



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

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

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال دورته
الحادية والعشرين (فيينا، ١٤-٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٧	٨-١	مقدمة
٩	١٠-٩	أولاً- المداولات والقرارات
٩	٢٨٩-١١	ثانياً- إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]
١٠	١٥-١٢	الفصل ١- أحكام عامة
١٠	١٢	مشروع المادة ١- التعاريف
١٠	١٣	مشروع المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية
١٠	١٤	مشروع المادة ٣- متطلبات الشكل
١٠	١٥	مشروع المادة ٤- انطباق الدفع وحدود المسؤولية
١١	٢٥-١٦	الفصل ٢- نطاق الانطباق
١١	١٧-١٦	مشروع المادة ٥- نطاق الانطباق العام
١١	١٩-١٨	مشروع المادة ٦- استثناءات خاصة
١٢	٢٥-٢٠	مشروع المادة ٧- الانطباق على أطراف معينة
١٣	٢٩-٢٦	الفصل ٣- سجلات النقل الإلكترونية



الصفحة	الفقرات	
١٣	٢٧	مشروع المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها.....
		مشروع المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول أو
١٤	٢٨	المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه.....
		مشروع المادة ١٠- إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل
١٤	٢٩	للتداول.....
١٤	٥٣-٣٠	الفصل ٤- التزامات الناقل.....
١٤	٣٠	مشروع المادة ١١- نقل البضاعة وتسليمها.....
١٤	٣٨-٣١	مشروع المادة ١٢- مدة مسؤولية الناقل.....
١٧	٤٣-٣٩	مشروع المادة ١٣- النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل.....
١٨	٤٩-٤٤	مشروع المادة ١٤- التزامات معينة.....
٢٠	٥١-٥٠	مشروع المادة ١٥- التزامات معينة تنطبق على الرحلة البحرية.....
٢٠	٥٢	مشروع المادة ١٦- البضاعة التي قد تصبح خطراً.....
٢٠	٥٣	مشروع المادة ١٧- التضحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية.....
٢١	٧١-٥٤	الفصل ٥- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر.....
٢١	٥٨-٥٤	مشروع المادة ١٨- أساس المسؤولية.....
٢٢	٥٩	مشروع المادة ١٩- مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين.....
٢٢	٦٢-٦٠	مشروع المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية.....
٢٣	٦٣	مشروع المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية.....
٢٣	٦٧-٦٤	مشروع المادة ٢٢- التأخر.....
٢٥	٦٨	مشروع المادة ٢٣- حساب التعويض.....
٢٥	٧١-٦٩	مشروع المادة ٢٤- الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر.....
٢٦	٨٧-٧٢	الفصل ٦- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معينة من النقل.....
٢٦	٧٢	مشروع المادة ٢٥- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري.....
٢٦	٨٢-٧٣	مشروع المادة ٢٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة.....
٢٩	٨٧-٨٣	مشروع المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري.....
٣١	١٠٨-٨٨	الفصل ٧- التزامات الشاحن تجاه الناقل.....
٣١	٩٣-٨٨	مشروع المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل.....

الصفحة	الفقرات
٣٢	٩٥-٩٤ مشروع المادة ٢٩- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات
٣٢	٩٦ مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات
٣٢	٩٧ مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل
٣٣	٩٩-٩٨ مشروع المادة ٣٢- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد
٣٣	١٠٢-١٠٠ مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة
٣٣	١٠٣-١٠٢ مشروع المادة ٣٤- تولى الشاحن المستندي حقوق الشاحن والتزاماته
٣٤	١٠٦-١٠٤ مشروع المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين
٣٤	١٠٨-١٠٧ مشروع المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن
٣٥	١٤٤-١٠٩ الفصل ٨- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية
٣٥	١٣٠-١٠٩ مشروع المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني
٣٩	١٣١ مشروع المادة ٣٨- تفاصيل العقد
٣٩	١٣٢ مشروع المادة ٣٩- هوية الناقل
٣٩	١٣٣ مشروع المادة ٤٠- التوقيع
٣٩	١٣٤ مشروع المادة ٤١- النواقص في تفاصيل العقد
٣٩	١٣٩-١٣٥ مشروع المادة ٤٢- التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة في تفاصيل العقد
٤١	١٤٢-١٤٠ مشروع المادة ٤٣- المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد
٤٢	١٤٤-١٤٣ مشروع المادة ٤٤- "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"
٤٢	١٦٧-١٤٥ الفصل ٩- تسليم البضاعة
٤٢	١٥١-١٤٥ مشروع المادة ٤٥- الالتزام بقبول تسلّم البضاعة
٤٤	١٥٢ مشروع المادة ٤٦- التزام الإقرار بتسلّم البضاعة
٤٤	١٥٣ مشروع المادة ٤٧- تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
٤٥	١٥٦-١٥٤ مشروع المادة ٤٨- تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يُشترط تسليمه
٤٥	١٥٧ مشروع المادة ٤٩- تسليم البضاعة في حال إصدار المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يُشترط تسليمه
٤٦	١٦١-١٥٨ مشروع المادة ٥٠- تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

الصفحة	الفقرات
٤٧	١٦٥-١٦٢ مشروع المادة ٥١ - بقاء البضاعة غير مسلمة
٤٨	١٦٧-١٦٦ مشروع المادة ٥٢ - الاحتفاظ بالبضاعة
٤٨	١٧٧-١٦٨ الفصل ١٠ - حقوق الطرف المسيطر
٤٨	١٧٠-١٦٨ مشروع المادة ٥٣ - ممارسة حق السيطرة ونطاقه
٤٩	١٧٢-١٧١ مشروع المادة ٥٤ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة
٤٩	١٧٣ مشروع المادة ٥٥ - تنفيذ الناقل للتعليمات
٤٩	١٧٤ مشروع المادة ٥٦ - اعتبار البضاعة مسلمة
٤٩	١٧٥ مشروع المادة ٥٧ - إدخال تغييرات على عقد النقل
٤٩	١٧٦ مشروع المادة ٥٨ - تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية
٥٠	١٧٧ مشروع المادة ٥٩ - التغيير بالاتفاق
٥٠	١٨٢-١٧٨ الفصل ١١ - إحالة الحقوق
	مشروع المادة ٦٠ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول
٥٠	١٧٨ مشروع المادة ٦١ - مسؤولية الحائز
٥٠	١٨٢-١٧٩ الفصل ١٢ - حدود المسؤولية
٥١	٢٠٨-١٨٣ مشروع المادة ٦٢ - حدود المسؤولية
٥٥	٢٠٤-١٩٦ مواصلة النظر في مشاريع المواد ٦٢ و٦٣ و٢٧
٥٧	٢٠٧-٢٠٥ مشروع المادة ٦٣ - حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر
٥٨	٢٠٨ مشروع المادة ٦٤ - فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية
٥٨	٢١٣-٢٠٩ الفصل ١٣ - الوقت المُنَاح لرفع الدعوى
٥٨	٢١٠-٢٠٩ مشروع المادة ٦٥ - الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى
٥٨	٢١١ مشروع المادة ٦٦ - تمديد الوقت المُنَاح لرفع الدعوى
٥٩	٢١٢ مشروع المادة ٦٧ - دعوى التعويض
٥٩	٢١٣ مشروع المادة ٦٨ - رفع الدعاوى على الشخص الذي يُعِين أنه هو الناقل
٥٩	٢٢٥-٢١٤ الفصل ١٤ - الولاية القضائية
٥٩	٢١٥-٢١٤ مشروع المادة ٦٩ - رفع الدعاوى على الناقل
٥٩	٢١٨-٢١٦ مشروع المادة ٧٠ - اتفاقات اختيار المحكمة

الصفحة	الفقرات	
٦٠	٢١٩	..... مشروع المادة ٧١- رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري
٦٠	٢٢٠	..... مشروع المادة ٧٢- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية
٦٠	٢٢١	..... مشروع المادة ٧٣- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية
٦٠	٢٢٢	..... مشروع المادة ٧٤- ضم الدعاوى ونقلها
		..... مشروع المادة ٧٥- الاتفاق بعد نشوء النزاع، وولاية المحكمة في حال مثول
٦٠	٢٢٣	..... المدعى عليه أمامها
٦٠	٢٢٤	..... مشروع المادة ٧٦- الاعتراف والإنفاذ
٦١	٢٢٥	..... مشروع المادة ٧٧- انطباق الفصل ١٤
٦١	٢٣٢-٢٢٦	..... الفصل ١٥- التحكيم
٦١	٢٢٧-٢٢٦	..... مشروع المادة ٧٨- اتفاقات التحكيم
٦١	٢٣٠-٢٢٨	..... مشروع المادة ٧٩- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم
٦٢	٢٣١	..... مشروع المادة ٨٠- اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع
٦٢	٢٣٢	..... مشروع المادة ٨١- انطباق الفصل ١٥
٦٢	٢٥٥-٢٣٣	..... الفصل ١٦- صحة الأحكام التعاقدية
٦٢	٢٣٤-٢٣٣	..... مشروع المادة ٨٢- أحكام عامة
٦٢	٢٥٣-٢٣٥	..... مشروع المادة ٨٣- قواعد خاصة بشأن العقود الكمّية
٧٢	٢٥٥-٢٥٤	..... مشروع المادة ٨٤- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معينة
٧٣	٢٦٤-٢٥٦	..... الفصل ١٧- المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية
٧٣	٢٥٨-٢٥٧	..... مشروع المادة ٨٥- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى
٧٣	٢٥٩	..... مشروع المادة ٨٦- الحد العالمي للمسؤولية
٧٣	٢٦٠	..... مشروع المادة ٨٧- العوارية العامة
٧٣	٢٦١	..... مشروع المادة ٨٨- المسافرين والأمتعة
٧٤	٢٦٤-٢٦٢	..... مشروع المادة ٨٩- الضرر الناجم عن حادث نووي
٧٤	٢٨٩-٢٦٥	..... الفصل ١٨- أحكام ختامية
٧٤	٢٦٥	..... مشروع المادة ٩٠- الوديع
٧٤	٢٦٧-٢٦٦	..... مشروع المادة ٩١- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام
٧٥	٢٦٩-٢٦٨	..... مشروع المادة ٩٢- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

الصفحة	الفقرات
٧٥	٢٧٠ مشروع المادة ٩٣- التحفظات
٧٥	٢٧٢-٢٧١ مشروع المادة ٩٤- إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها
٧٦	٢٧٣ مشروع المادة ٩٥- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية
٧٦	٢٧٤ مشروع المادة ٩٦- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية
٧٦	٢٧٨-٢٧٥ مشروع المادة ٩٧- بدء النفاذ
٧٧	٢٨٠-٢٧٩ مشروع المادة ٩٨- التنقيح والتعديل
٧٧	٢٨١ مشروع المادة ٩٩- تعديل مقادير حدود المسؤولية
٧٨	٢٨٢ مشروع المادة ١٠٠- الانسحاب من هذه الاتفاقية
٧٨	٢٨٩-٢٨٣ عنوان مشروع الاتفاقية
٧٩	٢٩٠ ثالثا- مسائل أخرى
٧٩	٢٩٠ تخطيط الأعمال المقبلة
٨٠	..... المرفق- مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا

مقدمة

١ - أنشأت اللجنة الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) في دورتها الرابعة والثلاثين، عام ٢٠٠١، وعهدت إليه بمهمة القيام، بالتعاون الوثيق مع المنظمات الدولية المهتمة، بإعداد صك تشريعي بشأن مسائل تتعلق بنقل البضائع الدولي، مثل نطاق الانطباق ومدة مسؤولية الناقل والتزامات الناقل والتبعية التي يتحملها الناقل والتزامات الشاحن ومستندات النقل.^(١) وكان الفريق العامل قد استهل مداولاته حول مشروع اتفاقية تتعلق بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] في دورته التاسعة، عام ٢٠٠٢. ويمكن الاطلاع في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.100 على أحدث تجميع للمراجع التاريخية المتعلقة بالتطور التشريعي لمشروع الاتفاقية.

٢ - وعقد الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المؤلف من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الحادية والعشرين في فيينا من ١٤ إلى ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨. وحضر الدورة ممثلون للدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، اسبانيا، أستراليا، ألمانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، بلغاريا، بنن، بولندا، بوليفيا، بيلاروس، تايلند، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سنغافورة، السنغال، سويسرا، شيلي، الصين، غابون، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، الكاميرون، كندا، لبنان، مصر، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، ناميبيا، النرويج، النمسا، نيجيريا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان.

٣ - وحضر الدورة أيضا مراقبون عن الدول التالية: الأرجنتين، إندونيسيا، أنغولا، البرازيل، البرتغال، بوركينا فاسو، تركيا، تونس، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، غانا، فنلندا، كرواتيا، كوت ديفوار، الكونغو، المملكة العربية السعودية، النيجر، هولندا.

٤ - وحضر الدورة كذلك مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

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

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

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: المفوضية الأوروبية، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (أوتيف)، جامعة الدول العربية.

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

٥- وانتخب الفريق العامل عضوي المكتب التاليين:

الرئيس: السيد رافائيل إبيسكاس (إسبانيا)

المقرر: السيد فالتر دي سالييتاو (البرازيل)

٦- وكانت الوثائق التالية معروضة على الفريق العامل:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروع (A/CN.9/WG.III/WP.100)؛

(ب) مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] (A/CN.9/WG.III/WP.101)؛

(ج) اقتراح مقدّم من حكومة هولندا (A/CN.9/WG.III/WP.102)؛

(د) اقتراح مقدّم من وفود إيطاليا وجمهورية كوريا وهولندا (A/CN.9/WG.III/WP.103)؛

٧- وأقرّ الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

١- افتتاح الدورة.

٢- انتخاب أعضاء المكتب.

٣- إقرار جدول الأعمال.

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

٥- مسائل أخرى.

٦- اعتماد التقرير.

٨- وقرّر الفريق العامل إنشاء فريق صياغة لكي يساعد الأمانة على إعداد صيغة منقّحة لمشروع الاتفاقية، حتى يوافق عليها الفريق العامل عند اعتماد التقرير. ويُفترض أن يمثل النص المنقّح تنفيذًا للتعدّيات التي قد يقرّر الفريق العامل إدخالها على النص، وذلك بجميع اللغات الرسمية للأمم المتحدة. وأعرب الفريق العامل عن امتنانه لعدد من الوفود، التي تمثّل اللغات الرسمية للأمم المتحدة لغات عمل في بلدانها، لما أبدته من استعداد للمشاركة في جلسات فريق الصياغة.

أولاً- المداولات والقرارات

٩- بدأ الفريق العامل استعراضه النهائي لمشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] ("مشروع الاتفاقية") مُستندا في ذلك إلى النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101. وذكّر الفريق العامل مرة أخرى بأن النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101 جاء نتيجة للمفاوضات التي دارت في إطار الفريق العامل منذ عام ٢٠٠٢. واتفق الفريق العامل على أنه في حين يمكن تناول أحكام مشروع الاتفاقية بالمزيد من الصقل والتوضيح، طالما روعي فيها توافق الآراء الذي كان الفريق العامل قد توصل إليه، فإن الخيارات المتعلقة بالسياسات لا ينبغي أن يعاد النظر فيها إلا إذا كان هناك توافق قوي في الآراء على فعل ذلك. وترد تلك المداولات والاستنتاجات في الباب الثاني أدناه (انظر الفقرات ١١ إلى ٢٨٩ أدناه). كما اتفق الفريق العامل على استعراض التعريف الواردة في مشروع المادة ١ في سياق المواد ذات الصلة.

١٠- ووافق الفريق العامل في ختام مداولاته على نص مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، بصيغته الواردة في مرفق هذا التقرير.

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

تعليقات عامة

١١- أبدي تعليق عام مفاده أن عدداً من الدول أعرب عن شواغل بشأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ ومشروع المادة ١٨ ومشروع المادة ٦٢. وأشار إلى أن من شأن تنقيح مشاريع المواد الآتية الذكر أن يحقق مزيداً من الإنصاف في مشروع الاتفاقية وأنه ينبغي النظر فيها كمجموعة متكاملة في عملية التفاوض النهائية. وشجّع الفريق العامل على أن يسعى إلى تحقيق بعض التحسين في تلك المجالات من أجل إيجاد مجموعة من القواعد أكثر

عدلا إزاء كلا طرفي عقد النقل. وقيل إن من شأن هذا أن يعزز المقبولية السياسية لمشروع الاتفاقية وأن يحول دول محاولة عدد من الدول العثور على بديل إقليمي لمعالجة مسألة نقل البضائع الدولي. وأحاط الفريق العامل علما بتلك الآراء.

الفصل ١ - أحكام عامة

مشروع المادة ١ - التعاريف

١٢ - اتفق الفريق العامل على إرجاء مناقشته للفقرات المحددة من مشروع المادة ١ إلى أن يتم التوصل إلى اتفاق بشأن المواد ذات الصلة بالتعابير التي ترد تعاريف لها في مشروع المادة ١. وذكّر الفريق العامل أيضا بأنه لم يضع عنوان مشروع الاتفاقية في صيغته النهائية بعد وأنه اتفق على النظر في العنوان بعد مداولاته حول النص.

مشروع المادة ٢ - تفسير هذه الاتفاقية

١٣ - وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣ - متطلبات الشكل

١٤ - لوحظ أن الإشارة في مشروع المادة ٣ إلى الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٠ غير صائبة وأن الإشارة الصحيحة ينبغي أن تكون إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٢٠. ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣ من حيث المضمون، مع مراعاة التصويب الآنف الذكر، وأحال مشروع المادة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤ - انطباق الدفع وحدود المسؤولية

١٥ - لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة ٤ نوقش مناقشة مستفيضة في الاجتماعات السابقة، ولذلك وافق على مشروع تلك المادة من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ٢ - نطاق الانطباق

مشروع المادة ٥ - نطاق الانطباق العام

١٦- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرات ١ و ٥ و ٨ و ٢٤ من مشروع المادة ١

١٧- فيما يتعلق بالتعابير "عقد النقل" و"الناقل" و"الشاحن" و"البضاعة" التي لها صلة بمشروع المادة ٥، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على التعاريف الواردة بشأن تلك التعابير في الفقرات ١ و ٥ و ٨ و ٢٤ من مشروع المادة ١ وأحال تلك التعاريف إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦ - استثناءات خاصة

١٨- أبدي شاغل مثاره أن الفقرة ٢ (أ) من مشروع المادة ٦ لا يوضح ما إذا كان العقد يشير إلى عقد مبرم بين الطرفين أم إلى عقد ينطبق عليهما. ولوحظ أيضا أن مشروع الحكم يشير إلى عقد "بين الطرفين"، بينما يشير مشروع المادة ٧ إلى عقد بين الناقل وطرف "ليس طرفا أصيلا في مشاركة استئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية." وقيل في الرد على ذلك إن الطرفين المشار إليهما في الفقرة ٢ (أ) من مشروع المادة ٦ هما الناقل وأي طرف يقوم بمطالبة بمقتضى مشروع الاتفاقية ويمكن أن تنطبق عليه مشاركة الاستئجار أو أي عقد آخر مشار إليه في ذلك الحكم، وذلك نتيجة للخلافة مثلا. وأفيد بأن مشروع المادة ٧ بدوره يقصد به أن يوضّح أن مشروع المادة ٦ لن يحول دون تطبيق مشروع الاتفاقية على الطرفين اللذين لم يشاركا في التفاوض على عقد لا تنطبق عليه الاتفاقية، مثل حائز سند الشحن الصادر عملا بأحكام مشاركة استئجار، واللذين لم ينضما إلى مشاركة الاستئجار. وقيل إن مشاركة الاستئجار لمدة محددة هي مثال على مشاركة الاستئجار التي لا تؤثر في العلاقة بين الطرفين. ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرتان ٣ و ٤ من مشروع المادة ١

١٩- فيما يتعلق بالتعبيرين "النقل الملاحى المنتظم" و"النقل الملاحى غير المنتظم" المستخدمين في مشروع المادة ٦، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على تعريفيهما الواردين في الفقرتين ٣ و ٤ من مشروع المادة ١ وأحالهما إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧- الانطباق على أطراف معيَّنة

٢٠- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧ من حيث المضمون مع حذف الإشارة إلى "المرسل" وأحال مشروع تلك المادة إلى فريق الصياغة.

الفقرات ١٠ و ١١ و ١٢ من مشروع المادة ١

٢١- فيما يتعلق بالتعبير "المرسل" المستخدم في مشروع المادة ٧، اقترح حذف مفهوم "المرسل" الذي ورد تعريف له في الفقرة ١٠ من مشروع المادة ١ بغية التقليل من تعقّد مشروع الاتفاقية (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.103). واقترح كذلك حذف أي إشارة إلى "المرسل" من مشروع الاتفاقية. أما الأساس المنطقي الذي استُند إليه في تقديم ذلك الاقتراح، فهو التالي: '١' أن المرسل لا تقع عليه أي التزامات وأن له حقا واحدا فقط بمقتضى مشروع الاتفاقية، وهو الحق في الحصول على إيصال عند تسليم الناقل البضاعة عملا بالفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٣٧؛ '٢' أنه لم ترد معلومات عن وجود أي صعوبات عملية فيما يتعلق بإصدار إيصال لصالح المرسل تستوجب معالجتها على نحو موحد في مشروع الاتفاقية؛ '٣' أنه يمكن تجنب اللبس مع اتفاقيات نقل أخرى ومع بعض القوانين الوطنية؛ '٤' أن التعبير "مستند النقل" يمكن أيضا تبسيطه ومواءمته مع الممارسة البحرية الفعلية. وحظي هذا الاقتراح بقدر كبير من التأييد.

٢٢- وأبدي اقتراح مخالف يدعو إلى الاحتفاظ بتعريف "المرسل" مع إضافة أحكام أخرى بشأن حقوق المرسل والتزاماته إلى مشروع الاتفاقية. وقيل تبريرا لذلك إن حقوق الشاحن المتعاقد والمرسل (الذي هو الشاحن الفعلي) والتزاماتهما ينبغي أن تُعامل معاملة مختلفة، ذلك أن حقوق هذا الأخير والتزاماته لا تنشأ إلا عند تسليم الناقل البضاعة. وقدّم تبرير آخر وهو أن العلاقة بين الشاحن المتعاقد والمرسل أثارت مسائل قانونية كبيرة في بعض النظم القانونية الوطنية. وبمزيد من التحديد، ذُكر أن التجارة القائمة على تسليم البضاعة على ظهر السفينة لا تستتبع دائما وجود شاحن مستندي، وبالتالي فمن باب المستحيل اعتبار المرسل شاحنا مستنديا. لكن الرأي السائد ذهب إلى أن الشاغل الذي أبدي آنفا ينبغي أن يعالج على

أنسب وجه في القانون الوطني، وخاصة في قانون البيع وفي عقد البيع ذاته، حيث سيحدد المدى الذي يمكن أن يحق فيه للمرسل الحصول على مستندات.

٢٣- وبالرغم من التأييد الواسع النطاق الذي حظي به اقتراح حذف الإشارة إلى "المرسل" من مشروع الاتفاقية، فقد اقترح الاحتفاظ بالفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٣٧ بشكل أو بآخر بغية حماية حق البائع الذي يسلم البضاعة على ظهر السفينة في الحصول على مستندات نقل غير قابلة للتداول.

٢٤- وفيما يتعلق بالتعبير "المرسل" المستخدم في مشروع المادة ٧، اتفق الفريق العامل على حذف التعريف الوارد في الفقرة ١٠ من مشروع المادة ١، وكذلك حذف أي إشارة إلى "المرسل" من مشروع الاتفاقية. ولكن، اتفق الفريق العامل كذلك على أن يناقش الاقتراح الذي أبدى بشأن الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٣٧ في مرحلة لاحقة من مداولاته.

٢٥- وفيما يتعلق بالتعبيرين "الحائز" و"المرسل إليه" المستخدمين في مشروع المادة ٧، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على تعريفيهما الواردين في الفقرتين ١١ و ١٢ من مشروع المادة ١ وأحالهما إلى فريق الصياغة.

الفصل ٣- سجلات النقل الإلكترونية

الفقرات ١٥ و ١٦ و ١٧ و ١٩ و ٢٠ و ٢١ و ٢٢ من مشروع المادة ١

٢٦- فيما يتعلق بالتعبير "مستند النقل" و"مستند النقل القابل للتداول" و"مستند النقل غير القابل للتداول" و"سجل النقل الإلكتروني" و"سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" و"سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" و"إصدار" و"إحالة" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وهي التعابير الواردة في مشروع الفصل ٣، اتفق الفريق العامل على مناقشة تعاريف هذه التعابير عند النظر في مشروع الفصل ٨.

مشروع المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

٢٧- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩ - إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول أو المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

٢٨- لوحظ أن الإشارة إلى "المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه" في عنوان مشروع المادة ٩ وفي الفقرة ١ منها قد يقتضي الأمر حذفها إذا ما قرّر الفريق العامل في مداولاته القادمة حذف مشروع المادة ٤٩ أو تنقيحه. ولاحظ الفريق العامل أن الإشارات إلى "المرسل إليه" في الفقرتين الفرعيتين (ج) و(د) من الفقرة ١ قد أضيفت حتى تكون هناك تغطية دقيقة في مشروع المادة ٩ للمعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه. واتفق الفريق العامل على ضرورة تنقيح الفقرتين الفرعيتين الآنفيتين الذكر إذا ما تقرر حذف مشروع المادة ٤٩. ورهنا بتلك المداولات، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٠ - إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٢٩- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ٤ - التزامات الناقل

مشروع المادة ١١ - نقل البضاعة وتسليمها

٣٠- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١١ من حيث المضمون، وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٢ - مدة مسؤولية الناقل

اقترح إعادة إدراج صيغة منقحة لمشروع المادة ١١ (٢) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81.

٣١- لدى النظر في نص مشروع المادة ١٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101، لوحظ أن الأمانة قد نقّحت نص مشروع الحكم بعد أن نظر فيه الفريق العامل في دورته التاسعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ٢٨-٣٣). وأُعرب عن تأييد لما أُدخل من تغييرات صياغية بهدف توضيح العلاقة بين الفقرتين ١ و ٢ من ذلك الحكم بصيغته الواردة في المادة ١١ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، بنقل جوانب من الفقرة ٢

تتعلق بالتحقق من وقت ومكان التسليم لإدراجها في مشروع المادة ٤٥ الوارد في الفصل ٩ المتعلق بتسليم البضاعة. ولكن أُبدي بعض القلق من أن جوانب معينة من الفقرة ٢، بصيغتها التي كانت قد وردت في المادة ١١ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، وهي تتعلق بوقت ومكان تسلّم البضاعة وتسليمها المنصوص عليها في العقد، ينبغي الاحتفاظ بها في المادة ١٢ من النص الحالي. ولهذا الغاية، اقترح أن يعاد إدراج الفقرة ٢ من المادة ١١ الواردة سابقاً في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 في النص الحالي كفقرة ١ مكرراً، على أن يُستعاض عن الجملة الأولى من العبارة الافتتاحية بالجملة الأولى المنقحة التالية: "لأغراض الفقرة ١، يكون التسليم أو التسليم هما التسليم أو التسليم حسبما يُعرّفهما عقد النقل، أو حسبما تُعرّفهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة، إذا لم يكن هناك اتفاق من ذلك القبيل".

٣٢- وعلى الرغم من إبداء بعض التعاطف مع الشواغل التي أثّرت بشأن تحديد وقتي التسليم والتسليم في مدة المسؤولية الواردة في مشروع المادة ١٢ تفادياً لأي ثغرة محتملة في مدة المسؤولية، لوحظ أن الاقتراح سيجعل الحكم مفرط التفصيل، بحيث سيصبح من الضروري تبيان كل توليفة محتملة لوقتي التسليم والتسليم المتعاقد عليهما ووقتي التسليم والتسليم الفعلين. وذكر أن هذا الحل الدقيق لن يكون قابلاً للتطبيق العملي في سياق مشروع الاتفاقية. ومن ثم، اتفقت الآراء داخل الفريق العامل على أن النهج الأعم المتبع في النص الحالي لمشروع المادة ١٢ (١) هو أفضل من ذلك السرد المحدد لمختلف الاحتمالات، ولم يحظ الاقتراح بالقبول.

٣٣- ولم يتناول الفريق العامل اقتراحاً آخر دعا إلى النظر في اعتماد الأحكام المتعلقة بمدة المسؤولية بصيغتها الواردة في المادة ٤ من قواعد هامبورغ.

حذف عبارة "ورهنها بالفقرة ٢ من المادة ١٤" الواردة في الفقرة ٣

٣٤- أثّرت شواغل بشأن التفاعل بين العبارة "ورهنها بالفقرة ٢ من المادة ١٤" الواردة في الجملة الافتتاحية من الفقرة ٣، والعبارة "ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤" الواردة في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤. وذُكر على وجه الخصوص أن إدراج كلتا العبارتين في مشروع الاتفاقية يمكن أن يحدث تضارباً بين الحكمين قد تكون له عواقب غير مقصودة. وضمناً لتطبيق مشروع المادتين ١٢ (٣) و١٤ (٢) على النحو المراد، حتى لا تكون فترة التحميل والتفريغ وفقاً لمشروع المادة ١٤ (٢) خارج مدة مسؤولية الناقل، كما هو الحال في بعض الولايات القضائية في الوقت الراهن، اقترح حذف العبارة "ورهنها بالفقرة ٢ من المادة

١٤" الواردة في الجملة الافتتاحية من الفقرة (٣) من مشروع المادة ١٢. ووافق الفريق العامل على ذلك الاقتراح.

الإشارة إلى "المرسل" في مشروع المادة ١٢ (٢) (أ)

٣٥- على ضوء قرار الفريق العامل بحذف مفهوم "المرسل" من نص مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢١-٢٤ أعلاه)، اقترح حذف كلمة "المرسل" من مشروع المادة ١٢ (٢) (أ) والاستعاضة عنها بتعبير آخر. وأبدي في الفريق العامل تأييد قوي لذلك الاقتراح، كما أعرب عن تأييد للاقتراح القائل بإمكانية الاستعاضة عن كلمة "المرسل" بالعبارة "الشاحن أو الشاحن المستندي". غير أن شواغل أديدت مثارها أن التعبيرين البديلين المقترحين قد يحدثان تعقيدات إضافية، وربما يثيران بلبلة في بعض الولايات القضائية. وقدم اقتراح إضافي مفاده أن الإشارة إلى "المرسل" يمكن معالجتها بتعديل النص بحيث تُحذف العبارة "تقضي بأن يسلم المرسل البضاعة" وتدرج بدلا منها العبارة "تقضي بأن تُسلم البضاعة". ولقي ذلك الاقتراح تأييدا في الفريق العامل.

٣٦- وأبدي شاغل آخر وهو أن نص هذا الحكم قد يحتاج إلى مزيد من الصقل بغية تحديد بداية مدة المسؤولية، وذلك مثلا عندما يكون الناقل قد تسلم البضاعة لنقلها، ولكن طلب منه تسليمها إلى سلطة ما كي تفتشها قبل أن تُعاد إلى الناقل ليتولى نقلها. وذكر أنه قد لا يكون واضحا في هذه الحالة متى تبدأ مدة مسؤولية الناقل. ورغم إبداء بعض التأييد لذلك الشاغل، رُئي عموما أن التوضيح غير ضروري، وأن أي قراءة متعقلة لمشروع المادة سوف تؤكد مسؤولية الناقل كلما كانت البضاعة في عهده بالفعل، لا في عهدة سلطة ما.

بند "جعل البضاعة في متناول روافع السفينة"

٣٧- لم ترد أي ردود بالإيجاب على استفسار بشأن ما إذا كانت الوفود ترى أن بنود "جعل البضاعة في متناول روافع السفينة" ستظل مقبولة بالنظر إلى النص الحالي لمشروع الاتفاقية.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٢

٣٨- رهنا بالتعديلات التالية، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٢ من حيث المضمون، وأحاله إلى فريق الصياغة:

- الاستعاضة عن العبارة "تقضي بأن يسلم المرسل البضاعة"، الواردة في مشروع المادة ١٢ (٢) (أ) بالعبارة "تقضي بأن تُسلم البضاعة"؛

- حذف العبارة "ورهننا بالفقرة ٢ من المادة ١٤" من افتتاحية الفقرة ١٢ (٣).

مشروع المادة ١٣ - النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل

٣٩- أبدت شواغل بشأن مدى وضوح نص مشروع المادة ١٣، وبخاصة فيما يتعلق بالعبارة "ولا يكون بالتالي هو الناقل المعني به" الواردة في الجملة الأولى، وفيما يتعلق بالجملة الثانية كلها ومعنى العبارة "مدة عقد النقل". ورغم إبداء بعض التأييد للحكم بصيغته الحالية، أُعرب عن تأييد قوي للرأي القائل إن النص الحالي غير واضح، وقُدِّمت عدة اقتراحات بهدف معالجة تلك الشواغل.

٤٠- وأبدي بعض التأييد للاقتراح الداعي إلى حذف مشروع المادة ١٣ من النص. وتأييدا لذلك الرأي، ذُكر أن هذا الحكم قد يُفضي إلى وضع لا يكون فيه الناقل مسؤولا عن النقل الإضافي، مما قد يلحق ضررا بطرف ثالث حائز أو مرسل إليه حسن النية.

٤١- بيد أن الفريق العامل أيد الإبقاء على مشروع المادة ١٣ لكي يُنصّ على الممارسة المتبعة حاليا في هذه المهنة، حيث يوافق الناقل، بناء على طلب الشاحن، على أن يصدر للشاحن مستند نقل يشمل كامل عملية نقل البضاعة بالرغم من كون الناقل قد اتخذ ترتيبات نيابة عن الشاحن لكي يتولى ناقل آخر جزءاً من عملية النقل. وفي هذه الحالات، لا يقع على الناقل أي التزام بشأن البضاعة فيما يخص ذلك الجزء من عملية النقل الذي يؤديه ناقل آخر.

٤٢- وبغية الإبقاء على حكم من هذا القبيل في النص، وافق الفريق العامل على اقتراح يدعو إلى توضيح الجملة الأولى من مشروع المادة ١٣ بالاستعاضة عن العبارة "ولا يكون بالتالي هو الناقل المعني به" بالعبارة "ولا يتحمل الناقل بشأنه التزاما بنقل البضاعة". كما أُتفق على أن يستعاض عن الجملة الثانية بالنص الأوضح التالي: "وفي تلك الحالة، تكون مدة التزام الناقل هي المدة المشمولة بعقد النقل فحسب". ورغم إبداء بعض التأييد للإبقاء على المبدأ الوارد في الجملة الثالثة، والذي يفيد بأن الناقل، في تلك الحالات، يتصرف نيابة عن الشاحن، ضمنا لأن يولي الناقل العناية المناسبة في اختيار ناقل يضطلع بالنقل الإضافي، اتفق الفريق العامل على استحالة تحسين الصياغة، وعلى أن البديل الأفضل هو حذف الجملة الثالثة برمتها.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٣

- ٤٣ - رهنا بالتعديلات التالية، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة:
- يستعاض عن العبارة "ولا يكون بالتالي هو الناقل المعني به" بالعبارة "ولا يتحمل الناقل بشأنه التزام نقل البضاعة"؛
- يستعاض عن الجملة الثانية بما يلي: "وفي تلك الحالة، تكون مدة التزام الناقل هي المدة المشمولة بعقد النقل فحسب"؛
- تحذف الجملة الثالثة.

مشروع المادة ١٤ - التزامات معينة

٤٤ - أُبدي قلق لأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ واسعة النطاق للغاية ولأنها ستنقل في نهاية المطاف إلى الشاحن أو المرسل إليه المسؤولية عن أداء التزامات جرت العادة أن يؤديها الناقل بموجب الصكوك الدولية والقوانين المحلية القائمة بشأن نقل البضائع بحراً. ولوحظ أن هذه الفقرة تخرج، مثلاً، عن إطار قواعد لاهاي-فيسي، حيث يقع على الناقل وحده التزام تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. وقيل أيضاً إنه ينبغي تعديل هذا الحكم الابتكاري لكي يُمنع الناقل من التنصل بصورة روتينية من المسؤولية عن تلف البضاعة الذي يحدث أثناء العمليات المنصوص عليها في مشروع المادة. وذكُر أن الخطر الذي قد تنطوي عليه إساءة استعمال تلك البنود خطر كبير، لأن التجربة أثبتت أن معظم التلف في النقل البحري الدولي يحدث أثناء التحميل أو التفريغ. وأثير شاغل آخر فيما يتصل بالفقرة ٢ وهو أن من غير الواضح ما إذا كانت أنواع البنود التي تنص عليها ستؤثر في مدة مسؤولية الناقل ومدى ذلك التأثير. وأبدي تأييد قوي لحذف الفقرة ٢ من أجل حل تلك المشاكل.

٤٥ - وأُعرب عن شاغل آخر وهو أن مشروع الفقرة ٢ ينص على بنود تقتضي من المرسل إليه تفريغ البضاعة. وأبدي تأييداً للاقتراح القائل بحذف الإشارة إلى المرسل إليه من الفقرة ٢ من مشروع المادة، بغية حماية المرسل إليه، الذي ليس هو طرفاً في عقد النقل، من آثار بنود لم يتفاوض بشأنها. وقيل إن مشروع المادة ينبغي أن يشترط، على أقل تقدير، موافقة المرسل إليه لكي يكون ملزماً بتلك البنود.

٤٦ - ورداً على ذلك، لوحظ أن الفقرة ٢ من مشروع المادة تتضمن حكماً مفيداً يوضح مجالاً قانونياً يشهد فوارق شديدة بين النظم القانونية توضحها يراعي الممارسة التجارية

مراعاة كافية. وعلى صعيد الممارسة، غالبا ما يتعهد الشاحن، من خلال بندي "أجرة التحميل والتفريغ" أو "أجرة التحميل والتفريغ، والتستيف"، بالاضطلاع ببعض مسؤوليات الناقل أو كلها فيما يتعلق بتحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. وأشار إلى أن بنود أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) تُستخدم في أكثر الحالات في النقل غير المنتظم الذي يقع خارج نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية، ولكن يمكن أن يسري مشروع الاتفاقية على عقود النقل في النقل غير المنتظم بواسطة الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦ وبواسطة مشروع المادة ٧. ولوحظ أن بنود أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) تُفهم في بعض الولايات القضائية على أنها لا تقوم إلا بتخصيص المسؤولية عن النفقات المتكبدة من جراء تحميل البضاعة وتفريغها، بينما هي تُعتبر في ولايات قضائية أخرى قيودا تعاقديا على مدة مسؤولية الناقل. ولوحظ إضافة إلى ذلك أن الفقرة ٢ لا يُقصد بها أن تُنشئ التزامات تقع على المرسل إليه.

٤٧- وأبدي تأييد واسع للرأي القائل إنه، ما دام الفريق العامل قد اتفق على حذف عبارة "ورهنًا بالفقرة ٢ من المادة ١٤" من الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ (انظر الفقرة ٣٤ أعلاه)، فقد أصبح واضحا بما يكفي أن بند أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف)، بموجب مشروع الاتفاقية، لا يقلص مدة مسؤولية الناقل عن البضاعة. وأفيد بأن أثر هذين الحكمين معا يتمثل في توضيح مسؤوليات الشاحن والناقل اللذين يتفقان على أن يتولى الشاحن تحميل البضاعة وتستيفها وتفريغها. وفي هذه الحالة، يكون الشاحن مسؤولا عن أي خسارة بسبب تقاعسه عن الوفاء بالتزاماته على نحو فعال، كما يحتفظ الناقل بالمسؤولية عن مسائل أخرى أثناء التحميل والتفريغ، مثل واجب بذل العناية تجاه البضائع، ما دامت فترة مسؤولية الناقل تخضع لعقد نقل البضائع. وعلاوة على ذلك، فإن الفقرة ٣ (ط) من المادة ١٨ تنص صراحة على أن الناقل لا يُعفى من المسؤولية عن التلف الحاصل أثناء التحميل أو التفريغ. بموجب بند أجرة التحميل والتفريغ (والتستيف) إلا إذا لم يكن قد تولى بنفسه أداء تلك المهام. وقيل إن هناك سببا آخر للاحتفاظ بهذا النص وهو أن المسؤولية عن تحميل البضاعة وتفريغها والمسؤولية عن التكاليف المتكبدة نتيجة لتلك الأنشطة هي مسألة للطرفين حُرية تحديدها من خلال عقد البيع، وهي حرية لا ينبغي أن يقيدها مشروع الاتفاقية.

٤٨- وأثناء المناقشة، قُدمت ثلاثة مقترحات من أجل تحقيق توافق للآراء بشأن مختلف وجهات النظر، وهي: '١' إضافة شرط موافقة المرسل إليه إلى الاتفاق المذكور في الفقرة ٢ من المادة ١٤؛ و'٢' حذف عبارة "أو المرسل إليه"؛ و'٣' تنقيح الجملة الأخيرة من الفقرة ٢

من مشروع المادة ١٤ بحيث يحدّد أنّها تشير إلى اتفاق جرى التفاوض بشأنه على حدة وليس جزءاً من العقد الأصلي.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٤

٤٩- بالرغم من الاقتراحات التي أُبديت بشأن تنقيح الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ أو حذفها، قرر الفريق العامل الإبقاء على مشروع المادة ١٤ في شكله الحالي نظراً لعدم وجود تأييد كافٍ لذلك التغيير. وبذلك وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٥- التزامات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية

٥٠- أُشيرَ إلى أن مشروع الاتفاقية، إذ جعل التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للإبحار التزاماً متواصلاً، خطاً خطوة مهمة مقارنة بقواعد لاهاي-فيسي التي تنص على أن هذا الالتزام لا ينطبق إلا على بداية الرحلة. وكان هناك تأييد واسع جداً لمشروع المادة، الذي قيل إنه يجسد تسليم الفريق العامل بأن التطورات التكنولوجية الحالية تسوّغ تحديث مبادئ المسؤولية. كما لوحظ في الوقت نفسه أن هذه النتيجة كانت موضع خلاف بعض الشيء ولم يتم التوصل إليها إلا بفضل الروح التوفيقية التي تحلى بها الذين دافعوا في البداية عن الاحتفاظ بالقواعد التقليدية الخاصة بصلاحية السفينة للإبحار في قواعد لاهاي-فيسي.

٥١- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٦- البضاعة التي قد تصبح خطراً

٥٢- لم يثر مشروع المادة أية تعليقات. ووافق الفريق العامل عليه من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٧- التضحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية

٥٣- لم يكن هناك تأييد كافٍ للاقتراح بإعادة إدراج العبارة "أو المجاري المائية الداخلية" بعد العبارة "في عرض البحر" في مشروع المادة. وبناء على ذلك، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة. وأعرب أحد الوفود مجدداً عن شواغله بشأن مشروع المادة ١٧ وعلاقته بمشروع المادة ٨٧.

الفصل ٥ - مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

مشروع المادة ١٨ - أساس المسؤولية

اقترح بتنقيح مشروع المادة ١٨

٥٤ - أبدت عدة وفود تأييدها للرأي الذي مفاده أن مشروع المادة ١٨ ما زال بحاجة إلى بعض التعديل بغية ضمان محافظته على توازن منصف بين مصالح الناقل والمطالبين بالبضاعة. واقترحت على وجه الخصوص التنقيحات التالية:

(أ) حذف الفقرة ٣ (هـ) من مشروع المادة ١٨، لأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٨ تنص على حماية كافية للناقل، ولا ينبغي أن تقلل الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة من مسؤوليات الناقل؛

(ب) حذف الفقرة ٣ (ز) من مشروع المادة ١٨، إذ قيل إن من المححف أن يتحمل مالك الشحنة مسؤولية أي عيوب خفية في البضاعة؛

(ج) حذف الفقرة ٥ من مشروع المادة ١٨ وإدخال تعديل على الفقرة ٤ بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر أو عن جزء منه إذا أثبت المطالب أن الحدث المذكور جاء بعد خطأ ارتكبه الناقل أو طرف منفذ بحري. وقيل إن من شأن هذا التعديل أن يحمي مصالح الشاحنين حماية أفضل ويزيح عن كاهلهم العبء الثقيل المتمثل في ضرورة أن يثبتوا عدم صلاحية السفينة للإبحار كلما استند الناقل إلى أحد الدفوع المذكورة في الفقرة ٣ من مشروع المادة.

٥٥ - ورغم أن الاقتراحات المذكورة أعلاه لم تحظ جميعها بنفس القدر من التأييد، أعرب عن قدر من التعاطف مع تحسين مشروع المادة لتحقيق توازن أفضل بين المصالح، ولا سيما فيما يتعلق بعبء الإثبات على المطالبين بالبضاعة، الذين قيل إنهم يملكون سبلاً ضئيلة لإثبات عدم صلاحية السفينة للإبحار. وقيل، بدلا من ذلك، إنه ينبغي للناقل أن يثبت أنه امتثل لمشروع المادة ١٥.

٥٦ - وأحاط الفريق العامل علماً بتلك الآراء، لكنه رأى عدم وجود توافق كاف في الآراء لإعادة فتح باب النقاش حول مشروع المادة ١٨. وارْتئي على نطاق واسع أن المادة ١٨ وهي واحدة من أهم المواد في مشروع الاتفاقية لما لها من آثار عملية كبيرة. وردا على الاقتراح المذكور أعلاه بتنقيح مشروع المادة ١٨، ذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ١٨ يمثل حلاً توفيقياً متوازناً توصل إليه الفريق العامل من خلال المداولات الجادة التي جرت

خلال الدورات السابقة. وبالإضافة إلى ذلك، أُبديت شواغل مثارها أن حذف الفقرتين الفرعيتين ٣ (هـ) و(ز) من شأنه أن يفضي إلى زيادة كبيرة في مسؤولية الناقل، بل ويفضي في بعض الحالات إلى مسؤولية مطلقة. وأشار أيضا إلى ضرورة توشي الحذر عند تنقيح نص نظر فيه الفريق العامل ووافق عليه بالكامل، خاصة وأن مشروع المادة ١٨ عنصر مركزي في كامل مجموعة الحقوق والالتزامات.

٥٧- وذكر أن عبارة "المرسل إليه" ينبغي أن تُحذف من الفقرة الفرعية ٣ (ح) من مشروع المادة ١٨، لأن الإشارة إلى "المرسل إليه" غير ضرورية.

استنتاج الفريق العامل بشأن مشروع المادة ١٨

٥٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٨ من حيث المضمون مع حذف عبارة "المرسل إليه" من الفقرة الفرعية ٣ (ح) وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٩- مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين

٥٩- استذكر الفريق العامل أنه كان قد وافق أثناء دورته التاسعة عشرة، ضمن جملة أمور، على إعادة النظر في معاملة "الوكلاء" في مشروع الاتفاقية لأن تعريف تعبير "الطرف المنفذ" يشمل الوكلاء (انظر A/CN.9/621، الفقرات ١٤١ و ١٥٠ و ١٥٣). ونتيجة لذلك، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ١٩ من حيث المضمون مع حذف العبارة "أو وكلائه" من الفقرة الفرعية (ج) وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

٦٠- أُثير سؤال يتعلق بالفقرة ٤ من مشروع المادة ٢٠ عما إذا كانت المسؤولية ستُلقى على عاتق "رَبان السفينة أو طاقمها". واستذكر الفريق العامل أن مشروع الاتفاقية عرّف من قبل "الطرف المنفذ البحري" بأنه يشمل المستخدمين وأن الفقرة ٤ من مشروع المادة ٢٠ صيغت على نحو يعفي المستخدمين من المسؤولية. وأشار إلى أنه إذا كان المقصود في مشروع الاتفاقية هو إعفاء كل ربان سفينة أو طاقمها من المسؤولية كما يمكن أن يُفهم ضمنا من الفقرة الفرعية (ب) من مشروع المادة ١٩، فإنه ينبغي أن تنص الفقرة ٤ من المادة ٢٠، على حدة، على إعفاء تلك الأطراف. وبعد المناقشة، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٠ من حيث المضمون مع إدراج إشارة إلى "رَبان السفينة أو طاقمها" في الفقرة ٤ وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرات ٦ و٧ و٢٥ من مشروع المادة ١

٦١- فيما يتعلق بتعبيري "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري" المستخدمين في مشروع المادة ٢٠، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على التعريفين الواردين في الفقرتين ٦ و٧ من مشروع المادة ١ وأحالهما إلى فريق الصياغة.

٦٢- وفيما يتعلق بتعبير "السفينة" المستخدم في مشروع المادة ٢٠، اقترح تغيير هذا التعبير ليصبح "المركب البحري" ["أي مركب مصمم ليستعمل في نقل البضاعة بحراً"]، بغية تمييزه عن مراكب الملاحة الداخلية، وتغيير تعبير "المركب" الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٥ ليصبح "السفينة". وأشار رداً على ذلك إلى أن هذا قد يفضي إلى لبس، لأن المراكب المصممة للملاحة الداخلية يمكن استخدامها أيضاً في البحر. وبعد المناقشة، وافق الفريق العامل على مضمون التعريف الوارد في الفقرة ٢٥ من المادة ١ من حيث المضمون واتفق على أن ينظر فريق الصياغة في المسائل المذكورة أعلاه للتأكد من استخدام تعبير المركب والسفينة على نحو متسق ومن استخدام التعابير المناسبة في صيغ مختلف اللغات.

مشروع المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية

٦٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٢- التأخر

اقترح إعادة النظر في مسألة التأخر

٦٤- ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد نظر في مسألة المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة آخر مرة في دورته التاسعة عشرة (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٧٧-١٨٤). وفي ذلك الحين، وفي ضوء مناقشات الفريق العامل السابقة بشأن المسؤولية عن التأخر في التسليم (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرات ١٠١-١١٣)، قدمت اقتراحات ونظر فيها بغية التوصل إلى اتفاق بشأن معالجة مسألة التأخر في مشروع الاتفاقية (انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرة ١٨٠). وتجسد الحل التوفيقى الذي اتفق عليه الفريق العامل عقب تلك المناقشات في دورته التاسعة عشرة، في نص مشروع الاتفاقية، في مشروعى المادتين ٢٢ و٦٣، وفي حذف مسؤولية الشاحن عن التأخر من مشروع الاتفاقية. غير أنه ارتئي أن ذلك الحل التوفيقى تم على عجل، وأنه لم يكن هناك فيما يبدو فهم واحد لآثاره، وأن ذلك الحل أسفر عن نتيجة

غير مرغوب فيها وهي اشتراط موافقة الناقل على تحمل المسؤولية عن التأخر في تسليم البضاعة بالنص في مشروع المادة ٢٢ على أن التأخر يحدث في التسليم عندما لا تسلّم البضاعة في غضون الفترة المتفق عليها في عقد النقل. ولما كان النظام القانوني في عدد من الولايات القضائية يحدد مسؤولية الناقل الإلزامية عن التأخر سواء بموجب قواعد هامبورغ أو من خلال القانون الوطني، فقد ارتئي أن الأخذ الآن بنظام كالنظام المنصوص عليه في مشروع الاتفاقية حيث لا وجود لمسؤولية الناقل الإلزامية عن التأخر من شأنه أن يضع تلك الدول في وضع لا يطاق من الناحية السياسية. وارتئي كذلك أنه في الحالات التي يسمح فيها مشروع المادة ٢٧ بتطبيق نظم النقل الأحادي الواسطة التي تنص على مسؤولية الناقل الإلزامية عن التأخر، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للطرفي للبضائع لعام ١٩٥٦، أو القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالحديدية، وتذييل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩، سيكون من غير المنطقي أن يقتصر وجود هذه المسؤولية الإلزامية على أجزاء معينة من النقل فحسب. ولذلك، ونظرا إلى أن التجربة الماضية أبانت أن من المتعذر التوصل إلى توافق في الآراء بشأن طريقة التعامل مع مسألة التأخر في مشروع الاتفاقية، فقد اعتُبر أن أفضل خيار يتمثل ببساطة في حذف مشروعى المادتين ٢٢ و٦٣، وكذلك سائر الإشارات إلى التأخر في مشروع الاتفاقية، وأن تترك المسألة برمتها للقانون الواجب التطبيق. وقد أبدى بعض التعاطف مع الشواغل المثارة، كما لقي الاقتراح بعض التأييد.

٦٥- غير أن الفريق العامل رأى عموما أنه بعد المناقشات الطويلة والعديدة التي جرت خلال الدورات السابقة بشأن معالجة مسألة التأخر وفقا لمشروع الاتفاقية، فإن الحل التوفيقى الذي تم التوصل إليه كما يتجلى في النص حل أصيل وأنه يشكل جزءا من التوازن الدقيق للحقوق والالتزامات في النص ككل. ولم يوافق الفريق العامل على اقتراح حذف مشروعى المادتين ٢٢ و٦٣، وكذلك سائر الإشارات إلى التأخر، ولا على اقتراح إمكانية اللجوء إلى نهج يقوم على "المعقولة" من حيث الفترة اللازمة للتسليم، كالتنهج الذي حُذف عملا بالحل التوفيقى الذي تم التوصل إليه في الدورة التاسعة عشرة، والذي هو مجسّد في الحاشية ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101.

٦٦- وأثيرت بعض الشواغل في الفريق العامل بشأن تفسير مشروع المادة ٢٢. وأشار تحديدا إلى أن هناك فيما يبدو بعض اللبس فيما يتعلق بما إذا كان الاتفاق الصريح أو الضمني هو المشترط بشأن وقت تسليم البضاعة لتطبيق الحكم. ولكن، لوحظ أن اشتراط الاتفاق "الصريح" قد حذف في إطار الحل التوفيقى المتفق عليه في دورة الفريق العامل التاسعة عشرة

(انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرة ١٨٤)، وأن العبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" فيما يتعلق بتحديد مبلغ التعويض عن الخسارة أو الضرر الناجم عن التأخر، الواردة في مشروع المادة ٦٣، قد حُذفت أيضا في إطار ذلك الحل (انظر الوثيقة A/CN.9/616، الفقرتين ١٨٠ (ب) و ١٨٤). ووافق عدد من الوفود على الرأي الذي مفاده أن مشروع المادة ١٨ يجدد الالتزام العام الملقى على عاتق الناقل فيما يتعلق بالتأخر، وأن هذا الالتزام لا يمكن التحلل منه وفقا لمشروع المادة ٨٢، وأن موعد التسليم ليس عنصرا لازما من تفاصيل العقد، وأنه يمكن الاستدلال على موافقة الناقل على تسليم البضاعة في موعد معين من الخطابات المتبادلة بين الأطراف، بما في ذلك الجدول الزمني العيني لمواعيد الوصول والمغادرة الذي يضعه الناقل، وأن مشروع المادة ٢٢ إنما يحدد وقت حدوث التأخر فحسب. ورفض الفريق العامل اتخاذ موقف نهائي بشأن ذلك التفسير أو أي تفسير آخر لمشاريع الأحكام المتعلقة بالتأخر.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٢

٦٧- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٣- حساب التعويض

٦٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٤- الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر

الفقرة ٤

٦٩- رغم أن الفريق العامل رأى عموما أن مشروع المادة ٢٤ مقبول، أثارت مسألة صياغية تتعلق بالإشارة في الفقرة ٤ إلى "المادتين ٢٢ و ٦٣". ولوحظ أن التعويض عن الخسارة الناجمة عن التأخر لا يُدفع في الواقع بموجب تلك الأحكام، بل إنه يُدفع بمقتضى مشروع المادة ١٨، وأن الإشارة إلى المادتين ٢٢ و ٦٣ يمكن أن تكون مصدر لبس. ووافق الفريق العامل على اقتراح يدعو إلى زيادة دقة الفقرة ٤ في هذا الصدد، ولقي اقتراح يدعو إلى حذف الإشارة إلى المادتين ٢٢ و ٦٣ تأييدا كبيرا. ولكن، دُعي إلى توخي الحرص في إعادة صياغة بقية الفقرة بحيث لا تشترط أن يتضمن الإخطار المبلغ المحدد المطالب به للتعويض عن الخسارة، وهو مبلغ قد يصعب تقديره، بل تنص على توجيه إخطار بالخسارة

الناجمة عن التأخر. وبالرغم من عدم الاتفاق على صياغة دقيقة للفقرة، فقد وافق الفريق العامل على أن ينظر فريق الصياغة في نص الفقرة ٤ وفق الصيغة التالية: "لا يُدفع أي تعويض [ناجم عن] [ناشئ عن] [ناتج عن] التأخر ما لم يوجّه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوماً متتالياً من تسليم البضاعة إخطار بالخسارة الناجمة عن التأخر."

عنوان مشروع المادة ٢٤

٧٠- لوحظ أنه ينبغي لفريق الصياغة أن ينظر فيما إذا كان عنوان المادة ٢٤ مناسباً، نظراً إلى الاتفاق الذي تم التوصل إليه في الفريق العامل بأن يتناول الإخطار الخسارة الناجمة عن التأخر لا التأخر في حد ذاته. وحظي هذا الاقتراح ببعض التأييد.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٤

٧١- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة، رهنا بإدخال التعديلات التالية:

- النظر في عنوان مشروع الحكم بغية تعديله بحيث يبين أن الإخطار ينبغي أن يكون إخطاراً بالهلاك الناجم عن التأخر لا بالتأخر نفسه؛
- تعديل نص الفقرة ٤ على النحو المبين في الجملة الأخيرة من الفقرة ٦٩ أعلاه.

الفصل ٦- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معيّنة من النقل

مشروع المادة ٢٥- الانحراف عن المسار أثناء النقل البحري

٧٢- ارتئي أن عنوان الحكم سيكون أنسب في موضعه في الفصل ٦ لو حذفت العبارة "أثناء النقل البحري". ورهنا بإدخال هذا التعديل، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

اقتراح توسيع تعريف "الحاوية"

٧٣- ذكّر الفريق العامل بأن اقتراحاً قدّم بشأن تحسين تعريف "الحاوية" الوارد حالياً في مشروع المادة ١ (٢٦) (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.102)، وبأن من المنطقي فيما يبدو مناقشة ذلك الاقتراح في سياق مشروع المادة ٢٦. وأوضح أن الاقتراح يدعو إلى تعديل

تعريف "الحاوية" في مشروع الاتفاقية بأن يُضاف إليه تعبير "عربة الشحن الطرقية"، وأن ذلك التغيير سيكون له تأثير، في المقام الأول، على الفقرتين (١) و(٢) من مشروع المادة ٢٦ والفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢. وذكُر أن عربات الشحن الطرقية كثيرا ما تُنقل عبر البحار بأعداد كبيرة، وعادة ما يجري ذلك على متن سفن متخصصة تحمل مقطورات مصممة لنقل تلك العربات والحاويات على السواء، على سطح السفينة أو تحته. وأوضح أن النص الحالي لمشروع الاتفاقية يعامل عربات الشحن الطرقية وفقاً لمشروع المادة ٢٦ (١) (ج)، بدلاً من تصنيفها مع الحاويات وفقاً لمشروع المادة ٢٦ (١) (ب)، وبذلك قد لا يكون الناقل مسؤولاً عن التلف الذي يصيب البضاعة في عربات الشحن الطرقية بسبب المخاطر الخاصة التي ينطوي عليها نقل تلك العربات على سطح السفينة كجزء من الفئة المذكورة في الفقرة الفرعية (ج). ورئي أنه ينبغي بالأحرى معاملة عربات الشحن الطرقية معاملة الحاويات، وبذلك تنطبق عليها قواعد المسؤولية المعتادة بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على سطح السفينة أم تحته.

٧٤- وعلى سبيل الإيضاح الإضافي، ذُكر أن تعديل تعريف "الحاوية" بحيث يشمل عربات الشحن الطرقية يكفل تعذر اعتبار عربة الشحن الطرقية وحدة واحدة وفقاً لمشروع المادة ٦٢ (٣)، بل، كما في حالة الحاويات، تُعدّ كل رزمة في عربة الشحن الطرقية لأغراض الحد من المسؤولية عن كل رزمة. وذكُر أن هذه المشكلة بعينها كان قد أثارها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (انظر الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.90) باعتبارها مبعث قلق شديد. وإضافة إلى ذلك، ذُكر أن تعديل تعريف "الحاوية" على النحو المقترح يمكن أن تكون له منفعة إضافية تتمثل في معاملة الحاويات وعربات الشحن الطرقية معاملة منصفة.

٧٥- وقُدّم اقتراح إضافي بتوسيع تعريف "الحاوية" لكي لا يشمل "عربات الشحن الطرقية" فحسب بل و"عربات السكك الحديدية" أيضاً. ومع أنه لوحظ أن عربات السكك الحديدية نادراً ما تنقل على سطح السفينة فقد رئي أن إدراج هذا التعبير في تعريف "الحاوية" قد تكون له مزايا معينة، مثلاً، فيما يتعلق بالتزام الشاحن بتستيف محتويات الحاويات وربطها وتثبيتها على نحو ملائم وبعناية وفقاً لمشروع المادة ٢٨.

٧٦- وأعرب عن تأييد واسع لكلا الاقتراحين، لأنهما يعودان بمنافع عملية ويجسدان الممارسات المتبعة حالياً ولكونهما معقولين بصفة خاصة من وجهة نظر الصناعة. كما لوحظ أنهما لا يُحدثان أي تغيير في الحكم المتعلق بتنازع الاتفاقيات في مشروع الاتفاقية، وأنه لن يكون هناك، على وجه الخصوص، تضارب مع الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي

للبضائع. وذكُر كذلك أنه إذا أُخذ بالاقتراحين فينبغي لفريق الصياغة أن يراجع مشروع الاتفاقية برمته فيما يتعلق باستخدام تعبير "الحاوية" و"المقطورة".

٧٧- بيد أنه أُبديت بعض الشواغل بشأن توسيع تعريف "الحاوية". فقيل إن التعريف الموسَّع قد يفضي، من وجهة نظر الناقلين، إلى زيادة مقدار مسؤولية الناقل، مما يُخل بالتوازن الذي يجسِّده مشروع الاتفاقية حالياً.

٧٨- ومن وجهة نظر الشاحنين، أُعرب عن شاغلٍ مثاره أن توسيع تعريف "الحاوية" قد تكون له آثار غير مُستحبة في مشروع المادة ٦٢، المتعلق بمحدود المسؤولية، خصوصاً فيما يتصل بالنقل البحري لعربات الشحن الطرقيّة. فعلى سبيل المثال، إذا كان سند الشحن لا يتضمن تعديداً للبضائع المحمّولة على العربة فسوف تُعتبر العربة ومحتوياتها رزمة واحدة، وبذلك يفقد جميع مالكي البضائع المحمّولة على الشاحنة حد المسؤولية القائم على الرزمة. كما سيكون هذا الخطر مبعث قلق للناقلين الطرقيين. وذكُر أن الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي تنص على حد وزني للمسؤولية أعلى من حد المسؤولية المرتأى في مشروع الاتفاقية. ومن ثم، ففي حال حدوث هلاك أو تلف للبضاعة أثناء رحلة بحرية بينما كانت البضائع محمّلة على شاحنة، قد تقع على عاتق الناقل الطرقي مسؤولية تعويض مالكي البضائع بمبلغ أعلى من المبلغ الذي يمكن له أن يسترده من الناقل البحري. وأبدي شاغل آخر بشأن ما يمكن أن يترتب على إدراج العربات الطرقيّة في تعريف الحاويات من تبعات فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يُصيب عربة شحن طرقيّة منقولة بحراً دون وجود أي بضاعة محمّلة عليها. ولهذا الأسباب، قيل إن من الأفضل، بدلا من توسيع تعريف "الحاوية"، اتباع نهج قائم على تناول المواد كلاً على حدة وإضافة تعبير "عربات الشحن الطرقيّة" و"عربات السكك الحديدية" كلما اقتضى السياق ذلك.

٧٩- وردا على تلك الشواغل، ذُكر أن البضائع المنقولة في "عربات الشحن الطرقيّة" يلزم تعديدها للانتفاع بحد المسؤولية القائم على الرزمة، وأن هذه هي الممارسة المتبعة، خصوصاً في إطار اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي. وفيما يتعلق بالتلف الذي يصيب العربة نفسها، ذُكر أن تعريف "البضاعة" الوارد في الفقرة ٢٤ من مشروع المادة ١ يعالج هذه المسألة، إذ هو يشمل الحاويات غير المزوّدة ببضائع. كما ذُكر، من وجهة نظر عملية، أن تعديل تعريف الحاوية له مزية تتمثل في تفادي الحاجة إلى إضافة تعبير "عربات الشحن الطرقيّة" و"عربات السكك الحديدية" في كل مرة يستخدم فيها تعبير "الحاوية" (مشاريع المواد ١ (٢٥)، و ١ (٢٦)، و ١٥ (ج)، و ١٨ (٥) (أ)، و ٢٦ (١) (ب)، و ٢٨ (٣) و ٤٢ (٣)، و ٤٢ (٤)، و ٤٢ (٤)).

(٤) (أ) '١'، و ٤٢ (ب) '١'، و ٤٢ (ب) '٢'، و ٤٣ (ج) '٢'، و ٥١ (٢) (ب)، و ٦٢ (٣).

٨٠- ونظرا لما أبدى من شواغل، أشار الفريق العامل إلى العلاقة القائمة بين بعض الحجج ومفهوم "الرزمة" الوارد في الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢، واتفق على إرجاء مداولاته حول هذه المسألة إلى أن يفرغ من دراسة ذلك الحكم الآخر.

ملاءمة البضاعة للنقل على سطح السفينة

٨١- ذُكر أنه، بصرف النظر عما إذا كان تعريف "الحاوية" في مشروع الاتفاقية سيضم "عربات الشحن الطرقية" و"عربات السكك الحديدية"، يلزم في كل الأحوال أن تكون تلك العربات ملائمة للنقل على سطح السفينة، وأن هذا ينبغي أن يبيّن في الفقرة ١ (ب) من مشروع المادة ٢٦. وكان هناك اتفاق عام في الفريق العامل على ألا يُسمح للناقل بأن ينقل على سطح السفينة سوى عربات الشحن الطرقية وعربات السكك الحديدية التي هي ملائمة لذلك النقل، وأن يكون سطح السفينة مهياً تهيئة خاصة لنقل تلك العربات.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٦

٨٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٦ من حيث المضمون، رهنا بإدراج إشارة إلى "عربات الشحن الطرقية" و"عربات السكك الحديدية" في الفقرة الفرعية ١ (ب). واتفق الفريق العامل على معاودة النظر في التعديل المقترح إدخاله على تعريف "الحاوية" إلى ما بعد الانتهاء من دراسة الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢.

مشروع المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

٨٣- أعرب عن بعض القلق من أن مشروع المادة ٢٧ لا ينص على حكم بشأن الإعلان يجوز بموجبه للدولة المتعاقدة أن تعلن أنها ستطبق الأحكام الإلزامية لقانونها الداخلي في الظروف المماثلة أساسا للظروف التي يجوز فيها لأي دولة متعاقدة أن تطبق صكا دوليا وفقا للفقرة ١ من مشروع المادة ٢٧. وردّا على ذلك، ذُكر الفريق العامل بأنه كان قد طلب في دورته التاسعة عشرة إدراج مشروع مادة من هذا القبيل (انظر الفقرتين ١٢٥ و ١٢٦ من الوثيقة A/CN.9/621)، وأنه كان قد قرر مؤقتا، في دورته العشرين، أن ينقض ذلك القرار، إلى حين إجراء مزيد من النظر في الاقتراح التوفيقي بشأن مستوى الحد من مسؤولية الناقل

(انظر الفقرتين ١٦٣ و ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/642)، وهذا هو السبب في أن النص المعروض على الفريق العامل لا يتضمن أي حكم من هذا القبيل.

٨٤- وطُرح سؤال عما إذا كان استخدام التعبيرين المختلفين "صك دولي" في مشروع المادة ٢٧ و"اتفاقية دولية" في مشروع المادة ٨٥ متعمدا. وأوضح أن هذا التمييز مقصود، لأن الصكوك الدولية ذات الصلة في هذا السياق لا تعتبر كلها اتفاقيات دولية، ومنها مثلا اللائحة التي تصدر عن منظمة تكامل اقتصادي إقليمية.

٨٥- وفيما يتعلق بالفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٧، اقترح حذف هذه الفقرة بكاملها، في ضوء قرار الفريق العامل في دورته التاسعة عشرة اختيار النهج الوارد في البديل باء بشأن حدود المسؤولية (انظر الفقرة ١٩١ من الوثيقة A/CN.9/621). وذكّر الفريق العامل بأن مشروع الفقرة ٣ أضيف من أجل زيادة الوضوح فيما يتعلق بانطباق اتفاقيات النقل الداخلي عندما يكون النهج الوحيد الوارد في الفقرة ١ (أ) من النص هو نهج تنازع القوانين المين في البديل ألف. وأشار إلى أنه لما كان مشروع المادة يعكس حاليا نهجا مختلفا، وهو نهج "العقد المفترض"، فقد أصبح مشروع الفقرة ٣ زائدا، بل قد يخل بتطبيق الفقرة الفرعية ١ (أ).

٨٦- وردّا على ذلك، كان هناك بعض التأييد للإبقاء على الفقرة ٣ لأنها كانت جزءا من حل وسط تم التوصل إليه بعد نقاش مستفيض. ودُعي الفريق العامل إلى النظر بعناية في الآثار التي يمكن أن تترتب على حذف مشروع الفقرة ٣، وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، قبل اتخاذ قرار نهائي حول هذه المسألة.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٢٧

٨٧- بعد المناقشة، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة. واتفق الفريق العامل على تأجيل اتخاذ قرار بشأن الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٧ إلى ما بعد إجراء مزيد من المداولات حول المسائل المتعلقة بحدود المسؤولية في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢ (انظر الفقرة ٢٠٤ أدناه).

الفصل ٧- التزامات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

٨٨- كما لوحظ في الحاشيتين ٦٢ و ١٠١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101، فإن الالتزام بتفريغ البضاعة بطريقة ملائمة ودقيقة قد حُذف من الفقرة ٢ من مشروع المادة ٢٨ ونُقل إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٤٥ في الفصل المتعلق بتسليم البضاعة، لأنه رئي أن التزام تفريغ البضاعة بموجب اتفاق عملاً بمشروع المادة ١٤ (٢) عادة ما يؤديه المرسل إليه، وأنه ليس التزاماً على الشاحن. ولكن، أُعرب عن قلق من احتمال وجود فجوة في مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالالتزام بتفريغ البضاعة، لأن مشروع المادة ٤٥ ينص على أن المرسل إليه لا تقع عليه التزامات بمقتضى مشروع الاتفاقية إلا عندما يكون قد مارس حقوقه بموجب عقد النقل. ورئي أنه إذا لم يعد الالتزام بتفريغ البضاعة أحد التزامات الشاحن، وإذا لم يمارس المرسل إليه أيًا من حقوقه بموجب عقد النقل، لم يعد أي طرف ملزماً بأداء هذا الالتزام. ولذلك قُدم اقتراحان هما: (أ) إعادة إدراج عبارة "وتفريغها" في الفقرة ٢ من مشروع المادة ٢٨، أو (ب) الاستعاضة عن العبارة "تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها" بالعبارة "أداء التزاماته بموجب ذلك الاتفاق".

٨٩- وأعرب عن رأي مخالف مفاده أنه لا توجد في الواقع أي فجوة فيما يتعلق بالالتزام بتفريغ البضاعة. فرغم أن هذا الالتزام قد يقع على عاتق المرسل إليه نتيجة لاتفاق عملاً بمشروع المادة ١٤ (٢) فليس من المتعارف عليه أن يكون تفريغ البضاعة التزاماً على الشاحن. وأشار كذلك إلى أن الحالة الوحيدة التي يكون فيها على الشاحن التزام بتفريغ البضاعة هي حالة البيع على أساس التسليم على ظهر السفينة، وفي هذه الحالة سيكون الشاحن هو أيضاً المرسل إليه. وبالتالي فإن الالتزام بتفريغ البضاعة لا ينبغي أن يعالج في مشروع المادة ٢٨ في أي حال.

٩٠- ولكن كان هناك تسليم بأن هذا التفاوت بين الالتزامات الواردة في مشروع المادة ١٤ (٢) وتلك المدرجة في مشروع المادة ٢٨ (٢) قد يسبب ارتباكاً، ووافق الفريق العامل على اقتراح الاستعاضة عن العبارة "تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها" بعبارة على غرار "أداء التزاماته بموجب ذلك الاتفاق"، تفادياً لهذه الشواغل.

٩١- وعلاوة على ذلك، أعرب في الفريق العامل عن تفضيل للوضوح الذي سيناله مشروع المادة ٢٨ (٢) من جراء حذف عبارة "الطرفين" وإعادة إدراج مصطلحي "الناقل والشاحن". وقيل فضلاً عن ذلك إن الحرص على الاتساق يقتضي إدخال تعديل مماثل على

الحكم الوارد في مشروع المادة ١٤ (٢). وأيد الفريق العامل هذين الاقتراحين، واتفق على أنه يمكن النظر في إجراء مزيد من المناقشة، في إطار مشروع المادة ٤٥، حول ما من شأنه أن يؤدي إلى نشوء التزام المرسل إليه بتفريغ البضاعة.

٩٢- وذكّر الفريق العامل أيضا بأن الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٨ تتضمن العبارة "حاوية أو مقطورة"، وهي عبارة سيلزم تعديلها وفقا للقرار الذي سيتخذه الفريق العامل إما بإدراج "مركبات الشحن الطرقية وبالسكك الحديدية" في تعريف "الحاوية" في مشروع المادة ١ (٢٦) وإما بإدخال التعديلات اللازمة على الأحكام الموضوعية في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٧٣ إلى ٨٠ أعلاه).

٩٣- ورهنا بتنفيذ التغييرات المذكورة أعلاه، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٩- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

٩٤- لوحظ أن الإشارة إلى "المادة ٣١" في العبارة الافتتاحية لمشروع المادة ٢٩ (في النص الإنكليزي) تبدو غير دقيقة، وأن هذه الإشارة ينبغي تعديلها لتصبح "المادة ٣٠". وبعد إجراء المزيد من النقاش، ارتئي أن العبارة الافتتاحية بكاملها "دون مساس بالتزامات الشاحن الواردة في المادة ٣٠" غير ضرورية ويمكن حذفها. وحظي ذلك الاقتراح بتأييد كبير داخل الفريق العامل.

٩٥- ورهنا بحذف العبارة الافتتاحية، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٢٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

٩٦- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

٩٧- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٢- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

٩٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرة ٢٣ من مشروع المادة ١

٩٩- فيما يتعلق بتعبير "تفاصيل العقد" المستخدم في مشروع المادة ٣٢، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على تعريف ذلك التعبير الوارد في الفقرة ٢٣ من مشروع المادة ١ وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

١٠٠- لوحظ أن تعبير "المرسل" استُخدم في الفقرة (أ) من مشروع المادة ٣٣، وأن الفريق العامل كان قد اتفق على حذف جميع الإشارات إلى المرسل (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه). واقترح تعديل مشروع الحكم بحذف العبارة "يسلم المرسل البضاعة" والاستعاضة عنها بالعبارة "تسليمها". ووافق الفريق العامل على ذلك النهج العام.

١٠١- ورهنا بتعديل النص بحذف الإشارة إلى "المرسل"، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٤- تولى الشاحن المستندي حقوق الشاحن والتزاماته

١٠٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرة ٩ من مشروع المادة ١

١٠٣- فيما يتعلق بالتعبير "الشاحن المستندي" المستخدم في مشروع المادة ٣٤، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على تعريف ذلك التعبير الوارد في الفقرة ٩ من مشروع المادة ١ وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين

١٠٤- لوحظ أن تعبير " المرسل " ورد في مشروع المادة ٣٥، وأن الفريق العامل كان قد وافق على حذف جميع الإشارات إلى المرسل (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه). واتفق الفريق العامل على حذف العبارة " المرسل أو ".

١٠٥- وأثيرت بعض الشواغل داخل الفريق العامل بخصوص وضوح النص، حيث إن العبارة " كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الإغفالات " كانت قد حُذفت لكونها زائدة، مثلما هو مذكور في الحاشية ٧٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101. وارثني أن النص غير واضح فيما يتعلق بما إذا كان الحكم يخص مسؤولية قائمة على الخطأ أو مسؤولية مطلقة، وبمن يجب تحميله تلك المسؤولية. وردًا على ذلك، لوحظ أن الحكم يكتفي بذكر المبدأ العام للمسؤولية بالإناابة، بجعله الشاحن مسؤولاً عن أفعال مستخدميه ووكلائه والمتعاقدين معه من الباطن وما إلى ذلك، وأن معيار المسؤولية سوف يعتمد على الالتزام المحدد المنتهك وفقاً لأحكام مشروع الاتفاقية. وبالإضافة إلى ذلك، لوحظ أن إعادة إدراج عبارة من قبيل العبارة المقترحة يمكن أن تكون مسألة معقدة لأنها يمكن أن تثير أسئلة تتعلق بعزو خطأ الشاحن بمقتضى مشروع المادة ٣١، ولأن ذلك سيقضي معاملة مشروع المادة ١٩ المتعلق بمسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين معاملة مماثلة، وهو أمر قد يثير تعقيدات كبيرة في النص كله. وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل أن الحكم واضح بقدر كاف، ولا سيما في ضوء المبدأ المعروف المبين فيه.

١٠٦- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

١٠٧- أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٣٦ غير ضروري وينبغي حذفه، إذ ارتئي أن الحكم المتعلق بالمسؤولية والوارد في الفقرة (أ) قد تناولته مواد أخرى من مشروع الاتفاقية، وأن الحكم المتعلق بأجرة الشحن والوارد في الفقرة (ب) غير ملائم في سياق مشروع الاتفاقية. ورغم التأييد الذي حظي به هذا الرأي فيما يتعلق بالفقرة (ب) وبقاء سؤال مطروح بشأن الأساس المنطقي لهذا الحكم، رفض الفريق العامل الخروج عن توافق الآراء القائم واتفق على الاحتفاظ بهذا الحكم.

١٠٨- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ٨- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

مشروع المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

١٠٩- لوحظ أن تعبير "المرسل" استخدم في الفقرة (أ) من مشروع المادة ٣٧، وأن نص ذلك الحكم يتعين تعديله بعد اتفاق الفريق العامل على حذف جميع الإشارات إلى المرسل (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه). وارتئي أن التعديل الملائم يمكن تحقيقه بحذف افتتاحية مشروع المادة ٣٧ والفقرة (أ) بكاملها، ولكن لوحظ أنه على الرغم من إمكان حذف الفقرة (أ)، فإن محتوى افتتاحية النص ينبغي الاحتفاظ به لتغطية حالات معينة في بعض الخطوط لا يتم فيها إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

١١٠- واتفق الفريق العامل على حذف مشروع الفقرة (أ) وعلى أن يطلب من فريق الصياغة إجراء ما ينتج عن ذلك من تغييرات ضرورية على بقية النص. وذكّر الفريق العامل أيضا بأن مجرد حذف الفقرة (أ) قد لا يكون كافيا لتنفيذ قرار حذف مفهوم المرسل من النص، وبأن الأمر قد يقتضي إدخال مزيد من التغييرات على النص كله.

١١١- ورهنا بحذف الفقرة (أ) التي تحتوي على إشارة إلى "المرسل" وبإجراء أي تعديلات ضرورية أخرى على النص مراعاة لذلك الحذف، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٣٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

١١٢- وبعد أن اختتم الفريق العامل مداولاته حول مضمون مشروع المادة ٣٧، شرع في النظر في عدد من التعاريف ذات الصلة.

تعريف "مستند النقل" (الفقرة ١٥ من مشروع المادة ١)

١١٣- أشير إلى أنه، في ضوء حذف الفقرة (أ) من مشروع المادة ٣٧ (انظر الفقرتين ١٠٩ و ١١٠ أعلاه) وقرار الفريق العامل حذف جميع الإحالات إلى المرسل (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه)، سيقتضي الأمر أيضا إدخال تعديلات معينة على تعريف "مستند النقل" الوارد في الفقرة ١٥ من مشروع المادة ١.

١١٤- واقترحت الاستعاضة عن الحرف "أو" الوارد بين الفقرتين (أ) و (ب) من مشروع المادة ١ (١٥) بالحرف "و"، بغية تجسيد اتفاق الفريق العامل على أن مجرد تحرير إيصال لا

يشكل مستند نقل لأغراض مشروع الاتفاقية. وبناء عليه، اتفق الفريق العامل على أن يكون الشرطان المبيّنان في الفقرة ١٥ من مشروع المادة ١ مقترنين لا منفصلين. واقتنع الفريق العامل بأن إدخال هذه التعديلات على تعريف "مستند النقل" لن تكون له آثار سلبية على الأحكام الأخرى من مشروع الاتفاقية، ما عدا إعادة صياغة طفيفة للفقرة (أ) من مشروع المادة ٤٣.

١١٥- ورهنا بهذه التعديلات، وافق الفريق العامل على الفقرة ١٥ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون وأحالها إلى فريق الصياغة.

التعديلات المقترحة إدخالها على مشروع المادة ٦ (٢) (ب) نتيجة للتعديلات السابقة

١١٦- تمثل التغيير الإضافي المقترح إدخاله بسبب حذف مفهوم "المرسل" والتعديلات المدخلة على تعريف "مستند النقل" في حذف نص الفقرة ٢ (ب) من مشروع المادة ٦ والاستعاضة عنه بالعبارة "يكون قد أُصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني".

١١٧- ووافق الفريق العامل على تعديل الفقرة ٢ (ب) من مشروع المادة ٦ على النحو الآنف الذكر، وأحالها إلى فريق الصياغة.

تعريف "مستند النقل القابل للتداول" (الفقرة ١٦ من مشروع المادة ١)

١١٨- فيما يتعلق بمصطلح "مستند النقل القابل للتداول" الوارد في مشروع المادة ٣٧، اقترحت الاستعاضة عن العبارة "لأمر المرسل إليه" بالعبارة "لأمر الشخص المعين/المسمى"، لأن المرسل إليه سيكون هو الشخص الذي يظهر له سند الشحن وسيكون من المهم بيان المظهر، على وجه الخصوص، إذا كان المصرف هو المرسل إليه. وأشار كذلك إلى أن هذا التغيير لن يكون تغييراً في المضمون وسيزيل عدم الاتساق الذي يتصور وجوده بين الفقرتين ١٢ و١٦ من مشروع المادة ١.

١١٩- ورداً على ذلك، لوحظ أن ذلك سيدخل مصطلحاً جديداً، هو "الشخص المعين/المسمى"، وهو سيحتاج بدوره إلى تعريف وقد لا يكون متسقاً مع تعريف "الحائز" الوارد في الفقرة ١١ من مشروع المادة ١. وذكّر أيضاً أن هذا المصطلح سيثير ريباً أكبر وسيكون أقل نفعاً للمصارف التي تمول عقوداً تجارية أجنبية. ففي إطار الممارسة المعمول بها حالياً، تتضمن مستندات النقل عادة حيزاً لإدخال اسم "المرسل إليه"، بحيث تتاح للمصارف فرصة حماية حقوقها من خلال التأكد من أنها سُميت باعتبارها المرسل إليه في مستند النقل. وأفيد

بأن مشروع الاتفاقية لا يتلاءم مع هذه الممارسة فحسب، بل هو يمنح أيضا حماية إضافية للمصارف التي قد تتردد في قبول تسميتها بصفتها مرسلا إليه خشية إمكانية تحمل مسؤولية أو عبء فيما يتعلق بالبضائع، وذلك بالنص في مشروع المادة ٤٥ على أن المرسل إليه ليس مُلزَمًا بقبول تسلّم البضاعة إلا إذا كان قد مارس حقوقه بمقتضى عقد النقل.

١٢٠- وردّا على سؤال عن القانون المقصود بالعبارة "القانون المنطبق على ذلك المستند" الواردة في الفقرة ١٦ من مشروع المادة ١، لوحظ أن مشروع الاتفاقية امتنع عن تحديد القانون الذي ينبغي أن يحكم الصك، وهي مسألة اقترحت لها النظم الداخلية للقانون الدولي الخاص أجوبة متضاربة. وفي كل الأحوال، لوحظ أيضا أن نطاق الإحالة إلى القانون المنطبق مقصور على مسألة العبارات التي يمكن أن تكون معادلة من الناحية القانونية لعبارات مثل "الأمر" أو "قابل للتداول".

١٢١- واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالتعريف الوارد في الفقرة ١٦ من مشروع المادة ١ وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "مستند النقل غير القابل للتداول" (الفقرة ١٧ من مشروع المادة ١)

١٢٢- واتفق الفريق العامل على التعريف الوارد في الفقرة ١٧ من المادة ١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "الخطاب الإلكتروني" (الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١)

١٢٣- ردّا على سؤال عن الأساس المنطقي للفوارق بين تعريف "الخطاب الإلكتروني" الوارد في الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١ والتعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، أُشيرَ إلى أن التعريف المستخدم في مشروع الاتفاقية يجمع بين عناصر من تعريفي "الخطاب الإلكتروني" و"رسائل البيانات"، الواردين في اتفاقية استخدام الخطابات الإلكترونية، ومعايير التكافؤ الوظيفي للخطابات الإلكترونية الواردة في تلك الاتفاقية.

١٢٤- ووافق الفريق العامل على التعريف الوارد في الفقرة ١٨ من المادة ١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "سجل النقل الإلكتروني" (الفقرة ١٩ من مشروع المادة ١)

١٢٥- وافق الفريق العامل على تعريف "سجل النقل الإلكتروني" من حيث المضمون، رهنا بإدخال التعديلات اللازمة لجعله متسقا مع النص المنقح لتعريف "مستند النقل" (انظر الفقرتين ١١٣ و ١١٤ أعلاه)، وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" (الفقرة ٢٠ من مشروع المادة ١)

١٢٦- فيما يتعلق بالتعبير "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" المستخدم في مشروع المادة ٣٧، أحاط الفريق العامل علما بالقلق الذي أعرب عنه بشأن الفقرة ١٦ من مشروع المادة ١ (انظر الفقرات ١١٨ إلى ١٢٠ أعلاه). ومع ذلك، وافق الفريق العامل على التعريف الوارد في الفقرة ٢٠ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" (الفقرة ٢١ من مشروع المادة ١)

١٢٧- فيما يتعلق بالتعبير "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" المستخدم في مشروع المادة ٣٧، وافق الفريق العامل على التعريف الوارد في الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "إصدار" و"إحالة" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول
(الفقرة ٢٢ من مشروع المادة ١)

١٢٨- فيما يتعلق بالفقرة ٢٢ من مشروع المادة ١، أثير تساؤل عما إذا كانت هذه الفقرة تقدم في الواقع تعريفا للتعبيرين "إصدار" و"إحالة" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وعما إذا كانت تتناول مسألة جوهرية. ولوحظ كذلك أن هذا الحكم غير واضح، لأنه على الرغم من إمكانية إحالة السيطرة الحصرية، فإن من المستحيل "إصدار" السيطرة الحصرية.

١٢٩- وقُدِّمت الاقتراحات التالية في سياق التعريفين: '١' حذف التعبير "إصدار" كليا من التعريف؛ و'٢' الإشارة إلى "إنشاء" سيطرة حصرية. وقُدِّمت اقتراحات أخرى بنقل الفقرة ٢٢ من مشروع المادة ١ إلى فصول أخرى من مشروع الاتفاقية، لأنها مسألة جوهرية. فقدمت اقتراحات بنقل الفقرة ٢٢ إلى مشروع المادة ٨ أو ٩ أو يجعلها مادة منفصلة في الفصل ٣.

١٣٠- ووافق الفريق العامل على ما قيل من أن من شأن المفاهيم المذكورة في الفقرة ٢٢ من مشروع المادة ١ أن تُفهم فهما أوضح إذا ما عُرِّف كل من تعبير "إصدار" و"إحالة" سجل

النقل الإلكتروني القابل للتداول على حدة، وإذا أشار تعريف "إصدار" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول إلى شرط مفاده أن هذا السجل يجب إنشاؤه وفقا لإجراءات تضمن خضوع السجل الإلكتروني للسيطرة الحصرية طوال عمره الافتراضي. وأحال الفريق العامل الفقرة ٢٢ من مشروع المادة ١ إلى فريق الصياغة طالبا منه صوغ عبارات مناسبة بهذا المعنى.

مشروع المادة ٣٨- تفاصيل العقد

١٣١- لم يثر مشروع المادة ٣٨ أي تعليقات. ووافق الفريق العامل على مضمونه وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٣٩- هوية الناقل

١٣٢- لم يثر مشروع المادة ٣٩ أي تعليقات. ووافق الفريق العامل على مضمونه وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٠- التوقيع

١٣٣- لم يثر مشروع المادة ٤٠ أي تعليقات. ووافق الفريق العامل على مضمونه وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤١- النواقص في تفاصيل العقد

١٣٤- وافق الفريق العامل على ضرورة إدخال بعض التعديل على الفقرة ٣ من مشروع هذه المادة بغية تجسيد قرار الفريق العامل عدم استخدام تعبير "المرسل" في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه). ورهنا بإجراء التعديلات المطلوبة، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٢- التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة في تفاصيل العقد

اقترح بمعالجة بعض الأوضاع المتعلقة بتفقد البضاعة الموجودة في حاوية مغلقة أو العلم الفعلي، بمحتوياتها

١٣٥- لوحظ أن مشروع المادة ٤٢ يضع نظاما يستطيع الناقل من خلاله التحفظ على المعلومات المشار إليها في مشروع المادة ٣٨ المتعلقة بتفاصيل العقد. ولوحظ كذلك أن

الفقرة ٣ تتناول سياق البضاعة المسلمة للشحن في حاوية غير مغلقة، بينما تتناول الفقرة ٤ البضاعة المسلمة في حاوية مغلقة.

١٣٦- وفي هذا الصدد، أعرب عن رأي مفاده أن مشروع المادة ٤٢ ربما يترك فجوة، وهي عندما تكون البضاعة قد سلّمت في حاوية مغلقة ولكن الناقل تفقدها فعلا، وإن لم يكن تفقدا كاملا، وذلك مثلا عندما يكون الناقل قد فتح إحدى الحاويات للتأكد من أنها تحتوي فعلا على البضاعة التي أعلنها الشاحن، ولكن لم يتمكن من التحقق من كميتها. وقيل إن هذا الوضع سيكون مماثلا للحالات المتوخاة في الفقرة ٣، ويستحق أن يعامل بنفس الطريقة أساسا. ولذلك اقترح إدراج الفقرة الإضافية التالية بعد الفقرة ٤:

عندما تسلّم البضاعة التي يراد نقلها إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة، ولكن الناقل أو طرف منفذ قد تفقد البضاعة في الواقع داخل الحاوية أو كان للناقل أو لطرف منفذ علم فعلي بمحتوياتها بطريقة أخرى قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، تنطبق الفقرة ٣ وفقا لذلك فيما يتعلق بالمعلومات المشار إليها في الفقرات الفرعية ١ (أ) و(ب) و(ج) من المادة ٣٨.

١٣٧- وردّا على ذلك، أعرب عن بعض الشواغل. فذكر أنه عندما يكون الناقل أو طرف منفذ على علم فعلي بالبضاعة الموجودة في حاوية مغلقة، تنطبق الفقرة ٢ من مشروع المادة ٤٢، ولن يكون بوسع الناقل أو الطرف المنفذ أن يتحفظ على المعلومات. وتمثل شاغل آخر في أن العلاقة بين الفقرة الإضافية المقترحة والفقرة ١ ليست واضحة. ولكن، أعرب عن تأييد واسع للأساس المنطقي للاقتراح عندما يكون الناقل أو طرف منفذ قد تفقد البضاعة فعلا. ولذلك قيل إن هناك طريقة أنسب وأنجع لمعالجة هذا الوضع وهي إضافة العبارة "أو تسلّم في حاوية مغلقة ولكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد البضاعة فعلا" بعد العبارة "في حاوية مغلقة" الواردة في فاتحة الفقرة ٣. ونال هذا الاقتراح تأييدا واسعا.

اقترح لإيضاح الشروط اللازمة لتحفظ الناقل على المعلومات الواردة في الفقرة ٤ (أ) ١٣٨- قدم اقتراح بالاستعاضة عن الحرف "أو" الوارد في نهاية الفقرة ٤ (أ) '١' بالحرف "و"، من أجل إيضاح الشروط اللازمة لتحفظ الناقل على المعلومات المتعلقة بالبضاعة والواردة في تفاصيل العقد. وساد رأي على نطاق واسع بأن الفقرة ٤، في شكلها الحالي، ليست واضحة وتسبب لبسا. واتفق الفريق العامل على أنه، فيما يتعلق بالوضع المنصوص عليه في الفقرة ٤، لن يكون بوسع الناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرات

الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من مشروع المادة ٣٨ إذا كان الناقل أو طرف منفذ قد تفقد البضاعة أو إذا كان للناقل أو لطرف منفذ علم بالبضاعة فعلا بطريقة أخرى.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٢

١٣٩- رهنا بالتعديلات التالية، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة:

- إدراج عبارة على غرار العبارة التالية: "أو عندما تسلّم في حاوية مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلا" في مقدمة الفقرة ٣ بعد عبارة "في حاوية مغلقة"؛

- صياغة الفقرة ٤ (أ) صياغة أوضح لكي تجسد النهج التراكمي، الذي لا يجوز بمقتضاه للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرات الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من مشروع المادة ٣٨ إذا كان الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد البضاعة فعلا داخل الحاوية [و/أو] كان له علم فعلي بمحتوياتها بطريقة أخرى قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

مشروع المادة ٤٣ - المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

١٤٠- أعرب عن قلق بشأن قواعد الإغلاق الواردة في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من مشروع المادة ٤٣، لأن المتطلبات المتعلقة بالطرف الثالث والمتطلبات المتعلقة بالمرسل إليه مختلفة. فالفقرة الفرعية (ب) لا تشترط سوى أن يتصرف الطرف الثالث بحسن نية، في حين أن الفقرة الفرعية (ج) تشترط أن يكون المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية قد تصرف أيضا بالاستناد إلى أي من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة الفرعية (ج). وطرح سؤال عما إذا كان هذا التباين مقصودا من الفريق العامل. وبغية معالجة هذا التباين، اقترح أن تواءم المتطلبات الواردة في الفقرة الفرعية (ب) '١' و '٢' مع الفقرة الفرعية (ج) وفقا للنهج المتبع في الفقرة ٣ من المادة ١٦ من قواعد هامبورغ.

١٤١- ورغم الإعراب عن بعض التعاطف مع هذا الاقتراح، ذكّر الفريق العامل بأن مفاوضات مكثفة دارت حول مشروع المادة ٤٣ خلال القراءة الثانية لمشروع الاتفاقية، وأن مشروع المادة في شكله الحالي يجسّد الحل الوسط الذي تم التوصل إليه. وذكر أن ذلك الحل الوسط يؤدي إلى التفريق بين حائز مستند النقل القابل للتداول وحائز مستند النقل غير

القابل للتداول. فبينما قُبل في الحالة الأولى أن يُحمى عموماً الحائز الذي يتصرف بحسن نية، فقد رُئي في الحالة الثانية ألا تتاح الحماية إلا للحائز الذي يتصرف بحسن نية بالاستناد إلى المعلومات الواردة في مستند النقل غير القابل للتداول. ولوحظ كذلك أن إدراج شرط إضافي، بشأن الاستناد، إلى الفقرة الفرعية (ب) فيما يتعلق بمسند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من شأنه أن يؤدي إلى تغيير كبير لذلك التفاهم.

١٤٢- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٣ من حيث المضمون، رهنا بحذف العبارة "الذي يثبت تسلّم البضاعة" نتيجة لتنقيح تعريفي "مستند النقل" و"سجل النقل الإلكتروني" (انظر الفقرات ١١٣ و ١١٤ و ١٢٥ أعلاه)، وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٤ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"

١٤٣- ردّاً على سؤال عما إذا كان المقصود بمشروع المادة ٤٤ أن يكون حكماً موضوعياً أم قاعدة استدلالية، أُشير إلى أن الحكم يُقصد به أن يكون موضوعياً. وردّاً على سؤال آخر عن معنى العبارة "أو عبارة مشابهة"، أُوضح أن من غير الضروري أن ترد عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" على وجه الدقة في تفاصيل العقد لكي ينطبق الحكم، بل يكفي إيراد عبارة مكافئة، من قبيل "أجرة النقل مدفوعة مقدّماً"، أو عبارة مماثلة.

١٤٤- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ٩ - تسليم البضاعة

مشروع المادة ٤٥ - الالتزام بقبول تسلّم البضاعة

١٤٥- استذكر الفريق العامل قراره فيما يتعلق بمشروع المادة ٢٨ (٢) بإجراء مزيد من المناقشات، في إطار مشروع المادة ٤٥ (٢)، حول ما يلزم لوجود التزام على المرسل إليه بتفريغ البضاعة عملاً باتفاق أبرمه طرفاً عقد النقل بموجب مشروع المادة ١٤ (٢) (انظر الفقرة ٩١ أعلاه). وقُدّم مقترحان في هذا السياق: أولاً، أن يُستعاض عن العبارة "الطرفان" بالعبارة "الناقل والشاحن"، اتساقاً مع التغييرات المدخلة على مشروعَي المادتين ١٤ (٢) و ٢٨ (٢)، وثانياً، أن تُدرج العبارة "ويقبل المرسل إليه ذلك" قبل العبارة "يتعيّن على المرسل إليه أن يفعل ذلك بصورة ملائمة ودقيقة". وأبدي تأييد قوي للجزء الأول من هذا المقترح، وبعض التأييد للجزء الثاني منه. وأعرب عن بعض القلق مما يمكن أن يحدث إذا لم يقبل

المرسل إليه، ولكن أشير إلى أن حل هذه المشكلة يوجد في حقوق الناقل فيما يتعلق بالبضاعة غير المسلمة بموجب مشروع المادة ٥١ (٢). وعلاوة على ذلك، دُعي بإلحاح إلى تأييد المقترحين، نظرا لاعتبار الحالة المثارة في الفقرة ٢ استثنائية إلى حد ما، وللاعتقاد بأن اشتراط قبول المرسل إليه ينشأ عنه أثر محايد على صعيد الممارسة، بينما هو يهدئ من بعض المخاوف الأوسع نطاقا التي أُبديت في الفريق العامل بشأن الاتفاقات المبرمة بموجب مشروع المادة ١٤ (٢).

١٤٦- ولوحظ أن اشتراط "قبول" المرسل إليه ربما يكون مفرط الصعوبة، ذلك أنه لن يكون من الضروري مثلا أن يعرب المرسل إليه عن قبول منفصل إذا كان أحد أحكام سند الشحن يقتضي منه تفريغ البضاعة على مسؤوليته ونفقته. ولذلك قيل إن أي تنقيح للفقرة ٢ ينبغي أن يركّز بالأحرى على الاتفاق المبرم بموجب مشروع المادة ١٤ (٢) الذي "يلزم" المرسل إليه، بدلا من أن يشترط "قبوله". وأُعرب عن بعض التأييد لهذا النهج المقترح.

١٤٧- بيد أن شواغل كبيرة أثّرت فيما يتعلق باقتراح إدراج عنصر "القبول" في مشروع الحكم والتركيز على "إلزام" المرسل إليه. وأشير، على وجه الخصوص، إلى أن عقد النقل، في بعض الولايات القضائية، عقد ثلاثي الأطراف، وأن المرسل إليه ملزم بشروطه. ولوحظ كذلك أن أي شرط إضافي بضرورة "قبول" المرسل إليه قد يفضي إلى عواقب وخيمة جدا فيما يتعلق بالممارسات أو العادات التجارية السائدة في مجال تجاري معيّن. فقد لوحظ، مثلا، أن إدراج حكم يقتضي قبول المرسل إليه فيما يتعلق بالتزام تفريغ البضاعة سيشكل في نقل البضائع السائبة تغييرا ملحوظا مقارنة بالممارسة الراهنة. ونتيجة لذلك، أُبدي تفضيل قوي للإبقاء على نص الفقرة ٢ بالصيغة التي وردَ بها في نص مشروع الاتفاقية، أو حذف الفقرة كاملة، وترك مسألة التزامات المرسل إليه للقانون الوطني. وأُبدي تأييد قوي لوجهة النظر تلك.

١٤٨- ولوحظ أنه ينبغي النظر إلى الفقرة ٢ من ناحيتين: أولا، من حيث أي قبول ينبغي أن يشترط صدوره عن المرسل إليه قبل أن يصبح خاضعا للالتزام تفريغ البضاعة. بموجب اتفاق بين طرفي عقد النقل، وثانيا، من حيث معيار العناية التي ينبغي أن يُشترط على المرسل إليه ممارستها عند تفريغ البضاعة. واقترح أن يركّز مشروع الحكم على معيار العناية بدلا من التركيز على ما إذا كان المرسل إليه قد أبدى قبوله، وأن يُعدّل نص الفقرة ٢ لكي يجسّد ذلك. وقيل، على وجه الخصوص، إن بالإمكان تعديل مشروع المادة ٤٥ (٢) ليصبح على غرار ما يلي: "عندما يفرغ المرسل إليه البضاعة، يتعيّن عليه أن يفعل ذلك بصورة ملائمة ودقيقة". واعتُبر أنه في حالة اعتماد هذا النهج، سيكون من الواضح أن مسألة ما إذا كان

يتعيّن أو لا يتعيّن على المرسل إليه أن يقبل أي التزام يقع عليه عملاً باتفاق. بموجب مشروع المادة ١٤ (٢) ستكون مسألة خاضعة للقانون الوطني.

١٤٩- وكتوضيح إضافي، أشير إلى أن الفريق العامل ينبغي له أن ينظر تحديدا فيما إذا كان معيار العناية المطلوب من المرسل إليه عند تفريغ البضاعة سيكون معيارا متعلقا بالبضاعة نفسها أم ببضاعة الآخرين أم بالسفينة. ولوحظ أنه، إذا كان يُقصد أن يُركّز معيار العناية على البضاعة، فيحتمل أن يكون المرسل إليه هو مالك البضاعة، وسيبدو من غير المنطقي تحديد معيار لعناية شخص ببضاعته.

١٥٠- ونظرا لما أُعرب عنه في الفريق العامل من آراء تمسّك بها أصحابها، لم تنجح محاولة تحقيق توافق في الآراء بناء على الاقتراح الداعي إلى أن تركز الفقرة على معيار العناية بدلا من أن تركز على ما إذا كان المرسل إليه قد أبدى قبوله. وأُتفق مع ما أبدى من رأي مفاده أن وضع معيار للعناية بهذا المعنى المحدود هو حشو زائد إلى حد ما، لأن جميع الالتزامات المتعهدّ بها وفقا لعقد النقل ينبغي تنفيذها على نحو ملائم وعناية. وبدلا من الاحتفاظ بنص الفقرة ٢ بالصيغة التي ورد بها، قرّر الفريق العامل حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ٤٥ لكي يوضح تماما أن مسألة الالتزام الذي يقع على المرسل إليه نتيجة لأي اتفاق بين الناقل والشاحن هي مسألة متروكة للقانون الوطني.

١٥١- وبعد أن قرّر الفريق العامل حذف الفقرة ٢، وافق على الفقرة ١ من مشروع المادة ٤٥ من حيث المضمون وأحالها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٦ - الالتزام بالإقرار بتسليم البضاعة

١٥٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٦ من حيث المضمون وأحالها إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٥٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٧ من حيث المضمون وأحالها إلى فريق الصياغة.

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

١٥٤- دُكر الفريق العامل بأن فاتحة مشروع المادة ٤٨ ما زالت تتضمن بين معقوفتين بديلين هما "[ينص على] [يُبين]"، وأنه ينبغي البت في التعبير المفضل المراد الاحتفاظ به في النص. واستذكر الفريق العامل أن آخر مرة نظر فيها في مسألة التعبير الذي ينبغي استخدامه في دورته العشرين، عندما أجرى نقاشا مستفيضا حول مزايا كل بديل (انظر الوثيقة A/CN.9/642، الفقرات ٣١ إلى ٣٣). ومع أخذ ذلك النقاش في الحسبان، أعيد تأكيد رأي مفاده أن الحكم قد أدرج في النص للحفاظ على القانون الراهن فيما يتعلق بنوع معين من المستندات، وأن القانون الواجب التطبيق في بعض الولايات القضائية ينص على أن مجرد استخدام العنوان "سند الشحن" يعني وجوب تسليم المستند لدى تسلّم البضاعة. ولذلك ذكر أن التعبير الوحيد المقبول للحفاظ على القانون الراهن هو "يُبين".

١٥٥- وردّا على ذلك، دُكر الفريق العامل بأن النوع الخاص من المستندات الذي صيغ مشروع المادة ٤٨ من أجله لا يزال يقصد به أن يكون مشمولاً ضمن التصنيف الحالي للمستندات في مشروع الاتفاقية، وأن الحفاظ على وضوح ذلك التصنيف يقتضي اجتناب استخدام الكلمة "يُبين" لأنه قد يجلب ريبة إلى النظام المرتأى. ومن ثم، فقد أعرب عن تفضيل لاختيار التعبير "ينص على" بدلا من "يُبين". وأبدت آراء قوية تأييدا لكل من هذين الموقفين، مع تفضيل طفيف للتعبير "يُبين".

١٥٦- ورهنا بحذف البديل "[ينص على]" وإزالة المعقوفتين من حول الكلمة "يُبين"، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٤٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه توخيا للاتساق ينبغي الاحتفاظ بالكلمة "يُبين" في الأحكام الأخرى من النص التي ورد فيها كلا البديلين، وخصوصا في مشاريع المواد ٤٣ (ب) '٢٤' و ٤٩ و ٥٤ (٢).

مشروع المادة ٤٩ - تسليم البضاعة في حال إصدار المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

١٥٧- اقترح حذف مشروع المادة ٤٩، لأنه خلافا للمستند المنصوص عليه في مشروع المادة ٤٨، لا توجد ممارسة قائمة يستخدم فيها المعادل الإلكتروني لمستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه وتتطلب دعما في نص مشروع الاتفاقية. وفي ظل عدم وجود ممارسة من هذا القبيل، اتفق الفريق العامل على حذف مشروع المادة ٤٩ وطلب إلى فريق

الصياغة أن يجري ما يترتب على ذلك من تعديلات في مشروع الاتفاقية، وخصوصا على مشروعَي المادتين ٩ و٤٣ (ب) ٢٤.

مشروع المادة ٥٠ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٥٨ - أعرب عن رأي مفاده أن العبارة الاستهلاكية "دون مساس بالمادة ٤٥" الواردة في الفقرة (أ) من مشروع المادة ٥٠ غير ضرورية وينبغي حذفها لأنها قد تكون مضللة، إذ توجد إشارة أخرى إلى مشروع المادة ٤٥ في نهاية الفقرة (أ). وردًا على ذلك، لوحظ أن الإشارة الأولى تساعد القراء على فهم العلاقة بين مشروع المادة ٤٥، الذي يبين التزام المرسل إليه، ومشروع المادة ٥٠، الذي يبين حق الحائز. غير أن الفريق العامل اتفق، بعد المناقشة، على حذف تلك العبارة من مشروع المادة ٥٠ (أ).

١٥٩ - وقدم اقتراح يدعو إلى حذف جميع الإشارات إلى "الطرف المسيطر" من الفقرتين (د) و(هـ)، لأن هاتين الفقرتين لا تفيدان شيئًا في الحالتين التاليتين: '١' عندما تصدر نسخة أصلية واحدة أو أكثر من مستند نقل قابل للتداول ويكون شخص واحد حائزًا لجميع النسخ الأصلية، يكون الحائز هو الطرف المسيطر نفسه؛ '٢' وعندما تصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة ويكون عدة أشخاص حائزين لكل نسخة منها، فلن يكون هناك طرف مسيطر، لأنه لن يكون هناك شخص واحد حائز لجميع النسخ الأصلية. وبالرغم من بعض التأييد لهذا الاقتراح، اتفق الفريق العامل على إرجاء مناقشته إلى حين النظر في مشروع المادة ٥٤، الذي له صلة أوثق بمعنى "الطرف المسيطر" الوارد في الفقرة ١٤ من مشروع المادة ١.

الفقرة ١١ من مشروع المادة ١

١٦٠ - في ضوء قرار الفريق العامل القاضي بتعديل تعريفي "إصدار" و"إحالة" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول في مشروع المادة ١ (٢٢) (انظر الفقرات ١٢٨ إلى ١٣٠ أعلاه)، ذُكر أن العبارة "والذي تكون له سيطرة حصرية على ذلك السجل" الواردة في الفقرة ١١ (ب) من تعريف "الحائز" لم تعد ضرورية، لأن التعريفين الجديدين لتعبيري "إصدار" و"إحالة" سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول اللذين أعدتهما فريق الصياغة يتضمنان كلاهما مفهوم السيطرة الحصرية. ووافق الفريق العامل على هذا الاقتراح.

١٦١- وفيما يتعلق بتعبير "الحائز" المستخدم في مشروع المادة ٥٠، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على تعريف هذا التعبير الوارد في الفقرة ١١ من مشروع المادة ١، رهنا بالتعديل المذكور أعلاه، وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥١ - بقاء البضاعة غير مُسلمة

١٦٢- أثير تساؤل بشأن معنى العبارة "تعذر [...]"، لأسباب أخرى، تسليم البضاعة" في الفقرة ١ (هـ) من مشروع المادة ٥١ والغرض منها. واقترح ردًا على ذلك أن تُحذف تلك الفقرة الفرعية بكاملها، لأن الفقرات الفرعية ١ (أ) إلى (د) تشمل على نحو كاف كل الظروف التي يمكن أن تظل البضاعة فيها دون تسليم، وأن الاحتفاظ بالفقرة الفرعية ١ (هـ) يمكن أن تنجز عنه إساءة الاستخدام من قبل الناقلين.

١٦٣- ولكن، أشير إلى أن الفقرة الفرعية ١ (هـ) مفيدة، لأن من شأنها أن تنطبق على الحالات التي تتسبب فيها أحوال الطقس، على سبيل المثال، في تعذر تسليم البضاعة. كما لوحظ أنه قد تكون هناك حالات إضافية لا تنطبق فيها الفقرات ١ (أ) إلى (د)، وذلك مثلا إذا لم يطالب المرسل إليه بتسلم البضاعة، وأن إدراج شرط مفتوح على غرار الفقرة ١ (هـ) سيكون مفيدا. وتأييدا لهذا الرأي، أشير إلى أن التعبير "تعذر [...]" تسليم البضاعة" من المرجح أن يفسر تفسيراً ضيقاً على أي حال. وأعرب كثيرون عن تأييدهم للاحتفاظ بالفقرة الفرعية ١ (هـ) في مشروع المادة ٥١.

١٦٤- ورئي من الأفضل اشتراط انقضاء مدة زمنية محددة قبل أن يتسنى للناقل إتلاف البضاعة عملاً بالفقرة ٢ (ب) من مشروع المادة ٥١. وبالرغم من التعاطف الذي أبدي مع هذا الاقتراح، فقد لوحظ أن اشتراط "الإخطار المعقول" الوارد في الفقرة ٣ من مشروع المادة ٥١ كاف لتبديد أي شاغل يتعلق بإساءة استخدام ذلك الحق.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٥١

١٦٥- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥١ من حيث المضمون، رهنا بحذف الإشارة إلى مشروع المادة ٤٩ في الفقرتين ١ (ب) و(ج)، وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٢ - الاحتفاظ بالبضاعة

١٦٦- قُدِّم اقتراح لإدراج "الشاحن" في مشروع المادة ٥٢ بين "الناقل" و"الطرف المنفذ"، لأن هناك حالات قد يود الشاحن أن يكون له فيها حق الاحتفاظ بالبضاعة، منها مثلاً عندما يواجه الشاحن بالالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل. بمقتضى مشروع المادة ٢٨، عندما تكون السفينة في حالة سيئة على وجه خاص. ولمعالجة هذا الشاغل، قدم اقتراح أكثر حياداً يدعو إلى حذف الإشارة إلى "الناقل أو الطرف المنفذ" والاكتفاء بالإشارة إلى "حق قد يكون قائماً بمقتضى عقد النقل...". وبالرغم من بعض التأييد لهذا الاقتراح، فقد أثبتت شكاوى فيما يتعلق بالحاجة إلى منح الشاحن حق الاحتفاظ، وذُكر أن مشروع المادة ٥٢ لن يكون في كل الأحوال المكان المناسب لإدراج الشاحن لأن هذا الحكم يرد في الفصل ٩ المتعلق بتسليم البضاعة.

١٦٧- وبعد المناقشة، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٠ - حقوق الطرف المسيطر

مشروع المادة ٥٣ - ممارسة حق السيطرة ونطاقه

١٦٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرة ١٣ من مشروع المادة ١

١٦٩- فيما يتعلق بالتعبير "حق السيطرة"، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على التعريف الوارد في الفقرة ١٣ من مشروع المادة ١، رهنا بتصحيح الإشارة إلى "الفصل ١١" لتصبح إشارة إلى "الفصل ١٠"، وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرة ١٤ من مشروع المادة ١

١٧٠- فيما يتعلق بالتعبير "الطرف المسيطر"، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على التعريف الوارد في الفقرة ١٤ من مشروع المادة ١ وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٤ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١٧١- أعيد طرح سؤال كان قد أُجِّل لمناقشته في إطار مشروع المادة ٥٤ (انظر الفقرة ١٥٩ أعلاه)، بشأن ما إن كان يمكن حذف الإشارة إلى "الطرف المسيطر" في مشروع المادة ٥٠ (د) و(هـ)، لأن الحائز والطرف المسيطر هما الشخص ذاته عندما يتعلق الأمر بمسند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول. وردًا على ذلك، أشير إلى أن حذف هذا المصطلح فحسب سيغير معنى الأحكام لأنه سيغفل الممارسة الحالية التي تقضي بإشعار الحائز بوصول البضاعة، حتى وإن لم يظهر الحائز لتسليمها. ورئي أن هذا التغيير لن يكون مرغوبًا فيه.

١٧٢- ورهنا بالإبقاء على الفعل "يبين" في الفقرة ٢ وحذف البديل "ينص على"، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٥ - تنفيذ الناقل للتعليمات

١٧٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٦ - اعتبار البضاعة مسلّمة

١٧٤- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٧ - إدخال تغييرات على عقد النقل

١٧٥- رهنا بحذف الفقرة ٣ لأنها زائدة كما هو مشار إليه في الحاشية ١٥٩، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٨ - تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١٧٦- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٥٩ - التغيير بالاتفاق

١٧٧- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٥٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١١ - إحالة الحقوق

مشروع المادة ٦٠ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

١٧٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦١ - مسؤولية الحائز

١٧٩- طُرح سؤال عن العبارة "دون مساس بالمادة ٥٨" الواردة في بداية الفقرة ١ من مشروع المادة ٦١ وعن معناها، إذ رئي أنها في غير محلها. ولوحظ أنها تترك النتيجة غير واضحة إذا لم يوفر الطرف المسيطر المعلومات المطلوبة بمقتضى مشروع المادة ٥٨. ولوحظ كذلك أن الإشارة إلى مشروع المادة ٥٨ تسبب مشاكل في التفسير، ولذلك اقترح حذفها بكاملها.

١٨٠- وردًا على ذلك، أوضح أن مشروع المادة ٦١ ينشئ التزام الحائز مقيدًا بمشروع المادة ٥٨، لأن الحائز هو في الواقع الشخص الوحيد الذي لديه المعلومات المشار إليها في مشروع المادة ٥٨. ولوحظ كذلك أن الإشارة إلى مشروع المادة ٥٨ ينبغي الإبقاء عليها في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦١، لأنها تحدم غرض الوضوح. وأعرب عن تأييد واسع للإبقاء على الإشارة إلى مشروع المادة ٥٨ في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦١.

١٨١- وفيما يتعلق بالفقرة ٢ من مشروع المادة ٦١، ذُكر الفريق العامل بأنه لم يتخذ أي قرار قاطع بشأنها في دورته العشرين، وأنها وضعت بين معقوفتين بسبب الاختلافات حولها في الفريق العامل. وفي وقت لاحق أبدى بعض التأييد لحذف الفقرة ٢، خاصة بسبب الشاغل الذي أبدى من أن العبارة "يمارس أي حق" قد تفسر على نحو يجعل اتخاذ إجراءات طفيفة ممارسة للحقوق وبالتالي يسبب مسؤولية. بيد أنه أعرب عن تأييد واسع للإبقاء على الفقرة ٢، لأن من المستصوب أن يتأكد الناقل مما إذا كان الحائز قد تحمل أي مسؤوليات

بموجب عقد النقل وإلى أي مدى فعل ذلك. ولوحظ أن هذا النهج يعكس الممارسة الحالية أيضا، واعتبر أن من الواضح أن الإجراءات الطفيفة لن تعتبر ممارسة للحقوق.

استنتاجات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٦١

١٨٢- على الرغم من اقتراح حذف العبارة "دون مساس بالمادة ٥٨" الواردة في الفقرة ١، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦١ من حيث المضمون، رهنا بحذف المعقوفتين حول الفقرة (٢)، رهنا بحذف "[الفقرة ١]" الواردة بين معقوفتين وحذف المعقوفتين من حول "[الفقرتين ١ و ٢]" في العبارة "لأغراض [الفقرة ١] [الفقرتين ١ و ٢] من هذه المادة" الواردة في بداية الفقرة ٣، وأحال مشروع المادة إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٢ - حدود المسؤولية

مشروع المادة ٦٢ - حدود المسؤولية

اقتراح بشأن الحد المفروض على مسؤولية الناقل

١٨٣- ذُكر الفريق العامل بأن مشروع المادة ٦٢ المتعلقة بالحد من المسؤولية كان موضع نقاش مكثف في دورته السابقة (انظر الفقرة ١٣٦ وما بعدها من الوثيقة A/CN.9/642). وذكُر أيضا بأنه، في ضوء احتمال نشوء توافق في الآراء بشأن الحد من مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية، قُدِّم اقتراح توافقي مؤقت، ينبغي أن يعامل بصفته حزمة كاملة (انظر الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/642). وتشمل هذه الحزمة الأرقام الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢، وحذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، وحذف مشروع المادة ٩٩، وتعديل مشروع المادة ٦٣ لإدخال الرقم "٢,٥" مرة في المعقوفتين المتبقيتين من مشروع المادة ٦٣ وحذف عبارة "ضعف"، ونقض القرار السابق الذي اتخذته الفريق العامل بصوغ حكم جديد يسمح بتطبيق القانون الوطني في الحالات المماثلة لتلك المتوخاة في مشروع المادة ٢٧.

١٨٤- وكان هناك تأييد واسع النطاق للجهود التي بذلها الفريق العامل في دورته العشرين للتوصل إلى حل توافقي بشأن مسألة حدود المسؤولية. وكان هناك، مع ذلك، تأييد قوي للرأي الذي مفاده أنه ينبغي اعتبار حدود المسؤولية المبيّنة حاليا بين معقوفتين في مشروع المادة منطلقا لمزيد من المفاوضات. وبغية ضمان حفاظ مشروع المادة ٦٢ على توازن عادل بين متعهدي النقل ومتعهدي الشحن وتحقيق توافق في الآراء ومن ثم قبول مشروع الاتفاقية

على نطاق أوسع، اقترح '١' اعتماد مقادير لحدود المسؤولية أعلى من تلك المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، أي ٩٢٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل طرد و ٨ وحدات من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام، و '٢' حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢.

١٨٥- وكان هناك تأييد للرأي الذي مفاده أن حدود المسؤولية المبيّنة في قواعد هامبورغ والمدرجة في الحل التوفيقي المؤقت الوارد في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ تجاوزها الزمن. ولوحظ كذلك أن اتفاقيات دولية أخرى من التي تناولت نقل البضائع أيضا تضمنت مبالغ أعلى مما هو منصوص عليه في مشروع الاتفاقية. وفي ضوء ذلك، أشير إلى الاتفاقية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية/الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، وهذه الأخيرة تضمنت مبلغا لحدود المسؤولية قدره ٨,٣٣ وحدات من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي. وعلاوة على ذلك، لوحظ أن مشروع الاتفاقية لا يقتصر على النقل بحرا، بل يشمل أيضا النقل المتعدد الوسائط، مما يستوجب تطبيق حدود مسؤولية تفوق تلك المنصوص عليها في قواعد هامبورغ. وعلاوة على ذلك، أشير إلى أن الصيغة الحالية للفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ تشمل جميع وجوه الإخلال بالالتزامات ولا تقتصر على هلاك البضائع أو تلفها، بحيث لا تعود قواعد هامبورغ كافية.

١٨٦- وردا على ذلك، لوحظ أن مشروع الاتفاقية يمثل تحولا كبيرا في توزيع الخسائر، ولا سيما فيما يتعلق بزيادة مسؤولية الناقل، إذ أصبح الناقل الآن خاضعا للالتزام مستمر بضمان صلاحية السفينة للإبحار ولم يعد بإمكانه التذرع بالخطأ البحري للدفاع عن نفسه. ولوحظ أيضا أن المبلغين المذكورين في الحل التوفيقي الوارد في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ كانا يمثلان حلا توفيقيا حقيقيا، لأن كثيرا من الولايات القضائية تأخذ بحدود للمسؤولية طبقا لقواعد لاهاي-فيسي، وهي أقل من الحدود المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، بل قد تأخذ بحدود للمسؤولية أقل حتى من ذلك. وأضيف أنه حتى في إطار حدود المسؤولية المبيّنة في قواعد لاهاي-فيسي، يجري التعويض الكامل على ما يناهز ٩٠ في المائة من قيمة البضاعة المالكة، لأن قيمة معظم البضائع المنقولة بحرا أقل من الحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي - فيسي. ولوحظ كذلك أن زيادة المبالغ في عصر النقل بالحاويات في سفن أكبر حجما ستزيد المخاطر المالية التي يتعرض لها الناقل إلى حد يكاد يتعذر معه التأمين على مسؤولية الناقل بأسعار مقبولة، مما يزيد من تكاليف النقل ومن ثم تكاليف البضائع في نهاية المطاف. وفي ضوء هذا، أعربت عدة وفود عن رأي مفاده أن اقتراح زيادة مبالغ حدود المسؤولية عن المستوى المتوخى حاليا أمر غير واقعي لا يستند إلا إلى دوافع سياسية وليس

إلى أسباب تجارية. وأعربت بعض الوفود عن القلق من إمكانية أن يؤدي تجاوز قواعد هامبورغ، في النهاية، إلى عرقلة انضمام بلدانها إلى مشروع الاتفاقية. وأضيف أن زيادة المبالغ المقترحة يمكن أن تحول دون أن يصبح مشروع الاتفاقية صكاً عالمياً فعّالاً يحقق مواءمة التجارة العالمية. وحُذِر الفريق العامل من أن يهدم العمل المهم الذي أُنجزه حتى الآن بإبطال الحل التوفيقى المؤقت السابق.

١٨٧- ولكن، دعي ردّاً على ذلك إلى عدم المبالغة في تقدير أثر زيادة مبالغ حدود المسؤولية على تأمين مسؤولية الناقل، لأن مالكي السفن يستفيدون أيضاً من حد المسؤولية الإجمالي عملاً باتفاقية لندن بشأن تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية (اتفاقية لندن) وعدة نظم داخلية ذات أثر مماثل. ودُعي الفريق العامل إلى ألا يرفض أي اقتراح بزيادة مقادير حدود المسؤولية رفضاً تاماً، بل أن يستكشف سبل زيادة تحسين الحل التوفيقى الذي توصل إليه سابقاً بشأن هذه المسألة. فقد اقترح مثلاً أن ينظر الفريق العامل في اعتماد المقدار المحدد بـ ٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل طرد والوارد في قواعد هامبورغ، على أن يزيد زيادة طفيفة المبلغ المحدد لكل كيلوغرام ليصبح ٨ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع. وأعرب عن رأي مفاده أن ذلك الاقتراح يمكن أن يشكل همزة وصل بين الموقفين، لأن كثيراً من الدول التي تفضل مبالغ أقل تعتبر أن تحديد المبلغ لكل رزمة هو الأكثر حماية للناقل. وبالمقابل، لعل الفريق العامل يود أن يتفق على حد أعلى لكل رزمة، مع الاحتفاظ بمقادير حدود المسؤولية على أساس الكيلوغرامات في مستوى قريب من الحد المنصوص عليه في قواعد هامبورغ.

١٨٨- وبالنظر إلى تباين الآراء المعرب عنها، اتفق الفريق العامل على تعليق مناقشاته حول مسألة حدود المسؤولية والأحكام التي هي، حسب الحل التوفيقى الذي تحقق في دورته العشرين، مقترنة باتخاذ قرار بشأن حدود المسؤولية، وعلى العودة إلى الموضوع في مرحلة لاحقة من مداولاته.

نطاق الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢

١٨٩- أشار الفريق العامل إلى أن العبارة "عن حدوث هلاك أو تلف للبضاعة" [أو فيما يتعلق بها] "قد حذفت في نص مشروع الاتفاقية كله وأضيفت بدلا منها العبارة "عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية"، مع الحواشي المناسبة (انظر الحاشية ١٦٩ في الوثيقة A/CN.9/WG.III.WP.101). والأساس المنطقي لتلك التغييرات هو أن العبارة المحذوفة سببت قدراً كبيراً من الريبة والتضارب في التفسير بعد استخدامها في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-

فيسي، ولا سيما فيما يتعلق بمعرفة ما إذا كان القصد منها أن تشمل حالات سوء تسليم البضاعة وتقديم معلومات مضللة عن البضائع. ولوحظ أن الأمانة قد استعرضت تاريخ صوغ الفقرة ١، بناء على الطلب، وقدمت الاقتراح المناسب الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III.WP.101، بما في ذلك حدود المسؤولية عن تقديم معلومات مضللة وسوء التسليم.

١٩٠- وفي ذلك السياق، أعرب عن شاغل مفاده أن مسألة تقديم المعلومات المضللة ينبغي أن تُترك للقانون الوطني. وردا على ذلك، أشير إلى أنه لا ينبغي أن يكون هناك أي استثناء، لأن من شأن ذلك أن يتسبب في الريبة وعدم إمكانية التنبؤ.

الإعلان عن القيمة

١٩١- اقترح نقل العبارة "إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضاعة وأدرج ذلك في تفاصيل العقد" إلى حكم منفصل، بغية التمييز بصورة أوضح بين فرضية عادية وإعلان عن القيمة. ولقي الاقتراح بعض التأييد، لكن الفريق العامل اتفق على معاودة النظر في هذه المسألة عند استئناف مداولاته بشأن الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢.

الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢

١٩٢- اختلفت الآراء بشأن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢ وارتبطت بالرأي المعتمد في كل منها بشأن الفقرة ١. وأعرب عن تأييد حذف هذه الفقرة، على ألا يكون ذلك إلا إذا زيدت الأرقام الواردة في الفقرة ١ عما هو منصوص عليه في قواعد هامبورغ وفقا للاقتراح المذكور أعلاه. وأعرب عن آراء أخرى مفادها أن تحذف الفقرة ٢ مع المبلغين المذكورين في الفقرة ١ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III.WP.101، لأن ذلك جزء من الحل التوفيقى الشامل المؤقت. وأعرب عن رأي آخر مفاده زيادة المبلغين المذكورين في الفقرة ١ كما ورد في الاقتراح، ولكن مع الاحتفاظ بالخيار بآء. وذهب رأي مخالف إلى أن القانون الوطني ينبغي أن ينظم محتويات الفقرة ٢. وأحاط الفريق العامل علما بتلك الآراء واتفق على معاودة النظر في هذه المسألة عند استئناف مداولاته بشأن الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢.

الفقرة ٣

١٩٣- اتساقا مع القرار الذي اتخذته الفريق العامل في وقت سابق بإضافة عربات الشحن الطرقية وعربات الشحن بالسكك الحديدية إلى مشروع المادة ٢٦ (١) (ب) بشأن البضاعة المنقولة على سطح السفينة حتى تكون لها صفة قانونية معادلة لتلك المسندة إلى الحاويات

(انظر الفقرات ٧٣ إلى ٨٢ أعلاه)، أبدي اقتراح بشأن إدراج عربات الشحن الطرقية وعربات الشحن بالسكك الحديدية في نص الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٢. وبالرغم من الإعراب مجدداً عن بعض القلق الذي كان قد أعرب عنه في المناقشة السابقة والذي مثاره أن إضافة عربات الشحن الطرقية وعربات الشحن بالسكك الحديدية إلى نص مشروع المادة ٦٢ (٣) يمكن أن تترتب عليها عواقب غير مقصودة من حيث الحد من المسؤولية عن كل رزمة (انظر الفقرات ٧٨ إلى ٨٢ أعلاه)، فقد رأى الفريق العامل أن هذا التغيير سيحسن النص.

١٩٤- ورهناً بذلك التعديل، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٢ (٣) من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرة ٤

١٩٥- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٢ (٤) من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مواصلة النظر في مشروع المادة ٦٢

١٩٦- استأنف الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٦٢، عملاً بما كان قد اتفق عليه سابقاً بشأن تعليق المناقشات حول مسألة حدود المسؤولية والأحكام التي ترتبط باتخاذ قرار بشأن تلك الحدود، وفقاً للحل التوفيقى الذي تم التوصل إليه في دورته العشرين، وعلى العودة إليها في مرحلة لاحقة من مداولاته (انظر الفقرات ١٨٣ إلى ١٨٨ أعلاه).

١٩٧- وقدّم عدد كبير من الوفود اقتراحاً لتسوية المسألة المعلقة من مجموعة الحلول التوفيقية المتصلة بحدود مسؤولية الناقل على النحو التالي:

- أن تكون مقادير حدود المسؤولية التي ستدرج في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ هي ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة و٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام وأن يظل نص تلك الفقرة بلا تغيير خلافاً لذلك؛
- أن يحذف مشروع المادة ٩٩ والفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢؛
- ألا يدرج مشروع المادة ٢٧ مكرراً في النص مما يتيح إدراج إعلان يسمح للدولة المتعاقدة بأن تُضمّن قانونها الوطني الملزم في حكم مماثل للحكم الوارد في مشروع المادة ٢٧ (انظر الحاشية ٥٦ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.101)؛

- أن يُقبل تعريف "عقد الحجم" الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١.

١٩٨- وكان هناك تأييد قوي وواسع النطاق لبنود الاقتراح، إذ رُئي أنه خطوة إيجابية جدا نحو تسوية المسائل المعلقة حول حدود مسؤولية الناقل والمسائل ذات الصلة. ولذلك، دُعي الفريق العامل إلى اعتماد ذلك الاقتراح كحل نهائي لتلك المسائل المعلقة. كما أعرب عن تأييد قوي لذلك الرأي.

١٩٩- وأعرب عن شواغل مفادها أن مقادير حدود مسؤولية الناقل المقترحة عالية جدا، وأنه لا توجد حاجة تجارية إلى تلك الحدود العالية، إذ قيل إنها غير معقولة وغير واقعية. وكان هناك بعض التأييد لهذا الرأي، خاصة وأن عددا من الوفود رأى أن مقدار حدود المسؤولية الوارد في قواعد لاهاي - فيسبي مناسب للأغراض التجارية، وأن الحل التوفيقى المؤقت الذي تم التوصل إليه في دورة الفريق العامل العشرين بإدراج مقادير حدود مسؤولية قواعد هامبورغ كان مقبولا ولكن كحد أقصى فحسب من أجل تحقيق توافق في الآراء. كما أعرب عن رأي مفاده أن المقادير المقترحة عالية جدا على نحو يجعلها غير مقبولة، ولوحظ أن المقادير العليا يمكن أن تُفضي إلى تكاليف نقل أعلى للصناعة بأسرها.

٢٠٠- وأعرب عن شواغل أخرى مفادها أنه، بالرغم من كون الزيادة المقترحة في مقادير حدود مسؤولية الناقل محبذة، فإن ثمة جوانب أخرى من الاقتراح غير مقبولة. وأعرب عن رأي مؤداه أن تعريف "العقد الكمي" الوارد في مشروع المادة ١ (٢) ينبغي أن يعدل كذلك لكي يوفر حماية أكبر لصغار الشاحنين على ضوء التوازن الشامل لمشروع الاتفاقية، خاصة وأن أحكام حرية التعاقد قد اعتبرت مقبوضة للأحكام المتعلقة بالحماية الإلزامية لأولئك الشاحنين. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أن الشاحن يُعتبر متحملا لعبء إثبات أكبر مما يرد في النظم السابقة، خصوصا فيما يتعلق بإثبات صلاحية السفينة للإبحار، وأنه بمقتضى مشروع المادة ٣٦، ليس بمقدور الشاحن أن يحد من مسؤوليته. وأعرب عن شواغل أخرى فيما يتعلق بجانب الحل التوفيقى الذي سيوافق بمقتضاه على نص الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ بصيغته الوارد بها، أي بدلا من حذف العبارة "عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية" وإعادة إدراج العبارة "عن حدوث هلاك أو تلف للبضاعة"، والقدرة الأكبر المتصورة للحد من المسؤولية التي من شأن ذلك النص أن يتيحها للناقل. وأثير المثال المحدد لمشروع المادة ٢٩ فيما يتعلق بالتزام الشاحن والناقل بأن يقدم كل منهما المعلومات إلى الآخر، حيث ذكر أن عدم الوفاء بهذا الالتزام يمكن أن تنجم عنه مسؤولية غير مقيّدة يتحملها الشاحن، بينما لا تنجم عنه سوى مسؤولية مقيّدة يتحملها الناقل. وإضافة إلى ذلك، أعرب عن شاغل بشأن حذف مشروع المادة ٦٢ (٢)، لأنه رُئي أن الشاحن سيتحمل عبء إثبات غير منصف

بالاضطرار إلى إثبات مكان وقوع التلف، وأن ذلك الحكم لا ينبغي أن يُحذف إلا إذا تم الاتفاق على مقدار لحدود المسؤولية أعلى بكثير لكل كيلوغرام.

٢٠١- وأعربت وفود أخرى عن عدم رضاها بالاقترح، ولكنها أبدت رغبتها في مواصلة النظر فيه لاحقاً.

٢٠٢- وأعرب الفريق العامل، عموماً، عن تأييده الواسع للاقتراح، رغم أنه لم يف بتطلعات جميع الوفود. ورداً على الشواغل التي مفادها أن مقادير حدود المسؤولية المنقحة ينبغي أن ترد بين أقواس معقوفة في النص، لأنه كانت هناك أيضاً اعتراضات قوية على الحدود المنقحة، تقرّر أن هناك تأييداً كافياً للاحتفاظ بالحدود المنقحة في النص دون أقواس معقوفة. ولوحظ أنه، وفقاً لممارسة الفريق العامل، لا تُبقَى الأحكام بين أقواس معقوفة إلا إذا لم يعرب عن تأييد واضح لصالح النص الوارد بين تلك الأقواس.

٢٠٣- ورهنا بتجسيد الاقتراح المذكور في الفقرة ١٩٧ أعلاه في نص مشروع المادة، وافق الفريق العامل على الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٢ من حيث المضمون وأحال مشروع المادة إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

٢٠٤- اتفق الفريق العامل، إثر قراره القاضي بحذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٢، على حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ٢٧. وإضافة إلى ذلك، اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة ٣ من مشروع المادة ٢٧.

مشروع المادة ٦٣- حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

٢٠٥- نظراً إلى كون مشروع المادة ٦٣ يشكّل جزءاً من الاتفاق المؤقت على الحزمة المتوافق عليها بشأن حدود المسؤولية والتي كان الفريق العامل قد نظر فيها أثناء دورته العشرين، فقد اتفق الفريق العامل على إرجاء النظر في هذا الحكم إلى حين التوصل إلى اتفاق على تلك الحزمة (انظر الفقرات ١٨٣ إلى ١٨٨ أعلاه).

٢٠٦- ولم يحظ بالتأييد اقتراح يدعو إلى الاستعاضة عن العبارة "ضعفياً ونصف" الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٦٣ بالمقدار "ثلاثة أضعاف" من أجل جعل الحكم أكثر اتساقاً مع الحكم المشابه في الاتفاقية والقواعد المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية.

٢٠٧- ورهنا بحذف المعقوفتين والإبقاء على النص الوارد بينهما، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٤ - فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

٢٠٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٣ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

مشروع المادة ٦٥ - الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

٢٠٩- أبدي قلق مثاره أن الفريق العامل ربما يكون قد تسبب عن غير قصد في مشكلة في نص مشروع الاتفاقية بتحديد فترة زمنية تدوم سنتين يمكن في غضون رفع دعوى بسبب الإخلال بالالتزامات، بينما لم ينص على وجوب تقديم إخطار بالهلاك أو التلف إلى الناقل. بمقتضى مشروع المادة ٢٤. ورئي أن هذا النهج سيضع الناقل في وضع غير مؤات بإتاحة احتمال مفاجأة الناقل بمطالبة في أي وقت في غضون سنتين، بدون توجيه إخطار إليه، مع احتمال عدم احتفاظ الناقل بالأدلة اللازمة، هذا بالرغم من أن متعهدي الشحنات الحذرين عادة ما يخطرون الناقل في أقرب وقت ممكن بالهلاك أو التلف الذي يكتشفونه. ولوحظ أن الفريق العامل كان قد نظر في انطباق مشروع المادة ٢٤ في دورة سابقة (للاطلاع على آخر مداولاته في هذا الشأن، انظر الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١١٠-١١٤)، وأنه كان قد قرر أن عدم النص على تقديم إخطار في مشروع المادة ٢٤ لا يقصد منه أن يكون له أثر قانوني محدد، وإنما القصد منه أن يكون له أثر عملي إيجابي بتشجيع متعهدي الشحن الذين يطالبون بالتعويض عن الهلاك أو التلف على تقديم إخطار مبكر بذلك الهلاك أو التلف. وأيد الفريق العامل النص بصيغته الراهنة.

٢١٠- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٦ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

٢١١- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٧ - دعوى التعويض

٢١٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

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

٢١٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٤ - الولاية القضائية

مشروع المادة ٦٩ - رفع الدعاوى على الناقل

٢١٤- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٦٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفقرتان ٢٨ و ٢٩ من مشروع المادة ١

٢١٥- فيما يتعلق بالتعبيرين "المقر" و"المحكمة المختصة" المستخدمين في مشروع المادة ٦٩، وافق الفريق العامل من حيث المضمون على التعريفين الواردين بشأهما في الفقرتين ٢٨ و ٢٩ من مشروع المادة ١ وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٠ - اتفاقات اختيار المحكمة

٢١٦- من أجل تحقيق مزيد من اليقين، اقترح حذف العبارة الافتتاحية الواردة في مشروع المادة ٧٠ (٢) (د)، وهي "قانون المحكمة المختارة"، والاستعاضة عنها بالعبارة الأوضح التي هي "قانون المحكمة المسماة في العقد الكمي"، أو اللجوء كبديل آخر إلى حذف الفقرة (د) برمتها. ولكن، لوحظ أن مسألة إلزام الأطراف الثالثة في العقد الكمي باتفاق بشأن اختيار المحكمة كانت موضع مناقشة مستفيضة في الفريق العامل وأنه لن يعاد النظر في الصيغة الحالية التي كانت موضع توافق في الآراء.

٢١٧- ولوحظ أنه، بعد القرار الذي اتخذته الفريق العامل بتعديل تعريف "مستند النقل" (انظر الفقرتين ١١٣ و ١١٤ أعلاه)، ينبغي تعديل نص مشروع الفقرة ٢ (ب) بحذف

العبارة "يثبت عقد النقل الخاص بالبضائع التي تنشأ المطالبة بشأنها". وحظي هذا الاقتراح بالتأييد.

٢١٨- ورهنا بإلغاء تلك العبارة، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧١- رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

٢١٩- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٢- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

٢٢٠- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٣- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

٢٢١- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٣ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٤- ضم الدعاوى ونقلها

٢٢٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٥- الاتفاق بعد نشوء النزاع، وولاية المحكمة في حال

مثول المدعى عليه أمامها

٢٢٣- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٦- الاعتراف والإنفاذ

٢٢٤- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٧- انطباق الفصل ١٤

٢٢٥- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٥- التحكيم

مشروع المادة ٧٨- اتفاقات التحكيم

٢٢٦- لوحظ أنه، بعد القرار الذي اتخذته الفريق العامل بشأن تعديل تعريف "مستند النقل" (انظر الفقرتين ١١٣ و ١١٤ أعلاه)، فقد يكون من الضروري تعديل نص الفقرة ٤ (ب) على النحو ذاته الذي اتفق عليه بشأن مشروع المادة ٧٠ (٢) (ب). وحظي هذا الاقتراح بالتأييد، رهنا بتنبية فريق الصياغة إلى ضرورة النظر بعناية فيما إذا كان من المستصوب إجراء ذلك التغيير، حيث إن الفقرة ٤ (ب) يجب أن تكفل في كل الأحوال أنها تشير إلى مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بالبضاعة التي تنشأ بشأنها المطالبة.

٢٢٧- ورهنا بذلك التعديل المحتمل، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٧٩- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

٢٢٨- لوحظ أن الفريق العامل كان قد اتفق في دورته السابقة على أن يسعى إلى إجراء مزيد من المشاورات بشأن كيفية تطبيق مشروع المادة ٧٩ (٢) (انظر الحاشية ١٩٩ والوثيقة A/CN.9/642، الفقرتين ٢١٣ و ٢١٤). وأبلغ الفريق العامل بأن هذه المشاورات حصلت وأن الرأي كان بأن الفقرة ٢ (أ) غير منطقية في ضوء الممارسة المتبعة في هذا القطاع، وأنه ينبغي حذفها. وحظي هذا الاقتراح بالتأييد.

٢٢٩- وأثير تساؤل آخر وهو ما إذا كانت الإشارة في مشروع المادة ٢ (ب) '١' ينبغي أن تكون إلى مشروع المادة ٦ وليس إلى مشروع المادة ٧، واتفق على أن ينظر فريق الصياغة في هذه المسألة.

٢٣٠- ورهنا بحذف الفقرة ٢ (أ) وبالتعديل المحتمل إدخاله على الفقرة ٢ (ب) '١'، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٧٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٠ - اتفاقات التحكيم المبرمة بعد نشوء النزاع

٢٣١- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٠ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨١ - انطباق الفصل ١٥

٢٣٢- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٦ - صحة الأحكام التعاقدية

مشروع المادة ٨٢ - أحكام عامة

٢٣٣- أبدي شاغل مثاره أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٨٢ له أثر إلزامي على الشاحن والمرسل إليه، وهو ما اعتُبر غير مرض. وأشار بوجه خاص إلى أن ذلك الحكم سيمنع الشاحن من الاتفاق على حد مناسب لمسؤوليته، ورئي أنه ينبغي السماح بذلك الاتفاق بمقتضى مشروع الاتفاقية.

٢٣٤- ورهنا بحذف الإشارتين إلى "المرسل" في مشروع الفقرة ٢، اتساقا مع القرار الذي اتخذته الفريق العامل في وقت سابق (انظر الفقرات ٢١ إلى ٢٤ أعلاه)، فقد وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٣ - قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

ملخص المداولات السابقة

٢٣٥- ذُكر الفريق العامل بما سبق أن أجراه من مداولات حول هذه المسألة وبتطور كيفية معاملة حرية التعاقد في إطار مشروع الاتفاقية. وأشار إلى أن الفريق العامل ظل لعدة سنوات ينظر في القواعد الخاصة بشأن العقود الكمية والمدى الذي ينبغي الذهاب إليه في السماح بخروجها على أحكام مشروع الاتفاقية. وعلى غرار النهج الذي اتبع في صكوك بحرية سابقة، كان تصور مشروع الاتفاقية في الأصل هو أن يكون مجموعة قواعد قانونية تضم أساسا قواعد ملزمة لكل الأطراف. ومن ثم، فإن الصيغة الأولى لمشروع الاتفاقية قد نصت، في الجزء الذي يتناول هذه المسألة، على أن: "يُعتبر أي نص تعاقدي يخرج على أحكام هذا الصك لاغيا وباطلا، ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذا الصك، متى كان المقصود منه، أو

كان يفضي، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إلى استبعاد المسؤولية عن الإخلال بأي من التزامات الناقل أو الطرف المنفذ أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، أو الحد من تلك المسؤولية [أو زيادتها]" (A/CN.9/WG.III/WP.21، المادة ١٧-١).

٢٣٦- ولكن، رئي في دورة الفريق العامل الثانية عشرة (فينا، ٦-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣)، أنه ينبغي منح الأطراف في ما يسمى "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" مزيداً من المرونة في توزيع حقوقها والتزاماتها ومسؤولياتها، وأنه ينبغي أن تكون لها حرية الخروج على أحكام مشروع الاتفاقية، في ظروف معينة (الفقرات ١٨-٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34). واقترح أن تُمنح تلك الحرية أساساً كلما أبرم شاحن واحد أو أكثر وناقل واحد أو أكثر اتفاقات تنص على نقل بضاعة، لا تقل كميتها عن حد معين، في سلسلة شحنات على متن سفن مستعملة في خدمة ملاحية منتظمة، ويوافق الشاحن أو الشاحنون بشأنها على دفع سعر متفاوض عليه وعلى تسليم شحنة لا تقل كميتها عن حد معين (الفقرة ٢٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34). وفي تلك الدورة، كان هناك اتفاق واسع النطاق على ألا يتناول مشروع الصك بتاتا أنواعاً معينة من العقود أو أن يتناولها على أساس احتياطي غير إلزامي. ورئي أن تلك العقود تشمل العقود التي تكون في الممارسة العملية موضع مفاوضات مستفيضة بين الشاحنين والناقلين، خلافاً لعقود النقل التي لا تتطلب (أو للحالات التي لا تتيح فيها الممارسات التجارية) نفس القدر من التغيير لمراعاة حالات معينة. وأفيد بأن هذه العقود الأخيرة تأخذ عموماً شكل عقود إذعانية قد تحتاج الأطراف في سياقها إلى حماية يوفّرها قانون إلزامي. ولكن الفريق العامل اتفق على أن تحديد نطاق حرية التعاقد وأنواع العقود التي ينبغي فيها الاعتراف بتلك الحرية يحتاج إلى مزيد من النظر (الفقرات ٧٨-٨٢ من الوثيقة A/CN.9/544).

٢٣٧- ونظر الفريق العامل في اقتراح منقح بشأن حرية التعاقد في إطار "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" (A/CN.9/WG.III/WP.42) في دورته الرابعة عشرة (فينا، ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر - ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤). وفي ذلك الوقت، استمع الفريق العامل إلى عدد من الشواغل بشأن حرية التعاقد بمقتضى اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات. وذكر خصوصاً أنه لا ينبغي تمكين الأطراف في تلك الاتفاقات من الخروج على أحكام إلزامية معينة من أحكام مشروع الصك فيما ترمه من عقود. وذكر أيضاً أن من شأن استحداث نظام خاص بشأن اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات أن يتسبب في مشاكل ذات صلة بالتنافس في الأسواق. كما أبدت شواغل بشأن حماية صغار الشاحنين ذوي القدرة التفاوضية الضعيفة الذين قد يتعرضون لتعسف الناقلين من خلال تلك

الاتفاقات. ولكن، ذُكر أيضاً أن صغار الشاحنين عادة ما يفضلون، في الممارسة التجارية الراهنة، اللجوء إلى اتفاقات سعرية، ليست هي عقود نقل لكنها تكفل أقصى سعر دون تحديد للكمية، بدلا من التقييد بعقود كمية، وأن جاذبية الاتفاقات السعرية، مشفوعةً بقوى السوق، من شأنها أن تقلل إلى الحد الأدنى احتمالات التعرض لأي تعسف من جانب الناقلين في إطار النظام المقترح لتلك الاتفاقات. وأبدي تأييد واسع لإدراج أحكام بشأن تلك الاتفاقات في مشروع الصك، شريطة مراعاة هذه الشواغل وغيرها (الفقرات ٩٩-١٠١ من الوثيقة A/CN.9/572). واحتتم الفريق العامل مداولاته في تلك المرحلة باتخاذ قرار يفيد بأنه لا يعارض إدراج حكم بشأن تلك الاتفاقات في مشروع الصك، رهنا بتوضيح المسائل المتعلقة بنطاق انطباق مشروع الصك على العقود الكمية عموماً. وقرّر الفريق العامل كذلك أنه ينبغي إيلاء عناية خاصة لتعريف اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات ولحماية مصالح صغار الشاحنين والأطراف الثالثة، وأنه ينبغي إيلاء مزيد من الاهتمام للنظر في ماهية أحكام مشروع الاتفاقية التي ينبغي أن تنطبق إلزامياً على أي اتفاق من ذلك القبيل، إن وُجدت أحكام من هذا القبيل. وأخيراً، دعا الفريق العامل مقدمي الاقتراح المتعلق باتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة الأصليين إلى العمل مع بقية الوفود المهتمة على تنقيح تعريف اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات (الفقرة ١٠٤ من الوثيقة A/CN.9/572).

٢٣٨- ثم عاود الفريق العامل النظر في مسألة حرية التعاقد في إطار "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" أثناء دورته الخامسة عشرة (نيويورك، ١٨-٢٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٥). وقد أُبلغ الفريق العامل آنذاك بنتائج المشاورات التي جرت استجابة للطلب المقدم أثناء دورته الرابعة عشرة. وذُكر آنذاك أن "اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات" تمثل نوعاً من العقود الكمية، ويمكن بالتالي إدخال تعديلات على الأحكام الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.44 وعلى مشروع المادتين ٨٨ و ٨٩ من أجل استيعاب تلك الاتفاقات في النهج الحالي لإزاء العقود الكمية المندرجة ضمن نطاق انطباق مشروع الصك. وقد أبدى الفريق العامل موافقته على ذلك الرأي (الفقرات ١٢ و ١٤ إلى ١٦ من الوثيقة A/CN.9/576). ثم انتقل الفريق العامل إلى النظر في سبل معالجة الشواغل التي أُبدت في دورته السابقة بشأن الظروف التي يمكن فيها الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية. ورغم الإعراب عن رأي مفاده عدم السماح بالخروج على أحكام مشروع الاتفاقية في أي ظرف من الظروف، فقد أبدى تأييداً للسماح بالخروج عنها في بعض الحالات. ووافق الفريق العامل بوجه عام على ضرورة استيفاء الشروط الأربعة التالية قبل أن يسمح لأي عقد كمي، أو لأي شحنة منفردة في إطاره، بالخروج على أحكام مشروع الصك: (أ) أن يكون العقد [متفاوضاً و] متفقاً عليه

كتابة أو إلكترونياً؛ و(ب) أن يلزم العقد الناقل بأن يؤدي خدمة نقل محددة؛ و(ج) أن يكون أي حكم في العقد الكمي ينص على زيادة أو نقصان في الواجبات والحقوق والالتزامات مبيناً في العقد، ولا يجوز أن يُدرج ذلك الحكم بالإحالة من مستند آخر؛ و(د) ألا يكون العقد [جدولاً علنياً لأسعار الناقل وخدماته أو] سند شحن أو مستند نقل أو سجلاً إلكترونياً أو إيصالاً لبضاعة منقولة أو مستندا مشابهاً، ولكن يجوز أن يدرج العقد بالإحالة مستندات من هذا القبيل كعناصر في العقد (الفقرات ١٧ إلى ١٩ من الوثيقة A/CN.9/576). ثم انتقل الفريق العامل إلى النظر في ما إذا كان ينبغي أن يتضمن مشروع الاتفاقية أحكاماً إلزامية لا يجوز السماح بالخروج عنها أبداً، وفي ماهية تلك الأحكام إذا كان الأمر كذلك. وفي هذا الصدد، قرر الفريق العامل أن الالتزام بضمان صلاحية السفينة للإبحار ينبغي أن يكون حكماً إلزامياً في مشروع الصك لا يُسمح بالخروج عنه (الفقرات ١٧ إلى ١٩ من الوثيقة A/CN.9/576).

٢٣٩- ونظر الفريق العامل في مسألة العقود الكمية مجدداً أثناء دورته السابعة عشرة (نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦)، واستند في ذلك إلى صيغة منقحة لمشروع الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.56) وإلى اقتراحات تعديلية قدمت بعد إجراء مشاورات غير رسمية (A/CN.9/WG.III/WP.61). وفي تلك الدورة، أُبدت مجدداً بعض الشواغل المتعلقة باحتمال إساءة استغلال العقود الكمية بهدف الخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، خصوصاً في الحالات التي يمكن أن تنطوي فيها العقود الكمية على مقدار ضخم من التجارة. وأبدت شواغل مفادها أن إتاحة تلك الحرية الواسعة في التعاقد من أجل الخروج عن اتفاقية إلزامية الطابع قد يبدو ضرباً من التناقض، وأعرب عن رأي مفاده أن من الأفضل اتباع نهج بديل يتمثل في سرد أحكام معينة يمكن الخروج عنها. وأبدي رأي آخر مفاده أن الفقرتين ١ و ٥ من مشروع المادة ٩٥، إلى جانب تعريف العقود الكمية الوارد في مشروع المادة ١، قد عالجتا شواغل سابقة بشأن توفير حماية كافية للأطراف المتعاقدة. وأبدي شاغل إضافي مثاره أن مشروع الفقرة ١ (ب) قد لا يوفر حماية كافية للأطراف في العقود الكمية، على الرغم من أنه يستصوب عموماً إتاحة قدر من حرية التعاقد، وأن العقود الكمية بحد ذاتها ليست بالضرورة محل اعتراض (الفقرة ١٥٥ من الوثيقة A/CN.9/594). بيد أنه أُبدي في الفريق العامل إجمالاً تأييد قوي لنظام العقود الكمية الوارد في مشروع الاتفاقية عموماً وكذلك للصيغة الجديدة لمشروع المادة ٩٥ (١)، الواردة في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وأبدي رأي مفاده أن إطار العقود الكمية يوفر توازناً مناسباً بين ما يلزم من مرونة تجارية للخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية في حالات معينة من ناحية وتوفير حماية وافية للأطراف المتعاقدة من ناحية أخرى (الفقرة ١٥٦ من الوثيقة A/CN.9/594). ونظر الفريق العامل بعد ذلك في ما إذا

كان من المستصوب أن يُدرجَ في نظام العقود الكمية الوارد في مشروع الاتفاقية حكم يتضمن قائمة بالأحكام الإلزامية قطعاً التي لا يمكن الخروج عنها بصرف النظر عن أي اتفاق، مثل الحكم الوارد في مشروع المادة ٩٥ (٤)، والمذكور في الفقرة ٤٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61. وأبدي شيء من القلق إزاء إدراج حكم من هذا القبيل في مشروع الاتفاقية، إذ رئي أنه يمكن أن يستخدم في تفسير مشروع الاتفاقية لاحقاً لمعاودة الأخذ بمفهوم الالتزامات الغالبة، وهو مفهوم حُرص على تفاديه لدى صياغة الأحكام. ولكن أعرب عن تأييد قوي لإدراج حكم يتضمن قائمة بالأحكام الإلزامية التي لا يمكن أبداً الخروج عنها. بمقتضى نظام العقود الكمية الوارد في مشروع الاتفاقية. ورئي أن إدراج حكم مثل مشروع المادة ٩٥ (٤) يمثل جزءاً مهماً من الحل التوفيقى العام الذي يقصد منه توفير حماية كافية للأطراف المتعاقدة ضمن إطار العقود الكمية (الفقرة ١٦٠ من الوثيقة A/CN.9/594). وفيما يتعلق بماهية الأحكام التي ينبغي إدراجها في قائمة من هذا القبيل، أُنفق على أن يُحتفظ في النص بجميع الإشارات الواردة في الحكم الذي كان آنذاك هو مشروع المادة ٩٥ (٤)، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.61 (انظر الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/594).

٢٤٠- وكان الفريق العامل قد ناقش المسائل المتصلة بالعقود الكمية لآخر مرة أثناء دورته التاسعة عشرة (نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧)، عندما نظر في اقتراح بإدخال تعديلات على الأحكام المتعلقة بالعقود الكمية، اشتمل أساساً على ثلاثة عناصر (انظر الوثيقتين A/CN.9/WG.III/WP.81 و A/CN.9/612). فأولاً، اقترح تعديل تعريف العقود الحجمية الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، بحيث ينص على مدة دنيا وعلى حد أدنى لعدد الشحنات، أو يشترط على الأقل أن تكون تلك الشحنات "ذات شأن". وثانياً، اقترح أن يُدرج الشرط الموضوعي لصحة العقد الكمي (وهو أن يكون "متفاوضاً عليه بصورة منفردة")، والشرط الشكلي لصحة الخروج (وهو أن يكون الخروج مبنياً "بصورة جلية")، حسبما تنص عليه الفقرة ١ من مشروع المادة ٨٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81، كشرطين تراكميين لا تبادليين، ليكون واضحاً أنه يجب على كلا طرفي العقد أن يبدي موافقته الصريحة على الخروج. وثالثاً، اقترح توسيع قائمة المسائل التي لا يُسمح بالخروج عنها، والتي لا تتضمن حالياً سوى التزام الناقل بإبقاء السفينة صالحة للإبحار وبتطبيق السفينة على نحو مناسب (المادة ١٦ (١)) وفقدان الحق في الحد من المسؤولية (المادة ٦٤)، بحيث تشمل مشروع المادة ١٧ (أساس مسؤولية الناقل) ومشروع المادة ٦٢ (حدود المسؤولية) ومشروع المادة ٣٠ (أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل) والفصل ٥ (التزامات الناقل) ومشاريع المواد ٢٨ إلى ٣٠ و ٣٣ (التزامات الشاحن).

٢٤١- وأبديت في ذلك الوقت آراء شتى مؤيدة للاقتراح الداعي إلى أن يُنظر على الأقل في تنقيح تعريف العقود الكمية، حتى وإن لم يقبل الفريق العامل جميع تلك العناصر وذلك بغية تقليص نطاق انطباق ذلك التعريف وحماية صغار الشاحنين، نظرا لشدة ارتفاع نسبة عمليات الشحن الدولي التي يحتمل عمليا أن يشملها التعريف الحالي للعقود الكمية (انظر الفقرة ١٦٣ من الوثيقة A/CN.9/616). لكن الرأي السائد في الفريق العامل ذهب إلى أن نص ما كان آنذاك هو مشروع المادة ٨٩ يجسّد أفضل حل توافقي ممكن لمعالجة تلك الشواغل على نحو يحفظ دورا عمليا ومجديا من الناحية التجارية لحرية الأطراف في العقود الكمية (انظر الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/616). وذكّر في ذلك الوقت أن عددا من الوفود التي نمت عن معاودة تناول هذه المسألة كانت توافق على الأقل على بعض الشواغل التي أبدتها أولئك الذين اقترحوا التعديلات، وكانت ميّالة في الأصل إلى اتباع نظام أكثر تشددا بشأن حرية التعاقد. ومع أن تلك الوفود لم تعتبر مشاريع الأحكام المتعلقة بهذه المسألة حلا مثاليا من جميع النواحي، فقد قيل إن شاغلها الأكبر، وهو حماية الأطراف الثالثة، قد عولج معالجة مُرضية بأحكام الفقرة ٥ مما كان آنذاك هو مشروع المادة ٨٩. كما أن استخدام عبارة "سلسلة شحنات" في تعريف العقود الكمية الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ يوفّر حماية إضافية من احتمال أن يُفرض، من جانب واحد، خروج نمطي عن مشروع الاتفاقية، لأن الشحنات العَرَضية أو المنعزلة لا ترقى إلى مصاف "العقود الحجمية" بمقتضى مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/616).

٢٤٢- وبعد مناقشة مستفيضة لما أبدى من آراء مختلفة، رفض الفريق العامل الاقتراح الداعي إلى معاودة النظر في الحل التوفيقى الذي سبق الاتفاق عليه، واعتمد نص مشروع المادة ٨٩، الذي كان قد قُبِل في نيسان/أبريل ٢٠٠٦، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81 (انظر الفقرة ١٧١ من الوثيقة A/CN.9/616).

المداولات المجرأة في الدورة الحالية

٢٤٣- لاحظ الفريق العامل من مداولاته السابقة أن اتفاهه على السماح للأطراف في العقود الكمية بالخروج عن أحكام مشروع الاتفاقية، رهنا بشروط معيّنة، كان يؤكّد في كل مرة ناقش فيها الفريق العامل هذه المسألة في الماضي. ومع ذلك، وبغية التوصل إلى توافق أوسع في الآراء تأييدا لمسألة حرية التعاقد، اقترح عدد من الوفود النص المنقح التالي لمشروع المادة ٨٣:

"المادة ٨٣ - قواعد خاصة بشأن العقود الكمية"

"١ - بصرف النظر عن أحكام المادة ٨٢، وفيما يخص العلاقة بين الناقل والشاحن، يجوز أن ينص العقد الكمي الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية على حقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك التي تفرضها هذه الاتفاقية.

"٢ - لا يكون أي خروج بمقتضى الفقرة ١ ملزماً إلا عندما:

"(أ) يتضمن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن أحكام هذه الاتفاقية؛

"(ب) يكون العقد الكمي '١' متفاوضاً عليه بصورة منفردة، أو '٢' يحدد بجلاء أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية؛

"(ج) يعطى الشاحن فرصة لإبرام عقد نقل بشروط تمثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجه إليه إشعار بتلك الفرصة؛

"(د) لا يكون الخروج '١' مدرجاً بالإحالة من مستند آخر، أو '٢' مدرجاً في عقد إذعان ليس خاضعاً للتفاوض.

"٣ - لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه، عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن يُدرج العقد الكمي تلك المستندات بالإحالة كبنود في العقد.

"٤ - لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و(ب) من المادة ١٥ وفي المادتين ٣٠ و٣٣، أو على المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، كما لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦٤.

"٥ - إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، انطبقت شروط ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص غير الشاحن، شريطة:

"(أ) أن يتلقى ذلك الشخص معلومات تبين بجلاء أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأن يبدي قبوله الصريح بأن يكون ملزماً بذلك الخروج؛

"(ب) وألا يكون ذلك القبول مبيّناً في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.

"٦- يتحمل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتمية من الخروج عن الاتفاقية عبء استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج."

٢٤٤- وذكر أن الاقتراح يوفّر حماية صريحة إضافية للشاحنين وأن القصد من ذلك هو أن يعالج النص المعدّل ما أبداه البعض من شواغل أثناء دورات الفريق العامل السابقة (انظر، مثلاً، الفقرتين ٢٧٩ و ٢٨٠ من الوثيقة A/CN.9/642 والفقرات ١٦١-١٧٢ من الوثيقة A/CN.9/621). ونظراً لكثرة المصالح المتنازعة التي جرت الموازنة بينها في سياق المحاولات الرامية إلى توضيح المفاهيم المعرب عنها في مشروع المادة ٨٣، بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/ WP.101، أُبدي تأييد قوي للرأي الذي مفاده أن من المستبعد جداً أن يكون في وسع الفريق العامل، في مثل هذه المرحلة المتأخرة من مداولاته، أن يبني توافقاً مرضياً بنفس الدرجة حول حل مغاير. ودعى الفريق العامل بإلحاح إلى عدم السير في هذا الاتجاه وعدم العودة إلى اقتراحات سبق أن أخفقت في الحصول على تأييد واسع، لأن هذا قد يؤدي بالتالي إلى تعذّر الحصول على تأييد كاف للنص المحسّن، بما يتضمّنه من حماية موسعة للشاحنين. وفيما يتعلق بمحتويات الاقتراح، قُدمت الإيضاحات التالية:

- قُسمت الفقرة ١ إلى فقرتين، وأصبحت فاتحة نص مشروع المادة ٨٣ السابق تشكّل الفقرة ١ من الاقتراح؛
- تسرد الفقرة ٢ من الاقتراح الشروط التي ينبغي أن تتوفر كلها من أجل الخروج عن مشروع الاتفاقية؛
- تمثّل الفقرة ٢ (ج) نصاً جديداً يوفّر للشاحنين فرصة لإبرام عقد نقل يتضمّن أحكاماً وشروطاً تمثل لمشروع الاتفاقية دون أي خروج، ويشترط أن يوجه إليهم إشعار بتلك الفرصة؛
- تحظر الفقرة ٢ (د) استخدام عقد إذعاني في تبيان أي خروج؛
- يظل تعريف "العقود الكمية" الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ على حاله دون تعديل.

٢٤٥- وأُعرب عن تأييد قوي للاقتراح لما تضمّنه من توضيحات للنص السابق كانت لها أهمية محورية في إرساء توازن مناسب بين حقوق الشاحنين والناقلين في سياق التفاوض على العقود الكمية. وإضافة إلى ذلك، قيل إن التوضيحات والتحسينات الواردة في النص المنقح تسهم إسهاماً كبيراً في فهم الحكم وفي مجمل الحماية التي يوفرها للشاحنين من احتمالات

التعسف بمقتضى الحكم الخاص بالعقد الكمي. وعلى وجه الخصوص، أعربت الوفود التي دأبت أكثر من سواها في عدّة مناسبات في الماضي على إبداء شواغل بشأن توفير حماية كافية للشاحنين في أحكام العقد الكمي عن ارتياحها الكامل للتحسينات المقترحة على مشروع المادة. وشددت وفود أخرى، لدى إبداء تأييدها للنص المقترح على أهمية إيجاد وسيلة وافية ومرنة للتعبير عن حرية الطرفين ضمانا لنجاح اتفاقية نقل عصرية، مع ضمان حماية كافية لأي طرف يمكن أن تتعرض مصالحه للإساءة.

٢٤٦- غير أن بعض الوفود، رغم ترحيبها بالجهود الرامية إلى توفير مزيد من الحماية للشاحنين والتي أدت إلى اقتراح تنقيح مشروع المادة ٨٣، أعربت عن خيبة أملها، إذ رأت أن هناك حاجة إلى بذل مزيد من الجهود لضمان حماية وافية لتلك الأطراف. وأشار إلى الاختلال في التوازن الذي هو مستحکم منذ عهد بعيد في قوى السوق، والذي أدى تدريجياً إلى استحداث قواعد قانونية إلزامية أصبحت في نهاية المطاف معياراً لجميع الاتفاقيات السابقة التي تنظم نقل البضائع بحراً. وقيل إنه سيظل بإمكان الأطراف القوية، حتى في إطار النص المنقح، أن تفرض إرادتها على متعهدين أضعف، مثل صغار الشاحنين. وقيل أيضاً إن أسعار النقل المحفضة التي يمكن أن تترتب على العقود الكمية ستقابلها أسعار تأمين أعلى يتكبدتها الشاحنون، إضافة إلى وجود أحكام غير مؤاتية فيما يخص الولاية القضائية واحتمال عدم وجود خيارات سوقية. ومن أجل معالجة ما لوحظ من اختلال متواصل في التوازن، قُدمت اقتراحات حظيت ببعض التأييد، هي:

- وضع تعريف أدق للعقود الكمية في مشروع المادة ١ (٢)، يشترط حداً أدنى لعدد الشحنات، ٥ شحنات مثلاً، أو حداً أدنى لعدد الحاويات، ٥٠٠ حاوية مثلاً؛
- جعل الشرطين الواردين في الفقرة ٢ (ب) مقترنين معاً، بأن يستعاض عن حرف "أو" الوارد بين الفقرتين الفرعيتين '١' و'٢' بحرف "و" في النص المنقح؛
- تنقيح العبارة الاستهلاكية للفقرة ٢ بتغيير عبارة "أي خروج" لتصبح "العقد الكمي" للتأكد من أن العقد الكمي بكامله لن يكون ملزماً إذا لم تستوف شروط الخروج عن مشروع الاتفاقية؛
- حذف عبارة "بصورة منفردة" من الفقرة ٢ (ب) '١'.

٢٤٧- وأعرب عن قدر من التعاطف مع الوفود التي رأت أن النص المنقح لا يذهب بعيداً بما فيه الكفاية فيما يتعلق بحماية الشاحنين، وذكر أن إدراج أرقام معينة في تعريف "العقد

الكمي " ينطوي على مخاطر، لأن من شأنه أن يحدث بلبلة. فعلى سبيل المثال، هل يعتبر العقد الكمي باطلاً بمفعول رجعي إذا كان عدد الحاويات التي شحنت فعلاً يقل عن العدد المذكور في العقد الكمي؟ وأشير أيضاً إلى أن أي شاحن غير راضٍ عن شروط العقد الكمي المعروضة يحق له دائماً إبرام اتفاق نقل بشروط اعتيادية. وإضافة إلى ذلك، ذُكر أن كون الخروج المذكور في الفقرة ٢ غير ملزم في حال عدم استيفاء الشروط فعلياً يعني أن العقد بكامله سيكون خاضعاً لأحكام مشروع الاتفاقية، لأن أي خروج عنها لن يكون ملزماً. كما أُشير إلى أن الفصل المتعلق بالولاية القضائية لن يكون ملزماً إلا للدول المتعاقدة التي أعلنت أن ذلك الفصل ملزم لها، حتى لا تمثل الاتفاقات غير المؤاتية بشأن اختيار المحكمة مشكلة كبيرة.

٢٤٨- ورأى عدد من الوفود أن التحسينات المقترحة على مشروع المادة ٨٣ تمثل نقطة انطلاق جيدة، ولكن قاصرة نوعاً ما، صوب تبديد شواغلها فيما يتعلق بالآثار المحتملة للعقود الكمية على صغار الشاحنين. غير أن الرأي الشائع في الفريق العامل ذهب إلى أن النص المنقح للمادة ٨٣ المقترحة أحسن من النص السابق وينبغي اعتماده. وإضافة إلى ذلك، شُدد في الفريق العامل على أن هذا الأخير كان قد أقر في دورات سابقة نهجاً يتمثل في أن يتناول مشروع الاتفاقية العقود الكمية (انظر، كمثال حديث العهد، الوثيقة A/CN.9/621، الفقرات ١٦١-١٧٢)، وعلى أن ذلك القرار لا ينبغي العدول عنه، نظراً لعدم وجود توافق كاف في الآراء على فعل ذلك.

٢٤٩- وبعد مناقشة مطوّلة للاقتراح المتعلق بتنقيح نص مشروع المادة ٨٣، وافق الفريق العامل على نص مشروع المادة ٨٣ الوارد في الفقرة ٢٤٣ أعلاه من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

تعريف "العقد الكمي" - الفقرة ٢ من مشروع المادة ١

٢٥٠- بالرغم من أن مقدمي النص المنقح المقترح لمشروع المادة ٨٣ شددوا على أن الإبقاء على تعريف "العقد الكمي" في مشروع المادة ١ (٢) دون تعديل هو أحد العناصر الرئيسية لذلك الحل التوفيقي، فقد رأت أقلية لا يستهان بها من الوفود ضرورة تنقيح التعريف. وكان الأساس المنطقي لذلك الموقف هو أن التعريف الحالي مفرض الغموض، وأن من مصلحة الأطراف أن تعرف بدقة ما من شأنه أن يستثير انطباق الحكم الخاص بالعقد الكمي. وإضافة إلى ذلك، رُئي أن عتبة أعمال العقود الكمية ينبغي أن تكون عالية بما يكفي لاستبعاد صغار الشاحنين، بصرف النظر عن الحماية الإضافية التي يوفرها النص المنقح لمشروع المادة ٨٣.

- ٢٥١- وإلى جانب الاقتراح المذكور في الفقرة ٢٤٦ أعلاه بشأن تعديل تعريف "العقد الكمي"، قُدم اقتراحان آخران لتعديله على النحو التالي:
- أن يشير النص إلى "كمية كبيرة من البضائع" عوضاً عن "كمية محددة من البضائع"؛
- أن تكون الكمية المحددة المشار إليها من البضائع ٦٠٠ ٠٠٠ طن، وأن يكون الحد الأدنى لسلسلة الشحنات المشتربة ٥ شحنات.
- ٢٥٢- ومع أن أقلية لا يستهان بها من الوفود ارتأت ضرورة تعديل تعريف "العقد الكمي"، ربما على غرار ما هو مقترح في الفقرة الواردة أعلاه، فلم يكن هناك توافق كاف في الآراء على تعديل التعريف الحالي. ودعي الفريق العامل إلى أن يكون واقعيًا إزاء ما يمكن تحقيقه في هذا الشأن. وقيل إنه كانت هناك اقتراحات بتعديل التعريف، وخصوصاً بإدراج حد أدنى لعدد الشحنات لا يجوز دونه الخروج عن الاتفاقية، وقد نُظر فيها وصُرف النظر عنها في مناسبات سابقة وليس هناك من داعٍ إلى توقُّع قبولها في المرحلة الراهنة.
- ٢٥٣- ووافق الفريق العامل على تعريف تعبير "العقد الكمي" الوارد في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٤- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع أخرى معيّنة

- ٢٥٤- أثير استفسار بشأن ما إذا كانت الإشارة إلى "الطرف المنفذ البحري" في الفقرة (أ) ضرورية، لأن "الطرف المنفذ" مدرج من قبل في النص بالإشارة إلى "شخص مشار إليه في المادة ١٩". ولوحظ أن الإبقاء على الإشارة إلى "الطرف المنفذ البحري" تحديداً ستفيد بأن الفريق العامل يقصد جعل هذا الحكم منطبقاً على ذلك الطرف فقط، لكن حذف تلك العبارة سيوسِّع نطاق الانطباق ليشمل كل "الأطراف المنفذة". واتفق الفريق العامل على أنه يقصد انطباق الحكم على كل الأطراف المنفذة، وأن الإبقاء على الإشارة إلى "الطرف المنفذ البحري" يمكن أن يثير لبساً، مما يستوجب حذف هذه الإشارة.
- ٢٥٥- ورهناً بذلك الحذف، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٧ - المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

٢٥٦- أؤدي رأي مفاده أن من الأفضل التعبير عن عنوان الفصل "المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية" في صيغة الإيجاب، كأن يقال مثلا "المسائل التي تحكمها صكوك أخرى" أو ربما ببساطة "الصكوك الأخرى". واتفق الفريق العامل على أن ينظر فريق الصياغة في مدى استصواب تعديل عنوان الفصل ١٧.

مشروع المادة ٨٥- الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى

٢٥٧- اقترح أن يشير مشروع المادة ٨٥ إلى مشروع المادة ٢٧ بعبارات من قبيل العبارة "مع عدم المساس بالمادة ٢٧"، حتى تتضح علاقتها بمشروع المادة ٢٧. ولكن، لوحظ أن النهج المنقح الذي اتبعه الفريق العامل في مشروع المادة ٢٧ لم يعد حكما يتعلق بتنازع الاتفاقيات، وإنما هو يتعلق بإرساء نهج شبكي على أساس عقد افتراضي. وأؤدي تأييد لرأي مفاده أن الإحالة إلى مشروع المادة ٢٧ هي في تلك الحالة غير ضرورية.

٢٥٨- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٥ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٦- الحد العالمي للمسؤولية

٢٥٩- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٦ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٧- العوارية العامة

٢٦٠- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٨- المسافرين والأمتعة

٢٦١- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٨٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٩ - الضرر الناجم عن حادث نووي

٢٦٢- أبدي شاغل مثاره أن الفقرة الفرعية (أ) من مشروع المادة ٨٩ لا تشير إلى الاتفاقيات القائمة بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية فحسب، بل تشير أيضا إلى التعديلات اللاحقة لتلك الاتفاقيات أو إلى اتفاقيات مقبلة. ولوحظ أن المشرعين في بعض الدول يحظرون استخدام "إشارات دينامية" من هذا القبيل حظرا تاما، لأنها تتيح جعل الدولة ملزمة بتعديلات مقبلة أو صكوك مقبلة. وعلى الرغم من إبداء بعض التعاطف مع ذلك الشاغل، لوحظ أن نهجا مماثلا لهذا كان قد اتبع أيضا في الفقرة ٥ من المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ فيما يتعلق بالاتفاقيات المنقحة أو المعدلة، وأنه كان مقبولا في الممارسة العملية. وأبديت ملاحظة أخرى مفادها أن العبارة الاستهلاكية لمشروع المادة ٨٩ تعالج أي مشكلة محتملة، لأنها تقصر أعمال الحكم على الحالات التي يكون فيها مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن الضرر، وتشترط بالتالي أن تكون الاتفاقية الجديدة أو المنقحة قد دخلت حيز النفاذ في الدولة المعنية. واقتُرحت أساليب صياغية ممكنة لحل المشكلة المحتملة، لكن الفريق العامل خلص إلى أن تلك الحلول غير ضرورية.

٢٦٣- وإضافة إلى ذلك، ذُكر أن مشروع المادة ٨٩ يشير في عبارته الاستهلاكية إلى "مشغل المنشأة النووية". واقتُرحت أن ينظر فريق الصياغة في وضع صيغة أدق، مثل "إذا كان الناقل يُعتبر هو مشغل المنشأة النووية وكان مسؤولا عن الضرر".

٢٦٤- ورهنا بذلك التعديل المحتمل، وافق الفريق العامل مشروع المادة ٨٩ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

الفصل ١٨ - أحكام ختامية

مشروع المادة ٩٠ - الوديع

٢٦٥- لم يُثر مشروع المادة ٩٠ أي تعليقات، فوافق عليه الفريق العامل من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩١ - التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

٢٦٦- أثير تساؤل بشأن دواعي فتح باب التوقيع على مشروع الاتفاقية في نفس الوقت الذي يفتح فيه باب الانضمام إليها، حسبما تنص عليه الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩١. وذكر أنه جرى العرف على ألا يُفتح باب الانضمام إلى الاتفاقية إلا بعد انقضاء الوقت

المتاح للتوقيع عليها. وردًا على ذلك، ذُكر أن الممارسة المتبعة في الأمم المتحدة تقضي بأن تعرض الأحكام الختامية على قسم المعاهدات بمكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية، الذي يمارس مهام الوديع التي يضطلع بها الأمين العام، لكي يفحص تلك الأحكام، وأن الأمانة ستتكفل بأن تكون الأحكام الختامية متوافقة مع الممارسة المتبعة بشأن الوديع.

٢٦٧- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩١ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٢ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

٢٦٨- ردًا على تساؤل، ذُكر الفريق العامل بأن النص الحالي لمشروع المادة ٩٢ كان نتاج مناقشة مستفيضة، وأن الفريق العامل كان قد قرّر أن يُتبع في الفقرة ٣ نفس النهج المتبع في الفقرة ١ من المادة ٣١ من قواعد هامبورغ (انظر الفقرات ٢٢١-٢٢٧ من الوثيقة A/CN.9/642). واستُذكر أن بدء نفاذ الاتفاقية جعل مشروطًا بالانسحاب من الاتفاقيات السابقة منعا لنشوء فراغ قانوني لدى الدول.

٢٦٩- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩٢ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٣ - التحفظات

٢٧٠- لم يُثر مشروع المادة ٩٣ أي تعليقات، فأقرّه الفريق العامل من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٤ - إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

٢٧١- أُثير تساؤل بشأن ما إذا كانت هناك ضرورة للإشارة إلى التعديل في الفقرة ٥ من مشروع المادة ٩٤. وذُكر أن الإشارة إلى سحب التعديل لا تنطبق بالتساوي على مختلف الإعلانات المذكورة في تلك الفقرة، لأن الإعلانات المدرجة في إطار مشروعَي المادتين ٧٧ و٨١ يمكن ببساطة إصدارها أو سحبها، في حين أن الإعلانات المدرجة في إطار مشروعَي المادتين ٩٥ و٩٦ يمكن إصدارها أو تعديلها أو سحبها. وبناء على ذلك، اقترح أن تُضاف إحالات مرجعية مناسبة إلى الفقرة ٥ من مشروع المادة ٩٤ فيما يتعلق بالإعلانات المدرجة في إطار مشروعَي المادتين ٩٥ و٩٦.

٢٧٢- ورهنا بتعديل الفقرة ٥ على النحو المذكور أعلاه، وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩٤ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٥ - النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

٢٧٣- لم يُثر مشروع المادة ٩٥ أي تعليقات، فوافق عليه الفريق العامل من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٦ - مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

٢٧٤- لم يُثر مشروع المادة ٩٦ أي تعليقات فوافق عليه الفريق العامل من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٧ - بدء النفاذ

تعليق عام

٢٧٥- ذُكر الفريق العامل بما أجراه من مناقشة مستفيضة حول مشروع المادة ٩٧ في دورته السابقة (انظر الفقرات ٢٦٤-٢٧١ من الوثيقة A/CN.9/642). ولوحظ أن مشروع المادة ٩٧ يتضمّن في فقرتيه ١ و ٢ مجموعتين من البدائل الواردة بين أقواس معقوفة: الأولى تتعلق بالفترة الزمنية المنقضية منذ إيداع آخر صك تصديق حتى بدء نفاذ الاتفاقية؛ والثانية تتعلق بعدد صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام اللازمة لكي يبدأ نفاذ الاتفاقية.

عدد التصديقات اللازمة

٢٧٦- أبديت مجددا الآراء الداعية إلى النص على عدد كبير من التصديقات، مثل ٣٠ تصديقا، والآراء الداعية إلى النص على عدد أدنى من ذلك وأقرب إلى ٣ أو ٥ تصديقات، وهي الآراء التي أبديت في مناقشات الدورة السابقة (انظر الفقرات ٢٦٥-٢٦٩ من الوثيقة A/CN.9/642). وعلى وجه العموم، كان الأساس المنطقي لما أبدى من تفضيل للنص على عدد كبير من التصديقات يتمثل بصفة رئيسية في تفادي مزيد من التشرذم في النظم القانونية الدولية التي تحكم نقل البضائع بحرا، أما الأساس المنطقي لما أبدى من تفضيل للنص على عدد أدنى من ذلك فهو يتمثل بصفة رئيسية في إتاحة إمكانية التعجيل ببدء نفاذ الاتفاقية بين صفوف الدول الراغبة في الإسراع باعتماد النظام القانوني الجديد. وقدم مناصرو هذين الموقفين اقتراحين

للتوصل إلى توافق في الآراء بهذا الشأن، ذهب أحدهما إلى اشتراط ٢٠ تصديقا قبل بدء النفاذ، والآخر إلى اشتراط ١٠ تصديقات. ولقي الاقتراح الأول تأييدا واسعا.

وقت بدء النفاذ

٢٧٧- كان هناك إجماع تقريبا على تأييد الاقتراح الداعي إلى الأخذ بانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع آخر صك تصديق لازم حتى يبدأ نفاذ مشروع الاتفاقية.

استنتاجات الفريق العامل

٢٧٨- وافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩٧ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة، رهنا بإدخال التعديلات التالية على الفقرتين ١ و ٢:

- حذف المعقوفتين من حول عبارة "سنة واحدة" والإبقاء على النص؛
- حذف عبارة "سنة أشهر" مع المعقوفتين المحيطتين بها؛
- حذف المعقوفتين من حول كلمة "العشرين" والإبقاء على تلك الكلمة؛
- حذف كلمة "الخامس" مع المعقوفتين المحيطتين بها.

مشروع المادة ٩٨ - التنقيح والتعديل

٢٧٩- أثير سؤال عما إذا كان ينبغي النص في مشروع المادة ٩٨ على انقضاء فترة زمنية قدرها ٥ سنوات على بدء نفاذ الاتفاقية لكي يُنظر في تنقيحها أو تعديلها. ورداً على ذلك، ذُكر أن مشروع المادة ٩٨ يتبع تماما النهج المعتمد في المادة ٣٢ من قواعد هامبورغ، ولا داعي بالتالي إلى اشتراط من هذا القبيل.

٢٨٠- ووافق الفريق العامل على مشروع المادة ٩٨ من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٩٩ - تعديل مقادير حدود المسؤولية

٢٨١- أرجأ الفريق العامل نظره في مضمون مشروع المادة ٩٩ إلى حين الاتفاق على مجموعة الحلول التوفيقية بشأن حدود المسؤولية (انظر الفقرات ١٨٣ إلى ١٨٨ و ١٩٦ إلى ٢٠٣ أعلاه). وعملا بالاتفاق الذي توصل إليه الفريق العامل بشأن مجموعة الحلول التوفيقية، اتفق الفريق العامل على حذف مشروع المادة ٩٩.

مشروع المادة ١٠٠ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

٢٨٢- لم يُثير مشروع المادة ١٠٠ أي تعليقات، فوافق عليه الفريق العامل من حيث المضمون وأحاله إلى فريق الصياغة.

عنوان مشروع الاتفاقية

٢٨٣- ذُكر الفريق العامل بأن عنوان مشروع الاتفاقية لا يزال يحتوي على مجموعتين من العبارات الواردة بين أقواس معقوفة، وبأنه ينبغي اتخاذ قرار نهائي في هذا الشأن.

٢٨٤- وفي المناقشة التي تلت ذلك، أبدى تأييد واسع لحذف المعقوفتين من حول كلمة "بحرا" من أجل تمييز مشروع الاتفاقية عن النقل الطرقي أو النقل بالسكك الحديدية.

اقترح حذف العبارة "كلياً أو جزئياً"

٢٨٥- اقترح حذف العبارة "كلياً أو جزئياً" من عنوان مشروع الاتفاقية، لأن مشروع الاتفاقية ليس اتفاقية نقل متعدد الوسائط حقا، وإنما هو اتفاقية يغلب فيها النقل البحري. وذكر أن العبارة "كلياً أو جزئياً" تبدو غريبة، وأنه ما من اتفاقية أخرى، تتناول وسائط نقل مختلفة، تستخدم عبارة من هذا القبيل. وذكر أيضاً أن إدراج العبارة "كلياً أو جزئياً" يجعل العنوان فيما يبدو ثقيل الوطأة، وأن هناك أسباباً عملية تستلزم الأخذ بأقصر عنوان ممكن. وأبدى بعض التأييد لذلك الاقتراح.

اقترح حذف المعقوفتين من حول العبارة "كلياً أو جزئياً"

٢٨٦- أبدى اقتراح آخر يدعو إلى الإبقاء على العبارة "كلياً أو جزئياً" وإزالة المعقوفتين من حولها، لأن العنوان سيجسّد عندئذ محتويات مشروع الاتفاقية تجسيدا أفضل بصفته اتفاقية لا تقتصر على النقل البحري وتشمل النقل من الباب إلى الباب. وذكر أن نطاق انطباق مشروع الاتفاقية نوقش مناقشة مستفيضة وأن القرار قد اتُخذ بعدم قصر الاتفاقية على النقل البحري. وشُدّد كذلك على أهمية إبراز الفرق بين اتفاقية نقل أحادي الوسطة واتفاقية لا تقتصر على النقل البحري، من أجل تمييز مشروع الاتفاقية عن الصكوك الدولية الأخرى. ودعي إلى عدم الاكتراث كثيرا بطول العنوان، لأن الاتفاقيات الدولية يُشار إليها عادة باسم المدينة التي اعتمدت فيها رسمياً. وأبدى تأييد واسع للاقتراح الداعي إلى حذف المعقوفتين من حول العبارة "كلياً أو جزئياً".

اقترح إضافة كلمة "الدولي"

٢٨٧- قبل الفريق العامل اقتراحا يدعو إلى إضافة كلمة "الدولي" بعد كلمة "البضائع"، تجسيدها للطابع الدولي للنقل المعني.

اقترح إضافة الكلمة "عقود"

٢٨٨- قدم اقتراح آخر بإضافة الكلمة "عقود" بعد عبارة "الاتفاقية المتعلقة بـ"، بغية التأكيد على العنصر الأساسي في مشروع الاتفاقية، وهو تركيزه على عقود النقل، خلافاً لاتفاقيات أخرى مثل القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، التي ركزت أيضاً على الجوانب التقنية المنسقة، أو قواعد لاهاي، التي لا تحكم سوى عمليات النقل في حال إصدار سند شحن. وذكر كذلك أن إدراج الكلمة "عقود" في العنوان سيبرز أن مشروع الاتفاقية يعالج مسائل القانون الدولي الخاص، لا القانون الدولي العام. وإضافة إلى ذلك، قيل إن إدراج الكلمة "عقود" في العنوان من شأنه أن يجسّد أحدث الممارسات فيما يتعلق باتفاقيات النقل الدولي.

استنتاجات الفريق العامل بشأن عنوان مشروع الاتفاقية

٢٨٩- وافق الفريق العامل على عنوان مشروع الاتفاقية، رهنا بالاستعاضة عن "نقل البضائع" بعبارة "عقود نقل البضائع الدولي" وحذف المعقوفتين من حول "كلياً أو جزئياً" ومن حول "بحراً"، وأحاله إلى فريق الصياغة.

ثالثاً- مسائل أخرى

تخطيط الأعمال المقبلة

٢٩٠- أحاط الفريق العامل علماً بأن أعماله قد اختتمت وأن مشروع الاتفاقية الوارد في مرفق هذا التقرير سوف يُعمّم على الحكومات للتعليق عليه، وسوف يُقدّم إلى اللجنة لعلّها توافق عليه في دورتها الحادية والأربعين المقرر عقدها من ١٦ حزيران/يونيه إلى ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨ في نيويورك.

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا

الفصل ١ - أحكام عامة

المادة ١ - التعاريف

في هذه الاتفاقية:

- ١- يعني "عقد النقل" عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.
- ٢- يعني "العقد الكمي" عقداً نقل ينص على نقل كمية محددة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو حداً أقصى أو نطاقاً معيناً.
- ٣- يعني "النقل الملاحى المنتظم" خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقاً لجدول زمنية لمواعيد الإبحار متاحة لعموم الناس.
- ٤- يعني "النقل الملاحى غير المنتظم" أي نقل لا يمثل نقلاً ملاحياً منتظماً.
- ٥- يعني "الناقل" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- ٦- (أ) يعني "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيًا من واجبات الناقل. بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضاعة أو تحميلها أو مناوالتها أو تسليمها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.
- (ب) لا يشمل "الطرف المنفذ" أي شخص يستعين به الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، لا الناقل، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- ٧- يعني "الطرف المنفذ البحري" أي طرف منفذ، طالما كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيًا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء تحميل السفينة

ومغادرتها ميناء تفرغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصراً داخل منطقة الميناء.

٨- يعني "الشاحن" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

٩- يعني "الشاحن المستندي" أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٠- يعني "الحائز":

(أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول ويُذكر في ذلك المستند '١' إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '٢' إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مُظهرًا على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله؛ أو

(ب) الشخص الذي أُصدر أو أُحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المبينة في الفقرة ١ من المادة ٩.

١١- يعني "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلّم البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

١٢- يعني "حق السيطرة" على البضاعة ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضاعة وفقاً لأحكام الفصل ١٠.

١٣- يعني "الطرف المسيطر" الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة بمقتضى المادة ٥٣.

١٤- يعني "مستند النقل" المستند الذي يُصدره، بمقتضى عقد النقل، الناقل أو الطرف المنفذ والذي:

(أ) يُثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويُثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه.

١٥- يعني "مستند النقل القابل للتداول" مستند النقل الذي يدل، بعبارة مثل "الأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول".

١٦- يعني "مستند النقل غير القابل للتداول" مستند النقل الذي لا يمثل مستند نقل قابلاً للتداول.

١٧- يعني "الاتصال الإلكتروني" المعلومات المنشأة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزّنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً.

١٨- يعني "سجل النقل الإلكتروني" المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل أو الطرف المنفّذ بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل أو الطرف المنفّذ، بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

(أ) تُثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفّذ البضاعة بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتُثبت وجود عقد النقل أو تحوي عليه.

١٩- يعني "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" سجلاً النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدلّ، بعبارة مثل "الأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي ينطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يُذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"؛

(ب) وفي استخدامه بمقتضىات الفقرة ١ من المادة ٩.

٢٠- يعني "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" سجلاً النقل الإلكتروني الذي لا يمثل سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول.

٢١- يعني "إصدار" سجلاً النقل الإلكتروني القابل للتداول إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوعه لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يتوقف مفعوله أو تتوقف صلاحيته.

٢٢- تعني "إحالة" سجلاً نقل إلكتروني قابل للتداول إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

٢٣- تعني "تفاصيل العقد" ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (كما في ذلك شروط العقد والرميزات والتوقيعات والتظهيرات).

٢٤- تعني "البضاعة" ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أياً كان نوعها، وهي تشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه.

٢٥- تعني "السفينة" أيّ مركب يُستعمل في نقل البضاعة بحراً.

٢٦- تعني "الحاوية" أيّ نوع من الحاويات، أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو من الحاويات البدّالة، أو أيّ وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضاعة، وأيّ معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

٢٧- تعني "أجرة النقل" الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل.

٢٨- يعني "المقر" (أ) المكان الذي يوجد فيه '١' المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقاً، أو '٢' الإدارة المركزية، أو '٣' مكان العمل الرئيسي، لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين، و(ب) المكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

٢٩- تعني "المحكمة المختصة" المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقاً لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية قضائية على النزاع.

المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية

يُراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية.

المادة ٣- مقتضيات الشكل

توجّه الإشعارات والتأكيدات وتعبيرات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٢٠؛ والفقرات ١ إلى ٣ من المادة ٢٤؛ والفقرات

الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٨؛ والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٢؛ والمادة ٤٦؛
والفقرة ٣ من المادة ٥٠؛ والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥٣؛ والفقرة ١ من المادة ٦١؛
والمادة ٦٥؛ والمادة ٦٨؛ والفقرتين ٢ و٥ من المادة ٨٢. ويجوز استخدام الاتصالات
الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي
تُرسل بواسطته والشخص الذي تُرسل إليه.

المادة ٤- انطباق الدفع و حدود المسؤولية

١- أيُّ حكم من أحكام هذه الاتفاقية يمكن أن يوفرَّ وسيلةً دفاعاً للناقل أو أن
يحدَّ من مسؤوليته ينطبقُ في أيِّ دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس
العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك، بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد النقل أو تلفها
أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأيِّ واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو

(ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

٢- أيُّ حكم من أحكام هذه الاتفاقية يمكن أن يوفرَّ وسيلةً دفاعاً للشاحن أو
الشاحن المستندي ينطبقُ في أيِّ دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس
العقد أم المسؤولية التقصيرية أم غير ذلك، تجاه الشاحن أو الشاحن المستندي أو المتعاقدين
معهما من الباطن أو وكلاهما أو مستخدميهما.

الفصل ٢- نطاق الانطباق

المادة ٥- نطاق الانطباق العام

١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها
مكان التسليم ومكان التسليم واقعيين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية
نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعيين في دولتين مختلفتين، إذا كان
أي من الأماكن التالية يقع، وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة:

(أ) مكان التسليم؛ أو

(ب) ميناء التحميل؛ أو

(ج) مكان التسليم؛ أو

(د) ميناء التفريغ.

٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

المادة ٦- استثناءات خاصة

١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على العقود التالية في النقل الملاحى المنتظم:

(أ) مشارطات الاستئجار؛

(ب) والعقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها.

٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحى غير المنتظم إلا

عندما:

(أ) لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة

أو أي حيزٍ عليها؛

(ب) ويكون قد أُصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

المادة ٧- الانطباق على أطراف معيّنة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة استئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة ٦.

الفصل ٣- سجلات النقل الإلكترونية

المادة ٨- استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها

رهنًا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

- (أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يكون موجودا في مستند النقل أو عليه في سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة الناقل والشاحن؛
- (ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

المادة ٩- إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية
القابلة للتداول

- ١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:
- (أ) الطريقة التي تُستخدم في إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛
- (ب) وتأكد بأن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يحتفظ بسلامته؛
- (ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛
- (د) والطريقة التي يؤكد بها أن التسليم إلى الحائز قد تم، أو أن سجل النقل الإلكتروني لم يعد له أي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين (أ) '٢' و (ج) من المادة ٤٩.
- ٢- يُشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورا.

المادة ١٠- إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل
إلكتروني قابل للتداول

- ١- إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على إبدال ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول:
- (أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أُصدر أكثر من مستند واحد؛
- (ب) ويُصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلا للتداول يتضمن بيانا مؤداه أن السجل محلّ محلّ مستند النقل القابل للتداول؛

- (ج) ولا يعود لمستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.
- ٢- إذا أُصدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذاك. بمستند نقل قابل للتداول:
- (أ) يُصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن المستند يحلّ محلّ سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؛
- (ب) ولا يعود لسجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

الفصل ٤- واجبات الناقل

المادة ١١- نقل البضاعة وتسليمها

يجب على الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لشروط عقد النقل، أن ينقل البضاعة إلى مكان المقصد وأن يسلمها إلى المرسل إليه.

المادة ١٢- مدة التزام الناقل

- ١- تبدأ مدة التزام الناقل بشأن البضاعة بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضاعة بغرض نقلها، وتنتهي عندما تُسلم البضاعة.
- ٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تُسلم البضاعة إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضاعة منه، تبدأ مدة التزام الناقل عندما يتسلم البضاعة من السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضاعة إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه، تنتهي مدة التزام الناقل عندما يُسلم البضاعة إلى السلطة أو الطرف الثالث الآخر.
- ٣- لأغراض تحديد مدة التزام الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسليم البضاعة وتسليمها، ولكن يكون أي شرط في عقد النقل باطلاً عندما ينص على:
- (أ) أن يكون وقت تسليم البضاعة لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛ أو
- (ب) أن يكون وقت تسليم البضاعة سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

المادة ١٣- النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل

يجوز للناقل أن يوافق، بناء على طلب الشاحن، على إصدار مستند نقل واحد أو سجل نقل إلكتروني واحد يتضمّن نقلًا محددًا غير مشمول بعقد النقل ولا يتحمّل بشأنه واجب نقل البضاعة. وفي تلك الحالة، تكون مدة التزام الناقل بشأن البضاعة هي المدة المشمولة بعقد النقل فحسب.

المادة ١٤- واجبات معيّنة

١- يقوم الناقل أثناء فترة التزامه، حسبما حدّدت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٧، بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل ٤ وبالفصول ٥ إلى ٧، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

المادة ١٥- واجبات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية

يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

(أ) جعل السفينة وإبقائها صالحة للإبحار؛

(ب) وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم وإبقائها مطقّمة ومزوّدة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛

(ج) وجعل وإبقاء عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة، بما فيها أي حاويات يوفّرهما الناقل وتُنقل البضاعة فيها أو عليها، ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظ عليها.

المادة ١٦- البضاعة التي قد تصبح خطراً

بصرف النظر عن أحكام المادتين ١١ و ١٤، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلّم البضاعة أو تحميلها، وأن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضاعة أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضاعة، أو بدا مرجحاً على وجه معقول أنها ستصبح أثناء مدة التزام الناقل، خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة.

المادة ١٧- التضحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية

بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و ١٤ و ١٥، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحي ببضاعة في عرض البحر عندما تجرى تلك التضحية بطريقة معقولة حفاظاً على السلامة العامة أو درءاً للخطر عن أرواح البشر أو سائر الممتلكات المشمولة بالمخاطرة المشتركة.

الفصل ٥- مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر

المادة ١٨- أساس المسؤولية

١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطلب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبّب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة التزام الناقل حسبما حدّدت في الفصل ٤.

٢- يُعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٣- يُعفى الناقل أيضاً من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة ١ من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلاً من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة ٢ من هذه المادة، أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبّب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

(أ) القضاء والقدر؛

(ب) مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها؛

(ج) الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال

الشغب والاضطرابات الأهلية؛

- (د) تقييدات الحجر الصحي؛ أو التدخل من الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها، بما في ذلك الاحتجاز أو الإيقاف أو الحجز الذي لا يُعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩؛
- (هـ) الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛
- (و) نشوب حريق على السفينة؛
- (ز) وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل الحرص الواجب؛
- (ح) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولاً عن أعماله بمقتضى المادة ٣٤ أو المادة ٣٥؛
- (ط) أعمال تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدى بمقتضى اتفاق وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٤، ما لم يؤد ذلك النشاط الناقل أو طرف منفذ نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛
- (ي) حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جرّاء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضاعة؛
- (ك) وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه؛
- (ل) إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛
- (م) تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛
- (ن) تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛
- (س) ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان ١٦ و ١٧.
- ٤- بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر أو عن جزء منه:
- (أ) إذا أثبت المطالب أن الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٩ قد تسبب أو أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو

(ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة قد أسهم في وقوع الهلاك أو التلف أو التأخر ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٥- يكون الناقل مسؤولاً أيضاً، بصرف النظر عن الفقرة ٣ من هذه المادة، عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر أو عن جزء منه، إذا:

(أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه '١' عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو '٢' عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو '٣' أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نُقلت البضاعة فيها (بما في ذلك أي حاويات وقرها الناقل ونقلت البضاعة فيها أو عليها) لم تكن ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظ عليها؛

(ب) ولم يتمكن الناقل من إثبات: '١' أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية ٥ (أ) من هذه المادة؛ أو '٢' أنه قد أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة ١٥.

٦- عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الناقل مسؤولاً إلاً عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه بمقتضى هذه المادة.

المادة ١٩- مسؤولية الناقل عن أشخاص آخرين

يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من إخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية نتيجة لأفعال أو إغفالات:

(أ) أي طرف منفذ؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها؛ أو

(ج) مستخدم الناقل أو الطرف المنفذ؛ أو

(د) أي شخص آخر يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

المادة ٢٠ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

١ - يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية، ويحق له التمتع بالدفع و حدود المسؤولية المتاحة للناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية إذا:

(أ) تسلّم الطرف المنفذ البحري البضاعة بغرض نقلها في دولة متعاقدة أو سلّم البضاعة في دولة متعاقدة أو نفذ أنشطته المتعلقة بالبضاعة في ميناء واقع في دولة متعاقدة؛

(ب) ووقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر: '١' أثناء الفترة ما بين وصول البضاعة إلى الميناء الذي تُحمّل فيه على السفينة ومغادرتها الميناء الذي تفرغ فيه من السفينة؛ أو '٢' أثناء وجود البضاعة في عهددة الطرف المنفذ البحري؛ أو '٣' في أي وقت آخر، ما دام يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتآة في عقد النقل.

٢ - إذا وافق الناقل على تحمل واجبات غير تلك المفروضة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، أو وافق على أن تتجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لا يكون الطرف المنفذ البحري ملزماً بهذه الموافقة ما لم يوافق صراحة على قبول تلك الواجبات أو تلك الحدود الأعلى.

٣ - يتحمل الطرف المنفذ البحري المسؤولية عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية بسبب أفعال أو إغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، وفقاً للشروط المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٤ - ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربّان السفينة أو طاقمها أو على عاتق مستخدم لدى الناقل أو لدى طرف منفذ بحري.

المادة ٢١ - المسؤولية الجماعية والفردية

١ - إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢ - دون مساس بالمادة ٦٣، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة ٢٢ - التأخر

يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلّم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها.

المادة ٢٣ - حساب التعويض

١ - رهنا بأحكام المادة ٦١، يُحسب التعويض الذي يدفعه الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم المقررين وفقاً للمادة ٤٥.

٢ - تُحدّد قيمة البضاعة حسب سعرها في بورصة السلع، أو حسب سعرها السوقي إذا لم يكن لها سعر في تلك البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة المعتادة للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في بورصة السلع ولا سعر سوقي.

٣ - في حال هلاك البضاعة أو تلفها، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة إلا عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل ١٦.

المادة ٢٤ - الإخطار في حال حصول هلاك أو تلف أو تأخر

١ - يُفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلّم البضاعة وفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وُجّه إخطارٌ بحدوث هلاك أو تلف للبضاعة، يبيّن الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلّم البضاعة، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً.

٢ - لا يجوز أن يفرضي عدم توجيه الإخطار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحقوق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها. بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بإلقاء عبء الإثبات المبين في المادة ١٨.

٣ - لا يلزم توجيه الإخطار المشار إليه في هذه المادة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يؤكّد حدوثه في تفقّد مشترك للبضاعة من جانب الشخص الذي سلّم إليه والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تأكيد المسؤولية تجاهه.

- ٤- لا يُدفع أي تعويض فيما يتعلّق بالتأخر ما لم يوجّه إلى الناقل في غضون واحد وعشرين يوماً متتالياً من تسليم البضاعة إخطاراً بالخسارة الناجمة عن التأخر.
- ٥- عندما يوجّه الإخطار المشار إليه في هذه المادة إلى الطرف المنفّذ الذي سلّم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجّه إلى الناقل، ويكون للإخطار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإخطار الموجه إلى الطرف المنفّذ البحري.
- ٦- في حال وقوع أي هلاك أو تلف فعلي أو وجود تخوّف من وقوعه، يُوفّر كلُّ طرف من أطراف النزاع للأطراف الأخرى كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقّد البضاعة ومطابقتها مع بيانات الشحن، ويتيح لها الاطلاع على السجلات والمستندات المتصلة بنقل البضاعة.

الفصل ٦- أحكام إضافية تتعلق بمراحل معيّنة من النقل

المادة ٦٥- الانحراف عن المسار

عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكّل إخلالاً بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفّذ البحري من أي وسيلة دفاع أو حد من المسؤولية. بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٦٣.

المادة ٦٦- البضاعة المنقولة على سطح السفينة

- ١- لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة إلا:
- (أ) إذا اقتضى القانون ذلك النقل؛ أو
- (ب) إذا نُقلت البضاعة في حاويات أو عربات شحن طرقية أو عربات شحن بالسكك الحديدية مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكانت الأسطح مهيأة خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو عربات الشحن الطرقية أو عربات الشحن بالسكك الحديدية؛ أو
- (ج) إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة المعنية.

٢- ينطبق ما في هذه الاتفاقية من أحكام متعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة التي تنقل على السطح بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولكن لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضاعة أو تأخر في تسليمها ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح عندما تنقل البضاعة وفقاً للفقرة الفرعية ١ (أ) أو (ج) من هذه المادة.

٣- إذا نقلت البضاعة على السطح في حالات غير تلك المسموح بها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، كان الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضاعة أو تأخر في تسليمها ينجم حصراً عن نقلها على السطح، ولم يحق له استخدام الدفع المنصوص عليها في المادة ١٨.

٤- لا يحق للناقل أن يستظهر بالفقرة الفرعية ١ (ج) من هذه المادة تجاه طرف ثالث احتياز بحسن نية مستند نقل قابلاً للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول، ما لم تنص تفاصيل العقد على أنه يجوز نقل البضاعة على السطح.

٥- إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة تحت السطح، فلا يحق للناقل أن ينتفع بالحد من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف للبضاعة أو تأخر في تسليمها متى كان ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ناجماً عن نقلها على سطح السفينة.

المادة ٢٧- النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

عند حدوث هلاك أو تلف للبضاعة، أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخرًا في تسليمها، أثناء مدة التزام الناقل ولكن قبل تحميلها على السفينة فحسب، أو بعد تفريغها من السفينة فحسب، لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة على أحكام صك دولي آخر كان من شأنها، وقت حدوث الهلاك أو التلف أو وقوع الحادث أو الظرف المسبب للتأخر:

(أ) أن تنطبق، بمقتضى أحكام ذلك الصك الدولي، على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب للتأخر في تسليمها؛

(ب) وأن تنص بالتحديد على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛

(ج) ولا يمكن الخروج عنها بالتعاقد، سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى ذلك الصك.

الفصل ٧- واجبات الشاحن تجاه الناقل

المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

١- يسلم الشاحن البضاعة جاهزة للنقل، ما لم يُتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضاعة بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

٢- يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب ناشئ بموجب اتفاق أبرم عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١٤.

٣- عندما يتولى الشاحن تعبئة البضاعة في حاوية أو شحنها في عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية، يقوم على نحو ملائم وبعناية بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو عربة الشحن الطرقية أو عربة الشحن بالسكك الحديدية أو فوقها بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

المادة ٢٩- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات

يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة، ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

المادة ٣٠- واجب الشاحن توفير المعلومات

والتعليمات والمستندات

١- يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضاعة من معلومات وتعليمات ومستندات هي غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

(أ) لمناولة البضاعة ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

(ب) ولامثال الناقل لما تقرّره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

٢- ليس في هذه المادة ما يمس بأي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معيّنة بشأن البضاعة، عملاً بما تقرّره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم.

المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل

١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبّده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته. بمقتضى هذه الاتفاقية.

٢- باستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٢ والمادة ٣٣، يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥.

٣- عندما يُعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته. بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يُعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥.

المادة ٣٢- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد

١- يُزوّد الشاحنُ الناقلَ، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٨؛ واسم الطرف الذي يُذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد.

٢- يُعتبر الشاحن قد تكفّل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوّض الشاحن الناقل عن الخسارة أو الضرر الذي ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات.

المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

عندما تكون البضاعة، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بما للبضاعة من طبيعة أو خاصية خطيرة في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منقذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنقذ على علم بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عن الخسارة أو الضرر الذي ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك؛

(ب) ويضع الشاحن على البضاعة الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمزم لتلك البضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

المادة ٣٤- تولى الشاحن المستندي حقوق الشاحن وواجباته

١- تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٧، ويحق له التمتع بحقوق الشاحن ودفعه التي ينص عليها هذا الفصل والفصل ١٣.

٢- لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات أو ما له من حقوق أو دفع.

المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن عن الأشخاص الآخرين

يكون الشاحن مسؤولا عن أي إخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية من جرّاء أفعال أو إغفالات يرتكبها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن في ذلك المستخدمين والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن الشاحن ليس مسؤولا عن أفعال أو إغفالات الناقل أو الطرف المنقذ الذي يعمل نيابة عن الناقل والذي كان الناقل قد عهد إليه بأداء واجباته.

المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

عندما ينصّ شرط في عقد النقل على أنّ مسؤولية الشاحن أو الشاحن المستندي ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معيّن أو بعد وقت معيّن، يكون ذلك الشرط باطلاً:

(أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى هذا الفصل على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي؛ أو

(ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة السداد إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، طالما كانت لدى الناقل ضمانات كافية لسداد تلك المبالغ.

الفصل ٨- مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية

المادة ٣٧- إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو لم تكن العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفّذ بغرض نقلها، حقّق للشاحن، أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول؛ أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل.

المادة ٣٨- تفاصيل العقد

١- تُدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٧ المعلومات التالية، حسبما يوقّرها الشاحن:

(أ) وصف للبضاعة يكون مناسباً للنقل؛

- (ب) والعلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة؛
- (ج) وعدد الرُّزْم أو القطع، أو كمية البضاعة؛
- (د) ووزن البضاعة، إذا ما وفّره الشاحن.
- ٢- يُدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٣٧:
- (أ) بيان بترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين عندما يتسلّمها الناقل أو الطرف المنفّذ بغية نقلها؛
- (ب) واسم الناقل وعنوانه؛
- (ج) والتاريخ الذي تسلّم فيه الناقل أو الطرف المنفّذ البضاعة، أو الذي حُمّلت فيه البضاعة على متن السفينة، أو الذي أُصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (د) وإذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.
- ٣- لأغراض هذه المادة، تشير العبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة الفرعية ٢ (أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى:
- (أ) تفقّد خارجي معقول للبضاعة وهي مرزومة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف المنفّذ؛
- (ب) وأي تفقّد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفّذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

المادة ٣٩- هوية الناقل

- ١- إذا كان الناقل محمدا بالاسم في تفاصيل العقد، لم يعد لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلق بهوية الناقل أي مفعول قانوني متى كانت لا تتسق مع ذلك الاسم المحدد.
- ٢- إذا لم يحدّد في تفاصيل العقد أي شخص على أنه الناقل حسبما هو مطلوب بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٨، ولكن تفاصيل العقد تبيّن أن البضاعة حُمّلت على متن سفينة محددة الاسم، فيُفترض عندئذ أن مالك تلك السفينة المسجّل هو الناقل، ما لم

يُثبت ذلك المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة عارية ويحدّد هوية مستأجرها عارية ويبيّن عنوانه، وعندئذ يفترض أن ذلك المستأجر للسفينة عارية هو الناقل. وبدلاً من ذلك، يجوز للمالك المسجّل أن يدحض افتراض كونه هو الناقل بتحديد هوية الناقل وإعطاء عنوانه. ويجوز لمستأجر السفينة عارية أن يدحض على النحو ذاته أي افتراض بأنه هو الناقل.

٣- ليس في هذه المادة ما يمنع المطالب من إثبات أن أي شخص غير الشخص المحدد في تفاصيل العقد أو عملاً بالفقرة ٢ من هذه المادة هو الناقل.

المادة ٤٠ - التوقيع

١- يوقع الناقل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه على مستند النقل.

٢- يُدرج في سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص يتصرف بالنيابة عنه. ويحدّد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع فيما يتعلق بسجل النقل الإلكتروني ويبيّن أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

المادة ٤١ - النواقص في تفاصيل العقد

١- لا يمسّ إغفال أو عدم صحة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرتين ١ أو ٢ من المادة ٣٨، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو بصحة أي منهما.

٢- إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتُبر أن التاريخ هو:

(أ) التاريخ الذي حُمّلت فيه كل البضاعة المبيّنة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضاعة حُمّلت على متن سفينة؛ أو

(ب) التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفّذ البضاعة، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضاعة حُمّلت على متن سفينة.

٣- إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين في الوقت الذي يتسلمها فيه الناقل أو الطرف المنفّذ، اعتُبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفّذ.

المادة ٤٢ - التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة
في تفاصيل العقد

- ١ - يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٨ لبيان أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا:
- (أ) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الأساسية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو
- (ب) كانت لدى الناقل أسباب معقولة للاعتقاد بأن بيانا أساسيا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.
- ٢ - دون مساس بالفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٨ في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة، لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.
- ٣ - عندما لا تُسلم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ في حاوية مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تُسلم في حاوية مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلا، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٨ إذا:
- (أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من المعلومات التي يقدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يذكر المعلومات التي لم يتمكن من التحقق منها؛ أو
- (ب) كانت لدى الناقل أسباب معقولة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بندا يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.
- ٤ - عندما تُسلم البضاعة إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في:
- (أ) الفقرات الفرعية ١ (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة ٣٨، إذا:
- ١' لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضاعة الموجودة داخل الحاوية؛

٢٠٠٠ '٢' ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ب) والفقرة الفرعية ١ (د) من المادة ٣٨، إذا:

١٠٠٠ '١' لم يزن الناقل ولا الطرف المنفذ الحاوية، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ أو

٢٠٠٠ '٢' لم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية.

المادة ٤٣ - المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المبينة في المادة ٤٢:

(أ) يُعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلّم الناقل البضاعة حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يُقبل أي دليل يقدّمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مُدرجة في:

١٠٠٠ '١' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يُحال إلى طرف ثالث يتصرّف بحسن نية؛ أو

٢٠٠٠ '٢' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة، ويُحال إلى المرسل إليه الذي يتصرّف بحسن نية.

(ج) لا يُقبل أي دليل يقدّمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي يتصرّف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية التي ترد في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١٠٠٠ '١' تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٨ عندما يكون الناقل هو الذي قدّم تلك التفاصيل؛

٢٠٠٠ '٢' عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرّفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرّفة لأختام الحاويات؛

٣٠٠٠ '٣' تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٨.

المادة ٤٤ - "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"

إذا تضمنت تفاصيلُ العقد العبارةَ "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"، أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع. ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن.

الفصل ٩ - تسليم البضاعة

المادة ٤٥ - واجب قبول تسلّم البضاعة

عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يقبل المرسل إليه الذي يمارس حقوقه بمقتضى عقد النقل تسلّم البضاعة في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو، في حال عدم وجود اتفاق من ذلك القبيل، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقّع التسليم فيهما، مع مراعاة شروط العقد والعادات والممارسات والأعراف المتبعة في المهنة وظروف النقل.

المادة ٤٦ - واجب الإقرار بتسلّم البضاعة

يُقر المرسل إليه، بناءً على طلب الناقل أو الطرف المنفّذ الذي يسلم البضاعة، بتسلّم البضاعة من الناقل أو الطرف المنفّذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسلم.

المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول

أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول ولا سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٥. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يُثبت الشخص الذي يدّعي أنه المرسل إليه هويته على نحو واف بأنه هو المرسل إليه عندما يطلب الناقل ذلك؛

(ب) إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً إليهما في تفاصيل العقد، وجب على الطرف المسيطر أن يُبلغ الناقل بهما قبل وصول البضاعة إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛

(ج) إذا لم يكن اسم المرسل إليه أو عنوانه معروفا لدى الناقل، أو إذا لم يطالب المرسل إليه، بعد تلقيه إخطارا بالوصول، بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، وجب على الناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك، ووجب على الطرف المسيطر أن يصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذرّ على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، وجب على الناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، ووجب على الشاحن أن يصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا ما تعذرّ على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر أو مكان الشاحن، وجب على الناقل أن يُبلغ الشاحن المستندي بذلك، ووجب على الشاحن المستندي أن يُصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

(د) يُعفى الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ج) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل.

المادة ٤٨ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه

في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة:

(أ) يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٥ عندما يُثبت المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل ويُسلم مستند النقل غير القابل للتداول. ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يُثبت الشخص الذي يدعي أنه المرسل إليه هويته على نحو واف بناء على طلب الناقل، ويجب على الناقل أن يرفض التسليم في حال عدم تسليم المستند غير القابل للتداول. وإذا كان قد أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند غير القابل للتداول، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية؛

(ب) إذا لم يطالب المرسل إليه، بعد تلقيه إخطارا بالوصول، بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو رفض الناقل تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه لم يُثبت هويته على نحو واف بأنه هو المرسل إليه أو لم يسلم المستند، وجب على الناقل أن يُبلغ الشاحن بذلك، ووجب على الشاحن أن يُصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذرّ على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، وجب على

الناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك، ووجب على الشاحن المستندي أن يُصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

(ج) يُعفى الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سُلم إليه.

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

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم البضاعة في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٥ إلى الحائز:

١٠٤ عندما يُسلم الحائز مستند النقل القابل للتداول، ويُثبت هويته على نحو واف إذا كان هو أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١١ (أ) ١٠٤ من المادة ١؛ أو

١٠٥ عندما يُثبت الحائز، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

(ب) يجب على الناقل أن يرفض تسليم البضاعة إذا لم تُستوف الشروط الواردة في الفقرة الفرعية (أ) ١٠٤ أو (أ) ١٠٥؛

(ج) إذا أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول وكان عدد النسخ الأصلية المذكورا في ذلك المستند، فيكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. وفي حال استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية عند تسليم البضاعة إلى الحائز وفقا للإجراءات التي تنص عليها الفقرة ١ من المادة ٩؛

(د) إذا لم يطالب الحائز، بعد تلقيه إخطارا بالوصول، بتسليم البضاعة من الناقل في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليها في المادة ٤٥، بعد وصولها إلى مكان المقصد، ووجب على الناقل أن يبلغ الطرف المسيطر بذلك، ووجب على الطرف المسيطر أن

يصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر، وجب على الناقل أن يبلغ الشاحن بذلك، ووجب على الشاحن أن يُصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الطرف المسيطر أو الشاحن، وجب على الناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك، ووجب على الشاحن المستندي أن يصدر تعليمات بشأن تسليم البضاعة؛

(هـ) يُعفى الناقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، بمقتضى الفقرة الفرعية (د) من هذه المادة، من واجب تسليم البضاعة إلى الحائز بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل القابل للتداول قد سُلم إليه أو ما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز؛

(و) يعوّض الشخصُ الذي يصدر التعليمات بمقتضى الفقرة الفرعية (د) من هذه المادة الناقلَ عن الخسارة الناجمة عن اعتباره مسؤولاً تجاه الحائز بمقتضى الفقرة الفرعية (ح) من هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض اتباع تلك التعليمات إذا لم يقدم ذلك الشخص ما قد يطلبه الناقل من ضمانات وافية في حدود المعقول؛

(ز) يكتسبُ الشخصُ الذي يصبح حائزا لمستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بعد أن سلّم الناقلُ البضاعة عملا بالفقرة الفرعية (هـ) من هذه المادة، وإن أصبح كذلك بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو ترتيبات أخرى أبرمت قبل ذلك التسليم، حقوقا تجاه الناقل بمقتضى عقد النقل غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة؛

(ح) بصرف النظر عن الفقرتين الفرعيتين (هـ) و(ز) من هذه المادة، يكتسب الشخص الذي يصبح حائزا بعد تسليم من هذا القبيل والذي لم يكن يعلم، ولم يكن ممكنا في حدود المعقول أن يعلم، بذلك التسليم عندما أصبح حائزا، ما يتضمّنه مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من حقوق. وإذا كانت تفاصيل العقد تنص على الوقت المتوقع لوصول البضاعة أو تُبيّن كيفية الحصول على المعلومات بشأن ما إذا كانت البضاعة قد سُلمت، يفترض أن ذلك الشخص، عندما أصبح حائزا، كان يعلم، أو كان يمكن في حدود المعقول أن يكون قد علم، بتسليم البضاعة.

المادة ٥٠ - بقاء البضاعة غير مُسلّمة

١- لأغراض هذه المادة، لا تُعتبر البضاعة قد بقيت غير مُسلّمة إلا إذا وَصَلت إلى مكان المقصد ثم:

(أ) لم يقبل المرسل إليه تسلّم البضاعة بمقتضى هذا الفصل في الوقت والمكان المشار إليهما في المادة ٤٥؛ أو

(ب) تعذّر العثور على الطرف المسيطر أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجّه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية بمقتضى المواد ٤٧ و ٤٨ و ٤٩؛ أو

(ج) حَقَّقَ للناقل أو وَجَّبَ عليه أن يرفض التسليم بمقتضى المواد ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ و ٤٩؛ أو

(د) لم يُسمح للناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضاعة فيه؛ أو

(هـ) تعذّر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضاعة.

٢- دون مساس بما قد يكون للناقل من حقوق أخرى تجاه الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه، يجوز للناقل، إذا ما ظلت البضاعة غير مُسلّمة، أن يتخذ، على مسؤولية ونفقة الشخص الذي له الحق في البضاعة، ما قد تقتضيه الظروف في حدود المعقول من إجراءات بشأن البضاعة، بما في ذلك:

(أ) حزن البضاعة في أي مكان مناسب؛

(ب) وتفريغ البضاعة إذا كانت معبأة في حاويات، أو التصرف فيها بشكل آخر، بما في ذلك نقلها إلى مكان آخر أو العمل على إتلافها؛

(ج) والعمل على بيع البضاعة وفقا للأعراف المتبعة أو بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي توجد فيه البضاعة آنذاك.

٣- لا يجوز للناقل أن يمارس الحقوق التي تنص عليها الفقرة ٢ من هذه المادة إلا بعد أن يكون قد وجّه إخطارا معقولا بالتدابير التي يعتزم اتخاذها بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة إلى الشخص الذي يُذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وُجد ذلك الشخص، وإلى أحد الأشخاص التاليين، إن كان معروفا لدى الناقل، بالترتيب المبين: المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الشاحن.

٤- إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة الفرعية ٢ (ج) من هذه المادة، وجب على الناقل أن يحتفظ بعائدات البيع لمصلحة الشخص الذي له الحق في البضاعة، رهنا باقتطاع أي تكاليف يتكبدها الناقل وأي مبالغ أخرى مستحقة للناقل فيما يتعلق بنقل تلك البضاعة.

٥- لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يُعقل اتخاذه في الظروف القائمة من خطوات للحفاظ على البضاعة، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك الخطوات سيؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها.

المادة ٥١- الاحتفاظ بالبضاعة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضاعة، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضمناً لسداد المبالغ المستحقة له.

الفصل ١٠- حقوق الطرف المسيطر

المادة ٥٢- ممارسة حق السيطرة ونطاقه

١- لا يجوز أن يمارس حقَّ السيطرة سوى الطرف المسيطر. وهذا الحق مقصورٌ على ما يلي:

(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة لا تمثل تغييراً لشروط عقد النقل؛

(ب) والحق في تسلّم البضاعة في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛

(ج) والحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر.

٢- يكون حق السيطرة قائماً طوال مدة التزام الناقل، حسبما تنص عليه المادة ١٢، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

المادة ٥٣ - هوية الطرف المسيطر وإحالة حق السيطرة

١ - في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يُعيّن الشاحن، عند إبرام عقد النقل، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر؛

(ب) ويحق للطرف المسيطر أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر. وتصبح الإحالة نافذة المفعول فيما يتعلق بالناقل عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة، ويصبح المحال إليه هو الطرف المسيطر؛

(ج) ويجب على الطرف المسيطر أن يُثبت هويته على نحو واف عند ممارسته حق السيطرة.

٢ - في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلّم البضاعة:

(أ) يكون الشاحن هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه المسمّى في مستند النقل بإحالة المستند إلى ذلك الشخص دون تظهير. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند تُحال كل النسخ الأصلية لكي تصبح إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ب) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الطرف المسيطر أن يبرز المستند ويُثبت هويته على نحو واف. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند، يجب إبراز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذّرت ممارسة حق السيطرة.

٣ - في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول:

(أ) يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية من ذلك المستند إذا أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر؛

(ب) يجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقا للمادة ٥٩. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من ذلك المستند، تُحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول؛

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يبرز للناقل مستند النقل القابل للتداول، وإذا كان الحائز واحداً من الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية ١١ (أ) '١' من المادة ١، فيجب عليه أن يُثبت هويته على نحو وافٍ. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة من المستند، يجب إبراز جميع النسخ الأصلية وإلا تعدّرت ممارسة حق السيطرة.

٤- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يكون الحائز هو الطرف المسيطر؛

(ب) يجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩؛

(ج) من أجل ممارسة حق السيطرة، يجب على الحائز أن يثبت، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩، أنه هو الحائز.

المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات

١- رهنا بالفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة، ينفذ الناقل التعليمات المشار إليها في المادة ٥٢ إذا:

(أ) كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛

(ب) وكان تنفيذ التعليمات حسب شروطها ممكناً في حدود المعقول عندما تصل إلى الناقل؛

(ج) وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

٢- على أي حال، يردُّ الطرفُ المسيطرُ إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوّضُ الناقلَ عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات بمقتضى هذه المادة، بما في ذلك التعويضات التي قد يصبح الناقل مسؤولاً عن دفعها في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى.

٣- يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمانات تغطي مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي

تعليمات بمقتضى هذه المادة. ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم تلك الضمانة.

٤- تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها نتيجة لعدم امتثاله لتعليمات الطرف المسيطر بما يخلّ بواجبه بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة خاضعة لأحكام المواد ١٨ إلى ٢٤، ويكون مبلغ التعويض الذي يجب على الناقل دفعه خاضعا لأحكام المواد ٦١ إلى ٦٣.

المادة ٥٥- اعتبار البضاعة مسلّمة

تعتبر البضاعة التي تُسلّم عملا بتعليمات صادرة وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٤ مسلّمة في مكان المقصد، وتنطبق على تلك البضاعة أحكام الفصل ٩ المتعلقة بذلك التسليم.

المادة ٥٦- إدخال تغييرات على عقد النقل

١- الطرف المسيطر هو الشخص الوحيد الذي يجوز له أن يتفق مع الناقل على إدخال تغييرات على عقد النقل غير تلك المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٢.

٢- تُذكر التغييرات المدخلة على عقد النقل، بما فيها التغييرات المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٢، في مستند نقل قابل للتداول أو في مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه، أو تُدرج في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو تُذكر في مستند نقل غير قابل للتداول أو تُدرج في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول عندما يطلب الطرف المسيطر ذلك. وفي حال ذكر تلك التغييرات أو إدراجها على هذا النحو، يجب التوقيع عليها وفقا للمادة ٤٠.

المادة ٥٧- تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

١- يوفر الطرف المسيطر في الوقت المناسب، بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ، ما قد يُعقل أن يحتاج إليه الناقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضاعة ولم يوفرها الشاحن بعد وليست متاحة للناقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

٢- إذا تعذّر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحدّد مكان الطرف المسيطر، أو تعذّر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، وجب على الشاحن تقديم تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات. وإذا تعذّر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، وجب على الشاحن المستندي تقديم تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات.

المادة ٥٨- التغيير بالاتفاق

يجوز لطرفي عقد النقل أن يغيّرا مفعول الفقرتين الفرعيتين ١ (ب) و(ج) من المادة ٥٢ والفقرة ٢ من المادة ٥٢ والمادة ٥٤. ويجوز للطرفين أيضا أن يحدّدا من إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليها في الفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥٣ أو أن يستبعدها.

الفصل ١١ - إحالة الحقوق

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

١- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرًا حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستندا لأمر، أو

(ب) دون تظهير، إذا كان: '١' مستندا لحامله أو مستندا مظهرًا على بياض؛ أو '٢' مستندا صادرا لأمر شخص مسمى، وكانت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

٢- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أكان صادرا لأمر حامله أم لأمر شخص مسمى، بأن يحيل السجل وفقا للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

المادة ٦٠ - مسؤولية الحائز

- ١ - دون مساس بالمادة ٥٧، لا يتحمل أي حائز ليس هو الشاحن ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل مجرد كونه حائزاً.
- ٢ - يتحمل الحائز الذي ليس هو الشاحن، والذي يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، أي مسؤوليات مفروضة عليه بمقتضى عقد النقل، عندما تكون تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل.
- ٣ - لأغراض الفقرتين ١ و ٢ من هذا المادة والمادة ٤٥، لا يكون الحائز الذي ليس هو الشاحن ممارساً لأي حق بمقتضى عقد النقل مجرد أنه:
- (أ) يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ١٠، على الاستعاضة عن مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو
- (ب) يحيل حقوقه بمقتضى المادة ٥٩.

الفصل ١٢ - حدود المسؤولية

المادة ٦١ - حدود المسؤولية

- ١ - رهنا بأحكام المادة ٦٢ والفقرة ١ من المادة ٦٣، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه ٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضاعة وأدرج ذلك في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حدّ المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة.
- ٢ - عندما تُنقل البضاعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة تستعمل لتجميع البضاعة، أو فوقها، أو في عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية أو فوقها، فإن الرُزم أو وحدات الشحن التي عُددت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في أداة النقل تلك أو فوقها أو في تلك العربة أو فوقها تعتبر رُزماً أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في أداة النقل تلك أو فوقها وحدة شحن واحدة.

٣- تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في هذه المادة إلى العملة الوطنية لأي دولة وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتُحسب قيمة العملة الوطنية لأي دولة متعاقدة هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، وفقاً لطريقة التقييم المعمول بها لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتُحسب بطريقة تقرّها تلك الدولة.

المادة ٦٢- حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر

رهنًا بأحكام الفقرة ٢ من المادة ٦٣، يُحسب وفقاً للمادة ٢٣ التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر، وتُحدّد المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر بمبلغ يعادل الضعفين ونصف الضعف من أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة ١ من المادة ٦١ الحد الذي يُرسى بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٦١ في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المعنية.

المادة ٦٣- فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

١- لا يحق للناقل ولا لأي شخص من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٩ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦١، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إحلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تُعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يحتمل أن يسبب تلك الخسارة.

٢- لا يحق للناقل ولا لأي شخص من الأشخاص المذكورين في المادة ١٩ أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة ٦٢ إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جرّاء التأخر أو عن استهتار وعن علم بأن ذلك الفعل أو الإغفال يحتمل أن يسبب تلك الخسارة.

الفصل ١٣ - الوقت المتاح لرفع الدعوى

المادة ٦٤ - الفترة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى

- ١- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإحلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.
- ٢- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في اليوم الذي سلّم فيه الناقل البضاعة أو، في الحالات التي لم تسلّم فيها البضاعة أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تُسلّم فيه البضاعة. ولا يُحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.
- ٣- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

المادة ٦٥ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

لا تخضع الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٤ للتعليق أو القطع، ولكن يجوز للشخص الذي تُقدّم تجاهه مطالبة أن يمدّد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مجدداً بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

المادة ٦٦ - دعوى التعويض

- يجوز للشخص الذي تُلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة ٦٤، إذا رُفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:
- (أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُرفع فيها الدعوى؛ أو
 - (ب) تسعين يوماً، تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوّى المطالبة أو أُبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق.

المادة ٦٧- رفع الدعاوى على الشخص الذي تُحدّد هويته بأنه هو الناقل
يجوز رفع دعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي تُحدّد هويته
بأنه هو الناقل. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٩، بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة
٦٤ إذا رُفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُرفع فيها
الدعوى؛ أو

(ب) تسعين يوماً، تبدأ من اليوم الذي تُحدّد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك
المسجّل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل. بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٣٩.

الفصل ١٤ - الولاية القضائية

المادة ٦٨- رفع الدعاوى على الناقل

إذا لم يتضمّن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثّل لأحكام المادة
٦٩ أو المادة ٧٤، حقّ للمدعي أن يرفع دعوى قضائية. بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

١' مقر الناقل؛ أو

٢' مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٣' مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

٤' الميناء الذي تُحمّل فيه البضاعة على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تُفَرِّغ
فيه البضاعة من السفينة في النهاية؛ أو

(ب) في محكمة مختصة أو محاكم يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض
البت في ما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

المادة ٦٩- اتفاقات اختيار المحكمة

١- لا تكون ولاية المحكمة المختارة وفقاً للفقرة (ب) من المادة ٦٨ حصريّة
فيما يتعلق بالنزاعات بين طرفي العقد إلا إذا اتفق الطرفان على ذلك وكان الاتفاق الذي
يُسيغ الولاية:

(أ) واردا في عقد كمي يبيّن بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما، ويكون إما '١' جرى التفاوض عليه بصورة منفردة، وإما '٢' يتضمّن بيانا جليًا بأن هناك اتفاقا على اختيار حصري للمحكمة ويُحدّد أبواب العقد الكمي التي تتضمن ذلك الاتفاق؛

(ب) ويسمى بوضوح محاكم دولة متعاقدة أو محكمة معيّنة واحدة أو أكثر في دولة متعاقدة.

٢- لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة المبرم وفقا للفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا:

- (أ) كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المسماة في الفقرة (أ) من المادة ٦٨؛
- (ب) وكان ذلك الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (ج) وأبلغ ذلك الشخص في الوقت المناسب وبصورة وافية بالمحكمة التي تُرفع فيها الدعوى وبأن ولاية تلك المحكمة حصرية؛
- (د) وكان قانون المحكمة المختارة يعترف بجواز إلزام ذلك الشخص باتفاق الاختيار الحصري للمحكمة.

المادة ٧٠- رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

- (أ) مقرّ الطرف المنفذ البحري؛ أو
- (ب) الميناء الذي يتسلّم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة، أو الميناء الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضاعة.

المادة ٧١- عدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية

رهنّا بأحكام المادتين ٧٣ و٧٤، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست معيّنة بمقتضى المادة ٦٨ أو المادة ٧٠.

المادة ٧٢- الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بالولاية القضائية فيما يتعلق بالتدابير المؤقتة أو الوقائية، بما فيها الحجز. وليس لأي محكمة في الدولة التي يُتخذ فيها التدبير المؤقت أو الوقائي ولاية للبتّ في الدعوى بناء على مقوماتها ما لم:

(أ) تستوفّ مقتضيات هذا الفصل؛ أو

(ب) تُنصّ على ذلك اتفاقية دولية سارية في تلك الدولة.

المادة ٧٣- ضمّ الدعاوى ونقلها

١- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون ذلك الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٩ أو المادة ٧٤ إذا رُفعت على الناقل والطرف المنفّذ البحري كليهما دعوى واحدة ناشئة عن حدث وحيد، لا يجوز رفع تلك الدعوى إلا أمام محكمة مُعيّنة بمقتضى المادتين ٦٨ و ٧٠. وفي حال عدم وجود محكمة من هذا القبيل، يجوز رفع تلك الدعوى أمام محكمة معيّنة بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٧٠، إن كانت هناك محكمة من هذا القبيل.

٢- باستثناء الحالة التي يوجد فيها اتفاق على اختيار حصري للمحكمة ويكون الاتفاق ملزماً بمقتضى المادة ٦٩ أو المادة ٧٤، يجب على الناقل أو الطرف المنفّذ البحري الذي يرفع دعوى يلتزم فيها إعلانا بعدم المسؤولية أو أي إجراء آخر من شأنه أن يجرم شخصا من حقه في اختيار المحكمة بمقتضى المادة ٦٨ أو المادة ٧٠ أن يسحب تلك الدعوى، بناء على طلب المدعى عليه، حالما يختار المدعى عليه محكمة مُعيّنة بمقتضى المادة ٦٨ أو المادة ٧٠، أيهما انطبقت، حيث يجوز استهلال الدعوى مجدداً.

المادة ٧٤- الاتفاق بعد نشوء النزاع، وولاية المحكمة

في حال مثول المدعى عليه أمامها

١- بعد نشوء النزاع، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة.

٢- تكون للمحكمة المختصة ولاية إذا مثّل المدعى عليه أمامها دون أن يطعن في اختصاصها وفقاً لقواعد تلك المحكمة.

المادة ٧٥- الاعتراف والإنفاذ

١- يجب الاعتراف بالقرار الذي تصدره المحكمة التي لها ولاية بمقتضى هذه الاتفاقية وإنفاذه في دولة متعاقدة أخرى وفقاً لقانون تلك الدولة المتعاقدة عندما تكون كلتا الدولتين قد أصدرتا إعلاناً وفقاً للمادة ٧٦.

٢- يجوز للمحكمة أن ترفض منح الاعتراف والإنفاذ:

- (أ) استناداً إلى أسباب رفض الاعتراف والإنفاذ المتاحة بمقتضى قانونها؛ أو
- (ب) إذا كانت الدعوى التي صدرَ بشأنها القرار عُرضةً لتخضع للسحب بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ٧٣ لو أن المحكمة التي أصدرت القرار طبقت القواعد المتعلقة باتفاقات الاختيار الحصري للمحكمة المعمول بها في الدولة التي يُلتَمَس فيها الاعتراف والإنفاذ.
- ٣- لا يمس هذا الفصل بانطباق قواعد أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية تكون طرفاً في هذه الاتفاقية، فيما يتعلق بالاعتراف بالأحكام وإنفاذها فيما بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة، سواء اعتمدت تلك القواعد قبل هذه الاتفاقية أم بعدها.

المادة ٧٦- انطباق الفصل ١٤

لا تُلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تُعلن، وفقاً للمادة ٩٣، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٥- التحكيم

المادة ٧٧- اتفاقات التحكيم

- ١- رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢- تقام إجراءات التحكيم، وفقاً لما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

- (أ) أي مكان يُحدّد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو
- (ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أيّ من الأماكن التالية:
- ١' مقرّ الناقل؛ أو

- ٢٠٤٠ مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٣٠٤٠ مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو
- ٤٠٤٠ الميناء الذي تحمّل فيه البضاعة على السفينة في البداية أو الميناء الذي تفرّغ فيه البضاعة من السفينة في النهاية.
- ٣- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق مُلزمًا في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان وارداً في عقد كمي يبيّن بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:
- (أ) جرى التفاوض بشأنه بصورة منفردة؛ وإما
- (ب) يتضمّن بياناً حلياً يفيد بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.
- ٤- عندما يكون اتفاق التحكيم قد أُبرم وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفاً في العقد الكمي مُلزمًا بمكان التحكيم المُعيّن في ذلك الاتفاق إلا إذا:
- (أ) كان مكان التحكيم المُعيّن في الاتفاق واقعاً في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من هذه المادة؛
- (ب) وكان الاتفاق وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛
- (ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزماً بإخطار واف وفي الوقت المناسب بمكان التحكيم؛
- (د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم.
- ٥- تُعتبر أحكام الفقرات ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه المادة جزءاً من كل بند تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويكون أي شرط في ذلك البند أو الاتفاق باطلاً متى تضارب معها.

المادة ٧٨- اتفاق التحكيم في النقل الملاحي غير المنتظم

- ١- ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ بوجوب إنفاذ اتفاق تحكيم وارد في عقد نقل في سياق النقل الملاحي غير المنتظم تنطبق عليه هذه الاتفاقية أو أحكام هذه الاتفاقية بسبب:
- (أ) انطباق المادة ٧؛ أو

(ب) إدراج الطرفين طوعاً لهذه الاتفاقية في عقد نقل لا يكون لولا ذلك خاضعاً لهذه الاتفاقية.

٢- بصرف النظر عن الفقرة ١ من هذه المادة، يكون اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٧ خاضعاً لهذا الفصل ما لم يكن اتفاق التحكيم ذاك:

(أ) يتضمّن بالإحالة شروط اتفاق التحكيم الواردة في مشاركة استئجار أو عقد آخر مستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة ٦؛

(ب) ويشير تحديداً إلى بند التحكيم؛

(ج) ويبيّن هوية الطرفين وتاريخ مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر.

المادة ٧٩- الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

بعد نشوء نزاع ما، يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان، بصرف النظر عن أحكام هذا الفصل والفصل ١٤.

المادة ٨٠- انطباق الفصل ١٥

لا تُلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تُعلن، وفقاً للمادة ٩٣، أنها ستكون ملزمة بها.

الفصل ١٦- صحة الأحكام التعاقدية

المادة ٨١- أحكام عامة

١- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي شرط في عقد النقل باطلاً متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحدّ منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحدّ منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ج) يحيل تعويض التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٩.

٢- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي شرط في عقد النقل باطلا متى كان:

(أ) يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحدّ أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو

(ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحدّ أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة ٨٢: قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٨١، وفيما بين الناقل والشاحن، يجوز أن ينص العقد الكمي الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المفروضة في هذه الاتفاقية.

٢- لا يكون أي خروج عن الاتفاقية عملاً بالفقرة ١ من هذه المادة ملزماً إلا عندما:

(أ) يتضمّن العقد الكمي بياناً جلياً بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية؛

(ب) ويكون العقد الكمي '١' قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو '٢' يحدّد بصورة جليّة أبواب العقد الكمي التي تتضمّن خروجاً عن الاتفاقية؛

(ج) وتتاح للشاحن فرصة إبرام عقد نقل بناءً على شروط وأحكام تمثل لهذه الاتفاقية دون أي خروج بمقتضى هذه المادة، ويوجّه إليه إخطار بهذه الفرصة؛

(د) ولا يكون الخروج عن الاتفاقية '١' مدرجاً بالإحالة من مستند آخر أو '٢' مدرجاً في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض.

٣- لا يمثل جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، أو أي مستند مشابه، عقداً كمياً بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن يجوز أن يُدرج العقد الكمي أحكام تلك المستندات بالإحالة بصفتها من شروط العقد.

- ٤- لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على الحقوق والواجبات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة ١٥ وفي المادتين ٣٠ و ٣٣ أو على المسؤولية الناشئة عن الإحلال بها، كما لا تنطبق الفقرة ١ من هذه المادة على أي مسؤولية ناشئة عن فعل أو إغفال مشار إليه في المادة ٦٣.
- ٥- إذا كان العقد الكمي يفي بمقتضيات الفقرة ٢ من هذه المادة، انطبقت شروط ذلك العقد التي تخرج عن هذه الاتفاقية فيما بين الناقل وأي شخص آخر غير الشاحن، شريطة:
- (أ) أن يتلقى ذلك الشخص معلومات تنص بجلاء على أن العقد الكمي يخرج عن هذه الاتفاقية، وأن يوافق صراحة على أن يكون ملزماً بذلك؛
- (ب) وألا تكون تلك الموافقة مبيّنة في جدول الأسعار والخدمات العلني الخاص بالناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فحسب.
- ٦- يتحمّل الطرف المطالب بالمنفعة المتأتمية من الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات استيفاء الشروط اللازمة لذلك الخروج.

المادة ٨٣- قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية

وبضائع أخرى معيّنة

- بصرف النظر عن المادة ٨١ ودون مساس بالمادة ٨٢، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحدّ منها إذا:
- (أ) كانت البضاعة حيوانات حيّة، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذاً إلا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجاً عن فعل أو إغفال من جانب الناقل، أو شخص مشار إليه في المادة ١٩، ارتكب باستهتار وعن علم بأنه يحتمل أن يؤدي إلى ذلك الهلاك أو التلف أو إلى خسارة ناجمة عن التأخر؛ أو
- (ب) كانت طبيعة البضاعة أو حالتها، أو الظروف والأحكام والشروط التي سيجري بمقتضاها تنفيذ النقل، تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يكون عقد النقل المعني متعلقاً بشحنات تجارية معتادة تُنقل في السياق المعتاد للمهنة وألا يُصدّر لنقل تلك البضاعة مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

الفصل ١٧ - المسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية

المادة ٨٤ - الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع
بوسائط نقل أخرى

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أي من الاتفاقيات الدولية التالية النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية، والتي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها:

(أ) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع جوا، متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على أي جزء من عقد النقل؛ أو

(ب) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالطرق البرية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع التي تظل محملة على عربة منقولة على متن سفينة؛ أو

(ج) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بالسكك الحديدية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع بحرا كجزء مكمل لنقلها بالسكك الحديدية؛ أو

(د) أي اتفاقية تحكم نقل البضائع بواسطة المجاري المائية الداخلية متى كانت تلك الاتفاقية، وفقا لأحكامها، تنطبق على نقل البضائع دون إعادة شحن سواء عن طريق المجاري المائية الداخلية أو عن طريق البحر.

المادة ٨٥ - حد المسؤولية الإجمالي

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن.

المادة ٨٦ - العوارية العامة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بانطباق شروط عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة.

المادة ٨٧ - المسافرين والأمتعة

لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقد نقل الركاب وأمتعتهم.

المادة ٨٨- الضرر الناجم عن حادث نووي

لا تترتب بمقتضى هذه الاتفاقية أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، إذا كان مشغّل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:

(أ) بمقتضى اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية، المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بمقتضى اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المؤرخ ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، أو بمقتضى اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية المؤرخة ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٩٧، مما في ذلك أي تعديل لهذه الاتفاقيات وأي اتفاقية مقبلة بشأن مسؤولية مشغّل المنشأة النووية عن الضرر الناجم عن حادث نووي، أو

(ب) بمقتضى القانون الوطني المنطبق على المسؤولية عن ذلك الضرر، شريطة أن يكون ذلك القانون، بكل جوانبه، مساوياً لاتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو لاتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في مراعاته للأشخاص الذين قد يصيبهم الضرر.

الفصل ١٨ - أحكام ختامية

المادة ٨٩- الوديع

يُعيّن الأمين العام للأمم المتحدة بحكم هذه المادة وديعاً لهذه الاتفاقية.

المادة ٩٠- التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام

- ١- يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول [في] [...] من [...] إلى [...] وبعد ذلك] في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من [...] إلى [...].
- ٢- هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- ٣- يُفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول التي ليست دولاً موقعة عليها اعتباراً من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.

٤- تودع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ٩١- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

١- أيّ دولة تصدّق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرّها أو تنضمّ إليها، وتكون طرفاً في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، المبرمة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ أو في البروتوكول المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ لتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، المبرمة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ أو في البروتوكول المبرم في بروكسل في ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ لتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معيّنة تتعلق بسندات الشحن، بصيغتها المعدّلة بالبروتوكول التعديلي المبرم في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨، عليها أن تنسحب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية ومن البروتوكول أو البروتوكولين الملحقين بها، إذا كانت طرفاً في أي منها، بإبلاغ حكومة بلجيكا بذلك، مع إعلان بأن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٢- أيّ دولة تصدّق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو تقرّها أو تنضمّ إليها وتكون طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المبرمة في هامبورغ في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨، عليها أن تنسحب في الوقت نفسه من تلك الاتفاقية بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، مع إعلان بأن ذلك الانسحاب سيسري مفعوله ابتداء من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

٣- لغرض هذه المادة، لا يكون التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو إقرارها أو الانضمام إليها من جانب الدول الأطراف في الصكوك المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، الذي يُبلّغ به الوديع بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية نافذاً إلاّ حين يصبح انسحاب تلك الدول، حسبما قد يقتضيه الأمر من تلك الدول فيما يتعلق بتلك الصكوك ساري المفعول. ويتشاور وديع هذه الاتفاقية مع حكومة بلجيكا، بصفتها وديع الصكوك المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، ضماناً للتنسيق اللازم في هذا الشأن.

المادة ٩٢- التحفظات

لا يُسمح بإبداء تحفظات على هذه الاتفاقية.

المادة ٩٣- إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

- ١- يجوز إصدار الإعلانات التي تسمح بإصدارها المادتان ٧٦ و ٨٠ في أي وقت. أما الإعلانات التي تسمح بها الفقرة ١ من المادة ٩٤ والفقرة ٢ من المادة ٩٥، فيجب إصدارها وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. ولا يُسمح بإصدار إعلانات أخرى بمقتضى هذه الاتفاقية.
- ٢- يُشترط تأكيد الإعلانات التي تُصدّر وقت التوقيع على الاتفاقية عند التصديق أو القبول أو الإقرار.
- ٣- تُصدّر الإعلانات وتأكيداتها كتابةً ويُبلّغُ بها الوديع رسمياً.
- ٤- يسري مفعول الإعلان في آن واحد مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية. أما الإعلان الذي يُبلّغُ به الوديع رسمياً بعد بدء نفاذ الاتفاقية فيسري مفعوله في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع إشعاراً به.
- ٥- يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بمقتضى هذه الاتفاقية أن تسحب في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجّه إلى الوديع. ويسري مفعول سحب الإعلان، أو تعديله عندما تُسمح هذه الاتفاقية بذلك، في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء ستة أشهر على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

المادة ٩٤- النفاذ في الوحدات الإقليمية الداخلية

- ١- إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تنطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة فقط أو أكثر من تلك الوحدات، ويجوز لها في أي وقت أن تعدّل إعلانها بإصدار إعلان آخر.
- ٢- يُبلّغُ الوديعُ بهذه الإعلانات وتُذكر فيها صراحةً الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.
- ٣- إذا كانت هذه الاتفاقية، بفعل إعلان صادر بمقتضى هذه المادة، تسري على واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية للدولة المتعاقدة ولكن لا تسري عليها جميعاً، وكان مكان عمل طرف ما واقعاً في تلك الدولة، فلا يُعتبر مكان عمل ذلك الطرف، لأغراض

هذه الاتفاقية، واقعا في دولة متعاقدة ما لم يكن واقعا في وحدة إقليمية تسري عليها الاتفاقية.

٤- إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلانا بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة، سرت الاتفاقية على جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة ٩٥- مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- يجوز لأي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية مؤلفة من دول ذات سيادة ولها اختصاص في مسائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن توقع كذلك على هذه الاتفاقية أو تُصدّق عليها أو تقبلها أو تُقرّها أو تنضمّ إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في تلك الحالة ما للدولة المتعاقدة من حقوق وعليها ما على تلك الدولة من واجبات، ما دام لتلك المنظمة اختصاص في مسائل تحكمها هذه الاتفاقية. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة ذا أهمية في هذه الاتفاقية، لا تُعدّ منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية دولة متعاقدة إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي هي دول متعاقدة.

٢- تُوجّه منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية إلى الوديع، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، إعلانا تحدّد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أُحيل الاختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضاء فيها. وتُسارع منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأيّ تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الصادر بمقتضى هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات للاختصاص.

٣- أي إشارة إلى "دولة متعاقدة" أو "دول متعاقدة" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على منظمة تكامل اقتصادي إقليمية، حيثما اقتضى السياق ذلك.

المادة ٩٦- بدء النفاذ

١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

٢- فيما يخص كلّ دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه

الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على إيداع الصك المناسب باسم تلك الدولة.

٣- تُطبَّق كل دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على عقود النقل التي تُبرم في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعده.

المادة ٩٧- التقيح والتعديل

١- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل تقيحها أو تعديلها.

٢- أي صك تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يُودَع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية يعتبر ساريا على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٩٨- الانسحاب من هذه الاتفاقية

١- يجوز للدولة المتعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإشعار مكتوب يوجّه إلى الوديع.

٢- يصبح الانسحاب نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حُدِّدت في الإشعار فترة أطول من تلك، أصبح الانسحاب نافذا عند انقضاء تلك الفترة الأطول على تلقي الوديع ذلك الإشعار.

حُرِّرت في [...]، في هذا اليوم [...] من شهر [...] من عام [...] في أصل واحد تتساوى نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية.

وإثباتا لما تقدّم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.