

Distr.: General
10 June 2008

الجمعية العامة



Original: Arabic

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا

تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية*

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢ ثانيا- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية.....
٢ ألف- الدول.....
٢ ١٧- مصر.....

* تأخر تقديم هذه المذكرة لتأخر ورودها.

080808 V.08-55479 (A)



ثانياً- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف- الدول

١٧- مصر

[الأصل: بالعربية]

[١٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨]

(أ) إيجابيات عامة في المشروع

- ١- إن مشروع الاتفاقية معدّ للتطبيق ليس فقط على عمليات النقل المتعدد الوسائط التي تتضمن جزءاً بحرياً، بل للتطبيق أيضاً على النقل بواسطة واحدة إذا تضمن جزءاً بحرياً. ويسعى مشروع الاتفاقية أيضاً إلى تحديث قانون النقل البحري إذ يأخذ بعين الاعتبار أهمية التجارة الإلكترونية وتطور المعلوماتية مع المحافظة على التطور التقني للنقل بالسفن.
- ٢- ومشروع الاتفاقية مستوحى من إرادة مشتركة لتحديث النقل المتعدد الوسائط مع المحافظة على سلامة العمليات البحرية. وهو يهدف إلى معالجة عقود النقل البحري بجميع أوجهها، سواء من ناحية المضمون أو التنفيذ، أو بالأصح عدم التنفيذ، من خلال قضايا المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.
- ٣- ولهذا الغاية، يسعى مشروع الاتفاقية إلى التشديد على التزامات الأطراف وتعزيز الاهتمام بتنفيذ عقود نقل البضاعة بحراً، كما يسعى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، مشدداً في هذا السياق على واجبات الشاحنين دون التحيز لمصالح الناقلين.
- ٤- ويشدّد مشروع الاتفاقية على واجب الناقل في جعل السفينة وإقائنها طوال الرحلة في حالة صالحة للملاحة، ويجعل الناقل مسؤولاً 'حكماً' عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، مع إمكانية إعفائه من المسؤولية إذا أثبت عدم ارتكابه أي خطأ أو حدثت إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المحددة في المادة ١٨ من المشروع، باستثناء الخطأ الملاحي والحريق، وهذا ما ينسجم مع خصوصية القانون البحري ويحافظ في الوقت نفسه على مصالح الشاحنين.

(ب) وجود تداخل في التعاريف

٥- تنص الفقرة الفرعية ٦ (أ) من المادة ١ من مشروع الاتفاقية على ما يلي: يعني "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلّق بتسلّم البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تسيّفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، طالما كان ذلك الشخص يتصرّف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

٦- وتنص الفقرة ٧ من المادة ١ من مشروع الاتفاقية على ما يلي: يعني "الطرف المنفذ البحري" أيّ طرف منفذ، طالما كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيا من واجبات الناقل أثناء الفترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصرا داخل منطقة الميناء.

٧- هناك تداخل في مفهوم الطرف المنفذ في الفقرة الفرعية ٦ (أ) من المادة ١ والطرف المنفذ البحري في الفقرة ٧ من نفس المادة، إذ إنّ الميناء يؤدي هذين الدورين داخل حدوده بحكم القوانين والأنظمة التي تحكم عمله لا بحكم التصرف نيابة عن الناقل.

(ج) مقترحات بشأن أمور غير معالجة في مشروع الاتفاقية

٨- إنّ مشروع الاتفاقية لا يعالج مسألة صلاحية المحاكم المختصة. وإذا لم تتوصل الوفود إلى اتفاق حول هذه الصلاحية أو حول التحكيم، فقد يكون من الأفضل الإشارة إلى أحكام تتعلق بهذه الصلاحية أو بالتحكيم، على غرار اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ).

٩- إنّ حدود مسؤولية الناقل في حال هلاك البضاعة أو تلفها تستند، وفقا لمشروع الاتفاقية، إلى قيمة البضاعة بحد أقصى يتوقف على وزن البضاعة أو عدد الطرود، أيهما أعلى، باستثناء البضاعة المصرّح عن قيمتها. وفي هذا الصدد، قد يكون من الأفضل تحديد حد أعلى على غرار قواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨.

(د) وجود تناقضات تستدعي التصويب

١٠- المادة ١، الفقرة ٧ والفقرة الفرعية ١٤ (ب):

تنص الفقرة ٧ من المادة ١ على ما يلي: يعني "الطرف المنفذ البحري" أيّ طرف منفذ، طالما كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيّا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضاعة إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفاً منفذاً بحرياً إلا إذا كان يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، خدماته حصراً داخل منطقة الميناء.

الرأي: إنّ الطرف المنفذ البحري وبحكم تعريفه في الفقرة ٧ ليس محولاً بإصدار مستند نقل باسم الناقل، لأنّ الذي يُصدر مستند النقل هو الناقل وحده، خلافاً للحكم الوارد في الفقرة الفرعية ١٤ (ب)، وهذا ما يتعيّن تصويبه.

(هـ) اقتراح بحذف بعض المواد أو الفقرات

١١- تنص الفقرة الفرعية ٦ (أ) من المادة ١ من مشروع الاتفاقية على ما يلي: يعني "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يؤدي، أو يتعهد بأن يؤدي، أيّا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضاعة أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها 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.

١٢- وتنص الفقرة الفرعية ٦ (ب) من المادة ١ من مشروع الاتفاقية على ما يلي: 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.

الرأي: يقترح حذف الفقرة الفرعية ٦ (ب) والاحتفاظ بالفقرة الفرعية ٦ (أ) فقط.

١٣- المادة ٣٦: لا يوجد أي مبرر لها، إذ إنها تزيد الأمور تعقيداً.

١٤- الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٤٧: لا يجوز فتح الباب أمام الناقل للاحتجاج بعدم معرفة عنوان الشاحن. فإذا كان جميع المذكورين في هذه الفقرة مجهولي العنوان، فمن الذي يعرف؟ بل الأهم من ذلك أنّ هذه الفقرة لا تحدد مصير البضاعة، خاصة إذا لم يكن من الممكن التصرف فيها بسبب طبيعتها أو مواصفاتها أو خطورتها. ونرى بالتالي أنّ حذف المادة ٤٧ لتعارضها مع القانون المصري الذي يقضي بعدم جواز الاتفاق على عدم إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

١٥- المادة ٥٤: يُقترح حذف الفقرة ٢ منها.

(و) وجود مواد وفقرات تحتاج إلى توضيح

١٦- تنص الفقرة ٢ من المادة ١ من مشروع الاتفاقية، المتعلقة بالعقد الكمي على ما يلي: يعني "العقد الكمي" عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضاعة في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا.

١٧- ويتعلق استفسار الفريق العربي بمصطلح "العقد الكمي" الوارد والمعرف في تلك الفقرة. فما هو العقد المقابل للعقد الكمي، أي إذا لم يكن العقد كميًا فما هو المصطلح الذي يعبر عنه؟

١٨- المادة ٦ - استثناءات خاصة: ليس مفهوما لماذا استثنيت السفن المستأجرة من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية، خاصة إذا كانت مستأجرة من الناقل نفسه. ومن الخطورة بمكان استثناء مشارطات الاستئجار من التنظيم.

١٩- الفقرة ٢ (ب) من المادة ١٢: إن هذا الحكم، الذي ينص على انتهاء التزام الناقل بمجرد تسليم البضاعة إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث، لا يمكن أن يسلم به الميناء، إذ إن التزام الناقل يبقى قائما في حالات كثيرة، مثل البضائع الخطرة التي ترد تحت عناوين وهمية أو البضائع التي تُفرغ وتبقى في عهدة الناقل بسبب اختلاط علاماتها وأرقامها لعدم وجود وثائق يعتمد عليها في فرزها أو البضائع التي تُفرغ برسم الأقطرمة (إعادة الشحن - transshipment) أو الحاويات التي تعاد فارغة إلى الميناء وتكون مملوكة للناقل.

٢٠- وفي المادة ١٢ ثغرات عديدة من حيث مدة المسؤولية، ويصعب تطبيقها ما لم يكن ذلك عن طريق اتفاقيات أخرى. ومن الأفضل بالتالي اعتماد الأحكام المتعلقة بمدة المسؤولية الواردة في قواعد هامبورغ.

٢١- والمادة ١٣ من مشروع الاتفاقية، المتعلقة بالنقل الذي يتجاوز عقد النقل، غير مفهومة وتحتاج إلى توضيح أكثر وصياغة أدق. فكيف تُجيز للناقل أن يُصدر مستند نقل غير مشمول بعقد النقل ودون أن يتحمل واجب نقل البضاعة، ثم تطبق عليه مدة الالتزام بعقد النقل؟

٢٢- المادة ١٤: الفقرة ١ من هذه المادة تجعل من الناقل بديلا للميناء في دوره. وهذا النص غير واقعي وغير مقبول لأن جزءا كبيرا من بضاعة الباحرة يُخزّن ولا يسلم مباشرة. أما الفقرة ٢ من هذه المادة فقد ألغت دور الميناء بجعل الشاحن والناقل يقومان بدور الميناء بمجرد

اتفاقهما. وقد يكون ذلك مفهوماً في حالة امتلاك الناقل ميناء يديره بنفسه، وهذه حالات نادرة قياساً على الأعم الأغلب. يضاف إلى ذلك أن هذه المادة لا تتفق مع القواعد الدولية الخاصة بالمسؤولية أثناء التفريغ أو النقل أو التحميل. ويمكن إضافة عبارة "وختمها لتمييزها عن بضائع الآخرين" بعد كلمة "وتستيفها" الواردة في الفقرة ١ من هذه المادة، ليصبح نصها كالتالي:

"١- يقوم الناقل أثناء فترة التزامه، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٧، بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها وختمها لتمييزها عن بضاعة الآخرين ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبغناية."

٢٣- المادة ١٤: ينبغي تعديل نص الفقرة ٢ ليصبح كالتالي: "يجوز للناقل أو الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بعد موافقته....".

٢٤- المادة ١٥: الشرط الوارد في هذه المادة ينطبق على بداية الرحلة فقط. ولا يحدد مشروع الاتفاقية نوع العناية الواجب بذها وذلك، على سبيل المثال، في المادة ١٥.

٢٥- المادة ١٨ - أساس المسؤولية - الفقرة الفرعية ٣ (م) المتعلقة بملاك البضاعة أو تلفها ("تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها"): إن هذه الفقرة الفرعية عامة جداً، فماذا لو كانت البضاعة الهالكة أو التالفة تعادل أضعاف ما تمت محاولة إنقاذه في عرض البحر؟

٢٦- المادة ٢٢ - التأخر: هذه المادة واسعة التفسير ويمكن أن تنشأ عنها خلافات عديدة.

٢٧- المادة ٢٧ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري: هذه المادة تحتاج إلى توضيح.

٢٨- المادة ٤١ - النواقص في تفاصيل العقد: الحكم الوارد في الفقرة ٢ من هذه المادة غير واضح لعدم وضوح عبارة "لا تبين مدلوله".

٢٩- المادة ٤٤ - أجره النقل مدفوعة سلفاً: ألا يعتبر ورود مثل هذه العبارة إقراراً بتسليم الأجرة؟

٣٠- المادة ٤٩: الفقرات (هـ) و(و) و(ز) و(ح) غامضة وبحاجة إلى توضيح.

٣١- المادة ٥٩: تمييز هذه المادة الإحالة من طرف إلى طرف آخر، فهل تجوز الإحالة دون موافقة المحال إليه؟ وتظهر خطورة هذا الأمر في السجلات الإلكترونية.

وتخالف هذه المادة فضلا عن ذلك مبدأ إحالة الحق، إذ إنَّ الإحالة في القانون تتطلب استيفاء شروط معيَّنة لا تنطبق في هذه المادة، مما سيعمل على إيجاد نوع من التضارب في التفسير لأن المصطلح القانوني لإحالة الحق لا ينطبق على المعنى المقصود في هذه الاتفاقية، وينبغي بالتالي استبداله بأي مصطلح آخر كي لا يحدث خلط ولبس، فثمة فرق في القانون بين إحالة الحق والتظهير.

- ٣٢- كما أن أحكام الإحالة الواردة في القانون المدني وآثارها تختلف عن أحكام التظهير الواردة أصلا في قانون التجارة. وفي هذه المادة خلط بين الإحالة والتظهير.
- ٣٣- المادة ٧٠: تحتاج إلى دراسة وتوضيح حسب عقد النقل.
- ٣٤- المادة ٧٢: توحى هذه المادة بوجوب الدخول في هذه الاتفاقية لحماية أصحاب البضائع وأصحاب الحقوق الأخرى، فمن الواضح أن نصها يجرّد محاكم الدولة من صلاحيتها في اتخاذ التدابير المؤقتة والوقائية.
- ٣٥- المادة ٧٩: تفتح هذه المادة مجالا واسعا للتحكيم.

(ز) مواد وفقرات تحتاج إلى التعديل

- ٣٦- المادة ١ - التعاريف: نص الفقرة ٥ كما ورد في مشروع الاتفاقية:
يعني "الناقل" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.
- الرأي: هو الشخص الذي يتعهّد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مقابل أجر وهو أحد طرفي العقد.
- ٣٧- نص الفقرة ٨ من المادة ١ كما ورد في مشروع الاتفاقية:
يعني "الشاحن" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.
- الرأي: هو الشخص الذي يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل لينقلها من مكان إلى آخر ويسلمها إلى المرسل إليه وهو الذي يبرم عقد النقل.
- ٣٨- نص الفقرة ٩ من المادة ١ كما ورد في مشروع الاتفاقية:
يعني "الشاحن المستندي" أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمّى بـ"الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

الرأي: لا توجد فائدة عملية من ذكر الشاحن المستندي دون إظهار دوره والتزاماته.

٣٩- ينبغي أن يضاف إلى قائمة التعاريف في المادة ١ تعريف للبضاعة الخطرة، بالصيغة التالية:

"البضاعة الخطرة": هي البضاعة المصنفة كبضاعة خطيرة وفقا للمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) أو التصنيفات المعتمدة الصادرة عن الدول الأطراف في الاتفاقية ضمن القواعد الدولية السائدة.

٤٠- ويقترح أن يضاف إلى قائمة التعاريف في المادة ١ تعريف لكلمة "الاستلام"، بالصيغة التالية:

"الاستلام: يعني استلام الطرف المنفذ أو من ينوب عنه البضاعة وتعهدته بتسليمها وفقا لشروط النقل".

٤١- وبما أن الاتفاقية تتحدث عن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، ينبغي إضافة تعريف للنقل الجزئي وعلاقته بوسائط النقل الأخرى.

٤٢- وجاء في الفقرة ١٦ من المادة ١ من مشروع الاتفاقية ما يلي: "مستند النقل غير القابل للتداول" مستند النقل الذي لا يمثل مستند نقل قابلا للتداول.

٤٣- ويقترح الجانب الأردني تعديل هذا التعريف على النحو التالي: "مستند النقل غير القابل للتداول" هو مستند النقل الذي يحدد اسم مرسل إليه واحد وغير مسموح لأي شخص آخر دونه باستلام البضاعة.

٤٤- أما الجانب المصري فيقترح تعديله على النحو التالي: "مستند النقل غير القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يذكر فيه اسم مرسل إليه واحد.

٤٥- وتنص الفقرة ٢٥ من المادة ١ على ما يلي: تعني "السفينة" أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا.

الرأي: التعريف أورد "المركب" بالمطلق، والأصح أن يُقيد بعبارة "صالح للملاحة" ليصبح التعريف كما يلي: تعني "السفينة" أي مركب صالح للملاحة البحرية ويستعمل في نقل البضاعة. وقد ورد ما يؤيد ذلك في المادة ١٥، الفقرة الفرعية (أ)، التي تنص على ما يلي:

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.

٤٦ - جاء في المادة ٢ من مشروع الاتفاقية عن تفسير الاتفاقية ما يلي:

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

الرأي: من الأصح لغوياً وكمصطلح متعارف عليه، أن يكون نص هذه المادة كما يلي: "يُراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد ومبدأ حُسن النية في التجارة الدولية".

٤٧ - وجاء في المادة ٣ من مشروع الاتفاقية عن مقتضيات الشكل ما يلي:

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.

٤٨ - الرأي بشأن المادة ٣: إضافة عبارة "أو كان هنالك استخدام سابق بينهما" في نهاية

هذه المادة، ليصبح نصها كالتالي:

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 أو كان هنالك استخدام سابق بينهما.

٤٩- ينبغي إعادة صياغة المادة ٤ بشأن انطباق الدفع وحدود المسؤولية، لعدم وضوحها.

٥٠- ينبغي أن تضاف في الفقرة ١ من المادة ٣٨ المتعلقة بتفاصيل العقد، فقرة فرعية (هـ) بالنص التالي:

(هـ) ووصف كافٍ للبضائع الخطرة.

٥١- ينبغي أن تضاف في الفقرة ١ من المادة ١٤ عبارة "وختمها لتمييزها عن بضائع الآخرين" بعد كلمة "وتستيفها" ليصبح نصها كالتالي:

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

٥٢- يُقترح أن تضاف في نهاية المادة ١٦، بشأن البضاعة التي قد تصبح خطراً، العبارة التالية: "بشرط تحرير محضر من جهة مختصة يتضمن الأسباب التي دعت الناقل إلى اتخاذ هذه التدابير وعدم اتخاذ تدابير أقل ضرراً بالبضاعة التي قد تصبح خطراً."

٥٣- تنص الفقرة ١٤ من المادة ١، كما وردت في مشروع الاتفاقية، على ما يلي:

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

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

(ب) ويُثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه.

ويقترح إضافة فقرة ثالثة (ج) بالنص التالي:

(ج) ويتضمن تعهداً بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو الحائز.

٥٤- المادة ١٨ - أساس المسؤولية: من الأفضل دمج الفقرتين ٤ و ٥ ولا داعي للفصل بينهما لأنهما تتناولان استثناء واحداً.

٥٥- في المادة ٢٠، تضيف الفقرة ١ (أ) إلى واجبات الطرف المنفذ البحري واجب النقل إلى دولة أخرى خلافاً لتعريف الطرف المنفذ البحري في الفقرة ٧ من المادة ١ التي تجعل دوره محصوراً داخل الميناء، مما يستدعي التصويب.

٥٦- في المادة ٢١ بشأن المسؤولية الجماعية والفردية، تنص الفقرة ١ على ما يلي: "إذا كان الناقل... كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية". الأصح لغوياً وكمصطلح قانوني متعارف عليه أن تستخدم العبارة التالية: "كانت مسؤوليتهم بالتكافل والتضامن". ويقترح بالتالي إضافة كلمة "تضامنية" بعد عبارة "جماعية وفردية" في تلك الفقرة، ليصبح نصها كما يلي:

١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية تضامنية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. ويقترح إضافة فقرة ٣ بالنص التالي: في حالة عدم وجود قيمة للبضاعة مماثلة، تحدد قيمة البضاعة بمعرفة خبير تعينه المحكمة المختصة على وجه الاستعجال.

٥٧- المادة ٢٣ - حساب التعويض: هناك فرق بين وقت التسليم ووقت الشراء في سعر البضاعة خاصة إذا طالت مدة التسليم. والأصح أن يتم التقييد بعبارة "أيهما أفضل" لرفع الضرر عن صاحب البضاعة، فقد يكون الثمن عند الشراء أكثر بكثير من وقت التسليم فتلحق الخسارة بصاحبها جراء تأخير التسليم أو تغيير مسار السفينة لأسباب تجارية لا اضطرارية.

٥٨- في الفقرتين ٢٩ و ٣٠، يُقترح حذف عبارة "في حدود المعقول" لأنها تضيف ركاكة على النص.

٥٩- المادة ٣٧: لا يجوز الإقرار بالسماح بشحن بضاعة بدون مستند نقل، ومن الأفضل تعديل هذه المادة ليصبح نصها كالتالي:

يجق للشاحن عند تسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها أن يحصل من الناقل وحسب اختيار 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 قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

٦٠ - المادة ٣٨: لا بد من أن تُذكر في هذه المادة، بالإضافة إلى المعلومات المذكورة، معلومات تتعلق برقم المستند وعدد النسخ الأصلية، وكذلك ما يتعلق ببيان الإقرار بأن هذا المستند صادر وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وذلك بأن تضاف إلى تفاصيل العقد البيانات التالية:

- اسم الشاحن وعنوانه؛
- ميناء الشحن وميناء التفريع؛
- قيمة البضاعة؛
- أجرة النقل ومكان استحقاقها؛
- مكان تسليم البضاعة؛
- وصف كافٍ للبضاعة الخطرة؛
- اسم شركة التأمين على البضاعة ورقم عقد التأمين وتاريخه؛
- ما يتفق عليه طرفا العقد بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية؛
- عدد النسخ الأصلية من المستند.

٦١ - المادة ٣٩: يفضل تعديل نصها ليصبح كما يلي:

الفقرة ١: كما هي.

الفقرة ٢: "إذا لم يحدّد في تفاصيل العقد اسم الناقل على النحو المبين في الفقرة الفرعية ٢ (ب) من المادة ٣٨، وحُمّلت البضاعة على متن سفينة محددة بالاسم، يُفترض عندئذ أنّ مالك تلك السفينة المسجّل هو الناقل، وعلى من يدّعي خلاف ذلك أن يُثبت صحة ادعائه."

الفقرة ٣: ينبغي إعادة النظر في الحكم الوارد فيها، فالأصل أنّ الشخص الموقع هو الناقل ومن يدّعي خلاف ذلك يقع عليه عبء الإثبات.

٦٢ - المادة ٤٢ - التحفّظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة - الفقرة الفرعية ١ (أ): الأصل أن لا يكون موقف الناقل هو التحفّظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة إلا إذا كان

لديه علم بعدم صحتها، بل الأولى أن يطلب من الشاحن تصويب المعلومات لتكون متوافقة مع واقع البضاعة. ومن الأفضل وضع قاعدة عامة فيما يتعلق بالتحفظات الخاصة بالبضاعة.

٦٣- المادة ٤٣ - المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد - الفقرة الفرعية (ج) '٢': وهنا أيضا لا يجوز السماح للناقل بنقل حاويات واستثناء الاعتراف بأرقام أحتام الحاويات لأن هذا يؤدي إلى نسف العملية من أساسها ويفتح المجال إما لتغيير البضائع وتزويرها وإما لنقل مواد ممنوعة أو خطيرة من هذا المدخل، وقد دلت التجارب العملية على صحة ذلك، ولا تزال بعض القضايا منظورة أمام القضاء الأردني بسبب ذلك تحديدا.

٦٤- المادة ٥٤: ينبغي تعديل الفقرة ٣ منها حرصا على استقرار المعاملات وكي لا يتحمل مصدر التعليمات إلى الناقل ما قد يتحمله الناقل من تعويضات نتيجة أي ضرر يصيب بضاعة الآخرين ويُحكّم بقيمتها قضائيا بعد عدة سنوات. ولكن على الناقل أن يُقدّر قبل تنفيذ التعليمات قيمة النفقات الإضافية متضمنة التعويضات. ولذلك يُقترح تعديل نص هذه الفقرة كما يلي:

يتعيّن على الطرف المسيطر، إذا طلب الناقل ذلك، أن يُقدّم ضمانا بقيمة كل ما يتوقع، بصورة معقولة، أن يسببه تنفيذ التعليمات من نفقات إضافية أو التزامات مالية يتكبدها الناقل.

٦٥- المادة ٥٦: تسمح هذه المادة بإدخال تغييرات على عقد النقل، وبالأخص مستندات البضاعة، استنادا إلى الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و ١ (ج) من المادة ٥٢. وهذا ما يفتح المجال للتهريب ونقل البضائع الممنوعة والخطرة تحت أسماء وهمية، وفي هذا ضياع للمسؤوليات. وقد يكون هذا الأمر مقبولا في حال وقوع الخطأ، ولكن يترتب عليه أيضا مسؤولية إعادة البضاعة إذا نتج عن هذا التغيير ما لا يسمح بتسليم البضاعة.

٦٦- وفيما يتعلّق بالفقرة ٢ من المادة ٥٦، نرى ما يلي:

(أ) إنّ إدخال الطرف المسيطر تعديلات على عقد النقل غير تلك المذكورة في المادة ٥٢ قد يؤدي إلى عدم إمكانية تسليم البضاعة، ويتعيّن بالتالي النص على تطبيق أحكام المادة ٥٠ في هذه الحالة.

(ب) ينبغي حذف عبارة "تذكر في مستند نقل غير قابل للتداول أو تدرج في" الواردة في السطر الرابع من هذه الفقرة لأنها مكرّرة.

- ٦٧- المادة ٦١، الفقرة ٣: لا بد من تعديل عبارة "تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم" لتصبح "من تاريخ رفع الدعوى أو إحالة القضية إلى التحكيم"، توخياً للعدل، لأنّ سعر العملة قد يختلف ما بين تاريخ رفع الدعوى وتاريخ صدور الحكم مثلاً (وهذا ما يتوافق مع ما يرد في أصول المحاكمات المدنية).
- ٦٨- أما فيما يتعلّق بحدود المسؤولية، فتتصّ الفقرة ٣ من المادة ٦١ أيضاً على سعر العملة وحق السحب الخاص دون النظر إلى خسارة صاحب الحق. وهذا ما ينطبق أيضاً على المادة ٦٩، لأنّ أحوار النقل قد لا تساوي شيئاً مقارنة بثمن البضاعة في حالات كثيرة.
- ٧٠- المادة ٦٣: يجب أن يعاد النظر فيها لجعلها أكثر وضوحاً.
- ٧١- المادتان ٦٤ و ٦٥ تتعارضان مع القوانين المحلية في الأردن، إذ تتيح هذه القوانين مهلة سنة واحدة لرفع الدعوى.
- ٧٢- المادة ٦٥ المتعلقة بتمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى تميز للشخص الذي تُقدّم تجاهه مطالبة أن يمدّد الفترة كما يشاء وأن يُوجّه إعلاناً متى يشاء دون حد زمني، مما يجعل صاحب الحق عاجزاً عن المتابعة.
- ٧٣- المادة ٦٩، الفقرة ٢: لا يمكن إلزام أي شخص ليس له توقيع على عقد ما بأحكام ذلك العقد (الحقوق والالتزامات)، وبالتالي لا يمكن إلزام أي شخص بما اتفق عليه الأطراف فيما بينهم، حتى لو كان الحديث عن اختصاص محكمة ما.
- ٧٤- الفصل ١٣- الوقت المتاح لرفع الدعوى: يُقترح الاستعاضة عن عبارة "الفترة الزمنية" بعبارة "المدة الزمنية".
- ٧٥- المادة ٧٥ - الاعتراف والإنفاذ: القاضي يصدر حكماً وليس قراراً.
- ٧٦- المادة ٨٢ - قواعد خاصة بالعقود الكمية: لا بد من تغيير موقع هذه القواعد في الاتفاقية باعتبارها أحكاماً موضوعية ومن الخطأ إيرادها بعد تنظيم أحكام الاتفاقية إذ يجب أن تُقدّم عليها. ولذلك نرى نقل الأحكام المعنية بالعقود الكمية إلى الأحكام الموضوعية الواردة قبل الفصل الرابع عشر المتعلق بالولاية القضائية.
- ٧٧- المادة ٨٣ - قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية: لا تبين هذه المادة أسباب استثناء واجبات الناقل وأسباب عدم إصدار مستندات نقل تبين العدد والنوع والوزن والمقصد، وما إلى ذلك، بل الأولى ألاّ يتم هذا الاستثناء وأن يشار بوضوح إلى مراعاة اشتراطات أخرى مثل طلب شهادة بالخلو من الأمراض من بلد المنشأ.

- ٧٨- لذلك نقتراح إدراج هذه القواعد بعد المواد الخاصة بالعقود الكمية.
- ٧٩- ونقتراح إضافة نص بشأن العثور على البضاعة التي سُدد التعويض عنها وكيفية التصرف فيها.
-