

Distr.: General  
18 April 2008  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا

تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢	..... ثانيا- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
٢	..... ألف- الدول
٢	..... ٧- الجمهورية التشيكية
٣	..... ٨- جمهورية كوريا



## ثانيا- التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف- الدول

٧- الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالإنكليزية]

[١٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

١- ترحّب الجمهورية التشيكية بوضع الفريق العامل الثالث التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر. وتفضّل الجمهورية التشيكية أن ينظّم مشروع الاتفاقية نقل البضائع الدولي بالبحر فقط وضمن النطاق الذي يناظر الترتيبات الدولية الحالية السارية المفعول ("من مرفأً إلى مرفأً").

٢- وفيما يتعلق بأحكام مشروع الاتفاقية كلا على حدة، تعتبر الجمهورية التشيكية الترتيب الخاص بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها (المادة ١٨) ترتيباً ملائماً. وتؤيد الجمهورية التشيكية أيضاً تمديد الحدود الزمنية المتاحة لرفع الدعاوى، مقارنة بأحكام قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسي، وكذلك اعتماد فترة تقادم قدرها سنتان كما هو وارد في قواعد هامبورغ.

٣- وتطبيق الفصل ١٤ (الولاية القضائية) والفصل ١٥ (التحكيم) هو نوع من التنازل لصالح قواعد هامبورغ، غير أنه تسوية مقبولة.

٤- وترى الجمهورية التشيكية من المفيد أنه أدرجت أحكام في الفصلين ٣ و ٨ بشأن استخدام سجلات النقل الإلكترونية كبديل لوثائق النقل.

٥- وتؤيد الجمهورية التشيكية تأييدا قويا دخول الاتفاقية حيّز النفاذ بعد التبليغ أو التصديق العشرين، بحيث تتخذ الاتفاقية طابعا عالميا، وإلا فإنّ هذه الاتفاقية لن تكون سوى المجموعة الرابعة من الأنظمة الخاصة بنقل البضائع الدولي بالبحر، بعد الترتيبات الدولية الحالية السارية المفعول وهي قواعد لاهاي وقواعد لاهاي فيسي وقواعد هامبورغ.

## الخلاصة:

٦- سترحب الجمهورية التشيكية بالحد من نطاق مشروع الاتفاقية ليقصر على النقل البحري وحده، بحيث تصبح الاتفاقية ترتيباً فريداً وعالمياً يمكن أن يحل في المستقبل محل الترتيبات الواردة حالياً في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي فيسي وقواعد هامبورغ.

## ٨- جمهورية كوريا

[الأصل: بالإنكليزية]

[١٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

## (أ) ملحة عامة

٧- ترى جمهورية كوريا أن مشروع الاتفاقية الجديد ينبغي أن يقدم مساهمة كبيرة في تعزيز التوحيد الدولي للقانون البحري وفي توفير القدرة على التنبؤ للصناعات. وهي تؤيد العديد من الأحكام المعتمدة أو المعدلة حديثاً في مشروع الاتفاقية، مثل الوثائق الإلكترونية والتأخر والنقل المشترك وحق السيطرة والتلف الخفي. غير أنها تعتقد أن من الضروري الاستمرار في عمليات الاستعراض والمناقشة فيما يتعلق بمقدار حد المسؤولية (المادة ٦٢) والعقود الكمية (المادة ٨٢).

## (ب) أحكام خاصة

## ١٦٠ مقدار حد المسؤولية (المادة ٦٢)

٨- وفقاً لمشروع الاتفاقية، تبلغ حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته ٨٧٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٣ وحدات من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام، وهي أعلى من المستويات المنصوص عليها في قواعد هامبورغ (٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رزمة أو ٢,٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام). وكما في الدورة الحادية والعشرين للفريق العامل، تعارض جمهورية كوريا هذه الأرقام، آخذة في الاعتبار أنها اعتمدت مؤخراً المستوى المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسي، من خلال تنقيح باب القانون البحري من قانون التجارة الكوري في تموز/يوليه ٢٠٠٧. وبالتالي فإن اعتماد هذه الأرقام التي هي أعلى بكثير من المستوى الجديد المعتمد في القانون الوطني المنقح قد يضع عبئاً مفرطاً على كاهل الناقلين المحليين.

٩- بالإضافة إلى ذلك، وباعتبار أن التطور الأخير لأساليب الترتيم، الذي يسمح للشاحن بأن يقسم البضائع إلى أكبر عدد ممكن من الرزم، قد يؤدي إلى المزيد من الازدياد في المسؤولية الملقاة على عاتق الناقلين، فإن زيادة حدود المسؤولية تجعل الناقلين عرضة لتحمل عبء ثقيل بقدر غير معقول. ولذا ترى جمهورية كوريا أن المستوى الحالي لحدود المسؤولية المفرط الارتفاع وأن مستوى حدود المسؤولية المنصوص عليه في قواعد لاهاي-فيسي ملائم للأغراض التجارية.

### ٢٠٠٠ العقود الكمية (المادة ٨٢)

١٠- فيما يتعلق بالمادة ٨٢ التي تستبعد العقود الكمية من نطاق تطبيق الاتفاقية، يساور جمهورية كوريا القلق من أن تعريف "العقد الكمي" في المادة ١ (٢)، الذي لا يذكر أي حدود معينة لجعل العقد الكمي ساري المفعول، هو تعريف مبهم بقدر مفرط، ويتيح بالتالي لكبار الشاحنين فرصة الخروج بسهولة على واجباتهم أو مسؤولياتهم المنصوص عليها في الاتفاقية، في حين يترك صغار الشاحنين دون حماية كافية.

١١- ولذا فهي تقترح التوسع في التعريف الوارد في المادة ١ (٢) ليشمل مبادئ توجيهية محددة بشأن تطبيق الحكم الخاص بالعقد الكمي، مثل فرض حد أدنى لكمية الشحنة لا يجوز الخروج عن أحكام الاتفاقية إذا قلّت عنه كمية الشحنة، وذلك حتى لا تُستغل المادة ٨٢ لغرض الالتفاف على الواجبات أو المسؤوليات الإلزامية التي تنص عليها الاتفاقية.

### ٢٠٠٠٠ تحليل مقارن للتكاليف والفوائد

١٢- توّد جمهورية كوريا أن تطلب إلى أمانة الأونسيرال إجراء تحليل مقارن متعمّق للتكاليف والفوائد بشأن مشروع الاتفاقية، يمكن أن تساعد نتائجه كل بلد أو صناعة على فهم مزايا وعيوب الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية، كل من وجهة نظره الخاصة، فهما واضحا.