

Distr.: General
25 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٦٦

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الاثنين، ١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٥/٠٠

الرئيس: السيد إيسكاس (إسبانيا)

المحتويات

وضع اللمسات الأخيرة والموافقة على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا
أو جزئيا (تابع)

هذا المحضر قابل للتصويب.

وينبغي تقديم التصويبات بإحدى لغات العمل. كما ينبغي تبيانها في مذكرة وإدخالها على نسخة من المحضر. كذلك ينبغي إرسالها في غضون أسبوع واحد من تاريخ هذه الوثيقة إلى: Chief, Official Records, Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza.

وستصدر أية تصويبات لمحاضر جلسات هذه الدورة في وثيقة تصويب واحدة، عقب نهاية الدورة بفترة وجيزة.



عقدت الجلسة الساعة ١٥/١٥

مشروع المادة ٨٢ (الأحكام الخاصة للعقود الكمية) وتعريف "عقد الكمية"

وضع اللمسات الأخيرة والموافقة على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا (تابع)

(A/CN.9/642, A/CN.9/645 and A/CN.9/658 and Add.1-13)

٥- الرئيس: اقترح أن تمضي اللجنة قدما في مناقشة مشروع المادة ٨٢ بدون الترتيب الرقمي، حتى يمكن الانتهاء من النظر في أحكامها المتعلقة بمجال تطبيق الاتفاقية المقترحة. ولاحظ أن تعريف "عقد الكمية" الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١ له علاقة بمضمون مشروع المادة ٨٢.

مشروع المادة ٦ (استثناءات خاصة) وتعريف "النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة" و"النقل على غير الخطوط الملاحية المنتظمة"

٦- السيدة داووينغ (أستراليا): قالت إن وفدها ظل يعارض باستمرار صياغة مشروع المادة ٨٢ والسياسة التي تختفي وراءها، سواء في المناقشات أو كتابة (A/CN.9/658)، الفقرات ١١-١٥ و ٦٦-٦٧، و A/CN.9/WG.III/WP.88، الملحق). فالاتفاقية المقترحة تهدف إلى تنسيق القانون بشأن نقل البضاعة بطريق البحر، وهو ما لن يتحقق نتيجة مشروع المادة ٨٢، إذ أن حتى أنصار هذه المادة يتوقعون أن تطبق أحكام العقود الكمية على ٧٠ في المائة من تجارة الحاويات.

١- الرئيس: لاحظ أن تعريفي "النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة" و"النقل على غير الخطوط الملاحية المنتظمة" الواردين في الفقرتين ٣ و ٤ من مشروع المادة ١، لهما علاقة بمضمون مشروع المادة ٦. وقال إنه يرى أن اللجنة تود الاحتفاظ بالصياغة الحالية لمشروع المادة والتعريفين المتصلين بها.

٧- واستطردت تقول إن الاختبار النهائي للاتفاقية سيكون ما إذا كانت حققت توازنا عادلا بين الأطراف التجاريين، وإن كان مشروع المادة ٨٢ لا يحقق هذا الاختبار. وأردفت تقول إن هناك أسبابا وجيهة للسياسات العامة للحكومات والقانون الدولي بشكل عام لتوفير الحماية إلى الأطراف الضعيفة. وأوضحت أن جميع الاتفاقيات الدولية التي تخص نقل البضاعة توفر مثل هذه الحماية، وضربت مثلا بذلك بتوفير المسؤولية الإلزامية وإن كانت لها سقفها. ولكن مشروع المادة ٨٢ يسمح بقدر لا سابقة له من حرية العقود، ليجلب معه احتمال الإضرار بالطرف المتفاوض الضعيف، وهو الشاحن عموما، وإن لم يكن ذلك هو الحال دائما. وأعربت عن عدم رضا وفدها عن النص بصيغته الحالية، وواصلت دفاعها عن إدخال التغييرات

٢- ووفق على مشروع المادة ٦ والفقرتين ٣ و ٤ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون، وأحيلا إلى مجموعة الصياغة.

مشروع المادة ٧ (الانطباق على أطراف معينة) وتعريف "الحائز" و"المرسل إليه"

٣- الرئيس: لاحظ أن تعريفي "الحائز" و"المرسل إليه" الواردين في الفقرتين ١٠ و ١١ من المادة ١، لهما علاقة بمضمون مشروع المادة ٧. وقال إنه يرى أن اللجنة تود الاحتفاظ بالصياغة الحالية للتعريفين ومشروع المادة أيضا.

٤- ووفق على مشروع المادة ٧ وعلى الفقرتين ١٠ و ١١ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون، وأحيلا إلى مجموعة الصياغة.

للاغاية لكي يسمح للقاضي بأن يقرر ما إذا كان مشروع المادة ٨٢ ينطبق على حالة بعينها.

١٤ - السيد ميللر (الولايات المتحدة): قال إنه رغم أن الولايات المتحدة بما العديد من الشاحنين، فإن وفده مهتم بتحقيق توازن جيد بين مصالح الشاحنين والناقلين. وأضاف أن الولايات المتحدة تعتقد أن الصياغة الحالية تحل الشواغل التي أعرب البعض عنها. وأوضح أن أكثر من ٣٠ وفداً^(١) في الفريق العامل الثالث (قانون النقل) منها بعض الوفود التي اعترضت في البداية على المادة، قد أيدت الصياغة النهائية كجزء من حزمة لحل توافقي.

١٥ - السيد هيو زنغليانغ (الصين): قال إن وفده أعرب مرارا عن عدم رضائه عن صياغة مشروع المادة ٨٢، وأن أحد أسباب ذلك كان عدم كفاية الحماية التي يوفرها هذا المشروع لصغار الشاحنين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن تعريف "العقود الكمية" جاء فضفاضاً للغاية، حتى أنه يمكن أن يغطي، على سبيل المثال، ترتيبات شحن ثلاث حاويات على امتداد ثلاث رحلات. وأضاف قائلاً إنه أمر عملي بالنسبة للاتفاقية المقترحة أن تسمح بتقليل المسؤولية، ولكن حرية التعاقد ينبغي أن تقوم على المساواة بين القوى المتفاوضة، وهو ما لا يحدث في أغلب الأحيان على أرض الواقع.

١٦ - السيدة سليتموين (النرويج): قالت إن وفدها يفضل الإبقاء على النص الحالي لمشروع المادة وعلى تعريف "العقود الكمية".

(١) أسبانيا، أنغولا، إيطاليا، البرازيل، بنن، بوركينا فاسو، بولندا، تايلند، توغو، جنوب أفريقيا، الدانمرك، السلفادور، سلوفينيا، السنغال، سويسرا، فرنسا، جمهورية فنزويلا البوليفارية، غابون، غانا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا-بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، المملكة المتحدة، موريتانيا، ناميبيا، النرويج، النيجر، نيجيريا، الولايات المتحدة الأمريكية.

المقترحة في الصياغة كما وردت في التعليقات المكتوبة (A/CN.9/658، الفقرتان ١٤ و ٦٧).

٨ - السيد السيد (مصر): قال إن وفده يؤيد البيان الذي أدلت به ممثلة أستراليا.

٩ - السيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا): أعربت عن موافقة وفدها على بيان أستراليا واسترعت الانتباه إلى تعليقات بلدها المكتوبة بشأن تعريف "عقد الكمية" (A/CN.9/658/Add.2، الفقرات ٤ و ٦)

١٠ - السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إن وفده يؤيد النص كما هو، معرباً عن رأيه في أنه يوفر حماية كافية للشاحن. وأضاف أن ربط مسألة حرية العقود بعدد محدد من الحاويات أو الشحنات سوف يؤدي إلى التقليل من المرونة.

١١ - السيد أيازابال (المراقب عن الأرجنتين): قال إن وفده يؤيد موقف أستراليا من أن مشروع المادة ٨٢ بصيغته الحالية غير مقبول، لأنه يعطي حماية غير كافية للشاحن في البلدان الصغيرة. واستطرد قائلاً إنه رغم أن مشروع المادة ٩٢ ينص على عدم السماح بأي تحفظ على الاتفاقية، فإن أحد الحلول للخروج من هذا المأزق، إذا تمسكت المواقف بعدم المرونة، قد يتمثل في السماح للدول بصياغة تحفظات على مشروع المادة ٨٢ بالذات.

١٢ - السيدة تشاتمان (كندا): قالت إن وفدها يؤيد موقف أستراليا، وأنه يشعر بقلق مستمر من مشروع المادة ٨٢، ومن تعريف "عقود الكمية" بصورة فضفاضة للغاية.

١٣ - السيدة جيروينكا (ألمانيا): قالت إنه رغم أن وفدها لا يعترض بشكل تام على السماح بحرية العقود في ظل ظروف معينة، فإنه يشعر بالقلق كما جاء في تعليقاته المكتوبة (A/CN.9/658/Add.11، الفقرة ٢١)، لأن تعريف "عقود الكمية" في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ جاء فضفاضاً

سبق أن نوقش باستفاضة وأنه راض عن الحل الوسط الذي تم التوصل إليه في فيينا.

٢٠- السيدة إريكسون (المراقب عن فنلندا): قالت إن مشروع المادة قد درس في السلطات الفنلندية، التي ترى أن الصياغة الحالية بما ضمانات كافية تكفل المعاملة العادلة لأطراف أي عقد، وأعلنت أنها تفضل ترك مشروع المادة دون أي تغيير.

٢١- السيدة بير (النمسا): قالت إنه في الوقت الذي تفضل فيه عدم تغيير صياغة مشروع المادة ٨٢، فإنها يمكن أن تساند الجهود المبذولة لتوضيح تعريف "العقود الكمية" في الفقرة ٢ من مشروع المادة ١، كما اقترحه ممثلًا أستراليا وألمانيا.

٢٢- السيد ساتو (اليابان): قال إنه يتفق مع ممثلي فنلندا وفرنسا، من أن مشروع المادة ٨٢، وعلى الأخص مع الإضافة الأخيرة للفقرة ٢ (ج) و(د) تعطي للشاحن حماية كافية. وأضاف أن أي جهد يبذل لتوضيح تعريف "العقود الكمية" سيكون موضع جدل. وأردف قائلاً إن وضع مؤشرات محددة سيجعل التعريف غير مرن وأنه من غير المحتمل التوصل إلى اتفاق حول الكمية، فعبارة مثل "حجم كبير" ستكون فضفاضة بأكثر مما عليه النص الحالي.

٢٣- السيد ماير (سويسرا): قال إنه ينضم إلى البيانات التي ألقاها ممثلًا فرنسا والولايات المتحدة وغيرها.

٢٤- السيد ليبديف (الاتحاد الروسي): قال إنه رغم أنه مستعد للتفكير في أي اقتراح لتعريف جديد "للعقود الكمية" فهو لا يرى أي أمل في حل يقبل به جميع أعضاء اللجنة. فمشروع المادة ٨٢ له أهميته بالنسبة للتجار، وللشاحن ولأطراف الأخرى، لاسيما في سياق شحن الحاويات. كما أن مشروع المادة يوحي بالطريقة التي سوف تطبق بها الاتفاقية في المستقبل. بمجرد اعتمادها. وأوضح أنه بإضافة

١٧- السيد دليبيك (فرنسا): قال إنه رغم أن النص كان موضع جدل منذ البداية، فإن وفده يرى أن الحل الوسط الذي توصل إليه الفريق العامل هو حل مقبول، حتى وإن لم يكن مثاليا، وأعلن أنه يؤيد الإبقاء على الصياغة الحالية لمشروع المادة ٨٢.

١٨- السيد تشيونغ هاي-يونغ (جمهورية كوريا): قال إن حكومته عقدت عدة اجتماعات مع الصناعات الوطنية وخبراء القانون البحري بشأن مسألة العقود الكمية. وفي ضوء آرائهم، فإن وفده يؤيد نهجا أكثر حرصا تجاه هذه العقود، من أجل حماية صغار الشاحنين و الناقلين من الضغوط المفرطة من كبار الشاحنين والناقلين. واستطرد قائلاً إنه إذا كانت الاتفاقية المقترحة تسمح بحرية التعاقد فيما يتعلق بالعقود الكمية، فإن كبار الشاحنين يستطيعون مثلا أن يفرضوا شرطا للمسؤولية المطلقة على الناقل الذي لا يملك سوى قوة محدودة على التفاوض، بحيث تحرمه من حماية حدود المسؤولية طبقا لقواعد لاهاي - فيسي. وأوضح أن زيادة مسؤولية الناقل في الوقت الذي تقل فيه كمية البضاعة التي تشكل عقود الكمية، لن يفيد سوى الشاحن. وحتى عندما توجد سياسة عامة في تشريع ما لا تسمح لأي عقد بأن يضر ظلما بالناقل في هذا المجال، فإنه بمجرد التوقيع على الاتفاقية لن تستطيع المحاكم الوطنية أن تنظر إلى مثل هذا العقد باعتباره عقدا غير قانوني. والأكثر من ذلك، أن أحكام العقود الكمية تنال من وحدة القانون التجاري وإمكانية التنبؤ به وهو القانون المستهدف بالاتفاقية المقترحة. واحتتم حديثه قائلاً إن وفده يتفق مع ما قاله ممثلو أستراليا وكندا والصين من ضرورة أن يتضمن تعريف "العقود الكمية" على رقم استهلاكي.

١٩- السيد زوناريللي (إيطاليا): قال إنه ينضم إلى وجهة النظر التي أعرب عنها ممثل فرنسا، مضيفا أن هذا الموضوع

- الإشارة إلى "زيادة أو انقاص الحقوق والالتزامات والمسؤوليات" في الفقرة ١، فإن المسؤولين عن الصياغة كانوا يسعون إلى ضمان أنه إذا ظهرت في المستقبل أمام المحاكم حالة تنطوي على ظلم من جانب شاحن أو ناقل، فسوف يكون الافتراض هنا هو أن هدف الاتفاقية هو منع أي زيادة أو تقليل إلزامي في المسؤوليات.
- ٢٥- واستطرد قائلاً إن اللجنة كانت قد وافقت من حيث المضمون على مشروع المادة ٢ (تفسير هذه الاتفاقية)، والتي أكدت على "ضرورة تشجيع الوحدة في تطبيقها ومراعاة النوايا الطيبة في التجارة الدولية". وأوضح أن هذه العبارة تهدف إلى إرشاد المحاكم في الحالات التي تنطوي على الشواغل التي أثارها ممثلة أستراليا. وأضاف أنه في حالة عدم وجود اقتراح واضح بتعريف جديد "للعقود الكمية" فإنه يفضل ترك الفقرة ٢ من مشروع المادة ١ ومشروع المادة ٨٢ دون أي تغيير.
- ٢٦- السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): قال إن مشروع المادة ٨٢ له أهمية بالغة بالنسبة للبلدان الأفريقية. وأضاف أن مشروع المادة بصياغته الحالية يعكس الشواغل التي أعربت عنها الوفود قائلاً إنه لا يرى سبباً للعودة إلى هذه المسألة الحساسة، فالنص مقبول كما هو.
- ٢٧- السيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار): قال إنه ينضم إلى وجهة النظر التي أعرب عنها ممثل السنغال.
- ٢٨- الرئيس: قال إنه من الواضح أن التعديلات المقترحة على مشروع المادة لا تلقى تأييداً من غالبية الوفود.
- ٢٩- ووفق على مشروع المادة ٨٢ والفقرة ٢ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون، وأحيل إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادة ٨ (استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها)
- ٣٠- الرئيس: قال إن التعاريف الواردة في الفقرات من ١-١٦ ومن ١٨-٢٢ ترتبط كلها بالفصل ٣ (سجلات النقل الإلكترونية) ومع ذلك، فإن يقترح أن تبدأ اللجنة بالنظر في مشروعات المواد ٨ و ٩ و ١٠ ثم تناقش بعد ذلك تعاريف "سجلات النقل الإلكترونية" الواردة في الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١، لتترك التعاريف الأخرى للنظر فيها من حيث علاقتها بمشروع المواد في الفصل ٨ (وثائق النقل ووثائق النقل الإلكترونية).
- ٣١- وقد تقرر ذلك.
- ٣٢- ووفق على مشروع المادة ٨ من حيث المضمون، وأحيل إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادتين ٩ (إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول) و ١٠ (إبدال مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول)
- ٣٣- ووفق على مشروع المادتين ٩ و ١٠ من حيث المضمون وأحيل إلى مجموعة الصياغة.
- تعاريف "وثائق النقل الإلكترونية"
- ٣٤- ووفق على أحكام الفقرة ١٨ من مشروع المادة ١ من حيث المضمون، وأحيل إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادة ١١ (نقل البضاعة وتسليمها)
- ٣٥- ووفق على مشروع المادة ١١ من حيث المضمون، وأحيل إلى مجموعة الصياغة.

مشروع المادة ١٢ (مدة مسؤولية الناقل)

صياغة الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، قد تسمح للناقلات بقصر مسؤوليتها على المدة بين عدة الرفع وعدة الرفع، الأمر الذي يتيح للجهات الشاحنة حماية أقل مما يوفره القانون الاسترالي. وأضافت أن وفدها يفضل حذف الفقرة بأكملها، وإن كان يقبل بالتعديل الذي اقترحه ممثلة ألمانيا.

٤١ - السيد بليك - لوسون (المملكة المتحدة): أعلن أنه يؤيد الاقتراح الألماني، وقال إن مشروع المادة ١٢ بشكله الحالي لا يراعي بقدر كاف أن التسلم والتسليم، بل وحتى الملكية هي مفاهيم أكثر منها وقائع مثل الشحن والتفريغ. وأضاف أن مسؤولية أي سفينة بحرية لا تبدأ بالضرورة بعملية الشحن ولا تنتهي بعملية التفريغ. والمسألة الهامة هنا هي افتراض مسؤولية الناقل عن الإدارة الفعلية للبضاعة. وما تهدف إليه الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ هو منع الحيل التعاقدية التي قد تنكر بصورة مصطنعة أن الناقل قد تولت الإدارة الفعلية للبضاعة.

٤٢ - وأردف قائلاً إن النص الحالي لم يراع أيضاً الحالة التي يختار فيها المرسل إليه - على عكس ما جاء في مشروع المادة ٤٥ - عدم الإدارة الفعلية هذه برفضه قبول التسليم. وأوضح أن وفده يعتقد أن التعديل الذي اقترحه ألمانيا يفيد بصورة أفضل المبدأ الكامن وراء الفقرة ٣، كما أنه يشاطر ألمانيا قلقها فيما يتعلق بمشروع المادة ٢٠.

٤٣ - السيد السيد (مصر): قال إن الفقرة ٣ بوضعها الحالي غير مقبولة، إذ أنها معرضة لتفسيرات مختلفة ولأنها لم تراعى سوى التزامات الناقل، دون النظر إلى المسؤوليات المحتملة للغير. بموجب عقد سابق أبرم بينهما.

٤٤ - السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): قال إنه يرى أن الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ مقبولة تماماً. فالهدف هنا هو الإبقاء في الاتفاقية المقترحة على قاعدة لاهاي - فيسبي المقررة من أن الناقل مسؤول عن الهلاك

٣٦ - السيدة جيروينكا (ألمانيا): استرعت الانتباه إلى الفقرة ٧ من تعليقات وفدها على الاتفاقية المقترحة (A/CN.9/658/Add.11)، التي احتوت على اقتراح تعديلات على الفقرة ٣ (أ) و(ب) من مشروع المادة ١٢. وقالت إن هذه الفقرات الفرعية، بشكلها الحالي، تعطي انطبعا بأن الأطراف في أي عقد للنقل يمكن أن يستبعدوا مسؤولية الناقل إذا تم تسليم البضاعة قبل الموعد المحدد أصلاً للبدء في شحنها بموجب العقد. وقالت إن وفدها يعتقد أن الناقل ينبغي أن يكون مسؤولاً من عند النقطة التي يتسلم فيها البضاعة، وأنه لا ينبغي أن يكون قادراً على التهرب من المسؤولية بتغيير مدة هذه المسؤولية.

٣٧ - السيد تزانالوس (اليونان): قال إن وفده يرى أنه ينبغي إضافة عبارة "فوق السفينة" بعد كلمتي "الشحن" و"التفريغ" في الفقرة ٣ (أ) و(ب) على التوالي في مشروع المادة ١٢، منعا لأن يتعاقد الناقل بغير الحد الأدنى لمدة المسؤولية بين وقت شحن البضاعة فوق السفينة ووقت تفريغ هذه البضاعة.

٣٨ - السيد موران بوفيو (أسبانيا): أشار إلى أن النص الأسباني للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ يحتوي على عبارة "المشار إليها في الفقرة ٢"، بينما حذفت الإشارة إلى الفقرة ٢ من نسخ اللغات الأخرى.

٣٩ - وأضاف أنه لا يعتقد أن أغلبية الوفود تؤيد التعديلات التي اقترحتها ممثلة ألمانيا، إذ أن الصياغة الحالية تحمل رغبة المسؤولين عن الصياغة وينبغي أن تترك دون أي تغيير.

٤٠ - السيدة داوونينغ (أستراليا): استرعت الانتباه إلى تعليقات وفدها بشأن الاتفاقية المقترحة (A/CN.9/658)، الفقرتان ٢٠ و٢١، التي أعربت فيها عن قلقها من أن

٤٨ - السيد ساتو (اليابان): لاحظ أن قراءة وفده للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ يماثل قراءة الولايات المتحدة. فالغرض هو ضمان أنه في الوقت الذي تحظر فيه هذه الفقرة الاتفاق على مدة زمنية للمسؤولية أقصر من عدة الرفع إلى عدة الرفع، فإن الفترة الزمنية المتفق عليها قد تكون أوسع بما فيها النقل من الميناء إلى الميناء أو حتى من الباب إلى الباب. أما الاقتراح الألماني، فقال إنه يهدم هذه المادة ويغير طبيعتها كلية.

٤٩ - السيدة جيروينكا (ألمانيا): قالت إن الاقتراح الذي تقدم به وفدها لا يهدف إلى تغيير طبيعة الفقرة ٣، التي يفسرها بما يتماشى مع التعديل المقترح، أي بعدم استهداف تغيير قاعدة لاهاي - فيسي بالنقل من عدة الرفع إلى عدة الرفع، وإنما بتطبيق نهج قواعد هامبورغ بموجب اتفاقية الأمم المتحدة المعنية بنقل البضاعة بطريق البحر. وقالت إنها تشعر هي نفسها بأن هناك فرقا كبيرا بين قواعد لاهاي - فيسي وبين الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، التي تحتوي على نص يسمح للناقل باستبعاد المسؤولية حتى عندما تكون البضاعة في حوزته بالفعل. أما إذا كان هدف النص، كما قال ممثل هولندا هو الاحتفاظ بمبدأ من عدة الرفع إلى عدة الرفع، فإنه ينبغي تناول ذلك كما حدث في قواعد لاهاي - فيسي، أي بتركه للتشريعات الوطنية لتنظيم حرية التعاقد باستبعاد المسؤولية خارج المدة الواقعة بين عدة الرفع وعدة الرفع.

٥٠ - ومضت تقول إنه بالإضافة إلى ذلك فإن الاتفاقية المقترحة وضعت مبدأ جديدا تماما في مشروع المادة ٢٠، يساوي بين موقف الطرف البحري العامل وبين الناقل المتعاقد، وجعلهما مسؤولين بنفس الدرجة. وهو ما يعني أنه بالنسبة لأهداف الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، أنه بإمكان الناقل المتعاقد أن يتخلى عن مسؤولية التلف في الميناء، بحيث لا يصبح هناك أي شخص مسؤول عما يحدث في الميناء،

والتلف الذي يحدث للبضاعة أثناء الفترة من عدة الرفع إلى عدة الرفع. وهكذا نجد أن الفقرة ٣ (أ) تنص على أن وقت استلام البضاعة، وإن كان قابلا للتفاوض، لا ينبغي أن يرتبط ببدء عملية الشحن، وبعبارة أخرى لحظة ربط البضاعة بعدة الرفع، وأن وقت التسليم لا ينبغي أن يحدد قبل الانتهاء من عملية التفريغ. وأعلن اختلافه مع وفد ألمانيا القائل بأن صياغة الفقرة ٣ غير سليمة.

٤٥ - واستطرد قائلاً إنه إذا كانت الاتفاقية المقترحة تطبق على وسائط الشحن المتعددة وعلى الشحنات من ميناء إلى ميناء، فإن النص يشير إلى "الشحن الإبتدائي" و"التفريغ النهائي"، وهما ما يعبران بصورة تلقائية في حالة الشحن من ميناء إلى ميناء، فوق السفينة ومنها. وبالتالي فإن العبارة الإضافية التي اقترحتها اليونان ليست لها ضرورة.

٤٦ - السيدة تشامان (كندا): اقترحت حذف الفقرة ٣ أو إحلال الاقتراح الألماني محلها.

٤٧ - السيد ميللر (الولايات المتحدة): قال إنه يتفق إلى حد كبير مع هولندا. فالاتفاقية المقترحة ينبغي أن تسهل كل ما تقوم به الصناعة وينبغي بالتالي أن تغطي كل المسؤوليات، ابتداء من المسؤولية من عدة الرفع إلى عدة الرفع أو عن النقل من ميناء إلى ميناء أو من الباب إلى الباب. واستطرد قائلاً إن الغرض من وراء الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ هو التكفل بعدم حدوث أي ظلم، ومع ذلك، فإن الوفود الأكثر قلقاً من احتمال حدوث ظلم هي نفس الوفود التي تعترض على هذه الفقرة. وأردف قائلاً إن الاقتراح الألماني ليس إيضاحاً وإنما هو إعادة فتح الباب على مصراعيه أمام مناقشة إحدى المواد الأساسية التي تحدد نوع الاتفاقية التي ستخرج إلى الوجود. واحتتم كلمته بقوله إن وفده يعتقد أنه ينبغي للجنة أن تحيل الموضوع إلى الفريق العامل، الذي أنفق وقتاً طويلاً للغاية للخروج بالنص التوافقي المقبول المطروح أمامنا.

٥٤ - السيد ديليبك (فرنسا) لاحظ أنه إذا أخذ بالاقتراحات السابقة لتحديد عملية التسليم بطريقة مادية وليس بطريقة قانونية، مثل التحويل الفعلي أو الوضع الفعلي تحت التصرف، فلن تكون هناك مشكلات. فالهدف من الفقرة ٣ (ب) هو حماية المرسل إليه من أي غبن. وأوضح أن لدى فرنسا تشريعا حائيا ينص على عدم تطبيق شرط من عدة الرفع إلى عدة الرفع إلا عندما تصبح البضاعة في الحوزة الفعلية للمرسل إليه، ولكن بعض البلدان الأخرى قد لا يكون لديها مثل هذا التشريع، وهو ما يجعل شواغلها مفهومة.

٥٥ - السيد ميللر (الولايات المتحدة): شكر الوفد الألماني على شرحه للسبب المنطقي وراء اقتراحه، ولكنه استدرك قائلاً إن وفده يقرأ النص الحالي بطريقة مختلفة للغاية. فالمدة الزمنية لمسؤولية الناقل سينص عليها في عقد النقل، فإذا قام الناقل بمهام خارج مجال الاتفاقية، فإن مسؤوليته ستحدد بواسطة قواعد ونظم وطنية أخرى تنطوي في أغلب الأحيان على درجة أعلى من المسؤولية. وأضاف أن الأشخاص بخلاف الناقل ممن يملكون البضاعة مشمولون بالطريقة المناسبة. بموجب القوانين الوطنية. وقال أيضا إنه من غير الحكمة أن تسعى الاتفاقية المقترحة إلى فرض قواعد على الناقل عندما يعمل بصفة غير صفة من يقدم الحمولة. وبالتالي، فإن شواغل ألمانيا لا داعي لها.

٥٦ - السيد ألبا فرينانديز (أسبانيا): قال إن إدراج الفقرة ٣ (أ) و(ب) من مشروع المادة ١٢ التي تشير إلى الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٩، سيضفي غموضا بدلا من توضيح المسألة، إذ أنه سيشتت اهتمام القارئ وربما خلق مشكلات في حالات عملية معينة مستقبلا. وأوضح أن وفده يرى أن الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ واضحة بقدر كاف فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن البضاعة، وبالتالي ينبغي تركها كما هي.

بينما قواعد لاهاي - فيسي تنص على أن هناك طرف واحد على الأقل يظل مسؤولا.

٥١ - واستطردت قائلة إنه إذا حدث أن حل المبدأ الأوسع لمدة المسؤولية محل مبدأ من عدة الرفع إلى عدة الرفع في الفقرة ٣، ينبغي أن يكون واضحا أنه بمجرد حيازة الناقل للبضاعة على البر أو في مركبة نقل بمنطقة الميناء، تبدأ مسؤولية الناقل ولا يجوز له أن يحاول الإعفاء من هذه المسؤولية عن طريق تحديد مدة هذه المسؤولية.

علقت الجلسة الساعة ١٦/٥٥ واستؤنفت الساعة

١٥/١٧.

٥٢ - السيدة ميينغ (الكاميرون): أيدت لب الاقتراح الألماني ووافقت على أن الصياغة الحالية للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ لا تعكس الغرض منها. وأعربت عن أسفها للعودة إلى نهج لاهاي - فيسي في تعريف المدة الزمنية للمسؤولية.

٥٣ - السيد زوناريللي (إيطاليا): لاحظ أن النص الحالي يمثل تحسينا واضحا عن قواعد لاهاي - فيسي، وأعلن اختلافه مع قراءة الوفد الألماني والوفود الأخرى: النص لا يسمح للناقل بتحديد مدة المسؤولية، وإنما هو يحمي الشاحن، ويسمح للأطراف بأن تتفق على أنه من الممكن أن يختلف وقت ومكان التسليم والتسلم عن الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة إلى أي شخص بخلاف الناقل، طالما أن ذلك الوقت يأتي بعد الشحن الابتدائي أو قبل التفريغ النهائي. وأعلن أنه أيا كانت الظروف، لا يمكن لأي ناقل أن ينكر مسؤوليته بعد أن يكون قد تسلّم البضاعة بالفعل. وكل ما يسمح به للناقل أن يعلن أن شخصا آخر قد تسلّم البضاعة، وأنه فعل ذلك نيابة عن الشاحن. أما في ظل النص الحالي، فإن الناقل يظل أيضا مسؤولا إذا قام بتخزين البضاعة.

- ٥٧- السيد شيلين (المراقب عن السويد): أشار إلى أن الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، يمكن تفسيرها بطريقتين مختلفتين. فمن ناحية، يمكن أن تفهم على أنها تعني أن مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم البضاعة وتنتهي عندما يسلم هذه البضاعة، فالفقرة ٣ تمنع ببساطة عقد النقل من تحديد وقت للتسلم بناء على بدء الشحن الابتدائي أو وقت التسليم قبل الانتهاء من التفريغ النهائي. ومن ناحية أخرى، يمكن تفسيرها على أساس المبدأ القديم من عدة الرفع إلى عدة الرفع، الذي يمكن به للناقل أن يتلافى المسؤولية بإنكار هذه المسؤولية عن البضاعة أثناء تخزينها، سواء قبل تسلمها أو بعد تسليمها. وأعلن أن السويد مقتنعة بالتفسير الأول وتعتبر الفقرة ٣ مجرد توضيح، أما الوفود الأخرى، فيبدو أنها تفسر الفقرة بطريقة مختلفة. وأوضح أن الصياغة الحالية رغم غموضها، لا يمكن تغييرها بسهولة. ولذا فإن وفده يقبل الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢ كما هي.
- ٥٨- السيد تشيونغ هاي-يونغ (جمهورية كوريا): قال إن وفده يؤيد هو الآخر النص الحالي للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢.
- ٥٩- السيدة جيروينكا (ألمانيا): أعربت عن تقديرها للشرح الذي قدمه وفد السويد. وقالت إنها لا توافق ممثل أسبانيا على أن معنى الفقرة ٣ واضح، إذ يبدو أنه واضح لمختلف الوفود بطرق مختلفة. ولذا، فمن المفيد العثور على طريقة لتوضيح هذه الفقرة، وربما بمشاروات غير رسمية، وإن كانت تعتقد أولاً أنها ستحتاج إلى بعض التعليمات فيما يتعلق بالمعنى الدقيق للفقرة ٣. وأوضحت أن وفدها سوف يقبل بالتفسير الإيطالي، كما أيده السويد. فإذا أيد الفريق العامل هذا التفسير، فإنها على استعداد لجعل المادة نفسها أكثر دقة، أو على الأقل، جعل معناها واضحاً في تقرير الدورة الحالية. واختتمت كلمتها قائلة إن إنهاء المناقشة بالاختلاف سيكون أمراً مؤسفاً للغاية.
- ٦٠- السيدة سليتموين (النرويج): قالت إن وفدها يفسر الفقرة ٣ كما فسرها وفد السويد.
- ٦١- السيد ساتو (اليابان): تساءل عما إذا كان أي توضيح يفيد أنه ليس هناك في الفقرة ٣ ما يمنع أي دولة متعاقدة من سن لوائح إلزامية تشمل الفترة السابقة على الشحن والتالية للتفريغ، سوف يكون حلاً للشواغل التي أثارها ألمانيا.
- ٦٢- الرئيس: سأل ممثل اليابان عما إذا كان يرغب في إدراج هذا التوضيح في تقرير الدورة أم في نص الاتفاقية المقترحة.
- ٦٣- السيد ساتو (اليابان): قال إنه كان يشير إلى التقرير. ومع ذلك، فإذا كانت هناك وفود أخرى تريد إدراج التوضيح في الاتفاقية المقترحة نفسها، فإن وفده سينظر في إمكانية ذلك.
- ٦٤- السيد ميللر (الولايات المتحدة): قال إنه إذا كان ممثل اليابان يعني أنه ليس هناك في الاتفاقية المقترحة ما يمنع أي دولة متعاقدة من سن لوائح إلزامية تشمل الفترة السابقة على الفترة التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل والتي يمكن أن تكون عند الشحن، وبعد انتهاء فترة مسؤولية الناقل التي يمكن أن تكون عند التفريغ، أما عند الشحن من الباب إلى الباب أو من الميناء إلى الميناء، فتكون عند هاتين النقطتين، فإن وفده ليس لديه اعتراض على إدراج مثل هذا التوضيح في تقرير الدورة.
- ٦٥- السيد ساتو (اليابان): أكد أن هذا هو ما يقصده.
- ٦٦- السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): قال إنه متحير إلى حد ما. وأضاف أنه من المؤكد أنه من الواضح أن المدة السابقة على الشحن والتالية للتفريغ يمكن أن تحكمها تشريعات وطنية. وأضاف أنه يتفق مع ممثلة ألمانيا في أن النص بحالته الراهنة هو نص غامض، وينبغي بذل كل جهد

تشمل نقل ليس واردا في عقد النقل والذي لم يفي فيه بالتزامه بنقل البضاعة. وأوضح أن هذا النص يتعارض مع روح الاتفاقية المقترحة، التي تهدف إلى ضمان الحقوق وتحديد الالتزامات لأطراف أي عقد. وقال إنه لهذا السبب، ينبغي حذف مشروع المادة ١٣.

٧٤- السيدة داوونينغ (أستراليا): وافقت على ضرورة حذف مشروع المادة ١٣.

٧٥- السيد ديلبيك (فرنسا): قال إن مشروع المادة ١٣ يمثل إشكالية لأنه ليس واضحا، على الأقل في النسخة الفرنسية، ولأنه يتعارض مع الهدف العام للاتفاقية المقترحة. واستطرد قائلا إن فرنسا أعلنت بالفعل تحفظها على هذا الموضوع وأنها تؤيد حذف مشروع المادة.

٧٦- السيدة جيرونيكا (ألمانيا): قالت إن وفدها لديه عددا من الشواغل هو الآخر فيما يتعلق بمشروع المادة ١٣. ففي الدورة الحادية والعشرين للفريق العامل، طلب وفد ألمانيا أيضا لهذه المادة. واعترفت بأن النسخة الحالية أفضل قليلا، ولكن هناك قدر كبير من الشكوك مازال موجودا. وأحالت الأعضاء إلى تعليقات ألمانيا المكتوبة (A/CN.9/658/Add.11)، الفقرة ٨، قائلة إن وفدها يشعر بالقلق فوق كل شيء من أنه في حالة وثيقة النقل القابلة للتداول، ليس واضحا ممن يستطيع حائز الوثيقة أن يطلب تسليم البضاعة. فالفقرة ١٤ من المادة ١، تعرف وثيقة النقل بأنها "الوثيقة التي تصدر بموجب عقد نقل" ولكنه أردف قائلا إن المادة ١٣، تتناول شيئا آخر تماما، ومن هنا كانت الشكوك. واختتم كلمته قائلا بأن أبسط خيار هو حذف مشروع المادة، حيث أنها غير ضرورية لأغراض الاتفاقية المقترحة.

رفعت الجلسة الساعة ١٠/٠٠/١٨.

ممكن لإزالة هذا الغموض. فاختلاف الآراء بالنسبة له ليس اختلافا شديدا.

٦٧- السيد مورين بوفيو (أسبانيا): أيد تعليق ممثل هولندا. وقال إنه ليس من الواضح بالنسبة له سبب مناقشة مسائل تخضع للقانون الوطني، وبالتالي فإنها خارج مجال الاتفاقية المقترحة.

٦٨- السيد زوناريللي (إيطاليا): اقترح الإبقاء على الصياغة الحالية للفقرة ٣ بعد حذف عبارة "لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل"، ووضع هذه العبارة بعد الفقرة ١ مباشرة أو حتى جعلها جزءا من هذه الفقرة. واستطرد قائلا إنه سيكون من الواضح حينئذ أنها لا تقلل من شأن الأحكام العامة الواردة في الفقرة ١، وإنما هي موضوعة لمجرد فرض حدود على الأطراف وقت إبرامهم لعقد النقل.

٦٩- السيد ألبا فرنانديز (إسبانيا): اقترح وضع الفقرة ٣ بعد الفقرة ١ مباشرة، مع إضافة عبارة تمهيدية تماشى مع عبارة "دون الإخلال بالفقرة ١". كما قال إن التغيير الطفيف الذي اقترحه ممثل إيطاليا يمكن أن يكون هو الحل.

٧٠- السيدة اريكسون (المراقب عن فنلندا): أيدت السيد ميللر (الولايات المتحدة) والسيد هيو زنج هيانغ (الصين)، واقترحت أن تدرس مجموعة صغيرة هذه المسألة في مشاورات غير رسمية. كما أعربت عن أملها في إمكان إيجاد حل لإزالة الغموض الحالي من أمام الأجيال القادمة.

٧١- الرئيس: قال إنه يفهم أن اللجنة تريد ترك هذه المسألة مفتوحة مع عقد مشاورات غير رسمية.

٧٢- وقد تقرر ذلك.

مشروع المادة ١٣ (النقل الذي يتجاوز مجال عقد النقل)

٧٣- السيد السيد (مصر): قال إنه لم يستطع أن يفهم كيف يمكن للجنة أن تسمح لأي ناقل بأن يصدر وثائق