

Distr.: General  
11 September 2008  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٧٦

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الاثنين، ٢٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٥/٠٠.

الرئيس: السيد إيسكاس . . . . . (إسبانيا)

المحتويات

وضع الصيغة النهائية 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

## وصع الصيغة النهائية وإقرار مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (تابع)

(A/CN.9/645، A/CN.9/642، و A/CN.9/658 و Add.1 - 13؛  
(A/CN.9/XLI/CRP.5

مشروع المادة ٨١ (أحكام عامة) (تابع)

١ - الرئيس: دعا اللجنة إلى النظر في التعديلات المقترحة على مشروع المادة ٨١ (A/CN.9/XLI/CRP.5) المقدم من وفود ألمانيا والنمسا وسويسرا وأستراليا.

٢ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): عرضت الاقتراح وقالت إن مشروع الاتفاقية وضع أساساً لمسؤولية الشاحن إزاء الناقل الواردة في مشروع المادة ٣١ ولكن الاقتراح لم يبين الغطاء النقدي لتلك المسؤولية. ولتحقيق توازن أكثر عدلاً بين الشاحن والناقل يرى مقدمو الاقتراح أن أطراف أي عقد نقل ينبغي أن يكون أمامهم خيار الموافقة على غطاء لمسؤولية الشاحن. وهذا ينطبق بوجه خاص على المسؤولية الصارمة التي تغطي بموجب القوانين المحلية للدول. ولما كان الفريق العامل لم يتمكن من الموافقة على مبلغ ذلك الغطاء فإن مقدمي الاقتراح يرون أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يسمح بمعالجة هذه القضية بالاتفاق بين الأطراف.

٣ - وقد جرت بعض المناقشات بالنسبة لما إذا كانت كلمة "حدود" الواردة في مشروع المادة ٨١ تشير إلى غطاء نقدي للمسؤولية أو لتعديل أي التزام. ولأغراض الوضوح يستعيز الاقتراح عن الفعل "يحدد" بكلمة "يخفض" في الفقرتين ٢ (أ) و (ب). ويضيف أيضاً فقرة جديدة ٢ (ج) يكون نصها:

"يجوز مع ذلك أن ينص عقد النقل على مبلغ لتحديد المسؤولية على الشاحن أو المرسل إليه

أو الطرف المراقب أو حامل المستند أو الشاحن المستندي، عن أي خرق للالتزامات - شريطة ألا يثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن خرق الالتزامات تعزى إلى فعل شخصي أو الامتناع عن فعل شخصي من جانب الشخص المطالب المدعي بالحق بالتحديد الذي يتم بتعمد التسبب في تلك الخسارة أو بإهمال مع معرفة أن تلك الخسارة يمكن أن تنجم".

٤ - وكان الجزء الثاني من تلك الجملة بعد كلمة "شريطة" التي تعكس الصياغة الواردة في مشروع المادة ٦٣ (خسارة مميزة تقييد المسؤولية)، قد أدرج بغية التصدي للشواغل التي أعرب عنها ممثل فرنسا، الذي أشار إلى أنه حتى الغطاء المتفق عليه في العقد ينبغي ألا ينطبق في حالة سوء السلوك المتعمد من جانب الشاحن.

٥ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إنه وإن كان سعيداً لأن يرى أن الوفد الألماني يقدر مزايا حرية التعاقد فإنه يظن أن مشروع المادة ٨٢ (القواعد الخاصة لعقود الحجم)، الذي أقرته اللجنة من قبل من حيث الجوهر يتيح وسيلة ملائمة للنص على حدود المسؤولية غير المتاحة بموجب مشروع الاتفاقية، لأن الأطراف في عقد الحجم هي التي توافق على الأرجح على غطاء لمسؤولية الشاحن. وعلاوة على هذا فإن أنواع الحدود المتوخاه في الاقتراح أوسع مما يستطيع الشاحن أن يحصل عليه بموجب مشروع المادة ٨٢، الذي يتضمن أحكاماً فائقة الإلزام لا يمكن الرجوع عنها. ولذا فالاقترح غير مقبول لوفده.

٦ - السيدة هالدي (كندا) والسيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا): أيدتا الاقتراح.

٧ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده يرحب عموماً بالمرونة فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن وحرية التعاقد. ومع

مساوياً لقيمة التأمين على البضائع. وهي لا ترى أن ذلك الخيار سيمارس بشكل متواتر ولكنه ينبغي أن يكون متاحاً.

١١ - السيد إمبياه (المراقب عن غانا): قال إنه لغرض الوضوح يرحب بالتغييرات المقترحة في الفقرتين ٢ (أ) و (ب) من مشروع المادة. غير أن الفقرة الجديدة المقترحة هي حالة من حالات "القليل أكثر من اللازم، المتأخر أكثر من اللازم". وخلال المفاوضات كانت عدة وفود قالت إنها تود وضع حد لمسؤولية الشاحن. ولم ينل موقفهم هذا موافقة الأغلبية، والاقتراح الحالي الذي يأخذ نهج الحرية التعاقدية لا يتصدى لشواغلهم. فينبغي أن يبقى مشروع المادة بصيغته الراهنة.

١٢ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): أوضحت أن الفقرة الجديدة المقترحة ترمي إلى إتاحة خيار مسؤولية التغطية، بل والمسؤولية الصارمة في حالة البضائع الخطرة. فإذا لم يكن الاتفاق بين الطرفين عادلاً يمكن أن تحال المسألة إلى المحاكم. وهي لا توافق على تفسير ممثل السنغال؛ إذ يبدو لها أن مشروع المادة ٨١ الفقرة ٢ بوضعه الحالي لا يسمح بتغطية المسؤولية حتى عن طريق المحاكم. وصحيح أن مشروع المادة ٨١، الفقرة ١ يسمح بزيادة مسؤولية الناقل لكن وفدها لا يعترض إذا زيد وضوح هذا الأمر.

١٣ - وأضافت أن مشروع المادة ٨٢ يتيح للأطراف الاتفاق على حقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل مما يفرضه مشروع الاتفاقية. فالأحكام فوق الإلزامية الواردة في الفقرة ٤ من مشروع المادة ٨٢ ضرورية لأن الفقرات ١ إلى ٣ تتيح مساحة واسعة لعدم التقيد بالاتفاقية لكن التعديلات المقترحة على مشروع المادة ٨١ أضيق منها نطاقاً. فهي لا تتيح للأطراف تغيير التزاماتها أو مسؤولياتها بل مجرد تحديد التغطية النقدية للمسؤولية.

ذلك فهو يود من مقدمي المشروع أن يوضحوا، وفق ما اقترحه ممثل الولايات المتحدة الأمريكية أن القصد من الاقتراح هو السماح بالحرية الكاملة للتعاقد حتى فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة. فالمسألة تنطوي على قضية سياسة عامة؛ ويبين مشروع المادة ٨٢، الفقرة ٤ على وجه التحديد أنه حتى في حالة عقد الحجم لا ينطبق عدم التقيد المأذون به في المادة ٨٢، الفقرة ١ على الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في المادتين ٣٠ و ٣٣ أو على المسؤولية الناشئة عن حرق المادتين. فإذا كان القصد من الاقتراح هو السماح بعدم التقيد فإن ذلك يستدعي الافتراضات السابقة ويغير فهم وفده لمشروع المادتين ٣٠ و ٣٣.

٨ - السيد إبراهيم خليل دبالو (السنغال): قال إنه بعد كل المحاولات غير الناجحة للحد من مسؤولية الشاحن يكون من الخطير السماح بالحد منها بموجب عقد، إذ أن مصالح المرسل إليه قد لا تحمي. ومن الأفضل ترك مشروع المادة ٨١ بصيغته الراهنة والسماح للمحاكم بتحديد حدود المسؤولية في حالة أي نزاع.

٩ - السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إنه يؤيد الاقتراح الذي يفيد الطرفين. وبوجه خاص فإن خيار وضع غطاء للمسؤولية يتيح للمؤمنين على البضائع تغطية تلك المسؤولية وهو ما يفيد الناقل أيضاً. ومع ذلك ففي ضوء آثار السياسة العامة للاقتراح فإن الأحكام فوق الإلزامية في مشروع المادة ٨٢ ينبغي أن تنتقل إلى مشروع المادة ٨١ بإدراج بيان يفيد أن الفقرة الجديدة لا تنطبق على الحالات التي تغطيها المادتان ٣٠ و ٣٣.

١٠ - السيدة داونغ (أستراليا): تكلمت باعتبارها من مقدمي الاقتراح فشددت على أن المسؤولية الصارمة تغطي عادة بموجب القانون المحلي للدول؛ والاقتراح يسمح للأطراف بالاتفاق على الغطاء، الذي يكون بشكل عام

ولذا فحزمة الحل الوسط المتفق عليها في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ لن تتأثر بقرار يسمح للطرفين بالاتفاق على تلك التغطية، مع مراعاة ظروفهما وطبيعة تجارتها. وأضاف أن تفسير ممثل ألمانيا للفروق بين مشروعَي المادتين ٨١ و ٨٢ تفسير مقنع ووفده يؤيد الاقتراح.

١٩ - السيد السيد (مصر): قال إنه مستعد في ضوء التفسير المقدم من ممثل ألمانيا لأن يؤيد الاقتراح لأنه متأكد من أنه يحقق توازناً أكثر عدالة بين الطرفين المتعاقدين.

٢٠ - السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا): قال إن وفده يقدر عالياً النص الراهن لمشروع المادة ٨١، الذي يسعى إلى التصدي للتطورات الأخيرة في قطاع الشحن البحري، كالانتشار الواسع لاستخدام الحاويات. ولما كان الناقل يعجز عن مراقبة المحتويات داخل حاوية مغلقة دون توافر معلومات كافية من الشاحن عن طبيعة المحتويات فإن الناقل لا يستطيع نقل البضائع بأمان. وفي بلده كان هناك في الواقع عدد من حوادث الحريق والتفجير بسبب عجز الشاحن عن الإفشاء عن طبيعة البضاعة. وهذا هو منطق الالتزامات المفروضة على الشاحن بموجب مشروعَي المادتين ٣٢ و ٣٣. فالنقل المأمون يعتمد على عدم السماح للشاحن بعدم التقيد بتلك الالتزامات. ومن التطورات الملحوظة ظهور الشاحنين الكبار ذوي القدرة على إجبار الناقلين على قبول المسؤولية المطلقة. ومن المرجح بشكل كبير أن يسعى الشاحنون الكبار إلى استبعاد أو تحديد بعض من التزاماتهم بموجب العقد؛ والمقصود بكلمتي "يستبعد" و "يحدد" في الفقرتين ٢ (أ) و ٢ (ب) هو منع ذلك. وكما أوضحت الدائمك فإن الناقل محروم بالفعل حيث إن كلمة "تزيد" قد حذفت من الأحكام الواردة في مشروع المادة ٨١، الفقرة ١، المتعلقة بنطاق عدم التقيد بالعقد المسموح به للناقل، ولكنه ورد بالتوازي مع الأحكام في الفقرة ٢ فيما يتعلق بالشاحن. والنتيجة أن التزامات الناقل ومسؤوليته

١٤ - السيد مولمان (المراقب عن الدائمك): أشار إلى أن قضية مماثلة نشأت في سياق مشروع المادة ٣٢. وخلال المفاوضات أعرب وفده عن رأيه بأن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يوفر معاملة متساوية للشاحنين والناقلين؛ وهذا يعارض مع السماح بإمكانية زيادة التزامات الناقل. بموجب مشروع المادة ٨١، الفقرة ١. ومن شأن الاقتراح الجديد أن يزيد التفاوت إذ يجعل من الممكن للشاحن القوي أن يحدد من مسؤوليته بينما يزيد مسؤولية الناقل.

١٥ - وعلاوة على هذا، فالأقتراح قد صيغ بعبارات عامة تماماً ولم يخفف شواغله تفسير ممثل ألمانيا. وهو لا يرى أن من غير الواقعي توخي وضع يكون الشاحن القوي قادراً على إجبار الناقل على قبول حد منخقص من المسؤولية بقدر حق السحب الخاص، الذي يتيح للشاحن الإفلات من المسؤولية تماماً عن كل المقاصد والأغراض. وكما قال المراقب عن غانا أثناء الجلسات في الفريق العامل فإن بعض الوفود حاولت دون أن تفلح الاتفاق على حد للمسؤولية على الشاحنين. والنص الذي نجم عن هذا لم يكن الأفضلية الأولى لوفده، لكنه يتفق مع الحل الوسط الذي تم الاتفاق عليه.

١٦ - السيد تزانترالوس (اليونان): قال إنه يؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثلاً الدائمك والولايات المتحدة الأمريكية.

١٧ - السيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار): قال إن وفده، وإن كان يود إيجاد توازن أفضل بين مسؤولية الطرفين، فليس مما يرضيه أن يتم ذلك من خلال حرية التعاقد. وهو يؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثل السنغال.

١٨ - السيد شارما (الهند): قال إنه يتفق مع اقتراح الاستعاضة عن كلمة "يحدد" بكلمة "يخفف" في الفقرتين ٢ (أ) و (ب). وكما أشار ممثل غانا فإن الفريق العامل فشل في التوصل إلى اتفاق على الغطاء النقدي لمسؤولية الشاحن.

عدم التقيد فيما يتعلق بالالتزامات بموجب مشروعى المادتين ٣٢ و٣٣.

٢٤ - السيد بروسير (المملكة المتحدة) والسيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إن وفديهما يؤيدان الإبقاء على الصياغة الحالية للأسباب التي ذكرتها الدائمك.

٢٥ - السيد غومبري (النرويج): قال إن الاقتراح ذهب إلى أبعد من أحكام عقد الحجم في مشروع المادة ٨٢، الذي نص على ضمانات معينة، وذلك باستبعاد تطبيقه على ما يسمى أحكام فوق إلزامية. فالشاحن القوي الذي يتفاوض بموجب مشروع المادة ٨١ مع التعديلات المقترحة في الوثيقة A/CN.9/XLI/CRP.5 لا يكون مقيداً بدرجة أقل مما هو بموجب مشروع المادة ٨٢.

٢٦ - السيدة سوبيكوا (جنوب أفريقيا): قالت إن وفدها يتعاطف إلى حد ما مع الاقتراح ولكنه يفضل الإبقاء على مشروع المادة ٨١ بصيغته الحالية.

٢٧ - السيد هونكا (المراقب عن فنلندا): قال إن وفده يؤيد النص الحالي للأسباب التي قدمها ممثلاً هولندا والدائمك.

٢٨ - السيد هرون (الجمهورية التشيكية): قال إن وفده يؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثل هولندا.

٢٩ - السيد مولوبو (المراقب عن الكونغو): قال إن وفده يشارك آراء السنغال وكوت ديفوار. فعقد النقل هو عادة عقد التزام بحيث أن الحرية التعاقدية، التي تفترض مسبقاً الموافقة من الطرفين، لا توفر حلاً. ولما كانت المستندات يضعها الناقل فإن هذا الناقل ينبغي ألا يسمح له بفرصة زيادة التزامات الشاحن. ووفده يؤيد النص الحالي.

٣٠ - السيد بوكانا أولينكونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): قال إن وفده يتفق مع بيانات الدائمك

يمكن أن تُزاد تعاقدياً ولكن الشاحن لا يستطيع ذلك. ولئن كان نص مشروع المادة ٨١ المقترح في الوثيقة A/CN.9/XLI/CRP.5 يبدو معقولاً فالواقع أنه نقل التوازن بعيداً لصالح الشاحن. ووفده يفضل الإبقاء على النص الراهن.

٢١ - السيدة شال - هوما (نيجيريا): قالت إن وفدها يتفق مع بيانات الولايات المتحدة الأمريكية والدائمك والسنغال، وبوجه خاص بيان غانا عن الجهود السابقة للفريق العامل الرامية إلى إيجاد سبيل لتغطية مسؤولية الشاحن. وهي تؤيد اقتراح تغيير الفعل "يحد" إلى "يقلل" لأن التعديل يتمشى مع المقصود من الحكم. وإلا فإنها ترغب في الإبقاء على الصيغة الحالية لمشروع المادة.

٢٢ - السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): قال إن وفده يمكن أن يؤيد التغيير من كلمة "يحد" إلى كلمة "يقلل" ولكن لديه اعتراضات جادة على الجملة المقترحة الجديدة في الوثيقة A/CN.9/XLI/CRP.5. لأن الاقتراح كما صيغ يمكن الشاحن الذي لديه سلطة تفاوضية كافية من أن يفرض قيوداً جذرية على مسؤوليته؛ ولو أن الحكم الجديد قال، على سبيل المثال، إن التغطية الدنيا تعادل قيمة البضائع لكان الاقتراح أكثر قبولاً. وعلاوة على هذا فإن بعض التزامات الشاحن تتضمن قضية سياسة عامة. وهناك حالات كثيرة للغاية لحوادث بسبب سوء المعلومات التي يقدمها الشاحن عن طبيعة البضائع؛ وعلى سبيل المثال لا يجب أن يسمح لناقل كبير للمواد الكيميائية بأن يتعاقد نتيجة للمسؤولية الناجمة عن خرق التزامه بموجب مشروع المادة ٣٣.

٢٣ - السيد ديلبيك (فرنسا): قال إن وفده لا يمكن أن يؤيد الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CN.9/XLI/CRP.5 للأسباب التي بينتها اليابان. فلا بد من وجود نص يستبعد

- ٣٦ - السيد لبيديف (الاتحاد الروسي): قال إن الطابع التراكمي للشروط ليس واضحاً من الصياغة الحالية. ولعل من المفيد إضافة بعض الكلمات للتفسير.
- ٣٧ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إن الفصل ١٥ يستخدم أحياناً مصطلح "شرط التحكيم" وأحياناً "اتفاق التحكيم" وأحياناً "شرط أو اتفاق التحكيم". وفي بعض الأحكام القضائية تشير عبارة "شرط التحكيم" إلى شئ يتفق عليه قبل نشوب أي نزاع، و "اتفاق التحكيم" يشير إلى شئ يتفق عليه بعد نشأة النزاع. وعدم التساوق في استخدام المصطلحين ينبغي تجنبه لمنع أي صعوبات في التفسير.
- ٣٨ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إنه لو أُحيل النص إلى فريق الصياغة فإن وفدها يود أن يرى صياغة جديدة قبل اعتماد مشروع الاتفاقية ككل لأن من الصعب الحكم على الآثار المحتملة دون أن نرى النص الجديد.
- ٣٩ - السيد غومبري (النرويج): قال إن النص ليس نموذجاً للوضوح، ولكنه يمكن أن يشرح الخلفية العملية. فالفقرة ١ تنص على أن أحكام التحكيم لا تنطبق على أطراف المشاركة ولكن لما كان مشروع الاتفاقية يمكن أن يطبق على مستندات الشحن الصادرة بموجب عقود المشاركة فإن الفقرة ٢ تصبح حينئذ ذات أهمية. فمن الشائع جداً في مستندات الشحن هذه بيان أن مستند الشحن يتضمن أحكاماً وشروطاً للمشاركة، وهذا هو الوضع المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ). ومع ذلك فمن المهم للطرف الحائر لمستند شحن أن يدرك أن عقد المشاركة يتضمن اتفاق تحكيم، ومن ثم يأتي شرط وارد في الفقرة الفرعية (ب) بإشارة محددة إلى شرط التحكيم.
- ٤٠ - السيد سيكوليه (أمين اللجنة): قال إن فريق الصياغة قد يعتبر أن من المفيد أن يجعل استخدام مصطلحي
- والولايات المتحدة الأمريكية والسنغال ويفضل الإبقاء على النص الراهن.
- ٣١ - السيد سيرانو مارتينيز (كولومبيا): قال إن وفده، من أجل التساوق مع موقفه السابق، يؤيد نص مشروع المادة ٨١ بشكله الحالي.
- ٣٢ - السيد مينوتي (كينيا) والسيد ساندوفال (شيلي) والسيد إيسيجون (غابون) والسيد لوفمبانو (المراقب عن أنغولا): قالوا إن وفودهم تفضل الإبقاء على الصياغة الحالية لمشروع المادة ٨١.
- ٣٣ - أقر مشروع المادة ٨١ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٧٨ (تابع)
- ٣٤ - السيد لبيديف (الاتحاد الروسي): قال إنه على الرغم من أن اللجنة كانت قد أقرت مشروع المادة ٧٨ من حيث الجوهر فإن ثمة حاجة لزيادة التوضيح في صياغة الفقرة ٢. وعلى سبيل المثال فالفقرة الفرعية (أ) أشارت إلى اتفاق تحكيم، بينما الفقرة الفرعية (ب) تحدثت عن شرط تحكيم.
- ٣٥ - السيد إستريلا فاريبا (شعبة القانون التجاري الدولي): قال إنه يبدو بالفعل من النظرة الأولى وجود خلط في المصطلحات. فالدافع في الفقرة ٢ هو أن الشروط الثلاثة المبينة بالفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) تراكمية. فلو تم الوفاء بهذه الشروط جميعها لن يكون اتفاق التحكيم موضوعاً لأحكام الفصل ١٥ التي جعلت إمكانية انفاذ اتفاق التحكيم تعتمد على شروط معينة لا تنطبق عادة على اتفاقات التحكيم عموماً. ولعل الحل يكون في الموازنة بين المصطلحين الواردين في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب).

”٢ - مع عدم المساس بالفقرة ١ من هذه المادة فإن أي اتفاق تحكيم في وثيقة نقل أو سجل نقل إلكتروني مما تنطبق عليها هذه الاتفاقية بسبب تطبيق المادة ٧ يخضع لهذا الفصل، ما لم يكن اتفاق التحكيم هذا:

(أ) يحدد الأطراف وتاريخ المشاركة أو أي عقد آخر مستبعد من تطبيق هذه الاتفاقية بسبب تطبيق المادة ٦؛

(ب) يتضمن الإشارة ويشير بالتحديد إلى شرط في المشاركة أو أي عقد آخر يتضمن شروط اتفاق التحكيم“.

ويمكن لفريق الصياغة حينئذ أن يدخل بسهولة تعديلات طفيفة على النص.

٤٥ - أقر مشروع المادة ٧٨، بصيغته المعدلة، من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٤ (الاتفاقيات الدولية التي تنظم نقل البضائع بوسائط نقل أخرى)

٤٦ - السيدة زيروينكا (ألمانيا) أيدها السيد ديلبيك (فرنسا): قالت إن وفدها يتفق بشكل عام مع النص ولكنه يقترح أن تحذف من الفاتحة عبارة ”النافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية“ بعد عبارة ”الاتفاقيات الدولية“، بحيث لا تحد من نطاق المادة ٨٤ بالاتفاقيات الدولية النافذة في ذلك الوقت ولكن لتشمل أيضاً البروتوكولات اللاحقة لتعديل اتفاقيات قائمة والاتفاقيات الجديدة التي تنظم وسائط النقل الأخرى. وعلى سبيل المثال فهناك بروتوكول إضافي بالاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع برأى اعتمد مؤخراً.

”اتفاق التحكيم“ و ”شرط التحكيم“ متمشياً مع نصوص اللجنة الأخرى المتعلقة بالتحكيم ومنها مثلاً القانون النموذجي بشأن التحكيم التجاري الدولي الذي وضعته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال). ففي تلك النصوص كان ”اتفاق التحكيم“ مصطلحاً نوعياً يبين اتفاقاً بأي شكل للجوء إلى التحكيم، بينما ”شرط التحكيم“ يشير إلى فقرة في وثيقة أكبر من ذلك. وحينئذ يبدو أنه لجعل الأمر منطقياً ينبغي أن يشار إلى ”شرط تحكيم“ في الفقرة ٢ (ب).

٤١ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): اقترح إزالة الغموض الذي أشار إليه الاتحاد الروسي بأن المرء يمكن أن يوضح ببساطة في الفقرة ٢ أن الفقرة الفرعية (ب)، شأنها شأن الفقرة الفرعية (أ) تشير إلى شرط طرفي المشترطة. والاستخدام السليم لمصطلح ”اتفاق“ أو ”شرط“ يمكن أن يقرره حينئذ فريق الصياغة عندما يراجع التساوق اللغوي مع نصوص اللجنة الأخرى.

٤٢ - السيد هو زينغليانغ (الصين): اقترح إمكانية إزالة الفقرة ٢ (ب) وإمكانية إضافة كلمة ”محدد“ بعد كلمة ”إشارة“ في الفقرة ٢ (أ). وفضلاً عن هذا فلما كان طرف المشاركة أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يمكن أن يتضمن من حيث التعريف - تحكيماً فقط، وليس اتفاق تحكيم، فإنه يرى أن الإشارة الصحيحة تكون إلى شرط، في فاتحة الفقرة ٢ وفي الفقرة الفرعية (أ).

٤٣ - السيد موران بوفيو (إسبانيا): قال إن الفقرة ٢ التي يفسرها هو كما فسرتها النرويج واضحة بما فيه الكفاية بصيغتها الحالية.

٤٤ - السيد إستريلا فاريبا (شعبة القانون التجاري الدولي): اقترح، بعد مشاورات وعلى أساس ملاحظات وفدي الصين والنرويج، إعادة صياغة المادة ٧٨، الفقرة ٢ ليكون نصها:

وطالما أن البروتوكولات اللاحقة لا تمتد إلى النطاق فلن تنشأ أي مشاكل. غير أن الاقتراح الألماني يعطي "صكاً على بياض" للاتفاقيات الجديدة، بينما النقطة التي يثيرها مشروع المادة ٨٤ هي حماية نطاق مشروع الاتفاقية من التداخلات في المستقبل مع الاتفاقيات الأخرى. والاقتراح الألماني غير مستصوب، ليس من الناحية النظرية فحسب بل ومن الناحية العملية، لأنه غير ضروري بقدر كبير. ومشروع المادة ٢٧ ينطبق على الصكوك الدولية المحتملة في المستقبل التي تنظم وسائل النقل الداخلي ويتصدى لشواغل ألمانيا بشكل ملائم.

٥٢ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده يتعاطف مع شواغل ألمانيا بقدر ما يتعلق الأمر بالتعديلات البسيطة على اتفاقيات النقل الداخلي القائمة، ولكن الحث المقترح من ألمانيا أوسع مما ينبغي، لأنه يفتح الباب أمام اتفاقيات جديدة وحيدة الوساطة بالكامل إضافة إلى تعديلات بسيطة. ومع ذلك فللتصدي للنقطة التي أثارها ألمانيا يمكن تعديل فاتحة مشروع المادة ٨٤ بأن يضاف بعد عبارة "بدء سريان" عبارة "بما في ذلك أي تعديلات عليها". وقد استخدمت عبارة مماثلة في مشروع المادة ٨٨ (أ). وبالتأكيد فإن ذلك الاقتراح لن يحل المشكلة عندما يستعاض عن أي اتفاقية قائمة باتفاقية جديدة تكون من جوانب كثيرة استمراراً لاتفاقية سابقة.

٥٣ - السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن وفدها يعارض المقترحين الدانمركي والياباني، لأنه لا يوجد شيء يمنع من أن تعدل أي اتفاقية قائمة، في المستقبل التغيير الكامل لنطاق تلك الاتفاقية. وأضافت أنها تنفق مع ممثل هولندا في أن من الخطورة البالغة أن يعطى "صك على بياض" للذين يقومون بصياغة التعديلات على الاتفاقيات القائمة أو الاتفاقيات الجديدة. وكما أوضح من قبل فإن التزايدات المستقبلية مشمولة بالفعل في مشروع المادة ٢٧. أما المشروع الحالي للمادة ٨٤ فينبغي الإبقاء عليه لهذا السبب.

٤٧ - السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إن هناك بروتوكولات إضافية للاتفاقيات القائمة يمكن اعتبارها مشمولة في الصياغة الحالية. ومع ذلك فمن دواعي القلق البالغ أن يعني الحذف المقترح أن مشروع المادة ٨٤ ينطبق على اتفاقيات جديدة تماماً تحل محل اتفاقيات النقل الداخلي القائمة، لأن ذلك يمكن أن يجبر بعض الدول المتعاقدة على نبذ مشروع الاتفاقية إذا رغبت أن تصبح أطرافاً في اتفاقيات جديدة. وتكون لهذه القضية آثار على مشروع المادة ٩٢ المتعلقة بالتحفظات.

٤٨ - السيد بيرلنجيري (إيطاليا): قال إن مشروع المادة ٨٤ ينبغي ألا يسمح بأن يحل محل مشروع الاتفاقية أي اتفاقيات جديدة تعتمد أو أي بروتوكولات توسع بشكل كبير نطاق اتفاقيات قائمة من قبل.

علقت الجلسة الساعة ١٦/٤٠ واستؤنفت الساعة ١٧/٠٥.

٤٩ - السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن وفده لا يعتقد أن مشروع المادة ٨٤ ينبغي أن يشمل اتفاقيات جديدة تحل محل اتفاقيات النقل الداخلي الوحيد الوساطة، لأن من شأن ذلك أن يقوض تطبيق مشروع الاتفاقية. وتصبح الإشارة إلى تعديلات لاحقة أو بروتوكولات لاتفاقيات قائمة أمراً مقبولاً، ولكنه يتطلب صياغة جديدة، في حين أن وفده راض عن الصياغة الحالية.

٥٠ - السيد باربوك (بيلاروسيا): اقترح أن يستعاض عن كلمة "اتفاقية" الواردة في الفقرات الفرعية (أ) إلى (د) بعبارة "معاهدة دولية" مما يعكس تعريف المعاهدة في اتفاقية فيينا بشأن قانون المعاهدات. فهذا قد يزيل بعض شواغل الوفد الألماني.

٥١ - السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): أشار إلى أن مشروع المادة ٨٤ يتعارض مع أحكام الاتفاقيات، وقال إنه حدد بشكل واضح نطاق تطبيق الاتفاقيات الأخرى؛



مشروع المادة ٨٥ (التقييد العالمي للمسؤولية)  
٥٩ - السيد إيمورو (بنن): تساءل عن السبب في أن مشروع المادة ٨٥ يشير إلى "أصحاب السفن" في حين أن الاتفاقية استخدمت حتى الآن مصطلح "الناقل" و "الشاحن".

٦٠ - السيدة زيروينكا (ألمانيا) وأيدها السيد ساتو (اليابان): أوضحت أن مشروع المادة ٨٥ يرمي إلى حل المواقف التي يكون فيها الناقل بموجب الاتفاقية الراهنة هو أيضاً صاحب السفينة. بموجب اتفاقية تحديد مسؤولية المطالبات البحرية أو اتفاقية ستراسبورغ بشأن تقييد مسؤولية أصحاب السفن الملاحية الداخلية، وكلاهما يسمحان لصاحب السفينة بتحديد مسؤوليته، وعلى سبيل المثال في حالة وقوع حادثة كبرى. فالناقل الذي يكون هو نفسه صاحب السفينة قد يكون مسؤولاً بموجب الاتفاقية الحالية، ومثلاً بمبلغ يصل إلى مليون دولار. ومع هذا فإذا كان هناك مطالبون آخرون يمكن لصاحب السفينة أن يتذرع بتحديد المسؤولية بموجب الاتفاقية عن تقييد المسؤولية في المطالبات البحرية، فقد يتلقى المرسل إليه أو الشاحن مبالغ أقل من المبلغ الكامل ولا يتم الوفاء الكامل بالمطالبة. ووفدها يرى أن من المهم أن يستمر تطبيق الاتفاقيات المطروحة بالطريقة التي تطبق بها حالياً. أما مصطلح "السفينة" فقد اختير لأنه ينطبق على نقل البضائع بالبحر وبالمرات المائية الداخلية ولذا ينطبق على الاتفاقيتين.

٦١ - السيد السيد (مصر): قال إن من الطبيعي أن يشير مشروع المادة ٨٥ إلى "صاحب السفينة" إذا كان صاحب السفينة هو الشخص نفسه المشار إليه في عقد النقل. وأضاف أنه يود أن يعرف مع هذا ما تعنيه كلمة "المنظمة" في سياق مشروع المادة ٨٥. كما أعرب عن قلقه لأن أي

٥٤ - السيد هونكا (المراقب عن فنلندا): قال إنه، شأنه شأن ممثل هولندا قد أشار إلى أن مشروع المادة ٢٧ في فاتحته يشير إلى صكوك دولية أخرى نافذة "وقت حدوث الخسارة أو التلف أو الحادثة أو الظروف". وأي تعديلات في المستقبل لاتفاقيات النقل الداخلي القائمة ينطبق لذلك بموجب مشروع المادة ٢٧. أما الغرض من مشروع المادة ٨٤ فهو الحماية من احتمال أي تدخلات من اتفاقيات في المستقبل أو تعديلات في المستقبل على الاتفاقيات القائمة توسع نطاقها؛ ولذا ينبغي الإبقاء على الصياغة الحالية.

٥٥ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن إدراج عبارة "إلى حد أن" في الفقرات الفرعية (أ) إلى (د) توضح أن الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية المطروحة سوف تطبق؛ ولذا لن تعطى للذين يقومون بصياغة تعديلات الاتفاقيات القائمة أو الاتفاقيات الجديدة "صكوك على بياض"، إذ أن الأحكام المستقبلية التي لا تدخل في نطاق الاتفاقيات القائمة لن تطبق.

٥٦ - وأضافت أنها بروح التوفيق يمكنها أن تؤيد الاقتراح الياباني حتى ولو كان الاقتراح نفسه أشار من قبل إلى أنه لا يشمل الصكوك التي لم تعدل، في حد ذاتها، ولكن يحل محلها نص جديد بالكامل. فالتنقيح الذي جرى في عام ١٩٩٩ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية - التي أصبح كثير من أعضاء اللجنة طرفاً فيها، ليست إلا مجرد مثل لصك من هذا القبيل.

٥٧ - الرئيس: اقترح أنه في ضوء الانقسام المتساوي تقريباً في الآراء ينبغي أن يتشاور عدد من الوفود المعنية بشكل غير رسمي سعياً إلى التوصل إلى تفهم.

٥٨ - تقرر ذلك.

- ٦٦ - السيدة ماركو فيتش كوستيلاك (المراقبة عن كرواتيا): قالت إن وفدها يؤيد النص الحالي لمشروع المادة ٨٥، لأن إدراج عبارة "كما تحدد الصكوك ذات الصلة" مباشرة بعد مصطلح "أصحاب السفن" يجعل من الواضح بشكل مطلق أن مشروع الاتفاقية يشير إلى اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية والصكوك ذات الصلة المتعلقة بالمرات المائة الداخلية.
- ٦٧ - السيد إيمورو (بنن): قال إنه وإن كان يفهم تماماً موقف ألمانيا واليابان فإنه يظل على قلقه إزاء الخلط المحتمل بين مصطلح "الناقل" ومصطلح "أصحاب السفينة"، وخاصة في غياب أي تعريف للمصطلح الأخير.
- ٦٨ - السيد غومبري (النرويج): قال إن اقتراح كرواتيا يبدو حلاً لبعض المشاكل المثارة.
- ٦٩ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إنه فيما يخص وفدها فإن مشروع المادة ٨٥ ملائم بشكله الحالي. فمشروع المادة ينص ببساطة على أنه في حالة أي نزاع لا يؤثر أي حكم لمشروع الاتفاقية على تطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم التحديد العالمي للمسؤولية لأصحاب السفن. فمن المستحيل أن يعرف، في هذا المنعطف، ما إذا كانت أي اتفاقية دولية أو أي قانون وطني قابلاً أو غير قابل للتطبيق؛ فهذا يعتمد على الصك المطروح. ومن ثم فاستخدام كلمة "ينظم" يجعل من الضروري أيضاً إضافة العبارة "وفق تعريف الصكوك ذات الصلة".
- ٧٠ - وفي الرد على ممثل الصين قالت إن مشروع المادة ٨٥ لا يتعلق بالمطالبات البحرية فحسب بل وبالمطالبات المتعلقة بمرات المياه الداخلية، بحيث ينبغي أن يترك العنوان الحالي بلا تغيير.
- ٧١ - السيد إمبياه (المراقب عن غانا): قال إنه وإن كان يتعاطف أساساً مع اقتراح الصين فإنه مقتنع بتفسير ممثلة
- فهم يتم التوصل إليه فيما يتعلق بمشروع المادة ٨٤ قد يتعارض مع مشروع المادة ٨٥.
- ٦٢ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): أعرب عن تأييده للموقف الألماني والموقف الياباني، ولكنه حذر من احتمال ظهور مشاكل إذا كان مصطلح "أصحاب السفينة" فسر اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية التي حددت "صاحب السفينة" بأنه المالك أو المستأجر أو المدير أو المشغل للسفينة.
- ٦٣ - السيد هو زينغيانغ (الصين) وأيده السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا): قال إنه بينما يوافق على أن مشروع المادة ٨٥ ضروري فإنه يوافق أيضاً على أن مصطلح "أصحاب السفينة" يمكن أن يثير سوء فهم بل ونزاع، وخاصة لأن الاتفاقية الحالية لم تحدد "السفينة" أو "المالك". ولزيادة توضيح مشروع المادة فإنه يقترح تغيير عنوانها إلى "التحديد العالمي للمسؤولية عن المطالبات البحرية"، تمشياً مع الصياغة الواردة في الاتفاقية ذات الصلة.
- ٦٤ - السيد شارما (الهند) والسيد ترانز الوس (اليونان): أعربا عن التأييد للموقف الألماني والياباني.
- ٦٥ - السيد فان دي زيل (المراقب عن هولندا): أعرب عن تأييد النص الحالي لمشروع المادة ٨٥. وأجاب على الشواغل التي أثرت فيما يتعلق بمصطلح "أصحاب السفينة" فقال إن كلمة "صاحب" تشير بوضوح إلى اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية والاتفاقيات اللاحقة لها، بما في ذلك أي اتفاقيات تتعلق بمسؤولية أصحاب السفن الملاحية الداخلية؛ وهذا هو أهم اعتبار. وكما أوضحت ممثلة ألمانيا فإن كلمة "سفينة" قد استخدمت بدلاً من كلمة "مركب" حيث تشمل نقل البضائع بالبحر أو في المرات المائة الداخلية؛ وهذا مهم أيضاً في مشروع المادة ٢٧.

ألمانيا أن الصياغة المقترحة ستكون تقليدية أكثر من اللازم ولذا ينبغي أن يبقى العنوان الحالي كما هو.

٧٢ - الرئيس: قال إن أغلبية واضحة من الوفود تؤيد الإبقاء على النص الحالي لمشروع المادة ٨٥.

٧٣ - أقر مشروع المادة ٨٥ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٨٦ (المتوسط العام)

٧٤ - السيد السيد (مصر): استرعى الانتباه إلى وجود تعارض بين المصطلح الانكليزي "المتوسط العام" والمصطلح المستخدم في النص العربي لمشروع المادة ٨٦. وقال إن وفده يرى أن من المفيد وضع تعريف لعبارة "المتوسط العام".

٧٥ - الرئيس: قال إنه يلاحظ عدم وجود تأييد لوضع تعريف، ولكن الأمانة سوف تنظر في المسألة المتعلقة بالصياغة العربية.

٧٦ - أقر مشروع المادة ٨٦ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

رفعت الجلسة الساعة ١٨/٠٠.