

Distr.: General
26 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٧١

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الخميس، ١٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٠/٠٠.

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 ١٠/١٠

٥- السيدة واكاريمما كاريجوثو (كينيا): أيدت الاقتراحات المقدمة من ممثلي السنغال وبنن ومصر.

٦- السيدة مالندا (المراقبة عن الكونغو): قالت إن وفدها يؤيد أيضاً إضافة البيانات التي اقترحها ممثل السنغال. وهى لا تفهم أسباب إغفال تلك المعلومات التي سبق ورودها في مشاريع سابقة حتى الدورة العاشرة للفريق العامل.

٧- السيد إندزيبى (غابون) والسيد لافامبانو (المراقب عن أنغولا) والسيد أوسيمي (المراقب عن النيجر): أيدوا أيضاً الاقتراح المقدم من ممثل السنغال والوارد في التعليقات الخطية المشتركة لمجموعة من الدول الأفريقية (A/CN.9/658/Add.1 الفقرة ١٥).

٨- السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): أوضح أن مشروع المادة ٣٨ لم يشمل إلا البيانات الإلزامية وسمح للأطراف التجارية بالاتفاق على البيانات الإضافية التي ينبغي إدراجها في وثيقة النقل. وفي حالات كثيرة فإن بيانات مثل اسم السفينة، واسم وعنوان المرسل إليه، وموانئ الشحن والتفريغ، والتاريخ التقريبي للتسليم لا تتوافر ببساطة وقت إصدار وثيقة النقل. وعلى سبيل المثال ففي عقد النقل المتعدد الوسائط قد لا يعرف مقدماً اسم السفينة التي تحمل البضائع بعد النقل من نقطة داخلية أوليه- الأمر الذي يمكن أن يستغرق أياماً - بل إن الموانئ المستخدمة قد تترك لتقدير الناقل. وبالمثل فإن اسم المرسل إليه لا يعتبر إلزامياً، لأن هوية المشتري في النهاية قد لا تعرف أحياناً وقت إصدار وثيقة النقل. وفيما يتعلق بتاريخ التسليم، فلئن كانت التقديرات وإشعارات الوصول إلى المرسل إليه مسائل عادية في صناعة النقل البحري فإن من الشطط طلب إدراج تلك المعلومات في وثيقة النقل. ثم إن الشاحن يكون تحت ضغط للحصول على وثيقة نقل في أقرب وقت ممكن لتسليمها للمصرف بُغية

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 ٣٧ (إصدار وثيقة النقل أو سجل النقل الإلكتروني)

١- أُقر مشروع المادة ٣٧ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصيانة.

مشروع المادة ٣٨ (بيانات العقد)

٢- السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): أشار إلى النص المقترح لمشروع المادة ٣٨ الوارد في التعليقات الخطية المقدمة من مجموعة دول أفريقية (A/CN.9/658/Add.1 الفقرة ١٥) ودعا إلى إدراج معلومات إضافية، وعلى وجه التحديد اسم المرسل إليه واسم السفينة وموانئ التحميل والتفريغ والتاريخ التقريبي للتسليم، في قائمة بيانات العقد الواردة في مشروع المادة ٣٨. فتلک المعلومات ضرورية لتنفيذ العقد.

٣- السيد السيد (مصر): أيد اقتراح ممثل السنغال وشدد على ضرورة توفير بيانات تفصيلية مثل مكان وتاريخ إصدار وثيقة النقل، واسم وعنوان الناقل، وقيمة البضائع، ومكان تسليم البضائع، ووصف كاف لاحتمال خطورة البضائع، وعدد النسخ الأصلية للوثيقة.

٤- السيد إيمورو (بنن): قال إن وفده يؤيد بشدة اقتراح ممثل السنغال. وباعتبار بنن أساساً بلد شحن فإنها تعتبر البيانات الإضافية ضرورية. ودون معرفة تفاصيل من قبيل اسم السفينة وأماكن تحميل البضاعة والتاريخ التقريبي للوصول لا يستطيع الشاحن اتخاذ الإجراء الضروري ولذا ينبغي تزويده بجميع المعلومات المهمة.

العقد ولذا لا تعاقب مصالح الشاحن بسبب خطأ يرتكبه الناقل. ومع ذلك فمشروع الاتفاقية لم يقصد إلى تنظيم جميع جوانب العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن؛ فبعض الجوانب تنظمها القوانين الوطنية والواقع أن نظم قانونية وطنية كثيرة فيها بالفعل أحكام تنظم ما يحدث إذا رفض الناقل أن يُدرج معلومات في الوثيقة تفيد بأن الشاحن له الحق في الطلب. وعموجب المادة ٤١، الفقرة ٣ نص مشروع الاتفاقية نفسه على افتراض جودة ترتيب وحالة البضائع في الوقت الذي يتلقاها الناقل أو الطرف القائم بالأداء، إذا لم يذكر في بيانات العقد خلاف ذلك.

١٤ - السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا): قال إن بعض البيانات الإضافية المقترحة في المقترح الأفريقي ليست عادة ثابتة وقت إصدار وثيقة النقل. وبالإمكان إدراج هذه البيانات في وثيقة النقل على أساس طوعي ولكن ينبغي ألا يغطيها مشروع المادة ٣٨. ووفده يؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثل هولندا والشرح الذي قدمه ممثل الولايات المتحدة.

١٥ - السيد ساندوفال (شيلي): قال إنه يفهم أن مشروع المادة ٣٨ لا يغطي إلا المعلومات المطلوبة لإصدار وثيقة النقل ووفده يؤيد الإبقاء على المادة كما هي، ويؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثلاً هولندا والولايات المتحدة. وأي معلومة أخرى ينبغي أن تقدم كجزء من اتفاق مسبق بين الشاحن والناقل.

١٦ - السيد هو زينغليانغ (الصين): قال إن الشرح الذي قدمه ممثل هولندا مقنع إذ أن مشروع الاتفاقية هو اتفاقية "بحرية وزيادة". وعند إصدار وثيقة نقل أو سجل نقل الكتروني لا تُعرف بعض التفاصيل للناقل أو الشاحن. وأعرب عن ترحيبه أيضاً بإشارة الرئيس إلى مشروع المادة ٤١ والتي تؤكد أن غيبة واحد من التفاصيل أو أكثر لا تؤثر على الصلاحية القانونية بوثيقة النقل. ويتضمن حكم

الحصول على سعر الشراء؛ ولذا فإصدار وثيقة النقل مبكراً يكون لصالح الشاحن.

٩ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): أعربت عن شكرها لممثل هولندا على شرحه وطلبت مزيداً من التوضيح لفكرة أن بيانات العقد المسرودة في المادة ٣٨ إلزامية. وهي تتساءل عما إذا كانت المعلومات غير الدقيقة أو الناقصة تجعل الوثيقة الناقلة باطلة.

١٠ - الرئيس: قال إن مشروع المادة ٤١ قد يتناول الشواغل المعرب عنها من ممثل ألمانيا.

١١ - السيد نغوى كاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): أيد اقتراح الدول الأفريقية. وطلب مزيداً من التفاصيل فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن - مثل اسم السفينة التي تنقل عليها البضاعة أو الموانئ التي حُملت فيها البضائع أو فرغت - تعتبر تكملة مفيدة للمعلومات الأساسية المدرجة في مشروع المادة ٣٨ لتجعلها أكثر دقة.

١٢ - السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إن المفهوم من وراء مشروع المادة ٣٨ هو طلب معلومات تقتصر على الجوانب الضرورية بشكل مطلق. والكثير من الإضافات المقترحة عديم الجدوى وتنتج عنه معاملات أكثر تكلفة على الشاحن وتقوض الغرض من مشروع الاتفاقية. وقال إنه يرى أن من السخف أن ظلت الوفود تدافع عن مصالح الشاحنين وتحايي الأحكام التي تتدخل في تلك المصالح في حالات كثيرة. وللأسباب التي شرحها ممثل هولندا فإن وفده يعارض إدراج شروط إضافية في المادة ٣٨.

١٣ - وفي رده على الأسئلة التي طرحتها ممثلة ألمانيا أشار إلى أن البنود المطلوبة بموجب مشروع المادة ٣٨ ملزمة في الواقع بالمعنى القانوني القابل للتنفيذ، وإن كان مشروع المادة ٤١، الفقرة ١ حافظ على الصلاحية القانونية لوثيقة النقل في حالة غيبة أو عدم دقة واحدة أو أكثر من بيانات

٢١- السيد ديليك (فرنسا): قال إن اشتراط إدراج معلومات إضافية في وثائق النقل قد لا تثبت جدواه. فليس من الضروري تسمية السفينة في تلك الوثائق التي تتعلق في نهاية الأمر بالبضائع المنقولة وليس الوسائل المستخدمة لذلك الغرض. ومشروع المادة ٢٢ نص بالفعل على قضية القيود الزمنية التي تعتمد على اتفاق صريح أو ضمني بين الأطراف.

٢٢- السيد ساتو (اليابان): قال إن البيانات الإضافية كاسم السفينة وموانئ التحميل والتفريغ يمكن في الواقع أن تكون مفيدة للتجارة ولكن لا يجوز إدراجها إلا لو كانت معلومة. وعدم إدراج تلك المعلومات يجب ألا يكون عقبة أمام إصدار وثيقة النقل، بينما إدراج تاريخ التسليم في القائمة يحتم بعض المؤهلات. وقد يكون من الأفضل في حالة الظروف التفصيلية والمعقدة التي يتعين إدراجها لتأهيل الإضافات المقترحة، أن تترك القائمة بلا تغيير. وقال إنه يوافق ممثلي الولايات المتحدة والصين على أن عدم الوفاء بأي من الشروط الواردة في مشروع المادة لا يلغى بالضرورة صلاحية وثيقة النقل. وهذا يتوقف على القانون الوطني. ومشروع الاتفاقية نفسه لم يذكر التداعيات الممكنة لخرق الكثير من أحكامها.

٢٣- السيد شارما (الهند): أشار إلى أن قائمة البيانات اكتملت بعد مناقشة مطولة. وبينما هناك شئ من الوجهة في اقتراح الدول الأفريقية فإنه يقبل منطق ممثلي هولندا والولايات المتحدة. ومن الناحية التقنية فإن الشروط الواردة في مشروع المادة ليست إلزامية عملاً. مشروع المادة ٤١، لكن هذا الأمر لا صلة له بالمناقشة الجارية. وهناك معلومة أخرى يمكن أن تكون مفيدة ولم يشر إليها أحد هي مكان وتاريخ استلام البضاعة، وخاصة في ضوء مشروع المادة ٣٣.

كهذا أن البنود المدرجة في مشروع المادة ٣٨ ليست إلزامية بالكامل. ووفده يوافق على الرأي الأفريقي إلى حد ما، حيث أن المرسل إليه ينبغي أن يبلغ عند استلامه وثيقة النقل. يمكن تسليم البضاعة؛ ومع ذلك فهذه المعلومة لا يلزم إدراجها في وثيقة النقل أو سجل النقل الإلكتروني على هذا النحو.

١٧- السيد السيد (مصر): قال إن أعضاء اللجنة، بوصفهم مشرعين ينبغي أن يُدرجوا أي عناصر تُزيد من التوضيح والدقة. وأن المعلومات من قبيل اسم السفينة قد تكون لها قيمة في حالة اللجوء إلى التحكيم.

١٨- السيد بيغو (المراقب عن كوت ديفوار): شدد على أن إغفال أو عدم دقة أي معلومات يمكن أن تكون مطلوبة بموجب مشروع المادة ٣٨ لا تؤثر على صلاحية وثيقة النقل، مثل ما أوضح مشروع المادة ٤١. وأما المعلومات التي ترغب الدول الأفريقية في أن تراها إضافة إلى القائمة فمن شأنها أن تيسر التجارة. والشاحنون يحتاجون إلى أن يعرفوا. يمكن والتاريخ التقريبي للتسليم على الأقل. وليس هناك سبب واضح لاعتبار أن إدراج هذه المعلومات ينطوي على تكاليف عالية.

١٩- السيدة تراورى (المراقبة عن بوركينا فاسو): قالت إن من المهم إدراج العناصر الإضافية وخاصة بالنسبة إلى الشاحنين في البلدان غير الساحلية الذين يحتاجون إلى أن تتوافر لهم معلومات موثوقة عن موانئ العبور وتواريخ التسليم كي يتمكنوا من تسليم البضائع في الوقت السليم في المكان السليم.

٢٠- السيدة سيليتموين (النرويج): أيدت مشروع النص كما هو واقترحت بروح التساهل إمكانية إدراج عناصر إضافية على أساس غير إلزامي صريح.

يتعلق بمكان التسليم لأن الشاحنين لا يعرفون دائماً أين تفرغ البضائع في نهاية المطاف. وعلاوة على هذا فالشاحن يمكن أن يكون شاحناً وثائقياً قد يفضل أن يبقى اسم الشاحن سرياً. أما عن مكان استلام البضاعة، فلما إن لم يكن معروفاً لا يمكن أن يتم النقل، فلا ضرورة لذكره: فهو أمر ضروري لأي عقد للنقل.

٢٨- السيدة داوننج (أستراليا): سلمت بفائدة تسمية مكان الاستلام والتسليم وأوضحت في ردها على ممثل هولندا أنه في الحالات التي لم يعلم فيها مثلاً مكان التسليم فإن مشروع المادة ٤١ ينطبق.

٢٩- السيد مولمان (المراقب عن الدانمرك): قال إنه في الحالات مثل التي ذكرتها ممثلة بوركيننا فاسو يترك للنقل والشاحن أن يتفقا على المعلومات التي تدرج في العقد؛ فليس من العملي وضع أي شرط إلزامي بهذا المعنى. وهو لا يوافق ممثل استراليا فيما يتعلق بارتباط المادة ٤١، الذي يذكر ببساطة أن أي نقص فيما يتعلق ببيانات العقد لا يؤثر على صلاحية وثيقة النقل. فهذا النقص قد تكون له تداعيات أخرى بموجب القانون الوطني لا يخفف منها مشروع المادة.

٣٠- السيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا): قالت إنه قد يكون من المفيد إجراء مشاورات غير رسمية لمعالجة اقتراحات ممثلي النرويج واليابان.

٣١- السيدة إمينغ (الكاميرون): شددت على أن بلدها شأنه شأن معظم البلدان الأفريقية يقع في الطرف المستقبل للتجارة ولذا يجد أن من المفيد لبيانات العقد أن تشمل اسم وعنوان المرسل إليه. وينبغي أن تكون هذه المعلومات إلزامية وأن تدرج في قائمة متطلبات مشروع المادة.

٣٢- السيد مورين بوفيو (إسبانيا): شدد على أن من المهم تذكّر أن الجوانب التي تنظم تنفيذ عقد النقل على النحو المنصوص عليه في مشروع المادة ٥ لا ترد بالضرورة

٢٤- السيد بايرلينجيري (إيطاليا): قال إن المعلومات الخاصة بمكان وتاريخ الاستلام تحتاج بالفعل إلى أن تدرج لأنه وفقاً لمشروع المادة ٥ لن يكون من الممكن في غيابها تقرير ما إذا كان مشروع الاتفاقية مطبقاً.

٢٥- السيد إغبادون (نيجيريا): قال إن مشروع المادة ٣٨ لا يمكن النظر فيه بمعزل عن مشروع المادة ٤١. فالمعلومات المطلوبة لا يلزم تقديمها إلا إذا كانت متاحة ولا يجوز أن تكون إلزامية.

٢٦- السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): أشار إلى أن قواعد هامبورغ المعتمدة في عام ١٩٧٨ أدرجت في مادتها ١٥ عدداً من شروط التعاقد لم يدرج في مشروع الاتفاقية. والواقع أن من المهم أن تشمل العقود جميع المعلومات الضرورية، بما في ذلك مكان وتاريخ استلام البضاعة. ولما كان موضوع العقد ليس السفن بينما البضاعة فمن المفيد للسفن المشتركة في نقل البضائع أن تكون لها أسماء.

٢٧- السيد فان بيير زييل (المراقب عن هولندا): قال إن قواعد هامبورغ اشتملت بالفعل على قائمة طويلة من شروط بيانات العقد، لكن النقطة الأساسية التي اختلف فيها مشروع الاتفاقية هي أنه يطالب بإدراج اسم وعنوان الناقل. وفي عام ١٩٧٨، قبل تطور الاتصالات الالكترونية، كانت وثيقة النقل وسيلة أساسية للحصول على البيانات الضرورية.

أما في هذه الأيام فبمجرد معرفة هوية الناقل أصبح من السهل الحصول على أي معلومات مطلوبة. ولما كان جميع الناقلين الكبار لهم مواقع على الإنترنت توفر نظم لتتبع البضائع فلم تعد هناك ضرورة لإدراج هذه البيانات في وثائق النقل. ومن الاعتبارات الأخرى أنه يتعين لإدراج المعلومات أن تكون متوافرة ولما كان كثير منها الذي أصبح كذلك على مدار الرحلة فإن هذا الشرط يمكن أن يخفف أمام الإصدار المبكر لوثائق السفر. وهذا صحيح بوجه خاص فيما

العقد تتألف من اسم وعنوان المرسل إليه واسم السفينة وموانئ الشحن والتفريغ والتاريخ التقريبي للتسليم.

٣٨- السيد كيم إين هيون (جمهورية كوريا): أشار إلى أن مشروع المادة ٣٨ يرتبط ارتباطاً وثيقاً بتأثير بيانات العقد في نهاية الأمر في مشروع المادة ٤٣. وفي ذلك السياق أشار إلى أن مشروع الاتفاقية، على خلاف قواعد لاهاي - فيشي، يسمح بتفاصيل إضافية للعقد في وثيقة النقل غير ما أشير إليه في مشروع المادة ٣٨ لبيان الأثر الظاهر في مشروع المادة ٤٣، الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب).

٣٩- السيد شارما (الهند): طالب بالنظر أيضاً في إدراج مكان الاستلام في مشاورات غير رسمية.

٤٠- السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): أشار إلى أن من الممكن التوصل إلى توافق في الآراء لأن هناك أغلبية واضحة من الوفود تود إدراج إضافات في مشروع المادة ٣٨ وتقديم تلك الإضافات مع التبريرات الضرورية. ومع ذلك فإذا لم يمكن التوصل إلى توافق في الآراء على إدراج جميع تلك العناصر فإنه يرجو أن يمكن إقرار المقترح الأصلي لوفده باعتباره قرار التوافق.

٤١- الرئيس: قال إنه يعتبر أن اللجنة ترغب في عقد مشاورات غير رسمية بشأن مشروع المادة ٣٨ للنظر ليس فقط في مقترحي السنغال ومصر بل وفي إدراج مكان وتاريخ الاستلام مع التبريرات الضرورية. ومع ذلك فإن لم يتم التوصل إلى حل وسط يبقى مشروع المادة ٣٨ بشكله الحالي.

٤٢- تقرر ذلك.

علقت الجلسة الساعة ١١/٥٥ واستؤنفت الساعة ١٢/٢٠

المادة ٣٩ (هوية الناقل)

في وثيقة النقل. ووفده يفضل الإبقاء على النص الحالي لمشروع المادة ٣٨ بالنظر إلى إدراج بيانات إضافية في العقد يمكن أن تتسبب في مشاكل.

٣٣- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): أيدت اقتراح ممثل نيوزيلند بضرورة إجراء مشاورات غير رسمية للتوصل إلى مشروع مصاغ بدقة لإزالة الشواغل المختلفة التي أثيرت.

٣٤- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن وثيقة النقل، حسب تعريفها في مشروع المادة ١ الفقرة ١٤ (ب) شهد أو تضمن عقد نقل. ويستتبع هذا أن العناصر الأساسية ينبغي أن تظهر في وثيقة النقل. ولذلك السبب فإن وفدها يؤيد إجراء قائمة مطولة ببيانات العقد في مشروع المادة ٣٨ وتؤيد اقتراح ممثل نيوزيلند إجراء مشاورات غير رسمية.

٣٥- السيد السيد (مصر): قال إن وفده يمكن أيضاً أن يؤيد عقد مشاورات غير رسمية لتعديل مشروع المادة ٣٨. وهو يحث الفريق المكلف بتلك المهمة على أن يضمن أن تكون قائمته ببيانات العقد الإضافية شاملة لاسم السفينة.

٣٦- السيد ماير (سويسرا) قال إن وفده يمكن أن يوافق على إدراج قائمة أطول ببيانات العقد. مشروع المادة ٣٨، شريطة إدراج المؤهلات الضرورية أيضاً. فلا ينبغي أن تجبر الأطراف على الموافقة على موانئ التحميل والتفريغ، على سبيل المثال وقت إصدار وثيقة النقل. والإشارة إلى تلك الموانئ. مشروع المادة ٣٨ ينبغي لذلك أن تتبعه صياغة من قبيل "إذا حددتها الأطراف". وبالمثل فإن مشروع المادة ٣٨ ينبغي أن يسمح لمكان الاستقبال والتسليم، إذا أدرج، أن يحدد في مرحلة لاحقة من قبل الأطراف المعنية.

٣٧- السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): أكد أن المعلومات الإضافية التي يود وفده أن يراها مدرجة في بيانات

- ٤٣ - السيد السيد (مصر): اقترح إعادة صياغة الفقرة ٢ من المادة ٣٩ لصالح التأكد القانوني، لأنها تسمح بمهلة طويلة للنقل لتجنب المسؤولية.
- ٤٤ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده غير راض على نص مشروع المادة ٣٩ ولكن بما أنه جزء من حزمة وسطية فقد قرر مع ذلك قبوله.
- ٤٥ - أقر مشروع المادة ٣٩ في جوهره وأحيل لفريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٠ (التوقيع)
- ٤٦ - السيدة زيروينكا (ألمانيا): استرعت الانتباه إلى تعليقات وفدها الخطية (A/CN.9/658/Add.11، الفقرة ١٧) وأشارت إلى أن مشروع المادة ٤٠، الفقرة ٢ ينص على وجوب أن يشمل سجل النقل الاليكتروني توقيعاً الكترونياً للنقل وحددت بعض الاشتراطات. ولما كان وفدها يفسر تلك الفقرة فبالإمكان فرض اشتراطات أكثر تحديداً على التوقيعات الاليكترونية بموجب القانون الوطني. وعلى ذلك الأساس فإن وفدها يمكن أن يقبل الفقرة ٢ من مشروع المادة ٤٠.
- ٤٧ - السيدة داونج (أستراليا): قالت إن وفدها يمكن أن يقبل مشروع المادة ٤٠ على أساس التفسير المقدم من ممثلة ألمانيا.
- ٤٨ - السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده يؤيد تماماً ذلك التفسير لمشروع المادة ٤٠ ويرحب أيضاً بأي توضيحات أخرى لمشروع المادة.
- ٤٩ - السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن وفدها له التفسير نفسه الذي قدمته ممثلة ألمانيا. فتلك المادة واحد من المواضيع لم تكن لغة مشروع الاتفاقية فيها مرهقة، وتُركت المسائل غير المنصوص عليها ليحددها القانون الوطني.
- ٥٠ - أقر مشروع المادة ٤٠ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤١ (أوجه النقص في بيانات العقود)
- ٥١ - السيد إيمورو (بنن): اقترح أن تكون كلمة "الأخطاء" أو "الإغفال" قد تكون الأنسب من كلمة "الثغرات" الواردة في العنوان الفرنسي للنص.
- ٥٢ - أقر مشروع المادة ٤١ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٢ (تبرير المعلومات المتعلقة بالبضائع في بيانات العقد).
- ٥٣ - السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): أشار إلى أن المصطلح "حاوية" أستخدم عدة مرات في مشروع المادة ٤٢ وقال إن المصطلح ينبغي أن يوسع ليشمل سيارات نقل البضائع بالطرق والسكك الحديدية أيضاً، لجعل الصياغة تتفق ومشروع المادة ٦١، الفقرة ٢، التي استندت إلى ما يسمى "شرط الحاوية" في قواعد لاهاي - فيشي. وبموجب مشروع المادة ٦١، الفقرة ٢ فإن كل حزمة في حاوية أو سيارة نقل بضائع أو سكك حديدية تعتبر بمثابة وحدة لأغراض التقييد شريطة ترقيم الحزم في بيانات العقد. وإذا كان الأمر كذلك ينبغي أن يكون الناقل قادراً على تبرير الترقيم.
- ٥٤ - السيد بيرلينجيري (إيطاليا): أشار إلى أن مصطلح "حاوية مغلقة" أستخدم في مشروع المادة ٤٢، الفقرة ٣ والفقرة ٤، وتساءل عما إذا كانت الصفة تنطبق أيضاً على السيارات والسكك الحديدية للنقل البري للبضائع. بموجب اقتراح هولندا.

هناك حالات مماثلة عرضت على المحاكم المصرية والأردنية. واقترح الاستعاضة عن عبارة "ولكن ليس" الموجودة قبل عبارة "تحديد أعداد الأختام على الحاوية" بكلمة "و".

٦٣- السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن مشروع المادة هو واحدة من الحالات التي تشكل فيها وفده فيما إذا كان من المناسب إضافة عبارة "سيارات وسكك حديد نقل البضائع" بسبب الآثار العملية المترتبة على المادة، التي تهدف إلى حاويات فعلية. فالسيارات على الطرق تبرز في الغالب رقم تحديد هوية، أو على الأقل لوحة ترخيص، ولكنه لا يعرف إذا كانت تلك الممارسة تمتد إلى عربات السكك الحديدية لنقل البضائع. وفيما يتعلق باقتراح ممثل مصر بأن تحديد أعداد الأختام على الحاوية يمكن أيضاً أن يؤخذ في الاعتبار كدليل قاطع، فالنص يأتي نتيجة مفاوضات شاملة. والصياغة الحالية تستند إلى اعتبارات عملية، بمعنى أن الناقل ليست له سيطرة كاملة على الأختام؛ فقد توضع أختام إضافية من قبل سلطات الجمارك، على سبيل المثال. ولذا فوفده يؤيد الإبقاء على النص كما هو.

رفعت الجلسة الساعة ١٣/٠٠

٥٥- السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): قال إن كلمة "مغلقة" ينبغي أن تنطبق أيضاً على سيارات وسكك حديد النقل البري لأن المصطلح في سياق المادة يعني أن المحتويات ليست منظورة من خارج الحاوية.

٥٦- السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إن وفده يتفق مع مقترح هولندا.

٥٧- الرئيس: قال إنه يعتبر أن اللجنة قبلت الاقتراح بإضافة إشارة إلى السفن والسكك الحديدية لنقل البضائع أينما ذكرت الحاوية في مشروع المادة ٤٢.

٥٨- السيد إستريليا فاريا (شعبة القانون التجاري الدولي): قال إن من الممكن تجنب تكرار عبارة "البضائع بالطرق البرية أو السكك الحديدية" في كل مرة بإضافة تعريف عام لكلمة "سيارة" لصياغة المادة ١، مما يشير إلى أن "السيارة" تعني "نقل البضائع برياً بالسيارات أو السكك الحديدية". ويستطيع فريق الصياغة أن يعالج هذه المسألة عندما يجتمع لمواءمة جميع صياغات النصوص.

٥٩- الرئيس: قال إن فريق الصياغة يمكن أن ينظر في ذلك الاقتراح.

٦٠- أقر مشروع المادة ٤٢، بصيغته المعدلة، من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٣ (الأثر الظاهر لبيانات العقد)

٦١- الرئيس: أشار إلى بيان ممثل جمهورية كوريا خلال مناقشة مشروع المادة ٣٨ بأن جميع بيانات العقد في وثيقة النقل وليس مجرد البيانات الواردة في مشروع المادة ٣٨ لها تأثير ظاهر عملاً. مشروع المادة ٤٣، الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب).

٦٢- السيد السيد (مصر): قال إن صياغة الفقرة الفرعية (ج) (٢) تفتح باب استبدال البضائع والتهريب، بواقع أن