

Distr.: General  
15 April 2008  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الدورة الحادية والأربعون\*  
نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا  
تجميع تعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة

٢	أولا - مقدمة .....
٢	ثانيا - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية .....
٢	ألف - الدول .....
٢	١ - أستراليا .....

\* أعيد إصدارها لأسباب فنية.

V.08-52784 (A)



## أولاً - مقدمة

- ١- أئنت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، في دورتها الأربعين (فينا، ٢٥ حزيران/يونيه إلى ١٢ تموز/يوليه والمستأنفة من ١٠ إلى ١٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧) على الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) بسبب هدفه الرامي إلى اتمام ما يقوم به من تحضيرات لمشروع اتفاقية بشأن المسائل ذات الصلة بنقل البضائع الدولي بالبحر في عام ٢٠٠٧ بغية تقديم مشروع اتفاقية تضعه اللجنة في صيغته النهائية في عام ٢٠٠٨.<sup>(١)</sup>
- ٢- وقد وافق الفريق العامل على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا في دورته الحادية والعشرين (فينا، ١٤-٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨). وقام الأمين العام، بمذكرة شفوية مؤرخة ٢٩ شباط/فبراير ٢٠٠٨، بإرسال نص مشروع الاتفاقية (مرفق الوثيقة A/CN.9/645) وتقرير الفريق العامل عن أعمال تلك الدورة (A/CN.9/645) إلى الدول والمنظمات الحكومية الدولية التي تدعى لحضور اجتماعات اللجنة وأفرقتها العاملة بصفة مراقبين.
- ٣- وتتضمن هذه الوثيقة استنساخا للتعليقات التي تلقتها الأمانة على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا. وسوف تنشر التعليقات التي تتلقاها الأمانة بعد إصدار هذه الوثيقة كإضافات بالترتيب التي وردت فيه.

## ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

## ألف - الدول

١- استراليا

[الأصل: بالإنكليزية]

[١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

## أولاً - التعليقات العامة على النص ككل

- ٤- تدرك الحكومة الأسترالية العمل الشاق الذي قامت به أمانة الاونسيترال والرئاسة والفريق العامل لإنتاج مشروع اتفاقية نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، وتعرب عن تقديرها لذلك العمل. وقد كانت الحكومة الأسترالية قد شاركت بنشاط في دورات الفريق العامل وتقدر الجهود التي بذلت لإنتاج صك عملي وحديث بشأن نقل البضائع بحرا. وتعرب

<sup>(١)</sup> الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والستون، الملحق رقم ١٧ (A/62/17) (الجزء الأول)، الفقرتان

الحكومة الأسترالية عن امتثالها البالغ للجنة البحرية الدولية على ما قامت به من عمل لإنتاج مشروع الاتفاقية الأول.

٥- وبينما تقدر الحكومة الأسترالية الأعمال كلها التي اضطُلع بها بشأن مشروع الاتفاقية، فإن لديها عددا من الشواغل إزاء النص. وترحب الحكومة الأسترالية بالفرصة التي أتاحتها الأمانة لعرض هذه الشواغل قبل اجتماع اللجنة في حزيران/يونيه ٢٠٠٨.

٦- ولدى أستراليا ثلاثة شواغل عامة إزاء النص وعدد من الشواغل الأكثر تحديدا. فالشواغل العامة الثلاثة هي تعقد النص والتصوّر بأن النص يمكن أن يحايي الناقلين على حساب الشاحنين الصغار والانتقال، من خلال حكم العقد الكمي، من نظام المسؤولية الإلزامية إلى مسؤولية تقوم على أساس حرية التعاقد. أما الشواغل الأكثر تحديدا فهي مسجلة بالنسبة للأحكام المعنية.

٧- تعقد النص. من المحتم لدى صياغة صك دولي جديد أن تؤدي الصيغة الجديدة والمحسنّة إلى تغييرات في القانون ستحدث غموضا بشأن التفسير. وترى أستراليا أن النص الحالي مختلف كثيرا عن القانون الدولي الحالي ومعقد إلى حد أنه ينطوي على إمكانية كبيرة بنشوء دعاوى طويلة الأمد وعالية الكلفة. وحيث أن الدعاوى ستكون داخلية، فإن إمكانية تقويض اتساق القانون الدولي تبقى قائمة بوجود أحكام تفسر تفسيراً مختلفاً في البلدان المختلفة.

٨- توازن الصك. تعتبر الحكومة الأسترالية أن مشروع الاتفاقية يمكن أن يقرأ على أنه يعطي وزنا أكبر لمصالح الناقلين بدلا من إقامة توازن عادل بين مصالح الشاحنين والناقلين. وبينما توجد لدى بعض الشاحنين قوة تفاوض كافية تمكنهم من إبرام عقود منصفة، فإن شاغل أستراليا الرئيسي يتمثل في الكيفية التي سيؤثر فيها مشروع الاتفاقية على الشاحنين الصغار ومتوسطي الحجم.

٩- الاستثناء المتعلق بالعقد الكمي. أعربت الحكومة الأسترالية باستمرار عن قلقها إزاء المادة ٨٢ وتعريف العقد الكمي في المادة ١. وترى الحكومة الأسترالية أن النص الحالي يتيح إعفاء أوسع نطاقا من النظام الإلزامي. فمن الممكن أن تصاغ غالبية كبيرة من العقود المتعلقة بنقل البضائع بالبحر بشكل يجعلها تقع ضمن إطار تعريف "العقود الكمية". وهكذا، فإن الخروج عن العديد من واجبات الناقل الأساسية وعن أحكام من قبيل حدود المسؤولية سيكون ممكنا، وكذلك واسع النطاق في اعتقادنا. وتشعر الحكومة الأسترالية بصورة خاصة بالقلق مما سيتركه ذلك الإعفاء الواسع النطاق من أثر على الشاحنين الصغار. وتلاحظ الحكومة الأسترالية أيضا أن النص الحالي هو بمثابة تقليص لنظام مسؤولية إلزامي دولي قائم منذ أمد بعيد، وتدرّك أن من المحتمل أن يؤدي مثل ذلك الإعفاء إلى زيادة كلفة تأمين النقل على الشاحنين.

## ثانيا- التعليقات على أحكام محددة

## المادة ١- التعاريف

## ١- "عقد النقل"

١٠- التعريف أوسع نطاقا مما هو في الاتفاقيات السابقة إذا أنه ينطبق على البضائع التي تنقل بالبحر جزئيا. وتقضي الجملة الثانية "أن ينص العقد على النقل بحرا" مما قد يستبعد، من الناحية التقنية، العقود التي لا تحدّد واسطة النقل التي ينبغي استخدامها. ومن ناحية أخرى، لا يتضمن مشروع الاتفاقية اشتراطا فعليا بأن تنقل البضائع بحرا. ومن الناحية النظرية، فإنه ما دام عقد النقل ينص على أن البضائع ستنقل بحرا، سينطبق مشروع الاتفاقية حتى وإن لم تنقل البضائع فعليا كذلك. وقد يؤدي هذا إلى مشاكل في بعض الولايات القضائية.

## ٢- "العقد الكمي"

١١- التعريف واسع النطاق، حسبما يبدو الآن، وسيؤدي إلى إبرام عقود عديدة جدا خارج نطاق الاتفاقية. ويقوّض هذا التعريف اتساق القانون الدولي بتركة الباب مفتوحا أمام اعتبار كل شحنة قائمة بذاتها. وتودّ الحكومة الأسترالية أن يقتصر نطاق الإعفاء على الحالات التي يوجد فيها عقد كمي حقيقي يتم التفاوض عليه بصورة منفردة بين طرفين يتمتعان بقوة تفاوض متساوية.

١٢- ويتميز تعريف العقد الكمي هذا بافتقاره إلى التحديد، سواء من حيث مدة التزام الطرفين أو عدد الشحنات أو الكميات المنقولة. ولا يوجد معنى قانوني معين لتعبير "كمية محددة" وكما أنه لا يعطي الطرفين ومن ثم المحاكم، في نهاية المطاف، أي توجيه بشأن ما هو مقصود. ومن المتوخى تماما، من وجهة النظر القانونية، أنه يمكن أن يكون نقل حاويتين على مدى سنة خاضعا لعقد كمي ومن ثم يتجنب العديد من أحكام المسؤولية الإلزامية.

١٣- ونظام المسؤولية الإلزامي موجود اليوم بشروط متساوية إلى حد كبير في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بوسائط النقل المختلفة. ومشروع الاتفاقية هو الوحيد الذي يتضمن أحكاما توفر نطاقا واسعا لحرية التعاقد. وترى الحكومة الأسترالية أن الانتقال من نظام إلزامي بصورة أساسية إلى نظام فيه خروج عن النظام المعتاد من خلال آلية العقود الكمية يمثل تغييرا رئيسيا. وما يشغلنا هو أن من المرجح أن يؤدي اتساع نطاق الإعفاء الحالي إلى تقليص نظام مسؤولية إلزامي دولي قائم منذ أمد بعيد وإلى إمكانية أن يزيد ذلك الاعفاء كلفة التأمين على الشاحنين.

١٤- وينبغي حذف هذا الحكم، وإذا لم يكن الحذف ممكنا فإن الحكومة الأسترالية تقترح النص البديل التالي:

"العقد الكمي" يعني عقدا ينص على نقل ما لا يقل عن ٥٠٠ حاوية بضاعة (أو ما يعادلها بالأطنان الحسابية) في سلسلة من ٥ شحنات أو أكثر خلال فترة زمنية لا تقل عن سنة واحدة.

١٥- وتفضّل الحكومة الأسترالية هذا النص لأنه محدّد ويتطلب كمية معقولة من البضاعة التي يتعين شحنها من أجل الخروج عن أحكام المسؤولية الإلزامية، وهو ما يحمي الشاحن الصغير والمتوسط الحجم.

## الفصل ٢- نطاق الانطباق

### المادة ٥- نطاق الانطباق العام

١٦- تؤيد الحكومة الأسترالية الهدف من المادة ٥ الذي يتمثل في تحقيق تغطية واسعة النطاق للبضاعة ومستندات النقل القابلة للتداول أو غير القابلة للتداول. بيد أن الحكومة الأسترالية تلاحظ أن المادة ٥ تشدد على ما هو موجود في عقد النقل الذي قد يختلف أو قد لا يختلف عما يحدث فعليا عندما تنقل البضائع. ومن الناحية النظرية، يمكن أن يحدد العقد ميناء للتحميل وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين وبذلك تنطبق الاتفاقية، ولكن لا يوجد في الواقع اشتراط بأن تكون البضائع قد حملت أو فرّغت فعليا في هذين الميناءين المحددين. وفي المقابل، إذا لم يتضمن عقد النقل ذكرا لأي من المكانين أو الميناءين المنصوص عليهما في الفقرات (١)(أ) إلى (د) من المادة ٥، فقد يكون من الممكن عندئذ أن يفسر النص على أن الاتفاقية لا تنطبق، حتى وإن كانت البضائع قد نقلت بالفعل بحرا بطريقة تمثل لمطالبات الاتفاقية. وبمعنى آخر، يجري التشديد على ما هو موجود في العقد بدلا من التشديد على ما يحدث فعليا. وهذا تغيير عن النظم السابقة التي تنطبق جميعها على الرحلة البحرية بغض النظر عما يرد في تفاصيل العقد.

١٧- والشاغل إزاء الحكم هو أنه من الناحية النظرية يتيح للأطراف المجردين من المبادئ الخلقية الفرصة لصوغ عقد النقل بشكل يؤدي إلى تجنب الاتفاقية أو يؤدي، بدلا من ذلك، إلى تطبيقها حيث لا ينبغي تطبيقها. ولكن في سبيل الوضوح، نفضل تعديل المادة ٥.

١٨- وتقترح الحكومة الأسترالية النص البديل التالي:

١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين متعاقدتين مختلفتين، إذا:

(أ) كان ميناء التحميل المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو

(ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو

(ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو ميناء التفريغ الفعلي وكان ذلك الميناء واقعا في دولة متعاقدة، أو

(د) كان مستند النقل أو غيره من المستندات التي توفر الدليل على عقد النقل أو تتضمنه قد صدر في دولة متعاقدة، أو

(هـ) كان مستند النقل أو غيره من المستندات التي توفر الدليل على عقد النقل أو تتضمنه ينص على أي أحكام هذه الاتفاقية أو تشريعات أي دولة تجعلها سارية المفعول هي التي تحكم هذا العقد.

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

٣- بصرف النظر عن الفقرة الفرعية (١)، حيث يكون نقل البضائع مختلفا عن النقل الموصوف في عقد النقل وحيث يوجد نقل بحري دولي فعلي يمتثل، خلافا لذلك، للفقرة الفرعية (١)، لا تنطبق هذه الاتفاقية.

١٩- وكاقترح بديل، يمكن الحكومة الأسترالية أن تؤيد حذف عبارة "وفقا لعقد النقل".

#### المادة ١٢- مدة التزام الناقل

٢٠- كانت الحكومة الأسترالية قد أعلنت سابقا عن شواغلها إزاء المادة ١٢(٣) على أساس أنها يمكن أن تؤدي إلى شمول النقل من الرافعة إلى الرافعة، مما يوفر للشاحنين حماية أقل مما يوفره القانون الأسترالي الحالي. وسيتمكن هذا الحكم الناقلين من قصر مدة التزامهم على النقل من الرافعة إلى الرافعة ومن استبعاد المسؤولية كليا خارج تلك المدة، بما في ذلك أثناء وجود البضائع على الرصيف في حوزة متعهدي التحميل والتفريغ، وما إلى ذلك. والمادة ١٢(٣) تنطبق على النقل عامة ولا تقتصر على العقود الكمية.

٢١- وتؤيد الحكومة الأسترالية حذف المادة ١٢(٣).

### المادة ١٣ - النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل

٢٢ - تدرك الحكومة الأسترالية أن إصدار عقد نقل واحد يكون مفيدا عمليا للشاحنين ولكنها مع ذلك تشعر بالقلق إزاء صيغة المادة ١٣. فالصيغة الحالية التي تنص على أنه "يجوز للناقل أن يوافق، ٠٠٠، على إصدار مستند نقل واحد أو سجل نقل إلكتروني واحد يتضمن نقلا محمدا غير مشمول بعقد النقل ٠٠٠" ستتيح لمستند النقل ولعقد النقل أن يشيروا إلى وسائط نقل مختلفة. ويمكن لهذا أن يتعارض مع المادة ٤٣ التي تنص على أن مستند النقل يعتبر دليلا ظاهرا على تسلم الناقل البضاعة.

٢٣ - ويمكن الحكومة الأسترالية أن تؤيد حذف المادة ١٣.

### المادة ١٤ - واجبات معينة

٢٤ - تشعر الحكومة الأسترالية بقلق إزاء المادة ١٤(٢). فهي توسع حرية أحكام العقد لتشمل ما كان في السابق التزاما تقليديا من جانب الناقل. ولا يمثل هذا مشكلة بالنسبة للأطراف التي تتمتع بقوة تفاوض متساوية أو ربما بالنسبة لتجارة البضائع السائبة ولكن ذلك ربما يمثل مشكلة بالنسبة إلى الشاحنين الصغار في الخطوط الملاحية المنتظمة.

٢٥ - ومن غير الواضح أن موافقة الشاحن المستندي أو المرسل إليه مطلوبة قبل كونهما ملتزمين بجملة أمور منها تفريغ البضاعة. ويمكن أن يثير هذا الأمر مسائل عملية إذا لم تكن لدى المرسل إليهم المعدات أو المهارات اللازمة للوفاء بواجب تفريغ البضاعة.

٢٦ - ويمكن الحكومة الأسترالية تأييد حذف المادة ١٤(٢).

### المادة ١٥ - واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية

٢٧ - ترحب الحكومة الأسترالية بالقرار المتعلق بجعل واجب بذل العناية مستمرا.

### المادة ١٧ - التضحية ببضاعة أثناء الرحلة البحرية

٢٨ - تشعر الحكومة الأسترالية بالقلق إزاء إدراج هذه المادة في النص. فهي توفر للشاحنين درجة حماية أقل مما يوفره القانون الدولي الحالي.

٢٩ - ويقلق الحكومة الأسترالية أن عبارة "بصرف النظر عن أحكام المواد ١١ و ١٤ و ١٥" يمكن أن يعتبر أنها تعني أن باستطاعة الناقل أن يضحى بالبضاعة حتى وإن كان الخطر ناتجا عن عدم صلاحية السفينة للإبحار الذي سببه الإهمال.

٣٠- وستؤيد الحكومة الأسترالية حذف المادة ١٧ لتفضيل أول. وبدلا من ذلك، يمكن الحكومة الأسترالية أن تؤيد حذف عبارة "بصرف النظر عن المواد ١١ و١٤ و١٥".

#### المادة ١٨ - أساس المسؤولية

٣١- المادة ١٨ واحدة من الأحكام الرئيسية في مشروع الاتفاقية. وهي تمثل خروجاً عن النظم السابقة ويقلق الحكومة الأسترالية تغيير عبء الإثبات يجعله يقع الآن على عاتق المطالب. وتفهم الحكومة الأسترالية أن من يقع عليه عبء الإثبات يجب أن يقدم دليلاً يدعم مطالبته. بيد أنه قد يكون من الأصعب على الشاحن أن يتحمل عبء الإثبات بمقتضى هذه المادة مما هو بمقتضى القانون القائم الآن. فكثيراً ما يكون من الصعب الحصول على الدليل على أسباب هلاك البضاعة، وخصوصاً بالنسبة إلى المرسل إليه أو الشاحن إذ لا تكون لديهما إمكانية الوصول إلى جميع (أو أي من) الوقائع ذات الصلة.

٣٢- وبمقتضى النظم السابقة (قواعد لاهاي وبروتوكول لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ) يقع عبء الإثبات فيما يتعلق بالأسباب الحقيقية للهلاك على عاتق الناقل حالما يُثبت المطالب بالبضاعة حدوث الهلاك. ويستند هذا إلى كون الناقل في وضع أفضل من الشاحن ليعرف ما حدث أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل. فإذا كان هناك أكثر من سبب للهلاك أو التلف، فإنه يقع على عاتق الناقل، بمقتضى تلك النظم، أن يثبت إلى أي مدى يكون جزء من التلف ناتجاً عن سبب معين. أما النص الحالي فيغير ذلك ويضع جزءاً من عبء الإثبات على عاتق الشاحن. فعلى سبيل المثال، تنص المادة ١٨(٥)(أ) على ما يلي:

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

(أ) أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه، أو  
يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه:

- (١) عدم صلاحية السفينة للإبحار؛
- (٢) عدم تطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛
- (٣) أن عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى التي نُقلت البضاعة فيها (بما في ذلك أي حاويات وفرها الناقل ونُقلت البضاعة فيها أو عليها) لم تكن ملائمة وآمنة لتلقي البضاعة ونقلها والحفاظ عليها؛ . . .



٣٣- وتعتقد أستراليا أن الشاحن (أي المطالب في هذه الحالة) سيجد صعوبة في إثبات عدم صلاحية السفينة للإبحار أو عدم تطبيقها أو تزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم أو أن عنابر السفينة لم تكن ملائمة لغرض نقل البضاعة. وهذا التغيير للقاعدة العامة المتعلقة بإسناد المسؤولية يتوقع أن يؤثر على عدد كبير من المطالبات المتعلقة بالبضائع وسيكون الشاحنون في وضع غير ملائم في الحالات التي يكون فيها أكثر من سبب واحد للهلاك أو التلف ويكون السبب المساهم في ذلك هو عدم صلاحية السفينة للإبحار الذي سببه الإهمال. وفي حالات كهذه سيتحمل الشاحن عبء إثبات المدى الذي أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار في الهلاك.

٣٤- وفيما يتعلق بقائمة الاستثناءات في المادة ١٨(٣)، تلاحظ الحكومة الأسترالية أن هذه القائمة قد وُسِّعت. وتدرك الحكومة الأسترالية أن حذف الدفع بالخطأ الملاحي سيفرض قيوداً ومخاطر أكبر على مصالح الناقلين ولكنها، مع ذلك، تؤيد ذلك الحذف.

٣٥- ولم تُذكر في المادة ١٨(٥) عبارة "تستف البضاعة بصورة ملائمة" وينبغي إدراجها.

٣٦- وتستحدث المادة ١٨(٦) مفهوم المسؤولية النسبية بعبارة "لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك ٠٠٠". وتستحدث المادة ٣١(٣) مسؤولية نسبية بصورة مماثلة. وتشعر الحكومة الأسترالية بالقلق إزاء هاتين المادتين على أساس أنهما قد تحدثان عقبات ثبوتية أمام المطالبين في الدعاوي القضائية. وما لم يكن من الممكن تحميل عبء الإثبات للناقل فإن الحكومة الأسترالية تؤيد حذف المادة ١٨(٦).

٣٧- ولا تصلح المادة ١٨ للمطالبات التي يتقدم بها الناقل ضد الشاحن، كما في حالة البضاعة الخطرة. وفي الحالة التي تسهم فيها البضاعة الخطرة وعدم صلاحية السفينة للإبحار في الهلاك أو التلف الذي يتحملة الناقل، لا يوفر النص الحالي أي توجيه بشأن من يتحمل عبء الإثبات. وحيثما يُدعى بعدم صلاحية السفينة للإبحار، يبدو أن من الانصاف أن يُحمَّل عبء الإثبات للناقل. وبناء على ذلك، تقترح الحكومة الأسترالية إضافة النص التالي:

عندما يكون الهلاك أو التلف ناتجاً عن عدم صلاحية السفينة للإبحار، يقع عبء إثبات ممارسة العناية الواجبة على الناقل أو أي شخص آخر يطالب بالإعفاء. بمقتضى هذه المادة.

## المادة ٢٢ - التأخر

٣٨- كانت الحكومة الأسترالية قد أيدت وضع حد على المبلغ القابل للاسترداد عن التأخر في التسليم واقترحت الصيغة الموجودة حالياً في قانوننا الداخلي كحل ممكن. غير أن الحكم الحالي

غير مرض إذ إنه يوفر حماية أقل من تلك التي يوفرها قانوننا الداخلي الذي لا ينص على مسؤولية محدودة عن التأخير ويترك المسألة كلياً لحرية التعاقد.

٣٩- وتؤيد الحكومة الأسترالية حذف المادة ٢٢.

#### المادة ٢٤(٦) - الإخطار في حال حصول هلاك أو تلف أو تأخر

٤٠- تؤيد الحكومة الأسترالية بصورة خاصة المادة ٢٤(٦) لكونها حكماً يعالج المشكلة العملية التي بينتها أستراليا فيما يتعلق بالبضائع الحساسة للحرارة. وينبغي أن تساعد المادة ٢٤(٦) في مسألة سجلات الحرارة التي يحتفظ بها الناقل من أجل البضائع التي تحتاج إلى حرارة خاضعة للمراقبة.

#### المادة ٢٧ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

٤١- تعتبر الحكومة الأسترالية أن أعمال المادة ٢٧ يحتاج إلى توضيح بعد أن حذف مشروع المادة ٦٢(٢) السابق. وقد يكون للمادة ٢٧ في صيغتها الحالية مفعول عملي قليل إذ إنه سيتعين على الشاحن أن يثبت أولاً أين حدث التلف. ولا يكون للمادة ٢٧ أي أثر إلا إذا استطاع الشاحن أن يثبت ذلك. وترى الحكومة الأسترالية أنه سيكون من الصعب في معظم الأحيان أن يثبت الشاحن أين حدث التلف على وجه التحديد وبذلك يكون المفعول العملي للمادة ٢٧ قليلاً.

٤٢- وستؤيد الحكومة الأسترالية نصاً إضافياً يضع عبء الإثبات على الناقل لكي يحدد أين حدث التلف. وستؤيد أيضاً نصاً يوضح أن أعلى حدود المسؤولية سيطبق إذا لم يكن الناقل قادراً على الوفاء بهذا العبء. وسيكون من المقبول إعادة إدراج الصيغة المحذوفة للبدل ألف لمشروع المادة ٦٢(٢) في المادة ٦٢:

بصرف النظر عن أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، إذا (أ) تعذر على الناقل أن يثبت ما إذا كانت البضاعة قد هلكت أو تلفت أثناء النقل البحري أو أثناء النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري و(ب) كانت أحكام اتفاقية دولية ستطبق بمقتضى المادة ٢٧ إذا كان الهلاك أو التلف قد حدث أثناء النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، فإن مسؤولية الناقل عن ذلك الهلاك أو التلف ستخضع لأحكام أي اتفاقية دولية كانت ستطبق لو كان قد أثبت المكان الذي حدث فيه التلف، أو بمقتضى الأحكام المتعلقة بحدود المسؤولية في هذه الاتفاقية أيهما أفضى إلى حد أعلى للمسؤولية.

### المادة ٣٠- واجب الشاحن توفير المعلومات والتعليمات والمستندات

٤٣- ترحب الحكومة الأسترالية بالحركة الرامية إلى تيسير تبادل المعلومات بين الأطراف وجعل الأطراف مسؤولة عن أعمالها وتؤيد مضمون المادتين ٢٩ و ٣٠. وتشجع المادة ٢٩ توفير المعلومات أو التعليمات الملائمة:

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

٤٤- بيد أن الحكومة الأسترالية تلاحظ أن تطبيق المادة ٢٩ على الناقلين والشاحنين مختلف بصورة ملحوظة وترى أن كلا المادتين ٢٩ و ٣٠ تشكلان مثالين على الأحكام التي يُرى فيها أن التوازن في مشروع الاتفاقية يتبدل فيما بين الشاحنين والناقلين. وتشعر الحكومة الأسترالية بالقلق إزاء التباين بين تمتع الناقل بمسؤولية محدودة وتعرض الشاحن لمسؤولية غير محدودة عن الاخلال بنفس الواجب. فإذا أحل الناقل بأحكام المادة ٢٩، كانت مسؤوليته محدودة بمقتضى المادة ٦١ (١). وإذا أحل الشاحن بأحكام المادة ٢٩ فإن مسؤوليته تكون غير محدودة وغير قابلة للتحديد. وكمثال على ذلك قيام الشاحن بإعطاء إعلان خاطئ فيما يتعلق بالبضائع، حتى وإن كان ذلك عن حسن نية، وأدى ذلك إلى تأخر السفينة لأن الناقل لم يستطع الامتثال للوائح الموانئ المحلية. ومثل ذلك الإعلان الخاطئ يجعل الشاحن مخلا بأحكام المادة ٣٠ (ب) ويعرض الشاحن المسؤولية غير محدودة عن شل حركة السفينة. ويمكن أن يكون الشاحن مسؤولا ليس عن الأضرار الناجمة عن احتجاز السفينة فحسب بل مسؤولا أيضا، على أساس التعويض، تجاه الناقل عن أي مطالب للتعويض يقدمها شاحنو بضائع آخرون على السفينة نفسها.

٤٥- ويقلق الحكومة الأسترالية بقاء مسؤولية الشاحن غير محدودة بينما يتمتع الناقل بمسؤولية محدودة، ولا سيما وأن واجبات أشد تقع على الشاحن الآن مما يقع عليه بمقتضى أنظمة سابقة.

### المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

٤٦- تعتبر الحكومة الأسترالية المادة ٣٦ غير مقبولة وتطلب حذفها.

٤٧- ويتسم مشروع الاتفاقية بحرية بالغة بصورة عامة بالنسبة إلى حرية التعاقد التي يقصد إعطاؤها للأطراف. بيد أن هناك عدم توازن في المادة ٣٦. فالأطراف ليست حرة في وضع حد

زمني تتوقف عنده مسؤولية الشاحن. وهذا الحكم يتعارض مع أحكام حرية التعاقد ويُلحق الضرر بالشاحن وينبغي حذفه.

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

٤٨ - تتعاطف الحكومة الأسترالية مع المشكلة العملية التي يواجهها الناقلون والتي تحاول المادة ٤٩ حلها. فالمسائل المتعلقة بحضور مالك البضاعة دون المستندات الضرورية أو عدم حضوره على الإطلاق مشكلتان حقيقتان وعملياتان بالنسبة للناقلين.

٤٩ - ومع ذلك، تحاول المادة ٤٩ معالجة هذا الوضع عن طريق تفويض وظيفة مستند النقل القابل للتداول كمستند ملكية. والنظام الذي تتوخاه المادة ٤٩ والذي يجوز للناقلين بموجبه التماس تعليمات تسليم بديلة من "الشاحن الأصلي" أو "الشاحن المستندي" (مثل البائع على أساس الشحن "سيف") له مفعول إزالة اشتراط التسليم لدى تقديم سند الشحن. وترى الحكومة الأسترالية أن المادة ٤٩(د) ستزيد من خطر الاحتيال والأثر الذي يقع على المصارف وغيرهم ممن يعتمدون على الضمانة التي توفرها مستندات النقل القابلة للتداول.

٥٠ - وسيكون التعويض القانوني الوارد في المادة ٤٩(و) إشكاليا بالنسبة لمؤمني البضاعة. مثال ذلك أنه في حالة الشحن المرسل على أساس "سيف"، يقوم البائع بترتيب التأمين. وتحال البوليصه إلى المشتري حيث ينتقل الحظر المتعلق بالشحنة. فإذا قام البائع دون قصد منه بتوفير الوقاية للناقل عن طريق تقديم مستندات تسليم بديلة، فإن ذلك سيؤثر على أي دعوى للاسترداد قد تكون متاحة للمؤمن ضد الناقل. وسيفضي ذلك إلى خسارة المطالبين بالبضاعة لسبيل واحد من سبل التعويض عن التسليم الخاطيء.

٥١ - وبالإضافة إلى ذلك، يتمثل الأثر الإجمالي للقرارات الفرعية (د) إلى (و) من المادة ٤٩ في أن الناقل الذي يلتزم بتعليمات تسليم بديلة من الشاحن (أو الشاحن المستندي) سيعفى من المسؤولية تجاه الحائز. بيد أن الشاحن يكون قد دفع تعويضا للناقل. وتكون النتيجة الصافية لذلك هي قيام الشاحن بدفع تعويض لطرف لا تقع عليه أي مسؤولية. وهذا غير سليم من الناحية القانونية ويجب تعديله في الصيغة النهائية.

٥٢ - وتعتبر الحكومة الأسترالية أن العيوب الواردة في المادة ٤٩ خطيرة جدا ومن الضروري تعديل الفقرات الفرعية ذات الصلة بغية معالجة هذه العيوب. وما لم تعدل المادة ٤٩، فإن وظيفة سند الشحن كمستند ملكية ستفقد في مشروع الاتفاقية.

## المادة ٦٠ - مسؤولية الحائز

٥٣ - ستؤيد الحكومة الأسترالية حذف العبارة الافتتاحية للمادة ٦٠ (١) "دون مساس بالمادة ٥٧".

٥٤ - وتشعر الحكومة الأسترالية بالقلق إزاء صيغة المادة ٦٠ (٢) على أساس أن هناك خطرا يتمثل في أن ممارسة بسيطة للحق بمقتضى عقد النقل يمكن أن تسبب تحمّل للمسؤولية. وتلقي المادة ٦٠ (٢) مخاطر إضافية على المصارف. ومن الناحية العملية، يمكن إرسال مستندات النقل القابلة للتداول إلى أحد المصارف دون سابق إخطار أو اتفاق. وبذلك يكون من تأثير المادة ٦٠ (٢) زيادة المخاطر على المصارف أو على الحائزين الآخرين.

٥٥ - وتود الحكومة الأسترالية أن تصاغ المادتان ٥٩ و ٦٠ بحيث تتزامن إحالة المسؤوليات بمقتضى عقد النقل مع إحالة الحقوق بمقتضى العقد. وهذا مجال قانوني معقد وترى الحكومة الأسترالية أنه إذا كان لا بد من تناوله في مشروع الاتفاقية فإن هناك مسائل معقدة أخرى تحتاج إلى معالجة أيضا وتعلق بإحالة المسؤوليات، سواء كان الطرف الثالث الحائز للمستند يعتبر ملزما وفي أية ظروف يعفى الخيل من واجباته.

## المادة ٦١ - حدود المسؤولية

٥٦ - تتضمن المادة ٦١ (١) تغييرا كبيرا عن القانون الدولي السابق بحيث أن حدود المسؤولية تنطبق الآن على جميع الدعاوى المرفوعة ضد الناقل وليس على الدعاوى المتعلقة بهلاك البضاعة أو تلفها فحسب. وستنطبق عبارة "مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته" على دعوى الأضرار المقامة على الناقل. وتعتبر الحكومة الأسترالية هذا الأمر تغييرا كبيرا سيلحق الضرر بالشاحنين. فعلى سبيل المثال، إذا قام الناقل، عن طريق الإهمال، بتقديم المستندات الخطأ إلى الجمارك وتكبد الشاحن نتيجة لذلك غرامة كبيرة أو عقوبة أخرى، فإن الناقل سيبقى متمتعا بمسؤولية محدودة رغم أنه قد يكون من المحتمل عدم حدوث أي هلاك أو تلف للبضاعة. وتلاحظ الحكومة الأسترالية أيضا أن حدودا عامة للمسؤولية تقع على الناقلين بمقتضى اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية. وتسمح اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية للمالكى السفن بتحديد مسؤوليتهم عن دفع تعويض عن التلف العام الذي مصدره السفينة. وبناء على ذلك، فإن مبلغ التعويض الذي تستطيع المحكمة أن تحكم به ضد الناقل محدود بمقتضى اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية.

٥٧- وتلاحظ الحكومة الأسترالية الزيادة في حدود المسؤولية عما هي في قواعد هامبورغ إلى "٨٧٥ وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو ٣ وحدات حسابية لكل كيلو غرام". والمشكلة هي أن مشروع الاتفاقية يشمل أكثر من النقل البحري إذ إنه ينطبق الآن على بعض عقود النقل المتعدد الوسائط. والأرقام الواردة في المادة ٦١ أدنى كثيرا مما هي في اتفاقيات غير بحرية أخرى، مما قد يسبب مشكلة في بعض عقود النقل المتعدد الوسائط حيث يكون التلف غير محدد الموضع.

٥٨- وتشعر الحكومة الأسترالية بالقلق أيضا من أن الإعفاء الخاص بالعقد الكمي: ( الذي بحث في مكان آخر) سيقوض حدود المسؤولية هذه بجعلها خاضعة لحرية التعاقد.

٥٩- وبناء على ذلك، يمكن الحكومة الأسترالية أن تؤيد رقما أدنى، كالأرقام المنصوص عليها في قواعد هامبورغ، إذا خُفِّض الإعفاء الخاص بالعقد الكمي وإذا كانت هناك قاعدة تطبق حدودا أعلى من الحدود المطبقة في اتفاقيات النقل على الطرق وبالسكك الحديدية في حالات التلف غير المحدد الموضع.

٦٠- وتفضل الحكومة الأسترالية أيضا أن يتضمن مشروع الاتفاقية آلية لتعديل حدود المسؤولية.

٦١- وعلى العموم، توجد لدى الحكومة الأسترالية شواغل خطيرة إزاء المادة ٦١. وكحد أدنى، تود الحكومة الأسترالية حذف عبارة "عن الإخلال بواجباته". وهي تفضل الصيغة الواردة في المادة ٤ مكررا من قواعد لاهاي-فيسي:

الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية تنطبق في أي دعوى ترفع ضد الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضاعة المشمولة بعقد نقل، سواء كانت الدعوى مرفوعة على أساس العقد أم الضرر.

٦٢- وبالإضافة إلى ذلك، يحتاج مشروع الاتفاقية إلى قاعدة تتعلق بما سيحدث في حالة عقد النقل المتعدد الوسائط حيث لا يمكن التيقن من مكان حدوث التلف.

#### المادة ٦٩- اتفاقات اختيار المحكمة

٦٣- يقلق الحكومة الأسترالية عدم حماية مصالح المرسل إليه بمقتضى المادة ٦٩. وأي مطالبة عن هلاك أو تلف يلحق بالبضاعة من المرجح أن يقدمها المرسل إليه. بيد أنه بمقتضى هذه المادة، يمكن أن يكون المرسل إليه ملتزما باتفاق اختيار المحكمة حتى عندما لا يكون قد وافق على شرط

الولاية القضائية الحصرية. ولا يوجد أساس سياساتي جيد لهذا الأمر ومن المتوقع أن تؤدي المادة ٦٩(٢)(ج)، على وجه الخصوص، إلى الكثير من الدعاوى بغية توضيح معنى الحكم.

#### المادة ٧٠- رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

٦٤- تشعر الحكومة الأسترالية بالقلق من أن هذه المادة مع المادة ٧٣ ستجعلان من الصعب على المطالب بالبضاعة الأسترالي أن يرفع دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري في مكان واحد. وإذا كان لابد من رفع دعوى على كل من الناقل والطرف المنفذ البحري من جانب أي مطالب، فإن ذلك يمكن أن يتم في محكمة تقي بالمادتين ٦٨ و ٧٠. والحكومة الأسترالية غير راضية عن هذا التغيير في القانون.

#### المادة ٧٧- اتفاقيات التحكيم

٦٥- لدى الحكومة الأسترالية شواغل أيضا إزاء المادة ٧٧ وتأثيرها المحتمل على المرسل إليهم. فقد يكون المرسل إليه ملزما بالتحكيم في المكان المختار حتى دون موافقته، شريطة فقط أن يكون اتفاق التحكيم منصوبا عليه في مستند النقل وأن يكون المرسل إليه قد تلقى إخطارا كافيا وفي حينه. ولا تؤيد الحكومة الأسترالية هذا الحكم أو السياسة التي يستند إليها.

#### المادة ٨٢- قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

٦٦- الضرر الرئيسي بالنسبة للشاحنين والمرسل إليهم هو التطبيق المحتمل للمادة ٨٢ على العقود الكمية. وقد أوضحت الحكومة الأسترالية شواغلها إزاء الصيغ السابقة للمادة ٨٢ في مناسبات عديدة وبصورة رسمية أكثر من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.88. وهذه الشواغل قائمة بالنسبة للنص الحالي.

٦٧- وترى الحكومة الأسترالية أن المادة ٨٢ وتعريف العقد الكمي كليهما يحتاجان إلى التعديل بغية حل المشاكل. وتفضل الحكومة الأسترالية أن تنص المادة ٨٢(٢)(ب) على مايلي:

يكون العقد الكمي (١) قد جرى التفاوض عليه بصورة منفردة و(٢) يحدد بصورة جلية أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجها عن الاتفاقية؛

#### مسائل أخرى

٦٨- تفضل الحكومة الأسترالية إدراج آلية لزيادة حدود المسؤولية.