

Distr.: Limited  
14 March 2007  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة التاسعة عشرة  
نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

## قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]

تعليقات الغرفة الدولية للنقل البحري، ومجلس الملاحة البحرية  
البلطقي والدولي، والمجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض،  
على مشروع الاتفاقية

مذكّرة من الأمانة

في إطار التحضيرات للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،  
تلقت الأمانة من الغرفة الدولية للنقل البحري، ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي،  
والمجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض، الوثيقة المدرجة طيه كمرفق والمحتوية على تعليقات  
على مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً] (A/CN.9/WG.III/WP.81)  
المقرر أن يناقش خلال الدورة.

والوثيقة الواردة في المرفق مترجمة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة.



## مرفق

تعليقات الغرفة الدولية للنقل البحري، ومجلس الملاحة البحرية البلطقي  
والدولي، والمجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض، على مشروع  
الاتفاقية (A/CN.9/WG.III/WP.81)

## مقدمة

لدى الغرفة الدولية للنقل البحري، ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، والمجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض (ونشير فيما يلي إلى ثلاثتها مجتمعة بعبارة "نحن" أو ما يدل عليها)، التعليقات التالية على مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] بصيغته الواردة في وثيقة الأونسيترال A/CN.9/WG.III/WP.81.

## مشروع المادة ٦ - استبعادات معينة

## مشروع المادة ٦ (١) (ب)

تُحذف عبارة "والعقود" ويستعاض عنها بعبارة "وسائر الترتيبات الدولية...".

## مشروع المادة ٦ (٢) (أ)

تُحذف عبارة "عقد" ويستعاض عنها بعبارة "ترتيب تعاقدى آخر". وبعد عبارة "عليها"، تُحذف عبارة "سواء أكان العقد مشاركة استئجار أم لا".

المبرر: اقتراحات التعديل الواردة أعلاه هي لأجل جعل النص واضحاً.

## مشروع المادة ١٢ - النقل الذي لا يشمل عقد النقل

نفضّل بقوة النص الأول الوارد بين معقوفتين.

المبرر: قد يرغب الناقل في أن يساعد على تلبية طلبات الشاحن المتعلقة بالنقل التمهيدي أو النقل اللاحق. ويمكن تقديم هذه الخدمات بأعلى كفاءة باستخدام مستند نقل شامل، ولكن في هذه الحالة لا ينبغي أن يتصرّف الناقل سوى بصفة وكيل للشاحن فيما يتعلق بالنقل التمهيدي أو النقل اللاحق، بحيث يظل الشاحن يتحمل مخاطرة النقل ومسؤوليته. وهذه الممارسة مستخدمة على نطاق واسع، وتكفل إنجاز التجارة الدولية بطريقة سلسلة مع تحديد المخاطرة تحديداً ملائماً. وإذا اختيرت الصيغة الثانية الواردة بين معقوفتين فقد لا يوافق

العديد من الناقلين على الاضطلاع بترتيب النقل التمهيدي أو النقل اللاحق بصفة وكلاء، ولن يتعاقدوا إلا على عملية النقل المشترك كلها. وبذلك تثبُّط العبارة الثانية الواردة بين معقوفتين عن المرونة، وهذا لا يساعد الناقلين ولا الشاحنين.

#### مشروع المادة ١٧ - أساس المسؤولية

#### مشروع المادة ٢٦ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

ينبغي أن يستعاض عن عبارة "حدث أو ظرف" ("event or circumstance")، أينما وردت في هاتين المادتين، بعبارة "واقعة" ("occurrence").

المبرر: عبارة "ظرف" مفرطة الاتساع في نطاقها وغير ملائمة للقصد من هاتين المادتين، واستخدام العبارتين "حدث" و "ظرف" كليهما معا غير ضروري وعدم الفائدة. وعبارة "واقعة" أكثر توافقا مع معنى الحكم والقصد منه، وينبغي أن تحل محل العبارة الراهنة.

#### مشروع المادة ١٨ - مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين

#### مشروع المادة ١٨ (٢) - تزال المعقوفتان

المبرر: من المهم، كمسألة مبدأ، أن تكون مسؤولية الناقل عن تصرفات وكلائه وموظفيه والمتعاقدين من الباطن معه مقتصرة على الحالات التي يتصرف فيها الطرف في نطاق وظيفته أو عقده أو واجبه. انظر أيضا الاقتراح الوارد تحت عنوان المادة ١٩ أدناه.

#### مشروع المادة ١٩ - مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

مشروع المادة ١٩ (٤) - تؤيد المبدأ الذي تستند إليه هذه المادة، ولكن نعتقد أن الأكثر ملاءمة هو أن يدرج في مادة مستقلة وأنه ينبغي أن يوسع ليشمل كامل فئة الأطراف الذين يؤدّون التزامات الناقل بموجب هذه الاتفاقية.

المبرر: ينبغي أن تُتاح لموظف الناقل والطرف المنفذ البحري ووكيلهما والمتعاقد معهما الحماية الكاملة التي توفرها الحقوق والدفوع وحدود المسؤولية المتاحة للناقل بموجب هذه الاتفاقية عن أي مخالفة للالتزامات أو واجباته التعاقدية في حالة رفع دعوى عليه مباشرة. بمقتضى مشروع الاتفاقية (شرط "الهملابا"). ومشروع المادة هذا يتمسك بهذا المبدأ ولكن، بما أن هذا المبدأ يشمل، عن حق، مجموعة من الأطراف أوسع من عنوان مشروع المادة هذا (الأطراف المنفذة البحرية) فالأكثر ملاءمة هو أن يكون مادة مستقلة.

وأخيراً فنحن نقترح أن يشمل النص حكماً مماثلاً لمشروع المادة ١٩ (٢) ولكن مع توسيعه ليشمل الناقل والطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري.

### مشروع المادة ٢٦ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

مشروع المادة ٢٦ (١) - ينبغي حذف الإشارة الواردة في ديباجة مشروع المادة إلى "قانون وطني".

مشروع المادة ٢٦ (١) (أ) - نفضل الخيار بـ مع حذف الإشارة إلى "القانون الوطني" الواردة بين معقوفتين.

المبرر: لا ينبغي أن تتسنى الغلبة على أحكام مشروع الاتفاقية هذا إلا للأنظمة الواردة في اتفاقيات أو صكوك دولية، لأن هذه الأحكام سيكون بالوسع تبينها بسهولة ويسر. ومن شأن السماح لأحكام القانون الوطني، أينما كانت وكيفما كانت، بأن تعلق أن يسبب قدراً كبيراً من عدم اليقين بشأن مدى مسؤولية الناقل والشاحن. ونفضل الخيار بـ لمشروع المادة ٢٦ (١) (أ) لأنه يحتوي على قواعد أكثر محدودية للظروف التي يجب أن توجد قبل أن يتسنى استبعاد مشروع الاتفاقية، كما أنه يستحدث عنصر وثيقة الصلة.

### مشروع المادة ٢٧ - تسليم البضاعة للنقل

مشروع المادة ٢٧ (٢) - تسليم البضاعة للنقل

نقترح تأييد حذف المعقوفتين المحيطتين بمشروع المادة ٢٧ (٢).

المبرر: عندما يوافق الشاحن على أداء العمليات المبينة في مشروع المادة ١٤ (٢)، يكون من الصواب فرض التزام بأن تؤدّى بنفس مستوى الحرص الذي يفرضه مشروع الاتفاقية على الناقل، أي في مشروع المادة ١٤ (١).

### مشروع المادة ٣٢ - قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

مشروع المادة ٣٢ (أ) - نؤيد حذف المعقوفتين المحيطتين بعبارة "نقل تلك البضاعة" وحذف عبارة "عدم الإبلاغ بذلك"، الواردتين في السطر الأخير من الفقرة.

المبرّر: يكون الناقل عرضة لخسارة وضرر هائلين إذا سُحنت بضاعة خطيرة على سفينته دون علمه وموافقته. ولذا فمن المعقول أن تُتاح للناقل أوسع حماية نطاقا في هذه الظروف وأن يكون الشاحن عندها مسؤولا عن جميع عواقب تحميل تلك البضاعة ونقلها.

#### مشروع المادة ٣٧ - تفاصيل العقد

مشروع المادة ٣٧ (١) (أ) - يمكن أن تؤدّي عبارة "وصفا للبضاعة" إلى قيام الشاحن بإدراج وصف بالغ الطول والتفصيل. ولذلك نتساءل عما إن كان ينبغي أن تدرج عبارة هنا لتعيين حد لمدى وصف البضائع.

#### مشروع المادة ٣٨ - هوية الناقل

مشروع المادة ٣٨ (٢) - لدينا اعتراضات شديدة على أي افتراض مثل الافتراض المقترح في مشروع المادة ٣٨ (٢)، ولذلك ينبغي حذف الخيارين ألف وباء كليهما.

المبرّر: عندما يكون المالك المسجل كيانا منفصلا عن مشغل السفينة، يندر أن يكون للمالك المسجل أي تأثير عملي على تشغيل السفينة، والواقع أنه كثيرا ما يكون مؤسسة مالية. وتؤكد صناعة النقل أن الشاحن في أفضل وضع للتحقق من هوية الناقل المتعاقد، وينبغي أن لا يوضع الأطراف الذين يحصلون على سندات شحن في وضع أفضل من وضع الشاحن. وبما أن مشروع المادة ٣٧ (٢) (ب) يحتوي الآن على التزام على الشاحن بأن يحدّد اسم الناقل وعنوانه، وقد اتفق في مشروع المادة ٣٨ (١) على أن أي بيانات مناقضة واردة في موضع آخر من مستند النقل لن يكون لها مفعول قانوني، فإن الأكثر ملاءمة هو أن تعالج المحاكم، بموجب القانون المنطبق، أي غموض يوجد بعد ذلك، وليس مشروع الاتفاقية.

#### مشروع المادة ٤١ - التحفّظ على وصف البضاعة الوارد في تفاصيل العقد

لمشروع المادة ٤١ أهمية عملية كبيرة للغاية لدى الناقلين. فمن الضروري أن يعلم الناقلون متى وكيف يبدوون تحفّظا. ومن أجل تجنّب أي عدم يقين في هذا الصدد، ينبغي أن تعاد هيكلة مشروع المادة ٤١ وتعاد صياغته شيئا ما. وعلى وجه الخصوص، ينبغي أن يبيّن بمزيد من الوضوح الفرق بين الحالات التي يجب فيها إبداء تحفّظ والحالات التي يجوز فيها إبداء تحفّظ. وعلاوة على ذلك، يبدو من هيكل المادة أن التحفّظ الذي يُبدى بمقتضى الفقرة الفرعية ١ يغلب عليه طابع "تصحيح" بيانات الشاحن، في حين أن التحفّظين اللذين يبديان بمقتضى الفقرتين الفرعيتين ٢ و ٣ على التوالي يغلب عليهما طابع "الاحتفاظ" بالحقوق.

ونقترح بيان هذا التمييز بوضوح أكثر في المادة. وعلى وجه الخصوص ففي حين أن عبارة "qualify" ("يتحفظ") ملائمة في الفقرة ١، ينبغي أن تستخدم عبارة "reservation" ("تُحفظ") في الفقرتين ٢ و ٣. كما أن مشروع المادة ٤١ (١) (أ) غامض قليلا من حيث أن هناك إشارة مرتين إلى صفة المادية. فهل هذا متعمد، وإذا كان كذلك فهل هناك أي سبب لعدم استخدام نفس العبارات في مشروع المادة ٤١ (١) (ب)؟ فضلا عن ذلك، نطلب توضيحا بشأن الفرق بين عبارة "زائف ماديا" وعبارة "مضلل".

#### مشروع المادة ٤٢ - المفعول الاستدلالي لتفاصيل العقد

نعارض مشروع المادة ٤٢ (ب) ٢، بقوة، لأنه يقترح توسيع المفعول الاستدلالي القاطع للبيانات الواردة في مستند النقل ليشمل ليس فقط جميع مستندات النقل غير القابلة للتداول المحالة إلى المرسل إليه وفي الحالات التي يتعين فيها إبراز مستند النقل المعني من أجل تسلّم البضاعة بل أيضا ليشمل وثائق الشحن البحري.

وفي الممارسة التجارية، لا توجد فائدة عملية للتمييز المشار إليه في الجملة الأخيرة من مشروع المادة ٤٢ (ج).

المبرر: من حيث المبدأ، لا ينبغي إسناد مفعول استدلالى إلى المستندات القابلة للتداول إلا عندما يعوّل طرف ثالث مشتر للبضاعة على أحكام المستند القابل للتداول لدى الحصول على البضاعة. وعندما لا يكون قد حدث ذلك التعويل على البيانات الواردة في مستند النقل، لا يوجد سبب لوضع المرسل إليه المبيّن في المستند غير القابل للتداول في وضع أفضل من وضع الشاحن. وإلى جانب ذلك، ينبغي أن يكون مشروع الاتفاقية مرنا وأن يعترف بحرية الأطراف في أن يتعاقدوا على أحكام مقبولة تجاريا. ولذلك يمكن أن يتمثل حلّ وسط مقبول في إعطاء مفعول استدلالى قاطع للبيانات الواردة في المستندات غير القابلة للتداول عندما يتفق الطرفان على ذلك من خلال بيان على وجه المستند.

#### مشروع المادة ٤٦ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

مشروع المادة ٤٦ (ج) - تحذف عبارة "بعد تلقيه إشعارا بالوصول"

المبرر: نستذكر أنه قد اتفق على أنه لا ينبغي أن يكون هناك التزام في جميع الظروف بتوجيه إشعار بالوصول، والواقع أنه لا يظهر في المواد اللاحقة التزام مناظر. ولذا فقد يكون ظهور الالتزام في هذه المادة سهواً وينبغي حذفه.

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

مشروع المادة ٤٩ (و) - تضاف عبارة "أو بتعويض عن التخلف عن تسليم البضاعة" بعد عبارة "غير الحق في المطالبة بتسليم البضاعة".

المبرر: يمكن أن يقال إن الصيغة الحالية، بينما تستبعد الحق في المطالبة بتسليم البضاعة، لا تستبعد الحق في المطالبة بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار الناجمة عن التخلف عن تسليم البضاعة. والمقصود من التعديل المقترح هو استبعاد هذه المطالبات.

## مشروع المادة ٤٩ (ز) - ينبغي حذف هذا الحكم.

المبرر: مما له أهمية عملية كبيرة أن يؤدي التسليم الذي يتم وفقا للأحكام الواردة في مشروع المادة ٤٩ (أ) إلى (د) إلى إبراء ذمة الناقل من أي التزامات أخرى بشأن التسليم. ويمكن أن يحصل حائز مستند النقل - الذي يحوزه بحسن نية بعد أن يكون التسليم قد حدث - على حقوق أخرى، ولكن ليس على الحق في المطالبة بالتسليم أو الحق في المطالبة بتعويض عن الخسارة أو الضرر الناجم عن التخلف عن تسليم البضاعة. وهذا المبدأ مقبول في مشروع المادة ٤٩ (و)، ومن الصعب فهم السبب الذي يجعل مجرد عدم العلم بالتسليم عند اكتساب الحياة يبرر الخروج على هذا المبدأ الهام في مشروع المادة ٤٩ (ز). وإذا أبقى على مشروع المادة ٤٩ (ز) فيوجد خطر أن يقوم الحائز في وقت التسليم بنقل مستند النقل، ببساطة، إلى شخص آخر يتصرف بحسن نية، وبذلك يبعث مجددا الحق في المطالبة بالتسليم.

## مشروع المادة ٥٠ - بقاء البضاعة دون تسليم

مشروع المادة ٥٠ (٥) - ينبغي تعديل هذا الحكم لكي يبين مسؤولية الناقل بوضوح أكثر.

المبرر: ينبغي أن يكون الناقل مسؤولا وفقا لقاعدة عادية للمسؤولية عن الخطأ، وان يكون عبء الإثبات على المطالب. وينبغي أن تكون هذه المسؤولية متصلة لا بالحفاظ على البضاعة وحسب بل أيضا بأي خطوات يتخذها الناقل بموجب مشروع المادة ٥٠ (١). وينبغي أن تدعم تلك القاعدة بقاعدة خاصة يكون بمقتضاها الناقل غير مسؤول عن التلف الذي يحدث للبضاعة أو عن أي خسارة أو ضرر آخري ينتجان من عدم تسليم البضاعة من جانب المرسل إليه، شريطة أن تكون البضاعة قد سلمت إلى سلطة مناسبة في محطة طرفية أو سلطة عامة مناسبة أو شخص مستقل مناسب آخر أو سلطة مستقلة مناسبة أخرى للعناية

البضاعة. فكثيرا ما لا يكون تدمير البضاعة أو بيعها بديلين متاحين حقيقيين، ولذلك ينبغي أن تتاح للناقل سبل بديلة للإعفاء من استمرار مسؤوليته. وبدلا من ذلك يمكن استحداث مفهوم موسع للتسليم تعتبر بموجبه البضاعة قد سلّمت إذا سلّمت إلى مثل تلك السلطة، إلخ. قارن المبادئ التي يشتمل عليها مشروع المادة ١١ (٣) ومشروع المادة ٥٥.

#### مشروع المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات

مشروع المادة ٥٤ (٤) - تزال المعقوفتان.

المبرّر: يفضل ذلك لدواعي المواءمة بين قواعد المسؤولية، لكي تتم معالجة المسؤولية بموجب هذه المادة، بما في ذلك المسؤولية عن التأخر، في إطار الاتفاقية، بدلا من تركها للقانون الوطني.

#### مشروع المادة ٦٠ - مسؤولية الحائز

مشروع المادة ٦٠ (٢) - تفضّل العبارة الأولى الواردة بين معقوفتين.

المبرّر: هذه العبارة أوضح من حيث الصياغة وأكثر شمولاً من حيث المسؤوليات التي يتولاها الحائز. وفضلا عن ذلك فيما أن هذه المسؤوليات هي التي تدرج فعلا في مستند النقل أو يمكن التأكد منها بالرجوع إليه، فذلك أيضا أكثر إنصافا للحائز، بدلا من أن تفرض عليه مسؤوليات عن طريق الاتفاقية قد لا يكون على علم بها، كما في حالة العبارة الثانية الواردة بين معقوفتين.

#### الفصل ١٢ - إحالة الحقوق

يوفر هذا الفصل الوضوح بشأن الجهة التي يجوز لها أن توجه التعليمات إلى الناقل حول تسليم البضاعة، ويؤدي غرضا مفيدا للغاية بمواءمة القوانين الوطنية في مجال تنطبق فيه قواعد متباينة تماما على نطاق العالم. وستؤدي المواءمة إلى تيسير التجارة الدولية كثيرا، ولذلك تؤيد هذا الفصل.

#### مشروع المادة ٦٢ - حدود المسؤولية

مشروع المادة ٦٢ (١) - ينبغي أن توضع في الاعتبار القرارات التي اتفق عليها بالفعل فيما يتعلق بمسؤولية الناقل. وعلى وجه الخصوص، اتفق على ما يلي: (أ) استبعاد استثناء الخطأ في



الملاحه؛ (ب) أن على الناقل أن يمارس الحرص الواجب لجعل السفينة جديرة بالإبحار طوال الرحلة بدلا من قصر هذا الالتزام على بداية الرحلة؛ (ج) أن الناقل مسؤول عن التأخر. وكانت حصيلة كل هذه التغييرات هي تغيير نظام المسؤولية تغييرا جذريا بحيث يكون الناقل مسؤولا في معظم الحالات. وسيكون لهذا التغيير أثر اقتصادي خطير على مالكي السفن ومؤمّنيهم، كما أنه على صلة وثيقة للغاية بالموضوع عندما يتعلق الأمر بالبت في حدود مسؤولية الناقل.

ومن منظور كفالة التعويض الوافي، تدل التجربة في مجال المطالبات على أن الغالبية الساحقة من المطالبات تقع في حدود مستويات المسؤولية الراهنة الواردة في قواعد لاهاي-فيسي (انظر الحاشية ٢ للوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.34)، ولم يقدم أي دليل على العكس. ولا ينبغي أن يُنسى أن مشروع الاتفاقية يحتوي على آلية لزيادة أي حدود للمسؤولية، إذا اتضح أنها غير كافية، من خلال الإجراء الضمني الخاص بالتعديل والوارد في مشروع المادة ٩٩، والذي ستكون له أهمية عملية كبيرة. وعلاوة على ذلك ينبغي تشجيع الشاحن، في حال كون البضاعة عالية القيمة، على أن يعلن قيمتها في سند الشحن وأن تعدّل أجرة الشحن وفقا لذلك.

وإضافة إلى ذلك فإننا مازلنا نؤيد مفهوم أن تكون أجرة النقل على أساس القيمة.

**مشروع المادة ٦٢ (٢) -** يستعاض عن الخيارين ألف وباء بحكم تنطبق بموجبه، في حالة عدم معرفة مكان وقوع التلف، قواعد المسؤولية وحدود المسؤولية التي ينص عليها مشروع الاتفاقية.

**المبرر:** يجب أن يشتمل أي عقد نقل خاضع لمشروع الاتفاقية على مرحلة بحرية، وفي معظم عمليات النقل الخاضعة لمشروع الاتفاقية ستكون المرحلة البحرية أهم مرحلة من حيث الزمن ومن حيث الطول. وفي هذه الظروف، سيكون من المنطقي تماما أن تطبق على التلف الخفي قواعد المسؤولية وقواعد حدود المسؤولية الخاصة بالمرحلة البحرية. ويمكن أن تؤدي زيادة المسؤولية عن التلف الخفي إلى ردع الناقلين البحريين عن إتاحة مستندات النقل المتعدّد الوسائط، وإلى زيادة تكاليف التأمين.

### **مشروع المادة ٦٣ - المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر**

ينبغي أن يشتمل النص الوارد في مشروع الاتفاقية على المسؤولية عن التأخر الذي تنجم عنه خسارة اقتصادية ويقع من جانب الناقل أو الشاحن كليهما، مع تعيين حدّ أعلى ملائم لمسؤولية كل من الطرفين.

المبرر: في الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل، المعقودة في فيينا في عام ٢٠٠٦، أعرب الفريق العامل عن تأييده للخيار الثالث الذي قدمته السويد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74، أي أن يحتوي مشروع الاتفاقية على حد أعلى لمسؤولية كل من الشاحن والناقل عن التأخر، رهنا بالاتفاق على طريقة ملائمة لتعيين حد لمسؤولية الشاحن. وتؤيد صناعة النقل هذا الخيار تأييدا قويا لأنه يمثل المعاملة المتساوية للطرفين التي هي مبدأ من المهم التمسك به في مشروع الاتفاقية إذا أريد له أن ينال تأييدا واسعا. وبشأن الحد الأعلى للمسؤولية، تؤيد صناعة النقل الاقتراح الذي نوقش في الدورة الثامنة عشرة بأن يكون ذلك الحد معادلا لأجرة الشحن للناقل و ٥٠٠ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة للشاحن. وفضلا عن ذلك، ودعما لحرية الطرفين في التعاقد، ينبغي أن يكون للطرفين الحق في أن يكون بوسعهما تعديل الحد الأعلى للمسؤولية باستخدام عبارة مثل "ما لم يتفق على غير ذلك".

## الفصل ١٥ - الولاية القضائية

تؤيد إدخال تعديل يكون فيه إدراج الفصل الخاص بالولاية القضائية اختياريا. وتؤيد اقتراح أن يتم ذلك عن طريق حكم خاص باختيار تقيد جزئي يحتفظ للدول بالحق في إدراج الأحكام التشريعية لكي حدّد، وفقا لسياستها القانونية، ما إن كانت ستقوم بإنفاذ أي اتفاق بشأن اختيار حصري للمحكمة فيما يتعلق بأي عقد، أي خيار التقيد الجزئي.

## الفصل ١٦ - التحكيم

### مشروع المادة ٧٨ - اتفاق التحكيم في النقل الملاحي المنتظم

ينبغي أن تشتمل هذه المادة على حكم بشأن خيار التقيد الجزئي مماثل لمشروع المادة ٧٠ (٣) في الفصل الخاص بالتحكيم.

المبرر: اتفق في الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل، المعقودة في فيينا في عام ٢٠٠٦، على أن النهج المقترح الآن بشأن الولاية القضائية سيكون من الضروري، إذا تم تطويره فيما يتعلق بالخطوط الملاحية المنتظمة، أن تُكرر، فيما يتعلق بالتحكيم أيضا، الأحكام الواردة فيه بشأن خيار التقيد الجزئي، لكي يتسنى جعل اتفاق التحكيم المسمى ساري المفعول وإقراره بنفس القدر في أي دولة تعترف باتفاق اختيار حصري للمحكمة. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تكون الحقوق التي يكفلها اتفاق التحكيم عملية ذات اتجاهين، تتيح إقامة الدعاوى من طرف الناقل وعليه على السواء.

### مشروع المادة ٧٩- اتفاقات التحكيم في النقل الملاحى غير المنتظم

صفقات السلع السائبة مستبعدة صراحة من الأحكام الخاصة بالتحكيم. ورغم ذلك، ينبغي أن يوضّح أن شرط الولاية القضائية الوارد في مشارطة الإيجار يُمنح نفس وضعية شرط التحكيم الوارد في مشارطة الإيجار.

### مشروع المادة ٨٨- أحكام عامة

ينبغي أن تكون الفقرتان ١ و ٢ متطابقتين تماما من حيث النطاق.

### مشروع المادة ٩٩- تعديل مقادير حدود المسؤولية

الإجراء الضمني الخاص بتعديل حدود المسؤولية هو جانب هام إلى أقصى حد من جوانب مشروع الاتفاقية، وهو جانب سيكفل جدوى الاتفاقية وقدرتها على معالجة الأحوال المتغيرة، ولذلك نؤيِّده بقوة. ونقترح جعل الأحكام الواردة في مشروع المادة هذا منطبقة أيضا على حدود مسؤولية الشاحن عن التأخر.