

Distr.: General  
7 October 2002  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



## لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السادسة والثلاثون

فيينا، ٣٠ حزيران/يونيه - ١١ تموز/يوليه ٢٠٠٣

تقرير الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) عن أعمال  
دورته العاشرة (فيينا، ١٦-٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢)

## المحتويات

الفقرات	الصفحة		
٢	٢٣-١	.....	أولاً- مقدمة
٩	١٢٤-٢٤	.....	ثانياً- المداولات والمقررات
٩	٢٨-٢٥	.....	ألف- المناقشة العامة
١٠	١٢٤-٢٩	.....	باء- النظر في مشاريع المواد
١٠	١٠٥-٢٩	.....	١- مشروع المادة ٦ (مسؤولية الناقل)
١٨	٣٤-٣٠	.....	(أ) الفقرة الفرعية ١-١-٦
١٩	٣٧-٣٥	.....	(ب) الفقرة الفرعية ٢-١-٦
٢٠	٤٥-٣٨	.....	(ج) الفقرة الفرعية ٣-١-٦
٢٤	٥٦-٤٦	.....	(د) الفقرة الفرعية ٤-١-٦
٢٦	٦٢-٥٧	.....	(هـ) الفقرة ٢-٦
٢٨	٦٤-٦٣	.....	(و) الفقرة ٣-٦
٢٩	٧٠-٦٥	.....	(ز) الفقرة ٤-٦
٣١	٧٥-٧١	.....	(ح) الفقرة ٥-٦
٣٢	٨٠-٧٦	.....	(ط) الفقرة ٦-٦
٣٥	٨٥-٨١	.....	(ي) الفقرة ٧-٦
٣٦	٩٢-٨٦	.....	(ك) الفقرة ٨-٦
٣٧	١٠٠-٩٣	.....	(ل) الفقرة ٩-٦
٤٠	١٠٥-١٠١	.....	(م) الفقرة ١٠-٦
٤١	١٢٤-١٠٦	.....	٢- مشروع المادة ٩ (أجرة النقل)
٤٢	١١٤-١٠٨	.....	(أ) الفقرة ٤-٩
٤٣	١٢٤-١١٥	.....	(ب) الفقرة ٥-٩
			المرفقات
			الأول- تعليقات من ممثل الغرفة الدولية للشحن البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي على نطاق مشروع الصك.....
٤٧			.....
٤٩			الثاني- تعليقات من ممثل المجموعة الدولية لرابطات الحماية والتعويض.....



## أولاً - مقدمة

١ - نظرت اللجنة، خلال دورتها التاسعة والعشرين، المعقودة عام ١٩٩٦،<sup>(١)</sup> في اقتراح بأن تدرج في برنامج عملها استعراضاً للممارسات والقوانين الحالية في مجال النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، بغية تأكيد الحاجة إلى قواعد موحدة في المجالات التي لا يوجد فيها مثل تلك القواعد، وبغية تحقيق مزيد من الاتساق بين القوانين.<sup>(٢)</sup>

٢ - وفي تلك الدورة، أُعلمت اللجنة بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية القائمة تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مختلفة. وهذه الثغرات تشكّل عقبة أمام حرية تدفق البضائع وتزيد من تكلفة المعاملات. كما ان الاستخدام المتنامي لوسائل الاتصال الالكترونية في نقل البضائع يزيد من تفاقم عواقب هذه القوانين المجتزأة والمتباينة، ويسبب أيضاً الحاجة إلى أحكام موحدة تعالج المسائل المتعلقة على وجه الخصوص باستخدام التكنولوجيات الجديدة.<sup>(٣)</sup>

٣ - وقد قررت اللجنة في تلك الدورة أيضاً أن تقوم الأمانة بجمع معلومات وأفكار وآراء بشأن المشاكل التي تظهر في الممارسة والحلول الممكنة لتلك المشاكل كي يتسنى لها أن تقدم في مرحلة لاحقة تقريراً عنها إلى اللجنة. وقد أُثفق على أن يجري جمع المعلومات على قاعدة واسعة وأن يشمل، إضافة إلى الحكومات، المنظمات الدولية التي تمثل القطاعات التجارية المنخرطة في أعمال النقل البحري للبضائع، مثل اللجنة البحرية الدولية، والغرفة التجارية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، والغرفة الدولية للشحن البحري، والرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.<sup>(٤)</sup>

٤ - ثم في دورتها الحادية والثلاثين، المعقودة عام ١٩٩٨، استمعت اللجنة إلى بيان بالنيابة عن اللجنة البحرية الدولية، جاء فيه أن اللجنة المذكورة ترحّب بالدعوة إلى التعاون مع الأمانة في التماس وجهات نظر القطاعات المعنية بالنقل الدولي للبضائع وفي إعداد تحليل لتلك المعلومات.

٥ - وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة، المعقودة عام ١٩٩٩، ذُكر نيابة عن اللجنة البحرية الدولية أنها أصدرت إلى فريق عامل تابع لها تعليمات بإعداد دراسة تشمل طائفة

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الحادية والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/51/17).

(2) المرجع ذاته، الفقرة ٢١٠.

(3) المرجع ذاته، الفقرة ٢١١.

(4) المرجع ذاته، الفقرة ٢١٥.

متنوعة من مسائل قانون النقل الدولي، بهدف استبانة المجالات التي تحتاج فيها الصناعات المعنية إلى التوحيد أو المواءمة.<sup>(5)</sup>

٦- وفي تلك الدورة أُفيد أيضا بأن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية أرسل إلى جميع المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية استبياناً يتناول عدداً كبيراً من النظم القانونية. وقيل إن اللجنة البحرية الدولية تعتزم، متى تلقت الردود على الاستبيان، أن تنشئ لجنة فرعية دولية تابعة لها، تتولى تحليل البيانات وإيجاد قاعدة لمواصلة العمل صوب المواءمة بين القوانين في مجال النقل الدولي للبضائع. وقد أكدت اللجنة البحرية الدولية أنها ستساعد الأونسيرال على إعداد صك مواءمة مقبول عالمياً.<sup>(٦)</sup>

٧- وكان معروضا على اللجنة في دورتها الثالثة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠٠، تقرير من الأمين العام عن الأعمال الممكنة في المستقبل في مجال قانون النقل (A/CN.9/476)، تناول التقدم الذي أحرزته اللجنة البحرية الدولية في هذا المضمار بالتعاون مع أمانة اللجنة. كما استمعت اللجنة إلى تقرير شفوي من اللجنة البحرية الدولية. وقيل إن الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية شرع في دراسة استقصائية بالتعاون مع أمانة اللجنة، استناداً إلى استبيان يشمل النظم القانونية المختلفة، وجّه إلى المنظمات الأعضاء في اللجنة البحرية الدولية. وأشار أيضاً إلى أنه عُقد في الوقت نفسه عدد من اجتماعات المائدة المستديرة لمناقشة معالم الأعمال المقبلة مع منظمات دولية تمثل مختلف الصناعات. وأظهرت تلك الاجتماعات استمرار تأييد أوساط الصناعة لذلك المشروع واهتمامها به.

٨- وفي سياق الدورة الثالثة والثلاثين للجنة، في عام ٢٠٠٠، نظمت الأمانة، بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية، حلقة تدارس حول قانون النقل، عقدت في نيويورك في ٦ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وكان الغرض من الحلقة جمع الأفكار وآراء الخبراء بشأن المشاكل التي تنشأ في مجال النقل الدولي للبضائع، وخصوصاً النقل البحري للبضائع، مما يمكن من استبانة مسائل قانون النقل التي ربما تود اللجنة أن تنظر في القيام بعمل بشأنها مستقبلاً، وأن تقترح، قدر الامكان، حلولاً محتملة.

٩- وفي تلك الحلقة الدراسية، اعترف معظم المتكلمين بأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية الحالية تنطوي على ثغرات كبيرة تتعلق بمسائل مثل كيفية عمل سندات الشحن وبيانات الشحن البحري، وعلاقة مستندات النقل هذه بالحقوق والالتزامات القائمة بين بائع

(5) المرجع ذاته، الدورة الرابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/54/17)، الفقرة ٤١٣.

(6) المرجع ذاته، الفقرة ٤١٥.

البضاعة ومشتريها، والموقف القانوني للهيئات التي تقدم التمويل لأحد أطراف عقد النقل. وكان هناك توافق عام في الآراء على أن التغييرات الناجمة عن تطور النقل المتعدد الوسائط واستخدام التجارة الإلكترونية تقتضي اصلاح نظام قانون النقل من أجل تنظيم جميع عقود النقل، سواء كانت تتعلق بواحدة أو أكثر من وسائط النقل، وسواء أبرم العقد إلكترونياً أو كتابةً. وقيل إن هناك مسائل مطروحة للبحث في أي عملية اصلاحية، منها صوغ تحديد أدق لأدوار ومسؤوليات وواجبات وحقوق جميع الأطراف المعنية وتحديد أوضح للوقت الذي يُفترض حدوث التسليم فيه؛ وقواعد لمعالجة الحالات التي لا يكون من الواضح فيها ما هو الجزء من عملية النقل الذي حدث فيه هلاك البضاعة أو تلفها؛ وتحديد الشروط أو قواعد المسؤولية التي ينبغي تطبيقها، وكذلك الحدود المالية للمسؤولية؛ وادراج أحكام تستهدف منع الاستعمال التدليسي لسندات الشحن.

١٠ - وكان معروضا على اللجنة في دورتها الرابعة والثلاثين، المعقودة عام ٢٠٠١، تقرير من الأمين العام (A/CN.9/497) أُعد استجابة لطلب اللجنة.<sup>(٧)</sup>

١١ - تضمن ذلك التقرير تلخيصاً للآراء والاقتراحات التي انبثقت حتى ذلك الحين من المناقشات التي دارت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية. ولم تُعرض عليها تفاصيل الحلول التشريعية المحتملة، لأن اللجنة الفرعية كانت في ذلك الحين عاكفة على اعدادها. وكان الغرض من التقرير هو تمكين اللجنة من تقييم المضمون الرئيسي للحلول المحتملة ونطاقها والبت في الكيفية التي تود أن تباشر بها عملها. وشملت المسائل المذكورة في التقرير والتي سيتعين تناولها في الصك المرتقب ما يلي: نطاق انطباق الصك، وفترة مسؤولية الناقل، والتزامات الناقل، ومسؤولية الناقل، والتزامات الشاحن، ومستندات النقل، وأجرة النقل، وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وحق التحكم الذي تتمتع به الأطراف ذات المصلحة في البضاعة أثناء نقلها، واحالة الحقوق في البضائع، والطرف الذي له حق اقامة دعوى على الناقل، والحد الزمني لاقامة دعاوى على الناقل.

١٢ - جاء أيضا في التقرير أن المشاورات التي أجرتها الأمانة عملاً بالولاية التي أسندتها إليها اللجنة في عام ١٩٩٦ دلت على أنه قد يكون من المفيد بدء العمل على وضع صك دولي، ربما يكون له طابع معاهدة دولية، يحدّد عهد قانون نقل البضائع ويأخذ في الاعتبار آخر التطورات التكنولوجية، بما في ذلك التجارة الإلكترونية، ويزيل ما استبانتته اللجنة من صعوبات قانونية في مجال النقل البحري الدولي للبضائع. وأخذت اللجنة البحرية الدولية في

(7) المرجع ذاته، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرات ٣١٩ - ٣٤٥.

احراز تقدم جيد في دراسة الحلول التشريعية المحتملة، ومن المتوقع، بحلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١، اعداد نص أولي يتضمن مشاريع حلول محتملة لإدراجها مستقبلا في صك تشريعي، مع بدائل وتعليقات.

١٣- وبعد المناقشة، قررت اللجنة انشاء فريق عامل (يسمى "الفريق العامل المعني بقانون النقل") للنظر في المشروع. وذكر أنه من المتوقع أن تعد الأمانة للفريق العامل وثيقة عمل أولية تتضمن مشاريع حلول محتملة لإدراجها مستقبلا في صك تشريعي، مع بدائل وتعليقات، تقوم اللجنة البحرية الدولية باعداده حاليا.

١٤- أما فيما يتعلق بنطاق العمل، فقررت اللجنة، بعد بعض المناقشة، أن تتضمن ورقة العمل التي ستعرض على الفريق العامل مسائل المسؤولية. وقررت اللجنة أيضاً أن يتناول الفريق العامل أولياً عمليات النقل من الميناء إلى الميناء، غير أن الفريق العامل ستكون له الحرية في أن يدرس أيضاً مدى استصواب وجدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات، وأن يقدم إلى اللجنة، استناداً إلى نتائج تلك الدراسات، توصية بتوسيع ولاية الفريق العامل على نحو مناسب. وقيل إنه ينبغي الحرص على أن تؤخذ بعين الاعتبار أيضاً الحلول التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (فيينا، ١٩٩١). واتفق أيضاً على أن يجرى العمل في تعاون وثيق مع المنظمات الدولية - الحكومية المهتمة بالضالعة في أعمال تتعلق بقانون النقل (مثل الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا ولجان الأمم المتحدة الاقليمية الأخرى ومنظمة الدول الأمريكية) وكذلك المنظمات الدولية غير الحكومية.

١٥- ثم في الدورة الخامسة والثلاثين، المعقودة في حزيران/يونيه ٢٠٠٢ في نيويورك، كان معروضا على اللجنة تقرير الفريق العامل المعني بقانون النقل عن أعمال دورته التاسعة (١٥-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢)، التي بدأ فيها النظر في المشروع (A/CN.9/510)؛ حيث أجرى الفريق العامل، في تلك الدورة، استعراضاً أولياً لأحكام مشروع الصك الخاص بقانون النقل، الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). وكان معروضا أيضاً على الفريق العامل التعليقات التي أعدتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد، والتي استنسخت في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1. ولضيق الوقت لم يستكمل الفريق العامل النظر في مشروع الصك الذي تُرك لوضعه في صيغته النهائية في دورته العاشرة. ولاحظت اللجنة أنه طُلب إلى الأمانة إعداد أحكام منقحة لمشروع الصك استناداً إلى مداوات وقرارات الفريق

العامل (A/CN.9/510، الفقرة ٢١). وأعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي أنجزه الفريق العامل.<sup>(٨)</sup>

١٦- ولاحظت اللجنة أن الفريق العامل، وعيا منه بالتفويض الذي تلقاه من اللجنة<sup>(٩)</sup> (وبوجه خاص بأن اللجنة قررت أن يتناول الفريق العامل أوليا عمليات النقل من الميناء إلى الميناء على أن تكون له الحرية في أن يدرس أيضا مدى استصواب وجدوى تناول عمليات النقل من الباب إلى الباب أو جوانب معينة من تلك العمليات)، اعتمد الرأي القائل بأن من المستصوب أن يتناول أيضا في مناقشاته عمليات النقل من الباب إلى الباب، وأن يعالج تلك العمليات بإعداد نظام يكفل حل أي تعارض بين مشروع الصك والأحكام المنظمة للنقل البري في الحالات التي تتطلب فيها عمليات النقل، إضافة إلى النقل البحري، نقلا بالطرق في جزء أو أكثر من العملية (للاطلاع على مناقشات الفريق العامل بشأن نطاق مشروع الصك، انظر A/CN.9/510، الفقرات ٢٦-٣٢). وقد لوحظ أيضا أن الفريق العامل رأى أنه سيكون من المفيد له أن يواصل مناقشاته بشأن مشروع الصك في إطار افتراض العمل المؤقت بأنه سيغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب. وعلى ذلك طلب الفريق العامل إلى اللجنة الموافقة على ذلك النهج (A/CN.9/510، الفقرة ٣٢).

١٧- أما فيما يتعلق بنطاق مشروع الصك فقد أعرب عدد من الوفود عن تأييد قوي للافتراض المعتمد في العمل في أن مشروع الصك ينبغي أن يتسع ليشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب. حيث أشير إلى أن تحقيق اتساق النظام القانوني الذي يحكم النقل من الباب إلى الباب يعد ضرورة عملية، نظرا للعدد الكبير والمتزايد من الأوضاع العملية التي يتم فيها النقل (وخصوصا نقل البضائع في الحاويات) بعمود نقل من الباب إلى الباب. وبينما لم يُبدَ أي اعتراض على توسيع من هذا القبيل لنطاق مشروع الصك، كان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي للفريق العامل، لأجل مواصلة مداولاته، أن يلتمس مشاركة منظمات دولية، مثل الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، وغيرها من المنظمات الدولية المنخرطة في أعمال النقل البري. ودُعي الفريق العامل إلى النظر في أخطار توسيع نطاق القواعد التي تحكم النقل البحري ليشمل النقل البري، وإلى أن يأخذ في الحسبان، عند إعداد مشروع الصك، الاحتياجات الخاصة بالنقل البري. كذلك دعت اللجنة الدول الأعضاء والدول الممثلة بمراقبين إلى تعزيز وفودها التي تشارك في مداولات الفريق العامل بخبراء في النقل البري. كما دعت اللجنة الفريقين العاملين الثالث

(8) المرجع ذاته، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرة ٢٢٢.

(9) المرجع ذاته، الدورة السادسة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/56/17)، الفقرة ٣٤٥.

(قانون النقل) والرابع (التجارة الالكترونية) إلى تنسيق عملهما فيما يتعلق بمستندات النقل غير المادية. وبينما اتفق بشكل عام على أن مشروع الصك ينبغي أن يوفر آليات مناسبة لتجنب أن تعارض ممكن بين مشروع الصك والصكوك الأخرى المتعددة الأطراف (وخاصة الصكوك التي تتضمن قواعد ملزمة واجبة التطبيق على النقل البري)، أُعرب عن الرأي القائل بأن تجنب تعارض من هذا القبيل لن يكون كافياً لضمان مقبولية مشروع الصك على نطاق واسع ما لم تقرر الأحكام الموضوعية قواعد مقبولة للنقل البحري والنقل البري كليهما. ودُعي الفريق العامل إلى استكشاف امكانية أن يقدم مشروع الصك مجموعتين منفصلتين، يمكن مع ذلك العمل بأي منهما في كلا المجالين، من القواعد (التي قد يكون بعضها اختيارياً في طبيعته) للنقل البحري والنقل البري. وبعد المناقشة، وافقت اللجنة على افتراض العمل بأن مشروع الصك ينبغي أن يغطي عمليات النقل من الباب إلى الباب، رهناً بما ينتهي إليه المزيد من الدراسة لنطاق تطبيق مشروع الصك، بعد نظر الفريق العامل في الأحكام الموضوعية لمشروع الصك وتوصله إلى فهم أكثر اكتمالاً لأدائها في سياق النقل من الباب إلى الباب.<sup>(١٠)</sup>

١٨ - وقد عقد الفريق العامل الثالث (قانون النقل)، والمكوّن من جميع الدول الأعضاء في اللجنة دورته العاشرة في فيينا من ١٦ إلى ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢. وحضر الدورة ممثلو الدول الأعضاء في فريق العمل التالية أسماؤها: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اسبانيا، ايران (جمهورية-الاسلامية)، ايطاليا، البرازيل، تايلند، رومانيا، سنغافورة، السودان، السويد، الصين، غواتيمالا، فرنسا، الكاميرون، كندا، كولومبيا، كينيا، ليتوانيا، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية، النمسا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

١٩ - كذلك حضر الدورة مراقبون من الدول التالية: أستراليا، أوكرانيا، بيرو، تركيا، تونس، الجزائر، الجماهيرية العربية الليبية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، الدانمرك، سلوفاكيا، السنغال، سويسرا، غانا، الفلبين، فنلندا، الكويت، لبنان، النرويج، هولندا، اليمن، اليونان.

٢٠ - وحضر الدورة أيضاً مراقبون من المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: المنظمة البحرية الدولية (إيمو)، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)؛

(10) المرجع ذاته، الدورة السابعة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/57/17)، الفقرة ٢٢٤.

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: المفوضية الأوروبية، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (أوتيف)، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي؛

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية التي دعته اللجنة: مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو)، اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (سيت)، واللجنة البحرية الدولية (سمي)، والرابطة الأوروبية لطلبة القانون (إلسا)، والمعهد الايبيري الأمريكي للقانون البحري، والغرفة الدولية للشحن البحري، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا)، والمجموعة الدولية لرابطات الحماية والتعويض (بي آند آي)، والرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط.

٢١- انتخب الفريق العامل أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:

الرئيس: السيد رافائيل إيليسكاس (اسبانيا)

المقرر: السيد والتر دي سا ليتاو (البرازيل)

٢٢- كان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

(أ) جدول الأعمال المؤقت (A/CN.9/WG.III/WP.22)؛

(ب) مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21)؛

(ج) مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع: مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)؛

(د) اقتراح من كندا (A/CN.9/WG.III/WP.23).

٢٣- وقد اعتمد الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

١- انتخاب أعضاء المكتب.

٢- إقرار جدول الأعمال.

٣- اعداد مشروع صك بشأن قانون النقل.

٤- أعمال أخرى.

٥- اعتماد التقرير.

## ثانياً - المداولات والمقررات

٢٤- واصل الفريق العامل استعراض أحكام مشروع الصك الوارد في مرفق مذكرة الأمانة (A/CN.9/WG.III/WP.21). وترد مداولات الفريق العامل واستنتاجاته في القسم ثالثاً أدناه.

### ألف - المناقشة العامة

٢٥- تحضيراً للدورة الحالية للفريق العامل، قدمت حكومة كندا اقتراحاً (A/CN.9/WG.III/WP.23) يتعلق بنطاق مشروع الصك وهيكله. وفي ضوء المناقشات التي دارت في الدورة التاسعة للفريق العامل بشأن نطاق انطباق مشروع الصك على النقل من الباب إلى الباب أو من الميناء إلى الميناء، قُدمت الخيارات الثلاثة التالية: (١) مواصلة العمل على مشروع الصك الحالي، ولكن مع إضافة تحفظ من شأنه أن يمكّن الدول المتعاقدة من اتخاذ قرار بشأن تنفيذ أو عدم تنفيذ المادة ٤-٢-١ وما يتصل بها من قواعد تحكم نقل البضاعة الذي يسبق أو يلحق نقلها بجرا؛ أو (٢) مواصلة العمل على مشروع الصك الحالي، بما فيه المادة ٤-٢-١، ولكن مع إدراج عبارة "القانون الوطني" بعد عبارة "الاتفاقية الدولية" في المادة ٤-٢-١ (ب)؛ أو (٣) تنقيح مشروع الصك الحالي بحيث يشمل فصلاً مستقلاً عن كل من الأحكام العامة، ونقل البضائع عن طريق البحر (أي من الميناء إلى الميناء)، ونقل البضائع عن طريق البحر وبوسائط أخرى قبل النقل البحري أو بعده (أي من الباب إلى الباب)، والأحكام الختامية والتحفظات، بما في ذلك حكم بشأن تحفظات صريحة بشأن الفصل المتعلق بالنقل من الميناء إلى الميناء والفصل المتعلق بالنقل من الباب إلى الباب.

٢٦- وقد رحّب الفريق العامل بهذا الإسهام في المناقشة المتعلقة بنطاق انطباق مشروع الصك. ولكن جرى التساؤل عما إذا كان الآن هو الوقت المناسب لمناقشة الخيارات المقترحة بشأن هيكل الصك. وأعرب عن التأييد للرأي الذي مفاده أن إجراء مناقشة متعمقة بشأن نطاق الانطباق سيكون سابقاً لأوانه، وخصوصاً لأنه طُلب من الأمانة أن تعد ورقة أساسية عن هذا الموضوع لمناقشتها في دورة مقبلة يعقدها الفريق العامل. ورئي أنه على الرغم من أن إجراء مناقشة متعمقة بشأن المسألة أو اختيار أحد الخيارات قد يكون سابقاً لأوانه، فإنه ينبغي للخيارات المعروضة في الاقتراح الكندي، بالإضافة إلى خيارات أخرى محتملة، أن تشكل جزءاً من الورقة الأساسية المتعلقة بنطاق الانطباق والتي ستقدم في دورة مقبلة للفريق العامل.

٢٧- قرر الفريق العامل الشروع في مناقشة مسألة المسؤولية الواردة في الفصل ٦ من مشروع الصك، على أن يتبعها النظر في المسائل المتعلقة بفترة المسؤولية الواردة في

الفصل ٤. واتفق الفريق العامل على أن يناقش بصورة عامة المسائل المتعلقة بنطاق الانطباق أثناء بحثه في المسائل ذات الصلة بفترة المسؤولية المشمولة في الفصل ٤ (انظر الفقرة ١٢٣ أدناه).

٢٨- وفي تبادل أولي للآراء مع ممثلي المنظمات الدولية المعنية بالنقل بطريق البر، استمع الفريق العامل إلى تعليقات من ممثلي المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (أوتيف) واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (سيت) اللذين أعربا عن تأييدهما لإرساء قواعد عالمية تحكم النقل المتعدد الوسائط، شريطة أن تؤخذ في الاعتبار الواجب حالات النقل الوحيد الواسطة، كتلك المتعلقة بالنقل على الطرق وبواسطة السكك الحديدية وفي الممرات المائية الداخلية. وفي هذا السياق، أعرب عن الاهتمام بالخيار (٣) في الاقتراح الكندي (للاطلاع على مواصلة تبادل الآراء، انظر الفقرة ١٢٤ والمرفقين الأول والثاني، أدناه).

## باء- النظر في مشاريع المواد

### ١- مشروع المادة ٦ (مسؤولية الناقل)

٢٩- كان نص مشروع المادة ٦ بالصيغة التي ناقشها الفريق العامل كما يلي:

"٦-١ أساس المسؤولية

"٦-١-١ يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء فترة مسؤولية الناقل حسب تعريفها الوارد في المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه لم يرتكب هو ولا أي شخص مشار إليه في المادة ٦-٣-٢ (أ) خطأً تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر أو أسهم في حدوثه.

"٦-١-٢ [بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١-١، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر الناشئ أو الناجم عن:

"(أ) فعل أو إهمال أو تقصير من جانب ربان السفينة أو ملاحها أو مرشدها أو غيرهم من مستخدمي الناقل في قيادة السفينة أو إدارتها؛

"(ب) نشوب حريق على السفينة، ما لم يحدث بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل.]

"٦-١-٣ بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١-١، إذا أثبت الناقل أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان بسبب حدث من الأحداث التالية، يفترض في غياب ما يثبت العكس أن ما حدث لم يكن بسبب ارتكاب الناقل أو الطرف المنفذ خطأً تسبب في ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير أو أسهم في حدوثه:

١' [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والإرهاب، وأعمال الشغب، والاضطرابات الأهلية؛

٢' تقييدات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو قادة الهيئات العمومية أو الناس، أو العوائق التي يقيمونها [بما في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به]؛

٣' فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛

٤' الإضرابات، أو الإغلاق الإخضاعى للمنشآت، أو وقف العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛

٥' إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛

٦' حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أصيلة أو خلل أو عيب في البضاعة؛

٧' وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛

٨' وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها بالتدقيق حسب الأصول المرعية؛

٩' مناولة البضاعة أو تحميلها أو تستيفها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المتحكم أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛

١٠' ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ٥-٣ والمادة ٥-٥، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضحى بها؛

[١١' مخاطر البحار أو المياه الملاحية الأخرى وأخطارها وحوادثها؛]

"٦-١-٤ [إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه،

يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم إلا إذا أثبت أن جزءاً معيناً من الهلاك كان ناجماً عن حدث ليس مسؤولاً عنه.

"[إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل عندئذ:

"(أ) مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بقدر ما يثبت الطرف الذي يسعى إلى الحصول على تعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخر أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر يعتبر الناقل مسؤولاً عنه؛ و

"(ب) غير مسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بقدر ما يثبت الناقل أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر ليس الناقل مسؤولاً عنه.

وإذا لم يكن هناك دليل يمكن على أساسه تقرير التقسيم العام للمسؤولية، يكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن نصف الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم.

"٦-٢ حساب التعويض

"٦-٢-١ إذا كان الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، يُحسب التعويض الواجب دفعه بالرجوع إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم وفقاً لعقد النقل.

"٦-٢-٢ تثبت قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها السوقي إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا سعر سوقي.

"٦-٢-٣ في حال هلاك البضاعة أو تلفها، وباستثناء ما تنص عليه المادة ٦-٤، لا يكون الناقل مسؤولاً عن دفع أي تعويض يتجاوز ما هو منصوص عليه في المادتين ٦-٢-١ و٦-٢-٢.

"٦-٣ مسؤولية الأطراف المنفذة

"٦-٣-١ (أ) يتحمل الطرف المنفذ التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بموجب هذا الصك، ويحق له التمتع بما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات للناقل '١' أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ و'٢' في أي وقت آخر، طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتبة في عقد النقل.

"(ب) إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المفروضة على الناقل بموجب هذا الصك، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو فيما يتعلق بها، الحدود المفروضة بموجب المواد ٦-٤-٢ و ٦-٦-٤ و ٦-٧، لا يكون الطرف المنفذ ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق الطرف المنفذ صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.

"٦-٣-٢ (أ) رهنا بأحكام المادة ٦-٣-٣، يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال وإغفالات:

١، ' أي طرف منفذ؛ و

٢، ' أي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ووكلائه، الذي يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بموجب عقد النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلب الناقل أو تحت سيطرته، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الإغفالات. ولا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر مندرجا في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

"(ب) رهنا بأحكام المادة ٦-٣-٣، يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلائه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والإغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه ذلك الشخص مندرجا في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

"٦-٣-٣ إذا أقيمت دعوى ضد أي شخص، غير الناقل، مذكور في المادة ٦-٣-٢، يكون لذلك الشخص حق الاستفادة من الدفوع وتقييدات المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذا الصك إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته.

"٦-٣-٤ إذا كان هناك أكثر من شخص مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية، وعلى ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ٦-٤، و٦-٦ و٦-٧.

"٦-٣-٥ دون مساس بأحكام المادة ٦-٨، لا يجوز أن يتعدى إجمالي مسؤولية هؤلاء الأشخاص جميعا الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك. ٤-٦-٤ التأخر

"٦-٤-١ يحدث تأخر التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون أي فترة زمنية متفق عليها صراحة [أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة بعين الاعتبار].

"٦-٤-٢ إذا تسبب تأخر التسليم في خسارة غير ناتجة عن هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها، وبالتالي غير مشمولة بالمادة ٦-٢، يكون المبلغ الواجب دفعه كتعويض عن هذه الخسارة بمبلغ يعادل [...] أضعاف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة]. ولا يجوز أن يتجاوز المبلغ الإجمالي الواجب دفعه بمقتضى هذا الحكم والمادة ٦-٧-١ الحد الذي سيقرر بمقتضى المادة ٦-٧-١ فيما يتعلق بمجموع الخسارة في البضاعة المعنية.

"٦-٥ الانحراف

"(أ) لا يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو تأخر التسليم بسبب انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر، أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة.

"(ب) حيثما يشكل الانحراف في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني، إخلالا بالتزامات الناقل، لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذا الصك.

"٦-٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة

"٦-٦-١ لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا:

١' إذا اقتضت ذلك النقل القوانين أو القواعد أو اللوائح الإدارية المعمول بها، أو

٢٤ إذا نقلت البضاعة في حاويات أو فوقها على أسطح مهيأة خصيصا لنقل تلك الحاويات، أو

٣٤ في الحالات غير المشمولة بالفقرتين ١٤ و ٢٤ من هذه المادة، إذا كان النقل على سطح السفينة يتوافق مع عقد النقل أو يراعي العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو يتبع أعرافا أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية.

٢-٦-٦" إذا شحنت البضاعة وفقا للمادة ٦-٦-١ ١٤ و ٣٤، لا يكون الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها ولا عن تأخر تسليمها بسبب مخاطر خاصة ينطوي عليها نقلها على سطح السفينة. فإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة أو فوقه وفقا للمادة ٦-٦-١ ٢٤، يكون الناقل مسؤولا عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن تأخر تسليمها، بمقتضى شروط هذا الصك بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على سطح السفينة أو فوقه. وإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير الحالات المسموح بها بمقتضى المادة ٦-٦-١، يكون الناقل مسؤولا، بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا نجم ذلك حصرا عن نقلها على سطح السفينة.

٣-٦-٦" إذا شحنت البضاعة وفقا للمادة ٦-٦-١ ٣٤، وجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أن هناك بضاعة معينة منقولة على سطح السفينة. وإذا لم يذكر ذلك، وقع على الناقل عبء إثبات أن النقل على سطح السفينة يمثل للمادة ٦-٦-١ ٣٤. وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، لا يكون للناقل حق التذرع بذلك الحكم تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية.

٤-٦-٦" إذا كان الناقل بمقتضى المادة ٦-٦ ٦ مسؤولا عن هلاك أو تلف البضائع المنقولة على سطح السفينة أو عن تأخر تسليمها، تكون مسؤوليته محدودة بما هو منصوص عليه في المادتين ٦-٤ و ٦-٧؛ بيد أنه إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحد من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضائع نتج حصرا عن نقلها على سطح السفينة.

## "٦-٧ حدود المسؤولية

"٦-٧-١ رهنا بأحكام المادة ٦-٤-٢، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بما بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت، أيهما أكبر، إلا إذا كان الشاحن قد أعلن قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وأدرج ذلك في تفاصيل العقد [، أو إذا كان الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مبلغ حدّ المسؤولية المبين في هذه المادة].

"٦-٧-٢ عندما تنقل البضاعة في حاوية أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعدة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طرودا أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبرت البضاعة الموجودة في هذه الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.

"٦-٧-٣ تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي. ويتعين تحويل المبالغ المذكورة في هذه المادة إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة، التي هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.

## "٦-٨ سقوط الحق في الحد من المسؤولية

"لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة ٦-٣-٢ أن يحدوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد [٦-٤-٢ و] [٦-٦-٤ و] ٦-٧ من هذا الصك، [أو على النحو المذكور في عقد النقل،] إذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة، أو] هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بما قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية

بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف أو عن استهتار مع العلم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في هلاك أو تلف.

"٦-٩ ٩-٦ الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر

"٦-٩-١ يفترض أن الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يُقدم إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، إخطار بحدوث هلاك أو تلف في البضاعة أو خسارة أو ضرر متعلقين بها، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف أو في غضون ثلاثة أيام عمل بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم هذا الإخطار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤوليته.

"٦-٩-٢ لا يجب دفع تعويض بمقتضى المادة ٦-٤ ما لم يوجه إخطار بتلك الخسارة إلى الشخص الذي يجري تأكيد مسؤوليته في غضون ٢١ يوما متتاليا عقب تسليم البضاعة.

"٦-٩-٣ عندما يوجه الإخطار المشار إليه في هذا الفصل إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، يكون له نفس المفعول كما لو كان الإخطار قد وجه إلى الناقل، ويكون للإخطار الموجه إلى الناقل نفس مفعول الإخطار الموجه إلى الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة.

"٦-٩-٤ في حال وجود هلاك أو تلف فعلي أو متوجَّس، يجب على كل من طرفي المطالبة أو النزاع أن يقدم إلى الطرف الآخر كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن.

"٦-١٠ المطالبات غير التعاقدية

"تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا الصك، والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذا الصك، في أي دعوى تقام ضد الناقل أو الطرف المنفذ بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد نقل أو تلفها أو حدوث خسارة أو ضرر متعلق بها، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أو الحق المدني أو غير ذلك."

## (أ) الفقرة الفرعية ٦-١-١

٣٠- لوحظ أن مشروع المادة ٦ يشكل صلب القاعدة المتعلقة بمسؤولية الناقل وينبغي أن يُقرأ بالاقتران مع مشروعَي المادتين ٤ و ٥ (الوثيقتي الصلة أيضا بتعريف التزامات الناقل) ومشروع المادة ٧ من مشروع الصك (لأن مشروع المادة ٦ هو صورة عن الأحكام المتعلقة بالتزامات الشاحن). ولوحظ أيضا أن الفقرة ٦-١ تتضمن نوعين من الاستثناءات لمسؤولية الناقل على النحو المنصوص عليه في الفقرتين الفرعيتين ٦-١-٢ و ٦-١-٣. وجرى التوضيح بأنه إذا تصرف الناقل وفقا لالتزاماته بمقتضى مشروع المادة ٥، وذلك على سبيل المثال عن طريق توخي الحرص الواجب المطلوب بمقتضى مشروع المادة ٥-٤، فإن ذلك لا يعني بالضرورة أن الناقل لم يرتكب أي خطأ منصوص عليه في مشروع المادة ٦-١. غير أنه إذا أحل الناقل بالتزاماته المنصوص عليها بمقتضى مشروع المادة ٥-٢-١ أو المادة ٥-٤ مثلا، فإن ذلك سيشكل عندئذ خطأ ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات أنه لم يقع أي خطأ (إذا كان في المستطاع تقديم دعوى وجيهة ظاهريا).

٣١- وأعرب عن التأييد لمضمون الفقرة الفرعية ٦-١-١ واشترط وقوع المسؤولية المستندة إلى الخطأ على عاتق الناقل، أي أن الناقل يكون مسؤولا إن لم يُثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم يكن ناتجا عن خطأ ارتكبه هو أو أي شخص أشير إليه في الفقرة الفرعية ٦-٣-٢ (أ). ورئي أن الفقرة الفرعية ٦-١-١ أقرب في مضمونها إلى النهج المتخذ في المادة الرابعة-٢ (ف) من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي منها إلى النهج المتخذ في المادة ٥-١ من قواعد هامبورغ التي تشترط أن يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير مشترطة لتجنب الحادث وتبعاته. بيد أنه وجه بعض الانتقاد بأن الإشارة إلى فترة مسؤولية الناقل المحددة في المادة ٤ من شأنها أن تتيح المجال للناقل لكي يحدّ من مسؤوليته بقدر كبير. وأعرب عن بعض القلق من السبب الذي من أجله اعتُبر أن من الضروري الخروج عن الصيغة المستخدمة في قواعد هامبورغ. وقُدّم اقتراح بأن يجري تبسيط أساس المسؤولية عن طريق إلغاء معيار الحرص الواجب واستبداله بالمسؤولية المنبثقة عن استخدام السفينة بحد ذاته. ورئي أن السبب في الاختلاف في النص عن كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ هو توخي التحسين وتوفير يقين أكبر (مثل كون مسؤولية الناقل تستند إلى خطأ مفترض، وهي مسألة تتطلب التوضيح عن طريق الفهم المشترك الذي اعتمده واضعو قواعد هامبورغ). وأعرب عن رأي معاكس مؤداه أن الجمع بين صيغتين مختلفتين من كل من قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ قد يزيد من عدم اليقين إذ إن من غير الواضح كيف سيفسر الحكم.

٣٢- وذكر أنه بينما اعتمد معيار أعلى من المسؤولية في الصكوك التي تتناول وسائط نقل أخرى (مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي على الطرق "كوتيف")، لن يكون معيار أعلى مقبولاً في السياق البحري. وفي هذا الشأن، أعرب عن التأييد لخصائص إضافية على مشروع المادة ٦-١ كمشروع المادة ٥ الذي ينص على التزامات الناقل الإيجابية. ولوحظ أنه إذا كان مشروع الصك سينطبق على أساس النقل من الباب إلى الباب فلن يكون هناك من مفر من حدوث نزاع مع اتفاقيتي النقل البري الوحيد الواسطة (مثل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي على الطرق والاتفاقية المتعلقة بعقد النقل البري الدولي للبضائع) بالنظر إلى أن كلا منهما تفرض معياراً عالياً من المسؤولية على الناقل. بيد أنه رئي أنه يمكن التقليل من هذه النزاعات عن طريق اعتماد صيغة ملائمة في مشروع المادة ٦-٤ وكذلك الصيغة اللغوية المستخدمة فيما يتعلق بالناقل المنفذ. وبصورة أعم، أعرب عن شكوك فيما إذا كانت قواعد مسؤولية التقصير المنطبقة في سياق النقل من الباب إلى الباب ينبغي أن تستند إلى المعيار البحري الأدنى بدلاً من الاعتماد على المعيار الأشد الذي يحكم النقل البري.

٣٣- وردا على سؤال بشأن العلاقة بين مشاريع المواد ٥-٢ و ٥-٤ و ٦-١-١، لوحظ إذا أثبت الناقل أن الحادث الذي سبب الخسارة أو الضرر أو التأخر أو أسهم في ذلك لا يشكل إخلالاً بالتزاماته. بمقتضى مشروع المادتين ٥-٢ و ٤-٢، فسوف يُفترض أن ذلك ليس تقصيراً.

٣٤- وأعرب عن تأييد قوي لمضمون الفقرة الفرعية ٦-١-١. وبعد المناقشة طلب الفريق العامل إلى الأمانة إعداد مشروع منقح يضع في الاعتبار الواجب الآراء المعرب عنها والاقتراحات المقدمة وكذلك الحاجة إلى الاتساق بين مختلف الصيغ اللغوية.

#### (ب) الفقرة الفرعية ٦-١-٢

٣٥- استُذكر أن الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) تنصان على أول استثناءين من الاستثناءات التقليدية لمسؤولية الناقل، على النحو المنصوص عليه في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. واستُذكر أيضاً أنه كانت هناك معارضة كبيرة لاستبقاء أي منهما. أما فيما يتعلق بالفقرة (أ)، فأشير إلى وجود تأييد ضئيل لعنصر "الإدارة" الذي من شأنه، ببساطة، أن يخلق نزاعات بالنسبة للفرق بين إدارة السفينة وواجبات الناقل العادية فيما يخص العناية بالبضائع ونقلها. وأشار أيضاً إلى أن استثناءات مماثلة لمسؤولية الناقل استناداً إلى الخطأ في الملاحاة ترد في الصيغة الأصلية لاتفاقية وارسو وأنها كانت قد حذفت من نظام المسؤولية الذي يحكم نقل البضائع جواً منذ عام ١٩٥٥ مما يعكس التقدم التقني في تقنيات الملاحاة.

ورئي على نطاق واسع أن حذف ذلك الاستثناء من النظام الدولي الذي يحكم نقل البضائع عن طريق البحر سوف يشكل خطوة هامة نحو تحديث واتساق قانون النقل الدولي. وجرى التأكيد على أن خطوة كهذه قد تكون ضرورية في سياق إرساء قواعد دولية للنقل من الباب إلى الباب.

٣٦- وأعرب عدد من الوفود عن رأي مفاده أنه ينبغي الاحتفاظ بالاستثناء العام المستند إلى الخطأ في الملاحاة لأنه، إذا حذف، سيحدث تغيير كبير في الوضع القائم المتعلق بتوزيع أخطار النقل البحري بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع المحمولة، مما يُرجح أن يكون له تأثير اقتصادي في ممارسة التأمين. وأبدي رأي ذو صلة مؤداه أنه ربما كان لا مفر من الاستغناء عن الاستثناء العام المستند إلى الخطأ في الملاحاة وأنه ينبغي الإبقاء على الفقرة الفرعية (أ) بين قوسين معقوفين بانتظار اتخاذ قرار نهائي في مرحلة لاحقة بشأن ما يشار إليه بأنه "مجموعة المسؤولية" (أي الجوانب المختلفة لنظام المسؤولية المنطبق على مختلف الأطراف ذات الصلة). غير أنه، بعد المناقشة، قرر الفريق العامل حذف الفقرة الفرعية (أ).

٣٧- وأما فيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ب)، فقد أعرب عن آراء شديدة لحذف الاستثناء التقليدي المستند إلى نشوب حريق على السفينة. وأشار إلى أن الاستثناء، بصيغته الحالية التي تتماشى مع قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي، سيلقي عبء إثبات شديدا جدا على عاتق الشاحن، إذ انه سيكون من المستحيل، في معظم الحالات العملية، أن يثبت الشاحن أن الحريق حدث بسبب خطأ أو تقصير تبعي من جانب الناقل. أما فيما يتعلق بالحاجة إلى تغطية الحالة التي تكون فيها البضاعة نفسها قد تسببت بالحريق، فقد رئي أن المسألة قد تكون عولجت بصورة كافية في سياق الفقرة الفرعية ٦-١-٣-٦، ("أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب سمة أصيلة أو خلل أو عيب في البضاعة"). بيد أنه أعرب أيضا عن رأي مفاده أن هناك حاجة إلى إجراء المزيد من المشاورات مع أوساط الصناعة بغية تقييم تأثير حذف ذلك الاستثناء على التوازن العام للمسؤوليات في مشروع الصك. وأيد عدة وفود أيضا استبقاء الفقرة الفرعية (ب) بصيغتها. وبعد المناقشة، لم يتوصل الفريق العامل إلى توافق في الآراء بشأن حذف الفقرة الفرعية (ب) وقرر الإبقاء عليها بين قوسين معقوفين رهنا بمواصلة مناقشتها في مرحلة لاحقة.

### (ج) الفقرة الفرعية ٦-١-٣

٣٨- انخرط الفريق العامل في مناقشة عامة للفقرة الفرعية ٦-١-٣ دون الدخول في استعراض لكل عنصر من العناصر المدرجة في الفقرات الفرعية ١، إلى ١١، لأن من

المتوخى استئناف النظر في هذه العناصر بعد إجراء المزيد من النقاش حول الطرائق التي سيعالج بها مشروع الصك مسائل النقل من الباب إلى الباب. وأشار إلى أن الفقرة الفرعية ٦-١-٣ مستندة إلى المادة ٤-٢ من قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي التي تعدّد الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها بوجه عام إذا كان هلاكها أو تلفها ناجماً عن أحداث خارجة عن سيطرة الناقل. وأشار أيضاً إلى أن الفقرة الفرعية ٦-١-٣ ليست صيغة معدلة فحسب، بل موسعة قليلاً من المخاطر المستثناة في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي، وخصوصاً من خلال إدراج استثناءات ناشئة عن ظروف تخضع لسيطرة الناقل.

٣٩- وشكك عدد من الوفود في الحاجة إلى إدراج قائمة من هذا القبيل في مشروع الصك، وذلك نظراً للمبدأ العام المحسّد في الفقرة الفرعية ٦-١-١ الذي تستند مسؤولية الناقل بموجبه إلى الخطأ. وقيل إن بيانا من هذا القبيل لا يمكن أن يقدم قائمة حصرية بالأحداث التي يمكن أن تقع أثناء النقل ويحتمل أن تقلل من مسؤولية الناقل. وأوضح أن النصوص التي على غرار قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية لا تتضمن قائمة كهذه وأنه من الأفضل الإشارة إلى إبراء الناقل من المسؤولية في الحالات المنطوية على قوة القاهرة أو ظروف أخرى محتومة أو ذات طابع يتعذر معه التنبؤ بها، أو ضرر ناجم عن عيب أصلي في البضاعة، أو خطأ من الشاحن أو المرسل إليه. ولكن الرأي السائد ذهب إلى أنه على الرغم من أن هذه القائمة قد لا تكون ضرورية في بعض النظم القانونية فينبغي الاحتفاظ بها نظراً للدور المفيد الذي يمكن أن تؤديه في العديد من النظم القانونية في الحفاظ على مجموعة السوابق القضائية القائمة. وأوضح أن الحذف الكامل لهذا البيان قد يفهمه القضاة غير المتمرسين في قانون النقل البحري على أنه إشارة إلى اتجاه النية نحو تغيير القانون. وقيل إنه وإن كانت هذه القائمة غير ضرورية في بعض البلدان فهي مفيدة في أخرى ولا تضر البلدان التي لا تحتاج إليها. وأوضح أيضاً أن النهج المتخذ في مجموعة من القواعد الالزامية، كتلك الواردة في مشروع الصك، لا يمكنه أن يعوّل على استقلال الأطراف بقدر تعويله على هذا الاستقلال في قواعد تعاقدية، كقواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية.

٤٠- أما فيما يتعلق بتنظيم هذه القائمة، فُقَدّم اقتراح يدعو إلى ترشيدها بتقسيمها إلى فئة تشمل الحالات التي ينشأ فيها الإبراء من أحداث تخضع لسيطرة الناقل وفئة تشمل الأحداث الخارجة عن سيطرته. وفي هذا السياق، أبدى عدد من الوفود شكوكاً خطيرة فيما إذا كان ينبغي أن تؤدي الظروف الخاضعة لسيطرة الناقل إلى إبرائه. ودعا اقتراح آخر إلى صياغة الفقرة الفرعية ٦-١-٣ في شكل قائمة توضيحية وليس في شكل حكم فرضي.

٤١ - وأما فيما يتعلق بالأسلوب الذي قد يتبعه الناقل في اجتناب المسؤولية، فقد أوضح أن الأخطار المستثناة بموجب الفقرة الفرعية ٦-١-٣ تبدو وكأنها قرائن فحسب لا كإبراء كما هي الحال في المادة ٤ (ط) من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي. واستمع الفريق العامل إلى آراء متضاربة فيما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بالأخطار المستثناة كعناصر إبراء من المسؤولية أم إيرادها كقرائن فحسب. وقيل في تأييد اعتماد نهج القرائن إن ثمة أهدانا معينة تتميز بها الحالات التي لا يكون فيها الناقل على خطأ؛ ومن المنطقي أن يراح عبء الإثبات عن كاهل الناقل إذا أقام الدليل على وقوع حدث من هذا القبيل. ولكن رغبة في الحفاظ على نهج الإبراء التقليدي، أوضح أنه ليس كل الأخطار المدرجة في الفقرة الفرعية المذكورة يمكن تفسيره على أنه ينطبق فقط إذا لم يكن الناقل مهملاً في مواجهة الخطر المستثنى. وعلى سبيل المثال، يمكن تعريف الحوادث المحتومة وحوادث البحر على أنها حوادث تقع دون إهمال من الناقل في الظروف التي لم يكن من المعقول فيها توقع هذه الأحداث والتأهب لها. وليس من السهل تعريف هذه الأحداث من أجل نظام قائم على "القرائن" دون الإشارة إلى غياب الخطأ. وقد يلزم وضع تعاريف جديدة تقتصر على الإشارة إلى الأحداث الخارجية الخطيرة التي يمكن أن تترتب عليها قرينة (تفنيد) لعدم المسؤولية. وقد تؤدي هذه العملية إلى فقدان السوابق القضائية القائمة في بعض النظم القانونية. وقد أدرج هذان النوعان من الأحداث ضمن معقوفتين لأنهما لن يكونا مناسبين في نظام قائم على القرائن ويبدو من المرجح أن يتسنى بسهولة معالجة الحالات التي قد تجتذب أياً منهما في القاعدة الأساسية الواردة في الفقرة الفرعية ٦-١-١. وأرجأ الفريق العامل البت نهائياً فيما إذا كانت الظروف المدرجة في الفقرة الفرعية ٦-١-٣ ستعالج عن طريق القرائن أم عن طريق الإبراء الصريح إلى أن يكون قد انتهى من استعراض محتويات الفقرات الفرعية ١٤، إلى ١١، واحدة واحدة ونظر بمزيد من التفصيل في نص الحكم بأكمله. وفي معرض هذه المناقشة، أوضح أنه لما كان الإبراء مرهوناً بإقامة الدليل على خطأ الناقل فقد يكون الفارق بين نهج القرائن ونهج الإبراء محدوداً جداً في التطبيق العملي.

٤٢ - وأعرب عن القلق من أن مطلع الفقرة الفرعية ٦-١-٣، بصيغته الراهنة، لا يعالج بقدر كاف الحالات التي يثبت فيها الناقل حدثاً مدرجاً في القائمة ضمن الفقرة الفرعية ٦-٣-١، بل إن هناك أيضاً مؤشراً يدل على أن السفينة ربما لم تكن صالحة للبحار. وحينذاك يقع فعلاً على الشاحن في السفينة عبء إثبات عدم جدارتها للبحار. وأعرب عن الاعتقاد بأن ذلك لا يتسق مع الفقرة الفرعية ٦-١-١، واقترح أنه قد يكون من الأفضل الاستعاضة عن عبارة "كان بسبب حدث من الأحداث التالية" بعبارة "كان بسبب حدث

من الأحداث التالية دون غيرها". واقترح أيضا حذف عبارة "أو أسهم". وحظي هذان الاقتراحان بالاهتمام.

٤٣- وعلى الرغم من عدم تناول فرادى الفقرات الفرعية '١' إلى '١١' بالمناقشة، فقد استمع الفريق العامل إلى اقتراحات وشواغل مختلفة بشأن ذينك الحكمين. ومن حيث الصياغة، رئي أنه قد يلزم إذا تقرر الاحتفاظ بحالة نشوب حريق على السفينة، المنصوص عليها في الفقرة الفرعية ٦-١-٢، أن تنقل إلى الفقرة الفرعية ٦-١-٣. وفيما يتعلق بجوهر هذا الحكم، دعا أحد الاقتراحات إلى حذف الإشارة إلى تقييدات الحجر الصحي. ودعا اقتراح آخر، نظرا لحذف الفقرة الفرعية ٦-١-٢ (أ)، إلى إدراج عنصر جديد في الفقرة الفرعية ٦-١-٣ يستند إلى الدلالة الملاحية الاجبارية. ولئن أعرب عن بعض التأييد لإبراء الناقل من المسؤولية عندما يكون قد أجبر على استخدام دلالة ملاحية يمكن ألا تكون غير متمتعة بالكفاءة، فقد ساد الرأي بأن الاعتماد على الدلالة الملاحية لا ينبغي أن يعفي الناقل من مسؤوليته لأنه ينبغي اعتبار الدليل الملاحي (الربان أو المرشد) مساعدا للناقل. وعلى الرغم من أن الناقل قد يتعرض فعلا للدلالة الملاحية الاجبارية أو لقاعدة أخرى تفرضها سلطات الموانئ، فيما يتعلق مثلا بالتحميل أو الانزال الالزامي للبضائع، فلن يكون من الانصاف جعل الشاحن يتحمل عبء الآثار المترتبة على هذه الالتزامات، لأن الناقل وليس الشاحن هو المشترك الفعلي ويحتفظ بسيطرة جزئية في هذه المواقف. وأوضح أن إبراء الناقل وإنشاء حق في الرجوع ضد المرشد أو ضد أي جهة أخرى توفر خدمات للناقل (ذكرت خدمات تكسير الجليد) سيخرج على نحو غير مناسب عن الممارسة المرعية ويعرقل دون داع الترتيبات التعاقدية بين الناقل والجهات التي توفر له الخدمات. وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل عدم إنشاء أي استثناء إضافي بموجب الفقرة الفرعية ٦-١-٣ في المرحلة الراهنة، على أساس أن القاعدة العامة المعبر عنها في الفقرة الفرعية ٦-١-١ تعالج بقدر كاف الحالات غير المعالجة صراحة في الفقرة الفرعية ٦-١-٣.

٤٤- واتساقا مع الرأي القائل بأن الأحداث الخاضعة لسيطرة الناقل لا ينبغي أن يترتب عليها الإبراء، أعرب عن شواغل بشأن مدى مناسبة إدراج الفقرتين الفرعيتين '٩' و'١٠' ولوحظ أن من الممكن إعادة فتح باب مناقشة هاتين المسألتين في سياق مناقشة مفصلة للفقرات الفرعية '١' إلى '١١'.

٤٥- وطلب إلى الأمانة أن تأخذ الاقتراحات والآراء والشواغل المبينة أعلاه بعين الاعتبار عند إعداد مشروع لهذا الحكم في المستقبل.

## (د) الفقرة الفرعية ٦-١-٤

٤٦- تضمن مشروع الفقرة الفرعية ٦-١-٤ المعروض على الفريق العامل نصين بديلين فيما يتعلق بالأسباب المترامنة للهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم. وينص البديل الأول على أنه عندما يكون الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجما عن حدثين ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن حدث واحد من هذين الحدثين، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الخسارة إلا إذا أثبت أنها نجمت عن حدث لا يكون هو مسؤولاً عنه. وينص البديل الثاني على أنه عندما يكون الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجما عن حدثين ولم يكن الناقل مسؤولاً إلا عن حدث واحد منهما، يتقاسم الناقل والطرف الطالب للتعويض عن الخسارة عبء اثبات سبب الخسارة. ويتضمن البديل الثاني أيضاً حكماً رجوعياً بغية شمول الحالة النادرة التي لا يوجد فيها دليل كاف عن طريق النص على أن الطرفين، في هذه الظروف، يتقاسمان الخسارة بالتساوي.

٤٧- وناقش الفريق العامل نص البديلين من حيث المضمون والشكل مركزاً على المداخلات المتعلقة بالسياسات التشريعية العامة.

٤٨- وبينما أعرب عن آراء عديدة مؤداها أن كلا من البديلين مقبول وأن الفروق القائمة بين البديلين غير ذات أهمية، جرى الاعراب عن تأييد قوي للبديل الأول المنصوص عليه في الفقرة الفرعية ٦-١-٤. ولوحظ أن البديل الأول واضح ودقيق جدا ويتوخى القاء المسؤولية الكاملة على عاتق الناقل، بينما يترك المجال مفتوحاً أمام الناقل ليثبت أنه ليس مسؤولاً عن الحدث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم.

٤٩- بيد أن معارضة قوية أبدت أيضاً للبديل الأول. ووصفت المشكلة الملموسة في البديل الأول بأنها خطيرة جدا. فبينما وضع هذا البديل على غرار المادة ٥-٧ من قواعد هامبورغ، رئي أنه لن يكون ساري المفعول بنفس الشكل بسبب افتراض عدم وجود خطأ من جانب الناقل في المادة ٦-١-٣ من مشروع الصك، مما يمكن أن يؤدي إلى عدم اليقين بشأن التفاعل بين مشروعى المادتين ٥ و ٦.

٥٠- وأشار إلى أن البديل الثاني يعالج على نحو أفضل الحالة التي يؤدي فيها تزامن الأسباب إلى الخسارة، ولكن الناقل لا يكون مسؤولاً إلا عن سبب واحد من تلك الأسباب. مثال ذلك أنه إذا كانت الخسارة ناجمة عن كل من التحزيم غير الكافي والمناولة غير الصحيحة للبضائع، يلقي البديل الأول على الناقل العبء الكامل لاثبات توزيع الخسارة على السببين. وفي خلاف ذلك، يلقي البديل الثاني على الطرفين عبء اثبات الأسباب.

٥١- ذكر كذلك أن البديل الثاني هو المفضل، نظراً إلى أن الفريق العامل قرر حذف الخطأ في قيادة السفينة (الملاحية) من قائمة اعفاءات الناقل في الفقرة الفرعية ٦-١-٢ (أ).

وفي معظم حالات الخسارة، يجري تقديم الحجج بأن الخطأ في قيادة السفينة يسهم في الخسارة، الأمر الذي يكون من الصعب على الناقل أن يدحضه. وبمقتضى البديل الثاني، إذا جرى الزعم بوجود خطأ في قيادة السفينة فإن صاحب البضاعة المشحونة يتحمل عبء اثبات أن ذلك الخطأ هو السبب ومقدار ذلك الخطأ، حيث يكون من المستحيل توزيع السبب يجري تقاسم الخسارة بالتساوي. وهكذا فإن صلب البديل الثاني هو تقاسم عبء الاثبات.

٥٢ - غير أنه رئي أن البديل الثاني مبسّط في معالجته للحالة التي لا يمكن فيها تقديم أي دليل بشأن التقسيم العام للمسؤولية ويكون الناقل مسؤولاً عن نصف الخسارة. وأعرب عن القلق من أن القاعدة الأساسية المتعلقة بعبء الاثبات قد سبق النص عليها في الفقرات الفرعية ١-١-٦ و ٢-١-٦ و ٣-١-٦ وأنه يبدو أن البديل الثاني في الفقرة الفرعية ٤-١-٦ يعكس هذا النظام. وأبدي رأي يفيد بأنه لا يوجد أي مثيل للبديل الثاني بكليته في أي نظام دولي أو وطني قائم بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، وأنه سيغير على نحو جوهري توزيع المخاطر على الناقل وأصحاب المصلحة في البضاعة المشحونة. وبينما سلّم الذين اقترحوا البديل الثاني بأن هذا النص ينقل عبء الاثبات إلى مصلحة الناقل، ذُكر أن هذا الخيار سياساتي ومناسب بصفة خاصة في ضوء التخلي عن الدفع بالخطأ في قيادة السفينة.

٥٣ - وأثيرت في الفريق العامل مسألة الالتزامات المفترطة بالاقتران مع مناقشة الفقرة الفرعية ٤-١-٦. وقدّم مثال على الحالة التي تكون فيها الأسباب المشتركة للخسارة تتمثل في عيب أصلي في البضاعة وفي عدم جدارة السفينة بالإبحار. ورئي أنه إلى أن يتضح ما إذا كان الالتزام المتعلق بجدارة السفينة بالإبحار الوارد في المادة ٥-٤ من مشروع الصك التزاما مفترطاً، فلن يكون من الممكن توزيع الأسباب التي تنجم عنها الخسارة. وأعرب عن آراء مخالفة تفيد بأنه ينبغي الاحتفاظ بالفقرة الفرعية ٤-١-٦ بغية تجنّب مبدأ الالتزامات المفترطة وهو مبدأ غير موجود في العديد من النظم القانونية. وذهب رأي آخر إلى أن من الأمور التي هي موضع تساؤل هو ما إذا كانت الفقرة الفرعية ٤-١-٦ قد ألغت مبدأ الالتزامات المفترطة أم لا. فإذا كانت الحالة كذلك، فإنه ينبغي أن توضّح الفقرة الفرعية ٤-١-٦ ذلك الموقف، وذلك على سبيل المثال بالبدء بعبارة "دون الإخلال بمشروع المادة ٥-١-٤".

٥٤ - وبينما تساءلت بعض الوفود عما إذا كان من الضروري توخي نص خاص بشأن مسألة تقاسم المسؤولية أو السبب المساهم، رئي على نطاق واسع أن تقسيم المسؤولية هو مسألة هامة ينبغي تناولها في مشروع الصك. وجرى التأكيد على أن معظم اتفاقيات النقل تتضمن شرطاً كهذا يحكم توزيع المسؤولية حيثما يكون سبب الخسارة مجموعة من

الأسباب. ولوحظ أيضا أن القواعد الراهنة التي تتناول الأسباب المتزامنة تؤدي إلى القاء عبء ثقيل جدا على الناقل لكي يثبت أن جزءا من الهلاك سببه حدث لم يكن الناقل مسؤولا عنه. وبينما لم يكن في المستطاع التوصل إلى حلول وسط لتخفيف عبء الإثبات الثقيل هذا، بدا أن هذه المسألة جاهزة للتوحيد. بيد أنه رئي أن كلا البديلين، بالصيغة التي وردا بها في الفقرة الفرعية ٦-١-٤، صارمين إلى حد ما في معالجتهما لهذه المسألة.

٥٥- ولوحظت صعوبات صياغية أخرى في البديلين المعروضين في الفقرة الفرعية ٦-١-٤. وكان هناك التباس بشأن الطبيعة الغامضة لتعبير "الحدث" وبشأن ما إذا كان المقصود أن يقتصر على "السبب" وما إذا كان سيقصر على قائمة الافتراضات الواردة في الفقرة الفرعية ٦-١-٣. ورئي أن من الضروري اجراء المزيد من الدراسة بشأن مسألة تقسيم المسؤولية الناتجة عن مجموعة من أسباب الخسارة.

٥٦- وقد لقي البديل الأول من الفقرة الفرعية ٦-١-٤ أقوى تأييد في الفريق العامل، وأُخذ قرار بالابقاء على البديل الأول في مشروع الصك بغية مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة. غير أن الفريق العامل قرر الاحتفاظ بالبديل الثاني كملحوظة أو في التعليقات على مشروع النص، لاتاحة المجال لمواصلة النظر في ذلك البديل في مرحلة لاحقة.

#### (هـ) الفقرة ٦-٢

٥٧- أُشير إلى أن الفقرة ٦-٢ تحدد نطاق ومقدار التعويض الواجب دفعه، وإلى أن التأخير يعالج على حدة في اطار الفقرة ٦-٤. وأشير أيضا إلى أن الحكم قد صيغ بقصد توضيح أن التلفيات يجب أن تحسب على أساس "قيمة الوصول" باعتبارها قيمة البضاعة في مكان التسليم. وأشير إلى أن هذا النهج أسلوب معترف به على نطاق واسع لحساب التعويض ومستخدم في سياق التأمين البحري. وذكر، ردا على ذلك، أن التعويض يحسب، على الأقل في نظام قضائي واحد، على أساس قيمة البضاعة في المكان الذي تسلمها فيه الناقل وأن لبعض النظم القضائية لوائح ملزمة تتضمن رد مقدار النولون والتكاليف المتكبدة أثناء النقل كجزء من التعويض الواجب دفعه. واقترح أخذ هذه الاختلافات في الحسبان وخاصة إذا كان لمشروع الصك أن يطبق على أساس النقل من الباب إلى الباب. واتفق عموما على أنه إذا كان مشروع الصك ينطبق على النقل من الباب إلى الباب، فسيكون من الضروري تحديد ما إذا كانت الرسوم الجمركية والتكاليف ذات الصلة تدخل أم لا تدخل في التعويض الواجب الدفع. وقيل ان التكاليف المتصلة بالجمارك لا تندرج، عامة، في بعض النظم القضائية في تقدير قيمة البضاعة. ورغم اختلاف النهج بشأن الوقت الذي ينبغي أن

تحسب فيه قيمة البضاعة، اتفق الفريق العامل على أن من المهم أن يدرج في مشروع الصك حكم معياري لحساب التعويض.

٥٨- وطرح سؤال عما اذا كان يقصد بالفقرة ٦-٢ استبعاد جميع الخسائر التي لا يمكن التحقق منها في التقييم العادي للبضاعة كما هو محدد في الفقرة ٦-٢ كالخسائر التبعية مثلاً. فأشير إلى أن تحديد ما اذا كان ينبغي ادخال أو عدم ادخال الخسائر التبعية في حساب التعويض أمر يتوقف على مقصد الطرفين. وقيل رداً على ذلك ان ما تقصده اللجنة البحرية الدولية في اعداد المشروع هو محاكاة قواعد لاهاي-فيسبي.

٥٩- وكان شاغل آخر جرى الاعراب عنه هو أنه بينما يبدو أن الفقرة ٦-٢ تحدد حداً أقصى مطلقاً لمقدار الأضرار الممكن استردادها، فإنها لا تتضمن الاشرط الوارد في قواعد لاهاي - فيسبي الذي يسمح للشاحن باعلان قيمة البضاعة في سند الشحن. وجرى الاعراب عن تأييد للرأي القائل بأن حساب التعويض ينبغي أن يضع في الاعتبار مقصد الطرفين حسبما يُعبّر عنه في عقد النقل.

٦٠- وأشير إلى أنه جرى تناول الفقرة ٦-٢ في معزل عن حدود المسؤولية حسبما حددت في مشروع الفقرة ٦-٧، في حين أن المادة الرابعة - ٥ من قواعد لاهاي-فيسبي تتناول هاتين المسألتين معاً. وقيل انه ليس ثمة سبب محدد لهذا الفصل وأنه يمكن اعداد مشروع جديد يربط بين الفقرتين ٦-٢ و ٦-٧. وأعرب في هذا الصدد عن شاغل بشأن التفاعل بين الفقرتين ٦-٢ و ٦-٧، وخاصة بالنظر إلى أنه يبدو أن مقصد الفقرة الأخيرة هو تقييد مقدار التعويض واستبعاد الأضرار التبعية.

٦١- وأبدي اقتراح بأن تتضمن الفقرة ٦-٢ احالة ترفاقية إلى مشروع المادة ٤، الذي يتناول فترة المسؤولية شاملة مكان التسليم. وقيل ان طريقة حساب التعويض ربما تحتاج إلى اعادة نظر اذا كان مشروع الصك يُطبّق على أساس النقل من الباب إلى الباب.

٦٢- وقدم اقتراح بايلاء اعتباراً لتنقيح الفقرة ٦-٢ لكي تغطي الخسائر أو الأضرار الأخرى غير ما يتعلق بالبضائع، باعتبار أنها تشكل حالة يمكن أن تنشأ اذا ما طُبّق النص على أساس النقل من الباب إلى الباب. وقُدّم اقتراح أيضاً بأنه بغية تحقيق توازن في الصياغة فينبغي صياغة أحكام مقابلة بشأن الأضرار بالنسبة إلى مسؤولية الشاحن. واتفق الفريق العامل على أن الفقرة ٦-٢ يجوز أن تنقح لتأخذ في الحسبان الشواغل المحددة المعرب عنها، وخاصة إذا كان مشروع الصك يُطبّق على النقل من الباب إلى الباب.

## (و) الفقرة ٦-٣

٦٣- أشير إلى أن الفقرة ٦-٣ تعترف بأن الناقل المتعاقد قد لا يؤدي عقد النقل كليا أو حتى جزئيا بنفسه. فهذا الحكم إذن يعترف بالمسؤولية ويلقيها على "الأطراف المنفذة"، أي الأطراف التي قامت بتنفيذ عقد النقل كليا أو جزئيا. كما أشير إلى أنه في حين أن الناقل المتعاقد مسؤول طوال عقد النقل، فإن على الطرف المنفذ مسؤولية أضييق نطاقا تتحدد بالوقت الذي تكون فيه البضائع في عهده أو بمشاركته فعلا في أداء نشاط يندرج في عقد النقل. ورغم الاعراب عن رأي يدعو إلى ارجاء النظر في هذه الفقرة إلى أن يُحدّد نطاق مشروع الصك، فإنه اتفق على فائدة المناقشة الأولية له حتى وإن كانت الفقرة ستحتاج إلى أن تنقح حالما يتم تحديد نطاق مشروع الصك. وقد رئي على نطاق واسع أن هذه الفقرة مفيدة حيث تعترف بواقع وجود أطراف منفذة وتحمي بذلك الشاحن وتحمي أيضا الطرف المنفذ، إذ تحدد مسؤوليته وفقا للمعيار الموضح في الفقرة الفرعية ٦-٣-١ (أ).

٦٤- وأعرب عن شاغل بأن شمول الأطراف المنفذة هي قاعدة مستجدة تنشئ حقا مباشرة في اتخاذ اجراء ضد طرف ليست لمصالح الشحنة علاقة تعاقدية معه. ودُعي بقوة إلى تجنب هذا التجديد حيث ينطوي على امكانات حدوث مشاكل عملية خطيرة. وجرى الاعراب عن عدم الموافقة على ما جاء في الفقرة ٩٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 من أن الطرف المنفذ ليس مسؤولا عن الضرر المدني. وقيل في هذا الصدد، ان مسؤولية الطرف المنفذ عن الضرر المدني مسألة يحكمها القانون الوطني الذي لا يمتد إليه هذا الصك. وقيل أيضا انه ليس واضحا ما هي الظروف التي يمكن فيها القاء المسؤولية على الطرف المنفذ. وذكر أنه حتى وإن كان يبدو أن من اللازم تحديد وقوع الخسارة أو الضرر أثناء مسؤولية الطرف المنفذ (أي أن تكون الخسارة أو التلف قد حدث أثناء وجود البضاعة في عهده الطرف المنفذ)، فليس من الواضح قط كيفية معالجة عبء الإثبات في هذه الشأن. وأشير إلى أن حلا من الحلول لذلك يمكن أن يشترط قيام الطرف المنفذ بإثبات أن الخسارة أو التلف حدث في وقت لم تكن فيه البضاعة في عهده. كذلك أشير إلى أن الفقرة الفرعية ٦-٣-٤، بينما تقرر مسؤوليات مشتركة ومنفصلة، لا تبين كيفية البت في قضايا الرجوع فيما بين الأطراف. وقيل ان ذلك شديد الالتباس بالنظر إلى أنه ليست هناك بالضرورة علاقة تعاقدية بين الأطراف المعنية. ولهذه الأسباب، أشير إلى أن الفقرة ٦-٣ وتعريف "الطرف المنفذ" في مشروع المادة ١ ينبغي حذفهما، وإلا فينبغي توضيح تعريف ذلك الطرف لضمان قصرها على الطرف المنفذ "ماديا". وأعرب عن التأييد لقصر نطاق الفقرة ٦-٣ على الأطراف المنفذة "ماديا". وفي هذا الصدد، اقترح حذف عبارة "أو يتعهد بأداء" من الفقرة

الفرعية ٦-٣-٢ (أ) '٢'. بيد أنه أعرب عن تأييد قوي لاستبقاء الفقرة ٦-٣ على أساس أنهما تشكل حكما لا غنى عنه. واتفق على استبقاء الفقرة ٦-٣ رهنا بإجراء تنقيح للنص يأخذ في الحسبان الشواغل المعرب عنها، وبالنظر فيما إذا كان من الضروري إجراء تغييرات أخرى إذا كان مشروع الصك سينطبق في النهاية على النقل من الباب إلى الباب.

#### (ج) الفقرة ٦-٤

٦٥- استمع الفريق العامل إلى رأي مفاده أنه مع أن الحكم المتعلق بالتأخر هو حكم مستحدث، على الأقل بالمقارنة مع نص قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي، إلا أنه جرى تناوله في قواعد هامبورغ وفي عدد من صكوك النقل ذات الطابع التعاقدية؛ مثل قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)/غرفة التجارة الدولية وسند شحن الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. ورئي أنه سيكون من المناسب تناول هذه المسألة في مشروع الصك. وعلى الرغم من الاعتراف بأن الوقت ليس حاسما في مجال النقل البحري كما هو في أشكال أخرى من النقل، فقد جرى الاعتراف بأنه، حالما يتم الاتفاق على الوقت في سياق النقل البحري، ينبغي إخضاع أي مخالفة للتنظيم لما فيه مصلحة الاتساق بدلا من تركها للقانون الوطني كما هي الحال بمقتضى قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. وتأييدا لإدراج حكم بشأن التأخر قيل إن الوقت أصبح أكثر أهمية وخصوصا فيما يتعلق بالرحلات البحرية القصيرة. وأعرب عن رأي مخالف مفاده أن الوقت ليس بأهمية العوامل الأخرى في سياق النقل البحري وأنه ينبغي أن لا يكون التأخر سببا للإحلال بالعقد كما هو متوخى في الفقرة ٦-٤.

٦٦- وساد رأي مؤداه أن الحكم المتعلق بالتأخر ينبغي أن يُشمل في مشروع الصك. وفيما يتعلق بمضمون الفقرة ٢ لوحظ أن الحكم يشتمل على جزأين، فيعترف الأول بأن التأخر مسألة تترك للاتفاق بشأنها بين الطرفين وينص الثاني (الوارد بين معقوفين) على قاعدة التقصير في حال عدم وجود اتفاق. وذكر أن الجزء الأول من الحكم يوفر الوضوح إذ يسمح للطرفين بزيادة المبالغ المحددة، وهو خيار يمكن أن ينعكس أيضا على قيمة أجرة النقل. وقد أعرب عن التأييد للجزء الأول من الفقرة الفرعية ٦-٤-١ وللإعتراف على نطاق واسع بأن مسألة التأخر ومدة النقل هي مسألة تجارية يمكن أن تخضع لاتفاقات بين الطرفين. وأعرب عن بعض التأييد للرأي القائل ان المسألة المتعلقة بكيفية معالجة التأخر ينبغي أن تترك للطرفين وحدهما. وعلى هذا الأساس اقترح حذف الجزء الثاني من الفقرة الفرعية ٦-٤-١.

٦٧- وأعرب عن معارضة إضافية للجزء الثاني من الفقرة الفرعية ٦-٤-١ التي تعترف بتقدير المحاكم في تحديد التأخر إذا لم يجر التسليم في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص وتسمح بتقديم الأدلة مع أخذ توقعات التجارة العادية والاتصالات بعين الاعتبار. وذكّر أن الجزء الثاني مُبهم إلى حد كبير في اشارته إلى المعقولة في تقرير ما إذا كان هناك تأخر، كما أنه لا يخدم غرضاً مفيداً في مجال النقل الحديث. وذكّر أيضاً أنه، نظراً إلى أن الدفع بوجود خطأ في قيادة السفينة قد حذف من مشروع الصك (انظر الفقرة ٣٦ أعلاه)، فإن حكماً عاماً بشأن التأخر، على النحو الوارد في الجزء الثاني من الفقرة ٦-٤، سيفرض عبثاً ثقيلًا جداً على الناقل. وردا على ذلك، قيل انه حيث ينجم التأخر عن أسباب خارجة عن سيطرة الناقل، كوجود جليد سميك أو عواصف، يبقى الناقل يتمتع بالحماية التي توفرها الفقرة الفرعية ٦-١-١. وساد في الفريق العامل رأي مفاده أنه ينبغي الإبقاء على نص على غرار الجزء الثاني من الفقرة الفرعية ٦-٤-٢ إذ ان حذف مثل هذا الحكم سيؤدي إلى صيغة صارمة جداً للقاعدة المتعلقة بالتأخر. وفي هذا الصدد، أشير إلى أن الاتفاقيات الدولية المعنية بقانون النقل تشتمل كلها تقريباً على قواعد بشأن المسؤولية عن التأخر. وساد على نطاق واسع رأي مفاده أن الصيغة الحالية متوازنة لأن الإشارة إلى التوقع "المعقول" من جانب الناقل الحريص توفر للشاحنين مستوى كاف من الحماية. بيد أنه رئي أن تعبير "المعقول" قد يتطلب المزيد من الشرح وأنه ينبغي إعادة النظر في الجزء الثاني من الفقرة الفرعية حالما تسوى مسألة نطاق مشروع الصك.

٦٨- ولوحظ أن هناك جانباً واحداً لم يُشمل في الفقرة ٦-٤ ٤ ولكن جرى تناوله في عدد من الاتفاقيات الأخرى وهو الافتراض القانوني بأن البضائع المتأخرة يمكن أن تعامل كبضائع هالكة بعد فترة معينة من التأخر. وقد أعرب عن بعض التأييد لادراج حكم يرسى هذا الافتراض القانوني في مشروع الصك. وأعرب عن معارضة شديدة لادراج شرط كهذا ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية حيث لا يتوفر الاختيار للناقلين في أكثر الأحيان. وبعد المناقشة التي أثيرت فيها شواغل قوية بشأن ادراج هذا الحكم، اتفق على أن هذا الموضوع جدير بمواصلة النظر فيه مع أخذ احتياجات وممارسات الصناعة في الاعتبار.

٦٩- وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية ٦-٤-٢، لوحظ أن هذا الحكم يتناول المبالغ الواجبة الدفع عن الخسائر الناتجة عن التأخر ولكنه لا يتناول التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها. وذكّر أنه لما كانت قيمة البضائع غير ذات صلة إلا لحساب التعويض عن التلف أو الهلاك، فإنه ينبغي أن يجري تحديد المسؤولية في حالة التأخر بالإشارة إلى قيمة أجرة الشحن. وقد أعرب عن آراء متباينة بشأن الحد الذي ينبغي تطبيقه بمقتضى هذا الحكم والذي يتراوح بين

قيمة أجرة الشحن الواجبة الدفع والقيمة التي تعادل أربعة أضعاف أجرة النقل الواجبة الدفع عن البضاعة المتأخرة. وأعرب أيضا عن رأي مؤداه أنه ينبغي ترك هذه المسألة للقانون الوطني. وأعرب عن رأي آخر مؤداه أنه أيا كان المبلغ المتفق عليه فيما يتعلق بمحد المسؤولية فإنه ينبغي أن يكون الزاميا بغية تفادي المخاطرة في استخدام الشروط المعيارية لجعل حد مسؤولية الناقل أدنى من المبلغ المحدد في الفقرة الفرعية ٦-٤-٢. وقيل انه ينبغي للفريق العامل أن ينظر أيضا في كيفية إعمال هذا الحكم عندما يقترن بالحد الاجمالي للمسؤولية الوارد في الفقرة ٦-٧. وتقررت العودة إلى مناقشة الحدود حالما تتم تسوية الأحكام المتعلقة بالمسؤولية وبنطاق مشروع الصك.

٧٠- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على استبقاء نص الفقرة ٦-٤ بصيغته الحالية بغية مواصلة مناقشته في مرحلة لاحقة.

### (ح) الفقرة ٦-٥

٧١- جرى التوضيح بأن الفقرة ٥-٦ المتعلقة بالانحراف قد أدرجت في مشروع الصك بغية تحديث هذا المجال في القانون البحري. ففي القانون البحري التقليدي، يعتبر الانحراف إخلالا بالعقد مما يستتبع إمكان خسارة الناقل لجميع المنافع التي يجنيها عادة من النظام القانوني الساري المفعول. والقصد من الفقرة ٥-٦ هو تجسيد سياسة يمكن بموجبها تسويق الانحرافات التي تتم في محاولة لإنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر، أو التي تتم لأسباب وجيهة. والقصد من الفقرة ٥-٦ (ب) هو لمواءمة القواعد المتعلقة بالانحراف في البلدان التي يعتبر فيها القانون الوطني الانحراف إخلالا بالعقد، وإخضاع تلك الأحكام الداخلية لصيغة في اطار أحكام مشروع الصك. واستذكر، بالاضافة إلى ذلك، أن مشروع الصك يشتمل في الفقرة ٦-٨ على أحكام بشأن سقوط الحق في الحد من المسؤولية والإخلال الجوهري للعقد.

٧٢- وقد أعرب عن تأييد قوي لإدراج حكم بشأن الانحراف في مشروع الصك. وأشار إلى أن الانحراف الذي يجريه الناقل لإنقاذ الممتلكات في عرض البحر يختلف عن الانحراف لإنقاذ الأرواح، وأنه ينبغي لذلك تحميل الناقل المسؤولية عن التأخر عندما يكون الانحراف لإنقاذ الممتلكات، وخصوصا عندما يكون ذلك الانحراف لإنقاذ الممتلكات متفقا عليه مقابل ثمن. بيد أنه لوحظ أيضا أنه كثيرا ما يكون من الصعب التمييز بين الحالات التي تتم فيها الانحرافات لإنقاذ الأرواح والحالات التي تتم فيها الانحرافات لإنقاذ الممتلكات. واقترح أن يشمل نص مشروع المادة صيغة تفيد بأنه عندما يجري انقاذ البضائع نتيجة للانحراف ويجري

تلقي تعويض نتيجة للانحراف، فإنه يمكن استخدام ذلك التعويض كتعويض عن الخسارة التي سببها التأخر الناتج عن ذلك. وعلى سبيل الصياغة وعلى الرغم من أنه يجري النظر في الفقرة ٥-٦ بصورة عامة فقط، فقد يكون من الضروري إعادة النظر في الترجمة لضمان ترجمة تعبير "الانحراف" ("deviation") بتعبير "desvio" بالاسبانية و "déroutement" بالفرنسية.

٧٣- واقترح اضافة عبارة "أذن به الشاحن أو انحراف" بعد عبارة "... التسليم بسبب انحراف" في الفقرة الفرعية ٥-٦ (أ). وبالإضافة إلى ذلك، أعرب عن القلق من معنى عبارة "أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وحيية" الواردة في نهاية الفقرة الفرعية ٥-٦ (أ)، وجرت التوصية بتوضيح هذه العبارة أو حذفها لعدم وجود تفسير موحد لهذا التعبير في جميع البلدان. بيد أنه ذُكر أيضاً أنه قد يكون من الصعب التنبؤ بالظروف الدقيقة لكل انحراف وأن الصيغة الدقيقة يمكن أن تحدّ من هذا الحكم بشكل لا مبرر له. وذكر أنه كثيراً ما توجد شروط مستفيضة بشأن التغييرات في مسار السفينة في سندات الشحن، كما أثرت مسألة ما إذا كان من الممكن بالتالي للأطراف المتعاقدة أن تحدد في عقودها ما تقصده بعبارة "الانحراف لأسباب وحيية". وأوضح بأن مفهوم "الانحراف لأسباب وحيية" هو مفهوم يرد في القانون العام وقائم منذ بعض الوقت دون أن يسبب مشاكل عديدة في التفسير وبأن الانحراف يعني الخروج عن الاتفاق التعاقدي بدلا من شرط متفق عليه. واستمع الفريق العامل أيضا إلى ما مفاده أن الانحراف لإنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر هو مبدأ من مبادئ القانون الدولي العام فيما يتعلق بتقديم المساعدة عندما تتعرض سفينة أخرى للخطر وأنه لا يقصد منه أن يشمل الحالات التي تكون فيها السفينة نفسها معرضة للخطر.

٧٤- ورئي أن الفقرة الفرعية ٥-٦ (ب) غير ضرورية نتيجة لقانون المعاهدات الدولي وأنه ينبغي حذفها. غير أن الفقرة الفرعية ٥-٦ (ب) حظيت بتأييد واسع النطاق وجرى الترحيب بها بصورة عامة باعتبارها تأكيدا لسيادة القانون الدولي في مقابل القانون الوطني بشأن هذا الموضوع.

٧٥- وقرر الفريق العامل الإبقاء على الفقرة ٥-٦ بكاملها وطلب إلى الأمانة أن تضع الاقتراحات والآراء والشواغل المذكورة أعلاه في الاعتبار عندما تعد مشروعاً مقبلاً لهذا الحكم.

#### (ط) الفقرة ٦-٦

٧٦- استمع الفريق العامل إلى ما مفاده أن الفقرة ٦-٦ قد أُدرجت في مشروع الصك لكي تشمل الحالة التي تكون فيها البضاعة موضوعة على سطح السفينة مما يجعلها تتعرض

لمخاطر وأخطار أكبر مما تتعرض له عندما تكون موضوعة في عنابر السفينة. ولوحظ أيضا أن وضع البضاعة على سطح السفينة دون اتفاق مسبق يمكن، في بعض الولايات القضائية، أن يعتبر إخلالا جوهريا بالعقد أو شبه انحراف. وعلاوة على ذلك، لا يمكن على نحو معقول نقل بعض أنواع البضاعة إلا على سطح السفينة، بينما أصبح النقل على سطح السفينة فيما يتعلق بأنواع أخرى من البضاعة هو القاعدة. وردا على سؤال بشأن معنى البضائع المنقولة "فوق" حاويات، أوضح بأن القصد من الحكم هو تجسيد إمكان استخدام حاويات مسطحة، وفقا لما هو مبين في الفقرة ٤-١ في فصل التعريفات من مشروع الصك.

٧٧- ولوحظ أن الفقرة الفرعية ٦-٦-١ توفر ثلاث حالات يمكن فيها نقل البضاعة على سطح السفينة وهي: عندما يقتضي ذلك قانون عام أو قانون اداري أو لوائح تنظيمية؛ أو عندما تنقل البضاعة في حاويات أو فوقها على أسطح مهيأة خصيصا لنقل تلك الحاويات؛ أو عندما يكون النقل وفقا لعقد النقل أو يراعي العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة. وأوضح بأن الفقرة الفرعية ٦-٦-٢ تنص على أنه إذا شحنت البضاعة على سطح السفينة وفقا للفقرة الفرعية ٦-٦-١، لا يُحمّل الناقل المسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر يتصل بالتحديد بالمخاطر الزائدة الناتجة عن نقل البضاعة على السطح. وبالإضافة إلى ذلك، أوضح بأن الفقرة الفرعية ٦-٦-٣ تشير إلى أن وضع البضاعة على سطح السفينة قد لا يكون في مصلحة الناقلين فحسب بل يكون أيضا في مصلحة طرفي عقد البيع، الأمر الذي ينبغي أن يُذكر بوضوح في المستندات المتعلقة بالعقد. ولوحظ أيضا أن الفقرة الفرعية ٦-٦-٤ تبين الآثار المتعلقة بالهلاك أو التلف اللذين يلحقان بالبضاعة المنقولة على سطح السفينة.

٧٨- وأوضح بأن زهاء ٦٥ في المائة من سعة السفينة من الحاويات تكون على السطح؛ إذ ان من المهم، لأسباب عملية، أن تكون لدى ناقلي الحاويات المرونة العملية في تقرير المكان الذي تحمل فيه الحاويات. غير أنه ذكر، في هذا الخصوص، أنه في حال عدم وجود أية تعليمات، لا يكون تقرير نقل البضاعة على سطح السفينة أو في عنابرها عائدا برمته إلى تقدير الناقل، نظرا إلى الالتزامات الأخرى مثل الالتزام بممارسة الحرس الضروري فيما يتعلق بالبضاعة. بمقتضى الفقرة الفرعية ٥-٢-١.

٧٩- وحظيت الفقرة ٦-٦ بتأييد قوي من حيث هيكلها ومضمونها. وجرى الترحيب بهذا الحكم باعتباره توزيعا مناسباً للمسؤوليات عملا بالحرية التي يوفرها نظام التعاقد، مع التحذير بأن بعض الشروط يحتاج إلى توضيح وبأن مشروع المادة، بصيغتها الحالية، طويلة ومعقدة بشكل مبالغ. وطرح سؤال عما اذا لم يكن من الممكن، في حالة السفن المهيأة

خصيصا لنقل الحاويات كما هو مبين في الفقرة الفرعية ٦-٦-١ '١'، أن يكون هناك، في بعض الحالات، اتفاق بين الشاحن والناقل بشأن ما اذا كان ينبغي أن يكون النقل على سطح السفينة أو في عنابرها. وأوضح بأن وجود سفن مهيأة خصيصا ليس شيئا مستحدثا وبأن المبدأ الوارد في الفقرة الفرعية ٦-٦-١ '٢' يقصد منه اتاحة المرونة للناقل في اختيار ما اذا كان سينقل البضاعة على سطح السفينة أو في عنابرها. وأعرب عن شواغل ازاء التغييرات التي أدخلت على نظام عبء الاثبات والتي يمكن أن تسببها الفقرة الفرعية ٦-٦-٢ إذ أنه يتوجب على الناقل أن يثبت الاستثناء بمقتضى الفقرة الفرعية ٦-٦-١ أو أن التلف لم ينجم حصرا عن نقل البضاعة على سطح السفينة. وردا على ذلك، أوضح بأنه عملا بالفقرة الفرعية ٦-٦-٢ يكون الناقل، اذا نقلت البضاعة على سطح السفينة بطريقة لا مسوّغ لها، مسؤولا عن أي خسارة تعزى إلى النقل على سطح السفينة، بصرف النظر عما اذا كان الناقل يتحمل الخطأ المسبب للتلف الفعلي أم لا- أي فرض المسؤولية الصارمة. وأيدي رأي مفاده أن الاشارة إلى "اذا لم يذكر ذلك" الواردة في الجملة الثانية من الفقرة الفرعية ٦-٦-٣ تشترط على الناقل أن يثبت أن البضاعة شحنت وفقا للفقرة الفرعية ٦-٦-١ '٣'. وطلب توضيح اضافي عن الأمر الذي يتعلق به عبء الاثبات المترتب على أعمال الفقرة الفرعية ٦-٦-٣. وردا على ذلك، لوحظ أن عبء الاثبات الوارد في الفقرة الفرعية ٦-٦-٣ لا يتعلق بالتلف بل بالامثال للعقد المتعلق بالنقل على سطح السفينة. وبالإضافة إلى ذلك، رئي أن عبارة "نجم ذلك حصرا عن نقلها على سطح السفينة" الواردة في الجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية ٦-٦-٢ غير دقيقة لأن من النادر أن يكون هناك سبب واحد فقط للتلف أو الهلاك. وقد يكون العلاج الممكن لذلك هو استخدام تعبير "فقط" الوارد في المادة ٩-٣ من قواعد هامبورغ أو، بدلا من ذلك، وضع تعبير "حصرا" بين معقوفين. وطرح سؤال عما اذا كان ينبغي الاشارة أيضا إلى الحاويات في الفقرة الفرعية ٦-٦-٤. واقترح بأن تكون حدود المسؤولية في مشروع الصك الزامية وغير خاضعة لأي استثناء، غير أنه ذكر أن الفقرة الفرعية ٦-٦-٤ لا تسمح بكسر حد المسؤولية الا اذا كان هناك اخلال متعمد بالعقد فيما يتعلق بالمكان الذي تنقل فيه البضاعة.

٨٠- وقرر الفريق العامل أن يحتفظ بهيكل ومضمون الفقرة ٦-٦ بغية مواصلة مناقشتها في مرحلة لاحقة.

## (ي) الفقرة ٦-٧

٨١- أشير كمقدمة، إلى أن الفقرة ٦-٧ مشتقة من المادتين ٦ و ٢٦ من قواعد هامبورغ والمادة ٤-٥ من قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. وجرى التعبير عن التأييد العام للمبادئ التي تستند إليها الفقرة ٦-٧. واتفق عموماً على أنه سيكون من غير المناسب إدراج أي مبلغ لحدود المسؤولية في مشروع الصك في هذه المرحلة. كما أشير إلى الحاجة إلى إجراء المزيد من المناقشات بشأن هذه النقطة، خصوصاً إذا أريد لمشروع الصك أن يحكم النقل من الباب إلى الباب، وذلك بالنظر إلى الاختلاف بين مبالغ الحدود المطبقة على مختلف وسائل النقل والتي قد تتراوح، على سبيل المثال، بين ٢ من وحدات من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد في النقل البحري و ١٧ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الواحد في النقل الجوي (بالنسبة إلى الحدود القائمة على الوزن).

٨٢- وطُرح اقتراح مفاده أنه سيكون من المناسب تضمين مشروع الصك مادة تنص على إجراءات تعديل معجلة من أجل تعديل مبالغ حدود المسؤولية تكون، على سبيل المثال، على غرار المادة ٨ من بروتوكول ١٩٩٦ الملحق باتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية. وقد حظي الاقتراح بالاهتمام. غير أنه أفيد بأن مستوى الحدود التي اتفق في نهاية الأمر على إدراجها في الفقرة الفرعية ٦-٧-١ سيكون له أثره على تأييد إجراءات التعديل المعجلة.

٨٣- كما طُرح اقتراح آخر هو أنه، تماشياً مع الاقتراح الذي طُرح أثناء حلقة العمل حول نظم المسؤولية عن البضائع المشحونة التي نظمتها لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في كانون الثاني/يناير ٢٠٠١ فإنه سيكون من المستصوب، بالنسبة للوكالة الراعية، أن تقوم، قبل النظر في الحدود المالية الجديدة وكجزء من الأعمال التحضيرية لعقد مؤتمر دبلوماسي، بالتفويض بإجراء دراسة مستقلة عن التغيرات في القيمة النقدية، نظراً لأن الحدود مثبتة في قواعد لاهاي-فيسي. وقد جرى التعبير عن بعض التأييد لهذا الاقتراح. غير أنه جرى، في هذا السياق، التعبير عن رأي مفاده أنه بالنظر إلى الازدياد في مستوى استخدام الحاويات فإن متوسط قيمة البضاعة المنقولة في الحاويات ظلت مستقرة نسبياً على مرّ السنين. واستُرعى الانتباه إلى إمكانية إدخال مبلغ حدّي للحاوية الواحدة كبديل عن حد العبوة الواحدة.

٨٤- وأشير إلى أن الجزء الأخير من الفقرة الفرعية ٦-٧-١ قد وُضع بين معقوفتين لأنه لم يتقرر بعد ما إذا كان ينبغي لأي من الأحكام الإلزامية المتعلقة بحدود المسؤولية أن يكون إلزامياً "بالنسبة لجهة واحدة أو لجهتين"، أي ما إذا كان ينبغي أن يسمح لأي من الطرفين

بزيادة مسؤولياته. وقد تمثل الرأي الذي جرى التعبير عنه على نطاق واسع في أنه ينبغي استبقاء النص الموضوع بين معقوفتين.

٨٥- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل استبقاء النص الكامل للفقرة ٦-٧ في مشروع الصك تمهيدا لمواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة.

### (ك) الفقرة ٦-٨

٨٦- أشير، كمقدمة، إلى أن الفقرة ٦-٨ تماثل بشكل وثيق نموذج المادة ٨ (١) من قواعد هامبورغ والفقرة ٤-٥ (هـ) من المادة الرابعة من قواعد لاهاي-فيسي. أما الحكم الذي يتناول كسر الحد الإجمالي فهو من النوع الذي يشترط حدوث خطأ شخصي من جانب الناقل ولكنه لا يتوقع النتائج المترتبة على سوء التصرف المتعمد أو السلوك المستهتر من جانب وكيل الناقل أو أحد مستخدميها. وستقتضي الحاجة إلى إثبات الخطأ الشخصي أن يجري التدليل على شكل من أشكال التقصير الإداري في الشركة الناقلة. وجرى التعبير عن رأي مفاده أن عدم وجود حكم بشأن سوء التصرف المتعمد أو السلوك المستهتر من جانب وكيل الناقل أو أحد مستخدميها أمر غير مقبول. كما لوحظ أن مشروع الصك، بصيغته الحالية، قد يشجع المرسل إليه على أن يقاضي صاحب السفينة أو أي وكيل آخر للناقل، بصورة مباشرة، عندما يكون ذلك الوكيل قد تصرف باستهتار، لأن مسؤولية الوكيل لا تخضع للحدود. وعلاوة على ذلك، فقد أفيد بأن النظام الذي تتوخاه الفقرة ٦-٨ قد يثير صعوبات جمة في سياق النقل من الباب إلى الباب نظرا لأنه مستوحى عادة من قانون النقل البحري ولكنه لا يجسد النهج السائد في القانون المنطبق على وسائل النقل الأخرى.

٨٧- وطُرح سؤال بشأن التفاعل بين الفقرة الفرعية ٦-٦-٤ والفقرة ٦-٨ واحتمال كون هذين الحكمين فائضين عن الحاجة. وكرّد على ذلك، جرى التوضيح بأن الفقرة ٦-٨ ترسي المعيار العام الذي يحكم فقدان الحق في تحديد المسؤولية (أي السلوك المستهتر أو المتعمد للناقل)، في حين أن الفقرة الفرعية ٦-٦-٤ تنص، كقاعدة محددة، على أنه في حالة الإخلال بالاتفاق على نقل البضاعة في عنابر السفينة فسيُعتبر أن الناقل تصرف بشكل مستهتر. وبالتالي فإن القصد من الفقرة الفرعية ٦-٦-٤ هو تجنيب الشاحن الالتزام بإثبات استهتار الناقل في ظروف محددة معينة. واتفق عموما على أن هذين الحكمين يخدمان أغراضا مختلفة وأههما غير فائضين عن الحاجة.

٨٨- أما فيما يتعلق بالسياسة العامة التي ينبغي أن يستند إليها فقدان الحق في تحديد المسؤولية في مشروع الصك، فقد جرى التعبير عن رأي مفاده أنه ينبغي جعل القواعد

المتعلقة بحدود المسؤولية غير قابلة للخرق، أو تكاد تكون كذلك، من أجل ضمان الاتساق واليقين في تفسير القواعد. وفي حين سيقت أمثلة عن صكوك دولية نفذت في إطارها هذه السياسة، فقد أشير إلى أن هذه الصكوك تعتمد على حدود مبالغ كبيرة نسبياً. كما أشير إلى أن حدود المسؤولية غير القابلة للخرق في بلدان معينة، تعتبر غير دستورية، بينما قد يتجاهلها القضاء في بلدان أخرى بموجب المبدأ العام للإلحاح الأساسي.

٨٩- وقد رأى الفريق العامل، على وجه العموم، أن جوهر الفقرة ٦-٨ مقبول، ولكن عدداً كبيراً من تلك الوفود التي شاركت في المناقشة يرون أنه ينبغي مواصلة النظر في إمكانية إضافة حكم يتناول الخطأ المتعمد الذي يرتكبه أحد مستخدمي الناقل أو أحد وكلائه. وجرى التحذير من الاعتماد على مفهوم السلوك المستهتر، الذي قد يفسر بصورة متباينة في ولايات قضائية مختلفة وقد يشجع بالتالي على بعثرة المناقشة. ولذلك اقترح مواصلة النظر في إمكانية استخدام مفهوم السلوك "المتعمد" بدلاً من السلوك "المستهتر". وقد أثبتت نقطة أخرى في أنه ينبغي المزيد من التمحيص للعلاقة بين قابلية حدود المسؤولية للخرق والمسؤولية المجتمعة والمنفردة المنشأة في الفقرة الفرعية ٦-٣-٤.

٩٠- وقد اقترح الاستعاضة عن عبارة "فعل أو إغفال [شخصي]" بعبارة "فعل أو إغفال"، وذلك لأسباب تتصل بالاتساق مع اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل المسافرين وحقائبهم عن طريق البحر. وأشير أيضاً إلى أن هذا الاقتراح هو مسألة صياغية.

٩١- أما بخصوص العبارات الموضوعية بين معقوفتين، فقد لوحظ أن الفريق العامل سيحتاج إلى النظر، في مرحلة لاحقة، فيما إذا كان ينبغي لحدود المسؤولية أن تكون قابلة للكسر في حالات التأخير.

٩٢- وبعد المناقشة، أحاط الفريق العامل علماً بالتعليقات والاقتراحات المطروحة وقرر الإبقاء على نص الفقرة ٦-٨ في مشروع الصك تمهيداً لمواصلة مناقشته في مرحلة لاحقة.

#### (ل) الفقرة ٦-٩

٩٣- لاحظ الفريق العامل أن لهذا الحكم أهمية عملية إذ يعترف بأن مطالبة بالتعويض في دعوى بالمسؤولية تبدأ، بالضرورة، باثبات أن التلف حدث بينما كانت البضاعة في عهدة الناقل. وهكذا يشترط اثبات أن الشحنة سلمت وبها تلف، وإلا تمتع الناقل بافتراض تسليمه البضاعة سليمة. وتنص المادة على أنه يمكن اثبات ذلك بأن يقوم المرسل إليه بالإخطار بمثل هذا الهلاك أو التلف، أو بتفقد مشترك للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف

المنفذ الذي توجه المطالبة ضده. وبدون هذا الإخطار أو التفقد المشترك، يفترض أن الناقل سلم البضاعة وفقا لوصفها في العقد. وأثيرت نقطة في أنه بمقتضى الصياغة الحالية لن يكون معمولا بالافتراض إذا ما كان هناك برهان يثبت نقيضه، حتى وإن كان قد وُجّه إخطار بذلك الشأن. ولوحظ أيضا أن فترة الأيام الثلاثة، التي يجب أن يتم خلالها الإخطار، يقصد بها مساعدة جميع الأطراف بالإخطار المبكر عن التلف. كما لوحظ أن للإخطار خلال فترة قصيرة أكبر قيمة إثباتية بالنسبة للطرف المطالب، بينما لا يؤدي تجاوز فترة الإخطار إلى سقوط الحق في المطالبة ولكنه يجعل اثباتها أكثر صعوبة. وردا على ذلك، أشير إلى أن الرأي القائل بأن قصر فترة الإخطار نسبيا يزيد من قوة الاثبات انما هو مسألة وقائع تبت فيها المحكمة. وأعرب أيضا عن شاغل من أن عبارة "ما لم يقدم ... إخطار بحدوث هلاك أو تلف" لا تجعل من الواضح بشكل كاف أن التخلف في تقديم الإخطار لا يشكل عاملا يسقط حق المطالبة لانقضاء المهلة كما كان شأنه في فترة ما قبل قواعد لاهاي. وأشير إلى أن عملية الافتراض تعتمد على اشتراطات واضحة فيما يتعلق بشكل ومضمون الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير. وقيل انه ينبغي من ثم النظر في اجراء تنقيح لشكل ومضمون ذلك الإخطار. وأشير إلى أن الافتراض ليس شرطا مسبقا لاثبات التلف أثناء النقل، غير أنه يوفر حافزا للمرسل إليه لتقديم إخطار في الوقت المناسب.

٩٤- وطرح سؤال عما اذا كان ينبغي أم لا أن يكون الإخطار كتابة. وأعرب عن تأييد لأن يكون كذلك، رغم أنه أشير إلى أن ذلك يمكن أن يدخل اشتراطا مفرطا في الشكلية، وأن صاحب الشحنة الحريص سوف يرسل إخطارا كتابيا، وإلا فسيكون عليه أن يثبت أنه أرسل إخطارا أو أن هناك إخطارا حكيميا. وأشير إلى أنه ينبغي، من حيث المبدأ، وكمؤشر على حسن النية، أن يكون الإخطار كتابة، ما لم يوجّه وقت التسليم. وأشير إلى أنه ينبغي أن توضع في الاعتبار، لدى تنقيح هذا الحكم، الاتصالات الالكترونية. وأشير في هذا الصدد إلى أن مشروع المادة ٢-٣ ينص على أن الإخطارات يمكن أن تتم بالاتصالات الالكترونية. واتفق على أنه ينبغي أن تأخذ الأمانة العامة في الحسبان، لدى اعداد المشروع المنقح لهذا النص، التأييد الواسع للإخطار الكتابي.

٩٥- كذلك بالنظر إلى الفترات الزمنية المختلفة المطبقة في وسائط نقل مختلفة، رئي أيضا أن من المناسب أن يكون الامتثال بالفترة الزمنية المطبقة على الجزء الأخير من عملية النقل كافيا في تحديد ما إذا كان قد وُجّه إخطار في حينه. وأشير إلى أن الفترة التي ينبغي أن يتم الإخطار خلالها تختلف فيما بين الصكوك المختلفة حيث تتراوح بين ثلاثة أو ستة أو سبعة أيام وخمسة عشر يوما. وجرى الاعراب عن انشغال عميق بشأن قصر المهلة على ثلاثة أيام

بالنظر إلى أن الدافع الجغرافي في بعض البلدان يجعل من غير الممكن الالتزام بها. وردا على هذا الشاغل، أشير إلى أن المرسل إليه سوف يتفق في العقد على مكان التسليم ويمكنه أن يأخذ في الحسبان اعتبارات مثل المسافة الجغرافية ومهلات الإخطار. وأشير إلى ذلك أيضا ردا على اقتراح أن يعتمد طول الفترة الزمنية على ما اذا كانت البضاعة موضوعة أو غير موضوعة في حاويات. وقد أشير، ردا على ذلك إلى أن من غير الممكن للأطراف اختيار عمليات نقل من الباب إلى الباب فيما يتعلق بشحنات معينة أو مقاصد معينة. وأشير أيضا إلى أن عبارة "أيام عمل" يمكن أن تؤدي إلى عدم اليقين بسبب اختلاف أيام العطلات الوطنية وإلى أن من المفيد أن تحدد باستخدام "أيام عمل في مكان التسليم" أو "أيام متتالية". وأعرب عن تأييد قوى للرأي القائل بأن فترة ثلاثة أيام غير كافية. غير أنه لم يتبدى توافق في الآراء بشأن المدة التي ينبغي تطبيقها، وأبدى اقتراح بأن الإشارة إلى "وقت معقول" يمكن أن تكون حلا ملائما. وتقرر وضع عبارة "ثلاثة أيام عمل" مع البدائل الأخرى الممكنة بين أقواس معقوفة في النص المنقح.

٩٦- وأشير إلى أن الإشارة إلى "تفقد مشترك" في الفقرة الفرعية ٦-٩-١ غير دقيقة بما يكفي ولا تغطي الحالات التي يرفض فيها الناقل المشاركة في هذا التفقد. وأشير، إضافة إلى ذلك، إلى أن عبارة "concurrent inspection" أو "inspection contradictoire" قد تكون أكثر ملاءمة في سياق القانون المدني. وبينما اتفق على أن هذه النقطة هي أساسا مسألة صياغة، اتفق على وجوب النظر فيها في مشروع جديد.

٩٧- كما أشير إلى أن عبارة "أو حسارة أو ضرر متعلقين بها" في الفقرة الفرعية ٦-٩-١ حشو لا لزوم له، وإلى أنه ينبغي أن يوضح أن المرسل إليه هو المطالب بالإخطار بمقتضى هذا الحكم. وتمثل اقتراح آخر يتعلق بالصياغة في أنه ينبغي إيلاء اعتبار لتوسيع نطاق الفقرة الفرعية ٦-٩-١ لاتاحة اعطاء الإخطار لموظف أو وكيل الناقل أو الطرف المنفذ. ولاحظ الفريق العامل أن مشروع الصك قد أعد بحيث يتجنب التداخل في قانون الوكالة. وأشير إلى أنه ينبغي أن يوضح ما اذا كان من مصطلح "التسليم" يشير إلى التسليم الفعلي أم أنه ينبغي أن يفهم بالمعنى المحدد في المادة ٤-١-٣. وقيل ان "التسليم" في مشروع المادة ٦-٩-١ هو المكان التعاقدية، ولكن سؤالا طرح عن سبب حيد مشروع الصك عن النهج المتبع في قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي التي تشير إلى انتقال البضاعة. وردا على ذلك، قيل ان النهج المتبع في مشروع الصك بالغ الأهمية من أجل تجنب الحالات التي يملئ فيها المرسل إليه تاريخ سحب البضاعة واضعا بذلك الأمر خارج سيطرة الناقل. وطرح سؤال عن كيفية تغطية

الحالات التي يشترط فيها القانون ترك البضاعة لدى هيئة لا يمكن أن يعتمد عليها المرسل إليه لتوجيه الإخطار المطلوب.

٩٨- وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية ٦-٩-٢، طرحت مسألة ما اذا كان يمكن توجيه الإخطار بالتلف بسبب التأخير إلى المرسل إليه قبل التسليم. واطرافاً إلى ذلك طرحت مسألة ما اذا كان تجاوز فترة ٢١ يوماً للإخطار يؤدي إلى فقدان الحق في المطالبة بتعويضات بسبب التأخير وكيفية تفاعل ذلك الحكم مع الحكم بشأن الوقت المتاح لرفع الدعوى الوارد في المادة ١٤. وفي هذا الصدد أشير إلى أن الإخطار وحدة هو ما يجب توجيهه خلال ٢١ يوماً، وأن لدى المرسل إليه سنة من تاريخ التسليم يمكن خلالها رفع دعوى قضائية أو اتخاذ إجراءات تحكيم بمقتضى المادة ١٤. بيد أنه أشير إلى أن فترة الـ ٢١ يوماً المحددة لتوجيه الإخطار إلى الشخص الذي تؤكد مسؤوليته ستكون عبئاً ثقيلاً بالنسبة للمرسل إليه.

٩٩- وجرى توضيح أن الطرف المنفذ يمكن فقط، بمقتضى المادة ٦-٩-٣، الاحالة إلى الشخص الذي سلم البضاعة بالفعل، ولا يمكن أن يدخل المستودع ما لم يتم تسليم البضاعة.

١٠٠- وأعرب عن التأييد للفقرة الفرعية ٦-٩-٤ على أساس أنها تتضمن اعتبارات حسن النية والتعاون بين الأطراف. بيد أنه قيل ان الاشارة إلى "كل التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات الشحن" ينبغي أن تشمل أيضاً إتاحة الاضطلاع على السجلات والمستندات المتعلقة بنقل البضائع. وقيل ان لذلك أهمية خاصة فيما يتعلق بنقل بضائع حساسة للحرارة حيث يمكن أن تكون سجلات الحرارة في شكل الكتروني يمكن أن يكون متاحاً فقط للناقل ويمكن أن ينسخ سريعاً. وأعرب عن تأييد قوي لهذا الاقتراح.

#### (م) الفقرة ٦-١٠

١٠١- استمع الفريق العامل إلى رأي في أن الفقرة ٦-١٠ تتناول مبدأ معترفاً به على نطاق واسع ويحتاج إلى أن ينظر فيه في سياق مشروع الصك ككل. وكان ثمة اعتراف بأن الحكم بالغ الأهمية لتجنب احتمال أن مجرد إقامة الدعوى على غير أساس العقد يمكن أن يروغ من أحكام مشروع الصك بكامله. وقد اتفق على أن آثار هذا الحكم ستتوقف على النطاق الذي يتقرر لمشروع الصك وأنه لا ينبغي من ثم اتخاذ قرار بشأن الحكم في هذه المرحلة.

١٠٢- ولقي اقتراح بتضمين مشروع المادة اشارة إلى التأخير في التسليم تأييداً واسعاً.

١٠٣- وأعرب عن شاغل من أنه لا يبدو أن الفقرة ٦-١٠ تغطي الدعاوى غير التعاقدية التي تقام ضد أشخاص آخرين غير الناقل مثل المناولين أو العاملين في التسليم. ورئي أن

هذه المسألة تحتاج إلى مزيد من التوضيح. وطرح سؤال عما إذا كان الأشخاص الآخرون المذكورون في الفقرة الفرعية ٦-٣-٣ يقصد تغطيتهم أيضا بالفقرة ٦-١٠-١٠ ويتمتعون من ثم بنفس المزايا والدفوع والحدود. وردا على ذلك أشير إلى أن الغرض من المادة ٦-١٠ هو إدراج جميع الدعاوى التي يمكن أن تقام بمقتضى مشروع الصك تحت هذا الحكم، وأنه نظرا لأن هؤلاء الأشخاص الآخرين ليسوا خاضعين للملاحقة بمقتضى مشروع الصك، فلن يكون هناك مجال لادخالهم في نطاق هذا الحكم. علما بأن هؤلاء الأشخاص الآخرين محميون بمقتضى مشروع المادة ٦-٣-٣. وكذلك أشير إلى أن عبارة "أي شخص غير الناقل" تعني أولئك الأطراف الذين لا يندرجون ضمن تعريف الطرف المنفذ بمقتضى مشروع المادة ١-١٧، ولذا فلا تقع عليهم مسؤولية بموجب مشروع الصك، ولكن وفقا لمشروع المادة ٦-٣-٣ يمكن لأولئك الأشخاص أن ينتفعوا بالدفوع وبحدود المسؤولية المتاحة للناقل.

١٠٤-١ وكمسألة صياغة، أشير إلى أن عنوان الحكم يحتاج إلى توحيد في جميع النسخ اللغوية.

١٠٥-١ وطرح سؤال أيضا عما إذا كانت الفقرة ٦-١٠ يمكن أن توضع بشكل أفضل في إطار مشروع المادة ١٣ بشأن الحقوق في رفع الدعوى. وردا على ذلك، أشير إلى أنه بينما يحدد مشروع المادة ١٣ فرادى الأشخاص الذين يمكنهم رفع الدعوى، فإن مشروع المادة ٦، بشأن مسؤولية الناقل ينص على الأساس الموضوعي لرفع الدعوى. ولذلك أشير إلى أنه بينما يمكن تغيير بنية هذه الأحكام في المستقبل، يعد المكان الحالي للفقرة ٦-١٠ في إطار المادة ٦ مكانا ملائما.

## ٢- مشروع المادة ٩ (أجرة النقل)

١٠٦-١ استأنف الفريق العامل مداولاته بشأن مشروع المادة ٩. وكان الفريق قد اقتصر في دورته التاسعة على مناقشة الفقرات ٩-١ إلى ٩-٣ (A/CN.9/510، الفقرة ١٩٠) نظرا لضيق الوقت. واستُنسخ نص مشروع المادة ٩ بصيغته التي نظر فيها الفريق العامل في تقرير الفريق العامل عن أعمال دورته التاسعة (A/CN.9/510، الفقرة ١٧١).

١٠٧-١ وقد أعرب عن رأي عام في أن من الضروري إدراج أحكام تتعلق بأجرة النقل في مشروع الصك. وأشير إلى أن الممارسات المتبعة في ذلك الخصوص واسعة التباين فيما بين مختلف الأوساط التجارية. وأن دفع أجور النقل هي مسألة تجارية ينبغي أن تُترك لتقدير الأطراف.

## (أ) الفقرة ٩-٤

١٠٨- استمع الفريق العامل إلى رأي في أن الفقرة ٩-٤ تتألف من أحكام إعلانية، القصد منها التوضيح وتنبيه المرسل إليه وغيره، وخصوصا الأطراف غير الداخلين في عقد النقل، بإسداء المشورة بشأن دلالات عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفا" أو عبارة "أجرة النقل تحت التحصيل" عندما يرد أي منهما في سند الشحن. وتفيد الفقرة الفرعية ٩-٤ (أ) بأنه إذا تضمن مستند النقل ذكر عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفا" فلا الحائز ولا المرسل إليه يكون مسؤولا عن دفع أجرة النقل. يضاف إلى ذلك أنه وفقا للفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) إذا تضمن مستند النقل عبارة "أجرة النقل تحت التحصيل"، فقد يصبح المرسل إليه مسؤولا عن دفع أجرة النقل. وأبدي تأييد عام للهدف الذي ترمي إليه الفقرة ٩-٤ لضمان فهم المصطلحات التعاقدية التي يكثر استخدامها. ورئي أيضا أن الفقرة ٩-٤ يمكن أن تبدد عدم اليقين في القانون البحري الدولي على نحو يتفق مع الممارسة الفعلية.

١٠٩- مع ذلك، فقد أشير إلى أن الفقرة ٩-٤ هي من الغموض بما يجعلها قليلة النفع في توحيد القانون البحري، وأن هناك بعض التحفظات فيما يتعلق بما إذا كان من الضروري أن يتضمن مشروع الصك حكما متعلقا بأجرة النقل.

١١٠- وأشير إلى أن الإعلان الوارد في الفقرة الفرعية ٩-٤ (أ) متطرف أكثر من اللازم في تحرير الحائز والمرسل إليه من أي مسؤولية عن دفع أجرة النقل وأن من الأفضل عوضا عن ذلك إنشاء افتراض بغياب الدين العائد لأجرة النقل. ولكن أعرب عن رأي بديل هو أن الفقرة الفرعية ٩-٤ (أ) لا ينبغي أن تنشئ افتراضا بأن أجرة النقل مدفوعة.

١١١- كما أشير إلى أن الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) مثيرة بوجه خاص للمشاكل وأنها، نظرا لغموض عبارة "قد يكون مسؤولا"، قليلة الفائدة. وقيل أيضا ان مشروع المادتين ١٢-٢-٢ و ١٢-٢-٤ وثيقا الصلة بالفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) وان النظر في هذه الأحكام الثلاثة ينبغي أن يتم في آن واحد. ورئي أنه إذا تحمل المرسل إليه أي مسؤولية عن تسليم البضاعة فينبغي أن يكون مسؤولا أيضا عن أجرة النقل. ولوحظ في الوقت نفسه أن الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) يمكن أن تساعد في توفير معلومات أو إنذار بأن أجرة النقل لا تزال مستحقة الدفع. ولكن أشير إلى أن دفع أجرة النقل ينبغي أن يكون شرطا لكي يتسلم المرسل إليه البضاعة وليس واجبا. ولوحظ فضلا عن ذلك أنه ينبغي أن تركز الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) على دفع أجرة النقل في الواقع لا أن تركز على من ينبغي أن يتحمل الالتزام بأجرة النقل غير المدفوعة.

١١٢- وكان من الحلول المقترحة لمعالجة المشكلة الملحوظة في الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) الاستعاضة عن عبارة "فإن هذه العبارة تشعر المرسل إليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجره النقل" بعبارة "كان دفع أجره النقل شرطاً لممارسة المرسل إليه الحق في استلام البضاعة".

١١٣- وقُدِّمَ بشأن الفقرة الفرعية ٩-٤ (ب) الاقتراح البديل التالي: "إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجره النقل تحت التحصيل" أو عبارة ذات طابع مماثل، فإن ذلك يشكل حكماً يقضي بأن يصبح، بالإضافة إلى الشاحن، أي حائز أو مرسل إليه يتسلم البضاعة أو يمارس أي حق متصل بها مسؤولاً عن أجره النقل".

١١٤- وقد اتفق الفريق العامل على استصواب الاحتفاظ بالنص الوارد في الفقرة ٩-٤، ملاحظاً أنه ينبغي إعادة النظر في الفقرة الفرعية (ب) في ضوء التعليقات الواردة أعلاه وأن من الممكن تقديم النصوص المقترحة كبدايات في مسودات الصك التي ستوضع في المستقبل. ولوحظ فضلاً عن ذلك أنه سيلزم مناقشة محتوى النص مع مشروعى المادتين ١٢-٢-٢ و ١٢-٢-٤.

#### (ب) الفقرة ٩-٥

١١٥- وُصفت الفقرة ٩-٥ بأنها واحد من الأحكام الأساسية في مشروع الصك. وأوضح بأن القصد من هذا الحكم هو التوسُّع في المبادئ التقليدية المطبَّقة في النقل البحري بأن البضاعة ينبغي أن تفي قيمتها بدفع أجره النقل، وبأن الناقل ينبغي أن يكون محمياً من مخاطر إفسار المدينين له بمقدار قيمة البضائع المنقولة. ولكن رئي أيضاً أن محاولة الاشتراع عن طريق قانون موحد في مجال حق الناقل في احتجاز البضاعة قد تكون مهمة مفرطة في الطموح. وفي سياق المناقشة الأولية لهذه المسألة، دعي الفريق العامل إلى النظر في العناصر التالية: (أ) ما إذا كان يلزم وجود حكم يتعلق بحق الاحتجاز؛ (ب) الشروط التي يجب أن يستوفيه الناقل لممارسة هذا الحق في الاحتجاز؛ (ج) طبيعة الديون المستحقة على المرسل إليه التي يمكن أن تسوِّغ احتجاز البضاعة؛ (د) ما إذا كان ينبغي صياغة الفقرة ٩-٥ في شكل حكم إلزامي أم رهنا بالاتفاق على خلاف ذلك؛ و(هـ) النظام القانوني الذي يحكم حق الناقل في التصرف في البضاعة.

١١٦- وأبدت شكوك بشأن الحاجة إلى حكم على غرار الفقرة ٩-٥. وأوضح أن الحق الوحيد في الاحتجاز المعروف في النقل البحري في بعض المناطق هو الحق في احتجاز السفينة الذي يمكن أن تمارسه المنشآت البحرية لضمان قيام مالك السفينة بدفع التكاليف المترتبة

بصيانة المركب أو إصلاحه. ولوحظ أيضا أنه لا يوجد في أي من اتفاقيات النقل القائمة حكم على غرار الفقرة ٩-٥. وأُعرب عن الرأي القائل بأن هذا الحكم ينبغي أن يكون مقيدا بالمدفوعات المسؤول عنها المرسل إليه. أما إذا ما أُريد أن يشمل الحكم المدفوعات المسؤول عنها صاحب السفينة أيضا، فإن ذلك يمكن أن يناقض ممارسات معينة في إطار شروط "إنكوتيرم" التي تقتضي أن تكون أجرة النقل مشمولة في ثمن البضائع. وكان الرأي السائد أنه ينبغي مواصلة الجهود المبذولة في سبيل إنشاء نظام موحد بشأن الحق في الاحتجاز. وقد أُنفق عموما على أن الضرورة سوف تقتضي إدخال تغييرات كبيرة في الفقرة ٩-٥.

١١٧- وكان هناك إجماع عريض على أنه إذا احتفظ بحكم على غرار الفقرة ٩-٥، فينبغي ألا يكون معلقا على شرط أن يكون المرسل إليه مسؤولا عن الدفع. بموجب القانون الوطني المنطبق. وأوضح في هذا الصدد أن الاعتراف بحق الاحتجاز قد يكون ملائما في بعض الحالات التي لا يكون فيها المرسل إليه مسؤولا عن أجرة النقل وذلك، على سبيل المثال، عندما يتضمن مستند النقل عبارة "أجرة النقل تحت التحصيل". وأوضح أيضا أن إنشاء حق الاحتجاز قد يكون مناسباً لا عندما يكون المرسل إليه هو المدين فحسب بل في بعض الحالات التي يكون فيها شخص آخر، كالشاحن صاحب السفينة أو حائز مستند الشحن أيضا مثلا، مدينا للناقل. وشرّح فضلا عن ذلك أن الغرض من إنشاء حق في الاحتجاز قد ينتفي إذا كان على الناقل، لكي يستطيع ممارسة ذلك الحق، أن يبرهن أن المرسل إليه مسؤولا. بموجب القانون المحلي. وطُرح سؤال عما إذا كان ينبغي أن تنشئ الفقرة ٩-٥ حقا في الاحتجاز أو ما إذا كان ينبغي أن تقرر ضمانات لتكميل الحق في الاحتجاز الذي قد يكون موجودا خارج إطار مشروع الصك. وفي الحالة الأخيرة قد تطرأ حاجة إلى تعيين القانون الوطني الذي ينبغي بناء عليه تقدير وجود الحق في الاحتجاز. وجرى التشديد على أن الإشارة إلى القانون الوطني الواجب تطبيقه قد يثير مسألة صعبة تتعلق بالقانون الدولي الخاص. وأشار إلى أن من الجائز أن تتبّع القوانين الموجودة هوجا متباينة. فعلى سبيل المثال، يُلاحظ أن بعض القوانين تستند إلى القاعدة التي تقتضي حماية الناقل من مخاطر إعسار المرسل إليه. وقد تستند قوانين أخرى على تمييز بين ما إذا كان قد صدر مستند نقل قابل للتداول أم لا، وفي أي حال ينبغي أن ترجح مصلحة الطرف الثالث الحائز على المستند القابل للتداول، على مصلحة الناقل. وقد ارتئي عموما أن الحاجة تستدعي المزيد من المناقشة بشأن هذه المسألة.

١١٨- وقد أعرب عن الرأي القائل بأن إنشاء حق في الاحتجاز قد ينظر إليه على أنه يخل بتوازن قانون النقل الدولي لصالح الناقل، وأن الحاجة تستدعي تمحيص ذلك التوازن بدقة. كما أعرب عن داعي قلق بشأن تضمين مشروع الصك حكما بإنشاء حق أحادي الطرف لدى الناقل في احتجاز البضاعة بناءً على مطالبة مزعومة في حال عدم وجود أي تدخل قضائي. واستجابة إلى ذلك، قيل إن الفرض الأساسي من الفقرة ٩-٥ هو، على الأقل، تقرير حق الناقل في الحصول على ضمانات وافية إلى أن يتم دفع أجرة النقل. وفي ذلك الصدد، اقترح بأنه قد يكون من الضروري الاستعاضة عن عبارة الضمانة الوافية بعبارة مثل ضمانات وافية مقبولة لدى الناقل. واقترح بأنه ينبغي إيلاء الاعتبار مستقبلاً إلى إمكانية ضمان تلقي مصالح الناقل حماية وافية دون المساس بوضع أي مرسل إليه يتصرف بحسن نية.

١١٩- ورئي في معرض تلك المناقشة أنه ينبغي أن توضح الفقرة ٩-٥ أن الحق في الاحتجاز لا يعني ضمناً بالضرورة أن من الممكن احتجاز البضاعة على ظهر السفينة. وذهب رأي آخر إلى أن الحق في احتجاز البضاعة ينبغي قصره صراحة على البضاعة التي لم تدفع عنها أجرة النقل، ما لم يكن من المتعذر التعرف على البضاعة المحتجزة أو فصلها عن البضاعة الأخرى.

١٢٠- أما فيما يتعلق بالتكاليف المختلفة المدرجة في الفقرات الفرعية ٩-٥ (أ) '١' إلى '٢' بوصفها أسباباً تسوّغ للناقل ممارسة حق احتجاز البضاعة، فذهب أحد الآراء إلى أن هذه القائمة واسعة أكثر من اللازم. وأبدت شكوك بشأن المعنى والحد الدقيقين لعبارة "تكاليف أخرى واجبة الرد" الواردة في الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ) '١'. وأعرب عن رأي في أنه قد يكون من الضروري جدا إدراج إشارة لا إلى أجرة النقل فحسب، بل كذلك إلى ما يرتبط بها من تكاليف، لكي تُعالج، مثلاً، الحالات التي يقع فيها ضرر بسبب البضائع المنقولة. وفي حين جرى التسليم بأن تلك المطالبات لا تُصفى في الوقت الذي يمارس فيه حق في الاحتجاز، أُشير إلى أنه ينبغي على الأقل التحسّب للأخذ بضمانة بشأن تلك المطالبات. ولكن أعرب عن تأييد قوي لصالح جعل قائمة المطالبات مقصورة على أجرة النقل وتعويض التأخير وربما الأضرار الناجمة عن احتجاز البضاعة. واقترح حذف الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ) '٢' إذ رئي أنها لا ترتبط ارتباطاً كافياً بمسألة أجرة الشحن. وفيما يتعلق بالعوارية العامة الواردة في الفقرة الفرعية ٩-٥ (أ) '٣'، قيل إن الالتزام بالدفع لا يمكن تبريره إلا إذا تضمن عقد النقل أو مستند النقل شرطاً مقابلاً له. وأشير أيضاً إلى أنه ينبغي عدم ربط مسألة العوارية العامة بمسألة أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه لأن مالك البضاعة وقت العوارية العامة قد يكون غير المرسل إليه. وبوجه أعمّ، قيل إن مسألة دفع أجرة النقل وإن

كانت قد تبرر احتجاز البضاعة، فإن رد التكاليف الأخرى ينبغي أن يترك للتفاوض التجاري بين الطرفين أو للنقاش في سياق الاجراءات القضائية أو التحكيمية إذا نشبت منازعة بين الناقل والمرسل إليه أو الشاحن صاحب السفينة.

١٢١- وأما فيما يتعلق بما إذا كان ينبغي صياغة الفقرة ٩-٥ في شكل قاعدة إلزامية، فكان الرأي الذي حظي بتأييد كبير هو أن هذه القاعدة ينبغي أن تكون خاضعة لحرية الطرفين. ورئي بوجه عام أن القواعد الإلزامية ستكون جاسئة بلا داع فيما يتعلق بحق احتجاز البضاعة الذي ينبغي أن يكون الناقل حرا في التفاوض عليه مع المدينين له.

١٢٢- وأعرب عن آراء مختلفة فيما يتعلق بحق الناقل في بيع البضاعة بموجب الفقرة الفرعية ٩-٥ (ب). وكان أحد هذه الآراء أنه لا ينبغي معالجة هذه المسألة بإنشاء حق عام، بل ينبغي أن ينطوي الأمر من نحو ما على آليات قضائية أو غير ذلك من آليات تسوية المنازعات لضمان ممارسة حق الاحتجاز بحسن نية، وكذلك وجود أسباب قانونية يستند إليها احتجاز البضاعة. ودعا رأي آخر، فيما يتعلق بمسألة الصياغة، إلى الاستعاضة عن عبارة "المرسل إليه" الواردة في نهاية الفقرة الفرعية ٩-٥ (ب) بعبارة "الشخص الذي تحق له البضاعة" لضمان الاتساق مع مشروع المادة ١٠-٤-١ (ج). وذهب رأي آخر أيضا إلى أنه ينبغي إيراد إشارة مقابلة في الفقرة الفرعية ٩-٥ (ب) إلى المادة ١٠-٤. وفيما يتعلق بالقانون المنطبق على بيع البضاعة بموجب الفقرة الفرعية ٩-٥ (ب)، ذهب أحد الآراء إلى أنه ينبغي أن يتضمن مشروع الصك إشارة إلى أنه ينبغي أن يكون هذا القانون هو القانون المنطبق في المكان المحتجزة فيه البضاعة. وفيما يتعلق بحق الناقل في "أن يحصل المبالغ المستحقة له"، أشير إلى أن هذه القاعدة تتجاوز حدود القواعد التقليدية التي تحكم حق الاحتجاز في عدد من البلدان حيث يُمنح حائز هذا الحق الأولوية فحسب على الدائنين الآخرين.

١٢٣- بعد المناقشة، قرر الفريق العامل استبقاء الفقرة ٩-٥ في مشروع الصك لأجل مواصلة المناقشة في مرحلة لاحقة. ونظرا لعدم وجود متسع من الوقت، أرجأ الفريق العامل نظره في مشروع المادة ٤ (انظر الفقرة ٢٧ أعلاه) وبقية أحكام مشروع النص حتى دورته التالية.

١٢٤- وفي ختام الدورة، استأنف الفريق العامل مشاوراته مع الممثلين من صناعة النقل، والمراقبين عن مختلف المنظمات المعنية بوسائل نقل مختلفة (للاطلاع على المناقشة السابقة، انظر الفقرة ٢٨ أعلاه). وقد استُنسخت تعليقات من عدد من ممثلي هذه الصناعة، لغرض تقديم المعلومات، وذلك في المرفقين الأول والثاني من هذا التقرير، بالصيغة التي تلقتها بها الأمانة.

## تعليقات من ممثل الغرفة الدولية للشحن البحري ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي على نطاق مشروع الصك

غرفة الشحن البحري الدولية ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي يمثلان جميع قطاعات صناعة الشحن البحري. كما ان الغرفة الدولية ومجلس الملاحة البحرية المذكورين يمثلان مالكي السفن الذين يعملون في تجارة النقل بأشكالها المختلفة من رافعة إلى رافعة ومن ميناء إلى ميناء ومن باب إلى باب، وكذلك بكل ترتيب ممكن يجمع بين هذه الأشكال وفترتها الزمنية، مثلاً من ميناء في طرف ما إلى باب في الطرف الآخر. وبذلك فإن كلا من الغرفة والمجلس المذكورين يؤيدان صوغ اتفاقية دولية تستند إلى مشروع النص الذي أعدته اللجنة البحرية الدولية. والصك بصيغته التي أعدتها اللجنة البحرية الدولية هو صك قانوني بحري يتسم بالمرونة التي تتيح تطبيقه على جميع المخططات الافتراضية المذكورة أعلاه.

عندما أعدت اللجنة البحرية الدولية مشروع الصك عُنيت بتعزيز قواعد النقل البحري الأحادي الوسائط - دون الاقتصار في ذلك على نظام تقنين المسؤولية - كما عُنيت أيضاً بالجوانب الأخرى غير المشمولة حالياً بنظام تقنيني. بيد أنه سرعان ما تم التسليم بأنه لا يمكن تجاهل الظروف الواقعية المحيطة باستخدام الحاويات في نقل البضائع. ومن ثم فلن يكون هناك سوى قيمة مضافة ضئيلة في استحداث نظام تقنين آخر أحادي الوسائط؛ لأنه سيكون من الغفلة تجاهل النقل من الباب إلى الباب. ولذا فإن أحكام الصك ينبغي تطبيقها على كامل نطاق نقل البضائع، شريطة أن يُعنى في مرحلة تالية ما بنقل البضائع عن طريق البحر.

إن صناعة الشحن البحري لا تريد أن تمس بالنظم الواجب تطبيقها على وسائط النقل الأخرى. وقد صيغ مشروع الصك على أساس منظومة شبكية تهدف إلى مراعاة نظم التقنين الأخرى الأحادية الوسائط والحفاظ عليها، واننا سندعم كلياً تعزيز مسار الصك في هذا الاتجاه بإدخال إضافات مناسبة لأجل التغلب على ما يمكن أن ينشأ من حالات تنازع القوانين.

ولا ينبغي للصك في الحقيقة أن يمس بالقطاعات الأخرى من الصناعة، أي الطرق والسكك الحديدية والجو. إذ ان هذه المجالات لها نظم التقنين الخاصة بها التي من شأنها أن تستمر في وجوب تطبيقها على تلك القطاعات. والحاجة تقتضي بطبيعة الحال إلى اجتناب إمكانية حدوث حالات تنازع، ولكن لا ينبغي أن يعتبر ذلك صعباً أكثر مما يجدر به. ومن

ثم فإنه ينبغي للنص أن يحكم العلاقة بين الشاحن صاحب السفينة والناقل البحري أو متعهد النقل المتعدد الوسائط. ولكن لا ينبغي له أن يحكم العلاقة بين الشاحن صاحب السفينة والناقل بموجب اتفاقية النقل الطرقي، مثلاً.

بالإجمال، إن غرفة الشحن البحري الدولية ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي كليهما يؤيد صوغ اتفاقية دولية للنقل البحري بوسائطه الإضافية تستند إلى مشروع النص الذي أعدته اللجنة البحرية الدولية.

## تعليقات من ممثل المجموعة الدولية لرابطات الحماية والتعويض

شكرا لكم على إتاحة الفرصة لنا لتبيان آرائنا بشأن نطاق مشروع الصك. كما قد يعلم بعضكم، إن رابطات الحماية والتعويض الثلاث عشرة الأعضاء في هذه المجموعة الدولية هي منظمات متعاضدة تؤمن على مسؤوليات الأطراف الثالثة بنسبة تبلغ تقريبا ٩٢ في المائة من قيمة الحمولة الطنية المنقولة عبر المحيطات.

وقد قامت المجموعة الدولية بدور ناشط في مداوات الغرفة الدولية للشحن البحري، التي أدت إلى إعداد مشروع الصك الذي ينظر فيه مندوبو الوفود حاليا. وقدمت المجموعة ورقتين إلى الغرفة الدولية، وهما متاحتان للمندوبين. إننا نعتقد بأن الصك إذا ما أُريد له أن يفي بالغرض المقصود منه في الترويج لاتباع أسلوب موحد، وإذا ما كان حريّا به أن يجتذب تأييدا دوليا واسع النطاق، يجب أن يوفر نظام تقنين ملائما لوسائط النقل المتطورة، مثل نقل البضائع من الباب إلى الباب الذي يزداد شيوعا في سياق التبادل التجاري بالحاويات، ونقل البضائع التقليدي من رافعة إلى رافعة، الذي يظل بدوره سائدا في المبادلات التجارية للشحنات السائبة والمجزأة ولا يزال منتشرًا على الأغلب في مجال الحمولات الطنية. ويمكن القول بعبارة أخرى بأنه إذا ما أُريد لاستعمال الصك أن يكون مفيدا للصناعة، فيجب أن يكون مرنا وأن يستوعب جميع وسائط النقل التي تشمل الجزء الخاص بالنقل بالبحر.

نحن ندرك أنه لا مندوحة من أن يكون هناك درجة من التنازع بين الأنظمة الأحادية الوسائط، الموجودة حاليا التي تم تشكيلها لمواجهة المخاطر المعينة والمسؤوليات المحتملة المرتبطة بنقل البضائع بالطرق البرية والسكك الحديدية والجو، تماما مثلما تمت صياغة نظم نقل البضائع البحري لمواجهة المخاطر المعينة المرتبطة بالنقل عن طريق البحر. بيد أننا نعتقد بأن هذه المشاكل المحتملة قابلة لأن تُحلّ وإن يكن ذلك قد يقتضي اتباع نهج ابتكاري، ومن ثم فإننا نعتقد بأن مشروع نص غرفة الشحن البحري الدولية قد قطعت شوطا طويلا في سبيل تحقيق هذه الغاية. وهي إنما تفعل ذلك باعتماد نهج منظومة شبكية في سياق نقل البضائع من باب إلى باب، وهو نهج يراعي أنظمة التقنين الأحادية الوسائط، وهو ما نتفق عليه أيضا.

إن الهدف المنشود الرئيسي من هذه المبادرة التي تقوم بها الأونسيرال هو، كما قلنا من قبل، تحقيق التوحيد في مجال من مجالات القانون يخضع في الوقت الحاضر لتعدد نظم التقنين في مختلف الولايات القضائية. بيد أنه ينبغي ألا يُنسى أن المقصود من الاتفاقيات الدولية هو ضمان توازن مقبول ومنصف في الحقوق والمسؤوليات بين المصالح المتنافسة،

وخصوصا في حال إدراك انعدام المساواة في المواقف التساومية. وفي الحالة الحاضرة، يُلاحظ أن المصالح المتنافسة هي بطبيعة الحال بين الناقلين وأصحاب شحنات البضائع. وفي رأينا أن مواقفهم قد تغيّرت بقدر كبير على مدى ٨٠ سنة ماضية محاباة لمصالح أصحاب البضائع المشحونة. وحسبما استذكر أن مندوب فرنسا الموقر أبدى تعليقات في نيويورك بأن توازن القوى في عدد من الأحوال يقع الآن لدى الشاحنين أصحاب السفن.

وقد بيّنا من قبل أنه إذا ما وُسِّع الالتزام بممارسة الحرص الواجب ليشمل الفترة كلها طوال الرحلة، وإذا ما استُبعد الدفع بالخطأ الملاحي، فإن من شأن ذلك أن يؤثر تأثيرا جوهريا في توزيع المخاطر بين مصالح الناقلين وأصحاب البضائع المشحونة، ومن المرجح أن يكون لذلك تأثير حقيقي جدا في اقتصاديات ترتيب النقل من باب إلى باب ومن رافعة إلى رافعة على حد سواء، مما يلقي بعبء مالي أكبر على عاتق الناقل. ولهذا السبب فقد آيدنا المندوب الموقر من المملكة المتحدة في اقتراحه بأنه على أقل تقدير يُستبقى موضوع الهلاك أو التلف من جرّاء خطأ في قيادة السفينة في قائمة الاستثناءات.

وهذا التبديل في توزيع المخاطر وما يرتبط بذلك من تكاليف عملية النقل التجارية على الناقلين من المحتمل أن يكون أكبر، حسبما اقترح عدد من الوفود، وإن لم يتقرر ذلك بعد بطبيعة الحال:

(١) أولا، إذا ما أُلقي عبء المسؤولية على الناقل في إثبات مقدار الهلاك أو التلف اللذين ليس هو مسؤولا عنهما، عندما تكون الخسارة ناجمة في جزء منها عن سبب يكون هو مسؤولا عنه وفي جزء آخر عن سبب لا يكون هو مسؤولا عنه. وهذا هو البديل ١ من مشروع المادة ٦-١-٤؛

(٢) ثانيا، إذا ما جُعِل الناقل مسؤولا عن التأخر عموما، بدلا من تقييد أي مسؤولية من هذا القبيل بأحوال متفق عليها صراحة بين الناقل وصاحب البضاعة المشحونة؛

(٣) ثالثا، إذا ما كان فقدان الحق في تحديد المسؤولية غير مقيد بفعل أو امتناع عن فعل شخصي من قبل الناقل، بل يتسع ليشمل الأفعال أو الامتناع عن الأفعال بالنسبة إلى أولئك الذين قد يكون مسؤولا عنهم بالنيابة.

ولهذه الأسباب اقترحنا بأنه ينبغي النظر في تلك المواد التي تعالج مسائل تمس الحقوق والمسؤوليات الخاصة بكل من الناقل والشاحن بأجمعها، بدلا من النظر فيها في معزل عن بعضها حاليا. وحينذاك فحسب نعتقد بأنه سيكون من الممكن إجراء تقدير منصف لما إذا كان قد تحقق توازن منصف أم لم يتحقق بينهما.