

مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

فيينا، ٢-١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١

الوثائق الرسمية

وثائق للمؤتمر
والمحاضر الموجزة للجلسات العامة
 واجتماعات اللجان الرئيسية



الأمم المتحدة
نيويورك، ١٩٩٢

ملاحظة استهلاكية

تتضمن الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية الوثائق التمهيدية ، والمحاضر الموجزة للجلسات العامة واجتماعات اللجان الرئيسية ، والوثيقة الختامية ، والاتفاقية ؛ كما تتضمن فهرسا كاملا للوثائق المتصلة بأعمال المؤتمر .

*
*

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام . ويعني ايراد أحد هذه الرموز الاحالة الى احدى وثائق الأمم المتحدة .

*
*

لقد تم أصلا تعميم المحاضر الموجزة الواردة في هذا المجلد في وثائق تحمل الرموز A/CONF.152/SR.1 الى SR.9 ، و A/CONF.152/C.1/SR.1 الى SR.18 ، و A/CONF.152/C.2/SR.1 الى SR.4 . وهي تحتوي على تصويبات للمحاضر الموجزة المؤقتة طلبت الوفود ادخالها وتغييرات في الصياغة اعتبرت ضرورية .

*
*

ان أسماء البلدان والتميمات الواردة في هذا المنشور هي المستخدمة عند صدور الوثائق الأصلية لأول مرة .

*
*

لا تنطوي التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا طريقة عرض المادة التي يتضمنها عن أي رأي كان من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها .

A/CONF.152/14

منشورات الأمم المتحدة

رقم البيع A.93.XI.3

المحتويات

الصفحة

١	مقتطفات من قرار الجمعية العامة بشأن الدعوة الى عقد المؤتمر
٣	أعضاء مكتب المؤتمر ولجانه
٤	أمانة المؤتمر
٥	جدول الأعمال
٦	النظام الداخلي
٢٥	فهرس وثائق المؤتمر

الجزء الاول

وثائق المؤتمر

المقترحات والتقارير ووثائق أخرى

٣٥	ألف - تقرير لجنة وثائق التفويض (A/CONF.152/8/Rev.1)
	باء - معلومات خلفية عن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل
٣٨	الطرفية في التجارة الدولية (A/CONF.152/6)
	جيم - نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في
	التجارة الدولية الذي اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري
٤١	الدولي (A/CONF.152/5)
	دال - تجميع الملاحظات والمقترحات الواردة من الحكومات والمنظمات الدولية
	بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في
٥٦	التجارة الدولية (A/CONF.152/7 و Add.1 و Add.2)
١٠٥	هاء - تقرير اللجنة الأولى (A/CONF.152/9)
١٦٢	واو - مشروع تقرير اللجنة الثانية (A/CONF.152/10 و Add.1)
	زاي - مشاريع المواد من ١ الى ١٦ من الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات
	النقل الطرفية في التجارة الدولية بالصيغة التي اعتمدها اللجنة الاولى
١٧٨	(A/CONF.152/11)
	حاء - مشاريع المواد ١٧-٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات
	النقل الطرفية في التجارة الدولية بصيغتها التي أعدتها لجنة الصياغة
١٨٧	ووافقت عليها اللجنة الثانية (A/CONF.152/12)
	طاء - مشاريع مواد مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل
	الطرفية في التجارة الدولية بالصيغة التي أعدتها أو أقرتها لجنة
١٩٢	الصياغة (A/CONF.152/DC/L.2-6)

المحتويات (تابع)

المفحة

- ١ - تغييرات أدخلت على المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ اعتمدها اللجنة
الاولى لغاية ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ (A/CONF.152/DC/L.2) ١٩٢
- ٢ - المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥ (A/CONF.152/DC/L.3) ١٩٣
- ٣ - تغييرات أدخلت على المواد ١٨ و ١٩ و ٢١ و ٢٣ و ٢٥ كما اعتمدها
اللجنة الثانية (A/CONF.152/DC/L.4) ١٩٦
- ٤ - المواد ٤ ، ومن ٦ الى ٩ ، و ١٧ و ١٨ ، ومن ٢١ الى ٢٥ (A/CONF.152/)
..... (DC/L.5) ١٩٧
- ٥ - تغييرات أدخلت على المادتين ١٩ و ٢١ كما اعتمدها اللجنة الثانية
..... (A/CONF.152/DC/L.6) ٢٠٤
- ٦ - اقتراحات وتعديلات قدمت الى المؤتمر بكامل هيئته (A/CONF.152/L.2-7) . ٢٠٥
- الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل
الطرفية في التجارة الدولية واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (A/CONF.152/13) ٢٠٩

المحتويات (تابع)

الجزء الثاني

المحاضر الموجزة

المحاضر الموجزة للجلسات العامة

المفحة

الجلسة العامة الاولى

	الثلاثاء ٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٣٠
	<u>البند ١ من جدول الاعمال المؤقت</u>
٢٣١	افتتاح المؤتمر
	<u>البند ٢ من جدول الاعمال المؤقت</u>
٢٣٣	انتخاب الرئيس

الجلسة العامة الثانية

	الثلاثاء ٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠
	<u>البند ٣ من جدول الاعمال</u>
٢٣٣	اقرار جدول الاعمال
	<u>البند ٤ من جدول الاعمال</u>
٢٣٣	اقرار النظام الداخلي
	<u>البند ٥ من جدول الاعمال</u>
٢٣٤	انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين
	<u>البند ٦ من جدول الاعمال</u>
	وثائق تفويض الممثلين المشتركين في المؤتمر
٢٣٤	(أ) تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض
	<u>البند ٨ من جدول الاعمال</u>
٢٣٤	تنظيم العمل
	<u>البند ٩ من جدول الاعمال</u>
	النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ في ٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٩
٢٣٥	.....

الجلسة العامة الثالثة

الأربعاء ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

المحتويات (تابع)

المفحة

السند ٥ من جدول الأعمال

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين (تابع) . ٢٣٧

الجلسة العامة الرابعة

الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٦/٥٥

السند ٥ من جدول الأعمال

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين (تابع) . ٢٣٨

السند ٧ من جدول الأعمال

تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض ٢٣٩

السند ٦ من جدول الأعمال

وثائق تفويض الممثلين في المؤتمر (تابع) ٢٣٩

(أ) تعيين لجنة وثائق التفويض (تابع) ٢٣٩

الجلسة العامة الخامسة

الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٦/٣٥

السند ٧ من جدول الأعمال

تعيين أعضاء لجنة الصياغة (تابع) ٢٤٠

السند ٦ من جدول الأعمال

وثائق تفويض الممثلين المشتركين في المؤتمر (تابع) ٢٤٠

(أ) تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض (تابع) ٢٤٠

السند ٥ من جدول الأعمال

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين (تابع) . ٢٤١

الجلسة العامة السادسة

الثلاثاء ١٦ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

السند ٩ من جدول الأعمال

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الاول/

ديسمبر ١٩٨٩ (تابع) ٢٤١

مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في

التجارة الدولية ٢٤١

عنوان الاتفاقية ٢٤٢

المادة ١ ٢٤٩

المحتويات (تابع)

المفحة

٢٤٩	.....	المادة ٢
٢٤٩	.....	المادة ٣
٢٤٩	.....	المادة ٤
٢٥٠	.....	المادة ٥
٢٥٠	.....	المادة ٦
٢٥١	.....	المادة ٧
٢٥١	.....	المادة ٨

الجلسة العامة السابعة

الأربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٩ من جدول الأعمال

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الاول/

٢٥٢	.....	ديسمبر ١٩٨٩ (تابع)
٢٥٢	.....	مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع)

٢٥٢	.....	المادة ٩
٢٥٤	.....	المادة ١٠
٢٥٥	.....	المادة ١١
٢٥٥	.....	المادة ١٢
٢٥٥	.....	المادة ١٣
٢٥٥	.....	المادة ١٤
٢٥٥	.....	المادة ١٥
٢٥٦	.....	المادة ١٦
٢٥٦	.....	المادة ١٧
٢٥٦	.....	المادة ١٨
٢٥٦	.....	المادة ١٩
٢٥٦	.....	المادة ٢٠
٢٥٩	.....	المادة ٢١
٢٦٠	.....	المادة ٢٢

الجلسة العامة الثامنة

الأربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

المحتويات (تابع)

المفحة

البند ٩ من جدول الأعمال

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٩ (تابع)

٢٦١

مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في

٢٦١

التجارة الدولية (تابع)

٢٦١

المادة ٢٢ (تابع)

٢٦٢

المادة ٢٣

٢٦٢

المادة ٢٤

٢٦٣

المادة ٢٥

٢٦٣

الديباجة

البند ١٠ من جدول الأعمال

اقرار الاتفاقية وغير ذلك من المكوك التي يراها المؤتمر ملائمة والوثيقة

٢٦٧

الختامية للمؤتمر

البند ٦ من جدول الأعمال

وثائق تفويض الممثلين الموفدين الى المؤتمر (تابع)

٢٧٠

(ب) تقرير لجنة وثائق التفويض

٢٧٠

البند ١٠ من جدول الأعمال

اقرار الاتفاقية وغير ذلك من المكوك التي يراها المؤتمر ملائمة والوثيقة

٢٧٠

الختامية للمؤتمر (تابع)

الجلسة العامة التاسعة

الجمعة ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٣٠

البند ١١ من جدول الأعمال

توقيع الوثيقة الختامية والاتفاقية وصكوك أخرى

٢٧١

البند ١٢ من جدول الأعمال

اختتام المؤتمر

٢٧١

المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الاولى

الجلسة الاولى

الاربعاء ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٠٠

البند ١ من جدول الأعمال

المحتويات (تابع)

المفظة

٢٧٢	 اقرار جدول الأعمال
	<u>البند ٣ من جدول الأعمال</u>
	النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة
٢٧٢	 بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
٢٧٢	 المادة ١ (أ)

الحلة الثانية

	الأربعاء ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠
	<u>البند ٣ من جدول الأعمال</u>
	النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة
٢٨١	 بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..
٢٨١	 المادة ١ (أ) (تابع)
٢٨٤	 المادة ١ (ب)
٢٨٦	 المادة ١ (ج)

الحلة الثالثة

	الخميس ٤ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠
	<u>البند ٣ من جدول الأعمال</u>
	النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة
٢٩٣	 بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..
٢٩٣	 المادة ١ (د)
٢٩٥	 المادة ١ (هـ) و (و)
٢٩٦	 المادة ١ ، مقترحات بفقرات فرعية جديدة
٢٩٩	 المادة ١ (ز) (تابع)
٣٠٠	 المادة ١ اقتراحات لفقرات فرعية جديدة (تابع)

الحلة الرابعة

	الخميس ٤ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠
	<u>البند ٣ من جدول الأعمال</u>
	النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة
٣٠٤	 بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..
٣٠٤	 المادة ٣
	<u>البند ٢ من جدول الأعمال</u>

المحتويات (تابع)

الصفحة

٣١١ انتخاب نائب الرئيس ومقرر

الجلسة الخامسة

الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة

بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) .. ٣١٢

٣١٢ اقتراح مادة جديدة

٣١٣ المادة ١ ، اقتراحات تتعلق بإضافة فقرات فرعية جديدة (تابع)

٣١٤ المادة ٤

الجلسة السادسة

الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة

بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) .. ٣٢١

٣٢١ المادة ٤ (تابع)

البند ٢ من جدول الأعمال

٣٢٧ انتخاب نائب رئيس ومقرر (تابع)

الجلسة السابعة

الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة

بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) .. ٣٢٨

٣٢٨ المادة ٤ (تابع)

٣٢٩ المادة ٣ (تابع)

٣٣١ المادة ١ ، اقتراحات تتعلق بإضافة فقرات فرعية جديدة (تابع)

٣٣٢ المادة ٥

الجلسة الثامنة

الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

البند ٣ من جدول الأعمال

المحتويات (تابع)

الصفحة

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٣٣٨
المادة ٥ (تابع)	٣٣٨
المادة ٦	٣٤٤

الجلسة التاسعة

الثلاثاء ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠
البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٣٥٠
المادة ٦ (تابع)	٣٥٠

الجلسة العاشرة

الثلاثاء ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠
البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٣٥٨
المادة ٦ (تابع)	٣٥٨
مادة جديدة ٦ مكررا	٣٦٣

الجلسة الحادية عشرة

الأربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠
البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٣٧٣
المادة ٤ (تابع)	٣٧٣
المادة ١ ، اقتراحات بشأن فقرات فرعية جديدة (تابع)	٣٧٥
المادة ٧	٣٧٦
المادة ٨	٣٧٦
المادة ٩	٣٨٠

الجلسة الثانية عشرة

الأربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

المحتويات (تابع)

المفظة

البند ٣ من جدول الاعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٣٨٦
المادة ٩ (تابع) ..	٣٨٦
المادة ١٠ ..	٣٩١

الجلسة الثالثة عشرة

الخميس ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٣ من جدول الاعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٤٠١
المادة ١٠ (تابع) ..	٤٠١
المادة ١١ ..	٤٠٩

الجلسة الرابعة عشرة

الخميس ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

البند ٣ من جدول الاعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٤١٣
المادة ١١ (تابع) ..	٤١٣
المادة ١٢ ..	٤١٥
المادة ١٥ ..	٤٢٤
المادة ١٦ ..	٤٢٥

الجلسة الخامسة عشرة

الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٣ من جدول الاعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٤٢٥
المواد ١ (اقتراحات بفقرات فرعية جديدة) و ٢ و ١٥ (تابع) ..	٤٢٥

الجلسة السادسة عشرة

الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

البند ٣ من جدول الاعمال

المحتويات (تابع)

الصفحة

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٤٣٧
المواد ١ و ٢ و ١٥ (تابع)	٤٣٧
المادة ١٣ (تابع)	٤٣٩
المادة ٢٠	٤٤١
اقتراح مادة جديدة	٤٤٣
المادة ٥ (تابع)	٤٤٤
المادة ١٢ (تابع)	٤٤٤

الجلسة السابعة عشرة

الاثنين ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٣ من جدول الاعمال

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة	
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) ..	٤٤٥
المادة ١٤	٤٤٥
<u>البند ٤ من جدول الاعمال</u>	
النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة	٤٤٥

الجلسة الثامنة عشرة

الاربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٥ من جدول الاعمال

النظر في تقرير اللجنة الى المؤتمر بكامل هيئته	٤٤٩
انجاز أعمال اللجنة	٤٥٠

المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الثانية

الحلة الاولى

الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ١ من جدول الاعمال المؤقت

اقرار جدول الاعمال	٤٥١
<u>البند ٢ من جدول الاعمال</u>	
انتخاب نائب للرئيس ومقرر	٤٥١
<u>البند ٣ من جدول الاعمال</u>	

المحتويات (تابع)

الصفحة

النظر في المواد من ١٧ الى ١٩ ومن ٢١ الى ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي	٤٥١
المادة ١٧	٤٥١
المادة ١٨	٤٥١
المادة ١٩	٤٥٢
المادة ٢٢	٤٥٢
المادة ٢٣	٤٥٤
المادة ٢٤	٤٥٤
المادة ٢٥	٤٥٥

الجلسة الثانية

الأربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٢ من جدول الأعمال

انتخاب نايب للرئيس ومقرر (تابع)	٤٥٥
---------------------------------------	-----

البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في المواد من ١٧ الى ١٩ ومن ٢١ الى ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع)	٤٥٥
المادة ١٩	٤٥٥
المادة ٢١	٤٥٧
صيغة ختامية	٤٥٩

الجلسة الثالثة

الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

البند ٤ من جدول الأعمال

النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة	٤٦٠
البند ٥ من جدول الأعمال	
النظر في تقرير اللجنة الى المؤتمر بكامل هيئته	٤٦٠

الجلسة الرابعة

الاثنين ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١١/٤٥

البند ٤ من جدول الأعمال

المحتويات (تابع)

المفحة

٤٦٢	النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة (تابع)
	<u>البند ٥ من حدود الاعمال</u>
٤٦٣	النظر في تقرير اللجنة الى المؤتمر بكامل هيئته (تابع)
٤٦٣	انجاز أعمال اللجنة

مقتطفات من قرار الجمعية العامة
بشأن الدعوة الى عقد المؤتمر*

القرار ٣٣/٤٤ - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري
الدولي عن أعمال دورتها الثانية والعشرين

ان الجمعية العامة ،

اذ تشير الى قرارها ٢٢٠٥ (د - ٢١) المؤرخ في ١٧ كانون الاول/ديسمبر ١٩٦٦ ،
الذي أنشأت بموجبه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مع تكليفها بتعزيز
التجانس والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي على أن تراعي في هذا الصدد
مصالح جميع الشعوب ، لا سيما مصالح شعوب البلدان النامية ، في التنمية الواسعة
للتجارة الدولية ، كما تشير الى قرارها ١٦٦/٤٣ المؤرخ في ٩ كانون الاول/ديسمبر
١٩٨٨ ،

واذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التجانس والتوحيد التدريجيين للقانون
التجاري الدولي أن يسهما ، عن طريق تقليل أو ازالة العقبات القانونية التي تعترض
تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمس البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في
التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والانصاف
والمصلحة المشتركة وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية ، ومن ثم ، في رفاه
الشعوب قاطبة ،

وقد نظرت في تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال
دورتها الثانية والعشرين ،^(١)

واذ تحيط علما بأن اللجنة اعتمدت مشروع اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات
النقل الطرفية في التجارة الدولية ،^(٢) وأوصت في مقررها الوارد في الفقرة ٢٢٥ من
تقريرها بأن تدعو الجمعية العامة الى عقد مؤتمر مفوضين دولي لمدة ثلاثة أسابيع في

* صدر القرار ٣٣/٤٤ أيضا في الوثيقة A/CONF.152/1 .

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والأربعون ، الملحق
رقم ١٧ (A/44/17) .

(٢) المرجع نفسه ، المرفق الاول .

عام ١٩٩١ ، وذلك لكي يعقدوا ، على أساس مشروع الاتفاقية ، اتفاقية بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ،

...

٤ - تعرب عن تقديرها للجنة ، لما قامت به من عمل قيّم في اعداد مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛

٥ - تقرر أن يعقد مؤتمر مفوضين دولي في فيينا ، في الفترة من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، للنظر في مشروع الاتفاقية الذي أعدته اللجنة ولتجسيد نتائج أعمالها في الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛

٦ - تطلب الى الأمين العام :

(أ) أن يدعو جميع الدول الى المشاركة في المؤتمر ؛

(ب) أن يدعو ممثلي المنظمات ، التي تلقت دعوة دائمة من الجمعية العامة ، للمشاركة في الدورات وفي أعمال جميع المؤتمرات الدولية التي تعقد برعايتها بصفة مراقب ، الى المشاركة في المؤتمر بهذه الصفة وفقا لقراري الجمعية العامة ٣٢٣٧ (د - ٢٩) المؤرخ في ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤ ، و ١٥٢/٣١ المؤرخ في ٢٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٦ ؛

(ج) أن يدعو ممثل حركات التحرير الوطني ، التي تعترف بها منظمة الوحدة الافريقية في منطقتها ، الى الاشتراك في المؤتمر بصفة مراقبين ، عملا بقرار الجمعية العامة ٣٢٨٠ (د - ٢٩) المؤرخ في ١٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٤ ؛

(د) أن يدعو الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية ، فضلا عن الاجهزة المعنية التابعة للأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية ، الى أن تمثل في المؤتمر بواسطة مراقبين ؛

...

أعضاء مكتب المؤتمر ولحاظه

رئيس المؤتمر

السيد خوسيه ماريّا أباسكال زامورا (المكسيك)

نواب رئيس المؤتمر

ممثلو الدول التالية : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، اسبانيا ، استراليا ، اندونيسيا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، ايطاليا ، بلجيكا ، بلغاريا ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، السويد ، الصين ، غابون ، الفلبين ، مصر ، المغرب ، نيجيريا ، اليابان ، يوغوسلافيا .

اللجنة الاولى

الرئيس : السيد جان - بول بيروودو (فرنسا) .
نائب الرئيس : السيد محمود سليمان (مصر) .
المقرر : السيد عباس سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) .

اللجنة الثانية

الرئيس : السيدة جيلينا فيلوس (يوغوسلافيا) .
نائب الرئيس : السيد كين فوجيشيتا (اليابان) .
المقررة : السيدة سيلفيا شترولتس (النمسا) .

لجنة المياغة

الرئيس : السيد ب. س. راو (الهند) .
الأعضاء : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، اسبانيا ، ألمانيا ، جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، فرنسا ، الفلبين ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، نيجيريا ، الولايات المتحدة الامريكية .

لجنة وثائق التفويض

الرئيس : السيد روس هورنبي (كندا) .

الاعضاء : الأرجنتين ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، جمهورية أوكرانيا
الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، كندا ، ليسوتو ،
المكسيك ، الولايات المتحدة الامريكية .

أمانة المؤتمر

السيد كارل - أوغست فلايشهاور ، وكيل الامين العام للشؤون القانونية ، والمتشار
القانوني ، مكتب الشؤون القانونية (ممثل الامين العام للأمم المتحدة) .

السيد ايريك إ. بيرغستين ، أمين الاونسيترال ورئيس فرع القانون التجاري الدولي
التابع لمكتب الشؤون القانونية (الامين التنفيذي للمؤتمر) .

السيد جيرولد هيرمان ، موظف قانوني أقدم ، فرع القانون التجاري الدولي ، مكتب
الشؤون القانونية (مساعد الامين التنفيذي للمؤتمر) .

السيد كوامي أوبوكو ، موظف قانوني أقدم ، مكتب الامم المتحدة في فيينا (أمين لجنة
وثائق التفويض) .

السيد ستيفين ر. كاتس ، موظف قانوني ، الشعبة القانونية العامة ، مكتب الشؤون
القانونية (أمين اللجنة الاولى) .

السيد جيرنيج سكوليك ، موظف قانوني ، فرع القانون التجاري الدولي ، مكتب الشؤون
القانونية (أمين اللجنة الثانية) .

السيد سيمون ساهيداشني ، موظف قانوني ، فرع القانون التجاري الدولي ، مكتب الشؤون
القانونية (أمين اللجنة الثانية) .

السيد ر. م. غابي ، موظف قانوني ، فرع القانون التجاري الدولي ، مكتب الشؤون
القانونية (أمين مساعد للمؤتمر) .

السيد مونا ندلو ، موظف قانوني ، فرع القانون التجاري الدولي ، مكتب الشؤون
القانونية (أمين مساعد للمؤتمر) .

السيد ريشود سوريل ، موظف قانوني (فرع القانون التجاري الدولي) (أمين مساعد
للمؤتمر) .

جدول الاعمال*

- ١ - افتتاح المؤتمر
- ٢ - انتخاب الرئيس
- ٣ - اقرار جدول الاعمال
- ٤ - اقرار النظام الداخلي
- ٥ - انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين
- ٦ - وثائق تفويض الممثلين المشتركين في المؤتمر
 - (أ) تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض
 - (ب) تقرير لجنة وثائق التفويض
- ٧ - تعيين أعضاء لجنة الصياغة
- ٨ - تنظيم العمل
- ٩ - النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٩
- ١٠ - اقرار الاتفاقية وغير ذلك من الصكوك التي يراها المؤتمر ملائمة ، والوثيقة الختامية للمؤتمر
- ١١ - توقيع الوثيقة النهائية والاتفاقية والصكوك الاخرى
- ١٢ - اختتام المؤتمر

* بالصيغة التي أقرها المؤتمر في جلسته العامة الثانية .

النظام الداخلي*

أولا - التمثيل ووثائق التفويض

تكوين الوفود

المادة ١

يتألف وفد كل دولة مشتركة في المؤتمر من رئيس وفد ومن يلزم من الممثلين والممثلين المناوبين والمستشارين .

المناوبون والمستشارون

المادة ٢

لرئيس الوفد أن يسمي ممثلا مناوبا أو مستشارا لتولي مهام الممثل .

وثائق التفويض

المادة ٣

تقدم وثائق تفويض رؤساء الوفود وأسماء الممثلين والممثلين المناوبين والمستشارين الى الأمين التنفيذي للمؤتمر في موعد مبكر لا يتجاوز ٢٤ ساعة بعد افتتاح المؤتمر ان أمكن . كما يبلغ أي تغيير لاحق في تكوين الوفود الى الأمين التنفيذي . وتصدر وثائق التفويض اما عن رئيس الدولة أو رئيس الحكومة واما عن وزير الخارجية .

لجنة وثائق التفويض

المادة ٤

تعين في بداية المؤتمر لجنة لوثائق التفويض تتألف من تسعة أعضاء . ويتم تكوينها على أساس تكوين لجنة وثائق التفويض التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة

* حسبما أقره المؤتمر في جلسته العامة الثانية : والنص مماثل للنظام الداخلي المؤقت (A/CONF.152/3) ، فيما عدا بعض التعديلات المعتمدة في الجلسة العامة الرابعة .

في دورتها الخامسة والاربعين . وتفحص اللجنة وثائق تفويض الوفود وتقدم تقريرها الى المؤتمر دون ابطاء .

الاشتراك الموقت في المؤتمر

المادة ٥

يحق لرؤساء الوفود الاشتراك في المؤتمر بصفة مؤقتة ريثما يبت المؤتمر في وثائق تفويضهم .

ثانيا - أعضاء المكتب

الانتخابات

المادة ٦

ينتخب المؤتمر أعضاء المكتب التاليين من بين رؤساء وفود الدول المشتركة أو ممثليها : الرئيس واثنين وعشرين نائبا للرئيس ، ورئيسا لكل من اللجنتين الرئيسيتين المنصوص عليها في المادة ٤٦ ، ورئيس لجنة الصياغة المنصوص عليها في المادة ٤٧ . ويتم انتخاب أعضاء المكتب هؤلاء على نحو يكفل الطابع التمثيلي لمكتب المؤتمر . وللمؤتمر أن ينتخب أيضا أعضاء آخرين حسبما يريتنه لازما لاداء وظائفه .

سلطات الرئيس العامة

المادة ٧

١ - يقوم الرئيس ، بالإضافة الى ممارسة السلطات المخولة له في مواضع أخرى من هذا النظام ، بتروؤس الجلسات العامة للمؤتمر ، وعلان افتتاح كل جلسة واختتامها ، وإدارة المناقشات ، وضمان مراعاة أحكام هذا النظام ، واعطاء حق الكلام ، والمساعدة على بلوغ الاتفاق العام ، وإبلاغ مكتب المؤتمر بالجهود التي تبذل لبلوغ الاتفاق العام ، وطرح المسائل للتصويت ، وعلان القرارات . ويبت الرئيس في النقاط النظامية ؛ وله ، مع مراعاة أحكام هذا النظام الداخلي ، السيطرة التامة على سير الجلسات وعلى حفظ النظام فيها . وللرئيس أن يقترح على المؤتمر اقفال قائمة المتكلمين وتحديد الوقت الذي يسمح به للمتكلمين وعدد المرات التي يجوز فيها لكل ممثل أن يتكلم في مسألة ما ، وتأجيل المناقشة أو اقفالها ، وتعليق الجلسة أو رفعها .

٢ - يظل الرئيس ، في ممارسته مهام منصبه ، تحت سلطة المؤتمر .

الرئيس بالنيابة

المادة ٨

١ - اذا وجد الرئيس ضرورة لتغيبه عن احدى الجلسات أو جزء منها ، يسمي أحد نواب الرئيس ليقوم مقامه .

٢ - لנائب الرئيس الذي يتولى مهام الرئيس ما للرئيس من سلطات وما عليه من واجبات .

تغيير الرئيس

المادة ٩

في حالة عدم استطاعة الرئيس أداء مهام منصبه ، ينتخب رئيس جديد .

الرئيس لا يشترك في التصويت

المادة ١٠

لا يشترك الرئيس ، أو نائب الرئيس الذي يتولى مهام الرئيس بالانابة ، في التصويت في المؤتمر ، بل يسمي عضوا آخر من أعضاء وفده للتصويت بدلا منه .

ثالثا - مكتب المؤتمر

تكوينه

المادة ١١

ينشأ مكتب للمؤتمر يتألف من ٢٦ عضوا ويضم رئيس المؤتمر ونواب الرئيس ورئيسي اللجنتين الرئيسيتين ورئيس لجنة الصياغة . ويتولى رئاسة المكتب رئيس المؤتمر ، أو - في حالة تغيبه - أحد نواب الرئيس بتسمية منه .

الاعضاء البديلون

المادة ١٢

إذا تغيب رئيس المؤتمر أو أحد نواب الرئيس أثناء جلسة لمكتب المؤتمر ، فله أن يسمي أحد أعضاء وفده لحضور تلك الجلسة والتصويت فيها . ويسمي رئيس أي من اللجنتين الرئيسيتين في حالة تغيبه نائبا رئيس تلك اللجنة بديلا له ، ويسمي رئيس لجنة الصياغة في حالة تغيبه أحد أعضاء لجنة الصياغة بديلا له . ولا يكون لنادب رئيس أي من اللجنتين الرئيسيتين أو لعضو لجنة الصياغة - حين يحضر أي منهما جلسات المكتب - حق التصويت إذا كان المكتب يضم بين أعضائه عضوا من نفس وفده .

وظائف المكتب

المادة ١٣

يساعد مكتب المؤتمر الرئيس في تصريف أعمال المؤتمر عموما ويكفل ، مع مراعاة قرارات المؤتمر ، تنسيق أعماله .

رابعا - الامانة

واجبات الامين العام

المادة ١٤

١ - الامين العام للأمم المتحدة هو الامين العام للمؤتمر . ويعمل هو أو ممثله بهذه الصفة في جميع جلسات المؤتمر ولجانه .

٢ - يعين الامين العام أمينا تنفيذيا للمؤتمر ، ويوفر الموظفين اللازمين للمؤتمر ولجانه ويشرف عليهم .

واجبات الامانة

المادة ١٥

تقوم أمانة المؤتمر ، وفقا لهذا النظام ، بما يلي :

(١) الترجمة الشفوية للكلمات التي تلقى في الجلسات :

- (ب) تلقي وثائق المؤتمر وترجمتها واستنساخها وتوزيعها ؛
- (ج) نشر الوثائق الرسمية للمؤتمر وتعميمها ؛
- (د) اعداد محاضر الجلسات العلنية وتعميمها ؛
- (هـ) اعداد التسجيلات الصوتية للجلسات واتخاذ الترتيبات اللازمة لحفظها ؛
- (و) اتخاذ الترتيبات اللازمة لايداع وثائق المؤتمر وحفظها في محفوظات الامم المتحدة ؛
- (ز) القيام ، بوجه عام ، بأداء كل الاعمال الاخرى التي يتطلبها المؤتمر .

بيانات الامانة

المادة ١٦

للامين العام ، أو لأي موظف آخر يسمى لهذا الغرض ، في ممارسة الواجبات المشار اليها في المادتين ١٤ و ١٥ ، أن يدلي في أي وقت ببيانات شفوية أو خطية بشأن أي مسألة يجري بحثها .

خامسا - افتتاح المؤتمر

الرئيس المؤقت

المادة ١٧

يفتتح الجلسة الاولى للمؤتمر الامين العام للأمم المتحدة أو يفتتحها ، في حالة غيابه ، ممثله ، ويتولى رئاسة المؤتمر الى أن ينتخب المؤتمر رئيسا له .

القرارات المتعلقة بالتنظيم

المادة ١٨

يقوم المؤتمر ، قدر المستطاع ، في جلسته الاولى بما يلي : (أ) اعتماد نظامه الداخلي ؛ و (ب) انتخاب أعضاء مكتبه وتشكيل هيئاته الفرعية ؛ و (ج) اقرار جدول

أعماله ، الذي يكون مشروعه ، الى أن يتم هذا الاقرار ، جدول الاعمال المؤقت للمؤتمر ؛ و (د) البت في تنظيم أعماله .

سادسا - تصريف الاعمال

النصاب القاذوني

المادة ١٩

لرئيس أن يعلن افتتاح الجلسة ويسمح بالشروع في المداولات عند حضور ممثلي ثلث الدول المشتركة في المؤتمر على الأقل . ويلزم ، لاتخاذ أي قرار ، حضور ممثلي أغلبية الدول المشتركة في المؤتمر .

الكلمات

المادة ٢٠

١ - لا يجوز لأي شخص أن يتكلم أمام المؤتمر دون الحصول مسبقا على إذن من الرئيس . ويقوم الرئيس ، مع مراعاة أحكام المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٤ و ٢٥ و ٢٧ ، بدعوة المتكلمين الى القاء كلماتهم حسب ترتيب ابدائهم الرغبة في الكلام . وتتولى الأمانة مسؤولية وضع قائمة بأسماء هؤلاء المتكلمين . وللرئيس أن ينبه المتكلم الى مراعاة النظام اذا خرجت أقواله عن الموضوع قيد المناقشة .

٢ - للمؤتمر أن يحدد الوقت الذي يسمح به لكل متكلم وعدد المرات التي يجوز فيها لكل ممثل أن يتكلم في مسألة ما . وقبل البت في أي اقتراح بفرض مثل هذه القيود . يسمح لاثنتين من الممثلين بالكلام في تأييده ولاثنتين من الممثلين بالكلام في معارضته . فاذا حددت مدة المناقشة وتجاوز أحد المتكلمين الوقت المخصص له ، كان على الرئيس أن ينبيهه في الحال الى وجوب مراعاة النظام .

الاسبقية

المادة ٢١

يجوز اعطاء الاسبقية في الكلام لرئيس احدى اللجان أو مقررهما ، أو لممثل أية لجنة فرعية أو فريق عامل ، بغية شرح النتائج التي خلصت اليها لجنته أو لجنته الفرعية أو فريقه العامل .

النقاط النظامية

المادة ٢٢

لاي ممثل أن يشير نقطة نظامية في أي وقت أثناء مناقشة أي مسألة ، ويبت الرئيس فوراً في هذه النقطة النظامية وفقاً لأحكام هذا النظام . وللممثل أن يطعن في قرار الرئيس ، فيطرح الطعن للتصويت فوراً ، ويبقى قرار الرئيس قائماً ما لم تنقضه أغلبية الممثلين الحاضرين المصوتين . ولا يجوز للممثل أثناء إثارتها نقطة نظامية أن يتكلم في مضمون المسألة قيد المناقشة .

اقفال قائمة المتكلمين

المادة ٢٣

لرئيس ، أثناء المناقشة ، أن يعلن قائمة المتكلمين ، وله ، بموافقة المؤتمر ، أن يعلن اقفال القائمة .

حق الرد

المادة ٢٤

١ - بالرغم من أحكام المادة ٢٣ ، يعطي الرئيس حق الرد لممثل أي دولة مشاركة في المؤتمر يطلب ذلك . ويجوز إتاحة فرصة الرد لأي ممثل آخر .

٢ - يتم الادلاء بالردود عملاً بهذه المادة في نهاية الجلسة الأخيرة من جلسات اليوم أو في ختام النظر في المسألة ذات الصلة إذا كان ذلك أقرب .

٣ - يقتصر عدد المدخلات التي يدلي فيها أي وفد برد في جلسة ما على اثنتين لكل مسألة .

٤ - لا تتجاوز خمس دقائق مدة المداخلة الأولى التي يدلي فيها أي وفد برد في جلسة ما بشأن أية مسألة ، ولا تتجاوز المداخلة الثانية ثلاث دقائق .

تأجيل المناقشة

المادة ٢٥

هنا بالمادة ٢٨ ، لاي ممثل أن يقترح في أي وقت تأجيل مناقشة المسألة قيد

البحث ، وعدا مقدم الاقتراح ، لا يؤذن بالكلام الا لاثنيين من مؤيدي التأجيل ولاثنين من معارضيهِ ، ثم يطرح الاقتراح ، مع مراعاة أحكام المادة ٢٨ ، للتصويت فورا .

اقفال باب المناقشة

المادة ٢٦

رهنّا بالمادة ٢٨ ، لاي ممثل أن يقترح في أي وقت اقفال باب المناقشة في المسألة قيد البحث ، سواء وجد أم لم يوجد ممثل آخر أبدى رغبته في الكلام . ولا يؤذن بالكلام في اقتراح اقفال باب المناقشة الا لاثنيين من المتكلمين يعارضان الاقفال ، ثم يطرح الاقتراح ، مع مراعاة أحكام المادة ٢٨ ، للتصويت فورا .

تعليق الجلسة أو رفعها

المادة ٢٧

رهنّا بالمادة ٢٨ ، يجوز لاي ممثل أن يقترح في أي وقت تعليق الجلسة أو رفعها . ولا يسمح بمناقشة هذه الاقتراحات بل تطرح ، مع مراعاة أحكام المادة ٢٨ ، للتصويت فورا .

ترتيب الاقتراحات

المادة ٢٨

تعطى الاقتراحات المبينة أدناه أسبقية بترتيبها هذا ، على جميع المقترحات أو الاقتراحات الاجرائية الاخرى المعروضة على الجلسة :

- (أ) اقتراح تعليق الجلسة ؛
- (ب) اقتراح رفع الجلسة ؛
- (ج) اقتراح تأجيل مناقشة المسألة قيد البحث ؛
- (د) اقتراح اقفال باب المناقشة في المسألة قيد البحث .

الاقتراح الاساسي

المادة ٢٩

الاقتراح الاساسي المعروض على المؤتمر لبحثه هو مشروع الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (السجلات الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والأربعون ، الملحق رقم ١٧ (A/44/17 ، المرفق الاول) (ويرد نص مشروع الاتفاقية ذاته في الوثيقة A/CONF.152/5) . أما المقترحات الاخرى فتكون المقترحات التي تقدم الى المؤتمر وفقا للمادة ٣٠ .

المقترحات الاخرى والتعديلات

المادة ٣٠

تقدم المقترحات الاخرى والتعديلات ، في العادة ، كتابة الى الامين التنفيذي للمؤتمر الذي يعمم نسخا منها على جميع الوفود . ولا يجوز ، كقاعدة عامة ، مناقشة أي مقترح أو طرحه للتصويت في أي جلسة من جلسات المؤتمر ما لم تكن قد عممت نسخ منه على جميع الوفود في موعد لا يتجاوز اليوم السابق ليوم انعقاد تلك الجلسة . الا أنه يجوز للرئيس أن يأذن بمناقشة وبحث تعديلات حتى ان لم تكن هذه التعديلات قد عممت أو أنها لم تعمم الا في اليوم نفسه .

البت في مسألة الاختصاص

المادة ٣١

مع مراعاة أحكام المادة ٢٢ ، يطرح للتصويت أي اقتراح اجرائي يطلب البت في مسألة اختصاص المؤتمر في مناقشة أي مسألة أو في اعتماد اقتراح معروض عليه ، وذلك قبل مناقشة المسألة أو البت في الاقتراح موضع النظر .

سحب المقترحات والاقتراحات الاجرائية

المادة ٣٢

لصاحب المقترح أو الاقتراح الاجرائي أن يسحبه في أي وقت شاء قبل بدء التصويت عليه ، شرط ألا يكون قد أدخل عليه تعديل . ولاي ممثل أن يعيد تقديم المقترح أو الاقتراح الاجرائي الذي سحب على هذا النحو .

اعادة النظر في المقترحات

المادة ٣٣

متى اعتمد مقترح ما أو رفض ، لا يجوز اعادة النظر فيه ما لم يقرر المؤتمر ذلك بأغلبية ثلثي الممثلين الحاضرين المصوتين . ولا يسمح بالكلام في اقتراح اجرائي باعادة النظر الا لمتكلمين اثنين يعارضانه ، ثم يطرح الاقتراح فورا للتصويت .

سابعاً - اتخاذ القرارات

حقوق التصويت

المادة ٣٤

يكون لكل دولة مشاركة في المؤتمر صوت واحد .

الاجلبية اللازمة

المادة ٣٥

١ - تتخذ قرارات المؤتمر في جميع المسائل المتعلقة بالمضمون بأغلبية ثلثي الدول الحاضرة المصوتة .

٢ - تتخذ قرارات المؤتمر في جميع المسائل الاجرائية بأغلبية الدول الحاضرة المصوتة .

٣ - اذا أثير تساؤل حول ما اذا كانت مسألة ما مسألة اجرائية أم تتعلق بالمضمون ، فعلى رئيس المؤتمر أن يبت في الامر . ويطرح أي طعن في قرار الرئيس للتصويت فورا ، ويبقى هذا القرار قائماً ما لم تنقضه أغلبية الدول الحاضرة المصوتة .

٤ - فاذا انقسم عدد الاصوات بالتساوي ، اعتبر الاقتراح أو الاقتراح الاجرائي مرفوضاً .

معنى عبارة "الدول الحاضرة المصوتة"

المادة ٢٦

لاغراض هذا النظام ، يقصد بعبارة "الدول الحاضرة المصوتة" الدول المشتركة الحاضرة التي يدلي ممثلوها بأصواتهم ايجابا أو سلبا . أما الدول الممتنعة عن التصويت فتعتبر دولا غير مصوتة .

طريقة التصويت

المادة ٢٧

باستثناء ما تنص عليه المادة ٤٤ ، يصوت المؤتمر عادة برفع الايدي ، الا اذا طلب ممثل التصويت بنداء الاسماء فيجري حينئذ نداء الاسماء حسب الترتيب الهجائي الانكليزي لاسماء الدول المشتركة في المؤتمر ، ابتداء بالدولة التي يحب الرئيس اسمها بالقرعة . وفي كل تصويت بنداء الاسماء تنادي كل دولة باسمها فيرد ممثلها بـ "نعم" أو "لا" أو "ممتنع" .

القواعد الواجبة الاتباع أثناء التصويت

المادة ٢٨

بعد أن يعلن الرئيس بدء التصويت ، لا يجوز لأي ممثل أن يعطل سير التصويت الا لاثارة ذقطة نظامية تتعلق بعملية التصويت .

تعلييل التصويت

المادة ٢٩

للممثلين أن يدلوا ، قبل بدء التصويت أو بعد انتهائه ، ببيانات موجزة لا تتضمن الا تعليلا لتصويتهم . وللرئيس أن يحدد الوقت المسموح به للدلاء ببيانات التعلييل هذه . ولا يجوز لممثل أية دولة صاحبة مقترح أو اقتراح اجرائي أن يعلل تصويته على ذلك المقترح أو الاقتراح ، الا اذا كان قد أدخل عليه تعديل .

تجزئة المقترحات

المادة ٤٠

لاي ممثل أن يقترح التصويت على أجزاء من مقترح ما كل منها على حدة . وإذا اعترض أحد الممثلين على اقتراح التجزئة ، طرح الاقتراح للتصويت . ولا يؤذن بالكلام بشأن اقتراح التجزئة الا لممثلين اثنين يؤيدانه وممثلين اثنين يعارضانه . فإذا قبل اقتراح التجزئة ، طرحت أجزاء المقترح التي تعتمد فيما بعد للتصويت عليها مجتمعة . وإذا رفضت جميع أجزاء منطوق المقترح ، اعتبر المقترح مرفوضا بمجموعه .

التعديلات

المادة ٤١

يعتبر المقترح تعديلا لمقترح آخر اذا كان لا يشكل الا اضافة الى ذلك المقترح أو حذفاً منه أو تنقيحاً لجزء منه . وتعتبر كلمة "مقترح" في هذا النظام متضمنة للتعديلات ، ما لم يحدد خلاف ذلك .

ترتيب التصويت على التعديلات

المادة ٤٢

عند اقتراح تعديل على مقترح ما ، يجري التصويت على التعديل أولاً . وإذا اقترح تعديلان أو أكثر على مقترح ، فإن المؤتمر يصوت أولاً على التعديل الأبعد من حيث المضمون عن المقترح الأصلي ثم على التعديل الأقل منه بعداً ، وهكذا دواليك حتى تطرح جميع التعديلات للتصويت . الا أنه ، حيثما يكون اعتماد تعديل ما منظوياً بالضرورة على رفض تعديل آخر ، فإن هذا التعديل الأخير لا يطرح للتصويت . وإذا اعتمد تعديل واحد أو أكثر ، طرح المقترح بصيغته المعدلة عندئذ للتصويت .

ترتيب التصويت على المقترحات

المادة ٤٣

١ - إذا قدم مقترحات أو أكثر ، خلاف التعديلات ، يتعلقان بمسألة واحدة ، جرى التصويت على المقترحات حسب ترتيب تقديمها ما لم يقرر المؤتمر غير ذلك . وللمؤتمر أن يقرر ، بعد كل تصويت على مقترح ، ما إذا كان سيصوت على المقترح الذي يليه .

٢ - يجري التصويت على المقترحات المنقحة حسب الترتيب الذي قدمت به المقترحات الأصلية ، ما لم يبتعد التنقيح عن المقترح الأصلي من حيث الجوهر . وفي هذه الحالة ، يعتبر المقترح الأصلي مسحوبا ، ويعتبر المقترح المنقح مقترحا جديدا .

٣ - يطرح للتصويت اقتراح عدم البت في مقترح ما ، قبل اجراء التصويت على ذلك المقترح .

الانتخابات

المادة ٤٤

تجرى جميع الانتخابات بالاقتراع السري ، ما لم يقرر المؤتمر في حالة عدم وجود أي اعتراض ، عدم اجراء اقتراع متى كان هناك مرشح متفق عليه أو كانت هناك قائمة مرشحين متفق عليها .

المادة ٤٥

١ - عندما يراد ملء منصب انتخابي أو أكثر في وقت واحد وب نفس الشروط ، ينتخب ، بعدد لا يتجاوز عدد تلك المناصب ، المرشحون الحاصلون في الاقتراح الأول على أغلبية الأصوات المدلى بها وعلى أكبر عدد من الأصوات .

٢ - إذا كان عدد المرشحين الحاصلين على هذه الأغلبية أقل من عدد المناصب المراد ملؤها ، أجريت اقتراعات اضافية لملء المناصب الباقية .

ثامنا - اللجان

اللجان الرئيسية واللجان الفرعية والافرة العاملة

المادة ٤٦

١ - ينشئ المؤتمر لجنتين رئيسيتين ("اللجنة الأولى" و "اللجنة الثانية") ، ولكل منهما أن تنشئ لجانا فرعية أو أفرقة عاملة . ويكون باب الاشتراك في اللجنتين الرئيسيتين مفتوحا أمام جميع الدول المشتركة في المؤتمر .

٢ - يحدد المؤتمر المسائل التي تنظر فيها كل من اللجنتين الرئيسيتين . ولمكتب المؤتمر أن يعدل ، بناء على طلب من رئيس إحدى اللجنتين الرئيسيتين ، توزيع العمل بين هاتين اللجنتين .

لجنة الصياغة

المادة ٤٧

١ - ينشئ المؤتمر لجنة صياغة تتألف من رئيس ينتخب وفقا للمادة ٦ ، وأربعة عشر عضوا يعينهم المؤتمر بناء على اقتراح مكتب المؤتمر ، ولمقرر كل من اللجنتين الرئيسيتين أن يشترك ، بحكم منصبه ، في أعمال لجنة الصياغة دون أن يكون له حق التصويت .

٢ - تتولى لجنة الصياغة النظر في مشاريع المواد المحالة اليها من قبل أي من اللجنتين الرئيسيتين . وتتولى لجنة الصياغة كذلك اعداد المشاريع وتقديم المشورة بشأن الصياغة على نحو ما يطلب اليها المؤتمر أو اللجنة الرئيسية المعنية ذلك . كما تقوم بتنسيق صياغة جميع النصوص المعتمدة ومراجعتها ، وتقديم تقاريرها اما الى المؤتمر أو الى اللجنة الرئيسية المعنية حسب الاقتضاء .

أعضاء المكاتب

المادة ٤٨

١ - تنتخب كل لجنة رئيسية رئيسا ونائبا رئيس ومقررا ، أعضاء لمكتبها ، ويكون لكل جهاز فرعي رئيس ومن يحتاج اليهم من أعضاء المكتب الآخرين .

٢ - تنتخب كل لجنة وكل لجنة فرعية كما ينتخب كل فريق عامل أعضاء مكتبه ما لم يكن في المادتين ٦ و ١١ ما ينص على خلاف ذلك .

النصاب القانوني

المادة ٤٩

١ - لرئيس كل لجنة رئيسية أن يعلن افتتاح الجلسة ويسمح بالشروع في المداولات متى حضرها ممثلو ربع الدول المشتركة في المؤتمر على الأقل . ويلزم لاتخاذ أي قرار حضور ممثلي أغلبية الدول المشتركة في المؤتمر .

٢ - يكتمل النصاب القانوني لأي لجنة أو لجنة فرعية أو فريق عامل بحضور أغلبية الممثلين في أي منها .

اللجان الأخرى

المادة ٥٠

- ١ - بالإضافة الى مكتب المؤتمر ولجنة وثائق التفويض واللجنتين الرئيسيتين ، للمؤتمر أن ينشئ من اللجان والأفرقة العاملة ما يراه ضروريا للقيام بوظائفه .
- ٢ - لكل لجنة أن تشكل لجانا فرعية وأفرقة عاملة .

المادة ٥١

- ١ - أعضاء اللجان والأفرقة العاملة التابعة للمؤتمر ، والتي يقرر المؤتمر انشاءها وفقا للفقرة ١ من المادة ٥٠ أعلاه ، يعينهم رئيس المؤتمر ما لم يقرر المؤتمر خلاف ذلك .
- ٢ - أعضاء اللجان الفرعية والأفرقة العاملة التابعة للجان ، يعينهم رئيس اللجنة ، ما لم تقرر اللجنة خلاف ذلك .

أعضاء المكاتب وتصريف الأعمال والتصويت

المادة ٥٢

- تنطبق المواد الواردة في الفصول الثاني والسادس (باستثناء المادة ١٩) والسابع الواردة أعلاه ، بعد اجراء التغييرات اللازمة ، على سير الأعمال في اللجان واللجان الفرعية والأفرقة العاملة ، باستثناء ما يلي :
- (أ) يجوز لرؤساء اللجان (باستثناء اللجنتين الرئيسيتين) واللجان الفرعية والأفرقة العاملة أن يمارسوا حق التصويت ؛
 - (ب) تتخذ قرارات اللجان واللجان الفرعية والأفرقة العاملة بأغلبية أصوات الدول الحاضرة المصوتة ، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٣٣ .

تاسعا - اللغات والمحاضر

لغات المؤتمر

المادة ٥٣

تكون اللغات الاسبانية والانكليزية والروسية والعربية والصينية والفرنسية هي لغات المؤتمر .

الترجمة الشفوية

المادة ٥٤

١ - تترجم الكلمات التي تلقى باحدى لغات المؤتمر ترجمة شفوية الى لغاته الاخرى .

٢ - لاي ممثل أن يتكلم بلغة ليست من لغات المؤتمر اذا كان الوفد المعني قد رتب أمر الترجمة الشفوية لكلمته الى احدى لغات المؤتمر .

المحاضر والتسجيلات الصوتية للجلسات

المادة ٥٥

١ - تحرر المحاضر الموجزة للجلسات العامة للمؤتمر ولجلسات اللجنتين الرئيسيتين بلغات المؤتمر . وكقاعدة عامة تعمم المحاضر في أقرب وقت ممكن بجميع لغات المؤتمر على جميع الممثلين الذين يقومون بابلاغ الامانة خلال خمسة أيام عمل بعد تعميم المحاضر الموجز بأي تغييرات قد يرغبون في ادخالها عليه .

٢ - تقوم الامانة باعداد تسجيلات صوتية لجلسات المؤتمر واللجنتين الرئيسيتين ولجنة الصياغة . وتعد هذه التسجيلات لجلسات اللجان أو اللجان الفرعية أو الافرقة العاملة الاخرى متى قررت الهيئة المعنية ذلك .

لغات الوثائق الرسمية

المادة ٥٦

ينبغي توفير الوثائق الرسمية بلغات المؤتمر .

عاشرا - الجلسات العلنية والسرية

الجلسات العامة ولسات اللجنتين الرئيسيتين

المادة ٥٧

تكون الجلسات العامة للمؤتمر ولسات اللجنتين الرئيسيتين علنية ما لم تقرر الهيئة المعنية غير ذلك . وجميع القرارات التي يتخذها المؤتمر بكامل هيئته في جلسة سرية تعلن في جلسة علنية مبكرة للمؤتمر بكامل هيئته .

الجلسات الأخرى

المادة ٥٨

كقاعدة عامة تكون جلسات مكتب المؤتمر ولجنة الصياغة واللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة جلسات سرية .

حادي عشر - المشتركون والمراقبون الآخرون

ممثلو المنظمات التي تلقت من الجمعية العامة دعوة دائمة للاشتراك ، بصفة مراقبين ، في دورات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية المعقودة برعاية الجمعية العامة

المادة ٥٩

لممثلي المنظمات التي تلقت من الجمعية العامة دعوة دائمة للاشتراك في دورات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية المعقودة برعاية الجمعية العامة أن يشتركوا بصفة مراقبين ، وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٢٣٧ (د - ٢٩) بتاريخ ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤ ، في مداولات المؤتمر واللجنتين الرئيسيتين وكذلك ، حسب الاقتضاء ، في مداولات اللجان الأخرى أو اللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة .

ممثلو حركات التحرير الوطني

المادة ٦٠

لممثلي حركات التحرير الوطني التي تعترف بها في منطقتها منظمة الوحدة الإفريقية أن يشتركوا ، وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٢٨٠ (د - ٢٩) بتاريخ ٢٢ تشرين

الثاني/نوفمبر ١٩٧٤ ، في مداولات المؤتمر واللجنتين الرئيسيتين ، وكذلك ، حسب الاقتضاء ، في مداولات اللجان الأخرى أو اللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة .

ممثلو الوكالات المتخصصة (١)

المادة ٦١

للممثلين الذين تسميهم الوكالات المتخصصة أن يشتركوا ، دون التمتع بحق التصويت ، في مداولات المؤتمر واللجنتين الرئيسيتين ، وكذلك ، حسب الاقتضاء ، في مداولات اللجان الأخرى أو اللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة ، بشأن المسائل الداخلة في مجال أنشطتها .

ممثلو المنظمات الحكومية الدولية الأخرى

المادة ٦٢

للممثلين الذين تسميهم المنظمات الحكومية الدولية الأخرى المدعوة لحضور المؤتمر أن يشتركوا ، بصفة مراقبين ، دون التمتع بحق التصويت ، في مداولات المؤتمر واللجنتين الرئيسيتين ، وكذلك ، حسب الاقتضاء ، في مداولات اللجان الأخرى أو اللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة بشأن المسائل الداخلة في مجال أنشطتها .

ممثلو أجهزة الأمم المتحدة المهمة بالأمم

المادة ٦٣

للممثلين الذين تسميهم أجهزة الأمم المتحدة المهمة بالأمم ، أن يشتركوا ، بصفة مراقبين ، دون التمتع بحق التصويت ، في مداولات المؤتمر ولجنتيه الرئيسيتين ، وكذلك ، حسب الاقتضاء ، في مداولات اللجان الأخرى أو اللجان الفرعية أو الأفرقة العاملة بشأن المسائل الداخلة في مجال أنشطتها .

(١) لأغراض هذا النظام ، يشمل تعبير "الوكالات المتخصصة" الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، ومجموعة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة .

البيانات المكتوبة

المادة ٦٤

تقوم الامانة بتوزيع البيانات المكتوبة التي يقدمها الممثلون المسمون المشار اليهم في المواد ٥٩ الى ٦٣ على جميع الوفود بالكميات وباللغات التي تقدم بها هذه البيانات الى الامانة في مكان المؤتمر .

ثاني عشر - وقف العمل بالنظام الداخلي وتعديله

طريقة وقف العمل به

المادة ٦٥

للمؤتمر أن يوقف العمل بأي مادة من مواد هذا النظام الداخلي شريطة أن يكون الاشعار باقتراح الوقف قد تم قبل الوقف الفعلي بمدة أربع وعشرين ساعة ، وهو شرط يمكن التنازل عنه اذا لم يعترض أي من الممثلين . ويكون أي وقف من هذا القبيل منحصر في غرض محدد ومبين ، وفي الفترة اللازمة لتحقيق ذلك الغرض .

طريقة تعديله

المادة ٦٦

يجوز تعديل مواد هذا النظام الداخلي بقرار يتخذه المؤتمر بأغلبية ثلثي الممثلين الحاضرين المصوتين ، بعد أن يكون قد تلقى تقريراً من مكتبه عن التعديل المقترح .

فهرس وثائق المؤتمر

وثائق المؤتمر بكامل هيئته

<u>المصفحة</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>المعنون</u>	<u>رقم الوثيقة</u>
		مقتطفات من قرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ بشأن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية	A/CONF.152/1
	أقر دون تغيير في الجلسة العامة الشافية للمؤتمر .	جدول الاعمال المؤقت	A/CONF.152/2
	اعتمد دون تغييرات في الجلسة العامة الشافية الثانية للمؤتمر ، فيما عدا بعض التعديلات المعتمدة في الجلسة العامة الرابعة .	النظام الداخلي المؤقت	A/CONF.152/3
		أساليب عمل المؤتمر واجراءاته : مذكرة من الأمين العام	A/CONF.152/4
		نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية	A/CONF.152/5
٣٨		معلومات خلفية عن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية	A/CONF.152/6
٥٦		تجميع الملاحظات والمقترحات الواردة من الحكومات والمنظمات الدولية بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية	A/CONF.152/7 و Add.1 و Add.2
٣٥		تقرير لجنة وثائق التفويض	A/CONF.152/8/Rev.1*
١٠٥		تقرير اللجنة الأولى	A/CONF.152/9
١٦٢		تقرير اللجنة الشافية	A/CONF.152/10 و Add.1
١٧٨		مشاريع المواد من ١ الى ١٦ من الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية بالصيغة التي اعتمدها بها اللجنة الأولى	A/CONF.152/11

* أعيد اصدار هذه الوثيقة لأسباب فنية .

<u>رقم الوثيقة</u>	<u>العنوان</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>الصفحة</u>
A/CONF.152/12	مشاريع المواد ١٧ - ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية بصيغتها التي أعدتها لجنة المصاغة ووافقت عليها اللجنة الثانية		١٨٧
A/CONF.152/13	الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية		٢٠٩
A/CONF.152/14	الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية : وثائق المؤتمر والمحاضر الموجزة للجلسات العامة واجتماعات اللجان الرئيسية	منشورات الأمم المتحدة رقم البيع A.93.XI.3	
A/CONF.152/L.1	مشروع الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية	اعتمد بعض التعديلات في الجلسة العامة الثامنة للمؤتمر ثم أعيد إصداره بوصفه الوثيقة A/CONF.152/13	
A/CONF.152/L.2	الصين : عنوان الاتفاقية		٢٠٥
A/CONF.152/L.3	الصين : المادة ٩		٢٠٥
A/CONF.152/L.4	هولندا ، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية : المادة ٢٢ (١)		٢٠٦
A/CONF.152/L.5	استراليا وألمانيا وإيطاليا واليابان : المادة ١ (١)		٢٠٦
A/CONF.152/L.6	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، وأسبانيا والصين والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية : الديباجة		٢٠٧
A/CONF.152/L.7	الولايات المتحدة الأمريكية : المادة ٢٢		٢٠٨
A/CONF.152/SR.1-9	المحاضر الموجزة للجلسات العامة للمؤتمر		٢٣١
	[تتضمن تصويبات]		

<u>المفحة</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>العنوان</u>	<u>رقم الوثيقة</u>
		وذاثق اللجنة الاولى	
		جدول الاعمال المؤقت	A/CONF.152/C.1/L.1
		مشروع تقرير اللجنة الاولى	A/CONF.152/C.1/L.2/ Add.1-9 و Rev.1
		ألمانيا : المادة ٨ (١)	A/CONF.152/C.1/L.3
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ١ (ب)	A/CONF.152/C.1/L.4
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ١	A/CONF.152/C.1/L.5
		ألمانيا : المادة ١	A/CONF.152/C.1/L.6
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ٢	A/CONF.152/C.1/L.7
		ألمانيا : المادة ٢ (١)	A/CONF.152/C.1/L.8
		ألمانيا : المادة ٣	A/CONF.152/C.1/L.9
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ٤ (٤)	A/CONF.152/C.1/L.10
		ألمانيا : المادة ٥	A/CONF.152/C.1/L.11
		ألمانيا : المادة ٦	A/CONF.152/C.1/L.12
		ألمانيا : المادة ٦ <u>مكررا</u>	A/CONF.152/C.1/L.13
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ٧ (٣)	A/CONF.152/C.1/L.14
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ١٠	A/CONF.152/C.1/L.15
		ألمانيا : المادة ١٠	A/CONF.152/C.1/L.16
		ألمانيا : المادة ١٢ (٢) (ب)	A/CONF.152/C.1/L.17
		الولايات المتحدة الامريكية : المادة ١٢ (٢)	A/CONF.152/C.1/L.18
		اليابان : المادة ١ (١)	A/CONF.152/C.1/L.19
		اسبانيا : المادة ٥	A/CONF.152/C.1/L.20
		اسبانيا : المادة ٩	A/CONF.152/C.1/L.21
		اسبانيا : المادة ١٣ (١)	A/CONF.152/C.1/L.22
		هولندا : المادة ١	A/CONF.152/C.1/L.23

<u>المفحة</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>العنوان</u>	<u>رقم الوثيقة</u>
		هولندا : المادة ٥	A/CONF.152/C.1/L.24
		هولندا : المادة ٨ (١)	A/CONF.152/C.1/L.25
		اليابان : المادة ٤ (١) <u>مكررا</u>	A/CONF.152/C.1/L.26
		اليابان : المادة ٦ (١) (ج) <u>مكررا</u>	A/CONF.152/C.1/L.27
		السويد : المادة ١	A/CONF.152/C.1/L.28
		باجيكا : المادة ١ (١)	A/CONF.152/C.1/L.29
		باجيكا : المادة ٢٠	A/CONF.152/C.1/L.30
	نظر في اطار المادة ١	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية : اقتراح بمادة جديدة	A/CONF.152/C.1/L.31
		مصر : المادة ٢	A/CONF.152/C.1/L.32
		باجيكا : المادة ٣	A/CONF.152/C.1/L.33
		المكسيك : المادة ٣	A/CONF.152/C.1/L.34
		المكسيك : المادة ٤	A/CONF.152/C.1/L.35
		فنلندا : المادة ٣	A/CONF.152/C.1/L.36
		المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية : المادة ١	A/CONF.152/C.1/L.37
		المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية : المادة ٣	A/CONF.152/C.1/L.38
		باجيكا : المادة ٥ (٥) (فقرة جديدة)	A/CONF.152/C.1/L.39
		باجيكا : المادة ٩	A/CONF.152/C.1/L.40
		اليابان : المادة ١١ (٢)	A/CONF.152/C.1/L.41
		مصر : المادة ٥ (٢)	A/CONF.152/C.1/L.42
		المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية : المادة ٤	A/CONF.152/C.1/L.43
		الفريق العامل المخصص : المادة ١ (فقرة فرعية جديدة)	A/CONF.152/C.1/L.44 و Rev.1

<u>المفحة</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>العنوان</u>	<u>رقم الوثيقة</u>
		يوغوسلافيا : المادة ٦ (٤)	A/CONF.152/C.1/L.45
		تركيا : المادة ١١ (٢)	A/CONF.152/C.1/L.46
		تركيا : المادة ١٢ (١)	A/CONF.152/C.1/L.47
		المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية : اقتراح بمادة جديدة	A/CONF.152/C.1/L.48
٢٠	نظر في إطار المادة		
		المغرب : المادة ٥	A/CONF.152/C.1/L.49
		برنامج الأمم المتحدة للبيئة : المادة ٩	A/CONF.152/C.1/L.50
		المغرب : المادة ٦ (١) (ب)	A/CONF.152/C.1/L.51
		المغرب : المادة ١١	A/CONF.152/C.1/L.52
		المغرب : المادة ١٢	A/CONF.152/C.1/L.53
		المغرب : المادة ١٠ (٣) و (٤)	A/CONF.152/C.1/L.54
		فنلندا : المادة ٩	A/CONF.152/C.1/L.55
		أستراليا : المادة ١ (فقرة فرعية جديدة)	A/CONF.152/C.1/L.56
			و Rev.1
		أستراليا : المادة ١٥	A/CONF.152/C.1/L.57
		مصر : المادة ١٢	A/CONF.152/C.1/L.58
		هولندا : المادة ٢٠	A/CONF.152/C.1/L.59
		جمهورية إيران الإسلامية : المادة ٢٠	A/CONF.152/C.1/L.60
		بلجيكا : المادة ١ (١)	A/CONF.152/C.1/L.61
		تقرير لجنة الصياغة إلى اللجنة الأولى : المواد من ١ إلى ١٦	A/CONF.152/C.1/L.62
٢٧٢		المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الأولى	A/CONF.152/C.1/SR.1-18 [يتضمن تهويبات]
		جدول الأعمال المؤقت	A/CONF.152/C.2/L.1
		مشروع تقرير اللجنة الثانية	A/CONF.152/C.2/L.2 و Add.1-3
		الولايات المتحدة الأمريكية : المادة ٢٢(١)	A/CONF.152/C.2/L.3

<u>رقم الوثيقة</u>	<u>المعنوان</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>الصفحة</u>
A/CONF.152/C.2/L.4	الماذيا : المادة ٢٢ (١)		
A/CONF.152/C.2/L.5	هولندا : المادة ٢٢ (١)		
A/CONF.152/C.2/L.6	اليابان : المادة ٢١ (١) و (٤)		
A/CONF.152/C.2/L.7	كندا : المادة ١٩ (٣)		
A/CONF.152/C.2/L.8	القلبين : المادة ٢١		
A/CONF.152/C.2/L.9	تقرير لجنة الصياغة الى اللجنة الثانية : الاحكام الختامية ، المواد ١٧ الى ٢٥ .		
A/CONF.152/C.2/SR.1-4 [تتضمن تصويبات]	المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الثانية	٤٥١	
	وثائق لجنة واثائق التفويض		
A/CONF.152/CC/L.1	جدول الاعمال المؤقت		
	وثائق لجنة الصياغة		
A/CONF.152/DC/L.1	جدول الاعمال المؤقت		
A/CONF.152/DC/L.2	مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية : تغييرات أدخلت على المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ كما اعتمدتها اللجنة الأولى لنفاية ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١	١٩٢	
A/CONF.152/DC/L.3	نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية كما اعتمدته لجنة الصياغة في ٩ نيسان/ أبريل ١٩٩١ : المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥	١٩٣	
A/CONF.152/DC/L.4	نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية : تغييرات أدخلت على المواد ١٨ و ١٩ و ٢١ و ٢٣ و ٢٥ كما اعتمدتها اللجنة الثانية	١٩٦	
A/CONF.152/DC/L.5 و Corr.1	نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية بالصيغة التي اعتمدته بها لجنة الصياغة في ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ : المواد ٤ ، ومن ٦ الى ٩ ، و ١٧ و ١٨ ، ومن ٢١ الى ٢٥	١٩٧	

<u>رقم الوثيقة</u>	<u>العنوان</u>	<u>ملاحظات</u>	<u>الصفحة</u>
	و وثائق متنوعة		
A/CONF.152/DC/L.6	نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الداخلية : تغييرات أدخلت على المادتين ١٩ و ٢١ كما اعتمدتها اللجنة الثانية		٢٠٤
A/CONF.152/CC/INF.1	حالة وثائق تفويض السبلين في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية : مذكرة أعدتها الأمانة .		
A/CONF.152/CC/INF.1 Rev.1 و	قائمة أسماء المشتركين		

الجزء الاول

وثائق المؤتمر

المقترحات والتقارير ووثائق أخرى

ألف - تقرير لجنة وثائق التفويض

الوثيقة A/CONF.152/8/Rev.1*

[الأصل : بالانكليزية]

[١٨ نيسان/أبريل ١٩٩١]

١ - عمد المؤتمر في جلسته العامة الرابعة التي عقدها في ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، وتطبيقا للفقرة ٤ من النظام الداخلي للمؤتمر ، الى تعيين لجنة لوثائق التفويض تتألف من الدول التالية : الأرجنتين ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، ** جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، كندا ، ليسوتو ، المكسيك ، الولايات المتحدة الأمريكية .

٢ - وقد عقدت لجنة وثائق التفويض اجتماعا واحدا في ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٣ - وانتخب السيد روس هورنبي (كندا) رئيسا للجنة بالاجماع .

٤ - وعرضت على اللجنة مذكرة من الأمين العام للمؤتمر مؤرخة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ بشأن حالة وثائق تفويض ممثلي الدول المشتركة الذين أوفدوا الى مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . كما عرض أمين اللجنة على اللجنة معلومات اضافية عن وثائق التفويض وردت للأمين العام للمؤتمر بعد اصدار المذكرة . وعلى أساس المعلومات التي توافرت أمام اللجنة ، لاحظت اللجنة انه حتى ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ :

(أ) قدمت وثائق تفويض رسمية صادرة من رؤساء دول أو من رؤساء حكومات أو من وزراء خارجية ، حسبما تنص عليه المادة ٣ من النظام الداخلي للمؤتمر ، من ممثلي الدول الثلاثين التالية المشتركة في المؤتمر : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، اسبانيا ، استراليا ، اسرائيل ، المانيا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، بلغاريا ، تايلند ، الجماهيرية العربية الليبية ، جمهورية أوكرانيا

* أعيد اصدار هذه الوثيقة لأسباب فنية .

** انتخب المؤتمر في جلسته الخامسة التي عقدها بكامل هيئته جمهورية ايران الاسلامية بدلا من المملكة العربية السعودية التي كانت قد انتخبت في الجلسة العامة الرابعة غير أنه تعذر عليها أن تمارس العمل كعضو في اللجنة .

الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، الدانمرك ، السويد ، سويسرا ، الصين ، غابون ، غينيا ، فرنسا ، فنلندا ، كندا ، ليوتو ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، النمسا ، الهند ، هولندا ، اليابان ، يوغوسلافيا .

(ب) أرسلت وثائق التفويض الخاصة بممثلي الدول الثلاث التالية الصادرة عن رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الخارجية في كل منهما الى الأمين العام للمؤتمر عن طريق البرق أو التصوير البرقي : الأرجنتين ، إيطاليا ، الفلبين .

(ج) أخطر الأمين العام للمؤتمر بتعيين ممثلي الدول الخمسة عشرة التالية بموجب رسائل أو مذكرات شفوية أو برقيات موجهة من الممثلين الدائمين أو البعثات الدائمة لدول كل منهم لدى الأمم المتحدة (جنيف) ، أو نيويورك ، أو فيينا) أو من سفاراتهم في فيينا : الامارات العربية المتحدة ، اندونيسيا ، البرازيل ، بلجيكا ، بوليفيا ، تركيا ، جمهورية كوريا ، شيلي ، العراق ، عمان ، فييت نام ، المملكة العربية السعودية ، نيجيريا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، اليمن .

٥ - واقترح الرئيس أن تعتمد اللجنة مشروع القرار التالي :

"إن لجنة وثائق التفويض ،

"وقد فحصت وثائق تفويض الممثلين الموفدين الى مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، والمشار اليهم في الفقرة ٤ من هذا التقرير ؛

١ - تقبل وثائق تفويض ممثلي الدول المشار اليها في كل من الفقرة ٤ (أ) و ٤ (ب) و ٤ (ج) أعلاه ؛

٢ - وتوصي المؤتمر باعتماد تقرير لجنة وثائق التفويض ."

٦ - وقد اعتمدت اللجنة مشروع القرار الذي اقترحه الرئيس دون تصويت .

٧ - وعلى أثر ذلك اقترح الرئيس على اللجنة أن توصي المؤتمر باعتماد مشروع القرار (انظر الفقرة ٩ أدناه) . ووافقت اللجنة على الاقتراح دون تصويت .

٨ - وفي ضوء ما تقدم يعرض هذا التقرير على المؤتمر .

٩ - وتوصي لجنة وثائق التفويض بأن يعتمد المؤتمر مشروع القرار التالي :

"وثائق تفويض الممثلين الموفدين الى مؤتمر الأمم المتحدة المعنى
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ،

ان المؤتمر ،

وقد بحث تقرير لجنة وثائق التفويض ،

يعتمد تقرير لجنة وثائق التفويض ."

باء - معلومات خلفية عن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية
متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

الوثيقة A/CONF.152/6

[الأصل : بالانكليزية]

[٢٦ تموز/يوليه ١٩٩٠]

١ - انبثق مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، من دراسة أجراها المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص لموضوع عقود الأيداع والتخزين . وكان هذا الموضوع مدرجا في برنامج عمل المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في عام ١٩٦٠ ، في سياق عمليات النقل المختلط ، بعد أن ظهرت مشاكل خاصة في هذا الصدد بسبب عدم وجود قواعد موحدة بشأن مسؤولية الأشخاص الذين تودع لديهم بضائع لحفظها ، قبل النقل الفعلي للبضائع أو أثناءه أو بعده (القرار رقم ٩ ، الصادر في نيسان/أبريل ١٩٦٠ ، لمجلس إدارة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، والمرفق بمحاضر الدورة الأربعين لمجلس الإدارة) . (١)

٢ - واستنادا الى دراسات فنية لهذا الموضوع أعدت من أجل المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص والى تحريرات قامت بها الحكومات والمنظمات الدولية المهتمة بالموضوع لمدى استصواب وامكانية مواصلة العمل بشأنه ، قرر مجلس إدارة المعهد ، في دورته السادسة والخمسين المعقودة عام ١٩٧٧ ، تشكيل فريق دراسة لوضع قواعد موحدة بشأن عقود التخزين (٢) . وبحلول عام ١٩٨٢ ، كان فريق الدراسة قد أعد مشروعاً أولياً لاتفاقية عن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، أقره مجلس إدارة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، مع تقرير تفسيري عن المشروع الأولي للاتفاقية ، في دورته الثانية والستين ، المعقودة في أيار/مايو ١٩٨٣ (٣) .

(١) أنظر المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، محاضر مجلس الإدارة ، الدورة الأربعين (وثيقة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص C.D.XL UNIDROIT 1960) ، المرفق .

(٢) أنظر المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، محاضر مجلس الإدارة ، الدورة السادسة والخمسون ، الصفحة ٣٥ من النص الانكليزي والصفحة ٢٨ من النص الفرنسي .

(٣) أنظر المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، محاضر مجلس الإدارة ، الدورة الثانية والستون (الوثيقة C.D. للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، دورة المعهد الثانية والستون ١٩٨٣) ، صفحة ١٥ .

٣ - وفي تلك الأثناء ، ونتيجة لمراسلات استطلاعية غير رسمية جرت بين أمانتي المعهد الدولي لتوحيد القاذون الخاص ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، قام أمين اللجنة بإبلاغ مجلس إدارة المعهد ، في دورته الحادية والستين (١٩٨٢) اهتمام اللجنة بهذا الموضوع . وقد ذبح هذا الاهتمام مما لهذا الموضوع من علاقة وثيقة بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع ، ولا سيما باتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨ ، التي كادت اللجنة قد وضعتها من قبل ، وكذلك مما للموضوع من صلة وثيقة أيضا باحتياجات عدد من البلدان النامية (A/CN.9/225 و Corr.1 بالفرنسية فقط) الحاشية رقم ١٠) . وقام أيضا مراقب من المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص بإبلاغ اللجنة ، في دورتيها الخامسة عشرة (١٩٨٢) والسادسة عشرة (١٩٨٣) ، رغبة منظمته في التعاون معها في أعمالها المستقبلية التي ستمهد لاعداد مشروع اتفاقية عن هذا الموضوع^(٤) .

٤ - وقررت اللجنة في دورتها السادسة عشرة أن تدرج موضوع متمهدي المحطات الطرفية في برنامج عملها ، وأن تطلب من المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص احالة المشروع الأولي للاتفاقية الذع أعده الى اللجنة لدراسته ، وأن تكلف فريقا عاملا بمهمة اعداد قواعد موحدة بشأن هذا الموضوع^(٥) . وعرض نص المشرع الأولي للاتفاقية على اللجنة في دورتها السابعة عشرة (١٩٨٤) ، حيث قررت أن توكل مهمة اعداد القواعد الموحدة الى فريقها العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية ، الذي كان يتألف من جميع الدول الاعضاء في اللجنة^(٦) .

٥ - وكرس الفريق العامل دوراته الثامنة والتاسعة والعاشر والحادية عشرة لاعداد القواعد الموحدة (A/CN.9/260 و A/CN.9/275 و A/CN.9/287 و A/CN.9/289) . وبالنظر الى أن نص القواعد الموحدة قد استنبط في اطار الفريق العامل ، فقد تم توسيع نطاق القواعد ، بعد أن كادت مقصورة أصلا على تخزين البضائع في اطار المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، ليشمل أنواعا اضافية من عمليات محطات النقل الطرفية التي تؤدي الآن في سياق نقل البضائع . وقرر الفريق العامل ، في دورته الحادية عشرة ، المعقودة في كاذون الثاني/يناير ١٩٨٨ ، أن يوصي اللجنة باعتماد القواعد الموحدة

(٤) أنظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة السابعة والثلاثون الملحق رقم ١٧ (A/37/17) ، الفقرة ١٠٥ ؛ والمرجع نفسه ، الدورة الثامنة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/38/17) ، الفقرة ١١٠ .

(٥) المرجع نفسه ، الدورة الثامنة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/38/17) ،
الفقرة ١١٥ .

(٦) المرجع نفسه ، الدورة التاسعة والثلاثون ، الملحق رقم ١٧ (A/39/17) ،
الفقرة ١١٣ .

في شكل اتفاقية (A/CN.9/298 ، الفقرتان ١٠ و ٨٤) ، وأقر مشروع اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (A/CN.9/298 ، الفقرة ١١ والمرفق الأول) . ووفقا لطلب اللجنة في دورتها الحادية والعشرين (١٩٨٨) ^(٧) ، أرسل مشروع الاتفاقية الى جميع الدول والى المنظمات الدولية التي يعينها الامر لابداء تعليقاتها عليه .

٦ - وكان معروضا على اللجنة . في دورتها الثانية والعشرين المعقودة عام ١٩٨٩ ، نص مشروع الاتفاقية وتقارير من الامين العام تشتمل على مجموعة من التعليقات أبدتها الحكومات والمنظمات الدولية على مشروع الاتفاقية (A/CN.9/319 و Add.1-5) ، ومشروع الاحكام الختامية لمشروع الاتفاقية (A/CN.9/321) . وبعد ادخال تعديلات مختلفة على النص ، ^(٨) اعتمدت اللجنة مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وأحالته الى الجمعية العامة مشفوعا بتوصية موجهة اليها بأن تدعو الى الانعقاد مؤتمر مفوضين دوليا بغية عقد اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، تنبني على أساس مشروع الاتفاقية المذكور ^(٩) . ويرد نص مشروع الاتفاقية الذي اعتمدته اللجنة ^(١٠) في الوثيقة A/CONF.125/5 .

٧ - وقررت الجمعية العامة ، بقرارها ٣٣/٤٤ الصادر في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ ، أن تدعو مؤتمرا دوليا للمفوضين الى الانعقاد في فيينا ، في الفترة من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، لدراسة مشروع الاتفاقية الذي أعدته اللجنة ولتجسيد نتائج هذه الدراسة في اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وترد الاجزاء المتصلة بذلك من القرار ٣٣/٤٤ في الوثيقة A/CONF.152/1 .

(٧) المرجع نفسه ، الدورة الثالثة والأربعون ، الملحق رقم ١٧ (A/43/17) ، الفقرة ٢٩ .

(٨) المرجع نفسه ، الدورة الرابعة والأربعون ، الملحق رقم ١٧ (A/44/17) ، الفقرات ١١ - ٢٢٥ .

(٩) المرجع نفسه ، الفقرة ٢٢٥ .

(١٠) المرجع نفسه ، المرفق الأول .

جيم - نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
الذي اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون
التجاري الدولي

الوثيقة A/CONF.152/5

[صدر من قبل في تقرير اللجنة عن أعمال دورتها الثانية والعشرين*]

[الامل : الاسبانية / الانكليزية /
الروسية / الصينية /
العربية / الفرنسية]
[١٣ أيار/مايو ١٩٩٠]

المادة ١

التعريف

في هذه الاتفاقية :

(أ) يقصد بمصطلح "متعهد محطة النقل الطرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في مزاولة أشغاله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول اليها أو استخدامها . ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان مسؤولا عن البضائع بمقتضى قانون ينظم النقل :

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها :

* الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والاربعون ، الملحق

رقم ١٧ (A/44/17) ، المرفق الاول .

(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول محددين بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين ، في الوقت الذي يأخذ المتعهد البضائع في عهده ؛

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" خدمات مثل التخزين والإيداع والشحن والتفريغ والتتيف والرس والتبطين والربط والتثبيت ؛

(هـ) يقصد بمصطلح "إشعار" كل إشعار يوجه بكيفية تحفظ المعلومات الواردة فيه ؛

(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بكيفية تحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٢

نطاق التطبيق

(١) تنطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي :

(أ) حين يؤدي الخدمات المتصلة بالنقل متعهد يقع مقر عمله في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتصلة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل لقانون دولة طرف .

(٢) إذا كان للمتعهد أكثر من مقر عمل واحد ، فيقصد بمقر العمل المقر الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجتموعها .

(٣) إذا لم يكن للمتعهد مكان عمل ، فالعبرة بمكان الإقامة المعتاد للمتعهد .

المادة ٣

فترة المسؤولية

يسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له حق تسلمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤

إصدار الوثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه إذا طلب العميل ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل ، تحدد البضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر تسلمه البضائع وتاريخ تسلمها وتبين حالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) إذا لم يتصرف المتعهد وفقا لإحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، فيفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، إلا إذا ثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة إذا اقتصرَت الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز إصدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ١ بأي كيفية تحفظ المعلومات المتضمنة فيها .

(٤) يجوز أن يكون التوقيع على الوثيقة المشار اليها في الفقرة ١ بخط اليد أو طباعة بالصورة المطابقة للأمل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز ، أو بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى لا تخالف قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة .

المادة ٥

أساس المسؤولية

(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة من هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في

تسليم البضائع ، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم أو أشخاص آخرون يستعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) إذا اشترك تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه أو أشخاص آخرون يستعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل عن اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة ١ مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد إلا بقدر ما تعزى الخسارة الناجمة عن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير إلى هذا التخلف ، بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة الذي لا يعزى إلى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع حين يتخلف المتعهد عن تسليمها أو عن وضعها لشخص له حق تسليمها ، أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص ، خلال المهلة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مهلة معقولة تلي طلب هذا الشخص البضائع في حالة عدم وجود ذلك الاتفاق .

(٤) إذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع إلى الشخص الذي له حق تسليمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال فترة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال فترة ٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود ذلك الاتفاق ، جاز للشخص الذي له حق المطالبة بالتعويض عن البضائع اعتبارها هالكة .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(أ) (١) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لأحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز [٨٣٣ر] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، إذا سلمت البضائع إلى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو إذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتنقل على هذا النحو ، فإن مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لأحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز [٢٧٥ر] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتليم داخل ميناء ما .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل الرسوم المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يجاوز هذا المبلغ مجموع هذه الرسوم فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع التي نشأت بشأنه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ .

المادة ٧

سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد فيما يتعلق بهلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

(٢) إذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، تمتع هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص ، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق استخدامه من قبل المتعهد أو عمله معه ، بالحق في الإفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد ومن أي مستخدم أو وكيل أو شخص مشار اليه في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الإفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج من عمل أو امتناع من جانب المتعهد نفسه أو من

جاذب مستخدميه أو وكلائه ، أرتكب بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج منه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

(٢) خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لأداء الخدمات المتعلقة بالنقل الإفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج من عمل أو امتناع أقامه هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج منه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

إذا سلمت لمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، وإذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت تسليم البضائع إليه بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، إذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، إعدام البضائع أو إزالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة قانونية أخرى ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يخطره بأن البضائع خطرة .

المادة ١٠

حقوق الضمان على البضائع

(أ) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتعلقة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها . ومع ذلك ، ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بهجة أية ترتيبات تعاقدية ، بموجب القانون الواجب التطبيق ، توسع نطاق الضمان المتاح للمتعهد في البضائع .

(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى مؤسسة رسمية في الدولة التي يقع فيها مقر عمل المتعهد .

(٣) يحق للمتعهد ، استيفاء للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قاذون الدولة التي توجد فيها البضائع . ولا تنطبق الجملة السابقة على الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف لا يكون الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الإصلاحات أو التحسينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهدا معقولا لكي يبلغ عزمه على إجراء البيع إلى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له حق تسلّم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حسابا وافيًا عن رصيد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا إليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع من كل جوانبه الأخرى وفقا لقاذون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه إلى المتعهد إشعار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة تلي اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع إلى الشخص الذي له حق تسلمها ، يعتبر هذا التسليم قرينة قابلة للدليل العكسي على أن المتعهد سلم البضائع بحالتها المبينة في المستند الموقع أو الصادر من المتعهد عملا بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة إذا لم يكن مثل هذا المستند قد صدر .

(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالمقابل أحكام الفقرة (١) ، إذا لم يوجه الإشعار خلال ١٥ يوما متتالية بعد وصول البضائع إلى المتسلم الأخير ، على ألا يتجاوز المهلة في جميع الأحوال ٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع إلى الشخص الذي له حق تسلمها .

(٣) إذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى

الشخص الذي له حق تسلمها ، فلا ضرورة لتوجيهه إشعار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين .

(٤) إذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف، فعلي أو مفترض ، يتبادل المتعهد والشخص الذي له حق تسلم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٥) لا يدفع تعويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه إشعار الى المتعهد خلال ٢١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له حق تسلمها .

المادة ١٢

تقادم الدعاوى

(١) تسقط بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسلمها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يُشعر فيه المتعهد الشخص الذي له حق توجيه مطالبة ، بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر البضائع قد هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق .

(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم بإطالة هذه المدة بإعلان كتابي يوجهه الى المدعي . ويجوز إعادة إطالة المدة بإعلان آخر أو إعلانات أخرى .

(٥) يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، اذا رفعت الدعوى خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، واذا تم توجيهه إشعار

الى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي الى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

المادة ١٣

الشروط التعاقدية

(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فان أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملا بالمادة ٤ يعتبر باطلا وكأن لم يكن في حدود مخالفته بصورة مباشرة أو غير مباشرة لاحكام هذه الاتفاقية . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الاخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءا منها .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية .

المادة ١٤

تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية صفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها .

المادة ١٥

اتفاقيات النقل الدولية

لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفا في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع أو يكون مستمدا منها .

المادة ١٦

الوحدة الحسابية

(١) الوحدة الحسابية المشار اليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده

صندوق النقد الدولي . ويتم التعبير عن المبالغ المشار اليها في المادة ٦ بالعملية الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الاطراف . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .

(٢) يجب أن يعمل الحساب المشار اليه في الجملة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون معبرا بقدر الإمكان ، بالعملية الوطنية للدولة الطرف ، عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الاطراف الوديع بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند إيداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة ذلك الحساب .

الاحكام الختامية

المادة ١٦

الوديع

يكون الامين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع ، التصديق ، القبول ، الإقرار ، الانضمام

(١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة في يوم ... وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى

(٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الإقرار من قبل الدول الموقعة عليها .

(٣) يفتح الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول التي ليست من الدول الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .

(٤) تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الامين العام للأمم المتحدة .

المادة ١٩

السريان على الوحدات الإقليمية

(١) إذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قانونية مختلفة فيما يخص المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لتلك الدولة ، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن تعلن أن هذه الاتفاقية ستسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة فقط منها أو أكثر ، ولها ، في أي وقت ، أن تستبدل إلانا آخر بإعلانها السابق .

(٢) يخطر الوديع بهذه الاعلانات ويجب أن تبين فيها بوضوح الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

(٣) إذا كانت هذه الاتفاقية سارية على وحدة إقليمية واحدة أو أكثر في دولة طرف ولكن ليس على جميع وحداتها الإقليمية ، بموجب إعلان صادر وفقا لهذه المادة ، وإذا كان مكان عمل أحد الأطراف واقعا في تلك الدولة ، فإن مكان العمل هذا لا يعتبر ، لأغراض هذه الاتفاقية ، واقعا في دولة طرف ، ما لم يكن موجودا في وحدة إقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية .

(٤) إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة أي إعلان بموجب الفقرة (١) من هذه المادة ، فإن الاتفاقية تكون سارية على جميع الوحدات الإقليمية التابعة لتلك الدولة .

المادة ٢٠

التحفظات

لا يجوز عمل أي تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٢١

آثار الإعلان

(١) الإعلانات الصادرة بموجب هذه الاتفاقية وقت التوقيع يجب تأييدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .

(٢) يجب أن تقع الإعلانات وتأييدها بالكتابة ، ويشعر بها الوديع رسميا .

(٣) يصبح الإعلان نافذ المفعول في نفس الوقت مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك ، يصبح الإعلان الذي يتلقى الوديع إشعاراً رسمياً به بعد بدء سريان الاتفاقية ، نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الإشعار الى الوديع .

(٤) يجوز لأي دولة تصدر إعلاناً بموجب هذه الاتفاقية أن تسحب في أي وقت وذلك بإرسال إشعار رسمي مكتوب موجه الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الإشعار الى الوديع .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

(١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتباراً من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .

(٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .

(٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها متعهد المحطة في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

إعادة النظر والتعديل

(١) بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها .

(٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٢٤

إعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

(١) بناء على طلب ما لا يقل عن ربع عدد الدول الأطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .

(٢) إذا دخلت الاتفاقية دور التنفيذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية دور التنفيذ .

(٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقاد هذه اللجنة .

(٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا كان من الواجب تعديلها ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية ، المقررة على أساس دولي ، وأية معايير أخرى تعتبر ذات صلة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ؛

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛

(ج) تكلفة الخدمات المتصلة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على البضائع ، التأمين على مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي اصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

(هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها ضد المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ؛

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .

(٦) لا يجوز النظر في إجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة تمتد ١٨ شهرا منذ تاريخ الاخطار به ، ما لم يقم ، في غضون تلك الفترة ، ما لا يقل عن ثلث عدد الدول التي كاذت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل . بابلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي يعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، دور التنفيذ بالنسبة لجميع الدول الاطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة ، مع ذلك ، بهذا التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

(٩) عندما يعتمد التعديل وفقا للفقرة (٥) ولكن دون أن تكون فترة ال ١٨ شهرا اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح دولة طرف في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل اذا دخل دور التنفيذ . وتكون الدولة التي تصبح دولة طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا للفقرات السابقة . في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اشعار مكتوب الى الوديع .

(٢) يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاشعار الى الوديع . واذا نص الاشعار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الأطول بعد وصول الاشعار الى الوديع .

حرر في ... ، في هذا اليوم ... ألف، وتسعمائة و ... ، من أصل واحد ، تتاوى في الحجية نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية .

واثباتا لما تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الاصول كل من قبل حكومته ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

دال - تجميع الملاحظات والمقترحات الواردة من الحكومات والمنظمات
الدولية بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

الوثيقة A/CONF.152/7 و Add.1 و Add.2

الوثيقة A/CONF.152/7

[الامل : بالانكليزية]

[١٨ كانون الاول/ديسمبر ١٩٩٠]

المحتويات

المفحة

٥٧ أولا - مقدمة

٥٧ ثانيا - تجميع الملاحظات والمقترحات

ألف - الحكومات

٥٧ جمهورية ألمانيا الاتحادية

٦٥ الدانمرك

٦٦ الفلبين

٦٧ كندا

٦٩ الولايات المتحدة الأمريكية

٧٤ اليابان

باء - المنظمات الدولية الحكومية

٧٦ مكتب العمل الدولي

جيم - المنظمات الدولية غير الحكومية

٧٧ معهد مؤجري الحاويات الدوليين

أولا - مقدمة

تعرض هذه الوثيقة الملاحظات والمقترحات الواردة من الحكومات والمنظمات الدولية ، حتى ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٠ ، بشأن مشروع الاتفاقية الخامة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وحتى ذلك التاريخ وردت تعليقات ومقترحات من الحكومات والمنظمات الدولية التالية :

الحكومات : ألمانيا (جمهورية - الاتحادية) والدانمرك والفلبين وكندا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان .

المنظمات الدولية - الحكومية : مكتب العمل الدولي .

المنظمات غير الحكومية : معهد مؤجري الحاويات الدوليين .

ثانيا - تجميع الملاحظات والمقترحات

ألف - الحكومات

جمهورية ألمانيا الاتحادية

[الامل : بالانكليزية]

ترحب الحكومة الاتحادية بمشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي باعتباره أساسا سليما ومتينا للمداولات في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . والملاحظات والاقتراحات التالية مقدمة للنظر فيها .

١ - فترة المسؤولية

ازداد أثناء الاعمال التحضيرية ، تنوع العمليات التي ستطبق عليها الاتفاقية . وكان مشروع الاتفاقية الاولي يرمي الى تناول عمليات الحفظ التي يذكر منها الايداع . وينطبق مشروع الاتفاقية الحالي أيضا على نقل البضائع المباشر من وسيلة نقل الى أخرى (عمليات المناولة دون حفظ ؛ أنظر المادة ٤ (٢) ، الجملة ٢) .

غير أن صيغ المادة ١ (أ) ، و ١ (ج) والمادة ٣ من مشروع الاتفاقية لا يتجلى فيها بُعد هذا التغيير ، نظرا لأن العبارة الرئيسية "يأخذ في عهده" لا تغطي الا

جزءاً من المجال الذي ينبغي تناوله . لذلك ينبغي تعزيز المصطلحات بإضافة عبارة تشير الى عمليات المناولة .

المقترحات

ينبغي أن تنص الجملة الأولى من المادة ١ (أ) على ما يلي :

"يقصد بمصطلح "متعهد محطة النقل الطرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في مزاولة أشغاله ، بأن يأخذ في عهده أو يتناول بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول إليها أو استخدامها ."

ينبغي أن تنص المادة ١ (ج) على ما يلي :

"يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول محددين بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين ، في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده أو يتولى أمر مناولتها ؛"

ينبغي أن تنص المادة ٣ على ما يلي :

"يسأل المتعهد عن البضائع اعتباراً من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده أو يتولى أمر مناولتها حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له حق تسليمها أو بوضعها تحت تصرفه ."

٢ - النقل المجزأ

لا ينبغي أن يكون هناك أي شك في أن الاتفاقية لن تنظم الأجزاء المحلية البحتة من النقل الدولي المجزأ إذا حددت على أنها خاضعة لعقود منفردة للنقل الداخلي . ومن أجل توضيح هذا التحديد الملازم لمفهوم "النقل الدولي" ، ينبغي تعديل مشروع الاتفاقية الحالي ونفاً لذلك .

الاقتراح

ينبغي أن تضاف الجملة التالية الى المادة ١ (ج) :

"وإذا حدد أي جزء من نقل ما على أنه يؤدي بموجب عقد منفرد للنقل الداخلي حيث لا يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين ، لا يعتبر هذا النقل الداخلي "نقلا دوليا" ، بقدر ذلك التحديد ."

٣ - تحديد المسؤولية

يعتبر النقل دوليا إذا كان مكان القيام ومكان الوصول "محددتين" على أنهما يقعان في دولتين مختلفتين . ومن المعايير الحاسمة للتحقق من الصفة الدولية للنقل وثائق النقل المرافقة للبضائع . فينبغي أن يشكل استعمال وثيقة نقل دولية (مثل وثيقة اتفاقية عقد النقل الدولي بالطرق البرية أو وثيقة الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية) قرينة تشبث أن النقل دولي . وإذا استعملت المستندات الوطنية فينبغي أن ينطبق الافتراض المضاد .

الاقتراح

ينبغي أن تضاف العبارة التالية الى المادة ١ (ج) :

"والبضائع المصحوبة بمستند نقل دولي تعتبر محل نقل دولي ؛ أما البضائع المصحوبة بمستند نقل محلي فلا يعتبر أنها محل نقل دولي ."

٤ - أساس المسؤولية

وفقا للمادة ٥ (١) تستند مسؤولية المتعهد الى افتراض أنه تخلط، عن اتخاذ كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وآثاره . ولا يكون لهذا الافتراض مبرر عندما لا يكون بوسع المتعهد ، لأسباب تتعلق بخدمة مصالح عملائه ، ممارسة المراقبة الكاملة على البضائع . ويحدث ذلك بصفة خاصة عندما يتيح المتعهد لمالكي البضائع أو غيرهم من الذين يحق لهم التصرف فيها ، فرصة الوصول الى البضائع من أجل تفقدتها أو معالجتها . وفي حالة السماح بأنشطة كهذه لأطراف ثالثة ، لا يكون احتمال أن يكون التلغ، ناجما عن فعل أو اغفال من جاذب المتعهد أكبر من احتمال أن يكون فقدان البضائع أو تلفها ناجما عن تصرفات الآخرين . وينبغي أن يضاف استثناء مناظر لذلك الى القاعدة العامة الواردة في المادة ٥ (١) .

الاقتراح

ينبغي أن تضاف الى المادة ٥ (١) فقرة ١ مكرر جديدة على النحو التالي :

"إذا كانت قد أتيحت ، للعميل أو لأشخاص آخرين ، في وقت الحادث ، فرصة

الوصول الى المنطقة المشار اليها في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ ، لتفقد البضائع أو معالجتها أو مناولتها ، كان على المدعي أن يثبت أن المتعهد أو مستخدميه أو وكلاءه أو أشخاصا آخرين يستعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل تخلفوا عن اتخاذ كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب وقوع الحادث وآثاره ."

٥ - حدود المسؤولية

تميز المادة ٦ (١) بين الخدمات المتصلة بالنقل عموما ، من ناحية ، ومناولة البضائع التي يتسلمها المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو عبر ممرات مائية داخلية أو التي ينبغي تسليمها اليه لتنقل على هذا النحو ، من ناحية أخرى . ويستند هذا النهج ، القائم على حد مزدوج ، الى افتراض أن متوسط قيمة البضائع المنقولة بالبحر أقل كثيرا من قيمة البضائع التي تنقل بوسائل النقل الأخرى . غير أن هذا الافتراض لم يعد يعكس الحقيقة منذ أن غدا مألوفاً أن تنقل بحرا المركبات والمعدات الالكترونية وغيرها من المعدات ذات القيمة الكبيرة . لذلك لا يمكن تبرير اختلاف حدود المسؤولية الا فيما يتعلق بفئات محددة معينة من البضائع وليس باختلاف وسائل النقل .

وفضلا عن ذلك ، فانه فيما يتعلق بالشحنات السائبة ، تتنافس خطوط الكك الحديدية وسفن الملاحة الداخلية على نفس أسواق شحن البضائع . ويمكن أن يترتب على اختلاف شروط المسؤولية في محطات النقل الطرفية تأثير على وضعها .

وكلا هذين الجانبين يفضي الى الاقتراح التالي .

الاقتراح

ينبغي حذف الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦ (١) .

وفيما يتعلق ببقية محتوى المادة ٦ (١) أنظر الاقتراح التالي .

٦ - تحديد بديلا للمسؤولية

ينص مشروع الاتفاقية على حدود تستند حصرا الى الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . وهذا النهج غير مرضي . وترى الحكومة الاتحادية أن الاتفاقية ينبغي أن تتبع النهج البديل المتعلق بالبضائع المنقولة بحرا على النحو الوارد في المادة ٤ (٥) من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤ ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٨ (قواعد لاهاي - فيسبي) ، وفي المادة ٦ (١) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد

هامبورغ) . وإذا انطلق المرء من افتراض أن الاتفاقية ستيسر أيضا للناقلين ووكلاء الشحن ووكلاء التأمين إقامة دعاوى الانتصاف للحصول على تعويضات من متعهد محطة النقل الطرفية ، فينبغي أن تنص الاتفاقية على حدود بديلة للمسؤولية حسب العبوة/وحدة الشحن أو بواقع الكيلوغرام من الوزن القائم للبضائع ، أيهما أعلى .

وتعترف الحكومة الاتحادية بالصعوبات التي قد تنشأ عند تجميع البضائع في وحدات (في حاويات أو على ألواح تحميل مثلا) . غير أن المرء إذا احتذى نموذج المادة ٦ (٢) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) ، فلن يتعذر تذييل تلك الصعوبات . وعلى وجه الخصوص ، لن تكون هناك حاجة إلى الوثائق المعقدة المطلوبة بموجب المادة ٤ (١) من مشروع الاتفاقية . وسيتعين على العميل أن يثبت عدد الطرود أو الوحدات لاتخاذ أساسا لاحتساب قيمة دعواه . وإذا لم يتمكن من تحقيق ذلك بوثيقة موقعة أو صادرة بموجب المادة ٤ (١) من مشروع الاتفاقية ، فينبغي أن يكون بوسعهم أن يستخدم وثائق نقل أخرى ترافق البضائع .

الاقتراح

ينبغي أن تنص المادة ٦ (١) على ما يلي :

"تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو [...] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أيهما أكبر ."

وينبغي أن تضاف المادة ٦ (١ مكرر) التالية :

"لغرض احتساب أي المبلغين أكبر وفقا للفقرة ١ من هذه المادة ، تنطبق القواعد التالية :

(أ) عند استخدام حاوية أو لوح تحميل أو أداة نقل أو تخزين مماثلة من أجل تجميع البضائع ، تعتبر الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المبينة في الوثيقة الصادرة بموجب الفقرة (١) من المادة ٤ أو ، عند عدم ورودها في تلك الوثيقة ، الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المبينة في أية وثيقة أخرى ترافق البضائع [ويعترف بها المتعهد دون تحفظات محددة] ، طرودا أو وحدات شحن أخرى . وباستثناء ما هو مذكور أعلاه تعتبر البضائع المجمعة في هذه الحاوية أو في لوح التحميل هذا أو في أية أداة نقل أو تخزين مماثلة - وحدة واحدة .

(ب) في حالات هلاك أو تلف الحاوية أو لوح التحميل أو أداة النقل أو

التحريم المماثلة نفسها ، تعتبر أداة النقل أو التحريم تلك ، اذا لم يكن المتعهد هو الذي ورّدها ، وحدة منفصلة واحدة ."

٧ - تجميع المطالبات

لا يضح مشروع الاتفاقية الحالي أي حد للمبلغ الاجمالي للمطالبات الناتجة عن نفس الحادث . غير أنه بموجب نظام الزامي للمسؤولية ، لا ينبغي أن يتعرض المتعهد لمخاطرة لا يمكن حسابها ويكاد يستحيل التأمين منها ، ناجمة عن تجميع للمطالبات لا حدود له ، حتى اذا كان كل من تلك المطالبات محدودا بذاته . وقد يكون من الصعب ، ان لم يكن من المحال ، التوصل الى صيغة لاحتساب مبالغ شاملة متباينة تناسب كل نوع أو حجم من محطات النقل الطرفية على حدة . لذلك ينبغي أن تحدد الاتفاقية مبلغا واحدا عاليا نسبيا .

الاقتراح

ينبغي أن تضاف المادة ٦ مكرر الجديدة التالية بعد المادة ٦ :

"لا تتجاوز مسؤولية المتعهد ، بأية حال ، عن مجموع كل المطالبات التي تنشأ في أية مناسبة بعينها وتقدر بموجب المواد السابقة ... مليون وحدة حسابية . واذا تجاوز مجموع المطالبات هذا ... مليون وحدة حسابية ، وزع ذلك المبلغ بين المطالبين بنسب مطالباتهم ."

٨ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية

تباينت الآراء تباينا كبيرا أثناء الاعمال التحضيرية بشأن مسألة ما اذا كان ينبغي أن يفقد المتعهد مزية تحديد المسؤولية في حالة السلوك المتعمد أو المستهتر الصادر عنه شخصا أو عن مستخدميه . وقد صيغ مشروع الاتفاقية الحالي ، أساسا ، استنادا الى مفهوم المسؤولية عن أعمال الغير ، وبذلك صار من السهل للغاية تجاوز حدود المسؤولية . وتشك الحكومة الاتحادية فيما اذا كان هذا هو أفضل النهج . فقد يكون الأنسب جعل حدود المسؤولية أكثر قابلية للتعويل عليها وفي الوقت نفسه ، زيادة مبالغ الحدود المقترحة في مشروع الاتفاقية . ولن تقتصر فائدة زيادة مبالغ حدود المسؤولية على تحسين فرصة حصول العميل على تعويض عن الاضرار ، بل ستبرر أيضا قصر امكانية تجاوز مبالغ حدود المسؤولية على الحالات التي يكون فيها المتعهد نفسه (أو الممثل الاعتباري للشركة المسؤولة عن محطة النقل الطرفية) ملوما على سوء التصرف المتعمد .

الاقتراح

ينبغي حذف عبارة "أو من جاذب مستخدميه أو وكلائه" من نص المادة ٨ (١) .

٩ - حق حبس البضائع

نص المادة ١٠ (١) على تخويل المتعهد الحق في حبس البضائع نظير الخدمات المقدمة أثناء فترة مسؤوليته . وقد اعتمدت الاونسيترال اقتراحا يرمي الى منح هذا الحق في الاحتباس أيضا نظير الخدمات المقدمة بعد تلك الفترة (راجع تقرير الاونسيترال عن أعمال دورتها الثانية والعشرين (١)) وينبغي أن يعدل وفقا لذلك مشروع الاتفاقية الذي لا يتجلى فيه هذا القرار .

الاقتراح

ينبغي أن تنص الجملة الاولى من المادة ١٠ (١) على ما يلي :

"للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المتحققة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها أو بعدها ."

١٠ - حق البيع

نص المادة ١٠ (٣) ، في الجملة الاولى منها ، على قاعدة من قواعد تنازع القوانين تتعلق بمقتضيات حق المتعهد في البيع وآثاره القانونية . وقد كان مفهوما أثناء الأعمال التحضيرية أن الاتفاقية لا ينبغي أن تتناول التعارض الذي يمكن أن يوجد بين حق البيع وأي حقوق ملكية أخرى للغير في البضائع (أنظر الوثيقتين التحضيريتين A/CN.9/260 ، الفقرة ٦٦ و A/CN.9/WG.II/WP.56 ، المادة ١٠ ، التعليق ٦) . وبصرف النظر عن هذا النهج العام ، أضيف الى المادة ١٠ (٣) حكم خاص يقضي بالآ تنطبق قواعد تنازع القوانين الواردة في الجملة الاولى من المادة ١٠ (٣) على الحاويات التي يمتلكها طرف غير الناقل أو الشاحن البحري . وإذا فسر هذا الحكم تفسيراً حرفياً فإنه يعني أن القواعد العامة للقانون الدولي الخاص إنما تنطبق . وتشك الحكومة الاتحادية فيما إذا كان مما يجدي كثيراً تقسيم قاعدة تنازع القوانين فيما يتعلق بفئات مختلفة من البضائع . وهي تفضل أن يتناول القانون الوطني الساري ، وفقاً للمبادئ العامة

(١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والأربعون ، الملحق

رقم ١٧ (A/44/17) ، الفقرتان ١٢٦ و ٢٠٧ .

للقاذون الدولي الخاص ، جميع المسائل المتعلقة ببيع البضائع وبحقوق الغير في البضائع .

الاقتراح

ينبغي حذف الفقرة (٣) من المادة ١٠ .

١١ - فترة التقادم

هناك عدة أحكام في مشروع الاتفاقية تتناول فترات زمنية . وتبدأ بعض هذه الفترات في يوم "الطلب" ، والبعض الآخر في يوم "الاشعار" . وتشير الفقرة (٢) (ب) من المادة ١٢ الى اشعار بهلاك البضائع دون أن تبين ما اذا كانت فترة التقادم تبدأ من وقت ارسال هذا الاشعار أو من وقت تسلمه . وتنص أحكام أخرى ، مثل الفقرة (٣) والفقرة (٤) من المادة ٥ ، على فترة زمنية محددة بعد تسلم الطلب . وينبغي أن تصاغ المادة ١٢ (٢) (ب) من مشروع الاتفاقية على نحو يجعلها تتماشى مع هذه الاحكام .

الاقتراح

ينبغي أن تنص المادة ١٢ (٢) (ب) على ما يلي :

"في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يتلقى فيه الشخص الذي له حق الادعاء بأن البضائع قد هلكت اشعاراً من المتعهد بذلك الهلاك ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر البضائع قد هلكت وفقاً للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق ."

١٢ - بدء النفاذ

ينبغي زيادة عدد التصديقات اللازم لبدء نفاذ الاتفاقية المنصوص عليه في المادة ٢٢ (١) من مشروع الاتفاقية زيادة كبيرة .

ولا ينبغي اعتبار أن الملاحظات الواردة أعلاه تستنفد جميع الملاحظات . وتحتفظ حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بالحق في تقديم اقتراحات أخرى أثناء المؤتمر الدبلوماسي .

الدانمرك

[الامل : بالانكليزية]

سوف تسهل الاتفاقية على المصدرين والناقلين وغيرهم من الوسطاء فهم وضعهم القانوني فيما يتعلق بمتعهدي محطات النقل الطرفية الذين يشتغلون بالنقل الدولي في بلدن أخرى .

بيد أنه سيكون من الضروري اذا ما أريد بلوغ الهدف المنشود أن تتضمن الاتفاقية قواعد بشأن المكان الذي يطبق فيه التشريع المعمول به واختيار هذا التشريع ، وقواعد تتعلق بالأجراء الواجب اتباعه في حساب التعويض عن البضائع التي فقدت أو تلفت .

ووفقا للمشروع ، فان الاتفاقية تنظم النقل الدولي فقط ، أظنر المادة ١ (أ) ، مع استثناء عمليات المحطات الطرفية التي ليست جزءا من نقل دولي أو التي تكون مستقلة عن هذا النقل . غير أن متعهد محطة النقل الطرفية لن يعرف دائما ما اذا كان النقل يجري باعتباره جزءا من عملية نقل دولي .

وكثيرا ما ستكون هناك صعوبة شديدة في تقرير ما اذا كانت عملية نقل ما تعتبر وطنية أو دولية . ولكن ما قد يكون أمرا مشكوكا فيه هو ما اذا كانت عملية سابقة للنقل تعتبر نقلا وطنيا أو جزءا من نقل دولي .

كما أن تعريف مصطلح "الدولي" في مشروع الاتفاقية قد يشير الشك فيما اذا كان يجب أن تكون اتفاقات النقل أو اتفاقات الاشتراء ، أو موقع الانتاج أو الوجهة النهائية ، من الامور الحاسمة في تقرير ذلك .

وينبغي أن تصاغ المادة ٣ المتعلقة بفترة مسؤولية متعهد محطة النقل صياغة دقيقة .

ولا يبدو من الملائم أن يعتبر الموقع المادي للمحطة الطرفية من الامور المهمة - سواء كان على جانب الميناء أم في الداخل - كما هي الحال في المادة ٦ .

وينبغي أن تحدد القواعد التي تتناول حقوق متعهد محطة النقل الطرفية في الضمان على البضائع بمقتضى المادة ١٠ بهزيد من الدقة .

هذا وسوف تقدم تعليقات محددة على أحكام مشروع الاتفاقية أثناء المؤتمر .

الفلبين

[الامل : بالانكليزية]

ملاحظات هيئة الموانئ الفلبينية على مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

تدرد فيما يلي ملاحظاتنا واقتراحاتنا بشأن هذا الموضوع استنادا الى نصوص الامرين الاداريين الصادرين عن هيئة الموانئ الفلبينية وهما الامر رقم ٧٧-١٣ الذي عنوانه "اللوائح العامة لهيئة الموانئ الفلبينية بشأن الموانئ" والامر رقم ٨١-١٠ الذي عنوانه "الشروط العامة لجميع العقود/الرخس اللازمة لادارة وعمليات خدمات مناولة البضائع" :

١ - ان الفقرة (٣) من المادة ٥ التي توضح ان التأخير يقع حين يتخلف المتعهد عن تسليم البضائع لتكون تحت تصرف الشخص الذي يحق له تلحمها خلال المهلة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مهلة معقولة تلي تسلّم هذا الشخص طلب البضائع في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ، ينبغي أن تعين المهلة بالضبط أو بالتحديد ، مثلاً خلال خمسة عشر (١٥) يوماً بعد تلقي هذا الطلب .

٢ - وفيما يتصل بأحكام الفقرة (٤) من المادة ٥ والفقرتين (٥) و (٢) من المادة ١١ ، تنص لوائح هيئة الموانئ الفلبينية على أنه عند تخلف المتعهد عن تسليم البضائع ، الذي ينبغي أن يبدأ في ظرف ساعة بعد استظهار صاحب البضاعة ، أو ممثل له مأذون حسب الأصول ، برخصة التسليم ، يقدم المتعهد ، بناء على الطلب ، شهادة تبين النقص أو الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة . ويقدم طالب شهادة هلاك البضاعة أو عدم تسليمها في غضون ثلاثين (٣٠) يوماً بعد تاريخ تسليم آخر طرد الى صاحب البضاعة . ومن جهة أخرى ، يكون اصدار شهادة عدم تسليم في غضون خمسة عشر (١٥) يوماً بعد تلقي طلب كتابي للحصول على شهادة . ويعني عدم استجابة المتعهد للطلب أن الشهادة قد تم اصدارها . وبعد ذلك ، يقوم الشخص الذي يحق له المطالبة باستيفاء طلب رسمي مصحوب بالنسخ اللازمة من سند الشحن والفاطورة وقائمة التعبئة المصدق عليها والعملية الحسابية التي تم التوصل اليها لتغطية الخسارة ، وذلك في ظرف خمسة عشر (١٥) يوماً بعد تاريخ اصدار المتعهد شهادة عدم تسليم .

٣ - وبخصوص حدود المسؤولية بموجب الفقرتين (١) و (٢) من المادة ٦ ، تقضي هيئة الموانئ الفلبينية بأن يكون المتعهد مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو عدم تسليمها ، بقدر قيمة الفاتورة الفعلية لكل طرد ، التي لن تتجاوز في أي حال من

الأحوال ٣٥٠٠.٠٠٠ بيزو على كل طرد ، الا اذا كانت قيمة استيراد الطرد محددة كتابيا خلافا لذلك وممحووبة بقيمة منذ الشحن المعلنة ومدعومة بقائمة تعبئة مصدق عليها .

أما بقية أحكام مشروع الاتفاقية التي يقصد منها القبول الدولي فهي مطابقة للوائح المحلية المتعلقة بالمطالبات والمسؤولية عن الهلاك والتلف ، وذلك بالطبع باستثناء اللوائح المتعلقة بإجراءات معينة لهيئة الموازن الفلبينية والحد التقييدي السالف الذكر لدفع المطالبات الذي هو معبر عنه بالبيزو .

وبما أن الاتفاقية تهدف الى وضع قاعدة موحدة دوليا بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، فهذه الهيئة ستقدر جدا اعلامها بالنتيجة النهائية التي يتوصل اليها مؤتمر مفوضي الاونسيترال الذي سيعقد في الفترة من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ في فيينا . واذا اقتضت الحاجة ، يمكن النظر في اجراء تعديلات على اللوائح المحلية ذات الصلة لكي تكون متقة مع مشروع الاتفاقية لاعتماده في النهاية .

كندا

[الامل : بالانكليزية]

ملاحظات عامة

في أعقاب اعتماد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في دورتها الثانية والعشرين لمشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، عقدت حكومة كندا مشاورات مع ممثلي الصناعة ومع حكومات الولايات والاقاليم الكندية بغية تقييم أثر الاتفاقية المقترحة على صناعة محطات النقل الطرفية وعلى القوانين المحلية .

ومع أن البعض أعرب عن شكه في الحاجة الى الاتفاقية المقترحة في هذا الوقت ، فقد أيد معظم المعلقين مبدأ القواعد الدولية التي تحكم حدود المسؤولية بالنسبة الى متعهدي محطات النقل الطرفية . وكان هناك توافق في الآراء على أن هناك حاجة الى مزيد من الدقة في صيغة الاتفاقية المقترحة . وبالإضافة الى ذلك ، لا تزال حكومة كندا ترى أن حدود المسؤولية التي ستقرر في مشروع الاتفاقية ينبغي أن تكون غير قابلة للانتهاك نسبيا .

وقد تحسن نص الاتفاقية المقترحة من حيث أنه يختلف عن النص المقدم الى اللجنة من الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية عام ١٩٨٨ (A/CN.9/298) ، المرفق (١) . وكما شال على ذلك ، تشير الاحكام المتعلقة بنطاق التطبيق الى أن المكان

الذي يتم فيه أداء الخدمات ينبغي أن يكون أحد العوامل الباتة في تطبيق الاتفاقية المقترحة . وستكون هناك الآن ثلاثة عوامل وصل في أحكام نطاق التطبيق ، ألا وهي : مقرر العمل ومكان أداء الخدمات وقواعد القاذون الدولي الخاص . ومن المتوقع أن يكون "مكان الاداء" عمليا هو الشرط المعتاد للاحتكام الى الاتفاقية .

ولا يزال القصد من بعض مواد الاتفاقية المقترحة غامضا . وفيما يلي ملاحظات على بعض هذه المواد وعلى غيرها من المواد الجديدة بالملاحظة .

الملاحظات على المادة ١ - المادة ١

المادة ١ - التعاريف

لا يزال مصطلح "البضائع" غير جلي فيما اذا كان يشمل الحاويات الفارغة . فاذا كان القصد ألا تعتبر الحاويات الفارغة "بضائع" الا أثناء نقلها ، فينبغي أن يذكر ذلك . وبالمثل ، ينبغي القول أن "البضائع" تشمل "السلع السائبة" .

المادة ٣ - فترة المسؤولية

قد يكون من المستحب تحديد معنى "يأخذ في عهده" لتجنب المنازعة القضائية حول هذه المسألة .

ومن غير الواضح أيضا ما يعني "وضعها [...] تحت تصرفه" . ولا بد من أن تكون هناك طريقة موضوعية لتحديد الوقت الذي توضع فيه البضائع تحت تصرف الشخص الذي له حق تسليمها ، مثل الاشارة الخطي ببراءة الذمة .

المادة ٥ - أساس المسؤولية

مع أن من المفهوم أن القوة القاهرة هي ضنيا دفاع بموجب الفقرة (١) ، فإن الاشارة الصريحة الى القوة القاهرة سيجعل فهم الاتفاقية المقترحة أيسر على مستخدميها المحتملين .

ويلاحظ أن مشروع المادة يختلف عن أحكام المادة ١٨ من اتفاقية وارسو بالصيغة المعدلة بموجب بروتوكول مونتريال رقم ٤ .

المادة ٦ - حدود المسؤولية

سيكون من الايسر فهم الفقرة ١ (أ) لو استثنيت منها على وجه التحديد البضائع المنقولة عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية .

ويمكن لمعيار المسؤولية - - وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم - - أن يسبب مشاكل بالنسبة الى البضائع التي لا تشحن على أساس الوزن بل على أساس الحجم أو القطع .

ويلاحظ أن امكانية وضع اعلان خاص بالقيمة ، مثلما هو منصوص عليه في اتفاقية وارسو ، لا يشار اليه في مشروع الاتفاقية .

المادة ١١ - الاشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير

تعتبر فترة الاشعار قصيرة جدا . ففي الشحنات الضخمة ، قد يمر وقت طويل قبل أن تفتح البضائع ويكتشف الهلاك أو التلف فيها . وينبغي النص على فترة اشعار أطول في الفقرة (١) من المادة ١١ . فثلاثة أيام عمل لا تشكل وقتا كافيا لاعداد المطالبة على الوجه الصحيح .

ويلاحظ أن الاتفاقية المقترحة لا تنص على المكان الذي ينبغي تقديم المطالبة فيه ، كما هي الحال في المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو .

ومن غير الواضح من هو الشخص الذي له حق تسلم البضائع . فقد يكون وكيل شحن لا يقوم عادة بفحص البضائع .

الولايات المتحدة الامريكية

[الامل بالانكليزية]

توافق الولايات المتحدة على أن مشروع الاتفاقية الخامة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، الذي أقرته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في أيار/مايو ١٩٨٩ (وثيقة الأمم المتحدة A/CONF.152/5 المؤرخة في ١٣ آذار/مارس ١٩٩٠) ، يشكل نقطة انطلاق مناسبة لأعمال مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية الذي سينعقد في فيينا في نيسان/أبريل ١٩٩١ . غير أن للولايات المتحدة الملاحظات التالية على مشروع الاتفاقية ، وهي تتضمن بعض تعديلات موضوعية على الاتفاقية ، ترى الولايات المتحدة

ضرورة اعتمادها (مسطرة) ، على أن تترك للمؤتمر مسألة النظر في اجراء تحسينات على الصياغة :

المادة ١ - التعاريف

١ - وصف "البضائع" : إن تفسير الولايات المتحدة للمادة ١ (ب) هو أن الحاويات الفارغة ، الموجودة في ساحة لخزن الحاويات الفارغة ، ليست خاضعة لاحكام الاتفاقية ، فالاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية تعنى بالخدمات المتملة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع ؛ وهي لا تشمل الحاويات والتغليف في اطار الاتفاقية إلا بقدر ما هي مستخدمة لتجميع أو تغليف البضائع . وينبغي أن توضح الاتفاقية ذاتها أو محاضر المفاوضات بشأن الاتفاقية أن الحاويات الفارغة ، الموجودة في ساحة لخزن الحاويات الفارغة ، ليست خاضعة لاحكام الاتفاقية .

٢ - "كتابة" : ليست كلمة "كتابة" معرّفة في فرع التعاريف في مشروع الاتفاقية . وهذا المصطلح مستخدم في الاتفاقية ، في المادة ١٢ (٤) مثلا . ولو أمكن الاعتراف رسميا بالكتابة الالكترونية كشكل مقبول من الكتابة لكان ذلك أحسن . ويمكن اقرار ذلك على أحسن وجه في المادة ١ ، كما يلي :

"لاغراض هذه الاتفاقية فان كلمة "كتابة" تشمل الكتابة الالكترونية" .

المادة ٤ - اصدار الوثيقة

تؤمن الولايات المتحدة ايمانا راسخا بالحاجة الى المرونة في متطلبات الوثائق . ومن المتوقع أن تكون الوثيقة في العادة بمثابة سند شحن يقدمه الناقل الى متعهد محطة النقل الطرفية ؛ لذلك ، فان الصياغة الحالية للمادة ٤ (١) (أ) تعد مرضية . ومن مصلحة العميل أن يكون بوسعه اختيار طريقة توثيق زهيدة الشمن وسريعة ، مع الاحتفاظ في نفس الوقت بالحق في أن يطالب المتعهد باصدار وثيقة بموجب المادة ٤ (١) (ب) عندما تجعل طبيعة البضائع أو وضع التسويق من الضروري أن يعرف العميل حالة وكمية البضائع في هذه المرحلة من الشحن . ويكون الامر ثقيلًا وباهظ التكلفة على متعهدي الشحن والتفريغ لو طولبوا بذكر حالة وكمية البضائع خلال عمليات الشحن أو التفريغ .

واذا كان من اللازم وضع شروط اضافية الى الاحكام القائمة من قبل ، فان الولايات المتحدة ترى ضرورة اضافة شرط تحفظي الى تلك الشروط الاضافية ، مثل "بقدر ما تقتضي ذلك الظروف المحلية" ، وذلك لحصر الحاجة الى مزيد من الاشتراطات في البلدان التي تحتاج اليها حقًا .

وقد يكون من الضروري اضافة التحفظ التالي : "بقدر ما يمكن التأكد منها بوسائل تحقق معقولة" ، وذلك لضمان الا يفتح متعهدو الشحن و التفريغ أو متعهدو محطات النقل الطرفية الحاويات المنقلقة - باحكام ، وهو اجراء من شأنه بالتاكيد أن يوجب حركة انتقال البضائع بل ويعرضها للخطر .

وبموجب المادة ٤ (٤) ، يجوز أن يتم توقيع المتعهد بأية وسيلة آلية أو الكترونية "إذا لم يتعارض مع قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة" . وفي حين أن هذه الفقرة قد صيغت على نموذج نص مماثل في قواعد هامبورغ (المادة ١٤ (٣)) ، فإن الولايات المتحدة تفضل الصياغة الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكمبيالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية (المادة ٥ (ك)) - "يراد بتعبير "التوقيع" التوقيع بخط اليد ، أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بطريقة النسخ البرقي ، أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية ..." والقصد من هذا تيسير التجارة الدولية الى أقصى حد ممكن . ولا يضع ذلك النص شرطاً تحفظياً بشأن التوافق مع القانون المحلي .

المادة ٦ - حدود المسؤولية

تقبل الولايات المتحدة مبدأ ضرورة وضع حدود للمسؤولية . ومع ذلك ، ترى الولايات المتحدة ضرورة تقديم تعويض واف على التآكل الناجم عن التضخم . فقد انخفضت قيمة حقوق السحب الخاصة بسبب التضخم العالمي النطاقي . وارتفع عامل الانكماش لصندوق النقد الدولي ، الذي يستند الى القيمة النسبية للعملات التي تكون سلة حقوق السحب الخاصة ، وذلك من ١ في سنة ١٩٧٩ الى ١٩٤٩٣٦ في سنة ١٩٨٧ (انظر الاحصاءات المالية الدولية لصندوق النقد الدولي ، سنة ١٩٨٨) . فمثلاً ، انخفضت الآن الحدود المنصوص عليها في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط الى ٧٣ في المائة مما كانت عليه قيمتها الاصلية في سنة ١٩٨٠ . وانخفضت هذه الحدود مرة أخرى بالقيمة الحقيقية خلال الفترة ١٩٨٧ - ١٩٩٠ . ونتيجة لذلك ، ينبغي أن تنص حدود المسؤولية ، التي ستبين بالتحديد في اتفاقية متعهدي محطات النقل الطرفية ، على تعويض واف بشأن التآكل التضخمي لحدود المسؤولية التي نصت عليها اتفاقيات أخرى .

وترى الولايات المتحدة أن النهج المتبعة في وضع حدود للمسؤولية في اتفاقيات أخرى تتعلق بالمسؤولية ، مثل قواعد هامبورغ ، ليست بالضرورة مناسبة لاستخدامها في الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية . فموضوع اتفاقية متعهدي هذه المحطات يختلف عن موضوع قواعد هامبورغ وغيرها من الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية . فمثلاً لا توجد قضية بشأن الملاحة المتسمة بالاهمال في الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، بينما شكلت الملاحة المتسمة بالاهمال نقطة مساومة هامة في التفاوض بشأن قواعد هامبورغ .

وترى الولايات المتحدة ضرورة قيام الدول المشاركة ، عند وضع حدود للمسؤولية ، بغض مسائل مثل قيمة البضائع التي ناولها المتعهدون ، وتكاليف الخدمات المتصلة بالنقل ، وتكاليف التأمين ، ومتوسط مستوى التعويضات عن العوارية التي يطالب المتعهدون بتسديدها بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو التأخر في تسليم البضائع ، ومصروفات التسهيلات لمتعهدي محطات النقل الطرفية ؛ ومن الأمور ذات الصلة أيضا الحدود المذكورة في اتفاقيات أخرى متصلة بالنقل . (أنظر المادة ٢٤ (٤) ، المعايير المتبعة لتقرير ما اذا كان ينبغي تعديل حدود المسؤولية .)

أخيرا ، فإن وضع حدود فعلية للمسؤولية ينبغي أن يتوقف على إيجاد حلول للمسائل المتعلقة بعبء الإثبات وإمكانية كسر الحدود والدفع من المسؤولية ، لأن حدود المسؤولية ليست الا وسيلة من بين عدة وسائل لتوزيع التبعات بين كل من المتعهد وعملائه .

المادة ٧ - سريان [الدفع وحدود المسؤولية] على المطالبات غير المستندة الى العقد

تنص المادة ٧ (٣) على ألا يتعدى مجموع مبالغ التعويض التي يمكن استردادها من المستخدمين أو الوكلاء أو المتعهدين المستقلين حدود المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية . وقد برز تساؤل عما اذا كان المستخدمون والوكلاء والمتعهدون المستقلون سيلتزمون بما يوافق عليه المتعهد من زيادة في حدود المسؤولية وفقا لما تنص عليه المادة ٦ (٤) . وترى الولايات المتحدة أن المستخدمين والوكلاء والمتعهدين المستقلين لا ينبغي أن يمسمهم شيء من الاتفاقيات التعاقدية التي يبرمها المتعهد بشأن زيادة حدود المسؤولية . لذلك ، يقترح أن تضاف الى المادة ٧ (٣) جملة تنص على ما يلي :

"ولا يتأثر مجموع هذه المبالغ بما يبرمه المتعهد من اتفاقات تعاقدية بموجب المادة ٦ (٤) لزيادة حدود المسؤولية ."

المادة ١٠ - حقوق الضمان على البضائع

يكون متعهد محطة النقل الطرفية في بعض الأحيان في وضع غير مؤات له بسبب البضائع غير المطالب بها التي تحتل مكانا ثميننا تكون هناك حاجة اليه لأغراض أخرى . لذلك ، تقترح الولايات المتحدة اضافة فقرة فرعية جديدة يكون نصها كالتالي :

"(٥) يجوز لمتعهد محطة النقل الطرفية أن يعتبر البضائع التي في عهده مهجورة اذا لم تتم المطالبة بها في ظرف () يوما بعد '١' انتهاء الاجل الذي وافق المتعهد على حفظ البضاعة خلاله ، أو '٢' اذا لم يبرم هذا الاتفاق ، بعد تاريخ الاشعار بتوفر البضائع الذي قدمه المتعهد الى الشخص الذي يحق له تسلم البضائع ."

المادة ١٢ - تقادم الدعاوى

من أجل تحقيق الاتساق مع الفقرة الجديدة (٥) أعلاه المقترح اضافتها الى المادة ١٠ ، ينبغي اجراء تعديل على الفقرة (٢) من المادة ١٢ ، على النحو التالي :

"(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتهم البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسلمها أو من اليوم الذي يضح فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو من اليوم الذي يعتبر فيه البضائع مهجورة وفقا للفقرة (٥) من المادة ١٠ ، أو " .

وليس هناك أي تغيير مقترح للفقرة الفرعية (ب) أو الفقرة (٢) .

المادة ١٥ - اتفاقيات النقل الدولية

ان المادة ١٥ مرضية طالما تشير الى "حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفا في هذه الاتفاقية" وترى الولايات المتحدة أن الغرض الحقيقي من هذه المادة ، مثلما هو الشأن بالنسبة لغرض مواد معاملة في اتفاقيات أخرى أعدتها الاونيسترال ، هو أن تستثنى من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية الجديدة كل المسائل التي سبق أن شملتها الاتفاقيات الموجودة ، من أجل ملافاة البلبلة والتنازع وتداخل الاحكام .

ومع ذلك ، فان الجملة الشرطية الواردة في المادة ١٥ "أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع أو يكون مستمدا منها" ، تشير أسئلة جوهرية بشأن علاقة المساهدات بالقانون المحلي الصادر عن طرف واحد . فهذه الجملة الشرطية كما تمت صياغتها يمكن أن تستخدم من طرف واحد للانحراف عن نموذج الاحكام الالزامية لهذه الاتفاقية التي كان القصد منها أن تكون موحدة ، وذلك بتطبيق قوانين محلية يزعم أنها مستمدة جزئيا من اتفاقية نقل أخرى ثنائية كانت أو متعددة الاطراف . وانه لمن الهمية بمكان في اتفاقية رامية الى سد الشفرات ألا تدخل الريبة بواسطة قوانين محلية مستمدة من اتفاقيات دولية . ووفقا لذلك ، تقترح الولايات المتحدة حذف الجملة الشرطية المذكورة سالفاً .

المادة ٢٢ - بدء النفاذ

تشاطر الولايات المتحدة الرأي الذي تعتنقه بلدان عديدة في أن هذه الاتفاقية

ليست مقترنة بقواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ ، وأنها لذلك لا تحتاج الى ٢٠ تصديقا أو انضماما لتصبح نافذة المفعول كما هو الامر بالنسبة لقواعد هامبورغ .

ومن المفيد عند هذه المرحلة النظر في اتفاقيات أخرى متعددة الاطراف : فقواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ لم تستوجب عددا أدنى للتصديقات ودخلت حيز النفاذ في سنة ١٩٣١ بحصولها على أربعة تصديقات ؛ واستوجبت التعديلات المجراة على قواعد فيسبي في سنة ١٩٦٨ ، ١٠ تصديقات ودخلت حيز النفاذ في سنة ١٩٧٧ ؛ واستوجب بروتوكول حقوق الحطب الخاصة لسنة ١٩٧٩ ٥ تصديقات وأصبح نافذا في سنة ١٩٨٤ . وتستوجب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ ٣٠ تصديقا ولم تصبح نافذة بعد . ووفقا لذلك ، تقترح الولايات المتحدة أن تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ عندما تصدق عليها ٥ دول أو تنضم اليها .

اليابان

[الامل : بالانكليزية]

تري حكومة اليابان أن مشروع الاتفاقية كما هو وارد في الوثيقة A/CONF.152/5 يشكل أساسا جيدا للمناقشة في المؤتمر الدولي للمفاوضين . غير أنه يبدو من المناسب ابداء الملاحظات التالية التي يمكن أن تفيد في تحسين عدة أحكام من مشروع الاتفاقية .

وهذه الملاحظات مقدمة مع عدم المساس بأي موقف، نهائي ستخذه حكومة اليابان في المؤتمر .

١ - المادة ١ (أ)

ليس من الواضح جيدا في المادة ١ (أ) ما اذا كانت الاتفاقية تنطبق على متعهدي الشحن والتفريغ الذين تشملهم القواعد السارية في القانون الذي ينظم النقل . ومع مراعاة ما تقصده الاتفاقية من سد الشغرات الموجودة بين نظم المسؤولية القائمة بشأن النقل ، لن يكون من المناسب استثناء متعهدي الشحن والتفريغ من نطاق الاتفاقية بمجرد تضمين سندات الشحن شرطا يوفر لمتعهدي الشحن والتفريغ نفس الحماية المقدمة للناقلين .

ويمكن ازالة هذه الريبة بادراج عبارة "بصفته ناقلا أو متعهد نقل متعدد الوسائط" بعد عبارة "مسؤولا عن البضائع" في الجملة الثانية من المادة ١ (أ) .

٢ - المادة ٤ (١)

بموجب المادة ٤(١) ، ينبغي أن يوقع المتعهد على وثيقة أو يصدر وثيقة موقعة عندما يطلب منه العميل ذلك . والشئ الذي يقلقنا هنا هو أنه لا يوجد أجل زمني لطلب العميل . فبموجب الأحكام الحالية للمادة ٤(١) ، يمكن أن يلزم المتعهد بتوقيع أو إصدار وثيقة حتى بعد أن يكون العميل قد أقام دعوى ضده . وينبغي وضع أجل زمني لفترة معقولة لحق العميل في طلب الوثيقة .

٣ - المادة ١٠ (١)

في دورة الاونسيترال الثانية والعشرين ، كان مفهوما أن حق المتعهد في حبس البضائع بموجب الجملة الاولى من المادة ١٠(١) ينبغي أن يوسع ليشمل التكاليف والمطالبات التي تكبدها بعد انتهاء مدة مسؤوليته . وينبغي جعل نص هذا الحكم متسقا مع ذلك الفهم .

٤ - المادة ١١ (٢)

تحتاج عبارة "المتسلم الأخير" الواردة في أحكام المادة ١١(٢) الى توضيح بحيث ينبغي جعلها متسقة مع فهم الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية في دورته الحادية عشرة أن هذه العبارة تشير الى الشخص الذي بوسعه فحص البضائع (A/CN.9/298 ، الفقرة ٦٩) . ويمكن حل ذلك بادراج عبارة "الذي بوسعه فحصها" بعد عبارة "المتسلم الأخير" .

وفي هذا الصدد ، يمكن امان النظر في معالجة الحالة التي يرفض فيها المتسلم الأخير استلام البضائع .

٥ - المادة ٢١

لا يرد تعريف لمعنى "الاعلانات" في المادة ٢١ ذاتها . فاذا كانت تشير الى الاعلانات الواردة في المادة ١٩ ، ينبغي انن عكس ترتيب المادتين ٢٠ و ٢١ . والاستعاضة عن عبارة "هذه الاتفاقية" في السطر الاول من المادة ٢١(١) الحالية بعبارة "المادة ١٩" .

باء - المنظمات الدولية الحكومية

مكتب العمل الدولي

[الأصل : بالانكليزية]

أبلغ مكتب العمل الدولي الأمين التنفيذي لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية بالملاحظات التالية المقدمة من اتحاد عمال النقل الدولي :

"إن اتحاد عمال النقل الدولي ، بالنيابة عن المستخدمين العاملين في محطات النقل الطرفية ، وخصوصاً عمال النقل البري وعمال السكك الحديدية وعمال الموانئ ، ليعرب عن شديد القلق بشأن صيغة العبارات المقترحة في الفقرتين ٧ (٢) و ٨ (٢) من الاتفاقية المقترحة ، واننا لنعترض بقوة ، بصفة خاصة ، على إدراج عبارة "إذا أثبت أنه تصرف في نطاق استخدامه من قبل المتعهد أو عمله معه" في الفقرة ٧ (٢) . وفي وجهة نظرنا أنه ليس على المستخدم لدى متعهد محطة النقل أي مسؤولية تعاقدية تجاه المرسل أو المرسل إليه . إذ أن التزام المستخدم يكون تجاه صاحب عمله ويبينه عقد الاستخدام المبرم بينهما وقانون العمل الذي يرتبط به ذلك العقد . ومن الناحية المشالية ، نفضل أن تكون جميع التصرفات التي يقوم بها وكيل المتعهد أو من يتعين المتعهد بخدماته مشمولة بحدود المسؤولية المذكورة في الاتفاقية ، وهو أمر نعتقد بأنه يمكن تحقيقه ببساطة بحذف ما هو مقترح أعلاه .

ونحن لا نستطيع على وجه اليقين أن نقبل أن يكون عبء الإثبات ، بحسب الحالة الواردة في صيغة العبارة المقترحة ، واقعاً على المستخدم ، مما يظهر أنه تصرف في نطاق استخدامه ، بدلاً من أن يكون واقعاً على الشخص الذي أتى بذلك التصرف ، مما يظهر أن الأمر لم يكن على ذلك النحو .

ولأسباب مماثلة ، نفضل حذف الفقرة ٨ (٢) . فإن نوع التصرف الموصوف فيها يعالج في العادة في إطار القانون الجنائي ."

جيم - المنظمات الدولية غير الحكومية

معهد مؤجري الحاويات الدوليين

[الاصل : بالانكليزية]

يقدم معهد مؤجري الحاويات الدوليين* هذه الملاحظات تأييدا لما ورد في الفقرة ٣ من المادة ١٠ من حدود حق متعهد محطة النقل الطرفية في بيع الحاويات التي مارس عليها حق الحبس . فبمقتضى الفقرة ٣ من المادة ١٠ ، يحق للمتعهد أن يبيع البضائع التي مارس عليها حق الحبس فيما عدا "الحاويات أو المنصات النقلة أو أدوات النقل أو التغليف التي يملكها طرف لا يكون هو الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها" . (مع بعض استثناءات تتعلق بالاصلاحات أو التحينات) .

ويطلب معهد مؤجري الحاويات الدوليين الموافقة على الفقرة (٣) من المادة ١٠ بصيغتها المكتوبة . فالنص الحالي يعتبر حلا وسطا . وكان معهد مؤجري الحاويات الدوليين في الاصل قد رأى انه لا ينبغي أن يكون للمتعهد حق الضمان على حاوية مؤجرة . وفي الولايات المتحدة ، ليس من الواضح ما اذا كان للمتعهد حق الضمان . وهناك ، في الولايات المتحدة ، رأي قاذوذي مفاده أن المودع لديه (أي المتعهد) حق الحجز حيثما يكون للشخص المودع للأموال لديه مصلحة في أن يرهن الاملاك نظير قيمتها . ولن يكون لأي خط نقل بحري مثل هذه المصلحة في حاوية مؤجرة . وفي بعض الاختصاصات القضائية الأوروبية ، يبدو أن هناك حقا في الحبس ولكن دون حق البيع أو ممارسة هذا الحق فقط بعد صدور أمر من المحكمة .

والغرض من هذا الحل الوسط هو تشجيع التفاوض بين المتعهد الذي تكون في حوزته الحاوية ومؤجر الحاوية . فلكل طرف، منهما مصلحة في مبادلة الحاوية مقابل سداد المبلغ . وإن تخويل حق البيع للمتعهد لن يكون في صالح المؤجر الذي لا يتحمل مسؤولية ترك الحاوية مع المتعهد وهذا النص يحقق التوازن الصحيح ويتيح حافزا لفائدة الطرفين .

* معهد مؤجري الحاويات الدوليين هو رابطة تجارية لخدمة صناعة التاجير الدولي البحري لحاويات البضائع . وتحمل الحاوية علامة تدل على ملكية الشركة المؤجرة لها توضع بحروف كبيرة على كل جانب من الجوانب الاربعة وكذلك على أماكن أخرى .

الوثيقة A/CONF.152/7/Add.1 *

[الأصل : بالانكليزية]

[١٣ آذار/مارس ١٩٩١]

المحتويات

المفحة

٧٩	.....	أولا - مقدمة
٧٩	.....	ثانيا - تجميع الملاحظات والمقترحات
		<u>ألف - الحكومات</u>
٧٩	.....	بولندا
٨٠	.....	السويد
٨٥	.....	المغرب
٨٦	.....	المكسيك
٨٨	.....	موريشيوس
٨٩	.....	هولندا
		<u>باء - المنظمات الدولية الحكومية</u>
٩٣	.....	برنامج الأمم المتحدة للبيئة
٩٥	.....	منظمة الوحدة الأفريقية
		<u>جيم - المنظمات الدولية غير الحكومية</u>
٩٥	.....	الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

* ضمنت في الوثيقة A/CONF.152/7/Add.1/Corr.1 ، الصادرة في ٢٠ آذار/

مارس ١٩٩١ .

أولا - مقدمة

تعرض هذه الاضافة الحالية للوثيقة A/CONF.152/7 الملاحظات والمقترحات الواردة من الحكومات والمنظمات الدولية ، في الفترة ما بين ١٨ كانون الاول/ديسمبر ١٩٩٠ و ٦ آذار/مارس ١٩٩١ ، بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وأثناء هذه الفترة وردت تعليقات ومقترحات من الحكومات والمنظمات الدولية التالية :

الحكومات : بولندا والسويد والمغرب والمكسيك وموريشيوس

وهولندا

المنظمات الدولية الحكومية : برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، ومنظمة الوحدة الإفريقية

المنظمات غير الحكومية : الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

ثانيا - تجميع الملاحظات والمقترحات

ألف - الحكومات

بولندا

[الامل : بالانكليزية]

١ - يتعين أن يبين مشروع الاتفاقية هدفها بوضوح . وهذا الهدف مذكور بشكل غير مباشر في تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الثانية والعشرين (A/44/17) .

٢ - وينبغي أن يعرف بشكل أدق مصطلح "متعهد محطة النقل الطرفية" ونطاق مسؤوليته .

٣ - ومن الأهمية من أجل تفهم الفقرة (١) من المادة ٦ ، التأكيد في النص على أن الاتفاقية تشير إلى النقل بالسكك الحديدية أو بالسكك الحديدية والبحر أو بالطرق المائية الداخلية .

٤ - المادة ١٠ ، الفقرة (٤) . بغية ملافاة ما لا داعي له من إجراءات الرجوع المتعلقة بقرار المتعهد بشأن بيع البضائع ، يتعين أن تحدد الفقرة بشكل دقيق نوع وعدد الجهود المعقولة المبذولة لاعطاء اخطار بعدم اعتزام البيع الى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه هذه البضائع ، والشخص الذي له حق تسلم البضائع من المتعهد .

٥ - المادة ١٢ ، في رأينا أن الفقرة (٣) ليست ضرورية إذا أخذنا في الاعتبار نص الفقرة (٢) .

السويد*

[الأصل : بالانكليزية]

ملاحظات عامة

١ - ترحب حكومة السويد بالعمل الذي قام به الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية والذي قامت به اللجنة ذاتها في دورتها الثانية والعشرين ، وهي تود الاعراب من جديد عن تأييدها العام لذلك العمل . وهي تدرك أن مشروع الاتفاقية يشكل أساسا متينا لاجراء مزيد من المفاوضات في المؤتمر الدبلوماسي المقبل بهدف وضع نظام يحدد بشكل واف مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية . وهو بذلك يد فراغا في سلسلة النقل . وتتمك الحكومة أيضا بموقفها السابق أن من شأن هذه الاتفاقية أن تكون أنسب وسيلة لبلوغ التوحيد في ميدان قانون النقل .

التعليق على مواد معينة

٢ - تود حكومة السويد الاشارة الى تعليقاتها السابقة التي قدمتها طي رسالة مؤرخة في ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ [.....] . وتخص هذه التعليقات المواد ١ و ٢ و ٣ و ٥ و ٦ من مشروع الاتفاقية . كما أنها واردة في وثيقة تتضمن مجموعة من تعليقات الحكومات والمنظمات الدولية ، تم اعدادها للدورة الثانية والعشرين للجنة (A/CN.9/319) . وتفترض الحكومة أنه لا لزوم الآن لتكرار التعليقات السابقة ، بل إن الامانة ستجد طريقة مناسبة لضمان نشر تلك التعليقات كجزء من الوثائق السابقة للدورة تحضيراً لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية .

[يرد أدناه ، مباشرة بعد الفقرة ٩ من تعليقات السويد المقدمة الى مؤتمر الأمم المتحدة الحالي ، نص التعليقات التي قدمتها السويد الى الدورة الثانية والعشرين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، والتي صدرت في وثيقة عنوانها "مجموعة التعليقات المقدمة من الحكومات والمنظمات الدولية

* لا ينبغي اعتبار هذه الملاحظات شاملة . وتحتفظ حكومة السويد بحقها في تقديم ملاحظات أو اقتراحات أخرى أثناء المؤتمر الدبلوماسي الذي سيعقد في نيسان/أبريل .

بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية" (A/CN.9/319) .

٣ - بيد أنه ، تكملة للتعليقات التي سبق تقديمها ، وفي ضوء المفاوضات التي جرت في الدورة الثانية والعشرين ، تود حكومة السويد اضافة الملاحظات التالية لكي ينظر فيها المؤتمر .

المادة ٦ - حدود المسؤولية

٤ - لا يتضمن مشروع الاتفاقية الحالي أية قواعد تلزم المتعهد بابرار تأمين والابقاء عليه لتغطية مسؤوليته بموجب الاتفاقية . وقد سبق أن أعربت الحكومة عن قلقها بشأن هذا الفراغ في الاتفاقية .

٥ - وعلاوة على ذلك ، لا يضح مشروع الاتفاقية حدا أقصى لمجموع المطالبات التي يمكن أن تنجم عن حادث كبير في محطة طرفية والتي يمكن أن يكون المتعهد ملزما بالمسؤولية عنها ، مع أو دون وجود حق في وضع حد لمسؤوليته بشأن كل مطالبة بمفردها .

٦ - ففي العديد من محطات النقل الطرفية للتجارة الدولية ، يجري تخزين أو مناولة كميات كبيرة من البضائع في نفس الوقت . وقد تكون قيمة البضائع هائلة ، ومن المحتمل جدا ألا تكون هناك وسائل عملية لتحديد القيمة الاجمالية للبضائع التي جرت مناولتها في أية مناسبة بالذات .

٧ - وقد أوضح ممثلون لشركات التأمين السويدية أن هناك دواع قوية للشك في أن يكون ممكنا أبدا العثور ، في سوق التأمين على المسؤولية ، على قدرة كفيلة بتغطية مسؤولية غير محدودة من هذا القبيل . وأقل ما يمكن توقعه هو أن يكون مصلحة شركات التأمين بعرض تأمين على المسؤولية ، فيما يتعلق بالمخاطر الكبيرة والشكوك القائمة في هذا المجال ، محدودة جدا ، إن وجدت بالمرّة ، وأن تكون أقساط التأمين مرتفعة جدا بل وفاحشة فوق الطاقة . وقد يتبين أن من المستحيل على المتعهد أن يغطي مسؤوليته بتأمين سواء أكان راغبا في ذلك أم لا . وإذا أصبحت هذه التخوفات حقيقة ، فإن قيمة النظام المقترح ستكون حقا محدودة جدا .

٨ - وفيما يتعلق بما ذكر آنفا ، يبدو أن للمؤتمر دواع جيدة للتفكير بجدية في الحاجة الى تكملة المادة ٦ الحالية بوضع حد أقصى ("حد شامل") لمسؤولية المتعهد لا يمكن تجاوزه حتى عند حصول حادث يسبب كارثة .

المادة ١٠ - حقوق الضمان على البضائع

٩ - قدم في الدورة الثانية والعشرين اقتراح أيدته حكومة السويد وكان يدعو الى توسيع حق المتعهد في حبس البضائع حتى يشمل ، ليس فقط التكاليف ، والمطالبات المحتملة خلال فترة مسؤوليته من البضائع ، بل يشمل أيضا التكاليف ، والمطالبات المحتملة بعد هذه الفترة (قارن مع المادة ٣) . وذكرت مثلا لذلك رسوم التخزين التي استمر تحصيلها بعد انقضاء الوقت الذي كان على الشخص الذي يحق له استلامها أن يأخذها فيه . وقد قبلت اللجنة هذا الاقتراح وأحالته الى فريق الصياغة (قارن مع التقرير عن أعمال الدورة الثانية والعشرين ، الفقرة ١٢٦) . غير أن فريق الصياغة غن النظر عن هذا القرار ولم يدرجه في مشروع الاتفاقية الحالي . وتكرر حكومة السويد تأييدها لهذا الاقتراح وتوصي بتعديل الفقرة (١) من مشروع المادة ١٠ وفقا لذلك .

[فيما يلي التعليقات التي قدمتها السويد الى الدورة الثانية والعشرين للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (فيينا ، ١٦ أيار/ مايو - ٢ حزيران/يونيه ١٩٨٩) . وقد نشرت هذه التعليقات في الوثيقة التي عنوانها "مجموعة التعليقات المقدمة من الحكومات والمنظمات الدولية بشأن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية" (A/CN.9/319) ، ويعاد نشرها هنا بناء على طلب من السويد (أنظر أعلاه ، الفقرة ٢ من تعليقات السويد المقدمة الى مؤتمر الامم المتحدة الحالي) .]

ملاحظات عامة

ترحب حكومة السويد بالعمل الذي قام به الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية وترى أن مشروع الاتفاقية هذا يشكل أساسا متينا لعقد المزيد من المفاوضات بهدف وضع نظام يحدد بشكل واف مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية .

وتدرك حكومة السويد - وتود أن تؤكد - أن مشروع الاتفاقية هذا يمثل حلا وسطا بين آراء متباينة وبين نظم قاذونية مختلفة . لذلك فإن الحلول المختارة للتغلب على المشاكل المختلفة لا تمثل بالضرورة الموقفة ، الذي كانت تفضله حكومة السويد في المقام الاول .

بيد أن المصلحة في انشاء نظام للمؤولية في هذا المجال من قانون النقل وفي ملء الشفرات الكائنة في سلسلة النقل يجب أن تعتبر على درجة من الاهمية يمكن معها القبول بمشروع الاتفاقية بشكل أساسي .

وفيما يتعلق بشكل النظام المقترح ، أوصى الفريق العامل بأن يكون في صورة اتفاقية . وكان الفريق قد بحث أيضا في مراحل سابقة من مفاوضاته أمر اخراج هذا النظام في شكل قانون نموذجي .

ومن العوامل الهامة في الاختيار بين البديلين أن قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط لم تدخلا حيز التنفيذ بعد . وكانتا الى حد كبير النموذجين اللذين اهتمت بهما الاتفاقية المقترحة . ولكن لا ينبغي أن يكون هذا هو العامل الحاسم في الاختيار المفضل ، فبيت القصيد كامن في الرغبة في تحقيق أكبر قدر ممكن من التوحيد في هذا الميدان من قانون النقل .

وتستطيع حكومة السويد تقبل وضع نظام المسؤولية موضوع البحث في قالب اتفاقية ، وبإمكان الدول غير المستعدة للقبول بهذا الحل وبطبيعة الاتفاقية الملزمة دوليا ، أن تتخذ من الاتفاقية المقترحة نموذجا للتشريع الوطني . وبإمكان هذه الدول أن تقرر في وقت لاحق ما اذا كانت ستصدق على الاتفاقية أو لا . وقد تكون هذه طريقة من الطرق لبلوغ هدف التوحيد .

وبعد هذه الملاحظات العامة ، تود حكومة السويد أن تبدي بضع تعليقات على بعض المواد المقترحة للاتفاقية ، واضحة في اعتبارها ، كما سبق الذكر ، طبيعة هذه المواد كحل وسط سديدة .

التعليقات على مواد معينة

المادة ١

(أ) من شروط اعتبار الشخص متعهد محطة نقل طرفية أن يتعهد بأن "يأخذ في عهده" بضائع ... الخ . ينبغي هنا توضيح معنى "يأخذ في عهده" ليكون من الواضح تماما متى يتوجب أو ينتفي تطبيق هذا النظام . فهل يشترط لسريان هذه القواعد ، مثلا قيام المتعهد بنشاط ما فيما يتعلق بتسلم البضائع ، أم يكفي أن تترك البضائع على رصيف الميناء ريثما تصل تعليمات لاحقة بشأن وجهتها ، الخ ؟

(ب) ان تعريف "البضائع" ليس واضحا تماما في بعض النقاط ، فهل يشمل هذا التعريف مثلا نقل الحيوانات الحية والاثاث (قارن مع الفقرة ٤ من المادة ١ في الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل البري الدولي للسلح) ؟ يبدو أن الامر يقتضي بعض الايضاح بهذا الصدد .

(هـ) (و) يتبع التعريفان في هاتين الفقرتين امكانية استعمال الاشارات والطلبات الشفوية بمقتضى العديد من مشاريع المواد الواردة في الاتفاقية . وحكومة

السويد لا تحبذ هذا الاستبعاد . وقرى أنه كان من الأفضل أن يترك للأطراف المعنية أمر تقرير الشكل الملائم للاشعار ليستخدموه وفقا للممارسة التجارية الليفة وليحموا مصالحهم . يضاف الى ذلك أن اشتراط شكل معين سيؤدي الى التشوش في النظم القانونية هذه ، ومنها النظام السويدي ، التي تترك للمحاكم أن تقرر قيمة الادلة التي يقدمها الشاهد اليها سواء كتابيا أو شفويا .

المادة ٢

لا تنطبق هذه القواعد الا على البضائع المشمولة بنقل دولي . ويمكن المجادلة بأن هذا لاسباب منطقية ، ليس أفضل الحلول . إذ يمكن والحالة هذه أن تسري على بضائع من نوع واحد في محطة طرفية واحدة قواعد تختلف باختلاف مكان الوصول . وقد يتسبب ذلك في التشوش كما أنه يؤدي الى معاملة "البضائع الوطنية" بعناية أقل من البضائع المتجهة الى الخارج . ولكن حكومة السويد لن تعارض الحل المقترح .

المادة ٣

يمكن ، فيما يتعلق باستخدام عبارة "ياخذها في عهده" ، ايراد نص الحجج التي سبق ذكرها بخصوص المادة ١ .

تنص المادة على انقضاء فترة المسؤولية عن البضائع متى قام المتعهد بتسليمها أو "اتاحتها" للشخص الذي له حق تسليمها . وتبدو هذه القاعدة ، من وجهة نظر العميل ، صارمة جدا . وتعني ضمنا أنه ليس على المتعهد أن يعنى بالبضائع وأنه ليس مسؤولا عنها على الاطلاق اذا حدث تأخر في تسليمها في المهلة المتفق عليها . ويمكن المجادلة بأنه ينبغي أن لا يسمح بانقضاء مسؤولية المتعهد ما لم يخطر المتلقي ويحتمل على تحصيل البضائع . واذا كانت الحجة وراء الشرط الحالي هي تفادي استخدام المحطات الطرفية للتخزين لمدة طويلة ، فانه يمكن بكل تأكيد التغلب على هذه الممارسة بزيادة رسوم التخزين .

المادة ٥

من الممكن جدا ، بل وقد حدث فعلا ، تفسير كلمة "الخسارة" الواردة في العبارة الافتتاحية للفقرة (١) ، التي تنص على أنه "يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها" ، على أنها تشمل الخسارة التبعية . وفي هذا الاطار يلاحظ أنها تجعل حدود مسؤولية المتعهد غير مؤكدة . غير أنه كان هناك اعتقاد في اطار الفريق العامل على الأرجح بأن قدرة المطالب أو عدم قدرته على استرجاع الخسارة غير التبعية في حالة معينة مسألة تتوقف على قواعد النظام القانوني الواجب التطبيق .

وبما أن هذه الصياغة تشير بعض الشك فقد يكون من المفيد تناول هذه الفقرة بالمزيد من البحث .

المادة ٦

تستطيع حكومة السويد تأييد النهج المختار في الفقرة (١) الذي يعني ضمنا تحديد المسؤولية على أساس الكيلوغرام الواحد وليس - كبديل - على أساس عدد الطرود أو عدد وحدات الشحن . وفيما يتعلق بالحجج المؤيدة لهذا الحل ، تود حكومة السويد أن تشير الى الحجج الواردة في تقرير الدورة العاشرة للفريق العامل التي عقدت في فيينا (A/CN.9/287 ، الفقرة ٣٤) .

وتود حكومة السويد في الوقت الحاضر أن تحتفظ بموقفها من المبالغ المحددة على وجه التخصيص . بيد أنه ينبغي التأكيد على وجوب موازنة هذه المبالغ مع غيرها من المبالغ المقررة في مجال تشريعات النقل لجعل دعاوى الرجوع ممكنة بين المتعهدين والناقلين على أساس الموازنة .

كما يبدو من الأهمية الإشارة الى أن القرار النهائي بشأن المبالغ يتوقع ، ضمن أشياء أخرى ، على الشروط التحفظية التي ستضعها اللجنة (قارن مع الفقرتين ٤٥ و ٩٦ من تقرير الفريق العامل عن أعمال دورته الحادية عشرة ، A/CN.9/298) .

ملاحظات ختامية

تري حكومة السويد أنه كان من الأفضل لو تضمن مشروع الاتفاقية قواعد تلزم المتعهد بتغطية مسؤوليته بالتأمين . ولكن المقترحات الداعية الى النص على الزام من هذا القبيل لم تحظ بالكثير من التأييد في الفريق العامل . ومما يؤسف له أن نظام المسؤولية هذا قد يصبح أقل فائدة اذا ما افتقر المتعهد الى الموارد المالية اللازمة لتغطية المطالبات المقدمة ضده .

المنبر

[الامل : بالفرنسية]

١ - النقل الجوي

يتبين من التعاريف الواردة في المادة ١ ومن نطاق التطبيق المبين في المادة ٢ من مشروع الاتفاقية أن تطبيقها لا يخص الشركة الوطنية للنقل الجوي (الخطوط الملكية المغربية) بصفتها ناقلا .

ويتضح بالفعل من الفقرة (أ) من المادة ١ أن صفة الناقل ، الذي يسمى النص الى تحديد مسؤوليته ، لا تتضمن الأشخاص المسؤولين عن البضائع بموجب القواعد السارية على النقل .

ونظرا لأن مسؤولية الشركة الوطنية للنقل الجوي (الخطوط الملكية المغربية) تحكمها في هذا الخصوص اتفاقية وارسو ، فهي لن تخضع بذلك للقواعد التي وضعها مشروع الاتفاقية .

٢ - النقل البري

فيما يتعلق بالنقل البري ، سيتمكن مشروع الاتفاقية من سد فجوة قاذونية فيما يتعلق بالاماكن التي تلتقي فيها البضائع المنقولة بمختلف وسائل النقل .

وبالفعل ، تكمن أهمية مشروع الاتفاقية في كون نطاق تطبيقها يغطي الخدمات التي يؤديها متعهد محطة النقل الطرفية (التخزين والشحن والتفريغ والتستيف الخ) ، والتي تتعلق بالبضائع الخاضعة للنقل الدولي .

المكسيك

[الاصل : بالاسبانية]

تعرب حكومة المكسيك عن تقديرها لما قامت به لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي من جهود في اعداد صياغة مشروع الاتفاقية . وهذه الوثيقة هي النتيجة المنطقية لأعمال مختلفة سبق أن أنجزتها هذه المنظمة وهيئات دولية أخرى في مجال النقل الدولي للبضائع . ومن جهة أخرى ، أصبح من الضروري ايجاد اتفاقية دولية تنظم مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية الدولية ، نظرا لأن الاتفاقيات المتعلقة بالنقل تقتصر على تنظيم جوانب معينة من هذا النشاط ، ونظرا لأن أكثر حالات هلاك البضائع أو تلفها تحدث ، فيما يبدو ، في الاطوار التي تتدخل عملية النقل ، وعلى الخصوص ، في مرحلتي ما قبل النقل وما بعده .

المادة ١

من المستحسن تعريف "الشخص الذي له حق تسليم البضائع" . فهذه العبارة مستعملة في المواد ٣ و ٤ و ٥ و ١١ ، وعلى وجه الخصوص ، اذا أخذ بعين الاعتبار أن المادة ٤ تتحدث أيضا عن العميل ، فأننا في حاجة الى أن نعرف من هو العميل ؟ هل هو الشاحن أو الناقل أو المرسل اليه ؟ ويمكن أن يكون الشخص الذي له حق تسليم البضائع هو الناقل أو متعهد آخر أو المرسل اليه أو حامل سند الشحن .

ويجب النظر أيضا في تعريف العميل .

المادة ٤

يلاحظ بخصوص الفقرة ٤ أن مفهوم التوقيع وارد في الفقرة (٣) من المادة ١٤ من "قواعد هامبورغ" كما يرد تعريف مماثل في الفقرة (٣) من المادة ٥ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط . ومن جهة أخرى ، تعتبر الفقرة الفرعية (ك) من المادة ٥ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكمبيالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية عن مفهوم مختلف بخصوص التوقيع .

وتشترط الصيغة التي اعتمدت في مشروع الاتفاقية ألا يكون التوقيع بغير خط اليد مخالفا لقوانين البلد الذي يتم فيه التوقيع على الاتفاقية . وهذا الشرط يتنافى مع فكرة التوحيد ويسبب درجة عالية من الالتباس . وعلى أية حال ، يكون من الأفضل ابداء تحفظ . وإن ما يدل على عدم لزوم ذلك الشرط هو ما اتفق عليه عند مناقشة الاتفاقية المتعلقة بالصكوك القابلة للتداول المذكورة أعلاه .

فعندما نوقشت هذه الاتفاقية الأخيرة اقترحت في البداية صيغة مماثلة لصيغة مشروع الاتفاقية التي نحن بصد النظر فيها الآن . وقد كان من المتوقع ابداء تحفظ على تلك الاتفاقية . كما دارت أثناء الأعمال المتعلقة بصياغة تلك الاتفاقية مناقشة مستفيضة حول هذا الموضوع الذي اعتبر واحدا من "أكثر المسائل إثارة للجدل" ، نظرا للأهمية الجوهرية التي يكتسبها مفهوم التوقيع في المسائل المتعلقة بالقانون الذي ينظم بالصكوك القابلة للتداول . وقد كان التعريف الذي جرت صياغته آنذاك مرضيا بالنسبة لغالبية البلدان أكثر من النص المشابه له الذي هو مقترح الآن في المادة ٤ .

ويوصى بما يلي : '١' ازالة الالتباس عن مفهوم التوقيع (توجد ثلاثة تعاريف مختلفة) ؛ و '٢' اعتماد التعريف الوارد في الاتفاقية بشأن السفاتج (الكمبيالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية لأن له مزايا ترجحه على التعاريف السابقة .

وعلى أية حال لا بد من إلغاء الشرط القاضي بألا يكون التوقيع بغير خط اليد مخالفا لقوانين البلد الذي توقع فيه الوثيقة . وإذا ارتضى من الضروري الإبقاء على الشرط ، فإن من الأصوب ابداء تحفظ . وهذا يعني خطوة للوراء بالمقارنة مع الصكوك والممارسات الأخرى للتجارة الدولية .

المادة ٦

تبدو حدود المسؤولية التي تضعها هذه المادة قليلة إذا أخذت في الاعتبار الحدود الواردة في الاتفاقيات الدولية الأخرى ، ومنها مثلا المادة ٦ من "قواعد

هامبورغ" والمادة ١٨ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط . وينبغي أن يضاف الى ما سبق أن التجربة أظهرت أن الهلاك والتلف يحدثان في أكثر الحالات أثناء المراحل التي ستغطيها الاتفاقية . ولكل هذه الاسباب ، يستصوب زيادة حدود المسؤولية لكي تصل على الأقل الى مستويات الاتفاقيتين الأخريين السالفتي الذكر .

وعلاوة على ذلك ، يجدر بالذكر أنه قد ينقضي وقت طويل بعد وقوع حادث تترتب عليه المسؤولية ودفع التعويض . ولذلك من المعقول النص (كما هو الحال مثلاً في المادة ٧٠ من الاتفاقية بشأن السفاتج (الكبيلات) الدولية والسندات الاذنية الدولية والمادة ٧٨ من الاتفاقية بشأن البيع الدولي للبضائع) على التزام دفع الفائدة وكذلك التعويض عن الخسائر الناجمة عن تقلبات سعر الصرف . ومن جهة أخرى ، حتى لو كان يجوز للمتضرر المطالبة بهذه التهيئات وفقاً للقانون الوطني ، فإنه يجوز للمسؤول أن يحتج بأن حدود مسؤوليته تتضمن أيضاً الفائدة والخسائر المترتبة على سعر الصرف .

وفيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخير التي هي محددة بمجموع الرسوم المتحققة الدفع للمتعهد ، يتجلى انطباع بأن حد المسؤولية قليل جداً لأن المتعهد لا يجازف الا بأجره لا غير .

وتحدث المادة عن الرسوم المتحققة الدفع للمتعهد ، ويدعو ذلك الى الاعتقاد بأن التكاليف الاضافية التي يمكن أن يتكبدها المتعهد لا تندرج في حدود المسؤولية . ومن المستصوب إعادة النظر في هذه المسألة .

المادة ١٠

تعرب حكومة المكسيك عن تقديرها لانه تم في الدورة الثانية والعشرين للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي اعتماد المعيار القاضي بأن بيع البضائع لا يمكن أن يتم الا اذا أجازته قانون الدولة التي توجد فيها البضائع . وبما أن المعيار الذي سبق اقتراحه في مشروع الاتفاقية ينص على امكانية انجاز البيع اذا أجازته قانون الدولة التي يقيم فيها المتعهد ، فإن ذلك يحدث تضارباً بين الاتفاقية والمبادئ الأساسية لنظامنا القانوني الذي لا يجيز البيع دون مشول صاحب البضاعة أمام المحكمة . ويمكن أن تبدي نفس الاعتراض دول أخرى لها أنظمة مماثلة .

موريشيوس

[الاصل : بالانكليزية]

لا ينطبق مشروع الاتفاقية الا على الخدمات المتصلة بالنقل ولا يعدل مشروع الاتفاقية أية حقوق أو واجبات قد تنشأ بمقتضى أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل

الدولي للبضائع . وتلاحظ حكومة موريشيوس أن "الاهمال الذي يعزى الى المتعهد" بمقتضى المادة ٥ من مشروع الاتفاقية ليس محددا بوجهه اعتراضا (سواء كان جزئيا أو كاملا) على أية مسؤولية .

هولندا

[الامل : بالانكليزية]

تعليقات عامة

أحاطت الحكومة الهولندية علما بمشروع الاتفاقية ببالح الاهتمام والتقدير . والسبب الرئيسي لتوحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية هو سد الثغرات التي خلفتها اتفاقيات النقل الدولية في نظم المسؤولية المترتبة قبل النقل وأثناءه وبعده وكذلك بين مراحل النقل . فمن جهة ، يعطي مشروع الاتفاقية الأشخاص ذوي المصلحة في البضائع المشحونة ما يستحقون من حماية ، ومن جهة أخرى ، فإنه ييسر حق الرجوع للناقلين ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط ووكلاء الشحن والهيئات المماثلة ازاء متعهد المحطة الطرفية عندما يكون أولئك مسؤولين عن هلاك أو تلف البضائع اللذين سببهما متعهد المحطة الطرفية خلال الفترة التي يكونون فيها مسؤولين عن البضائع .

وتدرك الحكومة الهولندية أن هناك مجالا لتحسين الشروط العامة التي تطبقها مختلف فروع المحطة الطرفية ، غير أن الحكومة تشك في امكانية تحقيق هذا الامر عن طريق نظام مشترك للمسؤولية وذلك للأسباب التالية .

فمشروع الاتفاقية ينطبق على متعهدي المحطات الطرفية الذين يقومون بمناولة البضائع المنقولة دوليا عن طريق البحر أو الجو أو البر أو الممرات المائية الداخلية . وهناك أنواع كثيرة من المتعهدين الذين يتعاملون بأنواع مختلفة من البضائع ويؤدون أنواعا مختلفة من الخدمات . وعلاوة على ذلك ، يمثل المتعهدون مجموعة واسعة من التقدم التقني والعملي . وبالنظر الى هذه الظروف الواقعية المختلفة التي يؤدي متعهدو المحطات الطرفية خدماتهم في ظلها ، لا توجد لدى الحكومة الهولندية القناعة بضرورة خضوع مختلف فروع متعهدي المحطات الطرفية لنفس نظام المسؤولية . مثال ذلك أنه ، وفقا للمادة ٥ من مشروع الاتفاقية ، يقوم نظام المسؤولية على أساس مبدأ افتراض الخطأ أو الاهمال . ولا يعفى المتعهد من المسؤولية الا اذا استطاع أن يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أشخاص آخرون يتعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وآثاره . وعكس عبء الاثبات هذا يعني أنه ، وفقا لاحكام مشروع الاتفاقية ، سيتحيل على المتعهد أن يثبت اعفاءه من المسؤولية . ومن

الناحية العملية ، يقوم المتعهدون بمناولة كميات ضخمة من البضائع المتنوعة جدا دون أن يكونوا في وضع يمكنهم من تقدير حالتها ونوعيتها . وبالتالي سيجد المتعهدون أن من الصعب ، إن لم يكن من المستحيل ، أن يثبتوا أنهم هم أو مستخدموهم أو وكلاؤهم أو أشخاص آخرون يستعينون بخدماتهم قد اتخذوا كل ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وآثاره . ولا بد من الملاحظة أيضا بأن المتعهدين كثيرا ما يجدون صعوبة في أن يقرروا سلفا ما ينبغي اتخاذه من تدابير لأن الوثائق لا تكشف دائما الطبيعة الخاصة لكل نوع من البضائع . وعلاوة على ذلك ، سيكون من المستحيل توقع توفر معرفة كافية لدى المتعهدين بجميع البضائع التي يتسلمونها لمناولتها بحيث تتيح اتخاذ التدابير الملائمة في جميع الحالات . فلكل فرع من فروع الصناعة شروط خاصة به تنظم المسؤولية وتجسد هذه الشروط الوضع الخاص في الفرع المعني . ومع أن الحكومة الهولندية مقتنعة بأن القواعد الموحدة لمشروع الاتفاقية ينبغي أن تعني تحسينا في بعض فروع صناعة متعهد محطة النقل الطرفية ، فإن هذا لا يعني أن مسؤولية شركة لنقل الخامات من سفينة الى أخرى أو مستودع أحيان ينبغي أن تزداد لتصل الى نفس مستوى مسؤولية المحطة الطرفية الرئيسية للحاويات في روتردام .

ولذلك ينبغي أن يترك مشروع الاتفاقية للمشرع الوطني امكانية تطبيق مشروع الاتفاقية وفقا للظروف الخاصة بالمنطقة على كل فرع . وتود الحكومة الهولندية تقديم الاقتراح التالي :

" المادة "

يجوز لاية دولة أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام أنها لن تحصر تطبيق قواعد هذه الاتفاقية في أنواع محددة من متعدي المحطات الطرفية ."

وينبغي أن تضاف هذه المادة بعد المادة ١٩ .

أما التعليقات التالية التي أبدت بشأن بعض المواد فلا تشكل تعبيرا حاسما ونهائيا عن وجهات نظر الحكومة الهولندية . وتحفظ الحكومة بحق ابداء المزيد من الاقتراحات لاجراء تغييرات في هذه المواد وغيرها في المؤتمر الدبلوماسي المقرر عقده في نيسان/أبريل ١٩٩١ في فيينا .

المادة ١ - التعاريف

المادة ١ ، الفقرة (أ)

ان الجملة "مع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان مسؤولا عن البضائع

بمقتضى قانون ينظم النقل" غير واضحة . وينبغي ألا يكون من نتيجة ذلك أن الناقل الذي يكون ، على سبيل المثال ، قد أعفى نفسه قانونا ، وفقا لقواعد لاهاي - فيزبي من مسؤوليته بموجب شرط للاعفاء من المسؤولية عن البضائع قبل تحميلها وبعد تفريغها مما يجعله غير مسؤول عنها ، ينبغي أن يحل المسؤولية بموجب القواعد التي تنظم مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية .

وتود الحكومة الهولندية أن تقترح الاستعاضة عن تلك الجملة بالجملة التالية :

ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كانت قواعد القانون المنظمة للنقل منطبقة عليه .

المادة ١ ، الفقرة (ج)

تنطبق القواعد الموحدة عندما تكون البضائع محل نقل دولي . وينبغي أن يكون من الواضح بأن الأمر يكون كذلك عندما يحدد في عقد من عقود النقل أن مكان القيام ومكان الوصول يقعان في دولتين مختلفتين . أما التعريف ، كما هو منصوص عليه الآن ، فيمكن أن يعني أن البضائع التي تنقل من مكان إلى آخر ومن ثم تخزن بموجب عقد مبرم في إحدى الدول ، بانتظار نقلها إلى بلد آخر بموجب عقد آخر تخضع لأحكام القواعد الموحدة .

وتود الحكومة الهولندية أن تقترح أن يضاف إلى الفقرة (ج) تعبير "بموجب العقد" بعد تعبير "محددتين" .

المادة ١ ، الفقرة (د)

ينبغي أن يوضح بأن مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" يعني المناولة الفعلية للبضائع وليس ، على سبيل المثال ، الخدمات المالية المتعلقة بالبضائع . وكثيرا ما يقوم المتعهدون عمليا في هذه الأيام بتمويل خدمات معينة تتعلق بنقل البضائع . وهذا يمكن بسهولة تفسيره في المستقبل على أنه خدمة متصلة بالنقل . ولذلك تود الحكومة الهولندية أن تقترح الاستعاضة عن تعريف الخدمات المتصلة بالنقل بالتعريف التالي :

"(د) يعني مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" المناولة الفعلية للبضائع مثل التخزين والإيداع والشحن والتفريغ والرس والتبطين والربط والتثبيت ."

المادة ٥ - أساس المسؤولية

لا يتضمن مشروع الاتفاقية أية أحكام محددة بشأن التعويضات الوافية . وقد اعتبر الفريق العامل التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الذي أعد مشروع الاتفاقية أن أمر تقرير ما اذا كان هذا الضرر يخضع لاحكام الاتفاقية أم لا يعود الى القانون الوطني . والحكومة الهولندية مقتنعة بأنه ينبغي التوضيح بأن المادة ٥ لا تشمل التعويضات الوافية . ولذلك نود أن نقترح اضافة فقرة جديدة (٥) الى المادة ٥ :

"(٥) يجب مجموع المبلغ المسترد بالرجوع الى قيمة هذه البضائع في المكان والزمان اللذين تسلم فيهما البضائع أو ينبغي أن تكون قد سلمت فيهما بموجب المادة ٣ . وتحدد قيمة البضائع وفقا لسعرها في بورصة السلع أو ، اذا لم يكن هناك هناك مثل هذا السعر ، فوفقا لسعرها الحالي في السوق أو ، اذا لم يكن هناك سعر في بورصة السلع أو سعر حالي في السوق ، فبالرجوع الى القيمة العادية لبضائع من نفس النوع والجودة ."

المادة ٨ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية

ان تضمن المادة ٨ المستخدمين والوكلاء يواجه اعتراضات خطيرة . والتحديد مجفأ ضمنا ، ولكن يفترض أنه لكي يستطيع المتعهد ممارسة مهنته ينبغي أن يكون قادرا على تقدير المخاطر المترتبة واستصدار تأمين ضدها . ولذلك فان مناشدة المتعهدين بتحديد مدى مسؤوليتهم جديرة بالقبول . واذا جرى تجاوز هذه الحدود ، فتستوضع العمليات في وضع محفوف بالمخاطر وغامض . وسيصبح مفهوم التحديد بكامله وهميا اذا وجدت حالات عديدة جدا قد يتم فيها تجاوز الحدود ، ذلك لان المتعهدين سيقعون ملزمين بتأمين أنفسهم ضد قيمة الاضرار كاملة . وكثيرا ما يعني هذا من الناحية العملية أن الشحنة مؤمنة تأمينا مزدوجا لان الطرفين ذا المصلحة في البضائع يميل الى استصدار تأمين نقل لتغطية البضائع خلال عملية النقل بكاملها .

وستؤدي المخاطر الاضافية الى زيادة مماثلة في قسط التأمين الذي يدفعه المتعهد الذي يؤمن نفسه ضد المسؤولية ، وهذا عامل ينعكس في الرسوم المدفوعة . ولا بد من الاعتراف بأن أقساط تأمين النقل قد تهبط ، وهذا أمر يندر أن يحدث عمليا ، لأن الزيادة في حق المؤمن في مجال النقل في الرجوع على المؤمن بشأن المسؤولية لن تخفض التكاليف المترتبة ازاء الشخص الاول . وتنص المادة ٨ من مشروع الاتفاقية على أنه لا يحق للمتعهد الحد من مسؤوليته اذا كان الضرر قد نتج من عمل أو امتناع من جانب المتعهد نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، وارتكب بقصد احداث هذا الضرر ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر . وينطبق هذا حتى اذا عمل المستخدمون أو الوكلاء خارج نطاق وظائفهم . وللأسباب المذكورة أعلاه ، تعتقد الحكومة

الهولندية أنه ينبغي ألا يسمح بتجاوز الحدود إلا في حالات استثنائية بغية ملافاة التقليل من أهمية الحدود المبينة . ولذلك ينبغي ألا يكون تجاوز الحدود ممكنا إلا في الحالات التي عمل فيها المتعهد بقمء اءءاء الضرر أو باسءءءار مءءءء .

وفيما يءءلق بالفقرة ١ ، ءوء اءءوءة الهولندية أن ءقءءرء ءءف عبارة "نفسه أو من ءانب مسءءءميه أو وكلاءه ."

المادة ٢٢ - بءء النفاذ

أن السبب الرءسبي لءوءيء القواءء المءءلة بمسؤولية مءءءءي المءطءا الطرفية هو سء الشءراءا التي ءلفءها اءءاقياا النقل الدولية في نظم المسؤولية ، ولذلك ينبغي أن يبءأ نفاذ اءءاقية بعء ايءاع المك الخامس عشر من مكوك ءءصيق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .

باء - المنظماء الدولية اءءوءية

برنامج الامم المءءة للبيئة

[الامل : بالانكليزية]

١ - أن نطاق المسؤولية في مشروع "الاءءاقية اءءاءة بمسؤولية مءءءءي مءطءا النقل الطرفية في ءءارة الدولية" يءءلف عن ذلك النطاق الوارء في بروتوكول بشأن المسؤولية والذي يقوم برنامج الامم المءءة للبيئة بوضع ءفاصيله وفقا للقرار ٣ الذي اءءءه مؤءمر بازل في آذار/مارس ١٩٨٩ . وفي ءين ءفطي الاءءاقية المسؤولية عن اءاءا هلاك البضائع أو ءلفها ، أو ءءاخير في ءليم البضائع ، فإن عناصر مشروع البروتوكول الذي يقوم ءاليا بوضعه فريق عامل مءصى ءعا الى عقءه برنامج الامم المءءة للبيئة ، لا يشمل المسؤولية عن البضائع (النفاياا اءءرة) أو ءءاخير في ءليمها : فهو يشمل الضرر الناتء من الآءار اءءرة لهذه النفاياا ، وعلى سبيل المءال ، اءياة ، الاصابة ، البيئة ، المءلكاء .

٢ - وبسبب الاءءلاف في النطاق بين هءين المكين القاءونيين ، فإن ءوءيه المسؤولية يءءبر مءءلفا أيضا ففي مشروع الاءءاقية ءوءه المسؤولية الى المءءءء (على النحو المعرف في المادة ١) . ومن ناءية أخرى ، فإن عناصر مشروع البروتوكول موضع النظر في برنامج الامم المءءة للبيئة ، ءوءه المسؤولية الى اءءة الاصلية مع ءءميل بقاءة المسؤولية المءءلة الى المسؤول عن ءءلص من هذه النفاياا والمءول ءسب الاصول باسءلام النفاياا وفقا لاءءاقية بازل .

٣ - وبسبب الاختلافات في النطاق وكذلك توجيه المسؤولية ، فإن الأحكام الأخرى في هذين الصكين القانونيين ، والتي وضعت على أساس هذه النصوص ، تعتبر مختلفة بعضها عن البعض الآخر . وفي هذا السياق ، فإن مشروع الاتفاقية وعناصر مشروع البروتوكول التابع لاتفاقية بازل لا تعتبر متناقضة ولا تتداخل فيما بينها .

٤ - ومع ذلك ، فإن الالتزامات الموضحة في المادة ٩ من مشروع الاتفاقية بشأن القواعد الخاصة للبضائع الخطرة ينبغي إيلاء الاهتمام لها فيما يتعلق بالالتزامات المبينة بموجب اتفاقية بازل .

٥ - وتسمح المادة ٩ من مشروع الاتفاقية بأن يقوم المتعهد بتسليم البضائع الخطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لأي قانون أو لائحة أو حتى دون علم المتعهد بطبيعة البضائع التي يقوم المتعهد بتسليمها . وبسبب الافتقار لمثل هذه المعلومات ، على سبيل المثال جهل المتعهد بطبيعة البضائع ، فإن مشروع الاتفاقية يسمح للمتعهد في الفقرة (أ) من المادة ٩ بأن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك احتياط اعدام البضائع إذا كانت ضارة بالبيئة .

٦ - وفي ظل هذه الظروف ، يبدو أن المادة ٩ من مشروع الاتفاقية لا تتفق مع أحكام المادة ٤ (٧) من اتفاقية بازل ، والتي تنص على ما يلي :

"وفضلا عن ذلك ، على كل طرف :

(أ) أن يحظر على جميع الأشخاص الخاضعين لولايته القضائية الوطنية نقل النفايات الخطرة أو النفايات الأخرى أو التخلص منها ، إلا إذا كان هؤلاء الأشخاص مخولين أو مسموح لهم بالقيام بتلك الأنواع من العمليات ؛

(ب) أن يشترط أن تجرى تعبئة النفايات الخطرة والنفايات الأخرى موضع النقل عبر الحدود ولصق البطاقات عليها ونقلها على نحو يتمشى مع القواعد والمعايير الدولية المعترف بها والمقبولة بوجه عام في مجال التعبئة ولصق البطاقات والنقل ، وأن يولي المراعاة الواجبة للممارسات ذات الصلة المعترف بها دوليا ؛

(ج) أن يشترط أن تكون النفايات الخطرة والنفايات الأخرى مشفوعة بوثيقة نقل من نقطة بدء النقل عبر الحدود حتى نقطة التخلص منها ."

منظمة الوحدة الافريقية

[الامل : بالفرنسية]

١ - تتضمن الفقرة ٣ من المادة ٥ عبارات غامضة يمكن أن تشير مجادلات ، كما أنها تطرح مشاكل في التطبيق . وفي الواقع ، فإن من الأنسب الاستعاضة عن عبارة "في وقت معقول" "within a reasonable time" = "dans un délai raisonnable" بتحديد عدد الايام ، كما هو الحال في مواد أخرى .

٢ - وتنص الفقرة ٣ من المادة ١٨ على أن "يفتح الانضمام الى هذه الاتفاقية للدول التي ليست من الدول الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع" .

واننا نقترح اجراء تصويب طفيف، في هذا النص ليصبح كما يلي : "يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة اعتبارا من تاريخ دخولها حيز النفاذ" .

جيم - المنظمات غير الحكومية

الاتحاد الدولي للنقل الطرق

[الامل : بالفرنسية]

ديباجة

"ان الاطراف المتعاقدة ، وقد سلمت بفائدة التنظيم الموحد لحقوق والتزامات متعهدي محطات النقل الطرفية ، خاصة فيما يتعلق باصدار الوثيقة وبمسؤوليتهم ، تتفق على ما يلي :

المادة ١ - التعاريف

(أ) عوضا عن عبارة : "في منطقة تحت اشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول اليها أو استخدامها" ، أليس من الأنفل تعريف مصطلح "المحطة الطرفية" كالتالي : "المكان الذي توضع فيه البضائع في عهددة المتعهد" ؟

ادراج فقرة فرعية جديدة (ب) : يقصد بمصطلح "الشخص" كلا من الاشخاص الطبيعيين والاشخاص الاعتباريين .

(ب) يستعاض عن مصطلح "أداة" النقل بمصطلح "وسيلة" النقل .

المادة ٢ - نطاق التطبيق

(ب) و (ج) تضاف العبارة : "منفذ من قبل متعهد"

(٣) تحذف هذه الفقرة .

المادة ٣

يسأل المتعهد عن البضائع الخاضعة لنقل دولي اعتباراً من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت تسليمها .

المادة ٤ - اصدار الوثيقة

(١) من الأهمية أن يصدر المتعهد وثيقة يقر فيها بتسلم البضاعة لأنه ينبغي له قبل كل شيء تبين هويتها (مصدرها الوطني أو الدولي) والتأكد بفحص حالتها . ولا يجب قبول الاعفاء من اصدار تلك الوثيقة (المادة ٤ - ٢) ، وذلك لتفادي حول نزاعات لاحقة .

(١) دون أن يتثبت منها المتعهد !

(٢) يستعاض في النص الفرنسي عن عبارة "moyen de transport" بعبارة " mode de transport" . (لا ينطبق هذا على النص العربي) .

المادة ٥ - أساس المسؤولية

(١) "يسأل المتعهد عن الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع ، أو تلفها ، الذي يحدث ابتداء من الوقت الذي توضع فيه البضاعة في عهده الى وقت تسليمها ، كما يسأل عن التأخر في تسليمها . ويعفى من هذه المسؤولية اذا أثبت أنه هو ووكلاؤه وكل الأشخاص الآخرين الذين يلتمس خدماتهم لانجاز الخدمات المتصلة بالنقل ، قد اتخذوا كل التدابير التي من المعقول مطالبتهم بها لتجنب الحادث المضر بالبضائع ."

(٢) " اذا لم تتخذ التدابير المذكورة في الفقرة ١ وكان هذا التخلف ..."

(٣) "يقع التأخير حين يتخلف المتعهد عن تسليم البضائع خلال المهلة المتفق عليها صراحة ، أو ، في حالة عدم وجود اتفاق ، خلال مهلة ٣٠ يوماً من تلقي طلب تسليم البضائع ."

(٤) "تعتبر البضائع هالكة اذا لم يسلمها المتعهد عند انقضاء مهلة ٣٠ يوما من التاريخ المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود اتفاق ، خلال فترة ٣٠ يوما من تاريخ طلب تسليم البضائع ."

المادة ٦ - حدود المسؤولية

لا ينبغي حساب التعويض ، في حالة هلاك البضاعة أو تلفها ، وفقا لحدود المسؤولية تختلف باختلاف وسيلة النقل ، مما يسبب تفاوتاً في المعاملة القانونية ، وإنما ينبغي أن يحسب وفقا لقيمة البضائع في التاريخ والوقت حينما أصبحت في عهدة المتعهد .

وينبغي تحديد هذه القيمة حسب سعر الصرف أو ، اذا لم يمكن ذلك ، حسب السعر المعمول به في السوق أو ، اذا لم يمكن هذا ولا ذاك ، حسب القيمة المعتادة للبضائع التي لها نفس الطبيعة والنوعية . غير أن التعويض المستحق على المتعهد لا يجب أن يكون أدنى ولا أعلى من التعويض الذي يجب عند الاقتضاء أن يدفعه العميل الى موكله .

وفي حالة الإبقاء على نص مشروع الاتفاقية الحالي ، يقتضي الحرص على الانصاف أن تؤخذ في الاعتبار أيضا البضائع المنقولة في شاحنات محمولة على متن قطارات أو سفن .

ويقترح اضافة الفقرة التالية :

(ج) "اذا كانت البضائع منقولة في شاحنات محمولة على متن قطارات أو سفن ، تكون مسؤولية المتعهد عن الضرر الناجم عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، مقصورة على المبلغ المتحق للعميل من الناقل ."

المادة ١٠ - حقوق الضمان على البضائع

لا تتضمن المادة ١٠ التي تنص على ضمانات على البضاعة للمتعهد ، ضمانات تقابلها تكفل مسؤولية المتعهد تجاه الناقل .

الا يجب النص في مادة جديدة على نظام كفالة أو تأمين اجباري من جانب المتعهد يكون مماثلا لما نصت عليه المادة ١٣ من الاتفاقية بشأن المسؤولية عن الاضرار الناجمة اثناء نقل البضائع الخطرة بالطرق البرية والسكك الحديدية وسفن الملاحة الداخلية ، وهي الاتفاقية المؤرخة في ١٠ تشرين الاول/أكتوبر ١٩٨٩ ؟

المادة ١٢ - تقادم الدعاوى

تحدف الفقرة ٤ من المادة ١٢ .

الوثيقة A/CONF.152/7/Add.2

[الامل : بالانكليزية]

[٢٧ آذار/مارس ١٩٩١]

المحتويات

الصفحة

٩٩ أولا - مقدمة

٩٩ ثانيا - تجميع التعليقات والمقترحات

الف - الحكومات

٩٩ أفغانستان

١٠٠ الصين

باء - المنظمات الدولية غير الحكومية

١٠٢ المجلس التنفيذي للجنة الدولية للملاحة البحرية

أولا - مقدمة

تعرض هذه الاضافة ٢ للوثيقة A/CONF.152/7 التعليقات والمقترحات التي أبدتها الحكومات والمنظمات الدولية على مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، التي وردت في الفترة بين ٦ و ٢٢ آذار/مارس ١٩٩١ . ففي أثناء هذه الفترة وردت تعليقات ومقترحات من الحكومتين التاليتين ومن منظمة دولية واحدة .

الحكومتان : أفغانستان والصين

المنظمة غير الحكومية : المجلس التنفيذي للجنة الدولية للملاحة البحرية

ثانيا - تجميع التعليقات والمقترحات

ألف - الحكومات

أفغانستان

[الامل : بالانكليزية]

تود سلطات حكومة أفغانستان ، وقد درست مشروع الاتفاقية باهتمام ، أن تبدي التعليق التالي . كما تعلمون ، فانه بالنظر الى أن أفغانستان بلد غير ساحلي ويندرج في عداد أقل البلدان نموا ، يعد حق العبور والوصول الى مجرى مائي من أولى الأولويات بالنسبة اليه . ومن أقوى الشواهد على ذلك ما اعتمدته الجمعية العامة أثناء العقدین الاخيرین من قرارات عديدة بشأن تدابير العبور المتوافرة للبلدان غير الساحلية .

وإن جمهورية أفغانستان ، إذ تضع في اعتبارها القرارات ذات الصلة التي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة ، والروح التي سادت مؤتمر باريس المعني بأقل البلدان نموا وبالبلدان غير الساحلية ، تقترح الاضافة التالية الى مشروع الاتفاقية الذي سي طرح للمناقشة أثناء مؤتمر فيينا :

ترغب جمهورية أفغانستان في أن تغطي صадرات وواردات البلدان غير الساحلية التي تمر بمحطات النقل الطرفية الدولية ، بنوع من التفضيل ، وهي تهيب بسائر متعهدي محطات النقل الطرفية أن يخصصوا بمركز مفضل . ومن شأن ذلك أن يساعد البلدان غير الساحلية على تلافي الصعوبات القائمة في هذا المجال .

الصين

[الامل : بالصينية]

تعرب حكومة الصين عن تقديرها للجهود التي بذلتها والتقدم الذي أحرزته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في وضع قواعد موحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي .

واننا نرى أن وجود اتفاقية بشأن هذا الموضوع هو أمر مستووب وله جدواه . فمثل هذه الاتفاقية سوف تيسر تنسيق القوانين والممارسات في هذا الميدان في مختلف البلدان والمناطق ، وبالتالي تسد ثغرة خلفتها الصكوك الدولية القائمة ذات الصلة ؛ وفي الوقت نفسه فإن الأحكام المتعلقة بحقوق والتزامات متعهدي محطات النقل بصيغتها المبينة في مشروع الاتفاقية ، هي أساسا واجبة النفاذ .

ونحن نعتقد أن مشروع الاتفاقية يتيح أساسا للمناقشة في المؤتمر الدبلوماسي المقبل المقرر عقده في فيينا .

وسوف ترسل الحكومة الصينية وفدا لحضور المؤتمر وبذل مزيد من الجهود من أجل انجاز مشروع الاتفاقية واعتماده .

وبالإضافة الى الملاحظات العامة السالفة الذكر ، فإن الحكومة الصينية ترغب في اقتراح التنقيحات التالية على بعض أحكام محددة من المشروع :

أولا - عنوان الاتفاقية

ينبغي أن ينقح عنوان الاتفاقية ليصبح نزه كما يلي : "الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي للبضائع" .

الأسباب

١ - ان عبارة "النقل ... في النقل الدولي للبضائع" تتضمن ما هو أشمل من "النقل ... في التجارة الدولية" ولذلك فهي تيسر تطبيق الاتفاقية على نقل البضائع غير التجارية (مثل نقل البضائع لأغراض المعونة أو الهبة أو تنظيم المعارض أو نقل لوازم البعثات الدبلوماسية ، الخ) . وعلاوة على ذلك ، فإن معظم البلدان كان يرى ، أثناء انعقاد الدورة الثانية والعشرين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، وخلال المناقشات حول المادة ١ من مشروع الاتفاقية ، أن مصطلح "البضائع" المستخدم في مشروع الاتفاقية يشمل تلك البضائع غير التجارية المذكورة أعلاه .

٢ - ويعتبر العنوان المنقح أكثر توافقاً مع ما تقصده الاتفاقية ألا وهو سد الشغرة التي خلفتها الصكوك الدولية القائمة بشأن نقل البضائع - وبالنظر الى أن معظم أنظمة المسؤولية التي تحكم النقل قد وضعت في شكل اتفاقيات ، فمن المناسب للغاية سد الشغرة التي خلفتها تلك الصكوك باتفاقية (١).

ثانياً - ينبغي للمقدمة أن تبين بوضوح أغراضها التشريعية ، التي ينبغي على الأقل أن تشتمل على العناصر التالية :

(١) نظام اقتصادي دولي جديد ؛

(٢) مبدأ المساواة والمنفعة المتبادلة ؛

(٣) تعزيز توحيد القوانين .

ويمكن أن تصاغ هذه المقدمة على غرار مقدمة اتفاقية الأمم المتحدة لعقود البيع الدولي للبضائع .

ثالثاً - في المادة ٤ (١) (أ) ، بعد عبارة "تحدد البضائع" يقترح إضافة ما يلي : "وتبين حالتها وكميتها بقدر ما يمكن التأكد من ذلك بطرق فحص معقولة" . ويمكن ، عوضاً عن ذلك ، حذف العبارة المقابلة من الفقرة الفرعية (ب) ووضعها في صياغة مشتركة تنطبق على الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) معا .

السبب : ان الحاجة تدعو لمثل هذا التعبير في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) وعلى الرغم من أن الوثيقة في الفقرة الفرعية (أ) مقدمة من العميل ، فإن التوقيع من المتعهد ، سوف يعني أنه يؤكد مضمون الوثيقة وأنه هو أيضاً مسؤول عنها بشكل ما .

رابعاً - في المادة ٩ (أ) ، بعد عبارة "الاحتياطات" ، من الأفضل إدراج عبارة "وسبل الانتصاف" ، وذلك لجعل الفقرة تبدأ بعبارة "ومن أجل اتخاذ جميع الاحتياطات وسبل الانتصاف التي قد تقتضيها الظروف" .

الأسباب : عند النظر في واجبات وحقوق ومصالح المتعهد الذي يقوم بمناولة بضائع خطيرة ، لا يستطيع المرء أن يفكر فحسب في الاحتياطات التي يتخذها المتعهد (وان كانت هذه النقطة على درجة كبيرة من الأهمية) ، ولكن ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار أيضاً

(١) أنظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والأربعون ،

الملحق رقم ١٧ (A/44/17) ، الفصل الثاني ، الفرع جيم .

جميع التدابير التي اعتمدها بما في ذلك سبل الانتصاف المعتمدة بعد وقوع أخطار بالفعل . ولكي يتسنى للمتعهد أداء عمله على نحو أفضل في الحد من خسارة البضائع الخطرة نفسها أو التقليل من هذه الخسارة ، وكذلك الخسارة التي تلحق ببضائع أخرى ، ينبغي أن يكون للمتعهد الحق في اتخاذ تدابير لازالة الخطر الذي يكون قد وقع بالفعل وأن يطالب بتعويض معقول عن الخسارة الناجمة .

باء - المنظمات الدولية غير الحكومية

المجلس التنفيذي للجنة الدولية للملاحة البحرية

[الامل : بالانكليزية]

١ - ملاحظات عامة

أبدت اللجنة الدولية للملاحة البحرية في مرحلة مبكرة اهتماما بالمشروع كما يتبين من وثيقة اللجنة CMI Doc. 1975 II ، الصفحات من ٩٤ الى ١١٤ ، حيث قدم الأستاذ رامبرغ الموضوع الى اللجنة ("مسؤولية محطات النقل الطرفية البحرية - أفكار أولية") . وعلى الرغم من أن اللجنة كانت تفضل ، كما يتضح من تقرير الفريق العامل الذي أنشأه المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص لدراسة هذه المسألة ، قواعد نموذجية على اتفاقية دولية ملزمة ، فإن اللجنة تعتقد أن الاتفاقية يمكن أن تغدو بديلا عمليا للقواعد النموذجية شريطة ادخال تعديلات على المادة ١٣ من مشروع الاتفاقية الحالي من شأنها أن تفرض تقييدات هامة على الاحكام التعاقدية التي تنحرف عن احكام الاتفاقية (أنظر أدناه) .

٢ - إمكانية تطبيق الاتفاقية

من الصعب دائما أن يعرف المرء مقدما ما اذا كانت اتفاقية دولية ملزمة ستحقق النجاح أم لن تحققه . ومن نافلة القول إن اقناع الدول بالتصديق على اتفاقيات ملزمة أصعب بكثير من اقناعها بالتصديق على اتفاقيات غير ملزمة . وتنشأ صعوبة التنبؤ بنجاح الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع من صعوبات تقييم توزيع المخاطر ذات الصلة عندما تنقل البضائع من بلد الى آخر . ولعل ذلك هو ما يضيف أهمية خاصة على هدف توحيد القانون . غير أن الاتفاقية الحالية تعني نشاطا داخليا ، وبالتالي يقل وضوح الحافز على انشاء صك دولي . وسيكون من الضروري ، علاوة على ذلك ، التمييز بوضوح بين هذا النشاط الداخلي فيما يتعلق بالتخزين والخدمات الشاذوية التي ينبغي أن تنطبق عليها احكام الاتفاقية ، وما عداه من نشاط داخلي في نفس المجال حيث لا ينبغي تطبيق الاتفاقية . ومن ثم تنشأ بعض المشكلات الخاصة في

التوصل الى تحديد سليم لنطاق تطبيق الاتفاقية . وما لم يوجد حل مرض لهذه المشاكل فسوف تكون كفالة النجاح للاتفاقية أمرا بالغ الصعوبة .

واللجنة الدولية للملاحة البحرية لا ترى أن الطريقة الحالية لتوضيح "العنصر الدولي" ، الذي يؤدي الى أعمال القواعد الملزمة ، طريقة مرضية . فليس من الممكن دائما "تمييز" البضائع باعتبارها "محل نقل دولي" عندما لا يكون المتعهد معنيا بنقلها على الاطلاق وانما بمجرد تخزينها ومناولتها قبل هذا النقل أو بعده (المادة ٢ (١) . والواقع أن فريق الدراسة التابع للمعهد الدولي لتوحيد القاذون الخاص قد لاحظ هذا الامر الذي يفسر السبب الذي من أجله تفضل القواعد النموذجية على اتفاقية دولية ملزمة . ويقتضي ضمان التطبيق السليم للاتفاقية اللجوء الى طريقة أخرى غير الإشارة الى "بضائع محل نقل دولي" . ومن الجدير بالملاحظة أن البضائع لا تكون محل نقل دولي إلا بعد أن يبدأ النقل وتكون خدمات المتعهد في بلد الارسل قد انتهت .

ولن تنشأ نفس هذه الصعوبات فيما يتعلق ببضائع الاستيراد ، حيث أنها على الأقل يمكن رؤيتها على أنها محل نقل دولي . ومن جهة أخرى تنشأ صعوبات واضحة فيما يتعلق ببضائع التصدير ، نظرا لأن متعهد محطة النقل الطرفية كثيرا ما لا يكون على علم ، وقت الدخول في عقد الخدمة ، بجهة وصول البضائع . فضلا عن ذلك فانه فيما يتعلق ببضائع الاستيراد سوف يتلاشى "العنصر الدولي" في الحالات التي يحتفظ فيها المتعهد بالبضائع بعد استيرادها ريثما يتلقى تعليمات بشأن مواصلة تخزينها محليا أو مواصلة نقلها ، أيا كانت الحال . ولهذه الأسباب تقترح اللجنة الدولية للملاحة البحرية تعديل المادة ١٣ بحيث لا تصبح أحكام الاتفاقية ملزمة إلا عندما يكون المتعهد قد اختار الارتباط بالاتفاقية بالنسبة للعقد المعني . وسيكون من شأن نهج كهذا ، في نظر اللجنة ، تعزيز النجاح المقبل للاتفاقية ومن ثم توحيد القاذون على نحو أفضل كثيرا مما يتحقق بفعل اتفاقية تتوقف، إلزامية تطبيقها على معايير غامضة مثل "محل نقل دولي" .

٣ - الوثائق والتبادل الإلكتروني للبيانات EDI

من الامور التي ينبغي توقعها أن الممارسات الوثائقية في مجال النقل والتخزين لن تلبث أن يستعاض عنها بالرسائل المنقولة عبر نظم التبادل الإلكتروني للبيانات (أنظر على سبيل المثال الصيغة المنقحة للإنكوترمز ١٩٩٠ - شروط التجارة الدولية) . ولن يكفي ، مراعاة لهذا التطور الوشيك ، النص على أن الوثيقة أو التوقيع على الوثيقة يجوز اصداره "بأي كيفية" (المادة ٤ (٣) أو "بأية وسيلة ... إلكترونية" (المادة ٤ (٤) . وينبغي أن تنص المادة ٤ على أن الوثيقة يمكن أن يستعاض عنها برسالة تعادلها منقولة عبر نظم التبادل الإلكتروني للبيانات (أنظر شروط البند 8 A من الإنكوترمز ١٩٩٠) .

٤ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية (المادة ٨)

كان من بين الاهداف المهيمنة على صوغ أحكام الاتفاقية أن تأتي تلك الأحكام على نحو يجعلها متوافقة مع الاتفاقات الدولية التي تنظم أي نقل للبضائع سابق أو لاحق . فمن شأن ذلك أن ييسر على المطالبين أمر تقدير المخاطر مقدما ، وأن يبسط إجراءات التظلم التي يتخذها الناقلون ضد متعهدي محطات النقل الطرفية . ومع ذلك فإن المادة ٨ تشكل في هذا الصدد استثناء هاما ، ومن ثم غير مقبول ، من المبادئ التي تنظم نقل البضائع بحرا والنقل المتعدد الوسائط . فقواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ ، واتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ ، تقضيان بأن الناقل لا يسقط حقه في تحديد المسؤولية ما لم يمكن عزو السلوك الذي يستحق اللوم الى شخص يعمل على المستوى القيادي في الشركة . ويتتبع ذلك حذف العبارة "أو من جاذب مستخدميه أو وكالاته" الواردة بعد عبارة "المتعهد نفسه" في مشروع المادة ٨ الحالي .

وتدرك اللجنة الدولية للملاحة البحرية أن المادة ٨ تردد في هذا الصدد مبدأ الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل البري الدولي للبضائع (CMR) ، الخاص بالنقل البري الدولي . غير أنه فيما يخص هذا النقل يكون الناقل عادة هو ذاته متعهد محطة النقل الطرفية وعلى ذلك فالذي سيحدث بالفعل هو أن الاتفاقية ستنطبق بصفة رئيسية على البضائع التي تكون محل نقل بحري أو متعدد الوسائط . ولهذا السبب ، ترى اللجنة أنه لا بد من جعل هذه المادة الهامة متوافقة مع القواعد المقابلة في قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط .

تعرب اللجنة الدولية للملاحة البحرية عن ارتياحها للعمل الهام الذي تم انجازه حتى الآن وعن أملها في أن تصدر الاتفاقية بالشكل المقترح فيما تقدم وتهم بالتالي في توحيد القانون في هذا الميدان الهام على نحو أفضل .

هـ - تقرير اللجنة الاولى

الوثيقة A/CONF.152/9

[الاصل : بالانكليزية]

[١٨ نيسان/أبريل ١٩٩١]

أولا - مقدمة

ألف - تقديم التقرير

١ - عهد المؤتمر في جلسته العامة الثالثة الى اللجنة الاولى بالنظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجار الدولية (A/CONF.152/5) .

٢ - وتتضمن الوثيقة الحالية تقرير اللجنة الاولى الى المؤتمر عن نظرها في مشروع المواد المحالة اليها ، وفي المقترحات الاخرى المقدمة الى اللجنة الاولى أثناء مداولاتها .

باء - انتخاب أعضاء المكتب

٣ - انتخب المؤتمر في جلسته العامة الرابعة المعقودة في ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ بالاجماع السيد جان بول بيروودو (فرنسا) رئيسا للجنة الاولى . وفي ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، في الجلسة السادسة للجنة الاولى انتخب السيد محمود سليمان (مصر) نائبا لرئيس اللجنة الاولى ، والسيد عباس سافاريان نعمت آباد مقررا لها .

جيم - الجلسات وتنظيم الاعمال وهيكل هذا التقرير

١' الجلسات

٤ - عقدت اللجنة الاولى ١٨ جلسة في الفترة ما بين ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ و ١٦ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' تنظيم الاعمال

٥ - أقرت اللجنة الاولى في جلستها الاولى المعقودة في ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ جدول الاعمال المؤقت الوارد في A/CONF.152/C.1/L.1 جدولاً لاعمالها .

٦ - وشرعت اللجنة الاولى بصورة رئيسية في مناقشة مشاريع المواد المعروضة عليها على أساس كل مادة على حدة ، وبمناقشة التعديلات لمشاريع المواد المقدمة من الممثلين خلال المؤتمر . وبعد قيام اللجنة الاولى بالنظر مبدئيا في المادة وتعديلاتها ، ومراعاة لما يتخذ من قرارات بشأن تلك التعديلات ، كاذت المادة تحال الى لجنة الصياغة . وبعد النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة الاولى بشأن المواد المحالة الى لجنة الصياغة ، أحالت اللجنة الاولى المواد التي نظرت فيها الى المؤتمر بكامل هيئته .

٣- خطة هذا التقرير

٧ - يصف هذا التقرير أعمال اللجنة الاولى بشأن كل مادة معروضة عليها ، وفقا للمخطط التالي :

(أ) نص مشروع المادة بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) :

(ب) نصوص التعديلات ، إن وجدت ، مع وصف موجز للطريقة التي عولجت بها :

(ج) مداولات اللجنة الاولى ، مقمة كما يلي :

١- الجلسات :

٢- النظر في المادة .

ثانيا - نظر اللجنة الاولى في مشروع الاتفاقية الخامة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

المادة ١

ألف - نص الاونسيترال

٨ - فيما يلي نص هذه المادة بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١"

"التعريف"

"في هذه الاتفاقية :

"(أ) يقصد بمصطلح "متعهد محطة النقل الطرفية" (ويشار إليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في مزاولة أشغاله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول إليها أو استخدامها . ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان مسؤولا عن البضائع بمقتضى قانون ينظم النقل ؛

"(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منمة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ؛

"(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول محددين بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين ، في الوقت الذي يأخذ المتعهد البضائع في عهده ؛

"(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" خدمات مثل التخزين والايذاع والشحن والتفريغ والتتيف والرص والتبطين والربط والتثبيت ؛

"(هـ) يقصد بمصطلح "إشعار" كل إشعار يوجه بكيفية تحفظ المعلومات الواردة فيه ؛

"(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بكيفية تحفظ المعلومات الواردة فيه ."

باء - التعديلات

٩ - قدمت تعديلات للمادة ١ من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6) واليابان (A/CONF.152/C.1/L.19) وهولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) والولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.4) ؛ A/CONF.152/C.1/L.5) وبلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.29) ؛ A/CONF.152/C.1/L.61) والسويد (A/CONF.152/C.1/L.28) والمملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.37) والفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) وأستراليا (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) .

١٠ - وكأنت هذه التعديلات ترمي الى ما يلي :

الفقرة الفرعية (أ)

(أ) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ١) :

تعاد صياغة الجملة الاولى من الفقرة الفرعية (أ) على النحو التالي :

"يقوم بمصطلح المتعهد كل شخص يتعهد ، في مزاولة أشغاله ، بأن يأخذ في عهده ، أو بأن يناول ، بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه أو له حق الوصول إليها ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٢ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(ب) اليابان (A/CONF.152/C.1/L.19) :

"ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان مسؤولا ، بوصفه ناقلا أو متعهد نقل متعدد الوسائط ، عن البضائع بمقتضى قانون ينظم النقل ؛"

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ١٤ من بند النظر في المواد ، أدناه ؛ أعيد تقديمه ورفض : راجع الفقرة ١٠ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(ج) هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) :

يستعاض عن الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) بما يلي :

"ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كانت القواعد القانونية المنظمة للنقل تنطبق عليه ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٥ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(د) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ٢) :

تعاد صياغة الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) على النحو التالي :

"بيد أنه لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان مسؤولا عن البضائع بمقتضى قواعد قانونية سارية تنظم النقل أو الشحن".

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٥ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(هـ) بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.29) :

تعديل الجملة الاولى من الفقرة (أ) من المادة ١ على النحو التالي :

"يعني مصطلح "متعهد محطة النقل الطرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في مزاولة أشغاله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع اما في منطقة تحت إشرافه ، واما في منطقة يكون له حق الوصول اليها أو حق استخدامها ، شريطة أن يكون في وسعه ممارسة إشراف فعلي على البضائع فيها ."

[لم تنظر اللجنة الاولى في هذا الاقتراح : راجع الفقرة ١٦ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(و) بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.61) :

يستعاض في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ عن عبارة "في منطقة تحت إشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول اليها أو استخدامها" بالعبارة التالية : "في منطقة يمكنه أن يمارس فيها إشرافا فعالا" .

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ١٧ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

الفقرة الفرعية (ب)

الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.4) :

تضاف عبارة الى الفقرة الفرعية (ب) بحيث يصبح نصها كما يلي :

"حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة اذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ؛ على أن الحاويات الفارغة ، الموجودة في فناء لتخزين الحاويات الفارغة ، لا تعتبر بمثابة بضائع ؛"

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٨ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

الفقرة الفرعية (ج)

(أ) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ٣) :

تعاد صياغة الفقرة الفرعية (ج) على النحو التالي :

"يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول محددين بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين عندما يأخذ المتعهد البضائع في عهده أو يتسلمها للمناولة ؛"

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٩ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(ب) هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) :

تضاف عبارة "وفقا لعقد النقل" الى الفقرة الفرعية (ج) بعد عبارة "في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده" ، بحيث يصبح نهما كما يلي :

"يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول محددين بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين ، في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده ، وفقا لعقد النقل ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ١٩ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

حملة جديدة

ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ٤) :

تضاف الجملة الجديدة التالية الى المادة ١ في الموضع المناسب :

"اذا كانت البضائع مضمومة بمتند نقل دولي معروف لدى المتعهد تعتبر هذه البضائع محل نقل دولي ؛ واذا كانت البضائع مضمومة بمتند نقل محلي معروف لدى المتعهد فلا تعتبر هذه البضائع محل نقل دولي ."

[رفض الاقتراح بصيغته المعدلة شفهيًا : راجع الفقرة ٢٠ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

الفقرة الفرعية (د)

هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) :

يستعاض عن الفقرة الفرعية (د) بالنص التالي :

"(د) يعني مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" الخدمات التي تشمل المناولة المادية للبضائع مثل التخزين والإيداع والشحن والتفريغ والتستيف والرس والتبطين والربط ."

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ٢١ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

فقرات فرعية جديدة

(أ) الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.5) :

تضاف الفقرة الفرعية الجديدة التالية الى المادة ١ :

"الكتابة" تشمل الكتابة الالكترونية ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ٢٣ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(ب) السويد (A/CONF.152/C.1/L.28) :

تضاف الفقرة الفرعية الجديدة التالية الى المادة ١ :

يعني مصطلح "الناقل" الشخص الذي ينجز عقد النقل أو يكل الى غيره انجاز عقد النقل ، بما في ذلك استخدامه ووكلاؤه وغيرهم من الاشخاص الذين يستخدمهم من أجل انجاز عقد النقل ."

[قدم الاقتراح الى الفريق العامل المخصص : راجع الفقرة ٢٤ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(ج) الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) :

تضاف الفقرة الفرعية الجديدة التالية الى المادة ١ :

"يقصد بمصطلح "الناقل" كل شخص يعتبر ناقلا بحكم اتفاقية دولية أو قانون وطني مناظر يتناولان نقل البضائع ."

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ٢٥ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(د) استراليا (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) :

تضاف الفقرة الفرعية الجديدة التالية الى المادة ١ :

"يقصد بمصطلح "الناقل" كل شخص يكون ناقلا بموجب اتفاقية دولية بشأن نقل البضائع أو قانون وطني تُنفذ بمقتضاه تلك الاتفاقية أو يكون [مستندا اليها] [مستندا منها] ومتطابقا معها ، ولا يقصد به وسيط غير ناقل ما لم يشاطر الناقل بموجب تلك الاتفاقية أو ذلك القانون الوطني كل حقوقه ومسؤولياته ذات الصلة ."

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ٢٥ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

(هـ) المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.37) :

تضاف الفقرة الفرعية الجديدة التالية الى المادة ١ :

"يقصد بلفظة "شخص" أي فرد أو شركة أو أي هيئة عامة أو خاصة ، سواء أكانت تتمتع بشخصية اعتبارية أم لا ، بما في ذلك الدولة والأجهزة الفرعية المكونة لها ."

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ٢٦ من بند النظر في المواد ، أدناه .]

جيم - المداولات في اللجنة الاولى

١' الجلسات

١١ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ١ في جلساتها الاولى والثانية والثالثة

والخامسة والسابعة والحادية عشرة والخامسة عشرة والسادسة عشرة المعقودة في ٣ و ٤ و ٦ و ٨ و ١٠ و ١٢ نيسان/أبريل على التوالي .

٢' النظر في المواد

الفقرة الفرعية (أ)

١٢ - في الجلسة الأولى ، سحب اقتراح التعديل المقدم من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ١) .

١٣ - في الجلسة الثانية ، قدمت ألمانيا اقتراحا شفهيًا بتعديل الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) على النحو التالي :

"بيد أنه لا يجوز اعتبار الشخص متعهدا إذا كان ناقلا ."

١٤ - اعتمد التعديل المقترح بأغلبية ١٥ صوتا مؤيدا مقابل ٣ أصوات معارضة ، وأحيل الى لجنة الصياغة . ويعني اعتماد التعديل رفض التعديل المقترح من اليابان (A/CONF.152/C.1/L.19 ، أنظر أيضا الفقرة ١٧ ، أدناه) .

١٥ - في الجلسة الثانية ، سحب التعديلان المقترحتان من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) وألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6 ، الفقرة ٢) .

١٦ - لم تنظر اللجنة في التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.29) ، الذي قدم بعد أن اعتمدته اللجنة الأولى ، الفقرة الفرعية (أ) ، لأن اقتراحا قدم بناء على المادة ٢٣ من النظام الداخلي للمؤتمر من أجل إعادة النظر في الفقرة الفرعية (أ) رفض بأغلبية ١٦ صوتا مقابل ١٢ صوتا وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت ، وبذا لم ينل أغلبية ثلثي الأصوات .

١٧ - في الجلسة الخامسة عشرة ، اعتمد اقتراح باعادة النظر في الفقرة الفرعية (أ) بأغلبية ١٦ صوتا مقابل ٦ أصوات وامتناع ١٠ أعضاء عن التصويت . وعندما أعيد النظر في الفقرة الفرعية (أ) في الدورة السادسة عشرة ، رفض التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.61) بسبب تعادل الأصوات المؤيدة (١١) والأصوات المعارضة (١١) وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت ، وأعيد تقديم التعديل المقترح من اليابان (A/CONF.152/C.1/L.19) ، ورفض بتعادل الأصوات المؤيدة (٨) والأصوات المعارضة (٨) وامتناع ١٢ عضوا عن التصويت . وقدم اقتراح شفهي يرمي الى نقض القرار بتعديل الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) (أنظر الفقرتين ١٣ و ١٤ أعلاه) ، والى تثبيت نص الجملة الثانية حسب الصيغة الواردة في نص الاونسيترال ، أي "ومع ذلك ، لا يعتبر

الشخص متعهدا متى كان مسؤولا عن البضائع بمقتضى قانون ينظم النقل". واعتمد الاقتراح بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ٨ أصوات وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت .

الفقرة الفرعية (ب)

١٨ - في الجلسة الثانية ، سحب التعديل المقترح من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.4) .

الفقرة الفرعية (ج)

١٩ - في الجلسة الثانية ، سحب التعديل المقترح من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.6) ، الفقرة (٣) ، نتيجة سحب اقتراح سابق (A/CONF.152/C.1/L.6) ، الفقرة (١) ، (أنظر الفقرة ١٢ أعلاه) . وسحب التعديل المقترح من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) .

جملة جديدة

٢٠ - في الجلسة الثانية ، قدمت ألمانيا تعديلا شفويا للجملة الجديدة التي اقترحت اضافتها الى المادة ١ في الموضع المناسب (A/CONF.152/C.1/L.6) ، الفقرة (٤) ، هذا نصه :

"إذا كانت البضائع مملوكة بمتند نقل دولي معروف، لدى المتعهد ، يفترض مبدئيا ان هذه البضائع تدخل في نطاق النقل الدولي الى أن تتوفر أسباب تنقض هذا الافتراض ."

رفض هذا الاقتراح بصيغته المعدلة بأغلبية ٢٥ صوتا مقابل ٥ أصوات وامتناع عضو واحد عن التصويت .

الفقرة الفرعية (د)

٢١ - في الجلسة الثالثة ، رفض التعديل المقترح من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.23) بأغلبية ١١ صوتا مقابل ٣ أصوات وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

الفقرتان الفرعيتان (هـ) و(و)

٢٢ - في الجلسة الثالثة ، اقترحت ألمانيا شفويا حذف الفقرتين الفرعيتين (هـ) و (و) . ورفض الاقتراح بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٦ أصوات وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

فقرات فرعية جديدة

٢٣ - في الجلسة الثالثة ، سحب التعديل المقترح من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.5) ، وطلب الى لجنة الصياغة أن تأخذ الاقتراح في اعتبارها بالتأكد من أن الكتابة الالكترونية مشمولة بأحكام الاتفاقية المتعلقة بالكتابة والطلبات والاشعارات .

٢٤ - احيل التعديل المقترح من السويد (A/CONF.152/C.1/L.28) الى فريق عامل مخصص . وطلب الى الفريق العامل ان ينظر فيما اذا كان من الضروري وضع تعريف للكلمة "الناقل" ، وأن تضع صيغة التعريف اذا كان ذلك ضروريا .

٢٥ - في الجلسة الخامسة عشرة ، قررت اللجنة عدم اضافة تعريف للكلمة "الناقل" في المادة ١ ، وذلك بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ٨ أصوات وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت . وتبعا لذلك ، رفض اقتراح الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) واقتراح استراليا (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) .

٢٦ - في الجلسة السابعة ، أرجىء النظر في التعديل المقترح من المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.37) الى أن تنظر اللجنة في المادة ٤ . وفي الجلسة الحادية عشرة رفض التعديل بأغلبية ٢٤ صوتا مقابل ٥ أصوات وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٢٧ - اعتمد نص الاونسيترال للمادة ١ وأحيل الى لجنة الصياغة .

مادة جديدة

٢٨ - قدمت المملكة المتحدة اقتراحا (A/CONF.152/C.1/L.31) بادراج المادة الجديدة التالية في مكان مناسب من الاتفاقية :

"الاشعار بأن البضائع منقولة دوليا"

"(١) يجوز للناقل أو لشخص غيره له اهتمام بالبضائع أن يقدم للمتعهد اشعارا يبين فيه أن البضائع منقولة دوليا .

"(٢) يعتبر الإقرار الذي يكتبه المتعهد باستلام الإشعار المنصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة دليلا ظاهرا بأن أحكام هذه الاتفاقية سوف تنطبق على البضائع عندما يأخذها المتعهد في عهده ."

٢٩ - استبدلت المملكة المتحدة فيما بعد هذا الاقتراح باقتراح يرمي الى تعديل المادة ٤ (A/CONF.152/C.1/L.43) وتجسيد مقومات الاقتراح المتبدل . ويبين الفرع الذي يتناول المادة ٤ نص الاقتراح بتعديل المادة ٤ ، ووصفا للطريقة التي عالجته بها اللجنة الاولى (أنظر الفقرتين ٤٠ و ٤٢ أدناه) .

المادة ٣

ألف - نص الاونسيترال

٣٠ - فيما يلي نص هذه المادة بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٣"

"فترة المسؤولية"

"يُسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له حق تسليمها أو بوضعها تحت تصرفه ."

باء - التعديلات

٣١ - قُدمت تعديلات على المادة ٣ من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.9) وبلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.33) وفنلندا (A/CONF.152/C.1/L.36) والمكسيك (A/CONF.152/C.1/L.34) والمملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.38) .

٣٢ - وكان مؤدى تلك التعديلات ما يلي :

(١) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.9) :

تعماد صياغة المادة ٣ كما يلي :

"يكون المتعهد مسؤولا عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذها في عهده أو يأخذها بغرض المناولة حتى وقت قيامه بتسليمها الى الشخص الذي له حق تسليمها أو وضعها تحت تصرفه ."

[سحب التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٣٤ ، أدناه .]

(ب) بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.33) :

تعاد صياغة المادة ٣ كما يلي :

"يُسأل المتعهد عن البضائع اعتباراً من الوقت الذي يأخذها في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له حق تلّمها ، شريطة أن يتلّمها ذلك الشخص في غضون مدة ثلاثين يوماً أو في غضون المدة المنصوص عليها في العقد ، أو حتى الوقت الذي يضعها فيه تحت تصرف ذلك الشخص ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٣٤ ، أدناه .]

(ج) فنلندا (A/CONF.152/C.1/L.36) :

تضاف في نهاية المادة ٣ العبارات التالية :

[البديل ١] "ومن الوقت الذي يوجه فيه اشعاراً بها الى ذلك الشخص" .

[البديل ٢] "ومن الوقت الذي يتلّم فيه ذلك الشخص اشعاراً بها" .

[سحب البديل ١ ؛ ورفض البديل ٢ بصيغته المعدلة شفهيًا : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٣٥ أدناه .]

(د) المكسيك (A/CONF.152/C.1/L.34) :

تضاف فقرة جديدة (٢) نصها كما يلي :

"(٢) عندما يكون المتعهد ملزماً بأخذ البضائع في عهده ، يسأل ابتداءً من الوقت الذي تسلّم فيه البضائع اليه ، [، ما لم يكن قد وقع إهمال من جانبه] ."

[مُحج (في الصيغة الانكليزية) وسُحب : أنظر تحت عنوان النظر في المواد ، الفقرة ٣٦ ، أدناه .]

(هـ) المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.38) :

يستعاض عن نص المادة ٣ بالنص التالي :

"يسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يقوم فيه الناقل أو غيره بوضعها في عهده (بمفرده) حتى وقت قيامه بتسليمها للناقل أو لشخص آخر له حق تسلمها ."

[سحب : أنظر تحت عنوان "النظر في المواد" ، الفقرة ٣٧ ، أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

٣٣ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٣ في جلستها الرابعة والسابعة المعقودتين في ٤ و ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٣٤ - في الجلسة الرابعة ، سحب التعديل المقترح من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.9) تبعا لسحب تعديلها المقترح على المادة ١ (أ) (A/CONF.152/C.1/L.6) ، الفقرتان ١ و ٣ : أنظر الفقرتين ١٢ و ١٩ أعلاه) . ورفض التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.33) وبأغلبية ٢٦ صوتا معارضا و ٣ أصوات مؤيدة ، وامتناع عضو واحد عن التصويت .

٣٥ - وفيما يتعلق بالتعديلين البديلين المقترحين من فنلندا (A/CONF.152/C.1/L.36) ، سحب البديل ١ . وعدلت المملكة المتحدة شفها البديل ٢ ليصبح نومه كما يلي : "ومن الوقت الذي وجه أو قام فيه بمحاولات معقولة لكي يوجه اشعارا مبقا بها الى ذلك الشخص" ، ثم رفض هذا التعديل وبأغلبية ٢٢ صوتا معارضا مقابل ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

٣٦ - وصحح التعديل المقترح من المكسيك (A/CONF.152/C.1/L.34) ، في صيغته الانكليزية ، وذلك بوضع عبارة "تسلم اليه" في نهاية الجملة بدلا من عبارة "توضع تحت تصرفه" . ثم سحب التعديل المقترح .

٣٧ - وفي الجلسة السابعة ، سحب التعديل المقترح من المملكة المتحدة

(A/CONF.152/C.1/L.38) . واعتمد النص الذي أعدته لجنة الأونسيترال للمادة ٣ وأحيلت الى لجنة الصياغة .

المادة ٤

الف - نص الأونسيترال

٣٨ - فيما يلي نص هذه المادة بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٤"

"إصدار الوثيقة"

"(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتأريخ وثيقة يقدمها العميل ، تحدد البضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر تسلمه البضائع وتأريخ تسلمها وتبين حالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

"(٢) اذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، فيفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا ثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرتم الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

"(٣) يجوز اصدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ١ بأي كيفية تحفظ المعلومات المتضمنة فيها .

"(٤) يجوز أن يكون التوقيع على الوثيقة المشار اليها في الفقرة ١ بخط اليد أو طباعة بالصورة المطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز ، أو بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى لا تخالف قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة ."

باء = التعديلات

٣٩ - قدمت تعديلات للمادة ٤ من المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.43) واليابان (A/CONF.152/C.1/L.26) والمكسيك (A/CONF.152/C.1/L.35) والولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.10) .

٤٠ - وكان مؤدى التعديلات كما يلي :

المادة ٤ فى مجموعها

المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.43) :

تعديل المادة ٤ بحيث يصبح نفعها كما يلي :

"(١) يجوز للناقل أو لاي شخص آخر له مصلحة فى بضائع أودعها فى عهد متعهد أن يطلب من المتعهد ما يلي :

(أ) تأكيد تحديده للبضائع ؛

(ب) تقديم اقرار بتسلمه للبضائع ؛

(ج) تقديم اقرار بأن البضائع محل نقل دولي .

"(٢) يلتزم المتعهد لدى تسلمه طلبا طبقا لما نص عليه فى الفقرة (١) ، خلال فترة زمنية معقولة :

(أ) بأن يقر بتسلمه للبضائع ، وبأنها محل نقل دولي ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل تتضمن تحديدا للبضائع ويبين فيها أنها محل نقل دولي ، أو

(ب) بأن يصدر وثيقة موقعة تتضمن تحديدا للبضائع ، يقر فيها بتسلمه للبضائع وتاريخ تسلمها وبكونها محل نقل دولي مع بيان حالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

"(٣) يجوز للمتعهد أن يصدر وثيقة موقعة ومؤرخة على النحو المشار فى الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (٢) دون أن يتسلم طلبا محددا بذلك وفقا للفقرة (١) .

"(٤) تعتبر الوثيقة الموقعة والمؤرخة الصادرة طبقا لما نص عليه في الفقرتين (١) و (٢) بمثابة تأكيد مطلق بأن أحكام هذه الاتفاقية تطبق على البضائع المحددة في الوثيقة .

"(٥) اذا لم يقيم المتعهد ، لدى تسلمه طلبا طبقا لما نص عليه في الفقرة (١) ، بالتصرف وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) فيفترض أنه تسلم البضائع في حالة جيدة ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرن الخدمات التي يؤديها على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

"(٦) [نص الفقرة (٣) من المادة ٤ كما أقرته اللجنة في الوثيقة
[A/CONF.152/5

"(٧) [نص الفقرة (٤) من المادة ٤ كما أقرته اللجنة في الوثيقة
"[A/CONF.152/5

[رفض الاقتراح : راجع الفقرة ٤٢ أدناه من بند النظر في التعديلات .]

فقرة جديدة (١ مكررا)

البيان (A/CONF.152/C.1/L.26) :

تدرج فقرة جديدة (١ مكررا) في المادة ٤ كما يلي :

"على العميل أن يقدم أي طلب يدخل في اطار الفقرة السابقة في غضون فترة زمنية معقولة بعد استلام البضائع ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ٣٣ أدناه من بند النظر في التعديلات .]

الفقرة (٣)

المكيك (A/CONF.152/C.1/L.35) :

تضاف الجملة التالية بعض نص لجنة الأونسيترال للفقرة (٣) كما يلي :

"يجوز أن يستعاض عن الوثيقة برسالة تعادله منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات ."

[سحب الاقتراح : راجع الفقرة ٤٥ أدناه من بند النظر في التعديلات .]

الفقرة (٤)

الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.10) :

يستعاض عن نص لجنة الاونسيترال للفقرة (٤) بما يلي :

"(٤) يقصد بالتوقيع المشار اليه في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو صورة طبق الاصل أو توثيق معادل منفذ بأي طريقة أخرى ."

[اعتمد الاقتراح : راجع الفقرة ٤٦ أدناه من بند النظر في التعديلات .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الحلان

٤١ - نظرت اللجنة في المادة ٤ في جلساتها الخامسة والسادسة والسابعة والحادية عشرة المعقودة في ٥ و ٨ و ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في التعديلات

المادة ٤ في مجموعها

٤٢ - في الجلسة الحادية عشرة ، رفض التعديل المقترح من المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.43) بأغلبية ٢٤ صوتا معارضا مقابل ٥ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

فقرة جديدة (١ مكررا)

٤٣ - في الجلسة الخامسة ، سحب التعديل المقترح من اليابان (A/CONF.152/C.1/L.26) .

الفقرة (٢)

٤٤ - في الجلسة السادسة ، اعتمدت الفقرة (٢) بأغلبية ١٧ صوتا مؤيدا مقابل ٧ أصوات معارضة وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت .

الفقرة (٣)

٤٥ - في الجلسة الخامسة ، سحب التعديل المقترح من المكيك (A/CONF.152/C.1/L.35) . وقدمت ايطاليا اقتراحا شفويا يدعو الى تعديل نص لجنة الاونسيترال للفقرة (٣) بحيث يشير الى الفقرة (١) بدلا من الاشارة الى الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (١) فحسب . وقد اعتمد الاقتراح . كذلك قدمت ايطاليا اقتراحا شفويا يدعو الى اضافة الجملة التالية بعد نص لجنة الاونسيترال للفقرة (٣) كما يلي : " اذا اتفق العميل والمتعهد على الاتصال الكترونيا ، يمكن الاستعانة عن الوثائق المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات" . وقد اعتمد التعديل بأغلبية ١٤ صوتا مؤيدا مقابل ١٢ صوتا معارضا وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت . وطلب الى لجنة الصياغة أن تتأكد من أن القاعدة المعبر عنها في الجملة الثانية من الفقرة (٣) بصيغتها المعدلة تتميز عن القاعدة المعبر عنها في الجملة الاولى ولا تدخل عليها أي تغيير .

الفقرة (٤)

٤٦ - في الجلسة السابعة ، قدمت المكسيك اقتراحا شفويا يدعو الى الاستعانة عن صيغة الفقرة (٤) بصيغة المادة ٥ (ك) من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكيميالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية . واعتمد التعديل المقترح من الولايات المتحدة الامريكية (A/CONF.152/C.1/L.10) ، رهنا بصياغته من قبل لجنة الصياغة على غرار نص المادة ٥ (ك) من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكيميالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية . واعتمد نص لجنة الاونسيترال للمادة ٤ ، على أن يجري تعديل الفقرات (٢) و (٣) و (٤) كما أشير اليه أعلاه ، وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٥

الف - نص الاونسيترال

٤٧ - فيما يلي نص المادة ٥ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٥

"أساس المسؤولية

"(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة من هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو

التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أشخاص آخرون يستعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وآثاره .

"(٢) إذا اشترك تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه أو أشخاص آخرين يستعين المتعهد بخدماتهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل عن اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة ١ مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد إلا بقدر ما تعزى الخسارة الناجمة عن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير إلى هذا التخلف ، بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة الذي لا يعزى إلى ذلك .

"(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع حين يتخلف المتعهد عن تسليمها أو عن وضعها للشخص له حق تسليمها ، أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص ، خلال المهلة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مهلة معقولة تلي طلب هذا الشخص البضائع في حالة عدم وجود ذلك الاتفاق .

"(٤) إذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع إلى الشخص الذي له حق تسليمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال فترة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال فترة ٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود ذلك الاتفاق ، جاز للشخص الذي له حق المطالبة بالتعويض عن البضائع اعتبارها هالكة ."

باء - التعديلات

٤٨ - قدمت تعديلات للمادة ٥ من المانيا (A/CONF.152/C.1/L.11) ومن اسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.20) ومن مصر (A/CONF.152/C.1/L.42) ومن هولندا (A/CONF.152/C.1/L.24) ومن بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.39) ومن المغرب (A/CONF.152/C.1/L.49) .

٤٩ - وفيما يلي مفاد هذه التعديلات :

فقرة جديدة (١ مكررا)

المانيا (A/CONF.152/C.1/L.11) :

إضافة فقرة جديدة (١ مكررا) بعد الفقرة (١) يكون نصها كما يلي :

"إذا كان قد خول للعميل أو لأشخاص آخرين ينوبون عنه بالدخول ، في وقت الحادث ، في المنطقة المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ للتفتيش على البضائع أو معالجتها أو مناولتها ، فإنه يكون على المطالب أن يثبت عدم قيام المتعهد بنفسه أو بواسطة مستخدميه أو وكلائه أو غيرهم ممن يستخدمهم المتعهد لأداء خدمات متصلة بالنقل باتخاذ جميع التدابير التي يمكن أن تطلب منه في حدود المعقول لتجنب وقوع الحادث والعواقب الناجمة عنه ."

[رفض بصيغته المعدلة : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥١ ، أدناه .]

الفقرة (٢)

(أ) إسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.20) :

نقل الفقرة (٢) الى نهاية المادة ٥ .

[أحيل التعديل الى لجنة الصياغة : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٢ أدناه .]

(ب) مصر (A/CONF.152/C.1/L.42) :

الغاء العبارة "بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة الذي لا يعزى الى ذلك" .

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٢ أدناه .]

فقرة جديدة (٥)

(أ) هولندا (A/CONF.152/C.1/L.24) :

إضافة فقرة جديدة (٥) فيما يلي نصها :

"(٥) يحسب المبلغ الكلي القابل للاسترداد ، بالاستناد الى قيمة البضائع في المكان والزمان اللذين سلمت فيهما هذه البضائع أو كان ينبغي أن تسلم فيهما الى الشخص الذي له حق تسلمها . وتقرر قيمة هذه البضائع وفقا لسعرها في أسواق السلع الأساسية ، أو ، في حال عدم وجود

هذا السعر ، وفقا للسعر الجاري في السوق ؛ أو بالاستناد الى القيمة العادية للبضائع من نفس النوع والجودة في حال عدم وجود سعر أسواق السلع الأساسية أو السعر الجاري في السوق ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٤ أدناه .]

(ج) بلحكا (A/CONF.152/C.1/L.39) :

اضافة فقرة جديدة (٥) فيما يلي منها :

"(٥) غير أن المتعهد لا يتحمل أية مسؤولية عن البضائع التي لا يكون الشخص الذي له حق تسليمها قد طلب تسليمها في أجل معقول بعد اشارة المتعهد له بأنها موضوعة تحت تصرفه ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٤ أدناه .]

(د) المغرب (A/CONF.152/C.1/L.49) :

تضاف الفقرة الاضافية التالية الى المادة ٥ :

"يعفى المتعهد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها لسبب لا يمكن تحميله ، كالحالات الطارئة أو الناجمة عن قوة قاهرة ، أو العيوب الموجودة في صلب البضاعة أو المستترة فيها ، أو اهمال المودع (الناقل أو الشاحن) ، أو البيانات الخاطئة فيما يتعلق بأوزان الطرود والعلامات المميزة لها ، أو طبيعة البضاعة ."

[لم ينظر في هذا التعديل : انظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٤ أدناه ،]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الحلقات

٥٠ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٥ في جلستها السابعة والثامنة المعقودتين في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

فقرة جديدة (١ مكررا)

٥١ - في الجلسة السابعة ، عدل التعديل المقترح من ألمانيا (A/CONF.152/ C.1/L.11) بإضافة عبارة "دون اشراف" بحيث يكون نص العبارة الافتتاحية للفقرة الجديدة المقترحة كما يلي : "إذا كان قد خول للعميل أو لاشخاص آخرين ينوبون عنه بالدخول دون اشراف في وقت الحادث ، في المنطقة المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) ... من المادة ١ . " وقد اشتركت ألمانيا وأستراليا في اقتراح الفقرة الجديدة بصيغتها المعدلة . وقد رفضت الفقرة الجديدة المقترحة بأغلبية ٢٧ صوتا معارضا مقابل ٤ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

الفقرة (٢)

٥٢ - في الجلسة السابعة ، اعتبر التعديل المقترح من إسبانيا (A/CONF.152/ C.1/L.20) مسألة صياغة وأحيل الى لجنة الصياغة . ورفض التعديل المقترح من مصر (A/CONF.152/C.1/L.42) بأغلبية ٢٠ صوتا معارضا و ٧ أصوات مؤيدة وامتناع ٧ أعضاء عن التصويت .

٥٣ - في الجلسة الثامنة ، قدم المغرب اقتراحا شفهيًا يقضي بجعل نص الفقرة (٢) متسقا مع نص المادة ٥ (٧) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨ ، ولا سيما بالاستعانة عن كلمة "تخلف" بعبارة "خطأ أو إهمال" . وبما أن التعديل المقترح لم يحظ بتأييد كاف ، فقد رفض .

فقرة جديدة (٥)

٥٤ - في الجلسة السابعة ، سحب التعديل المقترح من هولندا (A/CONF.152/ C.1/L.24) . وفي الجلسة الثامنة ، رفض التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/ C.1/L.39) بأغلبية ١٧ صوتا معارضا مقابل ١٣ صوتا مؤيدا وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت . ولم يعرض التعديل المقترح من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.49) على اللجنة ومن ثم لم ينظر فيه . وقد اعتمد النص الذي أعدته لجنة الأونسيترال للمادة ٥ وأحيلت الى لجنة الصياغة .

المادة ٦

ألف - نص الاونسيترال

٥٥ - فيما يلي نص المادة ٦ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٦

"حدود المسؤولية

"(١) (أ) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز [٨٣٣] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يلزمها لتنقل على هذا النحو ، فان مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لاحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز [٢٧٥] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتسليم داخل ميناء ما .

"(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل الرسوم المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع هذه الرسوم فيما يتعلق بالحنة التي كادت هذه البضائع جزءا منها .

"(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بشأنه هذه المسؤولية .

"(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ ."

باء = التعديلات

٥٦ - قدمت تعديلات للمادة ٦ من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.12) ومن اليابان (A/CONF.152/C.1/L.27) ومن المغرب (A/CONF.152/C.1/L.51) ومن يوغوسلافيا (A/CONF.152/C.1/L.45) .

٥٧ - وفيما يلي مفاد هذه التعديلات :

الفقرة (١)

(أ) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ١) :

تحذف الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (١) .

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٥٩ أدناه .]

(ب) المغرب (A/CONF.152/C.1/L.51) :

يستعاض عن المبلغ الوارد في الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦ (١) وقدره "٢٧٥" بمبلغ "٢٥" وحدة حسابية .

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٦٠ أدناه .]

(ج) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ٢) :

تعاد صياغة نص الفقرة (١) من المادة ٦ كما يلي :

"تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز [.....] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو [....] وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٦١ أدناه .]

(د) اليابان (A/CONF.152/C.1/L.27) :

تضاف فقرة فرعية (ج) جديدة كما يلي :

"(ج) ومع ذلك ، فعندما يؤثر هلاك جزء من البضائع أو تلفه على قيمة جزء آخر من البضائع ، يوضع في الاعتبار عند تقرير حد المسؤولية الوزن الكلي للبضائع الهالكة أو التالفة والوزن الكلي للبضائع التي تأثرت قيمتها ."

[اعتمد التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٦٢ أدناه .]

الفقرة الجديدة (١ مكررا)

ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.12) ، الفقرة (٣) :

تضاف الفقرة الجديدة (١ مكررا) التالية :

"(١ مكررا) لحساب أي المبلغين أكبر وفقا للفقرة (١) من هذه المادة ، تطبق القواعد التالية :

(أ) في حال استخدام حاوية ، أو منصة ثقالة ، أو أداة نقل أو تعبئة مماثلة لتجميع البضائع ، فإن الطرود أو غيرها من وحدات الشحن المحددة في الوثيقة المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٤ ، والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل أو التعبئة هذه ، يفترض فيها افتراضا قابلا للدفع أنها طرود أو وحدات شحن . وفي خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل أو التعبئة المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) في حالات هلاك أو تلف الحاوية أو المنصة النقالة أو ما إليها من أدوات النقل أو التعبئة ، ذاتها ، تعد أداة النقل أو التعبئة المذكورة ، عندما لا تكون مملوكة للمتعهد أو مقدمة منه بأي شكل آخر ، وحدة شحن متقلة واحدة ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٦٣ أدناه .]

الفقرة (٤)

يوغوسلافيا (A/CONF.152/C.1/L.45) :

تضاف جملة ثانية الى الفقرة (٤) فيما يلي نصها :

"وينطبق ما يوافق عليه المتعهد من حدود أعلى للمسؤولية أيضا على مستخدميه أو على وكلائه أو على أي أشخاص آخرين قد يستخدم المتعهد خدماتهم من أجل أداء الخدمات المتصلة بالنقل."

[رفض التعديل : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٦٤ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

٥٨ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٦ في جلساتها الثامنة والتاسعة والعاشر ، المعقودة في يومي ٨ و ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، على التوالي .

٢' النظر في المادة

الفقرة (١)

٥٩ - في الجلسة الثامنة ، رفض التعديل الذي اقترحه ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ١) بأغلبية ٢٧ صوتا معارضا مقابل ٤ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٦٠ - وفي الجلسة التاسعة ، رفض التعديل الذي اقترحه المغرب (A/CONF.152/C.1/L.51) بأغلبية ١٣ صوتا معارضا مقابل ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت . وقدم اقتراح شفهي مؤداه أن المبلغين المتعلقين بحدود المسؤولية ينبغي أن يكونوا أعلى من المبلغين الواردين ضمن قوسين معقوفين في الفقرة (١) بصيغتها التي أعدتها لجنة الاونسيترال . وقد رفض هذا الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا معارضا مقابل ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت ، وبناء عليه ، اعتمد المبلغان الواردان في الفقرة (١) بالصيغة التي أعدتها الاونسيترال ، وحذفت الاقواس المعقوفة المحيطة بهما .

٦١ - وفي الجلسة العاشرة ، أعلنت ألمانيا أنه بالنظر الى رفض اقتراحها القائل

بوجود حذف الفقرة الفرعية (ب) (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ١) (أنظر الفقرة ٥٩ أعلاه) ، فإن اقتراحها القائل بأن يضاف الى نص الفقرة (١) اشارة الى عدد الوحدات الحسابية لكل طرد أو وحدة شحن ، لتكون أساسا لحساب حدود المسؤولية (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ٢) ، ينطبق على كل من الفقرة الفرعية (أ) والفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (١) . وقد رفض هذا الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا معارضا مقابل ١٤ صوتا مؤيدا وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٦٢ - وفي الجلسة الثامنة ، اعتمد التعديل الذي اقترحه اليابان (A/CONF.152/C.1/L.27) بأغلبية ١٢ صوتا مؤيدا مقابل ٧ أصوات معارضة وامتناع ١٥ عضوا عن التصويت .

الفقرة الجديدة (١ مكررا)

٦٣ - استوجب رفض اقتراح ألمانيا القائل بأن يضاف الى نص الفقرة (١) اشارة الى عدد الوحدات الحسابية لكل طرد أو وحدة شحن ، لتكون أساسا لحساب حدود المسؤولية (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ٢ ؛ أنظر الفقرة ٦١ أعلاه) ، أن يرفض أيضا اقتراح ألمانيا القائل باضافة فقرة جديدة (١ مكررا) الى المادة ٦ (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرة ٣) .

الفقرة (٤)

٦٤ - لم يظهر التصويت الاستدلالي الذي أجري في الجلسة التاسعة بشأن التعديل الذي اقترحه يوغوسلافيا (A/CONF.152/C.1/L.45) سوى قدر ضئيل من التأييد لذلك التعديل ، وقد رفض بناء عليه . وقدم اقتراح شفهي مؤداه أنه ينبغي للاتفاقية أن تورد قاعدة صريحة تقضي بما اذا كان من شأن ما يتفق عليه المتعهد مع عميله من حدود أعلى للمسؤولية أن ينطبق على المستخدمين لدى المتعهد أو على وكلائه أم لا . وقد أيدت ست عشرة دولة ايراد قاعدة تنص على أن ما يوافق عليه المتعهد من حدود أعلى للمسؤولية ينطبق أيضا على المستخدمين لديه وعلى وكلائه ؛ وأيدت خمس عشرة دولة ايراد قاعدة تنص على أن ما يوافق عليه المتعهد من حدود أعلى للمسؤولية لا ينطبق على المستخدمين لديه ولا على وكلائه ؛ وامتنع أربع دول عن التصويت . واعتبر أن التصويت غير قطعي بما فيه الكفاية لايراد قاعدة صريحة بهذا الشأن ؛ وبناء عليه ، استبقي نص الفقرة (٤) بصيغته التي أعدتها لجنة الاونسيترال دون تغيير . واعتمد النص الذي أعدته لجنة الاونسيترال للمادة ٦ مع مراعاة التعديل الذي اقترحه اليابان (A/CONF.152/C.1/L.27 ؛ أنظر الفقرة ٦٢ أعلاه) ، وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة الجديدة (٦ مكررا)

٦٥ - في الجلسة العاشرة ، قدم اقتراح من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.13) مؤداه أنه ينبغي أن تضاف بعد المادة ٦ مادة جديدة ٦ مكررا ، نصها كما يلي :

"لا يجوز في أي حال أن يتجاوز مجموع مسؤولية المتعهد نتيجة لكل المطالبات الناشئة عن حادث واحد عشرة ملايين وحدة حسابية . وفي حالة تجاوز مجموع المسؤولية عشرة ملايين وحدة حسابية ، يوزع المبلغ المستحق الدفع من المتعهد بين المطالبة على أساس نسبة مطالبة كل منهم ."

٦٦ - وفي الجلسة العاشرة نفسها ، عدلت ألمانيا شفها الجملة الاولى من المادة الجديدة المقترحة لكي يصبح نصها كما يلي :

"لا ينبغي أن يتجاوز مجموع مسؤولية المتعهد نتيجة لكل المطالبات الناشئة عن حادث واحد [...] وحدة حسابية ."

٦٧ - وقد أجري تصويت على هذه الجملة مستقلة ، ورفضت بأغلبية ١٨ صوتا معارضا مقابل ٩ أصوات مؤيدة وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت . واستوجب رفض هذه الجملة رفض الاقتراح بكامله .

المادة ٧

ألف - نص الأونسيترال

٦٨ - فيما يلي نص المادة ٧ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٧

"سريان الاتفاقية على المطالبات غير الممتدة إلى العقد"

"(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد فيما يتعلق بهلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

"(٢) إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على

شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لاداء الخدمات المتمثلة بالنقل ، تمتع هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص ، اذا أثبت أنه تصرف في نطاق استخدامه من قبل المتعهد أو عمله معه ، بالحق في الافادة من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

"(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد ومن أي مستخدم أو وكيل أو شخص مشار اليه في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ."

باء = التعديل

٦٩ - قدم تعديل للمادة ٧ من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.14) .

٧٠ - وكان مؤدى التعديل كما يلي :

تضاف الى الفقرة (٣) الجملة التالية :

"ولا تتأثر هذه المسؤولية الكلية بموافقة المتعهد بموجب المادة ٦ (٤) على زيادة حدود المسؤولية ."

[سحب الاقتراح : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٧٢ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

٧١ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٧ في جلستها الحادية عشرة المعقودة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٧٢ - في الجلسة الحادية عشرة ، سحب التعديل المقترح من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.14) . واعتمدت لجنة الاونسيترال بشأن المادة ٧ ، وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٨

ألف - نص الأونسيترال

٧٣ - فيما يلي نص هذه المادة بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٨

"سقوط الحق في تحديد المسؤولية

"(١) لا يحق للمتعهد الإفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج من عمل أو امتناع من جاذب المتعهد نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، ارتكب بقصد أحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج منه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

"(٢) خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لأداء الخدمات المتصلة بالنقل الإفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج من عمل أو امتناع أقامه هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد أحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج منه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ."

باء - التعديلات

٧٤ - قدم تعديلات للمادة ٨ من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.25) ومن ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.3) .

٧٥ - وفيما يلي مفاد هذين التعديلين :

(أ) هولندا (A/CONF.152/C.1/L.25) :

ت حذف من الفقرة (١) عبارة "نفسه أو من جاذب مستخدميه أو وكلائه" .

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٧٧ أدناه .]

(ب) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.3) :

١' تحذف من الفقرة (١) عبارة "أو من جانب مستخدميه أو وكلائه"

[سحب التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٧٧ أدناه .]

٢' في حالة عدم اعتماد التعديل السابق ذكره ، يضاف في نهاية الفقرة (١) النص التالي :

"... : شريطة الاثبات أيضا ، في حال وقوع مثل هذا الفعل أو التمييز من جانب مستخدم أو وكيل ، أن هذا المستخدم أو الوكيل [تصرف] [كان يتصرف] في نطاق وظيفته ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٧٧ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

٧٦ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٨ في جلستها الحادية عشرة المعقودة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٧٧ - في الجلسة الحادية عشرة ، رفض التعديل الذي اقترحه هولندا (A/CONF.152/C.1/L.25) بأغلبية ٢١ صوتا معارضا مقابل ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت . وبالنظر الى رفض هذا التعديل ، سحب التعديل الذي اقترحه ألمانيا بأن تحذف من الفقرة (١) عبارة "أو من جانب مستخدميه أو وكلائه" (A/CONF.152/C.1/L.3) . ورفض التعديل الذي اقترحه ألمانيا بإضافة نص في نهاية الفقرة (١) (A/CONF.152/C.1/L.3) بأغلبية ٢٢ صوتا معارضا مقابل ١٠ أصوات مؤيدة وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت . واعتمد نص لجنة الاونسيترال بشأن المادة ٨ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٩

ألف - نص الاونسيترال

٧٨ - فيما يلي نص المادة ٩ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٩

"قواعد خاصة للبضائع الخطرة"

"إذا سلمت لمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، وإذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت تسليم البضائع إليه بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

"(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، إذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، إعدام البضائع أو إزالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة قانونية أخرى ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

"(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يخطره بأن البضائع خطرة ."

باء - التعديلات

٧٩ - قدمت تعديلات للمادة ٩ من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.40) ، وفنلندا (A/CONF.152/C.1/L.55) ، وإسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.21) ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (أيدت السويد تقديم الاقتراح) (A/CONF.152/C.1/L.50) .

٨٠ - وفيما يلي مفاد هذه التعديلات :

(أ) بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.40) :

ت حذف العبارة التالية من الفقرة (١) :

"وإذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت تسليم البضائع إليه بطبيعتها الخطرة".

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٨٢ أدناه .]

(ب) فنلندا (A/CONF.152/C.1/L.55) :

يضاف قبل الجملة الأولى من الفقرة (١) ما يلي :

"حيثما تسلم البضائع الخطرة الى المتعهد ، يجب ابلاغه بالصفة الخطرة لهذه البضائع ، وإذا اقتضى الامر ابلاغه بالاجراءات الاحتياطية المتعين اتخاذها".

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٨٢ أدناه .]

(ج) إسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.21) :

يستعاض عن عبارة "إذا سلمت لمتعهد بضائع خطيرة" الواردة في الفقرة الافتتاحية للمادة بعبارة "يأخذ متعهد على عهده بضائع خطيرة".

[أحيل الى لجنة المياغة : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٨٣ أدناه .]

(د) برنامج الأمم المتحدة للسنة (A/CONF.152/C.1/L.50) :

تنقح المادة ٩ على النحو التالي :

"إذا سلمت لمتعهد بضائع خطيرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا للقواعد واللوائح الدولية أو المحلية الواجبة التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، كان من حق المتعهد :

"(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف عملا بتلك القواعد واللوائح الدولية أو الوطنية ، دون دفع تعويض عن التلف الناتج عن اتخاذ هذه الاحتياطات ،

"(ب) وأن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ الاحتياطات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذه القواعد واللوائح الواجبة التطبيق."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٨٤ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

٨١ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٩ في جلتيها الحادية عشرة والثانية عشرة المعقودتين في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٨٢ - في الجلسة الحادية عشرة ، رفض التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.40) بأغلبية ٢٩ صوتا معارضا مقابل ٣ أصوات مؤيدة وامتناع عضو واحد عن التصويت . ورفض التعديل المقترح من فنلندا (A/CONF.152/C.1/L.55) بأغلبية ١٥ صوتا معارضا مقابل ١٥ صوتا مؤيدا وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٨٣ - وفي الجلسة الثانية عشرة ، اعتبر التعديل الذي اقترحه أسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.21) مسألة تتعلق بالصياغة وأحيل الى لجنة الصياغة .

٨٤ - وفي الجلسة الثانية عشرة ، أيدت السويد أن يقدم الى اللجنة الاقتراح بتنقيح المادة ٩ الذي قدمه برنامج الأمم المتحدة للبيئة (A/CONF.152/C.1/L.50) . ورفضت الفقرة الافتتاحية للمادة المنقحة المقترحة بأغلبية ٢١ صوتا معارضا مقابل ٦ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت . ورفضت الفقرة الفرعية (أ) من المادة المنقحة المقترحة بأغلبية ١٩ صوتا معارضا مقابل ٩ أصوات مؤيدة وامتناع عضوين عن التصويت . ورفضت الفقرة الفرعية (ب) من المادة المنقحة المقترحة بأغلبية ٢١ صوتا معارضا مقابل ٤ أصوات مؤيدة وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت . وبالتالي رفض الاقتراح بأكمله . واعتمد نص لجنة الاونسيترال للمادة ٩ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ١٠

ألف - نص الأونسيترال

٨٥ - ورد نص المادة ١٠ ، كما أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على النحو التالي :

"المادة ١٠"

"حقوق الضمان على البضائع"

"(١) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها . ومع ذلك ، ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بصحة أية ترتيبات تعاقدية ، بموجب القانون الواجب التطبيق ، توسع نطاق الضمان المتاح للمتعهد في البضائع .

"(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى مؤسسة رسمية في الدولة التي يقع فيها مقر عمل المتعهد .

"(٣) يحق للمتعهد ، استيفاء للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع ، ولا تنطبق الجملة السابقة على الحاويات أو المنصات النقلة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف لا يكون الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الإصلاحات أو التحسينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقلة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

"(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهدا معقولا لكي يبلغ عزمه على إجراء البيع إلى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له حق تسليم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حسابا وافيا عن رصيد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا إليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع من كل جوانبه الأخرى وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع ."

باء - التعديلات

٨٦ - قدمت تعديلات للمادة ١٠ من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.16) والمغرب (A/CONF.152/C.1/L.54) والولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.15) .

٨٧ - وكان مفاد تلك التعديلات ما يلي :

الفقرة (١)

ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.16) :

تضاف الى الجملة الاولى من الفقرة (١) عبارة "أو بعدها" ، بحيث تصبح هذه الجملة كما يلي :

"للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها أو بعدها ."

[اعتمد التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٨٩ أدناه .]

الفقرة (٣)

(أ) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.16) :

ت حذف الفقرة (٣) .

[رفض : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٠ أدناه .]

(ب) المغرب (A/CONF.152/C.1/L.54) :

"باستثناء الحاويات الفارغة ، التي تعتبر بضائع وفقا لنصوص هذه الاتفاقية ..."

[سحب : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٠ أدناه .]

(ج) الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.15) :

[أُنظر تحت "فقرة جديدة (٦)" ، أدناه .]

الفقرة (٤)

المغرب (A/CONF.152/C.1/L.54) :

تعدل الجملة الاولى على النحو التالي :

"قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل كل الجهود المعقولة لكي يبلغ عزمه أن يفعل ذلك الى مالك البضائع ، أو الى الشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، أو الى الشخص الذي له حق تسلم البضائع من المتعهد ."

[رفض : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩١ أدناه .]

فقرة جديدة (٥)

الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.15) :

تضاف فقرة جديدة (٥) يكون نصها كما يلي :

"(٥) يجوز لمتعهد المحطة الطرفية أن يعتبر البضائع التي في عهده قد أُهمل تسلمها اذا لم يطالب بها أحد في غضون (...) يوما تلي اليوم الذي وافق المتعهد على الاحتفاظ بالبضائع الى حينه ، أو ، في حال عدم ابرام مثل هذا الاتفاق ، تلي اليوم الذي أرسل فيه المتعهد اخطارا الى الشخص الذي له حق تسلم البضائع بأن البضائع موضوعة تحت تصرف هذا الشخص ."

[رفض : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٢ أدناه .]

فقرة جديدة (٦)

الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.15) :

تُحذف الجملة الثانية من الفقرة (٣) وتدرج في فقرة جديدة (٦) ، على النحو التالي :

"(٦) لا تنطبق الفقرتان (٣) و (٥) على الحاويات أو المنصات النقالة أو على

أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف لا يكون هو الناقل أو الشاحن ، وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الإصلاحات أو التحسينات التي يجريها في الداويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة ."

[سحب : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٢ أدناه .]

جيم - الداولات في اللجنة الاولى

١' الجلسات

٨٨ - نظرت اللجنة في المادة ١٠ في جلستها الثانية عشرة والثالثة عشرة المعقودتين في ١٠ و ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

الفقرة (١)

٨٩ - في الجلسة الثانية عشرة ، اعتمد تعديل مقترح من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.16) بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٧ أصوات مؤيدة وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت .

الفقرة (٢)

٩٠ - في الجلسة الثانية عشرة ، رفض الاقتراح المقدم من ألمانيا بحذف الفقرة (٣) بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٩ أصوات مؤيدة وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت . وفي الجلسة الثالثة عشرة ، سحب اقتراح مقدم من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.54) . وفيما يتعلق بالاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.15) ، أنظر الفقرة ٩٢ أدناه .

الفقرة (٤)

٩١ - في الجلسة الثالثة عشرة ، رفض تعديل مقترح من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.54) بأغلبية ٢١ صوتا مقابل صوتين (٢) مؤيدين وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت .

فقرتان جديدتان (٥) و (٦)

٩٢ - في الجلسة الثالثة عشرة ، رفض الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية باضافة فقرة جديدة (٥) (A/CONF.152/C.1/L.15) بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ١١ صوتا مؤيدا وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت . ونظرا لرفض ذلك الاقتراح ، تم سحب الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية بحذف الجملة الثانية من الفقرة (٣) وادماجها في فقرة جديدة (٦) (A/CONF.152/C.1/L.15) . وقد أحيل نص المادة ١٠ الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، مع التعديل المعتمد للفقرة (١) ، الى لجنة الصياغة .

المادة ١١

ألف - نص الأونسيترال

٩٣ - ورد نص المادة ١١ ، كما أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على النحو التالي :

"المادة ١١"

"الاشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير"

"(١) ما لم يوجه الى المتعهد اشعار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة تلي اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له حق تسليمها ، يعتبر هذا التسليم قرينة قابلة للدليل العكسي على أن المتعهد سلم البضائع بحالتها المبينة في المستند الموقع أو الصادر من المتعهد عملا بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة اذا لم يكن مثل هذا المستند قد صدر .

"(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالمقابل أحكام الفقرة (١) ، اذا لم يوجه الاشعار خلال ١٥ يوما متتالية بعد يوم وصول البضائع الى المتسلم الاخير ، على ألا تجاوز المهلة في جميع الاحوال ٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له حق تسليمها .

"(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى الشخص الذي له حق تسليمها ، فلا ضرورة لتوجيه اشعار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين .

"(٤) اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف فعلي أو مفترض ، يتبادل المتعهد والشخص الذي له حق تسليم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

"(٥) لا يدفع تعويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه اشعار الى المتعهد خلال ٣١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له حق تسليمها ."

باء - التعديلات

٩٤ - قدمت تعديلات للمادة ١١ من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.52) وتركيا (A/CONF.152/C.1/L.46) واليابان (A/CONF.152/C.1/L.41) .

٩٥ - وكان مؤدى تلك التعديلات ما يلي :

(أ) المغرب (A/CONF.152/C.1/L.52) :

١' حذف الفقرات (١) و (٢) و (٣) و (٥) .

[رفض : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٧ أدناه .]

٢' وان لم تحذف الفقرات (١) و (٢) و (٣) و (٥) ، تعاد صياغتها على النحو التالي :

"(١) ما لم يوجه الى المتعهد اشعار بالهلاك أو التلف، يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة تلي اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له حق تسليمها أو وضعها تحت تصرفه ، يفترض أن المتعهد سلم البضائع الى ذلك الشخص أو وضعها تحت تصرفه بحالتها المبينة في المستند الموقّع أو الصادر من المتعهد عملاً بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع سلمت الى ذلك الشخص أو وضعت تحت تصرفه في حالة جيدة اذا لم يكن مثل هذا المستند قد صدر .

"(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تـري بالمقابل أحكام الفقرة (١) ، اذا لم يوجه الاشعار خلال ١٥ يوما متتالية بعد يوم وصول البضائع الى المتسلم الاخير ، على ألا تتجاوز المهلة في جميع الاحوال

٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له حق تسليمها أو وضعها تحت تصرفه .

"(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى الشخص الذي له حق تسليمها أو وضعها تحت تصرفه ، فلا ضرورة لتوجيه اشعار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين .

...

"(٥) لا يدفع تعويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع الى الشخص الذي يحق له تسليمها أو وضعها تحت تصرفه ما لم يوجه اشعار الى المتعهد خلال ٢١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى ذلك الشخص أو وضعت تحت تصرفه .

[رفض : أظن تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٧ أدناه .]

'٣' تعديل الفقرة (٤) عن طريق ما يلي :

(أ) ادراج كلمة "الناقل" ؛

(ب) اضافة عبارة "في موقع الايداع أو في أي مكان آخر يتقرر بالاتفاق المشترك" . في نهاية الجملة ،

بحيث تصبح الفقرة ٤ كما يلي :

"اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف، فعلي أو مفترض ، يتبادل المتعهد والناقل والشخص الذي له حق تسليم البضائع تقديم جميع التهيئات المعقولة لفحص البضائع وجردها في موقع الايداع أو في أي مكان آخر يتقرر بالاتفاق المشترك ."

[اعتمد جزء من التعديل ورفض الجزء الآخر : أظن تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٧ أدناه .]

(ب) تركيا (A/CONF.152/C.1/L.46) :

في الفقرة (٢) ، يستعاض عن عبارة "خلال ١٥ يوما" بعبارة "خلال ٧ أيام" وعن عبارة "٦٠ يوما متتالية" بعبارة "٣٠ يوما متتالية" .

[رفض : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٨ أدناه .]

(ج) اليابان (A/CONF.152/C.1/L.41) :

في الفقرة (٢) ، تدرج بعد عبارة "المتسلم الأخير" عبارة "الذي يكون في وضع يسمح له بفحصها" .

[سحب : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٩٨ أدناه .]

جيم - المداولات في اللجنة الأولى

١' الجلسات

٩٦ - نظرت اللجنة الأولى في المادة ١١ في جلتيها الثالثة عشرة والرابعة عشرة المعقودتين في ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٩٧ - فيما يتعلق بالتعديلات المقترحة من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.52) في الجلسة الثالثة عشرة : (أ) رفض الاقتراح بحذف الفقرات (١) و (٢) و (٣) و (٥) بدون تصويت ؛ و (ب) رفض الاقتراح بإعادة صياغة الفقرات (١) و (٢) و (٣) و (٥) بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٤ أصوات مؤيدة وامتناع ١١ عضوا عن التصويت ؛ و (ج) فيما يتعلق بالتعديلات المقترحة للفقرة (٤) ، اعتمد الاقتراح بإدراج كلمة "الناقل" بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ١١ صوتا معارضا وامتناع ٦ أعضاء عن التصويت . ورفض الاقتراح بإضافة تلك الكلمة في نهاية الفقرة بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ٥ أصوات مؤيدة وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت .

٩٨ - في الجلسة الرابعة عشرة ، رفض الاقتراح المقدم من تركيا (A/CONF.152/C.1/L.46) بأغلبية ٢٢ صوتا مقابل ٤ أصوات مؤيدة وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت . وسحب التعديل المقترح من اليابان (A/CONF.152/C.1/L.41) . وأحيل نص المادة ١١ الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، مع التعديل المعتمد للفقرة ٤ ، الى لجنة الصياغة .

المادة ١٢

ألف - نص الاونسيترال

٩٩ - فيما يلي نص المادة ١٢ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١٢"

"تقادم الدعاوى"

"(١) تسقط بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

"(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسلمها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يشعر فيه المتعهد الشخص الذي له حق توجيه مطالبة ، بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر البضائع قد هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق .

"(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

"(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم باطالة هذه المدة باعلان كتابي يوجهه الى المدعي . ويجوز اعادة اطالة المدة باعلان آخر أو اعلانات أخرى .

"(٥) يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، اذا رفعت الدعوى خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، واذا تم توجيه اشعار الى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي الى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

باء - التعديلات

١٠٠ - قدمت التعديلات على المادة ١٢ من المغرب (A/CONF/152/C.1/L.53) وتركيا (A/CONF.152/C.1/L.47) وألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.17) والولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.18) ومصر (A/CONF.152/C.1/L.58) .

١٠١ - وكان مؤدى هذه التعديلات تذهب ما يلي :

الفقرة (١)

المغرب (A/CONF.152/C.1/L.53) وتركيا (A/CONF.152/C.1/L.47) :

يستعاض عن عبارة "مدة سنتين" بعبارة "مدة سنة واحدة" .

[رفض : راجع تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٠٣ ، أدناه .]

الفقرة (٢)

(١) الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.18) :

تعاد صياغة الفقرة الفرعية (أ) بحيث يصبح نصها كما يلي :

"من اليوم الذي يسلم فيه المتهم البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسلمها : أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو من اليوم الذي تعتبر فيه البضاعة متروكة وفقا للفقرة (٥) من المادة ١٠ ، أو"

[سحب : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٠٤ ، أدناه .]

(ب) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.17) :

تعدل صيغة الفقرة الفرعية (ب) بحيث يصبح نصها كما يلي :

"في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يتسلم فيه الشخص الذي يحق له المطالبة اخطارا من المتهم : بأن البضائع قد هلكت ، أو من اليوم الذي يفترض فيه هذا الشخص أن البضائع قد هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ أيهما أسبق ."

[سحب ؛ ثم أعيد تقديمه في وقت لاحق وتمت الموافقة عليه من حيث الموضوع ؛
أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٠٤ ، أدناه .]

(ج) مصر (A/CONF.152/C.1/L.58) :

تعاد صياغة الفقرة (٢) بحيث يصبح نصها كما يلي :

"(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى
شخص له حق تسليمها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا
الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم التالي لليوم
الذي يشعر فيه المتعهد الشخص الذي له حق توجيه المطالبة بأن البضائع
هلكت ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر
البضائع قد هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق ."

[لم ينظر فيه ؛ أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" الفقرة ١٠٤ ، أدناه .]

الفقرة (٣)

مصر (A/CONF.152/C.1/L.58) :

تشطب الفقرة (٣) .

[لم ينظر فيه ، راجع "النظر في المادة" ، الفقرة ١٠٥ ، أدناه .]

الفقرة (٥)

المغرب (A/CONF.152/C.1/L.53) :

تعدل الفقرة (٥) بحيث يصبح نصها كما يلي :

"يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد
انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، شريطة أن يتم رفعها

خلال ٣٠ يوما من رفع دعوى ضد الناقل أو الشخص الآخر أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى .

[سحب : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٠٧ ، أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

١٠٢ - نظرت اللجنة الاولى من المادة ١٢ في جلستها الرابعة عشرة في ١١ أبريل/نيسان ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

الفقرة (١)

١٠٣ - نظرت اللجنة في جلستها الرابعة عشرة في التعديلات المقترحة من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.53) ومن تركيا (A/CONF.152/C.1/L.47) في وقت واحد ورفضت بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ١٠ أصوات وامتناع خمسة عن التصويت .

الفقرة (٢)

١٠٤ - وفي الجلسة الرابعة عشرة ، سحب الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.18) نظرا لرفض اقتراحها بإضافة فقرة جديدة (٥) للمادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15) . وسحب الاقتراح المقدم من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.17) ؛ بيد أن هذا الاقتراح أعيد تقديمه وتم اعتماده من حيث الموضوع ، وهو يقضي بأنه في حالات الهلاك الكلي للبضاعة تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يتلم فيه الشخص الذي يحق له توجيه المطالبة اخطارا من المتعهد ؛ وذلك بأغلبية ١٣ صوتا مقابل ١١ وامتناع ١١ عن التصويت . ولم ينظر في الاقتراح المقدم من مصر (A/CONF.152/C.1/L.58) لتقديمه بعد اعتماد المادة ١٢ .

الفقرة (٣)

١٠٥ - لم ينظر في الاقتراح المقدم من مصر (A/CONF.152/C.1/L.58) لتقديمه بعد اعتماد المادة ١٢ .

الفقرة (٤)

١٠٦ - في الجلسة الرابعة عشرة قدمت الولايات المتحدة الأمريكية ، اقتراحا شفويا يقضي بالاستعاضة عن عبارة "بإعلان كتابي" بعبارة "بتوجيه اخطار" بحيث يصبح نص الفقرة كما يلي : "يجوز للمتعهد أن يقدم في أي وقت خلال سريان مدة التقدم باطالة هذه المدة بتوجيه اخطار الى المدعي" . وقد اعتمد التعديل المقترح وأحيل الى لجنة الصياغة .

الفقرة (٥)

١٠٧ - وفي الجلسة الرابعة عشرة ، سحب الاقتراح المقدم من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.53) ؛ وقدم اقتراح كتابي يقضي باعادة صياغة الفقرة (٥) بحيث تتواءم مع المادة ٢٠ (٥) من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ . وقد رفض هذا الاقتراح بأغلبية ١٤ صوتا مقابل ٥ وامتناع ٤ عن التصويت .

١٠٨ - وقدمت المكسيك اقتراحا شفويا يقضي باضافة حد أقصى مدته عشر سنوات لاقامة دعوى الرجوع ضد المتعهد الى نص الفقرة (٥) بالصيغة التي أعدته بها لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) . وقد رفض هذا الاقتراح بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ٦ أصوات وامتناع ١٢ عن التصويت . وقد اعتمد النص الذي وضعتة الاونسيترال للمادة ١٢ بعد ادخال التعديلات المتعلقة بالفقرتين (٢) و (٤) ، وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ١٥

ألف - نص الاونسيترال

١٠٩ - فيما يلي نص المادة ١٥ ، بصيغته التي أعدتها لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١٥

"اتفاقيات النقل الدولية

"لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفا في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع أو يكون مستمدا منها ."

باء - التعديلات

١١٠ - قدمت أستراليا تعديلين بديلين للمادة ١٥ (A/CONF.152/C.1/L.57) .

١١١ - وفيما يلي مفاد هذين التعديلين :

اقترح حذف المادة ١٥ اذا أمكن التوصل الى حل مرض للماثل المعنية في اطار المادتين ١ و/أو ٢ .

فاذا لم يحدث ذلك ، فان أستراليا تقترح اعادة صياغة المادة ١٥ بحيث يصبح نهما كما يلي :

"لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بنقل البضائع أو بموجب قانون وطني يقضي بنفاذ مثل هذه الاتفاقية أو يكون مستمدا منها أو متطابقا معها ."

[سحب التعديلان ، أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرتان ١١٣ و ١١٤ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

١١٢ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ١٥ في جلستها الرابعة عشرة والخامسة عشرة المعقودتين في ١١ و ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١١٣ - في الجلسة الرابعة عشرة ، تقرر النظر في التعديلين البديلين اللذين اقترحتهما أستراليا (A/CONF.152/C.1/L.57) ، على ضوء ما تقررته اللجنة في النهاية بشأن اقتراح الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) واقتراح أستراليا الداعيين الى اضافة تعريف "لِلناقل" الى المادة ١ .

١١٤ - وفي الجلسة الخامسة عشرة ، قدم اقتراح شفهي مؤداه تعديل المادة ١٥ بحذف الكلمات "أو يكون مستمدا منها" . واعتمد هذا التعديل بأغلبية ٢٠ صوتا مقابل ٤ أصوات وامتناع ٩ أعضاء عن التصويت . وسحب التعديلان البديلات المقدمان من أستراليا . واعتمد نص الاونسيترال للمادة ١٥ ، كما عدل بموجب الاقتراح الشفهي ، وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ١٦

ألف - نص الاونسيترال

١١٥ - فيما يلي نص المادة ١٦ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١٦

"الوحدة الحسابية

"(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . ويتم التعبير عن المبالغ المشار إليها في المادة ٦ بالعملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف . وتحب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف، تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .

"(٢) يجب أن يعمل الحساب المشار إليه في الجملة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون معبرا بقدر الامكان ، بالعملة الوطنية للدولة الطرف ، عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الأطراف الوديع بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة ذلك الحساب ."

باء - التعديلات

١١٦ - لم تقدم أي تعديلات على المادة ١٦ .

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

١١٧ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ١٦ في جلستها الرابعة عشرة المعقودة في ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١١٨ - في الجلسة الرابعة عشرة ، اعتمد النص الذي وضعت له لجنة الاونسيترال للمادة ١٦ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٢

ألف - نص الاونسيترال

١١٩ - فيما يلي نص المادة ٢ بصيغته التي أعدتها لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٢"

"نطاق التطبيق"

"(١) تنطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي :

(أ) حين يؤدي الخدمات المتصلة بالنقل متعهد يقع مقر عمله في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتصلة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل لقانون دولة طرف .

"(٢) اذا كان للمتعهد أكثر من مقر عمل واحد ، فيقصد بمقر العمل المقرر الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجموعها .

"(٣) اذا لم يكن للمتعهد مكان عمل ، فالعبرة بمكان الإقامة المعتاد للمتعهد ."

باء - التعديلات

١٢٠ - قدم تعديلات على المادة ٢ من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.8) ومصر (A/CONF.152/C.1/L.32) . وقدم اقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.7) .

١٢١ - وفيما يلي مفاد التعديلين والاقتراح :

(أ) ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.8) :

يصبح نص مقدمة المادة ٢ (١) كما يلي :

"تنطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل التي يتم أداؤها أو اشتراؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي : ..."

[أحيل التعديل الى لجنة الصياغة : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ،
الفقرة ١٢٣ أدناه .]

(ب) مصر (A/CONF.152/C.1/L.32) :

تضاف عبارة "في الاتفاقية" بعد عبارة "طرف" في الفقرات الفرعية (أ)
و (ب) و (ج) .

[أحيل التعديل الى لجنة الصياغة : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ،
الفقرة ١٢٣ أدناه .]

(ج) الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.7) :

لم يتضمن هذا الاقتراح أي تعديلات محددة على نص المادة ٢ ، بل كان الغرض منه
الاحتفاظ بحق الولايات المتحدة الأمريكية في العودة الى مسألة نطاق تطبيق الاتفاقية
عند النظر في المادة ١٥ .

[سحب الاقتراح : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٢٤ أدناه .]

جيم - مداوالات اللجنة الاولى

١' الجلسات

١٢٢ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٢ في جلستها الخامسة عشرة والسادسة عشرة
المعقودتين في ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١٢٣ - في الجلسة الخامسة عشرة ، اعتبر التعديلان المقدمان من ألمانيا (A/CONF.152/C.1/L.8) ومصر (A/CONF.152/C.1/L.32) ، من الأمور المتعلقة بالصياغة وأحيل إلى لجنة الصياغة .

١٢٤ - وفي الجلسة السادسة عشرة سحب الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.1/L.7) . واعتمد النص الذي وضعته لجنة الاونسيترال للمادة ٢ وأحيل إلى لجنة الصياغة .

المادة ١٣

ألف - نص الاونسيترال

١٢٥ - فيما يلي نص المادة ١٣ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١٣

"الشروط التعاقدية

"(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فإن أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملاً بالمادة ٤ يعتبر باطلاً وكان لم يكن في حدود مخالفته بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأحكام هذه الاتفاقية . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءاً منها .

"(٢) خلافاً لأحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية ."

باء - التعديلات

١٢٦ - قدم تعديل للمادة ١٣ من أسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.22) .

١٢٧ - وكان مؤدى ذلك التعديل كما يلي :

تُحذف من الفقرة (١) عبارة "ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك".

[سحب التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٢٩ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الأولى

١' الجلسات

١٢٨ - نظرت اللجنة الأولى في المادة ١٣ في جلستها السادسة عشرة المعقودة في ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١٢٩ - في الجلسة السادسة عشرة ، سحب التعديل المقترح من أسبانيا A/CONF.152/ (L.22 C.1/L.22) . وطلبت أستراليا أن يؤخذ لها بتقديم اقتراح شفهي ؛ غير أنه لم يمنح استثناء من حكم المادة ٣٠ من النظام الداخلي الذي اعتمدته المؤتمر وهو يقضي بأن الاقتراحات والتعديلات تقدم عادة خطياً وتعمم نسخ منها على جميع الوفود في موعد لا يتجاوز اليوم الذي يسبق الجلسة التي يناقش فيها الاقتراح أو التعديل . واعتمد نص لجنة الاونسيترال للمادة ١٣ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ١٤

ألف - نص الاونسيترال

١٣٠ - فيما يلي نص المادة ١٤ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ١٤

"تفسير الاتفاقية

"يراعى في تفسير هذه الاتفاقية صفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها ."

باء - التعديلات

١٣١ - لم تقدم تعديلات للمادة ١٤ .

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الجلسات

١٣٢ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ١٤ في جلستها السابعة عشرة المعقودة في ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١٣٣ - اعتمد نص الاونسيترال للمادة ١٤ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٢٠

ألف - نص الاونسيترال

١٣٤ - فيما يلي نص المادة ٢٠ بصيغته التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي :

"المادة ٢٠

التحفظات"

"لا يجوز عمل أي تحفظات على هذه الاتفاقية ."

باء - التعديلات

١٣٥ - قدمت تعديلات للمادة ٢٠ من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.59) ، وبلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.30) ، وإيران (A/CONF.152/C.1/L.60) .

١٣٦ - وفيما يلي مفاد تلك التعديلات :

(أ) هولندا (A/CONF.152/C.1/L.59) :

تعديل المادة ٢٠ ليصبح نصها كما يلي :

"(١) يجوز لاية دولة أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام أنها سوف تقصر تطبيق هذه الاتفاقية على بعض أنواع متعهدي محطات النقل الطرفية ."

"(٢) ولا يجوز ابداء أية تحفظات أخرى على هذه الاتفاقية ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٣٨ أدناه .]

(ب) بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.30) :

تعديل المادة ٢٠ ليصبح نهها كما يلي :

"(١) يجوز لاية دولة ، وقت توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام اليها ، أن تعلن أنها لن تطبق هذه الاتفاقية في الحالات التي تكون فيها البضائع مودعة في منطقة لا يسع المتعهد فيها ممارسة اشراف فعلي على هذه البضائع ."

"(٢) لا يجوز ابداء أي تحفظ آخر على هذه الاتفاقية ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٣٨ أدناه .]

(ج) ايران (A/CONF.152/C.1/L.60) :

تعديل المادة ٢٠ ليصبح نهها كما يلي :

"لا يجوز ابداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية الا في حالة وجود تناقض صريح مع قانون وطني أو قوانين وطنية لدولة من الدول ."

[رفض التعديل : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ١٣٨ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الاولى

١' الحالات

١٣٧ - نظرت اللجنة الاولى في المادة ٢٠ في جلستها السادسة عشرة المعقودة في ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

١٣٨ - في الجلسة السادسة عشرة ، رفض التعديل المقترح من هولندا (A/CONF.152/C.1/L.59) بأغلبية ١٨ صوتا معارضا مقابل ٥ أصوات مؤيدة وامتناع ١٠ أعضاء عن

التصويت . ورفض التعديل المقترح من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.30) بأغلبية ٢١ صوتا معارضا مقابل ٣ أصوات مؤيدة وامتناع ٧ أعضاء عن التصويت . ورفض التعديل المقترح من ايران (A/CONF.152/C.1/L.60) بأغلبية ٢٣ صوتا معارضا مقابل صوتين مؤيدين وامتناع ٧ أعضاء عن التصويت . واعتمد نص لجنة الأونسيترال للمادة ٢٠ وأحيل الى لجنة الصياغة .

مادة جديدة

١٣٩ - اقترحت المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.48) ادراج المادة الجديدة التالية في الاتفاقية :

"الولاية القضائية المختمة"

"لا تقام أي دعوى بموجب هذه الاتفاقية الا أمام احدى المحكمتين المذكورتين أدناه ، تبعا لاختيار المدعي ، شريطة أن تقع هذه المحكمة في دولة طرف في هذه الاتفاقية :

"(أ) محكمة المكان الذي [وقع فيه الهلاك أو التلف أو التأخير]
[أنجزت فيه الخدمات المتصلة بالنقل] : أو

"(ب) محكمة المكان الرئيسي لأعمال المدعي عليه ."

١٤٠ - وفي الجلسة السادسة عشرة المعقودة في ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، سحب التعديل المقترح .

ثالثا - النظر في مشاريع المواد المقدمة

من لجنة الصياغة

١٤١ - نظرت اللجنة الاولى ، في جلستها السابعة عشرة المعقودة في ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، في مشاريع المواد من ١ الى ١٦ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، بصيغتها المقدمة الى اللجنة الاولى من لجنة الصياغة (A/CONF.152/C.1/L.62) ، وأحالت اللجنة الاولى الى المؤتمر بكامل هيئته نصوص المواد من ١ الى ١٦ كما وردت في الوثيقة A/CONF.152/11 .

واو - مشروع تقرير اللجنة الثانية

الوثيقة A/CONF.152/10 و Add.1

الوثيقة A/CONF.152/10

[الاصل : بالانكليزية]

[١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١]

أولا - مقدمة

ألف - تقديم التقرير

١ - عهد المؤتمر في جلسته العامة الثالثة الى اللجنة الثانية بالنظر في المواد ١٧ الى ١٩ و ٢١ الى ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجار الدولية (A/CONF.152/5) .

٢ - وتتضمن الوثيقة الحالية تقرير اللجنة الثانية الى المؤتمر عن نظرها في مشروع المواد المحالة اليها ، وفي المقترحات الاخرى المقدمة الى اللجنة الثانية أثناء مداولاتها .

باء - انتخاب أعضاء المكتب

٣ - انتخب المؤتمر في جلسته العامة الرابعة المعقودة في ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ بالاجماع السيدة يلينا فيلوس (يوغوسلافيا) رئيسة للجنة الثانية . وفي ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، في الجلسة الثانية للجنة الثانية انتخب السيد كن فوجيشيتا (اليابان) نائبا لرئيس اللجنة الثانية ، وانتخبت السيدة سيلفيا شترولتس (النمسا) مقرر لها .

جيم - الجلسات وتنظيم الاعمال وهيكل هذا التقرير

١' الجلسات

٤ - عقدت اللجنة الثانية ٤ جلسات في ٨ و ١٠ و ١٢ و ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' تنظيم الاعمال

٥ - أقرت اللجنة الثانية في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ جدول الاعمال المؤقت الوارد في A/CONF.152/C.2/L.1 جدولاً لاعمالها .

٦ - وشرعت اللجنة الثانية بمناقشة مشاريع المواد المعروضة عليها على أساس كل مادة على حدة ، وبمناقشة التعديلات المقدمة لمشاريع المواد تلك من الممثلين خلال المؤتمر . وبعد قيام اللجنة الثانية بالنظر مبدئياً في المادة وتعديلاتها ، ومراعاة لما يتخذ من قرارات بشأن تلك التعديلات ، كاذت المادة تحال الى لجنة الصياغة . وبعد النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة الثانية عن المواد المحالة الى لجنة الصياغة ، أحالت اللجنة الثانية المواد التي نظرت فيها الى الجلسة العامة .

٣' خطة هذا التقرير

٧ - يصف هذا التقرير أعمال اللجنة الثانية بشأن كل مادة معروضة عليها ، وفقاً للمخطط التالي :

(أ) نص مشروع المادة كما أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) :

(ب) نصوص التعديلات ، إن وجدت ، مع وصف موجز للطريقة التي عولجت بها :

(ج) مداولات اللجنة الثانية ، مقسمة كما يلي :

١' الجلسات

٢' النظر في المادة .

ثانياً - نظر اللجنة الثانية في مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

المادة ١٧

ألف - نص الاونسيترال

٨ - جاء نص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي كما يلي :

"المادة ١٧"

"الوديع"

"يكون الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية ."

باء - التعديلات

٩ - لم تقدم أية تعديلات للمادة ١٧ .

جيم - المداولات في اللجنة الثانية

'١' الجلسات

١٠ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ١٧ في جلستها الأولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

'٢' النظر في المادة

١١ - اعتمدت لجنة الأونسيترال بشأن المادة ١٧ وأحيل إلى لجنة الصياغة .

المادة ١٨

ألف - نص الأونسيترال

١٢ - جاء نص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي كما يلي :

"المادة ١٨"

"التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاقرار ، الانضمام"

"(١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة في يوم ... وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى

"(٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .

"(٣) يفتح الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول التي ليست من الدول الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .

"(٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الامين العام للأمم المتحدة ."

باء - التعديلات

١٣ - لم تقدم أية تعديلات للمادة ١٨ .

جيم - المداولات في اللجنة الثانية

'١' الحلقات

١٤ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ١٨ في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

'٢' النظر في المادة

الفقرة (١)

١٥ - قدمت الولايات المتحدة اقتراحا شفهيًا بأن تنص الفقرة (١) على أن تظل الاتفاقية معروضة للتوقيع حتى ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ . وقد اعتمد هذا الاقتراح بأغلبية ١٤ صوتا مؤيدا مقابل لا شيء . واعتمدت لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (١) وأحيل الى لجنة الصياغة .

الفقرات (٢) الى (٤)

١٦ - اعتمدت لجنة الاونسيترال بشأن الفقرات (٢) الى (٤) وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ١٩

ألف - نص الاونسيترال

١٧ - جاء نص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي كما يلي :

"المادة ١٩"

"السيان على الوحدات الاقليمية"

"(١) اذا كان للدولة المتعاقدة وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قاذونية مختلفة فيما يخص المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لتلك الدولة ، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن تعلن أن هذه الاتفاقية ستسري على جميع وحداتها الاقليمية أو على واحدة فقط منها أو أكثر، ولها، في أي وقت ، أن تستبدل اعلانا آخر باعلانها السابق .

"(٢) يخطر الوديع بهذه الاعلانات ويجب أن تبين فيها بوضوح الوحدات الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

"(٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية على وحدة اقليمية واحدة أو أكثر في دولة طرف ولكن ليس على جميع وحداتها الاقليمية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، واذا كان مكان عمل أحد الاطراف واقعا في تلك الدولة ، فان مكان العمل هذا لا يعتبر ، لاغراض هذه الاتفاقية ، واقعا في دولة طرف ، ما لم يكن موجودا في وحدة اقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية .

"(٤) اذا لم تصدر الدولة المتعاقدة أي اعلان بموجب الفقرة (١) من هذه المادة ، فان الاتفاقية تكون سارية على جميع الوحدات الاقليمية التابعة لتلك الدولة ."

باء - التعديلات

١٨ - قدمت كندا تعديلا للمادة ١٩ (A/CONF.152/C.2/L.7) .

١٩ - وفيما يلي مفاد هذا التعديل :

الفقرة ٣

كندا (A/CONF.152/C.2/L.7) :

تعديل الفقرة (٣) على النحو التالي :

"(٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية على وحدة اقليمية واحدة أو أكثر في

دولة طرف ولكن ليس على جميع وحداتها الاقليمية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه العادة ، تعتبر هذه الاتفاقية واجبة التطبيق فحسب اذا

(أ) أُنجزت الخدمات المتصلة بالنقل من متعهد يقع مقر أعماله في وحدة اقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية ، أو

(ب) اذا أُنجزت الخدمات المتصلة بالنقل في مثل هذه الوحدة الاقليمية ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القاذون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل للقانون الساري في وحدة اقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية .

[اعتمد التعديل : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٢٢ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' الحلّات

٢٠ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ١٩ في جلستها الثانية المعقودة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

الفقرتان (١) و (٢)

٢١ - اعتمد نصا لجنة الاونسيترال بشأن الفقرتين (١) و (٢) وأحيل الى لجنة الصياغة .

الفقرة (٣)

٢٢ - اعتمد التعديل الذي اقترحه كندا (A/CONF.152/C.2/L.7) بأغلبية تسعة أصوات مقابل صوت واحد وامتناع ثلاثة أعضاء عن التصويت . واعتمد نص لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (٣) ، بصيغته المعدلة من اللجنة الثانية ، وأحيل الى لجنة الصياغة . وبما أن الغرض من تعديل الفقرة (٣) كان هو أن تتسق مع المادة ٢ من نص لجنة الاونسيترال ، فقد طلب الى لجنة الصياغة أن تعدل صياغة الفقرة (٣) بحيث تتسق مع المادة ٢ كما اعتمدتها اللجنة الاولى .

الفقرة (٤)

٢٣ - اعتمد نص لجنة الاونسيترال للفقرة (٤) وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٢١

ألف - نص الاونسيترال

٢٤ - جاء نص لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي كما يلي :

"المادة ٢١

"آثار الاعلان

"(١) الاعلانات الصادرة بموجب هذه الاتفاقية وقت التوقيع يجب تأييدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .

"(٢) يجب أن تقع الاعلانات وتأييدها بالكتابة ، ويشعر بها الوديع رسميا .

"(٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول في نفس الوقت مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك ، يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديع اشعارا رسميا به بعد بدء سريان الاتفاقية ، نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاشعار الى الوديع .

"(٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب هذه الاتفاقية أن تحبه في أي وقت وذلك بارسال اشعار رسمي مكتوب موجه الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاشعار الى الوديع ."

باء - التعديلات

٢٥ - قدم تديلان للمادة ٢١ من اليابان (A/CONF.152/C.2/L.6) ومن الفلبين (A/CONF.152/C.2/L.8) .

٢٦ - وفيما يلي مفاد هذين التعديلين :

المادة ٢١ بأكملها

الفلسين، (A/CONF.152/C.2/L.8) :

تحذف المادة ٢١ .

[سحب التعديل : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٢٨ أدناه .]

الفقرتان (١) و (٤)

اليابان (A/CONF.152/C.2/L.6) :

يستعاض عن عبارة "بموجب هذه الاتفاقية" بعبارة "بموجب المادة ١٩" .

[اعتمد التعديل : أُنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٢٩ أدناه .]

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' - الحلجان

٢٧ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ٢١ في جلستها الثانية المعقودة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' - النظر في المادة

المادة ٢١ بأكملها

٢٨ - سحب الاقتراح الذي قدمته الفلبين بحذف المادة ٢١ (A/CONF.152/C.2/L.8) . وطلب الى لجنة الصياغة أن تنظر في تغيير ترتيب المادتين ٢٠ و ٢١ بحيث ترد الاحكام المتعلقة بآثار الاعلان بعد المادة ١٩ مباشرة .

الفقرتان (١) و (٤)

٢٩ - اعتمد التعديل الذي قدمته اليابان بأغلبية تسعة أصوات مؤيدة مقابل خمسة أصوات معارضة . واعتمد نصا لجنة الاونسيترال بشأن هاتين الفقرتين كما عدلتهما اللجنة الثانية وأحيلتا الى لجنة الصياغة .

الفقرتان (٢) و (٣)

٣٠ - اعتمد نصا لجنة الاونسيترال بشأن الفقرتين (٢) و (٣) وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٢٢

ألف - نص الاونسيترال

٣١ - جاء نص لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) كما يلي :

"المادة ٢٢"

"بدء النفاذ"

"(١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتبارا من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام .

"(٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة الملزمة باسم تلك الدولة .

"(٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالخل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها متعهد المحطة في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ ."

باء - التعديلات

٣٢ - قدم تعديلات للمادة ١ من ألمانيا (A/CONF.152/C.2/L.4) ومن هولندا (A/CONF.152/C.2/L.5) .

٣٣ - وكان مؤدى هذين التعديلين كما يلي :

الفقرة (١)

ألمانيا (A/CONF.152/C.2/L.4) و هولندا (A/CONF.152/C.2/L.5) :

يستعاض عن كلمة "الخامسة" في الفقرة (١) من المادة ٢٢ بعبارة "الخامسة عشرة".

[رفض التعديلات : أنظر تحت عنوان "النظر في المادة" ، الفقرة ٣٥ أدناه]

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' الجلسات

٣٤ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ٢٢ في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

الفقرة (١)

٣٥ - رفض التعديل المقدم من ألمانيا (A/CONF.152/C.2/L.4) والتعديل المقدم من هولندا (A/CONF.152/C.2/L.5) بأغلبية ٨ أصوات معارضة مقابل ٥ أصوات مؤيدة . واعتمد نص لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (١) وأحيل الى لجنة الصياغة .

الفقرتان (٢) و (٣)

٣٦ - اعتمد نصا لجنة الاونسيترال بشأن الفقرتين (٢) و (٣) وأحيل النصان الى لجنة الصياغة .

المادة ٢٣

ألف - نص الاونسيترال

٣٧ - جاء نص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) كما يلي :

"المادة ٢٣

"إعادة النظر والتعديل

"(١) بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .

"(٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة ."

باء - التعديلات

٢٨ - لم تقدم أية تعديلات للمادة ٢٣ .

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' الجلسات

٣٩ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ٢٣ في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' النظر في المادة

٤٠ - اعتمد نص لجنة الاونسيترال بشأن المادة ٢٣ وأحيل الى لجنة الصياغة .

المادة ٢٤

ألف - نص الاونسيترال

٤١ - جاء نص لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) كما يلي :

"المادة ٢٤

"اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

"(١) بناء على طلب ما لا يقل عن ربع عدد الدول الاطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .

"(٢) اذا دخلت الاتفاقية دور التنفيذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ ."

"(٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقاد هذه اللجنة .

"(٤) في تقرير ما إذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل إذا كان من الواجب تعديلها ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية ، المقررة على أساس دولي ، وأية معايير أخرى تعتبر ذات صلة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ؛

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛

(ج) تكلفة الخدمات المتصلة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على البضائع ، التأمين على مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

(هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها ضد المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ؛

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

"(٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .

"(٦) لا يجوز النظر في إجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

"(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة تمتد ١٨ شهرا منذ تاريخ الإخطار به ، ما لم يقرر ، في غضون تلك الفترة ، ما لا يقل عن ثلث عدد الدول التي كانت دولا أطرافا وقت اعتماد اللجنة للتعديل . بإبلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي يعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، دور التنفيذ بالنسبة لجميع الدول الأطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

"(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة ، مع ذلك ، بهذا

التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

"(٩) عندما يعتمد التعديل وفقا للفقرة (٥) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهرا اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فإن الدولة التي تصبح دولة طرفا في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل إذا دخل دور التنفيذ . وتكون الدولة التي تصبح دولة طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

"(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا للفقرات السابقة . في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير ."

باء - التعديلات

٤٢ - لم تُقدّم أية تعديلات للمادة ٢٤ .

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' - الجلسات

٤٣ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ٢٤ في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' - النظر في المادة

الفقرة (١)

٤٤ - اعتمدت لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (١) وأُحيل إلى لجنة الصياغة .

الفقرة (٢)

٤٥ - قدمت المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية اقتراحا شفهيًا بحذف الفقرة (٢) . ثم سحب ذلك الاقتراح واعتمدت لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (٢) ، وأُحيل إلى لجنة الصياغة .

الفقرات من (٣) إلى (٦)

٤٦ - اعتمدت نصوص لجنة الاونسيترال بشأن الفقرات من (٣) إلى (٦) ، وأحيلت إلى لجنة الصياغة .

الفقرة (٧)

٤٧ - قدمت جمهورية إيران الإسلامية اقتراحا بأن تُضاف ، في نهاية الفقرة (٧) ، جملة موداها أن الأمين العام بصفته الوديع سوف يخطر الدول المتعاقدة ببدء نفاذ أي تعديل بموجب المادة ٢٤ . ثم سُحب ذلك الاقتراح واعتمد نص لجنة الاونسيترال بشأن الفقرة (٧) ، وأحيل إلى لجنة الصياغة .

الفقرات من (٨) إلى (١٠)

٤٨ - اعتمدت نصوص لجنة الاونسيترال بشأن الفقرات من (٨) إلى (١٠) ، وأحيلت إلى لجنة الصياغة .

المادة ٢٥

ألف - نص الاونسيترال

٤٩ - جاء نص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) كما يلي :

"المادة ٢٥

"الانسحاب

"(١) يجوز لاية دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب إلى الوديع .

"(٢) يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الإشعار إلى الوديع . وإذا نص الإخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الاطول بعد وصول الإخطار إلى الوديع ."

باء - التعديلات

٥٠ - لم تقدم أية تعديلات للمادة ٢٥ .

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' - الجلسات

٥١ - نظرت اللجنة الثانية في المادة ٢٥ في جلستها الاولى المعقودة في ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' - النظر في المادة

٥٢ - اعتمدت اللجنة الاونسيترال بشأن المادة ٢٥ ، وأحيل إلى لجنة الصياغة .

الاحكام الختامية الرسمية للاتفاقية

ألف - نص الاونسيترال

٥٣ - جاء نص لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) كما يلي :

"حرر في ... ، في هذا اليوم ... من ... سنة ألف وتسعمائة و ... ، من أصل واحد ، تتساوى في الحجية نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية .

وإثباتا لما تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الاصول كل من قبل حكومته ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية ."

باء - التعديلات

٥٤ - لم تقدم أية تعديلات للاحكام الختامية الرسمية للاتفاقية .

جيم - مداولات اللجنة الثانية

١' - الجلسات

٥٥ - نظرت اللجنة الثانية في الاحكام الختامية الرسمية للاتفاقية في جلستها الثانية المعقودة في ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٢' - النظر في المادة

٥٦ - قررت اللجنة أن تعين تاريخ ومكان اعتماد الاتفاقية .

الوثيقة A/CONF.152/10/Add.1

[الأصل : بالانكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١]

ثالثا - النظر في تقرير لجنة الصياغة الى اللجنة

٥٧ - تلقت اللجنة الثانية ، في جلستها الرابعة المنعقدة في ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، تقرير لجنة الصياغة الى اللجنة الثانية الذي يحتوي على نصوص المواد من ١٧ الى ٢٥ بالصيغة التي اعتمدها لجنة الصياغة (A/CONF.152/C.2/L.9) . وأحالت اللجنة الثانية هذه المواد الى المؤتمر بكامل هيئته .

زاي - مشاريع المواد من ١ الى ١٦ من الاتفاقية الخاصة
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة
الدولية بالصيغة التي اعتمدها اللجنة الاولى.

الوثيقة A/CONF.152/11

[الاصل : بالانكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ١

تعاريف

في هذه الاتفاقية :

(أ) يقصد بمصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت اشرافه ، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كان مسؤولا عن البضائع بمقتضى أحكام سارية لقانون ينظم النقل ؛

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو في أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة اذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ؛

(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يبين فيه أن مكان القيام ومكان الوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده ؛

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" خدمات مثل التخزين والايدياع والتحميل والتفريغ والتتيف والرس والتبطين والربط ؛

(هـ) يقصد بمصطلح "إخطار" كل إخطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه ؛

(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٢

نطاق التطبيق

(١) تطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي :

(أ) إذا كان مركز أعمال المتعهد الذي يؤدي الخدمات المتصلة بالنقل واقعاً في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتصلة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القاذون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل لقانون دولة طرف .

(٢) إذا كان للمتعهد أكثر من مركز أعمال واحد ، فيقصد بمركز العمل المركز الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجموعها .

(٣) إذا لم يكن للمتعهد مركز عمل ، فإنه يعتد بمحل إقامته المعتاد .

المادة ٣

فترة المسؤولية

يسأل المتعهد عن البضائع اعتباراً من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له الحق في تلمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤

إصدار وثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجباً عليه إذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقاً لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل تتضمن تحديداً للبضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقرر بتسلمها وتبين تاريخ تسليمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) إذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، يفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرن الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز اصدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . وفي حالة اتفاق العميل مع المتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة عن طريق التبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقصد بلفظة "التوقيع" المشار اليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بطريق التصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٥

أساس المسؤولية

(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ، أو بواسطة أشخاص آخرين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه ، أو الاشخاص الآخرين الذين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، عن اتخاذ التدابير المشار اليها في الفقرة (١) قد اشترك مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد الا بالقدر الذي تعزى فيه الخسارة الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير الى هذا التخلف ؛ بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة التي لا تعزى الى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع اذا تخلف المتعهد عن تسليمها لشخص له حق تسليمها أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص خلال المدة المتفق عليها صراحة ، أو خلال

مدة معقولة تالية لتلم طلب للبضائع من هذا الشخص في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك .

(٤) اذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تلمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك ، فانه يجوز للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن خسارة البضائع أن يعتبر انها هلكت .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(١) (أ) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٨٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتنقل على هذا النحو ، فان مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لاحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتسليم داخل الموانئ .

(ج) اذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق بجزء من البضائع قد أثر في قيمة جزء آخر منها ، يوضع في الاعتبار لدى تقرير حد المسؤولية ، الوزن الاجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ، وللبضائع التي تأثرت قيمتها على هذا النحو .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف، مثل الاتعاب المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع تلك الاتعاب فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بسببه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ .

المادة ٧

سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد بسبب هلاك البضائع أو تلفها ، أو بسبب التأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك .

(٢) إذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، فإنه يحق لهذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص ، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عمله أو اتفاهه مع المتعهد ، أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد أو من أي مستخدم أو وكيل أو شخص ممن أشير اليهم في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانبه هو نفسه أو من جاذب مستخدميه أو وكلائه ، بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

(٢) خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتصلة بالنقل الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جاذب هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

إذا سلمت للمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، وإذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهده بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، إذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، اعدام البضائع أو إزالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة مشروعة أخرى ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يبلغه بالطبيعة الخطرة للبضائع .

المادة ١٠

حقوق الضمان على البضائع

(١) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها . ومع ذلك ، فليس في هذه الاتفاقية ما يخل بصحة أية ترتيبات تعاقدية تقضي ، وفقا للقانون الواجب التطبيق ، بتوسيع نطاق الضمان المتاح للمتعهد على البضائع .

(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى جهة رسمية في الدولة التي يقع فيها مركز أعمال المتعهد .

(٣) يحق للمتعهد ، استيفاء للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع . ولا يسري هذا الحق في البيع على الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف آخر غير الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق

بمطالبات المتعهد بتكاليف الإصلاحات أو التحينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقلة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهودا معقولة لتوجيه أخطارات بعزمه على بيعها الى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له الحق في تسلم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حسابا وافيًا عن رصيد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا إليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع من كل جوانبه الأخرى وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

الاطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه الى المتعهد اخطار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة من اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسلمها ، يعتبر هذا التسليم قرينة قابلة لاثبات العكس على أن المتعهد سلم البضائع بحالتها المبينة في الوثيقة الصادرة من المتعهد عملا بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة اذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت .

(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسري بالمثل أحكام الفقرة (١) ، اذا لم يوجه الاخطار خلال ١٥ يوما متتالية من يوم وصول البضائع الى المتسلم الأخير ، على ألا تتجاوز المهلة في جميع الاحوال ٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسلمها .

(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها للشخص الذي له الحق في تسلمها ، فلا ضرورة لتوجيه اخطار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين .

(٤) اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف فعلي أو محتمل ، يتبادل المتعهد والناقل والشخص الذي له حق تسلم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٥) لا يدفع تعويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه اخطار الى المتعهد خلال ٢١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسلمها .

المادة ١٢

تقديم الدعاوى

(١) تسقط بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسلمها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يخطر فيه المتعهد الشخص الذي يوجه المطالبة بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يفترض هلاك البضائع وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ . أيهما أسبق .

(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم باطالة هذه المدة باخطار يوجهه الى الشخص الذي يقدم المطالبة . ويجوز إعادة تمديد المدة باخطار أو باخطارات أخرى .

(٥) يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، شريطة أن يتم رفعها خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، وشريطة أن يوجه اخطار بذلك الى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي الى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

المادة ١٣

الشروط التعاقدية

(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فإن أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملا بالمادة ٤ يعتبر باطلا وكان لم يكن في الحدود التي تنطوي على اخلال مباشر أو غير مباشر بأحكام هذه الاتفاقية . ولا

يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءاً منها .

(٢) خلافاً لأحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية .

المادة ١٤

تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية صفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها .

المادة ١٥

اتفاقيات النقل الدولية

لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفاً في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع .

المادة ١٦

الوحدة الحسابية

(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وتقوم المبالغ المشار إليها في المادة ٦ بالعملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .

(٢) يجب أن يعمل الحساب المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون مساوياً قدر الامكان بالعملة الوطنية للدولة الطرف ، لنفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الأطراف الوديعة بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة ذلك الحساب .

حاء - مشاريع المواد ١٧ - ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية
متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية بصيغتها
التي أعدتها لجنة الصاغة ووافقت عليها اللجنة الثانية

الوثيقة A/CONF.152/12

الاحكام الختامية

[الاصل : بالانكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ١٧

الوديعة

يكون الامين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

(١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ .

(٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .

(٣) يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول غير الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .

(٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الامين العام للأمم المتحدة .

المادة ١٩

سريان الاتفاقية على الوحدات الاقليمية

(١) اذا كان للدولة وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قاذونية مختلفة فيما يخص المائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الاقليمية أو على واحدة أو أكثر منها ؛ ولها أن تصدر اعلانا آخر بدلا من اعلانها السابق في أي وقت .

(٢) يجب أن تبين في هذه الاعلانات بوضوح الوحدات الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

(٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، على وحدة اقليمية أو أكثر ولكن ليس على جميع الوحدات الاقليمية في دولة طرف ، فانها لا تكون واجبة التطبيق الا :

(أ) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل قد أدت بواسطة متعهد يقح مركز أعماله في الوحدة الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ب) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل قد أدت في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ج) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل خاضعة ، وفقا لاحكام القانون الدولي الخاص ، للقوانين السارية في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية .

(٤) اذا لم تصدر الدولة اعلانا بموجب الفقرة (١) من هذه المادة ، فان الاتفاقية تكون سارية المفعول على جميع وحداتها الاقليمية .

المادة ٢٠

آثار الاعلان

(١) الاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ وقت التوقيع يجب تأكيدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .

(٢) تصدر الاعلانات وتؤكد كتابة ويخطر بها الوديع رسميا .

(٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديح اخطارا رسميا به بعد بدء سريان الاتفاقية نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديح .

(٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب المادة ١٩ أن تسحب في أي وقت وذلك بإرسال اخطار رسمي مكتوب الى الوديح . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديح .

المادة ٢١

التحفظات

لا يجوز وضع أي تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

(١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتبارا من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .

(٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .

(٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها المتعهد في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

إعادة النظر والتعديل

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ثلث الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .
- (٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٢٤

إعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ربع الدول الأطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .
- (٢) اذا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ .
- (٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها .
- (٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا تقرر تعديلها ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية المقررة على أساس دولي وأية معايير أخرى تعتبر ملائمة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ؛

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛

(ج) تكلفة الخدمات المتصلة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على البضائع ،

التأمين من مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

(هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها على المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ؛

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .

(٦) لا يجوز النظر في إجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه العادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها ١٨ شهرا من تاريخ الاخطار به ، ما لم يقيم في غضون تلك الفترة عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ، بابلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي اعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول الاطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة مع ذلك بهذا التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

(٩) اذا اعتمد التعديل وفقا للفقرة (٤) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهرا اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل اذا أصبح نافذ المفعول . وتكون الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا لل فقرات السابقة في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب الى الوديع .

(٢) مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (٨) من المادة ٢٤ ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاخطار الى الوديع . واذا نص الاخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الاطول بعد وصول الاخطار الى الوديع .

حررت في فيينا ، في هذا اليوم ... من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين ، من أصل واحد ، تتساوى نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية .

وإثباتا لم تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الامول كل من قبل حكومتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

طاء - مشاريع مواد مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية
متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
بالصنعة التي أعدتها أو أقرتها لجنة الصاغة

١ - تغييرات أدخلت على المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦
اعتمدها اللجنة الاولى لغاية ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١

الوثيقة A/CONF.152/DC/L.2

[الامل : بالانكليزية]

[٩ نيسان/أبريل ١٩٩١]

١ - يصبح نص الجملة الثانية من المادة ١ (أ) كما يلي :

"ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان ناقلا ."

٢ - في المادة ٤ (٣) ، حذفت عبارة "الفقرة الفرعية (ب)" .

٣ - أضيفت جملة ثانية ، صيغت على غرار الشروط التجارية الموحدة التي وضعتها الغرفة لعقود البيع الدولية ، طبعة ١٩٩٠ ، الى المادة ٤ (٣) على النحو التالي :

"حين يتفق العميل والمتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات ."

٤ - استعيض عن المادة ٤ (٤) بنص المادة ٥ (ك) من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن السفاتج (الكمبيالات) الدولية والسندات الاذنية الدولية ، على النحو التالي :

"يراد بتعبير "التوقيع" التوقيع بخط اليد ، أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بطريق التصوير البرقي ، أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية ."

٥ - أحيلت الاقتراحات المقدمة من اسبانيا والواردة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.20 الى فريق الصياغة .

٦ - اعتمدت مادة ٦ (١) (ج) جديدة بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.27 .

٢ - المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥

الوثيقة A/CONF.152/DC/L.3

[الأصل : بالانكليزية]

[١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ١

تعاريف

في هذه الاتفاقية :

(١) يقصد بمصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" (ويشار اليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت اشرافه ، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو في استخدامها . ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كان ناقلا :

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو في أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ؛

(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يكون مكان القيام ومكان الوصول محددين فيه بأنهما يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده ؛

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" خدمات مثل التخزين والايذاع والشحن والتفريغ والتتيف والرس والتبطين والربط والتثبيت ؛

(هـ) يقصد بمصطلح "أخطار" كل أخطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه ؛

(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٣

فترة المسؤولية

يسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له حق تلمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤

إصدار الوثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه إذا طلب السميل ذلك ، أن يقوم خلال فترة زمنية معقولة وتبعا لاختياره ؛

(أ) بالاقرار بتسلمه البضائع بتوقيع وتأريخ وثيقة يقدمها العميل تحدد فيها البضائع ، أو

(ب) بإصدار وثيقة موقعة تحدد فيها البضائع وتقرر بتسلمه البضائع وتأريخ تسلمها وتبين حالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) إذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة

(١) ، فيفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا ثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرَت الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز اصدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . واذا اتفق العميل مع المتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة برسالة تعادلها منقولة عن طريق التبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقصد بلفظة "التوقيع" المشار اليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بطريق التصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٥

أساس المسؤولية

(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف، أو التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ، أو بواسطة أشخاص آخرين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه ، أو الاشخاص الآخرين الذين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، عن اتخاذ التدابير المشار اليها في الفقرة (١) قد اشترك مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد الا بالقدر الذي تعزى فيه الخسارة الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير الى هذا التخلف ؛ بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة التي لا تعزى الى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع اذا تخلف المتعهد عن تسليمها لشخص له حق تسلمها أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص خلال المدة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مدة معقولة تالية لتسلم طلب للبضائع من هذا الشخص في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك .

(٤) اذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع للشخص الذي له حق تسلمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال مدة

٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك ، فإنه يجوز للشخص الذي له حق المطالبة بالتعويض عن خسارة البضائع أن يفترض هلاكها .

٣ - تغييرات أدخلت على المواد ١٨ و ١٩ و ٢١ و ٢٣ و ٢٥ كما اعتمدتها اللجنة الثانية

الوثيقة A/CONF.152/DC/L.4

[الأصل : بالانكليزية]

[١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١]

١ - المادة ١٨ (أ) ، ينبغي أن تبين موعد الاجتماع الختامي للمؤتمر ، وأن تبين أن باب التوقيع على الاتفاقية سيظل مفتوحا حتى ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ .

٢ - يصبح نص المادة ١٩ (٣) كما يلي :

"(٣) إذا كانت هذه الاتفاقية سارية على وحدة اقليمية واحدة أو أكثر ولكن ليس على جميع وحداتها الإقليمية في دولة طرف ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، فإن هذه الاتفاقية لا تعتبر واجبة التطبيق الا اذا

(أ) أُنجزت الخدمات المتصلة بالنقل من متعهد يقع مركز أعماله في وحدة اقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية ، أو

(ب) إذا أُنجزت الخدمات المتصلة بالنقل في مثل هذه الوحدة الإقليمية ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل للقانون الساري في وحدة اقليمية تسري عليها هذه الاتفاقية .

٣ - وطلبت اللجنة الثانية من لجنة الصياغة أن تنسخ المادة ١٩ (٣) على منوال المادة ٢ بصيغتها التي اعتمدتها اللجنة الاولى .

٤ - في المادة ٢١ (١) و (٤) يستعاض عن عبارة "الصادرة بموجب هذه الاتفاقية" بعبارة "الصادرة بموجب المادة ١٩" .

- ٥ - اقترح في اللجنة الثانية أن تبحث مسألة عكس ترتيب العادتين ٢٠ و ٢١ ، بحيث يورد النص بشأن أثر الاعلان بعد العادة ١٩ مباشرة .
- ٦ - واقترح اضافة احالة مرجعية للمادة ٢٤ (٦) الى المادة ٢٣ (١) اذ ان المادة ٢٤ (٦) تحظر تعديل مبالغ المسؤولية أثناء فترة السنوات الخمس التالية لفتح باب التوقيع على الاتفاقية ، وهو تقييد لا ينطبق على التعديلات بوجه عام .
- ٧ - اقترح أن تتضمن المادة ٢٥ (٢) احالة الى المادة ٢٤ (٨) اذ إن المادة ٢٤ (٨) بدت وكأنها تقدم استثناء للقاعدة المبينة في المادة ٢٥ (٢) فيما يخص الموعد الفعلي للانسحاب من الاتفاقية .
- ٨ - ينبغي أن تبين الاحكام النهائية الرسمية للاتفاقية مكان (فيينا) اعتماد الاتفاقية وتاريخه .

٤ - المواد ٤ ، ومن ٦ الى ٩ ، و ١٧ و ١٨ ، ومن ٢١ الى ٢٥

الوثيقة A/CONF.152/DC/L.5

[الاصل : بالانكليزية]

[١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ٤

اصدار وثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل تحدد البضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر بتسلمها وتبين تاريخ تلّمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

* ضمنت في الوثيقة A/CONF.152/DC/L.6/Corr.1 ، المؤرخة في ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ (بالانكليزية فقط) .

(٢) اذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، فيفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرَت الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز امدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . وعندما يتفق العميل مع المتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة عن طريق التبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقصد بلفظة "التوقيع" المشار اليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بطريق التصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(١) (أ) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٨٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتنقل على هذا النحو ، فان مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناجمة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لاحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتليم داخل ميناء .

(ج) عندما يؤثر الهلاك أو التلف، الذي يلحق بجزء من البضائع في قيمة جزء آخر منها ، يوضع في الاعتبار لدى تقرير حد المسؤولية ، الوزن الاجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ، وللبضائع التي تأثرت قيمتها على هذا النحو .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف، مثل الرسوم المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع هذه الرسوم فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بسببه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ .

المادة ٧

سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد

(١) تسري الدفع و حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد بسبب هلاك البضائع أو تلفها ، أو بسبب التأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك .

(٢) إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، فإنه يحق لهذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص ، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق استخدامه من قبل المتعهد أو عمله معه ، أن يستفيد من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد أو من أي مستخدم أو وكيل أو شخص ممن أشير إليهم في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الافادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن عمل أو عن امتناع عن عمل من جانب المتعهد نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، بقصد إحداث هذه الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

(٣) خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتصلة بالنقل الافادة من حد المسؤولية

المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن عمل أو عن امتناع عن عمل من جانب هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

اذا سلمت للمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لاي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، واذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهده بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(أ) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، اذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، اعدام البضائع أو ازالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة مشروعة أخرى ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار اليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يبلغه بالطبيعة الخطرة للبضائع .

الاحكام الختامية

المادة ١٧

الوديع

يكون الامين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

(١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٩٢ .

- (٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .
- (٣) يفتح الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول التي ليست من الدول الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .
- (٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الامين العام للأمم المتحدة .

المادة ٢١

آثار الاعلان

- (١) الاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ وقت التوقيع يجب تأكيدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .
- (٢) تصدر الاعلانات وتؤكد كتابة ويخطر بها الوديع رسميا .
- (٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك ، يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديع اخطارا رسميا به بعد بدء سريان الاتفاقية ، نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .
- (٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب المادة ١٩ أن تسحب في أي وقت وذلك بارسال اخطار رسمي مكتوب موجه الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

- (١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتبارا من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .
- (٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ

هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .

(٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها متعهد المحطة في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بسد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

اعادة النظر والتعديل

(١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ثلث الدول الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .

(٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٢٤

اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

(١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ربع الدول الاطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .

(٢) اذا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ .

(٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقاد هذه اللجنة .

(٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا تقرر تعديلها ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية ، المقررة على أساس دولي ، وأية معايير أخرى تعتبر ذات صلة :

- (أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ؛
- (ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛
- (ج) تكلفة الخدمات المتصلة بالنقل ؛
- (د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على البضائع ، التأمين على مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛
- (هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها ضد المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ؛
- (و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .
- (٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .
- (٦) لا يجوز النظر في اجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .
- (٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة تمتد ١٨ شهرا منذ تاريخ الاخطار به ، ما لم يقم ، في غضون تلك الفترة ، ما لا يقل عن ثلث عدد الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ، بإبلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي اعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول الاطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .
- (٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التسديد ملزمة ، مع ذلك ، بهذا التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .
- (٩) عندما يعتمد التعديل وفقا للفقرة (٤) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهر اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح دولة طرف في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل اذا أصبح نافذ المفعول . وتكون الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا للفقرات السابقة في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب الى الوديع .

(٢) مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (٨) من المادة ٢٤ ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاخطار الى الوديع . واذا نص الاخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الاطول بعد وصول الاخطار الى الوديع .

حررت في فيينا ، في هذا اليوم ... من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين ، من أصل واحد ، تتساوى في الحجية نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية .

وإثباتا لم تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الأصول كل من قبل حكومتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

٥ - تغييرات أدخلت على المادتين ١٩ و ٢١ كما اعتمدتها اللجنة الثانية

الوثيقة A/CONF.152/DC/L.6

[الأصل : بالانكليزية]

[١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١]

أثناء اعتماد تقرير اللجنة الثانية ، رئي أن التعديل الذي أدخل على المادة ٢١ (١) ، بحيث تشير على وجه التحديد الى الاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ ، قد أدى الى ازدواج بين المادتين ١٩ (٢) و ٢١ (٢) فيما يتعلق بالمتطلبات الرسمية للاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ . وبناء على ذلك ، اقترح ادخال التغييرين الصياغيين التاليين على المادتين ١٩ و ٢١ :

١' في المادة ١٩ (٢) ، تضاف كلمة "كتابة" بعد عبارة "بهذه الاعلانات" :

٢' في المادة ٢١ (٢) ، يستعاض عن عبارة "يجب أن تقع الاعلانات وتأييدها كتابة" بالعبارة التالية : "تؤكد الاعلانات كتابة" وينقل باقي الفقرة (٢) الى الفقرة الاولى كجملته ثانية فيها .

باء - اقتراحات وتعديلات قدمت الى المؤتمر بكامل هيئته

المين

الوثيقة A/CONF.152/L.2

[الاصل : بالانكليزية]

[١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١]

عنوان الاتفاقية

ينبغي أن يكون عنوان الاتفاقية كما يلي : "الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي النقل الطرفية في النقل الدولي للبضائع" .

المين

الوثيقة A/CONF.152/L.3

[الاصل : بالانكليزية]

[١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ٩

١ - يقترح إضافة فقرة فرعية جديدة (ج) إلى المادة ٩ ، على غرار المادة ١٣ (٤) من قواعد هامبورغ بالصيغة التالية :

"(ج) في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد الى تلك الأحكام ، يجوز ، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إلزالتها أو إعدامها أو إزالة خطورتها ، حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ."

٢ - وإذا لم يتسن إضافة الفقرة الفرعية السابقة ، يقترح تنقيح الفقرة الفرعية (١) كما يلي

- ١' تضاف بعد عبارة "أن يتخذ كل الاحتياطات" عبارة "والتدابير الطارئة" ؛
- ٢' تدرج بعد عبارة "خطرا وشيكا" عبارة "أو خطرا فعليا" ؛
- ٣' يستعاض عن عبارة "نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات" بعبارة "نتيجة لاتخاذ هذه التدابير" .

هولندا ، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية

الوثيقة A/CONF.152/L.4

[الاصل : بالانكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ٢٢ (١)

يقترح الاستضافة عن عبارة "الخامسة" في الفقرة (١) بعبارة "العاشرة" .

استراليا وألمانيا وإيطاليا واليابان

الوثيقة A/CONF.152/L.5

[الاصل : بالانكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ١ (أ)

ينبغي تعديل الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) على النحو التالي :

"ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان ناقلا بموجب أحكام سارية لقانون ينظم النقل ."

اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية واسبانيا والمين
والمكسيك والولايات المتحدة الامريكية

الوثيقة A/CONF.152/L.6

[الاصل : بالانكليزية]

[١٦ نيسان/أبريل ١٩٩١]

الديباجة

ان الدول المتعاقدة :

إذ تضع في اعتبارها المشاكل الناشئة عن الشكوك التي تشور بمدد النظام القانوني الواجب التطبيق على البضائع التي تكون محل نقل دولي عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها بل في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛

وإذ تعتزم تيسير حركة البضائع بوضع قواعد موحدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها عندما تكون في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية ولا تكون مشمولة بقوانين نقل البضائع المنبثقة عن الاتفاقيات الواجبة التطبيق على مختلف وسائط النقل ؛

وإذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التجانس والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي أن يسهما ، عن طريق تقليل أو إزالة العقبات القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمس البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والاندماج والمصلحة المشتركة وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية ، ومن ثم ، في رفاه الشعوب قاطبة ،

قد اتفقت على ما يلي :

الولايات المتحدة الأمريكية

الوثيقة A/CONF.152/L.7

[الأصل : بالانكليزية]

[١٦ نيسان/أبريل ١٩٩١]

المادة ٢١

يقترح النص التالي للمادة ٢١ :

"(١) يجوز للدول أن تقرر عدم تطبيق أحكام هذه الوثيقة على متعهدي الشحن والتفريغ الذين تحدد حقوقهم ومسؤولياتهم بموجب قواعد قاذونية واجبة التطبيق تحكم مجال النقل .

(٢) لا يجوز وضع أي تحفظات أخرى على هذه الاتفاقية ."

الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية
متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات
النقل الطرفية في التجارة الدولية

الوثيقة A/CONF.152/13

١ - ان الجمعية العامة للأمم المتحدة ، وقد نظرت في الفصل الثاني من تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها الثانية والعشرين المعقودة في عام ١٩٨٩ (A/44/17) ، وفي المرفق الاول لذلك التقرير ، الذي تضمن مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، قررت في قرارها ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٩ ، عقد مؤتمر مفوضين في فيينا من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، للنظر في مشروع الاتفاقية الذي أعدته اللجنة وتجسيد نتائجه في اتفاقية دولية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية .

٢ - وقد عقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، في فيينا ، النمسا ، في الفترة من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٣ - وكان ثمان وأربعون دولة ممثلة في المؤتمر ، وهذه الدول هي : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، اسبانيا ، استراليا ، اسرائيل ، ألمانيا ، الامارات العربية المتحدة ، اندونيسيا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، ايطاليا ، البرازيل ، بلجيكا ، بلغاريا ، بوليفيا ، تايلند ، تركيا ، الجماهيرية العربية الليبية ، جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية كوريا ، الدانمرك ، السويد ، سويسرا ، شيلي ، الصين ، العراق ، عمان ، غابون ، غينيا ، فرنسا ، الفلبين ، فنلندا ، فييت نام ، كندا ، ليسوتو ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، المملكة العربية السعودية ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، النمسا ، نييجيريا ، الهند ، هولندا ، الولايات المتحدة الامريكية ، اليابان ، اليمن ، يوغوسلافيا .

٤ - وطلبت الجمعية العامة من الامين العام أن يدعو ممثلي المنظمات التي تلقت من الجمعية العامة دعوة مفتوحة الى الاشتراك في جلسات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية التي تعقد تحت رعايتها ، الى حضور المؤتمر بصفة مراقبين ، عملا بقراري الجمعية العامة ٣٢٣٧ (د - ٢٩) المؤرخ في ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤ و ١٥٢/٣١ المؤرخ في ٢٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٦ ؛ وأن يدعو ممثلي حركات التحرير الوطنية التي تعترف بها منظمة الوحدة الافريقية في منطقتها الى الاشتراك في المؤتمر بصفة مراقبين عملا بقرار الجمعية العامة ٣٢٨٠ (د - ٢٩) المؤرخ في ١٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٤ ؛ وأن

يدعو الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية فضلا عن الهيئات المعنية التابعة للأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية المعنية ، الى ايفاد ممثلين عنها لحضور المؤتمر بصفة مراقبين . وبالإضافة الى ذلك ، دعيت المنظمات غير الحكومية المعنية الى ايفاد ممثلين عنها لحضور المؤتمر بصفة مراقبين . وفيما يلي أسماء المنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية التي قبلت هذه الدعوات وأوفدت ممثلين عنها للاشتراك في المؤتمر بصفة مراقبين :

أمانة الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
برنامج الأمم المتحدة للبيئة

الوكالات المتخصصة

المنظمة البحرية الدولية

منظمات دولية حكومية أخرى

اللجنة المركزية للملاحة في نهر الراين
المنظمة الدولية الحكومية للنقل الدولي بالسكك الحديدية
المعهد الدولي لتوحيد القاذون الخاص
جامعة الدول العربية

حركات التحرير

مؤتمر الوندويين الأفريقيين لأزانيا

المنظمات غير الحكومية

معهد الأرجنتين وأوروغواي للقانون التجاري
المجلس الأوروبي للشاحنين
اتحاد أمريكا اللاتينية والكاريبي لرابطات الشحن الوطنية
معهد مؤجري الحاويات الدوليين
الجمعية الدولية للنقل الجوي
الاتحاد الدولي للموانئ والمرافئ
الغرفة الدولية للشحن البحري
اللجنة البحرية الدولية

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الاتحاد الدولي للتأمين البحري
المركز الاقليمي للتحكيم التجاري بالقاهرة

٥ - وانتخب المؤتمر السيد خوسيه مارييا أباسكال (المكسيك) رئيسا له .

٦ - وانتخب المؤتمر ممثلي الدول التالية نوابا للرئيس : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، اسبانيا ، أستراليا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، ايطاليا ، بلجيكا ، بلغاريا ، تايلند ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، السويد ، الصين ، غابون ، الفلبين ، مصر ، المغرب ، نيجيريا ، اليابان ، يوغوسلافيا .

٧ - وشكل المؤتمر اللجان التالية :

مكتب المؤتمر

الرئيس : رئيس المؤتمر

الاعضاء : رئيس المؤتمر ونواب رئيس المؤتمر ، ورئيسا اللجنة الاولى والثانية ورئيس لجنة الصياغة

اللجنة الاولى

الرئيس : السيد جان - بول بيروودو (فرنسا)

نائب الرئيس : السيد محمود سليمان (مصر)

المقرر : السيد عباس سافاريان نعمتآباد (ايران (جمهورية - الاسلامية))

اللجنة الثانية

الرئيسة : السيدة إيلينا فيلوس (يوغوسلافيا)

نائب الرئيسة : السيد كين فوجيشيتا (اليابان)

المقررة : السيدة سيلفيا شترولتز (النمسا)

لجنة الصياغة

الرئيس : السيد ب. ت. راو (الهند)

الأعضاء : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، اسبانيا ، ألمانيا ،
جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، فرنسا ،
الفلبين ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، المملكة المتحدة لبريطانيا
العظمى وايرلندا الشمالية ، نيجيريا ، الولايات المتحدة الأمريكية

لجنة وثائق التفويض

الرئيس : السيد روس هورنبي (كندا)

الأعضاء : الأرجنتين ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، جمهورية أوكرانيا
الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، كندا ، ليسوتو ،
المكسيك ، الولايات المتحدة الأمريكية

٨ - وكان الأمين العام للأمم المتحدة ممثلاً من قبل السيد كارل - أوغست فلايشهاور ،
وكيل الأمين العام للشؤون القانونية ، والمستشار القانوني ، إدارة الشؤون
القانونية في الأمم المتحدة . وعمل السيد إيريك إ. بيرغستين ، رئيس فرع القانون
التجاري الدولي التابع لإدارة الشؤون القانونية ، بوصفه الأمين العام التنفيذي .

٩ - وبموجب القرار ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١ الذي ينص على عقد
المؤتمر ، أحالت الجمعية العامة إلى المؤتمر ، كأساس يستند إليه في النظر في
مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، مشروع الاتفاقية الخاصة
بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛ وقد ورد هذا المشروع
في المرفق الأول لتقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها
الثانية والعشرين (A/CONF.152/5) .

١٠ - وعهد المؤتمر إلى اللجنة الأولى بنص المواد من ١ إلى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع
الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وعهد
المؤتمر إلى اللجنة الثانية بالمواد من ١٧ إلى ١٩ والمواد من ٢١ إلى ٢٥ من مشروع
الاتفاقية .

١١ - واستناداً إلى المداولات المجلة في المحاضر الموجزة للمؤتمر
(A/CONF.152/SR.1-8) ، والمحاضر الموجزة للجنة الأولى (A/CONF.152/C.1/1-8)
(SR.1-18) ، وتقريرها (A/CONF.152/9) ، والمحاضر الموجزة للجنة الثانية
(A/CONF.152/C.2/8R.1-4) وتقريرها (A/CONF.152/10 و Add.1) ، وضع المؤتمر
اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة
الدولية .

١٢ - واعتمد المؤتمر هذه الاتفاقية المرفقة بهذه الوثيقة الختامية ، في ١٧ نيسان/

أبريل ١٩٩١ وفتح باب التوقيع عليها في الجلسة الختامية للمؤتمر ، في ١٩ نيسان/ أبريل ١٩٩١ . وسيظل باب التوقيع عليها مفتوحا في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/أبريل من عام ١٩٩٢ . كما فتح باب الانضمام اليها في ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

١٣ - وهذه الاتفاقية مودعة لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

حررت في فيينا ، النمسا ، في هذا اليوم التاسع عشر من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين ، من أمل واحد وتساوى نصوصه الأسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية .

وأشياء لما تقدم وقّع الممثلون هذه الوثيقة الختامية .

الرئيس

الأمين التنفيذي

المرفق

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

الديباجة

إن الدول المتعاقدة :

إذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التجانس والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي أن يسهما ، عن طريق تقليل أو إزالة العقبات القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمس البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والانصاف والمصلحة المشتركة وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية ، ومن ثم ، الاسهام في رفاه الشعوب قاطبة ؛

وإذ تضع في اعتبارها المشاكل الناشئة عن عدم التيقن من النظام القانوني الواجب التطبيق على البضائع التي تكون محل نقل دولي عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها وانما في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ؛

وإذ تعتزم تيسير حركة البضائع بوضع قواعد موحدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها عندما تكون في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية ولا تكون مشمولة بقوانين نقل البضائع المنبثقة عن الاتفاقيات السارية على مختلف وسائط النقل ؛

قد اتفقت على ما يلي :

المادة ١

تعاريف

في هذه الاتفاقية :

(أ) يقصد بمصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" (ويشار إليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل

نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه ، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول إليها أو في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متعهدا إذا كان ناقلا بمقتضى أحكام سارية لقانون ينظم النقل ؛

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منة نقالة أو في أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلفة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا لم يكن المتعهد هو الذي قدمها ؛

(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يبين فيه أن مكان القيام ومكان الوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتعهد البضائع في عهده ؛

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" خدمات مثل التخزين والإيداع والتحميل والتفريغ والتستيف والرس والتبطين والربط ؛

(هـ) يقصد بمصطلح "إخطار" كل إخطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه ؛

(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٢

نطاق التطبيق

(١) تطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي ؛

(أ) إذا كان مركز أعمال المتعهد الذي يؤدي الخدمات المتصلة بالنقل واقعاً في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتصلة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتصلة بالنقل لقانون دولة طرف .

(٢) اذا كان للمتعهد أكثر من مركز أعمال واحد ، فيقصد بمركز الاعمال المركز الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجموعها .

(٣) اذا لم يكن للمتعهد مركز أعمال ، فانه يعتد بمحل اقامته المعتاد .

المادة ٣

فترة المسؤولية

يسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له الحق في تسليمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤

اصدار وثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتأريخ وثيقة يقدمها العميل تتضمن تحديدا للبضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر بتسلمها وتبين تاريخ تسليمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) اذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، يفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصررت الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز اصدار الوثيقة ، المشار اليها في الفقرة (١) ، بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . وفي حالة اتفاق العميل مع المتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يتعاضد عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقصد بلفظة "التوقيع" المشار اليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو

بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بالتصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٥

أساس المسؤولية

(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ، أو أشخاص آخرون يتعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه ، أو أشخاص آخرين يتعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، عن اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة (١) قد اشترك مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد الا بالقدر الذي تعزى فيه الخسارة الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير الى هذا التخلف ؛ بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة التي لا تعزى الى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع اذا تخلف المتعهد عن تسليمها لشخص له حق تسليمها أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص خلال المدة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مدة معقولة تالية لتسلم طلب للبضائع من هذا الشخص في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك .

(٤) اذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تسليمها أو عن وضعها تحت تصرفه خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك ، فانه يجوز للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن خسارة البضائع أن يعتبر انها هلكت .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(١) (١) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ،

وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٨٢٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يلمها لتنقل على هذا النحو ، فان مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لاحكام المادة ٥ بمبلغ لا يتجاوز ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتسليم داخل الموانئ .

(ج) اذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق بجزء من البضائع قد أثر في قيمة جزء آخر منها ، يوضع في الاعتبار لدى تقرير حد المسؤولية ، الوزن الاجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة ، وللبضائع التي تأثرت قيمتها على هذا النحو .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل الاتعاب المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع تلك الاتعاب فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بسببه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ .

المادة ٧

سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد بسبب هلاك البضائع أو تلفها ، أو بسبب التأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك .

(٢) اذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين به المتعهد لاداء الخدمات المتصلة بالنقل ، فانه يحق لهذا المستخدم أو

الوكيل أو الشخص ، اذا أثبت أنه تصرف في نطاق عمله أو ارتباطه مع المتعهد ، أن يستفيد من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد أو من أي مستخدم أو وكيل أو شخص ممن أشير اليهم في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانبه هو نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين به المتعهد لاداء الخدمات المتملة بالنقل الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

اذا سلمت للمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لاي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، واذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهده بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(١) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، اذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، اعدام البضائع أو ازالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة أخرى مشروعة ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق بأن يبلغه بالطبيعة الخطرة للبضائع .

المادة ١٠

حقوق الضمان على البضائع

(١) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها . ومع ذلك ، فليس في هذه الاتفاقية ما يخل بصحة أية ترتيبات تعاقدية تقضي ، وفقا للقانون الواجب التطبيق ، بتوسيع نطاق الضمان المتاح للمتعهد على البضائع .

(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى جهة رسمية في الدولة التي يقع فيها مركز أعمال المتعهد .

(٣) يحق للمتعهد ، استيفاء للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع . ولا يري هذا الحق في البيع على الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف آخر غير الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الاملاحات أو التحينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهودا معقولة لتوجيه أخطارات بعزمه على بيعها الى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له الحق في تسلم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حابا وافيًا عن رصيد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا إليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع من كل جوانبه الأخرى وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

الانطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه الى المتعهد انطار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا

الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة تلي اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها ، يعتبر هذا التسليم قرينة قابلة لاثبات العكس على أن المتعهد سلم البضائع بحالتها المبينة في الوثيقة الصادرة من المتعهد عملاً بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة اذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت .

(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، لا تسري أحكام الفقرة (١) إلا اذا لم يوجه الاخطار خلال ١٥ يوما متتالية بعد يوم وصول البضائع الى المتسلم الأخير ، على ألا تجاوز المهلة في جميع الاحوال ٦٠ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها .

(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها للشخص الذي له الحق في تسليمها ، فلا ضرورة لتوجيه اخطار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء عملية المعاينة أو الفحص المذكورة .

(٤) اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف فعلي أو محتمل ، يتبادل المتعهد والناقل والشخص الذي له حق تسليم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٥) لا يدفع تعويض عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه اخطار الى المتعهد خلال ٢١ يوما متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها .

المادة ١٢

تقادم الدعاوى

(١) تسقط بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءا منها الى شخص له حق تسليمها أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يخطر فيه المتعهد الشخص الذي له الحق في توجيه مطالبة بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من

اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر أن البضائع هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق .

(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم بإطالة هذه المدة باخطار يوجهه إلى المطالب . ويجوز إعادة تمديد المدة باخطار أو باخطارات أخرى .

(٥) يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، شريطة أن يتم رفعها خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتدوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، وشريطة أن يوجه اخطار بذلك إلى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي إلى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

المادة ١٣

الشروط التعاقدية

(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فإن أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملا بالمادة ٤ يعتبر باطلا وكان لم يكن في الحدود التي تنطوي على إخلال مباشر أو غير مباشر لاحكام هذه الاتفاقية . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءا منها .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية .

المادة ١٤

تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية صفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها .

المادة ١٥

اتفاقيات النقل الدولية

لا تعدل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفاً في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يطبق اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع .

المادة ١٦

الوحدة الحسابية

(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وتقيّم المبالغ المشار إليها في المادة ٦ بالعملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف، تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف، لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة .

(٢) يجري الحساب المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون مساوياً قدر الامكان بالعملة الوطنية للدولة الطرف ، لنفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الأطراف الوديع بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة إجراء ذلك الحساب .

الاحكام الختامية

المادة ١٧

الوديع

يكون الأمين العام للأمم المتحدة وديعاً لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

- (١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ .
- (٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .
- (٣) يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول غير الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .
- (٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

المادة ١٩

سريان الاتفاقية على الوحدات الإقليمية

- (١) اذا كان للدولة وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قانونية مختلفة فيما يخص المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر منها ؛ ولها أن تصدر اعلانا آخر بدلا من اعلانها السابق في أي وقت .
- (٢) يجب أن تبين في هذه الاعلانات بوضوح الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .
- (٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، على وحدة إقليمية أو أكثر ولكن ليس على جميع الوحدات الإقليمية في دولة طرف ، فانها لا تكون واجبة التطبيق الا :
 - (أ) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل قد أديت بواسطة متعهد يقع مركز أعماله في الوحدة الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ب) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل قد أدت في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ج) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل خاضعة ، وفقا لاحكام القانون الدولي الخاص ، للقوانين السارية في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية .

(٤) اذا لم تصدر الدولة اعلانا بموجب الفقرة (١) من هذه المادة ، فان الاتفاقية تكون سارية المفعول على جميع وحداتها الاقليمية .

المادة ٢٠

آثار الاعلان

(١) الاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ وقت التوقيع يجب تأكيدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .

(٢) تصدر الاعلانات وتؤكد كتابة ويخطر بها الوديع رسميا .

(٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديع اخطارا رسميا به بعد بدء سريان الاتفاقية نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

(٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب المادة ١٩ أن تحبّه في أي وقت وذلك بارسال اخطار رسمي مكتوب الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

المادة ٢١

التحفظات

لا يجوز وضع أي تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

(١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة

اعتباراً من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .

(٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .

(٣) على كل دولة طرف، أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها المتعهد في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

اعادة النظر والتعديل

(١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ثلث الدول الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .

(٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٢٤

اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

(١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ربع الدول الاطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .

(٢) اذا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ .

(٣) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها .

(٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا تقرر تعديلها ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية المقررة على أساس دولي وأية معايير أخرى تعتبر ملائمة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل ؛

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون ؛

(ج) تكلفة الخدمات المتصلة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على الشحنة ، التأمين من مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

(هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها على المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ؛

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تعتمد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .

(٦) لا يجوز النظر في اجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها ١٨ شهرا من تاريخ الاخطار به ، ما لم يقيم في غضون تلك الفترة عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ، بإبلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي اعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول الأطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة مع ذلك بهذا التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

(٩) اذا اعتمد التعديل وفقا للفقرة (٤) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهرا

اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل اذا أصبح نافذ المفعول . وتكون الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا للفقرات السابقة في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب الى الوديع .

(٢) مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (٨) من المادة ٢٤ ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاخطار الى الوديع . واذا نص الاخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء تلك الفترة الاطول بعد وصول الاخطار الى الوديع .

حررت في فيينا ، في هذا اليوم التاسع عشر من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين ، من أصل واحد ، تتساوى نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية .

وإثباتا لم تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الاصول كل من قبل حكومتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

الجزء الثاني

المحاضر الموجزة

المحاضر الموحدة للجلسات العامة

الجلسة العامة الاولى

يوم الثلاثاء ٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٣٠

الرئيس المؤقت : السيد برغستن

(الأمين التنفيذي للمؤتمر ، بوصفه ممثلاً للأمين العام)

الرئيس : السيد أباسكال (المكيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.1

افتتاح المؤتمر (البند ١ من جدول الاعمال المؤقت)

١ - الرئيس المؤقت : أعلن افتتاح مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية الذي يعقد تنفيذا لقرار الجمعية العامة رقم ٣٣/٤٤ الصادر في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ .

٢ - ثم قرأ الرسالة التالية الموجهة من السيد كارل أوجست فلايشهاور وكيل الأمين العام للشؤون القانونية ، والمتشار القانوني ، بوصفه ممثلاً للأمين العام :

"انني أشعر بسرور بالغ اذ تتاح لي الفرصة لأن أتوجه اليكم بالتحية لدى افتتاح مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، وقد عاقتني عن الحضور بنفي للأسف، الشديد مسؤوليات عاجلة نتجت بوجه خاص عن الوضع القائم في منطقة الخليج .

"وقد اضطلعت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بالاعمال التحضيرية اللازمة للاعداد لهذا المؤتمر . ووفقا للقرار الصادر من الجمعية العامة بتوجيه الدعوة لعقده المؤتمر ، سوف يتخذ مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية - وهو المشروع الذي اعتمدته اللجنة في دورتها الثانية والعشرين في ١٩٨٩ (A/CONF.152/5) - أساسا لمناقشاتكم .

"ويعتبر مشروع الاتفاقية بمثابة شاهد على التزام اللجنة على نحو لا ينقطع بالعمل على تعزيز تنمية التجارة الدولية عن طريق توحيد القوانين ،

وهذا هو أحدث نص قانوني تعدده لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أو تعتمد به غاية تحقيق هذه الغاية . وقد أصبحت اثنتان من الاتفاقيات الدولية الأربع التي أعدتها اللجنة من قبل ساريتي المفعول مؤخرًا ، وبدأ تأثيرهما في الظهور بالفعل ؛ ونعني بذلك اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ، واتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع . وثمة اتفاقية ثالثة وهي "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع" توشك أن تصبح نافذة المفعول في القريب العاجل بعد أن تم ايداع تسع عشرة وثيقة من وثائق التصديق أو الانضمام العشرين اللازمة لبدء نفاذها .

"ومن النصوص الأخرى التي تطبق على نطاق واسع وتحظى بشعبية كبيرة "قواعد التحكيم" التي وضعتها اللجنة "والدليل القانوني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بشأن صياغة العقود الدولية لتشييد المنشآت الصناعية" . ويتحتم علينا أن نشير أيضا إلى "القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي" الذي أعدته اللجنة والذي يجري تطبيقه في عدد متزايد من النظم التشريعية .

"والفضل في نجاح النصوص التي أعدتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي يعود إلى روح التفادي والالتزام بالاصول المهنية التي تتحلى بها اللجنة في تأدية مهامها . وقد ركزت اللجنة عنايتها في المقام الأول على أن تكون نصوصها متميزة بالإحكام القانوني ، ونافعة من الوجهة العملية للمشتغلين بالتجارة في أنحاء العالم كافة فضلا عن استجابتها لحاجات الدول على اختلاف نظمها القانونية ومناطقها الجغرافية ومستويات نموها الاقتصادي .

"وقد أثمرت روح التفادي والالتزام بالاصول المهنية هذه مشروع الاتفاقية الذي يعرض عليكم الآن . وانني لعلني يقيين من أن هذا المؤتمر سوف يوفق ، بفضل الجهود البناءة من جاذب جميع المشاركين فيه مع توافر الرغبة في تجاوز حدود النظم القانونية المحلية ، في تحقيق مهمته التي تتمثل في اعتماد اتفاقية بشأن مسؤولية متعدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وانني لعلني يقيين أيضا من أن نوعية الاتفاقية وجدارتها بالقبول بوجه عام سوف يمهدان أمامها الطريق كي تكلل بنجاح مماثل لما كملت به سائر النصوص الأخرى التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي .

"وانني لأرجو لكم كل التوفيق في مهمتكم . وآمل أن تكونوا على يقين من أن مكتب الشؤون القانونية وأمانة الأمم المتحدة سوف يبذلان قصارى جهدهما لمعاونتكم بكل طريقة ممكنة ."

انتخاب الرئيس (البند ٢ من جدول الاعمال المؤقت)

- ٣ - السيد تايانا (الأرجنتين) : رشح السيد أباسكال (المكسيك) لمنصب الرئيس .
- ٤ - وأعرب السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) والسيد أرياس - سالغادو (اسبانيا) والسيد لافينيا (الفلبين) والسيد سافاريان (جمهورية ايران الاسلامية) عن تأييدهم للترشيح .
- ٥ - انتخب السيد أباسكال (المكسيك) رئيسا بالتزكية واعتلى كرسى الرئاسة .
- ٦ - الرئيس : توجه بالشكر الى المشاركين في المؤتمر لما أولوه من تشريف لبلاده ، ولشخصه ؛ وأعرب عن أمله في أن يكمل المؤتمر بالنجاح بفضل التعاون بين جميع الأطراف المعنية .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠

الجلسة العامة الثانية

يوم الثلاثاء ٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.2 *

اقرار جدول الاعمال (البند ٣ من جدول الاعمال المؤقت)

- ١ - أقر جدول الاعمال المؤقت (A/CONF.152/2) .
- اقرار النظام الداخلي (البند ٤ من جدول الاعمال)
- ٢ - أقر النظام الداخلي المؤقت (A/CONF.152/3) .

* تتضمن الوثيقة A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 ، المؤرخة في ١ نيسان/أبريل ١٩٩٢ .

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللختين الرئيسيتين (البند ٥ من جدول الاعمال)

٣ - السيد رومان (بلجيكا) ، متحدثا باسم مجموعة دول أوروبا الغربية ودول أخرى :
رشح ممثلي استراليا وبلجيكا وايطاليا واليابان واسبانيا والسويد لشغل ستة من
مناصب نواب رئيس المؤتمر البالغ عددها اثنين وعشرين منصبا .

٤ - السيد لافينيا (الفلبين) : متحدثا باسم مجموعة الدول الآسيوية ، رشح ممثلي
الصين ، واذونيسيا ، وجمهورية ايران الاسلامية ، والفلبين لشغل أربعة من مناصب
نواب رئيس المؤتمر .

٥ - الرئيس : قال ان مناقشة البند سوف تستمر بعد ما تفرغ المجموعات الاقليمية
الآخري من البت في ترشيحاتها .

وثائق تفويض الممثلين المشتركين في المؤتمر (البند ٦ من جدول الاعمال)

(أ) تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض

٦ - الرئيس : اقترح ايقاف الاجتماع لاتاحة الفرصة أمام الوفود لعقد مشاورات غير
رسمية بصدد الترشيحات لعضوية لجنة وثائق التفويض .

تنظيم العمل (البند ٨ من جدول الاعمال)

٧ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي للمؤتمر) : استلقت الانتباه الى جانب من جوانب
قرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ الذي وجهت فيه الدعوة لعقد المؤتمر له علاقة بنظامه
الداخلي . ذلك أنه بموجب الفقرة ٦ (د) من القرار ، طلب من الأمين العام أن يوجه
الدعوة الى كل من الوكالات المتخصصة ، والوكالة الدولية للطاقة الذرية ، والهيئات
المعنية التابعة للأمم المتحدة ، والمنظمات الدولية المعنية لايفاد مراقبين
لتمثيلها في المؤتمر . وكان واضعوا القرار ينظرون الى اصطلاح "المنظمات الدولية
المعنية" على أنه يشمل كلا من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية . بيد أنه
عندما عرض مشروع النظام الداخلي للمؤتمر على مكتب المستشار القانوني فيما بعد ،
ضح هذا المكتب بأنه وان كانت النية قد اتجهت عند صياغة القرار الى ادراج بعض
المنظمات غير الحكومية ، فان صيغة الالفاظ الملائمة لهذا الغرض لم تستخدم ؛ ومن ثم
فان الفقرة ٦ (د) من القرار لا تغطي سوى الهيئات الدولية الحكومية . واقترح
المستشار القانوني بناء على ذلك أن يوجه الأمين التنفيذي الدعوة الى المنظمات غير
الحكومية التي تشترك عادة في أعمال "لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي"
لحضور المؤتمر على أن لا تدرج في النظام الداخلي أحكام تتعلق باشتراكها . وقد وجهت

الدعوة لهذا الغرض ؛ وحضر ممثلون عن بعض الهيئات المدعوة ، ومن الممكن أن يتوقع أن ترغب هذه الهيئات في الادلاء ببيانات عامة بشأن موضوع مشروع الاتفاقية وأن تعلق في حالات معينة على نقاط محددة . وتوخيا لتمكينها من تحقيق رغبتها هذه ، سوف يتعين على المؤتمر أن يوقف سريان العمل بنظامه الداخلي كلما رغب ممثل لمنظمة غير حكومية في أخذ الكلمة . ويمكن أن يتم ذلك في كل مناسبة من هذا القبيل بمعرفة رئيس المؤتمر أو رئيس اللجنة المعنية مع الإشارة الى أن ممثلا معنيا يرغب في التحدث ؛ وعندئذ يصبح في استطاعة هذا الممثل أن يأخذ الكلمة ما لم يعترض على ذلك أي ممثل يحق له - بحكم النظام الداخلي - المشاركة في المؤتمر .

علقت الجلسة الساعة ١٥٢٠ ، واستؤنفت الساعة ١٦/١٠

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ (البند ٩ من جدول الأعمال) (A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

٨ - السيد راميرغ (المراقب عن اللجنة البحرية الدولية) : أعرب عن ارتياح اللجنة البحرية الدولية لاعداد مشروع الاتفاقية وعقد مؤتمر لمناقشته . وتأمل اللجنة أنه عندما يتم الاتفاق على نص نهائي سوف يولى المؤتمر العناية الواجبة للمألة البالغة الصعوبة التي تتعلق بنطاق تطبيق الاتفاقية . فمن الاهمية بمكان تحديد نطاق أية اتفاقية ملازمة على نحو يتم بالوضوح . وقد كانت مشكلة البضائع التي يتناولها النقل الدولي موضع مناقشة موسعة في المعهد الدولي لتوحيد القاذون الخاص حيث كان لصعوبة تحديد نطاق التطبيق أثرها في حمل المعهد على تفضيل اتباع قواعد نموذجية بخصوص الموضوع بدلا من وضع اتفاقية دولية . وأعربت اللجنة عن أملها في أن يعرض المؤتمر للموضوع بالتفصيل وأن يصوغ الاتفاقية بلغة تتميز بأقصى قدر من الدقة .

٩ - وينبغي للمؤتمر أن يعنى أيضا بالتحقق من أن الاتفاقية تتواءم الى أقصى حد ممكن مع اتفاقية الأمم للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) ، وخاصة لوجود اختلاف ملموس بين هذه الأخيرة ومشروع الاتفاقية واتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع فيما يخص سقوط الحق في تحديد المسؤولية . ومن دواعي الرضى أن عداكبيراً من الدول تؤيد على ما يبدو ايجاد توافق شامل بين قواعد هامبورغ وبين الاتفاقية الجديدة في هذا الصدد .

١٠ - السيد حاو (الصين) : قال ان حكومته تقدر تمام التقدير المساهمة التي قدمتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي والفريق العامل التابع لها في اعداد مشروع الاتفاقية . والنص المعروض الآن على المؤتمر مقبول في جوهره ، وان كانت اجزاء منه تحتاج الى مزيد من المناقشة . وستسد الاتفاقية ثغرات في قواعد النقل العالمي ، كما ستسهم في ادارة وتشغيل محطات النقل الطرفية وفي تنمية التجارة الدولية .

١١ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده الى المؤتمر سوف يتخذ موقفا ايجابيا نظرا لما يوجد من مساندة واسعة النطاق وايجابية لابرام اتفاقية حول هذا الموضوع من جانب شركات الشحن والتفريغ والموانئ وملاك الحاويات في الولايات المتحدة الأمريكية . ويتطلب النص في صيغته الحالية مع ذلك بعض التحسينات بغية التحقق من أن الشفرة القائمة بين اتفاقيات النقل قد سدت بصورة كافية ؛ ومن أن الاتفاقية ستعين على تيسير حركة الحاويات ، ومن أن الجوانب الوثائقية - وخاصة في شكل التبادل الالكتروني للبيانات والتعاقد الالكتروني - قد عولجت كما ينبغي ؛ ومن أن أحكاما أكثر مدعاة للرضى قد أدخلت فيما يخص المسؤولية وتحديداتها . وتشعر بلاده بقدر كبير من الاحباط نتيجة لعدم نفاذ عدد من اتفاقيات النقل الهامة بسبب العدد المرتفع للغاية من التصديقات اللازم لدخولها حيز النفاذ ؛ فقد لا تدخل اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط مثلا حيز النفاذ لأنه يقتضي ٣٠ تصديقا لنفاذها . وهو يعتقد من ثم أن ينبغي تطلب عدد أقل من التصديقات قبل أن تصبح الاتفاقية التي توشك أن تطرح على بساط المناقشة نافذة المفعول .

١٢ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان حكومته لا تزال مهتمة بمبررات السعي لابرام اتفاقية دولية بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، نظرا لكونها ليست من المسائل القابلة للتوحيد على النطاق الدولي . واذا تبين مع ذلك أن التوحيد الدولي مطلوب في هذا المجال ، ف سوف يتطلب الأمر ادخال تحسينات واسعة النطاق على النص المعروف على المؤتمر بهدف التحقق من أنه لا يوجد خلط بصدد الذين ستغطيهم الاتفاقية وما ستكون عليه مسؤولية المتعهدين على وجه التحديد . ورغم أن وفده يقف من هذا العمل موقف الشك ، ف سوف يسهم بصورة نشطة في المناقشات ، وسوف يتقدم بمقترحات ملائمة لتحسين صياغة الاتفاقية ؛ وسوف ينظر في المسألة في الوقت المناسب اذا كانت الاتفاقية تستحق المساندة . غير أنه يحث الوفود منذ البداية لأن تنظر بجدية فيما اذا كان المؤتمر يستطيع أن يخرج باتفاقية دولية يمكن أن تفهم بسهولة فضلا عن امكانية تطبيقها على نطاق واسع ودولي . وقد جرت الإشارة الى سد الشغرات القائمة بين الاتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي ؛ ومع ذلك فقد نشأ عدد كبير من هذه الشغرات نتيجة لان الاتفاقيات المعنية لم تحظ بالمساندة وخاصة من جانب بعض الدول التجارية الكبرى . كذلك يبحث وفده على أن تدرس تكاليف التأمين التي تنطوي عليها الاتفاقية المقترحة دراسة متأنية ، ولا سيما بهدف الحد من عدد الاشخاص الذين ستفرض عليهم أعباء تأمينية ثقيلة .

١٣ - السيد لبيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان وفده ينظر الى مشروع الاتفاقية على أنه وسيلة نافعة للتوصل الى نظام مقبول دوليا لتنظيم النقل في مجموعه ، ولا ينبغي أن يغيب عن الالهام أن تطوير مشروع الاتفاقية قد اعتبر ضروريا لما تبين من أن البضائع تصاب بتلفيات بالغة في محطات النقل الطرفية قبل الشحن أو خلال عمليات النقل أو بعد التفريغ وأنها لم تكن بالتالي مغطاة بأي من الاتفاقيات القائمة في مجال النقل الدولي . وقد نشأ عدد من المشاكل بصدد الاصطلاحات

المستخدمة في هذا الشأن . وقد يحتاج مشروع الاتفاقية لأن يصاغ في عبارات أكثر دقة
بصدد مسائل معينة مثل نطاق الاتفاقية ، وتعريف العمليات التي تغطيها ، والأشخاص
الذين تطبق عليهم .

رفعت الجلسة الساعة ١٦/٥٠

الجلسة العامة الثالثة

يوم الأربعاء ٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.2 *

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللختين الرئيستين (البند ٥ من جدول
الاعمال) (تابع)

انتخاب رئيس اللجنة الأولى

- ١ - رشح السيد نورمان بوفو (اسبانيا) السيد بيروودو (فرنسا) لمنصب رئيس اللجنة
الأولى .
- ٢ - السيد رومان (بلجيكا) : ساند هذا الترشيح متحدثا بالنيابة عن دول المجموعة
الغربية .
- ٣ - انتخب السيد بيروودو (فرنسا) رئيسا للجنة الأولى بالتزكية .

رفعت الجلسة الساعة ١٠/٠٠

* ضمنت في الوثيقة A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 ، المؤرخة في ١ نيسان/
أبريل ١٩٩٢ .

الجلسة العامة الرابعة

يوم الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٦/٥٥

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.4

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين (البند ٥ من جدول الاعمال) (تابع)

١ - الرئيس : لاحظ أنه لم تقدم في الجلسة الثانية سوى ١٠ ترشيحات لشغل مناصب نواب رئيس المؤتمر التي عددها ٢٢ منصبا . ودعا المؤتمر الى اتمام قائمة الترشيحات للمناصب الشاغرة المتبقية .

٢ - السيد بوبوف (بلغاريا) : تكلم نيابة عن دول أوروبا الشرقية فرشح كلا من اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية وبلغاريا وجمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ويوغوسلافيا .

٣ - السيدة موتولوبان (ليوتو) : تكلمت نيابة عن "الدول الافريقية" ورشحت كلا من مصر والمغرب ونيجيريا . واحتفظت بحق تلك "الدول الافريقية" في ترشيح بلد رابع في موعد لاحق .

٤ - السيدة مونغا الداراك (المكسيك) : تكلمت نيابة عن دول أمريكا اللاتينية ، ورشحت الأرجنتين . واتفقت هذه الدول على عدم تقديم أي ترشيح آخر .

٥ - السيد لافينا (الفلبين) : أعلن أن دول آسيا اتفقت على أن تحل تايلند محل اندونيسيا ، التي كانت تلك الدول قد رشحتها في الجلسة الثانية .

٦ - الرئيس : لاحظ أن المادة ٦ من النظام الداخلي تنص على تعيين ٢٢ نائبا للرئيس . وسأل عما اذا كان المؤتمر يرغب في تنقيح ذلك الحكم لكي يأخذ في الحسبان أنه لم يرشح سوى ١٩ شخصا ، ولكي يعتبر رؤساء الوفود أو ممثلي الدول التي تم ترشيحها على هذا النحو منتخبين لمنصب نواب رئيس المؤتمر .

٧ - وقد تقرر ذلك .

٨ - السيد بوبوف (بلغاريا) : رشح ممثلة يوغوسلافيا لمنصب رئيس اللجنة الثانية .

٩ - السيد لافينيا (الفلبين) : أيد ذلك الترشيح .

١٠ - انتخبت السيدة فيلوس (يوغوسلافيا) بالتزكية رئيسة للجنة الثانية .

تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض (البند ٧ من جدول الأعمال)

١١ - السيد لافينيا (الفلبين) : رشح السيد راو (الهند) لمنصب رئيس لجنة الصياغة .

١٢ - انتخب السيد راو (الهند) بالتزكية رئيسا للجنة الصاغة .

وثائق تفويض الممثلين في المؤتمر (البند ٦ من جدول الأعمال) (تابع)

(١) تعيين لجنة وثائق التفويض (تابع)

١٣ - الرئيس : لاحظ أن المادة ٤ من النظام الداخلي تنص على أن يكون هناك لجنة وثائق التفويض مؤلفة من تسعة أعضاء ، وأن يكون تكوينها مستندا الى تكوين لجنة وثائق تفويض الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والأربعين . وحسب هذا المعيار ، ينبغي أن تتكون لجنة وثائق تفويض المؤتمر من اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية وأوروغواي وإيرلندا وبوتسوانا وجامايكا والصين وكوت ديفوار ونيبال والولايات المتحدة الأمريكية ، وبما أن أوروغواي وإيرلندا وبوتسوانا وجامايكا وكوت ديفوار ونيبال ليست ممثلة في المؤتمر فانه ينبغي البحث عن بلدان تحل محلها . ودعا الى ترشيح بلدان في هذا الخصوص .

١٤ - السيدة موتحولوبان (ليسوتو) : رشت غينيا وليسوتو .

١٥ - السيد رومان (بلجيكا) : رشح كندا .

١٦ - السيد يوبوف (بلغاريا) : رشح جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية .

١٧ - الرئيس : أوضح أنه من غير الضروري - فيما يبدو - اجراء أي تغيير فيما يتعلق بمجموعة دول أوروبا الشرقية .

١٨ - السيد التشف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال انه لن يكون لديه أي اعتراض على أن تعمل جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية في لجنة وثائق التفويض محل الاتحاد السوفياتي .

١٩ - السيد لافينيا (الفلبين) : رشح المملكة العربية السعودية .

٢٠ - السيد مونغا الداراك (المكسيك) : رشتت الأرجنتين والمكسيك .

٢١ - الرئيس : قال انه اذا لم يكن هناك أي اعتراض ، فانه سيعتبر أن لجنة وثائق تفويض المؤتمر تتألف من ممثلي الأرجنتين وجمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية والصين وغينيا وكندا وليسوتو والمكسيك والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية .

٢٢ - وقد تقرر ذلك .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/١٥

الجلسة العامة الخامسة

يوم الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٦/٣٥

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.5

تعيين أعضاء لجنة الصاغة (البند ٧ من جدول الأعمال) (تابع)

١ - الرئيس : قال إن مكتب المؤتمر اقترح أن تتألف لجنة الصاغة من الأعضاء الأربعة عشر التالي ذكرهم : ممثلي اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، أسبانيا ، ألمانيا ، جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، الصين ، غينيا ، فرنسا ، الفلبين ، مصر ، المغرب ، المكسيك ، المملكة المتحدة ، نيجيريا ، الولايات المتحدة الأمريكية . وأضاف أن الهدف المتوخى من اختيارهم هو كفالة توازن لغوي مرض ، وإذا لم يبد أي اعتراض ، فيعتبر أن المؤتمر يرى أن تنشأ لجنة الصاغة على هذا النحو .

٢ - وقد تقرر ذلك .

وثائق تفويض الممثلين المشتركين في المؤتمر (البند ٦ من جدول الأعمال) (تابع)

(١) تعيين أعضاء لجنة وثائق التفويض (تابع)

٣ - الرئيس : قال ان ممثل المملكة العربية السعودية ، الذي كان قد عين في الجلسة السابقة عضوا في لجنة وثائق التفويض ، لن يتمكن من الاشتراك في عضوية تلك

اللجنة . وأضاف أن الدول الآسيوية قد اتفقت على ترشيح ممثل جمهورية إيران الإسلامية ليحل محله . واعتبر أن المؤتمر يقر هذا الترشيح ووافق على التعيين .

٤ - وقد تقرر ذلك .

انتخاب نواب رئيس المؤتمر ورئيس لكل من اللجنتين الرئيسيتين (البند ٥ من جدول الأعمال) (تابع)

٥ - السيدة موتولويان (ليوتو) : قالت متحدثة باسم الدول الأفريقية إنها ترشح غابون لشغل منصب نائب الرئيس الذي لا يزال شاغرا .

٦ - الرئيس : اعتبر أن المؤتمر يرى أن ينتخب رئيس وفد غابون أو ممثل ذلك البلد نائبا لرئيس المؤتمر .

٧ - وقد تقرر ذلك .

رفعت الجلسة الساعة ١٦/٤٠

الجلسة العامة السادسة

يوم الثلاثاء ١٦ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.6

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار اللجنة العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ (البند ٩ من جدول الأعمال) (تابع)

مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (A/CONF.152/11 و A/CONF.152/12)

١ - الرئيس : دعا المؤتمر الى النظر في عنوان ونص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وقد أدرجت عناوين مقترحة في المشروع الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

* ضمنت في الوثيقة A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 ، المؤرخة في ١ نيسان/أبريل ١٩٩٢ .

(الاونسيترال) (A/CONF.152/5) وفي اقتراح مقدم من الصين (A/CONF.152/L.2) . وقد أدرجت نصوص المواد من ١ الى ١٦ ، بالصيغة التي اعتمدها بها اللجنة الاولى ، في الوثيقة A/CONF.152/11 ؛ كما أدرجت نصوص المواد من ١٧ الى ٢٥ ، بالصيغة التي اعتمدها بها اللجنة الثانية ، في الوثيقة A/CONF.152/12 . وقد قدم اقتراح من استراليا والمانيا وايطاليا واليابان يتعلق بالمادة ١ (أ) (A/CONF.152/L.5) . وذكر المؤتمر بأن جميع القرارات الموضوعية ينبغي أن تؤخذ بأغلبية الثلثين .

عنوان الاتفاقية (A/CONF.152/L.2 و A/CONF.152/5)

٢ - السيد جاو تشني (الصين) : قال ان وفده كان قد شرح الفكرة الكامنة وراء اقتراحه (A/CONF.152/L.2) خلال المناقشة التي دارت في اللجنة الاولى حول المادة ١ (ج) (A/CONF.152/C.1/SR.2 ، الفقرة ٤٧) . وقد اقترح أن يكون عنوان الاتفاقية "اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي للبضائع" ، وذلك لسببين : الاول هو أن المواد الموضوعية من الاتفاقية ينبغي أن تطبق على البضائع المخصصة للتجارة وحب بل وأيضا على البضائع غير المخصصة للتجارة ؛ والثاني هو أنه على الرغم من أن الاتفاقية تتعلق بالتجارة الدولية فان القصد منها هو ارساء علاقة وثيقة بين الصكوك الدولية المتعلقة بنقل البضائع - وبخاصة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨ - وملء الثغرات القائمة بين هذه الاتفاقيات التي لا تقتصر على التجارة الدولية .

٣ - السيد لافينا (الفلبين) : قال انه ما لم تقدم حجج مقنعة لدحض اقتراح الصين ، فان وفده سيكون على استعداد لمساندته . فقد عرف "النقل الدولي" في الفقرة (ج) من المادة ١ دون اشارة الى التجارة الدولية ؛ ومع أن الاتفاقية تتعلق بالتجارة الدولية فربما كان تعبير "النقل الدولي للبضائع" أكثر ملاءمة لها .

٤ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/L.2 .

٥ - وقد أسفر الاقتراع عن ٦ أصوات مؤيدة مقابل ٧ وامتناع ١٨ عن التصويت . ونظرا لأن الاقتراح لم يحصل على أغلبية الثلثين المطلوبة فانه لم يعتمد .

٦ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على عنوان "اتفاقية خاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية" الذي يحمله مشروع الاتفاقية كما أعدته اللجنة (A/CONF.152/5) .

٧ - واعتمد العنوان المقترح في الوثيقة A/CONF.152/5 بأغلبية ٢١ صوتا مقابل لا شيء وامتناع ٩ عن التصويت .

٨ - الرئيس : دعا المؤتمر الى النظر في النصوص التي اعتمدتها اللجنة الاولى مادة (A/CONF.152/11) .

٩ - السيد سميث (استراليا) : قال في تقديمه للاقتراح المقدم من استراليا والمانيا وايطاليا واليابان بتعديل العبارة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) (A/CONF.152/L.5) انه ينطوي على محاولة للتغلب على مشاكل يدركها المؤتمر الآن حق الادراك . ويرى وفده أن من الأهمية بمكان أن يوضح ، في اطار هذه الاتفاقية ، وضع متعهدي الشحن والتفريغ الذين يعملون على أساس "شرط هملايا" أو شرط مماثل في وثيقة شحن . والهدف من الاقتراح هو أن يصبح من الجلي أن الاستفادة من دفع الناقل ومن حدود مسؤوليته دون تحمل مسؤولية الناقل الكاملة لا يمكن أن يستخدم كوسيلة للتخلص من المسؤولية المقررة بموجب الاتفاقية . وذكر بأن متعهدي النقل والتفريغ قد يشكلون ٩٠ في المائة من متعهدي النقل في مناطق أنشطة تغطيها الاتفاقية . ورغم أنه قد قيل إن متعهدي الشحن والتفريغ لا يعتمدون كلهم الى استخدام "شرط الهملايا" أو شرطا مماثلا لشيء إلا للاستفادة من حدود مسؤولية الناقل ، فقد يكون من المفيد أن نضع نصب أعيننا أن كل الموانئ لا تتساوى في قدراتها على المنافة ، وأن متعهدي الشحن والتفريغ يتمتعون بقوة ضخمة في مجال المساومة لانهم يمارسون احتكارا في كثير من الأحيان . ويسعدنا أن نقول انه لو أتيح لمتعهدي الشحن والتفريغ ، في ظل تشريعات عديدة ، أن يختاروا عدم الخضوع للنظام الذي تقيمه الاتفاقية لفعلا ذلك . والثاني هو أن "شرط الهملايا" والشروط المماثلة لا تقتصر بالضرورة على منح متعهدي الشحن والتفريغ دفع الناقل وحدود مسؤوليته . فقد طبقت في عدد من تشريعات القاذون العام على نطاق واسع يسمح باعفاء متعهدي الشحن والتفريغ من أية مسؤولية . وفي وضع كهذا لا يوجد حافز يدعو متعهدي الشحن والتفريغ الى تحيين أدائهم . ومضى فقال انه كان يقدر دائما أن من بين أهداف الاتفاقية ايجاد قواعد موحدة في مجال نشاط يلحق فيه التلف بالبضائع - ولا يحدث ذلك عند مرورها بقدر ما يحدث عن مناوالتها وتحميلها وتخزينها . وأكد أن الاقتراح لن يؤدي الى ضرورة التأمين المزدوج . مثال ذلك ، أن متعهدي الشحن والتفريغ - الذين لا يغطيهم في الآونة الراهنة سوى تأمين الناقل دون غيره - لن يسعوا من بعد الى الاستفادة من "شرط الهملايا" وغيره من الشروط المماثلة اذا هم أصبحوا خاضعين للقواعد الالزامية التي تتضمنها الاتفاقية ؛ ولن تكون بهم حاجة بالتالي الى تغطية أنفسهم بتأمين خاص علاوة على ذلك .

١٠ - الرئيس : لاحظ أن مصطلح "متعهدي الشحن والتفريغ" لم يرد في الاتفاقية . وقد تسبب استخدامه أثناء المؤتمر في احداث شيء من الخلط ؛ اذ يشير - في ترجمته في بعض اللغات - الى العامل الذي يقوم بنفسها ماديا بمناولة البضائع وليس الى شخص مخدومه . وبالنسبة للناطقين بالانكليزية يعني مصطلح "متعهد شحن وتفريغ - stevedore" صاحب العمل والمستخدم على السواء ، ومن هذه الزاوية يمكن أن يعتبر متعهدا لمحطة نقل طرفية .

١١ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أعرب عن تأييده لتفسير الرئيس ، وأوضح أن متعهد الشحن والتفريغ هو شركة تقوم بتحميل البواخر وتفريغها . ويسمى الذين يعملون في خدمة هذه الشركة عمال الشحن والتفريغ في الولايات المتحدة و "عمال الموانئ" في المملكة المتحدة . فالمؤتمر يتحدث عن متعدي الشحن والتفريغ الذين يعملون في شكل شركات تجارية .

١٢ - وفيما يخص اقتراح الدول الأربع (A/CONF.152/L.5) استعاد الى الازهان أن الأونسيترال قالت في عام ١٩٨٩ في تعريفها لمتعهد محطة نقل طرفية ان الشخص لا يعتبر متعهدا بمحطة نقل طرفية اذا كان مسؤولا عن البضائع بموجب قواعد سارية لقانون ينظم نقل البضائع (A/44/17 ، الفقرات ٢٩ - ٣١) . وهذه الصياغة هي في رأيه أقصى توحيد عملي للقوانين يمكن تحقيقه في المؤتمر ، اذا إنها تحافظ على عمل "شرط الهملايا" الذي يمكن لمتعهد النقل والتفريغ بموجبه أن يختار الخضوع إما لنظام وثيقة الشحن البحري أو لنظام الاتفاقية . وطبقا لقوانين الولايات المتحدة لا يمكن لمتعهد الشحن والتفريغ أن يتحمل من المسؤولية لمنافاة ذلك للسياسة العامة . وقال إن متعدي الشحن والتفريغ في الولايات المتحدة في حاجة الى المرونة التي يوفرها نص المادة ١ (أ) الوارد في الوثيقة A/CONF.152/11 وبهذا النص سوف يستفيدون من الاتفاقية . وبدونه لن تكون لهم فائدة فيها . أما اقتراح البلدان الأربعة فقد عاد بالمؤتمر الى الطريق المسدود الذي وجد نفسه فيه عندما حاول أن يبت في ادراج تعريف لمصطلح "الناقل" في الاتفاقية . وقد تبين أن هذه خطوة متحيلة ، والنهج الممكن الوحيد هو النهج المتبع في النص الذي اعتمدته اللجنة الأولى (A/CONF.152/11) والذي يهيب بالمؤتمر أن يقبله .

١٣ - الآنسة سكوفس (الدانمرك) : قالت انه بوجه عام اذا قام الناقل بتأدية الخدمة المتصلة بالنقل بنفسه أو بواسطة تابع له فان مسؤوليته - بالمفهوم الذي استخدم به هذا المصطلح في الاتفاقية - تنتهي بموجب القانون الخاص بنقل البضائع : فاذا استخدم بدلا من ذلك مقاولا مستقلا - وهي تفضل هذا المصطلح على مصطلح "stevedore" أي متعهد شحن وتفريغ - فلن يكون لذلك تأثير على القانون المعني بنقل البضائع والمدرج في "شرط هملايا" ، وخاصة في حالة الناقلين بطريق البحر . فاذا أدى الناقل البحري خدمات متصلة بالنقل بنفسه أو بواسطة أتباعه فانه يستطيع - وفقا لقواعد لاهاي ولاهاي - قسبي وليس لقواعد هامبورغ - أن يطلب اعفاءه من المسؤولية خلال الفترة السابقة على التحميل وبعد التفريغ ؛ وسوف يقبل الشاحن أو المتسلم هذا الطلب . فاذا كان في القانون المعني أو في وثيقة النقل المعنية ، ولتكن مثلا سند شحن ، "شرط الهملايا" فلن يختلف الأمر بالنسبة للشاحن أو المتسلم اذا ما استخدم الناقل مقاولا مستقلا . واذا لم يستطع الشاحن أو المتسلم أن يقبل اخطارا بالتخلي عن المسؤولية ، فسوف يكون في استطاعته إما أن يقول لا واما أن يتولى القيام بالخدمة المتصلة بالنقل بنفسه ، كأن يقوم بذلك بموجب شرط بشأن حرية الصادر والوارد ، ويمكنه أن يعقد عندئذ اتفاقا مع متعهد محطة نقل طرفية .

١٤ - وطالما كان مسموحا للناقل بأن يتنصل من المسؤولية فان المقاول المستقل يستطيع أن يفعل ذلك عندما يعمل لحسابه ، اذ تكون له في هذه الحالة نفع حقوق الناقل والتزاماته . وقد كان عدم السماح بهذا التنصل اختيارا ذا طابع سياسي ، وهو يعني أنه اذا لم يكن شخص راضيا عن قواعد لاهاي ولاهاي - ثيسبي فعليه أن يتطلع الى قواعد هامبورغ .

١٥ - السيد توفايانوند (تايلند) : قال انه يجد أن نص الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ التي إعتمدها اللجنة الاولى مدعاة للخلط الى حد ما . فوفقا للعبارة الاولى ، عرف متعهد محطة النقل الطرفية على أنه كل شخص يأخذ بضائع في عهده بينما وصف في العبارة الثانية بأنه شخص مسؤول عن البضائع . وقد قررت اللجنة الاولى عدم ادراج تعريف لمصطلح "ناقل" في المادة ١ لان ذلك يشير مشاكل عدة ؛ وكان من الواجب بناء على ذلك أن يحذف المصطلح من المادة ١١ ؛ ومع ذلك فلم يكن من الممكن تجنب الإشارة الى الناقل في نص الاتفاقية ؛ وأعرب من ثم عن مساندته لاقتراح البلدان الاربعة (A/CONF.152/L.5) الذي سيساعد على تبديد أي سوء فهم محتمل .

١٦ - السيد هرير (المانيا) : قال انه كان من رأي وفده في الامل أنه لا ينبغي أن تتضمن المادة اشارة الى القاذون الوطني أو تعريفا لمصطلح "ناقل" ، على أساس أن جميع الدول تدرك ما يعنيه هذا المصطلح . غير أنه تبين أن هذا الافتراض لا أساس له وقد حاول المؤتمر لبعض الوقت أن يعثر على تعريف مقبول دون أن يوفق الى ذلك . واقتراح البلدان الاربعة لا يتطلب بطبيعة الحال تعريفا لمصطلح "ناقل" ولكنه يكتفي بمجرد الإشارة الى القاذون الوطني وهو أمر كشفت المناقشات عن لزومه . والفارق الرئيسي بينه وبين النص الذي اعتمدته اللجنة الاولى هو كونه أوسع نطاقا ويغطي عدة أوضاع يسري عليها قانون نقل البضائع .

١٧ - السيد سرودو (فرنسا) : قال ان تعريف مصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" حاسم الاثر فيما يخص نطاق تطبيق الاتفاقية الذي بذلت في اعدادها جهود ضخمة عبر سنوات عديدة . ومن الأهداف الرئيسية للمؤتمر التحقق من أن جميع التعريفات الواردة في المادة ١ تحمل نفس التفسير ، وأنها تتميز بنفس القابلية للتطبيق في القاذون في جميع الدول التي تصدق على الاتفاقية . وهذا الهدف لن يتحقق اذا أدخلت في المادة مصطلحات يمكن أن تؤدي الى تفسيرات مختلفة في اطار نظم قانونية مختلفة . واذا فسرت عبارة "مسؤولا عن البضائع" بحيث تعني أن المسؤولية يمكن أن توسع لتشمل أنشطة أخرى غير النقل فسوف ينشأ عن ذلك وضع لا يتسم بالوضوح في شيء .

١٨ - واستطرد المتحدث قائلا ان القانون الخاص بالنقل البحري المطبق حاليا مأخوذ من قواعد لاهاي - ثيسبي التي تتضمن عدة أحكام فرضها الناقلون في وقت كانت فيه عمليات النقل بطريق البحر غير مؤكدة ومحفوفة بالآخطار . وهذه القواعد التي لا تزال سارية المفعول في كثير من البلدان توفر نظاما للمسؤولية موثا أشد الموثاة

للساقل ، ولكنه يضع أعباء فادحة على عاتق الشاحن . ومن المشروع أن يرغب الشاحن في التحقق من أنه عندما يرسل بضائع الى بلد تسري فيه شروط مثل " شرط هملايا " فلن يكون عليه أن يتحمل هلاك البضائع اذا كانت الحاوية قد أتلقت ، مثلا ، أثناء مناوالتها بطريقة معيبة .

١٩ - وتحقيقا للتوحيد ، وتوخيا لانتهاء الممارسات غير المواثية للشاحن بصورة ينعدم فيها التوازن ، يتعين من ثم أن تعاد صياغة نص المادة ١ (أ) بحيث يصبح من الواضح أن حماية الساقل لا ينبغي أن تمدد الى متعهد الشحن والتفريغ في الظروف التي لا يوجد فيها سند لها . واذا أقر النص الذي اعتمدته اللجنة الاولى ، فيكون ثمة خطر من تفسيره في بلدان معينة على نحو يؤدي الى الاطاحة بمضمون الاتفاقية برمته . وقال انه ، بناء على ذلك ، يؤيد الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/L.5 .

٢٠ - السيد أوشاي (اليابان) : ذكر بأنه في الدورة الثانية والعشرين للونيترال اقترح وفد الولايات المتحدة بأن تحذف الاشارة الى الساقل من المادة ١ (أ) (A/CN.9/SR.403 ، الفقرة ٢٦) . وكانت الغاية من ذلك الاقتراح هي استبعاد متعهدي الشحن والتفريغ من نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية عندما يكونوا خاضعين بالفعل لشروط في وثائق الشحن تحدد اليهم الفوائد الناتجة عن ميزة تحديد المسؤولية المتاحة للساقلين بموجب قانون النقل . فاذا قبلت هذه الحجة ، فسوف يكون في استطاعة متعهد الشحن والتفريغ بسهولة تجنب المسؤولية التي تقرها الاتفاقية بمجرد ادعاء أنهم يتمتعون بحماية شروط مثل " شرط هملايا " . ويعني ذلك أن هذا الموضوع ينطوي على أهمية قصوى بالنسبة لتطبيق الاتفاقية . وقد تبني وفده الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/L.5 لهذا السبب .

٢١ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال انه أيا ما كانت النتيجة التي ينتهي اليها الاقتراح المقدم من البلدان الأربعة ، فانه يود أن يسجل أن وجهة النظر المشتركة التي أسفرت عنها أعمال المؤتمر هي أن الاتفاقية تنطبق في واقع الامر على متعهدي الشحن والتفريغ .

٢٢ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : أعربت عن مساندتها للاقتراح للأسباب التي أبدت في تأييده من الوفود الأخرى .

٢٣ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ردا على نقطة أثارها ممثل اليابان ان من الامور التي تتعلق بالسياسة العامة - لا في الولايات المتحدة وحدها بل وفي عديد غيرها من بلدان القانون العام - عدم السماح لمتعهدي الشحن والتفريغ باعفاء أنفسهم من أي مسؤولية ببساطة على أساس شروط تعاقدية . غير أنه فهم أن ذلك ليس هو واقع الحال في بلدان معينة مثل استراليا واليابان . والحجج التي قدمتها بلاده بصدد الموضوع في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع في ١٩٧٨

لا تزال صحيحة : ذلك أن متعهدي الشحن والتفريغ ليسوا ناقلين وليسوا وكلاء عن الناقل ولا يجوز أن ينظموا على هذا الأساس ؛ بل انهم يدخلون في نطاق تعريف مصطلح "متعهد" . وهم يستطيعون أن يحصلوا على قدر من الحماية المقررة للناقل ، ولكن هذه الحماية ينبغي أن تكون بناء على مساومة ، في مقابل تخفيض معدلات الاسعار ، توخيا لتجنب الحاجة الى تأمين مزدوج . وقال انه لا يستطيع أن يساند اقتراح البلدان الاربعة ويؤيد بقوة اقرار نص اللجنة الاولى .

٢٤ - السيد سليمان (مصر) : قال ان نص اللجنة الاولى للمادة ١ يجعل من الواضح بما فيه الكفاية ما الذي تعنيه كلمة "متعهد" . وفي رأيه انه لا توجد حاجة لتعديل ذلك النص .

٢٥ - الرئيس : قال في معرض تلخيص المناقشة ان المسألة التي طرحت على بساط البحث هي أهم مسألة ناقشها المؤتمر حتى الآن وينبغي ايلاء عناية فائقة للتحقق من التوصل الى النتيجة السليمة في هذا الصدد . وقد تم تحديد موقفين متعارضين : أما الاول - وهو موقف مقدمي اقتراح البلدان الاربعة (A/CONF.152/L.5) - فهو غير مقبول من بلدان معينة ومن الولايات المتحدة بوجه خاص ؛ وقبوله يجعل من الصعب عليها الانضمام الى الاتفاقية . وهناك من الناحية الاخرى الموقف الثاني وهو يتمثل في أن متعهدي الشحن والتفريغ تغطيهم المواد القائمة في صكوك أخرى ؛ وقد يتسبب في الاطاحة بوحدة الاتفاقية .

٢٦ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يسجل علمه بأسف شديد ببيان وفد الولايات المتحدة الذي جاء فيه ان اعتماد اقتراح البلدان الاربعة (A/CONF.152/L.5) قد يقف حائلا دون قبول حكومة الولايات المتحدة للاتفاقية . وقال انه يعتقد أن الولايات المتحدة لا ترغب في أن يكون في استطاعة متعهدي الشحن والتفريغ عدم قبول النظام الذي سيتم ارساؤه بموجب هذه الاتفاقية ، وانما في أن يكون لهم الخيار بين قبول هذا النظام أو قبول النظام الذي تفرضه قواعد لاهاي - قيسي ومن الممكن أيضا قواعد هامبورغ . وبالنسبة لعدد كبير من الدول الاخرى ، سيكون البديل عن مسؤولية متعهدي الشحن والتفريغ بموجب الاتفاقية هو عدم خضوعهم لاية مسؤولية على الاطلاق ؛ وقد كانت هذه الدول ماثلة في أذهاننا عندما قدم الاقتراح . وفيما يتعلق بتأثير الموضوع في الولايات المتحدة بشكل خاص ، فانه لا يرى أي فرق جوهري يستحق الذكر بين تعديل البلدان الاربعة وبين النص بصيغته الحالية . وأيا ما كانت النتيجة التي ينتهي اليها التعديل المقترح ، فهو يأمل في أن يثبت في نهاية الامر أن مخاوف الولايات المتحدة لا تستند الى أساس .

٢٧ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال انه يتحدث بوصفه ممثل بلد من بلدان القانون العام كان هو أيضا البلد الذي ظهر فيه "شرط الهملايا" بادئ ذي بدء . وهو

يود مساندة اقتراح البلدان الاربعة الذي يقطع شوطا بعيدا - في رأي وفده - من أجل تحقيق مزيد من الوضوح والاتساق لمشروع الاتفاقية .

٢٨ - الآنسة زافستوفسكي (الولايات المتحدة الامريكية) : قالت انه بموجب القوانين السارية في الولايات المتحدة لا يعني وجود "شرط الهملايا" في سند شحن أن متعهد الشحن والتفريغ يستفيد ، تلقائيا ، من الحماية المقررة للناقل بموجب سند الشحن ؛ بيد أنه وفقا لاحكام المحاكم في الولايات المتحدة يتعين لذلك أن تتوافر أولا عدة شروط مشددة . فمن اللازم أن يتضمن سند الشحن شرطا يعطي للشاحن فرصة تجنب النص الخاص بحدود التغليف في قواعد لاهاي عن طريق اعلان قيمة أكبر لشحنه ودفع مبلغ اضافي . وهناك شرط آخر يتمثل في أن سند الشحن ينبغي أن يتضمن شرطا يمدد مسؤولية الناقل عن البضائع عبر الفترة الزمنية التي تتم خلالها مناولة البضائع بمعرفة متعهدي الشحن والتفريغ . فاذا كانت هذه الفترة غير مغطاة ، فان متعهد الشحن والتفريغ لا يتمتع بالحماية رغم وجود "شرط الهملايا" في سند الشحن . ويشعر وفدها بالقلق بسبب امكانية حدوث تنازع خطير في حالة اقرار الاقتراح ، لأن الاتفاقية - التي تركز على قواعد هامبورغ - سوف تتعارض بصورة مباشرة وخطيرة مع قواعد لاهاي فيما يخص الفترة الزمنية التي تجرى خلالها مناولة البضائع بمعرفة متعهدي الشحن والتفريغ .

٢٩ - السيد هيربر (المانيا) : قال ان الوضع في معظم البلدان يختلف عن الوضع الذي فرغت ممثلة الولايات المتحدة من شرحه ؛ فاذا كان متعهد الشحن والتفريغ مغطى عن طريق ادراج "شرط الهملايا" في سند الشحن فانه لا يتحمل - وفقا لقواعد لاهاي - قيسيبي - أية مسؤولية عن فترة التحميل والتفريغ . ويعني هذا أن متعهدي الشحن والتفريغ في معظم البلدان يدخلون عن طريق "شرط الهملايا" في نطاق الاعفاء من المسؤولية الممنوح للناقلين . وهدف الاقتراح هو اخراج متعهدي الشحن والتفريغ من هذا الوضع واخضاعهم للاتفاقية .

٣٠ - السيد سميت (استراليا) : أعرب عن موافقته على ما قاله ممثل المانيا كما أعرب عن تأييده للملاحظة التي أبدتها ممثل فرنسا والتي قال فيها ان تعزيز توحيد القوانين يندرج في عداد الاهداف الرئيسية للمؤتمر . وفي الواقع العملي ، يتمتع متعهدو الشحن والتفريغ في معظم الاحيان بوضع احتكاري يمكنهم من الاصرار على كسب حماية كاملة من المسؤولية ؛ وفي بلاده على سبيل المثال تتضمن أغلبية كبيرة من سندات الشحن "شرط الهملايا" . أما فيما يخص امكانية وجود تنازع بين الاتفاقيات التي أشارت اليها ممثلة الولايات المتحدة ، فان المسألة موضع البحث هي التطبيق الالزامي لنظام بعينه . فالسبب الوحيد الذي يمكن أن يخضع متعهدي الشحن والتفريغ للأحكام الالزامية في قواعد لاهاي - قيسيبي هو استخدامهم بشرط ينص على أنهم يتعاقدون في ظل هذا النظام ؛ أما اذا أصبحوا خاضعين للنظام الالزامي الذي يحكم متعهد محطات النقل الطرنية ، فلن يعود لديهم حافز للسعي الى تغطية أنفسهم بالحماية المقررة للناقل ، ولن تكون هناك من ثم امكانية للتنازع .

٣١ - السيد هورنسي (كندا) : قال انه يوافق على هذه الملاحظات ويؤيد علاوة على ذلك النقطة التي أوجها ممثل ألمانيا . وقال ان متعهدي الشحن والتفريغ في بلاده أيضا يستطيعون تجنب المسؤولية عن طريق التمسك بشرط الهمليا . وتوخيا لضمان تحقيق الغاية الأساسية من الاتفاقية ، يعرب وفده عن موافقته على اقتراح البلدان الأربعة .

٣٢ - اعتمد الاقتراح المقدم من استراليا وألمانيا وإيطاليا واليابان بتعديل المادة ١ (أ) (A/CONF.152/L.5) بأغلبية ٢٧ صوتا مقابل ٤ وامتناع ٥ عن التصويت .

٣٣ - السيد موران (اسبانيا) : قال ان الترجمة الاسبانية للتعديل الذي اعتمد الآن لا تتسم بالدقة .

٣٤ - السيد درغتين (الأمين التنفيذي) : قال ان الامانة قد أخذت علما بذلك . ولأسباب تتعلق بالاتساق ، قد يرغب المؤتمر في جعل صيغة الفعل المستخدمة في النص الانكليزي للتعديل متواءمة مع المواد الأخرى عن طريق تغيير عبارة "shall not be" الى "is not" .

٣٥ - وقد ووفق علم ذلك .

المادة ١

٣٦ - اعتمدت المادة ١ ، بصيغتها المعدلة وفقا للاقتراح المدرج في الوثيقة A/CONF.152/L.5 ، بأغلبية ٢٧ صوتا مقابل ٢ وامتناع ٣ عن التصويت .

المادة ٢

٣٧ - اعتمدت المادة ٢ بأغلبية ٣٠ صوتا مقابل لا شيء وامتناع ٣ عن التصويت .

المادة ٣

٣٨ - اعتمدت المادة ٣ بأغلبية ٢٩ صوتا مقابل صوتين وامتناع ٢ عن التصويت .

٣٩ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد صوت ضد المادة لانها لا تتسم بوضوح كاف فيما يخص الفترة التي يكون فيها المتعهد مسؤولا عن البضائع .

المادة ٤

٤٠ - اعتمدت المادة ٤ بأغلبية ٢٩ صوتا مقابل صوت واحد وامتناع ٤ عن التصويت .

٤١ - السيد لافينا (الفلبين) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد امتنع عن التصويت لان صيغة المادة ٤ ، وخاصة في الفقرتين ١ و ٢ ، لا تتسم بالوضوح .

المادة ٥

٤٢ - اعتمدت المادة ٥ بأغلبية ٣٠ صوتا مقابل صوتين وامتناع ٢ عن التصويت .

المادة ٦

٤٣ - اعتمدت المادة ٦ بأغلبية ٢٣ صوتا مقابل ٣ وامتناع ٨ عن التصويت .

٤٤ - السيد روستاند (السويد) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد امتنع عن التصويت لانه كان يفضل أن تحدد الاتفاقية حدودا أعلى للمسؤولية بغية مراعاة الآثار الناتجة عن التضخم . وقد أشار وفد الولايات المتحدة الى ذلك أثناء مناقشة المادة ٦ في اللجنة الاولى (A/CONF.152/C.1/SR.8 ، الفقرة ٦٤) .

٤٥ - السيد لافينا (الفلبين) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد امتنع عن التصويت لانه يشعر بالأسف لان الاتفاقية لم تنص ، كما اقترح الوفد الالمانى في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.12 ، على أن تتخذ وحدات حسابية عن كل عبوة وعن كل كيلوغرام من الوزن أساسا لتحديد حدود المسؤولية . ولو أن الاتفاقية فعلت ذلك ، لكأنت قد أخذت بعين الاعتبار الحالات التي تكون فيها الشحنات قليلة الوزن مع ارتفاع قيمتها مثل الاتفاقيات الأخرى .

٤٦ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد صوت لصالح المادة على أساس تفسيرها بأنه لا يجوز لمتعهد محطة النقل الطرفية أن يوافق بإرادته المنفردة ، بموجب تعاقد ، على رفع حدود مسؤولية تابعيه ووكلائه والأشخاص الآخرين الذين يستعين المتعهد بخدماتهم .

٤٧ - السيد شروك (المانيا) : قال في تعليل التصويت إن وفده قد امتنع للأسباب التي أبداهها وفدا السويد والفلبين .

٤٨ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال تعليلا للتصويت ان وفده قد صوت ضد المادة لكونها لا تتضمن حدودا شاملة أو اجمالية للمسؤولية . وقد شرح وفده للجنة الاولى (A/CONF.152/C.1/SR.10 ، الفقرتان ٢٥ و ٢٦) المتضمنات الخطيرة التي يمكن أن تترتب على ذلك بالنسبة للمتعهد فيما يخص الحصول على تأمين أو بالنسبة لشركات التأمين بوجه عام . ومن شأن اعتماد اتفاقية تجعل من المخاطر أقل قابلية للتأمين عليها من ذي قبل أن تلحق اضرارا بالتجارة الدولية لا العكس . يضاف الى ذلك أنه اذا

لم توضح حدود اجمالية للمسؤولية فسوف تكون الاتفاقية أقل جاذبية لعدد كبير من الدول نظرا لأن متعهدي محطات النقل الطرفية التابعين لها سيخضعون لمسؤوليات بالغة الضخامة بحيث تفقد الاتفاقية جدواها ويغدو من غير المرجح أن تدخل حيز النفاذ .

٤٩ - السيد هورنر (كندا) : قال تعليلا للتصويت إن وفده قد امتنع عن التصويت لعدم وجود حكم يتضمن حدودا اجمالية للمسؤولية ويحدد المسؤولية عن كل عبوة . وسوف يؤدي هذا الى تعريف المتعهد لمخاطر ومسؤوليات لا لزوم لها .

المادة ٧

٥٠ - اعتمدت المادة ٧ بأغلبية ٣٤ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٨

٥١ - اعتمدت المادة ٨ بأغلبية ٢٣ صوتا مقابل ٧ وامتناع ٣ عن التصويت .

٥٢ - السيد روستاند (النويد) : قال ان وفده يرى أن المادة تنطوي على أهمية بالغة . وكان يفضل الصيغة التي كان يمكن التوصل اليها بقبول اقتراح هولندا (A/CONF.152/C.1/L.25) أو اقتراح المانيا (A/CONF.152/C.1/L.3) (الفقرة الثانية) . وقال انه لا يشعر بالارتياح للطريقة التي سمحت بها الاتفاقية للأثار الناتجة عن عمل أو تقصير مستخدمي المتعهد ووكلائه في تقييد حق المتعهد في تحديد مسؤوليته .

٥٣ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال ان أسبابا مماثلة قد دفعت وفده الى التصويت ضد المادة . ذلك أن امكانية تجاوز حدود مسؤولية المتعهد بسبب أفعال عمدية أو رعناء من جانب مستخدميهم ووكلائه سوف تجعل مسؤوليته غير قابلة للتأمين منها تقريبا أو يمكن التأمين منها لقاء تكلفة مرتفعة جدا ، وهو أمر لن يرجع بفائدة على أحد .

٥٤ - السيد هورنر (كندا) : أعرب عن موافقته على التعليقات التي قدمها المتحدثان السابقان .

٥٥ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان وفده قد امتنع عن التصويت لأن مناقشة المادة لم تبديد شكوكه ، وخاصة فيما يتعلق بالربط بين الرعونة والادراك .

٥٦ - السيد شروك (المانيا) ، والآذنة فان در هورست (هولندا) والسيد كريستوف (بلغاريا) : قالوا انهم صوتوا ضد المادة لنفس الأسباب التي أبدتها كل من السويد والمملكة المتحدة وكندا .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٤٥

الجلسة العامة السابعة

يوم الأربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (السكيب)

الوثيقة A/CONF.152/SR.7

النظر في موضوع مسؤولية متعهدى محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ (البند ٩ من جدول الاعمال) (تابع)

مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدى محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) (A/CONF.152/11 و A/CONF.152/12)

١ - الرئيس : قال ان اقتراحات قد قدمت من الصين فيما يخص المادة ٩ (A/CONF.152/L.3) ، ومن الولايات المتحدة بصدد المادة ٢١ (A/CONF.152/L.7) ومن المملكة المتحدة بشأن تعديل المادة ٢٢ (١) (A/CONF.152/L.4) ومن الاتحاد السوفياتي واسبانيا والصين والمكسيك والولايات المتحدة فيما يتعلق بنص الديباجة (A/CONF.152/L.6) .

المادة ٩ (A/CONF.152/L.3)

٢ - السيد وانغ بانغسانغ (الصين) : قال ان وفده قدم اقتراحا باضافة فقرة فرعية جديدة (ج) أو بأن تدخل بدلا من ذلك تعديلات على الفقرة الفرعية (أ) (A/CONF.152/L.3) . ووفده لا يعترض اعتراضا تاما على نص المادة ٩ بالصيغة التي أقرتها اللجنة الاولى (A/CONF.152/11) ، لكنه يعتقد أنه غير كامل وقد يؤدي الى الالتباس . والغرض من الاقتراح هو تعديل أحكام المادة بحيث تتسق مع أحكام المادة ١٣ (٤) من قواعد هامبورغ والمادة ٢٣ (٤) من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع . ومتعهد محطة النقل الطرفية هو نقطة اتصال بين النقل بالبحر والبر والجو ، ويقف عند مفترق طرق قوانين مختلفة تنظم نقل البضائع . وعلى الرغم من أن الحكم المتعلق بالاحتياطات التي يجوز للمتعهد أن يتخذها فيما يخص البضائع الخطرة بالغ الأهمية ، فإنه يتعين أن تعرض الاتفاقية أيضا للتدابير الطارئة التي يحق له أن يتخذها في أعقاب الخطر الفعلي . وينبغي للمادة أن تمكن المتعهد من ازالة الخطر بأسرع ما يمكن ، وتجنب ما يمكن أن يلحق بالأشخاص والبضائع وغيرها من الممتلكات من ضرر . وينبغي ألا يتحمل المتعهد تكاليف، تلف، البضائع الناتج عن هذه التدابير المشروعة ؛ ولكن هذه النقطة لم تعالج بوضوح في النص التالي .

٣ - والوفد الصيني يدرك بطبيعة الحال الفارق بين متعهد محطة النقل الطرفية ، الذي يقوم بعملياته على البر في المقام الاول والناقل الذي يقوم بعملياته في البحر . وبالتالي ، فقد قام الوفد في اقتراحه بادخال تعديل طفيف على صياغة المادة ١٣ (٤) من قواعد هامبورغ : فقد استعاض عن عبارة "انزالها من السفينة" بلفظة "نقلها" . على أن مسؤولية المتعهد بازالة الخطر لا تقل لمجرد أن الخطر قد وقع على البر ، ويتعين أن يتناسب التعويض المدفوع له مع مسؤوليته . ووفده لا يمانع في أن تحدد مسؤولية المتعهد بالطرق القانونية ، لكنه يحرس على أن يتسم الحكم الحالي بقدر أكبر من المرونة والاكتمال بحيث يسهم في تطبيق الاتفاقية على نطاق أوسع ، وألا تترك عددا كبيرا من المشاكل للمحاكم . وقد يرى المتعهدون في المادة بصيغتها الحالية خطرا أكبر مما يستعدون لتحمله ، حيث انه يمكن افتراض أن المتعهد لم يتخذ جميع الاحتياطات اللازمة عند وقوع الخطر الفعلي . وهذا يعني ضمنا أنه سيكون مسؤولا عن الضرر الناجم عن التدابير الطارئة التي اتخذها ، وهو ما قد يضع المتعهدين في مختلف البلدان في وضع صعب في حالة خضوعهم للاتفاقية بصيغتها الحالية . وإذا ما جعلت مسؤولية المتعهد أكثر اكتمالا وشملت مصالحه المشروعة بالحماية ، فمن شأن الاتفاقية أن تجعله أكثر استعدادا لتحمل مسؤوليته الأمر الذي سيقبل بالتالي من هلاك البضائع وتلفها . وهذا يتوافق تماما مع مقاصد الاتفاقية .

٤ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : قالت ان الاقتراح الصيني ، حسبما فهمته ، يتناول حالات يعرف فيها المتعهد أن البضائع خطرة . وما تفهمه من الاتفاقية هو أنه اذا كان المتعهد يعرف أن البضائع خطرة يمكنه أن يضع هذه الحقيقة في الاعتبار ، وقد يتقاضى أتعابا أكبر من المعتاد مقابل خدماته ؛ وسينظر في مسؤوليته في اطار المادة ٥ ، وسيتعين عليه دفع التعويض وفقا للمادة ٦ . على أن الاقتراح الصيني لا يشير الى أي تعويض عندما يكون المتعهد قد أخذ البضائع في عهده وهو يعلم أنها خطرة ؛ ولا يمكن في هذه الحالة أن تعتبر خطرة بالنسبة له . ويحتذي الاقتراح حذو قواعد هامبورغ ، لكنه يتعين أن يوضع في الاعتبار أن قواعد هامبورغ تتناول النقل البحري على وجه التحديد وأن مقر متعهد محطة النقل الطرفية هو البر وأنه لا يخضع للقواعد القانونية المتصلة بالنقل البحري وحدها .

٥ - السيد هير (ألمانيا) : أوصى بأن يرفض المؤتمر الاقتراح الصيني ، ذلك لأن الفقرة الفرعية الجديدة تتناول الحالة التي يعرف فيها المتعهد الطبيعة الخطرة للبضائع ، لكنها لا تتوافق منطقيا مع المادة حيث أنها ليست الحالة التي تعرض لها الصيغة الاستهلالية التي تنظمها . ولتلبية الاقتراح الصيني سيكون من اللازم أن تشكل المادة الحالية بأكملها فقرة واحدة ، وأن تصبح الفقرة الفرعية (ج) المقترحة فقرة ثانية . واجراء اعادة صياغة هامة من هذا القبيل للنص لادخال قاعدة شاملة في آخر لحظة يعد مجازة محفوفة بالمخاطر .

٦ - وإذا كان متعهد محطة النقل الطرفية يعرف خطورة بضائع معينة ، يتعين عليه أن

يتوصل الى اتفاق ما بشأن الموضوع مع شريكه التعاقدى ؛ ومن المؤكد أن بإمكانهما سويا أن يعالجا الامر . وغني عن البيان أن المتعهد ملزم باتخاذ الاحتياطات في حالة وجود خطر على الاشخاص . ومن الخطورة ادماج الاقتراح الصيني في النص في هذه المرحلة المتأخرة . وهو لا يعتقد أن الشغرة التي يسعى لسدها ستسبب مشاكل كبرى .

٧ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على الاقتراح الوارد في الفقرة الاولى من الوثيقة A/CONF.152/L.3 .

٨ - وحصل الاقتراح على صوتين مؤيدين مقابل ١٧ صوتا وامتناع ١٧ عن التصويت . ولم يعتمد الاقتراح نظرا الى عدم حوله على أغلبية ثلثي الاعضاء المطلوبة .

٩ - السيد وانغ يانغسانغ (الصين) : أعرب عن أسفه لعدم تعميم اقتراح وفده على الوفود في اللجنة الاولى لأسباب فنية . وأعلن أن وفده يحب بقية اقتراحه .

١٠ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان الاقتراح يستحق الاهتمام ؛ وكان ينبغي مناقشته في اللجنة الاولى .

١١ - اعتمدت المادة ٩ بأغلبية ٢٨ صوتا مقابل صوت واحد وامتناع ٧ عن التصويت .

١٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ، تعليلا لتصويته ، ان عنوان المادة هو "قواعد خاصة للبضائع الخطرة" ؛ وهي تتناول الظروف التي تترك فيها البضائع الخطرة لدى المتعهد دون أن يعلم بطبيعتها الخطرة . والمادة لم تتناول الشروط البيئية لتناول البضائع أو حقوق المتعهد في التعويض التي تشمل مسؤوليته تجاه الغير .

المادة ١٠

١٣ - اعتمدت المادة ١٠ بأغلبية ٣٢ صوتا مقابل صوت واحد وامتناع ٣ عن التصويت .

١٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : تحدث في معرض تعليله لتصويته ، فقال ان وفده قد صوّت لصالح المادة ١٠ ايمانا منه بأنها تنص الآن على أنه يجوز لمتعهد أي محطة طرفية أن يبيع البضائع وفاءً للالتزام غير المدفوعة المستحقة له لقاء احتفاظه بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها . وعليه يستطيع المتعهد أن يطالب بتعويضات عن التخزين بعد أن يكون قد وضع البضائع تحت تصرف الشخص الذي يحق له أن يتسلمها . فضلا عن ذلك ، يجوز للمتعهد بموجب المادة ١٠ (٣) أن يبيع البضائع استيفاء لهذه الالتزام بافتراض مراعاة شروط قانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

١٥ - السيد لافنسنا (الفلبين) : أعرب عن تشككه في صحة استعمال لفظة "apprehended" الواردة في الفقرة ٤ من النص الانكليزي ، ومعناها العادي يتصل بالأعمال الاجرامية أو بالموافقة، الذهنية مثل الخوف .

١٦ - الرئيس : قال ان لجنة الصياغة قد قررت دون شك أن تلتزم بالحكم المناظر من قواعد هامبورغ الذي استخدم نفس التعبير .

١٧ - اعتمدت المادة ١١ بأغلبية ٣٢ صوتا مقابل صوت واحد وامتناع ٣ عن التصويت .

١٨ - السيد أوشاي (اليابان) : تحدث في معرض تعليله للتصويت فقال ان وفده قد امتنع عن التصويت نظرا لخوفه الشديد من أن يؤدي ذكر الناقل في الفقرة ٤ الى اشارة صعوبات جديدة . فاذا كان نقل البضائع يتكون من وسائل نقل منفصلة ، فما هو الناقل الذي تعنيه الفقرة ؟ فاذا تضمن الامر ثلاثة ناقلين ، فهل يعني "الناقل" الناقل الاول أو الناقل الثاني أو الناقل الاخير أو الثلاثة جميعا ؟ وثانيا ، اذا لم يكن للناقل المذكور في الفقرة ٤ أي فرع أو مكتب اتصال في البلد التي يقوم فيها المتعهد بإداء خدماته المتصلة بالنقل ، فهل يتعين على الناقل أن يذهب الى هذا البلد ويقدم الى المتعهد جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها ؟ واذا كان الامر كذلك ، فقد تفرض الفقرة التزامات شديدة على الناقل . والمؤتمر منعقد لا لمناقشة موضوع الناقل بل المتعهد ؛ فاذا كان سيفرض التزامات على الناقلين ، فلا بد له من أن يتناول الامر بحذر بالغ .

المادة ١٢

١٩ - اعتمدت المادة ١٢ بأغلبية ٢٩ صوتا مقابل لاشيء وامتناع ٧ عن التصويت .

المادة ١٣

٢٠ - اعتمدت المادة ١٣ بأغلبية ٣٤ صوتا مقابل لاشيء وامتناع واحد عن التصويت .

المادة ١٤

٢١ - اعتمدت المادة ١٤ بأغلبية ٣٦ صوتا مقابل لاشيء .

المادة ١٥

٢٢ - اعتمدت المادة ١٥ بأغلبية ٣١ صوتا مقابل لاشيء وامتناع ٥ عن التصويت .

٢٣ - السيد روستاند (السويد) : تحدث معللا للتصويت فقال إن وفده قد امتنع عن التصويت نظرا الى حذف عبارة "أو يكون مستمدا منها" من نص المادة .

المادة ١٦

٢٤ - اعتمدت المادة ١٦ بأغلبية ٣٦ صوتا مقابل لا شيء .

٢٥ - الرئيس : قال ان المؤتمر قد انتهى من النظر في المواد التي أقرتها اللجنة الاولى (A/CONF.152/11) . ودعا المؤتمر الى النظر في المواد التي أقرتها اللجنة الثانية (A/CONF.152/12) .

المادة ١٧

٢٦ - اعتمدت المادة ١٧ بأغلبية ٣٦ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ١٨

٢٧ - واعتمدت المادة ١٨ بأغلبية ٣٥ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ١٩

٢٨ - واعتمدت المادة ١٩ بأغلبية ٣٦ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٢٠

٢٩ - واعتمدت المادة ٢٠ بأغلبية ٣٣ صوتا مقابل صوت واحد .

٣٠ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال مقدما لاقتراح وفده الوارد في الوثيقة A/CONF.152/L.7 إنه يعود بعد تردد شديد الى موضوع أخذ بالفعل قدرا كبيرا من وقت المؤتمر . ولقد بينت المناقشات أن من غير المحتمل وضع أية تحفظات على الاتفاقية . بيد أنه على أثر القرار الذي اتخذته المؤتمر اليوم بشأن تعديل نص المادة ١ والذي أقرته اللجنة الاولى (A/CONF.152/SR.6 ، الفقرة ٣٢) ، من الضروري لحكومته أن تدرج تحفظا كي تصون جانبا هاما من السياسة العامة للولايات المتحدة . ونطاق اقتراح وفده يقتصر عمدا على اهتمامه المحدد وهو مشكلة متعهدي الشحن والتفريغ . ولقد قيل لوفده إن اعتماد الاقتراح يعني ضرورة اضافة تعرية لـ "متعهد الشحن والتفريغ" في المادة ١ ، لكنه لا يرى أن هناك ضرورة لذلك . وفي الاجتماع السابق ، ذكرت عدة وفود أن المحاكم في بلاد تفسر "شرط الهيمالايا" بشكل مختلف جدا عن تفسير المحاكم في بلده . وبالتالي يبدو أن الولايات المتحدة هي الدولة الوحيدة التي تود الاستفادة من التحفظ المقترح .

٣١ - وأضاف قائلاً إن وفده قد تابع عن كثب الأعمال الخاصة بالاتفاقية في العهد الدولي لتوحيد القانون الخاص وفي الأونسيترال على السواء ، على مر السنوات التسع الماضية ، وهو يؤمن بأن الاتفاقية تعتبر صكاً جليلاً القيمة لتوحيد القوانين التشريعية التي تنظم التجارة الدولية . ذلك أنه لا يوجد في بلده على سبيل المثال أي قانون اتحادي فيما يخص مسؤولية المتعهدين ؛ بل إن هناك ٥٠ قانوناً مختلفاً واجبة التطبيق في ولايات مختلفة . ففي بعض الولايات ، يعتبر المتعهد أمين الشحنة ويحمل المسؤولية الكاملة عن جميع ضروب التلف التي تلحق بالبضاعة ، بينما يطبق في ولايات أخرى مبدأ التقصير أو قاعدة التعاقد . ومن المهم للمصدرين في الولايات المتحدة أن يعرفوا أن هناك نظاماً موحداً للمسؤولية واجب التطبيق في جميع البلدان ، كما أن من مصلحة جميع البلدان أن تصدق الولايات المتحدة على الاتفاقية . واتباع نظام موحد للمسؤولية فيما يخص متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية قد يليه اتباع نظام مماثل للتجارة المحلية .

٣٢ - ومضى يقول إن حكومة الولايات المتحدة لن تنظر في التصديق على معاهدة إذا كانت هناك معارضة لها من جانب قطاع هام من الصناعة . وتنعم الحكومة حالياً بتعاون صناعة الشحن والتفريغ في الجهود التي تبذلها من أجل توحيد التشريعات ، ولكن هذا التعاون إنما يتيسر استناداً إلى افتراض أن متعهدي الشحن والتفريغ لن يعاملوا معاملة أقل مؤاتاة من الناقلين . والهدف من اقتراح وفده هو الحفاظ على الوضع القانوني القائم في الولايات المتحدة باتخاذ الترتيبات اللازمة لبدء تحفظ . وريثما تحظى كل من قواعد هامبورغ وهذه الاتفاقية بالقبول على نطاق عالمي ، سيضمن الاقتراح مسؤولية متعهدي الشحن والتفريغ عن أي تلف يتسببون فيه ، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو بموجب سند الشحن البحري . ولن يتمتعوا بامتياز براءة الذمة بموجب "شرط الهملايا" ، برغم أن حدود مسؤوليتهم لن تتجاوز مبلغ ٥٠٠ دولار لكل عبوة بموجب قواعد لاهاي .

٣٣ - وقد اقترحت على وفده عدة تعديلات للاقتراح ، منها الاستعاضة عن لفظة "تقرر" الواردة في الفقرة ١ بعبارة "أن تبدي تحفظاً على" ؛ وتعديل آخر بإضافة عبارة "وغيرهم من متعهدي الناقل" بعد عبارة "متعهدي الشحن والتفريغ" الواردة في نفس الفقرة . أما التعديل الثالث وهو يتضمن بقدر أكبر بالجواهر فهو أن تضاف في نهاية الفقرة عبارة "شريطة ألا يؤدي ذلك إلى استثناء هؤلاء الوسطاء غير الناقلين من كامل المسؤولية" . واقترح التصويت أولاً على الاقتراح لتقرير فيما إذا كان يحظى بتأييد الأغلبية أم لا ؛ وإذا تقرر ذلك ، تطرح مختلف التعديلات للتصويت .

٣٤ - السيد سميث (استراليا) : قال إن وفده لا يحيد عموماً فكرة أن تنص الاتفاقية على جواز وضع تحفظات ، لكنه يتعاطف تعاطفاً كبيراً مع موقف الولايات المتحدة فيما يخص نقطة محددة تناولها النقاش . وبماكانه تأييد الاقتراح إذا ما ارتقئ أن اعتماده

ضروري لضمان انضمام الولايات المتحدة للاتفاقية ، ولكن على أساس فهم واضح بأنه لن يخول لأي وسيط غير ناقل في دولة تكون قد أبدت تحفظا بالتدخل من كامل المسؤولية .

٣٥ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال إن وفده يأسف، أشد الأسف لأن المؤتمر يفكر الآن في إدخال تعديل على نص المادة ٢١ كي ينص على جواز وضع تحفظات . على أنه بوصفه من المقدمين للاقتراح فيما يتعلق بالمادة ١ الذي اعتمده المؤتمر في الجلسة السابقة ، يرى أنه مسؤول إلى حد ما عن الوضع الذي حدا بالولايات المتحدة إلى تقديم اقتراحها . ومن الجلي أن الولايات المتحدة تعتبر الاتفاقية صكا مفيدا وهاما يتحقق القبول على أوسع نطاق ممكن ، وبما أن الهدف من تحفظها هو تناول مشكلة محددة ، فإن وفده مستعد لقبوله .

٣٦ - واستدرك قائلا إنه ليس على ثقة من أن أفضل سبيل هو التصويت أولا على مبدأ الاقتراح ثم التصويت بعد ذلك على التعديلات التي ذكرها ممثل الولايات المتحدة . والنص بصيغته الراهنة شديد الغموض ؛ وهو يقترح مثلا أن تضاف لفظة "الزامية" قبل عبارة "واجبة التطبيق" الواردة في الفقرة ١ . ومن الضروري أن يوضح نص المادة أنه لا يجوز استثناء متعهدي الشحن والتفريغ من شروط الاتفاقية إلا إذا كانوا يخضعون للقواعد الالزامية التي تنظم نقل البضائع ، وأن المادة لا تقصد أن تمكنهم ، عن طريق شرط تعاقدية خاص ، من التنصل من أي مسؤولية عن تصرفاتهم .

٣٧ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال إنه بالرغم من أنه يتعاطف، أيضا إلى حد ما مع اقتراح الولايات المتحدة ، فإنه سيجد صعوبة في الموافقة على إدراج مضمونه في المادة ٢١ . ذلك أن قاعدة عدم جواز وضع تحفظات على الاتفاقية قاعدة جيدة . وقال إنه سيصوت لصالح الاقتراح إذا أمكن إدراجه في المادة ١ ، لكنه سيمتنع عن التصويت إذا ما اتخذ شكل تعديل للمادة ٢١ .

٣٨ - السيد روستاند (السويد) : قال إنه يشاطر الآراء التي أبدتها ممثل إيطاليا . وفي حين أن أول رد فعل له هو الاعتراض على جواز وضع أي تحفظ ، فإن في وسعه تأييد الاقتراح بالنظر إلى أهميته الكبيرة للولايات المتحدة ، إذا ما عدلت الفقرة ١ بإضافة عبارة "شريطة ألا يستتبع ذلك إعفاء الوسطاء غير الناقلين بالتالي من كامل المسؤولية" .

٣٩ - السيد هورنبي (كندا) : قال إن من الواضح أن وفد الولايات المتحدة يقدر اهتمام غيرها من البلدان الخاضعة للقانون العام بأن المعاملة الممنوحة لمتعهدي الشحن والتفريغ ينبغي ألا تكون أكثر مؤاقاة من معاملة الناقلين . ولقد صوت لصالح الاقتراح الذي قدمته أربع دول فيما يخص المادة ١ (أ) (A/CONF.152/L.5) وعلم في هذا الاجتماع بالمصاعب الجمة التي يصادفها وفد الولايات المتحدة لاعتماده ؛ ولذلك فإنه

مستعد لتأييد اقتراح الولايات المتحدة (A/CONF.152/L.7) ، ولئن كان شيء من التردد ، حيث أن اعتماده من شأنه أن يؤثر بلا ريب على نطاق الاتفاقية .

٤٠ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : لاحظت أنه قد يكون من المفيد ، نظرا لعدم وجود تعريف، صريح لمصطلح "متعهد الشحن والتفريغ" ، إدراج عبارة "أو جميع المتعهدين المماثلين بخلاف الناقل" بعد عبارة "متعهدي الشحن والتفريغ" الواردة في الفقرة ١ من النص الذي اقترحته الولايات المتحدة .

٤١ - السيد فليوفيتش (يوغوسلافيا) : قال إنه بالرغم من تعاطفه مع المبدأ الذي يركز عليه اقتراح الولايات المتحدة ، فإنه يعترض بشدة على إدراج استثناء في المادة الخاصة بالتحفظات . فالاتفاقية ستكون نافذة لسنوات عديدة ولن تعرف أسباب الاستثناء بمرور الزمن . والمكان المناسب للحكم الذي اقترحته الولايات المتحدة هو عقد نموذجي ، لا في اتفاقية دولية تعنى أساسا بمتعهدي محطات النقل الطرفية .

٤٢ - وبعد مناقشة اجرائية موجزة اشترك فيها السيد بونيل (إيطاليا) والسيد ميكرياك (جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) ، دعا الرئيس المؤتمر الى الانتقال الى التصويت الاستدلالي على المبدأ المدرج في اقتراح الولايات المتحدة في الوثيقة A/CONF.152/L.7 . فاذا حصل على أغلبية ثلثي الأعضاء اللازمة ، يمكن إنشاء فريق عامل صغير لاعادة صياغة نص الاقتراح بغرض طرحه للتصويت رسميا . وإن لم يحصل على الأغلبية اللازمة يعتبر الاقتراح مرفوضا .

٤٣ - وكانت نتيجة التصويت على الاقتراح ١١ صوتا مؤيدا مقابل ١١ صوتا وامتناع ١١ عن التصويت . وبما أن المبدأ الذي ورد في اقتراح الولايات المتحدة لم يحصل على أغلبية ثلثي الأعضاء المطلوبة ، فإن الاقتراح لم يعتمد .

المادة ٢١

٤٤ - السيد سوين (الولايات المتحدة الأمريكية) : اقترح حذف المادة ٢١ من الاتفاقية .

٤٥ - الرئيس : قال إن الاقتراح قد قدم في مرحلة متأخرة للغاية من مداولان المؤتمر . ودعا الى التصويت على نص المادة ٢١ كما أقرته اللجنة الثانية .

٤٦ - اعتمدت المادة ٢١ بأغلبية ٢٣ صوتا مقابل ٤ أصوات وامتناع ٨ عن التصويت .

المادة ٢٢ (A/CONF.152/L.4)

٤٧ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال في معرض تقديمه لاقتراح وفد هولندا ووفد بلده فيما يخص المادة ٢٢ (١) (A/CONF.152/L.4) إن المادة ١٤ من الاتفاقية تشير على وجه التحديد الى صفتها الدولية . والنس الذي أقرته اللجنة الثانية يقضي بأنه يتعين على خمس دول فقط ايداع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام كي تدخل حيز التنفيذ . والهدف من الاتفاقية هو ملء بعض الشغرات الموجودة في الاتفاقيات السارية المتصلة بنقل البضائع ، والعديد منها يقتضي ايداع عدد أكبر بكثير من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ؛ فالاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع ، على سبيل المثال ، تقتضي ايداع ٢٠ وثيقة وتقتضي اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ايداع ٣٠ وثيقة . أما بروتوكول فيسبي المرفق بقواعد لاهاي فيقتضي ايداع ١٠ وثائق تصديق أو انضمام ؛ وينص أيضا على وجوب أن يكون لدى خمس من الدول التي صدقت على البروتوكول أو انضمت اليه حد أدنى من الاطمان تحت رايته . وتوخيا لايجاد تنسيق حقيقي في مجال القانون التجاري الدولي ولضمان أن يكون للاتفاقية مكانة تكفل أخذها بجدية ، يتعين ألا يقل عدد الدول التي تنضم كأطراف في الاتفاقية عن ١٠ دول بوصفه الحد الأدنى المطلق كي تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ .

٤٨ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان جميع الوفود لا تأمل فحسب - وانما تؤمن أيضا - أن الدول التي تمثلها ستنظر جديا في التصديق على الاتفاقية . بيد أنه من المغالطة تصور أن اعتماد صك ما يعتبر في حد ذاته كافيا لحفز الدول على الشروع في عملية التصديق عليه . ففي الواقع العملي ، تميل دول عديدة الى ارجاء اتخاذ هذه الخطوة حتى يبدأ نفاذ الصك . وهو مقتنع بناء على خبرة طويلة أنه ينبغي أن يكون العدد اللازم لوثائق التصديق أو الخطوات المشابهة أقل ما يمكن . ولذلك ، فإنه يؤيد تأييدا قويا النص الحالي للمادة ٢٢ .

٤٩ - السيد رومان (بلجيكا) والسيد روحانافروك (تايلند) : أعربا عن تأييدهما للاقتراح المقدم من هولندا والمملكة المتحدة .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠

الجلسة العامة الثامنة

يوم الأربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.8 *

النظر في موضوع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ المؤرخ في ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٩ (البند ٩ من جدول الأعمال) (تابع)

مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (تابع) (A/CONF.152/11 و 12 ، A/CONF.152/L.6)

المادة ٢٢ (تابع) (A/CONF.152/L.4)

١ - السيد روستاند (السويد) : في معرض الإشارة الى البيان الذي أدلى به ممثل إيطاليا إبان الجلسة العامة السابعة ، قال انه ينبغي للبلدان أن تستند في قراراتها بشأن التصديق أو عدم التصديق على الاتفاقية الى جوهر أحكامها ، لا الى صنيع البلدان الأخرى . ولهذا السبب لا يمكنه تأييد المقترح المشترك المقدم من هولندا والمملكة المتحدة معا (A/CONF.152/L.4) .

٢ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال ان وفده ليس لديه من حيث المبدأ اعتراض على المقترح المشترك ، ولكنه يفضل أن يدخل تغيير مناسب في المادة ١ لا في المادة ٢٢ .

٣ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده لا يزال يعتقد بأنه ينبغي أن يبدأ نفاذ الاتفاقية لدى استلام الوثائق الخمس المتعلقة بالتصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، وذلك بسبب الطبيعة الخصوصية التي تتم بها والطريقة التي وجهت بها لتلبية احتياجات كل بلد على حدة . ولعل المؤتمر يضع نصب عينيه أيضا أن "بروتوكول فيسبي" الملحق بقواعد هامبورغ قد استحدثت سابقة فيما يتعلق بالصكوك الخمسة .

* ضمنت في الوثيقة A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1 ، المؤرخة في ١ نيسان/

أبريل ١٩٩٢ .

٤ - السيدة اريكسون (فنلندا) : قالت ان وفدها يؤيد بقوة النص الاصلى الذي يقتضى ايداع خمسة صكوك ، وذلك للأسباب التي بيّنها ممثلا كل من ايطاليا والسويد . وتظهر التجربة أن أي اتفاقية تصبح بصفة عامة أكثر جاذبية لدى الدول بعد أن يبدأ نفاذها . هذا وان بعض مواد هذه الاتفاقية قد وضعت صيغتها وقواعد هامبورغ ماثلة في الاذهان ، ولأن تلك القواعد متوقع بدء نفاذها في موعد مبكر ، اذ يقتضى الامر تقديم صك واحد آخر فقط ، فان ذلك يعتبر سببا وجيها لاقتضاء شروط محددة لهذه الاتفاقية .

٥ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : ذكرت المؤتمر بأن الوفد الالماني ووفدها هي قد اقترحا في اللجنة الثانية بأنه ينبغي اقتضاء ايداع ١٥ صكا لبدء النفاذ . وقد رُفض ذلك الاقتراح بما لا يزيد عن أكثرية صغيرة ، أي ٨ أصوات معارضة مقابل ٥ مؤيدة . ولذا ينبغي اعتبار المقترح المشترك (A/CONF.152/L.4) حلا وسطا .

٦ - السيد سليمان (مصر) : أيد المقترح المشترك معتبرا أن ١٠ صكوك هو العدد الأدنى الذي تدعو الحاجة اليه لضمان نفاذ مفعول الاتفاقية .

٧ - السيد لافنيا (الفلبين) : أعرب عن تأييده للنص بصيغته التي وضع بها ، والذي يقتضى ايداع ٥ صكوك . وقال انه بينما لا يعتبر من المتحِب في العادة تحديد عدد ضئيل جدا من الصكوك المطلوبة ، فان امكانية بدء نفاذ قواعد هامبورغ في المستقبل القريب جدا تقدم حافزا لاستقرار الرأي على ٥ صكوك بشأن هذه الاتفاقية .

٨ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على الاقتراح المشترك (A/CONF.152/L.4) .

٩ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ٩ أصوات ، وامتناع ٨ عن التصويت .

١٠ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على المادة ٢٢ بصيغتها الواردة بها في الوثيقة A/CONF.152/12 .

١١ - اعتمدت المادة ٢٢ بأغلبية ٢٥ صوتا مقابل ٤ أصوات ، وامتناع ٦ عن التصويت .

المادة ٢٣

١٢ - اعتمدت المادة ٢٣ بأغلبية ٣٤ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٢٤

١٣ - اعتمدت المادة ٢٤ بأغلبية ٣٥ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٢٥

١٤ - اعتمدت المادة ٢٥ بأغلبية ٣٤ صوتا مقابل لا شيء .

الديباجة (A/CONF.152/L.6)

١٥ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال في تقديم الديباجة المقترحة (A/CONF.152/L.6) بالنيابة عن مقدمي الاقتراح ، ان الفقرتين الأولى والثانية توضحان الغرض من الاتفاقية والأسباب التي دعت الى وجودها . أما الفقرة الثالثة فقد أخذت من قرار الجمعية العامة ٣٣/٤٤ الداعي الى عقد المؤتمر .

١٦ - السيد راو (الهند) : قال ان وفده يستطيع أن يؤيد من حيث المبدأ الديباجة المقترحة ، ولكنه يرتأي أنه ينبغي جعل عبارة "عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها" في الفقرة الثانية متماشية مع المادة ٥ (١) بحيث يكون نصها : "عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن التأخير في تسليم البضائع" .

١٧ - السيد بيروودو (فرنسا) : قال انه يرحب بصفة عامة بالديباجة المقترحة ، التي ترسم الأفكار العامة التي يقوم عليها النص بأكمله وتعبر عن فلسفة واضعيه . بيد أنه سيكون من المنطقي بقدر أكبر أن تورد الفقرة الثالثة أولا ، وذلك لكي يتدرج تلل التفكير من العام الى الخاص . وبالإضافة الى ذلك ، فان عبارة "واذ تؤكد من جديد اقتناعها" الواردة في تلك الفقرة ينبغي أن تصبح "واذ تؤكد اقتناعها" . وأخيرا ، بالنظر الى التغييرات السياسية التي حدثت على مدى السنتين الماضيتين ، يمكن أن تحذف عبارة "فيما بين جميع الدول" الواردة في الفقرة نفسها ، اذ يتضح الآن على نحو متزايد أن التعاون الاقتصادي يمكن أن يقوم مباشرة بين الافراد وأن موقف الدولة باعتبارها وسيطا في طريقه الى الاختفاء بسرعة .

١٨ - السيد موران (اسبانيا) : قال انه يستطيع قبول الاقتراح الفرنسي بتغيير ترتيب الفقرات . وأما فيما يتعلق بالاقتراح الرامي الى حذف عبارة "فيما بين جميع الدول" ، فعلى الرغم من التغييرات السياسية التي حدثت على مدى السنتين الماضيتين ، فان تلك العبارة لا تتنافى مع الروح العامة في الفقرة ، وينبغي بالتالي استبقاؤها . ولكنه لا يستطيع تأييد المقترح الذي قدمه ممثل الهند ، باعتبار أن الديباجة لا يتعين أن تكون على نسق واحد مع أي مادة معينة من صلب الاتفاقية : بل ينبغي أن تتسم بطبيعة عامة وتعكس الأسباب التي أدت الى وجود الاتفاقية .

١٩ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان اقتراح ممثل الهند صحيحا منطقيا ونحويا معا . بيد أنه يود أن يقترح ، على ضوء التعليق الذي أدلى به ممثل اسبانيا ، أن يكون نص العبارة ربما على النحو التالي : "عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في

تسليمها". وأما فيما يتعلق بالاقترح الفرنسي بتغيير ترتيب الفقرات ، فإن من المناسب من الناحية الأسلوبية ، بشأن ما يعتبر أهم بند في تلك الفقرات ، أن يأتي في آخرها الاقتباس من قرار مهم جدا صادر عن الجمعية العامة .

٢٠ - السيد بونيل (إيطاليا) : أيد الاقتراح الفرنسي بتغيير ترتيب الفقرات ، ولكنه أضاف بقوله انه لا يستطيع أن يؤيد حذف عبارة "فيما بين جميع الدول" . وقال انه يتفق مع ممثل الهند في أنه سيكون من الأفضل جعل نص الفقرة الثانية على نسق واحد مع المادة ٥ ، مع ادخال التغييرات الأسلوبية التي اقترحها ممثل الفلبين ، باستثناء عبارة "تسليم هذه البضائع" ، والتي يفضل الاستعاضة عنها بعبارة "تسليم البضائع" ، بحسب ورودها في المادة ٥ .

٢١ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : قالت انها بحسب فهمها للاتفاقية ترى أن الناقل ومتعهد المحطة كليهما يأخذان البضائع في عهدهما : الناقل بالنسبة الى الطرف الآخر في عقد النقل ، ومتعهد محطة النقل الطرفية بالنسبة الى الطرف الآخر في عقده . ولذا فهي تقترح حذف عبارة : "عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها بل في عهدة" من الفقرة الاولى ؛ وبذلك يصبح نصها : "إذ تضع في اعتبارها المشاكل الناشئة عن الشكوك التي تثار بصدد النظام القانوني الواجب التطبيق على البضائع التي تكون محل نقل دولي عندما تكون هذه البضائع في عهدة متعهدي محطات نقل طرفية في التجارة الدولية" .

٢٢ - السيد تاركو (النمسا) : أيد اقتراح هولندا ، ووجهات نظر إيطاليا فيما يتعلق بالفقرة الثانية ، والاقتراح الفرنسي بتغيير ترتيب الفقرات .

٢٣ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان وفده مع اتفاه في الرأي بشأن الفكرة العامة التي تكمن وراء الفقرة الثالثة من الديباجة المقترحة ، ليس مقتنعا بأن الاتفاقية نفسها تخدم مصالح البلدان النامية ، على الرغم من أن تحقيق التجانس التدريجي في الإجراءات يفني بذلك . وأضاف بقوله ان مشروع هذه الاتفاقية في محاولته سد الشغرات التي تركتها الاتفاقيات القائمة ، قد مضى الى أبعد مما ينبغي على نحو سريع أكثر مما ينبغي . ولذا فان وفده يجد لزاما عليه الامتناع عن التصويت على الديباجة .

٢٤ - السيد روستاند (السويد) : أيد الديباجة المقترحة مع إعادة ترتيب الفقرات على النحو الذي اقترحه ممثل فرنسا .

٢٥ - السيدة ساحر دي فانوسي (الأرجنتين) : أيدت مشروع الديباجة بصيغته المعدلة بحسب اقتراح ممثل فرنسا ، ولكنها أضافت قولها انها لا تستطيع أن توافق على الاقتراح الذي قدمه ممثل الهند .

٢٦ - السيد سميث (استراليا) : أقر الاقتراح الفرنسي باعادة ترتيب الفقرات . و اضاف بقوله انه يحبذ الحذف الذي اقترحته ممثلة هولندا ان لم يسبب ذلك أي صعوبة جديدة لاي وفد آخر : واستدرك قائلا انه يستطيع قبول الاقتراح الهندي بصيغته المعدلة من ممثل الفلبين .

٢٧ - السيد راو (الهند) : سلم بأن الفكرة المركزية تتمثل في أن التأخر في تسليم البضائع لا تنشأ عنه المسؤولية بموجب الاتفاقية الا اذا أدى الى الخسارة ، وهي داعي القلق الرئيسي في هذا الصدد . وكان الهدف من التعديل الذي قدمه هو تمحيص الانطباع المعطى في مشروع الديباجة بإمكان نشوء المسؤولية عن مجرد التأخر في التسليم : اذ يبدو أن هذا الانطباع كان سائدا في الصيغة التي اقترحتها ممثل الفلبين .

٢٨ - السيد روحانافوك (تايلند) : في معرض تحييد اضاء البساطة على فقرات الديباجة ، اقترح تعديل الفقرة الثانية على النحو التالي :

"واذ تعتزم تيسير نقل البضائع بوضع قواعد موحدة فيما يتعلق بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، التي لا تشملها قوانين نقل البضائع المنبثقة عن الاتفاقيات الواجبة التطبيق على مختلف وسائط النقل ."

٢٩ - السيد نامو - تشفوندا (غابون) : اقترح تقسيم الفقرة الثالثة الى جزئين ، يفصل بينهما ما يعتبر حاليا الفقرتين الاولى والثانية . أما الجزء الاول منهما فيشدد على أنه ينبغي للسير التدريجي في تحقيق التجانس والتوحيد في القانون التجاري الدولي أن يؤدي الى تقليل أو ازالة العقبات القاذونية التي تعوق تدفق التجارة الدولية . وأما الثاني فيبرز دور الاتفاقية المحدد في تعزيز الاهداف المبينة في الاسطر الاخيرة من مشروع الديباجة الاصلي . وسيترقب على اعادة ترتيب النص على هذا النحو استبعاد الافتراض غير الواقعي بأن تحقيق التجانس والتوحيد في القانون التجاري الدولي من شأنهما أن يهما اسهاما ملحوظا في التعاون الاقتصادي القائم على المساواة والانصاف والمصلحة المشتركة . واقترح أخيرا أنه ربما يمكن انشاء فريق عامل يتولى صياغة ديباجة جديدة ، مع مراعاة المقترحات التي قدمها هو وغيره من الممثلين .

٣٠ - الرئيس : قال ان الاقتراح الذي أدلى به ممثل غابون ، والذي تجاوز بنطاقه حدود اجراء تعديل فحسب ، لم يقدم في الوقت المناسب . ولذا فهو لا يعتقد بأنه يمكن مناقشته .

٣١ - السيد بونيل (ايطاليا) والسيد شطان (الجماهيرية العربية الليبية) : ارتأيا أن المؤتمر قد يرغب في مناقشة اقتراح غابون .

٣٢ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : رحب بالتعديل الذي اقترحه ممثل هولندا ، اذ ارتأى أن له وقعا جديرا بالاعتبار على تفسير الاتفاقية في المستقبل .

٣٣ - الرئيس : اقترح اجراء التصويت على الاقتراح الفردي جعل الفقرة الثالثة من مشروع الديباجة (A/CONF.152/L.6) الفقرة الاولى .

٣٤ - اعتمد الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٥ أصوات ، وامتناع ٩ عن التصويت .

٣٥ - السيد نامو - تشفوندا (غابون) : طلب اجراء تصويت على تعديله للفقرة الاخيرة الاصلية من الديباجة ، اقترحا تغيير الاسطر الثلاثة الاولى لغاية "التجارة الدولية" بحيث يصبح نصها "واذ تضع في اعتبارها أنه ينبغي للتجانس والتوحيد التدريجي للقانون التجاري الدولي أن يساعدا على تقليل أو ازالة العقبات القاذونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية" ثم جعلها في فقرة مستقلة تفي بغرض الفقرة الاولى من الديباجة .

٣٦ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على التعديل الذي اقترحه غابون .

٣٧ - رفض التعديل بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٣ أصوات ، وامتناع ١٥ عن التصويت .

٣٨ - السيد برودو (فرنسا) : سحب اقتراحه الرامي الى حذف عبارة "فيما بين جميع الدول" في الفقرة الاصلية الاخيرة التي أصبحت الفقرة الاولى .

٣٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على التعديل الذي اقترحه هولندا على الفقرة الاولى الاصلية من مشروع الديباجة ، والتي أصبحت الآن الفقرة الثانية ، بحذف عبارة "عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها بل في عهدة" .

٤٠ - وكانت نتيجة التصويت ١٥ صوتا مؤيدا ، و ١٤ صوتا معارضا ، وامتناع ٩ عن التصويت . ولم يعتمد الاقتراح لعدم حصوله على أكثرية الثلثين المطلوبة .

٤١ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على التعديل الذي اقترحه تايلند على الفقرة الاصلية الثانية من مشروع الديباجة التي أصبحت الفقرة الاخيرة .

٤٢ - رفض التعديل بأغلبية ١٤ صوتا مقابل ٧ أصوات ، وامتناع ١٧ عن التصويت .

٤٣ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على اقتراح الفلبين ، بصيغته التي عدلتها إيطاليا ، والرامي الى الاستعاضة عن العبارة "عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها"

الواردة في الفقرة الأخيرة بعبارة "المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها" .

٤٤ - اعتمد التعديل بأغلبية ٢٠ صوتاً مقابل صوتين ، وامتناع ١٧ عن التصويت .

٤٥ - الرئيس : دعا المؤتمر الى التصويت على مشروع الديباجة (A/CONF.152/L.6) بصيغته المعدلة .

٤٦ - اعتمدت الديباجة بصيغتها المعدلة بأغلبية ٢٥ صوتاً مقابل لا شيء ، وامتناع ٣ عن التصويت .

اقرار الاتفاقية وغير ذلك من الصكوك التي يراها المؤتمر ملائمة والوثيقة الختامية للمؤتمر (البند ١٠ من جدول الأعمال) (A/CONF/152/11 و 12 ؛ A/CONF.152/L.1 و L.6)

٤٧ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان المؤتمر ربما سهل عملية اتخاذ القرارات ، وخاصة في اللجان ، باجرائه تصويتاً استدلالياً بدلاً من تصويت رسمي في بعض المناسبات . واعرب أيضاً عن اعتقاده بأن التماس التوافق في الآراء أدى أحياناً الى التسرع المفرط في المداولات على مستوى اللجنتين . ومن المهم الآن ، وقد حان وقت التصويت على الاتفاقية بأجمعها ، أن تتخذ الوفود موقفاً لا لبس فيه . ولذا فهو يطلب اجراء تصويت ببناء الاسماء على مشروع الاتفاقية بأجمعها .

٤٨ - الرئيس : طلب الى المؤتمر التصويت على مشروع الاتفاقية بأجمعها (A/CONF/152/11 و 12 ؛ A/CONF.152/L.6) بصيغتها المعدلة .

٤٩ - بناء على طلب ممثل الفلبين ، أحرى التصويت ببناء الاسماء .

٥٠ - طلب الى ليسوتو ، التي سحب الرئيس اسمها بالقرعة أن تدلي بصوتها أولاً .

المؤيدون : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، اسبانيا ، استراليا ، اسرائيل ، ألمانيا ، ايران (جمهورية - الاسلامية) ، ايطاليا ، بلغاريا ، تايلند ، جمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية كوريا ، الدانمرك ، السويد ، الصين ، غابون ، غينيا ، فرنسا ، الفلبين ، فنلندا ، كندا ، ليسوتو ، مصر ، المكسيك ، النمسا ، نيجيريا ، الهند ، الولايات المتحدة الامريكية ، اليابان ، يوغوسلافيا .

المعارضون : لا أحد .

الممتنعون : اذونيسيا ، باجيكا ، تركيا ، الجماهيرية العربية الليبية ، المملكة العربية السعودية ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، هولندا .

٥١ - اعتمدت الاتفاقية بأحدها بصيغتها المعدلة ، بأغلبية ٣١ صوتا مؤيدا مقابل لا شيء ، وامتناع ٧ عن التصويت .

٥٢ - السيد انثرام (المملكة المتحدة) : تحدث معللا تصويته ، فقال ان وفده امتنع عن التصويت على الاتفاقية بأكملها ؛ ولكنه لم يدل بصوته معترضا على النص ، لسببين اثنين : أولهما أن المملكة المتحدة تشارك في الالتزام العالمي باضفاء التجانس والتوحيد على القاذون التجاري الدولي . وثانيهما أنها تحترم الجهد الهائل الذي بذله في مشروع الاتفاقية أناس كثيرون جدا على مدى سنين طويلة - ولا سيما أمانتا المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، وكذلك ممثلو العديد من البلدان الذين حضروا الاجتماعات على مدى هذه السنوات .

٥٣ - وواصل حديثه قائلا ان النتيجة لم تغير مع ذلك من وجهة نظر حكومة المملكة المتحدة ، بل الهم من ذلك وجهة نظر الجهات البريطانية ذات المصالح التجارية ، في أن الاتفاقية الجديدة لن يكون من شأنها أن تساعد على سير التجارة الدولية . وقال انه في حديثه عن "الجهات ذات المصالح التجارية" انما يشير الى كل أولئك الذين يشملهم هذا المجال - أي متعهدي محطات النقل الطرفية وشاحني البضائع وناقليها والعاملين في التأمين على كل تلك المصالح . وهناك جانبان من الاتفاقية هما اللذان دفعا الى الخلق الى ذلك الاستنتاج . أولهما كثرة وتنوع متعهدي المحطات المراد جعلهم مشمولين بها ، بدءا من شركات الشحن والتفريغ الصغيرة وانتهاء بمتعهدي المحطات الطرفية العاملة بنقل الحاويات الكبيرة ، وكذلك اختلاف العمليات التي يؤديونها ، كل ذلك من شأنه أن يؤدي الى جعل الاتفاقية عرضة لتفسيرات مختلفة وغير يقينية . ولقد سبق التعليق على الجوانب غير اليقينية التي بقيت في النص : وهي تتعلق على سبيل المثال بتعريف "الناقل" وبفترة المسؤولية الواردة في المادة ٣ . ومثل هذه الجوانب غير اليقينية تدعو الى الأسف بذاتها . ولكن الهم من ذلك هو أنها تعني أن التكاليف لن تخفض فيما يخص مختلف الاطراف المعنية ، بما أنها سوف تحتاج كذلك الى توفير التأمين الكامل على بضائعها .

٥٤ - وأما الدافع الثاني الى القلق لدى وفده فهو الأساس الصارم وان لم يكن مطلقا - الذي تقوم عليه المسؤولية الوارد في المادة ٥ ، والذي اذا ما جمع بينه وبين عدم وجود حد اجمالي في المادة ٦ ، وامكانية تجاوز الحدود حتى فيما يخص الأنشطة التي يقوم بها المستخدم أو الوكيل ، مما هو وارد في المادة ٨ ، من شأنه أن

يؤدي الى نشوء مشاكل خطيرة في التأمين ، كان وفده قد بيّنها بوضوح في اطار اللجنة الاولى . وهو يأمل في أن تعتمد أي دولة لديها محطات نقل طرفية الى النظر في هذا الجانب بعناية فائقة عندما يتخذ قرارها بشأن التصديق أو عدم التصديق على الاتفاقية . ومن غير المرجح أن تكون المملكة المتحدة من بين تلك الدول التي ستصدق عليها .

٥٥ - السيد هورنس (كندا) : قال ان وفده وان كان قد صوّت مؤيدا للاتفاقية ، لديه بعض الصعوبات القانونية المعينة بشأن النص . وأضاف بقوله انه يعتقد أن الافتقار الى الوضوح في بعض الاحكام الواردة فيه سوف يثبت فيما بعد أنه مدعاة للالتباس والتأخير ولايجاد صعوبات في تنفيذ الاتفاقية . وأوضح أنه يشير بصفة خاصة الى عدم وجود أي فهم واضح فيما يتعلق بدوام فترة المسؤولية الوارد في المادة ٣ . كما ان القواعد الواردة في المادة ٨ فيما يتعلق بسقوط الحق في تحديد المسؤولية ، وقرارات المؤتمر بشأن القواعد الموضوعية للمسؤولية ، من شأنها أن تلقي بعبء جائر على عاتق متعهدي المحطات الطرفية ، بالمقارنة بمسؤوليات الناقلين بموجب القوانين القائمة . وهذه العيوب في الاتفاقية من شأنها أن تعرض متعهدي المحطات الى تحمل قدر أكبر من المسؤولية وتكبد تكاليف أعلى ، مما يؤدي الى اعاقا نمو التجارة الدولية بدلا من دفعه الى الامام . غير أن تأييد وفده للاتفاقية يشهد على اقرار بلده بمبادئ اضاء التجاذب التدريجي على القاذون التجاري الدولي وكذلك اقراره بالعمل الممتاز الذي يظطلع به كل من لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص .

٥٦ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده قد صوت مؤيدا للاتفاقية بأجمعها ، بما أن المادة ١٥ منها تبين أن الاتفاقية لا تغيّر من أي من الحقوق والواجبات التي قد تنشأ بموجب أي اتفاقية بشأن النقل الدولي للبضائع ، أو بموجب أي قانون وطني يقضي بجعل تلك الاتفاقية نافذة المفعول . وبما أن متعهدي الشحن والتفريغ قد يُخولون حقوقا معينة يتمتع بها الناقلون استنادا الى قواعد هامبورغ ، فان المادة ١٥ تحفظ الحق في اللجوء الى خيار التماس النفع الذي تنطوي عليه حقوق الناقلين بموجب قواعد هامبورغ .

٥٧ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : قالت ان وفدها قد امتنع عن التصويت على الاتفاقية بأجمعها وذلك للأسباب التي قدمتها من قبل في اطار اللجنة الاولى . وأضافت بقولها انها تشاطر ممثل المملكة المتحدة في وجهات النظر التي أعرب عنها .

٥٨ - السيد رومان (بلجيكا) : قال انه على الرغم من تأييد وفده للمبدأ الذي تجسده الاتفاقية ، فقد امتنع عن التصويت على الاتفاقية بأجمعها ، لأسباب مشابهة لما بيّنه ممثل المملكة المتحدة .

وثائق تفويض الممثلين الموفدين الى المؤتمر (البند ٦ من جدول الاعمال)

(ب) تقرير لجنة وثائق التفويض (A/CONF.152/8)

٥٩ - السيد هورنسي (كندا) رئيس لجنة وثائق التفويض : قدم تقرير اللجنة (A/CONF.152/8) ، فقال ان الدول المدرجة في الفقرة ٤ هي التي تم تقديم وثائق تفويض منها لغاية ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، إما رسميا أو برقيا أو بالتهوير البرقي أو برسالة أو بمذكرة شفوية . وبعد أن فحصت اللجنة وثائق التفويض ، أوصت المؤتمر ، في الفقرة ٩ من تقريرها ، باعتماد مشروع القرار التالي :

"ان المؤتمر ،

وقد بحث تقرير لجنة وثائق التفويض ،

يعتمد تقرير لجنة وثائق التفويض ."

٦٠ - السيد برغستن (الامين التنفيذي) : أبدى ملاحظة تتمثل في أن بعض الدول المدرجة في الفقرة ٤ من التقرير لم تقدم بعد وثائق تفويض رسمية ، بحسب ما تقتضيه القاعدة ٣ من النظام الداخلي للمؤتمر ، ولكن من المتوقع أن تفعل ذلك قبل ختام المؤتمر . وستصدر صيغة منقحة من تقرير اللجنة قبل نهاية المؤتمر ، تتضمن أسماء الدول التي تقدم وثائق تفويض رسمية في غضون ذلك الوقت .

٦١ - الرئيس : دعا المؤتمر ، بناء على ذلك الفهم ، الى اعتماد مشروع القرار المقترح في الفقرة ٩ من الوثيقة A/CONF.152/8 .

٦٢ - اعتمد مشروع القرار بأغلبية ٣٢ صوتا مقابل صوت واحد .

اقرار الاتفاقية وغير ذلك من المكوك التي يراها المؤتمر ملائمة ؛ والوثيقة الختامية للمؤتمر (البند ١٠ من جدول الاعمال) (تابع) (A/CONF/152/11 و 12 : A/CONF.152/L.1 و L.6)

٦٣ - السيد برغستن (الامين التنفيذي) : قدم مشروع الوثيقة الختامية للمؤتمر (A/CONF.152/L.1) . وقال ان اسم زائير ، التي سجلت تمثيلها في المؤتمر ولكنها سحبت فيما بعد ، ينبغي أن يحذف من قائمة الدول المشتركة الواردة في الفقرة ٣ . ولقد كان تاريخ اعتماد الاتفاقية (الفقرة ١٢) في ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ؛ وسيفتح باب الانضمام اليها في ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ .

٦٤ - السيد سرودو (فرنسا) : لاحظ أن قائمة المنظمات الحكومية الدولية التي لديها مراكز مراقب في المؤتمر لم تتضمن اسم الهيئة المركزية للملاحة في الراين ، التي كانت حاضرة في جلسة عقدت في اليوم السابق .

٦٥ - الرئيس : دعا المؤتمر الى اعتماد مشروع الوثيقة الختامية .

٦٦ - اعتمد مشروع الوثيقة الختامية للمؤتمر بأغلبية ٣٦ صوتا مقابل لا شيء .

٦٧ - الرئيس : أعرب ، في الختام ، عن امتنانه لكل من أسهموا في انجاز الاتفاقية بنجاح ، وخاصة المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفريقها العامل ، ورؤساء لجان المؤتمر ، والامانة العامة .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٠٥

الجلسة العامة التاسعة

يوم الجمعة ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٣٠

الرئيس : السيد أباسكال (المكسيك)

الوثيقة A/CONF.152/SR.9

توقيع الوثيقة الختامية والاتفاقية ووكوك أخرى (البند ١١ من جدول الأعمال)
(A/CONF.152/13)

١ - نودي على أسماء الوفود بالترتيب اللاحدي (الانكليزي) للتوقيع على الوثيقة الختامية للمؤتمر ، وكذلك ، اذا كانت لديهم الصلاحيات اللازمة ، للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية .

اختتام المؤتمر (البند ١٢ من جدول الأعمال)

٢ - الرئيس : قال ان أعمال المؤتمر قد أظهرت أن التجارة الدولية بوسعها أن تكون ليس فقط أداة لتبادل السلع بل أيضا لتبادل الثقافات ، وأن تتيح الفرصة للتفاهم والسلم بين الأمم . وأثنى على المندوبين لدى المؤتمر وعلى جميع هؤلاء الذين تعاونوا في اعداد مشروع الاتفاقية وعلى الامانة ، وذلك لانهم برهتوا بفضل تفكيرهم واصرارهم وحماسهم ومرونتهم ، على أن التجارة وسيلة لتوحيد البشرية . وأشاد بصفة خاصة بالاستاذ يواقيم بونيل الرئيس السابق لفريق الأونسيترال العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية ، وبالسيد جان - بول بيروودو ، رئيس اللجنة التابعة للمؤتمر ، تقديرا لما قدموه من أعمال .

٣ - وأعلن اختتام مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية .

رفعت الجلسة الساعة ١١/٠٥

المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الأولى

الحلّة الأولى

يوم الأربعاء ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٠/٠٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.1

اقرار جدول الاعمال (البند ١ من جدول الاعمال المؤقت) (A/CONF.152/C.1/L.1)

١ - أقر جدول الاعمال المؤقت (A/CONF.152/C.1/L.1) .

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

٢ - الرئيس : لفت نظر اللجنة الى النص الوارد في الوثيقة A/CONF.152/5 والذي كان ، وفقا للمادة ٢٩ من النظام الداخلي للمؤتمر (A/CONF.152/3) ، الاقتراح الاساسي المعروض للنظر فيه . واستطرد قائلاً ان اللجنة ستنظر كذلك في الاقتراحات البديلة أو التعديلات التي ينبغي أن تقدم كتابة . وقال ان اقرار مثل هذه الاقتراحات أو التعديلات، سيتم بأغلبية بسيطة وان أية دول تمتنع عن التصويت ستعتبر غير مصوتة .

٣ - واقتراح أن تبدأ اللجنة بالنظر في الاحكام الأكثر موضوعية من مشروع الاتفاقية تاركة الاحكام الأقل موضوعية - المواد ٢ و ١٣ و ١٤ و ٢٠ - الى مرحلة لاحقة .

٤ - وقد اتفق على ذلك .

المادة ١ (أ) (A/CONF.152/C.1/L.6)

٥ - السيد شروك (ألمانيا) : أوضح لدى تقديمه تعديله للمادة ١ (أ) (A/CONF.152/C.1/L.6) أنه خلال العمل التحضيري للمؤتمر الذي بدأ في روما في المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص وسّع نطاق الاتفاقية الى حد كبير . وأشار الى أن الرأي الذي أعرب عنه في التقرير التوضيحي الذي أصدره المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص هو أنه بالرغم من أن من المستحسن تقرير مسؤولية موحدة لوسطاء المناولة ، فإنه من غير الواقعي السعي للقيام بذلك في هذه المرحلة . واعتبر أن مشروع النص المعروض الآن على

اللجنة والذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) يتضمن بالفعل أحكاما تتعلق بوسطاء المناولة . وأعرب عن مشاركة وفده في الرأي الوارد في مقال نشر مؤخرا في مجلة القانون والتجارة البحرية من أن مصطلح "المتعهد" المقترح في مشروع النص يستند الى افتراض أن المتعهد ربما يؤدي الخدمات المتعلقة بالبضائع في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو استخدامها ، بما في ذلك الخدمات التي يمكن أن تؤدي على ظهر السفينة مثل الشحن أو التفريغ أو التستيف أو الرص . وقال ان وفده وان كان لا يعارض بأي شكل من الاشكال توسيع نطاق الاتفاقية فاذة يعتقد أن التعريف الوارد في المادة ١ (أ) ينبغي أن يوضح بأن مناولة البضائع تندرج في عداد مهام متعهدي محطات النقل الطرفية ؛ أما عبارة "بأن يأخذ في عهده" فانها لا تكفي لشمول هذه المفهوم . ورأى أن هناك حاجة الى وضع نص اضافي بشأن الحالات التي تختلف عن تلك التي تنقل فيها البضائع بوسيلة نقل لا يحق لطرف ثالث الوصول اليها . وقال ان اقتراحه سيستتبع اجراء تعديلات في المادة ١ (ج) والمادة ٣ ، ولكن يمكن مناقشة هذه التعديلات في مرحلة لاحقة .

٦ - السيد سويني (الولايات المتحدة الامريكية) : لم ير في الاضافة المقترحة أي تحسين لأن عبارة "أو بأن يناول" غامضة للغاية . وأعرب عن اعتقاده بأن عبارة "بأن يأخذ في عهده" كافية لتشمل الحالات العديدة التي قد تنطوي على المسؤولية المحتملة للمتعهد . وقال انه أشير الى العمل الذي قام به المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في عام ١٩٧٢ مع أن الجهود تركزت في تلك المرحلة على الناحية المتعلقة بالحفظ في أنشطة المتعهد . وأوضح أن الدراسة اللاحقة التي اضطلعت بها أمانة لجنة الاونسيترال بشأن عمليات المحطات الطرفية في جميع أنحاء العالم دلت على أن الحفظ لم يعد في الواقع الجزء الوحيد من أنشطة المتعهدين ، وأن الانظار تتركز الآن نتيجة لذلك على أنواع أخرى من الأنشطة . وأوضح أنه لهذا السبب تقرر في الأحكام المشابهة من قواعد هامبورغ استخدام مصطلح "في عهدة" كأفضل طريقة لتعريف الافراد أو المؤسسات المسؤولين عن البضائع .

٧ - السيد روستاند (السويد) : اتفق مع ممثل ألمانيا على أن مصطلح "يأخذ في عهده" ربما لا يكون دقيقا بشكل كاف ؛ فقد أثار بعض النقاش أثناء المحادثات التمهيدية وكذلك في الدورة السابقة للجنة الاونسيترال في عام ١٩٨٩ . وذكر أنه كشيرا ما يحدث أن تترك البضائع على الرصيف بغية تسلمها في وقت لاحق دون أن تكون هناك تعليمات محددة بشأن مكان وصولها : وتساءل عما اذا كانت تعتبر ، في مثل هذه الحالة ، بأنها "أخذت في العهدة" بموجب أحكام الاتفاقية . ورأى أن من المهم أن يعرف المؤتمر المصطلح ؛ وهو لا يعتقد مع ذلك أن اضافة عبارة "بأن يناول" ستشكل تحينا .

٨ - السيد هورنيس (كندا) : وافق على أن التعريف الوارد في المادة ١ (أ) يشير بعض المشاكل ، ولكنه أعرب عن عدم تأكده من أن اضافة عبارة "أو بأن يناول"

ستحلها . ورأى أن مصطلح "الخدمات المتصلة بالنقل" الوارد في المادة ١ (د) جعل من الواضح أن أنشطة المناولة مشمولة في الاتفاقية . وفضل تركيز الاهتمام على مفهوم "في عهدة" الذي سبق أن استخدم وعرف في قواعد هامبورغ . وقال ان من الممكن اضافة فقرة أخرى في اطار المادة ٢ تتعلق بهذا المفهوم .

٩ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال انه كان يميل في البدء الى تفضيل الاقتراح الألماني ولكنه غيّر رأيه الآن في ضوء ملاحظات ممثل الولايات المتحدة . ورأى أن ادخال مفهوم "في عهدة" في قواعد هامبورغ هو سبب وجيه للابقاء عليه في النص موضوع البحث . ولم يوافق مع ذلك على مقترحي ممثلي كندا والسويد بأن يحاول المؤتمر تعرية مفهوم "الاخذ في العهدة" : لأن فرصة نجاح مثل هذا العمل ضئيلة . وقال ان أحد الوفود اقترح أثناء عمل اللجنة حذف عبارة "بأن يأخذ في عهده" بضائع محل نقل دولي لكي" ، بحيث يتترك للمنتفعين في المستقبل تعرية المتعهد بصورة أكثر دقة . ورأى أن هذا الحل أفضل من التعريف المفرد في الوضوح .

١٠ - السيد روحانافوك (تايلند) : اتفق مع ممثل الولايات المتحدة بأن مفهوم "الاخذ في العهدة" يشمل "المناولة" .

١١ - السيد لافينيا (الغلبين) : قال انه لا يعارض حذف عبارة "بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي لكي" واطافة اشارة الى كل من "الاخذ في العهدة" و "المناولة" في المادة ١ (د) . وأعرب عن اعتقاده بأن النص بالصيغة التي ورد بها واضح بصورة كافية : وأعلن عن استعدادة كذلك لقبول الاقتراح الألماني بغية تسهيل التصديق على مشروع الاتفاقية من قبل أكبر عدد ممكن من البلدان .

١٢ - السيد شروك (ألمانيا) : استدل من المناقشة على أن تفسير المؤتمر لمفهوم "الاخذ في العهدة" أوسع نوعاً ما من التفسير المعتمد في اتفاقيات النقل الأخرى . ونظراً لأنه لاحظ أن اقتراح وفده بشأن الجملة الأولى من المادة ١ (أ) لقي دعماً محدوداً ، فقد أعرب عن استعدادة لسحبه بغية تقصير المناقشة . وأعرب مع ذلك عن رغبة وفده في أن يسجل أن من المتفق عليه في المؤتمر أن مفهوم "الاخذ في العهدة" هو أوسع كثيراً من المفهوم الذي ورد به مثلاً في الشروط العامة لعام ١٩٨٩ لرابطة كبار متعهدي الشحن والتفريغ السويديين التي حصرته في وضع البضائع في حظائر أو أماكن محاطة بسيارات .

١٣ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أعرب عن قلقه من عدم دقة مفهوم "الاخذ في العهدة" . ورأى أن المناقشة لم تؤد إلا الى جعله أقل دقة . وقال انه في حال عدم وجود تحديد واضح للشخص الذي ستلقى عليه المسؤولية ، سيكون المجال مفتوحاً أمام تداخل المسؤوليات من قبل عدة "متعهدين" وأمام سلسلة من المطالبات والمطالبات المضادة .

١٤ - واستطرد يقول ان ما يفهمه وفده هو أن المادة ١ (أ) ، إذا ما قرنت بالمادة ١ (د) ، لا تشمل أنشطة السلطات الجمركية والضريبية .

١٥ - السيد سوينر (الولايات المتحدة الأمريكية) : اتفق في الرأي مع كل من ممثل ألمانيا من أن مفهوم الأخذ في العهدة لا يقتصر على تخزين البضائع في حظائر أو خلف سياجات ، ومع ممثل المملكة المتحدة من أن المادة ١ (أ) لا تشمل أنشطة السلطات الجمركية والضريبية . أما فيما يتعلق بمسألة الدقة ، فقد لاحظ أنه بموجب القانون القائم لا يمكن استبعاد امكانية تداخل المسؤوليات .

١٦ - السيد أوشيبي (اليابان) : أشعر الاجتماع بأن اقتراحا من وفده بشأن مسألة متعهدي الشحن والتفريغ سيقدم قريبا . ورجا الرئيس ألا يقفل باب المناقشة الى أن تتم مناقشة الاقتراح .

١٧ - السيد شاو (الصين) : قال ان وفده فهم أن الجملة الاولى من المادة ١ (أ) تشير الى العملية الكاملة التي تحدث بين الوقت الذي يأخذ فيه شخص معين ، قد يكون ممثل سلطة ميناء أو سلطة مطار ، في عهده بضائع محل نقل دولي والوقت الذي يسلم فيه ذلك الشخص البضائع . ورأى أنه لا حاجة الى ذكر الاتفاق الواسع في المادة ما دام سجلا في محضر المناقشة .

١٨ - السيد رومان (بلجيكا) : أعرب عن اعتزام وفده تقديم اقتراح رسمي بشأن عبارة "في منطقة تحت اشرافه" التي يعتبرها غامضة جدا . وقال انه لا يعتقد ، خلافا لما ذهب اليه ممثل الولايات المتحدة ، أن مفهوم الأخذ في العهدة يجب أن يقتصر على تخزين البضائع في حظائر أو خلف سياجات ؛ وقال ان توسيع نطاق المسؤولية سيعني زيادة كلفة النقل الدولي مما يتعارض مع هدف تعزيز التجارة الدولية .

١٩ - السيد دي غوترو (الاتحاد الدولي للنقل البري) : تكلم بدعوة من الرئيس ودون اعتراض من اللجنة فلفت النظر الى الملاحظات التي قدمتها منظمتها (A/CONF.152/7/1 Add.1) . وقال ان من الانسب في النص الفرنسي للمادة ١ (أ) القول "toute ... personne qui prend sous sa garde ..." (كل شخص يأخذ في عهده) . ولاحظ علاوة على ذلك أن مصطلح "شخص" يعني كلا من الاشخاص الطبيعيين والاعتباريين في كلا القانونين العام والخاص .

٢٠ - الرئيس : لاحظ لدى تلخيصه المناقشة بصدد العبارة الاولى من المادة ١ (أ) أن الاقتراح المقدم من ألمانيا بشأن عمليات المناولة (A/CONF.152/C.1/L.6) قد سحب . وقال ان بعض الوفود أعرب عن قلقه من أن مفهوم "الأخذ في العهدة" والعمليات المحددة المترتبة عليه غير معرفة تعريفيا كافيا . وأعرب عن ثقته في أنه سيتم النظر بعناية في مختلف الاقتراحات المقدمة وبأن الامر سيناقش بصورة أوفى بالاقتران مع المواد

الأخرى التي يشكل هذا المفهوم جزءا منها . وفيما يخص اعتراض المملكة المتحدة ومفاده أن العبارة الأولى ستترك الوضع غير واضح من الناحية العملية ، أوضح أن النص الذي يتضمن حلا وسطا والذي يعرض الآن على المؤتمر جاء نتيجة مناقشات طويلة وشاملة . وما من شك في أن هناك مجالا للتحسين في النص ، وهي مهمة ستترك للجنة الصياغة . واقترح أن تبقى العبارة الأولى على حالها ، وتساءل عما إذا كان المشتركون يودون التصويت عليها .

٢١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : ذكر أن قلق وفده بشأن المادة ١ (أ) هو ذو طبيعة موضوعية ولا يمكن أن يعالج في لجنة الصياغة . وأعرب عن اعتقاده بأن التصويت على الجزء الأول من المادة سابق لأوانه .

٢٢ - السيد أوشاي (اليابان) : أشار إلى أن اقتراح وفده بشأن تفسير المادة ١ (أ) ما زال قائما . وسأل عما إذا كان بإمكانه عرضه شفويا قبل أي تصويت على المادة .

٢٣ - السيد بونيل (إيطاليا) : اتفق مع الرئيس في تلخيصه للمناقشات المتعلقة بالعبارة الأولى . وقال إن النص جاء نتيجة توافق في الآراء تم التوصل إليه في لجنة الاونسيترال بعد مناقشات مطولة وشاملة جدا . وأعرب عن أنه لا يرحب كثيرا في مثل هذه المرحلة المتأخرة باعادة فتح مناقشة موضوعية بشأن تعريفه، مصطلح "بأن يأخذ في عهده" . واقترح اعتماد النص ما لم يكن هناك مقترح بديل مكتوب .

٢٤ - الرئيس : قال مشيرا إلى النقطة التي أثارها الوفد الياباني انه يفضل التمسك بالاجراء الخاص بالمقترحات المكتوبة ؛ وبناء عليه فان الاقتراح الياباني سيناقش حالما يوزع كتابة .

٢٥ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : شرح اجراء التصويت قائلا انه اذا رأى رئيس احدى اللجان أن هناك اتفاقا عاما على نص ناقشته اللجنة فلن يكون هناك داع لطرحه للتصويت . واستطرد قائلا ان التصويت لا يكون ضروريا الا اذا كان هناك خلاف ظاهر بين الوفود ؛ وعلى العكس من ذلك ، يجب التصويت على كل مادة في الجلسة العامة في نهاية المؤتمر .

٢٦ - وبالإشارة إلى الاقتراح الياباني ، قرأ نص المادة ٣٠ من النظام الداخلي المؤقت التي تنص على أن المقترحات ينبغي أن تقدم في العادة كتابة ؛ ولكن يجوز لرئيس المؤتمر أن يأذن بالتعديلات أو المقترحات الشفهية . وقال ان هذا يشمل ، قياسا على ذلك ، رئيس اللجنة . واستطرد قائلا ان الإذن باجراء كهذا يعود ، بناء على ذلك ، إلى تقدير الرئيس .

٢٧ - السيد لافينيا (الفلبين) : أيد ملاحظة الأمين التنفيذي المبدئية معتبرا أن

المبدأ الأساسي ينبغي أن يكون توافق الآراء مما يجنب الحاجة الى التصويت . وقال انه ينبغي أن تفسر المادة ٣٠ تفسيراً واسعاً لكي تتمكن جميع الوفود من تقديم أية اقتراحات قد تعين المؤتمر على التوصل الى اتفاق نهائي .

٢٨ - السيد روستاند (السويد) : قال ، بما أنه أشير أيضاً الى مفهوم "الآخذ في العهدة" في المادتين ٣ و ٥ ، فإنه يفضل تأجيل التصويت الى أن تكون جميع المواد ذات العلاقة قد نوقشت .

٢٩ - وأضاف يقول انه بالرغم من اتفائه مع ممثل إيطاليا على أن المسألة نوقشت موطلاً في اجتماعات الفريق العامل وفي الدورة الثانية والعشرين للجنة الاونسيترال ، فان ذلك لا يحول دون مناقشتها في المؤتمر . وأشار الى أن الآراء والمقترحات المقدمة ستسجل في المحاضر الموجزة التي ستوفر اطاراً مرجعياً مفيداً في وقت لاحق .

٣٠ - السيد هورنير (كندا) : قال انه بالرغم من كون التعديلات الكتابية مستحسنة في عدد كبير من الأمور الجوهرية ، ينبغي قبول التعديلات الشفهية للأمور الأبسط مثل حذف كلمة أو عبارة .

علقت الجلسة الساعة ١١/١٥ واستؤنفت الساعة ١١/٥٥

٣١ - السيد رومان (بلجيكا) : أعرب عن دهشته من الاقتراح الظاهر بعدم توفر امكانية إعادة فتح مناقشة مسألة معينة : وقال انه اذا كان الأمر كذلك ، فلا حاجة الى العمل على المشروع على الاطلاق ويمكن للمؤتمر أن يقوم بمجرد طرح المواد المختلفة للتصويت .

٣٢ - الرئيس : قال ان على المؤتمر أن يمارس ضبط النفس لدى النظر فيما اذا كان سيعيد فتح المناقشة أم لا .

٣٣ - السيد دونيل (إيطاليا) : اعتبر أن التعديلات ينبغي ، من حيث المبدأ ، أن تقدم كتابة ؛ ولكن ينبغي السماح بالاستثناءات وفقاً لتقدير الرئيس . وقال انه لا يتذكر صدور أي اقتراح بعدم وجود امكانية لاجراء المزيد من المناقشة ؛ مع أن الوقت غير متوفر للمناقشات المطولة . واستطرد قائلاً ان النص المعروض الآن على المؤتمر - وهو يتعلق بمسألة مثيرة للجدل الشديد - كان قد نوقش موطلاً قبل صياغته ؛ وسيكون من غير المناسب إعادة فتح المناقشة الموضوعية في هذه المرحلة المتأخرة .

٣٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أعرب عن ثقته بأن من الممكن متابعة البحث دون تصويت . واعتبر أن مناقشة المادة ١ (أ) كانت مفيدة جداً ، وأن المناقشات اللاحقة قد تكشف الحاجة الى إعادة فتح المناقشة بشأن بعض النقاط وتحسين صياغة

النص . وقال ان وفده يشعر بأنه ينبغي إعادة النظر في بعض المصطلحات الواردة في المادة ١ (أ) قبل التصويت ؛ ويأمل ، على العموم ، ألا تكون اللجنة متحممة للتصويت أكثر مما ينبغي .

٣٥ - الرئيس : قال انه لن يجري التصويت على العبارة الاولى من المادة ١ (أ) في الوقت الحاضر . ودعا المؤتمر الى متابعة النظر في العبارة الثانية من تلك المادة . وقال ان الاقتراح الذي أعلنته اليابان بشأن التضارب بين الاتفاقية والقواعد الواجبة التطبيق لقانون يحكم النقل لم يوزع بعد كاقترح ، ولكنه يرد في ملاحظات اليابان في الوثيقة A/CONF.152/7 .

٣٦ - السيد أوشاي (اليابان) : قال ان من الواضح تماما أن مشروع الاتفاقية الاولى ينطبق على متعهدي الشحن والتفريغ حتى وان كانوا مشمولين بشرط في سندات الشحن يمنحهم الفوائد المتاحة للناقلين بموجب القواعد القانونية الواجبة التطبيق التي تنظم النقل . ومضى يقول ان مشروع الاتفاقية قيد البحث غير واضح وضوحا كافيا بشأن هذه النقطة ؛ وانه اذا كانت الاتفاقية تستثني متعهدي الشحن والنقل هؤلاء فلن تطبق على حوالي ٩٠ في المائة من المهام التي قصد أن تشملها . ورأى أنه اذا أريد أن تكون ذات فائدة ، فينبغي أن تشملهم .

٣٧ - السيد هورنر (كندا) : أعرب عن مشاركة وفده في القلق الذي عبر عنه ممثل اليابان بشأن العبارة الثانية من المادة ١ (أ) التي يبدو أنها تشير الى أن بإمكان متعهدي الشحن والتفريغ البقاء خارج نطاق الاتفاقية ، عن طريق التذرع بالشروط الواردة في عقد الناقل . وقال ان الغرض من مشروع الاتفاقية هو ضمان توافق أكبر في القاذون الواجب التطبيق على القيود المتعلقة بمتعهدي الشحن والتفريغ وبمتعهدي محطات النقل الطرفية بصورة عامة . وصرّح بأنه اذا سمح لمتعهدي الشحن والتفريغ بأن يظلوا غير خاضعين لأحكام هذه الاتفاقية وبأن تكون لديهم نفس الحدود كالناقلين ، فلن تحقق الاتفاقية أغراضها على الاطلاق .

٣٨ - السيدة فان در هورست (هولندا) : لفتت النظر الى العبارة التي اقترحتها حكومتها بدلا من العبارة الثانية من المادة ١ (أ) (A/CONF.152/7/Add.1 ، الصفحة ١٣) . وأعربت عن قلقها من معنى العبارة الحالية ، ولا سيما كلمة "مسؤولا" . وصرّحت بأن هولندا كانت قد صدّقت على قواعد لاهاي - فيسبي التي لا يكون الناقل بموجبها مسؤولا عن البضائع قبل تحميلها وبعد تفريغها . ورأت أن الجملة الحالية تشير الى أن الناقل يمكن أن يعتبر مسؤولا بموجب الاتفاقية في أوقات كهذه ، ولذلك فقد حذفت كلمة "مسؤولا" في الجملة التي اقترحتها حكومتها .

٣٩ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : أعرب عن تأييد وفده للابقاء على الصيغة الحالية . وقال انه أثناء صياغة النص في اجتماعات الفريق العامل للجنة

الاونسيترال ، كان من بين الصعوبات الرئيسية التي ووجهت عبارة "متعهد نقل وتفريغ" التي لا يوجد لها نفس المعنى في جميع نظم النقل . وذكر أنه تم التسليم بالحاجة الى مفهوم واسع لعبارة "متعهد نقل وتفريغ" لأن الغرض من الاتفاقية الحالية هو سد الشغرات القائمة .

٤٠ - وقال ان متعهدي النقل والتفريغ لا يشملون تلقائيا بسند الشحن ؛ بل ان هذا الامر هو ، في الواقع ، مسألة رئيسية في المساومة بين متعهدي النقل والتفريغ والناقلين ؛ وأن الغرض منه هو منع تبديد الاموال دون طائل والتخلص من تغطية التأمين المزدوجة أو الثلاثية . وأوضح أن متعهدي النقل والتفريغ في الولايات المتحدة لا يهتمون عادة الا بتحديد مسؤوليتهم المالية .

٤١ - السيد لافينا (الفلبين) : قال انه يعتقد أن الجملة الثانية من المادة ١ (أ) غامضة نوعا ما . ووافق على أن لمصطلح "متعهد الشحن والتفريغ" معان مختلفة في البلدان المختلفة .

٤٢ - وأعرب عن رغبة وفده في أن يوضح بأنه ، عندما تكون للمتعهد صفة مزدوجة ناشئة عن مسؤوليته عن البضائع وفقا للقواعد الواجبة التطبيق ، فانه لن يعتبر متعهدا في جميع الظروف ؛ وثانيا ، تشير عبارة "قانون ينظم النقل" الى كل من القانون المحلي والقانون التعاهدي .

٤٣ - السيد بونيل (ايطاليا) : وافق على أن القواعد موضوع البحث ينبغي أن تطبق على أوسع نطاق ممكن ، مما يعني أن متعهدي الشحن والتفريغ ينبغي أن يكونوا مشمولين من حيث المبدأ . وسأل اذا كان محقا في اعتقاده أن اهتمام معثل الولايات المتحدة يرجع أساسا الى أنه لا ينبغي وضع متعهدي الشحن والنقل في وضع أسوأ من وضع الناقلين .

٤٤ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان في الولايات المتحدة وضعنا معقدا بشأن المساومة بين متعهدي الشحن والتفريغ والناقلين أدى الى دعاوى كثيرة كانت تنتهي أحيانا في صالح متعهدي الشحن والتفريغ وأحيانا ضدهم . وأعطى مثالا على ذلك قيام المحاكم بشطب عدد من الاحكام السريضة في سندات الشحن البحري كاذبة تمنح وجوه الحماية التي يتمتع بها الناقل لجميع الوكلاء أو المقاولين المستقلين ممن يتصل عملهم على أي نحو من الانحاء بنقل البضائع . ولفت النظر الى أن متعهدي الشحن والتفريغ اضطروا الى المساومة لتحقيق الحماية . وأشار الى أن ناقلين عديدين لم يكونوا مستعدين لتوسيع شروط سندات الشحن الخاصة بهم لتشمل تلقائيا متعهدي الشحن والتفريغ . ومضى يقول انهم عندما كانوا يفعلون ذلك ، كانوا يتقاضون رسوما اضافية . ورأى وفده لذلك أن متعهدي الشحن والتفريغ ينبغي أن يعاملوا بنفس الطريقة كالناقلين ، أي ينبغي ألا يوضعوا في وضع أسوأ من وضع الناقلين .

٤٥ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال انه يعتقد أنه سيكون من الضروري الابقاء على النص الحالي ، وربما مع التعديل الياباني ، الى أن يتخذ قرار بشأن حدود المسؤولية .

٤٦ - السيد وول (المملكة المتحدة) : صرح بأن وفده يرى وجوب استثناء الناقلين من شمول مشروع الاتفاقية ؛ فقد كان ذلك هو القصد الأول للعبارة الشافية من المادة ١ (أ) . وقال انه اذا تم الابقاء على النص الحالي ، فيكون في مصلحة متعهد الشحن والتفريغ أن يسعى للحصول على أية حماية يستطيع الحصول عليها من الناقل في اطار سند الشحن أو غيره من وثائق النقل . وأعلن عن موافقة وفده على أنه اذا كان من المرغوب فيه عدم وضع متعهد الشحن والتفريغ في وضع أسوأ من وضع الناقل ، فانه لا يمكن تقرير ذلك الا اذا اتخذ قرار بشأن الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية التي ستشمل في مشروع الاتفاقية . ويعتقد وفده في المرحلة الحالية أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يشمل متعدي الشحن والتفريغ بصورة محددة .

٤٧ - السيد روستاند (السويد) : شارك ممثل كندا في قلقه . وقال انه سيكون من المؤسف أن يخلق مشروع الاتفاقية ثغرة جديدة ، واستطرد قائلًا ان وفده كان يفهم أنه اذا كان المتعهد مسؤولاً عن البضائع بموجب اتفاقية أخرى واجبة التطبيق ، فلن يكون مسؤولاً بموجب مشروع الاتفاقية الحالي ؛ وان وفده لم يفهم في أي وقت من الاوقات أن متعهد الشحن والتفريغ يمكن أن يتحمل من المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية عن طريق شروط يتضمنها سند الشحن . وأعرب عن شكه في أن يضمن الاقتراح الهولندي عدم تمكن متعدي الشحن والتفريغ من التهرب من أية حدود مما سيكون له في رأيه أثر عكسي .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠

الجلسة الثانية

يوم الأربعاء ٣ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.2

النظر في المواد ١ الى ١٦ وفي المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ١ (أ) (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.6 و L.19 و L.23)

١ - السيد رامسبرغ (المراقب عن اللجنة البحرية الدولية) : لفت الانتباه الى استعمال مصطلح "قواعد قانون" في مشروع الاتفاقية (A/CONF.152/5) . وقال انه يفهم أن الشرط التعاقدي ، مثل "شرط الهملايا" الذي يعطي متعهدي الشحن والتفريغ الحماية المعطاة للناقل ، لا يرقى الى مستوى "قاعدة قانون" المشار اليها في الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) ، وبالتالي لا تكون خدمات متعهدي الشحن والتفريغ مستبعدة من الاتفاقية . ومن ناحية أخرى تخضع الدولة الطرف في هذه الاتفاقية ، التي صدقت على قواعد لاهاي - فيسبي أو قواعد هامبورغ أو اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط ، لاحكام تلك الاتفاقيات التي تعطي بعض الامتيازات الاضافية الى المقاولين المستقلين كمتعهدي خدمات الشحن والتفريغ . وليس من الواضح متى كانت شركة الشحن والتفريغ مشمولة بهذه الاحكام ، الى أي مدى تسري عليها الجملة الثانية من الفقرة (أ) .

٢ - وأوضح مشيراً الى المادة ١٥ من مشروع الاتفاقية أنه حتى اذا كان الاشخاص المشمولين بقواعد قانون بنظم النقل مستبعدين من الاتفاقية المزمعة في هذه المرحلة من المناقشة بموجب المادة ١ (أ) ، فيمكن أن يصبحوا مشمولين بها من خلال تطبيق المادة ١٥ ، اذا اتضح أنهم مشمولون بأحكام الاتفاقيات التي ذكرها .

٣ - السيد سوينر (الولايات المتحدة الأمريكية) : لاحظ أن قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي - فيسبي توفر الحماية للناقل و "لوكلائه أو مستخدميهم" . وقال انه لما كان من المحتمل أن يكون متعهدو الشحن والتفريغ مشمولين بأحكام قوانين أخرى فانهم لا يعتبرون أنفسهم وكلاء أو مستخدميهم ولا يريدون أن يدرجوا في عدادهم . وأضاف قائلاً انه عند صياغة قواعد هامبورغ وتعديلات فيسبي ، بذلت محاولة لتعريف المقاول المستقل على أنه يشمل متعهدي الشحن والتفريغ ، ولكن هذه المحاولة باءت بالفشل في كلتا الحالتين ، ونتيجة لذلك بقي المقاول المستقل غير مشمول بحماية أي من هاتين المجموعتين من القواعد .

٤ - وأردف قائلا ان لديه انطبعا بأنه غاب عن اللجنة في المناقشة أن مشروع الاتفاقية هو مشروع لاتفاقية غير خاصة بالنقل ومحاط ، إن جاز القول ، باتفاقيات نقل فيها ثغرات يستهدف المشروع معالجتها . وأكد من جديد على أن متعدي الشحن والتفريغ ليسوا ناقلين ، وإن جاز أن يسعوا الى الحصول على بعض المزايا الناشئة عن مركز الناقل .

٥ - السيد هربر (ألمانيا) : سلم بأن عبارة "مسؤولا عن البضائع بمقتضى قواعد واجبة التطبيق لقانون يحكم الناقل" قد تثير مشاكل تفسيرية فيما يتعلق بعبارة "قواعد واجبة التطبيق" . وقال انه بغية الخروج بنص واضح ، واعتقادا منه بأن ثمة فهما عاما لما يقصد بعبارة ناقل ، يقترح للجنة الثانية من الفقرة ١ (أ) النص التالي ، وهو صيغة موجزة للنص الذي اقترحتة اليابان (A/CONF.152/C.1/L.19) : "ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان ناقلًا" . وقال ان وفده يرى أنه لا داعي للإشارة التي أوردها وفد اليابان الى متعدي النقل المتعدد الوسائط نظرا لعدم وجود شكل في أنهم ناقلون ، ولكنه لن يعترض على ادراجها .

٦ - السيدة يورغنسن (الدانمرك) : رأت أن النص الذي وضعته لجنة الاونسيترال يفي بالغرض ، وحثت المشتركين ، نظرا للأهمية البالغة التي تتسم بها المسائل التي يجري النظر فيها ، على تقديم جميع الاقتراحات الرامية الى تعديل نص لجنة الاونسيترال كتابة ومدعومة تماما بالدلة . واستفسرت عما سيكونه ، بموجب النص الراهن للاتفاقية ، مركز الكيانات التي لا تدرج نفسها في عداد متعدي الشحن والتفريغ ولكنها تؤدي وظائفهم ذاتها .

٧ - السيد فليوفتش (يوغوسلافيا) : قال ان تجربة بلده الطويلة تدل على أنه عند محاولته مراعاة مصالح متعدي الشحن والتفريغ على وجه التحديد في التشريعات الخاصة بالملاحة البحرية والداخلية ، كثيرا ما يسعى هؤلاء الى تحمل مسؤولية محدودة وتحقيق مزايا قانونية أخرى ولكنهم يرفضون تحمل المسؤوليات المصاحبة لها . وقال بصدد الاقتراح الشفهي المقدم من ألمانيا ان أحد الآثار التي يرجح أن تترتب على اعتماده ، هو إعادة فتح باب المناقشة بشأن المقصود بمصطلح "الناقل" ، وهو يعتقد أنه ينبغي تعريف هذا المصطلح في الاتفاقية . وأعرب عن ايمانه نص لجنة الاونسيترال .

٨ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال ، مشيرا الى الاقتراح الشفهي المقدم من ألمانيا انه وإن بدا لأول وهلة متميزا بالوضوح فقد يتجلى بعد المزيد من التمهيس أنه يبعث على اللبلة . وأعرب عن خشيته ، شأنه شأن المتحدث السابق ، من أن يؤدي اعتماده الى إثارة مسألة المقصود بمصطلح "الناقل" . وقال انه يعتقد أنه يمكن الموافقة مبدئيا على الاقتراح الياباني ، رهنا بالقرار الذي تتخذه اللجنة فيما بعد بصدد حدود المسؤولية ، ويمكن عقب ذلك إعادة النظر في هذا الاقتراح .

٩ - السيدة فان در هورست (هولندا) : لاحظت عدم وجود تأييد للاقتراح الذي تقدم به وفدها بصدد الجملة الثانية من المادة ١ (أ) (A/CONF.152/C.1/L.23) ، فحجته لصالح الاقتراح الشفهي المقدم من ألمانيا الذي قالت ان حكومتها تفسره على أنه يعني ضمنا أن الناقل الذي تكون في عهده بضائع قبل بدء النقل أو بعد انتهائه لا يعتبر متعهد محطة طرفية لأغراض مشروع الاتفاقية .

١٠ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده على استعداد لتأييد الاقتراح الشفهي الألماني بوصفه أفضل النصوص في التعبير عن الفرق الواضح بين وظائف الناقل ووظائف غير الناقل .

١١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أيد الاقتراح الشفهي الألماني وأضاف قائلا انه يزيل احتمال الخلط المترتب على استعمال عبارتي "يأخذ في عهده بضائع" و "مسؤولا عن البضائع" معا في نفس المادة .

١٢ - السيد لافينيا (الفلبين) : وافق هو الآخر على الاقتراح الشفهي الألماني وأعرب عن تأييده في الوقت نفسه للآراء التي أبدتها يوغوسلافيا وإيطاليا .

١٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الشفهي الألماني بشأن الجملة الثانية من المادة ١ (أ) .

١٤ - واعتمد الاقتراح بأغلبية ١٥ صوتا مقابل ٣ أصوات .

١٥ - وقال الرئيس ردا على سؤال وجهه اليه السيد فليسوفتش (يوغوسلافيا) ، انه وفقا للمادة ٣٦ من النظام الداخلي تعتبر الدول الممتنعة عن التصويت غير مصوتة ، لذلك لم يطلب من الممتنعين عن التصويت اعلان امتناعهم .

١٦ - السيد لافينيا (الفلبين) : رأى أنه ينبغي تسجيل عدد الممتنعين عن التصويت لأن هذا هو ، على ما يبدو ، ما يتوخاه النظام الداخلي .

١٧ - السيد بونيل (إيطاليا) : اقترح أن يطلب الى لجنة الصياغة أن تضع صيغة للجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) تكون أكثر رصانة نوعا ما ، ربما بالإشارة الى المشروع الاولي للاتفاقية عن الموضوع الذي أعده المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص .

١٨ - السيد هربر (ألمانيا) : قال انه لا يمانع في أن تجري لجنة الصياغة تعديلات تجميلية ، ولكنه نبه اللجنة الاولي الى وجوب عدم احالة مسائل ذات مؤديات موضوعية الى لجنة الصياغة ، وأضاف قائلا انه لما كانت اللجنة الاولي قد اعتمدت الاقتراح

الشفهي الذي قدمه وفده بشأن الجملة الثانية من المادة ١ (أ) ، فهو يحسب الاقتراح الخاص بتلك الجملة الواردة في الفقرة ٢ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.6 .

١٩ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : رأى أن الاقتراح الايطالي يستند الى أسس قوية . وقال ان وفده امتنع عن التصويت على الاقتراح الشفهي الالمانى لانه يرى أن نص لجنة الاونيسترال يفي بشرط التعريف الذي أثاره ممثل يوغوسلافيا .

٢٠ - السيد حاو (الصين) : اتفق مع ممثل ايطاليا ، وقال معللا امتناع وفده عن التصويت على الاقتراح الشفهي الالمانى ، ان المقصود بمصطلح "الناقل" يعوزه الوضوح ، واستطرد قائلًا انه لا بد من تعريف هذا المصطلح لان تفسيره يختلف من نظام قاذوني الى آخر .

٢١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : اقترح على الوفود التي تود ادخال تحينات على نص الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) أن تتشاور فيما بينها بصفة غير رسمية وتقدم الى اللجنة نصا متفقا عليه . وأوضح أنه ليس من المفروض أن تتناول لجنة الصياغة مسائل موضوعية .

٢٢ - السيد روستاند (السويد) : قال انه باعتماد الاقتراح الشفهي الالمانى أصبح تعريف مصطلح "الناقل" مطلبًا ملحا .

٢٣ - الرئيس : قال انه بالامكان مناقشة تعريف مصطلح "الناقل" في وقت لاحق استنادا الى اقتراحات كتابية .

٢٤ - وقال انه ما لم يكن هناك اعتراض ، فهو يعتبر أن اللجنة توافق على نص المادة ١ (أ) الوارد في الوثيقة A/CONF.152/5 ، بصيغته المعدلة شفهيًا من قبل ألمانيا ، وتحيله الى لجنة الصياغة .

٢٥ - وقد تقرر ذلك .

المادة ١ (ب) (A/CONF.152/C.1/L.4)

٢٦ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قدم اقتراح وفده للفقرة الفرعية (ب) (A/CONF.152/C.1/L.4) ، وقال ان مشروع الاتفاقية يتناول موضوع نقل البضائع وليس وسيلة نقلها ، وبالتالي ، ينبغي أن تكون البضائع المعبأة في حاويات ، مشمولة بالاتفاقية ، والا تكون الحاويات الفارغة في أبنية التخزين أو في سيارات الشحن أو عربات السكك الحديدية مشمولة بها ؛ وأشار الى ضرورة توضيح ذلك في الاتفاقية .

٢٧ - السيد هير (ألمانيا) : رأى أنه من الأفضل ألا تكون هناك استثناءات ، بل ينبغي أن تعامل بموجب أحكام الاتفاقية جميع الحاويات التي يتم تناولها أو نقلها كحمولة ، وينبغي ، بالتالي ، أن يستحق دفع تعويض عن الحاويات الفارغة التي تصاب بتلف أثناء النقل . وقال ان الاقتراح المقدم يوفر استثناء لا مبرر له لفئات معينة من متعدي محطات النقل الطرفية .

٢٨ - السيد لافينا (الفلبين) : أبدى موافقته على ما قاله المتحدث السابق مضيفا أن من الواضح بالفعل أن البضائع المشمولة بمشروع النص الذي وضعته لجنة الأونيترال تشمل البضائع المعبأة في حاويات ، ولكنها لا تشمل الحاويات الفارغة .

٢٩ - السيد وول (المملكة المتحدة) : فضل الصيغة الحالية للفقرة الفرعية (ب) ، وقال انه سيكون هناك تضارب في حال تضمين الفقرة الفرعية (ب) إشارة الى أفضية تخزين الحاويات الفارغة ، لأنه سبق رفض إدراج تمييزات جغرافية من هذا القبيل في الفقرة الفرعية (أ) .

٣٠ - السيد رومان (بلجيكا) : لاحظ أن المتعدين يقبلون الحاويات المعبأة دون فحص محتوياتها ، فإذا أصاب البضائع تلف أثناء النقل فانه يتعذر على المتعهد أن يثبت عدم مسؤوليته .

٣١ - السيد أوشاي (اليابان) : قال ان اقتراح الولايات المتحدة يشير مشاكل فيما يتعلق بتطبيق المادة ١٠ (٣) ، اذ سيكون من غير المؤكد عندئذ ما اذا كان باستطاعة المتعهد الذي دفع تكاليف تصليح الحاويات الفارغة أن يمارس حق الحبس المنصوص عليه في تلك المادة .

٣٢ - الرئيس : قال ان اللجنة تفهم مصطلح "بضائع" على أنه لا يستبعد الحاويات الفارغة كالحاويات العائدة الى نقطة انطلاقها بعد تفريغها .

٣٣ - السيد بونيل (إيطاليا) ، والسيدة يورغنسن (الدانمرك) : أبديا معارضة لهما لاقتراح الولايات المتحدة الأمريكية .

٣٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : لاحظ اختلاف الآراء في اللجنة حول ما اذا كانت الحاويات الفارغة في أفضية التخزين تندرج في عداد البضائع لأغراض مشروع الاتفاقية . وأعقب ذلك بقوله ان وفده يرى أنها لا تندرج في عداد البضائع .

٣٥ - الرئيس : قال انه يعتبر ، ما لم يوجد اعتراض ، أن اللجنة توافق على النص الحالي للمادة ١ (ب) وتحيله الى لجنة الصياغة .

٣٦ - وقد تقرر ذلك .

المادة ١ (ج) (A/CONF.152/C.1/L.6 و L.23)

٣٧ - الرئيس : قال انه لا داعي الى أن تنظر اللجنة في اقتراح ألمانيا الرامي الى تعديل الفقرة الفرعية (ج) (الفقرة ٣ من A/CONF.152/C.1/L.6) لأنه لم يأت الا نتيجة لاقتراحها الخاص بالجملة الاولى من الفقرة الفرعية (أ) والذي تم سحبه .

٣٨ - السيدة فان در هورست (هولندا) : أشارت الى الاقتراح الذي قدمه وفدها بخصوص المادة ١ (ج) في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.23 ، فقالت ان الغرض منه هو أن يكون واضحا أن النقل الدولي للبضائع يتم بموجب عقد واحد فقط ؛ لذلك تستبعد الشحنات المنقولة بين نقطتين داخليتين وتنتظر نقلها الى الخارج بموجب عقد ثان .

٣٩ - الرئيس : ذكر بأن عبارة "يبين فيه" أدرجت في نص الاونيسترال لهذا البب بالذات ، وهو أنه يجب أن يكون باستطاعة المتعهد أن يتحقق بمجرد القاء نظرة على البضائع ما اذا كانت معدة للنقل الدولي ؛ وينبغي ألا يطلب منه أن يرجع الى عقد النقل .

٤٠ - السيد فيلسوفتس (يوغوسلافيا) : أعرب عن تأييده للمبدأ الذي استند اليه اقتراح هولندا . وقال ان نية النقل الدول تنشأ في المرحلة الاولى ، أي المرحلة التي يحرر فيها العقد أو الوثائق . وأردف قائلا انه قد يحدث في بعض الحالات ألا تنقل البضائع الى مكان وصولها - اذ قد تسرق مثلا أثناء نقلها .

٤١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : اعترض على اقتراح هولندا قائلا ان الاشارة الى عقد النقل يحول دون امكانية تحقق المتعهد مما اذا كان مسؤولا عن البضائع .

٤٢ - السيد شروك (ألمانيا) : وافق على أن تضمن مشروع الاتفاقية اشارة الى العقد بعد ذاته قد يكون مشارا للمشاكل نظرا لأنه ليس باستطاعة المتعهد التحقق من نطاق العقد بواسطة أي مستند أو علامة على البضائع . واستطرد قائلا ان حكومته دفعت في الفقرة ٢ من تعليقاتها الكتابية على مشروع الاتفاقية (A/CONF.152/7) بأنه ينبغي ألا تخضع للاتفاقية الاجزاء المحلية البحتة من النقل الدولي المجزأ اذا تبين أنها خاضعة لعقود منفردة للنقل الدولي . وأضاف قائلا ان وفده مستعد لقبول الفقرة الفرعية (ج) على ما هي عليه .

٤٣ - السيد هورنر (كندا) : اعترض على استبعاد الاجزاء المحلية من نطاق الاتفاقية وقال انه ينبغي أن تكون هناك قاعدة واحدة تغطي عملية النقل بكاملها وتقرر على أساس محل الوصول النهائي وتشمل عمليات النقل المختلط والعقود المجزأة على

السواء . واعترض على اقتراح هولندا اذ رأى أن تفسيره للفقرة الفرعية (ج) يختلف عن تفسير الوفد الالمانى لها .

٤٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : عارض هو الآخر اقتراح هولندا وقال معللا معارضته ان ادراج اشارة الى العقد يؤدي الى تعقيدات لا داعي لها .

٤٥ - السيد لافنيا (الفلبين) : أعرب عن موافقته على ذلك ، ولكنه قال ان الصيغة الراهنة للفقرة الفرعية (ج) تعوزها السلاسة وتحتاج الى تحسين أسلوب .

٤٦ - السيدة فان در هورست (هولندا) : سحبت اقتراح وفدها .

٤٧ - السيد جاو تشني (الصين) : قال إن النظر في المادة ١ (ج) حدا بوفده الى التساؤل عما اذا كان عنوان مشروع الاتفاقية مناسباً ، وقد وردت آراؤه بهذا الشأن في التعليقات الكتابية (A/CONF.152/7/Add.2) . ورأى انه ينبغي تعديل عنوان الاتفاقية ليصبح "الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي للبضائع" ، وقال معللاً انه يمكن تفسير النقل في "النقل الدولي للبضائع" تفسيراً أوسع منه في "التجارة الدولية" ، مما يتيح تطبيق الاتفاقية على نقل البضائع غير التجارية كالـبضائع المنقولة لأغراض المعونة أو العرض أو ما الى ذلك مما يشكل جانباً كبيراً من البضائع التي تنقل دولياً . وأردف قائلاً ان معظم البلدان رأت أثناء مناقشة المادة ١ من مشروع الاتفاقية أثناء الدورة الثانية والعشرين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أن مصطلح "بضائع" يشمل ، حسب استخدامه في الاتفاقية ، البضائع غير التجارية ، واستطرد قائلاً ان مهمة تنظيم النقل الدولي للبضائع مشمولة بالعديد من الاتفاقيات ولكن لا توجد أي اتفاقية تتناول محطات النقل الطرفية ومن الجدير سد هذه الثغرة ، والعنوان الذي اقترحه الصين مناسب لهذا الغرض .

٤٨ - الرئيس : قال انه على الرغم من اتصال مضمون المادة ١ (ج) بعنوان الاتفاقية ، فلا بد من النظر في جميع موادها جملة للتأكد من تغلب عنصر النقل الدولي على عنصر التجارة الدولية . ورأى انه من الأصح تناول هذه المسألة بعد الانتهاء من النظر في جميع المواد الموضوعية في مشروع الاتفاقية . واقترح ، بناء على ذلك : ارجاء النظر في الاقتراح الصيني .

٤٩ - السيد جاو تشني (الصين) : أعرب عن موافقته .

٥٠ - السيد شروك (المانيا) : قال ان اقتراح وفده الرامي الى ادراج جملة اضافية في المادة ١ (الفقرة ٤ من A/CONF.152/C.1/L.6) يتصل بمناقشة المادة ١ (ج) . وقد جاء الاقتراح نتيجة مناقشات أجريت مع متعهدي محطات نقل طرفية غير معنيين بالنقل البحري بل بالنقل بالسكك الحديدية وبالطرق البرية . ثم قال انه وفقاً لمشروع

المادة ١ (ج) يعتبر النقل دوليا ، متى تبين أن مكان قيام البضائع ومكان وصولها يقعان في دولتين مختلفتين . وتشكل سندات النقل التي تصاحب البضائع في هذه الحالة معيناً حاسماً في استبانة هذا الأمر . لذلك فإن وفده يعتقد أن من المستحسن أن تنص الاتفاقية على أن استخدام سندات نقل دولية كسندات الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل البري الدولي للبضائع ، والاتفاقية الدولية بنقل السلع بالسكك الحديدية ، يشكل قرينة تدل على أن النقل الدولي في حين يدل استخدام سندات وطنية على العكس . وقال إن وفده يدرك الآن أن هذا الاقتراح يقدم قاعدة قانونية قد لا تندرج منهجياً في إطار المادة ١ . لذلك فهو على استعداد لترك مسألة تقرير مكانه في الاتفاقية إما للجنة الأولى أو للجنة الصياغة ، ولكنه يود ، مع ذلك ، أن يقدم مضمون اقتراحه إلى اللجنة لتنظر فيه .

٥١ - السيد فيلسوفتس (يوغوسلافيا) : أعرب عن تأييده لاقتراحات المانيا .

٥٢ - السيد موتز (المراقب عن المنظمة الدولية للنقل بالسكك الحديدية) : اتفق مع الفكرة الواردة في الجزء الأول من الاقتراح ، ألا وهي أنه ينبغي أن يكون وجود مستند نقل دولي قرينة تدل على أن النقل دولي ، نظراً لأن ذلك ييسر تنفيذ الاتفاقية . وقال أنه لا يستطيع بسهولة تأييد الجزء الثاني لأنه قد يمكن متعهد محطة النقل الطرفية من الإفلات من المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية .

٥٣ - السيد هورنر (كندا) : قال أنه يجب أن تكون قرينة النقل الدولي قابلة للتفنيد . والدعوة إلى عدم اعتبار البضائع المصحوبة بمستند نقل محلي بضائع محل نقل دولي ، تتيح لمتعهدي محطات النقل الطرفية فرصة الإفلات من المسؤولية . لذلك ينبغي أن يكون اختيار المستند عاملاً واحداً بين عوامل أخرى في تقرير ما إذا كان النقل دولياً أم لا . وأبدى استعداده لتأييد الاقتراح الألماني إذا وضحت امكانية تنفيذ هذه القرينة .

٥٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال أنه متعاطف للغاية مع الاقتراح الألماني . فأى شيء يساعد متعهد المحطة الطرفية على تحديد مسؤوليته بموجب الاتفاقية إنما يشكل نفعا ، غير أن الطريقة المقترحة ليست سوى واحدة من عدة طرق ممكنة لتحقيق ذلك . وأردف قائلاً إن الإضافة المقترحة قد لا تكون في موضعها في المادة ١ وربما أمكن إيجاد موضع أفضل لها . وهي ، وإن كان ينبغي ألا تشكل قاعدة مانعة ، فمن الممكن اعتبارها خطوة مفيدة إلى الامام .

٥٥ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : أعرب عن رضاه عن النص الراهن للمادة ١ (ج) . وقال إن إحدى الصعوبات المباشرة التي وجدها وفده إزاء الاقتراح الألماني هي أن مستندات النقل كثيراً ما لا تكون موصوفة بأنها محلية أو دولية . فبوليصة الشحن ، مثلاً ، هي مجرد بوليصة شحن . وخدمات النقل بالطرق البرية وبالسكك

الحديدية في الولايات المتحدة ، وبينها وبين المكسيك وكندا ، لا تستخدم المستندات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية ، ومستندات النقل التي تستخدمها لیت محددة على انها وطنية أو دولية . وقال ، مضيفا الى ما سبق ، ان الاشتراط بأن يكون مستند النقل "معروفا لدى المتعهد" يضع على عاتق الشاحنين عبء اثبات مستحيل . وأبدى اتفاقه مع ممثل كندا على أن القرينة يجب أن تكون قابلة للتفنيذ ، ثم قال مستدركا أن بالامكان ازالة هذه الصعوبة كليا بحذف عبارة "معروف لدى المتعهد" من الموضوعيين اللذين ترد فيهما في الاقتراح الالمانى ، وبذلك يزول الطابع البعيد عن الموضوعية الذي يتسم به هذا العنصر من عناصر الاثبات . وأردف قائلا انه يرى مع ذلك ان الاختبار الموضوعي الذي تشكله المادة ١ (ج) بنصها الراهن يغني عن الاقتراح الالمانى في مجموعه .

٥٦ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال إن الفكرة الكامنة وراء الاقتراح الالمانى بجعل التمييز بين النقل الدولي والمحلي أيسر وضوحا هي فكرة جذابة ولكن التعبير عنها في الاتفاقية يثير مشاكل خطيرة . فالفرق بين المستندات الدولية والمحلية ليس أمرا أكيدا ، والمستندات الصادرة عن منظمات دولية وموسومة بميم دولي تستخدم محليا أيضا ، ولاسيما في اطار النقل المتعدد الوسائط . واعتبار هذا النقل دوليا لمجرد أن المتند المستخدم يحمل خاتما يبين منشأه الدولي ، قد يكون مجازفة محفوفة بالمخاطر ولاسيما للبلدان الكبيرة . يضاف الى ذلك أن مفهوم "المتند" بحد ذاته هو من اتساع النطاق والتعقيد بدرجة قد تجعل ادراجه في هذه المادة يشير المزيد من الصعوبات . وأردف قائلا انه ينبغي أن تخضع مسألة ما اذا كان النقل دوليا أم لا للمعيار الوارد في المادة ١ (ج) دون ادراج أي اختبار اضافي ، كما ينبغي ألا يدرج اختبار كهذا في مادة أو فقرة مستقلة في أي جزء آخر من الاتفاقية ، لأن ذلك لن يفضي الا الى مزيد من التعقيد في تنفيذها .

٥٧ - السيد لافينا (الفلبين) : رأى بدوره أن الاقتراح الالمانى يؤدي الى تعقيد المسألة . وقال إن ما يجعل النقل دوليا هو حدوثه بين دولتين مختلفتين . ولن يؤدي الحكم على أساس مستندات تصعب استبانة هويتها إلا الى المزيد من التعقيدات . وأضاف قائلا إن المادة ١ (ج) تأتي بقاعدة صحيحة ومنطقية وينبغي أن تبقى على ما هي عليه .

٥٨ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال إن وفده مرتاح عموما للتعريف الوارد في المادة ١ (ج) بنصها الراهن ، ولكن ينبغي اعطاء متعهد المحطة الطرفية اشارة واضحة الى انه يأخذ في عهده بضائع تنطوي على مسؤولية تسري عليها أحكام الاتفاقية . وأردف قائلا انه على الرغم من استعدادة لقبول بعض الحجج المتعلقة بالاسلوب غير الموضوعي للاضافة المقترحة ، فانه يرى أن استخدام عبارة "محددین" في النص الاصلي ينطوي ، بحد ذاته ، على عنصر غير موضوعي . ورأى انه ينبغي للاتفاقية أن تتضمن اشارة ما الى كيفية القيام بهذا التحديد ، ولذلك يتعين اعطاء متند أو اخطار ما الى متعهد المحطة الطرفية لإعلامه بوضوح انه قد يكون مسؤولا بموجب الاتفاقية عن

البضائع المذكورة . وأكد على أهمية هذه النقطة وأبدى استعداد وفده ، بالتالي لتأييد الاقتراح الألماني ولكن ربما ليس كجزء من المادة ١ وليس بشكله الراهن بالتحديد . وأضاف قائلا انه لا بد من تنبيه متعهد المحطة الطرفية بوضوح الى أن قبوله البضائع يحمله المسؤولية عنها .

٥٩ - السيد روستاند (السويد) : قال انه على الرغم من أن الضرورة قد تدعو الى اضاء بعض الوضوح على نص المادة ١ (ج) ، فهو لا يعتقد أنه ينبغي أن يكون ذلك وفقا لما جاء بالاقتراح الألماني . واستطرد قائلا انه من غير الواضح ، في اشارة الفقرة الفرعية الى تحديد مكان وصول البضائع من سيقوم بهذا التحديد ؛ واذا كان من المفترض أن يؤدي هذه المهمة المتعهد نفسه أو موظفوه نيابة عنه ، فهذا لا يتضح من النص . وأبدى اتفاقه مع ممثل المملكة المتحدة على أنه ينبغي ألا يكون مستند النقل سوى وسيلة واحدة من بين عدة وسائل لاثبات أن البضائع معدة للنقل الى الخارج . ومن الوسائل الاخرى استخدام الوسوم والعلامات . وتطرق الى مسألة اخطار المتعهد التي أثارها ممثل المملكة المتحدة فقال ان الاجراء المتبع لا يتمثل في تقديم المستندات الى المتعهد عند توصيل البضائع الى المحطة الطرفية بل عقب ذلك عندما يحضر صاحبها لتسلمها . وقال ان احدى طرق توضيح المقصود بعبارة "محددين" هي ادراج عبارة "أو كان يجدر منطقيا أن يستدل على أنهما" ، بعد عبارة "محددين" ، فيصبح بالامكان عندئذ تطبيق اختبار "الانسان العاقل" . وساق مثالا على ذلك فقال : اذا كانت البضائع تحمل علامات واضحة ، فلن تقبل المحكمة ادعاء متعهد المحطة الطرفية بأنه لم يستدل على أنها معدة للنقل الدولي وله بالتالي أن يفلت من المسؤولية . ثم أبدى استعداده بقبول النص الراهن اذا لم يحظ اقتراحه الشفهي بقبول اللجنة .

٦٠ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان وفده يقصد أنه ينبغي أن تكون قرينة النقل الدولي قابلة للتفنيد ، وهو يسحب بالتالي الشطر الثاني من اقتراحه . وأردف قائلا ان الشطر الاول من الاقتراح لا يقصد منه النيل من جوهر الفقرة الفرعية (ج) بل مجرد اضافة شيء يكفل وجود مستندات نقل معروفة للمتعهد تبين بوضوح الطبيعة الدولية لعملية النقل ، ولا سيما عندما يحتمل أن تكون على الطرود أو الحاويات علامات زائفة .

٦١ - السيد استانكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : قال ان وفده يرى أن الفقرة الفرعية (ج) متوازنة تماما ، وهو يؤيد رأي الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي الداعي الى الابقاء على نصها كما هو ، ويشاطر غيره من الوفود فيما أبدوه من شكوك بشأن الاقتراح الألماني ولا سيما الآراء التي أبدتها السويد . وأردف قائلا ان وفده يستند في موقفه الى النص الروسي للمادة ١ (ج) الذي يوضح أن المتعهد هو الشخص الذي يتحقق بالفعل مما اذا كان النقل دوليا أم لا .

٦٢ - السيد حاو تشنير (الصين) : قال ان وفده لا يستطيع الموافقة على الاقتراح الألماني بسبب صعوبة التمييز بين النقل المحلي والنقل الدولي ولا سيما بواسطة

المستندات ، فضلا عن أن الهدف من مشروع الاتفاقية هو وضع قواعد موحدة . وأوصى اللجنة بتجنب استبعاد عدد مفرط من الحالات لئلا يصبح نطاق الاتفاقية أضيق مما ينبغي ، وقال ان وفده يوافق ، بالتالي ، على الفقرة الفرعية (ج) بنصها الراهن .

٦٣ - السيد سافاريان نعت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال ان وفده يوافق بدوره على الفقرة الفرعية (ج) بنصها الراهن .

٦٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أشار الى النقطة التي أثارها وفد جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية بشأن من ، وفقا لنص المادة ١ (ج) ، يتحقق مما اذا كان النقل دوليا ، فقال ان وفده يرى ، وقد قارن بين النصوص الاربعة ، الانكليزي والفرنسي والروسي والاسباني ، أن النصين الاولين يعطيان تفسيراً مختلفاً بعض الشيء عن النصين الآخرين .

٦٥ - الرئيس : قال ان بالامكان ترك هذا النوع من المناقشات للجنة الصياغة لتحلها .

٦٦ - وأضاف قائلا انه ينوي دعوة اللجنة الى التصويت على الشرط الاول من الاقتراح الالمانى في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.6 . وقال بهذا الصدد ان الفلبين اقترحت عقب تصويت سابق في هذه الجلسة أن يسجل عدد الممتنعين عن التصويت ، وهو يتساءل عما اذا كان هناك أي تأييد لهذا الاقتراح ، علما بأن النظام الداخلي لا ينص على تسجيل عدد الممتنعين وأن عددهم لا يؤثر في نتيجة التصويت .

٦٧ - السيد لافينا (الفلبين) : علّق بقوله ان الاجراء المتبع في منظومة الامم المتحدة بأسرها هو تسجيل عدد الممتنعين عن التصويت . فهذا العدد ، وإن كان مفهوما أنه لا يؤثر في نتيجة التصويت ، يبين بالتأكيد ما تفضله نسبة من المشاركين .

٦٨ - الرئيس : قال ان الامانة أوضحت أنه سبق أن سجل عدد الممتنعين في عدة مناسبات أثناء مؤتمر الامم المتحدة المعني بالبيع الدولي للبضائع في عام ١٩٨٠ ، ويمكن ، بالتالي ، تسجيله في هذا المؤتمر .

٦٩ - السيد هورنر (كندا) : تكلم في نقطة نظام فقال ان بعض الوفود يعترض بوضوح على الشرط الاول من الاقتراح الالمانى في حين أبدى بعض آخر استعدادا لتأييده في حال تعديله . وذكر بأن الوفد الالمانى اعترف بأن المقصود من الشرط الاول هو أن تكون قرينة النقل الدولي قرينة قابلة للتفنيد ، ولكن لا بد من تعديل صيغته بعض الشيء لتوضيح ذلك . وبالتالي ، اذا طلب الى وفده التصويت على الشرط الاول من الاقتراح الالمانى بصيغته الراهنة ، فيسيطر الى معارضته ، ولكنه مستعد لقبول صيغة معدلة . وأضاف قائلا ان الوفد الكندي مستعد ، نظرا لصعوبة اعادة صياغة الاقتراح في هذه

اللجنة ، أن يقبل على الفور المبدأ الذي يتضمنه الشرط الاول من الاقتراح الالمانى على أساس أن يترك للجنة الصياغة أمر وضعه في صيغة تعبر عن فكرة قابلية القرينة للتنفيذ .

٧٠ - الرئيس : دعا الوفد الالمانى الى توضيح الشرط الاول من اقتراحه وفقا للخطوط التي دعا اليها الممثل الكندي .

٧١ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان وفده يعدل الشرط الاول من اقتراحه ليصبح كما يلي :

"إذا كانت البضائع مصحوبة بمستند نقل دولي معروف لدى المتعهد ، يفترض لأول وهلة أن هذه البضائع محل نقل دولي ."

على أن تحسن لجنة الصياغة نص هذا الاقتراح ، وأن يقتصر تصويت اللجنة على مضمونه .

٧٢ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان وفده يرى أن الاقتراح المنقح لا يساعد على تعريف النقل الدولي ، وهو يفضل النص الراهن للفقرة الفرعية (ج) ؛ بل لا يستطيع الموافقة على فكرة احالة نص الى لجنة الصياغة لتنظر فيه قبل أن يحظى بموافقة اللجنة ، اذ يشكل ذلك انتهاكا لحكم المادة ٤٧ من النظام الداخلي .

٧٣ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان وفده لا يفهم المقصود بالافتراض لأول وهلة . وأعرب عن ارتياحه للفقرة الفرعية (ج) كما هي ، ولا سيما بسبب موضوعيتها ومرونتها . أما اذا وافقت اللجنة على الاقتراح الالمانى المنقح فيطلب وفده توضيح فكرة الافتراض لأول وهلة .

٧٤ - الرئيس : قال معلقا ان مصطلح "لأول وهلة" هو من قبيل الصيغ التي يمكن أن تراجعها لجنة الصياغة .

٧٥ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده لا يوافق على الاقتراح المنقح ولكنه على استعداد لتأييد عنصر واحد منه . وهو يود أن يفيد اللجنة بأنه يفكر في تقديم اقتراح لجزء آخر من مشروع الاتفاقية ينص على ما يلي :

"إذا قدم الى متعهد المحطة الطرفية مستند يبين أن البضائع هي محل نقل دولي ، ينبغي أن يعتبر ذلك دليلا بديها على انطباق أحكام الاتفاقية على هذه البضائع ."

٧٦ - السيد اوشاي (اليابان) : قال ان وفده لا يستطيع تأييد النص المنقح الذي

اقترحته ألمانيا ما لم يدرج في الاتفاقية تعريف واضح لمصطلح "النقل الدولي". وقال ان المقابلين الانكليزيين لعبارة "النقل الدولي" (International transport و International carriage) يمثلان في رأيه عبارتين مختلفتين لمعنى واحد.

٧٧ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الشطر الاول من الاقتراح الالمانى في الفقرة ٤ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.6 ، بصيغته المعدلة شفها من قبل مقدمه ، على أن تترك للجنة المياغة مهمة تحسين النص حيث يلزم .

٧٨ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٥ صوتا مقابل ٥ أصوات وامتناع عضو واحد عن التصويت .

٧٩ - الرئيس : قال انه يعتبر ، ما لم يوجد أي اعتراض ، أن اللجنة توافق على نص المادة ١ (ج) في صيغته الراهنة ، وتحيله الى لجنة المياغة .

٨٠ - وقد تقرر ذلك .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٣٠

الجلسة الثالثة

يوم الخميس ٤ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.3

النظر في المواد ١ الى ١٦ و ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع) (A/CONF.152/5)
و 6 و 7 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ١ (د) (A/CONF.152/C.1/L.23)

١ - السيدة فان دير هورست (هولندا) : قدمت اقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/L.23) ، قائلة إن كثيرا من متعهدي المحطات الطرفية في بلدها يؤدون خدمات أخرى الى جانب المناولة المادية للبضائع : فهم ، مثلا ، كثيرا ما يمولون خدمات معينة تتعلق بنقل البضائع . غير أنه تم الاتفاق أثناء اجتماع الفريق العامل للأونسيترال على أن عبارة

"الخدمات المتصلة بالنقل" لا تعني سوى المناولة المادية للبضائع . وترى حكومتها أنه ينبغي توضيح هذه النقطة في المادة نفسها .

٢ - السيد لافينيا (الفلبين) : أعرب عن تأييده لاقتراح هولندا .

٣ - السيد وول (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية) : قال إن وفده يتعاطف كثيرا مع اقتراح هولندا ، ولكنه يرى أنه لما كان هذا الاقتراح يورد قائمة جامعة للخدمات المتصلة بالنقل ، فقد يكون من الضروري فحص تلك القائمة المقترحة لتقرير ما إذا كانت كاملة . وهو يفهم بالاضافة الى ذلك أن الاتفاقية لن تغطي أنشطة معينة كالتدابير المتعلقة بالحجر الصحي التي تشمل مناولة البضائع وإن كانت في الواقع من الوظائف العامة التي تضطلع بها السلطات .

٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال انه يوافق على ألا تتضمن الخدمات المتصلة بالنقل الخدمات المالية . غير أن وفده يود وضع حدود لأنشطة متعهدي المحطات الطرفية التي تشمل بالتأكيد أكثر من مجرد المناولة المادية . ولذلك يؤيد الاحتفاظ بالتعريف الموجود الآن ، الذي لن يشمل وحسب الخدمات الحالية ، ولكن أيضا الخدمات التي يمكن أن يقدمها متعهدو المحطات الطرفية مستقبلا .

٥ - السيد رومان (بلجيكا) : قال انه يؤيد اقتراح هولندا ، وان من الضروري أن يقتصر مشروع الاتفاقية على المناولة المادية للبضائع .

٦ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان مشروع الاتفاقية استعمل كلمة "يقصد" التي توضح أن قائمة الخدمات المذكورة ليست جامعة وانما أوردت وحسب لاعطاء أمثلة على تلك الخدمات . أما اقتراح هولندا ، فقد استعمل كلمة "يعني" التي يمكن أن تعطي انطبعا بأن تلك الفقرة تحتوي على قائمة جامعة للعمليات التي تتضمنها المناولة المادة للبضائع . وفي رأي وفده أن من الأفضل النص على تعريف أوسع ، كالتعريف الذي ينشأ عن استعمال كلمة "يشمل" .

٧ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال انه يؤيد الصياغة الحالية لتلك الفقرة ، وان من الضروري أن يكون هناك تعريف واسع بقدر الامكان ، ومن ثم ينبغي الاحتفاظ بكلمة "يقصد" .

٨ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح هولندا بشأن المادة ١ (د) (A/CONF.152/C.1/L.23) .

٩ - رفض اقتراح هولندا بأغلبية ١١ صوتا ضد ٣ أصوات ، وامتناع ٣ عن التصويت .

المادة ١ (هـ) و (د)

١٠ - السيد روستاند (السويد) : قال انه يبدو من التعريفين المنصوص عليهما في هاتين الفقرتين الفرعيتين أنهما يستبعدان الاشعارات أو الطلبات الشفوية . وترى حكومته أن من الأفضل أن يترك للأطراف المعنية تقرير الشكل الذي ينبغي أن يأخذه الاشعار أو يقدم به الطلب ، بما يتفق مع الممارسة التجارية السليمة والمصالح الخاصة لتلك الأطراف . ولو أن مشروع الاتفاقية اشترط استعمال شكل محدد ، فقد يسبب ذلك ارباكا في بعض النظم القانونية التي يكون للمحاكم فيها تقرير قيمة البيّنات المقدمة كتابة أو شفويا . وهو بذلك لا يريد اقتراح حذف الفقرتين الفرعيتين المعنيتين ، وإنما يرى أن يسجل في المحضر أن بعض الوفود تجد صعوبات فيما يتعلق بالتعاريف .

١١ - السيد تاركو (النمسا) : أيد الرأي الذي أعرب عنه ممثل السويد ، ثم قال ان هناك أيضا مسألة المقصود من "تحفظ المعلومات" . فقد حدث أثناء مناقشة مطولة لهذا الموضوع في اجتماع للأونسيترال عام ١٩٨٩ أن أعربت وفود مختلفة عن آراء متباينة في معنى تلك العبارة . ومن ثم فإنه يرى أن من الأفضل حذف الفقرتين الفرعيتين المذكورتين .

١٢ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده راض عن الصياغة الحالية للفقرتين الفرعيتين (هـ) و (و) ، ولكنه يضع في اعتباره ما أعرب عنه وفدا النمسا والسويد من شواغل بشأنهما .

١٣ - السيد هرير (ألمانيا) : قال انه يشاطر وفدي النمسا والسويد قلقهما ، ويرى أن من الممكن توجيه اشعار أو طلب شفوي ، وبالتالي لن تكون هناك حاجة الى تعريف كلمتي "اشعار" و "طلب" في مشروع الاتفاقية . ولذلك يقترح وفده حذف الفقرتين الفرعيتين .

١٤ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال ، مشيرا الى أن هذا الموضوع ذوقش مناقشة مستفيضة في آخر دورة للفريق العامل للأونسيترال ، ان غالبية الوفود أيدت التعريفين المذكورين ، كما يؤيدهما هو نفسه . وأعرب عن تقديره لامكانية توجيه اشعار أو طلب شفوي في بعض النظم القانونية الوطنية ، وإن كان يرى ضرورة تعرية هاتين الكلمتين في مشروع الاتفاقية حتى تكون هناك قاعدة موحدة .

١٥ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان الفقرتين الفرعيتين تجيزان أن تكون الاشعارات أو الطلبات شفوية ، ولكنه يريد وحسب ضمان أن يكون هناك سجل ما للاشعارات أو للطلبات الشفوية تفاديا لنشوء أي نزاع لا داعي له . وبالنظر الى ما وصل اليه التطور التكنولوجي الآن ، وخاصة نظم الاتصال بمساعدة الحاسوب ، فإنه لا يرى أن

الحكمين المذكورين سيشكلان عبئا على الاطراف المعنية . وقال انه يحيل في هذا الصدد الى صكوك دولية أخرى مشابهة يبدو أنها تعتمد مثل هذا النهج . ويؤيد وفده الاحتفاظ بالنص الحالي للفقرتين الفرعيتين .

١٦ - السيد فيليبوفتش (يوغوسلافيا) : قال انه لا يرى ضرورة للتعريفين ومن ثم ينبغي حذفهما .

١٧ - السيد موران (اسبانيا) : ذكر انه يؤيد الاحتفاظ بالفقرتين الفرعيتين (هـ) و (و) ، وأشار الى المادة ١١ قائلا ان نص مشروع الاتفاقية على نظام للاشعارات التي تفيد بهلاك أو تلف البضائع أمر أساسي . ويجب كذلك مراعاة ضرورة اثبات تقديم الاشعار ، وبالتالي تكون الفقرتان الفرعيتان ضروريتين ويجب الاحتفاظ بهما .

١٨ - السيد روستاند (السويد) : قال ان القانون في السويد يشترط ، كما يحدث في بلدان عديدة أخرى ، أن لا يستعمل الشكل الكتابي الا اذا كان الامر يتعلق بمعاملات هامة ، كنقل أموال عقارية أو تحرير وصية . أما في حالات وجود نزاع بشأن معاملات أخرى ، فقد روي أن من الأفضل ترك الامر للأطراف المعنية لاثبات حقها أمام المحكمة على أساس بيانات كتابية أو شفوية .

١٩ - ومضى قائلا انه في حال وجود مطالبات بمقتضى الاتفاقية ، فيكون على المتعهد أو الناقل أو صاحب شحنة البضائع تقديم مستند ما يثبت بموجبه أنه أرسل الاشعار أو الطلب المعني . ولكن يمكن أن يحدث أيضا أن يضيع مثل هذا المستند أو يتلف ، وأن لا تقتنع المحكمة إن لم يتطع الطرف الطالب اللجوء الى شهادة الشهود لاثبات توجيه الاشعار أو الطلب . ولذلك فانه يرى في اشتراط أن تأخذ تلك الاشعارات أو الطلبات شكلا محددا تقييدا لا داعي له فضلا عن أنه يكبل أيدي القضاة في حالة رفع الدعاوى أمام المحاكم .

٢٠ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الشفوي الذي أدلى به ممثل ألمانيا بقصد حذف الفقرتين الفرعيتين (هـ) و (و) من المادة ١ .

٢١ - ورفض الاقتراح الشفوي المقدم من ممثل ألمانيا بأغلبية ١٨ صوتا ضد ٦ أصوات وامتناع ٣ عن التصويت .

المادة ١ ، مقترحات فقرات فعية جديدة

٢٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قدم اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.5) ، قائلا ان الاتفاقية تتضمن عددا من الاحكام تشير الى تقديم المتعهد "اعلانا كتابيا" . وبالنظر الى أن "الكتابة" في عالمنا اليوم كثيرا ما تكون الكترونية ، فان وفده يرى ادراج اشارة محددة الى ذلك .

٢٣ - السيد أباسكال (المكسيك) : أشار الى أنه سبق لوفده أن قدم اقتراحا الى الامانة بمدد مقترح ورد في الفقرة ٣ من ملاحظات اللجنة الدولية للملاحة البحرية (A/CONF.1/152/7/Add.2) بأن تستعمل المادة ٤ (٤) المصطلحات التي وردت من قبل في الشروط التجارية الدولية (الذكوترمز) لعام ١٩٩٠ حتى يمكن تغيير وثيقة "برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكترونى للبيانات". وقال انه على الرغم من تأييده لاقتراح الولايات المتحدة من حيث المبدأ ، فقد يكون من الافضل ، توخيا للاتساق ، أن تعتمد الصياغة المتعملة في الانكوترمز لعام ١٩٩٠ .

٢٤ - السيد حاو تشنغ (الصين) : أعرب عن تأييده لاقتراح الولايات المتحدة . وقال انه لما كانت الاتفاقية ستظل على الأرجح نافذة لسنوات عديدة قادمة ، فإنه ينبغي ألا تنص وحسب على أشكال تقليدية أخرى من الكتابة ، ولكن أيضا على أشكال منها أكثر تقدما . وقد شددت الانكوترمز المنقحة لعام ١٩٩٠ ، التي لا ريب أن جميع الوفود تعرفها ، على أهمية الرسائل الالكترونية كأداة للنهوض بتنمية التجارة الدولية .

٢٥ - السيد أوكاي (اليابان) : أيد اقتراح الولايات المتحدة .

٢٦ - السيد روستاند (السويد) : قال ان النظام القانوني السويدي يترك للمحاكم في جميع الأحوال تقرير ما اذا كانت "الكتابة" يمكن تفسيرها بأنها تشمل الكتابة الالكترونية ، وما من شك في أنها ستقرر ذلك . ولذلك ترى السويد أنه لا داعي لاقتراح الولايات المتحدة .

٢٧ - السيد هورنيس (كندا) : قال ان الكتابة الالكترونية أصبحت الآن من الاشكال المقبولة للكتابة في معظم البلدان ، ولذلك فإن الاضافة المقترحة ليست ضرورية تماما . ذلك أن من غير المتصوب عموما أن تضاف الى نص تعاريف لمصطلحات مفهومة مسبقا ، فقد يسفر ذلك عن مشاكل في التفسير . ومثال ذلك أن الاضافة المقترحة يمكن أن تفسر بأن الكتابة الالكترونية تكون مستبعدة في حال عدم النص عليها بالتحديد في صكوك أخرى ؛ وم ثم ينبغي أن تكون الاتفاقية مرنة بقدر الامكان .

٢٨ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : أيد ذلك الرأي . وقال ان التكنولوجيا دائبة التطور ، وقد تظهر في المستقبل القريب أشكال جديدة من الكتابة . وما لم تتضمن المادة ١ تعريفا عاما يغطي كافة الاشكال التي يمكن أن تأخذها تلك الكتابة ، يكون من الافضل ألا يركز على شكل بعينه من تلك الاشكال .

٢٩ - السيد لافنس (الفلبين) : أشار الى أن نص الولايات المتحدة يحتوي على كلمة "يشمل" ، مما يعني شمول أشكال أخرى الى جانب الكتابة الالكترونية : والمقصود من ذلك النص هو مجرد ضمان عدم استبعاد الكتابة الالكترونية وقد عرفت المادة ١ (٨) من قواعد هامبورغ "الكتابة" من قبل بأنها تشمل ، بين أشكال أخرى ، البرقية والتلوكس .

وهو لا يرى ضررا في اضافة النص الذي اقترحتة الولايات المتحدة ، لأنه كفيل بتبديد أي شكوك ممكنة حول هذا الموضوع فضلا عن أنه سيفيد بعض الدول .

٣٠ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال انه يتفق مع ممثل كل من اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية والسويد وكندا في أن التعريف المقترح غير ضروري وغير مفيد .

٣١ - السيد أباسكال (السويس) : أشار الى أن ذلك التعريف ليس حصريا ؛ ومن مزاياه فضلا عن ذلك أنه يغطي أية أشكال أخرى من الكتابة يمكن أن تظهر مستقبلا . وأيا كانت النتيجة التي ستسفر عنها المناقشة الجارية ، فإنه يفضل أن يؤخذ في مرحلة لاحقة بالاقترح الذي أبداه وفده فيما يتعلق بالمادة ٤ (٣) .

٣٢ - السيد روحانا بروك (تايلند) : قال ان ادراج هذا التعريف سيكون مفيدا حتى للدول التي يترك فيها للمحاكم تفسير ذلك المصطلح ، لأن المحاكم لن تجد في هذه الحالة بدا من قبوله . وبالرغم من أن الكتابة الالكترونية أصبحت تعتبر مقبولة ، فليس هناك من ضرر في ادراج ذلك التعريف ، الذي لا يعد حصريا على أية حال . ولذلك فإنه يؤيد اقتراح الولايات المتحدة .

٣٣ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه لئن كان يقدر أن لاي تعريف عيوباً معينة ، فإنه يتعاطف الى حد ما مع اقتراح الولايات المتحدة . ويتضح من صياغة النص أنه لا يقصد منه في الواقع أن يكون تعريفاً ، وإنما مجرد تذكيرة بأن الكتابة الالكترونية ، وهي أهم الوسائل وأكثرها استعمالاً في سياق الاتفاقية ، مغطاة بمصطلح "الكتابة" . وينبغي للجنة أيضاً أن تتذكر أن تعريف "الكتابة" وارد في مجموعة كاملة من الاتفاقيات السابقة ، كبروتوكول جنيف بشأن أحكام التحكيم لعام ١٩٢٣ ، واتفاقية جنيف المتعلقة بقرارات التحكيم الاجنبي لعام ١٩٢٧ ، واتفاقية نيويورك ، ١٩٥٨ ، واتفاقية جنيف ، ١٩٦١ ، فضلا عن اتفاقية ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) . ويمكن أن يؤدي حذف هذا التعريف الآن من الاتفاقية قيد المناقشة الى صعوبات في التفسير .

٣٤ - واستدرك قائلاً انه اذا كانت أغلبية اللجنة تعارض ادراج مثل هذا النص ، فإنه سيؤيد بقوة الاقتراح المكسيكي الذي يرى الإشارة الى صيغة الانكوترمز في سياق المادة ٤ .

٣٥ - الرئيس : لفت الانتباه الى أن عدداً من الصكوك السابقة عرّفت وسائل الاتصال بصورة محددة (البرقية والتليكن) التي يشتمل عليها مصطلح "الكتابة" . وقال ان هناك اتفاقيات أخرى أحدث عهداً ، وخاصة اتفاقيات المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (أوتوا ١٩٨٨) ، تتضمن نفس الشكل من الكلمات المستعملة في الفقرتين الفرعيتين (هـ) و (و) .

٣٦ - السيد برغتن (الأمين التنفيذي) : قال ان كلمة "كتابة" المذكورة صراحة في مكانين من مشروع الاتفاقية ، مرة في الاحكام الموضوعية (المادة ١٢ (٤)) ، والمرة الأخرى في الاحكام الختامية (المادة ٢٥ (١)) . وسوف ينطبق التعريف الذي يدرج في المادة ١ ، بطبيعة الحال ، على الاحكام الختامية وكذلك على الجزء الموضوعي . فضلا عن ذلك ، هناك ثلاث مواد ، وهي ١ (هـ) و ١ (و) و ٤ (٣) ، تماثل صياغتها الصياغة المستعملة في صكوك أخرى ، وقصد بها أن تغطي الرسائل من حاسوب الى حاسوب آخر .

٣٧ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان وفده لن يعارض من حيث المبدأ اقتراح الولايات المتحدة اذا توافرت ضمانات كافية بجيئته .

٣٨ - السيد رامبرغ (المراقب عن اللجنة الدولية للملاحة البحرية) : لفت الانتباه الى أن اعتماد اقتراح الولايات المتحدة لن يبطل على أي وجه مقترح ممثل المكيك المتعلق بالمادة ٤ (٣) . ذلك أن التوسع في تبادل البيانات بالطريق الالكتروني وكثرة حلول الرسائل الالكترونية محل الوثائق الكتابية يجعلان من الضروري أن يوضح بجلاء قام أن كلمة "الوثيقة" تشمل وسائل الاتصال الجديدة تلك . وأشار الى الشروط التجارية الدولية بصيغتها المنقحة في ١٩٩٠ ، مقترحا أن تكون الاضافة المقترحة الى المادة ٤ (٣) على النحو التالي "... ويجوز أن يستعاض عنها برسالة معادلة لتبادل البيانات الالكترونية" .

٣٩ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه اذا استسيخ عن عبارة "باعلان كتابي" في المادة ١٢ (٤) بكلمة "اشعار" التي سبق أن اعتمد تعريفها في المادة ١ (هـ) ، واذا تم تعديل المادة ٤ (٣) وفقا لما اقترحه المتحدث السابق ، فلن تكون هناك حاجة الى تعريف كلمة "كتابة" .

٤٠ - السيد لافينيا (الفلبين) : أشار الى أن جميع الاتفاقيات الحالية تقريبا تشتمل على تعريف لكلمة "كتابة" ، قال انه يرى ادراج تعريف في المادة ١ توخيا للاتفاق .

٤١ - السيد لارسن (الولايات المتحدة) : أكد مجددا أهمية المسألة المبدئية التي أثيرت في اقتراح وفده ، وقال انه مستعد لتأييد الفكرة التي طرحها ممثل ايطاليا وتعليق هذه المسألة مؤقتا الى حين النظر في المادة ١٢ .

المادة ١ (أ) (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.29)

٤٢ - الرئيس : لفت الانتباه الى الاقتراح الذي قدمه وفد بلجيكا بشأن المادة ١ (أ) (A/CONF.152/C.1/L.29) ، قائلا انه منذ تعميم ذلك الاقتراح بعد اعتماد اللجنة للمادة ١ (أ) ، تقرر اعتبار أن الاقتراح يدخل في نطاق المادة ٣٣ من النظام الداخلي ، التي تشترط الاعتماد بأغلبية ثلثي عدد الممثلين الحاضرين والمصوتين .

٤٣ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان الاستعجال بلا مبرر في اعتماد القرارات وكذلك أي اتجاه الى تطبيق القواعد الاجرائية بجمود بالغ أمر غير مستحب . أما عملية أخذ أصوات دلالية ، فهي وسيلة مفيدة لسبر الرأي العام في اللجنة . وبدلاً من تصويت يشترط أغلبية الثلثين ، ربما كان يمكن للرئيس التحقق مما اذا كان هناك أي وفد يعترض على الاقتراح البلجيكي . وقال ان وفده مثلاً ليس له اعتراض عليه .

٤٤ - الرئيس : قال ان اللجنة اعتمدت نظامها الداخلي وعليها أن تلتزم به . وغني عن القول ان النظام الداخلي سيطبق بشكل من .

٤٥ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان وفده يؤيد الآراء التي أعرب عنها ممثل المملكة المتحدة للتو . وهو يدهش اذ يلاحظ أن اللجنة مطالبة بالتصويت على بعض الاقتراحات في الوقت الذي تقدم فيه اقتراحات أخرى مباشرة الى اللجنة . وأكد على أهمية اقتراح وفده مشيراً الى أن اللجنة لم تنته بعد من النظر في المادة ١ .

٤٦ - السيد بونيل (ايطاليا) : أعرب عن تأييده المطلق لما قرره الرئيس .

٤٧ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح إعادة فتح باب مناقشة المادة ١ (أ) .

٤٨ - وتم التصويت بتأييد ١٦ صوتاً ضد ١٢ صوتاً وامتناع ٦ أصوات . ولم يعتمد الاقتراح لعدم حصوله على أغلبية الثلثين .

٤٩ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال مفصلاً السبب في امتناع وفده عن التصويت انه وان كان يعترف بأن تطبيق النظام الداخلي من واجبات الرئيس ، فانه يشاطر ممثل المملكة المتحدة رأيه في أنه ينبغي ما أمكن تفادي عمليات التصويت الرسمي لصالح التوصل الى توافق في الآراء . ولو أنه تم الأخذ بالتصويت الدلالي لكان اقتراح بلجيكا قد نوقش بالرغم من التأخر في تقديمه .

المادة ١ ، اقتراح بفقرات فرعية جديدة (تابع)

٥٠ - السيد روستاند (الدويد) : قدم اقتراح وفده باضافة تعريفة، لكلمة "الناقل" الى المادة ١ (A/CONF.152/C.1/L.28) ، وقال انه ينبغي ازالة الخطوط الموضوعة تحت بعض الكلمات الواردة فيه . واقترح ادراج التعريف المقترح كفقرة فرعية (ب) مع تغيير ترقيم الفقرات الفرعية التالية تبعاً لذلك .

٥١ - وقال ان الدافع الى اقتراح ذلك التعريف هو التعديلات التي أدخلت على الجملة الثانية من المادة ١ (أ) واستحداث كلمة "الناقل" . فاذا لم يكن هناك تعريف لمفهوم

الناقل ، فلن يكون واضحا ما اذا كانت هذه الكلمة تشير الى الناقل المنفذ أو الى الناقل المتعاقد . وتوفر قواعد هامبورغ ارشادات في هذا الصدد . وثانيا ، لن يكون واضحا كذلك ما اذا كانت تلك الكلمة تشير الى المستخدمين والوكلاء وغيرهم من الاشخاص الذين يستخدمهم الناقل لانجاز عقد النقل . وتوفر اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ارشادات في هذا الشأن ، فالمقصود من مشروع الاتفاقية قيد النظر هو تغطية جميع البضائع بصرف النظر عن وسيلة النقل . وثالثا ، سيؤدي تعريف مصطلح "الناقل" الى تفادي مشكلة تضارب التعاريف في مختلف اتفاقيات النقل وسيساعد الى حد ما على توحيد القوانين . ولفت الانتباه الى المفاهيم المختلفة التي تسود في بلدان شتى فيما يتعلق بقواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ . وقال أخيرا انه ما لم يرد هذا التعريف ، فان التعديل الذي أجري في الجملة الأخيرة من المادة ١ (أ) ، والذي اعتمد بشيء من العجلة ، سيؤدي الى جعل مشروع الاتفاقية أقل اجتذابا لبلدان عديدة كان من الممكن أن تنضم اليها لولا ذلك .

٥٢ - الرئيس : دعا المؤتمر الى النظر فيما اذا كان تعريف مصطلح "الناقل" ضروريا أو فيما اذا كان يوجد تعريفا واف له في الاتفاقيات الموجودة حاليا وفي التشريعات الداخلية .

٥٣ - السيد فليسوفتش (يوغوسلافيا) : أعرب عن تأييده للتعريف العام للغاية لمصطلح "الناقل" في اقتراح السويد ، حيث يغطي مستخدمي الناقل ووكلاءه والمقاولين المستقلين . فبدون هذا التعريف ، ستؤدي التعديلات التي أدخلت على المادة ١ (أ) في الاجتماع السابق الى وجود ثغرة في مشروع الاتفاقية يكون فيها تعريف "الناقل" عرضة لتأويلات مختلفة .

٥٤ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده سيجد صعوبة في قبول تعريف "الناقل" في المرحلة الحالية من المداولات . فالاتفاقية المقترحة ليست اتفاقية نقل ؛ وانما هي تسعى الى معالجة مشكلة وجود فترة زمنية لا تغطيها اتفاقيات النقل الموجودة حاليا ، وهي فترة تمثل مرحلة أساسية في حركة البضائع في التجارة الدولية . ومن شأن اقتراح السويد أن يضيف تعريفا آخر الى التعاريف الموجودة في شتى اتفاقيات النقل فضلا عن أنه في الواقع يختلف عن تلك التعاريف . وهذا هو السبب في أنه يفضل تفادي أي تعريف لمصطلح "الناقل" . غير أنه اذا رئي أن النهى على تعريف من هذا القبيل ضروري نتيجة للتعديلات التي أدخلت على المادة ١ (أ) في الاجتماع السابق ، فانه يقترح بيان الاتفاقيات ذات الصلة التي تغطي وسائط النقل المختلفة ، وأن يعتبر الناقل ، لأغراض مشروع الاتفاقية ، أي شخص يرد تعريفه كناقل بموجب تلك الاتفاقيات ، مع امكانية اضافة قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، التي يتوقع لها أن تدخل حيز النفاذ في المستقبل القريب . واذا أضاف أن عبارة "وغيرهم من الأشخاص" في الاقتراح السويدي يفترض أنها تشير الى المقاولين

المستقلين ، ذكر المؤتمر بأن مسؤولية المقاولين المستقلين بحثت من قبل أثناء المناقشات التي دارت حول قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ ولكنها رفضت .

٥٥ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أعرب عن تقديره للحجج التي أدلى بها وفد الولايات المتحدة ، ولكنه يرى أن من المناسب إدراج تعريف ما وحيد وعام لمصطلح "الناقل" في المادة ١ ، لا سيما أن هذا المصطلح يرد الآن في المادة ١ (أ) . واقترح أن تجرى مشاورات غير رسمية لوضع بديل مرض للاقتراح السويدي يكون متقا مع مقترح وفد الولايات المتحدة الذي رأى أن يستند أي تعريف، يوضع الى التعاريف الواردة في الاتفاقيات الموجودة حاليا .

٥٦ - السيدة سيزولا - تولوكاس (فنلندا) : قالت ان وفدها ، اذ يمثل بلدا له نفس الخلفية القانونية الموجودة في السويد ، يؤيد الاقتراح السويدي . وأضافت ان وجود تعاريف في مجموعة من الاتفاقيات الحالية أو المقبلة لا ينفي وجود المشكلة قيد البحث .

٥٧ - السيد بونيل (ايطاليا) : أعرب عن تأييده لمقترح المملكة المتحدة الذي يرمي الى البحث عن تعريف، مختلف لمصطلح "الناقل" لأغراض مشروع الاتفاقية ، وفقا لما جاء في مقترح وفد الولايات المتحدة .

٥٨ - الرئيس : لخص المناقشة قائلا ان المؤتمر أمامه اقتراح سويدي لقي التأييد . كما أن وفد الولايات المتحدة أدلى بفكرة ، لقيت التأييد أيضا ، مفادها أن أي تعريف يجب أن يشير وحسب الى الاتفاقيات النافذة من قبل . ولذا فإنه يقترح أن يجرى تصويت على الاقتراح السويدي ، مع ترك الباب مفتوحا أمام امكانية أن تعقد الوفود التي ترغب في صياغة تعريف يقوم على أساس الاتفاقيات القائمة ، وأن تقدم تلك الوفود اقتراحا بديلا .

٥٩ - السيد هربر (ألمانيا) : قال ان وفده ، كوفد الولايات المتحدة ، يعترض على التعريف الوارد في الاقتراح السويدي ؛ ذلك أن لديه في الواقع شكا فيما اذا كان يمكن التوصل الى تعريف، مقبول . واقترح تأجيل التصويت الى أن تعرف استنتاجات الفريق العامل غير الرسمي الذي اقترح وفد المملكة المتحدة تشكيله .

٦٠ - الرئيس : قال انه يعتبر أن اللجنة موافقة على اقتراح وفد المملكة المتحدة بتشكيل فريق عامل يكلف بتقرير ما اذا كان ينبغي إدراج تعريف "الناقل" ، واذا كان ينبغي إدراجه ، فكيف يمكن صياغته . وسوف تعود اللجنة الى المناقشة عندما ينتهي الفريق العامل من عمله .

٦١ - وقد تقرر ذلك .

٦٢ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان المكسيك والاتحاد الدولي للنقل البري اقترحا أن يكون هناك تعريف لكلمة "الشخص" . والتعريف النموذجي هو أن هذه الكلمة تشمل الاشخاص الطبيعيين والاشخاص الاعتباريين : ويرى وفده أنه لن يكون هناك ضرر من ادراج هذا التعريف في مشروع الاتفاقية .

٦٣ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال ان موقف حكومته هو أن هناك شيئاً من عدم التيقن ، لا من مدى دقة تعريف كلمة "الشخص" ، ولكن بشأن "الشخص الذي له حق تسليم البضائع" ، وقد ترددت هذه العبارة في عدة مواد من مشروع الاتفاقية . غير أن المكسيك قررت ألا تقدم اقتراحاً محدداً بسبب صعوبة صياغة التعريف وضيق الوقت على السواء .

٦٤ - الرئيس : قال ان التفسير الذي أدلى به ممثل المكسيك يؤيد ما توصل اليه هو نفسه من استنتاج ، وهذا الاستنتاج يتسق بدوره مع النظام الداخلي ، الذي ينص على أنه لا يستصوب إعادة فتح باب المناقشة في كل مرة يقدم فيها اقتراح أو تبدي فكرة . وذكر اللجنة بأن الملاحظات التي أرسلتها الحكومات ما بين الدورة الرابعة والأربعين للجمعية العامة للأمم المتحدة وانعقاد الدورة الحالية لن يجري النظر فيها الا اذا قدمت كتابة في المؤتمر نفسه .

٦٥ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده يرغب في اخطار المؤتمر رسمياً بأن المملكة المتحدة ستقدم اقتراحاً بشأن تعريف كلمة "الشخص" ويرجو أن يترك باب مناقشة المادة ١ مفتوحاً حتى يتاح للمؤتمر وقت للنظر في ذلك الاقتراح .

٦٦ - الرئيس : قال انه بالنظر الى أن هذه هي المرة الاولى التي تناقش فيها تلك المسألة ، فانه يؤكد أن مناقشة المادة ١ ستظل مفتوحة للنظر في تعريف كلمة "الشخص" . وطلب من وفد المملكة المتحدة ضمان تقديم أية مقترحات في الوقت المناسب .

٦٧ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده يحتفظ بحق تقديم اقتراح في أي وقت أثناء المؤتمر وفقاً لما تعتبره المملكة المتحدة ملائماً وفي الوقت الذي تراه مناسباً لذلك .

٦٨ - السيد سليمان (مصر) : لفت انتباه المؤتمر الى وجود حالات من عدم التوافق بين الصياغتين العربية والانكليزية للمادة ١ (أ) و (د) و (هـ) و (و) . وقال ان الوفد المصري قدم كتابة تعديلات للنص العربي يأمل أخذها في الاعتبار .

٦٩ - الرئيس : قال انه سيتم اخطار لجنة الصياغة بالحالات التي لا يوجد فيها توافق بين النصين العربي والانكليزي .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠

الجلسة الرابعة

يوم الخميس ٤ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيرودو (فرنسا)

A/CONF.152/C.1/SR.4 الوثيقة

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (المند ٣ من جدول الاعمال (تابع
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ٣ (A/CONF.152/C.1/L.9 و L.33 و L.34 و L.36)

١ - الرئيس : قال ان الاقتراح الذي قدمته ألمانيا في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.9 قد أصبح غير ذي موضوع نظرا لانه كان مترتباً على اقتراح ألمانيا بشأن الجملة الاولى من المادة ١ (أ) ، الذي تم سحبه (A/CONF.152/C.1/SR.1 ، الفقرة ١٢) .

٢ - السيد رومان (بلجيكا) : قال في معرض تقديمه للاقتراح الوارد بالوثيقة A/CONF.152/C.1/L.33 ان القصد هو تحديد موعد أقصى لمسؤولية المتعهد عن البضائع في حالة تخلف الشخص الذي له حق تسلمها عن أن يفعل ذلك .

٣ - السيد موران بوفيو (أسبانيا) : أيد فكرة تحديد موعد أقصى ولكنه ذكر أن الحكم الوارد في مشروع نص المادة ١٠ بشأن حق حبس البضائع ينطوي على هذه الفكرة نظرا لانه ما من متعهد يقدم على حبس البضائع في المحطة الطرفية لمدة يحمله طولها تكاليف باهظة . وخرج من ذلك بأنه لا يبدو من الضروري النص في المادة ٣ على موعد أقصى .

٤ - السيدة سيسولا - تولوكاس (فنلندا) : رحبت بالاضافة التي تقترحها بلجيكا ذاكراً أنها سوف توضح الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية المتعهد .

٥ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : أبدى موافقته على رأي ممثل أسبانيا بأن المادة ١٠ لها صلة بهذا الامر . وذكر أن وفده كان قد قدم اقتراحاً باضافة فقرة جديدة الى المادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15) لها نفس تأثير اقتراح بلجيكا ، باقرارها موعداً أقصى يمكن بعده اعتبار أن أصحاب البضائع قد تخلوا عنها وأن بوسع المتعهد أن يبقياها في حوزته . واقترح ارجاء المسألة الى أن يحدد وقت نظر اللجنة في مشروع المادة ١٠ .

٦ - الرئيس : لاحظ أن فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع وحقه في حبسها يشكلان مسألتين قاذونيتين منفصلتين أحدهما عن الأخرى وإن وجد بينهما قدر من التداخل .

٧ - السيد هير (ألمانيا) : أبدى شكوكا خطيرة بصدد اقتراح بلجيكا . فلم يكن واضحا متى تبدأ فترة الثلاثين يوما المحددة فيه ، و"الفترة المحددة في العقد" قد لا تتجاوز يومين اثنين مما يجعلها غير مقبولة . وأضاف قاذلا أن المسائل المتعلقة بطبيعة العقد وإبرامه وخرقه إنما تخضع كلها لأحكام القانون المحلي التي تنظم أيضا مسؤولية المتعهد إذا تخلف الشخص الذي له حق تسلم البضائع عن أن يفعل ذلك .

٨ - السيد سليمان (نيجيريا) : أعرب عن تأييده لاقتراح بلجيكا قاذلا أن كل ما يسعى إليه ذلك الاقتراح هو تحديد مسؤولية المتعهد بالفترة التي تكون فيها البضائع في عهده بحيث تنحصر آثار الاتفاقية في تلك الفترة .

٩ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية إيران الإسلامية) : قال إن مشروع المادة ٣ يوفر في صيغته الراهنة أطارا منطقيا لمسؤولية المتعهد بتحديددها بالفترة التي تكون فيها البضائع في عهده .

١٠ - السيد لافينسا (الفلبين) : أعرب عن اعتقاده بأن مسألة تحديد المسؤولية قد عولجت بما فيه الكفاية في مشروع المادة ١٠ . وأضاف قاذلا أن مشروع المادة ٥ (٣) و (٤) يتضمن أحكاما بشأن مسؤولية المتعهد في ظروف معينة ، وأن التأخير في تسليم البضائع مشمول بالفقرة ٤ من تلك المادة . وبناء على ذلك أبدى تحييده لبقاء المادة ٣ في صيغتها الراهنة .

١١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال إن هناك صعوبة ، في الوضع الراهن للأمور ، في تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية المتعهد والوقت الذي تنتهي فيه تلك المسؤولية . فعبارة "تحت تصرفه" عبارة غامضة . وفي رأيه أن المتعهد مسؤول عن البضائع من الوقت الذي يقوم فيه الناقل أو شخص آخر بتسليمه إياها بحيث تكون في عهده هو وحده حتى الوقت الذي يسلمها فيه المتعهد إلى شخص له حق تسلمها . فإذا لم يتسلمها أحد ، انطبقت الشروط المنصوص عليها في مشروع المادة ١٠ . وأنهى حديثه قاذلا أنه ربما كان من الممكن إضفاء مزيد من الوضوح على صياغة مشروع المادة ٣ .

١٢ - السيد رومان (بلجيكا) : أوضح أن التأخير المشار إليه في المادة ٥ (٣) تأخير يتسبب فيه المتعهد نفسه ، في حين أن التأخير المشار إليه في اقتراح وفده يتسبب فيه الشخص الذي يتخلف عن تسلم البضائع ، الأمر الذي لا يمكن أن يكون المتعهد مسؤولا عنه .

١٣ - السيد روستاند (السويد) : لاحظ أن العبارة "وضعها تحت تصرفه" لها في بعض

البلدان معنى قانوني محدد يقتضي اخطار العميل بأن البضائع في انتظار التسليم . وأردف، قائلا انه اذا ذهب الرأي الى أن هذه العبارة يعوزها الوضوح الكافي لتحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية المتعهد ، فمن الممكن تحقيق ذلك الوضوح بادخال تعديل يقتضي من المتعهد أن يرسل اشعارا مكتوبا بانتهاء عهده . وأبدى عدم موافقته على رأي ممثل ألمانيا بأن مسؤولية المتعهد ينبغي أن تستمر ما دامت البضائع في عهده .

١٤ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان المادة ٣ والمادة ١٠ تعالجان مسألتين مختلفتين : فالمادة ٣ تعرف الفترة التي يكون فيها المتعهد مسؤولا عن البضائع الموجودة في عهده ، في حين أن المادة ١٠ تتناول الظروف التي تخوله حق حبسها لكي يدفع ما يتكبده من نفقات . فلا ينبغي اذن أن يخلط بين المسألتين .

١٥ - السيد حاو تشن (الصين) : أبدى اعتقاده بأن فترة مسؤولية المتعهد مسرفة تعريفا واضحا في المشروع الحالي للمادة ٣ . فهي تمتد من الوقت التي يأخذ فيها البضائع في عهده الى اللحظة التي يلزمها فيها للشخص الذي له حق تسليمها . وتختلف العميل عن تسليم البضائع مسألة منفصلة تنطبق عليها أحكام مشروع المادة ١٠ . وفي هذا السياق يكون اقتراح بلجيكا جديرا بأن يمعن فيه النظر .

١٦ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : حيد نص المادة ٣ على ما هو عليه ، وأضاف قائلا ان مسألة مسؤولية المتعهد يمكن اعادة النظر فيها في سياق المادة ١٠ .

١٧ - السيد هورنس (كندا) : عارض اقتراح بلجيكا قائلا انه لا يبدد اللبس المحتمل في مشروع المادة ٣ بشأن فترة مسؤولية المتعهد ولا يوضح متى تنتهي فترة الثلاثين يوما . لذلك فهو يفضل استخدام عبارات أبسط .

١٨ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال ان وفده يفضل النص على ما هو عليه . فالمادة ٣ لا تتناول الا فترة مسؤولية المتعهد . ومن قواعد القانون المقبولة عموما أن المسؤولية تتوقف عندما تسلم البضائع التي أخذت في العهدة الى شخص له حق تسليمها ، أو عندما توضع تحت تصرف ذلك الشخص . أما حق الحبس وحق البيع فتعالجها المادة ١٠ .

١٩ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان من المهم ادراك أن فترة الثلاثين يوما المقترحة يمكن أن تبدأ من اللحظة التي يأخذ فيها المتعهد البضائع في عهده . وفي بعض الحالات قد يكون من الصعب ان لم يكن من المستحيل أن يعطى المتعهد اشعارا للشخص الذي له حق تسليم البضائع والذي قد لا يكون معروفا لديه ، ومن الممكن حل المشكلة بتحديد فترة المسؤولية بثلاثين يوما أو بالفترة التي ينص عليها العقد .

٢٠ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.33) .

٢١ - رفض الاقتراح بأغلبية ٢٦ صوتا مقابل ٣ أصوات .

٢٢ - السيدة سيسولا توكولاي (فنلندا) : قالت في معرض تقديمها لاقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/36) ان الغرض منه توضيح فكرة وضع البضائع تحت تصرف الشخص الذي له حق تسلمها . فحيث يكون العميل أو متعهد محطة النقل الطرفية متأخرا لن يكفي مجرد اعلان المتعهد أن البضائع موضوعة تحت تصرف العميل ، بل يجب أن يكون هناك اخطار من نوع ما لكي يحدد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية المتعهد . وأضافت قائلة انها تفضل البديل الاول في اقتراح وفدها .

٢٣ - السيد روستافد (السويد) : قال انه يؤيد اقتراح فنلندا من حيث المبدأ وان رأى فيه تزودا الى حد ما . فوفقا للقانون السويدي يتضمن مفهوم "الوضع تحت التصرف" اعطاء اشعار للعميل ودعوته الى تسلم البضائع . ومع ذلك فاذا كانت اضافة شرط اعطاء اشعار تهديء انشغال أية وفود أخرى ، فان وفده سيؤيدها .

٢٤ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال انه لا يستطيع تأييد الاقتراح نظرا لانه يضيف الى الاتفاقية مطلبا الزاميا يفرض على متعهدي محطات النقل الطرفية في حين أنه لا يشكل جزءا من عملهم العادي . وأردف قائلا ان اخطار المرسل اليه بأن البضائع قد وصلت وجاهزة للتسليم انما يشكل جزءا من مسؤولية الناقل . ويعد هذا الاخطار في النقل البحري أمرا أساسيا وتحتوي وثائق النقل البحري والبري على بند عنوانه "الطرف الذي يرسل اليه الاخطار" . كذلك يتضمن سند الشحن الجوي بندا مماثلا . وليس ثمة ما يدعو الى تحميل المتعهد عبء التزام اضافي بارسال اخطار قد لا تكون له ضرورة .

٢٥ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال انه يفضل البديل الثاني الوارد في اقتراح فنلندا وان كان لا يحدد موعدا أقصى بعد تسلم الاخطار . وذكر أن من رأيه الا ضرورة لتعديل المادة ٣ .

٢٦ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده يرى أنه كلما زادت دقة الاتفاقية زادت احتمالات قبولها من جانب عدد كبير من الناس . وبناء على ذلك فان وفده يجد مزية كبيرة في اقتراح فنلندا وان كان من الافضل اعادة صياغة المادة ٣ برمتها . واذا قبل اقتراح فنلندا ، فانه يجب أن يوضح أن الشخص الذي له حق تسلم البضائع قد تلقى اشعارا مسبقا بأنها قد وضعت تحت تصرفه . وأيا كان العبء الاضافي الذي يلقيه ذلك على المتعهد ، فان نفعه يتمثل في تحديده نقطة بدء يمكن الانطلاق منها للتفكير في أي تدابير أخرى يتعين اتخاذها اذا حدث مثلا أن تخلى أصحاب البضائع عن بضائعهم . وأنهى حديثه قائلا ان وفده ينوي تقديم صيغة معدلة من المادة ٣ ولكنه يود في الوقت

نفسه أن يؤيد البديل الثاني الوارد في اقتراح فنلندا اذا أضيفت كلمة "مسبق" بعد كلمة "اشعار" .

٢٧ - السيد روستاند (السويد) : قال ان وفده يعارض البديل الثاني لانه يعني أن المتعهد يتعين عليه افتطار دليل يثبت تسلم الاخطار . واستطرد قائلا انه لا يعتقد أن اعطاء الاخطار على نحو ما ينص عليه البديل الاول ، سيلقي عبء واجب جديد على كاهل المتعهد ، بل سيكون في صالحه اذ سيمنحه من تلافى استمرار مسؤوليته عن البضائع التي لا يتسلمها أصحابها . فالبديل الاول يشكل اذن توضيحا مفيدا للمادة ٣ .

٢٨ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال ان الاضافة التي تقترحها فنلندا ينبغي ألا ينظر اليها على أنها تفرض واجبا اضافيا على المتعهد اذ أنها وسيلة لانهاء فترة المسؤولية . وأردف قائلا ان وفده لن يذهب الى حد المطالبة بأن تنص المادة على دليل يثبت تسلم الاخطار . وعلى ذلك فان وفده يحبذ البديل الاول .

٢٩ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان المادة ٣ كان يقصد بها أن تفي بحاجة الوضع الذي يتخلف فيه الشخص الذي له حق تسلم البضائع عن الحضور لتسلمها ؛ فليس المتعهد هو المقصر في هذه الحالة . وبناء على ذلك فلماذا يلزم باعطاء اخطار ؟ فحيث يكون المرسل اليه قد فقد كل اهتمام ببضائعه . قد يكون من الصعب للغاية اعطاء اخطار . وأضاف يقول ان مطالبة المتعهد باعطاء اخطار لن يلقي على كاهله عبئا اضافيا لا مبرر له فحب ، بل قد تثبت استحالة الوفاء به . وأنهى حديثه قائلا ان وفده لا يستطيع تأييد اقتراح فنلندا .

٣٠ - السيد حاو (الصين) : كرر القول بأن وفده يرى أن المادة ٣ ينبغي أن تقتصر على تناول فترة المسؤولية ، وهو أمر يكفله بما فيه الكفاية المشروع المقدم من اللجنة . فالمادة لا مجال فيها للنص على مسائل محددة مثل فترة الاخطار أو المسؤولية عن الاخطار . وأضاف أن قواعد هامبورغ لا تورد أي شرط كهذا وان ضمت حكما يقر الشروط التي يتم بموجبها أخذ البضائع في العهدة ثم تسليمها في وقت لاحق . أما عدم حضور الشخص الذي له حق تسلم البضائع ، فذلك أمر تتناوله القوانين المحلية كما تتناوله - لأغراض مشروع الاتفاقية - المادة ١٠ .

٣١ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال انه ينبغي للجنة أن تنظر بعناية فيما يقصد بعبارة "وضع البضائع تحت تصرف الشخص الذي له حق تسليمها" وفي الكيفية التي ينتظر أن تتم بها - ماديا - تلك العملية . وأضاف أن المادة ٣ بصيغتها الحالية لا توضح هذه النقطة أو تحددتها ، على الرغم من أنه يتعين اتخاذ هذا الاجراء وفقا لقواعد محددة . فالمادة ٤ (٢) من "قواعد هامبورغ" تشير الى وضع البضائع تحت تصرف المرسل اليه وفقا للعقد أو القاذون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ . وقد دارت حول هذه المشكلة مناقشة في الفريق

العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية ، الذي قرر أن المادة ٤ (٢) من قواعد هامبورغ سوف يتعين الاقرار بانطباقها على المسائل التي ينظمها مشروع الاتفاقية . غير أنه بالنظر الى أن مشروع الاتفاقية لا يتناول النقل البحري وحده وإنما يتناول أيضا أنواعا أخرى من النقل ، فقد قرر الفريق العامل ألا يدرج في مشروع الاتفاقية العبارات التي وردت في قواعد هامبورغ على افتراض أن هذه القواعد تنطبق برغم ذلك . واستطرد قائلا إن هذا هو السبيل الطبيعي الى حل مسألة ما تقصده عبارة "وضع البضائع تحت تصرف ..." . ووفقا لاقتراح فنلندا لا يقتضي إجراء وضع البضائع تحت تصرف شخص ما سوى فعل واحد هو اعطاء الاخطار ، مما يعني بدوره أنه إذا أعطي الاخطار لم يطلب من المتعهد اتيان أي فعل آخر . وأبدى اتفاقه مع رأي وفد الولايات المتحدة الأمريكية بأن قبول اقتراح فنلندا سيترتب عليه القاء عبء اضافي على كاهل المتعهد بالنظر الى أنه يكفي في بعض الحالات وفقا للممارسة العملية اعطاء اخطار شفهي عوضا عن اخطار كتابي وفقا للتعريف الوارد بالفقرة ١ . ومن جهة أخرى ، قد يقتضي العرف المحلي في بعض البلدان اتخاذ تدابير اضافية بحيث تغدو أية محاولة لحل المسألة بتطبيق اتفاقية دولية غير مجدية تمام الجدوى . ولهذه الأسباب كلها ربما كانت صيغة المادة ٣ الواردة في المشروع المقدم من لجنة القانون التجاري الدولي أفضل الطرق لحل المشكلة .

٣٢ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان البيان الذي أدلى به ممثل إيطاليا يعبر بوضوح عن القلق الذي يساور وفده بشأن مشروع المادة ، ويقدم الأسباب التي من أجلها اقترح ادخال تعديل عليه .

٣٣ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان من المهم التحقق من أن مشروع الاتفاقية لا يعتمد اعتمادا مفرطا على القواعد التي تتضمنها أية اتفاقية بعينها تتناول أية وسيلة معينة من وسائل النقل . وستجد المملكة المتحدة صعوبات في اعتماد الاتفاقية المفرط على قواعد هامبورغ كما قد تجد دول أخرى صعوبات في اعتمادها المفرط على اتفاقيات أخرى . وعلى مشروع الاتفاقية أن يسد بحكمة ما هناك من ثغرات بين اتفاقيات النقل الأخرى ، ولكن عليه أيضا أن يكون قائما بذاته بقدر الامكان . وفي ضوء المناقشة ، وعلى الاخض البيان الذي أدلى به ممثل إيطاليا ، يرى وفد المملكة المتحدة الآن أن المتعهد لا يجب أن يطالب بأكثر من بذل جهود معقولة لاعطاء اخطار .

٣٤ - السيدة بورغنسن (الدانمرك) : قالت ان من الممكن أن تباع البضائع عدة مرات وهي في حوزة المتعهد . وبما أن الامر كذلك فقد لا يعرف المتعهد بسهولة هوية الشخص الذي له حق تسليمها . وبناء على ذلك ينبغي ألا تكون هناك أية قاعدة تقتضيه اعطاء الاخطار الذي يشير اليه اقتراح فنلندا .

٣٥ - وبعد تبادل الآراء حول الكيفية التي يمكن بها اعادة صياغة اقتراح فنلندا

بهدف مراعاة الآراء التي أعربت عنها الوفود ، وبموافقة السيدة سيسولا توكولاس (فنلندا) ، اقترح السيد وول (المملكة المتحدة) النص التالي باعتباره صيغة منقحة للبديل الأول الوارد باقتراح فنلندا "وسيه الى اعطاء ذلك الشخص اخطارا مسبقا معقولا بها" .

٣٦ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال ان وفده لا يحبذ الصيغة التي يقترحها وفد المملكة المتحدة لانها لا تحسم ما اذا كان المتعهد مطالبا بالنجاح في سعيه الى اعطاء الاخطار أو كان الشخص المعني مطالبا بتلقيه . وتولي تلك الصيغة اهتماما مفرطا لجهود المتعهد ولا تحدد الفترة التي يستطيع المرسل اليه أن يحصل على البضائع خلالها . وبناء على ذلك فان وفده يحبذ الصيغة الحالية للمادة ٣ . ووافق على الآراء التي أدلى بها ممثلا الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي .

٣٧ - السيد سليمان (نيجيريا) : اقترح النص على أن الاخطار يمكن أن يعطى بطريق مباشر أو غير مباشر ، وذلك لضمان عدم القاء عبء مفرط على كاهل المتعهد وكفالة مراعاة الشروط التي تنص عليها القوانين المحلية في أنحاء كثيرة من العالم .

٣٨ - السيد تاركو (النمسا) : قال انه مرتاح الى المادة ٣ في صياغتها الحالية وأنه يكف عن بعض التقدير للبديل الأول في اقتراح فنلندا في صيغته الأصلية . وأضاف أن التنسيق الذي أجراه وفد المملكة المتحدة بسبب لوفده بعض المشاكل . والنمسا تفضل أن تنص الاضافة المقترحة على ما يلي : "واعطائه أو سعيه الى اعطاء ذلك الشخص اخطارا مسبقا بها" .

٣٩ - السيد روحانا فروك (تايلند) : أبدى رأيه بأن البديل الأول باقتراح فنلندا كما نقحه وفد المملكة المتحدة يدخل على مشروع لجنة القانون التجاري الدولي عناصر ذاتية تعوزها الدقة وغير مرغوب فيها كما ستترتب عليه النتيجة غير المتصوبة المتمثلة في القاء عبء ومسؤولية اضافية على كاهل المتعهد . وأردف قائلا انه يرى من ناحيته أن النص الذي اعتمدته اللجنة نص مرضي ؛ وان كان هناك محل لإعطاء اخطار ، فانه يتعين على الشخص الذي له حق تسليم البضائع أن يخطر المرسل اليه حالما توضع البضائع تحت تصرفه .

٤٠ - السيد آيت حميد (المغرب) : أعرب عن تأييده الكامل للملاحظات التي أبدتها ممثل الفلبين .

٤١ - السيد روستاند (السويد) : قال ان من المؤكد أن موضع التساؤل هو ما اذا كان ينبغي للمتعهد ، اذ يضع البضائع تحت تصرف العميل ، أن يقبل العبء الاضافي - الذي يعتبره المتحدث عبئا طفيفا - المتمثل في بذل جهد معقول لاعطاء اخطار بها .

٤٢ - السيد وول (المملكة المتحدة) : اقترح ، استجابة للتعليقات التي أدلى بها ممثلا النمسا والسويد ، تنقيحا آخر للبديل الأول في اقتراح فنلندا : "واعطاء ذلك الشخص أو بذل محاولات معقولة لاعطائه اخطارا بها ."

٤٣ - الرئيس : طرح للتصويت الصيغة الثانية التي قدمها وفد المملكة المتحدة للضافة التي اقترحت فنلندا ادخالها على المادة ٣ .

٤٤ - رفضت الصيغة بأغلبية ٢٢ صوتا مقابل ٨ أصوات وامتناع ٣ عن التصويت .

٤٥ - السيد أباسكال (المكسيك) : قدم الاقتراح الوارد بالوثيقة A/CONF.152/C.1/L.34 الذي كان يقصد به ضمان أن الاتفاقية تحدد بوضوح الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية المتعهد . وكان الدافع اليه حالة شائعة بالنسبة لبضائع معينة في بعض موانئ المكسيك ، وربما تصادف أيضا في بلدان أخرى : عندما تكون البضائع قد فرغت من السفينة ومن ثم انتهت مسؤولية الناقل وتخلف متعهد المستودع عن أخذها فورا في عهده وأبى فيما بعد تحمل أية مسؤولية عنها أثناء ما أصبح يعرف باسم el periodo de nadie ، أي الفترة التي لا يتحمل أحد مسؤوليتها . وأنهى عرضه قائلا ان هذه حالة معجوجة الى أقصى حد ومن ثم يحاول وفده تقديم علاج لها .

٤٦ - السيد وول (المملكة المتحدة) : أثنى على العبارة الواردة في اقتراح المكسيك : "الوقت الذي يسلم فيه البضائع" لدقتها في تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية المتعهد . وأردف قائلا انه لا يعتقد مع ذلك أن تعديل المكسيك سيكون مصدر نفع كبير للمادة التي يحتفظ وفده بموقفه ازاءها .

٤٧ - السيد تاركو (النمسا) : وافق على أن التعديل لن يهم بشيء يذكر في توضيح المادة ، اذ لم يقتصر الامر على صعوبة فهم الشطر الأول من النص ، بل بدا واضحا كذلك غاية الوضوح من التعريف الوارد بالمادة ١ (أ) أن الشخص الذي لا يأخذ بضائع في عهده لا يمكن اعتباره متعهدا لأغراض مشروع الاتفاقية .

٤٨ - السيد أباسكال (المكسيك) : سحب اقتراح وفده .

انتخاب نائب الرئيس ومقرر (البند ٢ من جدول الاعمال)

٤٩ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال ان أعضاء مجموعة الدول الآسيوية على استعداد للاضطلاع بأية مسؤوليات يعهد اليهم بها في ادارة أعمال اللجنة ، وهم يرون أن من دواعي القلق استمرار عدم وجود مقر للجنة الأولى ، ويأسفون فضلا عن ذلك لان المؤتمر لم يعين بعد لجنة لوثائق التفويض ولم ينتخب بعد كل أعضاء مكتبه .

٥٠ - السيد أسكاك (المكسيك) : دعا بوصفه رئيسا للمؤتمر الى القيام بأقصى سرعة بتسمية أعضاء لجنة وثائق التفويض وشغل المناصب التي لا تزال شاغرة في مكتب المؤتمر .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٣٥

الجلسة الخامسة

يوم الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.5

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الأعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

اقتراح مادة جديدة (A/CONF.152/C.1/L.31)

١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال مقبدا اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.31) بشأن ادراج مادة جديدة في المكان المناسب من مشروع الاتفاقية ، إن الاقتراح ناشئ جزئيا عن المناقشة التي دارت حول المادة ١ ، كما أنه يتصل بمقتضيات اصدار وثيقة بموجب المادة ٤ . وأشار الى أن الهدف من هذا الاقتراح ادراج عنصر من الدقة في نص مشروع الاتفاقية بضمان كون سريان الاتفاقية مذكور بوضوح . وقال إنه ينبغي التشديد ، فيما يتعلق بالفقرة (١) ، على الطابع الاختياري لقرار الناقل أو شخص غيره له مصلحة في البضائع بشأن تقديم اخطار للمتعهد يبين فيه أن البضائع محل نقل دولي . فكما هو وارد في الفقرة (٢) يعتبر الاقرار الذي يكتبه المتعهد باستلام ذلك الاشعار دليلا ظاهرا على سريان الاتفاقية .

٢ - السيد دونال (ايطاليا) : قال إنه ، نظرا لتعريف النقل الدولي في المادة ١ (ج) ، لا يرى داعيا لتقديم اخطار صريح بالطابع الدولي للنقل كما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من الاقتراح . وفيما يتعلق بالفقرة (٢) ، أكد أنه لا يفهم لماذا ينبغي أن يؤخذ الاخطار بأن البضائع محل نقل دولي على أنه مجرد دليل ظاهر على سريان الاتفاقية .

٣ - السيد موران (اسبانيا) : قال وهو يؤيد التعليقات التي أبدتها المتحدث السابق إنه ينبغي ارجاء النظر في الاقتراح في جملته الى أن يحين وقت مناقشة المادة ٢ نظرا لأن الفقرة (٢) من الاقتراح تشير في المقام الأول على ما يبدو الى نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية ، كما أنها تتصل مباشرة بالمادة ٢ (١) .

٤ - السيد لافينيا (الفلبين) : شكك في الحاجة الى الفقرة (١) المقترحة بسبب تعريف النقل الدولي الوارد في المادة ١ (ج) . وزيادة على ذلك ، أشار الى أن الطابع الدولي للنقل لا ينبغي أن يحدده أحد الأطراف من جانب واحد . وشاطر الوفد الايطالي شكوكه حول الفقرة (٢) ؛ وأشار في ذلك الصدد أيضا الى أن الاجراء الذي يتخذه طرف واحد لا ينبغي أن يقرر سريان الاتفاقية .

٥ - السيد روستاند (السويد) : اعتبر الاقتراح زائدا نوعا ما ، إذ يمكن الافتراض أن كل الأطراف ستحاول حماية مصالحها بالتأكد من أن المتعهد مدرك أن البضائع منقولة دوليا . وقال بخصوص الفقرة (٢) ان هدف وفد المملكة المتحدة يمكن تحقيقه بتعديل صياغة المادة ٤ (١) بحيث تتضمن تحديد كون البضائع "محل نقل دولي" . وأضاف أنه هو أيضا لا يفهم لماذا ينبغي أن يكون ذلك الاخطار دليلا ظاهرا فقط ؛ ولاحظ أن أية محكمة ستعبره دليلا قاطعا .

٦ - السيد رومان (بلجيكا) : أعرب عن تأييده التام لاقتراح المملكة المتحدة بوصفه توضيحا ضروريا لاحكام مشروع الاتفاقية .

٧ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان البيانات التي أدلى بها المتحدثون السابقون تظهر بوضوح الحاجة الى مزيد من الدقة ، مع أنه قد يكون هناك أيضا بعض الخوف من أن يؤدي التشديد المفرط على الدقة الى عكس النتيجة المطلوبة . وأكد لممثل الفلبين أن المقصود من الاقتراح ليس تأييد الاجراء المتخذ من جانب واحد . ولفت الانتباه الى الطابع الاختياري للفقرة (١) . وقال ان الفقرة (٢) تنص على أن المتعهد اذا كتب اقرارا باستلام الاخطار المذكور فيكون ذلك دليلا على سريان أحكام الاتفاقية . وقال انه مستعد لاعادة النظر فيما اذا كان ينبغي اعتبار الدليل مجرد دليل ظاهر . وأكد أنه سيعي الى صياغة اقتراح جديد لادراجه في المادة ٤ ، وأنه اذا لم يتمكن من القيام بذلك ، فيطلب مناقشة الاقتراح الذي يجري النظر فيه الآن من جديد كمادة مستقلة .

المادة ١ ، اقتراحات تتعلق باضافة فقرات فرعية جديدة (A/CONF.152/C.1/L.5) (تابع)

٨ - السيد لافينيا (الفلبين) : لفت الانتباه الى بعض المسائل المتبقية والمتعلقة بالمادة ١ ، وعلى الخصوص منها اقتراح الولايات المتحدة بشأن تعريف "الكتابة" (A/CONF.152/C.1/L.5) .

٩ - الرئيس : قال انه تقرر أن تأخذ لجنة الصياغة اهتمام الولايات المتحدة في الاعتبار ، وذلك بضمان تغطية الكتابة الالكترونية بالصيغة المستخدمة في الاتفاقية فيما يتعلق بأي كتابة أو طلب أو اخطار .

١٠ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال ان اقتراح الولايات المتحدة لا يتعلق بمجرد ادراج الكتابة الالكترونية في تعريف مصطلح "الكتابة" ، وانما ستكون له آثار على العديد من المواد الهامة من مشروع الاتفاقية فيما يتعلق بالاطارات والطلبات . وأشار الى أن لجنة الصياغة أنشئت أساسا لكي تنظر في المسائل المتعلقة بالأسلوب ولا يجوز لها التطرق الى القضايا الموضوعية التي ينبغي معالجتها في اللجنتين الرئيسيتين .

١١ - الرئيس : قال انه يفهم أن اللجنة اتخذت قرارا في هذا الشأن .

المادة ٤ (A/CONF.152/C.1/L.10 و L.26 و L.35)

١٢ - السيد أوشاي (اليابان) : قال في معرض تقديم اقتراح وفده بشأن ادراج فقرة جديدة (١ مكررا) في المادة ٤ (A/CONF.152/C.1/L.26) ، إن المتعهد يمكن أن يكون ملزما ، بموجب أحكام المادة ٤ (١) ، بتوقيع أو اصدار وثيقة حتى بعد أن يكون العميل قد رفع دعوى ضده . وأكد أن ذلك ليس المقصود من المادة قطعا ، ولاحظ أن الهدف من الاقتراح اخضاع طلبات العملاء لحدود زمنية .

١٣ - السيد موران (اسبانيا) : قال ان أهداف الاقتراح الياباني قد حققت بالفعل عن طريق مضمون المادة ٤ (١) ؛ ولذلك فهو يفضل ترك النص دون تغيير .

١٤ - السيد روستاند (السويد) : قال إن من الواضح من صياغة الفقرة الحالية أن أيا من المتعهد أو العميل بإمكانه إثارة مسألة الوثائق مباشرة بعد تسليم البضائع في محطة النقل الطرفية . وقال إنه لا يعتقد أن فترة زمنية طويلة ستتم قبل أن يحاول أي من الطرفين التأكد من وجود الوثائق المشيرة الى مناقلة البضائع . وأفاد بأن الفكرة من عبارة "خلال فترة زمنية معقولة" الواردة في السطر الأول من المادة ٤ (١) هي أن يتاح للمتعهد الوقت الكافي لاصدار الوثيقة . لذلك فان وفده يفضل الابقاء على النص الحالي للمادة ٤ (١) .

١٥ - السيد أوشاي (اليابان) : قال إن وفده متعد لحب اقتراحه في ضوء تعليقات الممثل السويدي .

١٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى النظر في الاقتراح الذي قدمته المكسيك بشأن اضافة عبارة الى المادة ٤ (٣) (A/CONF.152/C.1/L.35) .

١٧ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن اقتراحه يركز أساسا على التعليقات التي أبدتها اللجنة الدولية للملاحة البحرية وأنه يستخدم نفس العبارة الواردة في القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية بصيغتها المنقحة لعام ١٩٩٠ .

١٨ - السيد روستاند (السويد) : قال إن من الأساسي عدم استثناء أية وسيلة اتصال عصرية . وأشار إلى أن الرسالة ، في رأيه ، يمكن تحويلها إلى وثيقة أو سجل من نوع ما .

١٩ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن الرسالة الالكترونية لا تمثل بالضرورة وثيقة . ولكنه أشار من جهة أخرى إلى أن القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية ، بصيغتها المنقحة لعام ١٩٩٠ تأخذ في الاعتبار الوثائق والرسائل الالكترونية المستخدمة في النقل الدولي للبضائع .

٢٠ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قال إن العبارة "تحفظ المعلومات الواردة فيها" الواردة في المادة ٤ (٣) يقدم منها أن تتضمن أي شكل من أشكال الاتصال الكفيلة بحفظ سجل . وأشار إلى أن الهدف من النص يتمثل بوضوح في تغطية البيانات التي يتضمنها الحاسوب . لذلك فهو يرى أن الاقتراح المكسيكي غير ضروري .

٢١ - ولاحظ زيادة على ذلك أن الفقرتين (هـ) و (و) من المادة ١ تستعملان أسلوبا مماثلا للأسلوب المستعمل في الاتفاقيتين الموحدين المعتمدتين في أوتواوا ، وفي القانون النموذجي الذي وضعته الأونسيترال للتحكيم التجاري الدولي ، الذي بدأ يحظى بالقبول الآن باعتباره الصيغة المناسبة عند الانتقال من اشتراط سجل ورقي إلى اشتراط سجل يمكن أن يكون على شكل مغنط أو اسطوانة ليزر .

٢٢ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن وفده متعدد لسحب اقتراحه وترك المسألة في عهدة لجنة الصياغة في ضوء التفسير الذي قدمه الأمين التنفيذي .

٢٣ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال إنه في ضوء البيان الذي قدمه الأمين التنفيذي ، لن يكون من الضروري مواصلة النظر في هذه المسألة .

٢٤ - السيد ميشرياك (جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) : اتفق مع ممثل الولايات المتحدة وقال إنه لا يعتقد أن هناك حاجة كبرى إلى جعل مشروع الاتفاقية يتضمن بيانا يشير إلى رسالة معادلة منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات .

٢٥ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال إذا كان الحكم ذو الصلة في الصيغة المنقحة لعام ١٩٩٠ للقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية ينص على إمكانية الاستعاضة عن وثيقة برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات ، فإن من الأساسي إذن

ادراج صيغة معادلة نوعا ما في مشروع الاتفاقية ، لانه اذا لم يتم ذلك فيفترض لاغراض هذه الاتفاقية أن الوثيقة لا بد أن تكون بالشكل التقليدي .

٢٦ - واسترسل قائلا إن النص الحالي للمادة ٤ (٣) يشير الى امكانية واحدة فقط من الامكانييتين المذكورتين في الفقرة (١) ، وهي الامكانية الواردة في الفقرة الفرعية (ب) . ولكنه أكد ضرورة الاشارة أيضا الى الفقرة الفرعية (أ) . لذلك ، فهو يرى أنه اذا عدلت الفقرة (٣) لكي تتضمن نصا يبين امكانية الاستعاضة عن الوثيقة برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات ، فإن ذلك النص ينبغي أن يشمل كلتا الحالتين وأن يقدم توضيحا لازما .

٢٧ - السيد تاركو (النمسا) : قال إنه ينبغي ابلاغ لجنة الصياغة بوجود اختلاف جوهري بين المادة ١ (هـ) و (و) من جهة والمادة ٤ (٣) من جهة أخرى ، إذ أن كل الاشكال مقبولة بموجب هذه الأخيرة . وعبر عن رأيه في أن الوثيقة شيء مكتوب على ورق ، ولذلك سيتعين على المتعهد تسليم العميل ورقة من نوع ما .

٢٨ - السيد لافينا (الفلبين) : قال إنه يعتقد أن التوضيح الذي قدمه الأمين التنفيذي قد حل المسألة . وأشار الى امكانية تجسيد الاقتراح المكسيكي بادراج عبارة "بما في ذلك رسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات" في آخر المادة ٤ (٣) وقال إن المادة ١ (هـ) و (و) ستعالج هذه المسألة بصورة وافية .

٢٩ - السيد حاو تشنر (الصين) : قال إن لشكل الوثيقة أهمية كبرى . فمثلا قد يضطر العميل الى احالة وثيقة الى المحكمة لحل منازعة . وأضاف أن وفده يعتقد أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يعكس تماما التطورات الحاصلة في التكنولوجيا الحديثة . وأفاد بأن القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية ، بصيغتها المعدلة لعام ١٩٩٠ ، تتضمن الفكرة ذاتها وتشير الى رسالة معادلة منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات . ولاحظ أن عبارة "رسالة منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات" لها معنى محدد في قواعد التبادل الالكتروني للبيانات لاغراض الادارة والتجارة والنقل ، التي اعتمدتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا . ولاحظ أن تلك المصطلحات ستكون شائعة الاستخدام في التجارة الدولية في العقد المقبل ويمكن تجسيدها في مشروع الاتفاقية . وأشار الى امكانية تعديل المادة ٤ (٣) لكي يصير نصها كما يلي : "يجوز الاستعاضة عن الوثيقة ، في جملة أمور ، برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات" .

٣٠ - السيد موتز (المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية) : أخذ الكلمة بدعوة من الرئيس وقال انه يتفق مع الأمين التنفيذي على أن الصياغة المستعملة في المادة ٤ (٣) شاملة بما يكفي لكي تغطي رسائل التبادل الالكتروني للبيانات . ولاحظ أن تعبير "رسالة التبادل الالكتروني للبيانات" يكتسي معنى محددا في قواعد التبادل الالكتروني للبيانات لاغراض الادارة والتجارة والنقل التي اعتمدتها اللجنة الاقتصادية

لاوروبا . وسوف يُستخدم هذا المصطلح على نطاق واسع في التجارة الدولية خلال العقد القادم وقد ينعكس في مشروع الاتفاقية . وأضاف انه يمكن تعديل نص المادة ٤ (٣) بحيث تكون صياغته كالتالي : " ويجوز ، في جملة أمور ، استبدال الوثيقة برسالة معادلة من رسائل التبادل الالكتروني للبيانات ."

٣١ - السيد روستاند (السويد) : قال انه مستعد لقبول الاقتراح المكسيكي على شرط أن يفهم من ذلك أن الرسالة المنقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات ستكون معادلة للوثيقة ، بمعنى أنها تحفظ المعلومات المتضمنة فيها . وحذر من اضعاف الحماية المقدمة للعميل بموجب الفقرة (١) (ب) التي تضمن أن تكون له أدلة ملموسة لتقديمها الى المحكمة في حالة حصول أي نزاع بعد ذلك . وأشار الى أن اللجنة في حاجة لأن تكون متأكدة تماما مما اذا كانت الرسالة الالكترونية كفيلة بحفظ المعلومات الواردة فيها أم لا قبل اتخاذ قرار في هذا الخصوص .

٣٢ - السيد راو (الهند) : وافق على أن النقطة الوحيدة التي تحتاج الآن الى توضيح هي مسألة ما اذا كانت الرسالة المنقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات يمكن أن تشكل بديلا صحيحا للوثيقة بالمعنى المراد بها وهو حفظ المعلومات الواردة فيها . واذا لم تكن كذلك ، فقد أصبحت المسألة اذن مسألة موضوعية وسيحتاج الاقتراح المكسيكي الى مزيد من المناقشة . غير أنها اذا كانت تحفظ تلك المعلومات ، فربما يمكن عندئذ احالة الاقتراح المكسيكي الى لجنة الصياغة لكي تدرسه في سياق المادة ١ (هـ) و (و) والمادة ٤ (٣) .

٣٣ - السيد مرغستن (الامين التنفيذي) : قرأ على الحاضرين الاحكام ذات الصلة من القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية لعام ١٩٩٠ . وبموجب تلك الاحكام ، يلتزم البائع باخطار المشتري بأن البضائع قد تم تسليمها على ظهر السفينة . وعندما لا يكون ذلك الاخطار على شكل وثيقة نقل ، يكون البائع ملزما أيضا بمساعدة المشتري في الحصول على وثيقة نقل ، كسند شحن قابل للتداول أو سند نقل بحري غير قابل للتداول ، أو وثيقة نقل مائي داخلي ، أو وثيقة نقل متعدد الوسائط . فاذا كان البائع والمشتري قد اتفقا على الاتصال الكترونيا ، فانه يمكن الاستعانة عن تلك الوثيقة برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات .

٣٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : ألح على أنه ، من أجل تجنب احتمال حصول التباس ، ينبغي أن يكون واضحا تماما في المادة ٤ أن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) (أ) ينبغي أن تحفظ أيضا المعلومات الواردة فيها . وبعبارة أخرى ، لا ينبغي أن يكون هناك أي مجال للشك في عدم وجود فرق بين الوثيقتين المشار اليهما في الفقرتين الفرعيتين ، بمعنى أن كليهما يمثل سجلا .

٣٥ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : أبرز أن بموجب الاتفاقية الخاصة

بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول مونتريال رقم ٤ بشأن تلك الاتفاقية ، أصبح يجوز للمتعهد اصدار الوثيقة المعنية في شكل الكتروني .

٣٦ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال إنه مرور لما لاحظته من أن وفودا أخرى تشاطره قلقه بسبب استثناء الفقرة ١ (أ) من نطاق الفقرة (٣) . وألح على ازالة هذا التضارب ، ولذلك اقترح أن يجري تعديل صياغة الفقرة (٣) وفقا لذلك . وقال إن بقية نص المادة ينبغي أن تظل دون تغيير ، ولكن مع اضافة صيغة تتماشى مع الحكم الوارد في القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية ، بشأن وجود اتفاق سابق بين العميل والمتعهد بخصوص التراسل الكترونيا .

٣٧ - الرئيس : أوضح أنه وإن كانت القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية ، بصيغتها المنقحة لعام ١٩٩٠ ، تعتبر ذات أهمية قصوى في التجارة الدولية ، فإن الغرفة التجارية الدولية مؤسسة خاصة ، ولا يحتاج أي مؤتمر للأمم المتحدة بالضرورة لأن يقبل دون مناقشة كل النصوص التي وضعتها الغرفة التجارية الدولية . وأكد أن اللجنة حرة في اعتماد اقتراحات أخرى إذا رأت أنها تستحق ذلك .

٣٨ - السيد روحانافروك (ناريلند) : قال إنه بعد أن استمع الى أحكام القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية التي قرأها الأمين التنفيذي يرى الآن أن صيغة المادة ٤ (٣) يمكن أن تظل دون تغيير ، إذ أنه بموجب المادة ٤ (١) (ب) يعود للمتعهد تقدير مسألة اصدار الوثيقة الموقعة بأي شكل يراه مناسباً . وأشار الى أن المادة ٤ (أ) توضح أيضا أن الاقرار باستلام البضائع لن يكون إلا بتوقيع وثيقة يقدمها العميل وبناء على طلب هذا العميل . ويمكن أن تكون هذه الوثيقة في شكل تقليدي أو في شكل رسالة منقولة بتبادل البيانات الالكترونية .

٣٩ - السيد رومان (بلجيكا) : قال إنه كان لديه انطباع بعد الاستماع الى نص القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية الذي قرأه الأمين التنفيذي ، أنه ليس من الضروري أن تكون الوثيقة المعنية ورقة مستقلة أو رسالة ، بل يمكن أن تتمثل ببساطة في حكم وارد في سند شحن مثلا . واستفسر عما إذا كان الامر كذلك .

٤٠ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قال إن شروط القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية التي ذكرها تنص على الشكل المتمثل في وثيقة النقل . ومع أن الوثيقة المشار اليها في اطار المادة ٤ (١) (أ) يمكن أن تكون فعلا وثيقة نقل ما ، فإن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) (ب) لن تكون كذلك طبعاً ، لأن متعهد محطة النقل الطرفية هو الذي سيصدرها .

٤١ - السيد رومان (بلجيكا) : قال إنه مكثف بهذا التفسير .

٤٢ - الرئيس : قال إنه يفهم أن وفد الولايات المتحدة وافق على أن يعالج اقتراحه المتصل بالمادة ٤ (A/CONF.152/C.1/L.10) في لجنة الصياغة التي ستأخذ في الحبان أيضا مختلف النقاط التي أثارت أثناء مناقشة موضوع الكتابة الالكترونية . وبما أن الممثل المكسيكي سحب اقتراحه ، فم تعد هناك اذن أية اقتراحات أخرى بشأن المادة ٤ للنظر فيها ، باستثناء الاقتراح الشفوي الذي قدمه الممثل الايطالي .

٤٣ - السيد يونيل (ايطاليا) : قال إن اقتراحه يتمثل في اضافة عبارة جديدة الى المادة ٤ (٣) يكون نهها كما يلي : "واذا اتفق العميل والمتعهد على الاتصال الكترونيا ، يمكن الاستعاضة عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات" .

٤٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال إنه يجد صعوبة كبرى في قبول الاقتراح الايطالي . فهو لا يستطيع أن يدرك كيف يمكن للمحكمة ، اذا لم يكن هناك أي سجل كتابي ، أن تصدر حكما في قضية ترفع فيما يتصل بالفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من المادة ٤ (١) .

٤٥ - السيد جاو تشنر (الصين) : قال إنه يقبل فكرة الاقتراح الايطالي الذي يعكس الاعتراف بتطور هام طويل الأجل ، ولكنه يفضل أن يكون التعبير عن تلك الفكرة أكثر اختصارا ، وذلك مثلا بادراج العبارة "بما في ذلك التبادل الالكتروني للبيانات المتفق عليه بين العميل والمتعهد أثناء العملية التجارية" في نهاية المادة ٤ (٣) .

٤٦ - السيد أمانكال (المكسيك) : قال إنه يؤيد الاقتراح الايطالي الذي ليس مختلفا من حيث الجوهر عن الاقتراح الذي قدمه وفده في البداية ثم سحبه بعد ذلك على ضوء التفسيرات التي قدمها الأمين التنفيذي .

٤٧ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : ساند أيضا الاقتراح الايطالي . وقال إن الصناعة ، وهي التي ينبغي أن يسعى المؤتمر الى الاستجابة لاهتماماتها ، أشارت الى تفضيلها للنهج الذي يعكسه الاقتراح . واقترح أن يعهد الى لجنة الصياغة باتخاذ قرار بشأن الموضوع الدقيق الذي ينبغي أن تظهر فيه العبارة الجديدة المقترحة في مشروع القانون .

٤٨ - السيد هربر (ألمانيا) و السيد أوشاي (اليابان) و السيدة بيحي دي فانوسى (الارجنتين) : أعربوا أيضا عن مساندتهم للاقتراح الايطالي .

٤٩ - السيد راو (الهند) : قال إنه يتفق تماما مع الرأي الذي أبداه ممثل المملكة المتحدة . وقال إن تحديد المسؤولية يصبح مستحيلا عمليا اذا لم يكن هناك أي سجل .

٥٠ - اعتمد الاقتراح الايطالي بأغلبية ١٤ صوتا مقابل ١٢ صوتا مع امتناع ٦ ممثلين عن التصويت .

٥١ - الرئيس : لاحظ أن عبارة جديدة أضيفت الآن الى المادة ٤ (٣) وقال إنه اذا لم يسمع أي اعتراض فيعتبر أن اللجنة تفهم أن هذه الفقرة بكاملها تشير الى كلتا الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة (١) .

٥٢ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : سأل ما اذا كان الاتفاق بين الطرفين المشار اليه في العبارة الثانية من الفقرة (٣) التي اعتمدها اللجنة منذ قليل يجب أن يتم كتابيا أو يمكن أن يكون شفويا .

٥٣ - الرئيس : قال إنه يرى ، حب فهمه للمألة ، أن كون مرسل الرسالة ومتلقيها متصلين الكترونيا هو في حد ذاته دليل كاف على الاتفاق .

٥٤ - السيد بونيل (ايطاليا) : ساند هذا التفسير .

٥٥ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : لاحظ أن أي شكل من أشكال الاتفاق ، بما فيه الاتفاق الشفوي ، يمكن قبوله ، وأشار الى أن الوسائل الالكترونية تمثل حالة خاصة . وقال إن هناك نقطة أخرى يرحب بالحصول على توضيح بشأنها وهي ما اذا كان التبادل الالكتروني للبيانات لا يمكن استخدامه إلا في حالة حصول اتفاق بين الطرفين ، أو بعبارة أخرى ، ما اذا كانت العبارة الاولى من الفقرة (٣) سارية في حالة عدم وجود اتفاق .

٥٦ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال إن العبارة الاولى من الفقرة (٣) تظل سارية حتى دون الاتفاق المشار اليه في العبارة الثانية .

٥٧ - الرئيس : أكد أن عبارتي الفقرة (٣) لا تنفي احدهما الاخرى ، بل إن العبارة الثانية مكمل للاولى .

٥٨ - السيد برغتن (الامين التنفيذي) : تحدث بصفتة أمين لجنة الصياغة فسأل ما اذا كان يجوز للجنة الصياغة اضافة عبارة "بالاضافة الى ذلك" الى بداية العبارة الثانية لكي يصبح واضحا أنها تتضمن مفهوما مستقلا .

٥٩ - الرئيس : قال إن لجنة الصياغة حرة في اجراء كل التغييرات اللازمة المتعلقة بالصياغة .

٦٠ - السيد روحانافوك (تايلند) : قال مفردا تهويته إنه صوت ضد الاقتراح الايطالي

لا لأن لديه أي اعتراض على الفكرة التي يتضمنها وإنما لأنه يعتبره غير لازم لأسباب سبق ذكرها .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٥

الجلسة السادسة

يوم الجمعة ٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.6

النظر في المواد من ١ إلى ١٦ وفي المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الأعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ٤ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.31)

١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال إن المادة ٤ في جملتها كانت موضع اهتمام كبير من جانب وفده . وقد أثار استخدام لفظة "عميل" في المادة ١ دون غيرها من مواد الاتفاقية مشكلة خاصة . ومع أنه لا يرغب في التقدم باقتراح بشأن وجوب تعرية هذا المصطلح في الاتفاقية ، فإنه من المهم أن يكون هناك اتفاق ضمني واضح على ما يعنيه في هذا السياق بالذات . فالأشخاص الذين قد يقدمون وثيقة إلى المتعهد ، أو قد يتطلبون منه وثيقة ، يدخل فيهم الناقل سواء أكان يقوم بتسليم البضائع أو بتسلمها ؛ كما يدخل فيهم الأشخاص الذين تكون لهم مصلحة من أي نوع في هذه البضائع سواء أكان ذلك في أول أو آخر مرحلة من مراحل نقلها على النطاق الدولي . ومع أن هؤلاء الأشخاص قد لا تكون ثمة علاقة تعاقدية تربط بينهم وبين المتعهد ، فقد يريدون التحقق - عندما يلمونه مواد معينة - من أنه سيقدم لهم ايصالا يشير فيه إلى أن البضائع قد قبلت منه وأنها في حالة جيدة . وقد ترغب اللجنة في النظر فيما إذا كان مصطلح "عميل" ملائم لهذا الغرض .

٢ - وقد استبان له وهو يسعى إلى إدخال اقتراح بلاده (المبين في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31) في المادة ٤ أن هناك تعارضا بين فكرة وجود ناقل أو شخص غيره له مصلحة في البضائع وبين مفهوم العميل حتما استخدم في المادة . وطبقا للفقرة الفرعية (أ) من المادة ٤ (١) سيقدم العميل وثيقة يتعين على المتعهد أن يوقعها .

وهذه الوثيقة تحدد البضائع وتشير علاوة على ذلك - في حالة ادراج النص الذي اقترحته المملكة المتحدة في هذه المادة - الى أنها محل نقل دولي . بيد أن العبارة التي استهلكت بها المادة ٤ (١) تعطي للمتعهد الخيار بين الإقرار بتسلمه البضائع عن طريق توقيع هذه الوثيقة ، وبين أن يصدر هو نفسه الوثيقة الموقعة منه والمبينة في الفقرة الفرعية (ب) ؛ ومن الجائز أيضا أن تتضمن هذه الوثيقة الأخيرة إقرارا بأن البضائع محل نقل دولي . غير أنه طبقا للمادة ٤ (٢) ، إذا لم يتصرف المتعهد وفقا لإحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) فإنه تقوم بالنسبة له قرينة قابلة لإثبات العكس بأنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا . وقد سبب هذا النص صعوبة بالغة لوفده . كذلك يرى وفده أنه لا يوجد مبرر للاستثناء الوارد في العبارة الثانية من الفقرة ٢ ، ويقترح وجوب حذفه من المشروع .

٣ - وهو يعتقد أن التعديل الذي أدخلته اللجنة على الفقرة ٣ في الجلسة السابقة ينطوي على أضرار بالغة بهذه الفقرة ، بل وبالمادة برمتها عن طريقها . وفيما يخص الفقرة ٤ ، التي التزمت في صياغتها بنص المادة ١٤ من قواعد هامبورغ ، فقد اقترح اضافة فاصلة بين لفظة "طباعة" ولفظة "بالصورة المطابقة للأصل" ؛ فمن المؤسف أنها حذفت من قواعد هامبورغ .

٤ - ويرى وفده أن المادة ٤ ، وخاصة فقرتيها ١ و ٢ ، تتضمن أفكارا عديدة أدمجت معا . وستكون الوثائق التي أشارت إليها هذه المادة على قدر كبير من الأهمية ، وينبغي للاتفاقية من ثم أن توضح بجلاء شديد - وقد يكون ذلك باضافة تفاصيل أخرى - حقيقة نوايا المؤتمر .

٥ - الرئيس : اقترح أن تناقش اللجنة اقتراح المملكة المتحدة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 ؛ فإذا تم إقراره من حيث الموضوع يجرى تلمس طريقة لادخاله في المادة ٤ .

٦ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال إنه يأمل في أن يتمكن هو نفسه من صياغة اقتراح وفده بطريقة تيسر ادراجه في المادة ٤ ؛ وقال إنه سيواصل عمله لتحقيق هذه الغاية .

٧ - السيد لافينا (الفلبين) : قال إن الفقرة ١ من المادة ٤ بنصها الحالي مثيرة للالتباس ، وأنها تحتاج الى تغييرات في صياغتها . ويولي وفده اهتمامه كذلك لاستخدام مصطلح "يفترض إلا إذا أثبت العكس" الوارد في العبارة الأولى من الفقرة ٢ . فهل تعني عبارة "ولا تقوم هذه القرينة" الواردة في العبارة الثانية أنه لا تقوم في هذه الحالة قرينة من هذا النوع قابلة لإثبات العكس ، أي أنه توجد عندئذ بعبارة أخرى قرينة قاطعة ، أم أنه لا توجد قرينة على الإطلاق ؟ وقال إن وفده يؤيد وجهة النظر التي أبدتها ممثل المملكة المتحدة بشأن استخدام لفظة "عميل" . ففي اتفاقيات النقل

السابقة وفي أجزاء أخرى من المشروع الحالي استخدم مصطلح "الطرف المعني" الذي يتميز بقدر أكبر من الدقة الفنية . ووافق على الاقتراح الذي يرمي الى اضافة فاصلة بين لفظتي "طباعة" و "بالصورة المطابقة للأصل".

٨ - السيد هير (المانيا) : قال إن وفده يشعر بدوره بقلق بالغ بصدد المادة ٤ . ذلك أن الفقرتين ١ و ٢ تتضمنان عددا كبيرا من الافكار لم تفرغ كلها في صيغة واضحة . فالفقرة ٢ تعرض على سبيل المثال لموضوع القرينة : اذ تنص على أنه اذا لم يتصرف المتعهد وفقا لإحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) تقوم قرينة على أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا . فما الذي يحدث إذن اذا أصدر المتعهد وثيقة يقول فيها انه تسلم البضاعة في حالة جيدة ؟ هل ينشئ هذا قرينة ؟ وهل تكون قابلة لاثبات العكس ؟ والاجابة عن هذين السؤالين لا يمكن إلا أن تكون بالايجاب ؛ لأن الوثيقة المعنية لن تكون أداة قابلة للتداول ، ويتحتم من ثم أن تكون أي قرينة تنشأ عنها قابلة لاثبات العكس . وليس من المنطقي أن نقول ، مثلما تفعل المادة ٢ على ما يبدو ، انه اذا قام المتعهد بالتصرف، وفقا لإحدى الفقرتين الفرعيتين فإن تصرفه لا يشير أي قرينة على الاطلاق . ومن الممكن أن يرد على ذلك بأن القرينة كانت بادية الظهور من تلقاء نفسها في هذه الحالة ؛ ولكن هذا نهج شديد الخطورة .

٩ - وفي تقديره أن السبب في هذا النقص إنما يرجع الى التعديلات التي أدخلت على المشروع أثناء إعدادة . ففي الأصل كانت القاعدة بشأن القرينة - سواء في قواعد هامبورغ أو في المشروع الذي أعده معهد توحيد القانون الدولي الخاص - هي قصرها على الشخص الذي يأخذ البضاعة في عهده وعلى حالة اصدار الوثيقة ؛ ولم تكن تعالج سوى نوع القرينة التي تنشأ عن الوثيقة . ولكن الفقرة ٢ من مشروع اللجنة قلبت القاعدة رأسا على عقب وقضت بأن التراخي عن اصدار وثيقة يشكل قرينة بأن البضاعة قد سلمت في حالة جيدة ، والنقطة الرئيسية هي : أي نوع من القرائن الناشئة عن الوثيقة قد أسقط ؛ وهكذا يتبين أن النص يفتقر الى الوضوح وأنه يحتاج الى دراسة أوفى .

١٠ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن ممثل الولايات المتحدة الامريكية وافق على أن اقتراح بلاده بتعديل المادة ٤ (A/CONF.152/C.1/L.10) يمكن أن يناقش في لجنة الصياغة ؛ إلا أن حذف النقطة الموضوعية التي تنطوي عليها عبارة "لا تخالف قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة" التي كانت واردة في نهاية المادة ٤ (٤) من مشروع اللجنة لا يمكن أن يعالج في لجنة الصياغة .

١١ - الرئيس : قال إن مناقشة المادة ٤ في اللجنة الاولى لم تستكمل . أضف الى ذلك أن كل ما قيل منذ أن تقدمت الولايات المتحدة باقتراحها قد أظهر ان الوضع فيما يخص الكتابة الالكترونية ليس سهلا كما كان يبدو للوهلة الاولى .

١٢ - السيد روستاند (السويد) : قال انه يتطلع الى دراسة اعادة الصياغة المتوقعة

كتابة لاقتراحها المقدم في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.13 بغية النظر في ادخاله في المادة ٤ . وهو يود أن يحتفظ بملاحظاته النهائية على المادة الى أن يطالع الاقتراح الجديد . وليس لدى وفده اعتراض ضد الاستعاضة عن لفظة "عميل" بتعبير أكثر ملاءمة . وفيما يخص قاعدة القرينة ، فقد قارن بين الفقرة ٢ من المادة ٤ من مشروع الاتفاقية وبين النص الذي كان معروضا على الاونسيترال في دورتها الثانية والعشرين ، ولاحظ أن العبارة الثانية في الفقرة قد أضيفت في تلك الدورة رغم أن تقرير الدورة (A/44/17) لم يوضح الأسباب التي دعت الى اضافتها . وهو يذكر أنه رثي أنه لن يكون من الإنصاف أن يطلب من المتعهد الذي قام بمجرد نقل البضائع من وسيلة نقل الى أخرى أن يقوم بالاجراء الوثائقي الذي تدعو اليه المادة ، والادعى هو أن تخلفه عن القيام بهذا الاجراء يؤدي الى قيام القرينة موضع المناقشة . وكان ذلك هو السبب في الاستثناء الذي أوردته العبارة الثانية . وأعرب عن تأييده لاقتراح اضافة فاصلة في الفقرة (٤) بين لفظة "طباعة" وعبارة "بالصورة المطابقة للأصل" ؛ وقال أنه يود أن يحتفظ بموقفه بصدد النقطة البالغة الأهمية والصعوبة التي أثارها ممثل المانيا .

١٣ - السيد موران (اسبانيا) : قال إن وفده يوافق على المادة ٤ بنصها الحالي ، وأنه على يقين من أن الشكوك التي أعرب عنها بصدها يمكن أن تحل من خلال النظر الى الاتفاقية في مجموعها . فممثل المانيا يعتقد أن الفقرة ١ يمكن أن تنشئ قرينة . وطبقا للنظام القاذوني الاسباني ، وربما طبقا لغيره سيكون مؤدى هذه القرينة أن المتعهد قد بذل في عمله عناية معقولة . فاذا قدم العميل وثيقة الى المتعهد ووقعها هذا الأخير ، فسوف يفترض عندئذ أن البضائع قد سلمت في حالة جيدة حسيما تشهد به الوثيقة الموقعة . وستكون هذه القرينة قاذمة ؛ غير أن المتعهد - على ما يمكن استخلاصه من المادة ٦ - قد يكون قادرا على اثبات أن التلف الذي لحق بالبضائع نتج عن خطأ ارتكبه شخص آخر ؛ ولن يكون في هذه الحالة مسؤولا بمفرده استنادا الى توقيعه .

١٤ - أما الامكانية الثانية التي تتيحها المادة ٤ (١) فهي أن العميل لا يقدم وثيقة ، ولكنه ينتظر الى أن يقدم له المتعهد وثيقة ؛ وسيكون في مقدور المتعهد عندئذ أن يفحص البضائع وأن يصدر في وقت معقول وثيقة تنشئ قرينة فيما يتعلق بالظروف التي وجدت فيها البضائع ، وما اذا كانت قد أصيبت بشيء ما أثناء وجودها في محطة النقل الطرفية . والامكانية الثالثة هي أن لا يصدر المتعهد وثيقة ولا يوقع على وثيقة يقدمها اليه العميل ، وهي الحالة التي تشير اليها الفقرة ٢ . وهنا أيضا تقوم قرينة قابلة لاثبات العكس على أن البضائع قد سلمت اليه في حالة جيدة . ومن المنطقي أن لا تدحض هذه القرينة الا بعد اثبات ان البضائع لم تسلم في حالة جيدة على ما يذهب اليه مضمون المادة ٦ .

١٥ - وما يذكره فيما يخص العبارة الثانية من الفقرة ٢ يتفق مع ما يذكره ممثل

السويد في هذا الصدد . وهو يعتقد أن من المنطقي أن لا تقوم قرينة بالنسبة للمتعهد في الحالة المشار إليها .

١٦ - السيد جاو تشنر (الصين) : قال ان وفد بلاده يرى أن المادة ٤ بالصيغة الواردة في المشروع منصفة لكل من العميل والمتعهد . فالمتعهد من حقه ومن واجبه أن يقدم ايضالا موقعا يقر فيه بحالة البضائع . ويؤيد وفده الى حد ما الآراء التي أبدتها ممثل المملكة المتحدة بشأن استخدام لفظة "عميل" ؛ ولكنه يرى أن هذا المصطلح يمكن أن يفسر على أساس أنه يعني الشخص الذي يطلب من المتعهد اعطاء ايضالا بتسلم البضائع . وهذا طاب معقول ، وينبغي أن يكون من حق العميل أن يتقدم به . وقال ان المادة ٤ (٢) هي الأخرى منصفة ومعقولة . وستكون المادة ٤ مقبولة من وفده بعد أن تدخل عليها تعديلات طفيفة .

١٧ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان وفده يعرب عن رضائه عن المادة ٤ بنصها الحالي رغم تشعبها . والمشكلة الوحيدة انما تتمثل في رأيه في أن القرينة المشار إليها في الفقرة ٢ لا تغطي الفقرة ١ (ب) وحدها ولكنها تغطي أيضا الفقرة ١ (أ) التي لا تتطلب من المتعهد الاشارة الى حالة البضائع . فلا يجوز إذن أن يعاقب لقرينة مفادها في الحالة الأخيرة أن البضائع قد سلمت في حالة جيدة .

١٨ - الآنسة سيمولا تولوكاس (فنلندا) : قالت انها تؤيد ممثل النمسا في الاعتراض الذي أثاره .

١٥ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان هناك فكرة جوهرية تبدو غائبة في كلا الفقرتين (١) و (٢) وهي أن المتعهد قد تسلم البضائع في واقع الأمر . وقد يمكن التخفيف الى حد ما من بعض المشاكل التي ذكرت بصدد الفقرة (٢) اذا أشير صراحة في كلا الفقرتين الى الاجراء المطلوب وفقا للفقرتين ١ (أ) و ١ (ب) رهن بتسلم المتعهد البضائع ؛ وأي قرار يصدر وفقا للفقرة ١ (أ) سيكون مجرد اقرار بالاستلام في حين أن الاقرار بالاستلام الذي يصدر وفقا للفقرة ١ (ب) سوف يتطلب أيضا الاشارة الى حالة البضائع .

٢٠ - الرئيس : قال ان المناقشة التي تدور الآن في اللجنة مماثلة للمناقشة التي دارت في اجتماعات الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية حيث نوقشت المادة مناقشة مستفيضة . ودعا اللجنة الى التصويت على المادة ٤ (٢) .

٢١ - واعتمدت المادة ٤ (٢) بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ٧ وامتناع ٩ عن التصويت .

٢٢ - السيد روستاند (السويد) : أعرب عن دهشته من أن الرئيس دعا الى التصويت على

الفقرة (٢) . وقد كان يقدر أن اللجنة في انتظار اقتراح جديد من وفد المملكة المتحدة يتناول عدة فقرات في المادة ٤ .

٢٣ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان اللجنة ينبغي أن تكون على حذر من افتراض ، وهو ما فعله الرئيس على ما يبدو ، أن بحث وفده عن طريقة لادخال بعض الافكار المبينة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 في المادة ٤ لن يؤثر على الفقرة ٢ . وقال انه دهش هو الآخر لأن الرئيس دعا الى التصويت على هذه الفقرة . وأضاف أن اقتراح وفده الجديد بشأن الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 سوف يشير على أقل تقدير الى الفقرتين ١ (أ) و ١ (ب) من المادة ٤ . ونظرا لأن هاتين الفقرتين الفرعيتين قد جرت الإشارة إليهما بصورة محددة في الفقرة ٢ ، فوفد يؤثر ذلك في هذه الأخيرة بطبيعة الحال . وقال انه لا يعتزم إعادة صياغة المادة ٤ بأكملها ؛ وسيبذل قصارى جهده كي يعكس القرار الذي اتخذته اللجنة في الفقرة ٢ ؛ ولكنه يحتفظ بحق وفده في أن يقرر ، في معرض سعيه لتضمين المادة ٤ انعكاسا للوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 ، ما اذا كان يرغب في أن يقترح تعديلات تبعية للفقرة ٢ الى جانب اقتراح تعديلات للفقرة ١ ؛ وهو ينظر الى حريته في أن يفعل ذلك على أنها أمر فظيم الأهمية ؛ وطلب من الرئيس أن يتيح له المرونة اللازمة لمعالجة المسألة بروح المسؤولية التي يود الرئيس نفسه أن يمارسها .

٢٤ - الرئيس : قال انه أخذ علما بوجهات نظر المملكة المتحدة . وقد أجرى التصويت على الفقرة ٢ مع تحفظ مؤداه احتمال ادخال تعديل على الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 .

٢٥ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان وفده قد امتنع عن التصويت . ولو أنه كانت هناك توضيحات كافية للفقرة ٢ ، لكان قد أدلى بصوته لصالحه ؛ ولكن شكوكه لم تبدد وخاصة فيما يتعلق بالمسألة التي أثارها ممثل ألمانيا .

٢٦ - السيد مشريك (جمهورية أوكرانيا الاشتراكية الوفياتية) : قال ان وفده قد امتنع عن التصويت لأنه يرى أن اللجنة قد دفعت بصورة معجلة الى اتخاذ قرار . وهو يعتقد مع ذلك أنه يمكن تذليل الصعوبات المشاركة عن طريق بذل الجهود الملائمة .

٢٧ - السيد روستاند (السويد) : قال انه كان قد فهم أن اللجنة وافقت ضمنا في الجلسة السابقة على انتظار الاقتراح الجديد بشأن المادة ٤ الذي تعهدت المملكة المتحدة بصياغته . أما فيما يخص الفقرة ٢ ، فان المملكة المتحدة أعربت عن شكوكها بمدد ملاءمة ادخال العبارة الثانية في المشروع . واذا نحن استعدنا الى أذهاننا المناقشة التي تلت ذلك ، لادررنا أن ما كان من الممكن لأحد من الحاضرين أن يتصور أن الاقتراح الجديد للمملكة المتحدة لن يؤثر على الفقرة ٢ . وقد أكد ما حدث في الجلسة الحالية شعوره بأن النص الأساسي اعتبر أمرا واقعا وأن أي محاولات لتحسينه غير لازمة وقد لا تقابل بالترحيب .

٢٨ - السيد راو (الهند) : قال ان وفده قد امتنع عن التصويت . اذ يبدو أنه كان يوجد تعجل لا موجب له في الالتجاء الى التصويت . وقد أشار ممثل المملكة المتحدة في الجلستين الحالية والسابقة الى أنه يعكف على أفكار معينة تتصل بالمادة ٤ ، كما أعربت وفود عدة عما يساورها من شكوك ازاء هذه المادة . ولا ينبغي أن تشبط الجهود التي تبذل للتوصل الى توافق بين الآراء في داخل اللجنة ، وخاصة حين يبدو أن الآراء منقسمة بالتساوي . وقال انه يطلب من ثم من الرئيس أن يتحلى بالصبر مع اللجنة وأن ينظر حيثما أمكن في تشكيل مجموعات تفاوضية صغيرة لحل المسائل الصعبة . ولو أننا فعلنا ذلك فيما يخص الفقرة ٢ ، لاسفرت المفاوضات ولا ريب عن توافق بين الآراء في مطلع الاسبوع القادم .

٢٩ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال انه فهم على أثر التصويت أنه لن يتمكن من وضع تعديل تبعية يتضمن حذف العبارة الثانية من الفقرة ٢ . وسوف يتركز اهتمامه الآن على وضع التعديلات التبعية التي ستدخل في الفقرة ، نتيجة لمحاولاته الرامية الى تضمين الفقرة ١ الأفكار المبينة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.31 . وقال انه يحيل الرئيس في هذه الأثناء الى المادة ٧ من النظام الداخلي التي توصي الرئيس ، عندما تطبق على اللجنة بعد ادخال التعديلات اللازمة ، بتعزيز التوصل الى اتفاق عام . وقد يكون من المفيد أن تضع جميع الوفود ذلك نصب أعينها .

علقت الجلسة الساعة ١٦/٠٥ واستؤنفت الساعة ١٧/١٥

انتخاب نائب رئيس ومقرر (البند ٢ من جدول الأعمال) (تابع)

٣٠ - السيد لافينا (الفلبين) : رشح السيد سليمان (مصر) لمنصب نائب الرئيس والسيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) لمنصب المقرر .

٣١ - وانتخب السيد سليمان (مصر) والسيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) لمنصب نائب رئيس المؤتمر والمقرر على التوالي .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٢٠

الحلّة السابعة

يوم الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (قرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.7

النظر في المواد ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ٤ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.10)

١ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : أوضح ، في تقديم اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.10) ، أن الهدف منه تحقيق الاتفاق بين هذا الحكم والأسلوب المتبع في سائر اتفاقيات النقل الموجودة . وقال ان وفده لا يرى ضرورة لعبارة "لا تخالف قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة" ، الواردة في مشروع اللجنة .

٢ - السيد أباسكال (المكسيك) : أبدى تأييدا قويا للاقتراح الداعي الى حذف عبارة "لا تخالف قانون البلد الذي توقع فيه الوثيقة" ، التي اعتبرها غير مستحبة ، بل خطيرة ، من وجهة توحيد القانون . وفيما يتهم ببقية الفقرة ، أبدى تأييده لاقتراح الولايات المتحدة ، مبرزا أن هذا الاقتراح يستند الى التعريف المستخدم في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الكمبيالات الدولية والسندات الاذنية الدولية ، التي اعتمدت في كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٩ ، والتي هي أحدث اتفاقيات الأمم المتحدة في مجال التجارة الدولية .

٣ - السيد موران (اسبانيا) والسيد وول (المملكة المتحدة) : ساندوا ، هما أيضا ، الاقتراح .

٤ - الرئيس : قال انه اذا لم يكن هناك أي اعتراض ، فيعتبر أن اللجنة تؤيد اقتراح الولايات المتحدة رهنا باجراء التغييرات اللازمة في الصياغة لتحقيق الاتفاق التام بين هذه العبارة ونص اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الكمبيالات الدولية والسندات الاذنية الدولية .

٥ - وقد تقرر ذلك .

المادة ٣ (تابع) (A/CONF.152/G.1/L.38)

٦ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قدم اقتراح وفده (A/CONF.152/G.1/L.38) . فذكر أن المملكة المتحدة تشعر بشيء من القلق إزاء تعدد العمليات المشمولة لمفهوم وضع البضائع في عهدة المتعهد ، ولا سيما على ضوء صيغة المادة ١ (أ) كما أقرتها اللجنة ؛ فموجب هذا الاقتراح ، هناك عاملان فقط يحددان فترة المسؤولية ، هما تسليم البضائع وتسليمها . وأشار إلى أن وفده لا يرى داعيا للإشارة إلى احتمال عدم تسليم البضائع في الوقت المناسب .

٧ - السيد موران (إسبانيا) : وجد أن الاقتراح مفيد للغاية ويستحق أن ينظر فيه بالاقتران مع أجزاء أخرى من مشروع الاتفاقية ، وعلى الخصوص المواد ١ و ٤ و ١٠ .

٨ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال إنه لا يرى كيف يمكن أن يكون النص المقترح أوضح من الصيغة الواردة في مشروع اللجنة .

٩ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : أبدى تفضيله لترك المادة ٣ دون تغيير . ولاحظ أن إدراج مفهوم وضع البضائع في عهدة المتعهد "بمفرده" سيكون بمثابة دعوة إلى توزيع أنشطة المتعهد ، التي هي موحدة نوعا ما في الوقت الحاضر ، على عدة شركات منفردة ليس لأي منها ، بذاتها ، موجودات أو تأمين . وأكد أن النتيجة ستكون غير مستحبة على الإطلاق . ورأى أن كلمة "delivers" (يسلم) ، الواردة في النص الانكليزي للاقتراح ، لا تعني بالضرورة التسليم المادي . كما أنها ليست أفضل من مفهوم "taking in charge" "يأخذ في عهدة" . أما فيما يتعلق بعبارة "تسليمها" ، فقد سلم بأن دلالتها المادية قد تكون أقوى منها في عبارة "وضعها تحت تصرفه" ، ولكنه ذهب إلى أن هذه العبارة الأخيرة لصيقة بالواقع بما فيه الكفاية . وقال إنه لا يسهه تأييد اقتراح المملكة المتحدة .

١٠ - السيد روستاند (السويد) : أعرب عن تفضيله لعبارة "وضعها تحت تصرفه" لأنها تتيح للمتعهد فرصة التبرؤ من المسؤولية دون أن يسلم البضائع تسليمًا ماديًا . وقال إنه لا يسهه تأييد اقتراح المملكة المتحدة ، لكنه سيساند النص الأصلي الذي يمكن ، في رأيه ، إدخال المزيد من التحينات عليه بواسطة التعديلات الفنلندية (A/CONF.152/G.1/L.36) .

١١ - السيد تاركو (النمسا) : لاحظ أن اقتراح المملكة المتحدة يدخل عددا من التغييرات على صياغة المادة ٣ ، وأن بعض هذه التغييرات يتصل بالضمون . وأبدى تفضيله للكلام عن أخذ المتعهد البضائع في عهده ، كما هو مذكور في المادة ١ ، بدلا من إدخال فكرة قيام الناقل أو شخص آخر بوضع البضائع في عهدة المتعهد . وقال إنه لا يستطيع مساندة إدخال كلمة "بمفرده" لأنها يمكن أن تؤدي إلى خلافات : فقد لا تكون

البضائع ، مثلا ، في عهدة المتعهد "بمفرده" ، لكنها ، رغم ذلك ، يمكن أن تكون في عهده ، ولذلك ينبغي أن يكون مسؤولا عنها .

١٢ - وأضاف ، من جهة أخرى أن من المقبول ألا تنتهي مسؤولية المتعهد تماما بعد انقضاء الفترة التي أخذ فيها البضائع في عهده ؛ فبموجب المادة ١٠ (١) ، يظل له الحق في حبسها بعد تلك الفترة ، ولكنه لا يكون حرا في تصرفاته أثناء ممارسة ذلك الحق ، وبالتالي فإن مسؤوليته عنها تظل قائمة الى حد ما ؛ ولذا ، يمكن قول الكثير في تأييد الاقتراح الداعي الى الغاء عبارة "أو بوضعها تحت تصرفه" ، لانها يمكن أن تشير قدرا من الريبة .

١٣ - السيد روحانابروك (تايلند) : قال ان اغفال عبارة "أو بوضعها تحت تصرفه" ، الواردة في اقتراح المملكة المتحدة ، يدخل تغييرا كبيرا على نص المادة ٣ . ولاحظ أن أثر ذلك سيتمثل في تمديد فترة مسؤولية المتعهد ، وهو أمر لا يرى له مبررا . وأبدى ، لذلك ، تفضيله للابقاء على المادة ٣ دون تغيير .

١٤ - السيد حاو تشنر (الصين) : أفاد أنه أحاط علما بالجهود التي بذلها وفد المملكة المتحدة من أجل تحديد فترة مسؤولية المتعهد بمزيد من الدقة ، ولكنه أشار الى أن المصطلحات المتعلقة في اقتراح هذا الوفد لا تتماشى تماما مع المصطلحات المتعلقة في مواد أخرى ؛ فعبارة "يأخذ في عهده" نوقشت باستفاضة في الجلسات السابقة ، وقبلها معظم الوفود ، رغم غموضها ، لانعدام ما هو خير منها . ولاحظ أن اقتراح المملكة المتحدة يخطوي على تغيير يتصل بالمضمون لانه يمدد فترة مسؤولية المتعهد الى أن تُسلم البضائع فعلا الى الشخص الذي يحق له تسليمها . ولكنه وجد أن الصياغة الحالية تتيح امكانية تمثيل ذلك الشخص بوكيل ، وأن هذا هو السبب الذي أدى بها ، بعد مناقشات مستفيضة الى الفوز برضى معظم الوفود .

١٥ - السيد رومان (بلجيكا) : أبدى استعداده للموافقة على الجزء الاول من اقتراح المملكة المتحدة ، لكنه أشار الى أن الجزء الثاني من هذا الاقتراح يشير بعض المشاكل ، اذ ان المتعهد سيتحمل المسؤولية التامة عن البضائع حتى لو لم يتطع التخلص منها . وانتهى من ذلك الى معارضة الاقتراح بمجمله .

١٦ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : سلم بأنه قد يصعب ، في الممارسة ، تفسير مصطلحات قانونية مثل "يأخذ في عهده" و "تسليمها" ، لكنه أضاف ان كل الجهود التي بذلت لتحسين هذين المصطلحين جاءت بالفشل ، وان هذا الاقتراح ليس بأنجح منها . وزاد على ذلك قوله انه ، وان كانت عبارة "يأخذ ... في عهده" ، المستخدمة في المادة ٣ ، تعني أن الاهتمام منصب على المتعهد ، فان اقتراح المملكة المتحدة يحوّل التركيز الى قيام الناقل أو شخص آخر بتسليم البضائع ، مما يمكن أن يشير مشاكل فعلية . وأشار فضلا عن ذلك الى أن الجزء الثاني

من الاقتراح لا ينص الا على "تسليم" البضائع . ورأى أن اغفال مفهوم "وضعها تحت تصرف الشخص الذي له حق تسليمها" له انعكاسات عملية هامة ؛ فقد لا يكون بوسع المتعهد تسليم البضائع ، لكنه ، مع ذلك ، يجب أن يكون قادرا على الوفاء بمسؤوليته بجعلها متاحة . ولذلك ، وعلى الرغم من موافقته على أن المشاكل التي أثارتها المملكة المتحدة هي مشاكل حقيقية ، فإنه يفضل الاحتفاظ بالصيغة الموجودة .

١٧ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان وفده قد شعر دوما بشيء من عدم الارتياح الى المادة ٣ وعبارة "يأخذ في عهده" . لكنه استنادا الى تعليقات المتحدثين السابقين ، يعتقد أن من الأفضل ابقاء النص الحالي دون تغيير .

١٨ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان المناقشة أظهرت وجود مشاكل حقيقية تتعلق بالنص الحالي للمادة ٣ ، وصعوبة التوصل الى تعاريف واضحة للمسؤولية ؛ وبما أن اللجنة لم تر من الملائم السعي الى ايجاد تلك التعاريف ، فان المجال الذي تشمله المادة ٣ لا بد أن يصبح مصدر مشاكل رئيسية تتعلق بمسؤوليات كل من الناقل والمتعهد . وأكد أن المملكة المتحدة شديدة القلق ازاء عَرَضِيَّة مفهوم "وضعها تحت تصرفه" ؛ فاستعمال هذا الأسلوب سيكون بمثابة السماح للمتعهد بالتبرؤ من المسؤولية متذعرا فقط بكونه قد أفرغ البضائع على رصيف الميناء وأن الشخص الذي له حق تسليمها لم يظهر . وأشار الى أن الاتفاقية بمجملها لا تنيط بالمتعهد ، بالضرورة ، مسؤولية غير محدودة ؛ فاذا لم تجمع البضائع بعد فترة معينة ، جاز للمتعهد التذرع بأحكام أخرى من الاتفاقية للتصرف في تلك البضائع ، لكن عليه الاستمرار في تحمل مسؤوليتها الى أن يفعل ذلك . وقال ان وفده ما زال شديد التمسك بالاقتراح الفنلندي الذي رفض ، لا شيء الا لانه يسعى الى تجنب عَرَضِيَّة فكرة وضع البضائع "تحت تصرف" شخص ما . وأعلن ، بسبب هذه الظروف ، أن وفده يسحب اقتراحه .

١٩ - الرئيس : أعلن أنه يعتبر ، وفقا لذلك ، أن المادة ٣ قد أقرن .

٢٠ - وقد تقرر ذلك .

المادة ١ ، اقتراحات تتعلق بإضافة فقرات فرعية جديدة (تابع)

٢١ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قدم اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.37) ، فأفاد أنه يتعلق بتعريف لفظة "الشخص" التي استعملها في اقتراحيه المتعلقين بالمادة ٣ والمادة ٤ . وافترض أنه ، لكون اقتراحه المتمثل بالمادة ٣ لم يقبل ، فقد يُتذرع بعدم الحاجة الى هذا التعريف . لكنه أعرب عن شعوره بأنه قد يكون من الأفضل ارجاء المناقشة الى حين الانتهاء من النظر في المادة ٤ .

٢٢ - الرئيس : قال ان الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.37 ستبحث بعد النظر في اقتراح المملكة المتحدة المتعلق بالمادة ٤ .

المادة ٥ (A/CONF.152/C.1/L.11 و L.12 و L.20 و L.24 و L.39 و L.42)

٢٣ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم اقتراح وفده بشأن اضافة فقرة جديدة (الفقرة ١ مكررا) (A/CONF.152/C.1/L.11) ، فذكر أنه تقرر ، بعد التشاور مع الوفد الاسترالي ، ادراج عبارة "دون مراقبة" بعد عبارة "بالدخول" ، وأن أستراليا وألمانيا أصبحتا الآن مشتركتين في تقديم الاقتراح بصيغته المعدلة هذه . ومضى يقول ان الاقتراح ناشئ من أن المادة ٥ (١) ، المتعلقة بـ "أساس المسؤولية" ، تقلب عبء اثبات الخطأ أو الإهمال ؛ ففي الظروف العادية ، يتوجب على المدعي أن يثبت أن الخسارة التي تكبدها نجمت عن خطأ أو إهمال من جانب المدعى عليه . أما في هذه المادة ، فقد قلب عبء الإثبات ، على غرار ما جرى في اتفاقيات أخرى متعلقة بالنقل ، لأنه عندما يحدث شيء للبضائع في سفينة أو عربة منقولة بالسكك الحديدية ، مثلا ، فالناقل هو الذي يعرف وقائع المسألة ، ولا يعرفها الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه . وأعقب ذلك بقوله ان هذا الرأي المعبر عنه في الاتفاقيات الخاصة بالنقل يحظى بتأييده التام ؛ ولكن الحالة الوقائية يمكن أن تختلف عن ذلك كثيرا فيما يتعلق بمتعهدي محطات النقل الطرفية ، ولا سيما في المواضع البحرية الرئيسية ، لان البضائع لن تخزن بالضرورة في مكان محكم الاقفال . وسلم بأن من الضروري أحيانا أن يؤذن للعميل بالوصول الى بضائعه حتى يتمكن من معاينتها أو من تدبر أمرها بطريقة أخرى ؛ وأضاف انه ليس بالامكان ، في المواضع البحرية الكبيرة ، اقامة أجهزة رصد الكترونية أو مراقبة كل زيارات العملاء ؛ ولاسياب عملية ، يؤذن للعملاء أحيانا بالوصول الى البضائع دون مراقبة ؛ واذا حدث الضرر عند منح العميل هذا الأذن ، كان احتمال نشوء الضرر من متعهد محطة النقل الطرفية مساويا لاحتمال نشوئه من العميل . ولذلك اقترح الرجوع ، في هذه الحالة بالذات ، الى القاعدة القانونية العامة التي تقول بأن المدعي هو الذي يتوجب عليه اثبات الخطأ أو الإهمال .

٢٤ - السيد سميث (أستراليا) : قال ان وفده يرى عدم تحويل عبء الإثبات حيث يكون المتعهد قد أذن للعميل أو لأشخاص آخرين بالوصول الى البضائع المعنية . وأكد أن ذلك يتمشى مع القرارات الأخيرة التي اتخذتها المحاكم الانكليزية استنادا الى القانون العام للإيداع . وذكر بأنه اقترح ادراج عبارة "دون مراقبة" بحيث تشمل الحالات التي يحتفظ فيها المتعهد بمراقبة البضائع المذكورة والإشراف عليها ، وهو ما يتمشى أيضا مع القانون الانكليزي .

٢٥ - السيد فلبيوفتش (يوغوسلافيا) : قال انه ، رغم اختلاف القوانين الوطنية في هذا الموضوع ، فان قصد مشروع الاتفاقية هو تحميل المسؤولية للمتعهد وحده ، على أساس الخطأ ، مع قلب عبء الإثبات . وأبدى ، لذلك ، معارضته للاقتراح المشترك .

٢٦ - السيد دونيل (إيطاليا) : قال ان وفده يجد صعوبة في تأييد الاقتراح المشترك . وأشار الى أن صيغة "كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب هلاك البضائع أو تلفها" تفجح للمتعهد مجالا كافيا لاثبات قيامه بما لزم ، وذلك ، مثلا ، عندما يوجد أشخاص آخرون كانوا في مكان حفظ البضائع ، وعلى الخصوص العميل أو وكيله ؛ ولذلك فان وفده يرى أن الاقتراح يضيف تعقيدا لا لزوم له .

٢٧ - وبخصوص عبارة "في وقت الحادث" ، قال انه يرى من الانسب لو كانت هناك اشارة الى كامل الفترة التي تكون فيها البضائع تحت مسؤولية المتعهد .

٢٨ - السيد رومان (بلجيكا) : قال انه كان مستعدا لتأييد الاقتراح الالمانى الاصلى ؛ ولكن بما أن ادراج عبارة "دون مراقبة" يلقي بكل العبء على المتعهد ، فان وفده سيمتنع عن التصويت على الاقتراح المشترك .

٢٩ - السيدة العثمانى (المغرب) : قالت ان المرسل اليهم الموجودين في بلدها يقومون في أحيان كثيرة بزيارة الموانئ ، ويستطيعون الوصول بحرية الى البضائع ؛ ولذلك فان وفدها يرى أن المرسل اليه هو الذي يجب أن يثبت أن أمرا ما قد حدث عندما كانت البضائع في عهدة المتعهد .

٣٠ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان المادة ٥ (١) مرنة جدا . فبناء على الصياغة الحالية للفقرة ، يمكن للقاضي أن يقرر ما اذا كان المتعهد قد اتخذ كل التدابير التي يمكن تطلبها منه في حدود المعقول .

٣١ - واستطرد قائلا ان عبارة "في وقت الحادث" يمكن أن تشير صعوبات ، اذ قد يصعب تقرير ما اذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث فعلا ؛ ولذلك لا يستطيع وفده قبول الاقتراح المشترك .

٣٢ - السيد روستاند (السويد) : قال ان من الطبيعي أن يكون هناك ، عند معاينة العميل للبضائع ، ممثل للمتعهد حاضر للاشراف على الامور وحماية مصالح هذا الأخير . ولم ير ، لذلك ، ضرورة للاقتراح المشترك .

٣٣ - السيد هورنى (كندا) : قال انه اذن للعميل أو لصاحب البضائع المعنية بالوصول الى المكان الذي تخزن فيه البضائع ، فيجب أن تأخذ المحاكم هذا العنصر في الاعتبار عند الفصل فيما اذا كان المتعهد قد اتخذ أو لم يتخذ كل التدابير التي يمكن أن تطلبها منه في حدود المعقول ؛ ولذلك ليس بوسع وفده تأييد الاقتراح المشترك ، الذي سيتوّل عبء الاثبات ليلقيه على المدعي .

٣٤ - السيد وول (المملكة المتحدة) : قال ان وفده ، وان كان لا يعترض على

الاقتراح ، يواجه بعض الصعوبة فيما يتمثل ، مثلا ، بكلمة "العميل" . وطلب تعريف "العميل" بدقة ، وتحديد علاقته بالمتعهد أو الناقل أو المالك أو المرسل . وبخصوص عبارة "في وقت الحادث" ، قال انه يرى من الانسب لو قيل "خلال الفترة التي يحدث فيها الهلاك أو التلف" . واعتبر أن من أدنى درجات الواقعية الاعتراف باحتمال نشوء حالات يريد فيها العميل التأثير على الامور لصالحه ؛ فاذا كان امتياز التمكن من الوصول الى البضائع دون مراقبة ، فلا ينبغي تمكينه من استغلال ذلك الامتياز على حساب المتعهد ؛ وفي هذه الظروف ، ينبغي أن يظل عبء الاثبات على عاتق العميل .

٣٥ - السيد كريستوف (بلغاريا) : أعرب عن تأييده للاقتراح ، لانه كثيرا ما يحدث في مواضع بلده أن تتاح للعميل امكانية الوصول الى البضائع . وأشار الى أن هناك ، في هذا الخصوص ، فرقا ملحوظا بين "قواعد لاهاي - فيزبي" و "قواعد هامبورغ" : ففي الاولى ، ليس على الناقل ، الذي يقابل متعهد محطة النقل الطرفية في الحالة الحاضرة ، الا أن يشهد وفاءه بكل مسؤولياته ؛ ثم انه ليس ملزما باثبات وقوع أي هلاك أو تلف ؛ أما في قواعد هامبورغ ، فهو ملزم بذلك . وقال انه ، اذ يأخذ في اعتباره الحالة الراهنة السائدة عمليا ، يختار اعفاء المتعهد من عبء الاثبات .

٣٦ - السيد أوشاي (اليابان) : قال انه يواجه بعض الصعوبات بخصوص الاقتراح ، لأن هذا الاقتراح يستند الى افتراض كون العميل والمدعي شخصا واحدا ؛ ولكن اذا لم يكن هذا أمرهما ، واذا لم يرتكب المدعي خطأ ، فهو لا يستطيع أن يفهم لماذا ينبغي فرض عبء الاثبات على هذا الأخير .

٣٧ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال انه ، هو أيضا ، يفضل النص الموجود . ولاحظ أن الاقتراح يدخل دورا اثباتيا يأتي زيادة على مبدأ المسؤولية الاساسي الذي تتضمنه الاتفاقية . وأشار الى أن الاتفاقية ، في سعيها الى معالجة مجموعة محددة من الحالات ، تحدث تحولاً في عبء الاثبات يشير من المسائل عددا يساوي عدد المسائل التي تسمى الى حلها . وأكد أنه ، في حالة وقوع حادث يؤدي الى هلاك البضائع ، تكون للمتعهد ، بالفعل ، وسيلة للدفاع تكمن في أن يامكانه البرهنة على أنه اتخذ كل تدابير العناية المعقولة لحماية البضائع ؛ كما انه ستكون له وسيلة للدفاع تستند الى المادة ٣ ، وهي أن المتعهد لا يعود مسؤولاً عن البضائع اذا أخذها العميل في حوزته لمعاينتها أو تدبر أمرها أو مناوالتها .

٣٨ - السدة ساحر دي فانوسي (الارجنتين) : قالت انها ، هي أيضا ، تلاقى صعوبات بشأن الاقتراح ، لانه قد يكون من الصعب ، عمليا ، اثبات كون العميل ، أو الاشخاص الذين يعملون نيابة عنه ، قد أذن لهم بدخول المكان المعني عندما حدث الهلاك أو التلف فعلا .

٣٩ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان الاقتراح المشترك لا يقصد به تناول وضع

افتراضي ، بل الوضع الحقيقي السائد الآن في محطات النقل الطرفية ، كما يبلغ عنه قطاع هذه المحطات وكما تأكد منه هو بنفسه من خلال زيارات شخصية . وأبدى استعداده لقبول اقتراح المملكة المتحدة بشأن الاستعاضة عن عبارة "في وقت الحادث" ، الواردة في الطرين الأول والثاني من الاقتراح ، بعبارة "خلال الفترة التي يحدث فيها الهلاك أو التلف" .

٤٠ - السيدة سسولا - تولوكاس (فنلندا) : ذهبت الى أن هذه الحالة معالجة فعلا بالفقرة (١) من المادة ، وذلك في العبارة "كل ما كان من المعقول تطلب اتخاذ من تدابير" . وقالت انه اذا حظي الاقتراح بالقبول ، فلن يكون هناك أي مداد رأي في أن يطلب العميل معاينة البضائع ؛ بل على العكس ، سيكون من الحكمة أن يبين أنه لا يرغب إطلاقا في الوصول اليها .

٤١ - السيد بيللو (الفلبين) : قال انه ، رغم تفهمه لقلق أمحاب الاقتراح من امكانية وصول العملاء الى البضائع دون مراقبة ، يرى عدم التغافل عن أن هذا الوصول ، ولو غير مراقب ، لا يحصل الا بإذن من المتعهد ، بحيث لا يكون العميل متطفلا على المكان أو منتهكا حرمة . ولاحظ أنه لا يجوز تحويل عبء الاثبات لمجرد افتراض وجود علاقة سببية بين وصول العميل الى البضائع دون مراقبة ووقوع الحادث الذي تسبب في الضرر .

٤٢ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : أبدى تفضيله للنص الموجود ، ولاحظ أنه ، في حالة وقوع حادث ، سيتوجب على المتعهد أن يقيم الدليل اللازم على أنه ليس هو المسؤول عما حصل من ضرر .

٤٣ - السيد مونتز (المراقب عن المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية) : قال ان لديه نفس الشكوك التي أبديت حول امكانية تطبيق الحكم عمليا ، لان الوصول الى البضائع يكون في العادة تحت المراقبة . ولاحظ أن الفصل فيما اذا كان الوصول الى البضائع قد جرى تحت المراقبة يماثل ، عادة ، الفصل فيما اذا كانت كل الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لحماية البضائع .

٤٤ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح المشترك (A/CONF.152/C.1/L.11) .

٤٥ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٧ صوتا مقابلا ٤ أصوات وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٤٦ - الرئيس : اقترح أن يحال الى لجنة الصياغة اقتراح آخر قدمته اسبانيا بشأن المادة ٥ (A/CONF.152/C.1/L.20) ، ويتعلق بمسألة صياغة .

٤٧ - وقد تقرر ذلك .

٤٨ - السيد سليمان (مصر) : قدم اقتراحه المتمثل بالمادة ٥ (٢) (A/CONF.152/C.1/L.42) . ورأى أنه قد يصعب ، في الممارسة ، أن يثبت ، الى أي حد يمكن عزو الهلاك الحاصل الى تقصير المتعهد .

٤٩ - السيدة العثمان (المغرب) : أيدت هذا الاقتراح ، ورجحت أن يصعب اثبات أي شيء يعتريه من الشكوك الجوهرية ما يعترى الحد الذي يمكن ضمنه عزو الهلاك أو التلف الى هذا السبب أو ذاك .

٥٠ - السيد بونيل (إيطاليا) : قدر أن هناك شيئاً من سوء الفهم قد يكون نشأ بسبب صياغة الفقرة (٢) على نحو سلبي نوعاً ما ؛ وأكد أن مدار الأمر هنا ليس عنصراً سلبياً ، بل عنصراً ايجابياً يتمثل في مبلغ الهلاك الذي يمكن أن يعزى الى سبب ما بدلا من سبب آخر . وأشار الى أن مسؤولية المتعهد ، بموجب مبدأ الإهمال المشترك ، ستكون مقصورة على الهلاك أو التلف الذي تسبب فيه فعلا .

٥١ - السيد فيليبوتش (يوغوسلافيا) : رأى الرأي نفسه . وقال انه ، على الرغم من اللهجة السلبية للجملة الختامية من الفقرة (٢) ، فان على المتعهد ، في الواقع ، أن يثبت دوره في التسبب فيما حل ، وبالتالي سيكون الاثبات المطلوب ايجابياً لا سلبياً .

٥٢ - السيد أوشاي (اليابان) : قال ان الاقتراح يشير له بعض الصعوبات . وأضاف انه ، لكون الصياغة المستعملة في الجملة الأخيرة من الفقرة التي يتضمنها نص اللجنة هي ذات الصياغة المستعملة في الفقرة ٧ من المادة ٥ من قواعد هامبورغ ، وكذلك في المادة ١٧ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، فانه يفضل الإبقاء عليها كما هي .

٥٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح المصري (A/CONF.152/C.1/L.42) .

٥٤ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٠ صوتاً مقابل ٧ أصوات وامتناع ٧ أعضاء عن التصويت .

٥٥ - الأذنة فان در هورست (هولندا) : قدمت اقتراح وفدها بشأن اضافة فقرة جديدة الى المادة ٥ (A/CONF.152/C.1/L.24) ، فذكرت أن مشروع الاتفاقية لا يتضمن الآن أحكاماً محددة بشأن الخسائر التبعية . وأشارت الى أن الفريق العامل التابع للأونسيترال خلس في مناقشاته التحضيرية الى أن القانون الوطني هو الذي يعود اليه تقرير ما اذا كان ينبغي تحميل المتعهد مسؤولية تلك الخسائر ، فقالت ان هذا الاستنتاج يمكن أن يعني أن المتعهدين مسؤولون في دولة وغير مسؤولين في أخرى .

ولاحظت أنه ، اذ تجري الآن محاولة توحيد القوانين المتعلقة بمسؤولية المتعهد ، قد يكون من المستصوب تضمين الاتفاقية حكما يوضح أن الخسائر التبعية لا تسترد .

٥٦ - السيد يورغنسن (الدانمرك) : أيد اقتراح هولندا ، ولكنه فضل ادراجه في المادة ٦ .

٥٧ - السيد روستاند (السويد) : لفت الانتباه الى تعليق حكومته (A/CONF.152/7/Add.1 ، الصفحة ٧) الذي مفاده أن من غير الواضح ما اذا كان يجب أن يفهم من كلمة "الخسارة" ، الواردة في الفقرة (١) ، أنها تشمل الخسارة التبعية ، ورأى ، نتيجة لذلك ، أن حدود مسؤولية المتعهد هي موضع شكوك . وقال ان وفده يؤيد الاقتراح من حيث المبدأ ، الا أنه يشك في امكانية التوصل الى أي استنتاج حاسم في هذه المرحلة المتأخرة . ووفده يود الاحتفاظ بموقفه في الوقت الحالي .

٥٨ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : رأى الرأي نفسه ، وقال ان هذه المسألة قد نوقشت بما فيه الكفاية ضمن الفريق العامل حيث جرى توضيحها . وختم كلمته بقوله ان الاضافة التي اقترحتها هولندا ليست ضرورية .

٥٩ - السيد أناسكال (المكسيك) : قال انه ، رغم استعدادة للموافقة على المبدأ الذي يقضي بأن المادة ٥ ينبغي أن تشمل الخسائر التبعية ، يعتقد أن الاضافة التي اقترحتها هولندا ستكون تقييدية بلا مسوغ فيما يتعلق بالحدود المنصوص عليها في المادة ٦ . وبالتالي ، ليس بوسعه تأييد الاقتراح .

٦٠ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : قالت ان الوضع يشوبه بعض الارتباك ، اذ يبدو أن بعض الوفود يفضل تحميل المتعهد مسؤولية الخسائر التبعية ، وبعضها الآخر لا يفضل ذلك . وأشارت الى أنه قد يكون من الافضل ترك البت في المسألة للسلطات الوطنية . وأعلنت ، لذلك ، سحب اقتراح وفدها .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٢٥

الحلة الثامنة

يوم الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.8

النظر في المواد من ١ الى ١٦ وفي المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ٥ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.39)

١ - السيد رومان (بلجيكا) : قال في معرض تقديمه للاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.39 ، ان الفقرة الاضافية تساعد على الموازنة بين حقوق المتعهد وواجباته باعفائه من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها بعد تخلّف العميل عن تسلمها .

٢ - السيدة العثمانى (المغرب) : أيدت هذا الاقتراح ، وقالت ان ثمة صلة بين ترك البضائع في عهدة المتعهد وفترة مسؤوليته عنها ؛ ومن الثابت أصلا في الممارسة العملية أن مسؤولية المتعهد تنتهي بمجرد وضع البضائع تحت تصرف العميل .

٣ - السيدة سيولا - تولوكاس (فنلندا) : قالت انها تميل الى الفكرة المجردة في الاقتراح ولكنها ترى أنها تتمثل بالمادة ٣ لا بالمادة ٥ .

٤ - السيد بيلو (الفلبين) : قال انه على استعداد لتأييد الاقتراح اذا استعيض عن عبارة "في أجل معقول" بمهلة محددة ، كخمس أيام مثلا ، ورأى أنه ينبغي النص على مهلة في الفقرة ٣ من المادة ٥ أيضا .

٥ - السيد روحانابروك (تايلند) : قال ان النقطة المثارة في الاقتراح البلجيكي مغطاة تغطية وافية في المادة ٣ ؛ ولا داعي الى ادراج فقرة اضافية عن هذه المسألة في المادة ٥ .

٦ - السيدة بورغنسن (الدانمرك) : قالت ان الاقتراح لا يؤثر على مسؤولية المتعهد بحد ذاتها ، فهو يتعلق بفترة مسؤولية المتعهد بموجب المادة ٣ ولا يضيف أي شيء سوى الزام المتعهد باشعار الشخص الذي له حق تسلم البضائع ؛ وهي لا تحبذ أي اضافة كهذه سواء في المادة ٥ أو المادة ٣ .

٧ - السيد تاركو (النمسا) : قال مؤيدا للرأي السابق ان النقطة موضوع البحث مشمولة بالمادة ٣ أصلا . واعترض ، فضلا عن ذلك ، على تكرار استخدام كلمة "تسليمها" فيما يتعلق بالبضائع وقال بهذا الصدد ، ان المتعهد ليس ناقلا ، وليس عليه سوى وضع البضائع تحت تصرف العميل .

٨ - السيد ايليكاس (اسبانيا) : وافق على أنه لا بد لمشروع الاتفاقية من التوصل الى موازنة صحيحة بين حقوق المتعهد وواجباته . ثم قال ، مستدركا ، ان النقطة التي يشير بها الاقتراح البلجيكي مشمولة ، على ما يبدو ، بالمادة ٣ : يضاف الى ذلك أن المادة ١٠ (٣) تزود المتعهد بوسيلة لتقصير الفترة التي يظل فيها مسؤولا عن البضائع اذ تمكنه من بيع البضائع التي لم يتقدم أحد لتسلمها ، وهكذا تكون مسؤوليته أصلا محدودة في الحالة التي يشير اليها الاقتراح البلجيكي . وقال ان وفده سيتردد في الموافقة على الاقتراح البلجيكي اذا بدا أن المتعهد مزود بحماية وافية بموجب المادتين ٣ و ١٠ .

٩ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أيد الرأي السابق وقال انه يرى بدوره أن المسألة المطروحة في الاقتراح البلجيكي تتصل بالمادة ١٠ لا بالمادة ٥ ، وقد قدم وفده اقتراحا يتعلق بالمادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15) ويدعو الى اعتبار البضائع متخلى عنها اذا لم يطالب بها أحد في غضون مهلة محددة . وأضاف قائلا انه ينبغي حل المشكلة الخاصة بمسؤولية المتعهد في حالات كهذه ، في اطار المادة ١٠ ، لا في اطار المادة ٣ أو ٥ .

١٠ - السيد روستاند (السويد) : قال ان نقطة الخلاف ليست مسؤولية المتعهد عن البضائع بل مدة مسؤوليته عنها ؛ وعبارة "أجل معقول" الواردة في الاقتراح البلجيكي لا تخفف البلبلة المتعلقة بمدة المسؤولية بل تزيدها .

١١ - السيد غوكايا (تركيا) : أيد الاقتراح وقال انه يجب عدم ارغام المتعهد على تحمل مسؤولية البضائع الى أجل غير مسمى . ولما كان لا مفر من الاختلاف في تفسير عبارة "أجل معقول" ، فانه يقترح الاستعاضة عنها بمهلة ثابتة مدتها ٣٠ يوما .

١٢ - السيد ناوور (اسرائيل) : رأى أن الاقتراح البلجيكي لا لزوم له ولن يؤدي الا الى زيادة طفيفة في المدة المنصوص عليها في المادة ٣ فيما يتعلق بالمسؤولية التي يتحملها المتعهد .

١٣ - السيد كريستوف (بلغاريا) : أبدى استعدادا لتأييد الاقتراح البلجيكي مع التعديل الذي اقترحه ممثل تركيا .

١٤ - السيد وانغ بانغيانغ (الصين) : قال ان ثمة ما يبرر اضافة حكم في المادة ٥

لحماية المتعهد على غرار الحكم الذي اقترحته بلجيكا ، بيد أن الاقتراح لم يحدد المهلة المتاحة للمتعهد لاشعار العميل بأن البضائع أصبحت جاهزة للتسليم .

١٥ - السيد رومان (بلجيكا) : لاحظ أن اقتراح وفده يحظى بتأييد واسع النطاق ، ولكن عددا كبيرا من المشتركين يرى أن المادة ٥ ليست المكان المناسب له ، وأضاف أنه يمكن للجنة أن تتناول هذه النقطة في إطار المادة ١٠ .

١٦ - الرئيس : علّق بقوله ان المهلة المعقولة للاشعار الواردة في المادة ١٠ تشير الى ممارسة المتعهد حق حبس البضائع لا الى مسؤوليته عن البضائع ، ويجب اتخاذ قرار مستقل لكل من المسألتين . وأضاف قائلا ان أثر الاقتراح البلجيكي سيكون اثبات استمرار مسؤولية المتعهد عن البضائع "لأجل معقول" بعد ارساله اشعارا بأنها جاهزة للتسليم ، وتوقفها بانقضاء هذا الأجل المعقول . وقال انه يلزم اقرار هذا المبدأ بقرار رسمي .

١٧ - السيد روستاند (السويد) : قال إنه اذا حظي المبدأ الذي يقوم عليه الاقتراح بالقبول وتحسنت صيغة الاقتراح فلعل أفضل مكان له هو المادة ٣ .

١٨ - السيد بونيل (ايطاليا) : أوضح أن اللجنة أقرت المادة ٣ ولا يمكن تعديلها . أما من حيث ادراجه في المادة ١٠ فقال انه لا يبدو أن هناك صلة بين اقتراح الولايات المتحدة فيما يتعلق بهذه المادة واقتراح بلجيكا المتعلق بالمادة ٥ .

١٩ - السيد لبيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : طلب توضيح ما اذا كان الاقتراح البلجيكي يطيل مدة مسؤولية المتعهد الى حد يتجاوز المدة المنصوص عليها في المادة ٣ .

٢٠ - السيد رومان (بلجيكا) : قال ان الاقتراح يعفي المتعهد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها بعد انقضاء أجل معقول على وضع البضائع تحت تصرف العميل .

٢١ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح البلجيكي . (A/CONF.152/C.1/L.39)

٢٢ - ورفض الاقتراح بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ١٣ صوتا وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٢٣ - السيدة العثمان (المغرب) : قالت ان المادة ٥ (٢) تستخدم مصطلح "تخلف، عن" ، فيما تستخدم الاحكام المناظرة لها في قواعد هامبورغ مصطلح "خطأ أو إهمال" . وأضافت أنها تفضل أن تستخدم الاتفاقية الجديدة المصطلحات المستخدمة في قواعد هامبورغ لأن وظائف متعهد الميناء تكمل وظائف الناقل البحري . وأردفت قائلة ان مصطلح "تخلف..."

عن " (failure) ينطوي في القانون المغربي على نطاق عريض جدا من المسؤولية وسيفسر على أنه يجعل متعهدي الموانئ مسؤولين عن أبط خطأ من أي نوع ، فيما يعني "خطأ أو اهمال" أن متعهد المرفأ قصر في أداء عمل معين . وانتهت الى القول بأن الاختلاف الحالي في استخدام المصطلحات بين هذه الاتفاقية وقواعد هامبورغ يرتب آثارا ضارة جدا على المتعهد .

٢٤ - الرئيس : قال ان لمصطلح "خطأ" ، اذا ما استخدم في سياق المادة ٥ (٢) ، دلالة معنوية لا تتناسب مع نصها . وكلمة "تخلف ... عن" لا ترمز الى المسؤولية عن الخطأ بل تشكل مجرد اشارة الى عدم وفاء المتعهد بمسؤوليته كما يجب .

٢٥ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان مصطلح "تخلف ... عن" يمثل خروجاً عن مشروع نص المعهد الدولي لتوحيد القاذون الخاص (اونيدروا) وعن قواعد هامبورغ على السواء . ورأى أن مصطلح "خطأ" أنسب من "تخلف ... عن" ؛ وقال ان التخلف عن أداء فعل ما ، يعني ضمنا انعدام الحاجة الى التحقيق في تصرف الطرف المتخلف عن أدائه ، أما اشتراط الخطأ فيلقي بعبء الاثبات على هذا الطرف ؛ لذا ينبغي استخدام مصطلح "خطأ" كلما كان "الاهمال" هو المقصود كما هي الحال في المادة ٥ (١) . وأضاف قائلا انه يفضل ، بالتالي ، أن يتعاض عن عبارة "تخلف ... عن" ، في المادة ٥ (٢) ، بعبارة "خطأ أو اهمال" .

٢٦ - السيد سويني (الولايات المتحدة الامريكية) : أيد الرأي السابق وقال ان مصطلح "تخلف ... عن" يدل على وجود عنصر تعاقدي ، ولكن أساس المادة ٥ ليس تعاقديا فحسب اذ ينطوي على عنصري الاخلال بواجب قانوني والضرر على السواء ، ومصطلح "خطأ" أنسب من وجهة النظر هذه ، وينبغي من أجل الاتساق مع قواعد هامبورغ احلاله محل مصطلح "تخلف ... عن" .

٢٧ - السيد نامبو - تشيفوندا (غابون) : قال ان وفده يؤيد استخدام المصطلحات المستخدمة في قواعد هامبورغ التي تشكل جزءا مقبولا من قانون التجارة الدولية .

٢٨ - السيد ابليساكاس (اسبانيا) : أعرب عن تأييده للنص بصيغته الراهنة اذ ان الفقرة ٢ من المادة ٥ تشرح بوضوح نوع التخلف عن الأداء الذي يقرر مسؤولية المتعهد ، ألا وهو تخلفه عن تنفيذ التدابير المبينة في الفقرة ١ ؛ وقد يكون استخدام "خطأ" مضللا في هذا السياق .

٢٩ - السيد برون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : تكلم بدعوة من الرئيس فأوضح أن المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (اتفاقية النقل المتعدد الوسائط) تستخدم نفس المصطلحات المستخدمة في قواعد

هامبورغ ، وقال ان استخدام مصطلحات جديدة في الاتفاقية الراهنة التي تستهدف سد الشغرات بين الاتفاقيتين الاخرين يسيء الى الاتفاقيات الثلاث .

٣٠ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال ان وفده يفضل عبارة "خطأ أو إهمال" اذ يراها أدق .

٣١ - السيد وانغ يانغيانغ (الصين) : قال ان وفده يريد الابقاء على مصطلح "التخلف ... عن" ، ذلك أن ترجمة كلمة failure (التخلف عن) الى الصينية تختلف اختلافا كبيرا عن ترجمة fault (خطأ) ، فالكلمة الاولى تعني التقصير في عمل شيء بينما تتعلق الاخرى بعمل عدواني . وختم بقوله أنه ينبغي احالة هذه المسألة الى لجنة الصياغة وألا يبت فيها بالتمويت .

٣٢ - السيد ابلتشيف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان عبارة "تخلف ... عن" ، التي تعني التقصير في اتخاذ التدابير اللازمة ، أعم نطاقا من كلمة "خطأ" ، لذا يفضل وفده النص الذي وضعته لجنة الاونسيترال .

٣٣ - السيد راو (الهند) : قال انه ليس لدى وفده أية آراء متشددة بشأن أي من العبارتين ولكنه يفضل ، مبدئيا ، النص الراهن . وأردف قائلا ان على المتعهد بموجب الفقرة ١ من المادة ٥ أن يتخذ كل ما هو معقول اتخاذه من تدابير لتجنب حالة الاخلال وآثارها . أما الطريقة التي تتناول فيها المادة مسألة التخلف عن أداء الواجب فهي مجرد طريقة وصفية . لذلك ينبغي للجنة ، عوضا عن محاولة معالجة فكرة التخلف عن الاداء معالجة تفصيلية ، أن تسمح بالابقاء على صيغتها في المادة ٥ . وأضاف قائلا ان المحاكم ستفرها ، عند التطبيق ، بطريقة غير متشددة تنطوي بالضرورة على النظر في فكرة الخطأ أو الإهمال .

٣٤ - السيد فلوفتشي (يوغوسلافيا) : قال انه يرى أن كلمة failure تعني عدم الكفاية اذا ما قيست بمقاييس قانونية معينة ، مما قد يعني الخطأ أو الإهمال . وأردف قائلا ان المصطلحين ، بالتالي ، يعينان نفس الشيء وان جاز أن تكون كلمة failure حسب استخدامها في الفقرة ٢ أوسع نطاقا وبالتالي أكثر ملاءمة .

٣٥ - السيدة ساحر دي فانوسي (الأرجنتين) : استرعت انتباه اللجنة الى أن لجنة الاونسيترال كانت قد انتهت بعد مناقشة هذا الموضوع في دورتها الثانية والعشرين الى أن التخلف عن الاداء يختلف عن الخطأ أو الإهمال .

٣٦ - السيد مارشال (المملكة المتحدة) : قال ان استخدام كلمة "تخلف" في الفقرة ٢ هو لمجرد تطبيق معيار التناسب الوارد في تلك الفقرة على أي مسؤولية قد تنشأ بموجب

الفقرة ١ . وأضاف قائلاً ان استخدام كلمة "تخلف" يضمن تطبيقاً أكمل بكثير لذلك المعيار من عبارة "خطأ أو إهمال" .

٣٧ - الرئيس : لاحظ أن اللجنة تبدو منقسمة بشدة حول موضوع لا يطرح عادة للتصويت . واقتراح ، بالتالي ، دعوة لجنة الصياغة الى بحث هذه النقطة .

٣٨ - السيد دونيل (إيطاليا) : قال انه لا يعتبر هذه المسألة بالغة الأهمية ، ولكنها هامة الى حد قد يستدعي أكثر من اعتبارها مجرد مسألة صياغة .

٣٩ - الرئيس : سأل ما اذا كانت الصيغة الحالية غير مقبولة لأي من الوفود .

٤٠ - السيدة العثمانى (المغرب) : كررت رفض وفدها لاستخدام عبارة "تخلف ... عن" .

٤١ - السيد سامبو - تشيفوندا (غابون) : أيد الاعتراضات التي أبدتها ممثلة المغرب على مصطلح "تخلف ... عن" ، واستدرك قائلاً ان اختيار التعبير يتوقف على ما اذا كان نظام المسؤولية الذي تشير اليه الاتفاقية مبني على أساس الخطر المحتمل - وفي هذه الحال قد يكون "التخلف ... عن" أنسب - أم على أساس الخطأ . واستطرد قائلاً ان استخدام تعبير "التخلف ... عن" يشير ، كما ذكرت ممثلة المغرب ، صعوبات لا لزوم لها للمتعهد بحيث يصبح مضطراً الى الدفاع عن أي قصور من جانبه ، ويشير ذلك مشاكل معينة في البلدان النامية . وأوصى ببذل الجهود ، عند صياغة القوانين ، لتجنب الاعتبارات الذاتية الاقليمية واعتماد اعتبارات موضوعية تستند الى الفطرة السليمة وتكون مقبولة للجميع .

٤٢ - السيد أباسكال (المكسيك) : لفت انتباه اللجنة الى المادة ١٤ التي تؤكد الطابع الدولي لمشروع الاتفاقية وضرورة الدعوة الى تطبيقها بشكل موحد . وقال ان ذلك يستبعد أي تفسير يستند الى النظم القانونية الوطنية . وأضاف قائلاً ان "التخلف ... عن" في المادة ٥ يعني التخلف عن اتخاذ التدابير المحددة في الفقرة ١ . ولذلك يفضل استبقاء النص بصيغته الحالية .

٤٣ - الرئيس : أقر بأنه لا شك في وجوب تفسير تعبير "التخلف ... عن" بنسبته الى الاتفاقية ككل لا بنسبته الى أي معنى قد يعمد اليه في أي نظام قانوني معين . وقال انه لم يسمع تشدداً في معارضة استخدام عبارة "تخلف ... عن" سوى من وفدين ، واذا لم يسمع ، بالتالي ، أي اعتراض آخر فيعتبر أن اللجنة توافق على نص المادة ٥ بصيغته الراهنة وتحيله الى لجنة الصياغة .

٤٤ - وقد تقرر ذلك .

٤٥ - السيد قالفي (الولايات المتحدة الامريكية) : قال انه يود أن يشاطر اللجنة تفسير وفده لنص المادة ٥ الذي وافقت عليه . وأضاف قائلا ان المتعهدين في الولايات المتحدة وغيرها من البلدان أعربوا عن قلقهم من أن يعتبر اضراب موظفيهم سببا في التلف أو التأخر بموجب أحكام الاتفاقية . وقال أيضا ان النص الموافق عليه يؤمن الدفاع للمتعهد في حالة الاضراب ، اذا كان قد اتخذ كل الاجراءات المناسبة التي يسمح بها القانون المحلي لمعالجة حالة الاضراب ، وقد تشمل هذه الاجراءات المفاوضات بحسن نية ؛ واذا ما اتخذ اجراءات كهذه فلن تعزى اليه مسؤولية الهلاك أو التلف الناجم عن اضراب قام به موظفوه الحاليون أو السابقون أو موظفو وكلائه .

علقت الجلسة الساعة ١٦/٠٥ واستؤنفت الساعة ١٦/٤٠

المادة ٦ (A/CONF.152/C.1/L.12 و L.27 و L.45 و L.51)

٤٦ - السيد اوشاي (اليابان) : قدم اقتراح وفده الداعي الى اضافة فقرة جديدة (١) (ج) الى المادة ٦ (A/CONF.152/C.1/L.27) ، وقال ان الاقتراح مستلهم من الجملة الثانية في المادة ٢٢ (٢) (ب) من اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (اتفاقية وارسو) بصيغتها المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ ، وهو يستهدف استدراك الحالات التي يمكن أن يؤثر الهلاك أو التلف الجزئيين فيها على الارسالية بكاملها عندما تشحن قطعة آلية ، مثلا ، في طردين ويصاب أحدهما بالهلاك أو التلف .

٤٧ - السيد ايليسكاس (اسبانيا) : أيد الاقتراح بوصفه شرطا مفيدا .

٤٨ - السيدة يورغنسن (الدانمرك) : وافقت بدورها على الاقتراح وقالت انه يعبر عن فهم بلدها للمألة .

٤٩ - السيد كريستوف (بلغاريا) : رأى أن الاقتراح الياباني اقتراح عادل ولكن لا ضرورة له من حيث أن مبادئه لا تخرج عن كونها ترديدا للمبادئ العامة للمسؤولية المدنية .

٥٠ - السيد بيللو (الفلبين) : قال ان وفده على استعداد لقبول الاقتراح اذا ووفق عليه على أساس أنه يرتبط بالاقتراح المقدم من ألمانيا في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.2 والداعي الى اضافة فكرة الوحدات الحسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، الى المادة ٦ (١) .

٥١ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : انضم الى مؤيدي الاقتراح الياباني .

٥٢ - واعتمد التعديل الياباني للمادة ٦ (١) بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ٧ أصوات وامتناع ١٥ عضوا عن التصويت .

٥٣ - السيد لمسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : لاحظ أن عدد الممتنعين عن التصويت قد يعني ضمنا أنه لم يخص وقت كاف للنظر في الاقتراح الياباني . وقال انه يعتبر أن اللجنة وافقت على الفكرة التي يجدها الاقتراح ولكن هذا لو تمتعت أكثر بقليل في صيغته . وأشار بوجه خاص الى امكانية التفكير في مسألة التحديد الدقيق للبضائع الموصوفة على أنها البضائع التي تأثرت قيمتها ، وفي جميع الآثار المترتبة على تلك العبارة .

٥٤ - الرئيس : قال ان للجنة الصياغة أن تنظر في أنسب مكان لادراج الاقتراح الياباني في مشروع الاتفاقية وأن تحاول تحسين صياغته بعض الشيء . وأضاف قائلا ان المقصود من هذا النص هو توفير التوجيه اللازم للمحاكم في تقرير حدود مسؤولية المتعهد . وأضاف قائلا انه لما كان الاقتراح مستمدا من اتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة ببروتوكول لاهاي - التي استند اليها حتى الآن في حكم قضائي مطول واحد على الأقل - فمن الحكمة توخي الحذر في تناول أي اقتراح لتغيير الصيغة التي وافقت عليها اللجنة الآن ، والحفاظ ما أمكن على تطابقها مع صيغة النص الذي استمدت منه .

٥٥ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الفقرة ١ من اقتراح وفده الوارد في الوثيقة (A/CONF.152/C.1/L.12) الداعية الى حذف الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦ (١) ، فقال ان الأساس المنطقي لهذا التعديل مشروح بالتفصيل في الفقرة ٥ من تعليقات وفده على مشروع النص الذي وضعته لجنة الاونسيترال (A/CONF.152/7) ، وقرأ على اللجنة فحوى الفقرة المشار اليها . وأردف قائلا ان الوفد الألماني يدرك ، اذ يقترح حذف الفقرة الفرعية (ب) ، أن لقرار الابقاء عليها أو حذفها صلة وثيقة بحدود المسؤولية التي يعتمدها المؤتمر : فلا ريب في أن موقف عدد من الوفود ، وربما موقفا وفده أيضا ، من المادة ٦ (١) (أ) و ٦ (١) (ب) سيتأثر بالاتفاق على مبالغ مرتفعة نسبيا أو منخفضة نسبيا . وأعقب ذلك بقوله ان وفده يعتقد ، من ناحيته ، أنه كلما ارتفعت هذه المبالغ تضاعف السبب الداعي الى الابقاء على الفقرة الفرعية (ب) .

٥٦ - الرئيس : أوضح أن أثر الاقتراح الألماني سيكون معاودة الأخذ بفكرة الحد الواحد للمسؤولية بصرف النظر عن وسيلة النقل المستخدمة ، وقال ان هذه الفكرة نوقشت في مرحلة باكرة من مداولات لجنة الاونسيترال ثم ألغيت نزولا عند رغبة الاكثرية التي أثر نهج الحدين . وألمح الى أن مهمة اللجنة ستيسر اذا أعلن الاعضاء موقفهم من هذين الخيارين أولا ، قبل المضي في النظر في هذه المادة .

٥٧ - السيد كريستوف (بلغاريا) : ألمح الى العلاقة بين مشروع الاتفاقية والاحكام المقابلة في قواعد هامبورغ ، والى توزيع المسؤولية بين المتعهد وعميله ، وقال ان

وفده لن يعترض على الحد الواحد اذا توافق مع الفقرة (١) (ب) من نص لجنة الاونسيترال ، ولكنه ، من الناحية الاخرى ، يستطيع أن يرى حسنات نهج الحدين في الشكل الذي قدمته لجنة الاونسيترال ويميل الى تأييده .

٥٨ - السدة يورغنسن (الدانمرك) : أيدت الاقتراح الالماذي وقالت ان وفدها يجب الحد الواحد للمسؤولية بما لا يقل عن القدر المقترح في الفقرة ١ (أ) .

٥٩ - السيد يونيل (ايطاليا) : قال ان من الصعب الاعراب عن رأي بشأن جانب واحد فقط من جوانب مسألة حدود المسؤولية دون معرفة كيفية توية جوانبها الاخرى . وأردف قائلا انه من غير السهل ، في حالة الاختيار بين نظام الحد الواحد ونظام الحدين ، التوصل الى قرار نهائي دون معرفة الرقم الذي سيتم تحديده . وأضاف قائلا انه يفضل ، حاليا ، حدا يفوق الحد المنصوص عليه في الفقرة ١ (ب) ويتساوى ربما مع الحد المنصوص عليه في الفقرة ١ (أ) . وقال انه بقدر ما تتعد هذه الاتفاقية عن الحد الموضوع عام ١٩٧٨ ، عندما كانت الاوضاع الاقتصادية مختلفة جدا عنها الآن ، يزداد تأييده لنهج الحد الواحد ، ولكن ما دام الرقم المضبوط غير معروف فكل ما يستطيع عمله هو الاعراب عن أفضليته . وقال ان أفضل طريقة لحل هذه المسألة هي استطلاع أجواء المؤتمر والمضي خطوة خطوة ، على أن ينظر في امكانية تنقيح القرار الاولي بهذا الشأن اذا دعت الضرورة الى ذلك .

٦٠ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان وفده يؤيد الاقتراح الالماذي الداعي الى الاخذ بحد واحد للمسؤولية ، كما يجب حدا يوازي على الأقل ٨٣٣ وحدة حسابية وفقا لما تشير اليه الفقرة ١ (أ) .

٦١ - السيد مارشال (المملكة المتحدة) : وافق على أن اعتماد حد واحد للمسؤولية هو اجراء منطقي وجيه ، وقال ان اللجنة تنظر ، على أي حال ، في مسألة المتعهد الواحد وقدرته على التصدي للخسائر عند وقوعها والتعويض عنها ، ولكن يجب أن يوضع ذلك في سياق الاختلاف بين درجتي المسؤولية المنصوص عليهما في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط والفروق فيما بين الحدود المنصوص عليها في شتى اتفاقيات النقل بوسيلة واحدة . وأردف قائلا ان قيمة البضائع المنقولة ليست العامل الوحيد في تقرير مسؤولية الناقل أو مسؤولية المتعهد ، في حالة الاتفاقية الراهنة ، بل كذلك قدرة المتعهد أو الناقل على توفير تغطية تأمينية مناسبة اذا كان ينبغي له أن يتمكن من دفع التعويض في حالة كونه مسؤولا ؛ ففي حال النقل الطرفي ، مثلا ، لا يكون تركيز الخسارة جسيما عند استخدام شاحنة واحدة ، ومن الممكن التعويض عن هذه الخسارة حتى لو كانت قيمة البضائع التي تحملها الشاحنة مرتفعة جدا ؛ في حين أن حد المسؤولية للنقل البحري أدنى بكثير لانه يجب أن يؤخذ في الاعتبار حجم المركب والتركيز الجسيم للقيمة . وفي هذه الحالة ، يواجه الناقل صعوبة في الحصول على تأمين باهظ التكاليف

لقاء مبلغ ملائم يضمن له الحماية . وهذا هو السبب الذي دعا الى تقرير مستوى أدنى لحد المسؤولية في قواعد هامبورغ .

٦٢ - وتابع حديثه باستعراض الانتباه الى أن متعهد محطة النقل الطرفية ، عند الزامه بحد واحد أو حتى بحدين ، يتحمل المسؤولية عن منطقة مينائية قد تصل قيمة البضائع الموجودة فيها الى عدة أضعاف قيمة البضائع في مركب واحد . وبالتالي اذا أرادت اللجنة أن تنظر في حد واحد أعلى ، سوف يتبين لها ، الى جانب انعدام امكانية المقارنة بين مختلف اتفاقيات النقل ، أن المتعهد سيضطر الى حماية نفسه الى حد أبعد بكثير . وأضاف قائلاً انه في العديد من الحالات عندما تكون طاقة سوق التأمين محدودة قد يجد المتعهد صعوبة في توفير التأمين فيضطر فعلاً الى تنفيذ عملياته بدون تأمين . وقال انه على يقين من أن العديد من البلدان ، المتقدمة والنامية على السواء ، التي لديها محطات طرفية كبيرة تديرها الدولة ، لن تكون راضية عن هذه الاتفاقية إن هي اشترطت حدوداً عالية الى درجة تعريض المتعهد لمسؤوليات جسيمة في حالة وقوع كارثة .

٦٣ - السيدة العثمانى (المغرب) : أعربت عن اتفاقها التام مع المتحدث السابق وحبذت نظام الحدين المقترح في مشروع الاتفاقية ، وأوضحت أنه مطلوب ، أصلاً ، بموجب الفقرة ١ (ب) ، من المتعهد الذي يتسلم البضائع على الفور بعد نقلها بطريق البحر ، أن يتحمل مسؤولية تفوق مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد هامبورغ . ورأت أنه كان من الأفضل التوفيق بين حدود المسؤولية .

٦٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده يعتقد أنه ينبغي لهذه الاتفاقية أن تجعل مسؤولية متعهد المحطة الطرفية متفقة ، بقدر الامكان ، مع حد مسؤولية لوسيلة النقل المستخدمة في نقل البضائع ، وينبغي بالتالي النص على حدين . فاذا كان النقل عن طريق البحر بصورة رئيسية ، ينبغي أن يكون حد المسؤولية متفقاً بوجه عام مع الحد الواجب التطبيق على النقل البحري ، أما اذا كان النقل برياً ، بصورة رئيسية ، فينبغي الأخذ بالحد الساري على الجزء البري من الرحلة . وأضاف قائلاً ان على الشاحن أن يختار ؛ فان هو أرسل البضائع بحراً ، وهي الوسيلة الأقل تكلفة ، واجه امكانية المزيد من احتمالات الخطر التي ينبغي له أن يتحملها بنفسه ، لأن حد المسؤولية التي يتحملها الناقل في هذه الحال أدنى ؛ في حين يسري على النقل البري أو البحري حد أعلى للمسؤولية . واستدرك قائلاً انه يجب أن تأخذ اللجنة في الاعتبار أيضاً آثار التضخم النقدي منذ عام ١٩٨٠ عندما تقررت الحدود المنصوص عليها في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، ذلك أنه ، وفقاً لاحصاءات صندوق النقد الدولي ، فقدت المبالغ المقررة نحو ثلث قيمتها . وقال ان وفده يؤيد ، بالتالي ، وضع حدين للمسؤولية ولكنه يود أن يعاد حساب هذين الحدين لمراعاة تقلصهما بفعل التضخم .

٦٥ - السيد روستاند (السويد) : قال انه يأخذ برأي الوفود المؤيدة لنظام الحدين في مشروع الاتفاقية . وأضاف انه يسلم ، كما أوضح ممثل ألمانيا ، بأن البضائع المرسلة بحرا قد تكون مرتفعة القيمة ، بيد أن قيمتها أقل ، في العادة ، من قيمة البضائع المنقولة بوسائل أخرى . وبناء على ذلك ، يجبذ وفده الابقاء على نظام الحدين .

٦٦ - السيد هورنبي (كندا) : دعا ، هو الآخر ، الى ادراج نظام الحدين في مشروع الاتفاقية ، وقال انه ينبغي أن يتمثل المبدأ التوجيهي في عدم اخضاع متعهد محطة النقل الطرفية لحدود أقل موافاة من الحدود الواجبة التطبيق على الناقل . وأضاف قائلا ان هذا الامر قد يكون بعيد المنال في الحالات التي يكون فيها التوحيد بين الأحكام الواجبة التطبيق معدوما ، ولكن يمكن مراعاة هذا المبدأ على نحو أفضل باعتماد نظام الحدين حسبما ورد في نص لجنة الأونسيترال .

٦٧ - السيد حاو تشنبي (الصين) : رأى بدوره أن نظام الحدين أكثر انصافا ، وقال ان حدود المسؤولية بموجب اتفاقيات النقل بواسطة واحدة تختلف اختلافا كبيرا بين النقل الجوي والنقل البري . والجمع بين مختلف الحدود والطلب من جميع البلدان الاعتراف بها ، أمر يسفر عن مشاكل كبيرة .

٦٨ - السيد بيرون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : تكلم بدعوة من الرئيس فقال انه يجبذ بدوره نظام الحدين الوارد في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط ، ويعتقد أن العامل المؤثر في قرار النص على نظام الحدين في تلك الاتفاقية لم يكن قيمة البضائع المنقولة بالمركب فحسب بل كميتها أيضا . وقال ان التغطية التأمينية ضرورية ، وتجدر الإشارة الى أنه اذا نص مشروع الاتفاقية على نظام الحد الواحد فتكون قيمة التأمين مرتفعة جدا مما يسفر عن مشاكل تتعلق بقدرة سوق التأمين ، ولاسيما في البلدان النامية .

٦٩ - السيد موتز (المراقب عن المنظمة الدولية الحكومية للنقل الدولي بالسكك الحديدية) : قال انه يعي الطابع السياسي للمألة موضوع النقاش ، وان آراء المراقب قد لا تحمل في هذه الحال الوزن الذي تحمله في المسائل التقنية ، وهو على علم أيضا بأن نصيب النقل بالسكك الحديدية في التجارة الدولية أقل بكثير من نصيب النقل البحري ؛ ولكنه لاحظ أن السكك الحديدية تعمل كمتعهدة محطات نقل طرفية وكمصلحة لهذه المحطات على النواء . وذهب الى أن نظام المسؤولية الذي يميز بين وسائط النقل يؤدي عمليا الى تعقيد الموقف ، وأن انخفاض حد المسؤولية في حال البضائع التي يتعين على المتعهد تسليمها لتتنقل بحرا قد يؤدي الى نزاعات قانونية . واستطرد قائلا انه عند اعتماد الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل البري الدولي للبضائع في عام ١٩٥٦ ، قرر حد للمسؤولية قدره ٢٥ فرنكا ذهبيا - حاليا ، ٨٣٣ وحدات حسابية لكل كيلوغرام - وما زال ساري المفعول ؛ وكان حد المسؤولية للنقل بالسكك الحديدية في ذلك الحين

أربعة أضعاف هذا المبلغ ، أي ١٠٠ فرنك ذهبي ، ولكنه خُفّض الى النصف في عام ١٩٧٠ قبل الحد الحالي . وأضاف قائلا انه قد لا يستحسن دائما الانطلاق من نقطة منخفضة جدا وليس من المستصوب أن يتطور حد المسؤولية في ذلك الاتجاه . واستدرك قائلا انه ولئن كان يمكن القول بأن البضائع المنقولة بأحد أشكال النقل هي أعلى قيمة من المنقولة بشكل آخر ، فلا يمكن الانكار بأنه ، في جميع وسائط النقل ، سجلت قيمة جميع البضائع المنقولة في العقد الماضي زيادة كبيرة ، وستستمر في ذلك .

٧٠ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان أحد العوامل التي روعيت في صياغة المادة ٦ هو ضرورة جعل هذه الاتفاقية جذابة لمتعهدي محطات النقل الطرفية بالنس على حد معقول لمسؤوليتهم . وقد أعرب البعض عن مخاوف لها ما يبررها ، من أن النص على حد مرتفع قد يؤدي الى امتناع كبار المتعهدين في مختلف البلدان ، المتقدمة والنامية على السواء ، عن تأييد اعتماد هذه الاتفاقية . وقد روعيت في الوقت نفسه ضرورة اقامة علاقة متناسبة بين حدود المسؤولية وأشكال النقل الأساسية . وأضاف قائلا انه على الرغم من عدم الشك في سهولة انشاء نظام لحدود مسؤولية الناقلين في وسائط نقل محددة ، فان نظام الحدين الذي يستهدف تحديد مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية هو الأسلم في الظروف الراهنة . وقال ان الاقتراح الألماني لا يخلو من المزايا ولكن من الأفضل ، بعد النظر في جميع جوانب المسألة ، الابقاء على النظام المقترح في مشروع الاتفاقية .

٧١ - الرئيس : قال انه اذا اعتمدت اللجنة اقتراح ألمانيا بحذف الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٦ (١) فستكون قد اختارت نظام الحد الواحد للمسؤولية ، واذا ما رفضته فستكون قد أقرت نظام الحدين الوارد في نص لجنة الأونسيترال . ودعا اللجنة الى التصويت على هذا الجزء من الاقتراح الألماني الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.12 .

٧٢ - ورفض الاقتراح المقدم من ألمانيا في الفقرة ١ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.12 بأغلبية ٢٧ صوتا مقابل ٤ أصوات وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٤٠

الحلة التاسعة

يوم الثلاثاء ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.9

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الأعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ٦ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.45 و L.51)

١ - الرئيس : ذكرّ اللجنة بأنها قررت في جلسة سابقة ابقاء النظام الثنائي لحدود المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ (١) (أ) و (ب) ، وأشار الى أن عليها الآن أن تقرر ما اذا كانت توافق على قيمتي الوحدات الحسابية الواردين في الوقت الحاضر بين معقوفتين في هاتين الفقرتين الفرعيتين . وقال ان الرقم الأول ، ٨٣٣ وحدة حسابية ، أخذ من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع ، بينما أخذ الرقم الثاني ، ٢٧٥ وحدة حسابية ، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠ .

٢ - السيد رومان (بلجيكا) : أيد وجهان النظر التي أعرب عنها مندوبا المغرب والمملكة المتحدة في الجلسة السابقة . وقال ان حد مسؤولية المتعهد ينبغي ألا يتجاوز على الاطلاق حد مسؤولية الناقل وانه ينبغي أيضا ربط الحد بواسطة النقل المختارة .

٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح المقدم من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.51) الذي ينص على أن الرقم "٢٧٥" في المادة ٦ (١) (ب) ينبغي أن يخفض الى "٢٥" .

٤ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٣ صوتا معارضا مقابل ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٥ - السيد هورنر (كندا) : أوضح أن وفده صوّت لصالح الاقتراح اعتقادا منه بأن من المرجح جدا أن تصبح الحدود المنطبقة على متعهدي محطات النقل البحرية مقبولة على نطاق واسع . وأشار الى أن الحدود الأدنى التي اقترحتها المغرب هي نفس الحدود

المنصوص عليها في قواعد هامبورغ التي ستحتل بقبول واسع النطاق حالما تدخل حيز التنفيذ .

٦ - الرئيس : ذكّر اللجنة بأن وفدي الدانمرك وألمانيا قدما شفويا في اليوم السابق اقتراحين يؤيدان أن تكون الحدود أعلى من تلك الواردة في النص . واقترح أن تصوت اللجنة على هذين الاقتراحين .

٧ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : سأل عما اذا كان التصويت على الحدود الأعلى سيعني التصويت على زيادة حقيقية في تلك الحدود ، أو مجرد التصويت على زيادة تأخذ التضخم المالي في الاعتبار .

٨ - الرئيس : قال ان المسألة التي سيتم التصويت عليها تتعلق بما اذا كان ينبغي زيادة الرقمين الواردين في المادة ٦ (١) (أ) و (ب) . وأضاف انه اذا كانت الاغلبية تؤيد هذه الزيادة ، فربما يمكن انشاء فريق عامل لتقرير ما ستكون عليه الحدود الجديدة .

٩ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يرى أنه ينبغي ألا يطلب من اللجنة أن تقرر في المرحلة الحالية ما اذا كان ينبغي زيادة الحدود ؛ وانما ينبغي أن يطلب منها أن تقرر ما اذا كان ينبغي تعديل الرقمين الواردين بحيث يؤخذ التضخم في الاعتبار .

١٠ - السيد لافنيا (الفلبين) : قال انه يشاطر المتحدث السابق هذا الرأي .

١١ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان المشكلة القائمة تتمثل في أنه بينما صوّتت اللجنة الآن ضد تخفيض الحدود ، فان التصويت لصالح الابقاء على الرقمين الحاليين سيكون بمثابة تصويت لصالح الحدود المخفضة . وأضاف انه يتفق مع ممثل ايطاليا في أن المسألة التي ينبغي أن تصوت اللجنة عليها في الواقع هي ما اذا كان ينبغي ابقاء الحدود الحالية بعد تعديلها لتأخذ التضخم في الاعتبار ؛ وهذا التعديل سيجعل الرقمين يناهزان ١١٥ وحدة حسابية للنقل البحري و ٣١٥ وحدة حسابية للنقل البحري .

١٢ - السيدة يورغنسن (الدانمرك) : أوضحت أنها أعربت من قبل عن تفضيلها لحد أعلى يكون في اطار نظام واحد وموحد للحدود فيما يتعلق بجميع أشكال النقل . وفضلت ابقاء الحدود الحالية ما دام النظام الشنائي ما زال قائما .

١٣ - السيد فرانكوني (معهد الأرجنتين وأوروغواي للقانون التجاري) : تكلم بناء على دعوة من الرئيس قائلا ان أية زيادة في الحدود ستعقبها على الفور تدابير مماثلة من

جانب الشركات المعنية ، ولا سيما فيما يتعلق بالتأمين ، وهذه التدابير ستظهر في زيادة الرسوم .

١٤ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح زيادة الرقمين المنصوص عليهما في المادة ٦ (١) (أ) و (ب) .

١٥ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا معارضا مقابلا ٨ أصوات مؤيدة وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

١٦ - السيد لافينيا (الفلبين) : علل أسباب امتناع وفده عن التصويت قائلا انه بالرغم من تأييد وفده للحد الأعلى ، فقد امتنع عن التصويت لأن المسألة قيد البحث لم توضح بصورة وافية . ورأى أن التفسير الذي قدمه ممثل الولايات المتحدة يشكل في الواقع اقتراحا ، وأنه كان ينبغي أن يتم التصويت على هذا الاقتراح .

١٧ - السيد فيليو فتش (يوغوسلافيا) : قدم اقتراحه باضافة جملة الى المادة ٦ (٤) (A/CONF.152/G.1/L.45) قائلا ان القصد منه هو توضيح ما اذا كان مستخدمو المتعهد أو وكلاؤه سيكونون ملتزمين باتفاق يعقده المتعهد لزيادة حدود المسؤولية وفقا لما هو منصوص عليه في هذه الفقرة . وأضاف ان جميع اتفاقيات النقل القائمة أتاح للمتعهدين عقد مثل هذا الاتفاق عن طريق اعلان خاص . وأشار الى أنه بينما يبدو بوضوح أن مستخدمي المتعهد ووكلاءه سيكونون ملتزمين بهذا الاتفاق ، فان الامر الاقل وضوحا هو ما اذا كان هذا العقد ملزما أيضا للمقاولين المتقلين . ورأى أن هذه المسألة هامة ، ولذلك ينبغي ألا يترك أمر تفسيرها فقط الى المحاكم في مختلف الدول .

١٨ - الرئيس : قال انه يرى أن من الأنسب اضافة تلك الجملة الى المادة ٧ (٢) .

١٩ - السيدة يورغنسن (الدانمرك) : أيدت الاقتراح وقالت انها توافق على أن أفضل مكان له هو المادة ٧ (٢) .

٢٠ - السيد كريستوف (بلغاريا) : لفت الانتباه الى أن الاقتراح اليوغوسلافي ليس له أي أساس قانوني ، لأن العلاقة بين المتعهد ومستخدميه أو وكلائه أو الاشخاص الآخرين هو شيء واقع بين أغيار .

٢١ - السيد لافينيا (الفلبين) : قال انه يرى أن النص المقترح أمر بديهي ويمكن أن يضاف الى المادة ٦ (٤) دون تعديل لآثره القانوني . ولم يؤيد اضافته الى المادة ٧ (٢) .

٢٢ - السيد سوينز (الولايات المتحدة الأمريكية) : ذكر أنه يوافق على أن المكان

المناسب للاقتراح اليوغوسلافي هو المادة ٧ لا المادة ٦ . وقال فيما يتعلق بجوهر الاقتراح ، انه بديهي من حيث نكه على مستخدم المتعهد أو وكلائه ، ولكنه يؤيد رأي ممثل بلغاريا بأن مشكلة قانونية تنشأ بالنسبة الى "الاشخاص الآخرين" المشار اليهم .

٢٣ - السيد بونل (ايطاليا) : قال انه لا يفهم كيف يمكن لمستخدم المتعهد أو وكلائه أو الاشخاص الآخرين المشتركين في أداء الخدمات المتصلة بالنقل أن يكونوا ملزمين بنص تعاقدي تم الاتفاق عليه بين المتعهد والعميل .

٢٤ - السيد روستاند (السويد) : قال انه لا يرى أن هناك أية صعوبة في قبول الاقتراح اليوغوسلافي الذي يعتبره نظيرا للحق المنصوص عليه في اطار المادة ٧ (٢) .

٢٥ - السيد فرانكوني (معهد الأرجنتين وأوروغواي للمقانون التجاري) : تحدث بدعوة من الرئيس وقال ان القانون الأرجنتين ينص على أن الاتفاق المعقود بين المتعهد والعميل ينطبق على مستخدم المتعهد أو وكلائه ولكنه لا ينطبق على أشخاص آخرين كالمقاولين أو المتعاقدين من الباطن .

٢٦ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال انه يؤيد المبدأ الذي يتضمنه الاقتراح اليوغوسلافي ولا يعارض اضافته الى المادة ٦ (٤) ، بالرغم من موافقته على أن المادة ٧ (٢) ستكون له مكانا أنسب .

٢٧ - السيد أباسكال (المكسيك) : أشار الى أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٧ هي الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية ، بينما يتناول الاقتراح اليوغوسلافي حدود المسؤولية المتفق عليها بين المتعهد والعميل . ورأى أن الحدود الأخيرة ملزمة للمتعهد وحده ولا يمكن أن توسع لتشمل مستخدميه أو وكلاءه أو الاشخاص الآخرين الذي يستعين بخدماتهم لأداء الخدمات المتصلة بالنقل .

٢٨ - السيد برون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : تحدث بدعوة من الرئيس فقال انه يشاطر القلق الذي أعرب عنه عدد من الوفود بشأن موقف المقاولين المستقلين . ورأى أن هذا النص قد يرتب ، من وجهة نظر التأمين ، مشاكل بالغة للمقاول المتقل من حيث تغطية التأمين لمسؤوليته التي قد لا يكون مداها معروفا حتى لديه .

٢٩ - السيد فيليبوفيتش (يوغوسلافيا) : قال انه لن يعارض ادماج اقتراحه في المادة ٧ . أما فيما يتعلق بالنقاط الأخرى المشاركة أثناء المناقشة ، فقال ان غير الممكن ألا يعرف المقاول مدى المسؤولية التي يمكن أن تترتب عليه لأن قيمة البضائع بالضبط ستكون مبينة في وثائق الشحن وفي غيرها من الوثائق . وفيما يتعلق بمسألة

التأمين ، لفت الانتباه الى المادة ٦ (٤) من قواعد هامبورغ التي تتحدث عن اتفاق بين الناقل والشاحن لزيادة حدود مسؤولية الناقل .

٣٠ - السيدة سيزولا - تولوكاس (فنلندا) : قالت ان وفدها سيجد صعوبة في قبول الاقتراح اليوغوسلافي بسبب تأثيره على المقاولين المستقلين . وأشارت في هذا الصدد الى المادة ١٠ (٣) من قواعد هامبورغ التي تنص على أن أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي الا اذا وافق عليه صراحة وكتابة .

٣١ - السيد جاو تشني (الصين) : أشار الى أنه بينما الهدف الرئيسي للمادة ٧ (٢) هو حماية مصالح مستخدمي المتعهد أو وكلائه أو الأشخاص الآخرين الذين يستعين بخدماتهم لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، فان هدف الاقتراح اليوغوسلافي هو حماية مصالح العميل . وأعلن أن هذا هو السبب في أنه سيعارض اضافة الاقتراح الى المادة ٧ . وأضاف انه يتفق مع المتحدثين السابقين في أن الاتفاق الذي يعقده المتعهد لا يمكن أن يسري تلقائيا على "الأشخاص الآخرين" المشار اليهم في النص .

٣٢ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال ان النص الذي اقترحه الوفد اليوغوسلافي لن تكون له أية قيمة قانونية ما لم يتم اعلام المستخدمين أو الوكلاء أو الأشخاص الآخرين المشار اليهم بشروط الاتفاق المعقود بين المتعهد والعميل .

٣٣ - السيد ناور (اسرائيل) : قال ان من الضروري التمييز بين حدود المسؤولية الالزامية بموجب الاتفاقية وحدود المسؤولية المتفق عليها بصورة مستقلة بين المتعهد والعميل . وأضاف انه ينبغي للاتفاقية ألا تعالج سوى الحدود الالزامية وأن تترك مسألة الحدود التي يتم ترتيبها باتفاق مستقل لطرفي ذلك الاتفاق .

٣٤ - السيد ايلسكاس (اسبانيا) : قال انه يلاحظ أن الاقتراح اليوغوسلافي صيغ بشروط أكثر الزاماً من شروط المادة ٧ (٢) . وهو يفضل من جهته ابقاء الطابع التقديري وغير الملزم للصيغة الحالية للمادة ٧ (٢) . وقال ان جانباً على الاقل من شواغل الوفد اليوغوسلافي يمكن مع ذلك تبديدها باضافة كلمة "والعقد" في نهاية المادة ٧ (٢) .

٣٥ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال انه يقترح ، بالنظر الى الاختلافات الجوهرية التي ظهرت خلال المناقشة ، أن يجرى تصويت منفصل بشأن ما اذا كانت مسألة الحدود الاعلى للمسؤولية التي يوافق عليها المتعهد تنطبق أيضا على مستخدمي المتعهد أو وكلائه ، من جهة ، أو تنطبق على مستخدميهم أو وكلائه أو الأشخاص الآخرين الذين يستعين بخدماتهم لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، من جهة أخرى . أما فيما يتعلق بانطباق الحدود الاعلى للمسؤولية التي يوافق عليها المتعهد

على مستخدمي المتعهد أو وكلائه ، فهو يلاحظ أنه لا يوجد نص بهذا الشكل في قواعد هامبورغ أو في اتفاقيات النقل الدولي السابقة . وأضاف انه يرى أن اعتماد الاقتراح اليوغوسلافي ، حتى بدون اشارة الى "أشخاص آخرين" قد يرتب بعض الآثار بالنسبة الى تفسير المادة ٧ (٢) من قواعد هامبورغ في المستقبل . وقال ان هذا هو السبب الذي يجعله يميل الى اعتقاد أنه قد يكون من المفضل عدم اعتماد ذلك الاقتراح .

٣٦ - السيد روستاند (النرويج) : أعرب عن استمرار مساندة وفده للاقتراح اليوغوسلافي . وقال انه ما لم يكن المقاول أو المتعاقد من الباطن مدركا لحدود مسؤوليته ، فان من غير المحتمل أن يقدم خدماته الى المتعهد .

٣٧ - السيد الزين (المملكة العربية السعودية) : قال انه لئن كان المبدأ الذي يستند اليه الاقتراح اليوغوسلافي مناسباً ، فانه يمكن أن يفرض مسؤولية لا ضرورة لها على "أشخاص آخرين" . وهو يرى أن في الامكان حل تلك المشكلة عن طريق اضافة عبارة مؤداها أنه يجب تعريف المستخدمين أو الوكلاء أو الأشخاص الآخرين بمسؤوليتهم .

٣٨ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يتضح من عنوان مشروع الاتفاقية أنها تعالج مسؤولية متعهد محطة النقل الطرفية تجاه عميله . وأضاف ان المقاول الوحيد الذي يستخدمه العميل هو متعهد محطة النقل الطرفية ، وان الغرض الحالي هو وضع الأساس والحدود الالزامية لمسؤوليته . وأضاف ان المتعهد لا يستطيع اطلاقاً أن يحدد عن حدود مسؤوليته بشكل يلحق الضرر بالعميل ولكنه يستطيع ، بموجب المادة ٦ (٤) ، أن يحدد عنها بما يكون في صالح العميل عن طريق موافقته على حدود أعلى للمسؤولية . وهو يرى أن الغرض من المادة ٧ هو تفادي جميع الاختلافات الموجودة في النظم القانونية الوطنية بين المطالب التعاقدية ، والمطالب التقصيرية والمطالب شبه التعاقدية الخ ، عن طريق القول ، في الفقرة ١ ، ان الدفع و حدود المسؤولية تنطبق بغض النظر عن طبيعة الدعوى المقامة ضد المتعهد . ويرى أيضاً أن الغرض من المادة ٧ (٢) هو تغطية الحالة التي قد يكون فيها المستخدم أو الوكيل أو أي شخص آخر ، كالمقاول المستقل ، مسؤولاً عن تلف البضائع أو هلاكها على أساس المسؤولية التقصيرية اذا أقام العميل دعوى عليه . وقال إن المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر يستطيع ، في هذه الحالة ، الاستفادة من نفس الفوائد التي يفيد منها المتعهد . غير أنه يرى أن قول ان موافقة المتعهد على زيادة حدود مسؤوليته ينحسب أيضاً على الأشخاص الآخرين سيكون مثيراً للدهشة بل انه غير منطقي من وجهة النظر القانونية . وقال انه لا يكفي التأكيد بأنه يجب اعلام مثل هؤلاء الأشخاص الآخرين بزيادة حدود المسؤولية ؛ بل انه يجب أن يقبلوا هذا الشرط قبل أن يصبح في الامكان التذرع به ضدهم . وأضاف انه لم يرد شيء عن مثل هذا التوسيع التلقائي للمسؤولية في قواعد هامبورغ ؛ كما أن "الناقل الفعلي" ، بموجب المادة ١٠ (٣) لا يلتزم بأي اتفاق خاص بين الناقل والعميل الا اذا وافق عليه صراحة وكتابة . وهو باختصار يرى أنه يكاد يكون في حكم المتحيل

قبول اقتراح كالذي قدمته يوغوسلافيا لان القاذون لا يسمح بتوسيع الاحكام التعاقدية لتشمل أطرافاً ثالثة .

٣٩ - السيد فليسوفتشي (يوغوسلافيا) : قال ان الهدف من اقتراحه هو عرض المسألة للمناقشة لان الاتفاقية لا تشمل مستخدمي متعهد محطة النقل الطرفية أو وكلاءه فحسب ، بل تشمل أيضا أشخاصا ، مثل المقاولين والمستقلين ، يستخدمهم ويلتزمون تجاهه بعلاقة تجارية . وأشار الى أن من الممكن تماما أن يقرر المؤتمر الحدود ، كما في المادة ٦ (١) (أ) ، بالنسبة الى مثل هؤلاء الاشخاص ، أو أن يحذف المادة ٦ (٤) ؛ واتخاذ قرار بذلك يعود الى المؤتمر .

٤٠ - بعد مناقشة اجرائية اشترك فيها السيد سويني (الولايات المتحدة الامريكية) ، والسيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) ، والسيد ميشيريلاك (جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) ، والسيد روستازد (النويد) ، والرئيس ، دعا الرئيس اللجنة الى الانتقال الى اجراء تصويت استدلالي على المسائل الثلاث التالية :

(أ) هل ينبغي للحدود الاعلى للمسؤولية التي يوافق عليها المتعهد ألا تنطبق الا على المتعهد المذكور ؟

(ب) هل ينبغي للحدود الاعلى للمسؤولية التي يوافق عليها المتعهد أن تنطبق أيضا على مستخدمي المتعهد ووكلائه ؟

(ج) هل ينبغي للحدود الاعلى للمسؤولية التي يوافق عليها المتعهد أن تنطبق أيضا على مستخدمي المتعهد ووكلائه وعلى الاشخاص الآخرين الذين يستعين المتعهد بخدماتهم ؟

٤١ - وبعد التصويت الاستدلالي ، أعلن الرئيس أن ٢٠ وفدا لصالح السؤال (أ) و ١٣ وفدا لصالح السؤال (ب) و ٣ وفود لصالح السؤال (ج) .

٤٢ - السيد فليسوفتشي (يوغوسلافيا) : قال ان التصويت دلّ على أن وفده كان محقا في ربط اقتراحه بالمادة ٦ (٤) ، فقد اتضح أنه أثار اختلافات في التفسير استطاع المؤتمر ازالتها . وأضاف ان المتعهد وحده هو المعني في بعض النظم القانونية ، والمتعهد ومستخدموه ووكلائه هم المعنيون في غيرها ، والاشخاص الآخرون هم المعنيون كذلك في نظم أخرى . وفي رأيه أن هناك حاجة الى قرار ايجابي ولذلك يعلن عن رغبته في عرض اقتراحه للتصويت .

٤٣ - الرئيس : قال انه لما كان البديل الثالث لم يحصل الا على ثلاثة أصوات فقط ، فلعل اللجنة أن تختار بين البديلين الآخرين .

٤٤ - وبعد مناقشة اجرائية اشترك فيها السيد فليوفتش (يوغوسلافيا) والسيد روستاند (السويد) ، دعا الرئيس الوفود ، وقد لاحظ أن ممثل يوغوسلافيا لم يعد مصرًا على اقتراحه ، الى الاعراب عن وجهات نظرها عن طريق تصويت استدلالي على ما اذا كان الالتزام التعاقدى للمتعهد ينطبق أيضا على مستخدمي المتعهد أو وكلائه .

٤٥ - وبعد التصويت الاستدلالي ، أعلن الرئيس أن ١٦ وفدا يرى أن الالتزام لا ينطبق ، و ١٥ وفدا يرى أنه ينطبق ، و ٤ وفود امتنعت عن التصويت . وقال انه يعتقد أن النتائج ليست من الوضوح بحيث تمكن الجلسة العامة من اتخاذ قرار ، لأن من الضروري لهذا القرار أن يتخذ بأغلبية ثلثي الدول المشتركة الحاضرة والمصوّتة . وقال ان باستطاعة اللجنة : اما ابقاء النص الحالي ، أو ترك الامر للدول لكي تعتمد البديل الاول أو الثاني في ضوء تشريعاتها الوطنية .

٤٦ - وأشار الى أن المادة ٧ (٢) أثارت شيئا من الصعوبة اذ انه يمكن تفسيرها بأنها تسمح بأن يتأثر الاشخاص الآخرون المستعان بخدماتهم بالالتزام المتعهد التعاقدى . وهو لذلك يرى أن من الضروري أن تنقح لجنة الصياغة النص لكي يبين بوضوح أن الاشخاص الآخرين الذين يستعين المتعهد بخدماتهم لن يتأثروا بأية زيادة تعاقدية في مسؤولية المتعهد .

٤٧ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال ان وفده يعتقد أن المادة ٧ (٢) واضحة ومتماشية مع قواعد هامبورغ ، ولا يرى أنها بحاجة الى أي تنقيح .

٤٨ - السيد روستاند (السويد) : قال انه يرى أن من غير المناسب ، بالنظر الى نتائج التصويت الدلالي ، أن تحيل اللجنة نص المادة ٧ (٢) الى لجنة الصياغة ؛ بل ينبغي أن يترك للدول تفسير أحكامها في ضوء نظمها القانونية الوطنية .

٤٩ - وبعد مناقشة اجرائية اشترك فيها السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) ، والرئيس ، والسيد بللو (الفلبين) ، قال السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) انه يود استرعاء الانتباه الى اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.14) الذي يمكن أن يوفر حلا للمشكلة التي ستواجه اللجنة ان هي أيدت الاقتراح بألا يتأثر الوكيل بأية زيادة في مسؤولية المتعهد .

٥٠ - الرئيس : قال ان اقتراح الولايات المتحدة يعالج مسألة مختلفة عن المسألة قيد المناقشة ، وأضاف ان ذلك الاقتراح سيبحث في اطار المادة ٧ .

٥١ - السيد راو (الهند) : قال ان المادة ٧ (٢) تسمح بتفسيرات مختلفة ، مضافا ان اللجنة تصوغ اتفاقية تعالج مسؤولية المتعهد لا مسؤولية وكلائه أو مستخدميه . وأشار الى أن المتعهد ، بموجب المادة ٥ ، هو المسؤول عن تصرفات وكلائه أو مستخدميه أو الأشخاص الآخرين الذين يستعين بخدماتهم في أداء الخدمات المتصلة بالنقل . ومضى قائلا ان المادة ٧ (٢) تنص مع ذلك على أنه اذا أقام العميل دعوى ضد مستخدم المتعهد أو وكلائه أو الأشخاص الآخرين الذين يستعين بخدماتهم ، حق لهؤلاء الافادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها . وذكر أن المادة ٨ (٢) تنص ، مع ذلك ، على أنه عندما يسبب المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر الهلاك بصورة متعمدة ، فان تلك الدفوع وحدود المسؤولية لا تنطبق عليه . وقال ان المادة ٧ لم تعالج مسألة حدود المسؤولية عندما يكون المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر قد تصرف بشكل يتجاوز نطاق وظيفته أو استخدامه . وقال انه يبدو له أن النية تتجه ، وعن حق ، نحو ضرورة تنظيم هذه المسألة عن طريق تشريع وطني أو في العقد المبرم بين المتعهد والشخص المعني . وأضاف ان وفده يرى من الضروري ترك المادة ٦ (٤) على حالها وأن تنظم النواحي الأخرى من خلال التشريع الوطني .

٥٢ - الرئيس : قال انه اذا لم يسمع أي اعتراض ، فانه سيعتبر أن اللجنة تؤيد ابقاء النص الحالي للمادة ٦ (٤) .

٥٣ - وقد اتفق على ذلك .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٠

الجلسة العاشرة

يوم الثلاثاء ٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.10

النظر في المواد ١ - ١٦ و ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات

النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الأعمال) (تابع) A/CONF.152/5

و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ٦ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.12)

١ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم اقتراح وفده بإضافة فقرة جديدة ١ مكررا الى المادة ٦ وادخال تعديلات على الفقرة ١ (A/CONF.152/C.1/L.12 ، الفقرتان ٢ و ٣) .

وقال ان احدى الملاحظات التي قدمتها حكومة كندا كتابة على مشروع الاتفاقية (A/CONF.152/7) كانت أن معيار المسؤولية - وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم - قد يسبب مشاكل بالنسبة الى البضائع التي لا تشحن على أساس الوزن بل على أساس الحجم أو القطع . وفي مثل هذه الظروف ، سيكون من المستحيل حساب حد المسؤولية اذا كان وزن البضائع مجهولا . وينص مشروع الاتفاقية حاليا على حد مسؤولية لا يستند الا الى الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، وبذلك يمنع العميل ، في ظروف معينة ، من حساب مطالبته على أساس العبوة أو الوحدة .

٢ - ومضى قائلا ان المهم هو ما اذا كان ينبغي أن يكون هناك حد واحد للمسؤولية يقوم على أساس الوزن ، أو أن يضاف حد بديل يقوم على أساس العبوة ووحدة الشحن . أما اذا كانت اللجنة قد اتفقت على أن تكون حدود المسؤولية عالية نسبيا ، فإن الطريقة البديلة للحساب لم تكن لتعتبر ضرورية ، وان كانت شواغل حكومة كندا قد ظلت قائمة مع ذلك . وصحیح أن حساب حد المسؤولية على أساس العبوة يمكن أن يسبب مشاكل عملية ، ولا سيما اذا كانت البضائع موضوعة في حاويات ، ولكن ليس من الممكن دائما تفادي التعقيدات ، فضلا عن أبطأ الحلول ليس بالضرورة أيسرها تنفيذا أو أكثرها انصافا . وأشار أيضا الى أن النظام الجديد المقترح يمكن أن يجعل اصدار الوثيقة المطلوبة بمقتضى المادة ٤ معقدا بعض الشيء . واقترح فقرة جديدة ١ مكررا توضح على أساس المادة ٦ (٢) (أ) من قواعد هامبورغ ، ولكن نظرا لأن وثيقة الشحن أو غيرها من الوثائق المذكورة في ذلك الحكم تختلف في طبيعتها عن الوثيقة التي تنص عليها المادة ٤ من مشروع الاتفاقية ، فإن الفقرة الفرعية الجديدة (أ) تنص على افتراض يمكن تفنيده ، وهو أن العبوات أو غيرها من وحدات الشحن المذكورة في الوثيقة هي في الحقيقة عبوات أو وحدات شحن . وسوف يغطي هذا النص حالة البضائع المعبأة في حاويات .

٣ - واستطرد قائلا انه يمكن الدفع بأن ذلك الاقتراح لا يحل كافة المشاكل التي تنشأ عن ضمان امكانية أن يقدم العميل مطالبة صحيحة . ومع ذلك فإنه سيكون في وسع العميل الرجوع الى القواعد العامة التي يتعين عليه بمقتضاها اثبات عدد العبوات أو الوحدات الهالكة أو التالفة كأساس لحساب مطالبته . أما اذا كانت صيغة الاقتراح لا تفيد المطالب مباشرة ، فإنها ستوفر له على الأقل خيارات أوسع مما جاء في مشروع الاتفاقية بصيغته الحالية ، لأن ذلك يستبعد أي امكانية لاستناد المطالبة الى حساب حد المسؤولية على أساس العبوة . وأكد مجددا أن النظام المقترح لطريقة حساب بديلة يتفق مع نص المادة ٦ (٢) من قواعد هامبورغ ؛ كما أنه يعكس المادة ٤ (٥) من قواعد لاهاي - فيسبي .

٤ - السيد هورنبي (كندا) : شكر الوفد الألماني على اقتراحه ، قائلا ان هذا الاقتراح يعكس بدقة آراء وفد كندا فيما يتعلق بالحاجة الى النص في الاتفاقية على حد يحسب على أساس العبوة أو وحدة الشحن . وقد سيقى من قبل حجة مفادها أن عدم وجود

مثل هذا الحد من شأنه أن ينشئ صعوبات كبرى في حال شحن البضائع على أساس آخر غير أساس الوزن الذي لا تنص المادة ٦ (١) على سواه كمييار للمسؤولية . وقال ان البضائع غالبا ما تشحن حسب الحجم أو حسب العبوة ، وخاصة عند شحنها من البلدان النامية أو من البلدان المصدرة للمنتجات الأولية . فكيف، سيتمكن تحديد وزن البضائع الهالكة ، بموجب مشروع الاتفاقية بصيغته الحالية ، اذا لم تكن البضائع قد شحنت على أساس العبوة أو على أساس الحجم ثم نقلها المتعهد من السفينة فسقطت في البحر واختفت ؟ واذا لم تكن مشحونة على أساس الوزن ، فسوف يكون تحديد أساس المسؤولية أمرا بالغ الصعوبة . وهذا هو ما جعل الوفد الكندي يؤيد الاقتراح بأن يضاف الى الاتفاقية حد مسؤولية يقوم على أساس العبوة أو على أساس وحدة شحن أخرى ؛ وسوف يلزم قطع شوط كبير قبل أن تحل واحدة من المشاكل التي سيواجهها متعهدو المحطات الطرفية البحرية بوجه خاص وفقا لما ينص عليه مشروع الاتفاقية الحالي . وقد أشار ممثل ألمانيا الى بعض المشاكل التي يمكن أن تنشأ عند حساب حد المسؤولية على أساس العبوة ، ولكن عددا كبيرا جدا من البلدان طبق تلك الفكرة بنجاح في المنازعات ، وقد أصبحت الآن معروفة تماما ومطبقة على قاذون النقل ؛ وادراجها في الاتفاقية مناسب تماما .

٥ - السيد كاستيلو (الفلبين) : قال ان اللجنة قررت أثناء جلستها الثامنة الاحتفاظ بالفقرة ١ (ب) من المادة ٦ على أساس أن البضائع المنقولة بالطرق المائية على المراكب تكون أثقل وزنا وأقل ثمنا . وهذا يعني ضمنا أن التعويض عن الانواع المختلفة من البضائع الهالكة أو التالفة ينبغي أن يكون مختلفا أيضا ، وقد ذكرت شتى أدوات النقل في ذلك السياق . على أن من الواضح تماما أن قدما مكعبا واحدا من الفراء وجلود الحيوان قد يكون أعلى قيمة من طن من الحبوب أو السكر ، ولكن القيمة في الحالتين حسب معيار مسؤولية المتعهد بموجب الفقرة ١ (أ) ، ستكون واحدة اذا حُبت عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . وبالإضافة الى ذلك ، وكما أشارت حكومة كندا بذلك في ملاحظاتها الكتابية (A/CONF.152/7) ، يمكن للمعيار الحالي للمسؤولية أن يسبب مشاكل بالنسبة الى البضائع التي لا تشحن على أساس الوزن بل على أساس الحجم أو القطع . ومن الممارسات التجارية السليمة أن يؤمن على البضائع بغية الحصول على تعويض مناسب في حال هلاكها أو تلفها ، وان كان التأمين من الأنشطة التي لا تملك فيها البلدان النامية القدرة على المنافسة . ولذلك يؤيد وفده اقتراح ألمانيا .

٦ - السيد كريستوف (بلغاريا) : سأل عما اذا كانت عبارة "وحدات حسابية حسب العبوة أو وحدة شحن أخرى" سينص عليها في كل من الفقرتين الفرعيتين للمادة ٦ (١) .

٧ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان الفقرة ٢ من اقتراح وفده بينت التغييرات التي ستنتج عن موافقة اللجنة على طريقة الحساب البديلة . وتلك التعديلات ستطبق حتى اذا قررت اللجنة عدم حذف المادة ٦ (١) (ب) .

٨ - السيد روستاند (السويد) : قال انه لا يرى بوضوح ، شأنه في ذلك شأن ممثل بلغاريا ، ما اذا كان سيتم ادخال نظرية العبوة في الفقرتين الفرعيتين المذكورتين . ولكن يبدو الآن على ضوء التفسير الذي أدلى به ممثل ألمانيا أن النية متجهة الى النص على نظام ثنائي فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا أيضا .

٩ - ومضى قائلا ان حكومته أعربت في ملاحظتها الكتابية الى المؤتمر بشأن المادة ٦ (A/CONF.152/7/Add.1) عن تأييدها لحساب حد المسؤولية على أساس الكيلوغرام فقط . ففي مناقشات الفريق العامل المعني بالممارسات الدولية للعقود ومناقشات الدورة الثانية والعشرين للجنة ، ألقى الضوء على الصعوبات العملية للأخذ بنظرية العبوة . وبعد أن استمع الى الملاحظات التي أدلى بها ممثلا ألمانيا وكندا ، لم يعد مقتنعا بما يقال عن تعذر تذليل تلك الصعوبات العملية . وثمة ثلاث عقبات رئيسية نوقشت من قبل . الأولى ، هي مشكلة تعريف المقصود بالعبوات والوحدات الحسابية ؛ وقد سبق مثال على الطريقة التي يمكن بها ايجاد حل لذلك بواسطة الحكم المقابل في قواعد لاهاي - فيسبي . أما العقبة الثانية ، فهي تحديد عدد العبوات أو وحدات الشحن الأخرى الموجودة في الحاوية ؛ غير أن هذه العقبة يمكن تذليلها عن طريق قاعدة عبء الاثبات . وأما العقبة الثالثة ، فهي القواعد الإضافية المتعلقة بالوثيقة التي سيستخدمها المتعهد . وأضاف قائلا ان موقف السويد مرن للغاية في هذا المؤتمر . فاذا اتضح أن الأغلبية تؤيد الاقتراح الألماني ، فان بلده سيكون سعيدا بأن يضم صوته الى أصوات الأغلبية .

١٠ - السيدة سيولا - تولوكاس (فنلندا) : سألت عما اذا كان لدى ممثل ألمانيا أية أفكار بشأن المستوى الذي ينبغي أن يوضع لحدود الوحدة .

١١ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال ان وفده على استعداد لتأييد ذلك الاقتراح .

١٢ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : قالت ان وفدها لا يستطيع تأييد الاقتراح الألماني ولا يعتقد أن نظرية وحدات الشحن مفهومة جيدا . وقد سحبت قضايا كانت مرفوعة أمام المحاكم في بلدان الشمال الأوروبي ، إذ اعتبرت التسويات القائمة على أساس الوحدات غير ملائمة . أما بالنسبة لوسائط النقل مثل الطرق والسكك الحديدية والمواصلات الجوية فلا يوجد سوى حد واحد هو حد الوزن ، ولكن مشاكل المطالبات قد سويت مع ذلك . ولا ينبغي للاتفاقية أن تشتمل على نظام ثنائي لحدود المسؤولية .

١٣ - السيد أوشاي (اليابان) : قال ان وفده أيضا يعارض الاقتراح الألماني . ذلك أنه سيكون على اللجنة ، في حال الأخذ بنظرية العبوة ، أن تجد حلا لمشكلة صعبة للغاية ، وهي تعريف العبوة أو الوحدة نفسها . والأمر كذلك أيضا بالنسبة الى "البند الخاص بالحاويات" الذي اقترح اضافته في شكل فقرة جديدة ١ مكررا ، حيث ستظل

مشكلة الحالات التي لا يتم فيها اصدار الوثيقة التي تطلبها المادة ٤ (١) قائمة .
وهذه أيضا مشكلة صعبة للغاية .

١٤ - السيد موران (اسبانيا) : قال ان وفده لا يستطيع تأييد الاقتراح الالمانى ويفضل النص بصيغته الأصلية . فهناك تعقيدات عديدة يثيرها الحد المحسوب على أساس العبوة ، في حين أن الحد المحسوب على أساس الكيلوغرام مناسب وعادل . فبالنظر الى مسؤولية المتعهد عن نقل البضائع ، قد يكون عليه أن يعيد توزيع البضائع التي يتلقاها في المحطة الطرفية على مجموعة من الأماكن وبأشكال شتى من النقل ، ربما بتفريغ الحاويات ونقل محتوياتها الى نوع آخر منها ، بل انه قد يقوم بتغليفها . وربما كان عليه أيضا أن يتحمل درجة أكبر من المسؤولية عن أنواع معينة من العبوات ، وفقا لما أوضحه ممثل الفلبين ؛ وسوف يرتب ذلك التزامات تعاقدية معينة . أما الحد المحسوب على أساس الكيلوغرام ، فيمكن تطبيقه بمرونة كبيرة وبطريقة عملية .

١٥ - السيد سامو - تشفوندا (غابون) : قال انه يقر أن الأخذ بحد يقوم على أساس نظرية العبوة سيكون بالغ التعقيد بل يكاد أن يكون تطبيقه مستحيلا . فقد يفهم مثلا من النص المقترح أن الحاوية والمنصة النقالة متماثلتان ، ولكن احدهما لا يمكن أن تحل محل الأخرى من الناحية العملية ، فهما لا تخدمان نفس الغرض . يضاف الى ذلك أنه لا أحد يستطيع أن يقول ما هو الموجود في الحاوية ، بل ان هذه الحالة قد تظهر عندما يقتضي الأمر تطبيق نفس القواعد على الحاويتين الفارغة والمليئة على السواء . وقال انه يؤيد الاعتراضات التي أبدتها ممثلا اسبانيا واليابان على الاقتراح الالمانى ، ويفضل أن ينص المشروع على الحد المحسوب بالكيلوغرام فقط .

١٦ - السيدة العثمانى (المغرب) : قالت انها أيضا تعترض على الاقتراح الالمانى ، ولكن ليس للأسباب التي قدمت حتى الآن ، ولكن أيضا لأن الوزن كان دائما ولا يزال معيارا لتحديد المسؤولية في أمور النقل ؛ فضلا عن ذلك ، فان تطبيق حد للمسؤولية على أساس العبوة أو وحدة شحن أخرى من شأنه أن يطرح مشاكل كبيرة في حال استخدام الحاويات ، نظرا لأن متعهدي محطات النقل الطرفية غالبا ما يتلقون مثل تلك الأدوات دون علمهم بمحتوياتها أو استطاعتهم معرفة كنه تلك المحتويات ؛ بل ان وثائق الشحن في حالة النقل البحري لا تبين الا "ما يقال انها تحتوي عليه" .

١٧ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال انه يوافق على الاقتراح المطروح مؤكدا أنه يوفر خيارات أكثر أمام الأطراف المحتمل تضررها . ومن شأن النظام الثنائي فضلا عن ذلك أن يجعل من الأيسر تعريف حدود التبعية القانونية والمسؤولية ، وخاصة في حالة البضائع التي لا يبحث أمرها لأغراض النقل الا من حيث وزنها القائم . ولعل من اشتركوا في الاعمال التحضيرية باللجنة يتذكرون المناقشات المطولة بشأن الصعوبات التي تكمن في وجود حد واحد للمسؤولية يقوم على أساس الوزن ؛ أما الصعوبات التي يمكن أن تنشأ

بشأن العبوات أو وحدات الشحن الأخرى فهي بالتأكيد أقل منها في حالة الوزن . وقال في ختام هذا التحليل انه يرى أن الحل الالمانى يمثل أهون الضررين .

١٨ - السيد مونتز (المراقب عن المنظمة الدولية الحكومية للنقل الدولي بالسكك الحديدية) : قال ، ردا على الملاحظات التي أدلى بها ممثل الدانمرك ، ان حد المسؤولية المحسوب على أساس العبوة معروف الى حد ما في النقل بالسكك الحديدية . ولكن الاهم من ذلك هو أن الاقتراح الالمانى يسمح بحد أقصى لا يقل عن الحد المحسوب على أساس الكيلوغرام من الوزن القائم الذي حدد بمقدار ٨٣٣ وحدة حسابية في النقل البري و ١٧ وحدة حسابية في النقل بالسكك الحديدية . وهذه الحدود تضمن في معظم الحالات تعويضا معقولا ، بينما تسمح آليات أخرى متعلقة بالنقل بالسكك الحديدية بتعويض كامل . وذكر اللجنة بأنه تبين أن الحجج التي سبقت أثناء الجلسة الثامنة تأييدا للحدود المطبقة في مجال النقل البحري قامت على أساس القيمة الحقيقية للبضائع المنقولة ، وشجع اللجنة على قبول الاقتراح الالمانى بوصفه وسيلة منطقية لمراعاة الوقائع الملازمة لمختلف وسائط النقل .

١٩ - السيد برون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : أخذ الكلمة بدعوة من الرئيس ، قائلا انه يؤيد الاقتراح الالمانى اذ يمكن قياسه بما تنص عليه الاتفاقيات التي تنظم النقل البحري الحديث وكذلك اتفاقية النقل متعدد الوسائط . وأكد أن الاقتراح الذي صاغته اللجنة بشأن المسؤولية يمثل خطوة الى الوراء في مواجهة الحجم الهائل من البضائع التي توجد اليوم معبأة في حاويات بالموانئ والمحطات الطرفية . وأضاف قائلا ان المعنيين بالنقل البحري ، فضلا عن المحاكم وشركات التأمين ، لن تتملكهم الدهشة اذا ما نصت الاتفاقية على النظام الشنائى . وأشار الى أن عبارة "أيهما أكبر" في الاقتراح الالمانى ستشني أي مطالب عن اختيار حد المسؤولية القائم على العبوة أو على وحدة الشحن اذا كان هذا الحد أدنى من الحد القائم على الكيلوغرام من الوزن القائم ؛ وهكذا يعد هذا الاقتراح في صالح كافة الاطراف المعنية ، بما في ذلك مالك البضائع .

٢٠ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.12 .

٢١ - ورفض الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ١٤ صوتا ، وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٢٢ - الرئيس : أشار الى أن الاقتراح الوارد في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.12 أصبح لاغيا نتيجة للتصويت .

مادة جديدة ٦ مكررا (A/CONF.152/C.1/L.13)

٢٣ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.13

قائلا ان الأسباب التي دعت وفده الى تقديم اقتراح بأن تتضمن الاتفاقية حكما بشأن مجموع مسؤولية المتعهد نتيجة لكل المطالبات الناشئة عن حادث واحد ، قد وردت في الفقرة ٧ من ملاحظاته الكتابية على المشروع (A/CONF.152/7) التي يحيل اليها اللجنة . وأشار الى أنه دارت مناقشات مطولة لهذا الموضوع أثناء الاعمال التحضيرية للجنة ، والى أن وفده يرى أن تضع الاتفاقية مبلغا اجماليا واحدا للمطالبات ، فالرقم الذي اقترحته استدلالى وحسب ، فضلا عن أنه يستند الى تقدير فني وضعته سلطة الموانئ الألمانية لاعلى حد عالمي لمسؤولية مالك السفينة عن مبلغ محسوب على أساس حمولة سفينة متوسطة لنقل الحاويات .

٢٤ - السيد روستاند (السويد) : أعرب عن تأييد وفده بقوة للاقتراح الألماني ، واسترعى الانتباه الى ملاحظاته على هذا الموضوع ، الواردة في الوثيقة A/CONF.152/Add.1 . وقال ان مؤسسات التأمين السويدية أكدت على أنه بالنظر الى عدم وجود تحديد عالمي لمجموع مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ، فقد لا تريد سوق التأمين ، أو بالأحرى لا تستطيع ، أن تكون التغطية على المستوى التي تطلبه المحطات الطرفية الكبرى التي تتولى تخزين أو مناولة كميات هائلة من البضائع مرة واحدة وفي آن واحد . وبالإضافة الى ذلك ، فان تكلفة مثل هذه التغطية ، ان أمكن توفيرها ، ستكون بداهة مرتفعة للغاية ، ان لم تكن فوق الطاقة . ويرى الوفد السويدي بالتالي أنه ينبغي للمؤتمر أن يعكف بجدية على بحث هذا الموضوع ، متخذا من الاقتراح الألماني أساسا لمداولاته . أما عنه ، فهو غير مقتنع بأن الرقم الاستدلالي مرتفع بصورة كافية : فهو يرى أن يكون هذا الرقم من الارتفاع بحيث يسمح بالتعويض عن كافة الحوادث العادية . دون الحوادث الناجمة عن الكوارث . وهو يرحب بملاحظات ممثلي صناعة التأمين بشأن هذه المسألة ، ويقترح مناقشة الرقم الموجود حاليا مع مناقشة الأرقام التي ستضمنها المادة ٦ (أ) و (ب) ، في حال الموافقة على المبدأ الذي يستند اليه الاقتراح .

٢٥ - السيد مارشال (المملكة المتحدة) : قال انه يوافق تماما على أنه يلزم وضع حد عالمي للمسؤولية . وكما أوضح المتحدث السابق مؤيدا طلب أن تكون المسؤولية عن التغطية التي يوفرها المتعهد بالغة الارتفاع ، يمكن أن تجد مؤسسة التأمين أعمالها وقد اختلت وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها وقد أصبحت مهددة ؛ وهذا الاحتمال قد يسبب ازعاجا كبيرا للادارات الحكومية التي تشرف على التأمين . وعلاوة على ذلك ، يجب على المؤمن أن يعين حدا للتغطية ، فهو لا يستطيع الالتزام بمخاطر لا يمكن التنبؤ بها وقد تنطوي على خسائر تتجاوز ما لديه من موارد أو تتجاوز قدرته على إعادة التأمين . وسيكون أيضا على المتعهدين ، في حال المسؤولية غير المحددة ، أن يتحملوا أعباء تفوق الأعباء التي يغطيها تأمينهم بالفعل ، وأما في حالة الكوارث ، فقد يواجهون ، أو يواجه مالك المحطة الطرفية ، الذي قد يكون الدولة ، مطالبات مدمرة بمعنى الكلمة . فكلما كانت حدود المسؤولية أعلى ، كان سعر الشرائح العليا لحماية التأمين أعلى ، نتيجة لانخفاض قدرة هذا التأمين على المنافسة وارتفاع تكلفة

اعادة التأمين اللازمة . وأضاف بهذه المناسبة أن التأمين البحري شهد في تاريخه الحديث حالات رهيبه من الانهيار في قدراته على اعادة التأمين .

٢٦ - وقال انه يتفق مع ممثل السويد في أن الحد المقترح البالغ ١٠ ملايين وحدة حسابية منخفض بعض الشيء ؛ وفي رأيه الخاص والشخصي البحث أن حدا يتراوح ما بين ٢٠ و ٣٠ مليون وحدة قد يكون أنسب . وأكد في ختام كلمته أنه يسلم بأنه بدون توفير قدر ما من الحماية العالمية لمتعهد المحطة الطرفية ، فقد يكون هناك خطر ، لا يحق بهذا المتعهد وحسب ، ولكن بسوق التأمين من بعده ، وربما أيضا باقتصاد بلده في مجموعه .

٢٧ - السيدة فاغفوري (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) : ضمت صوتها مؤيدة المبدأ الكامن وراء هذا المقترح وقالت ان الارتفاع البالغ في مستوى المسؤولية المحتملة والذي قد ينشأ عن عدم وجود حد اجمالي من شأنه أن يسبب مشاكل خطيرة جدا لمتعدي المحطات الطرفية ، وخاصة في البلدان النامية . فقد أقرت الاتفاقيات التي تتناول موضوع مسؤولية الناقلين الذين يستخدمون أي واسطة نقل حدا أقصى للخسارة قابلا للقياس الكمي ، وهو بمقدار شحنة واحدة . ويمكن أن يكون لدى متعدي المحطات الطرفية قيم مالية عرضة للمخاطرة ويحتمل أن تكون ضخمة ، مما يمثل شحنات كبيرة العدد جدا ؛ ولذا فان امكانية التراكم غير المحدود للمسؤولية عقب وقوع حادث يستوجب بالضرورة ضمان وجود أعلى تغطية ممكنة من التأمين ، وقد تعلو تكلفتها علوا حادا بحسب حدود المسؤولية . كما ان البلدان النامية لا بد لها من الاعتماد بكل ثقل على الحصول على حماية اعادة التأمين من العالم المتقدم النمو ؛ وبالتالي فان اضطرارها لتوفير مزيد من التغطية لمتعدي المحطات الطرفية من شأنه أن يرتب مزيدا من المطالب على واردها الشحيح من النقد الأجنبي .

٢٨ - ومضت في حديثها قائلة ان شركات التأمين لا بد لها أيضا من اللجوء الى القياس الكمي لمجموع ما يترتب على تعرضها هي للأخطار ، لكي تقرر بشأن الحد الاقصى الذي قد تدفعه في أي حادث بمفرده . وبحسب الملاحظة التي أبدتها ممثل المملكة المتحدة ، قد لا يكون متعهد المحطة مغطى بما يتجاوز ذلك الحد الاقصى . وعلاوة على ذلك ، فان متعهد المحطة الطرفية اذا ما كان عليه أن يشبث في عمله التجاري ، فمن الواضح جدا أنه يجب عليه أن يغطي تكاليفه ؛ وبالتالي فمن الطبيعي أن يلجأ الى فرض مزيد من الاجور على الشاحنين ولا يمكن الا أن يكون لذلك أثره المناوئ في التجارة الدولية . وبناء على ما قيل ، سيكون من العسير جدا ايجاد حد اجمالي للمسؤولية يكون مقبولا على نحو مشترك وواقعي فلا يعتبر مرتفعا أكثر مما ينبغي بالنسبة الى البعض ولا منخفضا أكثر مما ينبغي بالنسبة الى البعض الآخر . وأضافت تقول في ختام حديثها ان هذه المسألة تستدعي الامعان في النظر فيها بروية جدا وربما البحث عن نهج جديدة في تناولها ، وخاصة بالنظر الى استمرار ارتفاع مستويات الخسارة التي تقع في العديد من المحطات الطرفية في جميع أنحاء العالم .

٢٩ - السيد روحانارسوك (تايلند) : قال انه يجد ان الاقتراح الالمانى بصيغته الحالية يصعب فهمه . اذ يبدو أن هناك تناقضا بين شطريه ، اذ تشترط الاولى أنه لا يجوز في أي حال أن يتجاوز مجموع المسؤولية ١٠ ملايين وحدة حسابية ، ويظهر أن الثاني ينص على الاحتياط لمثل تلك الحالات . وفي رأيه أن الجملة الثانية تغطي جوهر المسألة ، ولكنه ليس متأكدا من أن الحاجة تقتضي أن تشير المادة الى الاعتماد على الاساس النسبي في توزيع المبلغ المستحق الدفع ؛ اذ ينبغي أن يكون ذلك اجراء تلقائيا .

٣٠ - السيد سوينر (الولايات المتحدة الأمريكية) : أشار الى أن الغرض من مشروع الاتفاقية ترشيد صناعة قائمة ليس فيها ، في بلده ، في الوقت الحاضر حد اجمالي بشأن التأمين من مسؤولية متعهدي المحطة أو حد واجب التطبيق على المحطات الطرفية التي لديها تأمين ذاتي . وحتى مع وجود أفضل الخوايا ، يستشف أن هذا الاقتراح يسعى الى فرض غطاء اصطناعي على حدود المسؤولية - وهو أمر لم يناقش قط في الاعمال التحضيرية التي قامت بها اللجنة . وقد بينت التجارب السابقة أن مثل هذا الاجراء يعتبر أسلوبا يمارس في حالة انعدام المرونة ، مع ما يترتب عليه من أشد العواقب ضرا ، بحسب المثال الذي تطرحه الاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٩ بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧١ بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط . ومع أن هذين الصكين يحتويان هما أيضا على غطاءات من هذا النحو ، فإن الكوارث الهائلة ذات الصلة بالنفط التي وقعت منذ حادث توري كانيون منذ عام ١٩٦٧ فاقت في فداحتها الغطاءات الواجبة التطبيق من حيث الضرر الذي سببته والتكاليف الفعلية التي ترتبت عليه ، مما أظهر بوضوح أنها كانت غير وافية بالغرض على نحو يرضى له . وعلاوة على ذلك ، فقد تبرهن التجربة على أن عواقب هذا المقترح باهظة التكلفة للغاية بالنسبة الى متعهدي محطات النقل الطرفية وذلك لانه ، على الرغم من المنافسة الممكنة ، قد تلجأ شركات التأمين الى استخدام نص هذا الحكم ذريعة لكي لا تبيع سوى صكوك تأمين باهظة التكلفة تغطي الحد الاقصى من المسؤولية . وأخيرا قال انه يتذكر بوضوح أنه عندما نوقشت مسألة مبلغ غطاء التأمين المتاح في كوارث التلوث بالنفط - وأيضا في حالة الحوادث الناجمة عن الطائرات المتعددة المحركات - أقرت صناعة التأمين بمقدرتها على معالجة الخسائر الفادحة في نطاق ٥٠٠ مليون دولار أمريكي . ولذا فهو يرقن أن أنه حتى وان اعتمد مبدأ تغطية المسؤولية يتبين بوضوح أن المبلغ المقدم في الاقتراح الالمانى منخفض أكثر مما ينبغي .

٣١ - وتلخيصا لحديثه قال انه ليس هناك حد اجمالي في الوقت الحاضر بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية ؛ ولم يتطرق الحديث قط في الماضي الى مثل هذا الحد ؛ وقد تبين أن فرض غطاءات تعسفية على المسؤولية تدبير لا يصلح للعمل به . ولهذه الاسباب فان وفد الولايات المتحدة يعارض الاقتراح الالمانى .

٣٢ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال ان المادة ٦ (١) (ج) من قواعد هامبورغ تشير

إشارة واضحة الى مجموع المسؤولية عن الخسارة والتأخر . وهو يعتقد أن من الأفضل ان تضع الاتفاقية حدودا اجمالية للمسؤولية على النحو الوارد في ذلك الحكم من قواعد هامبورغ .

٣٣ - السيدة سيسولا - تولوكا، (فنلندا) : قالت انها تشاطر من حيث المبدأ الرأي الذي أعرب عنه ممثل الولايات المتحدة . وفي رأيها أن مفهوم الحد الاجمالي للمسؤولية هو أساسا من مفاهيم قانون البحار . بيد أن هناك العديد من الأنشطة التي تجري في البر والتي تنطوي على مخاطر كبيرة ولكن المسؤولية غير محدودة بشأنها . ومن الصعب فهم السبب في ضرورة ادخال فكرة مسؤولية اجمالية محدودة في مشروع اتفاقية معنية بصفة رئيسية بالعمليات البرية .

٣٤ - السيد فليسوفتش (يوغوسلافيا) : عارض الاقتراح الالماذي لأنه يعتقد بأن وجود حد اجمالي ليس ضروريا الا في حالة الأنشطة المحفوفة بالمخاطر التي تنطوي على مجازفة كبيرة لا حصر لها . أما في عمليات محطات النقل الطرفية ، فان المسؤولية تعاقدية وهي محدودة أصلا . وقال انه لا يظن أن من المناسب ادخال قيد آخر من قيود التحديد . ومن الناحية الافتراضية يمكن القول بأن أي حد أقصى يكون من الجائز وضعه على مجموع المسؤولية ينبغي أن يعتمد على حجم المحطة الطرفية .

٣٥ - السيد جاو تشن (الصين) : قال انه لا يجيّد هذا الاقتراح . اذ ان العلم بأن المسؤولية محدودة بما لا يتجاوز ١٠ ملايين وحدة حسابية قد يكون مدعاة الى الاهمال . وأعرب عن اعتقاده أيضا بأن الاتفاقية تسيّر تجاه التركيز على مصلحة متعهدي محطات النقل أكثر من تركيزها على مصلحة العملاء . ومن الضروري حماية المصلحتين على حد سواء لكي يتاح المجال لقبول الاتفاقية من جانب أكبر عدد ممكن من البلدان .

٣٦ - السيد أوتشاي (اليابان) : أيد آراء ممثلي الولايات المتحدة والصين .

٣٧ - السيد شروك (ألمانيا) : قال ان أحد الأسباب التي قدمها ممثل الولايات المتحدة لعدم تأييد المقترح هو أن هناك صناعة منظمة للنقل الطرفي موجودة من قبل في ذلك البلد دون الانتفاع بأي تحديد اجمالي للمسؤولية . وتوجد في ألمانيا كذلك صناعة من هذا القبيل . بيد أنه ينبغي أن يكون ماثلا في الأذهان أن مسؤولية متعهدي محطات النقل في العديد من البلدان غير مشمولة بقانون الزامي وبالتالي فهم يستطيعون التهرب منها أو التقليل منها في التناقد .

٣٨ - ومضى في حديثه قائلا ان الاقتراح الالماذي لا يعتبر مفاجأة لوفد الولايات المتحدة . فقد كان هناك عدة اشارات الى مثل هذه الامكانية في الاعمال التحضيرية للمؤتمر . وعلى سبيل المثال في تقرير الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية عن أعمال دورته الحادية عشرة في عام ١٩٨٨ (A/CN.9/298) ورد اقتراح في

الفقرة ٩٧ بأنه حينما يعمم مشروع الاتفاقية لبدء التعليقات عليه ، قد تنظر الحكومات في امكانية اقرار حد شامل لمسؤولية المتعهد بحيث يشمل جميع المطالبات الناشئة عن كارثة واحدة . وأضاف قاذلا ان سلفه كان حاضرا ابان تلك الدورة وأعد مذكرة تبين أن مفهوم التحديد الاجمالي للمسؤولية أمر معروف جيدا في القانون البحري ؛ وان الحد الاقصى للمسؤولية التي يمكن أن تنشأ بموجب المادة ٦ كما هي عليه الآن من شأنه أن يؤدي الى مجازفة غير قابلة للحساب وغير قابلة للتأمين بالنسبة الى متعهدي محطة النقل الطرفية ؛ وأنه بما أن من الصعب ايجاد صيغة يمكن بها وضع حد اجمالي للمسؤولية يكون عاما وموحدًا بالنسبة الى جميع محطات النقل الطرفية ، فمن الجائز أن يستند الحد الاجمالي على أساس حجم المحطة أو على رقم أعمالها النووي ؛ وان الامانة العامة قد تنظر في الممارسة المتبعة حاليا وتقدم تقريرها الى لجنة الاونسيترال بشأن هذه المسألة إبان دورتها المقبلة . كما أن هناك اشارات أخرى الى امكانية تحديد مجموع المسؤولية يمكن العثور عليها في وثيقة الاونكتاد عن عامل المخاطر التجارية في ادارة محطات الحاويات (ST/SHIP/12) وفي الفقرة ٣ (ب) من الوثيقة التي تتضمن تجميع التعليقات التي أبدتها الحكومات ، والتي صدرت من أجل الدورة الثانية والعشرين للجنة الاونسيترال (A/CN.9/319/Add.1) .

٣٩ - السيد روستاند (السويد) : قال ان هذه المسألة كانت قد طرحت بالفعل من جانب وفد جمهورية ألمانيا الاتحادية ابان الدورة الحادية عشرة للفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية . أما فيما يتعلق بالنظام المطبق في ميدان التلوث النفطي ، بما في ذلك ما هو وارد في اتفاقيتي التلوث النفطي اللتين أشارت اليهما الولايات المتحدة ، فهو يلاحظ أن نظام التعويض عن التلوث النفطي قد عمل بنجاح طوال ١٢ سنة . وقد صدق على ذلك النظام أكثر من ٥٠ دولة ولم يحدث تجاوز للحد الاجمالي الذي ينص عليه الا مرة واحدة . وكان هناك مسعى في عام ١٩٨٤ لرفع الحد الاقصى المحدد وأيدته حينذاك الولايات المتحدة ، وتم وضع مشروع مك وفقا للخطوط العامة التي اقترحها ذلك البلد . بيد أن الكونغرس في الولايات المتحدة قرر أنه لا ينبغي للولايات المتحدة التصديق على ذلك المك ، مما كان مدعاة أسف ، بالغ لبقية العالم ، واستقر الاختيار بدلا من ذلك على المسؤولية غير المحدودة . على أن هناك العديد من الامثلة لتحديد المسؤولية الاجمالية يجري العمل بها على نحو مرض ، وتؤمن دول كثيرة بأن من مصلحتها أن تكون أطرافا في المكوك المعنية . وقد قالت فنلندا انه ليس هناك أمثلة لمثل هذه الحدود فيما يخص الأنشطة القائمة في البر ، ولكن في الحقيقة هناك عدة أمثلة بعضها في الميدان النووي وبعضها في اتفاقيات ذات صلة بالنقل . وأضاف أخيرا بأنه سيكون من المفيد للجنة أن تستمع الى تعليقات قطاع التأمين على هذا الموضوع .

٤٠ - السيد إيسكاس (اسبانيا) : قال ان الاتفاقية تتناول نشاطا صناعيا وقائما على البر ، وهو وإن كان مرتبطا بالنقل لا يعتبر بحد ذاته نشاطا من أنشطة النقل . وبناء عليه ، لا ينبغي أن تطبق بشأنه مخاطر النقل ولا المخاطر البحرية خصوصا . فالأنشطة القائمة على البر لا تخضع في العادة لحد اجمالي للمسؤولية . وأيضا ليس هناك تقليد

يقضي بوضع حدود كمية للمؤولية الناتجة عن التقصير أو الإهمال من جانب متعهد محطة النقل ، بموجب المادة ٥ (٢) . ولذا فإن وفده لا يستطيع أن يؤيد هذا الاقتراح .

٤١ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : عارضت الاقتراح على أساس أن عمل محطة النقل الطرفية هو نشاط قائم على البر . بيد أن اللجنة إذا ما قررت اتباع نهج بحري والأخذ بحد إجمالي ، ف سوف تقتضي الحاجة أن يكون ذلك قائما على أساس المنطقة التي توجد فيها المحطة الطرفية وذلك حماية لسلامة المحطات الطرفية الصغيرة .

٤٢ - السيد رومان (بلجيكا) : قال انه يستطيع أن يؤيد الاقتراح اذا ما أخذ في الحسبان طبيعة البضائع التي تتناولها محطة طرفية معينة بدلا من وضع حكم موحد لجميع أنواع المحطات الطرفية .

٤٣ - السيد مكنستلا (مؤتمر الوندويين الأفريقيين لآزانيا) : قال ان بموجب النظام القانوني في بلده ، اذا أفرغ النص في صيغة النفي وكان يتضمن كلمة "يجب" ، فإن الحكم كله يصبح قطعيا . ولذا فإن العبارة الأولى من الاقتراح الألماني تعتبر قاعدة أمرة ولا حاجة بالتالي الى العبارة الثانية .

٤٤ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان واحدا من الأسباب التي تجعل الاتفاقية جذابة للولايات المتحدة هو أن القوانين بشأن المسؤولية تعتبر مسألة تخص مختلف ولاياتها . وبالتالي فهناك ٥٠ قانونا مستقلا بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية . ففي بعض الولايات ، هي مسؤولية المودع لديه ، بمعنى أنها مسؤولية ضيقة ؛ وفي بعضها الآخر هي مسؤولية تعاقدية قائمة على التقصير وغير قابلة للنفي . وهي في بعضها الآخر أيضا مسؤولية قائمة على التقصير ولكنها قابلة للنفي ولذلك فهي مسألة على قدر كبير من التعقيد . وليس صحيحا الافتراض بأن متعهدي محطات النقل الطرفية في العالم قاطبة يستطيعون تحديد مسؤوليتهم بواسطة شرط تعاقدى . ومن المؤكد أن الأمر ليس كذلك في الولايات المتحدة . وفي أماكن عديدة من العالم ، قد يعتبر الشرط التعاقدى الذي يسمح لمتعهد المحطة بتحديد مسؤوليته عن الإهمال مناقضا للسياسة العامة .

٤٥ - السيد برون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : تحدث بناء على دعوة من الرئيس ، فقال ان أعضاء الاتحاد هم من البلدان النامية ومن البلدان المتقدمة النمو . ولذا فهو يؤيد الاقتراح الألماني . وأردف بقوله ان كلا من ممثلي السويد والمملكة المتحدة قد أشارا الى العواقب المالية المحتملة اذا ما نصت الاتفاقية على المسؤولية غير المحدودة دون وجود حدود اجمالية . ولكن فرض حدود اجمالية لن يعني أن شركات التأمين لن تعرض سوى صكوك تغطي ذلك الرقم فقط . إذ ان من شأن المنافسة أن تمنع حدوث ذلك ، وعلى أي حال قد يرغب متعهدو محطات النقل الطرفية في بعض الأحيان أن يتحملوا بأنفسهم الجزء الباقي من تغطية المخاطر .

٤٦ - ومضى في حديثه قائلاً ان الخسارات لن تتجاوز الحد الاقصى المعقول الا في بعض الحالات الاستثنائية ليس غير . كما أن متعهدي محطات النقل الطرفية غير معرضين ، على الرغم من كل شيء ، لمستوى المخاطر التي يواجهها مالكو ناقلات النفط . ومن ناحية ثانية فان عدم وجود حد اجمالي لا يعدو أن يجعل من المرجح جدا في العديد من الاسواق ، وخاصة في البلدان النامية ، أن تستدعي المخاطر التي ينطوي عليها هذا المجال توفير حماية مكلفة من اعادة التأمين . ومما يسلّم به أن حباب المسؤولية وفقا لعدد الكيلوغرامات من الوزن القائم للبضائع من شأنه أن يغيّر على نحو جذري أساس المسؤولية الذي يفترضه متعهدو محطات النقل الطرفية . وبموجب النظام الموجود الذي يتسم بحسن التوازن والقائم على تأمين البضائع والمسؤولية ، يكون كل من مالكي البضائع وشركات التأمين راضيا اذا ما أبقيت مسؤولية المتعهد التعاقدية منخفضة نسبيا . أما النظام الجديد فلن يزيل الحاجة الى التأمين على البضائع ، بما أن مالك البضائع يحتاج الى الحماية من الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها في أثناء النقل . وكذلك لن تخفّض أقساط التأمين على البضائع ؛ إذ أن دعاوى التظلم أمام المحاكم الاجنبية باهظة التكلفة للغاية ومن شأنها أن تؤدي بالنتيجة الى ازدياد التكاليف على المستهلك . كما أن اقتراح الحد الاجمالي ليس فكرة جديدة ، لأن متعهدي محطات النقل الطرفية قد عمدوا بالفعل الى شراء مبالغ محددة من تغطية التأمين قد لا تكون كافية في المستقبل . وكما أشار اليه ممثل المملكة المتحدة ، فان نظام المسؤولية غير المحدودة لن يعني أن تمنح شركة التأمين متعهد المحطة الطرفية تغطية غير محدودة ؛ إذ لن يعدو الامر استبقاء التغطية ضمن حد ثابت بتكلفة أعلى . وسيكون على المتعهد تحمل العبء الباقي ، لكي يتفادى مخاطرة الافلاس والتبب في ضرر اقتصادي شديد للوسط التجاري المحلي . وهذا هو السبب الذي جعل الاتحاد الدولي للتأمين البحري يؤيد الاقتراح الالمانى بشأن ايراد حد اجمالي ، شريطة أن يكون المبلغ الثابت معقولا .

٤٧ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : أبدى ملاحظة تتمثل في أنه قيل الكثير بشأن تأييد أو معارضة ادخال حد اجمالي للمسؤولية . ولا ينبغي أن يُنسَى أن مشروع الاتفاقية يجب أن يكون مقبولا لدى جميع الاطراف ، بما في ذلك دواعي قلق البلدان النامية والبلدان الصناعية في وقت معا . وهناك مخاطرة في أن يؤدي عدم وضع حد اجمالي الى جعل المشروع أقل قبولا لدى هذه الاخيرة . وقد احتج بأن الحد الاجمالي من شأنه أن يزيد بقدر جوهري من أقساط التأمين ، وبالتالي يؤثر تأثيرا سيئا في عمل متعهدي محطات النقل الطرفية والصناعة بوجه عام على حد سواء . ولكن لا ينبغي قبول تلك الحجة بظاهرها دون اعتبار تجربة المتعهدين أنفسهم في مختلف البلدان فيما يتعلق بالتأمين من المسؤولية ، أو الاستماع لما يمكن لشركات التأمين أن تقولوه في هذا الشأن . وفي العديد من النظم القانونية ، كانت مسؤولية المتعهد محدودة بالفعل بموجب صكوك التأمين . والمادة ٦ تهدف بطبيعة الحال الى وضع حد للمسؤولية على مستوى اجمالي أعلى . وفي رأيه أن هذا التغيير المقترح لا يُحتمل أن يكون غير ملائم لا للمتعهدين ولا لشركات التأمين على حد سواء .

٤٨ - ولفت الانتباه الى عبارة "في أي حال" الواردة في الاقتراح الالماني . وسأل عما اذا كانت هذه العبارة تعني أن المبلغ المتوقع الدفع من جانب المتعهد لن يتجاوز ١٠ ملايين وحدة حسابية حتى وإن كان أساس المسؤولية فعل اهمال من جانبه هو ؟ وأردف قائلا ان من غير الواضح ، في العبارة الثانية ، مقدار المبلغ الذي سيكون على المتعهد أن يدفعه . ثم قال ان ممثل ألمانيا كان قد أشار الى سوابق الاقتراح بشأن تعيين حد اجمالي للمسؤولية ؛ كما انه هو أيضا قد احتج بأن الصكوك المنظمة للتعويض عن أضرار التلوث النفطي تدعم الحاجة الى تعيين حد اجمالي في الاتفاقية . ولكنه خلى الى القول بأنه لا حاجة الى اجراء مثل هذه المقارنات ، لان الأنشطة المتصورة في تلك الصكوك وفي المشروع الحالي لا تنطوي على شيء مشترك يجمع فيما بينها .

٤٩ - السيد شروك (ألمانيا) : في معرض الرد على الملاحظات التي أبديت في مناقشة اقتراحه ، قال ان المادة ٦ مكررا الجديدة تتكون من عبارتين ؛ وهو يرجو اجراء تهويت منفصل على العبارة الاولى قبل الانتقال ، اذا دعت الضرورة ، الى اجراء تصويت على العبارة الثانية . اذ أن العبارة الاولى هي التي تتضمن المبدأ الاساسي في تعيين حد اجمالي للمسؤولية . وسوف تفسر على أنها تعني أنه اذا كان مجموع مسؤولية المتعهد ناتجا عن وقوع حادث واحد ، فان المبلغ الذي يجب على المتعهد دفعه لا يتجاوز ١٠ ملايين وحدة حسابية . بيد أنه ، على ضوء المناقشة ، يقترح الآن اعادة صوغ تلك العبارة على النحو التالي :

"لا يتجاوز مجموع مسؤولية المتعهد نتيجة لكل المطالبات الناشئة عن وقوع حادث واحد [...] وحدة حسابية ."

فاذا قبلت اللجنة مبدأ الحد الاجمالي ، أمكنها عندئذ أن تقرر تعيين رقم مناسب .

٥٠ - وأما في العبارة الثانية ، فان القضية تتعلق بالمبدأ الذي يقوم عليه توزيع ذلك المبلغ في الحالات التي يتجاوز فيها الضرر الناتج عن وقوع حادث واحد . فاذا وافقت اللجنة على العبارة الاولى ، فقد يستدعي ذلك اجراء بعض التنقيح على الجملة الثانية .

٥١ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : سأل عما اذا كان الاقتراح الالماني يشكل مادة مستقلة تلي المادة ٦ . وقال انه اذا كان الامر كذلك ، فكية، ستكون علاقتها بالمادة ٨ ، والتي تستبعد تحديد المسؤولية في ظروف معينة ؟

٥٢ - الرئيس : أوضح قائلا ان نطاق الاقتراح المعادة صياغته سيكون مقصورا على المادة ٦ ؛ اذ أنه لن يطبق في الظروف المتوخاة في المادة ٨ . وأما مكانه الصحيح فسيكون ضمن المادة ٦ وفي نهايتها ، لانه اذا ما جعل مادة مستقلة فان تطبيقه سوف يعتمد الى الاتفاقية بأجمعها . وسأل ممثل ألمانيا عما اذا كان مجموع الرقم الاجمالي

المقترح سوف يطبق على حدود المسؤولية التي قد يتفق عليها المتعهد بموجب المادة ٦ (٤) .

٥٣ - السيد شروك (ألمانيا) : قال انه يظن أن من المستبعد أن يكون بالامكان جعل المتعهد مسؤولاً عن المطالبات التي تتجاوز في مجموعها ذلك الحد الاجمالي . وأما بشأن المادة ٨ ، فغير واضح بعد كيف سوف يتأثر اقتراحه بها . وفي رأيه أن المادة ٦ مكررا الجديدة يمكن إما أن ترد على حدة وإما أن تشكل جزءا من المادة ٦ تبعا لقرار اللجنة .

٥٤ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على العبارة الاولى من المادة الجديدة التي اقترحتها ألمانيا في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.13 ، بصيغتها المعدلة شفها من جانب الممثل التي قدمها .

٥٥ - رفضت العبارة بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٩ أصوات وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت .

٥٦ - الرئيس : قال ان نتيجة التصويت أدت الى اغفال بقية المقترح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.13 . وبما أنه ليس هناك أي اقتراحات أخرى بشأن المادة ٦ ، فهو يعتبر أن اللجنة وافقت على نص المادة ٦ الوارد في الوثيقة A/CONF.152/5 ، بصيغتها المعدلة ابان الجلسة الشامنة ، وتحيلها الى لجنة الصياغة .

٥٧ - وقد تقرر ذلك .

٥٨ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : سألت عما اذا كان مصطلح "الشحنة" الوارد في المادة ٦ (٢) يشير الى البضائع التي تصدر بشأنها الوثيقة المنصوص عليها في المادة ٤ .

٥٩ - الرئيس : قال ان اجمالي الاتعاب الواجبة الدفع بموجب المادة ٦ (٢) للمتعهد عن شحنة ما تدل على المبلغ الواجب دفعه اليه عن كل خدماته فيما يتعلق بالبضائع .

رفقت الجلسة الساعة ١٧/٣٥

الحلّة الحادية عشرة

يوم الاربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.11

النظر في المواد ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ٤ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.43)

١ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قدم اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.43) ، ووصفه بأنه يمثل سبكا جديدا لاقتراحه السابق الذي يتصل بادراج مادة جديدة (A/CONF.152/C.1/L.31) والذي سبق أن نوقش . وأوضح أن الغرض الرئيسي للاقتراح هو تمكين الناقل ، أو أي شخص آخر له مصلحة في البضائع المودعة في عهدة المتعهد ، أن يتأكد من أن الوثيقتين تبيينان بوضوح أن الاتفاقية تنطبق على البضائع التي يوكلها اليه .

٢ - وأردف يقول ان الفقرة (١) من الاقتراح تجيز للناقل أن يطلب من المتعهد اثبات ثلاثة أمور ، وأن العنصر الجديد الوحيد هو الاقرار بأن البضائع هي محل نقل دولي ؛ كما أن الفقرة (٢) تحدد ما يجب على المتعهد أن يقوم به لدى تلّمه لهذا الطلب ؛ فيكون كلا الطرفين ، عندئذ ، على بينة من أن الاتفاقية تنطبق على البضائع المشار اليها ؛ أما الفقرة (٣) فتوضح ما سيحصل اذا تخلف الناقل عن تقديم الطلب المذكور ؛ وأما الفقرة (٤) فتبين النتائج المترتبة على الوثيقة التي تثبت أن البضائع هي محل نقل دولي .

٣ - وختم كلمته قائلا ان التعديلات التي يقترحها وفده ليست بالضخامة التي ربما بدت بها ، وان الغاية منها هي أن يظهر بوضوح متى تنطبق الاتفاقية .

٤ - السيد روستاوند (السويد) : رأى ان الفكرة التي يستند اليها اقتراح المملكة المتحدة يمكن أن تعالج معالجة أبسط ، وذلك بادخال تعديلات طفيفة على المادة ٤ (١) (أ) و (ب) تبين ، على التعيين ، أن البضائع ينبغي أن تحدد بوصفها محل نقل دولي .

٥ - السيد تاركو (النمسا) : أشار الى عبارة "للساقل أو لأي شخص آخر له مصلحة في بضائع" الواردة في الفقرة (١) ، فقال ان الاتفاقية تتناول واجبات المتعهد لا واجبات

الناقل أو غيره من الأشخاص . وتساءل عن السبب الذي يجعل الفقرة (١) تستوجب ، فيما يبدو ، ثلاث وثائق ، بينما الفقرة (٢) لا تستوجب الا اثنين . واستفهم ، فيما يخص الفقرة (٤) ، عن المعنى الدقيق لعبارة "تأكيد مطلق" ، اذ أن العبارة ، بالصيغة التي وردت بها ، يمكن أن تشير اشكالات في بلده . وأنهى كلمته قاذلا ان الاقتراح مماثل للنص الموجود ، الذي يجب ابقاؤه بالصيغة التي سبق أن عدل بها .

٦ - السيدة سكوفى (الدانمرك) : سألت عن السبب في كون القرينة التي تتضمنها الفقرة (٥) تنحصر بتسلم البضائع في حالة جيدة ، ولا تفيد أيضا أن هذه البضائع هي محل نقل دولي .

٧ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال ان اهتمامه بالمبدأ الذي يتند اليه اقتراح وفده يفوق اهتمامه بالصياغة . وسلم بما ذهب اليه ممثل السويد من أن بالامكان التحبب للنتيجة المقصودة بتعديل النص الحالي للمادة ٤ .

٨ - وتحدث عن تعليقات ممثل النمسا ، فقال ان الغاية من الاشارة الى الناقل أو الشخص الآخر هي توضيح معنى كلمة "العميل" ، وان النص لا ينشئ أي التزام جديد على الناقل أو على غيره . واستطرد يقول ان الفقرة (١) لا تنص على أية وثيقة جديدة ، بل انه لا يزال هناك وثيقتان فقط ، كما توضحه الفقرة (٢) : أما عبارة "تأكيد مطلق" فتعني أن القرينة غير قابلة للطعن .

٩ - وعرض للمسألة التي أثارها ممثل الدانمرك ، فقال ان مسألة كون البضائع محل نقل دولي معالجة في الفقرة (٤) .

١٠ - السيد روحانابروك (تايلند) : أشار الى الفقرة (١) من اقتراح المملكة المتحدة ، فرأى الاستعاضة عن عبارة "بضائع أودعها" بعبارة "بضائع أودعت" .

١١ - السيد أباسكال (المكسيك) : كان من رأيه أن الاتيان بعنصر جديد يلزم المتعهد بالاعتراف بأن البضائع هي محل نقل دولي يمكن أن يشير بعض المشاكل . واستفهم عما يمكن أن يحصل لو أن متعهدا ما ، لديه شكوك مبررة بكون البضائع محل نقل دولي ، رفض توقيع الوثيقة بسبب هذه الشكوك .

١٢ - السيد موران (اسبانيا) : قال ان المادة ١ (ج) تعرف مصطلح "النقل الدولي" ، بوضوح ، بأنه يعني كل نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين . وأضاف أن وجوب اعتراف المتعهد بكون السلع محل نقل دولي يعني ادخال جانب ذاتي ، اذ أن المتعهد يمكنه أن يفعل ذلك منفردا . وانتهى الى أنه ، اذا تمسكت المملكة المتحدة باقتراحها ، فربما كان الحل الأنسب هو تعديل المادة ١ (ج) .

١٣ - السيد روستاند (السويد) : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح ، على أن يتلو ذلك قيام لجنة الصياغة باعداد النص الملائم .

١٤ - السيد لنسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : رأى أنه قد يكون من الصعب رفض نص سبق للجنة أن اعتمدته ، والاستعاضة عنه بنص جديد تقترحه المملكة المتحدة ؛ لكن لجنة الصياغة يمكن أن تأخذ في اعتبارها بعض عناصر الاقتراح . وخص بالذكر ، من هذه المسائل ، ما يرد في الفقرة (٢) من الاقتراح المذكور ، التي تحدد بجلاء متى تبتدىء الفقرة المعقولة ، أي لدى تسلم الطلب المقدم بناء على الفقرة (١) .

١٥ - السيد حاو تشنر (الصين) : قال ان المادة ٢ تظهر بوضوح أن الاتفاقية تشمل البضائع المتداولة في التجارة الدولية . وأضاف ، أن جميع أحكام الاتفاقية مصممة ضمن هذا الاطار العام ؛ ولكون اقتراح المملكة المتحدة ينص على الاعتراف بأن البضائع هي محل نقل دولي ، فوفده يراه ضروريا .

١٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.43) .

١٧ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٧ صوتا مقابل ٣ أصوات وامتناع عضوين عن التصويت .

المادة ١ ، اقتراحات بشأن فقرات فرعية جديدة (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.37)

١٨ - الرئيس : ذكر أنه فهم أن المملكة المتحدة سبق أن تقدمت باقتراح يدعو الى اضافة تعريف للفظ "شخص" الواردة في المادة ١ (A/CONF.152/C.1/L.37) ، وان الاقتراح المذكور ذو صلة بالاقتراح الذي رفض قبل برهة . وسأل ممثل المملكة المتحدة عما اذا كان مستمرا في رغبته في طرح الاقتراح للنقاش .

١٩ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال ان اقتراحه بشأن المادة ١ ليس له أية صلة خاصة باقتراحه بشأن المادة ٤ . وزاد على ذلك قوله ان لفظ "شخص" مستخدمة في كل أجزاء الاتفاقية . وأن وفده يرى من المفيد تعريفها .

٢٠ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه لا يسهه تأييد الاقتراح لأن من شأنه أن يجلب على الاتفاقية تعقيدات لا لزوم لها . واستطرد يقول ان فكرة الشخص تفهم بطرائق مختلفة في الانظمة القانونية المختلفة ، فاذا اعتمد لها تعريف ما بالذات فستنشأ صعوبة بالغة في ايجاد ما يعادله بدقة في اللغات الأخرى .

٢١ - السيد أوشاي (اليابان) : شاطر ذلك الرأي ، وقال ان كل شراكة أو هيئة خاصة

غير المسجلة كشركة لا تكون شخصا بالمعنى القانوني بموجب القانون الياباني ؛ ولذلك فمن شأن التعريف أن يثير صعوبات قانونية ؛ ثم أن التعريف لا ينبغي أن يشمل الدول ، بسبب مفهوم الحصانة الوطنية .

٢٢ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال ان للتعريف المقترح في الواقع سابقة راسخة ، إذ أن صياغته مأخوذة ، من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي ، لعام ١٩٦٩ . وذكر أن المتعهدين هم ، في حالات عديدة ، من سلطات الموانئ ، وهي هيئات عامة ، ومن المهم أن يوضح في التعاريف أن هذه الهيئات مشمولة بالاتفاقية .

٢٣ - السيد غوكايا (تركيا) : رأى ، هو أيضا ، من المهم أن يوضح أن لفظة "شخص" لا تشمل الأفراد وحدهم بل الهيئات العامة أيضا . وأضاف أن محطات النقل الطرفية في بلده تديرها ، في العادة ، شركات تخضع لرقابة حكومية . لكنه رأى أن بالامكان استخدام صياغة أنسب ، هي تلك الواردة في المادة ١ من الاتفاقية الخاصة بفترة التقادم في البيع الدولي للبضائع ، حيث تعرف لفظة "شخص" على أنها تشمل المؤسسة أو الشركة أو المشاركة أو الرابطة أو الكيان ، سواء من القطاع العام أو الخاص ، ممن يمكنه أن يقاضي أو أن يقاضى .

٢٤ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح المملكة المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.37) .

٢٥ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٤ صوتا مقابل ٥ أصوات وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

المادة ٧ (A/CONF.152/C.1/L.14)

٢٦ - السيدة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : قالت ان المناقشات التي دارت حتى الآن ضمن اللجنة حول موضوع المسؤولية الكلية بددت القلق الذي شعر به وفدها فيما يتعلق بالمادة ٧ (٣) ، ولذلك فإنه سيحب اقتراحه (A/CONF.152/C.1/L.14) .

٢٧ - وقد أقرت المادة ٧ .

المادة ٨ (A/CONF.152 /C.1/L.3 و L.25)

٢٨ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : قدمت اقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/L.25) ، فقالت ان لدى حكومتها اعتراضات قوية على شمل الوكلاء والمستخدمين بالفقرة (١) من المادة ٨ . وأردفت تقول ان المتعهد يحتاج ، لكي يمارس مهنته ، الى أن يكون بوسعه تقييم الاخطار المرتبطة بها والتأمين على نفسه منها ؛ فاذا كان من السهل تجاوز

الحد الموضوع لمسؤوليته ، أصبح مفهوم تحديد المسؤولية ، بمجمله ، وهما ، لأن المتعهدين سيظلون ملزمين بالتأمين على أنفسهم بما يغطي كامل مبلغ الأضرار . وأردفت تقول ان ازدياد المخاطر التي يتحملها المتعهد سينعكس ، لا محالة ، في ازدياد الرسوم التي يفرضها المؤمنون ؛ وعلى أية حال ، سيكون الطرف الذي له مصلحة في البضائع قد اتخذ ، في الأحوال العادية ، تأمين نقل يشمل البضائع خلال عملية النقل بكاملها . ومضت تقول أنه اذا كان المراد عدم الانتقاص من قيمة هذه الحدود وأهميتها ، توجب عدم تجاوز حدود المسؤولية الا في حالات استثنائية .

٢٩ - وتابعت كلامها قائلة ان حذف عبارة "نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه" ، الواردة في الفقرة (١) ، سيكون معناها أن المتعهد لن يفقد حقه في تحديد المسؤولية الا اذا أمكن عزو التصرف الذي سبب الهلاك أو التلف اليه هو بالذات أو ، حيث يكون المتعهد ، في الواقع ، مؤسسة ، الى شخص يعمل في هذه المؤسسة على مستوى اداري . وتابعت تقول ان ذلك سيكون متفقاً مع المادة ٨ من قواعد هامبورغ والمادة ٢١ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط . ثم قالت ان مما يزيد من ضرورة اقتراح وفدها أن المادة ٨ تجعل المتعهد مسؤولاً أيضاً عن تصرف مستخدمي المتعهد أو وكلائه يقع خارج نطاق وظيفتهم .

٣٠ - وأشارت الى التعليقات التي أبدتها اللجنة الدولية للملاحة البحرية بشأن المادة ٨ (A/CONF.152/7/Add.2 ، ص ٦ و ٧) ، فقالت انها تتوافق مع آراء وفدها في هذه المسألة .

٣١ - السيد تاركو (النمسا) : ذكر أنه لا يسهل تأييد الاقتراح . وشرح ذلك بقوله ان مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن أي عمل أو امتناع يؤتى عن عمد أو استهتار هو مبدأ مقبول الآن في عدد كبير من الدول ، ومن أدنى درجات العدل أن يتحمل المتعهد كامل المسؤولية عن هذه الأعمال ؛ كما أن من المعروف اجمالاً أن المتعهد لا يكون ، في حالات عديدة ، شخصاً طبيعياً بل شخصاً اعتبارياً - وضمن ذلك الدول أو أجزاء الدول ، ويكاد يستحيل أن ترتكب هذه الكيانات نفسها أعمالاً تؤدي الى الهلاك أو التلف ، بل ان الاحتمال أقوى في أن يرتكب هذه الأعمال مستخدمو المتعهد أو وكلاؤه . الذين يقومون ، في الواقع ، بتداول البضائع . واستخلص من مبدأ "الخطأ في الاختيار" ، أن على المتعهد أن يختار أشخاصاً ملائمين ليكونوا مستخدمين أو وكلاء له ، وينبغي أن يتحمل مسؤولية لا حد لها عن أي عمل أو امتناع يأتونه . وانتهى الى أن هنالك أسباباً وجيهة تدعو الى الإبقاء على النص الحالي للفقرة (١) .

٣٢ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : اعتبر أن التعديل الذي تقترحه هولندا هو الأقوى حسماً بين كل الاقتراحات المقدمة . وذكر أن المادة ٨ ، بصياغتها الحالية ، هي النص الذي أثار القلق الأكبر لجميع أصحاب المصالح التجارية الذين استشارهم وفده . ورأى من الأهمية الحيوية أن يكون بالامكان التأمين على المسؤولية ووضع حدود معقولة

لها ، وخذر من أن أي حكم يزيل كل الحدود في حالة الأعمال أو الامتناعات التي يأتيها المستخدمون أو الوكلاء سيكون له عواقب وخيمة على التأمين . وختم كلمته بالحث على اعتماد اقتراح هولندا .

٣٣ - السيد فيلسوفيتي (يوغوسلافيا) : ذهب الى أن حدود المسؤولية المعينة في مشروع الاتفاقية هي ، في الواقع ، منخفضة جدا ، وقال ان انخفاض الحدود يتنافى ومبدأ امتناع التجاوز . وأبدى ، لذلك ، معارضته للاقتراح .

٣٤ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال انه ، هو أيضا لا يسهل تأييد الاقتراح .

٣٥ - السيدة سكوفير (الدايمرك) : حثت اللجنة على التبصر في النتائج التي سيؤدي إليها عدم الإشارة ، في المادة ، الى الأعمال أو الامتناعات التي يأتيها المستخدمون أو الوكلاء . واستشهدت بقضية حصلت مؤخرا في بلدها واتهم فيها كبير موظفي الأمن في مركز الشحن التابع لشبكة الخطوط الجوية الاسكندنافية باختلاس مبلغ من المال يعادل ١٠٠ مليون شلن نمساوي خلال مدة خمس سنوات .

٣٦ - السيد برون (الاتحاد الدولي للتأمين البحري) : تكلم بناء على دعوة من الرئيس ، فأيد اقتراح هولندا والحجج التي ساقها ممثل المملكة المتحدة . وقال انه سيكون من المكلف جدا ، بل من المستحيل ، أن يحصل المتعهد على تغطية تأمينية لمسؤولية غير محدودة عن احتيال يرتكبه مستخدموه أو وكلاؤه . واستطرد يقول ان مبدأ قابلية تجاوز الحدود يكون مبررا عندما يرتكب المتعهد نفسه عملا احتياليا ، لكن هذا المبدأ لا ينبغي أن يطبق على الأعمال التي يرتكبها المستخدمون أو الوكلاء . وأشار الى أن ارتفاع كلفة تغطية التأمين لهذه المسؤولية سيتحمله ، في نهاية الامر ، المستهلك ، وستكون له ، بالتالي ، تبعات اقتصادية وخيمة .

٣٧ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : عارض ، هو أيضا ، الاقتراح ، وقال انه سيكون من الصعوبة جدا ، في الممارسة ، أن يثبت أن الأشخاص المعنيين تصرفوا عمدا أو باستهتار أو عن علم بأن الهلاك أو التلف يمكن أن ينجم عن تصرفهم . وأردف ، يقول ان تجاوز حدود المسؤولية لا مبرر له الا في الحالات القصوى ، عندما يكون وجود المؤسسة نفسه عرضة للخطر ؛ ومهما يكن من أمر فان مستخدمي المتعهد أو وكلائه الموظفين في مجالات حساسة ، مثل التداول بالمجوهرات أو العملات ، يكونون في العادة مرتبطين بالتزامات مكتوبة . ولم ير حاجة للحذف المقترح .

٣٨ - السيد يونيل (ايطاليا) : قال انه ، هو أيضا ، يعارض الاقتراح ، وان من المستبعد جدا ، في التجارة الحديثة ، أن يرتكب المتعهد نفسه أية أعمال محدثة للضرر ؛ بل ان الخطر يكمن ، عادة ، في تصرف مستخدمي أو وكلائه .

٣٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح هولندا (A/CONF.152/C.1/L.25) .

٤٠ - وقد رفض الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٨ أصوات وامتناع ٤ أعضاء عن التصويت .

٤١ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الاقتراح الوارد في الفقرة الثانية من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.3 ، وأوضح أن الاقتراح نفسه قدم أثناء الاضطلاع بالاعمال التحضيرية المتصلة بمشروع الاتفاقية ، وأنه يحتل موقعا وسطا بين نص اللجنة والاقتراح الذي صوتت عليه اللجنة قبل برهة . واستشهد ، اضافة الى النموذجين المشار اليهما في الفقرة الثالثة من الوثيقة ، بالمادة ٧ (٢) من المشروع المنظور فيه ، بصيغتها التي أعتمدتها اللجنة ، والتي تتضمن أيضا اشارة الى نطاق الاستخدام ، الذي وصفه بأنه مفهوم معروف جيداً ضمن العديد من نطاقات الاختصاص القانوني .

٤٢ - وسحب الاقتراح الوارد في الفقرة الأولى من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.3 بسبب رفض الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.25 .

٤٣ - السيد سرفينغون (الفلبين) : أفاد أن مفهوم التعمد يشمل ، في النظام القانوني لبلده ، العلم بأن الهلاك أو التلف أو التأخر قد ينتج من العمل أو الامتناع الذي يرتكب ؛ ولذلك يفضل وفده انهاء الفقرتين (١) و (٢) من المادة ٨ بكلمة "استهتار" ، واغفال ما تبقى من نص الفقرتين .

٤٤ - الرئيس : قال ان التفسير الذي اعطاه ممثل الفلبين قبل برهة ليس مقبولا في كل مكان ؛ ثم ان العبارة المشار اليها ترد في عدد كبير من الاتفاقيات الدولية ، ولا يمكن صرف النظر عنها بدون المجازفة بحصول تفسير "بالنقيض" لاحكام تلك الصكوك .

٤٥ - السيد روستاند (السويد) : أبدى تأييده للاقتراح ومساندته للملاحظات الاستهلالية التي أدلى بها ممثل ألمانيا . وذكر أن هناك حكما مماثلا لهذا يرد في المادة ١٠ من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار التي تحدث أثناء نقل البضائع الخطرة بالطرق والسكك الحديدية وبمراكب الملاحة الداخلية ، المعتمدة بجنييف في عام ١٩٨٩ .

٤٦ - السيدة سكوفى (الدانمرك) : أفادت أنها ، هي أيضا ، تؤيد الاقتراح الألماني ، الذي يطابق التفسير المعتمد في بلدها . وأثارت مسألة أخرى تتعلق بالمادة ٨ ، فسألت عما اذا كان اغفال الاشارة الى "أشخاص آخرين" في الفقرة (١) ناجما عن سهو ، اذ أن الفقرة (٢) تشير الى "شخص آخر" .

٤٧ - الرئيس : قال ان الاغفال كان متعمدا ، وهو يمثل حلا وسطا اعتمد إثر مداولات مطولة عقدت خلال الاضطلاع بالاعمال التحضيرية المتعلقة بالمشروع .

٤٨ - السيد فالفر (الولايات المتحدة الامريكية) : قال انه ، عندما نوقشت ، في اللجنة ، المسألة المشارية في الاقتراح الالمانى ، كان رأى وفده أنه ، اذا ارتكب العمل الذي يقصد منه تسبب الهلاك أو التلف أو التأخير ضمن نطاق وظيفة الشخص الذي أتاه ، كان المتعهد نفسه هو المسؤول ، باعتباره رب عمل الشخص المذكور . وقال انه ، لذلك ، لا يستطيع تأييد الاقتراح الالمانى .

٤٩ - السيد فيليوفيتش (يوغوسلافيا) : قال انه اذا اعتمد الاقتراح ، سيكون عبء الاثبات من الشغل بحيث أن المتعهد لن يفقد أبدا ، في الواقع ، حق الافادة من حد المسؤولية في حالة أي هلاك أو تلف أو تأخير ينجم عن عمل أو امتناع أتاه أحد مستخدمييه أو وكلائه . وقال انه ، هو أيضا ، لا يسعه تأييد الاقتراح .

٥٠ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : رأى أنه يجب التمييز بين اتفاقيات النقل واتفاقية تختص بمحطات النقل الطرفية ، وان التذرع بأحكام بعض اتفاقيات النقل ليس بالضرورة مقنعا في السياق الحالي . وأشار الى المسألة التي أثارتهام ممثلة الدانمرك ، فلم بأن مسألة الاعمال أو الامتناعات المتعمدة للأذى أو المستهترية ، التي يأتيها أشخاص آخرون يستعين المتعهد بخدماتهم لاداء الخدمات المتعلقة بالنقل ، لم تسوّ صراحة في الاتفاقية ، لكنه أضاف أنه لن يكون من الصواب أن يستنتج من ذلك أن هذه الاعمال أو الامتناعات لا يمكن أن تؤدي الى فقدان المتعهد لحقه في الافادة من حدود المسؤولية . ورأى أن هذه المسألة يجب أن تسوّى ، في كل حالة على حدة ، استنادا الى القانون الوطنى السارى .

٥١ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الذي قدمته ألمانيا في الفقرة الثانية من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.3 .

٥٢ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٢ صوتا مقابل ١٠ أصوات وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

٥٣ - الرئيس : قال انه ، اذا لم تقدم أية اقتراحات جديدة بشأن المادة ٨ ، فسيعتبر أن هذه المادة قد اعتمدت .

٥٤ - وقد تقرر ذلك .

المادة ٩ (A/CONF.152/C.1/L.40 و L.55)

٥٥ - السيد رومان (بلجيكا) : قدم اقتراح وفده بشأن المادة ٩ (A/CONF.152/)

C.1/L.40) ، فذكر أن المقطع المقترح حذفه يلقي على المتعهد عبء اثبات شديد الوطأة . وأضاف أن مفهوم البيئة السلبية غير معروف في النظام القانوني لبلده ، ولا في أنظمة أخرى عديدة .

٥٦ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال ان الحكم الوارد في فاتحة المادة ٩ لا يلزم ، حسب فهمه ، بالبيئة السلبية ؛ بل ان ما يجب اثباته هو المعرفة الفعلية للمتعهد بالطبيعة الخطرة للبضائع .

٥٧ - السيد هورنبي (كندا) : وافق على هذا التفسير ، وقال انه ، رغم تعاطفه مع وفد بلجيكا في القلق الذي أبداه ، يعتبر النص الحالي مرضيا .

٥٨ - الرئيس : تسأل عما اذا لم يكن بالامكان زيادة الوضوح في معنى الحكم بالاستعانة عن عبارة "واذا لم يعلم" بعبارة "أو اذا لم يعلم" .

٥٩ - السيدة ساحر دي فانوسين (الأرجنتين) : رأت أن النص سيكون أوضح بكثير لو استعيض عن أسلوب النفي المستخدم الآن ("... لم يعلم المتعهد بأية طريقة أخرى...") بصيغة ايجابية .

٦٠ - الرئيس : قال ان المسألة التي أثيرت قبل برهة ، وكذلك اقتراحه هو ، يمكن أن يحالا الى لجنة الصياغة .

٦١ - السيد أوشاي (اليابان) : أبدى تأييده للمشروع بشكله الحالي ، وقال ان المادة ١٣ (٢) من قواعد هامبورغ ، التي اتخذت نموذجا للمادة ٩ ، تتضمن عبارة "ولم يكن ... عالما ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع" .

٦٢ - السيد حاو تشنر (الصين) : أبدى تفضيله ، هو أيضا ، للنص الحالي ، ناسبا إليه أنه ينصف المتعهد والعميل سواء بسواء . وقال انه لا ينبغي التغافل عن أن تخزين البضائع الخطرة ونقلها يشملان مسائل عديدة ويمكن أن يؤثر في أشخاص كثيرين غير المتعهد والعميل ، فمن الطبيعي إذن أن يقصدا ، كلاهما ، باشتراطات خاصة .

٦٣ - السيد بونيل (إيطاليا) : أشار الى التعديل الصياغي الذي اقترحه الرئيس ، فرأى أنه سيكون من الصعب احلال "أو" محل "و" في السطر الثالث من المادة ٩ ، لأن الغاية من النص ، بحسب فهمه ، هي تحديد الوقت الذي يحق فيه للمتعهد اتخاذ تدابير استثنائية ؛ فاذا كانت البضائع الخطرة بلا علامات أو بطاقات ، أو غير مغلفة أو موثقة وفقا لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة ومنطبق في البلد الذي تسلم فيه البضائع ، حدد شرط اضافي هو عدم معرفة المتعهد ، بأي طريقة أخرى ، بالطبيعة الخطرة للبضائع ؛ وينجم عن ذلك أن واو العطف هي اللازمة ، وليس "أو" .

٦٤ - ثم تطرق الى اقتراح ممثلة الأرجنتين الذي يدعو الى صياغة المادة بعبارات ايجابية بدلا من صياغتها بطريقة النفي ، فوافق على أن هذا النهج من شأنه أن يزيد الحكم وضوحا وصراحة . وأفاد أن هذه الصياغة كانت قد استخدمت في المراحل الاولى للمناقشة ، وذلك قبل عدة سنوات ، عندما كان النص يوجب على العميل وسم البضائع اذا كاذت خطرة أو ، اذا لم يفعل ذلك ، اعلام المتعهد بخطورتها ؛ غير أن الفريق العامل تحول الى اتباع النهج الحالي بحجة أن الاتفاقية تعالج مسؤولية متعهد محطة النقل الطرفية وليس أي عقد يبرم بين المتعهد وعميله . وأوضح أن الفريق العامل اعتبر واجبات العميل واقعة خارج نطاق الاتفاقية ، ولذا جرى تقصير الحكم بحيث لا يعالج الا حقوق المتعهد ، كما أعطي صيغة نفي . وذهب الى أن العودة الى النهج الاصلي للصياغة بعبارات ايجابية ستستلزم عملا اضافيا قد يتعذر تركه للجنة الصياغة .

٦٥ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : أبدى تأييده لاقتراح بلجيكا ، وذهب الى أن الحقوق المنوطة بالمتعهد ليست مطلقة ، إذ أن ما يحق له ينحصر في اتخاذ كل الاحتياطات التي ربما تطلبها الظروف ، واستعادة تكاليفها ، وليس هناك أهمية لمعرفته أو عدم معرفته ، بطريقة غير رسمية ، بأن البضائع خطرة .

٦٦ - السيد خريستوف (بلغاريا) : أعرب عن تأييده لاقتراح بلجيكا .

٦٧ - السيد روستاند (الويد) : أعرب عن موافقته التامة على التعليقات التي أدلى بها ممثل ايطاليا .

٦٨ - السيدة سكوفى (الدانمرك) : لاحظت أن المادة ٩ تشكل ، في الواقع ، استثناء من أحكام المادة ٥ ، لأن المتعهد ، لو تسلم بضائع خطرة وكان لا يعلم بأنها خطرة ، لا يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف، الذي يلحقها نتيجة للتدابير المنصوص عليها في المادة ٩ . وكان من رأيها أنه ينبغي ، كما سبق أن اقترحت في مناسبة مضت ، تقريب المادة ٩ من المادة ٥ . وأبدت كذلك معارضتها للحذف الذي اقترحته بلجيكا لأن وضع العلامات أو البطاقات على البضائع الخطرة هو أمر يترك للمتعهد في حالات عديدة ، وذلك استنادا الى اتفاق ، ولأن الحذف المقترح قد يفسح له فرمة التبرؤ من المسؤولية . وختمت كلمتها قائلة ان العبارة المنظور فيها لازمة أيضا ، في مثل هذه الحالات ، لأن من الاهمية بمكان ، بالنسبة الى الناقل التالي ، أن يكون على البضائع علامات .

٦٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.40) .

٧٠ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢٩ صوتا مقابل ٣ أصوات وامتناع عضو واحد عن التصويت .

٧١ - السيدة سيولا - تولوكاس (فنلندا) : قدمت اقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/L.55) ، فذكرت أن الغرض منه هو تفادي أوضاع المجازفة والمسؤولية التي لا مسوغ

لها ، وذلك بادراج جملة صريحة ، قبل الجملة الاولى من المادة ٩ (١) ، توجب ابلاغ المتعهد بالصفة الخطرة للبضائع .

٧٢ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان بالامكان التذرع بأن الاقتراح يحدد التزاما متوجبا على العميل ، وبالتالي فهو يقع ، خارج نطاق الاتفاقية . لكنه اضاف أنه يعتبر ، على ضوء المناقشة والملاحظات التي أبداهها ممثل بلجيكا ، أن المسألة تستحق التوضيح وازاء كون صياغة المقترح تتفادى النص بصراحة على واجب العميل ، أبدى استعدادا لتأييد التعديل ، وخصوصا لانه سيجنب قيام سوء فهم بشأن الاحكام الاخرى .

٧٣ - السيد نامو تشفوندا (غابون) : أبدى تأييده لاقتراح فنلندا واصفا اياه بأنه يسبغ الوضوح على وضع ترك ضميا . و اضاف أن النص الاصلي لا ينظر الا في الاحتمالات السلبية ، وان للاقتراح الفنلندي مزية الاظهار الصريح للالتزامات كل الاطراف ، ولا سيما التزامات العميل أو الشخص الذي يسلم البضائع الى المتعهد .

٧٤ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : أيدت الاقتراح هي أيضا .

٧٥ - السيد فتح الله (المراقب عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة) : أيد الاقتراح هو أيضا وقال عنه أنه يتوافق والاحكام الواردة في عدة اتفاقيات أخرى ، منها المادة ١٣ (٢) من قواعد هامبورغ .

٧٦ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : سلم بأن اقتراح فنلندا مفهوم تماما ، وأنه ، في جوهره ، مسألة لا تقبل التجزئة . لكنه اضاف أن الجملة المقترحة منمذجة على الجملة الاولى من المادة ١٣ (٢) من قواعد هامبورغ ، وتستخدم أسلوبا غير ملائم ، في رأيه ، للمادة ٩ من هذه الاتفاقية ، التي تفترض أن العميل سيضع العلامات والبطاقات على البضائع الخطرة وسيقدم المستندات الخاصة بها تمثيا مع القواعد والأنظمة السارية في البلد التي يجب تسليمها فيه . وبدا له أن اضافة الجملة المقترحة ستكون غير منطقية في سياق المادة ٩ ، وستجعل من الضروري اعادة بناء الحكم . واستطرد يقول ان مسألة الطابع الخطر للبضائع تختلف ، بمجملها ، وفقا لطبيعة العملية ، وأن وظيفتي متعهد محطة النقل الطرفية والناقل مختلفتان في هذا الاطار . وذهب الى أن النص الحالي مرن بما فيه الكفاية ، وأبدى ، لذلك ، تفضيله له .

٧٧ - السيد روحاناروك (تايلند) : قال انه برغم أن الفكرة التي يستند اليها الاقتراح الفنلندي مقبولة ، فانه لا يرى لزوما لادراج هذه الجملة في المادة ٩ ، ولا حتى في أي مكان من الاتفاقية . و اضاف ان النص منمذج على الجملة الاولى من المادة ١٣ (٢) من قواعد هامبورغ ، لكن هذه القواعد تتضمن عن الموضوع حكما عاما ، ومهمة المؤتمر هي اعتماد اتفاقية تتعلق بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية . وأردف،

يقول ان الغرض من المادة ٩ يتمثل في أنه ، اذا كان المتعهد غير عالم بخطورة البضائع ، حق له أن يتلقى تعويضا عن جميع التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ تدابير خاصة بشأنها ؛ وبالتالي فمن غير الملائم لتضمين المادة حكما يوجب تحديد طبيعة البضائع .

٧٨ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان الاقتراح الفنلندي يوجب اعلام المتعهد بالطابع الخطر للبضائع ، لكنه لا يتضمن أي حكم يتعلق بالجزاء اللازم فرضه اذا لم يجر اعلامه بذلك ؛ ولذلك يبدو من الافضل الابقاء على النص الحالي .

٧٩ - السيد أوشاي (اليابان) : استفهم عن يقح عليه واجب اعلام المتعهد بالطابع الخطر للبضائع . وأبدى تأييده للنص الحالي .

٨٠ - السيد سليمان (مصر) : أبدى تأييده للاقتراح الفنلندي .

٨١ - السيد حاو تشني (الصين) : ذكر بأنه امتنع عن التصويت على اقتراح بلجيكا ، وأضاف أن الغرض من المادة ٩ ينبغي أن يتمثل في جعل المتعهد يتخذ كل الاحتياطات المناسبة عند تسليم البضائع الخطرة . وأردف يقول ان اقتراح فنلندا يستلزم اعلام المتعهد ولفت انتباهه الى الطابع الخطر للبضائع ؛ ولكن حتى لو وضعت على البضائع علامات تفيد بخطورتها ، فقد لا ينتبه المتعهد اليها ، أو أنه قد لا يدرك خطورتها ، أو أنه قد لا يكون على بيعة من بعض الفئات الخاصة للبضائع الخطرة . واستنادا الى ذلك ، أبدى تأييده للاقتراح ، لكنه دعا الى احواله الى لجنة الصياغة لتستزيد من تحسينه .

٨٢ - السيد روستاند (السويد) : وافق ممثلي اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية والنمسا على وجود تناقض بين الالتزام الواقع على الشخص الذي يلم البضائع ، من جهة ، وعدم وجود جزاء ياندها الالتزام ، من جهة ثانية . واستشهد على ذلك بأن قواعد هامبورغ تجعل الشاحن مسؤولا تجاه الناقل . وأردف يقول انه ، ازاء وجود صعوبة في انشاء التزام لا يرفق بانشاء جزاء ، يفضل الابقاء على النص الاساسي .

٨٣ - ولفت الانتباه الى مفهوم الـ "ممتلكات" الوارد في الفقرة الفرعية (أ) ، فقال انه لم يتضح له ما اذا كان الخطر الموصوف بأنه يهدد الممتلكات يشمل الخطر الواقع على البيئة . وأضاف أن هناك اتفاقيات أخرى أبرمت مؤخرا وسعي الى تضمينها اشارة صريحة الى الخطر الواقع على البيئة بدلا من ادراج هذا الخطر ضمن مفهوم "الممتلكات" . ورأى أن هذه المسألة تتعلق بالصياغة لا بالجوه ، ويأمل أن تولى الاهتمام اللازم .

٨٤ - الرئيس : قال ان مصطلح "ممتلكات" المستخدم في هذه الاتفاقية يشمل ، في رأيه الشخصي ، البيئة وحماية البيئة .

٨٥ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال انه يؤيد الفكرة المتضمنة في اقتراح فنلندا ، غير أنه يصعب عليه أن يرى كيف يمكن أن يكون لعنصر الالتزام محل في هذا الاقتراح . ووافق ممثل اليابان على قوله بأن الشخص الذي ينبغي له اعلام المتعهد لم يحدد بوضوح .

٨٦ - السيد راو (الهند) : بدا له أن هناك بعض الافكار الخاطئة فيما يتعلق بنطاق الاقتراح : ففي بداية المناقشة ، استرعى ممثل ايطاليا الانتباه الى الامر الهام المتمثل في أنه ، اذا كانت البضائع الخطرة قد وضعت عليها علامات وفقا للقانون الساري في البلد الذي يجب أن تسلم فيه ، فان هذا الحكم لا ينطبق ؛ وبعبارة أخرى ، فان هذا الحكم قد راعى الغايات التي ينشدها الاقتراح ، ولو بطريق غير مباشر . وقال ان اقتراح فنلندا غير كامل من بعض الوجوه ، لأنه لا يتناول ما يترتب على العميل أو الشخص الذي يسلم البضائع المعينة الى المتعهد من واجب وضع العلامات والبطاقات ، الخ ، عليها ؛ وبما أن ذلك مشمول بالمادة ٩ بصيغتها الحالية ، فلا لزوم لأي تعديل .

٨٧ - السيد شروك (ألمانيا) : وافق ممثل الهند فيما ذهب اليه .

٨٨ - السيد ناور (اسرائيل) : أبدى تأييد وفده لاقتراح فنلندا ، ورأى أنه يجب ، توضيحا للأمور ، أن يقع واجب اعطاء المعلومات للمتعهد على الشخص المشار اليه بوصفه هو الشخص الملزم بذلك بمقتضى المادة ٩ (ب) .

٨٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على اقتراح الوفد الفنلندي (A/CONF.152/C.1/L.55) .

٩٠ - وصوت ١٥ عضوا لصالح الاقتراح ، و ١٥ عضوا ضده ، وامتنع ٤ أعضاء عن التصويت .

٩١ - ولم يعتمد الاقتراح .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٣٥

الحللة الثانية عشرة

يوم الاربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.12

النظر في المواد من ١ الى ١٦ وفي المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ٩ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.21 و L.50)

١ - الرئيس : استلقت الانتباه الى الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.21 المقدمة من وفد اسبانيا . وأوضح ان النص الانكليزي لمشروع المادة ٩ استخدم عبارة " اذا سلمت لمتعهد" . واقترح الوفد الاسباني وجوب استخدام تعبير " اذا أخذ المتعهد في عهده" كي تصبح صيغة هذا النص متسقة مع سائر الاتفاقية ، ومع المادة ٣ منها بوجه خاص .

٢ - أحيل الاقتراح المقدم في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.21 الى لجنة الصياغة .

٣ - وبعد مناقشة اجرائية بين الرئيس وبين السيد فتح الله (المراقب عن برنامج الامم المتحدة للبيئة) بشأن جواز قبول الاقتراح المقدم من برنامج الامم المتحدة للبيئة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.50 ، أعرب كل من السيد روستاند (السويد) و السيد سليمان (مصر) عن تأييدهما الرسمي لمناقشة الاقتراح في اللجنة دون أن يكون له تأثير على الموقف الذي قد يتخذه كل منهما بصدد التغيير الذي يدعو اليه الاقتراح .

٤ - السيد فتح الله (المراقب عن برنامج الامم المتحدة للبيئة) : قال ان برنامج الامم المتحدة للبيئة يعتقد أن المادة ٩ كما وردت بنصها في المشروع لم تأخذ بعين الاعتبار بعض الوثائق القانونية الدولية وخاصة الاتفاقية الدولية للامة الحياة في البحار (سولاس ، ١٩٧٤) ، وقواعد هامبورغ ، واتفاقية بازل لعام ١٩٨٩ بشأن اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود ، وهذه الوثائق تحظر نقل البضائع الخطرة كما تحظر تصديرها الا اذا وضعت عليها علامات أو بطاقات أو غلفت وفقا لقواعد ولوائح متنوعة . يضاف الى ذلك أن العبارة الاستهلالية للمادة - بالصيغة التي وضعتها اللجنة - لم تأخذ بعين الاعتبار أنه في حالة عدم احترام القواعد واللوائح التي ألمح اليها فان نقل البضائع الخطرة يمكن أن يعتبر غير مشروع وأن يعامل على هذا الاساس .

٥ - وطبقا للعبارة الاستهلالية التي وضعتها اللجنة ، يفترض أن المتعهد لا يعلم بالطبيعة الخطرة للبضائع المعنية ؛ وهو في الوقت نفسه ، يملك كل الحق بموجب الفقرة (أ) من المادة في أن يتخذ عددا من التدابير الجذرية بما في ذلك اطلاق البضائع . وينظر برنامج الأمم المتحدة للبيئة الى هذا الحق بشيء من التوجس : ذلك أنه سوف يكون من العسير جدا من الوجهة التقنية أن يتمكن متعهد يجهل طبيعة البضائع الخطرة من اتخاذ الخطوات السليمة للتعامل معها أيا ما كانت مشروعية هذه الخطوات . وما من شك في أن تصرفه قد يأتي بنتيجة عكسية بل ومدمرة لا للبيئة وحسب بل ولنفسه وللممتلكاته كمتعهد . ومن أجل ذلك قهرت هذه الخطوات بموجب اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة على اتخاذ التدابير الوقائية التي يتحتم أن تكون متطابقة للقواعد واللوائح الدولية أو الوطنية .

٦ - وخلاصة القول هي ان برنامج الأمم المتحدة للبيئة يود أن يشير الى وجود قواعد ولوائح دولية ووطنية بشأن مناولة البضائع الخطرة ؛ ويقترح البرنامج أنها ينبغي أن تحكم الطريقة التي تعالج بها مثل هذه البضائع في اطار المادة ٩ ، وهو يسعى من وراء ذلك الى ضمان احترام المتعهد للمبادئ الراسخة التي لا تهدف الى حماية البيئة وحدها بل والى حماية مصالحه هو نفسه . ويدرك برنامج الأمم المتحدة للبيئة حق الادراك أن الهدف الرئيسي من المادة ٩ انما يتمثل في حماية المتعهد عن طريق تحريره من أي التزام بدفع تعويض عن التلف الذي ينتج عن تصرفاته في هذه الحالة ، وفي التحقق من أنه سوف يسترد كافة التكاليف التي قد يتكبدها نتيجة لذلك .

٧ - السيد سلمان (مصر) : أعرب عن تأييده لاقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة .

٨ - السيد حاو تشنم (الصين) : قال انه يرى أن الفرق ضئيل من حيث الموضوع بين اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومشروع اللجنة . وقد فهم أن عبارة "القواعد واللوائح الدولية أو المحلية" المشار اليها في اقتراح البرنامج داخلية ضمنا في عبارة "وفقا لأي قاذون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلد الذي تسلم فيه البضائع" التي وردت في مشروع اللجنة . غير أنه يقدر الحكم الأكثر ملاءمة الذي يقترحه برنامج الأمم المتحدة للبيئة للفقرة (أ) . ذلك أن متعهدي محطات النقل الطرفية يعملون بطرق متعددة مختلفة وفي اطار ظروف جغرافية وغير جغرافية متعددة مختلفة ؛ ومن المفترض فيهم - حسبما أوضحه أحد المتحدثين من قبل - أنهم يجهلون طبيعة البضائع الخطرة ، ويحق لهم مع ذلك وفقا لمشروع اللجنة أن يتخذوا تدابير قد يتبين أنها تلحق الضرر بالبيئة أو بالممتلكات . ومشروع برنامج الأمم المتحدة للبيئة لا يحظر مثل هذه التدابير ، ولكنه يقتصر على تحويل الاهتمام منها الى الاحتياطات المسموح بها وفقا للقواعد واللوائح الدولية أو الوطنية مما يعزز امكانية السيطرة عليها بصورة سليمة .

٩ - الآنسة سكوفس (الدانمرك) : قالت ان الوثائق الدولية التي أشار اليها

المراقب الحاضر عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة لا تنطوي الا على أهمية محدودة بالنسبة للموضوع الذي تغطيه المادة ٩ . وأعربت عن أن مشروع اللجنة أكثر تحديدا وملاءمة بالنسبة للاهتمامات التي تعرض لها المادة .

١٠ - السيد بامبو - تشفوندا (غابون) : قال ان اهتمام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالقواعد واللوائح الدولية يمكن أن يستجاب له في مشروع اللجنة عن طريق تعديل العبارة الاستهلالية بحيث تتضمن الإشارة الى أي قوانين أو لوائح ذات صلة . والشئ الذي يبدو كفكرة جديدة وهو التعويض عن الأضرار الناتجة عن اتخاذ الاحتياطات حسبما ذكر في الفقرة (أ) من اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، قد يكون من المفيد إدراجه في الفقرة (أ) من مشروع اللجنة .

١١ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : أعرب عن تأييده لمشروع اللجنة فيما يخص العبارة الاستهلالية .

١٢ - السيد فليسيوفتش (يوغوسلافيا) : قال ان اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، وان كان يستحق الاهتمام ، الا أنه يعالج المسألة من وجهة نظر القاذون الدولي العام كما أنه يُعنى بمسائل مثل الاحتياطات والوقاية والمسؤولية في حين أن الغاية الرئيسية من مشروع المادة هي تغطية شؤون محددة تتعلق بالتعويض والمسؤولية . وفي اعتقاده أن الصيغة التي أفرغ فيها اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة غير ملائمة للاتفاقية ، وهو لا يستطيع من ثم أن يؤيده .

١٣ - السيد السكاس (اسبانيا) : أعرب هو الآخر عن أنه غير قادر على تأييد اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة . أما فيما يخص صيغة العبارة الاستهلالية ، فان مشروع اللجنة يتميز بكونه يركز على أساس أوسع لأن القوانيين والنظم التي يشير اليها يمكن أن تكون دولية أو محلية ، فضلا عن كونها أكثر تحديدا إذ انها وصفت صراحة بأنها تتعلق بالبضائع الخطرة . وأضاف قائلا انه فيما يخص الفقرة (أ) فان معظم القواعد والنظم الدولية أو المحلية بصدد البضائع الخطرة تغطي بوجه عام جميع أنواع متعهدي النقل وليس متعهدي محطات النقل الطرفية وحدهم . ومن الممكن أن يؤدي ادخال اشارة مباشرة الى وثائق أوسع نطاقا في المشروع الحالي للاتفاقية الى صعوبات معينة ، ولو كان ذلك يقتصر على القوانيين التعاهدية وحدها ، عن طريق فتح الباب عن غير قصد أمام تفسيرات أقل تشددا لتلك الوثائق والاساءة بالتالي لنطاقها وتطبيقها . ويفضل وفده نص الفقرة (أ) كما أعدته اللجنة لما يتميز به من وضوح ولكونه يتعرض لحالة متعهدي محطات النقل الطرفية بصورة محددة ، الى جاذب الإشارة الى ماذا يستطيع المتعهد وماذا ينبغي له أن يفعل في الحالة المبينة في العبارة الاستهلالية . وهو يتميز علاوة على ذلك بالاشارة الى تدابير محددة ومشروعة للتعامل مع هذا الوضع .

١٤ - السيد فالفر (الولايات المتحدة الامريكية) : أعرب عن تأييده للنص الحالي

للاسباب التي قدمها المتحدثون السابقون . ومع أن حكومته تنظر بعين الاحترام البالغ لاهتمامات برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، فهي تعتقد أن النص الأصلي لم يزد عن تقديم قاعدة خاصة لمعالجة مجموعة محددة من الظروف التي قد تواجه المتعهد ، مع تمكينه من اتخاذ تدابير احتياطية معينة تتفق كلياً مع القوانين القائمة ، ومن استرداد تكاليفها فيما بعد . غير أن وفده يرى أيضاً أن هناك أساساً مشروعاً للقلق من أن تفسر هذه القاعدة الخاصة في مناسبات مقبلة على أنها هي القاعدة الوحيدة التي تحكم البضائع الخطرة الموجودة في عهدة متعهد محطة نقل طرفية . واقترح من ثم أن يتضمن تقرير المؤتمر فحوى تقرير أدرجته الأونسيترال في المجلد العشرين من كتايبها السنوي : ١٩٨٩ (ص ١٧ ، الفقرة ١٢٤) ومنه يتبين بوضوح أن ذلك لا يتفق مع واقع الحال . فثمة قواعد كثيرة أخرى تتناول حق متعهد محطة نقل طرفية في الرجوع فيما يخص المسؤوليات التي قد يتحملها تجاه الغير نتيجة لفرض بضائع خطرة عليه وفي المحال التابعة له . ومن الممكن بالمثل أن تجري تلبية اهتمامات برنامج الأمم المتحدة للبيئة عن طريق توسيع نطاق الفقرة المعنية من تقرير المؤتمر نفسه بغية إيضاح أن القاعدة الخاصة لا تستبعد القواعد والنظم الأخرى بما في ذلك ما يرد منها في اتفاقيات دولية تتناول وضع علامات وبطاقات على البضائع الخطرة وتعبئتها والتخلص منها ، وكذلك القواعد والنظم التي قد تنص على حقوق الرجوع للحماية من المسؤولية بازاء الغير ممن قد يصابون بأضرار عن طريق تلك البضائع .

١٥ - السيد هورنسي (كندا) : قال ان وفده يميل الى مساندة الاقتراح . وهو يعتقد أن الغاية من القاعدة الواردة في المادة ٩ هي تقرير الفكرة التي تقضي - على نحو يتواءم مع مختلف الاتفاقيات بشأن المسؤولية - بأن متعهد النقل في محطة طرفية يستطيع أن يتخذ احتياطات معينة عند مناولة بضائع خطرة لا تحمل علامات ، وأنه يحق له أن يسترد التكاليف التي يتكبدها من أجل ذلك . ولا يقصد من هذا النص وضع قواعد بشأن مناولة البضائع ولكنه انما يحيل الى القوانين الوطنية أو الدولية الواجبة التطبيق . والصيغة التي يقترحها برنامج الأمم المتحدة للبيئة تلبي هذا الغرض على نحو أفضل ، اذ توضح أن الاتفاقية لا تقرر قواعد بشأن مناولة البضائع الخطرة ولكنها تقتصر على المسألة الاضيق المتعلقة بالمسؤولية واسترداد التكاليف . والصيغة الجديدة المقترحة تقرر أن الاحتياطات ينبغي أن تؤخذ وفقاً للقواعد والنظم الدولية أو الوطنية ، وأنها لا تقتصر بالضرورة على ما ورد منها في الفقرة الفرعية (أ) من المادة ٩ كما وضعتها اللجنة .

١٦ - السيدة ساحر دي فانوس (الأرجنتين) : قالت ان وفدها سوف يساند النص الأصلي للأسباب التي أوردها ممثل اسبانيا .

١٧ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت أولاً على الصيغة الاستهلاكية للمادة ٩ كما يقترحها برنامج الأمم المتحدة للبيئة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.50 .

١٨ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٦ أصوات وامتناع ٤ عن التصويت .

١٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الفقرة الفرعية (أ) من اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة .

٢٠ - ورفضت الفقرة الفرعية (أ) بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ٩ أصوات وامتناع ٢ عن التصويت .

٢١ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الفقرة الفرعية (ب) من اقتراح برنامج الأمم المتحدة للبيئة .

٢٢ - ورفضت الفقرة الفرعية (ب) بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٤ أصوات وامتناع ٦ عن التصويت .

٢٣ - رفض الاقتراح في مجموعه .

٢٤ - السيد فتح الله (مراقب ، برنامج الأمم المتحدة للبيئة) : طلب من الأمين العام التنفيذي أن يتلو بيانا من المنظمة البحرية الدولية بشأن المادة ٩ من مشروع الاتفاقية . وقال إن البيان قد أعطى له لتقديره إلى المؤتمر كي يظهر في تقريره .

٢٥ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قرأ البيان . وقد لاحظ أنه طبقا للفصل السابع من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (سولاس ، ١٩٧٤) يحظر نقل البضائع الخطرة بطريق البحر ما لم تكن الأحكام الواردة في الاتفاقية بشأن معالجة مثل هذه البضائع قد روعيت مراعاة تامة ؛ وذكر أنه نظرا لأن الاتفاقية المشار إليها قد صدق عليها من جانب ١١١ دولة ، فإن هذه الأحكام ينبغي اعمالها قاذونا على نطاق العالم بأكمله ؛ كما أن الحد الأدنى للشروط الموصى بها لنقل البضائع الخطرة بمختلف وسائل النقل . وهي الشروط الواردة في توصيات الأمم المتحدة التي أعدتها لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة والمعنية بنقل البضائع الخطرة تتمتع بالممثل بقبول عالمي . وقد أضاف البيان أنه لا يتوقع من أي متعهد في ضوء تلك الخلفية أن يأخذ في عهده بضائع خطرة دون أن تكون موثقة أو تحمل علامات أو مغلفة أو وضعت عليها البطاقات اللازمة كما ينبغي ؛ وقال أنه في حالة البضائع الخطرة فإن الاحتياطات التي ينبغي اتخاذها تتصل في المقام الأول باللحظة التي يأخذ فيها المتعهد البضائع في عهده ؛ وفي هذه المرحلة تكون الاحتياطات حاسمة عند النظر في تقرير مسؤولية المتعهد أو اعفائه منها ؛ وذكر البيان أن العبارات الاستهلاكية للمادة ٩ لا تعكس هذا الوضع على ما يبدو ، وأن من الواضح أيضا أن المادة تعرض في المقام الأول لبضائع خطرة في شكل مغلف وربما كان ينبغي للجنة أن تعتمد إلى تعديلها كي تتضمن مناقلة المتعهد شحنات البضائع والمواد الخطرة غير المعبأة .

٢٦ - وقد أشار البيان بعد ذلك إلى أنه على الرغم من أن مشروع الاتفاقية يوجه المسؤولية على أساس التلف الذي يلحق بالبضائع ، فإن التدابير الاحتياطية التي يجب اتخاذها بشأن البضائع الخطرة تتصل بالضرورة بالضرر الذي تتسبب البضائع في إحداثه لا لاي أشخاص أو ممتلكات وحسب على ما يحدده مشروع الاتفاقية ، بل وللبيئة كذلك ؛ كما أنه - وإن كانت المنظمة البحرية الدولية معنية أساسا بالتلوث الذي تحدثه السفن - فإن تجنب تلويث البيئة البحرية بفعل مصادر برية هو موضع مشاورات دائمة بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة . واختتم بيانه بقوله أنه ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار في هذا الصدد الحاجة لأن يتكفل المتعهد باتخاذ احتياطات عاجلة لا لتجنب الضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات وحسب بل ولتجنب الضرر الذي يلحق بالبيئة أيضا ؛ وهذا قد يحدث نتيجة لادخال مواد خطيرة في البيئة البحرية مثلما يحدث عندما تتسرب مواد من هذا القبيل بعد أن يأخذها المتعهد في عهده .

٢٧ - السيد روستاند (السويد) : قال تعليلا لتصويته أنه يؤكد من جديد على أن ذلك لا يرجع الى أن وفده لا يؤيد الاقتراح من حيث الموضوع ، ولكنه لا يوافق على حق المراقب المفود من برنامج الأمم المتحدة للبيئة في تقديمه .

٢٨ - الرئيس : قال إن المادة قد تمت الموافقة عليها دون تعديل رهنا بقرار لجنة الصياغة بصدد اقتراح اسبانيا (A/CONF.152/C.1/L.21) .

٢٩ - أحيلت المادة ٩ بالصيغة التي وضعتها اللجنة إلى لجنة الصياغة على هذا الأساس .

المادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15, L.16, L.54)

٣٠ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الجزء الأول من اقراح وفده الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.16 بشأن العبارة الأولى من المادة ١٠ (١) . ولاحظ ان الحكومة اليابانية قدمت اقتراحا مماثلا في الفقرة ٣ من تعليقاتها المكتوبة حول مشروع الاتفاقية (A/CONF.152/7) . فالمادة ١٠ (١) تعطي للمتعهد حق التمسك خلال فترة مسؤوليته . وقد اعتمدت أونسيترال في دورتها الثانية والعشرين اقتراحا يقضي ، في جوهره ، بإعطاء المتعهد الحق في حبس البضائع مقابل تكاليف الخدمات التي تقدم بعد انتهاء فترة مسؤوليته كما حددت في المادة ٣ . وقد أورد القرار بالتفصيل في الفقرة ١٢٦ من تقرير أونسيترال عن أعمالها في دورتها الثانية والعشرين (A/44/17) وجاء فيه ان الاقتراح قد قبل وأحيل إلى فريق الصياغة . وقد أدرج هذا القرار ، في جوهره ، في الجزء الأول من الاقتراح الألماني . ولكن فريق الصياغة لم يضعه موضع التنفيذ كما لاحظت اللجنة في الفقرة ٢٠٧ من تقريرها . ويرى وفده أن من الواجب أن ينفذ المؤتمر القرار وأن يعدل مشروع الاتفاقية طبقا لذلك .

٣١ - السيد اوشاي (اليابان) : قان إن وفده يؤيد الاقتراح الالمانى بشأن المادة ١٠ (١) .

٣٢ - السيد روستاند (السويد) : قان إن القرار المعنى أخذ استجابة لاقتراح من وفدي فنلندا والسويد . كذلك أوضحت الفقرة ٩ من تعليقات حكومته المكتوبة حول مشروع الاتفاقية (A/CONF.152/7/Add.1) عدم وروده في مشروع الاتفاقية . ولذلك من اللازم أن يعدل نص المادة ١٠ (١) - الذي ستخذه اللجنة أساسا لمناقشتها - وفقا للاقتراح الالمانى .

٣٣ - الآنسة سمولا تلوكان (فنلندا) و السيد تاركو (النمسا) و السيد هورنيس (كندا) : أعربوا عن مساندتهم لاقتراح ألمانيا بشأن المادة ١٠ (١) .

٣٤ - الرئيس : قال إن الاقتراح كان يقصد من ورائه تغطية الفترة الباقية التي تنتهي إبانها مسؤولية المتعهد عن البضائع وإن كانت لا تزال في حوزته . من ذلك مثلا أن رسوم التخزين قد تتراكم بعد الوقت الذي كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع من جانب الشخص الذي له الحق في تلّمها .

٣٥ - السيد فليوفتش (يوغوسلافيا) : قال إنه طبقا للنظام القاذوني اليوغوسلافي يتوقف الحق في الحبس على البضائع التي لا تزال موجودة تحت يد المتعهد . وينبغي أن يصبح من الواضح إذن أن إضافة "وبعد" إنما تعني وجوب أن تكون البضائع لا تزال في حيازة المتعهد .

٣٦ - السيد شروك (ألمانيا) : قال إنه يفهم ضمنا من حق الحبس أن البضائع ينبغي أن تكون تحت يد المتعهد . وهو يتردد في إضافة فكرة "في حيازة" لأن الاتفاقية تتضمن المبدأ العام الذي يقوم على فكرة "يأخذ في عهده" . وهو شخصيا يفضل أن تكون الفقرة متصلة على نحو أوثق بالمادة ٣ ، حتما يفهم ضمنا من الاستنتاجات التي خلصت إليها الأونسيترال بشأن هذا الموضوع في دورتها الثانية والعشرين .

٣٧ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال إن وفده يفضل نص مشروع اللجنة . ذلك أن استخدام لفظة "أو بعد" قد يوحي بأنه لا يوجد حد زمني لحق الحبس . ويستطيع المتعهد أن يبرم عقدا مستقلا بخصوص التكاليف، التي يتكبدتها بعد وضع البضائع تحت تصرف الشخص الذي له الحق في تلّمها .

٣٨ - السيد روياناروك (تايلند) : أعرب عن موافقته على ما قاله ممثل يوغوسلافيا من أن حق الحبس لا علاقة له بفترة المسؤولية . وغاية الاقتراح الالمانى هي تغطية الفترة التي توجد فيها البضاعة في عهدة المتعهد بأكملها ؛ ولكن العبارة بصيغتها الحالية تكفي لذلك على أي حال نظرا لأن حق الحبس لا يقوم إذا لم تكن هناك بضائع

يمكن حبسها . واقترح أن تختتم العبارة الأولى من المادة ١٠ (١) بعبارة "بخصوص البضائع" .

٣٩ - السيد سليمان (مصر) : لاحظ انه بموجب المادة ١٠ (١) من نص اللجنة لن تكون للمتعهد أسبقية خاصة في ممارسة حقه على البضائع . وهو لذلك يساند التعديل المقترح الذي سيعزز حق المتعهد في الحبس .

٤٠ - السيد الزاين (المملكة العربية السعودية) : قال إنه لا يعترض على إضافة عبارة "أو بعد" إلى الجملة الأولى من المادة ١٠ (١) . على أنه وفقا للمادة ٣ تبدأ فترة مسؤولية المتعهد عندما يتسلم البضائع وتنتهي عندما يلمها إلى العميل . فمن يتحمل المسؤولية في حالة وقوع التلف بعد ذلك ؟

٤١ - السيد سليمان (مصر) : أعرب عن ترحيبه بتعزيز حق الحبس الذي يتمتع به المتعهد وفقا للاقتراح الألماني .

٤٢ - السيد لبيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : أعرب عن عزوفه عن قبول التعديل المقترح . فقد تؤدي إضافة عبارة "أو بعد" إلى إنعدام التوازن بين الحقوق والالتزامات الخاصة لكل طرف من الأطراف المعنية في إطار الاتفاقية . كما أن اطالة المدة غير محدد ؛ فقد يكون ذلك لأسبوع أو لسنة أو حتى لمدة أطول . أضف إلى ذلك إن فترة مسؤولية المتعهد هي الفترة المحددة في المادة ٣ ؛ وهي تنتهي عندما يضع المتعهد البضائع تحت تصرف العميل . ومع ذلك يجوز وفقا للمادة ١٠ أن يحتجز البضائع بعد ذلك . ويمكن أن يكون لمصطلح "الحبس" معان مختلفة في ظل نظم قانونية مختلفة ؛ وقد يؤول على أنه يعني امكانية احتجاز البضائع في نفس المكان ، أو إمكانية احتجازها حيثما وجدت . كما أن إضافة عبارة "أو بعد" إلى الجملة الأولى قد تتعارض مع الجملة الثانية من الفقرة والتي تشير إلى ترتيبات بتوسيع نطاق الضمان المتاح للمتعهد على البضائع . وهذا المصطلح بدوره قد يكون مضللا إذا كان يوحي - كما هو الحال في الروسية - بالتمديد الزمني . وهو يشعر بوجه عام أن التعديل المقترح لن يؤدي إلى أي تحينات عملية في العلاقة بين المتعهد والعميل . ومع التسليم بأن التعديل يهدف إلى تيسير عمليات النقل بعد انتهاء فترة مسؤولية المتعهد ، فإنه ليس من المؤكد أن تستمر العلاقة بين المتعهد والعميل بعد الوقت الذي تخرج فيه البضائع من عهدة المتعهد .

٤٣ - السيد روستاند (السويد) : أعرب عن دهشته للاعتراضات التي أبديت ضد الاقتراح الألماني بتعديل المادة ١٠ (١) ، نظرا لأنه لا ينطوي على تعديل حقيقي للنص حسبما ورد في الوثيقة A/CONF.152/5 ولكنه مجرد تهجيح له بحيث يصبح متسقا مع النص الذي اعتمدته الاونسيترال في ١٩٨٩ . وربما كانت الصعوبة الحالية ترجع بأصلها إلى صيغة المادة ٣ التي تنص على أن فترة المسؤولية تنتهي بتسليم البضائع للعميل أو بوضعها

تحت تصرفه . ويتحتم أن يتوقف الحق في الحبس بطبيعة الحال سواء عندما يدفع العميل دينه للمتعهد أو عندما يمارس المتعهد حقه في بيع البضائع وفقا للقانون الداخلي الواجب التطبيق . بيد أنه ليس من الانصاف أن يلزم المتعهد بتسليم البضائع للعميل عندما يجيء في طلبها دون أن يحصل على تعويض مقابل التكاليف الإضافية التي تكبدها نتيجة لتأخير يرجع الى العميل .

٤٤ - الرئيس : قال إن حق الحبس يغطي ، وفقا للنظام القانوني الفرنسي ، جميع التكاليف التي أنفقت من أجل تخزين البضائع .

٤٥ - السيد وولي (معهد مؤجري الحاويات الدولية) : تحدث بدعوة من الرئيس وسأل ممثل ألمانيا عما إذا كان القانون الوطني هو الذي سيحكم واجب الرعاية في تأدية الخدمات التي ستقدم بعد انتهاء فترة مسؤولية المتعهد .

٤٦ - السيد شروك (ألمانيا) : أكد أن القانون الوطني هو الذي سيطبق .

٤٧ - السيد راو (الهند) : قال إن الاقتراح الألماني بخصوص المادة ١٠ (١) جدير بالقبول ، وفي استطاعته أن يسانده . وفي إطار النظام القانوني الهندي ، يكمن المبدأ الذي يعتد به في عقد الوديعة : فإذا أدى المودع لديه خدمات ترتبط بواجباته تجاه البضائع المودعة ، كان من حقه - ما لم توجد أحكام تعاقدية بخلاف ذلك - أن يحتجزها إلى أن يسترد ما يستحقه مقابل هذه الخدمات . وإذا رُوي أن الاقتراح يفتقر إلى الأحكام ، فمن الممكن أن يضاف حكم يقضي بانتهاء حق الحبس بعدما يسترد المتعهد التكاليف والمطالبات التي تكبدها . وسوف ينطوي هذا على إيضاح صريح لفكرة مستفادة ضمنا في التعديل المقترح .

٤٨ - السيد شروك (ألمانيا) : قال إن التعديل بنصه الحالي يفي بذلك الغرض .

٤٩ - الرئيس : قال إن الإضافة التي يقترحها ممثل الهند قد تكون إيضاحا نافعا ؛ وقد يمكن إضافتها عن طريق لجنة الصياغة . ودعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الألماني بحدود المادة ١٠ (١) (A/CONF.152/C.1/L.16) .

٥٠ - واعتمد الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٧ أصوات ، وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت .

٥١ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الاقتراح المبين في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.16 بحذف الفقرة ٣ من المادة ١٠ ؛ ولاحظ أن الفقرتين ١ و ٣ من المادة تعالجان مسائل مختلفة . فالفقرة ١ تدخل فكرة حق حبس البضائع ، وهو حق لا يخول للحائز بالضرورة بيع البضائع إلا إذا كان القانون الوطني يسمح بذلك . والعبارة الأولى من الفقرة ٣

تورد على ما يبدو قاعدة تتعلق بتنازع القوانين وهي أن الحق في بيع البضائع محكوم بقانون المكان الذي توجد فيه البضائع ؛ أو أن ذلك هو على الأقل التفسير الذي أعطاه بعض أعضاء وفد الولايات المتحدة في مقال نشر في تشرين الأول/أكتوبر في "مجلة القاذون والتجارة البحريين". وقد اتفق أثناء الأعمال التحضيرية للمؤتمر على قبول عدم تعرض الاتفاقية للمنازعات التي يمكن أن تنشأ بين الحق في البيع وأية حقوق ملكية للغير على البضائع . ومع ذلك استبعدت العبارة الثانية من الفقرة ٣ من حق البيع كلا من الحاويات والمنصات النقلة وغيرها من أدوات النقل أو التغليف ، واستبعدت بذلك القاعدة الخاصة بتنازع القوانين . ونتيجة لذلك أصبحت الفقرة برمتها غامضة الى حد ما . واستنادا الى الصيغة الحرفية للعبارة الثانية ، لا تنطبق القاعدة الخاصة بتنازع القوانين والواردة في العبارة الأولى ، مما يفسح الطريق بدلا من ذلك للمبادئ العامة في القاذون الدولي الخاص .

٥٢ - ويساور حكومته الشك فيما يخص تقييم القاعدة الخاصة بتنازع القوانين من حيث سريانها كما حدث بين فئات البضائع المختلفة . ذلك لأن العبارة الأولى من النص وضعت قاعدة موحدة لتنازع القوانين بالنسبة للمنقولات بوجه عام ، ولكن هذه العبارة أردفت مباشرة بحكم يوحي بأن الحاويات تعامل طبقا للقانون الوطني الواجب التطبيق . وسيكون من الأفضل أن لا تدرج في المشروع أية أحكام تتعلق بحقوق ملكية الغير في البضائع ؛ وأن تكون جميع المسائل المتعلقة ببيع البضائع وبحقوق الغير في البضائع خاضعة للقانون الوطني الواجب التطبيق طبقا للمبادئ العامة في القانون الدولي الخاص .

٥٣ - السيد تاركو (النمسا) : أعرب عن مساندته للاقتراح الخاص بحذف الفقرة ٣ . فالعبارة الأولى من هذه الفقرة غير مفيدة ؛ إذ إنها تقتصر على مجرد بيان قاعدة تتعلق بتنازع القوانين دون أية محاولة لتوحيدها في حين أن الغاية من الاتفاقية هي توحيد القوانين بشأن هذا الموضوع . على أن مجرد الإشارة إلى قانون الدولة التي توجد فيها البضائع لا يضيف شيئا ويمكن حذف العبارة بسهولة تامة . وفيما يخص العبارة الثانية ، ليس من الجلي ماذا يفترض أن يحدث للحاويات والمنصات النقلة وغيرها من أدوات النقل أو التغليف . هل يكون من حق المتعهد أن يبيعها ؟ هل يحكم هذه المسألة القاذون الوطني ؟ وإذا كان الامر كذلك فما هو القاذون الوطني المقصود ؟ وإذا قررت اللجنة حذف الفقرة ٣ ، فإنه سوف يتعين أيضا حذف الفقرة ٤ ؛ ذلك لأنه بدون الفقرة الخاصة بالحق في بيع البضائع لا توجد حاجة لتبيان الكيفية التي يمارس بها هذا الحق .

٥٤ - السيد سليمان (نيجيريا) : قال إن وفده سوف يساند الاقتراح بحذف الفقرة ٣ شريطة أن تعتمد الاتفاقية مع ذلك الى حماية حق المتعهد في بيع البضائع كلها أو بعضها لاسترداد مصروفاته .

٥٥ - السيد فيلسوفتشي (يوغوسلافيا) : أعرب عن مساندته لاقتراح ألمانيا بحذف الفقرة ٣ للأسباب التي أبدأها مقدم الاقتراح .

٥٦ - السيد وولي (معهد مؤجري الحاويات الدولية) : تحدث بناء على دعوة من الرئيس فقال إن الاقتراح الألماني لن يؤثر بصورة مادية في الصناعة التي يمثلها . ولايضاح واقع الحال لغير المطلعين على مجريات الأمور في صناعة تأجير الحاويات ، قد يكون من المفيد أن نوضح الكيفية التي نشأ بها هذا النوع من الأحكام .

٥٧ - واستطرد قائلاً إن معهد مؤجري الحاويات الدولية هو الرابطة المهنية لصناعة تأجير الحاويات الدولية ، وقد أدرجت تعليقاته على مشروع الاتفاقية في الوثيقة A/CNOF.152/7 . وتوخيا لفهم الأسباب التي أدت إلى ظهور الاستثناء الخاص بالحاويات والمنصات النقالة والأدوات المماثلة في الفقرة ٣ من المادة ١٠ ، من الضروري أن نفهم شيئاً عن علاقات العمل الداخلة في هذا المجال . ذلك أنه يوجد في العالم ٦٢ مليون حاوية يرتفع طول الواحدة منها ما يعادل ٢٠ قدماً ، وهي تحمل بصورة دائمة علامات تبين رموز أصحابها المسجلة لدى مكتب الحاويات الدولية . كذلك يوجد لكل حاوية رقم خاص بها . وتعتبر الحاويات وسائل دائمة للنقل يتراوح عمر الواحدة منها ما بين ٧ أعوام و ١٥ عاماً . وهي ليست بضائع بالمعنى العام لهذه الكلمة ؛ كما تخضع في تنظيمها لاتفاقية الجمارك بشأن الحاويات التي تسمح للحاويات بدخول بلد معين بوصفها أداة من أدوات النقل الدولي دون دفع رسوم جمركية . وتملك نصف حاويات العالم شركات مؤجرة ، بينما تملك نصفها الآخر خطوط ملاحية ؛ أما الحاويات المملوكة للشركات المؤجرة فانها تؤجر للخطوط الملاحية وتستخدم بمعرفتها . وهي تؤجر لفترات أقصر بكثير من مدة حياتها النافعة تتراوح ما بين شهرين وخمسة أعوام . وحين تكون مؤجرة لخطوط ملاحية ، لا تعرف الشركة المؤجرة شيئاً عن الأماكن التي توجد فيها . وعندما تؤجر الحاوية تنقل من المستودع الذي تكون مخزنة فيه ، وعند ارجاعها الى الشركة المؤجرة تعاد الى المستودع من جديد . ويوجد نحو ١٠٠٠ مستودع حول العالم ؛ وتنظم العلاقات بين المستودعات والشركات المؤجرة وبين المستودعات والخطوط الملاحية بموجب عقود . ومن الأمور التي تشغل بال المعهد أنه إذا لم تتخذ الحيلة الواجبة فقد تعتبر المستودعات محطات نقل طرفية .

٥٨ - بيد أن قلقه الرئيسي ينصب في حالة افلاس خط ملاحى وترك الحاويات في محطة نقل طرفية . ولا يرى المعهد أنه ينبغي أن يكون من حق محطة النقل الطرفية بيع الحاويات المملوكة للشركات المؤجرة ؛ وهو يعتقد أنه طبقاً للقوانين السارية في كثير من البلدان الممثلة في المؤتمر تتمتع محطة النقل الطرفية بحق الحبس ، ولكن هذا الحق لا يخول لها بالضرورة الحق في البيع . وقد يثبت الحق في البيع في ظروف معينة ، ولكن ذلك يتم عادة بأمر قضائي . وسوف يؤدي الاقتراح الألماني بحذف الفقرة ٣ من المادة ١٠ ، على حد فهمه ، إلى إعادة المسألة إلى الفقرة ١ التي تعطي للمتعهد حق حبس البضائع ، ويعني ذلك الحاويات وفي داخلها البضائع الأخرى . وسوف يطبق عندئذ

القانون الوطني لتحديد ذوعية حق الحبس المثار اليه . ومع أنه واضح إلى حد بعيد في كثير من البلدان ، سوف يكون في الولايات المتحدة مدعاة للالتباس . ومن ثم فإن المعهد يؤيد إلى حد ما إستبقاء الفقرة ٣ . وسوف يسمح ذلك بتقديم مطالبة أو بإمكانية الوفاء بمطالبة عن طريق البيع في الحدود التي يسمح بها قانون الدولة المحلية مع إستثناء الدوايات أو المنصات النقلة أو الأدوات المماثلة . وهي تبين أيضا لمهامي القانون العام ما الذي يعنيه حق الحبس . وبدون هذا الحكم ، سوف يتحير المحامون في بلدان مثل الولايات المتحدة على الأرجح في فهم ما يعنيه حق الحبس . وسوف تكون الأوضاع الناتجة عن ذلك مشوبة بتضارب بالغ . ففي الآونة الراهنة قد تذهب بعض الأحكام في الولايات المتحدة إلى تقرير حق البيع وقد تذهب أحكام أخرى إلى عدم تقريره . وقال إنه لم ير أية أحكام تخول حق البيع ولكن هناك أحكاما تحظر ذلك .

٥٩ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : أعرب عن تأييده لاقتراح ألمانيا بحذف الفقرة ٣ .

٦٠ - السيد جاو تشنسي (الصين) : قال إن وفده يرى أن حق المتعهد في الحبس وحقه في البيع يمثلان فكرتين قانونيتين تختلف احدهما عن الأخرى أشد الاختلاف ، ولكنه ينبغي أن يربط بينهما عند مرحلة معينة . فإذا أعطى المتعهد حق الحبس وحده وحرم من حق البيع فدوف يصبح غير قادر على الحصول على تعويض مناسب . وسوف يتسبب ذلك في صعوبات ضخمة للمتعهدين بل وقد يؤدي إلى إفلاسهم . وثمة اختلاف بينا بين القوانين من بلد إلى آخر فيما يخص حق الحبس ، والغاية من مشروع الاتفاقية هي تسوية مثل هذه التنازعات بين القوانين وإيجاد نوع من التوحيد في هذا المجال . والنص بصيغته الحالية يأخذ بعين الاعتبار حقوق المتعهد ومصالحه والاختلافات القائمة بين القوانين الوطنية . ولذلك فإن وفده غير قادر على مساندة الاقتراح الألماني بحذف الفقرة ٣ .

٦١ - السيد رومان (بلجيكا) : قال إن وفده يقدر حق التقدير الأسباب الداعية إلى تقديم الاقتراح ؛ إلا أنه نظرا لأن الغاية هي تطبيق الاتفاقية على نطاق العالم بأكمله ، فإنه يفضل استبقاء الفقرة ٣ توخيا لتوضيحها .

٦٢ - السيد روستاند (السويد) : قال إن المشكلة التي تواجه الاتفاقية هي كونها ذات تأثير توحيدي بالغ الضالة فيما يخص بيع البضائع إذ تحيل إلى القانون الوطني الواجب التطبيق . وقد كان الوفد السويدي يفضل أن تتضمن الاتفاقية قواعد يكون لها مثل هذا التأثير ولكنه يسلم بأن من المستحيل ادخالها في هذه المرحلة المتأخرة من مراحل النظر في الاتفاقية . ولا تجد السويد أية مشاكل بصدد العبارة الثانية من الفقرة ٣ إذ أن قوانينها الخاصة كافية لتنطية هذه المسألة . وقال انه يعتقد مع ذلك أنه قد يكون من المفيد من وجهة النظر المنطقية والقانونية البحتة حذف الفقرة ٣ بأكملها على أن تحذف كذلك الفقرة ٤ بدورها كتعديل تبعي .

٦٣ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن وفده يفضل استبقاء النص بصيغته التي وضعت بها اللجنة ، وأنه لا يوافق على أن العبارة الأولى من الفقرة ٣ لم تضاف أي جديد إلى الاتفاقية . فالإشارة إلى قانون الدولة التي توجد فيها البضائع تمثل شرطا محددا وهاما من شأنه أن يُعين على تحقيق هدف التوحيد . وهو أمر ينطوي على فائدة بالغة بالنظر إلى ما يوجد من اختلافات بين القوانين الوطنية على ما أوضحته المناقشات . وثمة سبب آخر لاستبقائه قدمه ممثل معهد مؤجري الحاويات الدولية وهو أن ذلك سوف يجعل الاتفاقية تحظى بالقبول بوجه عام . وأخيرا فإن الفقرة تنص صراحة على أن المتعهد له الحق في بيع البضائع حتى وإن كان هذا الحق يخضع لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع . وسيؤدي هذا إلى جعل الاتفاقية أكثر جاذبية لمتعهدي محطات النقل الطرفية لكونها سوف تضمن حقوقهم بقدر أكبر من القوة .

٦٤ - السيد ناور (إسرائيل) : أعرب عن مساندته للاقتراح الألماني بحذف المادة ١٠ (٣) . وقال إن وفده يرى أن الفقرة ٤ ينبغي أن تحذف بدورها ، وطلب من ألمانيا أن تعرب عن رأيها بصد هذه النقطة .

٦٥ - الأنسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : قالت إن وفدها لا يستطيع مساندة الاقتراح الألماني بحذف الفقرة ٣ للأسباب التي أبدأها ممثل كل من الصين والمكسيك ومعهد مؤجري الحاويات الدولية . واستطردت قائلة إن العبارة الأولى من الفقرة تضيف شيئا إلى الاتفاقية فيما يخص الولايات المتحدة ؛ إذ يوجد في بلادها عدد قد يرتفع إلى ٥٠ قانونا مختلفا بشأن حق المتعهد في بيع البضائع المحبوسة تحت يده . ويرى وفد الولايات المتحدة بناء على ذلك أن قوة حكم تعاهدي مطلوبة بغية إيجاد قدر من التوحيد بين القوانين القائمة في داخل بلادها ، ناهيك عن توحيد القوانين على نطاق العالم بأسره .

٦٦ - السيد فليوفتشي (يوغوسلافيا) : قال إن المشكلة انما تكمن في واقع الامر في الشرط الذي جاءت به القاعدة المتعلقة بالتنازع بين القوانين في الفقرة ٣ ؛ لأنه إذا كانت الاتفاقية توحى بأن القانون لا أهمية له فيما يتعلق بالحق في البيع ، لكان من اللازم تطبيق القانون الوطني دون أن يتأثر في ذلك بالوثيقة الدولية . فحيثما يثبت الحق في البيع ، تكون المسألة التي تنطوي على قدر أكبر من الأهمية هي كيفية بيع البضائع ، وهل يتم ذلك في إطار خاص أو عام . ونظرا لأنه لا يمكن للاتفاقية أن تغطي هذه الأمور ، فإن حذف الفقرة ٣ سوف يستبعد القاعدة الخاصة بالتنازع بين القوانين . ولن يكون من المفيد ادخال الحق في البيع في قانون وطني .

٦٧ - السيد شروك (ألمانيا) : قال إن العبارة الثانية من الفقرة ٣ لا تعكس مقولة وردت في المقال الذي نشر في مجلة القانون والتجارة البحريين والذي كان قد أشار إليها في وقت سابق ؛ وهي أن الأونسيترال وافقت على أن الحاويات التي تحمل علامات من

قبل تفيد أنها مملوكة لمؤجر ثالث لا ينبغي أن تكون موصفا للبيع . ولم تزد العبارة عن أن تقول إن العبارة السابقة لا تطبق .

٦٨ - وقبل أن تصوت اللجنة على اقتراح وفده بشأن المادة ١٠ (٣) فإنه يود أن يعرف ما هو المبدأ الذي سوف تصوت عليه اللجنة : وهل هو يتعلق بالاستبعاد الموحد لحق البيع فيما يخص الحاويات : أم أنه يتعلق بأنه بالنسبة للحاويات يتعين تطبيق القواعد العامة للتنازع بين القوانين ، وبالنسبة لاي منقولات أخرى يتعين تطبيق القاعدة الموحدة للتنازع بين القوانين ، وهي القاعدة التي تشير الى المكان الذي توجد فيه البضائع .

٦٩ - الرئيس : قال إن من الواضح من الخلفية التاريخية للفقرة ٣ من المادة ١٠ أن النص يرسي قاعدة قانونية موحدة : والواقع أن العبارة الاولى تتضمن قاعدة عامة تلزم بأن المتعهد له الحق في بيع البضائع التي مارس عليها بالفعل حق الحبس . ولا يمكن من ثم تفسير النص على أنه قاعدة تتعلق بالتنازع بين القوانين . وأعرب عن شكه في أن تكون أي دولة من الدول المشتركة في المؤتمر راغبة في أن يصبح المتعهد ، وقد مارس حقه في الحبس على البضائع ، غير قادر على ممارسة الحق في بيعها : وفي أن تكون راغبة بالتالي في حذف النص الحالي . وإذا كانت الإشارة الى قانون الدولة التي توجد فيها البضائع غير ضرورية على الاطلاق ، فمن الممكن حذفها .

٧٠ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال إن وفده لا يستطيع أن يوافق على حذف هذه الإشارة لأن ذلك سوف يشير تنازعا مباشرا بين الاتفاقية وبين بعض الاحكام الدستورية في المكسيك .

٧١ - السيد روستاند (السويد) : قال إنه بالنسبة لدولة اتحادية تضم ٥٠ ولاية ، لن يكون من الممكن أن تؤدي الإشارة الى القانون الواجب التطبيق الى احداث تأثير موحد .

٧٢ - السيد حاو تشنر (الصين) : قال إنه إذا نصت الاتفاقية صراحة على أن المتعهد له الحق في البيع فإنها سوف تقطع شوطا بعيدا من أجل توحيد القوانين الوطنية . وإذا صوتت اللجنة ضد الاقتراح الألماني بحذف الفقرة ٣ ، فمن الجلي أن نص اللجنة سوف يحتاج إلى تعديل . وأعرب عن موافقته على اقتراح الرئيس بشأن وجوب التفكير فيما إذا كان من اللازم أن تستبقي اللجنة الإشارة الى قانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

٧٣ - الآنسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : قالت إن وفدها يساند وجهة نظر الرئيس من أنه إذا استبقيت الفقرة ٣ ، فمن الممكن حذف عبارة "في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع" .

٧٤ - السيد شروك (ألمانيا) : قال إنه لا يعتقد أنه قد تلقى إجابة وافية عن سؤاله بصدد تفسير العبارة الثانية . وبوصفه هو نفسه قاضيا ، فإنه يعتقد أن أي قاض يتوجب عليه أن يحكم في قضية على أساس نص هذه العبارة وحدها دون الرجوع إلى تاريخها ، سوف يجد صعوبة في معرفة الكيفية التي يفسر بها الشطر الأول من العبارة .

٧٥ - السيد مشريك (جمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) : قال إن الاقتراح الألماني له مزاياه ويستحق أن يدرس بعناية فائقة . بيد أن المشكلة التي يثيرها قد تحل إذا صيغت الفقرة في عبارة أكثر وضوحا ؛ وإن كان وفده يرى أن النص بصيغته الحالية يتميز بمرونة كافية وتوازن محمود .

٧٦ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال إنه إذا حذفت الفقرة ٣ فلن يصبح بيع البضائع المحتبسة ممكنا لكونه لم يذكر . ومن المنطقي إذن حذف الفقرة ٤ التي تنبثق من الفكرة الواردة في الفقرة ٣ .

٧٧ - الرئيس : دعا اللجنة إلى التصويت على الاقتراح الألماني بحذف الفقرة ٣ من المادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.16) .

٧٨ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٩ أصوات وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

٧٩ - الرئيس : قال إن للجنة الآن أن تقرر ما إذا كان ثمة وجه لتعديل الفقرة ٣ ؛ ويمكن للوفود أن تنظر في إمكانية حذف عبارة "في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع" ، رغم أنه يدرك أن ذلك سوف يخلق مشاكل جديدة لدول معينة بما في ذلك المكسيك .

٨٠ - السيد شروك (ألمانيا) : تحدث بصدد نقطة نظام ، فطلب أن توزع أية تعديلات مقترحة للفقرة ٣ كتابة قبل مناقشتها .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٣٥

الجلسة الثالثة عشرة

يوم الخميس ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيرودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.13

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5 و 7 و 6 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ١٠ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.15 و L.54)

١ - الرئيس : في معرض الاشارة الى المناقشات التي دارت في ختام الجلسة السابقة بخصوص المادة ١٠ (٣) ، ولا سيما بخصوص العبارة المتعلقة بقانون الدولة التي توجد فيها البضائع ، قال انه على الرغم من أن مثل هذه الاحالة الى القانون المحلي لا تخدم الطابع التوحيدي للقانون الذي تسعى الاتفاقية الى تحقيقه ، فان حذفها سوف يشير مشاكل دستورية لعدد معين من الدول الاعضاء . وهناك من ناحية أخرى دول غيرها قد تنظر الى العبارة على أنها اضافة غير ضرورية ، ولكنها لا تعتبرها بمثابة ضرر محقق على أقل تقدير . وقال انه يود تبعا لذلك أن يغلق باب المناقشة حول هذا الموضوع .

٢ - السيد أوشاي (اليابان) : قال انه يساند تمام المساندة وجهة النظر التي أبداهها الرئيس . فقد يتسبب حذف عبارة "في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع" في أن يصبح من الممكن تفسير النص على أنه يسمح للمتعهد بممارسة الحق في بيع البضائع دون قيد ولا شرط ، وهو أمر ينظر اليه عدد كبير من الدول على أنه شيء ضار .

٣ - السيد أورزيق (المغرب) : قال في تقديم اقتراح وفده بشأن المادة ١٠ (٣) (A/CONF.152/C.1/L.54) ان الغاية التي يهدف اليها هي ايضاح نقطة غير جلية في الاحكام الاخرى من الاتفاقية ، ألا وهي الوضع القانوني للحاويات الفارغة في محطات النقل الطرفية التي ينبغي أن تعامل على أنها بضائع فيما يخص أغراض هذه الاتفاقية .

٤ - الرئيس : قال ان المادة ١٠ (٣) ، بصيغتها الحالية ، لا تسمح للمتعهد ببيع الحاويات الا فيما يتعلق بالمطالبات بتكاليف الاصلاحات أو التحينات التي تجرى فيها . ويهدف الاقتراح - حسبما فهمه - الى معاملة الحاويات الفارغة على أنها بضائع . وهذا يستتبع أن يصبح في امكان المتعهد أن يمارس عليها حق الحبس .

٥ - السيد أورزيق (المغرب) : أعرب عن تأكيده لهذا التفسير .

٦ - السيد وولي (معهد مؤجري الحاويات الدولية) : تحدث بدعوة من الرئيس فقال انه سيكون من المتعذر جدا قبول الاقتراح المغربي لبين : الاول هو أنه لا ينبغي - في رأيه - اعطاء الحق في بيع الحاويات ، سواء أكانت فارغة أم ممتلئة ، نظرا لكونها مملوكة لطرف لا شأن له بالمطالبة . والثاني هو أن تعريف الحاويات الفارغة بأنها بضائع فيما يخص أغراض هذه الاتفاقية سوف يخلق مشاكل . إذ يوجد في أنحاء العالم أجمع عدد يرتفع الى ألف مستودع صناعي تخزن فيها الحاويات الفارغة عادة . فاذا عرفت الحاويات الفارغة بأنها بضائع فسوف ينشأ عن ذلك خطر حقيقي في أن تعامل هذه المستودعات على أنها محطات طرفية للحاويات . وفي الآونة الراهنة تركز العلاقات بين هذه المستودعات وبين الشركات المؤجرة على ترتيبات تعاقدية .

٧ - السيد حاو تشنير (الصين) : قال ان معاملة الحاويات الفارغة على أنها بضائع قد تؤدي الى اثاره مشاكل عديدة لا تؤثر في العملاء وحدهم بل وفي مصالح الغير . وقال انه يعتقد بناء على ذلك أنه غير قادر على مساندة الاقتراح .

٨ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال انه لا يستطيع هو الآخر أن يساند الاقتراح لنفس الأسباب التي أبدأها ممثل الصين .

٩ - السيد أورزيق (المغرب) : قال انه يدرك أن المسألة تشير مشكلة بالنسبة للغير ، ولكنه يتساءل كيف يمكن للمتعهد أن يسترد تكاليفه اذا لم تحدث مطالبة بالحاويات من جانب مالكيها أو من جانب الشخص الذي له الحق في تسليمها . وهو يقدر تماما موقف معهد مؤجري الحاويات الدولية . ومع أن وفده كان حريصا على ايضاح موقف لم تتطرق اليه الاتفاقية ، فانه لن يلج في طلب التصويت على هذا الموضوع .

١٠ - ثم انتقل الى تقديم اقتراح وفده بشأن المادة ١٠ (٤) : فقال ان غايته هي تمكين المتعهد من اختيار واحد من الأشخاص الثلاثة الذين يتعين عليه أن "يبدل جهودا معقولة لاختارهم بعزمه على البيع" بدلا من أن يكون عليه أن يخطر هؤلاء الأشخاص الثلاثة جميعا ؛ وهم : مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ؛ والشخص الذي له الحق في تسليم البضائع من المتعهد ، حسبما يقتضيه النص بصيغته الحالية .

١١ - السيد موران (اسبانيا) : قال انه يعتقد أن الاقتراح المغربي يمكن أن ينطوي على مساو بحقوق مالك البضائع ، إذ انه لن يكون من المحتم اخطاره . والنص الحالي يشترط عن حق بذل "جهود معقولة" لتوجيه الاخطار اليه ؛ وقد يعني هذا على سبيل المثال توجيه رسالة بالتصوير البرقي . وقال انه يشعر بأنه غير قادر على مساندة الاقتراح المغربي .

١٢ - السيد لنسدوف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : لاحظ أنه طبقا للنص الحالي يتعين على المتعهد أن يخطر هؤلاء الاشخاص الثلاثة جميعا : وقال انه قد يظن أن تخلف المتعهد عن اخطار أي واحد منهم يعني أنه لا يستطيع أن يبيع البضائع لكونه لم يقم بالوفاء بجميع مسؤولياته بموجب الاتفاقية . بيد أن هذا الوضع لن يكون مقبولا في الممارسة العملية : وعلى أية حال فلن يكون تفسير الفقرة (٤) على هذا النحو سليما لأن المادة لا تتطلب سوى بذل "جهود معقولة" . فاذا لم يكن المتعهد يعرف مثلا عنوان واحد أو حتى اثنين من الاشخاص المعنيين : ولكنه أبلغ المعلومات الى الشخص الثالث فسوف يشكل ذلك جهودا معقولة لتوجيه الاخطار ، وسوف يسمح للمتعهد بعدئذ ببيع البضائع . ويعني هذا بعبارة أخرى أن هذه الامكانية قائمة بالفعل في نفس عبارات الحكم بصيغته الحالية . ولا حاجة من ثم لتغيير النص الحالي .

١٣ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : أعرب عن موافقته على ما قاله ممثل اسبانيا من أنه سيكون من الأفضل استبقاء النص الحالي للفقرة (٤) .

١٤ - السيد تاركو (النمسا) : قال ان بيع البضائع سوف يكون علاجاً صارماً . ويجب على المتعهد من ثم أن يوجه اخطارا الى جميع الاشخاص المعنيين . وفي رأيه أن عبارة "جهود معقولة" تقدم صيغة مرنة ومرضية . فاذا كان عنوان شخص غير معلوم فان بذل "جهود معقولة" للاتصال بهذا الشخص سوف يكون كافيا .

١٥ - السيد شروك (ألمانيا) : أعرب عن مصادقة الكاملة للملاحظات التي أيدتها ممثل النمسا . ومن حيث الموضوع ، جعلت المادة ١٠ (٣) حق الحبس بمشابة "امتياز" يتمثل أثره القانوني في أن المتعهد قد يستطيع بيع البضائع حتى وان لم تكن مملوكة لعميله . وبناء على ذلك يتوجب عليه على الأقل أن يبذل جهودا معقولة لاختار المالك الفعلي للبضائع . وفي حالة وجود مواد ثمينة على سبيل المثال سوف يكون من اللازم اخطار المالك بالبيع الوشيك .

١٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح المغربي بشأن المادة ١٠ (٤) (A/CONF.152/C.1/L.24) .

١٧ - ورفض الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٢ وامتناع ٦ عن التصويت .

١٨ - الآنسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الامريكية) : في معرض تقديم التعديل الذي تقدمت به الولايات المتحدة الامريكية للمادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15) قالت ان اقتراح وفدها سوف يمنح حق الضمان على البضائع غير المطالب بها أو المتروكة فيما يخص سداد التكاليف أو المطالبات غير المدفوعة والمستحقة الاداء للمتعهد . ويهدف الاقتراح الى معالجة مشكلة الى أي مدى يتعين على المتعهد أن ينتظر قبل أن يمارس حقه في الضمان على مثل هذه البضائع ، وبدء عملية الاخطار والبيع المذكورتين في

المادة ١٠ (٤) . وهو يهدف، كذلك الى تحديد فترة زمنية موحدة تعتبر البضائع بعدها متروكة . وبدون هذا الحكم سوف تكون هذه الفترة خاضعة للقانون الوطني أو المحلي وسوف تتفاوت الى حد بعيد من دولة الى دولة . وسوف يتسبب هذا الحكم في تعزيز الدقة وفي توفير تحديد موعد للوقت الذي يمكن أن تعتبر فيه البضائع متروكة فيما يخص الأغراض المتعلقة بممارسة حقوق الضمان . ورغم أن وفدها قد اقترح اضافة فقرة جديدة برقم (٥) وتضمنين العبارة الثانية من الفقرة (٣) في فقرة جديدة برقم (٦) ، فانها تأمل في أن يتركز التصويت على هذا الموضوع على المبدأ الذي يقوم عليه الاقتراح . وقالت انه اذا قبل المبدأ ، فمن الممكن أن يترك الامر للجنة الصياغة لاحكام صياغته وتحديد الموضع الافضل للنص المعدل في سياق المادة ١٠ .

١٩ - السيد رومان (بلجيكا) : لاحظ أن وفده قدم اقتراحا مماثلا بشأن فترة المسؤولية في اطار المادة ٣ ، وقال انه يساند اقتراح الولايات المتحدة تمام المساندة .

٢٠ - السيد تاركو (النمسا) : قال انه ساورته بعض الشكوك بصد نتائج الفقرة الجديدة المقترحة برقم (٥) في اطار المادة ١٠ . فوفقا لتفسير ممثل الولايات المتحدة ، سوف يكون في استطاعة المتعهد بعد فترة معينة من الوقت أن يعتبر البضائع متروكة . وفي قانون بلاده يعني مصطلح "متروكة" أنها أعطيت بصورة نهائية للمتعهد الذي يكون من حقه بعد ذلك أن يتصرف فيها كيفما شاء . وسوف يشعر وفده بأنه قادر على مساندة الاقتراح اذا تمت صياغته بحيث لا يكون معنى "الترك" أن يصبح من حق المتعهد أن يتصرف كيفما شاء ، وانما تكون هذه هي المرحلة الاولى في عملية تؤدي الى الحق في بيع البضائع .

٢١ - السيد حاء تشنر (الصين) : قال انه يجب أن فترة المسؤولية التي يستطيع المتعهد بعد انقضائها أن يعتبر أن البضائع متروكة قصيرة للغاية ، وتساءل عن عدد الايام التي يمكن أن تشكل فترة معقولة . وقال ان الاقتراح يمكن قبوله من حيث المبدأ ، ولكنه يحتاج الى صياغة تتسم بالدقة .

٢٢ - السيد روستاند (السويد) : قال ان وفده يرى أن اقتراح الولايات المتحدة من حيث الموضوع مستفاد بالفعل من المادة ٣ ، اذ ان "وضعها تحت تصرفه" انما يعني توجيه اخطار ومطالبة شخص ما بتسلم البضائع . فاذا تخلف العميل أو الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع عن القيام بذلك ، فانه يصبح من حق المتعهد أن يبيعها . وهذا يعني بعبارة أخرى أن العنصر الوحيد الذي يضيفه اقتراح الولايات المتحدة هو تحديد الفترة الزمنية التي يمكن بعدها القيام بذلك . ويرى وفده أن تحديد مدة محددة ليس ضروريا ومن شأنه أن يجعل الوضع أقل مرونة ؛ وسيكون من الافضل أن يترك الامر كي يبت فيه المتعهد على ضوء الظروف . وأعرب عن أنه يتفق مع ممثل النمسا على أن مفهوم "الترك" قد يتسبب في احداث مشاكل . وفي استطاعته مع ذلك أن يوافق على الاقتراح اذ أنه لا يعتقد أن المسألة تنطوي على أهمية رئيسية .

٢٣ - السيد أوشاي (اليابان) : قال ان متعهدي محطات النقل الطرفية الذين يوجدون في وضع غير موافق على النحو الذي أوضحته المناقشة ينبغي تغطيتهم بالحق في بيع البضائع . ولا يستطيع وفده بناء على ذلك أن يساند اقتراح الولايات المتحدة .

٢٤ - السيد اسكالا (المكسيك) : قال ان العملاء لا يطلبون استرداد بضائعهم ويتركونها في كثير من الاحيان . ونظرا لان اقتراح الولايات المتحدة يعالج هذا الامر بطريقة معقولة ، فان وفده يساند الاقتراح .

٢٥ - الانسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : قالت في معرض ردها على سؤال وجهه الرئيس ان الفترة المعنية قد تكون ٩٠ يوما ؛ الا أن وفدها مستعد للنظر في تحديد فترات بديلة .

٢٦ - السيد هورنبي (كندا) : قال ان وفده يساند اقتراح الولايات المتحدة الذي يرى أنه يضيف عنصر دقة الى النص . وأوضح فيما يخص تعليقات ممثل السويد أن فترة المسؤولية المشار اليها في المادة ٣ غير واضحة الى حد ما .

٢٧ - السيد سسولا تولوكاس (فنلندا) : قال ان اقتراح الولايات المتحدة سيخلق مشاكل أكثر من المشاكل التي سيحلها .

٢٨ - السيد كريستوف (بلغاريا) : قال انه يحب أن اقتراح الولايات المتحدة يستحق المساندة .

٢٩ - الانسة سكوفس (الدانمرك) : قالت ان وفدها يساند اقتراح الولايات المتحدة مساندة كاملة .

٣٠ - السيد نامو - تشيفوندا (غابون) : قال اننا جميعا نعرف مشكلة نقص المساحات الخالية في المرافئ والموانئ بسبب تخلف العملاء عن تسليم بضائعهم كما ينبغي . ورغم ذلك فان وفده تساوره شكوك معينة بصد ادراج اقتراح الولايات المتحدة ضمن مشروع الاتفاقية . أولا ، لأن فترة المسؤولية لم تحدد بعد في المادة ٣ ، ومن المتعذر تبعا لذلك تحديد الوقت الذي يحق فيه للمتعهد أن يبيع البضائع أو يتخلص منها . وثانيا لان من الضروري أن يؤخذ بعين الاعتبار أيضا اختلاف مستويات النمو في البلدان المشتركة في التجارة الدولية . ذلك أن بلدانا معينة - ومن بينها البلدان غير الساحلية ، تعتمد كلية على غيرها وسيكون من العسير عليها أن تقبل قاعدة الزامية تقضي بتحديد موعد نهائي يمكن لمتعهدي محطات النقل الطرفية بعد انقضاءه بيع البضائع أو التخلص منها . واذا عولجت هذه النقاط فان وفده قد يصبح على استعداد لمساندة الاقتراح .

٣١ - السيد فرانكوني (معهد الأرجنتين وأوروغواي للقانون التجاري) : تحدث بدعوة من الرئيس ، فقال انه يرى أن اللجنة لا ينبغي أن تعتمد اقتراح الولايات المتحدة . ففي إطار التشريع الوطني الذي يعرفه ، توجد تفرقة قاطعة بين الاجراءات اللازمة لممارسة حق الحبس والاجراءات اللاحقة للترك أو التخلي . ومن اللازم في الحالة الأخيرة الحصول على ترخيص قضائي يحدد فيه ما اذا كانت الفترة المطلوبة ، لبست فيما اذا كانت البضائع قد تركت ، قد انقضت أم لا .

٣٢ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال ان المادة ٣ لها علاقة محدودة بالمسألة التي يشير بها اقتراح الولايات المتحدة ، اذ أنها ترمي الى تحديد فترة المسؤولية . وهي تحاول أن تحدد الحد الأقصى الذي لا يكون المتعهد بعد انقضاءه مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها ، لأنه يكون عندئذ قد نفذ تعاقده . ولا يعني هذا أن البضائع تعتبر عندئذ متروكة ولكنها ستظل باقية في المحطة الطرفية تحت مسؤولية العميل . فاذا لم يذهب أحد الى المحطة الطرفية ، أو لم يوجه أحد اخطاراً أو يقدم تفسيراً لغياب العميل ، فمن الممكن أن ينظر الى ذلك إن أجلاً أو عاجلاً على أنه ترك للبضائع من جانب العميل . فاذا تسببت قوة قاهرة في منع العميل من الذهاب الى محطة النقل الطرفية لتسلم بضائعه ووجه اخطاراً بهذا المعنى ، فان الفقرة (٥) التي تقدمها الولايات المتحدة لن تطبق في أي وقت من الاوقات .

٣٣ - وفيما يتعلق بالوضع الذي ينشأ نتيجة لاعتبار البضائع بعد انقضاء وقت معين متروكة من العميل لكونه لم يتسلمها ولم يوجه اخطاراً من أي نوع الى متعهد محطة النقل الطرفية ، فان المشكلة التي تشور في هذه الحالة هي تحديد ما يراد بمصطلح "فترة معقولة" أو ترك ذلك لتسويته طبقاً للتشريع الوطني . وسوف يكون من الأفضل حل المسألة بطريقة موحدة . وقال انه يجب أن اقتراح الولايات المتحدة يمكن أن يستخدم كأساس نافع لمزيد من المداولات .

٣٤ - السيد سافاريان، نعمة آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال انه بالنظر الى الصعوبات التي سيخلقها اقتراح الولايات المتحدة للبلدان النامية فان وفده غير قادر على مصادقته .

٣٥ - السيد رومان (بلجيكا) : قال انه يعتقد أن اقتراح الولايات المتحدة بشأن تحديد فترة ٩٠ يوماً معقول . بيد أنه اذا كانت ثمة ظروف خاصة مثل سوء الأحوال الجوية فانه يتعين أن يكون من الممكن تمديد الفترة ما بين الوقت الذي تتم فيه المطالبة بالبضائع والوقت الذي يتم فيه تسليمها ؛ ومهما يكن فان وفده لا يستطيع أن يوافق على أن تظل البضائع في المحطة الطرفية الى ما لا نهاية ، ولو كان ذلك تحت مسؤولية العميل .

٣٦ - السيد حاو تشنير (الصين) : قال ان اقتراح الولايات المتحدة مصمم لحل مشكلة

خطيرة . والقضية الأساسية هي عدد الايام التي يمكن أن تنقضي بعد توجيه الاخطار قبل أن يصبح من الممكن اعتبار البضائع متروكة . فاذا كانت هذه الفترة بالغة القصر ، فقد يكون في ذلك اضرار بمالكي البضائع الذين منعوا من تسلمها فيما سبق نتيجة لعوامل موضوعية لا لاهواء ذاتية . وقد يؤدي ذلك الى خلق صعوبات عسيرة للبلدان النامية . ورغم أنه يوجد قدر من المماندة لفترة ٩٠ يوما فان المسألة هي ما اذا كانت هذه الفترة صالحة للتطبيق في كل مكان . وقال انه يعتقد بوجه عام أنه قد يكون من الاضرب ترك المشكلة للحكومات الفردية كي تبت فيها كل منها على حدة .

٣٧ - السيد روحانا بروك (تايلند) : أوضح أن فترة التسعين يوما التي تقترحها الولايات المتحدة والتي يمكن بعد انقضائها اعتبار البضائع متروكة انما هي الفترة التي ينبغي أن تتم فيها المطالبة بالبضائع وليس تسلمها . وهذه الفترة كافية في رأيه ، غير أنه نظرا لأن القاذون الوطني يختلف من قطر الى آخر فقد يكون من الانسب أن يقال "خلال مدة معقولة" على أن يترك للحكومات الفردية تحديد المدة .

٣٨ - السيد شروك (ألمانيا) : أعرب عن مشاطرته وجهات نظر ممثل ايطاليا بشأن الطريقة التي ينبغي أن تقرر بها المادة ٣ ؛ واذا كان على اللجنة أن تبت في اعتماد مدة زمنية محددة ، فمن الواجب أن تكون أطول من ثلاثة أشهر ؛ فمن الافضل مراعاة التصرف على نحو يتسم بالحذر عندما يتعلق الأمر بحقوق الملكية .

٣٩ - السيد فليسوفتش (يوغوسلافيا) : قال انه على الرغم من أن الاقتراح ينطوي على نفع فدوف يكون من الصعب ، ان لم يكن من المستحيل ، الموافقة على تحديد فترة زمنية تناسب كافة الدول . وقال انه ينبغي أن يترك لمتعهد محطة النقل الطرفية حيث توجد البضائع تحديد فترة زمنية تراعى فيها مثل هذه العوامل الى جانب طاقة التخزين والاحوال الجوية المحلية .

٤٠ - السيد استانكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : قال انه من الجلي على ما يبدو من المناقشة أن اقتراح الولايات المتحدة لن يظفر على الأرجح بقبول عام نظرا لكونه قد أثار عددا من المشاكل ولا سيما مشكلة تحديد الفترة الزمنية . والفكرة التي تذهب الى أنه في ختام فترة زمنية معينة يصبح من حق المتعهد أن يطالب بالبضائع موجودة بالفعل في النص الحالي للمادة ١٠ ؛ وأعرب عن موافقته على وجهة النظر التي تقول انه في مثل هذه الحالة يكون القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني للبلد الذي توجد فيه البضائع .

٤١ - السيد ناور (اسرائيل) : أعرب عن موافقته على أن المسألة ينبغي أن يبت فيها القانون الوطني . والواقع هو أنه ما أن تترك البضائع يكون لها وضع قانوني مختلف .

٤٢ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال انه قد استبان من المناقشة أن هناك

قدرا كبيرا من تضارب الآراء بصدد الكيفية التي يمكن بها تفسير الاقتراح من الوجهة القانونية . وليس من الممكن في حقيقة الأمر أن نحاول تغطية عدة أوضاع واقعية مختلفة بقاعدة بسيطة واحدة . وبناء على ذلك ف سوف يمتنع وفده عن التصويت على الاقتراح .

٤٣ - السيد سليمان (نيجيريا) : قال انه توجد في بلاده بالفعل نظم تغطي عملية التخلص من البضائع المتروكة . فبعد انقضاء ثلاثة أشهر ، تنشر عن البضائع اعلانات في الجريدة الرسمية ، وهو ما يعني أنها تصبح عرضة لوضعها تحت الحراسة القضائية . وفي جميع الحالات تمت المطالبة بنسبة تصل الى نحو ٧٥ في المائة من مثل هذه البضائع من جانب ملاكها .

٤٤ - السيد روستاند (السويد) : قال في رده على ممثل إيطاليا انه لم يذهب الى أن المادة ٣ تغطي بالفعل النقطة التي أثارته الولايات المتحدة ، ولكنه انما ذهب الى أن المفهوم القانوني الخاص بوضع البضائع تحت تصرف شخص له الحق في تلحقها سوف يزود للمتعهد بوسيلة للتخلص منها . وإذا تخلف عميل عن تسليم البضائع خلال فترة معينة من الزمن ، فإن رسوم التخزين سوف تبدأ في التراكم ، ويمكن للمتعهد أن يستخدم حقه في الحبس وأن يبيع البضائع . وهكذا تحاط مصالح المتعهد بحماية كافية ، ولا حاجة لادخال مفهوم البضائع المتروكة . ومؤدى هذا أن الاقتراح لا لزوم له ، وسوف يؤدي الى فقدان المرونة .

٤٥ - الآنسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : رأت أن فترة ٩٠ يوما ستكون كافية لاعطاء درجة من الضمان لمتعهدي محطات النقل الطرفية الذين يعملون على نطاق العالم بأكمله . ولن يبدأ في حساب هذه المدة الا بعد انقضاء الوقت الذي يكون المتعهد قد وافق على الاحتفاظ بالبضائع خلاله . وحتى بعد انقضاء ٩٠ يوما ستكون هناك فترة أخرى يتم خلالها استيفاء الأحكام الخاصة بتوجيه الاخطارات والبيع . والمدة الزمنية تتعلق بالمطالبة بالبضائع المعنية لا بتلحقها . وإذا كانت بعض الوفود تجد صعوبة في قبول لفظة "متروكة" فان وفدها على استعداد للنظر في بديل عنها تقترحه لجنة الصياغة .

٤٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الأول من اقتراحي الولايات المتحدة (A/CONF.152/C.1/L.15) .

٤٧ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ١١ وامتناع ٩ عن التصويت .

٤٨ - الآنسة زافيتوسكي (الولايات المتحدة الأمريكية) : قالت ان اقتراح وفدها التبقي لادخال اضافة الى نص المادة ١٢ (A/CONF.152/C.1/L.18) يصبح الآن غير ذي موضوع .

وأضافت قائلة ان وفدها يسحب اقتراحه الثاني بتعديل المادة ١٠ (A/CONF.152/C.1/L.15).

٤٩ - واعتمدت المادة ١٠ .

المادة ١١ (A/CONF.152/C.1/L.41 و L.46 و L.52)

٥٠ - السيدة العثمانى (المغرب) : قالت في معرض تقديم اقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/L.52) انه في كل فقرة من المادة ١١ جرت الاشارة الى "تسليم البضائع" بدلا من "وضعها تحت تصرف" الشخص الذي له الحق في تسليمها . وهذه الصياغة تشير عدة أسئلة : من ذلك مثلا : ما الذي يحدث للبضائع اذا تخلف العميل عن الظهور بعدما يكون المتعهد قد وضع البضائع تحت تصرفه ، ولم يعد من ثم مسؤولا عنها ؟ ما هو الحد الزمني الأقصى الواجب التطبيق في مثل هذه الظروف ؟

٥١ - وأضافت قائلة ان الفقرتين (١) و (٢) بصيغتهما الحالية غير موافقتين الى حد بعيد بالنسبة للمتعهد نظرا لكونهما تسمحان للعميل بأن يعتمد - بعد تسليم البضائع - الى الاعتراض على حالتها عند الاستلام ، والمطالبة بتعويض بمجرد توجيه اخطار في خلال فترة معينة . بل وقد يستطيع العميل أن يطالب المتعهد بتلفيات غير ظاهرة بعد وصول البضائع الى المتسلم الاخير شريطة أن يوجه اخطار بذلك خلال ١٥ يوما من يوم وصولها . وينبغي تعديل الفقرتين بحيث ينص فيهما على أن مدة الاخطار تبدأ من اليوم الذي يقر فيه العميل بأن البضائع ملكه وهي ما زالت في عهدة المتعهد . وينبغي أن يتبع أي اخطار من هذا القبيل بفحص للتلفيات المدعاة بمعرفة العميل والمتعهد على التوالي عندما تكون البضائع لا تزال موجودة في المخازن في عهدة المتعهد . وسوف يكون في استطاعة الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع أن يتحقق من أي هلاك أو تلف في الوقت الذي تسلم فيه البضائع اليه .

٥٢ - وفي رأيها أن التسليم المادي للبضائع يعفي المتعهد من الالتزام بالمحافظة عليها ، وبهذا لا يصبح مسؤولا عن أي هلاك أو تلف يلحق بها بعد اخراجها من منطقة التخزين في الميناء . وأضافت أن الفترات المسموح بها لتوجيه الاخطار من جانب العميل بموجب الفقرة (٢) طويلة جدا وقد تسفر عن توجيه مطالبات لا تنتهي ضد المتعهد . أما الفقرة (٣) فانها لا تتضمن حكما لاثبات مشاركة المتعهد في معاينة البضائع أو فحصها .

٥٣ - وقالت ان التعديل المقترح للفقرة (٥) من المادة ١١ مؤداه ادخال اشارات الى "وضع البضائع تحت تصرف الشخص الذي له حق تسليمها" . وقد ظهرت عبارات مماثلة في نص الفقرتين (٣) و (٤) من المادة ٥ كما اعتمدتها اللجنة ؛ ويرى وفدها أن ذلك ضروري لتحقيق الاتساق في نص مشروع الاتفاق في هذا الصدد .

٥٤ - وفيما يخص الاقتراح الذي يتعلق بادخال مصطلح "الناقل" في الفقرة (٤) ، قالت انه لا أساس للمقارنة بين المادة ١١ (٤) من المشروع موضع النظر والمادة ١٩ (٤) من قواعد هامبورغ ، وذلك لاختلاف أنواع التعاقدات المعنية . ذلك لانه لا يمكن القيام بمعايضة البضائع وتسجيلها بصورة سليمة الا بمشاركة الشخص الذي أودع البضائع في المخازن أو بعبارة أدق : الناقل أو ممثله .

٥٥ - وفي ختام حديثها استلقت الانتباه الى الملاحظة العامة التي وردت في الفقرة الأولى من اقتراح وفدها ومفادها أن المادة ١١ - مع امكانية استثناء الفقرة (٤) من ذلك - تنطوي على تزييد وينبغي حذفها .

٥٦ - الرئيس : بعد أن لاحظ أن الاقتراح المبدئي للوفد المغربي بحذف المادة ١١ باستثناء فقرتها (٤) لم يتلق مساندة ، دعا اللجنة الى النظر في التعديلات المتعلقة بالفقرات (١) و (٢) و (٣) و (٥) من المادة ١١ (A/CONF.152/C.1/L.52) .

٥٧ - السيد سليمان (مصر) : قالت انه يساند التعديلات في جملتها وخاصة التسديل الذي يتعلق بالمادة ١١ (١) .

٥٨ - رفض الاقتراح المغربي بشأن المادة ١١ (١) و (٢) و (٣) و (٥) بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٤ وامتناع ١١ عن التصويت .

٥٩ - السيدة العثمانى (المغرب) : أعربت عن أسفها لأنه ما من وفد من الوفود التي صوتت ضد الاقتراح رأى أن هناك موجبا لشرح موقفه .

٦٠ - الرئيس : دعا اللجنة الى النظر في الاقتراح المغربي بشأن الفقرة (٤) من المادة ١١ (A/CONF.152/C.1/L.52 ، صفحة ٢) .

٦١ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يرى أن الاضافة المقترحة وهي الاشارة الى الناقل تنطوي على فائدة ؛ وقال انه سوف يساندها . بيد أنه لا يستطيع الموافقة على الاقتراح بخصوص اضافة عبارة "في مكان التخزين أو في أي مكان آخر يتم اختياره باتفاق مشترك" في نهاية الفقرة .

٦٢ - الآنسة سكوفى (الدانمرك) : قالت ان الاشارة الى الناقل لا ضرورة لها نظرا لان من المأمول أن يكون هو نفس "الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع" . أما فيما يخص الاضافة المقترحة في نهاية الفقرة ٢ فهي في اعتقادها تنطوي على تزييد ولن تؤدي الا الى خلق بلبلة .

٦٣ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال انه يشاطر الوفد الايطالي وجهات نظره بصدد جانبي الاقتراح . وذهب الى أنه ينبغي طرحهما للتصويت كلا على حدة .

٦٤ - الرئيس : قال انه من جانبه يرى بعض الفائدة في أن يكون الناقل حاضرا أثناء معايينة البضائع وتسجيلها .

٦٥ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : قال ان الفقرة ملائمة بصيغتها الحالية ، وان اضافة اشارة الى الناقل لا لزوم لها .

٦٦ - السيدة سباح، دي فانوس (الأرجنتين) : قالت انها تعتقد أن الجزء الاول من الاقتراح جدير بالقبول ، ولكنها لا تستطيع أن تساند الجزء الثاني .

٦٧ - السيد روستاند (السويد) : قال انه على استعداد لمساندة التعديل المغربي بجزأيه جميعا .

٦٨ - السيد شروك (ألمانيا) : قال انه وان كان يفهم هدف الجزء الاول من الاقتراح ، فانه قد يمتنع عن التصويت عليه لان المشروع الذي تجرى دراسته يهدف الى تنظيم العلاقات بين المتعهد والعميل ولا يجوز أن يتضمن أية أحكام تتعلق بالناقل .

٦٩ - السيد اليكاس (الصين) : قال انه يعارض الجزء الثاني من الاقتراح المغربي الذي يفرض قييدا لا ضرورة له على حق العميل في اختيار المكان الذي ينبغي أن تتم فيه معايينة البضائع وتسجيلها . ولكنه أكثر استعدادا لتقبل الجزء الاول من الاقتراح الذي قد يكون له نفعه في حالة افتراضية وهي أن يكون الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع شخصا آخر غير الناقل .

٧٠ - السيد أوشيائي (اليابان) : قال انه سيعارض الاقتراح المغربي بجزأيه كليهما . ذلك لانه اذا كان نقل البضائع يقتضي ابرام عدة عقود ، فقد يكون من الصعب تحديد شخصية الناقل المشار اليه .

٧١ - السيد سليمان (نيجييريا) : قال انه يساند الاقتراح نظرا لدور الناقل الرئيسي في عملية تنزيل البضائع .

٧٢ - السيدة العثمان (المغرب) : قالت في معرض ردها على النقطة التي أثارتهها ممثلة الدانمرك انه وفقا لقواعد هامبورغ يتحمل الناقل الذي يقوم بتسليم البضائع الى المتعهد من التزاماته ولا يمكن تعريفه بعد ذلك بأنه هو "الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع" للأغراض المتعلقة بمعاينتها وتسجيلها . وردا على ممثل اليابان ،

قالت ان الناقل المشار اليه في الاقتراح هو الناقل الاخير أو بعبارة أخرى هو الشخص الذي يسلم البضائع الى المتعهد .

٧٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الجزء الاول من الاقتراح المغربي بشأن المادة ١١ (٤) (A/CONF.152/L.52) وهو الاقتراح الخاص بادراج لفظة الناقل في الطر الثاني من الفقرة .

٧٤ - اعتمد الاقتراح بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ١١ وامتناع ٦ عن التصويت .

٧٥ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الجزء الثاني من الاقتراح وهو يرمي الى اضافة عبارة "في مكان التخزين أو في أي مكان آخر يتم اختياره باتفاق مشترك" في نهاية الفقرة .

٧٦ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ٥ وامتناع ٩ عن التصويت .

٧٧ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان اضافة اشارة الى الناقل في المادة ١١ (٤) لا تؤثر بأي حال من الاحوال في المادة ١٥ التي ستناقشها اللجنة . يضاف الى ذلك أن الصياغة الجديدة لم تجعل حضور الناقل وجوبيا ؛ أي أن عدم مشاركة الناقل لا يؤثر في مصالح المتعهد أو الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع .

٧٨ - الرئيس : أعرب عن اتفاقه مع هذه الآراء . وقال ان التعديل الذي اعتمد لتوّه لا يستتبع تغييرا في المادة ١٥ من المشروع الحالي أو في اتفاقيات النقل . ورغم أن الناقل يلتزم بالتعاون مع المتعهد ومع الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع ، فان تخلفه عن ذلك لن يقف حائلا دون معاينة البضائع وتسجيلها .

٧٩ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أعرب عن اتفاقه هو الآخر مع النقاط التي أوضحها الممثل السوفياتي .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٤٠

الجلسة الرابعة عشرة

يوم الخميس ١١ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.14

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والسادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ١١ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.41 و L.46 و L.52)

١ - السيد حاو تشينج (الصين) : قال انه قد صوت ضد الاقتراح المغربي بتعديل الفقرة ٤ من المادة ١١ . فالهدف من الفقرة ٤ الاصلية هو ضمان أن يتبادل المتعهد وعميله تقديم جميع التسهيلات المعقولة للتحقق من أي هلاك أو تلف فعلي أو مفترض يلحق بالبضائع . وادخال مفهوم الناقل قد يسبب مشاكل جدية . وليس من الواضح ما هي نوع التسهيلات التي يمكن للناقل تقديمها أو السبب المبرر لتقديمها . كما أن وضعه القانوني سيثوبه الغموض ؛ واشتراط قيامه بتقديم تسهيلات قد يضعه في موقف صعب جدا . ولذلك فان موافقة اللجنة على هذا التعديل تسبب قلقا بالغاً لوفده .

٢ - السيد غوكايا (تركيا) : قال في معرض تقديمه الاقتراح الخاص بالفقرة ٢ من المادة ١١ الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.46 ، ان وفده لا يعترض على غيرها من فقرات المادة ١١ أو على الشرط الذي يقضي بتوجيه اخطار الى المتعهد عندما يكون الهلاك أو التلف ظاهرا في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل . لكنه يرى أن مدة الـ ٦٠ يوما المنصوص عليها في الفقرة ٢ لتوجيه الاخطار عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، طويلة جدا . ووفده يتفق مع الرأي القائل بأن فترة زمنية طويلة نسبيا قد تنقضي قبل أن تفتح طرود البضائع ويكتشف الهلاك أو التلف ، لكنه يرى مع ذلك أن مدة ٧ أيام بدلا من ١٥ يوما و ٣٠ يوما بدلا من ٦٠ يوما تكفي لتوجيه الاخطار حسب الاصول في الحالتين موضع البحث . ويرى وفده أن أول واجب يقع على العميل الذي تسلم البضائع هو أن يفحص حالتها . والتجارة الناجحة تتطلب ادارة الاعمال التجارية على أسس يمكن التعويل عليها ، ومن شأن السماح بمدة طويلة الى هذا الحد لتوجيه الاخطار بالتلف أن يعرضها للخطر . وينبغي النظر في حقوق متعهدي محطات النقل الطرفية وكذلك في حقوق العملاء ؛ وينبغي من ثم أن تنص المادة على مهلة أقصر لتوجيه الاخطار .

٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح التركي (A/CONF.152/C.1/L.46) .

٤ - رفض الاقتراح بأغلبية ٢٢ صوتاً مقابل ٤ أصوات وامتناع ٩ عن التصويت .

٥ - السيد أوشيائي (اليابان) : قدم اقتراح وفده بشأن الفقرة ٢ من المادة ١١ (A/CONF.152/C.1/L.41) . وقال انه تم في الدورة الحادية عشرة للفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية التوصل الى فهم مؤداه أن مصطلح "المستلم الاخير" المستخدم في تلك الفقرة يقصد به الشخص الذي يستطيع فحص البضائع (A/CN.9/298) ، (الفقرة ٦٩) . ويرى وفده أنه ينبغي توضيح هذا الفهم بصورة لا لبس فيها في المادة . وربما قيل ان هذا الفهم يتبدى بدهاءة من النص الحالي ، لكن ادراج حكم صريح بصدد هذه النقطة سيكون مع ذلك نافعا .

٦ - السيد يونيل (ايطاليا) : قال انه اذا أخذ بالاقتراح الياباني حرفياً ، فلن يعترض عليه وفده ولئن كان يراه تزييدا لا ضرورة له . ولقد أدرجت عبارة "المستلم الاخير" في مشروع الاتفاقية عن قصد ، حيث يفترض أن هذا المستلم هو الشخص الذي يستطيع فحص البضائع . على أنه يخشى أن يكون الغرض الحقيقي من الاقتراح الياباني هو ادراج عبارة قد تؤول بأنها شرط مؤداه "أن يكون في وضع يمكنه من فحص البضائع" . واذا كان هذا هو الغرض ، فلن يستطيع وفده تأييد الاقتراح . ومن اللازم أن يفترض أن المستلم النهائي يوجد في وضع يمكنه من فحص البضائع ، وأن المهلة الزمنية تبدأ من لحظة وصول البضائع اليه .

٧ - السيد روستاند (السويد) : اتفق مع رأي ممثل ايطاليا . وقال انه قد أشير في نص سابق من مشروع الاتفاقية الى عبارة "المقصد النهائي" للبضائع . وأرتضى أن المصطلح يشوبه الغموض ، ولذلك تقرر استخدام مصطلح "المستلم النهائي" بقصد توضيحه ، استنادا الى الفهم الذي أشار اليه ممثل اليابان . وبالتالي فإنه يتضح من خلفية المناقشات المعنى المقصود من المصطلح ووفده لا يؤيد توسيع نطاقه .

٨ - السيد شروك (ألمانيا) : أعرب عن مشاطرته للآراء التي أبدتها ممثلا ايطاليا والسويد . ذلك أن اضافة عبارات على الفقرة الفرعية المشار اليها في الاقتراح الياباني قد تعطي الانطباع بأنه يمكن لبعض المتلمين النهائيين فحص البضائع بينما لا يستطيع بعضهم الآخر القيام بذلك ، وهو ما قد يؤدي الى المنازعة . واذا كان من المفترض أن المستلم النهائي يستطيع بحكم التعريف فحص البضائع ، فان الاقتراح الياباني لا يضيف جديدا .

٩ - السيد أوشيائي (اليابان) : قال انه سيقوم بسحب الاقتراح اذا أكدت اللجنة تفسير وفده . وأعتبرت أن ادراج اشارة صريحة الى القدرة على فحص البضائع أمر لا لزوم له .

١٠ - الرئيس : قال ان المهلة الزمنية البالغة ٦٠ يوما هي مهلة اجمالية لتوجيه

الاضطراب . ولا يجوز أن يُحمّل متعهد محطة النقل الطرفية المسؤولية بعد انقضاء هذه المهلة ، سواء توصل أم لم يتوصل الى الشخص الذي باستطاعته فحص البضائع .

١١ - السيد أوشاي (اليابان) : سحب الاقتراح .

١٢ - الرئيس : قال انه ان لم يسمع اعتراضا ، فيعتبر أن اللجنة توافق على صيغة المادة ١١ الواردة في الوثيقة A/CONF.152/5 ، كما عدلت في الاجتماع السابق ؛ وأحالها الى لجنة الصياغة .

١٣ - وقد تقرر ذلك .

المادة ١٢ (A/CONF.152/C.1/L.17 و L.47 و L.53 و L.58)

١٤ - الرئيس : لاحظ أن الاقتراحين المقدمين بخصوص الفقرة ١ من المادة ١٢ من وفد تركيا (A/CONF.152/C.1/L.47) ووفد المغرب (A/CONF.152/C.1/L.53) متطابقان من حيث المضمون . فلقد اقترح كلاهما خفض مدة تقادم الدعاوى من سنتين الى سنة واحدة .

١٥ - السيدة العثمانى (المغرب) : قالت ان نص اللجنة يقضي بمدة سنتين أساسا لصالح مقاولات النقل البحري والمحطات الطرفية في الموانئ . وهي تعتقد أن الغرض من ذلك كان يكمن في جعل مشروع الاتفاقية متقا مع قواعد هامبورغ .

١٦ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال انه مستعد لتأييد التعديل . وينبغي ألا يغرب عن البال أنه برغم إن قواعد هامبورغ تنص على مدة سنتين ، فإن غيرها من الاتفاقيات المتصلة بالنقل تنص ، في أغلب الاحيان ، على مدة سنة واحدة . والمدة الاخيرة أنسب لمحطات النقل الطرفية التي تقع مقارها على البر في الغالب .

١٧ - السيد هورنيس (كندا) : أيد الاقتراح بتغيير مدة التقادم . وقال ان سنة واحدة هي الفترة التي يغلب عادة تطبيقها على الناقلين ، كما أن من المبادئ التوجيهية للاتفاقية ألا تكون المعاملة التي يتلقاها متعهدو محطات النقل الطرفية أقل مواتاة من المعاملة الممنوحة للناقلين .

١٨ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : أعرب عن أسفه لعدم استطاعة وفده تأييد التعديل المقترح . فقواعد لاهاي التي اعتمدت في عام ١٩٢٤ قد حددت مدة سنة واحدة للتقادم ، لكن قواعد هامبورغ التي اعتمدت في عام ١٩٧٨ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط التي اعتمدت في عام ١٩٨٠ تقضيان بمدة سنتين . ولدى صياغة النص الحالي ، وضعت في الاعتبار التطورات التي حدثت في المؤتمرات التي اعتمدت فيها

قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط : فقد رأت بعض البلدان وضمنها الولايات المتحدة أن سنة واحدة لمدة التقادم كافية ، لكن عددا من البلدان النامية اعترضت على ذلك بدعوى أن سنة واحدة تضر بمصالح الشاحنين في البلدان النامية . وقدمت أمثلة كافية للتأثير على اتخاذ قرار بشأن اختيار مدة سنتين . وقال ان من رأيه إن تتبع الاتفاقية نفس المسار .

١٩ - السيد روستاند (السويد) : اتفق مع رأي ممثل الولايات المتحدة بعدم ضرورة خفض مدة التقادم . فقد توجد حالات تتخذ فيها اجراءات قانونية قبل نظر المحكمة في الدعوى ؛ ومن شأن خفض مدة التقادم أن يضع ضغوطا على الاطراف التي قد تكون مستعدة لتسوية أي نزاع بشكل ودي مما يدفعها الى عرضه على المحكمة . ووفده يحبذ الابقاء على مدة السنتين تلبية لرغبة البلدان التي تصادف مشاكل فيما يتعلق بمدة أقصر .

٢٠ - السيد لافينا (الفلبين) : قال ان وفده يشاطر الآراء التي أبدتها ممثل الولايات المتحدة . فقاعدة سنتين ستكون لصالح البلدان النامية بقدر أكبر . ولذلك ينبغي الابقاء على مدة التقادم لسنتين .

٢١ - السيدة سيولا - تولوكاس (فنلندا) : وافقت على ضرورة الابقاء على مدة السنتين .

٢٢ - السيد جاو تشني (الصين) : قال ان مدة السنتين تتوافق مع قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط وينبغي الابقاء عليها . فقد يتردد عدد من الدول التي ينتظر أن تصبح أطرافا في الاتفاقية في قبولها لو خفضت مدة التقادم الى سنة واحدة .

٢٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح بخفض مدة التقادم المنصوص عليها في المادة ١٢ (١) من سنتين الى سنة واحدة .

٢٤ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٩ صوتا مقابل ١٠ أصوات وامتناع ٥ عن التصويت .

٢٥ - السيدة العثمان (المغرب) : قدمت اقتراح وفدها بشأن الفقرة ٥ من المادة ١٢ الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.53 . وقالت انه قد أصبح أكثر ملاءمة من ذي قبل وذلك في ضوء قرار اللجنة باستبقاء مدة التقادم الاساسية لسنتين . ذلك لأن دعاوى الرجوع التي ترفع استنادا الى الاتفاقية محفوفة بالصعاب . فهناك أولا مشكلة التلف الذي قد يعزى الى كل من الناقل ومتعهد محطة النقل الطرفية على السواء ؛ ولا بد من وجود روابط صلة بين الناقل ، الذي أودع البضائع ، والمتعهد الذي أخذها في عهده . وثانيا ، يصعب لدى السعي الى اثبات مسؤولية الناقل والمتعهد كل على حدة في دعوى بعينها ، الحصول على الدليل اللازم وذلك نتيجة للطريقة التي جرى بها انتقال

البضائع من يد أحدهما الى الآخر . وثالثا ، يتعين على المتسلم بموجب عقد النقل أن يرفع دعوى ضد الناقل حيث يعتبر المتعهد مجرد وسيط ، ومن شأن رفع دعوى رجوع ضد المتعهد وحده أن يكفل حماية جزئية لمصالح المتسلم . حيث تقتصر مسؤولية المتعهد على الهلاك أو التلف الذي يعزى اليه مباشرة .

٢٦ - وأضافت قولها ان الحل الذي اقترحه وفدها أصلا ورفضته اللجنة لتوها يتمثل في فرض مدة التقادم ذاتها على كل من الناقل والمتعهد . والعامل الذي دفع الى تقديم الاقتراح هو أوجه التباين المتعلقة بين قواعد هامبورغ والمشروع الحالي . فبالنسبة للناقل ، يبدأ سريان مدة التقادم بموجب المادة ١٢ من اليوم الذي يسلم فيه البضائع الى المتسلم ، أو الى المتعهد اذا لم يتقدم المتسلم لاستلامها . وتحتسب فترة التخزين في المحطة الطرفية من هذه المدة . أما بالنسبة للمتعهد ، فتبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يسلم فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تللمها . واذا لم يقم هذا الشخص باستلامها بعد انقضاء عدة شهور والبضاعة مخزنة تمديد مدة التقادم تبعا لذلك . ومن رأيها أن تبدأ مدة التقادم ، حتى بالنسبة للمتعهد ، من اليوم الذي يتسلم فيه البضائع ، أو على الأقل من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف الشخص الذي له الحق في تللمها .

٢٧ - وثمة اختلاف آخر بين المشروع الحالي وقواعد هامبورغ هو أن الفترة التي يجوز فيها رفع دعوى رجوع على الناقل ، حتى بعد انقضاء مدة التقادم تخضع في قواعد هامبورغ لقانون الدولة التي تتخذ فيها اجراءات الدعوى ؛ والمشروع الحالي لا يدرج أية اشارة الى قانون هذه الدولة . وعلاوة على ذلك ، تبلغ مدة التقادم لرفع دعوى رجوع على المتعهد هي ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الشخص الذي أقام الدعوى هو نفسه ، أو بعبارة أخرى ، في نهاية الدعوى المقامة ضده ، بينما تبدأ مدة ال ٩٠ يوما بالنسبة للناقل حالما ترفع الدعوى أي في بداية الدعوى . ولذلك اقترح وفدها ضرورة أن يخول للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم ، شريطة أن تبدأ خلال ٣٠ يوما بعد مقاضاة الناقل أو الشخص الآخر . والاشارة الى الدخول في الدعوى الواردة في الاقتراح المغربي تعني في الواقع ابلاغ الناقل أو الشخص الآخر بأن الدعوى قد أقيمت ضده .

٢٨ - ويجب أن يكون من المفهوم تماما أنه يجوز بموجب النص الراهن للمادة ١٢ (٥) رفع دعوى ضد المتعهد بعد انقضاء عدة شهور على تسليمه للبضاعة . أما في البلدان النامية حيث تستغرق الاجراءات القانونية في الغالب وقتا طويلا ، فقد يصل الفاصل الى بضع سنين . فقد تستمر فعليا أي دعوى تعويض ترفع ضد المتعهد ، بما في ذلك مراحل الاستئناف ، لسنوات . وينبغي ألا يتعين على المتعهد أن يدافع عن نفسه ضد دعوى تعويض بعد مرور هذه المدة الطويلة . ولا أن يلزم بالاحتفاظ بسجلاته لأجل غير مسمى تحببا لرفع دعوى ضده .

٢٩ - السيد بوندا (ايطاليا) : قال ان الحجج التي يقوم عليها الاقتراح المغربي ستتضح بقدر أكبر اذا قدمت الى اللجنة بعض الماعدة في استعراض تاريخ صياغة المادة ١٢ (٥) .

٣٠ - الرئيس : قال ان منشأ الحكم يعود الى اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ . ففي ذلك الصك ، نشأت مشكلة مماثلة من اختلاف مدد التقادم في غيرها من الاتفاقات ، التي أشير اليها ضمنا قد تمتد لسنتين أو أكثر . ولذلك فان من الضروري النص على جواز رفع دعوى ضد المتعهد بعد انقضاء مدة السنتين . وحيشما تكون الدعوى قد أقيمت ضد الناقل ، ربما بعد انقضاء ثلاث سنوات على تسليم البضاعة ، يجب أن يكون بإمكان الناقل أن يرفع دعوى ضد المتعهد اذا اعتبر أن المتعهد مسؤول عن التلف .

٣١ - السيد بونيل (ايطاليا) : ألمح الى أن الحكم المناظر في المادة ٢٥ (٤) من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط - على غرار المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ - يختلف اختلافا تاما عن المشروع الراهن . فهو ينص على جواز اقامة دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الاتفاقية "اذا أقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها اجراءات الدعوى" . وقال انه لاحظ في تقرير لجنة الاونسيترال عن أعمال دورتها الثانية والعشرين (A/44/17) عبارة وردت في الفقرة ١٥٧ بأنه "اقترح جعل الفقرة (٥) متسقة مع المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ ، بالنص على امكان رفع دعوى الرجوع في غضون الفترة الزمنية التي يسمح بها قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات . ولكن على ألا تكون الفترة المسموح بها أقل من ال ٩٠ يوما ... " ولم يقبل هذا الاقتراح .

٣٢ - السيد كاتز (أمين اللجنة الاولى) : أضاف أن الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية قد أشار في دورته الحادية عشرة الى عدم وجود أية اشارة في مشروع الاتفاقية الى الفترة التي يسمح بها القانون الوطني ، على خلاف ما هو منصوص عليه في المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ .

٣٣ - السيد هورثي (كندا) : ذكر بأن وفده قد لاحظ في الدورة الثانية والعشرين للجنة الاونسيترال أن المادة ١٢ (٥) من المشروع الحالي تسبب ارتباكا للمتعهد حيث أنه يمكن ، على نحو ما ذكرت ممثلة المغرب ، أن تقام دعاوى رجوع على المتعهد بعد عدة سنوات من تسليمه للبضائع . وبدلا من تغيير مدة التقادم ، يميل الى التوصية بشيء أوماً اليه ممثل ايطاليا وهو أن تماخ المادة ١٢ (٥) على غرار الحكم المناظر من قواعد هامبورغ . وأن من المناسب الاشارة الى القانون الوطني حيشما يتعلق الامر بدعاوى الرجوع .

٣٤ - السيد روستاند (السويد) : قال ان المشكلة التي أثارتهام ممثلة المغرب هي مشكلة عملية الى حد بعيد : وهي طول المدة التي قد تنقضي بين القيام بتسليم

البضائع واقامة الدعوى ضد المتعهد . والمشكلة ليست مستعصية على الحل . ولا ريب أنه قد يصعب الحصول على شهادة شفوية بعد مرور وقت طويل ، لكن من المرجح أن يحتفظ المتعهد بالسجلات الكتابية لمدة ١٠ سنوات إن لم يكن لعشرين سنة . وهناك جانب هام آخر ينبغي ألا يغفل وهو : أن امكانية اقامة دعوى ضد الناقل أو الشخص الآخر قد تكون أيضا محددة الزمن . فبعض اتفاقيات النقل تسمح بمدة تقادم قصيرة لا تتعدى سنة واحدة ويتعين اقامة الدعوى ضد الناقل بموجب المك ذي الصلة . ويستبعد من الناحية العملية احتمال مرور سنوات عديدة قبل أن تقام الدعوى ضد المتعهد ، حيث تقضي الفقرة ٥ من المادة ١٢ من الاتفاقية بتوجيه اخطار الى المتعهد برفع الدعوى ضد الناقل . وخفض مدة التقادم من ٩٠ الى ٣٠ يوما لن يكون لها سوى أثر محدود جدا . وأضاف أنه لا يعترض مطلقا على الفقرة بصيغتها الحالية .

٣٥ - السيد كاتز (أمين اللجنة الاولى) : قال ان منشأ الفقرة ٥ يعود الى أول مشروع للقواعد تدارسه الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية . وقد أيد الفريق العامل في دورته الثامنة الرأي القائل بأنه ينبغي النص على امكانية قيام الناقل باقامة دعوى رجوع على المتعهد بعد انقضاء مدة التقادم ؛ وأن يسمح له بمهلة معينة ، ٩٠ يوما مثلا ، بعد أن يكون الناقل قد اعتبر مسؤولا في الدعوى المقامة ضده (A/CN.9/260 ، الفقرة ٥٩) . وأشار مشروع النص الذي وضع نتيجة لذلك الى مهلة ٩٠ يوما فقط ، ولم يشر الى أي مدة ينص عليها القانون الوطني . ومن ثم ركز الفريق العامل ، لدى نظره في المادة ١٢ من المشروع الحالي ، على مسألة الوقت الذي تبدأ فيه مدة التقادم . ولم يفتن الا في دورة الاونسيترال لسنة ١٩٨٩ الى أن مشروع النص لا يتضمن أية اشارة الى القانون الوطني ، على خلاف قواعد هامبورغ .

٣٦ - السيد بونيل (ايطاليا) : وجه الشكر الى الامين على توضيحه . وقال انه يعتقد أن أنسب طريقة لحل المشكلة هي أن تصاغ المادة ١٢ (٥) على غرار الحكم المناظر من قواعد هامبورغ . وقدم اقتراحا شفويا في هذا الصدد . وأضاف أن نص مشروع الاتفاقية ينبغي أن يحذو حذو قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط وأن يتضمن اشارة الى قانون الدولة التي تقام فيها الدعوى . وقال انه لا يستطيع تأييد الاقتراح المغربي .

٣٧ - السيد سويني (الولايات المتحدة الامريكية) : اتفق مع رأي ممثل السويد بأن الامر لن يسبب أية صعوبة خاصة ، وذلك بالنظر الى أن الفقرة ٥ من مشروع اللجنة تنص على توجيه اخطار الى المتعهد . وأعرب عن تأييده للاقتراح الايطالي بتعديل الفقرة بحيث تتسق مع الحكم المناظر من قواعد هامبورغ الذي يتضمن اشارة الى القانون الوطني . وقال ان المادة ١ (٣) من قواعد لاهاي - فيسبي قد تناولت مسألة دعاوى الرجوع وذلك بالنص على جواز اقامتها حتى بعد انقضاء مدة التقادم لسنة واحدة " اذا أقيمت في حدود المهلة التي يسمح بها القانون للمحاكم التي رفعت أمامها الدعوى" . على أنه يجب ألا تقل هذه المهلة عن ثلاثة شهور تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص

الذي يرفع الدعوى بتسوية المطالبة أو اليوم الذي "أعلن فيه بالدعوى المقامة عليه هو نفسه". وقد استوحى هذا الحكم في صياغة كل من المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ والنص الحالي .

٣٨ - الرئيس : لاحظ أن هناك تأييدا ضئيلا للاقتراح المغربي . وسأل اللجنة عما إذا كانت ترغب في صياغة المادة ١٢ (٥) على غرار الحكم المناظر من قواعد هامبورغ .

٣٩ - السيدة العثمانى (المغرب) : قالت انها راضية بهذا الحل .

٤٠ - السيد روستاند (السويد) : ذمح بالتزام الحذر . ذلك أنه قد توجد في بعض الحالات ثغرة في القانون الوطني من شأنها أن تحول دون اقامة دعوى رجوع على النحو المنصوص عليه في قواعد هامبورغ .

٤١ - السيد شوك (ألمانيا) : أبدى عدم اعتراضه على صياغة النص على غرار قواعد هامبورغ . علما بأن المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ تسمح بدعوى الرجوع "إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات" . كما تنص في الجملة الثانية على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوما تبدأ من اليوم "الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى (التعويض) المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أعلن فيه بالدعوى المقامة عليه هو نفسه" . وقد استخدم الاقتراح المغربي في هذا المقام عبارة "مقاضاة" ، بينما ينص مشروع اللجنة على مهلة ٩٠ يوما بعد "ثبوت مسؤولية" الناقل أو الشخص الآخر بموجب حكم قضائي حسبما يفترض . وقد يكون من الضروري أن يتضمن نص الاتفاقية كلا العنصرين .

٤٢ - السيد ايلكاس (أسبانيا) : قال ان وفده يعارض ادماج المادة ٢٠ (٥) من قواعد هامبورغ في مشروع الاتفاقية حيث أن من شأن ذلك أن يسمح بامكانية اقامة دعاوى الرجوع خلال فترة زمنية غير محدودة . ويتعين أن تحدد هذه الفترة في الاتفاقية وألا تترك لقانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات ؛ فذلك من شأنه أن يؤدي الى تفاقم الوضع الذي يتسم بالصعوبة بالفعل . وعلاوة على ذلك ، فان اقتراح المغرب بخفض مدة التقادم من ٩٠ الى ٣٠ يوما يشكل خفضا كبيرا للغاية ولذلك ، فان الوفد الاسباني يفضل الفقرة بصيغتها الراهنة .

٤٣ - السيد حاو تشنر (الصين) : قال انه حسب فهم وفده ، تسلّم كل من قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط بأن الأطراف الآخرين بامكانهم اقامة دعوى ضد الناقل ولكن بناء على شروط معينة : أحدها أن يسمح بذلك القانون الوطني للبلد الذي تتخذ فيه الاجراءات ، وهناك شرط آخر هو اشتراط أن تكون مدة التقادم ٩٠ يوما . وادراج اشارة الى القانون الوطني في الفقرة ٥ لن يضيف شيئا الى مضمون النص فيما يخص بلدانا كثيرة حيث أنه من الواضح بالفعل وجوب رفع الدعوى في غضون ٩٠ يوما ،

كما توجد في معظم البلدان نصوص تسمح باقامة دعاوى رجوع من هذا النوع . ولذلك يرى الوفد الصيني أنه ينبغي الأبقاء على الفقرة ٥ بصيغتها الراهنة .

٤٤ - السيد أباسكال (المكسيك) : اقترح ، كحل وسط ، الأبقاء على الفقرة ٥ بصيغتها الراهنة على أن تضاف فقرة جديدة تصاغ على منوال المادة ٢٣ من اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع مع ادخال تعديلات عليها عند الاقتضاء .

٤٥ - الرئيس : قال انه ينبغي للجنة أولا أن تتخذ قرارا بصدد اقتراح المغرب بشأن الفقرة ٥ الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.53 . وسأل ممثلة المغرب عما اذا كانت تود التمسك بهذا الاقتراح .

٤٦ - السيدة العثمانى (المغرب) : سحبت الاقتراح .

٤٧ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يتعين النظر في الفقرة ٥ ككل . واللجنة مواجهة الآن بثلاثة نهج مختلفة اختلافا أساسيا . فالفلسفة التي تقوم عليها قواعد هامبورغ هي تجنب التعارض مع القانون الوطني ، وفي هذا السياق كان ممثل السويد على حق ؛ ولن يكون هذا صحيحا الا اذا كانت القوانين الوطنية تمنح الحق في اقامة دعاوى الرجوع ، ولكن شريطة أن يتم رفعها في غضون مهلة لا تقل عن ٩٠ يوما بعد انتهاء الدعوى الاولى التي أقيمت ضد الناقل . أما النهج المتبع في المشروع الحالي فيوشك أن يكون على عكس ذلك تماما ، من حيث أنه يسمح باقامة دعوى رجوع بقصد أن تسوى بصورة شاملة ، لكن امكانية اقامتها تقتصر على مدة محددة ، بالنظر الى الشرط الذي ينص على وجوب رفع الدعوى خلال ٩٠ يوما بعد البت في الدعوى المقامة ضد الناقل أو الشخص الآخر ؛ وينبغي أن تضع اللجنة في الاعتبار أن دعوى من هذا القبيل قد تدوم لأجل غير مسمى . وقد يكون الاقتراح المكسيكي بديلا جذابا للغاية من حيث أنه يضيف حدا زمنيا لمدة عشر سنوات ويوفر حلا شاملا للمشكلة . وطلب تلاوة نص المادة ٢٣ من اتفاقية سنة ١٩٧٤ الخاصة بفترة التقادم في البيع الدولي للبضائع .

٤٨ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : تلا المادة حسبما طلب .

٤٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الايطالي بتعديل نص الفقرة ٥ بحيث تتوافق مع قواعد هامبورغ .

٥٠ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٤ صوتا مقابل ٥ أصوات وامتناع ١٢ عن التصويت .

٥١ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على ما اذا كانت ترغب في أن تضاف الى النص جملة على منوال المادة ٢٣ من اتفاقية فترة التقادم في البيع الدولي للبضائع .

٥٢ - رفض الاقتراح بأغلبية ١٢ صوتاً مقابل ٦ أصوات وامتناع ١٢ عن التصويت .

٥٣ - أقرت اللجنة الفقرة ٥ بصفتها الحالية .

٥٤ - السيد شروك (ألمانيا) : قدم الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.17 . وقال ان مشروع المادة ١٢ يتسم على وجه الاجمال بالدقة في توفير العناصر اللازمة لتحديد مدة تقادم الدعاوى تبعا للظروف ؛ بل انها تذهب الى أبعد من ذلك من حيث أنها تنص على أن المدة لا تشمل اليوم الذي بدأت فيه - وهي بذلك تزيل مصدرا من مصادرة المنازعة . على أنه حيثما يتعلق الأمر بالهلاك التام للبضائع ، يظل هناك بعض الشكوك فيما اذا كانت مدة التقادم تبدأ من يوم ارسال الاخطار بالهلاك أو استلامه . وحفاظا على الدقة التي تتصف بها المادة - لا لأغراض قانونية بل لأغراض حسابية - يقترح الوفد الألماني الاستعاضة عن عبارة "ابتداء من اليوم الذي يخطر فيه المتعهد الشخص الذي يوجه المطالبة" بعبارة "ابتداء من اليوم الذي يتسلم فيه الشخص الذي له حق توجيه المطالبة اخطارا من المتعهد" . ومن ثم فان مدة التقادم تبدأ من يوم استلام الاخطار . واذا أيدت اللجنة رأي وفده ولكنها فضلت أن تبدأ مدة التقادم من يوم ارسال ، فلن يعترض على ذلك شريطة ازالة الغموض من النص في جميع النصوص المترجمة . وقد تترك هذه المهمة للجنة الصياغة .

٥٥ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان وفده لا يحبذ أن يفرض على المتعهد ، حتى وان كان ذلك بشكل غير مباشر ، العبء الإضافي الذي يتمثل في التحقق من استلام اخطاره . ولذلك فإنه يؤمن بضرورة الابقاء على مفهوم ارسال كنقطة انطلاق لمدة التقادم . ووفده يرى أن نص اللجنة ، على الأقل في صيغته الانكليزية ، لا يشوبه الغموض في هذا الخصوص .

٥٦ - السيد تاركو (النمسا) : لاحظ أن ارسال لا يعني بالضرورة افتراض الاستلام . ولا شك أنه سيبدو للشخص الذي يحق له تقديم العطالبة أن من العدل أن تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي تسلم فيه الاخطار بالهلاك . ولذلك فإنه يميل الى تأييد الاقتراح الألماني .

٥٧ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان النص الروسي لمشروع النص استخدم فعلا لوصف دعوى يقيمها المتعهد ، لكنه يتضمن مفهومي ارسال والاستلام . وبغض النظر عن مصير الاقتراح الألماني ، فإنه يتفق اتفاقا تاما مع الرأي القائل بضرورة أن يطلب من لجنة الصياغة التحقق من توافر الاتساق الكامل بين جميع النصوص المترجمة للنص وخلوها من الغموض .

٥٨ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على مضمون الاقتراح الألماني .

٥٩ - اعتمد الاقتراح بأغلبية ١٣ صوتا مقابل ١١ صوتا وامتناع ١١ عن التصويت .

٦٠ - السيدة العثمانى (المغرب) : سألت عما يحدث اذا رفض المرسل اليه استلام الاخطار أو أذكر استلامه .

٦١ - الرئيس : أجاب بقوله انه برغم أن معظم النظم القاذونية تتخذ ترتيبات تحسبا لمثل هذا الاحتمال وذلك باعتبار أن الاستلام مماثل لاهلية التسلم ، وقد كان خطر وقوع هذه التعقيدات مثار جدل أثناء الاعمال التحضيرية للجنة ، اذ حيز أحد الآراء أن يتزامن بدء مدة التقادم مع يوم الارسال . لكن اللجنة قد صوتت لتوها لصالح مبدأ آخر .

٦٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : ذكر بأن وفده قد أثار في الجلسة الثالثة (A/CONF.152/C.1/SR.3 ، الفقرة ٢٢) مسألة استعمال مصطلح "باخطار كتابي" الذي ورد في المادة ١٢ (٤) . ويبدو له أنه قد يتعين على اللجنة أن تبت في الامر ، فإما أن تقرر احالة لفظة "كتابي" الى لجنة الصياغة لتعريفها أو أن تستعيز عن العبارة التي ذكرها بمصطلح "إخطار" الذي عرف في المادة ١ . وسيكون وفده راضيا تماما بالحل الاخير .

٦٣ - السيد سامو - تشفوندا (غابون) : سأل عما اذا لم يكن من الممكن ، تيسيرا للتحقق ، النص على أن يكون الاخطار كتابيا .

٦٤ - الرئيس : ألمح الى أن هذا قد يشير مرة أخرى مسألة تعريف المعنى المقصود من لفظة "كتابي" .

٦٥ - قررت اللجنة الاستعاضة عن عبارة "باخطار كتابي" الواردة في المادة ١٢ (٤) بلفظة "اخطار" .

٦٦ - السيد مكونتلا (مؤتمر الوندويين الأفريقيين لآزانيا) : لاحظ أن عنوان المادة ١٢ قد يسبب بعض الالتباس ، من حيث أن مصطلح "تقادم" قد يفسر بعدة طرق مختلفة . وربما كان "تقادم الدعاوى" عنوانا أنسب .

٦٧ - الرئيس : ألمح الى ضرورة أن تحيط لجنة الصياغة علما بهذه الملاحظة . ودعا اللجنة الى اقرار نص المادة ١٢ على النحو الوارد في الوثيقة A/CONF.152/5 ، بصيغته المعدلة ، وذلك لاحتالها الى لجنة الصياغة في ضوء التعليقات التي أبدت خلال المناقشة .

٦٨ - وقد تقرر ذلك .

المادة ١٥ (A/CONF.152/C.1/L.7 و L.57)

٦٩ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان صلب مشروع الاتفاقية هو الشجرة التي تتركها الصكوك الدولية القائمة فيما يتصل بالنقل الدولي للبضائع ، وعلى الاخص تلك الفترة في التجارة الدولية التي تلي مباشرة أو تسبق مباشرة نقل البضائع من جانب ناقل . واذا ما حددت الفترة الزمنية بوضوح نتيجة لجهود الفريق العامل الذي شكل في الجلسة الثالثة كي يقرر ما اذا كان ينبغي ادراج تعريف لمصطلح "الناقل" في الاتفاقية (A/CONF.152/C.1/SR.3 ، الفقرة ٦١) ، فقد يشهد أن المادة ١٥ زائدة عن المطلوب ، وسيقترح وفده حذفها . وعلى أية حال ، فإنه سيعترض بشدة على أن يدخل في المادة ١٥ المفهوم الذي وصفه بأنه لا يطاق وهو جواز أن يكون للقانون الوطني الغلبة على القانون الدولي .

٧٠ - الرئيس : قال ان البيان الذي أدلى به المتحدث السابق سيوضع في الاعتبار . وليس الغرض الوحيد للمادة ١٥ بالطبع هو تجنب الإزدواج بين المتعهدين والناقلين : اذ يرد حكم مناظر له في أغلبية الاتفاقيات الدولية التي تتناول نقل البضائع .

٧١ - السيد سمث (أستراليا) : أشار الى اقتراح وفده الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.57 . وقال ان هناك ارتباطا هاما بين النص الحالي للمادة ١٥ والتعريف المقترح لمصطلح "الناقل" في المادة ١ واقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بتعديل المادة ٢ (A/CONF.152/C.1/L.7) . وقد تخلص مداولات اللجنة الى أن المادة ١٥ زائدة عن المطلوب ، لكنه اذا قررت الابقاء عليها بشكل أو بآخر ، فان وفده يقترح إعادة صياغة المادة على النحو المبين في اقتراحه . وقال ان اهتمامه ينصب في المقام الاول على توضيح معنى تعبير "يكون مستمدا منها" . وينبغي أن تنعكس في المشروع الحالي امكانية أن تعتمد الدول الاتفاقيات الدولية عن طريق تشريعاتها الوطنية دون أن تصدق رسميا على تلك الصكوك . فربما تسمح عبارة "يكون مستمدا منها" بتفسيرها بمعنى مختلفة ، كأن تسمح مثلا لدولة اعتمدت معظم أو بعض أحكام الاتفاقية ، وعدلت بعضها الأخرى ، بادعاء أن للقانون الوطني الغلبة على الاتفاقية . وقد رجح الوفد الاسترالي الى تقرير مناقشات اللجنة عن الموضوع في دورتها الثانية والعشرين حيث وجد الصيغة التي يعتقد أنها مناسبة وهي "يكون مستمدا منها ومتطابقا معها" . ولعل هذه أن تكون هي الصيغة الملائمة لوصف القوانين الوطنية التي ينبغي أن تتمتع بمركز مكافئ للمعاهدات فيما يتعلق بنطاق تطبيق الاتفاقية . وقد أعرب عن آراء أخرى بشأن الموضوع في اقتراح استراليا المنقح لادراج تعريف لمصطلح "الناقل" في المادة ١ (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) .

٧٢ - الرئيس : قال ان قرار اللجنة بشأن هذا الاقتراح والتعريف المرتقب من الفريق العامل لمصطلح "الناقل" سيؤثران على مصير المادة ١٥ . ولذلك فإنه يقترح أن ترجأ مناقشة هذه المادة .

٧٣ - وقد اتفق على ذلك .

المادة ١٦

٧٤ - أقرن المادة ١٦ بالصيغة التي وردت بها في الوثيقة A/CONF.152/5 دون تعليق .

رفعت الجلسة الساعة ١٧/٣٠

الجلسة العامة الخامسة عشرة

يوم الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيرارودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.15

النظر في المواد من ١ إلى ١٦ وفي المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متتهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الأعمال) (تابع)
(A/CONF.152./5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المواد ١ (اقتراحات بفقرات فرعية جديدة) و ٢ و ١٥ (تابع) A/CONF.152/C.1/L.7)
و L.8 و L.19 و L.32 و L.44/Rev.1 و L.56/Rev.1 و L.57 و L.61

١ - السيد شروك (المانيا) : عرض الاقتراح الرامي الى تعديل العبارة الاستهلالية من المادة ٢ (١) (A/CONF.152/C.1/L.8) ، قائلا إن قصد الاقتراح من السعي الى اضافة العبارة "أو اشتراطها" هو جعل نص المادة ٢ متفقاً مع نص المادة ١ (أ) ، التي تعرف المتعهد بأنه شخص يتعهد بأن يأخذ في عهده بضائع معينة لكي يؤدي ويستأدي خدمات معينة . وأضاف قائلا إن اللجنة اذا رأت أن الاقتراح ليست له آثار تتعلق بالمضمون فلن يكون لديه اعتراض على احواله الى لجنة الصياغة مباشرة .

٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أيد اقتراح احواله الاقتراح الالمانى الى لجنة الصياغة .

٣ - السيد ميشرياك (جمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) : قال إنه يوافق على الفكرة التي يستند اليها الاقتراح الالمانى ، ولكنه يفضل اضافة عبارة "أو يوفر" بعد عبارة "يؤدي" في الفقرتين (أ) و (ب) من المادة ٢ (١) بدلا من ادراج عبارة "أو

اشترائها" في العبارة الاستهلالية . وفي الفقرة الفرعية (ج) ، ينبغي إدراج عبارة "التي يؤديها أو يستأديها متعهد" بعد عبارة "الخدمات المتصلة بالنقل" .

٤ - وأحيل الاقتراح الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.8 ، مع الاقتراحات المقدمة من ممثل جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، إلى لجنة الصاغة .

٥ - السيد سليمان (مصر) : عرض اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.32) الرامي إلى إضافة عبارة "في الاتفاقية" بعد عبارة "دولة طرف" في كل من الفقرات الفرعية الثلاث في المادة ٢ (١) . واقترح أنه يمكن إحالة الاقتراح مباشرة إلى لجنة الصاغة .

٦ - واتفق على ذلك .

٧ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : عرض الاقتراح المتعلق بالمادتين ٢ و ١٥ والوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.7 ، فشدّد على اهتمام حكومته بمشروع الاتفاقية ، وقال إن الأحكام التي أقرتها اللجنة حتى الآن مقبولة لدى الولايات المتحدة . واستدرك قائلاً إن مشكلة أساسية تنشأ بشأن المركز القانوني للمعاهدات . فهل ينبغي للاتفاقية أن تسمح صراحة للقوانين الداخلية التي تسن من طرف واحد بأن تجبها ؟ وقد سعى وفده إلى حل المشكلة بالمشاركة في جهود اللجنة الرامية إلى إعادة تعريف عبارة "متعهد" في المادة ١ (أ) ، وبالمشاركة في أعمال الفريق العامل المخصص الذي أنشئ للنظر في وضع تعريف لعبارة "ناقل" . وقد يلغي تعريف هاتين العبارتين ، عند وضعه ، الحاجة إلى المادة ١٥ أو إلى إجراء تغيير في العبارة الاستهلالية من المادة ٢ (١) . ولكن إذا اتضح أن تلك العملية غير كافية ، فإن وفده يقترح نقل جوهر المادة ١٥ إلى المادة ٢ (١) بالطريقة المبينة في الفقرة الرابعة من اقتراحه .

٨ - الرئيس : قال إن هناك الكثير من المزايا في اتباع نهج عام بشأن المواد ١ و ٢ و ١٥ . ودعا اللجنة إلى النظر في الاقتراحات القائمة المتعلقة بهذه المواد الثلاث جملة واحدة .

٩ - السيد شروك (ألمانيا) : تحدث بصفته رئيس الفريق العامل المخصص الذي أنشئ للنظر في إدراج تعريف لعبارة "ناقل" في الاتفاقية ، والصياغة الممكنة له (A/CONF.152/C.1/SR.3 ، الفقرة ١٥) ، فقال إن الفريق العامل تألف من وفده ومن وفود اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية والويد والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية . وعقد الوفد ثلاثة اجتماعات . ونتج عن أعماله الاقتراح الرامي إلى إضافة فقرة فرعية جديدة إلى المادة ١ ترد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1 . وقال إن مضمون الاقتراح هو أنه نظراً لأنه ليست جميع الدول أطرافاً في جميع الاتفاقيات القائمة المتعلقة بالنقل ، فقد رُئي من الضروري أن تدرج في هذه الاتفاقية إشارة إلى القانون الوطني المعني . وكان هدف الفريق العامل هو صوغ حكم تتوافر فيه

المرونة الكافية من ناحية والصرامة الكافية من الناحية الأخرى . وقد ترى اللجنة أن مشروع النص يفتقر الى الدقة ، ولكن أية صياغة أخرى ما كان لها أن تحظى بتوافق الآراء في الفريق العامل .

١٠ - السيد السكاس (اسبانيا) : رد على سؤال طرحه الرئيس ، فأكد أنه في النسخة الاسبانية من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1 ، ترجمت عبارة "relevant" بعبارة "aplicable" ، وهي عبارة يرى وفده أنها ملائمة .

١١ - السيد سيث (استراليا) : عرض اقتراح وفده الرامي الى اضافة فقرة فرعية جديدة الى المادة ١ تعرف مصطلح "الناقل" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) ، فقال إن الاقتراح يمس مسألتين منفصلتين . وقد ذكر ممثل الولايات المتحدة المسألة الأولى ، وهي العلاقة بين الاتفاقية المقبلة والقانون الوطني . وقال إنه ، وان كان يقدر الجهود التي بذلها الفريق العامل المخصص لمعالجة تلك المسألة ، إلا أنه يرى أن عبارة "قانون وطني مناظر" المستخدمة في اقتراح الفريق العامل مفرطة الاتساع . ويمكن ، مثلا ، أن يصدق أحد البلدان على الاتفاقية ثم يعتمد قانونا يتبعد جميع المتعهدين أو بعضهم من الاتفاقية . ومثل هذا القانون لا ينبغي أن يسمح له بأن يحدد نطاق تطبيق الاتفاقية ، على الرغم من أنه مناظر دون شك . وقد تنشأ عن هذه الحالة مشاكل مبدئية وعملية صعبة . والمقصود بعبارة "ومتطابقا معها" التغلب على هذه الصعوبة . وأضاف قائلا إن اقتراح وفده المتعلق بالمادة ١٥ والوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.57 يتناول نفس المسألة .

١٢ - ومضى في حديثه قائلا إن المسألة الثانية ، والأهم في رأيه ، التي طرحها الاقتراح الاسترالي المتعلق بالمادة ١ هي ما اذا كان ينبغي للاتفاقية أن تسمح لمتعهدي الشحن والتفريغ المتقلين بأن يتبعوا أنفسهم من الاتفاقية وذلك بالحصول على المنافع المتاحة بموجب شرط "الهملايا" وأمثاله من شروط سندات الشحن . وبالنظر الى ما قيل حول هذا الموضوع في الدورة الثانية والعشرين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، وما سبق أن قيل في هذا المؤتمر ، فإن انطباعه هو أن معظم الوفود تصوب ، كمسألة سياسة عامة ، أن تشمل الاتفاقية متعهدي الشحن والتفريغ . وللمسألة أهمية كبيرة ، ولاسيما لبلدان القانون العام مثل بلده . ويرى وفده أن المسألة تستحق قرارا واضحا ، بصرف النظر عما اذا كان اقتراح الولايات المتحدة المتعلق بالمادة ٢ سيقبل وما اذا كانت المادة ١٥ ستبقى .

١٣ - السيد بونيل (إيطاليا) : قال إن وفده يرى أن من المهم أن تشمل الاتفاقية على تعريف لمصطلح "الناقل" ، ولكنه لا يستطيع الموافقة على الصيغة التي اختارها الفريق العامل المخصص ، للأسباب التي ذكرها ممثل استراليا . ومضى قائلا إنه يؤيد تأييدا قويا استخدام التعريف الذي تقترحه استراليا ، ولكن دون الجزء الثاني من

العبارة ، على أن يبدأ بعبارة "ولا يقصد به وسيط غير ناقل" . ومن رأيه أن الجزء الاول يتناول جميع المشاكل المتعلقة بمتعهدى الشحن والتفريغ المستقلين تقريبا .

١٤ - الرئيس : قال إن مشروع المادة ١٥ واقتراحي الولايات المتحدة واستراليا المتعلقين بالمواد ١ و ٢ و ١٥ (A/CONF.152/C.1/L.7 و L.56/Rev.1 و L.57) تتضمن فكرة القانون الاشتقاقي . وطلب الى أمين اللجنة أن يوضح ، على ضوء تاريخ مشروع المادة ١٥ ، ما اذا كانت عبارة القانون الاشتقاقي تعني التشريع الوطني المستوحى من اتفاقية دولية أو المنسوخ منها ، أو انها تعني التشريع الوطني الرامي الى تنفيذ اتفاقية دولية .

١٥ - السيد كاتز (أمين اللجنة الاولى) : قال إن فكرة اخضاع هذه الاتفاقية للاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع جسدت في مشروع الاتفاقية منذ مرحلة مبكرة . ومضى قائلا إن المشروع الاول للمادة ١٥ ، الذي أعدته الامانة (A/CN.9/WG.II/) WP.56 ، (الصفحة ٢٨) ، ذى ، بين معقوفين ، على أن الاتفاقية ينبغي أن تخضع لاي قانون وطني يتعلق بالنقل الدولي للبضائع . وقد رأى الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية ، في مناقشته اللاحقة لمشروع المادة ، أن مشروع الاتفاقية ينبغي اخضاعه للقانون الوطني الذي ينفذ اتفاقيات نقل دولية ؛ كما اتفق (A/CN.9/298) ، (الفقرة ٧٧) على أن صياغة المادة ينبغي أن تعدل بحيث لا تخضع الاتفاقية إلا للقوانين الوطنية التي تنفذ اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع ، وليس للقوانين الوطنية الاخرى المعنية بنفس الموضوع . واستطرد قائلا إن الصياغة التي أقرها الفريق العامل في النهاية لذلك الغرض (A/CN.9/298) ، (الفقرة ١١٢) تخضع مشروع الاتفاقية لاية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وكذلك لاي قانون لدولة "ينفذ اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع أو يكون مستمدا منها" ؛ وقد رفض اقتراح قدم في تلك المرحلة يرمي الى حذف عبارة "أو يكون مستمدا منها" . وكان تفسير ذلك (المرجع نفسه ، الفقرة ١١١) هو أن عبارة "يكون مستمدا منها" تشير الى قوانين في بلدان أخرى مستمدة أو مناظرة لاحكام اتفاقيات النقل الدولي التي لم يصبح البلد طرفا فيها . وكانت الاونسيترال قد وافقت ، لدى نظرها في مشروع المادة ١٥ ، بعد المزيد من المناقشة ، على اعتماد الصياغة التي وافق عليها الفريق العامل ، وذكرت في تقريرها أن فهمها هو "أن العبارة المعنية هنا لا تخضع مشروع الاتفاقية للقوانين الوطنية التي ليست مستمدة من اتفاقية تتصل بالنقل الدولي للبضائع أو لا تطبقها" (A/44/17) ، (الفقرة ١٦٢) .

١٦ - الرئيس : قال إنه قد يكون من الافضل أن تغفل الاتفاقية أية اشارة الى التشريع الاشتقاقي ، لأن ادراج ذلك المفهوم أدى الى الالتباس . وسأل اللجنة عما اذا كانت ترى أن الاتفاقية ينبغي أن تخضع بصورة دقيقة للتشريع الدولي الذي يستند الى الاتفاقيات الدولية وينفذها .

١٧ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال إنه إذا أبقى على المادة ١٥ ، فإن وفده سيفضل أن لا تشير إلا الى الاتفاقيات الدولية . وهذا ضروري لتعزيز توحيد القانون الدولي كما أننا نتفادى - بعدم اخضاع هذه الاتفاقية إلا للاتفاقيات الدولية الأخرى - امكانية المساس بتطبيق الاتفاقية من خلال تشريع وطني لاحق .

١٨ - وفيما يتعلق بالاقترح المقدم من الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) ، قال إنه اعتقد أولا أن عبارة "مناظر" قد تكفي للإجابة على المسألة التي طرحها ممثل ألمانيا والتي مفادها أنه ليست جميع الدول أطرافا في جميع اتفاقيات النقل الحالية . ولاحظ ، على سبيل المثال ، أن اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية لم يوقع على قواعد هامبورغ ولكن أدرج كثيرا من محتواها في تشريعاته الداخلية . واستدرك قائلا إنه يبدو أن العبارتين المناظرتين المستخدمتين في النصين الأسباني والفرنسي للاقتراح تشيران مشاكل خطيرة وربما مشاكل تتعلق بالمضمون .

١٩ - وقد استعمل الفريق العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ نموذجا عاما لصياغة المادة ١٥ ، ولكن المادة ٢٥ صيغت بعبارات ضيقت نطاقها تضيقا شديدا من أجل تناول مواضيع محددة ؛ ولا تحتوي المادة ، الا في فقرتها الخامسة والاخيرة ، على صيغة عامة من النوع الذي استخدمه الفريق العامل للمادة ١٥ من هذا النص . وبعبارة أخرى ، أخذت صياغة مشروع المادة ١٥ من حكم ضيق الى حد ما وأعطيت مضمونا أوسع . وأضاف قائلا إنه يرى أن المادة ١٥ قد لا تكون لازمة اذا تم اخضاع الاتفاقية بصورة كافية بواسطة التعريفات الواردة في المادة ١ .

٢٠ - وانتقل الى الحديث عن الحكم المتعلق بالوسطاء غير الناقلين والوارد في الاقتراح الاسترالي (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) ، فقال إن الفريق العامل كان دائما يرى أن الاتفاقية لا ينبغي أن تشمل وكلاء الشحن والتفريغ المستقلين . وحقيقة الامر أن هؤلاء ليسوا ناقلين ، حتى وإن أمكن أن يستحقوا بعض الحماية المتوفرة للناقلين . ومضى قائلا إن وفده يعارض الحكم الذي تقترحه استراليا بشأن الموضوع ، لأنه سيحرم مبدأ "شرط الهملايا" ، الذي يجري الاخذ به في كثير من الولايات القضائية التي تتبع القانون العام في الكومنولث البريطاني وفي الولايات المتحدة ، والذي بموجبه يمكن أن تمتد أوجه الحماية الممنوحة للناقل بموجب الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الى وكلاء الشحن والتفريغ بغية منحهم نفس الحماية في الدعاوى المقامة ضدهم والمستندة الى الضرر .

٢١ - السيدة سكوفس (الدانمرك) : قالت إنه لا ينبغي أن يكون هناك تعريف للناقل في الاتفاقية الحالية ، لأنها ليست اتفاقية نقل . ولكن اذا تقرر أن تحتوي عليه ، فهي تفضل الصياغة التي اقترحها الفريق العامل المخصص ، على الرغم من أن عبارة "مناظرة" تشير مشاكل ؛ ومن رأيها أن تلك العبارة تشير الى القانون الوطني الذي له

نفس أثر الاتفاقية الدولية . وقالت إنها ترى أن المادة ١٥ لازمة وأنها لا ينبغي أن تشير الى الاتفاقيات الخاصة الموجودة حاليا .

٢٢ - السيد روستاند (السويد) : قال إن وفده طرح مسألة ادراج تعريف لعبارة "الناقل" في الاتفاقية (A/CONF.152/C.1/SR.3 ، الفقرة ٥٠) . والحل الذي يقترحه الفريق العامل المخصص هو حل وسط ضروري ؛ وعبارة "مناظر" غير دقيقة بلا ريب ، ولكن ذلك كان جزءا من الحل الوسط . وقال إنه لا يستطيع أن يتخذ موقفا بشأن المسألة الرئيسية المتعلقة بموقف الوسطاء غير الناقلين بموجب الاتفاق الاستراتيجي ، وذلك بسبب معرفته المحدودة بالقانون الانغلو - سكوني . وإذا أمكن التوصل الى تعريف واضح لعبارة "الناقل" ، فسيكون من الأفضل اغفال عبارة "مناظر" . وقال إنه يرى ، من ناحية أخرى ، أن من المهم الابقاء على المادة ١٥ ، ولا يتفق مع ممثل الولايات المتحدة على امكانية فهمها على أنها توحي بأن أي قانون وطني يمكن أن تكون له الاولوية على الاتفاقية . وقال إنه يرى أن عبارة "يقضي بنفاذ الاتفاقية أو يكون مستمدا منها" عبارة محددة للغاية ، ويرى أن المادة ينبغي أن تحتوي عليها ؛ وبدون ذلك ، يمكن أن تنشأ مشاكل في البلدان التي لا تطبق فيها الاتفاقيات الدولية ، من حيث هي ، باعتبارها قانونا داخليا . وأضاف أنه يرى أن الفهم الواضح للمسألة الذي أعربت عنه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في دورتها الثانية والعشرين (A/44/17 ، الفقرة ١٦٢) ينبغي أن يكون كافيا لتبديد مشاغل وفد الولايات المتحدة .

٢٣ - السيد أوشاي (اليابان) : قال إن مشروع المادة ١ (أ) ، بصيغته التي عدلتها اللجنة ، يستبعد الناقلين من نطاق تطبيق الاتفاقية . ومن رأي وفده أن ذلك لا يجعل من حق وكلاء الشحن والتفريغ تفادي تطبيق الاتفاقية بالمطالبة بأوجه الحماية المتاحة للناقلين بموجب شرط سند الشحن . ولذلك فهو يوافق من حيث المضمون على الحكم المتعلق بهم في الاقتراح الاستراتيجي (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) . وبشأن الاقتراح المقدم من الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) ، قال إنه يرى أن عبارة "يتناولان" تدعو الى الالتباس وينبغي الاستعاضة عنها بعبارة "ينظمان" . وبشأن مسألة المادة ١٥ ، يستصوب وفده حذف الإشارة الى القانون الوطني .

٢٤ - السيد أباسكال (المكسيك) : قال ان وفده يفضل عدم ادراج تعريف لعبارة "الناقل" في الاتفاقية ، لأسباب منها أنها ليست اتفاقية نقل . وبشأن ذكر القانون الوطني في المادة ١٥ ، يرى الوفد أن تلك المادة ينبغي أن تقتصر على الإشارة الى القوانين التي تنفذ اتفاقيات دولية وليس الى أي تشريع وطني آخر ، لأن ادراج إشارة الى الأخيرة سيخل بالتوحيد الذي تسعى الاتفاقية الى تحقيقه .

٢٥ - السيد يامو - تشيفوندا (غابون) : قال ان اللجنة اذا رأت أنه ينبغي ادراج تعريف لعبارة "الناقل" ، فينبغي أن يكون التعريف وظيفيا وليس شكليا ، وبعبارة أخرى ، أن يستند الى النشاط الذي يقوم به الناقل وليس الى مركزه . وما أن يعرف

ذلك النشاط سيتيسر تحديد ما يترتب عليه من حقوق والتزامات بالنسبة للناقل . وقال ان وفده يرى أيضا أنه ينبغي تفادي أية اشارة الى القانون الوطني ، حتى وان كان القانون الوطني مشتقا من تشريع آخر .

٢٦ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال ان التعليقات التي أبديت على استخدام عبارة "مناظر" في تعريف عبارة "الناقل" الذي اقترحه الفريق العامل المخصص أقنع وفده بأن التعريف مفرط في عدم الدقة . وعلى الرغم من ذلك يستحسن ادراج تعريف للعبارة ، والتعريف الذي تقترحه أستراليا تعريف واضح ، غير أنه لا يستصوب الجزء الذي يتناول الوسطاء غير الناقلين .

٢٧ - واستطرد قائلاً انه يرى أنه سيكون من المستصوب الابقاء على المادة ١٥ ، ولكنه يرى أن اللجنة ينبغي أن تحذف عبارة "أو يكون مستمدا منها" . وقال انه يعتبر أن عبارة "يطبق" أوسع في المعنى كما أنها تسمح بوجود اختلاف كبير بين القانون الوطني والاتفاقية . ويستخدم الاقتراح الأسترالي عبارة "ومتطابقا معها" لكي يبين بوضوح أن القانون الوطني ينبغي أن يكون نفس ما هو وارد في الاتفاقية . ومن المهم توضيح أن النص يعطي الأولوية للاتفاقيات الدولية .

٢٨ - السيد حاو تشنر (الصين) : قال ان وفده أيضا يرى أنه ينبغي الابقاء على المادة ١٥ . وتتنسد الاتفاقية الى نظام مزدوج لمصادر القانون ، ومن المهم التشديد على طبيعتها الشاملة ؛ واذا ركز النص على القانون الوطني بصورة لا مبرر لها ، سيفقد مغزاه ونطاق تطبيقه . ومن رأي وفده أن القوانين الوطنية ينبغي أن تناقش في اطار نطاق الاتفاقيات الدولية في مجملها . وحيثما وجد مجال معين في الاتفاقية ينبغي فيه التركيز على القانون الوطني ، فينبغي أن يتم ذلك التشديد وفقا لذلك .

٢٩ - وانتقل الى الحديث عن عبارة "الناقل" ، فقال ان وفده سبق أن قال انه لن يعارض التعريف اذا كان جيدا . ولا يعتبر وفده التعريف الذي يقترحه الفريق العامل المخصص تعريفا مثاليا ، وخصوصا من حيث اشارته الى القانون الوطني المناظر ، التي يمكن أن تسبب مشاكل خطيرة في التطبيق . لذلك قرر وفده ، بعد الموازنة ، أن يعارض ادراج تعريف عبارة "الناقل" في الاتفاقية .

٣٠ - السيد اريكسون (فنلندا) : قال ان وفده يفضل عدم ادراج تعريف لعبارة "الناقل" في الاتفاقية ، لأنه يرى أن العديد من اتفاقيات النقل سبق أن تناولت العبارة بصورة كافية . واذا رغبت أغلبية الوفود في ادراج التعريف ، فينبغي بذل جهد لضمان أن يكون واضحا بقدر الامكان . وأعاد الى الأذهان أنه بعد أن قررت اللجنة استخدام عبارة "الناقل" في المادة ١١ (٤) (A/CONF.152/C.1/SR.13 ، الفقرة ٧٤) ، أشير الى أن ذلك لن يؤثر على المادة ١٥ .

٣١ - السيد سليمان (مصر) : قال إن المادة ١٥ تنظم العلاقة بين مشروع الاتفاقية واتفاقيات النقل الأخرى التي قد تكون الدولة طرفاً فيها . والقاعدة الواردة في المادة ١٥ لا تؤثر على الحقوق والالتزامات الناشئة عن الاتفاقية . ولكل اتفاقية نطاق تطبيقها ، والنص المعروض على اللجنة متوازن ومتفق مع المبادئ العامة للقانون الدولي . وهو ، فضلاً عن ذلك ، يستند إلى المادة ٢٥ من قواعد هامبورغ . ويستصوب وفده الأبقاء على النص الحالي للمادة ١٥ .

٣٢ - السيد هورنبي (كندا) : قال إن وفده يرى أنه إذا عرّفت عبارة "الناقل" تعريفاً كافياً في المادة ١ ، فربما لن تكون هناك حاجة إلى إدراج المادة ١٥ في الاتفاقية . غير أنه ، إذا رأت أغلبية الوفود الأبقاء على المادة ١٥ ، فيكون الأفضل أن تحذف منها عبارة "أو يكون مستمداً منها" لكي يكون من الواضح تماماً أن النص يقرر أولوية اتفاقيات النقل وغيرها من الاتفاقيات الدولية وعلاقة تلك الاتفاقيات بالاتفاقية الجديدة .

٣٣ - وفيما يتعلق بتعريف مصطلح "الناقل" ، قال إن وفده يؤيد بقوة النص الذي تقترحه أستراليا . وسيكفل الجزء الأخير من النص شمول الاتفاقية وكلاء الشحن والتفريغ . والنص ضروري ، وبدونه يمكن أن ينشأ السؤال في بلدان معينة عما إذا كان بوسع وكلاء الشحن والتفريغ استخدام الشروط الواردة في سند الشحن للفلات من المسؤولية .

٣٤ - السيد ناوور (إسرائيل) : قال إن من رأي وفده أنه ليست هناك حاجة إلى أن تعرّف الاتفاقية عبارة "الناقل" . وعلى الرغم من ذلك ، إذا رأت الوفود أن الاتفاقية ينبغي أن تعرّف العبارة ، فيؤيد وفده النص الذي اقترحه الفريق العامل المخصص (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) .

٣٥ - السيد تاركو (النمسا) : قال أنه ، بما أن اللجنة أدخلت فكرة الناقل في الاتفاقية ، فينبغي أن تعرّف المصطلح في النص . ويستصوب وفده التعريف الأسترالي ، ويرى أن عبارة "ومتطابقاً معها" عظيمة الفائدة . وأضاف قائلاً أنه يرى أن اللجنة ينبغي أن تبقي على المادة ١٥ ، وأنه يمكن تحيين المادة بإدراج تلك العبارة .

٣٦ - السيد اليكاس (إسبانيا) : قال أنه ، إذا قررت اللجنة إدراج تعريف لعبارة "الناقل" في مشروع الاتفاقية ، فيفضل وفده النص الذي يقترحه الفريق العامل المخصص . ومضى قائلاً أنه يعتقد أن اقتراح الفريق العامل يعني أن نطاق تطبيق الاتفاقية سيعكس واقع النقل الدولي للبضائع . وإذا تم قبول الجزء الأول من التعريف الأسترالي فيؤدي ذلك إلى استبعاد ناقلين يزاولون عمليات دولية من نطاق الاتفاقية . لذلك يفضل وفده النص الذي يقترحه الفريق العامل المخصص . والجزء الثاني من التعريف الأسترالي غير مقبول لدى وفده على أي نحو .

٣٧ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان النص الذي أعده الفريق العامل المخصص ربما كان يحتوي على أفضل تعريف لعبارة "الناقل" ، لأنه يمكن التسليم بأنه تعريف، ينطبق على جميع الناقلين ، على الرغم من أوجه قصوره . واستطرد قائلاً ان لوفده اعتراضات خطيرة من حيث المبدأ على التعريف، الاسترالي . وتعريف الفريق العامل المخصص ينطبق على جميع البلدان ؛ ومن خلال النص على أن الناقل بموجب الاتفاقية هو الشخص الذي يكون ناقلاً بحكم اتفاقية دولية أو قانون وطني مناظر ، يدخل في اطار التعريف أي بلد دون اعتبار لما اذا كان طرفاً في الاتفاقية أم لا . ويحتوي التعريف الاسترالي على شرط قاس الى حد ما وهو أن القانون الوطني يجب أن يكون مطابقاً لاتفاقية دولية .

٣٨ - واسترسل في حديثه قائلاً ان الاتفاقية الجديدة ستطبق أوسع تطبيق فيما يتعلق بالنقل البحري للبضائع حيث تجري العمليات في اطار قواعد هامبورغ ، التي لا يتعدى أطرافها نحو ٥٠ دولة . وفي الدول الأخرى ، توجد قوانين وطنية قد تختلف عن قواعد هامبورغ في بعض الجوانب . ومن ثم فهناك دائماً خطر حدوث نزاع يدفع فيه بأن القانون الوطني لدولة ليست طرفاً في قواعد هامبورغ هو قانون لا يتفق مع تلك القواعد . والشخص الذي يعتبر ناقلاً بموجب قانونه الوطني قد لا يعتبر ناقلاً لأغراض الاتفاقية الجديدة .

٣٩ - ومضى في حديثه قائلاً ان وفده يرى أنه اذا قررت اللجنة الموافقة على تعريف "الناقل" ، فان النص الذي يقترحه الفريق العامل المخصص سيكون أفضل من الاقتراح الاسترالي ، الذي سيتلزم أن تدرج في الاتفاقية أحكام تجعل بوسع الدول ضمان الاعتراف بقوانينها الوطنية التي تعرف فيها عبارة "الناقل" . ويرى وفده أن الاقتراح الياباني الرامي الى الاستعاضة عن عبارة "يغطي" في اقتراح الفريق العامل بعبارة "ينظم" اقتراح منطقي .

٤٠ - وفيما يخص المادة ١٥ ، قال ان القواعد القانونية السارية في جميع البلدان تقضي ، من حيث المبدأ ، بأن تكون للاتفاقيات الدولية الأولوية على التشريعات الداخلية . ويشير النص الحالي للمادة ١٥ بعض الشكوك اذ قد ينظر اليه على أنه يعرض لامكانية أن تكون للتشريع الوطني الأولوية على الاتفاقية . ومن رأيه أن اللجنة ينبغي أن تمنع النظر في هذه المسألة ، وأن تقر نصاً يتفادى مثل هذه المعاني الضمنية .

٤١ - السيد شروك (ألمانيا) : قال انه سيكون على استعداد ، اذا تم الإبقاء على المادة ١٥ ، لقبول الاقتراح الاسترالي الرامي الى أن تدرج فيها عبارة "ومتطابقاً معها" من أجل تبديد المشاغل التي تم الاعراب عنها في اللجنة . واذا لم يقبل التعريف الاسترالي لمصطلح "الناقل" ، فيمكن أن تنظر اللجنة في الموافقة على التعريف الذي يقترحه الفريق العامل المخصص . وقال انه يوافق تماماً على أن عبارة "يغطي" ينبغي أن يستعاض عنها بعبارة "ينظم" .

٤٣ - وفيما يتعلق بعبارة "مناظر" ، قال ان اللجنة يمكن أن تقرر ما اذا كان ينبغي جعل الجزء الذي تظهر فيه تلك العبارة أكثر تحديدا من خلال استعمال عبارة "ومطابقا" ، أو ما اذا كانت صيغة النص المبهمة التي قدمها الفريق العامل المخصص هي الأفضل .

٤٣ - السيد مشير ياك (جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية) : قال ان الغرض من المادة ١٥ هو تنظيم العلاقة بين القواعد الواردة في مشروع الاتفاقية والقواعد الواردة في اتفاقيات النقل الدولي الأخرى ، وتنظيم الطريقة التي تحوّل بها تلك القواعد الى تشريعات وطنية . وأضاف قائلا انه لا يرى أن من الضروري للاتفاقية أن تتطرق بقدر كبير من التفصيل الى ذلك الموضوع ، ويعتقد أنه ربما كان الأفضل حذف المادة ١٥ من مشروع الاتفاقية .

٤٤ - السيد سميث (أستراليا) : ذكر اللجنة باقتراح وفده الرامي الى اعادة صياغة المادة ١٥ (A/CONF.152/C.1/L.57) . وقال ان يوسع أستراليا قبول الاقتراح الياباني الرامي الى الاستعاضة بعبارة "ينظم" عن عبارة "يغطي" في تعريفها المقترح لعبارة "الناقل" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) . وكان ممثل الاتحاد السوفياتي قد اعترض قائلا ان استخدام عبارة "ومتطابقا معها" في التعريف، الأسترالي سيعني ضمنا أن الدولة التي يستظهر بقانونها الوطني لأغراض الاتفاقية كان سيتعين عليها الامتثال الى الصك الدولي المذكور في التعريف . وليس هذا هو التفسير الذي تراه أستراليا . فيقتصر معنى العبارة على أن الدولة المعنية اختارت تضمين الصك الدولي في قانونها الوطني ، على الرغم من أنه ليس عليها التزام تعاهدي بأن تفعل ذلك . والمطابقة التي يشير اليها التعريف الأسترالي هي مطابقة من حيث المضمون ، وليس من حيث مصدر الالتزامات .

٤٥ - وردا على نقطة أثارها ممثل الولايات المتحدة مفادها أن الحكم الذي تقترحه أستراليا للوسطاء غير الناقلين سيخل بتطبيق "شرط الهمليا" في الولايات القضائية التي تطبق القانون العام ، قال ان من المؤكد أن وفده لا يقصد الى التدخل في القرارات القضائية المتخذة في الولاية القضائية لاية دولة أخرى . وستكون هذه القرارات في نطاق القانون الوطني ، في حين يسمى المؤتمر الى وضع قواعد موحدة ، والمسألة المطروحة هي مدى صلة القانون الوطني في هذا الصدد . والواقع أنه ، نظرا لطريقة الصياغة الحالية للمادتين ١ و ١٥ ، لا يزال من الممكن أن تؤثر القوانين الوطنية على طريقة تفسير الاتفاقية في الولايات القضائية المحددة . وهذه هي النقطة التي كانت تشغل بال وفده .

٤٦ - واستطرد قائلا انه سر لسماعه من ممثل اليابان أن وفده يفسر نص المادة ١ (أ) ، بصيغته التي عدلتها اللجنة ، على أنه يشمل وكلاء الشحن والتفريغ حتى اذا كانوا يعملون في اطار الاستفادة من شرط "الهمليا" أو شرط مماثل من شروط سند

الشحن . والواقع أنه ، اذا كان ذلك فهم اللجنة بأسرها ، فير وفده أن يحب الجزء الثاني من اقتراحه الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1 . فقد كان الغرض من ذلك الاقتراح مجرد ازالة أي احتمال ليس بشأن تفيير الاتفاقية في هذا الصدد من جانب الدول التي لها نظم مختلفة في الفقه القانوني . وقال إنه ، اذا قبلت اللجنة التعريف الاسترالي من حيث المبدأ ، سيكون على استعداد لان يترك للجنة الصياغة التوصل الى عبارة أكثر ملائمة لعبارة "متطابقا معها" .

٤٧ - الرئيس : اقترح أن تصوت اللجنة أولا من حيث المبدأ على ما اذا كان ينبغي أن يدرج في المادة ١ تعريف لمصطلح "الناقل" .

٤٨ - وقررت اللجنة بأغلبية ١٧ صوتا مقابل ٨ أصوات ، وامتناع ٦ عن التصويت ، أن مشروع الاتفاقية لا ينبغي أن يشتمل على تعريف لمصطلح "الناقل" .

٤٩ - السيد بونيل (ايطاليا) : قال انه يود أن يسجل رغبة وفده الشديدة في أن يتم ، في تفسير مفهوم "الناقل" لأغراض الاتفاقية ، اتباع نهج مستقل ، وموحد دوليا اذا أمكن .

٥٠ - الرئيس : دعا اللجنة الى النظر في الجزء الذي يتناول الوسطاء غير الناقلين من الاقتراح الاسترالي الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1 .

٥١ - السيد سميث (استراليا) : أوضح للجنة أن الغرض من ذلك الجزء من اقتراح استراليا هو أن الاتفاقية ينبغي أن تشمل وكلاء الشحن والتفريغ بغض النظر عما اذا كانوا يعملون في اطار الاستفادة من شرط سند شحن أم لا .

٥٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال انه يود الحصول على المزيد من التوضيح . فحسب فهمه ، قال ممثل استراليا ان الاقتراح لا يرمي الى منع تطبيق مبدأ "شرط الهملايا" في دوائر الاختصاص القضائي التي هو مقرر فيها .

٥٣ - الرئيس : قال ان قصد استراليا ، حسب فهمه ، هو توضيح أن الاتفاقية ستطبق على وكلاء الشحن والتفريغ في جميع الظروف ، بصرف النظر عما اذا كانوا يعملون في اطار الاستفادة من شرط "الهملايا" أو شرط مماثل من شأنه ، لولا ذلك ، أن يجعل بوسعهم الاستفادة من حدود المسؤولية المطبقة على الناقلين .

٥٤ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان من رأي وفده أن الاتفاقية ينبغي أن تحمي سريان "شرط الهملايا" . ويحتاج وكيل الشحن والتفريغ الى أن تكون له فكرة واضحة عما اذا كان سينتفع من ذلك الشرط أم لا . واذا كان سينتفع ، فلن يكون

بالضرورة مشمولاً بالاتفاقية ، ولكن في جميع الظروف الأخرى سيكون مشمولاً بها . وهذا هو تفسير الولايات المتحدة لتعريف مصطلح "متعهد" .

٥٥ - السيد السكاس (اسبانيا) : قال ان وفده يشعر بالقلق من أنه ، نظراً لأن اللجنة قررت عدم إدراج تعريف لمصطلح "الناقل" في المادة ١ ، فإن الجملة الثانية من الفقرة الفرعية (أ) من تلك المادة ، بصيغتها التي عدلتها اللجنة ، لن يكون لها نفس المعنى الذي كان لها سابقاً . واقترح أن تعود اللجنة إلى صياغة الفقرة الفرعية (أ) الواردة بالوثيقة A/CONF.152/5 .

٥٦ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أيد ذلك الاقتراح .

٥٧ - السيد روستاند (السويد) : قال انه يؤيد الاقتراح أيضاً . وأضاف قائلاً إنه كان يوسع الفريق العامل المخصص ، الذي كلف بمهمة صوغ تعريف لمصطلح "الناقل" ، أن يعود ، كملاذ أخير ، إلى صياغة الجملة الثانية من المادة ١ (أ) التي كانت ستترتب على قبول الاقتراح الياباني (A/CONF.152/C.1/L.19) .

٥٨ - السيد سمث (استراليا) : سأل عما إذا كانت ستتاح للجنة فرصة التصويت على الاقتراح الياباني ، الذي لم يكن قد نوقش في ذلك الحين .

٥٩ - الرئيس : قال ان ذلك سيعني إعادة فتح باب النقاش بشأن الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ .

٦٠ - السيد بونيل (ايطاليا) : اقترح أن تقرر اللجنة أولاً ما إذا كانت ستحتفظ بالنص الذي وافقت عليه . فإذا رفضت ذلك النص ، يكون توسعها عندئذ النظر في الصياغات البديلة ، بما فيها الاقتراح الياباني .

٦١ - الرئيس : دعا اللجنة ، وفقاً للمادة ٣٣ من النظام الداخلي ، إلى التصويت على اقتراح إعادة فتح باب النقاش حول الفقرة الفرعية (أ) من المادة ١ .

٦٢ - واعتمد الاقتراح بأغلبية ١٦ صوتاً مقابل ٦ أصوات ، وامتناع ١٠ عن التصويت .

٦٣ - الرئيس : لاحظ أن اللجنة معروض عليها نص المادة ١ (أ) الذي أقرته ، والاقتراح الياباني (A/CONF.152/C.1/L.19) واقتراح مقدم من بلجيكا (A/CONF.152/C.1/L.61) . غير أن اللجنة قد ترغب ، في الوقت الحالي ، في العودة إلى مناقشة المادة ١٥ . وقال انه يبدو له أن اللجنة ترى أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن تكون له الأولوية على القوانين الوطنية أياً كان نوعها . وبموجب المادة ١٥ ، لا يمكن أن تحد نطاق الاتفاقية سوى الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية المنفذة لتلك الاتفاقيات .

ولذا تنشأ بعض الصعوبة فيما يتعلق بعبارة "أو يكون مستمدا منها" ، التي يمكن تفسيرها بتفسيرات متباينة . وهناك اقتراح بحذف هذه العبارة .

٦٤ - السيد روستاند (السويد) : قال ان وفده لا يستطيع الموافقة على حذف تلك العبارة . وقال ان فهمه هو أن كثيرا من الممثلين استصوب تلك العبارة ، ربما مع اضافة عبارة "ومتطابقا معها" .

٦٥ - الرئيس : قال انه لا يعتقد أن مثل هذه الصياغة ستوضح الموقف ؛ بل أنها ستعطي الانطباع بأن الدول بوسعها أن تصوغ قوانينها الوطنية على غرار اتفاقيات دولية أخرى لم تصدق عليها وان تلك القوانين يمكن أن تكون لها الأولوية على الاتفاقية التي تجري مناقشتها .

٦٦ - ودعا اللجنة الى التصويت على اقتراح حذف عبارة "أو يكون مستمدا منها" الواردة في المادة ١٥ .

٦٧ - وأقر الاقتراح بأغلبية ٢٠ صوتا مقابل ٤ أصوات ، وامتناع ٩ عن التصويت .

٦٨ - السيد سميت (استراليا) : قال ان وفده ، بعد ذلك القرار ، سيسحب اقتراحه الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.57 .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٤٠

الجلسة السادسة عشرة

يوم الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١٤/٣٠

الرئيس : السيد بيرودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.16

النظر في المواد من ١ الى ١٦ و المادة ٢٠ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المواد ١ و ٢ و ١٥ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.7 و L.19 و L.61)

١ - السيد روستاند (السويد) : قال في تعليقه للتصويت على التعديل الذي أدخل على المادة ١٥ في الجلسة السابقة ، ان اللجنة اتخذت خطوة الى الوراء بتقريرها حذف

عبارة "أو يكون مستمدا منها". ورأى أن من نتيجة ذلك القاء الشك على تأثير الاتفاقيات الدولية في البلدان التي كانت قد أدخلت أحكامها الرئيسية في قانونها المحلي بدون التصديق عليها. وأعطى مثالا على ذلك أن السويد، بالرغم من عدم تصديقها على الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا، فإن قانونها المحلي بشأن الملاحة البحرية يتتد الى مبادئ هذه الاتفاقية. وقال إن الصيغة الأصلية للمادة ١٥ تجعل القانون الوطني خاضعا بشكل واضح للقانون الدولي. واعتبر أنه نتيجة لقرار اللجنة، ستكون المحاكم التي تعالج الحقوق والواجبات المتعلقة بنقل البضائع غير قادرة على أن تعطي القوانين الوطنية ذات الصلة والمستمدة من اتفاقيات النقل الدولية ما تستحق من الاعتبار.

٢ - الرئيس : قال إن أمام اللجنة الآن ثلاثة خيارات تتعلق بالعبارة الأخيرة من المادة ١ (أ) : الإبقاء على الصيغة التي سبق للجنة أن اختارتها وهي : "ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان ناقلا" ؛ أو العودة الى الصيغة الأصلية المستخدمة في نص لجنة الأونسيترال (A/CONF.152/5) مما يعيد فتح المناقشة بشأن الفقرة ؛ أو أخيرا الاستعاضة عن الإشارة العامة الى "الناقل" بصيغة أكثر تشبعا اقترحها الوفد الياباني (A/CONF.152/C.1/L.19) .

٣ - السيد أوشيائي (اليابان) : قال في عرضه لاقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.19) ان الفرق بينه وبين النص الأصلي يتعلق بمعاملة متعهدي الشحن والتفريغ . إذ ان الاقتراح يجعل من الواضح أن متعهدي الشحن والتفريغ مشمولون ضمن نطاق الاتفاقية ، وفقا لرغبة معظم أعضاء اللجنة ، بغض النظر عما يسمى بشرط "الهمليا" في سند الشحن ، أما في النص الأصلي فلم يكن واضحا ما اذا كان متعهدو الشحن والتفريغ يدخلون ضمن نطاقها أم لا . وأعطى سببا ثانيا للاقتراح هو الصعوبة الشديدة في تعريف "الناقل" . واعتبر أن عبارة "بمقتضى قانون ينظم النقل" تتغلب على هذه الصعوبة .

٤ - الرئيس : لاحظ أن هدف الاقتراح الياباني هو استبعاد الآثار الناتجة عن شرط "الهمليا" ؛ ذلك أن متعهد الشحن والتفريغ سيكون مشمولا بهذه الاتفاقية حتى وإن كان مشمولا بشرط "الهمليا" . ورأى أن متعهدي الشحن والتفريغ مشمولون بهذه الاتفاقية وفقا للنص الحالي ، ولكن مشكلة قد تنشأ في تفسير ذلك .

٥ - الآنسة فان در هورست (هولندا) : صرحت بأنها لا تستطيع تأييد النص الأصلي للعبارة الأخيرة من المادة ١ (أ) أو الاقتراح الياباني لانهما يستخدمان تعبير "مسؤولا" . وقالت إنها تؤيد بدلا منهما الاقتراح الألماني الذي اعتمدته اللجنة والذي تنص العبارة الأخيرة من المادة ١ (أ) بموجبه على ما يلي : "ومع ذلك ، لا يعتبر الشخص متعهدا متى كان ناقلا" . وأضافت قائلة إن نتيجة الصيغة الأصلية هي أن الناقل الذي أعفي قانونيا من المسؤولية عن البضائع قبل تحميلها وبعد تفريغها - وفقا لقواعد لاهاي - فيسبي ، على سبيل المثال - يمكن أن يعتبر مسؤولا بموجب الاتفاقية .

ورأت أن الصعوبة تكمن في تعبير "مؤولا". وقالت انها تستطيع ، مع ذلك ، قبول الاقتراح الياباني اذا حذفت منه عبارة "مؤولا عن البضائع" . وخلصت الى القول انها لو عرفت أن رفض اقتراح تعريف "الناقل" سيعني العودة الى النص الأصلي للمادة ١ (أ) لكاذت صوتت مؤيدة تعريف "الناقل" .

٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الياباني (A/CONF.152/C.1/L.19) .

٧ - كانت نتيجة التصويت على الاقتراح ٨ أصوات مقابل ٨ وامتناع ١٢ عن التصويت .

٨ - لم يعتمد الاقتراح .

٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الداعي الى ارجاع النص الأصلي للعبارة الأخيرة من المادة ١ (أ) (A/CONF.152/5) .

١٠ - اعتمد الاقتراح بأغلبية ١٢ صوتا مقابل ٨ وامتناع ٨ عن التصويت .

١١ - السيد رومان (بلجيكا) : قال في عرضه اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.61) ان الغرض منه هو حماية المتعهد من تحميله المسؤولية في الظروف التي لا يستطيع فيها أن يمارس أي اشرافا فعال .

١٢ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح البلجيكي .

١٣ - كانت نتيجة التصويت على الاقتراح ١١ صوتا مؤيدا مقابل ١١ صوتا معارضا وامتناع ٦ عن التصويت .

١٤ - لم يعتمد الاقتراح .

١٥ - الرئيس : ذكر أن قرار اللجنة بالألا تشير المادة ١ (أ) الى الناقل يؤثر في نطاق تطبيق الاتفاقية . وقال إن الولايات المتحدة تقترح اضافة اشارة الى الاتفاقيات الدولية الأخرى في المادة ٢ (A/CONF.152/C.1/L.7) .

١٦ - السيد سويني (الولايات المتحدة الأمريكية) : سحب الاقتراح .

المادة ١٣ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.22)

١٧ - السيد موران (اسبانيا) : سحب اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.22) بحذف

العبارة الافتتاحية للمادة ١٣ (١) "ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك" . وكان انطباعه أن العبارة مبنية للبلبله وزائدة . وهو يدرك مع ذلك أن هذه الصيغة شائعة الاستعمال في نصوص المعاهدات ويشعر بأن من الأفضل ترك المادة ١٣ (١) دون تغيير .

١٨ - الرئيس : لاحظ أن للعبارة موضوع البحث تأثيرا على التنازل الذي تتضمنه المادة ٦ (٤) الذي يستطيع المتعهد بموجبه أن يوافق على حدود أعلى للمسؤولية .

١٩ - السيد سميت (استراليا) : استأذن الرئيس في تقديم اقتراح شفهي باضافة فقرة جديدة ١ مكررا الى المادة ١٣ وفقا لما أسفرت عنه المناقشة التي جرت في الجلسة السابقة .

٢٠ - الرئيس : أشار الى أن تقديم تعديل شفهي ينطوي على مخالفة للنظام الداخلي ؛ ودعا ممثل استراليا الى شرح اقتراحه .

٢١ - السيد سميت (استراليا) : أوضح أن اقتراحه يرمي الى التغلب على صعوبة في التفسير تتعلق بادخال متعدي الشحن والتفريغ ضمن نطاق الاتفاقية . وكان قد أشار سابقا الى الخلافات الفقهية بصدد هذه المسألة ، كما هي الحال بين الولايات المتحدة واستراليا أو المملكة المتحدة ، على سبيل المثال . وقال إن الوفد الاسترالي يرى أن متعدي الشحن والتفريغ مشمولون بطبيعة الحال بالاتفاقية حتى عندما يكونون مشمولين بشروط في سند الشحن . واستطرد قائلاً انه بغية استبعاد أي شك محتمل بشأن الموضوع ، سيقترح فقرة جديدة ١ مكررا تفيد بأن المتعهد لا يستطيع أن يتنصل من أية مسؤولية قد تقع على عاتقه بموجب أي سند شحن بحري أو سند شحن آخر يخضع له الناقل . وقال إن متعهد الشحن البحري يستفيد ، في الغالب ، من الحماية القانونية المتوفرة للناقل ؛ ولن يتخلص من جميع المسؤوليات . وقدم نص الاقتراح كما يلي : "لا يعفى المتعهد من مسؤولية بموجب أي سند شحن بحري أو سند شحن آخر يخضع له النقل" .

٢٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال إن المتعهد في الولايات المتحدة لا يستطيع ، كسياسة عامة ، أن يتنصل من المسؤولية . وأعرب لذلك عن عدم معارضة وفده على الاطلاق للاقتراح الاسترالي ، وقال انه سيصوت مؤيدا له .

٢٣ - الرئيس : سأل إن كانت هناك أية اعتراضات على التصويت على الاقتراح الاسترالي .

٢٤ - السيد لسديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال إن وفده يحتاج الى مزيد من الوقت للنظر في الاقتراح لأنه قدم شفها .

٢٥ - السيد حاو تشي (الصين) : اتفق في الرأي مع ممثل الاتحاد السوفياتي . وقال إن مشروع الاتفاقية وضع على مدى عدة سنوات وأن ادخال مثل هذه التغييرات في المرحلة

الحالية يمكن أن تكون له عواقب خطيرة . ولا ينبغي للجنة أن تطرح الاقتراح الاسترالي للتصويت على الفور .

٢٦ - السيد ستورم (هولندا) : بدا له أن للاقتراح الاسترالي تفسيرين : إما انه يعني أن سند الشحن لا يستطيع أن يجيد عن الاتفاقية أو انه لا يمكن ، بموجب الاتفاقية ، اعفاء المتعهد من شروط سند الشحن .

٢٧ - الرئيس : اقترح أن يقدم ممثل استراليا اقتراحه كتابة الى الجلسة العامة .

٢٨ - واعتبر أن اللجنة تود اعتماد المادة ١٣ بصيغتها الحالية .

٢٩ - وقد تقرر ذلك .

المادة ٢٠ (A/CONF.152/C.1/L.30 و L.59 و L.60)

٣٠ - الأنسة فان در هورست (هولندا) : قالت في عرضها لاقتراح وفدها (A/CONF.152/C.1/L.59) ان مشروع الاتفاقية ينطبق على متعهدي محطات النقل الطرفية الذين يقومون بمناولة البضائع التي هي محل نقل دولي بحرا وجوا وبراً وفي الممرات المائية الداخلية . ومضت تقول ان هناك أنواعا كثيرة من المتعهدين يتعاملون مع أنواع مختلفة من البضائع ، ويؤدون أنواعا مختلفة من الخدمات . وقالت إن هؤلاء المتعهدين يمثلون مجموعة كبيرة من العمليات التقنية والتنفيذية المعقدة . وأعربت عن عدم اقتناع حكومتها ، بالنظر الى هذه الظروف ، بأن من الضروري أن تكون الفروع المختلفة لمتعهدي محطات النقل الطرفية خاضعة لنفس نظام المسؤولية . وأعطت مثالا على ذلك المادة ٥ من مشروع الاتفاقية حيث تستند المسؤولية الى مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترضين . ورأت أن الاختلافات العديدة في صناعة تشغيل محطات النقل الطرفية ستجعل من الصعب جدا إن لم يكن من المستحيل لأنواع معينة من متعهدي محطات النقل الطرفية أن يثبتوا أنهم غير مسؤولين في حالات عديدة . وقالت إن متعهدين عديدين يقومون عمليا بمناولة كميات ضخمة وبألغة التنوع من البضائع دون أن يكونوا في وضع يمكنهم من تقدير حالتها ونوعيتها . ومضت تقول انه يصعب عليهم أيضا أن يقرروا سلفا نوع التدابير التي ينبغي اتخاذها لأن الوثائق لا تكشف بصورة كافية دائما عن الطبيعة المحددة لكل نوع من البضائع . وهي لا تعتقد أن في الإمكان أن يتوقع أن يكون المتعهدون على معرفة كافية بجميع البضائع التي يتسلمونها بقدر يسمح لهم باتخاذ التدابير الملائمة في جميع الحالات . وقالت انه بالرغم من أن مشروع الاتفاقية ينبغي أن يؤدي الى تحسينات في بعض فروع صناعة محطات النقل الطرفية فإن حكومتها تود أن تتاح لها فرصة التصديق على الاتفاقية مع التحفظ بالألا تنطبق القواعد إلا على أنواع معينة من متعهدي محطات النقل الطرفية وفقا لظروف محددة في الصناعة .

٣١ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : أعرب عن تأييده للاقتراح الهولندي . وقال إن وفده كثيرا ما أشار الى المشاكل التي قد تنشأ في حالة عدم توافر التأمين . ورأى أن الاقتراح الهولندي قد يعني أن المتعهدين الذين لا يستطيعون الحصول على التأمين اذا طبقت الاتفاقية عليهم يمكن استثنائهم من تطبيق الاتفاقية في بلدهم . وخلص الى القول انه اذا تم هذا فتكون للاتفاقية فرصة للقبول لدى عدد أكبر من البلدان .

٣٢ - السيد روستاند (السويد) : قال إنه وإن كان وفده يحترم الفكرة التي تقف وراء الاقتراح الهولندي فإنه يعتبر أن من الأهم الإبقاء على الصفة الموحدة للاتفاقية . واعتبر أنه اذا وافق المؤتمر على عدم انطباق الاتفاقية على أنواع معينة من متعهدي محطات النقل الطرفية فيكون من نتيجة ذلك أن كل بلد يستطيع أن يقرر لنفسه نوع المحطة الطرفية التي تنطبق عليها الاتفاقية .

٣٣ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح الهولندي (A/CONF.152/C.1/L.59) .

٣٤ - رفض الاقتراح الهولندي بأغلبية ١٨ صوتا مقابل ٥ وامتناع ١٠ عن التصويت .

٣٥ - السيد رومان (بلجيكا) : قال لدى عرض اقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.30) انه قدّم لنفس الأسباب التي ذكرتها هولندا ولكنه أضيف نطاقا .

٣٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح البلجيكي (A/CONF.152/C.1/L.30) .

٣٧ - رفض الاقتراح بأغلبية ٢١ صوتا مقابل ٣ وامتناع ٧ عن التصويت .

٣٨ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية) : قال في عرضه لاقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.60) انه يهدف الى تشجيع أكبر عدد ممكن من البلدان على التصديق على الاتفاقية ورغم أن وفده يأمل في أن تنضم الدول بصورة كاملة ودون تحفظات ، فمن رأيه أن الاعتراف بحق التحفظ سيمنح بعض الدول التي قد تكون لديها مشاكل قانونية بالنسبة الى بعض أحكام مشروع الاتفاقية من أن تصبح أطرافا فيها . وذكر أن الاقتراح يشير بوضوح الى وجود تناقض في بعض المجالات بين الاتفاقية والقانون الوطني كما هو الحال بالنسبة للمادة ١٢ ، ولا سيما في البلدان التي تطبق الشريعة الاسلامية . وقال إن الاقتراح يشير بصورة محددة الى المادة ١٩ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات التي يقصد منها حماية وحفظ الغرض الرئيسي لاية اتفاقية معينة ، وذلك لكي لا يحد حق التحفظ من نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية .

٣٩ - الرئيس : دعا اللجنة الى التصويت على الاقتراح (A/CONF.152/C.1/L.60) .

٤٠ - رفض الاقتراح بأغلبية ٢٣ صوتا مقابل صوتين وامتناع ٧ عن التصويت .

٤١ - أقرت المادة ٢٠ .

اقتراح مادة جديدة (A/CONF.152/C.1/L.48)

٤٢ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : قال في عرضه لاقتراح وفده (A/CONF.152/C.1/L.48) إن من المعتاد في الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية وجود مادة تحدد المكان الذي يمكن للمدعي اقامة الدعوى فيه بغية تفادي القواعد الوطنية المختلفة بشأن الوقت الذي يمكن فيه للمحكمة أن تنظر في القضية . ورأى أن نسا كهذا من شأنه أن يساعد المدعي من حيث أنه يعطيه الثقة بأن محاكم معينة ستنظر في دعواه ، كما يساعد المتعهد أو المدعي عليه من حيث أنه سيعرف أن الدعوى لن تقام عليه إلا في اطار عدد محدود من الولايات القضائية . وبدا له أن هذا الامر هام جدا في مشروع الاتفاقية التي تركت الكثير للقانون الوطني وتضمنت عددا من النواحي الغامضة .

٤٣ - ومضى فقال انني أعتقد أن أنسب مكان للتقاضي بشأن المسائل الناشئة عن الاتفاقية هو المكان الذي وقع فيه التلف أو الذي تودى فيه ، كما يرد في مشروع الاتفاقية ، الخدمات المتصلة بالنقل . وقال إن اقتراح المملكة المتحدة يوفر خيارا اضافيا لتغطية الحالات التي قد لا تكون للمتعهد فيها إلا عمليات بسيطة في البلد الذي وقع فيه التلف . واستطرد قائلا انه ، مع ذلك ، عندما يكون المتعهد قد أدى الخدمات المتصلة بالنقل في مكان واحد فقط ينبغي أن تكون محاكم تلك الدولة هي المكان الرئيسي للتقاضي .

٤٤ - وخلص الى القول ان الدول التي تكون سلطات المواضع فيها هيئات عامة قد لا تود أن تقام عليها دعاوى في أية دولة طرف في الاتفاقية بالنظر الى المخاطر الناجمة عن صدور أحكام من بعض المحاكم بتعويضات عالية تتجاوز حدود المسؤولية ثم تسعى لتنفيذ تلك الأحكام ضد الدولة نفسها . وقال إن محاكم بعض البلدان قد تعتبر ، بدون مادة كالمادة المقترحة ، أن مجرد كون إحدى الدول طرفا في الاتفاقية يعطي هذه المحاكم ولاية قضائية مع ما يترتب على ذلك من مخاطر سبقت الإشارة اليها . وقال إنه يبدو له أن اقتراح المملكة المتحدة يشكل ضمانا مفيدا ولذلك يوصي اللجنة به . وختم كلامه قائلا إن في الإمكان ترك الصيغة النهائية للجنة الصياغة وكذلك مهمة ضمان توافقها مع المادة ٢ .

٤٥ - الرئيس : ذكر اللجنة بأن قواعد الولاية والاختصاص القضائي نوقشت مطولا في

الفريق العامل الذي قرر رفضها بسبب العدد الكبير من الاتفاقيات القائمة ، الشنائية منها والمتعددة الأطراف ، بشأن هذا الموضوع ، ولاسيما اتفاقيتا بروكسل ولوغانو .

٤٦ - السيد تاركو (النمسا) : قال إن وفده لا يستطيع تأييد الاقتراح بسبب عدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع . وأشار الى أنه اذا أدخل شرط كهذا فتكون هناك حاجة الى شروط أخرى بشأن الاعتراف والتنفيذ الأمر الذي لن يؤدي إلا الى تعقيد مشروع الاتفاقية .

٤٧ - السيد لسيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : أكد أن مسألة اضافة مادة بشأن الاختصاص القضائي كانت قد نوقشت خلال الاعمال التحضيرية لمشروع الاتفاقية . وأوضح أن الخبراء السوفيات كانوا يؤيدون ذلك في حينه ، ولكن أكثرية أعضاء الفريق العامل التابع للجنة الاونسيترال قررت رفضها . ورأى أن من الصعب لذلك إعادة فتح المسألة ولاسيما بالنظر الى أن اقتراح المملكة المتحدة ذو طبيعة الزامية وشاملة ، مما يستبعد إمكان اقامة الدعاوى أمام أية محكمة غير المحكمتين المذكورتين فيه ؛ كما يبدو أنه يستبعد امكانية اللجوء الى التحكيم .

٤٨ - السيد نامبو-تشفوندا (غابون) : رأى أنه بما أن المادة ١٢ (١) تنطوي على امكانية اتخاذ اجراءات قضائية ، فقد يكون اقتراح المملكة المتحدة جديرا بالاعتبار لأنه يعالج النواحي العملية لمثل هذا الاحتمال .

٤٩ - السيد حاو تشني (الصين) : لاحظ أن مسألة الاختصاص القضائي معقدة : أولا لان متعهدي محطات النقل الطرفية يعملون بوسائط نقل مختلفة ومتعددة ، وثانيا لان قواعد الاختصاص القضائي ليست واحدة في جميع الدول . ورأى انه سيكون من الصعب التوصل الى التوحيد الذي يبدو أنه هو الغرض من اقتراح المملكة المتحدة الذي لم ينص على التحكيم . وأعلن أن وفده لا يستطيع ، لهذه الاسباب ، مساندة الاقتراح .

٥٠ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : سحب الاقتراح .

المادة ٥ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.49)

٥١ - الرئيس : لفت النظر الى الاقتراح المقدم من المغرب (A/CONF.152/C.1/L.49) . ولاحظ عدم وجود ممثل مغربي في القاعة لعرض الاقتراح ؛ وقال إنه سيكون من الصعب على اللجنة أن تناقشه في هذه الظروف .

المادة ١٢ (تابع) (A/CONF.152/C.1/L.58)

٥٢ - الرئيس : لفت النظر الى الاقتراح المصري (A/CONF.152/C.1/L.58) . وقال انه

قدم الى الامانة بعد الموعد النهائي المعتاد في وقت متأخر لا يسمح بالنظر فيه أثناء مناقشات اللجنة للمادة . واستطرد قائلاً إن لممثل مصر بطبيعة الحال حرية تقديم الاقتراح الى الجلسة العامة .

٥٣ - السيد سليمان (مصر) : قال إن الاقتراح يتعلق بالصياغة ولذلك فإن وفده يعتزم تقديمه دون تأخير الى لجنة الصياغة للنظر فيه .

٥٤ - الرئيس : أعلن أن اللجنة أذجت الجزء الموضوعي من أعمالها .

رفعت الجلسة الساعة ١٦/٠٠

الجلسة الساعة عشرة

يوم الاثنين ١٥ نيسان/ابريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.17

النظر في المواد من ١ الى ١٦ والمادة ٢٠ من نص مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

المادة ١٤

١ - اعتمدت المادة ١٤ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CONF.152/L.5 ، دون تعليق .

النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة (البند ٤ من جدول الاعمال)
(A/CONF.152/C.1/L.62)

٢ - السيد راو (الهند) : تحدث بصفته رئيس لجنة الصياغة فقدم تقرير اللجنة الوارد في الوثيقة A/CONF/152/C.1/L.62 . وقال ان لجنة الصياغة قد أدخلت بضعة تغييرات تتسم أساساً بطابع تحريري على النصوص المحالة اليها من اللجنة الاولى . واقترح أن يقدم أمين لجنة الصياغة تفاصيل تلك التغييرات الى اللجنة .

٣ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : تحدث بصفته أمين لجنة الصياغة ، وقال ان

التقرير يغطي المواد من ١ الى ١٦ ولا يشمل المادة ٢٠ ، التي تم تناولها في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة الثانية . وقد أدخلت تغييرات طفيفة على نصوص تلك المواد باللغات الاسبانية والروسية والعربية لجعلها متوافقة مع الصيغة الشائعة في الاستعمال ، كما أدخلت بعض التغييرات على صيغ أزمنة الافعال في نصوصها باللغة الانكليزية ، لهذا السبب نفسه . وقد دمجت في صلب النص ، بطبيعة الحال ، جميع التعديلات الجوهرية التي وافقت عليها اللجنة الاولى : وهو بالتالي لن يوجه الانتباه الا الى التغييرات القليلة ذات الدلالة التي أجرتها لجنة الصياغة في النص حرصا على توفير قدر أكبر من الوضوح فيه .

٤ - ففي العبارة الاستهلالية من الفقرة ١ من المادة ٤ ، عمدت اللجنة الى ادخال بعض التعديلات على صيغ النص بغير اللغة الانكليزية ، لكي توضح أن العبارة "خلال فترة زمنية معقولة" تطبق ، على حد سواء ، على الحالة التي يطلب فيها العمل تقديم وثيقة ، وعلى الحالة التي يصدر فيها متعهد المحطة وثيقة دون أن يكون قد طلب منه أن يفعل ذلك . وقد عدلت العبارة الاولى من الفقرة ٢ من تلك المادة التي تنص على أنه "يفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبت عكس ذلك" على نحو لا يؤثر في ترجمتها العربية .

٥ - وفي العبارة الاستهلالية من المادة ٩ عدلت العبارة "وقت تسليم البضائع اليه" لكي تصبح "وقت أخذه البضائع في عهده" ، وبذلك تعكس على نحو أفضل الظروف التي تعرض لها تلك المادة .

٦ - وفي الفقرة ١ من المادة ١٠ ، عدلت العبارة "خلال فترة مسؤوليته عنها" لكي تصبح "خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها" وبذلك تعكس الاقتراح الالماذي بشأن ذلك الحكم (A/CONF.152/C.1/L.16) ، والذي اعتمدته اللجنة من حيث المبدأ . وفي الفقرة ٣ من المادة نفسها ، عدلت عبارة "ولا تنطبق الجملة السابقة على الحاويات" لكي تصبح "ولا يسري هذا الحق في البيع على الحاويات" ، وذلك لاعطائها قدرا أكبر من الوضوح .

٧ - وفي الفقرة ٤ من المادة ١٢ ، استعيض عن تعبير "اعلان كتابي" بمصطلح "اخطار" .

٨ - الرئيس : اقترح أن تنظر اللجنة في النص الذي أعدته لجنة الصياغة مادة بمادة .

المادة ١

٩ - السيد موران (اسبانيا) : أشار الى أن الجملة الاخيرة من الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة بالصيغة الاسبانية ينبغي جعلها مطابقة للصيغة الانكليزية ، التي احتفظت بعبارة النص الأصلي (A/CONF.152/5) .

١٠ - السيد أباسكال (المكسيك) : أيد ذلك الاقتراح .

١١ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قال ان أي طلبات أخرى بشأن ادخال تغييرات على صيغ النص باللغات غير الانكليزية يقصد منها جعل تلك الصيغ متماشية مع الصيغة الانكليزية ينبغي أن تقدم الى الامانة العامة كتابةً بعد الجلسة .

١٢ - السيد توفايانوند (تايلند) : اقترح حذف عبارة "يبين فيه" من الفقرة الفرعية (ج) ، بما أنها قد تؤدي الى ظهور تنازع في التفسيرات .

١٣ - الرئيس : أشار الى أن ذلك المقترح يعنى بنقطة جوهرية : وقد سبق أن ذوقت هذه المادة مطولا ، ولا يمكن اعادة فتح باب المناقشة بشأنها . ويتعين الآن على اللجنة أن تحصر عملها في الجوانب الصياغية من النص .

١٤ - أقرن المادة ١ .

المادتان ٢ و ٣

١٥ - أقرن المادتان ٢ و ٣ .

المادة ٤

١٦ - السيد أباسكال (المكسيك) : وأيده السيد موران (اسبانيا) ، أشار الى أنه ينبغي ادخال تغييرات على الفقرتين ١ و ٢ بصيغتهما باللغة الاسبانية لجعلهما متماشتين مع الصيغة الانكليزية ، والتي هي الآن مطابقة لصيغة النص الاصلي .

١٧ - أقرن المادة ٤ .

المادة ٥

١٨ - السيد ليبيديف (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : سأل عما اذا كان استعمال عبارة "وعن التأخير في تسليم البضائع" الواردة في الفقرة ١ ذا سمة دولية . وأشار الى أن العبارة المقابلة الواردة في المادة ٥ من "قواعد هامبورغ" هي : وكذلك عن التأخر في التسليم ، والعبارة الواردة في الفقرة ٥ من المادة ١١ من نص لجنة الصياغة (A/CONF.152/C.1/L.62) هي : "خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع" . ويبدو أن المادة ٥ (١) ، بحسب صياغتها الآن ، تدل ضمنا على أن المتعهد مسؤول عن أي تأخير ، لا عن مجرد الخسارة الناتجة من التأخير .

١٩ - السيد كاتز (أمين اللجنة الأولى) : قال انه لم يكن هناك أي نية ، من جانب كل من فريق الأونسيترال العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية أو اللجنة نفسها ، تتجه الى الخروج على مبادئ "قواعد هامبورغ" بشأن هذه النقطة . وأما استخدام كلمة "for" بدلا من "from" فكان غلطة وسوف تصحح .

٢٠ - أقرت المادة ٥ مع مراعاة ذلك التصحيح .

المواد من ٦ الى ١٠

٢١ - أقرت المواد من ٦ الى ١٠ .

المادة ١١

٢٢ - السيدة منصور (غينيا) : أشارت الى أنه في الفقرة ٤ من هذه المادة بصيغتها الفرنسية ، ينبغي أن تضاف كلمة "le transporteur" بعد كلمة "l'exploitant" وذلك لجعلها متماشية مع الصيغة الانكليزية .

٢٣ - أقرت المادة ١١ رهنا بذلك التصحيح .

المواد من ١٢ الى ١٦

٢٤ - أقرت المواد من ١٢ الى ١٦ .

٢٥ - السيد حاو تشنر (الصين) : قدم ملاحظة بشأن عدد من التصحيحات التي يرغب وفده بادخالها على الصيغة الصينية لوثيقة A/CONF.152/C.1/L.62 .

٢٦ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قال ان الوفود ستتاح لها فرصة كافية لتصحيح مختلف الصيغ اللغوية لنصوص المواد من ١ الى ١٦ قبل أن تصدر الامانة العامة الوثيقة التي تحتوي على تقرير اللجنة الأولى المقدم الى المؤتمر بكامل هيئته . وقد أخذت الامانة العامة علما بالتصحيحات التي ذكرت إبان هذه الجلسة .

٢٧ - السيد سليمان (مصر) : قال ان تعليقات وفده الصياغية العديدة على الصيغة العربية للوثيقة A/CONF.152/C.1/L.62 قد أخذت في الاعتبار على النحو الواجب .

٢٨ - السيد انغرام (المملكة المتحدة) : استفسر عما اذا لم يكن مطلوبا أيضا من اللجنة أن تقر المادة ٢٠ ، بالإضافة الى المواد من ١ الى ١٦ .

٢٩ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : قال ان الامر هو كذلك من الناحية التقنية . بيد أنه بالنظر الى قرار اتخذ في لجنة الصياغة بقلب ترتيب المادتين ٢٠ و ٢١ ، سيكون من المنطقي بقدر أكبر الآن أن تعتمد جميع المواد الختامية من جانب اللجنة الثانية .

رفعت الجلسة الساعة ١١/٠٥

الجلسة الثامنة عشرة

يوم الاربعاء ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيد بيروودو (فرنسا)

الوثيقة A/CONF.152/C.1/SR.18

النظر في تقرير اللجنة إلى المؤتمر بكامل هيئته (البند ٥ من جدول الاعمال)
(A/CONF.152/11 : A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 و L.2/Add.1-9)

١ - السيد سافاريان نعمت آباد (جمهورية ايران الاسلامية ، المقرر) : لفت النظر الى مشروع تقرير اللجنة في الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 و L.2/Add.1-9 وإلى تقرير اللجنة في الوثيقة A/CONF.152/11 بشأن المواد من ١ - ١٦ من مشروع الاتفاقية .

٢ - السيد كاتز (أمين اللجنة) : قال إنه بناء على إقتراح الرئيس ستضاف، توخياً للوضوح جملة جديدة بعد العبارة الأولى من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 ، الجزء الأول ، الفقرة ٦ . فقال إن نص العبارة الجديدة سيكون كما يلي : "تم النظر في المواد وفق الترتيب التالي : المواد ١ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ و ١٥ و ١٦ و ٢ و ١٣ و ١٤ و ٢٠ ."

٣ - وأضاف ان نص الفقرة ٤ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.2/Add.1 ينبغي أن يكون كما يلي : "نظرت اللجنة الاولى في المادة ٣ في جلستها الرابعة والسابعة في ٤ و ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ."

٤ - واختتم كلامه قائلاً إن نص الفقرة ٤ من الوثيقة A/CONF.152/C.1/L.2/Add.2 ينبغي أن يكون كما يلي : "نظرت اللجنة الاولى في المادة ٤ في جلساتها الخامسة والسادسة والسابعة والحادية عشرة في ٥ و ٨ و ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١" وان عبارة

"الفقرة الفرعية (أ)" في العبارة الثانية من الفقرة ٨ من الوثيقة نفسها ينبغي أن تصبح "الفقرة الفرعية (ب)".

٥ - اعتمد تقرير اللجنة المرفوع إلى جلسة المؤتمر العامة كما نقح على هذا النحو .

إنجاز أعمال اللجنة

٦ - السيد روستاند (السويد) : أثنى على مقدرة الرئيس في توجيه اللجنة أثناء مداولاتها الصعبة .

٧ - الرئيس : أعلن أن اللجنة أُنجزت أعمالها .

رفعت الجلسة الساعة ١٠/٢٠

المحاضر الموجزة لجلسات اللجنة الثانية

الجلسة الاولى

يوم الاثنين ٨ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيسة : السيدة فيلوس (يوغوسلافيا)

الوثيقة A/CONF.152/C.2/SR.1

اقرار جدول الاعمال (البند ١ من جدول الاعمال المؤقت) (A/CONF.152/C.2/L.1)

١ - أقر جدول الاعمال المؤقت (A/CONF.152/C.2/L.1) .

انتخاب نائب للرئيس ومقرر (البند ٢ من جدول الاعمال)

٢ - الرئيسة : دعت الى تقديم ترشيحات لمنصبى نائب الرئيس والمقرر .

٣ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : اقترح تأجيل انتخاب أعضاء المكتب الى حين اجراء مشاورات كاملة .

٤ - وقد تقرر ذلك .

النظر في المواد من ١٧ الى ١٩ ومن ٢١ الى ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في النقل الدولي (البند ٣ من جدول الاعمال)
(A/CONF.152/5 و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2)

٥ - الرئيسة : دعت اللجنة الى النظر في مشاريع المواد على التوالي .

المادة ١٧

٦ - أقرت المادة ١٧ بأغلبية ١٣ صوتاً مقابل لا شيء .

المادة ١٨

٧ - الرئيسة : لفتت الانتباه الى الفقرة ١ ، التي لا يزال يتعين فيها تحديد المدة التي ستظل فيها الاتفاقية معروضة للتوقيع .

٨ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان قاعدة السنة الواحدة المطبقة في اتفاقيات أخرى خاصة بالنقل ستكون مقبولة من وفده ، وسيقبل وفده كذلك مدة أطول اذا كانت تلك هي رغبة اللجنة .

٩ - السيد غوروديسكي (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : أيد اقتراح أن تكون الفترة سنة واحدة .

١٠ - الرئيسة : قالت انها تفترض أن اللجنة توافق على ادراج التاريخ ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ في نهاية المادة ١٨ (١) .

١١ - وقد تقرر ذلك .

١٢ - وأقرت المادة ١٨ بأغلبية ١٢ صوتاً مقابل لا شيء .

المادة ١٩

١٣ - السيد هوريني (كندا) : قال ان وفده قدم اقتراحاً خطياً لم يعمم بعد . والغرض من الاقتراح هو تعديل المادة ١٩ (٣) بحيث تتجلى فيها المعايير الثلاثة ، الواردة الآن في المادة ٢ (نطاق التطبيق) ، لتطبيق الاتفاقية . والمعايير الثلاثة هي مقر عمل المتعهد ، ومكان أداء الخدمات المتصلة بالنقل ، وقواعد القانون الدولي الخاص . ولا تشير المادة ١٩ (٣) ، بصيغتها الحالية ، إلا الى مقر العمل . وطلب تأجيل مناقشة المادة ١٩ الى حين تلقي الاقتراح الخطي المقدم من وفده .

١٤ - السيد سرفينغون (الفلبين) : قال ان وفده قدم اقتراحات خطية بشأن المادتين ١٩ و ٢١ ، وطلب تبعا لذلك تأجيل النظر في المادتين كليهما .

١٥ - وقد تقرر ذلك .

المادة ٢٢ (A/CONF.152/C.2/L.3 و L.4 و L.5)

١٦ - الرئيسة : قالت ان الاقتراحات الثلاثة المعروضة على اللجنة بشأن المادة ٢٢ (١) ، والمقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية (A/CONF.152/C.2/L.3) ، وألمانيا (A/CONF.152/C.2/L.4) ، وهولندا (A/CONF.152/C.2/L.5) ، على التوالي ، تتعلق جميعها بعدد التصديقات اللازمة . والاقتراح المقدم من الولايات المتحدة ليس تعديلاً ولكنه مجرد تعبير عن التأييد للحكم الحالي القاضي بأن الاتفاقية يبدأ نفاذها عندما تصدق عليها خمس دول أو تنضم اليها . واقتراحا ألمانيا وهولندا متطابقان ويهدفان الى الاستعاضة عن عبارة "الخامسة" بعبارة "الخامسة عشرة" في المادة ٢٢ (١) ، بحيث يلزم لبدء نفاذها ١٥ تصديقاً أو انضماماً .

١٧ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان الدافع الى الاقتراح المقدم من وفده هو فترة التأخير الطويلة لبدء نفاذ الاتفاقيات التي تتطلب عددا كبيرا من التصديقات . ومن الامثلة على ذلك اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ ، التي تتطلب ٣٠ تصديقا ولم يبدأ نفاذها بعد . ومشروع الاتفاقية قيد النظر صك بالغ الفائدة ، وهو فريد من حيث أنه يطبق على الشؤون الداخلية للدول . لذلك يؤيد وفده استنتاج لجنة القانون الدولي في الدعوة الى أن يكون عدد التصديقات اللازمة من الدول خمسة .

١٨ - السيد هنفستينرغ فون بورستل (ألمانيا) : قال انه ، في حين أنه يتفهم تماما مشاغل الولايات المتحدة ، فان وفده يستصوب اقتضاء عدد أكبر من التصديقات . والعدد ١٥ رقم معقول - من أجل ضمان قبول أوسع للاتفاقية . ولن يكون هناك جدوى للاتفاقية اذا كانت محاكم خمس دول فقط هي التي تطبق أحكامها .

١٩ - السيد هورنر (كندا) : قال ان وفده يؤيد أن يكون عدد التصديقات اللازمة صغيرا وذلك لاسباب تماثل الى حد كبير الاسباب التي أبدتها وفد الولايات المتحدة . وتتناول الاتفاقية أساسا مسائل تتعلق بالقانون الدولي الخاص ، ولا سيما القانون الداخلي . ويقتضي معظم الالتزامات الواردة في الاتفاقية أن تجعل الدول الأطراف قاذونها الداخلي متمشيا مع الاتفاقية ، واذا رغبت الدول في أن تأخذ بذلك فينبغي تشجيعها عليه . وكان وفده سيقبل حتى بأن يكون عدد التصديقات اللازمة أقل .

٢٠ - السيد مارشال (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية) : قال ان وفده كان يتوقع أصلا أن يكون عدد التصديقات اللازمة مماثلا للعدد اللازم في اتفاقيات النقل ذات الصلة ، ولكن الوفد - بعد أن استمع الى المتحدثين السابقين - سيكون على استعداد للموافقة على أن يكون العدد ١٥ الذي يظل من شأنه أن يتيح تمثيلا دوليا واسعا . ولن يكون هناك معنى لاتفاقية لا يوقع عليها سوى عدد قليل من الدول .

٢١ - السيد فوجيشتا (اليابان) و السيد زانغ كينغ (الصين) : أعربا عن تأييدهما للنص بصيغته الحالية .

٢٢ - السيد سيرفنون (الفلبين) و السيد فريدي أراغ (جمهورية ايران الاسلامية) و السيدة شترولتس (النمسا) : أعربوا عن تأييدهم للاقتراحين الالمانى والهولندي .

٢٣ - الرئاسة : دعت اللجنة الى التصويت على الاقتراحين الالمانى والهولندي .

٢٤ - وبأغلبية ٨ أصوات مقابل ٥ أصوات رفض الاقتراح الالمانى الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.2/L.4 والاقتراح الهولندي الوارد في الوثيقة A/CONF.152/C.2/L.5 .

٢٥ - واعتمدت المادة ٢٢ بأغلبية ٨ أصوات مقابل ٣ أصوات ، مع امتناع عضو واحد عن التصويت .

المادة ٢٣

٢٦ - واعتمدت المادة ٢٣ بأغلبية ١٣ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٢٤

٢٧ - السيد فريدي أراغي (جمهورية ايران الاسلامية) ، يؤيده السيد أوستاسنكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : اقترح أن تضاف الى المادة ٢٤ (٧) عبارة تنص على أن يبلغ الوديع الدول الأطراف ببدء نفاذ التعديلات .

٢٨ - الرئيسة : قالت ان الممارسة التي يجري عليها حاليا الامين العام باعتباره وديعا هي ، على حد علمها ، ابلاغ جميع الدول الأطراف ببدء سريان التعديلات .

٢٩ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : قال انه اذا كانت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات تنص على ابلاغ الدول بالتزاماتها فهو يعتبر ذلك كافيا . ويلزم أن تكون هناك امكانية لادخال تعديلات سريعة على الاتفاقية التي تجري مناقشتها ، وهو لذلك يؤيد الصياغة الحالية للمادة ٢٤ (٧) .

٣٠ - السيد فريدي أراغي (جمهورية ايران الاسلامية) : قال ان بوسعه قبول النص الحالي للفقرة ٧ لأن الممارسة التي يتبعها الوديع بالفعل هي الابلاغ ببدء نفاذ التعديلات .

٣١ - السيد مارشال (المملكة المتحدة) : قال ان ادراج المادة ٢٤ (٢) قد يؤدي الى عقد جلسة لا داعي لها . والمادتان ٢٣ (١) و ٢٤ (١) تتناولان بقدر كاف امكانية تغيير المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ ؛ ومن ثم فلا لزوم للمادة ٢٤ (٢) .

٣٢ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الامريكية) : قال ان تناقص قيمة المبالغ كان مشكلة خطيرة في اتفاقيات معينة أخرى ، وينبغي أن يعاد النظر دوريا في حدود المسؤولية . وقال انه ، لذلك ، يؤيد مشروع المادة الحالي .

٣٣ - الرئيسة : لفتت الانتباه الى قرار الجمعية العامة ١٠٧/٣٧ ، المعني بالاحكام التي اعتمدها لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي بشأن انشاء وحدة حساب وتعديل حدود المسؤولية ، والذي أوصى بأن تحتوي جميع الاتفاقيات الدولية التي تتضمن أحكاما تتعلق بتحديد المسؤولية على فقرة مثل التي تجري مناقشتها .

٣٤ - السيد مارشال (المملكة المتحدة) : قال انه يحب مقترحه نظرا لعدم حصوله على التأييد .

٣٥ - واعتمدت المادة ٢٤ بأغلبية ١٢ صوتا مقابل لا شيء .

المادة ٢٥

٣٦ - اعتمدت المادة ٢٥ بأغلبية ١٢ صوتا مقابل لا شيء .

رفعت الجلسة الساعة ١١/٠٠

الجلسة الثانية

يوم الاربعاء ١٠ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيس : السيدة ي. فيلوس (يوغوسلافيا)

الوثيقة A/CONF.152/C.2/SR.2

انتخاب نائب للرئيس ومقرر (البند ٢ من جدول الاعمال) (تابع)

١ - السيد هورني (كندا) : رشح السيد فوجيشيتا (اليابان) لمنصب نائب الرئيس .

٢ - السيد غوروديسكي (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : رشح السيدة شترولتس (النمسا) لمنصب المقرر .

٣ - انتخب السيد فوجيشيتا (اليابان) والسيدة شترولتس (النمسا) لمنصب نائب الرئيس والمقرر ، عام التوال .

النظر في المواد ١٧ الى ١٩ و ٢١ الى ٢٥ من مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (البند ٣ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/5) و 6 و 7 و Add.1 و Add.1/Corr.1 و Add.2

المادة ١٩ (A/CONF.152/C.2/L.7)

٤ - السيد هورني (كندا) : قال ان الغرض من التعديل المقترح ادخاله على

الفقرة ٣ من المادة ١٩ هو أن تعكس هذه المادة المعايير اللازمة لنطاق تطبيق الاتفاقية والتي يجب أن تتضمنها الفقرات الفرعية ١ (أ) و (ب) و (ج) من المادة ٢ في هذه الاتفاقية .

٥ - وأضاف قائلا ان العرف المعمول به يتضمن ادراج بند بشأن الدول الاتحادية في اتفاقية للقانون الدولي الخاص ، وان قبول تعديله المقترح سوف ييسر انضمام بلده الى الاتفاقية .

٦ - وأعرب عن أمله في أن توافق اللجنة على هذا الاقتراح ، مع مراعاة ادخال تعديلات طفيفة من جاذب لجنة الصياغة .

٧ - السيد فوحيشتا (اليابان) : أيد التعديل المقترح ، بيد أنه أعرب عن اعتقاده أنه ليس من الضروري ادراج كلمة "إذا" في بداية الفقرة الفرعية (ب) . واستدرك قائلا ان البت في هذه النقطة يمكن تركه الى لجنة الصياغة .

٨ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : أيد الاقتراح ، حيث يعتقد أن المقصود هو ايجاد تطبيق أوسع للاتفاقية .

٩ - السيد زانغ كينينغ (الصين) : أيد الاقتراح الكندي .

١٠ - السيد غوروديسكر (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان لديه بعض التحفظات فيما يتعلق بهذا الاقتراح . ورغم أنه يوافق على وجوب تطابق أحكام المادة ٢ والمادة ١٩ ، فان اللجنة الأولى عليها أن تبت في المادة ٢ .

١١ - الرئيس : قال ان المادتين ٢ و ١٩ متصلان اتصالاً وثيقاً ، وقال ان اللجنة الأولى لم تنظر بعد في المادة ٢ . واستدرك قائلا ان ممثل كندا قد ألمح الى أن اقتراحه عرضة للتعديل من قبل لجنة الصياغة . ويمكن اصدار تعليمات الى لجنة الصياغة بأن تعدل عبارات الاقتراح بحيث تجعله متمشياً مع أي تغييرات قد تدخلها اللجنة الأولى على المادة ٢ . وأشار الى أن اللجنة قد ترغب في الموافقة على الاقتراح الكندي على أساس هذا الفهم .

١٢ - السيد هورنبي (كندا) : أكد أن الخلاصة التي قالها الرئيس تعكس بدقة موقفه .

١٣ - ووفق على الاقتراح الكندي ، شريطة ادخال تعديل عليه من لجنة الصياغة ، بأغلبية ٩ أصوات مؤيدة مقابل صوت واحد معارض ، وامتناع ٣ أعضاء عن التصويت .

المادة ٢١ (A/CONF.152/C.2/L.6 و L.8)

١٤ - الرئيس : دعا اللجنة الى أن تناقش أولا التعديل المقدم من الفلبين (A/CONF.152/C.2/L.8) ، إذ أنه أبعد ما يكون عن النص الأصلي .

١٥ - السيد سللو (الفلبين) : قال ان القصد من المادة ٢٠ هو منع ابداء تحفظات على الاتفاقية . واستدرك قائلا ان المادة ٢١ تتيح المجال لشغرة تظهر منها التحفظات ، إذ أن الاعلانات يمكن أن تتخذ شكل التحفظات ، ولهذا السبب اقترح حذف المادة .

١٦ - السيد فوحشتا (اليابان) : قال انه لا يرى في المادة ٢١ تعارضا مع المادة ٢٠ إذ أن كلمة "الاعلانات" الواردة بها لا تشير الا الى الاعلانات المبدأة بموجب نصوص أحكام المادة ١٩ ولا تشير الى أي اعلان تفسيري يصدر في اطار القانون الدولي العام .

١٧ - السيد هورنر (كندا) : أوضح أن المادتين اللتين تعتبران متطابقتين بالفعل مع المادتين ٢٠ و ٢١ موجودتان في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (فيينا ١٩٨٠) . ووجود مثل هذه المواد يعتبر قياسا معمولا به في اتفاقيات القانون التجاري الدولي .

١٨ - السيد زانغ كيننج (الصين) : قال انه يتفق في الرأي مع وجهة النظر اليابانية بأن الاعلانات المشار اليها في المادة ٢١ هي تلك الاعلانات المذكورة في المادة ١٩ . ولذلك فانها لا تعتبر غير متوافقة مع المادة ٢٠ .

١٩ - السيد سليمان (مصر) : قال انه يعتبر المادة ٢١ واضحة ودقيقة . وينبغي الابقاء عليها بشكلها الحالي .

٢٠ - السيد استانكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : قال انه يرى أيضا أنه لا توجد هناك صلة مباشرة بين المادتين ٢٠ و ٢١ . واستدرك قائلا انه بغية ملأفة التضارب ولتبيان أن الاعلانات المشار اليها في المادة ٢١ هي تلك الاعلانات المذكورة في المادة ١٩ ، فإنه يقترح بأن يعاد ترتيب نص الاتفاقية بحيث توضع المادتان الواحدة تلو الأخرى ولا تبقى المادة ٢٠ قائمة بينهما . وقد تجد الفلبين في هذا حلا مقبولا .

٢١ - السيد كينان (اسرائيل) : قال انه للأسباب التي أبدتها مصر وكندا ، ينبغي ترك المادة ٢١ كما وردت بصيغتها الأصلية .

٢٢ - السيد بيللو (الفلبين) : قال ان اعتراضه الاساسي على المادة ٢١ يتمثل في أنها تشير الى اعلانات الاتفاقية في مجموعها ؛ وقد يكون من المقبول حصر تطبيقها على المادة ١٩ .

٢٣ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان هناك فيما يبدو بعض اللبس بشأن استعمال كلمة "اعلان" . وقال ان في الممارسة الخاصة بالمعاهدات ، يحق للدول أن تبدي اعلانات بشأن التفسير الذي تعطيه هذه الدول لاية اتفاقية ، وهذا سوف يظل ساريا ما لم تعترض عليه دول متعاقدة أخرى . ولهذا فان الاعلانات المذكورة في المادة ٢١ لا تتصل بالمادة ١٩ وحدها ، بل تتصل بالاتفاقية في مجموعها . ولهذا ينبغي الابقاء على المادة ٢١ دون تغيير .

٢٤ - السيد فريدي أراغي (جمهورية ايران الاسلامية) : قال ان هذه المادة ينبغي أن تظل بنفس صياغتها .

٢٥ - السيد بيللو (الفلبين) : قال ان التعليق الذي أبدته الولايات المتحدة يزيد من شعوره بالقلق ازاء الآثار المترتبة على صياغة المادة ٢١ . واستدرك قائلا انه بسبب عدم التأييد لاقتراحه ، فانه سوف يسحبه .

٢٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى النظر في التعديل على المادة ٢١ ، الفقرتان ١ و ٤ ، المقترح من اليابان (A/CONF.152/C.2/L.6) .

٢٧ - السيد فوحشتا (اليابان) : قال ان القصد من التعديل الذي قدمه وفده توضيح نقطة مفادها أن الاعلانات المذكورة في المادة ٢١ تشير الى تلك الاعلانات المنصوص عليها في المادة ١٩ وحدها . أما نصوص الاحكام المماثلة لتلك الواردة في المادتين ١٩ و ٢١ ، فانها ترد في كثير من الاتفاقيات الدولية ، وقال انه يشك في صحة وجهة النظر القائلة بإمكانية اصدار اعلانات تفسيرية بمقتضى أحكام المادة ٢١ ، وخصوصا فقرتيها ٣ و ٤ .

٢٨ - السيد سلمان (مصر) : قال ان الاعلانات المذكورة في المادة ٢١ تشير الى الاتفاقية في مجملها . ولذلك ينبغي أن يظل نص المادة كما ورد بصيغته الأصلية .

٢٩ - السيد استانكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : أيد التعديل المقترح . وقال ان هناك نقطة جوهرية تدخل في هذا الموضوع . ففيما يتعلق باشارة الولايات المتحدة الى الاعلانات التفسيرية لم ترد أية اشارة الى الاعلانات في اتفاقية فيينا بشأن قانون المعاهدات ، في الجزء الثالث ، البند ٣ ، "تفسير المعاهدات" . وقال ان استعمال أي اعلان لمثل هذا الغرض في عقد دولي لا يمكن اعتباره بالتالي أمرا مقبولا . والطريق الوحيد لاية دولة للاعتراض على نص حكم معين في اتفاقية ما يكون

بإبداء تحفظ ، بيد أن هذا قد استبعد في الممثل الحالي . وبالرغم من عدم وجود ما يمنح المؤتمر من اعتماد أحكام تمكن الدول من إصدار اعلانات تتضمن تفسيرها للاتفاقية ، فإن هذا سيعتبر معارضا لما يقصده واضعو الاتفاقية ، مما يجعل نصوص أحكام المادة ٢١ تشير على وجه الحصر الى المادة ١٩ .

٣٠ - السيد زانغ كينغ (الصين) : أعرب عن تأييده للتعديل الياباني ويتفق في الرأي ، على نحو ما اقترح ممثل جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، بأن توضع المادتان ١٩ و ٢١ الواحدة تلو الأخرى .

٣١ - السيد لارسن (الولايات المتحدة الأمريكية) : قال ان اشارة ممثل جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية الى مدى شمول الاعلانات في اتفاقية فيينا بشأن قانون المعاهدات أمر سليم . ولهذا فإنه ليس لديه أي اعتراض آخر على التعديل الياباني .

٣٢ - السيد غوروديسكي (اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية) : قال ان التعديل الياباني مقبول تماما . واستدرك قائلا ان هناك مواد أخرى في مشروع الاتفاقية ، مثل المادة ٢٣ (اعادة النظر والتعديل) ، وهي المادة التي يمكن أن تكون للمادة ٢١ آثار مترتبة عليها ، ولهذا سيكون من المستصوب استبقاء الصياغة الأصلية .

٣٣ - السيد زانغ كينغ (الصين) : قال ان ممثل الاتحاد السوفياتي قد أبدى نقطة هامة . وقال انه يرى أن الاعتراض يمكن تلبيته باستبقاء التعديل الياباني مع ترك فراغ بعد المادة ١٩ لادراج أرقام مواد أخرى ذات صلة .

٣٤ - الرئيس : طرح التعديل الياباني (A/CONF.152/G.2/L.6) للتصويت ، على أساس أن مسألة ادخال تغيير محتمل في تعاقب المواد ١٩ و ٢٠ و ٢١ ، وادراج أية أرقام لمواد أخرى في المادة ٢١ سوف تحال الى لجنة الصياغة .

٣٥ - وبناء على هذا الأساس ، اعتمد التعديل بأغلبية ٩ أصوات مؤيدة مقابل ٥ أصوات معارضة .

صفة ختامية

٣٦ - الرئيس : دعا اللجنة الى أن تنظر في الفقرتين الأخيرتين من مشروع الاتفاقية .

٣٧ - اعتمدت الفقرتان النهائيتان (الصفة الختامية) وأحيلتا الى لجنة الصياغة ، على أساس أن تدرج تفاصيل المكان والزمان في موعد لاحق .

رفعت الجلسة الساعة ١١/٠٠

الجلسة الثالثة

يوم الجمعة ١٢ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ٩/٣٠

الرئيسة : الآنسة فيلوس (يوغوسلافيا)

الوثيقة A/CONF.152/C.2/SR.3

النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم إلى اللجنة (البند ٤ من جدول الأعمال)

١ - السيد ساهايداشنر (أمين اللجنة) : أبلغ اللجنة أن تقرير لجنة الصياغة إلى اللجنة الثانية سيعرض على اللجنة للنظر فيه قبل إحالة مواد الاتفاقية إلى المؤتمر بكامل هيئته ، وستدرج فقرة عن ذلك في تقرير اللجنة .

النظر في تقرير اللجنة إلى المؤتمر بكامل هيئته (البند ٥ من جدول الأعمال)
(A/CONF.152/C.2/L.2 و Add.1-3)

٢ - الرئيسة : دعت اللجنة إلى النظر في مشروع التقرير المرفوع إلى المؤتمر بكامل هيئته .

أولا - المقدمة (A/CONF.152/C.2/L.2)

٣ - اعتمدت المقدمة .

ثانيا - نظر اللجنة الثانية في مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية (A/CONF.152/C.2/L.2 و Add.1-3)

المادتان ١٧ و ١٨ (A/CONF.152/C.2/L.2)

٤ - اعتمد الجزء الذي يتعلق بالمادتين ١٧ و ١٨ من مشروع التقرير .

المادتان ١٩ و ٢١ (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.1)

٥ - السيد استانكو (جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية) : قال إنه على الرغم من أنه يوافق على الجزء الذي يتناول المادة ٢١ من مشروع التقرير ، فإن التعديلات التي أدخلت على هذه المادة تشير سؤالا رئيسيا . وبالنظر إلى أن التعديل الياباني للمادة ٢١ (١) قد أرسى الآن صلة واضحة مع المادة ١٩ ، فإن الحكم الوارد

في المادة ٢١ (٢) بشأن الاخطار بالاعلانات لا لزوم له الى حد كبير اذ إنه يكاد أن يكون مطابقا للفقرة ٢ من المادة ١٩ (٢) . وقال إنه يقترح بناء على ذلك أن تحذف الفقرة ٢ من المادة ٢١ ، وأن تدرج - لاسباب تتعلق باضفاء الاتساق - لفظة "كتابة" بعد لفظة "يخطر" في المادة ١٩ (٢) .

٦ - الرئيسة : قالت إن اقتراحات اللجنة بشأن جميع المواد سوف تحال الى لجنة الصياغة . وقد فهمت أن اللجنة وافقت على احالة اقتراح ممثل جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية الى لجنة الصياغة .

٧ - وقد تقرر ذلك .

٨ - اعتمد الجزء الذي يتعلق بالمادتين ١٩ و ٢١ من مشروع التقرير .

المواد من ٢٢ الى ٢٥ (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.2)

٩ - اعتمد الجزء الذي يتعلق بالمواد من ٢٢ الى ٢٥ من مشروع التقرير .

المواد الختامية الرسمية من الاتفاقية (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.3)

١٠ - اعتمد الجزء الذي يتعلق بالمواد الختامية الرسمية من الاتفاقية في مشروع التقرير .

١١ - اعتمد تقرير اللجنة مع مراعاة النظر في تقرير لجنة الصياغة الى اللجنة .

رفعت الجلسة الساعة ١٠/٢٥

الجلسة الرابعة

يوم الاثنين ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، الساعة ١١/٤٥

الرئيسة : السيدة فيلوس (يوغوسلافيا)

الوثيقة A/CONF.152/C.2/SR.4

النظر في تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة (البند ٤ من جدول الاعمال) (تابع)
(A/CONF.152/C.2/L.9)

١ - السيد راو (الهند) : تكلم بصفته رئيسا للجنة الصياغة فعرض تقرير لجنة الصياغة المقدم الى اللجنة الثانية (A/CONF.152/C.2/L.9) واقترح أن يطلب الى أمين لجنة الصياغة بأن يبين التغييرات التي أدخلتها اللجنة في نص المواد التي وافقت عليها اللجنة الثانية .

٢ - السيد برغستن (الأمين التنفيذي) : تكلم بصفته أمين لجنة الصياغة ، فقال ان اللجنة قد ملأت الفراغين الموجودين في الفقرة ١ من المادة ١٨ بادراج الاسم الكامل للمؤتمر وادراج عبارة "٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢" . وبعد اجراء بعض المناقشة ، التي أثارها اقتراح قدمه وفد بيلوروسيا في اللجنة الثانية (A/CONF.152/C.2/SR.3) قررت لجنة الصياغة حذف عبارة "يخطر الوديع بهذه الاعلانات و" من المادة ١٩ (٢) . ولم يدخل أي تغيير على نص المادة ١٩ (٣) المحال من اللجنة الثانية الى لجنة الصياغة في ضوء قرار اللجنة الاولى بشأن المادة ٢ .

٣ - وفي المادة ٢٠ التي كانت من قبل المادة ٢١ ، فان لجنة الصياغة ، بناء على طلب اللجنة الثانية ، استعاضت عن عبارة "بموجب هذه الاتفاقية" الواردة في الفقرتين ١ و ٤ ، بعبارة "بموجب المادة ١٩" . وبالمثل فان لجنة الصياغة ، بناء على اقتراح اللجنة الثانية ، عكست ترتيب المادتين ٢٠ و ٢١ وأدرجت في المادة ٢٥ احالة مرجعية الى الفقرة ٨ من المادة ٢٤ . وسوف يضاف التاريخ في البند قبل الاخير من الاتفاقية بعد حفل التوقيع عليها .

٤ - وردا على ما قاله السيد توفايانوند (تايلند) ، أوضح السيد برغستن (الأمين التنفيذي) أن تاريخ ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ قد أدرج في المادة ١٨ (١) بعد الاتفاق الذي تم التوصل اليه في اللجنة الثانية بأن تبقى الاتفاقية معروضة للتوقيع لمدة سنة واحدة تقريبا بعد الجلسة الختامية للمؤتمر .

٥ - وأقرت المواد ١٧ الى ٢٥ .

النظر في تقرير اللجنة المقدم الى المؤتمر بكامل هيئته (البند ٥ من جدول الاعمال)
(تابع) (A/CONF.152/C.2/L.2 و Add.1-3)

٦ - السيد ساهابداشن (أمين اللجنة) : قال ان اللجنة قد اعتمدت الفرعين الاول والثاني من تقريرها في الجلسة السابقة . ودعا اللجنة الى أن تضيف النص التالي الى التقرير .

"ثالثا - النظر في تقرير لجنة الصاغة المقدم الى اللجنة

تلقت اللجنة الثانية ، في جلستها الرابعة المعقودة في ١٥ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، تقرير لجنة الصاغة المقدم الى اللجنة الثانية والذي يتضمن نصوص المواد من ١٧ الى ٢٥ ، بالصيغة التي وافقت عليها لجنة الصاغة (A/CONF.152/C.2/L.9) . وأحالت اللجنة الثانية تلك المواد الى المؤتمر بكامل هيئته ."

٧ - واعتمد الفرع الثالث من تقرير اللجنة .

٨ - السيد زافنغ كينينغ (الصين) : قال ان وفده شعر بالدهشة أن يجد أن النسخة الصينية للوثيقة (A/CONF.152/C.2/L.9) قد أوردت نصوص المواد من ١٧ الى ٢٥ بصيغتها التي صدرت بها في الوثيقة A/CONF.152/5 .

٩ - السيد برغستن (الاميين التنفيذي) : قال ان الامادة لا بد وأن تحاط علما بكل التصويبات المراد ادخالها في مختلف النصوص اللغوية للمواد من ١٧ الى ٢٥ . وسوف تدرج هذه التصويبات في الوثيقة المتضمنة للنسخة النهائية من تقرير اللجنة الثانية المقدم الى المؤتمر بكامل هيئته .

انجاز أعمال اللجنة

١٠ - الرئيس : أعلن أن اللجنة أُنجزت أعمالها .

رفعت الجلسة الساعة ١٢/١٥

• • • • •

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استلم منها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经销处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.