

Distr.: General
25 August 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الحادية والأربعون

محضر موجز للجلسة ٨٦٩

المعقودة في المقر، نيويورك، يوم الأربعاء، ١٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، الساعة ١٠/٠٠

الرئيس: السيد إليسكاس (إسبانيا)

المحتويات

وضع اللمسات الأخيرة والموافقة على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا
أو جزئيا (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.



عقدت الجلسة الساعة ١٠/١٠

وضع اللمسات الأخيرة والموافقة على مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً (تابع)

(A/CN.9/642, A/CN.9/645 and A/CN.9/658 and Add.1-13)

مشروع المادة ١٨ (أساس المسؤولية) (تكملة)

١- السيدة تراوري، (المراقب عن بوركينا فاسو):

قالت إنه نظراً لأن مشروع المادة ١٨ له أهمية محورية في مشروع الصك، فإن صياغته ينبغي أن تعكس الاهتمام الواضح بتحقيق توازن بين مختلف المصالح المعنية. وأضافت أنه نظراً لعدم وجود مثل هذا التوازن في مشروع المادة المطروحة، فإن وفدها ووفود دول أفريقية أخرى اقترحت في الوثيقة A/CN.9/658/Add.1 حذف الفقرة ٣ وإعادة صياغة مشروع هذه المادة بناء على ذلك.

٢- السيد بيغوت، (المراقب عن كوت ديفوار): قال رداً على البيان الذي ألقاه وفد إيطاليا في الجلسة السابقة، بأنه كان هناك في الحقيقة عدم توازن في مسؤولية شروط الإثبات بالنسبة للشاحن مقابل الناقل. فالناقل يتمتع باحتمالات بديلة للإعفاء من المسؤولية، مستفيداً بذلك من معاملة أفضل من تلك التي يتمتع بها الشاحن.

٣- السيد لبيديف (الاتحاد الروسي) قال إنه إذا كان الهدف من مشروع الاتفاقية هو تنظيم مسائل الالتزامات والمسؤوليات في التجارة الدولية، فإن مشروع المادة ١٨ يصب في قلب هذه المسألة. فمشروع الاتفاقية جاء نتيجة توافق وجاء في نفس أحكام الفقرة ٢ من المادة رابعاً في قواعد لاهاي - فيسبي إذ أدرج مشروع الاتفاقية قائمة بالأحداث والظروف التي يمكن أن تفيد في إعفاء الناقل من المسؤولية، مقابل قواعد هامبورغ، التي لم تحتوي على مثل هذه القائمة. ولكنه تساءل عن سبب حذف الأخطاء البحرية من القائمة، وهي الأخطاء الواردة في قواعد لاهاي-

فيسبي، حيث أن هذه الحوادث قد تحدث حتى في العصر الحديث. ودعا إلى صياغة متوازنة في مشروع الاتفاقية، بما يعني إعفاء الناقل من المسؤولية في حالات الخطأ في الملاحاة أو في إدارة السفينة. وقال إن عدم النجاح النسبي لقواعد هامبورغ يرجع إلى عدم وجود مثل هذا النص فيها. وفي ختام كلمته، قال إنه من المهم التفكير في مستقبل الاتفاقية المقترحة والتكفل بتطبيقها على نطاق واسع.

٤- السيد السيد (مصر): ذكّر اللجنة بأن وجهات النظر التي يعرب عنها هي وجهات نظر جميع الدول الأعضاء في الجامعة العربية، وأكد على الدور الكبير لشركات النقل البحري، التي تؤدي خدمات جلييلة إلى البلدان النامية والمتقدمة على السواء. وذكّر بالأحكام الواردة في مشروع المادة ٢ فيما يتعلق بمراعاة حسن النية ومشروع المادة ٤ فيما يتعلق بإمكانية تطبيق الصك المقترح في الإجراءات القضائية والتحكيمية، قائلاً إن مشكلات الوقت لا ينبغي أن تحول دون اهتمام اللجنة بالمسألة العملية الخاصة بالتوصل إلى نص متوازن، خاصة وأن الأعضاء مطالبون بالقيام بدورهم كمشرعين. واستطرد قائلاً إن لكل فرد الحق في الدفاع عن مصالحه، بينما العدل مطالب بمراعاة جميع المصالح. ومضى يقول إنه حيث أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ١٨ ستكون باطلة في الحالات التي لا يستطيع فيها الناقل إثبات عدم وجود خطأ، فإنه يقترح إضافة العبارة التالية في بداية الفقرة: "ما لم يستطع الطالب إثبات أن الخسارة قد حدثت بسبب خطأ الناقل أو أحد ممثليه...". وأعلن موافقته على الاقتراح الخاص بإلغاء الفقرة ٣. وأضاف في ختام كلمته أنه يبدو أن الفقرات ١ و ٢ و ٣ من مشروع المادة قد صيغت كل منها بمعزل عن الأخرى وأنها لم تحقق توازناً بين مصالح جميع الأطراف المعنية.

٥- السيدة مبنغ (الكاميرون): قالت إنه إذا كان للاتفاقية المقترحة أن تلقى قبولا واسعا، فلا بد من وجود

٩- **الرئيس:** قال إنه كان قد دعا إلى إجراء مشاورات غير رسمية حول مشروع المادة ١٢ لأنه لم يستطع التعرف على الرأي السائد. أما بالنسبة لمشروع المادة ١٨، وطبقا لتقديراته، فإن هناك أغلبية بنسبة ٢ إلى ١ لصالح الصياغة المقترحة.

١٠- **السيد أمادو كين دياللو (السنغال):** قال إنه من المهم للجنة أن تأخذ في اعتبارها وجهات نظر الدول الأفريقية وأعضاء الجامعة العربية فيما يتعلق بمشروع المادة ١٨ حتى يتسنى التوصل إلى قرار مقبول بتوافق الآراء. وأعلن أنه طبقا لتقديراته، فإنه ليست هناك أغلبية ساحقة لصالح الصياغة الحالية. فالحقيقة أن هناك ١٥ وفدا على الأقل دعت إلى حذف المادة المقترحة.

١١- **السيد إيغبادون (نيجيريا):** قال إنه لا ينبغي التضحية بالعدل والإنصاف من أجل ضرورة التوصل إلى قرار سريع بالنسبة لمشروع المادة ١٨، التي تشكل جزءا محوريا من مشروع الاتفاقية ككل. ولذا، فإن على اللجنة أن تتكفل بأن تبذل الجهود اللازمة لمعالجة مشروع المادة ١٨ بطريقة ترضي الجميع، وإلا فإن اللجنة ستعطي انطبعا خاطئا بأن وجهات نظر القارة الأفريقية بأسرها والجامعة العربية، وبعض الدول الأوروبية الكبرى ليس لها أي أهمية. وفي ختام كلمته، اقترح إجراء مشاورات غير رسمية لاستعراض مشروع المادة ١٨، حتى يمكن التوصل إلى توافق في الآراء.

١٢- **السيدة جيروينكا (ألمانيا):** وافقت على أنه من المهم صياغة مشروع اتفاقية مقبول من جميع الوفود. ولهذا السبب، فإن الوفود التي أعربت عن قلقها بشأن مشروع المادة ١٨ ينبغي أن تتاح لها الفرصة للثور على حل بتوافق الآراء في المشاورات غير الرسمية. ولهذا السبب، أعلنت تأييدها للاقتراح الذي قدمه وفد نيجيريا للتو.

توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين. ولذا ينبغي التفكير جديا في صياغة بديلة لمشروع المادة المقترحة في الوثيقة A/CN.9/658/Add.1، الذي يتضمن حذف الفقرة ٣ المقترحة. وأضافت أنه ربما كان من الصعب على الطالب أن يثبت عدم صلاحية أي سفينة للملاحة، كما يطلب منه مشروع الفقرة ٥.

٦- **السيد أويارزابال (المراقب عن الأرجنتين):** قال إن الفقرة ٢ تشترط إثباتا سلبيا، وهو إثبات يصعب تقديمه. وأعلن أنه كان يفضل صياغة أكثر إيجابية. ففي حالة اشتعال النيران في السفينة، الذي ذكر في الفقرة ٣ (و) ينبغي قطعاً إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث إنه أحد الحوادث التي لا يستطيع الناقل التنبؤ بها.

٧- **الرئيس:** ذكرّ اللجنة بأن النص المقترح من جانب مجموعة الصياغة جاء نتيجة حل توافقي تم التوسط إليه في نهاية مداوات مطولة وصعبة، وأن أغلبية واسعة تؤيد هذا النص.

٨- **السيدة سوبرينهو (المراقب عن أنغولا):** ذكرت بأنه كان قد تقرر، في ظل عدم وجود توافق في الآراء، عقد مشاورات غير رسمية لإعادة النظر في صياغة المادة ١٢، وتساءلت عما إذا كان الأمر يدعو إلى نهج مماثل بالنسبة لمشروع المادة ١٨. وأضافت أن الصياغة الحالية سوف تؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع في البلدان النامية، وبالتالي ستشكل عقبة أمام الجهود العالمية التي تدعو إليها الجمعية العامة لدعم الأهداف الإنمائية للألفية، لاسيما فيما يتعلق بالحد من الفقر. وأشارت بشكل خاص إلى الفقرة ٦٨ في نتائج مؤتمر القمة العالمي عام ٢٠٠٥، والتي وردت في قرار الجمعية العامة ١/٦٠ بشأن تلبية الاحتياجات الخاصة لأفريقيا. وأعلنت أنه إذا تمت الموافقة على مشروع المادة ١٨ بصيغتها الحالية، فإن وفدها سوف يستخدم حقه في التحفظ عليها.

المسائل المختلف عليها، الأمر الذي قد يهدد بالفعل وضع مشروع الاتفاقية نفسه.

١٨ - السيد هيو زينغليانغ (الصين): قال إن مشروع المادة ١٨ هو جزء من حزمة الحل الوسط بشأن مسؤولية الناقل، وبالتالي، فليس من المناسب النظر فيها بمعزل عن المواد الأخرى. أما إذا أجريت مشاورات غير رسمية، فإنها ستشمل حزمة الحل التوافقي بأكملها فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، وعلى الأخص ما يتصل بحدود مسؤوليته.

١٩ - السيد إمورو (بنن): أشار إلى أن صناعة النقل البحري قد تطورت تطورا كبيرا منذ قواعد لاهاي عام ١٩٢٤. وأضاف أنه من الغريب أن تقوم المناقشات بالنسبة لمشروع الاتفاقية الحالية على مثل هذا النموذج. واستطرد قائلاً إن أفريقيا ليست دولة واحدة بل إنها عدة دول مستقلة ينبغي احترام اهتماماتها وأخذها في الاعتبار، لأن اللجنة إذا لم تتبع هذا النهج، فإن الاتفاقية قد لا يصدق عليها مطلقاً.

٢٠ - الرئيس: قال إن العدد الإجمالي للوفود المعترضة على إبقاء مشروع المادة ١٨ مازال يمثل أقلية.

٢١ - السيد مولوبو (المراقب عن الكونغو): قال إنه ينبغي للجنة أن تسمح للوفود المعنية باستعراض أحكام مشروع المادة ١٨ بصورة غير رسمية بروح من التوافق، وفي محاولة لتحقيق توافق آراء على أساس عادل ومتوازن. وأضاف أن صناعة النقل البحري قد شهدت تغيرات هائلة بالفعل منذ عام ١٩٢٤، ولكن مشروع المادة ١٨ لم يأخذ في اعتباره أياً من هذه التطورات. والنتيجة، كما قال، هي أن النص الحالي سوف يضر بالشاحنين، وسيفضي إلى ارتفاع أسعار التأمين مما سيؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع. وأوضح أن هذه التكاليف ستحمل في نهاية الأمر على المستهلك الأخير. كما أوضح أن النص المقترح لا يتسق والحملات الوطنية التي تقوم

١٣ - السيد ديلبيك (فرنسا): أشار إلى أنه في الوقت الذي قد تكون فيه المشاورات غير الرسمية مفيدة، فإنه من الصعب مناقشة مشروع المادة ١٨ بمعزل عن باقي المواد، إذ أنها جزء من حل توافقي له تأثيراته الواسعة على الأحكام الأخرى، بما في ذلك حدود المسؤولية، والتحفظات، وصياغة مشروع المادة ٢٧.

١٤ - السيد إبراهيم خليل ديالو (السنغال): قال إن وفده لا يوافق على الآراء التي أعرب عنها وفد فرنسا للتو. فمن الممكن قصر المشاورات غير الرسمية بشأن مشروع المادة ١٨ على هذه المسألة بالذات. أما مشروع المادة ٦٢ بشأن حدود المسؤولية - على سبيل المثال - فهي مسألة منفصلة تماماً ولن تكون موضع مناقشة.

١٥ - السيد نغوي كاسونغو (المراقب عن جمهورية الكونغو الديمقراطية): وافق على أنه سيكون هناك خطر جسيم من إعادة فتح حزمة الحل الوسط التي تم الاتفاق عليها بالفعل في فيينا. وأضاف أن المشاورات غير الرسمية يمكن أن تركز على الاقتراح المحدد الذي قدمته مجموعة الدول الأفريقية في الفقرة ١٢ من تعليقاتها المشتركة (A/CN.9/658/Add.1).

١٦ - السيد ترانزالوس (اليونان): قال إن وفده يؤيد الاحتفاظ بالصياغة الحالية لمشروع المادة ١٨، الذي يمثل حلاً وسطاً عادلاً ومتوازناً. وأكد أن إعادة فتح باب المناقشة بشأن مشروع المادة لن يسفر إلا عن مزيد من التعقيدات.

١٧ - السيدة كارلسون (الولايات المتحدة الأمريكية): قالت إن وفدها يؤيد الإبقاء على مشروع المادة ١٨ بشكلها الحالي. وأضافت أن جهوداً مضيئة قد بذلت بالفعل للوصول إلى حل توافقي مقبول. أما المشاورات غير الرسمية المقترحة فلن تكون سوى إعادة فتح لباب المناقشة حول عدد من

- بها البلدان الأفريقية لمحاربة الفقر وتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.
- ٢٢- السيدة داوونينغ (أستراليا): أكدت أن اللجنة مكلفة بوضع قانون متسق للتجارة الدولية. ولذا فإن وفدها يؤيد الاقتراح بعقد مشاورات غير رسمية حول مشروع المادة ١٨ حتى يمكن التوصل إلى حل توافقي.
- ٢٣- السيد كيم دونغ - هيوم (جمهورية كوريا): قال إنه في الوقت الذي لا يشعر فيه وفده بالارتياح التام لصياغة مشروع المادة ١٨، فإنه على استعداد للموافقة على الإبقاء عليها بروح من المصالحة. وأعلن أن وفده يعارض إجراء مشاورات غير رسمية حول مشروع المادة ١٨ حيث أنه لا يرغب في إعادة فتح باب المناقشة حول هذا الموضوع.
- ٢٤- السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إن وفده يؤيد نص مشروع المادة ١٨ كحل توافقي. وأضاف أنه إذا كانت صياغة مشروع المادة ليست مرضية تماما، فقد حدث تقدم مقارنة بقواعد لاهاي - فيسبي: فالاستثناء من الأخطاء البحرية تم حذفه، كما تم حذف نصف الاستثناءات من الحرائق، وأصبح من الواضح أن الفقرة ٣ من مشروع المادة ١٨ لا تمثل إعفاءات وإنما افتراضات للرد في حالة عدم وجود أخطاء. ومع ذلك، وحيث أن مشروع المادة ١٨ هو جزء من سلسلة دقيقة من التوافقات، فإن المشاورات غير الرسمية - إذا عقدت - فإنها لا ينبغي أن تقتصر على استعراض مشروع المادة بمعزل عن بقية الاتفاقية.
- ٢٥- السيد شارما (المهند): قال إن وفده يؤيد الإبقاء على مشروع المادة ١٨ بأكمله. واستطرد قائلاً إنه في حالة عقد مشاورات غير رسمية فإنه ينبغي أن تقتصر على تناول مشروع المادة ١٨ دون إضافة تعقييدات أخرى ترتبط بمحدود المسؤولية.
- ٢٦- الرئيس: قال إنه رغم قوة البراهين المقدمة، وعلى الأخص من الدول الأفريقية ومصر، تظل الحقيقة هي أن أغلبية أعضاء اللجنة تريد الإبقاء على مشروع المادة ١٨ بأكمله. وقال إنه يرى أن اللجنة تقبل التعديل الذي اقترحتة اليابان والسويد بإزالة الأقواس الموجودة في الفقرة ٥(أ)(٣) مع إحلال حرف "و" محل "بما في ذلك" لكي يتحقق الاتساق مع أحكام الفقرة الفرعية (ج) من المادة ١٥ بعد تعديلها.
- ٢٧- ووفق على مشروع المادة ١٨ من حيث المضمون بالتعديل الذي اقترحتة اليابان والسويد، وإحالته إلى مجموعة الصياغة.
- علقت الجلسة في الساعة ١١/٣٠ واستؤنفت عند الظهر.
- مشروع المادة ١٩ (مسؤولية الناقل عن الأشخاص الآخرين).
- ٢٨- ووفق على مشروع المادة ١٩ من حيث المضمون وأحيل إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادة ٢٠ (مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية) وتعريف "الطرف المنفذ" و"الطرف المنفذ البحري".
- ٢٩- السيدة جيروينكا (ألمانيا): استرعت الانتباه إلى تعليقات حكومتها بشأن مشروع المادة ٢٠ (A/CN.9/658/Add.11، الفقرة ٩). وأضافت أن لوفدها بعض الشواغل أيضا بشأن تعريف "الطرف المنفذ البحري" كما يرد في الفقرة ٧ من مشروع المادة ١. فالمشكلة الأولى التي تظهر هي كيفية تفسير مصطلح "الميناء". وأوضحت أنه من قراءتها للتعريف الوارد في الفقرة ٧ من مشروع المادة ١، فإن أي مركبة برية تصبح طرفاً منفذاً بحرياً بمجرد دخولها إلى الميناء، وإن كان المزيد من توضيح هذا التعريف سيكون

- مفيدا. ومن غير الواضح أيضا من هو المسؤول عن إثبات مكان حدوث التلف. فالأمر يحتاج إلى مادة تعطي الدول التي لديها شواغل بشأن عقود "تتجاوز النقل بالبحر" للانسحاب منها.
- ٣٠- الرئيس: قال إن كلمة "فقط" في الجملة الأخيرة من التعريف ينبغي أن ترد على الشواغل التي أعربت عنها ممثلة ألمانيا.
- ٣١- السيد ساتو (اليابان): أوضح أن وسيلة النقل البري التي تبدأ رحلتها وتنتهيها خارج منطقة الميناء ليست طرفا بحريا على الإطلاق. فوسيلة النقل البري لا تعتبر طرفا بحريا إلا إذا كانت تقتصر في عملها على منطقة الميناء، وضرب مثلا على ذلك بالشاحن الذي ينقل البضاعة بين أطراف الميناء الواحد. وأضاف أنه ربما يمكن إيضاح الالتباس الموجود في التعريف.
- ٣٢- السيد ميللر (الولايات المتحدة): قال إن البلدان التي صدقت على قواعد هامبورغ ظلت تتعايش مع الالتباس الموجود في تعريف منطقة الميناء لبعض الوقت. وأضاف أنه نظرا لصعوبة تحديد حدود الميناء نظريا، فإن قواعد هامبورغ سمحت لسلطات الموانئ المحلية بأن تحدد هذه الحدود، وأنه من الأفضل لمشروع الاتفاقية أن يترك هذه المسألة لكل بلد ليقررها على حدة. وأعلن أن وفده يؤيد النص الحالي لمشروع المادة ٢٠ والتعاريف المرتبطة به.
- ٣٣- السيد السيد (مصر): قال إن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٢٠ ترتبط بمشروع المادة ١٨، وهي المادة التي يفضل وفده حذفها. وأضاف أنه من المستحيل النظر إلى طرف يقوم بمهمة بحرية على أنه معفي من المسؤولية.
- ٣٤- ووفق على الفقرتين ٦ و٧ من مشروع المادة ٢٠ ومشروع المادة ١ من حيث المضمون، وأحيلا إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادة ٢١ (المسؤولية الجماعية والفردية)
- ٣٥- ووفق على مشروع المادة ٢١ من حيث المضمون، وأحيلت إلى مجموعة الصياغة.
- مشروع المادة ٢٢ (التأخر)
- ٣٦- السيدة جيروينكا (ألمانيا): قالت إن فريق العمل الثالث (قانون النقل) ناقش باستفاضة ما إذا كان لابد للاتفاق أن يكون صريحا أو أن يكون ضمنيا. وحيث أنه، طبقا للصياغة، فإن المادة لا تحتوي على إشارة صريحة لأي اتفاق واضح، فإن لها أن تستنتج أن الاتفاق يكون مقبولا سواء كان صريحا أو ضمنيا.
- ٣٧- السيد ماير (سويسرا): قال إن وفده يفسر مشروع المادة بنفس الطريقة.
- ٣٨- السيدة داوونينغ (أستراليا): قالت إنه نظرا لأن مشروع المادة سوف يدخل تغييرا هائلا على القانون في أستراليا، وسيصل إلى الحد من حقوق مصالح الشحن، فإن وفدها كان يؤيد دائما حذف هذه المادة.
- ٣٩- السيدة سليتموين (النرويج): قالت إن وفدها قد أيد أيضا حذف مشروع المادة، ولكنه سيقبل بحل توفيقى على أساس أن الناقلين لن يتخلوا في عقودهم عن الالتزام العام فيما يتعلق بالتأخير، وأن المادة ستطبق دون اتفاق صريح.
- ٤٠- السيدة بير (النمسا): قالت إن وفدها يؤيد إدراج المادة كما هي بصياغتها الحالية، مع تفسيرها كما أوضح ممثلا ألمانيا وسويسرا.
- ٤١- ووفق على مشروع المادة ٢٢ من حيث المضمون مع إحالته إلى مجموعة الصياغة.

وأوضح أن مشروع المادة ٢٦ حول دفة التوازن لمصلحة الشاحنين.

٤٨- السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): لاحظ أنه رغم التقدم الذي أحرز في مسألة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين منذ قواعد لاهاي، فإن الوضع التعاقدى للشاحنين في ظل مشروع المادة ٢٦ وفي ظل قواعد هامبورغ مازال كما هو بصفة أساسية. وإذا كان قد حدث أي شيء، فإن الاتجاه في هذا الشأن كان لصالح الناقلين: فقواعد هامبورغ تسمح بإخطار الناقل بالتلف خلال ١٥ يوما متتاليا من تاريخ التسليم، بينما تنص الفقرة ١ من مشروع المادة ٢٤ من الاتفاقية المقترحة على تقصير فترة الإخطار إلى ٧ أيام فقط.

٤٩- السيد هيو زينغاليانغ (الصين): قال إن وفده ليس لديه اعتراضات على مضمون النص ولكنه يعتقد أن الإشارة إلى "استخدامات الجمارك وممارسات التجارة" ينبغي توحيد ترتيب كلماتها كلما وردت في مشروع الاتفاقية.

٥٠- السيد موران بوفيو (أسبانيا): قال إنه لمصلحة المنطق القانوني، لا بد من مراعاة الاختلافات في الإطار التاريخي عند مقارنة أحكام الصكوك القانونية مثل قواعد هامبورغ عام ١٩٧٨، ومشروع الاتفاقية الحالية، وغيرها من الوثائق القانونية السابقة. فمن الواضح أنه في عام ١٩٧٨، كان إرسال رسالة يستغرق وقتا أطول مما يحدث الآن في عصر الاتصالات الإلكترونية، ومن هنا كان الأمر يحتاج إلى فترة طويلة من الزمن للإبلاغ عن التلفيات في ظل قواعد هامبورغ.

٥١- السيد إبراهيم خليل دياللو (السنغال): قال إنه من الصعب على بعض الوفود أن تدافع عن الأحكام البالية التي لا مبرر لها في قواعد لاهاي، التي مضى عليها ما يقرب من قرن من الزمان عندما كانت مناسبة، بينما نستبعد المقارنة

مشروع المادة ٢٣ (حساب التعويض)

٤٢- السيد السيد (مصر): قال إن وفده يود إضافة مادة بين الفقرتين ٢ و٣ بما يفيد أنه إذا لم تكن هناك بضاعة من نفس النوع والجودة في مكان التسليم، يجوز لمحكمة مختصة أن تحدد قيمة التعويض.

٤٣- السيد موران بوفيو (أسبانيا): قال إنه يرى أن الاتفاقية لن تكون أفضل مكان لحل هذه المسألة، إذ أن محاكم التحكيم في أغلب البلدان هي التي تحدد التعويض. وفي أغلب الحالات، سوف تحل هذه المسألة بموجب القانون المحلي، وهو مجال لا تهدف الاتفاقية إلى الدخول إليه.

٤٤- ووفق على مشروع المادة ٢٣ من حيث المضمون، وأحيل إلى مجموعة الصياغة.

مشروع المادة ٢٤ (الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر)

٤٥- ووفق على مشروع المادة ٢٤ من حيث المضمون وأحيل إلى مجموعة الصياغة.

٤٦- ووفق على مشروع المادة ٢٥ من حيث المضمون وأحيل إلى مجموعة الصياغة.

مشروع المادة ٢٦ (البضاعة المنقولة على سطح السفينة) وتعريف "البضاعة" و"السفينة" و"الحاوية"

٤٧- السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): قال إن مشروع المادة ٢٦ الذي يتوسع في قواعد المسؤولية العادية لتشمل البضاعة المنقولة على سطح السفينة، هو عنصر أساسي في تحقيق التوازن بين الأخطار الواردة في الاتفاقية.

وأضاف أن هذه المادة بتقييدها لحرية الناقل في حمل بضاعة على سطح السفينة، تدخل تحسينا على الوضع الذي تمثله قواعد لاهاي، التي لم تشمل بضائع السطح، وسمحت بالتالي للناقل بأن يعفي نفسه من المسؤولية في أغلب الحالات.

غير المريحة مع قواعد هامبورغ باعتبارها غير صالحة لأنه مضى عليها ثلاثة عقود. وبدلاً من مواصلة هذه المداوالات المثيرة للجدل، ينبغي أن يظل التركيز على إحراز تقدم لمصلحة الشاحنين والناقلين على السواء.

٥٢- الرئيس: لاحظ أن تعاريف "البضاعة" و"السفينة" و"الحاوية" الواردة في الفقرات ٢٤ و٢٥ و٢٦ من مشروع المادة ١، لها علاقة بمشروع المادة ٢٦.

٥٧- ووفق على الفقرات ٢٤ و٢٥ و٢٦ من مشروع المادتين ٢٦ و١ من حيث المضمون، وأحيلت إلى مجموعة الصياغة.

رفعت الجلسة الساعة ١٣/٠٠.

٥٣- السيد فان دير زيل (المراقب عن هولندا): تساءل عما إذا كانت كلمة "الحاوية" الواردة في تعريف "البضاعة" ينبغي أن تستكمل بعبارة "المركبة البرية أو السكك الحديدية المستخدمة في الشحن والبضاعة" كما جاءت في اقتراح الوفد ضمن تعليقاته (A/CN.9/658/Add.9، الفقرة ٩).

٥٤- السيد مولان (المراقب عن الدانرك) والسيد شارما (الهند): وافق على أن إضافة عبارة المركبة البرية ونقل الشحنة بالسكك الحديدية مناسبة في الفقرة ٢٤ من مشروع المادة ١.

٥٥- السيد شيلين (المراقب عن السويد): قال إن إضافة إشارة إلى "المركبة البرية ونقل الشحنة بالسكك الحديدية" في تعريف "البضاعة" سيحدث شيئاً من اللبس. وأضاف أن تعريف "البضاعة" يشمل بالفعل "السلع أياً كان نوعها" وهو ما يجعل ذكر المركبات البرية ونقل البضاعة بالسكك الحديدية أمراً لا ضرورة له. والأكثر من ذلك أن الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦١، تشير إلى الحاويات وإلى المركبات البرية ومركبات نقل البضاعة بالسكك الحديدية كأشياء تنقل البضاعة بداخلها أو فوقها.

٥٦- الرئيس: قال إنه إزاء وجهات النظر المختلفة بشأن التعديل المقترح، فإنه يرى أن اللجنة ترغب في الاحتفاظ بالصياغة الحالية لتعريف "البضاعة". وأضاف أن مجموعة