

Distr.: General
26 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٧٤

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الجمعة، ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٥/٠٠،

الرئيس: السيد إيسكاس (إسبانيا)

المحتويات

انتخاب أعضاء المكتب (تابع)

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 ١٥/٢٠

انتخاب أعضاء المكتب (تابع)

١- السيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار): تكلم باسم مجموعة الدول الأفريقية ورشح السيد أمادو كاني ديالو (السنغال) لمنصب نائب الرئيس.

٢- السيد مبياه (المراقب عن غانا)، والسيد السيد (مصر) باسم الدول العربية، والسيدة واكارما كاريجيتو (كينيا)، والسيد إغبادون (نيجيريا)، والسيدة داوونينغ (أستراليا)، والسيد مولوبو (المراقب عن الكونغو)، والسيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية)، والسيد بيرلينجيري (إيطاليا)، والسيد ليبيديف (الاتحاد الروسي)، والسيد ديلبيك (فرنسا)، والسيد بليك لوسون (المملكة المتحدة)، والسيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا)، والسيد ساتو (اليابان)، والسيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا)، والسيد أوسيمي (المراقب عن النيجر)، والسيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا)، والسيدة زيروينكا (ألمانيا)، والسيد هيو زينغليانغ (الصين)، والسيد مولان (المراقب عن الدانمرك)، والسيد إيمورو (بنن)، والسيد شارما (الهند)، والسيد لوفامبانو (المراقب عن أنغولا)، والسيد شيلين (المراقب عن السويد)، والسيد إنغوي كاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية)، والسيد تزانترالوس (اليونان)، والسيدة إمينغ (الكاميرون)، والسيدة هالدي (كندا)، والسيد إنزبي (غابون)، والسيدة سليتموين (النرويج)، والسيدة تراوري (المراقبة عن بوركينافاسو) سجلوا تأييدهم للترشيح.

٣- أُنتخب السيد أماندو كاني ديالو (السنغال) نائباً للرئيس بالتزكية.

إكمال وإقرار مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (تابع) (A/CN.9/642)

(A/CN.9/645 و A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.13)

مشروع المادة ٥٩ (عند صدور وثيقة نقل قابلة للتفاوض أو سجل نقل إلكتروني قابل للتفاوض)

٤- السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة): قال إن لدى وفده شواغل كثيرة حول الفصل ١١ بشأن نقل الحقوق. فمشروع النص الحالي يفتقر إلى التفاصيل الكافية لتحقيق إما التيقن وإما الموازنة للقانون الوطني. فضلاً عن هذا ينبغي ألا يخضع هذا الحق للشروط نفسها المتعلقة بالانطباق بوصفها بقية مشروع الاتفاقية. فالفصل في حاجة إلى مزيد من التوضيح والتعديل ليكون في صالح الشاحنين والمرسل إليهم والناقلين في المستقبل. ولذا ينبغي إزالة الفصل بأكمله ومواصلة العمل بشأنه.

٥- وضرب مثلاً على ذلك مشروع المادة ٥٩ الذي لا يتناول متى وفي أي الظروف يمكن في ظلها أن تصبح وثيقة النقل القابلة للتفاوض مستنفدة كوثيقة ملكية، أو متى وفي أي الظروف ينتهي الحق في حيازة البضاعة بالنسبة للوثيقة. كما أنها لم تتناول آثار نقل الوثيقة بمجرد التوصل إلى تلك المرحلة. وأضاف أنه من غير المرضي ألا تشمل حقوق النقل بموجب وثائق شحن صريحة تغطية ذلك. فمن المنطق النص على أن ذلك الحق في تسليم البضاعة ينقل بنقل الوثيقة من الشاحن إلى المرسل إليه، بدلاً من ترك المسألة للقانون الوطني. ولدى وفده شواغل أيضاً فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٠ ولكنه يحتفظ بتعليقاته إلى أن تكتمل المناقشة بشأن المادة ٥٩.

٦- السيدة داوونينغ (أستراليا): استرعت الانتباه إلى تعليقات وفدها الخطية (A/CN.9/658 الفقرة ٥٥) وأعربت عن تأييدها للشواغل التي أثارها ممثل المملكة المتحدة، وقالت

- ١٢ - السيد ساتو (اليابان): قال إنه بينما ينفذ مشروع المادة ٦٠ بلا شك بطريقة جيدة في بعض البلدان، فإنه ينشئ صعوبات حمة في غيرها، ومن بينها اليابان. ففي أسوأ سيناريوهات الحالة، يمكن أن يحول بين بعض البلدان والتصديق على الاتفاقية. ولذا ينبغي أن تدرس اللجنة حذف مشروع المادة إن لم يكن كله فلا أقل من الفقرة ٢.
- ١٣ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية)، والسيد ماير (سويسرا)، والسيد هيو زينغليانغ (الصين) والسيد شارما (الهند) أعربوا عن تأييدهم للمقترح الدائم بحذف الإشارة إلى المادة ٤٥ الفقرة ٣.
- ١٤ - السيد ماير (سويسرا): أعرب أيضاً عن تأييده للاقتراح الياباني بحذف الفقرة ٢.
- ١٥ - السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة): قال إنه ينبغي حذف مشروع المادة ٦٠ بكامله.
- ١٦ - السيد فان دير زييل (المراقب عن هولندا): أعرب عن تأييده للمقترح الدائم ولكن قال إن بقية مشروع المادة ينبغي أن يبقى بصيغته الحالية. وأضاف أن مشروع المادة ٦٠ يفيد حاملي الوثائق من مصارف. فبموجب المادة ١ فإن المصرف الذي لا يتخذ إجراءً لا يتحمل أي مسؤولية. ولذا فإنه لا يستطيع فهم شواغل الصناعة المصرفية الأسترالية. وفي غضون ذلك فإن الفقرة ٢ تعكس ببساطة قاعدة عامة فيما يتعلق بوثائق الملكية وتؤكد أن القاعدة تنطبق على وثائق الشحن، هي أيضاً.
- ١٧ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا) أيد مقترحي جمهورية كوريا والدانمرك. ومع ذلك فإذا استبدل عبارة "ممارسة (ممارسات) أي حق" حسب اقتراح جمهورية كوريا عبارة "طلب (طلبات) تسليم البضاعة" في الفقرتين ١ و ٢ لا تعود الفقرة ٣ تخدم أي غرض ولذا يمكن حذفها بكاملها.
- إن شواغل وفدها فيما يتعلق بمشروع المادة ٥٩ والمادة ٦٠ تتبع من أنها أضيق من حيث النطاق من القانون الوطني الحالي وأنها صيغت صياغة غامضة.
- ٧ - الرئيس: قال إنه نظراً لعدم وجود تعليقات أخرى سوف يعتبر أن اللجنة ترغب الموافقة على مشروع المادة ٥٩.
- ٨ - أقر مشروع المادة ٥٩ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٦٠ (مسؤولية حامل الوثيقة)
- ٩ - السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا): تساءل عما إذا كان من الملائم الاستعاضة عن عبارة "ممارسة أي حق" الواردة في الفقرات ١ و ٢ و ٣ بعبارة "طلب (أو طلبات) تسليم البضاعة"، بما يتوافق مع التغيير الذي أدخل على مشروع المادة ٤٥.
- ١٠ - السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن الإشارة إلى المادة ٤٥ في الفقرة ٣ لم يعد ضرورياً ولذا يمكن حذفها ببساطة.
- ١١ - السيدة داوونينغ (أستراليا): استرعت الانتباه إلى تعليقات وفدها الخطية (A/CN.9/658 الفقرات ٥٣-٥٥)، وقالت إن صناعة الصيرفة الأسترالية أوضحت أن وثائق النقل القابلة للتفاوض كثيراً ما تودع لدى أحد المصارف دون إخطار أو اتفاق سابق. وبموجب مشروع المادة ٦٠، الفقرة ٢ يجوز للمصرف، الذي يعمل بوصفه المرسل إليه، أن يتحمل المسؤوليات عن الالتزامات والتكاليف التعاقدية وما إليها. وترى صناعة الصيرفة أن هذا النهج غير متساوٍ مع المبادئ العامة ومن شأنه أن يوجد مشاكل في مجال استعادة التكلفة.

- ١٨ - السيد السيد (مصر): أعرب عن تأييده للموقف الإيطالي.
- ١٩ - الرئيس: قال إنه إن لم يجد اعتراضاً فسوف يعتبر أن اللجنة ترغب في إدخال التعديلات التقنية التي اقترحها وفدا جمهورية كوريا والدايمرك.
- ٢٠ - السيد مولان (المراقب عن الدايمرك): قال إنه يفضل ترك الفقرتين ١ و ٢ بلا تغيير، بحذف الإشارة إلى مشروع المادة ٤٥ ببساطة.
- ٢١ - السيد فان دير زيبيل (هولندا): وأيده السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال)، اعترض على بيان الرئيس بأن التعديل الذي اقترحه ممثل جمهورية كوريا له طابع تقني صرف فحسب. ففي سياق مشروع المادة ٤٥ تتعلق ممارسة المرسل إليه لحقوقه الخاصة بتسليم البضاعة فحسب؛ ومشروع المادة ٦٠ مع ذلك لا يتعلق بالمرسل إليه فحسب بل بأي حامل وثيقة وبكامل مهلة النقل. فإذا أدخل التعديل المقترح على الفقرة ١، فإن المصرف الذي يمارس حق الرقابة - عندما يجبر على ذلك إذا كان يحمل تعهداً - يجوز أيضاً أن يضطلع بأي مسؤولية؛ والإشارة إلى مشروع المادة ٥٧ وردت بشكل موجز بغية معالجة ذلك الوضع. وعلى أي حال فهو لا يرى أن اللجنة ترغب في إذابة معنى الفقرتين ١ و ٢ بالاستعاضة عن عبارة "ممارسة (ممارسات) أي حق" بعبارة "الطلب (الطلبات) تسليم البضاعة".
- ٢٢ - وأضاف أنه يفضل ترك الفقرتين ١ و ٢ بصيغتهما الراهنة؛ ومع ذلك فإذا كانت التغييرات المقترحة ستدخل فإن ممثل إيطاليا يكون صائباً في ذكره أن الفقرة ٣ لا تعود لها فائدة، كما يمكن حذف الإشارة إلى المادة ٥٧ بالفقرة ١.
- ٢٣ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إنه يوافق المراقب عن هولندا؛ ووفده يفضل أن تحذف ببساطة الإشارة إلى مشروع المادة ٤٥ كما اقترح الوفد الدايمركي.
- ٢٤ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إنه كان يظن أن هناك اتفاقاً عاماً على اقتراح ممثل جمهورية كوريا. وأضاف أنه يوافق على أن التعديلات المقترحة بالفقرتين ١ و ٢ تجعل الفقرة ٣ غير ضرورية؛ وعلى العكس من ذلك فإذا أبقى على تلك الفقرة ينبغي عدم إدخال التغييرات المقترحة في الفقرة ١ والفقرة ٢.
- ٢٥ - السيد شارما (الهند): قال إنه وإن كان يؤيد اقتراح الوفد الدايمركي بحذف الإشارة إلى مشروع المادة ٤٥ فإنه لا يؤيد التعديلات التي اقترحها وفد جمهورية كوريا. وكما أشار المراقب عن هولندا فإن مشروع المادة ٤٥ ومشروع المادة ٦٠ أشارا إلى حالة مختلفة؛ ففي الحالة الأخيرة يمكن أن يكون حامل الوثيقة هو الطرف المراقب، وفي تلك الحالة لا تقيد حقوقه بفترة التسليم.
- ٢٦ - السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا): قال إنه لم يكن يقصد تقديم مقترح رسمي ولكنه يوجه سؤالاً فقط. وبعد سماع شرح ممثل هولندا يرى أنه يكفي حذف الإشارة إلى مشروع المادة ٤٥ من الفقرة ٣.
- ٢٧ - الرئيس: قال إنه يعتبر أن اللجنة ترغب في حذف الإشارة إلى مشروع المادة ٤٥ من المادة ٣.
- ٢٨ - أقر مشروع المادة ٦٠ بصيغته المعدلة، من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٦١ (حدود المسؤولية)
- ٢٩ - السيدة هيو شينغتاو (الصين): قالت إن حكومتها تولي أهمية كبيرة لمشروع الاتفاقية وتود أن تجعل منها صكاً قانونياً قابلاً للتنفيذ. ومع ذلك ترى صناعة النقل البحري الصينية أن حدود المسؤولية المبينة في قواعد لاهاي - فيزيي ينبغي الإبقاء عليها. فقد سعى وفدها إلى إظهار المرونة خلال المفاوضات المطولة بشأن موضوع المادة ٦١ ولكن إذا كانت

الأولي لاعتماد أقصى حدود تتمشى مع قواعد هامبورغ، مقترناً بحذف الأحكام الأخرى المثيرة للجدل، كحزمة شاملة. ومع ذلك فهو لا يستطيع تأييد الاقتراح الجديد الذي يعرضه مشروع المادة ٦١، الذي ينص على حدود تفوق الحدود بموجب قواعد هامبورغ. فينبغي البحث عن حل آخر.

٣٤- السيد مولمان (المراقب عن الدانمرك)، تكلم باسم السيدة سليتينموين (النرويج): التي لم تستطع الحضور، فقال إن الوفد النرويجي أيد حزمة التساهل المتفق عليها في الفريق العامل ولا يستطيع تأييد أي اقتراحات بديلة.

٣٥- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إنه على الرغم من أن وفدها ليس مرتاحاً بالكامل لحدود المسؤولية المقررة في مشروع المادة فإن وفوداً أخرى أبدت مرونة بشأن قضية الأهمية الكبرى للولايات المتحدة كجزء من حزمة التساهل. وهي تسلم بأن تقييد الصين بمشروع الاتفاقية، بمجرد اعتمادها، سيكون أمراً حيوياً لنجاحها، ولكن وفدها نفسه يؤيد مشروع المادة بشكلها الحالي.

٣٦- السيد السيد (مصر): قال إن وفده دعا إلى ترك النص على حاله مع تعديل طفيف بالجملة الثانية من الفقرة ٣: فبدلاً من الإشارة إلى قيمة الجملة "وقت الحكم أو القرار"، يكون أكثر عدلاً جعل تاريخ الاستحقاق هو التاريخ الذي رفعت فيه الدعوى أو اتخذت فيه إجراءات التحكيم. ومن الممكن إدخال تغيير هام بقيمة العملة بين تقدير المطالبة وإصدار الحكم أو القرار، ويكون التاريخ الأول هو أقرب تاريخ لحدوث الضرر والخسارة.

٣٧- السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إن أهم هدف هو ضمان أن يجد أكبر عدد ممكن من الدول مشروع الاتفاقية مرضياً ككل، حتى يمكن التصديق عليها من الدول

حدود المسؤولية قررت بأعلى من الحدود في قواعد هامبورغ فإن الصين لن تستطيع التوقيع على مشروع الاتفاقية.

٣٠- السيد ديلبيك (فرنسا): قال إن وفده يؤيد تماماً النص الراهن لمشروع المادة، الذي يمثل تقدماً على النصوص الموجودة.

٣١- السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): قال إن معظم الدول الأفريقية محكومة بتشريع عمره أكثر من قرن. وقد قدمت تنازلات كثيرة خلال المفاوضات على مشروع الاتفاقية، ومع ذلك فمستوى الحماية التي تمنحها الاتفاقية للشاحنين لا تزال أدنى من قواعد هامبورغ. وبينما نص مشروع المادة ٦١ ليس كاملاً فهو جزء من حزمة تنازلات تتعلق بتحديد مسؤولية الناقل (A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5) تم التفاوض عليه خلال الدورة الحادية والعشرين للفريق العامل الثالث (قانون النقل) والحدود التي اتفق عليها في ذلك الحين كانت معقولة. ووفده يؤيد بشدة هذا النص بصيغته الراهنة.

٣٢- السيد إمبياه (المراقب عن غانا): قال إنه بينما نص مشروع الاتفاقية لم ينقش على حجر فهو يمثل توازناً دقيقاً لا يمكن تغييره دون إعادة التفاوض على عدد من أحكام تشغل البال كثيراً في الاقتصادات النامية ومنها اقتصاد بلده. فينبغي أن يبقى مشروع المادة دون تغيير.

٣٣- السيد تزانزالوس (اليونان): استرعى الانتباه إلى تعليقات وفده الخطية (A/CN.9/658/Add.10) الفقرات ٥-٨، قال إن وفده أعرب خلال مناقشات الفريق العامل عن رأيه بأن حدود المسؤولية ينبغي ألا تزداد عن المستويات المقررة في قواعد لاهاي - فيزي، التي من الملائم أن تعالج الأغلبية الساحقة للمطالبات، وتعالج موازنة للتحويل في توسيع المخاطر والمسؤولية نحو الناقل في مشروع الاتفاقية. ووفده كان يرغب في انتهاج نهج إيجابي إزاء اقتراح التنازل

للحدود في قواعد لاهاي - فيزي. بل إن اتحادات الشاحنين لم تشعر بالحاجة إلى حدود للمسؤولية تزيد عن الحدود الواردة في قواعد هامبورغ. وقد يسرت التطورات الحديثة في عمليات التغليف زيادة عدد الحُزم في أي حاوية؛ بالإعلان عن العدد الكامل للحُزم ودفع أجرة نقل أعلى، يستطيع الشاحن أن يتلقى التعويض الكامل عن الخسارة. وإلغاء الخطأ الملاحي في مشروع الاتفاقية باعتباره أحد دفع الناقل من شأنه أن يزيد أقساط التأمين على الناقل في أي حال؛ ولا يرغب الناقلون الكوريون قبول حدود مسؤولية أعلى. ولذا يواصل وفده الدعوة إلى استخدام حدود لاهاي - فيزي في مشروع المادة ٦١.

٤٠ - السيد ساندوفال (شيلي): قال إن وفده يعتبر الحدود المبينة في مشروع المادة ٦١، وهي التي تزيد قليلاً عن الحدود في قواعد هامبورغ، مقبولة. والواقع أنه كان يرجو أن تكون الحدود أعلى، ولكنه يقبل الحل الوسط على أمل أن يمكن من أن تحدث الاتفاقية توحيداً لقانون النقل الدولي. وهو يحث الوفود على تأييد النص الحالي.

٤١ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إنه لما كان وفده قد شارك في التفاوض على حدود المسؤولية فإنه ملتزم بها.

٤٢ - السيدة بيير (النمسا): قالت إن وفدها يؤيد الحدود الحالية للمسؤولية، ولكنه يؤيد اعتماد اقتراح السويد.

٤٣ - السيدة واكارما كاريجيتو (كينيا): قالت إن وفدها يؤيد بشدة الإبقاء على مشروع المادة ٦١ بصيغتها الراهنة للأسباب التي أعرب عنها بوجه خاص كل من فرنسا وغانا والسنغال والولايات المتحدة الأمريكية.

علقت الجلسة الساعة ١٦/٤٠ واستؤنفت الساعة ١٧/٠٥

٤٤ - السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن وفده باعتباره أحد مقدمي الحل الوسط أسف لسماعه أن مقدار التحديدات سبب في قلق كبير لبعض الوفود، بمن فيها الصين

التي تمثل نسبة مئوية كبيرة من التجارة والنقل في العالم في كل المناطق. وما لم تحقق أحكامها توازناً عادلاً بين مصالح الناقل ومصالح الشاحن لن يكون هناك أمل في أن تشكل الاتفاقية المعيار العالمي للتجارة البحرية. وقد ظهر من المناقشة من عدداً من الوفود أنها ترى بعض مشاريع المواد الأكثر أهمية غير مرضية، ويشمل هذا ما يتعلق بالنقل البري وما يتعلق بحدود مسؤولية الناقل، وخاصة مقادير التحديد. ووفده يرى أن الوفد لم يتأخر بعد في الوصول إلى حل وسط بشأن تلك القضايا. ولئن كان هو يدرك تماماً أن الأحكام الحالية هي نتيجة سنوات طويلة من المفاوضات وأنها تمثل توازناً دقيقاً، فمن الممكن أن تؤدي تغييرات طفيفة فقط إلى توسيع توافق الآراء. ووفده يرغب أن يسجل رغبته في إنجاز هذا الحل الوسط مع الوفود الأخرى.

٣٨ - وفيما يتعلق على وجه التحديد بمشروع المادة ٦١، الفقرة ١ فإن السويد تقترح الاستعاضة عن عبارة "مسؤولية الناقل عن عدم الوفاء بالتزاماته" بعبارة "مسؤولية الناقل عن الخسارة الناجمة من ضياع أو تلف البضاعة وعن الخسارة الناجمة من سوء تسليم البضاعة". وتمثل الخسارة أو الضرر بالبضائع وسوء التسليم الحالات النمطية التي يتحمل الناقل المسؤولية عنها ويضيق إلى حد ما نطاق التزامات الناقل التي يغطيها تحديد المقادير. أما المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن سوء المعلومات، على سبيل المثال، فلن تكون محدودة. وبالنظر إلى أن الشاحن لا يجد فرصة لتحديد مسؤوليته عن سوء المعلومات فإن ذلك يوجد توازناً أكثر عدلاً.

٣٩ - السيد هيو إن هيون (جمهورية كوريا): أشار إلى أن وفده قد جادل في الفريق العامل بأن الحدود المنصوص عليها في قواعد لاهاي - فيزي، والتي ضمنتها جمهورية كوريا في العام السابق في القانون البحري هي الحدود الملائمة. وبعد مشاورات مطولة مع قطاع الصناعة قررت الحفاظ على ذلك الموقف. وأعربت معظم بلدان شرق آسيا عن ارتياحها

٤٨ - السيد لبيديف (الاتحاد الروسي): قال إن مشروع المادتين ١٨ و ٦١ مهمان بلا شك لمشروع الاتفاقية. ولقد ظل كبار الخبراء في القانون البحري يعملون في المشروع لمدة ست سنوات ومن الضروري التوصل إلى نوع من النتائج. وطبيعي أن الاتفاقية لو اعتمدت ستعرض لفحص شديد. وعند تلك النقطة ستكون هناك ثلاث اتفاقيات دولية تنظم التجارة البحرية، وليس من الواضح أي الثلاث ستطبق على أوسع نطاق.

٤٩ - وأضاف أنه بينما يكون من الصعب العودة لإعادة النظر في مقادير قيود المسؤولية فإن اللجنة قد تعيد النظر في استخدام العبارة "الإخلال بالتزاماته بموجب هذه الاتفاقية"، وهو مصطلح لا وجود له في قواعد لاهاي ولا قواعد هامبورغ، بدلاً من العبارة التقليدية "الخسارة أو الضرر للبضائع". فالفقرة ١٨٩ من تقرير الفريق العامل الثالث (قانون النقل) عن عمل دورته الحادية والعشرين (A/CN.9/645) يبين أنه كان هناك عدم يقين حول إدراج سوء المعلومات وسوء التسليم أو عدم إدراج ذلك. فالمصطلح "الإخلال بالتزاماته" غامض وغير واضح وسيحتاج إلى إرشادات للمحاكم وجهات التحكيم في تطبيق الحكم. فإذا أمكن العودة إلى الفكرة الأصلية وهي الخسارة أو الضرر للبضائع، قد يكون من السهل التوصل إلى توافق في الآراء على المقادير المالية للمسؤولية.

٥٠ - السيد شارما (الهند): قال إن الفريق العامل، بعد جهد جهيد، توصل إلى نص وسط حقق التوازن بين الذين يريدون حدوداً أعلى للمسؤولية والذين يريدون حدوداً أدنى. وعلى هذا فلتن كان هو متعاطفاً مع شواغل الصين وجمهورية كوريا فإن وفده قبل الحل الوسط، بل في الواقع قد اقترح الحدود الحالية، ولا يمكنه العودة عن موقفه. وللإقترح السويدي وجاهته. ووفده لا يستطيع أن يتخذ موقفاً قاطعاً بشأنه، لأنه مقيد بالاتفاق الأصلي.

وجمهورية كوريا. وكان الحل الوسط قد ووفق عليه كحزمة، ومن المهم عدم إعادة فتح قضايا فردية. وما اقترحه وفد السويد على أنه تعديل طفيف هو في الواقع تغيير كبير له تأثير كبير على مشروع الاتفاقية.

٤٥ - السيد إغبادون (نيجيريا): شدد على أن النص الحالي جاء نتيجة تنازلات معقدة؛ ولا يمكن إعادة فتح قضية الحدود دون إعادة فتح جميع القضايا الأخرى المرتبطة بالحزمة. فكل مناطق العالم ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار، وتشعر بلدان نامية كثيرة أن الحدود في مشروع المادة ٦١ ينبغي أن تبقى. وفيما يتعلق بالإقترح السويدي فإن وفده لا يؤيد إعادة تعريف انتهاكات الناقل لالتزاماته إذ أن الصياغة الحالية جاءت أيضاً جزءاً من حل وسط.

٤٦ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إنه على الرغم من الجدل بأن القضية ينبغي ألا يعاد فتحها، فمهمة اللجنة هي النظر في كل جوانب مشروع الاتفاقية. وهي أيضاً حريصة على بدء نفاذ الاتفاقية في جميع أنحاء العالم؛ ومما يؤسف له أن بعض المناطق أخرجت منها. ووفدها يرغب في النظر في المسألة المتعلقة بالحدود وربما، دون إعادة فتح كل الجوانب، للمساعدة في استنباط حزمة تعالج فيها جميع الشواغل.

٤٧ - ووفدها يشارك أيضاً في قلق السويد إزاء نطاق التزامات الناقل المشمولة في حدود المسؤولية، ولذا يؤيد التغيير المقترح للصياغة. وأعربت وفود كثيرة عن قلقها من أن أي إشارة إلى الخسائر والأضرار فحسب تكون أضيق مما ينبغي، والمعادلة الحالية استنبطت لهذا الغرض، ولكن فشل الناقل في تقديم معلومات وفي الواقع تقديم وسائل النقل كلها معاً لم يقصد به أن يكون مشمولاً في حدود المسؤولية. وأما الإشارة إلى سوء التسليم وإلى الخسارة والضرر فتوضح ما قصد به أصلاً بعبارة "الإخلال بالتزاماته"؛ ولذا يشكل اقتراح السويد توضيحاً وليس تغييراً في الجوهر.

المهمة هائلة للتوصل إلى توافق في الآراء، وأي اتفاق من هذا النوع لا يمكن إدخال تحسينات عليه.

٥٦ - السيدة إمينغ (الكاميرون): قالت إن وفدها دعا إلى زيادة الحدود ولكنه وافق على النص الحالي لمشروع المادة ٦١ بروح من التساهل. فالاقترح السويدي يمثل تغييراً جوهرياً. ووفدها يعتبر نفسه ملزماً بالاتفاق على إعادة فتح أي جانب من الحزمة الوسط المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل.

٥٧ - السيد نيغوي كاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): أشار إلى أن بعض التقدم كان تاريخياً وأن اللجنة أمامها فرصة لاعتماد مشروع الاتفاقية كسبق عالمي، وقال إن مشروع المادة ٦١ ينبغي إقراره بشكله الراهن دون تحفظات.

٥٨ - السيد سيرانو مارتينيز (كولومبيا): قال إنه على الرغم من أن قانون بلاده يسمح بحدود أعلى للمسؤولية فإن وفده يؤيد النص الراهن لمشروع المادة ٦١.

٥٩ - السيد مارادياغا (هندوراس): قال إن من الأغراض الأساسية للجنة، مواءمة في قانون. وقد أُنقِص على أن مشروع النص لن يمس وأن الالتزام ينبغي أن يحترم الآن.

٦٠ - السيد لوفامبانو (المراقب عن أنغولا) قال إن عبارة "حل وسط" لها تعريف قانوني هام. فينبغي الإبقاء على النص بصيغته الحالية.

٦١ - السيد أويارزابال (المراقب عن الأرجنتين): قال إن الحدود المبينة في مشروع المادة ٦١ أدنى ١٠ مرات من الحدود التي كانت حكومته تريدها، ولذا فهي لا يمكن أن تقبل أي تخفيضات أخرى.

٦٢ - السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة)، والسيد إيمورو (بنن)، والسيدة لوست - سيمينسكا (بولندا)،

٥١ - السيدة هالدي (كندا): قالت إنها، لأنها لم تكن طرفاً في الاتفاق الوسط فإن وفدها يؤيد جهود السويد الرامية إلى التوصل إلى توافق أوسع في الآراء. وهو يؤيد كذلك التغيير المقترح في الفقرة ١ لذلك السبب.

٥٢ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده لم يكن بين مقدمي الحزمة الوسط في الفريق العامل، لأنه يعتبر الحدود أعلى مما ينبغي، ولكنه في نهاية المطاف أيد الحل الوسط. وأضاف أنه لم يكن متفائلاً إزاء ظهور أي توافق أعرض، في الآراء بشأن حزمة جديدة، ولكنه يؤيد هذا التوافق في الآراء. ولو فشل هذا الجهد فإن وفده سيقف إلى جانب النص الحالي لمشروع المادة. كما أنه فيما يتعلق بالاقترح السويدي فإن نص المادة ٦١ ظل عمداً مبهماً. فيذكر الخسارة والضرر على وجه التحديد وسوء التسليم سوف يؤثر الاقتراح السويدي أكثر من ذلك على تفسير المادة ١٨، مما يجعل من الواضح أنه لا يغطي سوء التسليم. وقد تركت تلك النقطة كذلك عمداً غامضة، إذ في بعض أحكام القضاء أعتبر سوء التسليم خسارة للبضائع.

٥٣ - السيد مولوبو (المراقب عن الكونغو): قال إن المادة ٦١ جاءت نتيجة تساؤلات شاملة لم يكن أي منها موضوعاً لإعادة النظر. ولذا فهو يؤيد النص على حاله.

٥٤ - السيد بيغوت (المراقب عن الكوت ديفوار): قال إن المادة ٦١ تمثل حزمة واحدة تُولف بين آراء متباينة بشأن عدد من القضايا وليست مجرد حدود للمسؤولية. وعلى الرغم من أن وفده كان يجب حدوداً أعلى، فتأييده للنص الوسط يعطي إشارة قوية بالدعم لمبدأ العالمية. ووفده ملتزم بالنص الحالي لمشروع المادة ٦١.

٥٥ - السيد موران بوفيو (إسبانيا): قال إن وفده يرى مشروع المادة ٦١ مقبولاً تماماً بشكله الراهن. ولقد كانت

فبقية أنحاء العالم يحتاج الصين، وعليها أن تحاول التوصل إلى توافق.

٦٦ - السيد إغبادون (نيجيريا): قال إنه يفهم الصعوبة التي تواجه الصين، الشريك التجاري الرئيسي لعدة بلدان أفريقية، غير أن الاعتبارات السياسية مهمة أيضاً، وهو يطالب وفد الصين بإعادة النظر قبل اتخاذ موقف نهائي.

٦٧ - الرئيس: قال إن من الواضح أن هناك تأييداً واسعاً جداً في اللجنة للنص الراهن لمشروع المادة ٦١.

٦٨ - أقر مشروع المادة ٦١ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٦٢ (حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخير)

٦٩ - السيد أويارزابال (المراقب عن الأرجنتين): أشار إلى أن النص وضع حداً للمسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير يعدل مرتين ونصف المرة بدل الشحن الذي يدفع على البضائع المتأخرة، ولكن لما كان التأخير قد يضر بالبضاعة فإن ذلك الحد ليس معقولاً.

٧٠ - السيد إمبياه (المراقب عن غانا): قال إنه يشير إلى أن اللجنة بالنسبة للنصوص السابقة قد ابتعدت بالحدود القائمة على أجر الشحن المدفوع.

٧١ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): أوضح أن حد المسؤولية قائم على أجرة الشحن ولا يتعلق بالخسارة أو الأضرار المادية التي تلحق بالبضائع بسبب التأخير، حيث تنطبق عليها الحدود العامة المبينة بمشروع المادة ٦١، ولكن ذلك يقتصر على الخسارة غير المادية أو الاقتصادية أو التبعية.

٧٢ - أقر مشروع المادة ٦٢ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

رفعت الجلسة الساعة ١٨/٠٠.

والسيد إندزيمي (غابون)، والسيد هررون (الجمهورية التشيكية)، والسيد أوسيمي (المراقب عن النيجر)، والسيدة تراوري (المراقبة عن بوركينافاسو) قالوا إن وفودهم يؤيدون الحل الوسط ويودون الإبقاء على الصياغة الحالية لمشروع المادة ٦١.

٦٣ - السيد هيو زينغليانغ (الصين): قال إنه لإزالة أي سوء فهم للسبب في عدم استطاعة حكومته قبول حدود المسؤولية المبينة في مشروع المادة ٦١ فإن القرار تم التوصل إليه بعناية، بعد مشاورة مع صناعات الشحن والشحن البحري في الصين، التي رأت بالإجماع أنه لما كانت قواعد لاهاي - فيزي مقبولة فإن الحدود المبينة في قواعد هامبورغ أعلى مما يلزم تجارياً في المستقبل المنظور، وأن الارتفاع أعلى من ذلك فوق قواعد هامبورغ يضر بالتجارة البحرية.

٦٤ - وكانت الصين قد قبلت في الفريق العامل، على أساس التنازل السياسي، الحدود بموجب قواعد هامبورغ باعتبارها الحد الأعلى المطلق، ولكنها لم تقدم على الإطلاق أي تفسير للسبب في ضرورة الذهاب إلى أي درجة أعلى. وفي ذهاب اللجنة إلى أكثر مما هو ضروري لا تكون مخصصة لمبدئها وهو اعتماد قواعد القانون التي تيسر التجارة. فينبغي أن يكون الاعتبار السياسي للجنة هو التشجيع على أوسع تطبيق لاتفاقية التجارة البحرية، من حيث حجم التجارة وعدد الدول المتعاقدة على السواء. وقد جاءت الصين في إحصاءات منظمة التجارة العالمية الثالثة في العالم في قيمة التجارة الدولية في سلعتها والرابعة في حجم أسطولها التجاري. وباعتبار الصين أكبر بلد نام فإنها تولي أهمية لمواءمة القانون بشأن نقل البضائع بالبحر، ولكن مصلحتها الوطنية الأساسية تجبرها على رفض هذه الحدود العالية للمسؤولية.

٦٥ - السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال) طالب الصين بأن تراعي إرادة اللجنة. فبينما احتياجات الصين مفهومة،