

Distr.: Limited
27 February 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة السابعة عشرة
نيويورك، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

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

التزامات الشاحن: اقتراح بشأن الصياغة مقدّم من الوفد السويدي

مذكرة من الأمانة

في إطار الإعداد للدورة السابعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّمت حكومة السويد إلى الأمانة الورقة الملحقة في المرفق طيّه فيما يخص التزامات الشاحن في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]. وذكر الوفد السويدي أنّ الغرض من هذه الورقة هو تيسير تناول الموضوع في إطار الفريق العامل وذلك باقتراح نص منقّح للفصل ٨ من مشروع الاتفاقية، الذي يتناول التزامات الشاحن. وذكر الوفد السويدي أيضاً أنّ النص المنقّح والتعليقات الواردة في مرفق هذه الوثيقة أُعدّت في ضوء ما أولاه الفريق العامل من نظر في هذا الموضوع خلال دورته السادسة عشرة، وعلى أساس مشاورات إضافية غير رسمية أُجريت مع وفود أخرى. ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في هذا النص في سياق مواصلة نظره في الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية، الذي يتناول التزامات الشاحن.



المرفق

التزامات الشاحن: الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع
[كلياً أو جزئياً] [بحراً]

أولاً - مقدمة

١ - في صيف عام ٢٠٠٥، وزّع الوفد السويدي على الوفود المهتمة استبياناً غير رسمي بشأن التزامات الشاحن. وكان الغرض من الاستبيان تيسير مناقشة الموضوع في إطار الفريق العامل وتقصي ما إذا كان هناك مجال لإيجاد حل وسط فيما يخص بعض المسائل المثارة في نص مشروع اتفاقية الأونسيترال بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً] (مشروع الاتفاقية). وردّ على الاستبيان غير الرسمي ما مجموعه ١٩ وفداً. وجاء أحد الردود في شكل وثيقة مشتركة بين ثلاثة وفود مختلفة. وعلى أساس تلك الردود وضع الوفد السويدي اقتراحاً توفيقياً استنسخ باعتباره الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55. ثم نُوقشت التزامات الشاحن في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) المنعقدة في فيينا من ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥. واستندت تلك المناقشات إلى مشروع النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وإلى النص المقترح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55. وترد المداولات والقرارات مستنسخة في الفقرات ١٠٤-١٨٧ من تقرير الدورة السادسة عشرة A/CN.9/591. ويرى وفد السويد أنه من المناسب الآن، بناءً على المناقشة التي دارت في الفريق العامل وعلى المشاورات غير الرسمية الأخرى، أن يقدم ورقة جديدة تتضمن صيغة محسّنة لاقتراح بشأن التزامات الشاحن.

ثانياً - عنوان الفصل

٢ - اتفق خلال دورة الفريق العامل السادسة عشرة على ضرورة أن يشير عنوان الفصل إلى التزامات الشاحن حيال الناقل (انظر الفقرتين ١٠٨ و ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/591). والغرض من ذلك هو توضيح أنّ الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية لا يتناول مسؤولية الشاحن حيال الأطراف الثالثة، مثل البحارة الذين يتعرّضون للإصابة بسبب البضاعة. وبدلاً من ذلك، سوف يتناول هذه المسؤولية قانون الأضرار العامة. وثمة مسألة أخرى تتمثل في كون الناقل قد يطالب، في دعوى يرفعها على الشاحن، بتعويضات على ما تعيّن عليه دفعه، بصفته مشغلاً، للبحارة المصابين (انظر أيضاً مناقشة مشروع المادة ٢٨ أدناه).

٣- ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في العنوان التالي:

التزامات الشحن حيال الناقل

ثالثاً- مشروع المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

٤- يحتوي مشروع المادة ٢٨ على التزام عام بتسليم البضائع جاهزة للنقل. وأُتفق في الدورة السادسة عشرة على نقل عبارة "ما لم يُتَّفَق على خلاف ذلك" إلى بداية الجملة الأولى (انظر الفقرتين ١١٠ و ١٢٠ من الوثيقة A/CN.9/591). وليس واضحاً من التقرير إن كان هذا الأمر يعني أيضاً ضرورة حذف عبارة "في عقد النقل". ويمكن الاحتجاج بأنّ هذه العبارة لا تضيف شيئاً لأنّ النص الحالي لا يشترط اتفاقاً مكتوباً بين الأطراف للخروج عن الالتزام المنصوص عليه في الحكم.

٥- وورد أثناء الدورة الإعراب عن القلق من أنّ كلمة "إصابة" قد توحى بأنّ مشروع الحكم ينظّم أيضاً العلاقة بين الشاحن والأطراف الثالثة، مثل البحارة الموجودين على متن السفينة (انظر الفقرة ١١٩ من الوثيقة A/CN.9/591). وبما أنّ غرض مشروع المادة ٢٨ ليس منح هذه الأطراف أي حقّ في رفع دعوى مباشرة على الشاحن، فإنّ كلمة "إصابة" ينبغي أن تحذف. بيد أنّ مشروع هذه المادة لا ينبغي، مثلما ذكر أعلاه، أن يقتصر على الحالات التي تتعرّض فيها السفينة أو غيرها من المعدات المملوكة للناقل إلى الضرر المادي. فالحكم ينبغي أن يشمل أيضاً حالات مثل الحالات التي يرفع فيها الناقل دعوى للمطالبة بالتعويض عما دفعه لعمّاله أو لغيرهم من الأشخاص الذين تعرّضوا للإصابة جراء سوء تسييف البضاعة من جانب الشاحن. ومن ثمّ، يبدو أنّه من المناسب أيضاً إدراج كلمة "هالك" في الجملة الأولى. وتجدد الإشارة أيضاً إلى أنّ هذه الكلمة ترد في مشروع المادة ٣١ بشأن أساس مسؤولية الشاحن.

٦- وفيما يتعلّق بالجملة الثانية من مشروع المادة ٢٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، قرّر الفريق العامل أن يبقى على هذه الجملة، لكن مع تبسيط نصّها ليكون ربما على غرار الاقتراح الوارد في الحاشيتين ١١٦ و ٤٣٥ من تلك الوثيقة. بيد أنّ المشكلة في استخدام عبارة "تسليم البضاعة في حاوية" تتمثّل في أنّ مصطلح "البضاعة" يشمل، بحسب التعريف الوارد في مشروع المادة ١ (ث)، كلا من السلع والحاويات عندما يوفّرهما الشاحن. ومن أجل تفادي تضارب النصوص، يُقترح أن تقتصر الجملة الثانية على الحالة التي يوفّر فيها الناقل الحاوية أو المقطورة، فلا تشكّل بذلك جزءاً من البضاعة. وكحلّ

لهذه المشكلة يمكن الاستعاضة عن عبارة "قام الشاحن بتعبئتها" الواردة في نص الحاشيتين ١١٦ و ٤٣٥ بعبارة "قام الناقل بتوفيرها". وبذلك، يُستشف من النص أنّ البضاعة يجب أن يستفها الشاحن في المقطورة أو على متنها.

٧- وإضافة إلى ذلك، أُشير أيضا خلال الدورة السادسة عشرة إلى أنّ عبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" الواردة في الجملة الأولى سوف تفضي، في بعض صيغ النص بلغات أخرى، إلى تغيير الالتزامات في كلّ من الجملتين الأولى والثانية. ولتفادي ذلك، يمكن إدراج هاتين الجملتين في فقرتين مختلفتين.

٨- ولوحظ أيضا أنّه قد تكون ثمة حاجة إلى مواءمة عبارة "حاوية أو مقطورة" مع سائر النصوص الواردة في مواضع أخرى من الاتفاقية. ففي مشروع المادة ٦٤ (٣) تُستخدم عبارة "حاوية، أو منصّة نقالة أو أداة نقل مماثلة تستعمل لتجميع البضاعة". ولكن من المهم هنا ملاحظة أنّ الحكمين يؤديان غرضين مختلفين. ففي حين غرض مشروع المادة ٦٤ (٣) هو توضيح كيفية احتساب حدود المسؤولية عندما تُجمّع البضاعة في حاوية أو منصّة نقالة، فإنّ غرض الفقرة الثانية من مشروع المادة ٢٨ هو التأكيد على أنّ الالتزام المنصوص عليه في الفقرة ١ يشمل أيضا وجوب اتخاذ الاجراءات المناسبة لتستيف وربط وتثبيت ما يوجد بالحاوية أو المقطورة من سلع وأشياء لا يصل إليها الناقل مباشرة ولا يتسنى له من ثم التحقق منها. وبذلك، فإنّ الأنواع الأخرى من الأدوات المستخدمة في تجميع البضاعة، مثل المنصات النقالة المفتوحة، لا ينبغي أن تدرج في الفقرة الثانية.

٩- ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي:

المادة ٢٨- تسليم البضاعة للنقل

١- ما لم يتفق على خلاف ذلك [في عقد النقل]، يجب على الشاحن تسليم البضاعة جاهزة للنقل، وبجالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتمز، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبّب إصابة أو ضررا.

٢- في حال تسليم البضاعة في حاوية أو مقطورة [قام الشاحن بتعبئتها] [قام الناقل بتوفيرها]، فإنّ نطاق الالتزام الوارد في الفقرة ١ يتسع ليشمل تستيف البضاعة وربطها وتثبيتها في الحاوية أو المقطورة أو على متنها.

رابعاً- مشروع المادة ٢٩- التزام الناقل بتوفير المعلومات والتعليمات؛ ومشروع المادة ١٨- مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات

١٠- اتفق الفريق العامل، في دورته السادسة عشرة، على الإبقاء على مشروع المادة ٢٩، على أن يجري صوغه بصورة أكثر عمومية تركّز على تعاون الشاحن والناقل في منع ما يلحق بالبضاعة من هلاك وتلف وكذلك ما ينجم عنها (انظر الفقرة ١٢٧ من الوثيقة A/CN.9/591). ومقارنة بالتزام الشاحن المنصوص عليه في مشروع المادة ٢٨ فإنّ التزام الناقل في مشروع المادة ٢٩ يعتبر ثانوياً. فبمقتضى مشروع هذه المادة يلتزم الناقل بمساعدة الشاحن على الوفاء بالتزامه في مجال إعداد البضاعة للنقل. ومن مشاكل هذا النص بصيغته الحالية أنّه يفرض التزاماً على الناقل في حين أنّ الفصل في مجمله يتناول التزامات الشاحن لا غير. وقد سبق أن لوحظ هذا الأمر عند مناقشة هذا الفصل خلال الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل المعقودة في الفترة من ٣ إلى ١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤ (انظر الفقرة ١٢٦ من الوثيقة A/CN.9/552). ويمكن حلّ هذه المشكلة بإبدال التزام الشاحن بحقّ عام يمارسه الناقل في طلب المعلومات والحصول عليها من الناقل. وبذلك يتّضح من النص أنّ الناقل ملزم ضمناً بالتعاون مع الشاحن بهذا الشأن وأنّ هذا الالتزام يأتي في مرتبة ثانية بعد التزام الشاحن المنصوص عليه في مشروع المادة ٢٨.

١١- وفيما يتعلّق بالتزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات، لوحظ خلال الدورة السادسة عشرة للفريق العامل أنّ نص مشروع المادة ٣٠، ولاسيما الفقرة (ب)، هو نص واسع جداً وأنّ الشاحن قد يواجهه، عندما يسهو عن توفير وثيقة من الوثائق، خسائر غير متوقعة وهائلة (انظر الفقرة ١٣٣ من الوثيقة A/CN.9/591). ولكن يمكن إيجاد توازن في نص واسع كالذي يرد في مشروع المادة ٣٠ بطرائق منها توسيع نطاق حقّ الشاحن في طلب المعلومات والتعليمات التي تُعدّ في حدود المعقول ضرورية للوفاء بالتزامات المنصوص عليها في مشروع المادة ٢٨، ليشمل مشروع المادة ٣٠ أيضاً، وذلك في الوقت نفسه الذي تتغيّر فيه مسؤولية الشاحن لتصبح مسؤولية عامة قائمة على التقصير. ومن شأن ذلك أن يعني أنّ الشاحن، عندما لا يكون متأكّداً مما إذا كان الناقل يحتاج إلى مستند من نوع خاص، سوف تكون له فرصة طلب المعلومات من الناقل والحصول عليها. وإذا ردّ الناقل بالسلب، فإنّ الشاحن يكون في حلّ من أي مسؤولية عن الهلاك أو التلف الناجم عن عدم توفير ذلك المستند. وفي حالة اختيار هذا النهج، يُقترح على الفريق العامل أن يغيّر ترتيب مشروعتي المادتين ٢٩ و ٣٠ الحاليين من أجل الحدّ من التزامات الشاحن فيما يتعلّق

بالمعلومات والتعليمات والمستندات وذلك بإلزام الناقل بتوفير التعليمات بناء على طلب الشاحن.

١٢- والمعلومات التي يحقّ للشاحن أن يطلبها ويحصل عليها ينبغي أن تقتصر على ما هو متاح للناقل في حدود المعقول. وهذا يعني أن الشاحن لا يمكنه أن يطلب معلومات تقتضي من الناقل إجراء بحث مستفيض. وكبديل يمكن إدراج عبارة "في حدود علم الناقل". ولكن هذه العبارة تشير إلى أن الناقل غير ملزم بالمرّة بتوفير المعلومات التي ليست في حدود علمه، حتى وإن كان من اليسير عليه البحث عنها. كما أن التعليمات التي يحقّ للشاحن أن يطلبها ويحصل عليها ينبغي أن تقتصر على ما يُعدّ ضروريا في حدود المعقول.

١٣- وثمة بديل آخر يتمثل في إدراج حكم أكثر عمومية ينص على أن الشاحن والناقل ملتزمان تجاه بعضهما بالتعاون فيما يتعلق بالمعلومات والتعليمات اللازمة للسلامة في مناولة ونقل البضاعة. وميزة هذا الحكم أنه يشدّد على واجب الطرفين في التعاون. ولكن من المحتمل في الوقت نفسه أن ترى المحاكم في هذا الحكم العام مجرد إعلان لا يترتب عليه أي أثر قانوني.

١٤- ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي للخيارين بآء وحييم من نص مشروع المادة ٢٩ الحالي الذي يرد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، والذي سوف يُدرج باعتباره الخيار ألف من مشروع المادة:

المادة ٢٩ [٣٠]- المعلومات والتعليمات من الناقل

[الخيار ألف]

يجب على الناقل أن يزودّ الشاحن، بناء على طلبه [وفي الوقت المناسب]، بالمعلومات المتاحة في حدود علم الناقل والتعليمات التي تُعدّ، في حدود المعقول، ضرورية أو ذات أهمية بالنسبة للشاحن لكي يفي بالتزاماته التي تنص عليها المادة ٢٨. [يجب أن تكون المعلومات والتعليمات صحيحة وكاملة.]

[الخيار باء]

من حقّ الشاحن أن يطلب من الناقل ويحصل منه في الوقت المناسب على ما هو متاح في حدود المعقول من معلومات وتعليمات ضرورية للوفاء بالتزاماته التي تنص عليها المادتان ٢٨ و ٣٠ [٢٩].

[الخيار جيم]

يستجيب كل من الناقل والشاحن بحسن نية للطلبات المعقولة من الطرف الآخر للحصول على المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة ونقل البضاعة بأمان، والتي تكون في متناول الطرف المعني وغير متاحة بشكل معقول للطرف الطالب.]

١٥- وتبعاً للمناقشة الواردة أعلاه، ينبغي حذف مشروع المادة ١٨ بشأن مسؤولية الناقل عن عدم توفير المعلومات والتعليمات. إذ لا حاجة، فيما يبدو، لجزء خاص في هذا المقام لأنّ التزام الناقل بهذا الشأن يحتل مرتبة ثانوية إزاء التزامات الشاحن المنصوص عليها في مشروع المادة ٢٨. وهذا يعني على سبيل المثال أنّ الشاحن إذا لم يستطع توفير المعلومات والتعليمات بسبب عدم تعاون الناقل، فإنه يكون في حلّ من المسؤولية عن الأضرار التي تُلحقها البضاعة بالسفينة أو غيرها من المعدات المملوكة للناقل.

١٦- ومن الدواعي الأخرى لحذف مشروع المادة ١٨ أنّ هذا المشروع، بصيغته الحالية، يتعارض مع الحكم العام بشأن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في مشروع المادة ١٧. فعلى سبيل المثال، يجوز للناقل بمقتضى مشروع المادة ١٧ أن يدافع عن نفسه، عندما تتلف البضاعة مثلاً خلال النقل، بإثبات أن الشاحن هو الذي ستّف البضاعة بالفعل وأنّ تستيفها هذا هو الذي ألحق تلفاً بالشحنة (انظر مشروع المادة ١٧ (٢) و(٣) (ط)). ومن ثمّ، فإنّ عبء الإثبات سوف ينتقل إلى الشاحن الذي سوف يتعيّن عليه إثبات أنّ سوء التستيف كان نتيجة أتباع تعليمات الناقل (انظر مشروع المادة ١٧ (٢) (أ)). وبعبارة أخرى، فإنّ هذه الحالة يحكمها مشروع المادة ١٧ ووجود قاعدة إضافية قابلة للتطبيق في مشروع المادة ١٨ من شأنه أن يحدث لبساً.

خامساً- مشروع المادة ٣٠- التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات

١٧- أُشير في تقرير الدورة السادسة عشرة إلى ضرورة إدراج الفقرة (ب) بين معقوفتين، وإيلاء عبارة "في الوقت المناسب... الدقيقة والكاملة"، الواردة في فاتحة المادة، نفس الاعتبار المولى للنص المائل الوارد في مشروع المادة ٢٩، وإلى ضرورة مراعاة الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 وكذلك سائر الصكوك الدولية في التحسينات الصياغية المتوخاة (انظر الفقرتين ١٢٩ و ١٣٥ من الوثيقة (A/CN.9/591)). كما قرّر الفريق العامل ضرورة أن تؤخذ بعين الاعتبار، في المشاريع المقبلة لمشروع المادة ٣٠، مناقشات الفريق العامل المقبلة بشأن أساس مسؤولية الشاحن المنصوص عليها في مشروع المادة ٣١، وضرورة توسيع نطاق

الإشارة إلى تفاصيل مشروع المادة ٣٨ (١) (ب) و(ج) ليشمل الفقرة (أ) (انظر الفقرة ١٣٥ من الوثيقة A/CN.9/591).

١٨- واقترح في الفقرة ٢٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 حذف عبارة "ما عدا بقدر ما يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" الواردة في الفقرة (أ) وعبارة "ما لم يتسنى للشاحن أن يفترض، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل" الواردة في الفقرة (ج). ووفقا لما لوحظ في تقرير الفريق العامل عن أعمال دورته السادسة عشرة، فإن ما يترتب على إخضاع الفقرتين (أ) و(ج) في نهاية المطاف لنظام مسؤولية قائمة على التقصير، عملا بمشروع المادة ٣١ (فيما عدا المسؤولية عن صحة المعلومات)، قد يكون انعدام الحاجة إلى عبارة "أن يفترض، على أسس وجيهة" التي يمكن بالتالي حذفها (انظر الفقرة ١٣٠ من الوثيقة A/CN.9/591).

١٩- وكما لوحظ آنفا، فإن المشكلة العامة بالنسبة لمشروع المادة ٣٠، وبالخصوص الفقرة (ب) منه، تتمثل في كون النص واسعا جدا وفي كونه قد يُعرض الشاحن لمسؤولية مضنية. وفي الوقت نفسه، يبدو أن تضيق نطاق هذا الحكم هو أمر صعب. فليس من الممكن عمليا، فيما يبدو، صياغة التزامات الشاحن الواردة في مشروع المادة ٣٠ صياغة محدّدة لأنّ المعلومات والتعليمات والمستندات اللازمة قد تتنوّع تنوعا كبيرا فيما بين مختلف أنواع النقل للبضائع. وربما يمكن فعل ذلك في الفقرة (ب) بطرائق منها حصر المعلومات والتعليمات والمستندات التي يتعيّن على الشاحن توفيرها في المعلومات والتعليمات والمستندات المتاحة بشكل معقول والتي أبلغ بها الناقل الشاحن، ما لم تأمر قواعد ولوائح السلطات الحكومية الشاحن بتوفير المعلومات (انظر الخيار باء). بيد أنّ مثل هذه اللوائح قد تتعارض مع أن الشاحن يكون، في كثير من الحالات، هو الطرف الذي يعرف أكثر من غيره المستندات اللازم تقديمها لسلطات الجمارك. وكما وردت الإشارة آنفا فيما يتعلّق بمشروع المادة ٢٩، فإنّ من الحلول العملية لهذه المشكلة السعي إلى الحدّ من مسؤولية الشاحن وجعلها بصورة عامة مسؤولية قائمة على التقصير ذات عبء إثبات عادي وربما أيضا استبعاد معظم المسؤولية عن التأخير أو تحديد التعويضات في مبلغ معين، بدلا من السعي إلى تضيق نطاق الفقرة (ب).

٢٠- وعلى أساس هذه المناقشة لعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي:

المادة ٣٠ [٢٩]- [التزام الشاحن بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات]
[التزام الشاحن والناقل بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات]

يجب على الشاحن أن يزود الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات والتعليمات
والمستندات التي تعد، في حدود المعقول، ضرورية لما يلي:

(أ) مناولة البضاعة ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن
يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛

[الخيار ألف للفقرة (ب)]

(ب) الامتثال للقواعد واللوائح والاشتراطات الأخرى التي
تقررها السلطات فيما يتعلق بالنقل المعترم، بما في ذلك تقديم الأوراق
والطلبات واستصدار التراخيص المتعلقة بالبضاعة؛ و

[الخيار باء للفقرة (ب)]

(ب) امتثال الناقل للقواعد واللوائح التي تقررها السلطات
الحكومية والتي تنطبق على الشحن إذا كان يتعين على الشاحن بمقتضى
القانون المعمول به توفير هذه المعلومات والتعليمات والمستندات أو إذا كان
الناقل قد أبلغ الشاحن في وقت مناسب بهذه المعلومات والتعليمات
والمستندات. وفيما عدا ما يقرره القانون المعمول به، لا يكون الشاحن
بمقتضى هذه الفقرة ملزماً بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات التي
تكون في حد معقول متاحة للناقل؛ و

(ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل
الإلكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٣٨ (١) (أ) و(ب) و(ج)؛
واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن
وجد؛ واسم الشخص الذي ينبغي إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني
لأمره، إن وجد.

سادسا- مشروع المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن

٢١- مالت أغلبية الوفود خلال الدورة السادسة عشرة للفريق العامل إلى الرأي القائل بأنّ المسؤولية ينبغي أن تقوم على التقصير مع تحمل عبء إثبات عادي، على غرار ما جاء في المادة ١٢ من قواعد هامبورغ والمادة ٤ (٣) من قواعد لاهاي-فيسبي (انظر الفقرة ١٣٨ من الوثيقة A/CN.9/591). وهذا النهج يعني أنّ الناقل سوف يتعيّن عليه إثبات أنّ الهلاك أو التلف يعود إلى تقصير الشاحن. ووفقا لما ذكر آنفا، فإنّ هذا سوف يشكّل تعويضا للشاحن عما يتحمّله من مسؤولية غير محدودة. وسوف يجسّد أيضا كون الناقل يتبوأ في العادة موقعا أفضل بكثير لإثبات ما حدث خلال الرحلة. ومن شأن هذه القاعدة التنظيمية أن تتسق بشكل أفضل مع القاعدة الواردة في مشروع المادة ١٧ (٢) و(٣) (ط)، التي تنص على أنّه يتعيّن على الناقل، عند تلف البضاعة، أن يُثبت أن الشاحن هو الذي قام فعلا بتستيف البضاعة وأنّ تستيفها هذا هو الذي ألحق التلف.

٢٢- وثمة سبيل آخر للحدّ من تعرّض الشاحن لمخاطر هائلة تتمثل في إلغاء مسؤوليته عن التأخر. واقترح خلال الدورة السادسة عشرة حذف كلمة "التأخر" من مشروع النص (انظر الفقرات ١٤٣-١٤٦ من الوثيقة A/CN.9/591). لكن ثمة وفود أخرى فضّلت الإبقاء على المسؤولية عن التأخر لأنّ حذفها سوف يدفع إلى التساؤل بشأن الأساس المنطقي لإنشاء مسؤولية صارمة عن توفير المعلومات الخاطئة التي قيل إنها أكثر أسباب التأخر شيوعا. ويُشار إلى أنّ حذف كلمة "التأخر" لا يعني أنّ الشاحن سيكون في حلّ كامل من أي مسؤولية عن التأخر. فهو سيظلّ مسؤولا عن التأخر الناجم عن الضرر المادي المنصوص عليه في الاتفاقية. إذ عندما تُلحق البضاعة ضررا بالسفينة، مثلا، سيكون، من حقّ الناقل الحصول أيضا على تعويضات عن التأخر الناجم عن ذلك الضرر. وبدلا من ذلك، ما يترتّب على حذف كلمة "التأخر" سيكون إفساح مجال للقانون الوطني لكي يحدّد المسؤولية عن حالات التأخر التي لا صلة لها بالضرر المادي. وهذا الحلّ لا يتسق مع القاعدة الحالية المنصوص عليها في المادة ٣ (٥) من قواعد لاهاي ومع المادة ١٧ (١) من قواعد هامبورغ فيما يتعلق بالمسؤولية عن المعلومات الخاطئة. وكحلّ توفيقى لهذه المشكلة يمكن حذف كلمة "التأخر" وترك قضية تحديد المسؤولية عن التأخر (غير الناجم عن الضرر المادي) للقانون الوطني، ويُستثنى من ذلك ما يرد في المادة ٣٠ (ج). وترد كلمة "التأخر" بين معقوفتين في النص المقترح.

٢٣- وقد قرّر الفريق العامل، في دورته السادسة عشرة، ضرورة الأخذ بالمسؤولية الصارمة عن تقديم معلومات خاطئة بمقتضى مشروع المادة ٣٠ (ج). وهذا ما يعني أنّ الشاحن يُعتبر ضامنا لصحة المعلومات في المستندات التي يقدمها للناقل، بينما تظلّ المسؤولية

عن عدم تقديم مستند من المستندات قائمة على التقصير. وهذه المسؤولية سوف تكون متسقة مع ما تنص عليه المادة ٣ (٥) من قواعد لاهاي والمادة ١٧ (١) من قواعد هامبورغ. ويجب أن يُشار إلى أن المسؤولية الواردة في الفقرة ٢ ينبغي، كما ذكر آنفاً، أن تشمل التأخر لكي تتسق بالكامل مع قواعد لاهاي-فيسبي وقواعد هامبورغ.

٢٤- وبما أن الفريق العامل قد قرّر أن يقتصر الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية على تناول العلاقة بين الشاحن والناقل وليس العلاقة مع الأطراف الثالثة، فإنّ الفقرة ٣ من مشروع المادة ٣١ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 ينبغي أن تُحذف.

٢٥- ولعل الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي:

المادة ٣١- أساس مسؤولية الشاحن

١- يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما تسببه البضاعة من هلاك [أو] تلف [أو تأخر]، وعن الإخلال بالتزاماته بمقتضى المادتين ٢٨ و [٢٩] ٣٠، شريطة أن يكون هذا الهلاك [أو] التلف [أو التأخر] ناجماً عن تقصير الشاحن أو تقصير أي شخص مشار إليه في المادة ٣٥.

٢- بصرف النظر عما تنص عليه الفقرة ١، يُعتبر الشاحن قد ضمن للناقل، وقت استلام الناقل للبضاعة، دقة المعلومات والتعليمات والمستندات التي يتعين توفيرها بمقتضى المادة [٢٩] ٣٠ (ج). ويجب أن يدفع الشاحن للناقل تعويضات عن كامل الهلاك [أو] التلف [أو التأخر] الناشئ عن عدم دقة في المعلومات والمستندات أو الناجم عنه.

سابعاً- مشروع المادة ٣٢- تقديم الشاحن بيانات خاطئة بشكل ملموس

٢٦- تم الاتفاق في الدورة السادسة عشرة على حذف مشروع المادة ٣٢ من مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ١٥٦ من الوثيقة A/CN.9/591).

ثامناً- مشروع المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة

٢٧- قرّر الفريق العامل في دورته السادسة عشرة إدراج عبارة "أو تصبح خطراً" في الفقرة ١ من مشروع المادة ٣٣ لجعل القاعدة أكثر اكتمالاً (انظر الفقرتين ١٥٩ و ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/591).

٢٨- وفيما يتعلّق بالفقرة ٢، لوحظ أنّ الشاحن قد يواجه صعوبات في الوفاء بالتزامه في وضع علامات أو بطاقات على البضاعة، عملاً بالقواعد واللوائح والمقتضيات الصادرة عن السلطات، لأنّه لا يعلم الكيفية التي ستجري بها الرحلة ولا بوسائط النقل التي ستستخدم. وقد حلّت هذه المشكلة إلى حدّ ما لأنّ الالتزام ينطبق على "النقل المعتمَر". فمثلاً عندما يقرّر الناقل فجأة نقل البضاعة عبر بلد آخر أو بوسيلة نقل غير التي تقرّرت في البداية، يصبح من غير الممكن تحميل الشاحن المسؤولية عن عدم وسم البضاعة طبقاً للوائح المنطبقة على وسيلة النقل الجديدة في ذلك البلد. ومع ذلك، فإنّ النصّ الحالي لا يحلّ المشكلة التي تطرأ عندما لا يكون هناك اتفاق بشأن الرحلة ويكون الأمر متروكاً للناقل في تقرير مسارها. وكحل عملي لهذه المشكلة، يُقترح إدراج فقرة جديدة تحمل الرقم ٤ وتمنح الشاحن الحق في أن يطلب ويحصل من الناقل على ما هو متاح من معلومات وتعليمات في حدود المعقول من أجل الوفاء بالتزاماته. وقد وُضع هذا النصّ المقترح بين معقوفتين أدناه، وهو يرمي، على غرار النصّ المقترح لمشروع المادة ٢٩، إلى التشديد على وجوب أن يتعاون الناقل والشاحن بحيث يبلغ الناقل الشاحن، عند الطلب، بتفاصيل الرحلة. وثمة نهج بديل يتمثل أيضاً في إدراج إشارة إلى مشروع المادة ٣٣ (٣) في الخيار باء من مشروع المادة ٢٩.

٢٩- وعلاوة على ذلك، جرى تعديل نصّ الفقرتين ٢ و٣ من مشروع المادة ٣٣ لتجسيد ما قرّره الفريق العامل في دورته السادسة عشرة (انظر الفقرتين ١٦٦ و١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/591). فقد تم حذف الإشارات إلى الأطراف المنفذة فيما يتعلّق بالمسؤولية (ما يزال بإمكان الشاحن أن يبلغ الطرف المنفذ بدلاً من الناقل)، وحذف عبارة "بشكل مباشر أو غير مباشر" من الفقرتين ٢ و٣. ويمكن أيضاً حذف كلمة "التأخر" كأسلوب للحد من تعرّض الشاحن لمسؤولية هائلة. ووفقاً لما ذكر في الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/591، فإنّ عبارة "عدم الإبلاغ" يمكن أن تُستخدم في النصّ كبديل لعبارة "ذلك الشحن". وهذا من شأنه أن يؤكّد على ضرورة وجود صلة سببية بين عدم الإبلاغ والهلاك أو التلف أو التأخر. ومع ذلك تجدر الإشارة إلى رأي أعرب عنه في إطار الفريق العامل، خلال دورته السادسة عشرة، مفاده أنّ عبارة "ذلك الشحن" يُقصد منها الحفاظ على النهج المعتمد في المادة ١٣ (٢) (أ) من قواعد هامبورغ من أجل تجسيد الطابع الخطر للالتزام الشاحن (انظر الفقرة ١٦٨ من الوثيقة A/CN.9/591).

٣٠- ولما كان الالتزام بإبلاغ الناقل بخطورة البضاعة هو أهم التزام في هذا الحكم، يُقترح أن تشكّل هذه القاعدة الفقرة ٢ بدلاً من الفقرة ٣. ولعلّ الفريق العامل يودّ أيضاً أن يناقش

ما إذا كان ينبغي نقل تعريف "البضاعة الخطرة" إلى مشروع المادة ١ من مشروع الاتفاقية. ولم يحظ أيٌّ من هذين الحليين المقترحين بالمناقشة خلال الدورة السادسة عشرة.

٣١- ولعلّ الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي:

المادة ٣٣- قواعد خاصة بشأن البضاعة الخطرة

١- يقصد بعبارة "البضاعة الخطرة" البضاعة التي هي بحكم طبيعتها أو خاصيتها خطر [أو تصبح خطراً]، أو يبدو بشكل معقول أنها يمكن أن تصبح خطراً، على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة.

٢- يجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بطبيعة البضاعة الخطرة أو بخاصيتها الخطرة في الوقت المناسب قبل أن يسلم المرسل البضاعة إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بشكل آخر بطبيعتها أو خاصيتها الخطرة، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن كامل الهلاك [أو التلف] [أو التأخر] الذي ينشأ أو ينتج عن [ذلك الشحن] [عدم الإبلاغ ذلك].

٣- يجب على الشاحن أن يضع علامة أو بطاقة على البضاعة الخطرة وفقاً لأي قواعد أو لوائح أو مقتضيات أخرى تقررها السلطات وتكون منطبقة أثناء أي مرحلة من مراحل النقل المعتمد للبضاعة. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عن كامل الهلاك [أو التلف] [أو التأخر] الذي ينشأ أو ينتج عن ذلك التقصير.

٤- يحقّ للشاحن أن يطلب من الناقل المعلومات والتعليمات التي تُعدّ، في حدود المعقول، ضرورية للوفاء بالتزاماته. بمقتضى الفقرة ٣، وأن يحصل عليها.

تاسعا- مشروع المادة ٣٤- تولّي حقوق الشاحن والتزاماته

٣٢- قرّر الفريق العامل أن يُدرج في هذا المقام النص المقترح في الفقرة ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55، ولكن مع الاستعاضة عن عبارة "باستلام مستند النقل أو السجل الإلكتروني" بعبارة "وقبل أن يظهر اسمه على مستند النقل أو السجل الإلكتروني للنقل على أنه هو الشاحن" (انظر الفقرة ١٧٥ من الوثيقة A/CN.9/591).

٣٣- ومن ثم، يكون نص المادة كالتالي:

المادة ٣٤- تولي حقوق الشاحن والتزاماته

١- إذا قَبِلَ الشخص الذي ذُكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١ (ح)، أن يظهر اسمه على مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على أنه هو الشاحن، فإنه حينئذ (أ) تقع على عاتقه المسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن. بمقتضى أحكام هذا الفصل وبمقتضى المادة ٥٩، و(ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٤.

٢- لا تمس الفقرة ١ من هذه المادة مسؤوليات الشاحن أو تبعاته أو حقوقه أو حصاناته.

عاشرا- مشروع المادة ٣٥- مسؤولية الشاحن بالإنابة

٣٤- قرّر الفريق العامل أن يدرج في هذا المقام النص المقترح في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 في مشروع الاتفاقية (انظر الفقرة ١٨٠ من الوثيقة A/CN.9/591).

٣٥- ولوحظ أيضا في المناقشة التي جرت في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل أنه قد تكون هناك حاجة إلى تعديل الفقرة ٢ من النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55 لمراعاة أية تغييرات تُدخل على مشروع المادة ١٤ (٢) فيما يتعلق بشروط "تخليص أجرة الشحن والتفريغ (والتستيف)" (FIO(S)). وجرى لاحقا، خلال مناقشة تسليم البضاعة، توضيح أن الأثر المزدوج لمشروع المادتين ١١ (٦) و١٤ (٢) يتمثل في كون الشاحن مسؤولا عن أي خسائر تنجم عن عدم الوفاء الكامل بالتزاماته بمقتضى تلك الشروط، بينما يتحمل الناقل المسؤولية عن أمور أخرى خلال التحميل والتفريغ (انظر الفقرة ٢٠٤ من الوثيقة A/CN.9/591). ونتيجة لذلك يبدو أنه ثمة حاجة ضئيلة إلى الفقرة ٢ من مشروع المادة ٣٥. ويبدو أن الفقرة لا تكتسب معنى ما إلا في الحالة التي يُعامل فيها الطرفان شروط أجرة الشحن والتفريغ (والتستيف) على أنها مجرد شروط خاصة بالدفع - أي أن الشاحن يدفع أجرة تحميل البضاعة وتفريغها من جانب الناقل. ولكن في حالة كهذه لا يكون بوسع الناقل، بمقتضى المبادئ العامة لقانون العقود، أن يحمل الشاحن مسؤولية الهلاك أو الضرر. ولذلك يمكن حذف الفقرة ٢.

٣٦- وإذا أُبقي على الفقرة ٢ من النص الوارد في الفقرة ٤١ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.55، يُثار سؤال بشأن ما إذا كان ينبغي تعديل النص. وأشار خلال

المناقشة إلى أن عبارة "من جانب الناقل" زائدة عن اللزوم لأن مصطلح "الطرف المنفذ" معرّف في مشروع الاتفاقية بأنه أي شخص يعمل نيابة عن الناقل (انظر الفقرة ١٧٩ الوثيقة A/CN.9/591). غير أن هذه العبارة تفي فيما يبدو بغرض التفريق بين الأطراف المنفذة من جانب الشاحن والأطراف المنفذة من جانب الناقل. ولا تنطبق الفقرة سوى على الأطراف المنفذة من جانب الناقل. وقد جرى توضيح النص توضيحا يسيرا حيث استعيض عن عبارة "من جانب الناقل" بعبارة "يعملون نيابة عن الناقل".

٣٧- وأشير أيضا في الدورة السادسة عشرة إلى أن كلمة "بالإنابة" الواردة في العنوان ينبغي أن تتغيّر لضمان التوحيد اللغوي بين مختلف الصيغ اللغوية لمشروع الاتفاقية. فعبارة "المسؤولية عن أفعال الأشخاص الآخرين وإغفالاتهم" يمكن أن تكون بديلا للعنوان الحالي.

٣٨- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر في النص التالي:

المادة ٣٥- المسؤولية عن أفعال الأشخاص الآخرين وإغفالاتهم

١- يكون الشاحن مسؤولا عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه وو كلاؤه، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصيا. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن. بمقتضى هذه المادة إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني يقع ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو كالتة.

٢- [بصرف النظر عما تنص عليه الفقرة ١، لا يكون الشاحن مسؤولا عن أفعال وإغفالات الناقل أو طرف منفذ يعمل نيابة عن الناقل الذي كلفه بأداء مسؤولياته. بمقتضى هذا الفصل.]

حادي عشر- مشروع المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

٣٩- قرّر الفريق العامل الإبقاء على مشروع المادة ٣٦ مع إعادة النظر فيه على ضوء ما يُقرّر بشأن مشروع المادة ٩٤ (٢). غير أنه ينبغي الاستعاضة عن النقطة في نهاية الفقرة (ب) بفاصلة منقوطة ويضاف حرف العطف "أو" بعدها.

٤٠- وفي تلك الحالة، ينبغي أن يكون نص الحكم كالتالي:

المادة ٣٦- توقف مسؤولية الشاحن

إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد وقت معين، فإن هذا التوقف لا يكون نافذ المفعول:

(أ) فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى هذا الفصل على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤؛ أو

(ب) فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، ما عدا بقدر ما يكون لدى الناقل ضمان كاف لدفع تلك المبالغ؛ أو

(ج) طالما كان يتعارض وأحكام المادة ٦٣.