

Distr.: General
26 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٦٨

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الثلاثاء، ١٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٥/٠٠.

الرئيس: السيد إيسكاس (إسبانيا)

المحتويات

إكمال وإقرار مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (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.



افتتحت الجلسة الساعة ١٥/١٠

اقترح ممثل السويد في الجلسة الصباحية (A/CN.9/SR.867) بتعديل العنوان ليكون "التزامات تتعلق بالبضائع".

٤- كما أنها اعتبرت أن النقطة التي أثارها الوفد الإيطالي في الجلسة الصباحية (A/CN.9/SR.867) على أنها هامة لبحث العلاقة بين مشروع المادة ١٤، الفقرة ٢ ومشروع المادة ١٢، الفقرة ٣ الأمر الذي يجعل من المستحيل الاستغناء عن الالتزام بتحميل وتفريغ البضائع. ومع ذلك العلاقة ليست واضحة تماماً ولعل من الممكن النظر فيها فيما بعد. ولما كان النص يتضمن بالفعل الحكم المحدد عن التحميل والتفريغ فإنه يمكن أن يؤيد الإبقاء على النص الحالي لمشروع المادة ١٤، الفقرة ٢ شريطة إزالة الإشارة إلى المرسل إليه. وعلى نقيض التفسير السويسري يرى وفدها أن الفقرة ٢ تعطى انطباعاً بالفعل بأنه يمكن وضع التزام على المرسل إليه عن طريق اتفاق خطي بين الناقل والشاحن.

٥- السيد سيرانو مارتينيز (كولومبيا): قال إن مشروع المادة ١٤، الفقرة ١ أوضح بجلاء التزامات الناقل، على خلاف قواعد لاهاي - فيشي، التي كانت غامضة في ذلك الصدد. والفقرة ٢ تعكس أولوية إرادة الناقل والشاحن معاً، لأن الناقل والشاحن يمكن أن يتفقا على أن يؤدي الشاحن والشاحن الوثائقي أو المرسل إليه التزامات محددة معينة. ولذا يؤيد وفده النص الراهن للعنوان ونص مشروع المادة ١٤.

٦- الرئيس: قال إنه يبدو أن أياً من المقترحات لا يحظى بتأييد واسع وهو يرى أن معظم الوفود تفضل الإبقاء على النص الحالي.

٧- أقر مشروع المادة ١٤ من حيث الجوهر ويحال إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ١٥ (التزامات محددة تطبق على الرحلة البحرية)

إكمال وإقرار مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (تابع) (A/CN.9/642 و A/CN.9/645 و A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.13 مشروع المادة ١٤ (الالتزامات المحددة) (تابع)

١- السيد أوبارزابال (المراقب عن الأرجنتين): قال إن وفده، في محاولة للتصدي للشواغل التي أثارها الدول الأفريقية بوجه خاص، يقترح إضافة نص يتفق و "إلى المدى الذي تقتضيه الخصائص المعينة للسلع" في الفقرة ٢، ليكون من الواضح أن الناقل أو الشاحن يمكن أن يذكر أن التحميل والتداول والترخيص أو التفريغ للسلع يقوم به الشاحن فقط عندما تقتضى ذلك الخصائص الخاصة للسلع. كما اقترح تعديل عنوان مشروع المادة ١٤ ليكون نصه "الالتزامات بتلقي السلع وتحميلها وتداولها وترخيصها ونقلها وحفظها ورعايتها وتفريغها وتسليمها على نحو سليم وبدقة" وحذف كلمة "المحددة" في عنوان مشروع المادة ١٥ ليكون نصها "الالتزامات التي تطبق على الرحلة البحرية".

٢- السيد ماير (سويسرا): قال إن الغرض من الفقرة ٢ هو تحديد الفقرة ١؛ فلم يرد ذكر أي شيء لفرض التزام على المرسل إليه. ووفده أوضح ذلك أثناء مناقشات الفريق العامل بشأن مشروع المادة ٤٥، الفقرة ٢ التي حذفت في نهاية الأمر. وكل جوانب مسؤوليات المرسل إليه ينظمها القانون الوطني. وفي ذلك الصدد طلب إلى اللجنة الرجوع إلى الفقرات ١٤٨ إلى ١٥٠ من تقرير الفريق العامل (A/CN.9/645).

٣- السيدة زيروانكا (ألمانيا): قالت إن الانتقادات للمشروع وللمادة مضمونه؛ والالتزام بنقل السلع ليس التزاماً محددًا ولكنه التزام أساسي على الناقل. ولذا يؤيد وفدها

- ٨- السيد السيد (مصر): قال إن الإشارة العامة إلى "الاجتهاد الواجب" في فاتحة مشروع المادة ١٥ غير كافية، لأن الذي ينظم الاجتهاد الواجب معايير مختلفة كثيرة. ولذا فهو يقترح أن تأتي بعد عبارة "الاجتهاد الواجب" إشارة إلى المعايير السائدة للسلامة البحرية.
- ٩- السيد أمادو كاني ديالو (السنغال): قال إنه مثلما أن الوفود الأخرى اقترحت أن يشير عنوان مشروع المادة ١٤ إلى التزامات تتعلق بالبضاعة فإن عنوان مشروع المادة ١٥ يمكن أن يشير إلى التزامات تتعلق بالسفينة. فمن شأن تلك الصياغة أن تعكس بمزيد من الدقة محتوى مشاريع المواد المطروحة.
- ١٠- السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): قال إن مجمل مشروع المادة ١٥ مقبول لوفده. وهو يرغب بالفعل مع هذا أن يدخل بعض التغييرات الطفيفة في الصياغة في الفقرة الفرعية (ج). فالصياغة الحالية توحى بأن الحاويات جزء أساسي من السفينة؛ وهناك أمثلة كثيرة على أطراف أمام القضاء. ولإزالة أي غموض فإنه يقترح تعديل بداية الفقرة الفرعية بحيث يكون نصها: "جعل وحفظ مخزن السفينة وجميع أجزاء السفينة الأخرى التي تحمل فيها البضاعة وأي حاويات يقدمها الناقل لتحمل فيها أو عليها البضاعة...".
- ١١- وفي الدورة الحادية والعشرين للفريق العامل الثالث (قانون النقل)، اقترح الوفد الهولندي والسويدي تغيير التعريف "الحاوية" بحيث يشمل سيارات نقل البضائع البرية والسكك الحديدية. وكان الفريق العامل قد قرر أن ملائمة التعريف ينبغي أن تبحث في كل حكم من الأحكام التي ترد فيها كلمة "حاوية". ومشروع المادة ١٥، الفقرة الفرعية (ج) هو أحد الأحكام التي لم يبحث فيها موضوع ملائمة التوسع في التعريف. ولذا فهو يقترح أن يؤخذ تغيير تعريف "الحاوية" في الاعتبار لدى النظر في مشروع المادة ١٥.
- ١٢- السيد ترانترالوس (اليونان): قال إن الاتفاقية الجديدة، لكي تكون مقبولة على نطاق واسع من المجتمع الدولي ينبغي أن تحمي وجود توازن عادل للحقوق والواجبات ولذا لا بد من توزيع عادل للمخاطر بين الأطراف في عقد النقل. وفي ذلك السياق أوجد مشروع المادة ١٥ حلاً في التوازن بين مصالح الناقلين من ناحية ومصالح الشاحنين من أخرى.
- ١٣- وأضاف أن اليونان أعربت بالفعل عن تحفظها على تمديد التزام الناقل ليشمل ممارسة الاجتهاد الواجب فيما يتعلق بصلاحيات السفينة لتغطية الرحلة بأكملها. وكما جاء في تعليقاته الخطية على المشروع الاتفاقية (A/CN.9/658/Add.10، فقرة ٤)، فبسبب ذلك ولعناصر أخرى جديدة يتعرض الناقل لمساءلة بموجب الاتفاقية الجديدة أكبر منها. بموجب الممارسة الدولية القائمة (وبعبارة أخرى قواعد لاهاي - فيشي)، الأمر الذي يؤدي إلى تحول في توزيع المخاطر بين الأطراف. ولذلك السبب يفضل وفده لو أن الالتزام لم يدرج في مشروع الاتفاقية. غير أنه لا يقصد إعادة فتح الحوار في المنعطف الحالي. ووفده يؤيد التغييرات الطفيفة في الصياغة التي اقترحها وفد هولندا.
- ١٤- السيد بيغو (المراقب عن كوت ديفوار): فاستغرب أن تكون الأمانة قادرة على النظر إلى النص الفرنسي من مشروع المادة، وخاصة الفقرة الفرعية (ج)، إذ أن الصياغة الحالية غير واضحة.
- ١٥- الرئيس: قال إنه أحاط علماً بالطلب.
- ١٦- السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): رد على ممثل هولندا قائلاً إن الفريق العامل، على ما يذكر، قد وافق على ألا يتوسع في تعريف "الحاوية" في حد ذاته بل الأحرى أنه ينظر في ملائمة التعريف مادة مادة ويضيف إشارة إلى سيارات أو سكك حديد النقل حيث يتطلب السياق ذلك.

البت في المسألة مادة مادة بالنسبة إلى إدراج إشارة اليهما. وهذه الإشارة لم ترد في مشروع المادة ١٥ لأن الحالات التي يوفر فيها الناقل سيارات أو سكك حديد لنقل البضائع نادرة للغاية.

٢١- وفيما يتعلق بفاتحة الفقرة التي تقول "الناقل ملزم بممارسة الاجتهاد الواجب" فإنه يود معرفة ما إذا كان التزام الناقل بممارسة الاجتهاد الواجب أم المطلوب فعلاً أن يؤدي الأشياء المسروقة في الفقرات الفرعية (ا) و (ب) و (ج)، وبعبارة أخرى أن يجعل السفينة يحافظ عليها صالحة للإبحار، وما إلى ذلك.

٢٢- السيد أويارزابال (المراقب عن الأرجنتين): قال إن الالتزام المفروض على الناقل بممارسة الاجتهاد الواجب يبدو في الحقيقة أنه التزام بوسائل. ويرى وفده أن يكون الالتزام التزام نتيجة: فينبغي أن يطلب إلى الناقل ضمان أن تكون السفينة صالحة للملاحة وأنه يتحمل تبعات العواقب إن لم تكن السفينة في حالة صالحة للملاحة.

٢٣- السيد ترانزوالوس (اليونان): قال إن وفده يمكن أن يؤيد مقترحات هولندا ولكنه لا يؤيد تغيير تعريف "الحاوية".

٢٤- السيد ماير (سويسرا): قال إن وفده يؤيد اقتراح هولندا الأول الذي يمنع المطالبين من تأكيد أن الحاويات جزء من السفينة. ولذا فإن الصياغة الراهنة لمشروع المادة ينبغي الإبقاء عليها، وخاصة عبارة "خلال الرحلة". أما اشتراط مراعاة الاجتهاد الواجب طوال الرحلة فهو يشكل تحسناً هاماً في القانون البحري.

٢٥- السيد ساتو (اليابان): قال إن اقتراح هولندا الأول ليس تغييراً في الجوهر ولكنه توضيح ضروري لضمان عدم اعتبار الحاويات جزءاً أساسياً من السفينة؛ ووفده يمكن أن يؤيده. كما يمكنه تأييد جوهر المقترح الثاني، ولكنه يفضل

فتلك الإشارة لا ضرورة لها في مشروع المادة المطروح لأن من النادر جداً أن يورد الناقلون سيارات أو سكك حديد بضائع إلى الشاحن. وإذا كان الأمر كذلك، فلو وجدت ممارسة من هذا القبيل بالفعل - أو حدث أنها جاءت في المستقبل - ينبغي حينئذ أن تعامل سيارات وسكك حديد نقل البضائع بالطريقة نفسها التي تعامل بها الحاويات. ولذا فإن وفده يرحب بفكرة التوسع في التعريف في مشروع المادة ١٥، الفقرة الفرعية (ج)، تمثيلاً مع المقترح الهولندي. ووفده يؤيد تأييداً كاملاً التغييرات الطفيفة في الصياغة التي اقترحتها هولندا وفي غضون ذلك ينال الاقتراح دعمه الكامل.

١٧- السيد كيم بونغ هيون (جمهورية كوريا): أيد التغييرات في الصياغة التي اقترحتها المراقب عن هولندا.

١٨- السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إن وفده يؤيد الاقتراح الأول لهولندا، ألا وهو الإشارة في المادة ١٥، الفقرة الفرعية (ج) إلى "المخازن وجميع الأجزاء الأخرى للسفينة التي تحمل فيها البضاعة وأي حاويات يقدمها الناقل لتتنقل فيها أو عليها البضائع". ومع ذلك فإن أي إشارة لسيارات أو سكك حديد نقل البضائع، مهما كانت ملائمة في موقع آخر، ليست مطلوبة في صياغة المادة ١٥، لأنه سيكون من المستغرب تماماً أن يوفر الناقل تلك السيارات.

١٩- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن وفدها يمكن أن يؤيد اقتراح هولندا الأول ولكنه يقدر الحصول على توضيح بالنسبة للمعنى الدقيق المقترح للإشارة إلى سيارات وسكك حديد نقل البضائع.

٢٠- السيد شارما (الهند): قال إن الدانمارك وإيطاليا كانا على صواب في النقاط التي أثارها: فلقد كان الاتفاق في الفريق العامل في الواقع على عدم تغيير تعريف "الحاوية" بحيث يشمل السيارات والسكك الحديد لنقل البضائع، بل

لوقبل الناقل البضائع بعد علمه من الشاحن عملاً بمشروع المادة ٣٣ أنها خطيرة بطبيعتها ولم يتخذ تدابير ملائمة، يبدو أن الناقل يتحمل المسؤولية عن تدمير البضائع فيما بعد على أساس أنها كانت أو يبدو من المرجح أن تصبح خطراً. ولذلك يستطيع وفدها تأييد اقتراح الشرط أن الناقل لكي يعفى من المسؤولية يجب ألا يكون مدركاً من قبل الطبيعة الخطرة للبضائع. أما تبرير معقولة الإجراءات المتخذ فيمكن أن تترك مع ذلك للمرحلة القضائية.

٣١- السيد ماير (سويسرا): قال إن النظام بأكمله متماسك وصحيح. فمشروع المادة ١٦ جزء من الفصل ٤ عن التزامات الناقل وهي في الأساس أن يحافظ على السفينة صالحة للملاحة وأن يتخذ الرعاية السليمة للبضاعة. ومشروع المادة يشير ببساطة إلى أن مجرد تدمير البضاعة ليس بالضرورة خرقاً للالتزامات الناقل. الفصل ٥، من ناحية أخرى يتناول مسؤولية الناقل عن الخسارة أو الضرر أو التأخير ويعالج الشواغل التي أثرت الآن.

٣٢- ومشروع المادة ١٦ لا ينطبق على البضائع ذات الطبيعة الخطرة على هذا النحو، وهي التي تنقل بالضرورة في التجارة، ولكن ينطبق على البضائع التي تصبح بالفعل أو التي يرجح أن تصبح خطراً على مدار النقل. وفي تلك الحالات يلتزم الناقل باتخاذ إجراءات حماية السفينة والبحارة والبضائع الأخرى، حتى ولو انطوى ذلك على التضحية بالبضاعة. ورغم الإعفاء من المسؤولية المسموح به بموجب مشروع المادة ١٨، الفقرة ٣، (س) فإن الناقل لا يعفى من اختبار المعقولة، المنصوص عليه في مشروع المادتين ١٦ و١٧، أو الاختبارات الأخرى المبينة في مشروع المادة ١٨، الفقرتين ٤ و ٥. فضلاً عن هذا فإذا كان الشاحن قد أبلغ الناقل على النحو الواجب عملاً بمشروع المادة ٣٣ بأن البضاعة المقرر شحنها خطيرة بطبيعتها لا يستطيع الناقل أن يرفع قضية بالمسئولية ضد الشاحن. ومن ثم فهناك مراجعات

تفنيده، ليس بتغيير تعريف "الحاوية" بل بإضافة إشارة إلى سفن وسكك حديد نقل البضائع في الفقرة الفرعية (ج). وصحيح أن توفير الناقل سفينة أو سكك حديد نقل البضائع حدث نادر، ولكنه ليفعل ذلك يجب أن يلتزم بالحفاظ عليها في حالة مناسبة.

٢٦- السيد السيد (مصر): قال إن وفده يتفق مع ممثل هولندا على أن الصياغة يلزم أن تكون متفقة مع الحالة السائدة. واقترح حذف عبارة "التي تحمل فيها البضائع" في أول ظهور للعبارة في الفقرة الفرعية (ج).

٢٧- الرئيس: قال إنه يعتبر أن اللجنة توافق على اقتراح تغيير الجزء الأول من مشروع المادة ١٥، الفقرة الفرعية (ج) ليكون نصها: "يجعل ويحفظ المخازن وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي تحمل فيها البضائع وأي حاويات يقدمها الناقل لتحمل عليها أو فيها البضائع...". ومع ذلك لا يبدو أن هناك توافقاً في الآراء لصالح تعديلات أخرى.

٢٨- أقر مشروع المادة ١٥، بصيغته المعدلة، من حيث الجوهر.

مشروع المادة ١٦ (البضائع التي يمكن أن تصبح خطراً)

٢٩- السيد السيد (مصر): اقترح إضافة شرط في نهاية مشروع المادة ١٦ بأنه لتلافي المساءلة عن التدبير الذي تتوخاه المادة، يجب على الناقل أن يعلن أنه لم يكن يعلم بأن السلع خطيرة أو يمكن أن تشكل خطراً؛ وإذا اتخذ الناقل تدابير تضرر بالبضاعة فعليه أن يبرر تلك التدابير ويشرح السبب في أنه لم يستطع اتخاذ تدابير أقل صرامة.

٣٠- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن القلق فيما يبدو هو من أن مشروع المادة ١٦ يسمح للناقل بسلطة تقدير واسعة لتدمير البضائع إذ أن مشروع المادة ١٨، الفقرة ٣ (س) أعفى الناقل من المسؤولية عن الأعمال "عملاً" بالصلاحيات الممنوحة بموجب المادتين ١٦ و ١٧. ولكن

- ٣٧- أقر مشروع المادة ١٦ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ١٧ (التضحية بالبضاعة خلال الرحلة البحرية)
- ٣٨- السيدة داونغ (أستراليا): استرعت الانتباه إلى الفقرات ٢٨ إلى ٣٠ من تعليقات وفدها على مشروع الاتفاقية (A/C.9/658)، وقالت إن نطاق مشروع المادة ١٧ أوسع من معالجة القضية في إطار قواعد لاهاي - فيشي أو قواعد هامبورغ ولا يحقق إلا درجة أقل من الحماية للشاحنين من القانون الدولي الراهن.
- ٣٩- أقر مشروع المادة ١٧ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- علقت الجلسة الساعة ١٦/٣٠ واستؤنفت الساعة ١٧
- مشروع المادة ١٨ (أساس المسؤولية)
- ٤٠- السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): استرعى الانتباه إلى الفقرات ٨ إلى ١٢ من التعليقات على مشروع الاتفاقية المقدمة من أنغولا وبنن وبوركينا فاسو والكاميرون والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغينيا الاستوائية وغابون وغانا وغينيا وغينيا-بيساو ومالي وموريتانيا والنيجر ونيجيريا والسنغال وتوغو (A/C.9/658/Add.1)، وقال إن وضع هذه الدول لم يتغير خلال المناقشات المطولة التي كللت بالصياغة الراهنة مشروع المادة ١٨. وأضاف أن معظم الدول في إقليمه الفرعي محكومة بقواعد هامبورغ التي صيغت بشكل مختلف عن مشروع المادة. وحققت صناعة الشحن خطوات تكنولوجية هائلة بمضي الوقت ولم تعد الاستثناءات الواردة في الفقرة ٣ صالحة الآن؛ فالصناعة وخاصة الشحن على نطاق صغير سوف تعاني من إدراجها. الفقرة ٢ من مشروع المادة يكفي تماماً لحماية الناقل والفقرة ٣ ينبغي حذفها.
- كثيرة على تقدير الناقل للضرر أو تدمير الشحنة ولا تكون هناك الحاجة إلى تغيير نص المشروع المادتين ١٦ و١٧.
- ٣٣- السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده يوافق على أن النظام إذا أخذ ككل فهو ملائم ولا يحتاج إلى تغيير. وفي الحالة التي يكون الناقل قبل بضائع خطرة بعد إبلاغه بطبيعتها من الشاحن، يكون على الناقل بالتأكيد التزام باتخاذ تدابير السلامة الملائمة، وإذا أسهم الناقل في ظروف تختم إتلاف أو تدمير البضاعة يكون هو المسؤول. بموجب مشروع المادة ١٨، ٤ (أ)، بغض النظر عن الإعفاء من المسؤولية بموجب المادة ٣ (س) والصلاحيات التي يمنحها مشروع المادتين ١٦ و ١٧.
- ٣٤- السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إن من الممكن تصور حالتين. فإذا حملت بضاعة محتملة الخطورة على سفينة بعلم الناقل وتمت التضحية بها بعد ذلك في البحر، ولم يتمكن الناقل من إظهار أن الخطر ازداد خلال الرحلة يكون الناقل مسؤولاً. بموجب مشروع المادة ١٨. ومع ذلك فإذا تغير الوضع بحيث أصبح الخطر النظري الذي تشكله تلك البضاعة واقعاً - على سبيل المثال إذا تفجرت أو احترقت - وضحي بما لمنع المزيد من الضرر يكاد تحميل الناقل المسؤولية أن يصل إلى نقل المسؤولية من الشاحن إلى الناقل، وهو أمر غير مقبول. فينبغي ترك مشروع المادة ١٦ بلا تغيير.
- ٣٥- السيد السيد (مصر): قال إن مشروع المادة ١٦ يتصور وجود حالة لا يدرك فيها الناقل أن البضاعة تشكل خطراً محتملاً؛ والحالة المتوخاه في مشروع المادة ١٨ مختلفة تماماً. وتحتاج اللجنة إلى أن تبت في كيفية بيان ذلك الفرق في مشاريع المواد.
- ٣٦- الرئيس: أشار إلى أنه لا يبدو أن هناك دعماً كافياً للتعديلات المقترحة.

- ٤١ - السيد السيد (مصر): قال إن وفده يفضل بدء الفقرة ٣ بصياغة تتفق و”ما لم يثبت المطالب أن الناقل مخطئ...“؛ ومع ذلك فالحل الأفضل هو حذف الفقرة بكاملها مثلما اقترح ممثل السنغال.
- ٤٢ - السيدة داوونغ (أستراليا): استرعت الانتباه إلى الفقرات ٣١ إلى ٣٧ من تعليقات وفدها على مشروع الاتفاقية (A/C.9/658)، وقالت إنها تدرك أن الفريق العامل قضى وقتاً طويلاً في مشروع المادة وأن قضية المسؤولية قضية معقدة. ومع ذلك فهي مثل ممثل السنغال لديها شواغل حول قائمة الاستثناءات الواردة في الفقرة ٣. فالصياغة تختلف عن صياغة القوائم المماثلة الواردة في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيشي وتحتاج إلى أن تفسرها المحاكم. وإضافة إلى هذا، فإن عبء الإثبات يكون مرهقاً بشكل أكبر على المدعى، خاصةً إذا كان هناك ادعاء بعدم صلاحية السفينة. وكثيراً ما ذكرت المسؤولية التناسبية كأداة للتأخير؛ كما جاء في الفقرة ٣٧ من تعليقات وفدها، في قضية كان فيها سببان أو أكثر أحدهما هو عدم الصلاحية للملاحة، أسهم في الخسارة أو الضرر، ولم يقدم النص الحالي أي إرشاد يدل على من عليه عبء الإثبات.
- ٤٣ - السيدة شاتمان (كندا): قالت إن موقف وفدها، مثل مواقف ممثلي أستراليا والسنغال، يظل بلا تغيير. فصناعة الشحن في كندا أُنشِرت بشكل مكثف وكان رأيها أن مشروع المادة ١٨ يجعل من عبء الإثبات عملاً بالغ الإرهاق للشاحنين. والفقرة ٥ بوجه خاص ينبغي تعديلها لإلقاء عبء الإثبات فيما يتعلق بعدم الصلاحية للملاحة على الناقل لا على الشاحن.
- ٤٤ - السيد إيمورو (بنن) والسيد إندزبي (غابون) والسيدة سوبرياهو (المراقبة عن أنغولا) والسيد بيغو (المراقب عن كوت ديفوار) والسيد أوسيمي (المراقب عن النيجر) انضموا إلى بيان ممثل السنغال.
- ٤٥ - السيد ترانترالوس (اليونان): قال إنه وإن كان يرغب في تأكيد طلب وفده إزاء إلغاء ”الأخطاء البحرية“ من قائمة الاستثناءات. فإن وفده يؤيد مشروع المادة على حاله.
- ٤٦ - السيدة سيليتماوين (النرويج): قالت إن وفدها يعتبر أن مشروع المادة ١٨، بطرق شتى، صلب مشروع الاتفاقية. والصياغة الحالية تأتي نتيجة سنوات من المفاوضات العسيرة وإن لم تكن متقنة فينبغي تركها بلا تغيير.
- ٤٧ - السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة) والسيد ماير (المراقب عن سويسرا) والسيد هرون (الجمهورية التشيكية): قالوا إن مشروع المادة ١٨ ينبغي أن يبقى بشكله الحالي بكليته، دون حذف الفقرة ٣.
- ٤٨ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إنها تتفهم الشواغل التي أعربت عنها الوفود التي ترغب في تعديل مشروع المادة. وكما أشار ممثل السنغال فإن القائمة الواردة في الفقرة ٣ ليست مثلاً للقانون الحديث. ووفدها يفضل نصاً أكثر وضوحاً وأكثر إيجازاً يعد لدعم آراء الأغلبية، أيًا كان ما قد تشته.
- ٤٩ - وأضافت أنها يبدو لها أن القلق التي أعربت عنه أستراليا في الفقرة ٣٧ من تعليقاتها الخاطئة (A/C.9/658) عولج في النص الحالي لمشروع المادة ١٨. والفقرة ٥ من مشروع المادة أوضحت أنه في حالات من قبيل الحالات المذكورة في الفقرة ٣٧ من تعليقات أستراليا يقع عبء إثبات الاجتهاد الواجب على الناقل، وإن كانت الصياغة البديلة المقترحة من أستراليا أكثر أناقة. ووفدها مستعد لقبول ذلك الاقتراح، ولكنه يمكن أن يقبل أيضاً هذه الفقرة كما هي.

- ٥٥ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): أيد النص على حاله وقال على سبيل التفسير للوفود التي تقترح تعديلات إن الفصل ٤ بشأن الالتزامات والفصل ٥ بشأن المسؤولية يمثلان تنازلاً كاملاً وينبغي قراءتهما معاً. ففي الفصل ٤ وعلى نقيض قواعد لاهاي - فيشي، جعلت التزامات الناقل مستمرة طوال الرحلة؛ وفي مشروع نظام المسؤولية في الاتفاقية تحملان أساسيان من قواعد لاهاي - فيشي - هما الخطأ في الملاحة والخطأ في إدارة السفينة - أزيلا، فحدثت نقلة كبيرة في التوازن لصالح الشاحن.
- ٥٦ - وفيما يتعلق بالمادة ١٨، الفقرة ٣ التي أُقترح إلغاؤها حدث لبس: فقائمة الاستثناءات في الفقرة ٣ ليست تحللاً بل حالات لعكس اتجاه عبء الإثبات. ولعل ذلك كان نهجاً تقليدياً ولكنه نهج يقوم على المنطق العام وبالتأكيد لم يكن مهجوراً. والغرض من القائمة هو الحفاظ على عبء الإثبات في الحالات التي يرجح فيها أن يكون سبب الخسارة أو التلف حادث خارج سيطرة الناقل. وقد تحقق توازن معين لأن مشروع المادة سمح للشاحن أن يثبت أن هناك سبباً مختلفاً في القضية أو أن الخطأ من جانب الناقل أسهم في الخسارة أو التلف. ولا شك في أن النص لا يتعارض مع قانون النقل المحلي الذي يستند بصفة عامة إلى الخطأ وليس إلى المسؤولية الصارمة.
- ٥٧ - السيدة لوست سيمينسكا (بولندا) والسيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا) والسيد ساندوفال (شيلي) أيدوا النص الحالي و أيدوا التصويب التقني في الفقرة ٥ (أ) المقترح من اليابان والسويد.
- ٥٨ - السيد فان دير زييل (المراقب عن هولندا): قال إن الصياغة الوسطية للمادة ١٨ نقلت التوازن في الاهتمام بشكل كبير لصالح مصالح النقل ولم يكن هناك داعٍ للسير
- ٥٠ - السيد ساتو (اليابان): اقترح من أجل التسوق أن تحذف كلمة "تتضمن" من الفقرة ٥ (أ) (١) وتعاد صياغة القطعة كلها لكي تعكس التعديل في مشروع المادة ١٥ (ج) التي أقرت بالفعل. وبعدها يكون وفده مستعداً للموافقة على مشروع المادة ١٨.
- ٥١ - السيد شيوونغ هاي يونغ (جمهورية كوريا): قال إنه حتى ولو كانت صناعة الشحن البحري في بلده تؤيد بشدة استعادة "الخطر البحري" إلى قائمة الاستثناءات في الفقرة ٣، فإن وفده ينضم إلى وفدي اليونان وسويسرا في المطالبة بإقرار مشروع المادة بشكله الراهن.
- ٥٢ - السيد السيد (مصر): قال إن مسؤولية الناقل بموجب القانون المكتوب والقانون العرفي لا تستند إلى ممارسة الاجتهاد الواجب ولكن إلى النتائج. والتعديل الذي اقترحه وفده يحافظ على حقوق الشاحن بينما الناقل هو المخطئ؛ فإذا لم يقبل ينبغي حذف مشروع المادة حتى لا يتغير التوازن بين الأطراف المتعاقدة ولا يضعف مبدأ تود جميع الوفود الحفاظ عليه.
- ٥٣ - السيد إغبادون (نيجيريا): قال إنه ينضم إلى الوفود الأفريقية الأخرى. فالفقرة ٣ لو اعتمدت بشكلها الراهن تنفي كل التقدم الذي حدث في المواد السابقة في مشروع الاتفاقية وخاصة في الفصل ٤، الذي أرسى شروط التزامات الناقل. وحث الوفود على النظر في التعديل المقترح في الفقرة ١٢ من الوثيقة A/C.9/658/Add.1.
- ٥٤ - السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إنه يفضل مثل ممثلة ألمانيا نصاً أكثر إيجازاً في الفقرة ٣؛ ومع ذلك فهو يدرك المناقشات الطويلة والتنازلات الحساسة التي تكلفت في النص المعروض على اللجنة. واقترح ممثل اليابان له وجهته ووفده يود اقتراح إزالة الأقواس الموجودة في الفقرة ٥، (أ) (١) وأن يستعاض عن عبارة "بما في ذلك" بكلمة "و".

أساساً بلدان شاحنة ولا بد أن الشاحنين فيها سيكونون بالتأكيد قادرين على إصاق العيوب الكامنة بالناقل.

٦٣- السيدة مالنغا (المراقبة عن الكونغو): قالت إنها مثل البلدان الأفريقية الأخرى تعتقد أن المادة ١٨ ليست النص المتوازن الذي كانت ترجوه. وهي تؤيد بوجه خاص حذف الفقرة ٣ التي تتيح أسباب كثيرة للتخفيف من مسئولية الناقل.

٦٤- السيد هو زينغليانغ (الصين): أشار إلى أهمية المادة ١٨ وقال إن النص جاء نتيجة مناقشات طويلة في الفريق العامل وينبغي الإبقاء عليه، مع التصويبات التقنية المقدمة من اليابان. وإن كانت صناعة الشحن في الصين ليست سعيدة بالقائمة الكاملة الواردة في الفقرة ٣ فإن وفده يؤيد الإبقاء عليها لأن الاستثناءات المسرودة تحل بالفعل أوجه عدم اليقين في الممارسة.

٦٥- السيدة إريكسون (المراقبة عن فنلندا): قالت إن وفدها وإن لم يكن سعيداً تماماً بالمشروع النهائي لما كان مادة بالغة التعقيد وكان يفضل نصاً أكثر موائمة، فإنه يمكن أن يقبل النص كما هو. ومع ذلك فهي تعتقد أن من المهم أن يبرز في تقرير اللجنة التفسير المقدم من إيطاليا في وقت سابق، بالأحرى لينقل عبء الإثبات.

٦٦- السيد مولمان (المراقب عن الدانمرك): لاحظ أنه ينبغي التوصل إلى توافق قاطع في الآراء قبل إدخال أي تغييرات في النص الذي تم الوصول إليه بعد تنازلات حساسة في الفريق العامل، وقال إن وفده يؤيد لذلك النص كما هو. ولا يمكن اعتبار التصويبات التي تلت ذلك من اليابان تغييراً بهذا المعنى.

٦٧- السيد سيرانو مارتينيز (كولومبيا): قال إن الافتراض الأساسي في المادة ١٨ هو أن الناقل عليه التزام بأن

أبعد مما فعله المشروع بالفعل. ولذلك فهو يؤيد النص بحالته الراهنة مع تصويب اليابان لصالح التساوق.

٥٩- السيد باغالي حمانه (جمهورية إيران الإسلامية): أعرب عن تحفظات قوية على المادة ١٨ وقال إنها ينبغي أن تعدل لتوازن مصالح الناقل والشاحن. فالفقرة ٣ ينبغي أن تحذف لأنها تعطى أسباب كثيرة لتحلل الناقل. كما أنه يفضل حذف الفقرة ٥؛ فالناقل ينبغي أن يكون مسئولاً إذا أثبت الطالب الخطأ. وعلاوة على هذا ينبغي تعديل الفقرة ٤ لوضع الشاحن موضعاً عادلاً وحماية الشاحن من العبء الثقيل لإثبات ادعاءات عدم الصلاحية للملاحة كلما تدرج الناقل بواحد من الدفاعات بموجب الفقرة ٣.

٦٠- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): أيدت ملاحظات إيطاليا وهولندا وأيدت الإبقاء على النص الراهن مع التصويبات التقنية المقترحة من اليابان. فقد ذهبت سنوات من مفاوضات الفريق العامل لإنهاء هذا النص الذي هو جزء هام من حزمة التسهيلات؛ وسيكون أمراً مؤسفاً أن ندخل أي تعديلات يمكن أن ينتج عنها فشل لمشروع الاتفاقية.

٦١- السيد ألبا فيرنانديز (إسبانيا): أيد ملاحظات إيطاليا وهولندا والولايات المتحدة وقال إن الصياغة الحالية للمادة ١٨ ينبغي الحفاظ عليها. فهي تحافظ على القواعد التقليدية لمسئولية الناقل والشاحن والمعاملة التقليدية لعبء الإثبات في المعاهدات الأخرى في النقل البحري والجوى والبرى. ولن توافق إسبانيا بحال على إزالة ضرورة إثبات الاحتمال البسيط لعدم صلاحية السفينة للملاحة.

٦٢- السيد إيمورو (بنن): وافق وفد إيطاليا على ضرورة أن تستند القواعد إلى المنطق العام وهو لا يوافق على أن الاستثناءات المسرودة في المادة ١٨، الفقرة ٣ ليست تحللات: فهي ببساطة تحللات مخفية. والبلدان الأفريقية

يوصل البضاعة بالحالة نفسها التي كانت عليها عند استلامها، وهو التزام بالتأجيل والضمان. وبالنسبة لأكثر النقاط إثارة للجدل فمن المهم تعداد الاستثناءات التي تخلص الناقل من المسؤولية، خاصة أن من الصعب التمييز بموجب قواعد لاهاي - فيشي بين ما إذا كانت مسؤولية الناقل هدفاً أو غير موضوعية وما إذا كانت هناك افتراضات أو إثبات للخطأ. ولذا يؤيد وفده الإبقاء على مشروع المادة ١٨ بكامله بصيغته الحالية.

٦٨ - السيد نجويكاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): قال إن نص المادة ١٨ ممكن تحسينه وأن مهمة اللجنة هي السير قدماً بالعمل الذي تم على مدى سنوات في الفريق العامل. فكل المواد الأساسية في مشروع الاتفاقية كانت موضوعاً لمناقشات حامية ولكن لم نصل بعد إلى التوازن الصحيح بين المصالح. فإذا أُبقي على النص الحالي تصبح الفكرة الأساسية عن مسؤولية الناقل شيئاً مهماً. وهو يوافق تماماً على أن مفهوم عبء الإثبات ينبغي أن يستند إلى المنطق العام. وقائمة الاستثناءات الواردة في الفقرة ٣ تشجع المؤمنين ولكنها تضر باقتصادات الدول الأفريقية، وينبغي حذفها.

٦٩ - السيد شارما (الهند): لاحظ أن قضية المسؤولية ظلت محوراً لمناقشات الفريق العامل منذ البداية. وبينما يشير إلى قائمة التحللات في قواعد لاهاي - فيشي قد أُزيلت من قواعد هامبورغ اللاحقة فإن الفريق العامل صمم على أن القائمة أدت دوراً جيداً في وقتها والواقع أنها اعتمدت في معظم التشريعات الوطنية. وقد وصلت بصعوبة إلى نص وسطي، ترى الهند أنه ينبغي الإبقاء عليه، باستثناء التصويبات التقنية على الفقرة ٥ (أ).

رفعت الجلسة الساعة ١٨,٠٥ .