الممارسة التجارية التي يزود فيها الشاحن الناقل إما بعدد الطرود أو عدد القطع أو كمية البضاعة، أو بوزن البضاعة، وأن اشتراط إدراج كلا العنصرين يشكّل عبئا لا ضرورة له. وأشار ردا على ذلك، إلى أنه لا يقصد بهذا الحكم إلزام الناقل بأن يدرج كلتا المعلومات عن عدد الطرود وعن الوزن في تفاصيل العقد إلا عندما يكون الشاحن قد طلب منه ذلك وقدم إليه المعلومات المعنية. ولوحظ أنه يمكن تحقيق ذلك من خلال إدراج كلمة "إذا" بدلا من الكلمة "حسبما" في مشروع الفقرة الفرعية (ج) '٢'.

٢٣٠- واقترح أن تُدرج في مشروع المادة ٣٨ إشارة إلى عدد النسخ الأصلية من مستند النقل القابل للتداول. وقيل إن تلك الإشارة تحمي الأطراف الثالثة الحائزة لمستند النقل القابل للتداول بإيضاح عدد النسخ الأصلية المتداولة. ولوحظ أنه، بينما ينبغي عدم التشجيع على اتباع ممارسة إصدار نسخ أصلية متعددة من مستندات النقل القابلة للتداول، فإن الحكم المقترح يمكن رغم ذلك أن يكون مفيدا طالما استمرت الممارسة غير المستصوبة. واقترح أيضا تضمين مشروع المادة ٤٠ إشارة إلى عواقب عدم إدراج معلومات بشأن عدد النسخ الأصلية من مستند النقل القابل للتداول.

٢٣١- واقترح أن تُدرج في مشروع المادة ٣٨ إشارة إلى أماكن التسلم والتفريغ وموانئ التحميل والإنزال، لأن تلك الأماكن والموانئ هامة في تحديد نطاق انطباق مشروع الاتفاقية وكذلك لغرض قابلية تطبيق الأحكام المتعلقة بالولاية القضائية والتحكيم. واقترح أيضا أن تُدرج إشارة إلى طبيعة البضاعة الخطرة لأغراض النظام العام، وكذلك لضمان وفاء الشاحن بالتزامه بتقديم المعلومات وفقا لمشروع المادة ٣٣. واقترح كذلك أن تُدرج أيضا في نفس مشروع المادة إشارة إلى نقل البضاعة على سطح السفينة. غير أن هذه الاقتراحات لم تحظ بتأييد كافٍ في الفريق العامل.

٢٣٢- ورئي أنه ينبغي تنقيح فاتحة مشروع المادة ٣٨ لضمان اتساقها مع المضمون المتفق عليه لمشروع المادة ٣٧ من حيث الإشارة إلى مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٣٨:

٢٣٣- بعد المناقشة، قرّر الفريق العامل ما يلي:

- أن تضاف عبارة "حسبما يورده الشاحن" في مشروع الفقرة ٣٨ (أ)؛

- أن يُستعاض عن عبارة "قبل أن يتسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة" في مشروعَي الفقرتين ٣٨ (ب) و(ج) بإشارة إلى المعلومات المطلوبة في مشروع المادة ٣٠؛
- أن تُدرج في مشروع المادة ٣٨ إشارة إلى عدد النسخ الأصلية من مستند النقل القابل للتداول؛
- أن تعد الأمانة نسخة منقحة من مشروع المادة ٣٨ آخذة في الحسبان الاعتبارات المُعرب عنها أعلاه، بما في ذلك احتمال تعديل الإشارة الواردة في فاتحتها إلى مشروع المادة ٣٧.

ثالثاً - مسائل أخرى

تحديد مواعيد انعقاد الدورات الثامنة عشرة والتاسعة عشرة والعشرين

٢٣٤- لوحظ أن دورة الفريق العامل الثامنة عشرة ستُعقد 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)، وأن دورة الفريق العامل التاسعة عشرة ستُعقد في نيويورك من ١٦ إلى ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧. ولوحظ كذلك أن الدورة العشرين للفريق العامل ستُعقد في فيينا من ١٥ إلى ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧، رهنا بموافقة اللجنة في دورتها الأربعين.

تخطيط الأعمال المقبلة

٢٣٥- بغية تنظيم المناقشة المتعلقة بأحكام مشروع الصك المتبقية، اعتمد الفريق العامل جدول الأعمال المؤقت التالي، لتناول الأحكام بالترتيب المبين، من أجل إتمام قراءته الثانية لمشروع الصك:

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

- الولاية القضائية (الاختصاص) والتحكيم؛
- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية (تابع)؛
- التأخُر والمسائل المعلقة فيما يتصل بالتزامات الشاحن (تابع)؛

- حدود المسؤولية، بما في ذلك مشروع المادة ١٠٤ المتعلق بتعديل مقادير حدود المسؤولية؛
- قائمة بالمواضيع المحتمل إرجاؤها للنظر فيها مستقبلا في صك آخر، مثل قانون نموذجي؛
- حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها؛
- أحكام ختامية، بما في ذلك العلاقة مع اتفاقيات أخرى والعوارية العامة.

٢٣٦- وأعرب الفريق العامل عن ارتياحه الشديد لما أحرز من تقدم مطرد بشأن مشروع الاتفاقية. ورأى أنه سيحتاج إلى وقت إضافي للانتهاء من إعداد مشروع الاتفاقية نظرا لعدد وتعقد المسائل التي لم يُبت بعد في صيغتها النهائية. واتفق على أنه يتجه نحو هدف إكمال قراءته الثانية لمشروع الاتفاقية في نهاية عام ٢٠٠٦ وقراءته الأخيرة في نهاية عام ٢٠٠٧.

الحواشي

- (1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ والتصويب (A/56/17)، و3، الفقرة ٣٤٥.
- (2) المرجع نفسه، الدورة الستون، الملحق رقم ١٧ (A/60/17)، الفقرة ١٨٢.