

Distr.: General
25 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٦٧

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الثلاثاء، ١٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٠/٠٠

الرئيس: السيد إيليسكاس (إسبانيا)

المحتويات

وضع الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كلياً أو جزئياً
والموافقة عليه

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.



عن نقل البضاعة في المرحلة النهائية من ميناء التفريغ إلى مكان المقصد برا.

٥ - وتابع قائلا، إن ذلك يجعل من مصلحة المرسل إليه الإبقاء على مشروع المادة ١٣، لأن حذفها لا يسمح للناقل بتنفيذ طلب لنقل البضاعة برا إلى الداخل حيث أن الناقل سيصبح مسؤولا عن البضاعة في الجزء النهائي من عملية النقل وفقا للفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢. زد على ذلك أن مشروع المادة ٤٣ ينص على أن مستند النقل يعتبر إثباتا قاطعا لجميع تفاصيل العقد، بينما يمثل المستند، بموجب قواعد لاهاي- فيسبي، إثباتا قاطعا بالنسبة إلى البضاعة فقط، بحيث يمكن تعاقديا معالجة مسألة من هو المسؤول عن البضاعة في الجزء النهائي من النقل.

٦ - وقال موضحا إن هناك حلا ممكنا، وهو حذف مشروع المادة ١٣ وإضافة جملة إلى الفقرة الثانية من المادة ١٤، تنص على أن المرسل إليه والناقل يمكن أن يتفقا على من منهما يتولى مسؤولية نقل البضاعة إلى مكان المقصد في الداخل غير أنه بالنظر إلى الاعتراضات الحالية من بعض الوفود على صياغة الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ يبدو أيضا أن هذا المقترح أيضا لن يحظى بالقبول.

٧ - السيد إبراهيم خليل دياللو (الستغال): قال إن وفده يؤيد حذف مشروع المادة ١٣ نظر لطبيعتها الإشكالية.

٨ - السيد هو زينغليانغ (الصين): قال إن وفده يؤيد إبقاء مشروع المادة ١٣ بصيغته الحالية لأن هناك حاجة عملية لمثل هذه الأحكام، وخاصة في حالات النقل المتعدد الوسائط، إذ من الواضح أنها ستوفر حماية كافية لمصالح الأطراف الثالثة غير الشاحن. حيث أن مشروع المادة يطلب إصدار مستند أو سجل إلكتروني للنقل يتضمن نقلا محددًا غير مشمول بعقد النقل. وأكد أن إبقاء مشروع المادة ١٣

افتتحت الجلسة في الساعة ١٥/١٠

وضع الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا والموافقة عليه (تابع) (A/CN.9/642 و A/CN.9/645 و A/CN.9/658 و Add 1-13) مشروع المادة ١٣ (النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل) (تابع)

١ - السيد كيم بونغ - هيون (جمهورية كوريا): قال إن وفده سحب اعتراضاته على الصياغة الحالية لمشروع المادة ١٣ وأيد الموافقة عليها.

٢ - السيد إيغبادون (نيجيريا): قال إن مشروع المادة ١٣ لا معنى له لأن مسؤولية الناقل لا تتجاوز المدة المحددة في عقد النقل. ولذلك يوافق وفده على حذف مشروع المادة.

٣ - السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن من مصلحة الشاحن فعلا الاحتفاظ بمشروع المادة ١٣، إذ لا يجوز للناقل أن يوافق على النقل فترة تتجاوز نطاق العقد إلا "بناء على طلب الشاحن". ومن ثم لا يوجد أساس لحجج بعض الوفود بأن حذف مشروع المادة ١٣ هو لمصلحة الشاحن، بل على العكس، يجب إبقاء مشروع المادة ١٣ في صيغته الحالية.

٤ - السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): أشار إلى أن مشروع المادة ١٣ وثيق الصلة بالفقرة ٣ من مشروع المادة ١٢، التي تحدد مدة مسؤولية الناقل عن نقل البضاعة بأنها من وقت تسلّم الناقل للبضاعة حتى إتمام تسليمها وفقا لعقد النقل. ومشروع المادة ١٣ ينص على استثناءين لفترة مسؤولية الناقل: في الحالات القليلة نسبيا التي يطلب فيها الشاحن إصدار مستند نقل يتضمن نقلا محددًا غير مشمول بعقد النقل، وفي الحالات الأكثر تواترا بكثير، وهي حين يرغب المرسل إليه في أن يحل محل الناقل في تحمل المسؤولية

مسألة النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل، فإن الصياغة الحالية لا تبين بوضوح ما إذا كان مستند النقل الواحد المطلوب عقدا للنقل المتعدد الوسائط. وأضاف أن إدراج تعريف لـ "مستند النقل الواحد" في مشروع الاتفاقية يتيح للوفود إمكانية أفضل لقياس نطاق مشروع المادة واستخلاص الاستنتاجات فيما يتعلق بالناقل والشاحن الذي يطلب نقل البضاعة. ثانيا، لا تتوفر بالضرورة الحماية لمصالح الشاحن لمجرد أن يكون الشاحن هو الذي طلب شحن البضاعة. ثالثا، هناك عدم وضوح فيما يتعلق بالعلاقة القانونية بين الناقل الذي يُصدر مستند النقل الواحد والطرف الذي يوفر النقل ولكنه لا يتحمل المسؤولية كاملة. وبالنظر إلى هذه الصعوبات ينبغي عدم الإبقاء على مشروع المادة ١٣.

١٦- السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده أعرب عن شواغل نظرية وعملية إزاء مشروع المادة ١٣. فمن الناحية النظرية، لقد سبق أن ناقش الفريق العامل الثالث (قانون النقل) مقترح الوفد الإيطالي ورفضه لأن الوفود اعترضوا على تنظيم علاقات وكالة التحويل في إطار مشروع الاتفاقية. وفيما يتعلق بالنواحي العملية، فإن الغرض من الأحكام الحالية لمشروع المادة ١٣ هو الحفاظ على الممارسات التجارية القائمة بموجب قواعد لاهاي-فيسي وهامبورغ. وأعرب عن الأسف لأن وفودا عديدة مازالت غير قادرة على تفسير الأحكام في ضوء ذلك على أن من المشجع رؤية وفد جمهورية كوريا وقد أخذ يقدر الحاجة إلى أحكام من هذا القبيل.

١٧- وتابع قائلا إن وفده يؤيد الاحتفاظ بمشروع المادة ١٣ ولكن حذفها لا يعني إلغاء الممارسات التجارية ذات الصلة. ولهذا السبب، لا يعترض وفده كثيرا على حذف مشروع المادة. ومع ذلك يمكن القول بأن حذفها قد يؤدي إلى درجة من عدم اليقين في الممارسات التجارية الجارية.

من شأنه أن يسهل التجارة البحرية، لا سيما فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط.

٩- السيد ماير (سويسرا): قال إن وفده يؤيد استبقاء مشروع المادة ١٣ إذ تمثل هذه المادة ممارسة عريضة تتطلب من الشاحن الاحتفاظ بمستندات تثبت أنهم شحنوا البضاعة فعلا إلى مكان مقصدها النهائي.

١٠- السيد السيد (مصر): قال إن وفده يدعو إلى حذف مشروع المادة ١٣ لأن صياغتها لا تتسق مع الأحكام الأخرى في الاتفاقية: فهي لا تحدد حقوق ومسؤوليات الأطراف المتعاقدة وهي ضارة فعلا بمصلحة الشاحن.

١١- السيد إيورو (بنن): قال إن الصيغة الفرنسية لمشروع المادة ١٣ غير واضحة. ثم إن مشروع المادة نفسه لا صلة له بالموضوع لأنها تشير إلى النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل.

١٢- السيد زوناريللي (إيطاليا): قال إن الصياغة الحالية لمشروع المادة ١٣ لا تتسق مع تعريف "مستند النقل" في مشروع الاتفاقية، مع أنه يعكس الحاجات العملية للتجارة الدولية. ولذلك قد يكون من المفيد الإبقاء على الصياغة الحالية، مشفوعة بإيضاح أن الناقل سيعمل كوكيل تحويل نيابة عن الشاحن في الجزء المتبقي من نقل البضاعة.

١٣- السيد تزانزالوس (اليونان): قال إن وفده يؤيد الإبقاء على مشروع المادة ١٣ بصيغته الحالية لإيضاح مدة مسؤولية ناقل البضاعة.

١٤- السيد اندزيبي (غابون): قال إنه يجيد حذف مشروع المادة ١٣ مادامت تثير هذا التشويش.

١٥- السيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار): قال إن أحكام مشروع المادة ١٣ تثير عددا من الصعوبات. فأولا، بالرغم من أن ثمة أسبابا عملية تستوجب إدراج أحكام تعالج

- ٢١- وتابع قائلاً إن المزية الخاصة لمشروع المادة ١٣ هي أنها تسمح للشاحن بأن يطلب مستند نقل واحد عندما ما لا يكون الناقل في وضع يمكنه من نقل البضاعة أو غير راغب في نقلها. ومن ثم فإن الاحتفاظ بهذا المبدأ في مشروع الاتفاقية لا يضر بمصالح أي من الأطراف. وبناء على ذلك فإن وفده يؤيد الاحتفاظ بمشروع المادة ١٣ كما هو.
- ٢٢- السيدة تشيروينكا (ألمانيا): قالت إن إحدى الطرق لحل المعضلة فيما يتعلق بمشروع المادة ١٣ هي النص على أنه لا يُقبل سوى مستند النقل غير القابل للتداول. وقالت إن المسألة في رأيها هي مسألة إثبات وأن تقييد نطاق المادة طريقة ممكنة كحل وسط على أن وفدها يؤيد حذف المادة.
- ٢٣- السيدة سوبرينهو (المراقبة عن أنغولا): قالت إن وفدها يؤيد حذف مشروع المادة.
- ٢٤- السيد ساتو (اليابان): قال إنه إذا ما أعيدت صياغة المادة كما هو مقترح كان ذلك إشارة واضحة إلى أن إصدار مستند قابل للتداول محظور تماماً، وذلك يمثل خروجاً كاملاً عن الممارسة الجارية. وفي هذه الحالة يفضل وفده حذف المادة، لأن اقتراح الوفد الألماني يمكن أن يكون له تأثير شديد على الممارسة الحالية.
- ٢٥- السيد ماير (سويسرا): قال إنه يؤيد الرأي الذي أعربت عنه اليابان، لأنه هو أيضاً لا يرى ما هي الفائدة من مثل هذا التقييد.
- ٢٦- السيد كيم بونغ هيون (جمهورية كوريا): قال إن وفده يؤيد ترك نص المادة ١٣ بصيغته الحالية.
- ٢٧- الرئيس: قال إن اللجنة تواجه مسألة سياسة فيما يتعلق بالمادة ١٣. وفي المرحلة الحالية من المناقشة يبدو أن غالبية صغيرة من أعضاء اللجنة تؤيد حذف المادة ١٣، التي تم التوصل إلى نصها بتوافق الآراء في الفريق العامل. واللجنة تواجه، لأول مرة، قراراً بالأغلبية ينقض قراراً اتخذ فريق
- ومهما يكن الحال، فإن من المهم بصورة حاسمة كفالة أن لا يعني أي حذف إلغاء لممارسات النقل البري الحالية (merchant hauling) كما سبق أن أشار وفد هولندا.
- ١٨- السيدة مالاندا (المراقبة عن الكونغو): أعربت عن اتفاقها مع التحفظات التي أعرب عنها مراقب كوت ديفوار فيما يتعلق بعدم وضوح نطاق مستند النقل الواحد الذي يصدره الناقل. وقالت إن وفدها يؤيد أيضاً لهذا السبب حذف مشروع المادة ١٣.
- ١٩- السيد مولان (المراقب عن الدنمرك): قال إن وفده ينظر إلى أحكام مشروع المادة ١٣ على أنها محاولة لتقنين الممارسات التجارية لكفالة حصول الشاحنين على مستندات النقل التي يطلبونها. وأوضح قائلاً إن حذف مشروع المادة ١٣ لا يعني إلغاء الممارسات الجارية، ولكن من المفضل الاحتفاظ بالنص الحالي كي يكون ثمة قاعدة واضحة، وخاصة بالنظر إلى الشواغل التي أعرب عنها مراقب هولندا. وقال إن الإشارات إلى مسائل الوكالة حذفت تحديداً من مشاريع النصوص السابقة، في أعقاب قرار سياسة للفريق العامل. ولهذا السبب لن يكون اقتراح وفد إيطاليا بشأن الإشارة إلى وكالة التحويل تسوية مقبولة ومن الأفضل الإبقاء على النص الحالي.
- ٢٠- السيد شارما (المهند): وافق على أن مشروع المادة ١٣ مبني على الممارسات التجارية الجارية. بموجب قواعد لاهاي - فيسي وهامبورغ، ولكنه أشار إلى النهج المتبع في مشروع الاتفاقية مختلف إلى حد ما. فبموجب قواعد هامبورغ يعمل الناقل كوكيل للشاحن بالنسبة لنقل البضاعة التي لا يغطيها الناقل الأصلي، أما بموجب مشروع المادة ١٣ فتكون مدة مسؤولية الناقل هي المعيار الذي يستخدم لبيان أن الناقل غير مسؤول عن جزء النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل.

صدور طلب صريح من جانب الشاحن وأن ينص على العمل المطلوب تحديدا.

٣٣- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت، وأيدها السيد سيرانو مارتينيز (كولمبيا)، إن لدى وفدها أيضا شواغل إزاء حذف المادة ويؤيد الاقتراح القائل بإعادة صياغتها.

٣٤- السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): قال إن وفده يدعو إلى حذف مشروع المادة ١٣.

٣٥- السيد هو ترينغليانغ (الصين): قال إنه، مادام المقصود من المناقشة هو تحسين مشروع الاتفاقية، ينبغي أن يحاول فريق صغير، في مشاورات غير رسمية، إعادة صياغة المادة لتحقيق ذلك الهدف.

٣٦- السيد إيغبادون (نيجيريا): قال إنه من أجل الارتفاع بالممارسة التجارية إلى مستوى القاعدة القانونية، يجب بيان المسؤوليات القانونية والعقوبات بصورة واضحة، وهو ما لا يحققه النص الحالي لمشروع المادة ومن ثم ينبغي حذفها.

٣٧- السيدة سليتيموين (النرويج) والسيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا) أيدتا إعادة صياغة المادة في محاولة للتوصل إلى توافق في الآراء.

٣٨- الرئيس: قال إنه يفهم من ذلك أن اللجنة مستعدة لعقد مشاورات غير رسمية حول صياغة مشروع المادة ١٣. وأوضح أنه إذا لم تتوصل اللجنة إلى توافق في الآراء بعد ذلك تُحذف المادة.

٣٩- وقد تقرر ذلك.

علقت الجلسة في الساعة ١١/٣٥ واستؤنفت عند الظهر.

عامل بتوافق الآراء. ويتبين من لهجة المداخلات أثناء المناقشة، أن معظم الوفود يقبلون مضمون المادة ولكنهم يرون أن صياغتها غير جيدة أو من الصعب فهمها. وعلى أي حال، فإن حذف هذه المادة قد يؤدي إلى حظر ممارسة تجارية طويلة العهد.

٢٨- السيد زوناريللي (إيطاليا): قال إن ما يقلقه هو أن حذف المادة ١٣ قد يعني أن الممارسة الحالية تتعارض مع الاتفاقية. وبناء على ذلك يرى أن ثمة حلين ممكنين. الأول، حذف المادة على أن تسجل اللجنة في تقريرها أنها لم يكن قصدها إدانة الممارسة الطويلة العهد التي تغطيها تلك المادة. والثاني، أن يحاول فريق صغير إعادة صياغة المادة لتوضيح مقصدها، وقد يكون ذلك بإضافة تعريف جديد لنوع العقد المطلوب.

٢٩- السيد السيد (مصر): قال إنه يؤيد الخيار الأول وهو حذف المادة مرفقا بإعلان يتعلق بالممارسة المتبعة حاليا.

٣٠- السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إنه يرى أن حذف المادة مرفقا بإعلان نية هو خيار أفضل من محاولة إعادة صياغتها.

٣١- السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): قال إنه يجد صعوبة في الخيار الأول الذي تقترحه إيطاليا لأن من غير المحتمل أن يقرأ الممارسون تقرير اللجنة، في حين أن الاتفاقية ستكون متاحة على نطاق واسع. وأوضح أن ما يقلقه فيما يتعلق بحذف المادة هو أن بحذفها ستصبح بعض الممارسات مستحيلة من الناحية القانونية، مما لا يترك مجالاً للتخلص من الفترة الدنيا لمسؤولية الناقل. ومن ثم فإن على اللجنة إما أن تحسن النص وإما أن تقبل بالنتائج القانونية لحذفه.

٣٢- السيد ديلبيك (فرنسا): وافق على أن صياغة مشروع المادة ١٣ غامضة. وينبغي للنص أن يبين ضرورة

المادة ١٤ (واجبات معينة)

وهي هل يسري أو لا يسري مفعول هذين البندين. وقال إن مجلس اللوردات البريطاني اعترف بهذين البندين، بينما أعربت المحاكم العليا في أماكن أخرى، وخاصة في فرنسا، عن تحفظات جدية على هذين البندين. وتابع قائلا إن الفقرة ٢ تأخذ بنهج مبتكر إزاء المسألة وتقر عموما بصلاحيه هذين البندين. وقال إن هذين البندين مقبولان تماما في ما يسمى بعمليات النقل غير المنتظم (tramping) حيث لا تعمل السفن على خط ثابت ولا تلتزم بجدول زمني ثابت، على أن وفده، بعد دراسة دقيقة، يعرب عن أملة أن لا يطبق هذان البندان على عمليات النقل المنتظم.

٤٦ - السيد زوناريللي (إيطاليا): قال إن العنوان "واجبات معينة" يعني الواجبات التي تحدد بصورة خاصة وتمثل تمثيلا دقيقا مضمون مشروع المادة ولذلك يجب أن يبقى كما هو. وأضاف قائلا إن العنوان المقترح "واجبات عامة" غير صحيح. ويجب أن لا تظهر أي إشارة إلى وسم البضاعة في الفقرة ١ كما اقترح البعض لأن وسم البضاعة مسؤولية الشاحن، وليس الناقل.

٤٧ - وتابع قائلا إن الفقرة ٢ تعكس ممارسة عادية في النقل البحري غير المنتظم وليس في النقل البحري المنتظم. وإن أي عقد للنقل البحري المنتظم يستبعد مسؤولية الشاحن عن أداء بعض الواجبات مثل تحميل البضاعة وتثبيتها على السفينة يجب أن يُنظر إليه بارتياح، وبناء على ذلك ينضم وفده إلى الوفد الفرنسي في الاقتراح الداعي إلى قصر الفقرة ٢ على النقل البحري غير المنتظم.

٤٨ - السيدة امبينغ (الكاميرون): أعربت عن اتفاقها مع الوفد السنغالي على أن الواجبات المدرجة في مشروع المادة ١٤ يؤديها تقليديا الناقل ولذلك يجب أن لا توصف في العنوان بأنها "معينة". وقالت إن وفدها يتساءل لماذا يتحمل

٤٠ - السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): قال إن مشروع المادة ١٤ نوقش بصورة مطولة في الفريق العامل. وأعلن أن وفده، إلى جانب دول أفريقية أخرى، أعرب عن تحفظات على العنوان والفقرة ٢ من مشروع المادة. وأوضح أن العنوان "واجبات معينة" لا يعكس مضمون الفقرة ١ التي تصف الواجبات التي يؤديها الناقل عادة، ولذلك يجب أن يكون العنوان "واجبات عامة". ثم إن الفقرة ٢ يجب أن تحذف لأنها تجعل المرسل إليه، وهو ليس طرفا في عقد النقل، خاضعا لأحكام لم يكن قد قبل بها.

٤١ - السيد إيمورو (بنن): أيد البيان الذي أدلى به ممثل السنغال واقترح دمج مشروعى المادتين ١٤ و ١٥ تحت عنوان واحد "واجبات عامة". وأشار إلى أنه لم يرد في إي من المادتين ذكر لأي واجبات معينة، والواجبات المدرجة في المادة ١٤ هي واجبات عامة.

٤٢ - السيد (مصر): أيد اقتراح ممثل السنغال الداعي إلى حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤. واقترح أيضا إضافة مهمة وسم البضاعة إلى الواجبات المحددة في الفقرة ١ ولاحظ أن التحميل والتستيف وما يتصل بذلك من واجبات هي مسؤولية سيد السفينة.

٤٣ - السيدة سليتموين (النرويج): قالت إن وفدها مازال يفضل الاحتفاظ بالصيغة الحالية للفقرة ٢.

٤٤ - السيدة مالاندا (المراقبة عن الكونغو) والسيد إيغبادون (نيجيريا): انضما إلى وفدي السنغال ومصر في الدعوة إلى حذف الفقرة ٢.

٤٥ - السيد ديلبيك (فرنسا): لاحظ أن الفقرة ٢ تعالج قضية البندين اللذين بموجبهما لا يقوم الناقل بأداء واجبات معينة، لا سيما التحميل والتفريغ. وقد يكون في الفقرة ٢ تسوية للمسألة التي برزت في إطار قواعد لاهاي - فيسي

المادة ٨٣ (ب) مفيدة ولكن الشروط المطلوبة بموجب الفقرة ٢ (ب) من المادة ٨٣ صارمة أكثر مما ينبغي ولا توفر حماية كافية.

٥٢ - السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): أكد أن النقل البحري المنتظم ليس مقصوراً على النقل بالحاويات. وقال إن البندين FIO(S) يمثلان حلاً سليماً حين تكون معرفة الشاحن بكيفية مناولة البضائع أفضل من معرفة الناقل. ومن الأمثلة التي يذكرها ممثلو الصناعة الدانمركيون نقل البن في أكياس، الذي يتطلب احتياجات خاصة من التهوية. وقال إن وفده يؤيد الاحتفاظ بالفقرة ٢ من مشروع المادة بالصيغة الحالية بدون تمييز بين النقل البحري المنتظم وغير المنتظم.

٥٣ - السيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار): أيد اقتراح وفد السنغال الداعي إلى تغيير عنوان المادة ١٤ من "واجبات معينة" إلى "واجبات عامة"، لأن الواجبات المذكورة هي الواجبات العادية التي يتولاها الناقل ولا يمكن اعتبارها معينة. وأشار إلى أن الفقرة ٢ من المادة ١٤ تصف اتفاقاً ممكناً بين الشاحن والناقل، يؤدي الشاحن بموجبه بعض الواجبات المذكورة. وتابع موضحاً أنه إذا كانت هذه الترتيبات ممارسة عامة في النقل البحري غير المنتظم، وهو ما لم تصمم الاتفاقية لتنظيمه، وجب حذف الفقرة ٢. وينبغي التشديد أيضاً على أن مشروع الاتفاقية مصمم لتنظيم النقل وليس تنظيم المبيعات. وختاماً، قال إن من المهم تحقيق توازن عادل بين مسؤوليات الشاحن والناقل، بالنظر إلى الظروف الاقتصادية للبلدان النامية كبلده - حيث الغالبية شاحنون - وللععبء الذي تمثله زيادة الواجبات.

٥٤ - السيد ماير (سويسرا): قال إن العنوان الحالي لمشروع المادة يجب أن يبقى، لأنه يتعلق بواجبات معينة لا واجبات خاصة. وفيما يتعلق بالفقرة ٢ أعرب عن موافقته على الاقتراح الداعي إلى إضافة مهمة وسم البضائع إلى

المرسل إليه المسؤولية عن عقد ليس هو طرفاً فيه، ومن ثم ينضم إلى الوفود الأخرى في الدعوة إلى حذف الفقرة ٢.

٤٩ - السيد انغوي كاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): أعرب عن انضمام وفده إلى الدول الأفريقية الأخرى في الدعوة إلى حذف الفقرة ٢ وردد اقتراح وفود السنغال ونيجيريا والكاميرون بشأن تعديل العنوان. وقال ينبغي للجنة أن تحفظ مشروع الاتفاقية من إقرار استثناءات للقاعدة المعمول بها كنتيجة للإفراط في استعمال البنود العادية.

٥٠ - السيد بليك - لوصن (المملكة المتحدة): قال إن وفده يؤيد إبقاء الفقرة ٢، التي تسمح للشاحن والناقل بالاتفاق على من هو الذي يقوم بتحميل البضاعة. وتابع قائلاً إن هذه الفقرة حين تُقرأ مع الفقرة ٣ (ط) من مشروع المادة ١٨ يُعفى الناقل من كل مسؤولية. وأوضح أن وفده يعتبر تلك الأحكام مفيدة وكافية للتغلب على المشاكل التي ثارت في ظل الاتفاقيات السابقة فيما يتعلق بالبندين "شحن وتفريغ البضائع على حساب الطرف الذي يمثل البضائع في العقد والمالك لا يتحمل أي مصاريف لتستيف البضائع" (FIO(S)).

٥١ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده يؤيد كل التأييد الصياغة الحالية للفقرة ١ من مشروع المادة ١٤، وأعرب عن امتنانه لبيان الوفد الفرنسي الذي أوضح به لماذا كانت الفقرة ٢ من المادة ١٤ ضرورية وكيف تمثل تحسناً بالنسبة للوضع الحالي. وعلى الرغم من أن الاقتراح الفرنسي الداعي إلى قصر انطباق الفقرة ٢ على النقل التجاري البحري غير المنتظم مثير للاهتمام، فإن هذين البندين يستعملان أيضاً في النقل البحري المنتظم، وخصوصاً في نقل الآلات الضخمة وغيرها من المعدات الخاصة. ولذلك من الأفضل الاحتفاظ بالصياغة الحالية للفقرة ٢. وفي مثل هذه الحالة قد تكون

يكون بإمكانه مناولة الشحنات، كالبث والرافعات واليخوت، التي تحتاج إلى عناية خاصة. وأوضح أن من شأن حذف الفقرة ٢ أن يضعف قدرة الشاحن الصغير على شحن بضائع معينة.

٥٩- السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إنه يؤيد تغيير عنوان مشروع المادة ١٤ لأن الواجبات المبينة في المادة عامة بطبيعتها وليس معينة، واقترح الاستعاضة عن العنوان الحالي بالعنوان "واجبات تتعلق بالبضائع". وأردف قائلاً إنه، على أي حال، يؤيد بقاء محتوى مشروع المادة ١٤ بصيغته الحالية. وأعرب عن معارضته قصر سريان الفقرة ٢ على النقل البحري المنتظم. وأقر بوجود منطقة رمادية بين النقل المنتظم والنقل غير المنتظم الذي يشار إليه غالباً باسم "الشحن الصناعي"، وهو حين تدخل السفن الموانئ وتخرج منها وفقاً لجدول زمني معين وتحمل أنواعاً معينة من الحمولة، ويستفيد الشاحنون من بندي التحميل والتفريغ (التستيف) (FIO(S)).

٦٠- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن وفدها يؤيد الاحتفاظ بمشروع المادة ١٤ بصيغته الحالية، بما في ذلك عنوانها. وأضافت أن الفقرة ٢ تعكس ممارسة تجارية جارئة مفيدة. وحيث أن الغرض من مشروع الاتفاقية هو تسهيل صناعة النقل، فليس من المناسب محاولة تقييد ممارسة قائمة منذ عشرات السنين.

٦١- السيد شارما (الهند): قال إنه يؤيد عنوان مشروع المادة ١٤ كما هو، لأن الطبيعة العامة لواجبات الناقل واضحة من عنوان الفصل الذي يتضمن المادة ١٤. وأضاف أن الصيغة الحالية للفقرة ١ وافية، ولا حاجة لإشارة إلى وسم البضاعة لأنه في العادة مسؤولية الشاحن لا الناقل. وفيما يتعلق بالفقرة ٢ قال إن الفريق العامل لم ينظر في النقل البحري غير المنتظم أثناء مناقشته للفقرة ومع ذلك لا يجوز

واجبات الشاحن، لأن وسم البضائع كان دائماً من مهام الشاحن الرئيسية، كما يتجلى في قواعد لاهاي- فيسبي وغيرها من الصكوك. وقال إنه يؤيد بقوة الاحتفاظ بالفقرة ٢ ككل. فهي لا تشكل بنداً هروبياً بل تعكس ممارسة عريقة ليس في النقل البحري غير المنتظم فحسب بل وفي النقل المنتظم أيضاً وإن يكن بدرجة أقل. وأوضح أن الشاحنين دأبوا تقريبا، لأسباب تجارية تقنية أو لوجيستية، على تحمل بعض مسؤوليات الناقل. وحيث يكون الشاحن قد وافق على تنفيذ شحنات بموجب بندي أحور التحميل والتفريغ (التستيف) (FIO(S)) فليس من الإنصاف أن تفرض على الناقل المسؤولية عن أضرار وقعت أثناء التحميل لمجرد أن الفقرة ١ تجعل من الإلزامي إلقاء مثل هذه المسؤولية على الناقل.

٥٥- السيد اندزيبى (غابون): قال إنه يؤيد حذف الفقرة ٢ من المادة ١٤ لأنها تشكل خطراً حقيقياً على الشاحنين، لا سيما الشاحنون الصغار. وأعرب عن رغبته في تغيير العنوان كما اقترح ممثل السنغال.

٥٦- السيدة تراوري (بوركينافاسو): أعربت عن تأييدها لبيان السنغال، وأيدها في ذلك السيد أوسيمي (المراقب عن النيجر) والسيدة سوبرينهو (المراقبة عن أنغولا).

٥٧- السيدة داوونينغ (أستراليا): قالت إن وفدها يؤيد الاقتراح الداعي إلى حذف الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ للأسباب المبينة في تعليقاته التي قدمها كتابة (A/CN.9/658) الفقرتان ٢٤ و ٢٥).

٥٨- السيد موران بوفيو (إسبانيا): قال إن من المهم جدا الاحتفاظ بالفقرة ٢ لأنها تعكس ممارسة تجارية قائمة، حتى في النقل البحري المنتظم. وفي بعض الحالات في النقل البحري المنتظم يكون مهماً للشاحن، أكثر منه للناقل، أن

الشاحن والناقل. وإذا أريد للاتفاقية أن تكون مقبولة لدى أصحاب المصلحة في الشحن والمشحونات، وجب حذف هذه الفقرة.

٦٩- السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): قال إن عنوان مشروع المادة ١٤ مقبول بصيغته الحالية. وإن عبارة "المرسل إليه" استعملت في الفقرة ٢ لا لسبب سوى أن البنود التي تدخل في الاتفاقات بين الشاحن والناقل هما البنود المتعلقة بالتحميل والتفريغ (التستيف) (FIO(S). وعلى أي حال فإن الاتفاقات نفسها هي بين الشاحن والناقل فقط. والفقرة ٢ في هذه الحالة لا تلقي أي واجب على كاهل المرسل إليه فيما يتعلق بالتفريغ.

٧٠- السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إنه يتشكك في توافق الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤ مع الفقرة ٣ من المادة ١٢. وأعرب عن تخوفه من أن هاتين المادتين قد تثيران خلافات في التفسير مستقبلا، خصوصا في سياق بندي التحميل والتفريغ (التستيف)، حيث يفترض عادة أن يتم التسلم على ظهر السفينة، بينما يجب أن يفترض، بموجب الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٣، أن التسليم قد حدث قبل التحميل.

٧١- السيد لبيديف (الاتحاد الروسي): قال إن من المهم أن لا تقتصر المناقشة على الجوانب القانونية لمشروع المادة ١٤، بل أن تشمل أيضا الآثار الاقتصادية والتقنية والمالية لنقل البضائع بحرا. والمسألة ليست مسألة واجبات تتعلق بالتحميل والتفريغ فحسب، لأن هناك مواد أخرى في مشروع الاتفاقية تتناول هذه الواجبات، ولكنها أيضا تتعلق بالمسؤولية المالية عن الممتلكات وهذه لا تثير أي مشكلة، إذا قام الناقل وحده، وليس الشاحن أو المرسل إليه، بكل عمليات التحميل والتفريغ. ولكن لسوء الحظ ليس الأمر دائما بهذه السهولة، لأن قيام الناقل بالتحميل والتفريغ يؤدي

منع الشاحن من إبرام عقد مع الناقل يتحمل بموجبه بعضا من واجبات هذا الأخير إذا كان يرغب في ذلك.

٦٢- السيدة بير (أستراليا): قالت إن وفدها يؤيد بقوة الاحتفاظ بالفقرة ٢ من مشروع المادة ١٤.

٦٣- السيد تشونغ هاي-يونغ (جمهورية كوريا): قال إن وفده يؤيد الاحتفاظ بالصيغة الحالية لمشروع المادة ١٤.

٦٤- السيد ساندوفال (شيلي): قال إن مشروع المادة ١٤ يجب أن يبقى كما هو. وأوضح أن شيلي، بوصفها مصدرة للنحاس و سلع أخرى، ليست لديها مشكلة مع الفقرة ٢ لأن نقل البضائع يقوم عادة على اتفاق بين الشاحن والناقل.

٦٥- السيدة إريكسون (المراقبة عن فنلندا): أعربت عن تأييدها الإبقاء على مشروع المادة ١٤ بصيغته الحالية، بما في ذلك الفقرة ٢، لأنها تعكس ممارسة تجارية قائمة في النقل البحري المنتظم وغير المنتظم على السواء.

٦٦- السيد هو تزيغليانغ (الصين): قال إن وفده يؤيد بقوة إبقاء مشروع المادة ١٤ بكليته. وأوضح أن عبارة "يجوز أن يتفقا" الواردة في الفقرة ٢ تعني في الواقع مسألة حرية التعاقد. وبصفتها هذه لن تثير أي مشكلة، لأنها لا تفرض على الشاحن بأي حال الدخول في عقد من هذا القبيل.

٦٧- السيد ترانترالوس (اليونان): أكد أن وفده يرغب في استبقاء مشروع المادة ١٤ بكليته، غير أنه ليس شديد التمسك بالعنوان وسيرحب بعنوان بديل يحظى برضى غالبية أعضاء اللجنة.

٦٨- السيد إيغبادون (نيجيريا): أشار إلى أن الفقرة ٢ توسع المسؤولية لتشمل المرسل إليه، وهذا حكم مرفوض بوجه خاص، لأن المرسل إليه ليس طرفا في العقد بين

في الغالب إلى تكاليف إضافية. وأوضح أن مشروع المادة ١٤ بصيغته الحالية يأخذ في الحسبان مجموعة الحالات المتنوعة الكثيرة التي تحدث في النقل البحري. وهذه المادة، كما ذكر متحدثون آخرون، تعكس ممارسة فعلية جارية. ولهذه الأسباب مجتمعة، يؤيد وفده مشروع المادة ١٤ كما هو.

رُفعت الجلسة في الساعة ٠٥ : ١٣.