

Distr.: General
26 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٧٢

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الخميس، ١٩ 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.



التعريف الحالي. ولذا فهو يقترح أن تحذف جميع الإشارات إلى "طرف منفذ" من تعريف "وثيقة النقل".

٦- السيد السيد (مصر): قال إنه يتفق مع ممثل اليابان. كذلك يود وفده أن يضيف فقرة فرعية جديدة (ج) بصياغة تتفق و"أدلة تسليم البضاعة إلى المرسل إليه".

٧- السيد هو زغليانغ (الصين): قال إنه يؤيد موقف وفد اليابان. وعلاوة على هذا فإنه يقترح أن تضاف عبارة "أو أي شخص يعمل بالنيابة عنه" بعد الإشارتين إلى "الناقل" لكي تتفق الفقرة مع مشروع المادة ٤٠ بشأن التوقيع.

٨- السيد شارما (الهند): قال إنه أيضاً يؤيد اقتراح ممثل اليابان.

٩- السيد فان دير زييل (المراقب عن هولندا)، وأيده السيد ساندوفال (شيلي) والسيد روميرو ناصر (هندوراس)، والسيد بيرلينجيري (إيطاليا)، والسيد ماير (سويسرا) والسيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إنه بينما يتفق مع ممثل اليابان فإنه لا يستطيع تأييد التعديل المقترح من ممثل مصر. وعلى أي حال فمشروع المادة ١١ ينص بوضوح على أن الناقل يجب أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه. وهو وإن كان يتعاطف مع موقف الوفد الصيني فإنه يتردد في قبول مقترحه. وكذا مشروع المادة ٤٠ قد أدرج لأن من المرغوب فيه جعله واضحاً أن وثيقة النقل يمكن توقيعها من شخص واحد نيابة عن آخر. وبصفة عامة مع ذلك فمفهوم الوكالة، وهو ممارسة قديمة في مجال النقل تسبب في كثير من المشاكل، ترك عمداً من مشروع الاتفاقية.

١٠- السيد إبراهيم خليل ديبالو (السنغال): قال إنه ينضم إلى بيان ممثل اليابان. كما أنه يتعاطف مع المقترح

افتتحت الجلسة الساعة ١٥/١٠

إكمال وإقرار مشروع اتفاقية بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بالبحر (تابع) (A/CN.9/642 و A/CN.9/658 و A/CN.9/658 و Add.1 إلى Add.13) مشروع المادة ٤٣ (تابع)

١- الرئيس: قال إنه نظراً لعدم وجود تعليقات أخرى فإنه يعتبر أن أغلبية أعضاء اللجنة لا يؤيدون التعديلات المقترحة في الجلسة السابقة.

٢- أقر مشروع المادة ٤٣ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

مشروع المادة ٤٤ ("النقل المدفوع الأجر سابقاً")

٣- أقر مشروع المادة ٤٤ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.

٤- الرئيس: دعا اللجنة إلى الانتقال إلى التعاريف الواردة في مشروع المادة ١، الفقرات ١٤ إلى ١٦ و ١٨ إلى ٢٢ و ٢٧.

مشروع المادة ١، الفقرة ١٤ (تعريف "وثيقة النقل")

٥- السيد ساتو (اليابان): استرعى الانتباه للتعليقات الخطية لوفده (A/C.9/658/Add.6، الفقرة ٢) وأشار إلى أن الفريق العامل الثالث (قانون النقل) حذف في جلسته الحادية والعشرين جميع الإشارات إلى المرسل إليه من مشروع الاتفاقية ووافق على أنه مجرد إيصال استلام البضاعة، الذي يمكن أن يصدره طرف منفذ، لا يشكل وثيقة نقل لأغراض مشروع الاتفاقية، لأن وثيقة النقل يتعين أيضاً أن تدل أو تحتوى على عقد نقل. ولا يرى وفده أن الطرف المنفذ يمكن أن يصدر وثيقة نقل بمبادرة منه، ولا بالنيابة عن الناقل؛ وفق

- الصيني إذ أن الفقرة ١٤ يمكن أن توحى بأن الناقل فقط هو الذي يستطيع إصدار وثيقة نقل.
- ١١- الرئيس: قال إنه يعتبر أن اللجنة ترغب في حذف جميع الإشارات إلى "طرف منفذ" من الفقرة ١٤، ولكنه أشار إلى قلة الدعم للمقترحات الأخرى.
- ١٢- أقر مشروع المادة ١، الفقرة ١٤، بصيغتها المعدلة من حيث الجوهر وأحيلت إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ١، الفقرة ١٥ (تعريف "وثيقة النقل القابلة للتفاوض") والفقرة ١٦ (تعريف "وثيقة النقل غير القابلة للتفاوض")
- ١٣- أقر مشروع المادة ١، الفقرتان ١٥ و١٦، من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ١، الفقرة ١٨ (تعريف "سجل النقل الإلكتروني")
- ١٤- السيد ساتو (اليابان): اقترح حذف الإشارات جميعها إلى "طرف منفذ" من الفقرة ١٨ للأسباب التي قدمها بالإشارة إلى الفقرة ١٤.
- ١٥- أقر مشروع المادة ١، الفقرة ١٨، بصيغتها المعدلة، من حيث الجوهر وأحيلت إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ١، الفقرة ١٩ (تعريف "سجل النقل الإلكتروني القابل للتفاوض")، الفقرة ٢٠ (تعريف "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتفاوض")، الفقرة ٢١ (تعريف "إصدار" سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتفاوض)، الفقرة ٢١ (تعريف "نقل" سجل نقل اليكتروني قابل للتفاوض)، الفقرة ٢٧ (تعريف "النقل")
- ١٦- أقر مشروع المادة ١، الفقرات ١٩ إلى ٢٢ و ٢٧، من حيث الجوهر وأحيلت إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٥ (الالتزام بقبول التسليم)
- ١٧- السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة): استرعى الانتباه إلى تعليقات وفده الخطية (A/C.9/658/Add.13) الفقرات ١٥-١٩)، وقال إنه يشعر بأسى شديد إزاء الفصل بأكمله الخاص بتسليم البضائع. الذي لو أُعتمد فإنه يضر باعتماد المملكة المتحدة لمشروع الاتفاقية. فالفصل يثير من المشاكل أكثر مما يحل فيمكن أن يبسر عملية التزوير. فقد جاء النص الحالي نتيجة لمفاوضات طويلة، ولكنه يرى أن من المهم إعادة النظر فيه.
- ١٨- فمشروع المادة ٤٥ يثير عدداً من الأسئلة؛ فليس من الواضح ما يجب على المرسل إليه بأن يفعله حتى يفي بالالتزام بقبول التسليم، سواء ما إذا كان المرسل إليه لم يمارس في البداية حقوقه بموجب عقد النقل ولكنه بعد ذلك قبل تسليم البضاعة فلا يكون قد حرق بأثر رجعي مشروع المادة، وما إذا كان الناقل حصل على أي انتصاف في حالة حرق الالتزام.
- ١٩- السيدة زيروينكا (ألمانيا): استرعت الانتباه إلى تعليقات وفدها الخطية (A/C.9/658/Add.11) الفقرة ١٨) وقالت إنها تشاطر الشواغل التي أثارها ممثل المملكة المتحدة؛ فمشروع المادة أوجد التزاماً على المرسل إليه دون تحديد النقطة التي عندها ينشأ هذا الالتزام. فمن الأفضل الاستعاضة عن عبارة "المرسل إليه الذي يمارس حقوقه" بعبارة "المرسل إليه الذي يطلب توصيل البضاعة".
- ٢٠- السيد كيم بونغ هيون (جمهورية كوريا): قال إنه يتفق مع ممثلي المملكة المتحدة وألمانيا. ووفده يرحب بمعرفة أمثلة للطرق التي يمكن بها للمرسل إليه أن يمارس حقوقه بموجب عقد النقل، ولعل ذلك بتقديم مطالبة ضد الناقل أو بممارسة حقه بالتفتيش. وهو يرجو أن تستطيع وفود أخرى تزويده بمعلومات إضافية عن تلك النقطة.

إليه، وليس الناقل هو الذي ينبغي أن يتحمل المخاطر ويضطلع بمسؤوليته عن إقامة دعوى مطالبة أو إعادة إرسال البضائع. وبطبيعة الحال فالتفتيش ليس الإجراء الوحيد الذي تشمله عبارة "يمارس حقوقه"؛ فهذا قد يعني أن المرسل إليه كان مشتركاً بالفعل مع الناقل. والنقطة هي أن المرسل إليه يجب أن يسمح للناقل بعدم المسؤولية والحلول التي اقترحتها ألمانيا واليابان لا تحقق ذلك.

٢٥- السيد تزانترالوس (اليونان) وأيدته السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية)، والسيد هو زينغليانغ (الصين)، والسيد ساندوفال (شيلي)، والسيدة سليتموان (النرويج)، والسيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن مجادلة ممثل هولندا مقنعة ويصبح ذلك النص مطلوباً. والنص الحالي لمشروع المادة ٤٥ تم التوصل إليه كحل وسط وينبغي الإبقاء عليه.

٢٦- السيد إيمورو (بنن) وأيده السيد مولوكو (المراقب عن الكونغو): قال إن وفده لا يرى حجج هولندا مقنعة، لأن مشروع المادة ٤٥ يتضمن عقداً للنقل وليس عقداً للبيع؛ ولذا فهو يؤيد اقتراح ألمانيا.

٢٧- السيدة شال هوما (نيجيريا): قالت إن وفدها في ضوء النصوص الشاملة عن التزامات الشاحن إزاء الناقل الواردة في الفصل ٧، وبروح عدالة تقسيم المخاطر والمسؤوليات بين الناقل والمرسل إليه، يؤيد الاقتراح الألماني.

٢٨- السيد بيرلينجيري (إيطاليا) والسيدة هالد (كندا) والسيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال) والسيدة واكاراما كاريجيتو (كينيا) والسيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا)، والسيد بيغوت (المراقب عن كوت ديفوار) والسيدة تراوري (المراقبة عن بوركينافاسو) والسيد لوفامبانو (المراقب عن أنغولا)، أيدوا أيضاً المقترح الألماني.

٢١- السيدة داوننج (أستراليا): قالت إنها تنضم إلى المتكلمين السابقين، ولا سيما المملكة المتحدة.

٢٢- السيد ماير (سويسرا): قال إنه أيضاً يشاطر الشواغل التي أعرب عنها ممثل المملكة المتحدة. وكان وفده قد ذكر في الماضي أنه لا يعتقد أن ممارسة المرسل إليه لحقوقه بموجب عقد النقل معيار ملائم لتحديد النقطة التي يلتزم المرسل إليه بذلك العقد. وبدلاً من الصياغة التي تقترحها ممثلة ألمانيا فإنه يفضل إدراج إشارة إلى موافقة المرسل إليه الصريحة أو الضمنية على أن يكون مرسلأً إليه.

٢٣- السيد ساتو (اليابان): قال إن وفده أثار من قبل هذه القضية مراراً في الفريق العامل، ولكن اقتراحه بالاستعاضة عن "المرسل إليه الذي يمارس حقوقه بموجب عقد النقل" بعبارة "المرسل إليه الذي يطلب التسليم" كان دائماً يرفض. ومع ذلك فهو مستعد لقبول الصيغة المقترحة من الوفد الألماني.

٢٤- السيد فان دير زييل (المراقب عن هولندا): قال إنه لا يمكن أن يؤيد التغيير المقترح. فمشروع المادة ٤٥ قصد به التصدي لمشكلة محددة للناقل: مشكلة أن المرسل إليه لم يدرك تماماً أن البضاعة سُحنت بالفعل والذي لا يرغب في قبول التسليم لأسباب مختلفة، فذلك سلوك تجاري عادي بشكل عادل وينبغي التشريع ضده. ومن أمثلة المرسل إليه الذي يمارس حقوقه، على سبيل المثال، التفتيش على البضاعة قبل طلب التسليم. فلو قرر المرسل إليه رفض البضاعة ينبغي ألا يسمح له ترك المشكلة في أيدي الناقل. ووفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للسلع، فحتى المشتري الذي يرغب في رفض البضاعة يجب أن يقبل التسليم، ولكنه يستطيع أن يفعل ذلك نيابة عن البائع. فينبغي لمشروع الاتفاقية أن ينص على وجوب أن يقبل المرسل إليه البضاعة بوصفه وكيل البائع أو يأمر الناقل بما يفعله معها. والمرسل

- ٢٩- الرئيس: أشار إلى أنه لا يبدو أن هناك تأييداً كافياً لاقتراح الاستعاضة عن عبارة "بممارسة حقوقه" بعبارة "يطلب تسليم البضاعة".
- ٣٠- السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن الفعل "يطلب" كما اقترحتة اليابان ربما كان أكثر صواباً من "يطلب"، وإن كانا يحملان الفكرة نفسها.
- ٣١- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن وفدها ليست لديه مشكله في الاستعاضة عن الفعل "يطلب" بالفعل "يطلب".
- ٣٢- أقر مشروع المادة ٤٥، بصيغته المعدلة، من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٦ (الالتزام بالإقرار بالاستلام)
- ٣٣- أقر مشروع المادة ٤٦ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٧ (التسليم عندما لا تكون هناك وثيقة نقل قابلة للتفاوض أو سجل نقل اليكتروني قابل للتفاوض)
- ٣٤- السيد بليك لوسون (المملكة المتحدة)، أيد السيد ديلبيك (فرنسا): قال إن وفده قلق لأن الحماية التي تقدم للنقل تتوقف على إتباع الناقل للإجراءات المقررة، التي لا تكون غالباً متوافرة. وفي الفقرة الفرعية (ج)، إذا عجز الناقل عن تحديد مكان الطرد المراقب يطلب إليه إبلاغ الشاحن، الذي ينبغي حينئذ أن يصدر تعليماته بخصوص تسليم البضاعة. ومع ذلك ففي الحالات التي يكون فيها الشاحن قد نقل جميع حقوقه إلى طرف مراقب فإنه لا يستطيع أن يصدر تعليمات بالتسليم دون تفويض صريح من الطرف المراقب.
- ٣٥- الرئيس قال إنه لعدم وجود تعليقات أخرى يعتبر أن أغلبية اللجنة لا تتشاطر تلك الهموم.
- ٣٦- أقر مشروع المادة ٤٧ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٨ (التسليم حين لا يكون قد صدرت وثيقة نقل غير قابلة للتفاوض تتطلب التسليم)
- ٣٧- أقر مشروع المادة ٤٨ من حيث الجوهر وأحيل إلى فريق الصياغة.
- مشروع المادة ٤٩ (التسليم عندما تكون وثيقة نقل قابلة للتفاوض أو سجل نقل اليكتروني قابل للتفاوض قد صدر)
- ٣٨- السيدة داووننج (أستراليا): استرعت الانتباه إلى التعليقات الخطية لوفدها (A/CN.9/658، الفقرات ٤٨-٥٢)، وأشارت إلى أن مشروع المادة يقصد إلى التصدي لمشكلة عملية يقابلها الناقلون بشكل متواتر حين يظهر مالك الشحنة بلا الوثائق المطلوبة أو لا يظهر على الإطلاق. ومع ذلك الحل المقترح يشوبه عيوب بالغة الخطورة. ومشروع المادة بالصيغة المكتوب بها يقوض الثقة في نظام وثيقة الشحن باعتبارها وثيقة للملكية وتزيد مخاطر الغش دون حل مشكلة الناقل حلاً فعالاً. والإجراءات البديلة الواردة في الفقرة الفرعية (د) للحصول على تعليمات لتسليم البضاعة دون وثيقة شحن من شأنه أن يلغى الشرط القديم بالتسليم عند إظهار وثيقة شحن وأن يؤثر على المصارف والأطراف الأخرى التي تعتمد على ذلك الأمان. غير أن الإجراءات المقترحة لن تحل المشكلة لأن الشاحن الذكي لن يصدر تعليمات تسليم دون تفويض من المالك الفعلي، إذ أن الشاحن الذي يفعل ذلك قد يخضع للتقاضي. وقطاع المصارف الأسترالي علق على ذلك الحكم فقال إنه يفرض على المصارف مخاطر إضافية.
- ٣٩- وأضافت أن التعويض القانوني المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (و) مثير أيضاً للمشاكل. فالبائع الذي يزود الناقل بتعليمات تسليم بديلة يكون قد أعطى الناقل بغير

وبصراحة إن النظام الحالي هو الذي شجع الغش: وعلى سبيل المثال كانت هناك غالباً ثلاث نسخ أصلية لوثيقة النقل القابلة للتفاوض موجودة في التداول، مما يسهل بيعها لمشتريين متعددين. فكان من السهل تزوير وثيقة الشحن باستخدام تقنيات النسخ الحالية. ويعني نظام الضمانات الذي ينطوي على التسليم مقابل رسائل الضمان أن وثائق الشحن تظل متداولة بعد التسليم. والنظام الجديد، على العكس من ذلك، ألغى أنواع الغش الحالية. وعند حدوث دليل على أنه ييسر أنواعاً جديدة من الغش فيمكن التعامل معها.

٤٤ - وثانياً، تأكد أن قطاع المصارف سيواجه مخاطر إضافية. ومع ذلك فالنظام الجديد يرمى إلى إزالة المخاطر الحالية ويعيد الجوهر الأصلي لنظام وثائق الشحن، وهو أن وثيقة النقل نفسها، وليس خطاب الضمان هو الذي يشرع للشخص المستحق التسليم في مكان المقصد. ويضع مشروع المادة ٤٠ العبء على حامل الوثيقة، الذي يمكن أن يكون مصرفاً لإصدار تعليمات التسليم إلى الناقل عند وصول البضاعة إلى مقصدها. وهذا يعني بطبيعة الحال أن المصرف يمكن أن يتخذ الإجراء إذا لم يرغب في جعل نظيره عديم القيمة. ولكن هذا لا يمكن وصفه بأي حال على أنه مخاطر. وإضافة إلى هذا فالنظام الجديد يوفر ضماناً قانونياً فيما يتعلق بوسائل الشحن التي يسمح لها حالياً بالاستمرار في التداول بعد التسليم، مما يثير كل أنواع الأسئلة القانونية عن صلاحيتها، وعموماً بإلغاء ما كان منها لا يزال في التداول.

٤٥ - وثالثاً، لقد تأكد أن خطوط السلطة ليست واضحة. فبموجب مشروع المادة ٤٩ لا يحتاج حامل وثيقة الشحن إلى أي تفويض خاص؛ فعندما يتخلف حامل الوثيقة يلتزم الناقل الذي يكون عموماً في وضع جيد لأداء هذه المهمة بالبحث عن الحامل وإذا لم يجد الناقل الحامل فعليه أن يسأل عن التعليمات من الشاحن الذي يتعين عليه أن يطلب التفويض من أي حامل غائب للوثيقة. ومع ذلك فهذا هو

ذكاء تعويضاً يجعل من الصعب على المؤمن على بضاعة "سيف" أن يتخذ إجراء الاسترداد أو على المدعى بشأنه أن يستعيد مقابل سوء التسليم. وفضلاً عن هذا فلما كان تأثير الفقرات الفرعية من (د) إلى (و) هو أن الناقل الذي يلتمس تعليمات تسليم بديلة من الشاحن يتخلص من المسؤولية تجاه حامل وثيقة الشحن ويقدم الشاحن تعويضاً لطرف ليس عليه مسؤولية.

٤٠ - وهناك حلول عملية أخرى متاحة للناقل. فهناك إمكانية أن يصير الناقل القلق من بعض المقاصد على الدفع مسبقاً بما في ذلك جميع رسوم الوجهات، وتسترد هذه الوجهات ما دفعته إذا تم استلام البضاعة. ولدى أستراليا إجراءات يمكن إتباعها لتحويل البضائع المهملة إلى الشرطة أو إلى الجمارك.

٤١ - السيد ديلبيك (فرنسا): وافق على أن الأحكام التي تجر الشاحن الذي لم يعد في وضع يسمح له بذلك أن يعطى تعليمات استلام وأن يعوض الناقل هي أحكام تثير مشاكل وتؤثر بشكل خطير على الثقة في وثيقة الشحن باعتبارها ضماناً. ووفده يفضل حذف الفقرات الفرعية من (د) إلى (ح).

٤٢ - السيد فان دير زيبيل (المراقب عن هولندا): قال إن التجارة ككل والمصارف وكذلك الناقلين اشتركوا في ممارسات قوضت وظيفة الشحن. وكلمة درس الخبراء المشكلة خلصوا إلى أن الممارسين لم يستطيعوا حلها دون مساعدة من المشرعين. ولذا ينبغي أن تغتم اللجنة هذه الفرصة لاستعادة القانون التجاري في ذلك المجال. ولو أوجد النظام الذي ينص عليه مشروع المادة ٤٩ مشاكل أخرى عملياً يتعين حينها إيجاد الحلول العملية لتلك المشاكل.

٤٣ - وقال إن لديه استثناءات قوية على بعض التأكيدات التي قيلت - أولها، أن النظام الجديد يقود إلى الغش.

علقت الجلسة الساعة ١٦/٤٥ واستؤنفت في الساعة ١٧/١٥ .

٥٠- السيدة سليتييمون (النرويج): قالت إن مشروع المادة ٤٩، الفقرة الفرعية (د) لا يقدم حلاً عملياً. فهو مصاغ ليس من حيث الحقوق والالتزامات للناقل بل من حيث التعليمات التي تعطى، وينشئ مشاكل فيما يتعلق بوثيقة الشحن. وقد وجدت أوساط المصارف في النرويج أن هذا الحكم متعب. وهي تقترح حذف الفقرة الفرعية (د) وللأسباب نفسها حذف الحكم المائل في المادة ٤٨، الفقرة الفرعية (ب).

٥١- السيدة تالبوت (المراقبة عن نيوزيلندا): قالت إن وفدها يؤيد تعليقات أستراليا التي يشبه النظام المصرفي فيها بشكل وثيق نظام نيوزيلندا. ومشروع المادة ٤٩، في سعيه لحل مشكلة حقيقية للناقلين، يبدو من المرجح أن يوجد مشاكل أخرى للصناعة المصرفية.

٥٢- السيد ميلر (الولايات المتحدة الأمريكية): قال إن المادة ٤٩ لا تأتي بحل متقن لمشكلة معترف بها، ولكنها ألغت ما تمكن الفريق العامل من الوصول إليه في ست سنوات. وأبدى شكوكه من قدرة اللجنة على تحسينه في الدورة الحالية، ولكن وفده يرغب في المشاركة في مشاورات غير رسمية سعياً إلى هذا الهدف. وهو يرى أن على اللجنة أن تغتنم الفرصة لإحداث بعض التغييرات لأن هذا أفضل من عدم التوصل إلى حل على الإطلاق.

٥٣- السيد ترانتازالوس (اليونان): أيد هولندا وقال إن وفده يؤيد الإبقاء على النص الراهن.

٥٤- السيد موران بوفيو (إسبانيا): قال إن النص الحالي لمشروع المادة ٤٩ ينبغي الإبقاء عليه. فهو يحل عدداً لا بأس به من المشاكل وحظي بالموافقة في الدوائر المصرفية والدوائر البحرية معاً في بلده.

جانب المشكلة الخاص بالشحنة وله حلول، وقال إنه يسعده أن يرى مشروع المادة ٤٩ وقد تحسن بالنسبة لتلك النقطة.

٤٦- وأضاف أنه يناشد اللجنة بإلحاح، نظراً للمشكلة الهيكلية البالغة الخطورة في التجارة أن تسلم بأن المادة ٤٩ التي صيغت بعد مناقشات شاملة ومشاورات واسعة مع قطاع الصناعة والممارسين. بمن فيهم المصارف وتجار السلع، وقد حلت عدداً من المشاكل. ولقد آن الأوان لأن تقوم الصناعة بتغيير ممارساتها.

٤٧- السيد السيد (مصر): قال إنه يتفق مع أستراليا وألمانيا وغيرهما بأن المادة ٤٩ بما غموض فهي تحاي عقد مشاورات غير رسمية بقصد إعادة صياغة المادة من الناحية القانونية لا التقنية. فينبغي إتباع نهج قانوني في المقام الأول.

٤٨- السيد بيليك لوسون (المملكة المتحدة) أقر بأن النظام الحالي يشجع بالفعل على التزوير ولكن المخاطر المعتادة أيسر كثيراً في السيطرة عليها. وعيب النظام الجديد المقترح في مشروع المادة ٤٩ هو أنه أدى إلى تعقيد الوضع في القانون الراهن وأنه يقف عقبة في سبيل أي إصلاح مرض وشامل للقانون. وأمام اللجنة فرصة الآن لإعداد نظام أفضل، ولكنها لا تستطيع أن تفعل ذلك في مجرد أيام قلائل. ولذا فهو يعود إلى الاقتراح الأصلي بحذف مشروع المادة ٤٩ وتكريس مزيد من الوقت في المستقبل لإيجاد أفضل حل لتلك المشكلة بالذات.

٤٩- السيد بيرلينجيري (إيطاليا): قال إن لدى عدد من النظم القانونية الوطنية إجراء لإبطال أي مستند ملكية، ولكن للأسف يستغرق ذلك وقتاً طويلاً يمتد غالباً إلى شهور. ومشروع المادة ٤٩ يتيح إجراءً سريعاً وإن كان ربما لا يوفر أماناً كافياً لكل الأطراف المعنية. فينبغي بذل الجهد في المشاورات غير الرسمية لتعزيز الجانب الأمني.

الشاحن. والشاحن ليس هو الضامن للمرسل إليه. ثم إن المرسل إليه والشاحن طرفان مختلفان تماماً، ومسؤوليات الأول لا يمكن نقلها إلى الآخر. وبينما يؤيد وفده بعض الأفكار المعرب عنها في الفقرات الفرعية المعنية فهي عموماً تشد بعيداً لأنها تقلب الممارسات الحالية وتشكك في الطريقة نفسها التي يحافظ بها على عقد النقل والعلاقة بين البيع والنقل. والفقرات الفرعية من (هـ) إلى (ح) ينبغي لذلك حذفها.

٦٠- السيد هو زينغليانغ (الصين): أعاد تأكيد موقف وفده من أن الترتيبات المبينة في مشروع المادة ٤٩ تحل بعض المشاكل ولكنها توجد مشاكل أخرى. وبوجه خاص فالترتيب الوارد في الفقرة الفرعية (د) يضع الوقت ويزيد التكاليف على الناقل. فلو حذفت الفقرات الفرعية (د) إلى (ح)، كما يفضل وفده، فإن أي بضاعة لم يطالب بتسليمها ستعتبر ببساطة بضائع باقية دون تسليم ويأتي دور مشروع المادة ٥٠. وبهذا فإن وفده قد ينظر في الحفاظ على الأحكام المطروحة إذا أمكن تحسين الصياغة؛ ومع ذلك قد لا يكون لهذا ممكناً في هذا الوقت المتأخر من اليوم.

٦١- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن وفدها يوافق على أن الفقرة الفرعية (د) مثيرة للمشاكل أيضاً. ومع ذلك فشواغل وفدها المتعلقة بالبيان بأن الناقل لو عجز بعد جهد معقول عن تحديد موقع الطرف المراقب، ينبغي للناقل أن يبلغ الشاحن؛ والشاحن ليس حامل الوثيقة. ولذا يؤيد وفدها حذف الفقرات الفرعية (د) إلى (ح).

٦٢- السيدة هالدى (كندا): قالت إن وفدها يؤيد حذف الفقرات الفرعية (د) إلى (ح). وبعد هذا فهي ترحب بفكرة عقد مشاورات غير رسمية لمحاولة تحسين صياغة مشروع المادة.

٥٥- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إنها ترى أن بياني أستراليا والمملكة المتحدة مغريان للغاية. فليس من المرجح أن تستطيع اللجنة حل مسألة بهذا التعقيد البالغ بما يرضى كل الأطراف، وليس من الواضح أن مشروع المادة ٤٩ يحسن بالفعل الوضع على أي حال. فالمطلوب هو قرار سياسة وليس مجرد مشاورات غير رسمية. ووفدها يؤيد اقتراح فرنسا حذف الفقرات (د) إلى (ح).

٥٦- السيد مولان (المراقب عن الدانمرك): قال إن هناك مشكلة عملية يتعين حلها، لا للناقلين فحسب بل لجميع المعنيين في قطاع التجارة، وخاصة للمرسل إليهم الذين ليس لديهم وثيقة شحن لتقدمها. ومشروع المادة ٤٩ ربما لا يكون الحل الأمثل ولكن أعيد فيه التفكير وحظي على نطاق كبير بردود ايجابية من قطاع الصناعة. وهو يؤيد ملاحظات هولندا. فمشروع المادة يحل الكثير من المشاكل لجميع الأطراف عملياً، ويكون من الخطأ عدم اغتنام الفرصة لتحسين الوضع. ووفده يوصى بشدة بالموافقة على مشروع المادة ٤٩ كما هي.

٥٧- السيد كيم إن هيون (جمهورية كوريا) والسيد ساندوفال (شيلي): اتفقا على أن مشروع المادة ٤٩ ينبغي الإبقاء عليه بصياغته الراهنة.

٥٨- السيد ديليك (فرنسا): قال إن السيناريو الموصوف في الفقرة الفرعية (د) عادي تماماً ولذا يحتاج إلى حل. وبالتأمل فإن الحل المقترح - أنه في حالة ألا يطالب حامل الوثيقة بتسليم البضاعة فإن الناقل ينبغي أن يسعى للحصول على تعليمات من جهة المراقبة، أو الشاحن أو الشاحن الوثائقي - حل يبدو مقبولاً.

٥٩- وفيما يتعلق بالفقرات الفرعية (هـ) إلى (ح) فإن وفده مع ذلك يرى مشكلة أساسية في فكرة أنه في حالة ألا يطالب حامل الوثيقة بتسليم البضائع تحمل المسؤولية على

يعدل إلا عندما يكون من الواضح أن هذه إرادة أغلبية أعضاء اللجنة. ففي اليوم السابق فقط اختلفت اللجنة بشكل واضح مع الفريق العامل فيما يتعلق بمشروع المادة ٣٦ وحذف مشروع المادة. والمرة الوحيدة التي لم يطبق فيها من قبل هذه القاعدة كانت فيما يتعلق بمشروع المادة ١٢ حيث على الرغم من أن أغلبية قليلة أيدت الإبقاء فإنه قد يسر إجراء مشاورات غير رسمية.

٦٧- وفي حالة مشروع المادة ٤٩ فإن الوفود التي تؤيد حذف مشروع المادة كلياً أو جزئياً لا يزال أقل من عدد الوفود التي تؤيد الإبقاء على مشروع المادة بحالتها الراهنة. ومع ذلك فلأن بعض الوفود المؤيدة للإبقاء أشارت إلى رغبتها في محاولة تحسين الصياغة، فإنه يعتبر أن اللجنة ترغب في عقد مشاورات غير رسمية بشأن مشروع المادة ٤٩.

٦٨- تقرر ذلك.

٦٩- السيد السيد (مصر): قال إن وفده يوافق على اقتراح الرئيس، وبصفته ممثل الدول المنتمية إلى مجلس وزراء النقل العرب فإنه يرغب في المشاركة في الجهود الرامية إلى تحسين صياغة مشروع المادة ٤٩.

رُفعت الجلسة الساعة ١٨/٠٥

٦٣- السيد شارما (الهند): قال إن الفقرات الفرعية المطروحة، وإن كانت معقدة إلى حد ما، فهي تعالج مشكلة عملية للغاية، وهي ماذا نفع في حالة أن حامل الوثيقة لا يطالب بتسليم البضاعة. فإذا أُعتبرت البضاعة ببساطة بضاعة باقية دون تسليم، فإن المادة ٥٠ هي التي تستظهر. وليس من غير المعقول، في رأيه أن يطلب إلى الناقل اتخاذ خطوات معينة قبل حدوث ذلك. ولذا يؤيد وفده الإبقاء على الفقرات الفرعية (د) إلى (ح).

٦٤- الرئيس: قال يبدو أن اللجنة منقسمة بالتساوي تقريباً بين وفود تؤيد حذف جميع أو بعض مشروع المادة ووفود تؤيد الإبقاء على مشروع المادة. ولما كان بعض من هذه الوفود الأخيرة قد أقر بأن الصياغة يمكن أن تكون أفضل فإنه يقترح بذل الجهد لتحسين النص بالمشاورات غير الرسمية. غير أنه إذا لم يتم التوصل إلى نتيجة إيجابية فإن النص الحالي لمشروع المادة يبقى، تمشياً مع الممارسة المعتادة في هذه الحالات.

٦٥- السيدة زيروينكا (ألمانيا): قالت إن بيان الرئيس بأنه في حالة عدم التوصل إلى نتائج إيجابية يبقى النص الحالي لمشروع المادة غريب إلى حد ما ويتعارض مع النهج الذي اتبعه حتى الآن. وفي رأيها أن تبذل أقصى الجهود دائماً لإيجاد حل وسط مناسب تقبله جميع الوفود؛ أما القول بأن الصياغة الحالية تبقى إن لم يتم العثور على نتائج إيجابية فهو ليس بحل وسط. ولو فشلت المشاورات غير الرسمية، ينبغي أن تكون اللجنة قادرة على النظر في النص مرة أخرى كي تتوصل إلى قرار واضح بالنسبة إلى إذا ما كانت الصياغة الحالية تبقى أو لا تبقى.

٦٦- الرئيس: قال إن مشروع الاتفاقية المعروض على اللجنة جاء نتيجة لمناقشات لمدة ست سنوات في الفريق العامل. وكما أعلن من قبل في بداية الجلسة فإن النص لا