

Distr.: Limited
27 January 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة السابعة عشرة
فيينا، ٣-١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً]

اقترح من فنلندا بشأن نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة

مذكّرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة السابعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
قدّمت حكومة فنلندا نص اقتراح يتعلق بنطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة
في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلية أو جزئياً] [بحراً] لكي ينظر فيه الفريق العامل.
ويرد مرفقاً بهذه المذكرة نص ذلك الاقتراح مستنسخاً في الشكل الذي تلقت به الأمانة.



المرفق

نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة

١- المناقشات السابقة

١- كان نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة موضع نقاش في دورات سابقة للفريق العامل، ولا سيما في الدورة الرابعة عشرة (فيينا، ٢٠٠٤) والدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥). ولم تجر أي مناقشة لها في الدورة السادسة عشرة (فيينا، ٢٠٠٥) نظرا إلى أنه ارتئي أن تُعد المسائل المعلقة بشكل سليم وتوجه من خلال أمانة الأونسيترال لينظر فيها في الدورة السابعة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٦). ولوحظت، مع ذلك، خلال الدورة السادسة عشرة، أهمية فهم آثار نظام عقود الحجم المترتبة على شاحني الأحجام الصغيرة أو البسيطة، كما ذكر في تلك الدورة بمزيد من التحديد.

٢- وبالنظر إلى المنطلقات المذكورة أعلاه، يمكن الإشارة إلى وثائق الأونسيترال التالية:

- A/CN.9/572، تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته الرابعة عشرة (فيينا، ٢٠٠٤)، الفقرات من ٨١ إلى ١٠٩؛

- A/CN.9/576، تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥)، الفقرات من ١٠ إلى ١٠٩؛

- A/CN.9/591، تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته السادسة عشرة (فيينا، ٢٠٠٥)، الفقرة ٢٤٤.

٣- وخلص الفريق العامل إلى عدة استنتاجات في الدورة الرابعة عشرة (فيينا، ٢٠٠٤) كما هو مذكور بمزيد من التحديد في التقرير ذي الصلة (A/CN.9/572)، ومن بينها ما يلي:

- ينبغي أن ينطبق مشروع الاتفاقية (الصك) إلزاميا على الشحنات التقليدية؛
- ينبغي أن تُستبعد مشارطات الاستئجار التقليدية وعقود الحجم في تجارة الخدمات الملاحية غير المنتظمة وعقود الرقعة في تجارة الخدمات الملاحية المنتظمة وعقود القطر وعقود الروافع الثقيلة من انطباق مشروع الصك؛
- ينبغي أن تكون الأطراف الثالثة مشمولة بالحماية (عندما لا يقع عقد النقل المُبرم بين الشاحن والناقل ضمن نطاق مشروع الاتفاقية) عندما يقتضي الأمر تحديد تلك الأطراف استنادا إلى مستند النقل، مع مراعاة أنه ينبغي مع

ذلك تحديد الأطراف الثالثة التي تستأهل الحماية تحديدا واضحا، لا إقفال تلك الفئة؛

- لم يعارض الفريق العامل إدراج حكم بشأن اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات على أساس غير إلزامي، عندما ينبغي إيلاء عناية خاصة لحماية مصالح الشاحنين الصغار والأطراف الثالثة على سبيل المثال؛
- ينبغي النظر في الموضوع الأمثل لإدراج حكم يتعلق باتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات في مشروع الاتفاقية (الصك).

٤- وفيما يتعلق بمسألة نطاق الانطباق، طُرحت في المناقشات التي جرت في الدورة الرابعة عشرة ثلاثة نهج بديلة هي: النهج المستندي والنهج التعاقدية والنهج التجاري. ولوحظ أيضا أن هناك جانبا آخر ذا صلة بمسألة النطاق هو ما إذا كان قد تم التفاوض بحرية بين الطرفين بشأن عقد النقل المعني أم لا. والاستنتاج الذي خلص إليه الفريق العامل هو أنه يمكن إيجاد حل توفيقى باستخدام مزيج من النهج المستندي والنهج التعاقدية والنهج التجاري. والاقتراحات الصياغية التي قدمت بعد هذا الاستنتاج كانت حلولاً توفيقية تستند إلى هذه الأسس البديلة. واتضح مع ذلك أن الصياغة مسألة صعبة رغم التوصل على هذا النحو إلى توافق واسع نطاق في الآراء في هذا الصدد.

٥- وقام فريق صياغة غير رسمي بإعداد صيغة جديدة يعاد استنساخها في التقرير (A/CN.9/572) في الفقرة ١٠٥. ولوحظ أن فريق الصياغة غير الرسمي نفسه لم يتح له وقت كاف للنظر في اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات ولا في النطاق الإلزامي لمشروع الصك.

٦- ولدى مواصلة النقاش حول مسائل الهيكل والمضمون والصياغة فيما بين دورات الفريق العامل، اتضح أنه يتعين إضافة توضيحات بشأن جميع المسائل المشار إليها سابقا. فأصبحت اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة في المحيطات تُفهم الآن على أنها عقود حجم. بيد أن الضرورة ما زالت تدعو إلى توضيح الوضع غير الإلزامي لعقود الحجم. وقد تم تناول هذه النقاط في الدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥).

٧- وخلص الفريق العامل إلى عدة استنتاجات في الدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥) كما هو مبين في التقرير الخاص بهذه الدورة (A/CN.9/576)، ومن بينها ما يلي:

(أ) ينبغي إدراج اتفاقات الخدمة الملاحية المنتظمة ضمن نطاق مشروع الاتفاقية بوصفها عقود حجم، وستقرر إدراجها طبيعة الشحنات الفردية فيها؛

(ب) عرضت بعض الشروط المتعلقة بعقود الحجم في النقل الملاحي المنتظم للخروج عن الأحكام الإلزامية، ويمكن لمخطط الخروج عن الأحكام أن يشكل أساساً لمناقشات إضافية، مع الأخذ في الحسبان الشروط المحددة المتعلقة بالوضوح والاختلاف الكافي وعدم المغالاة؛

(ج) بالنظر إلى عقود الحجم في النقل الملاحي المنتظم، لا يمكن رغم ذلك الخروج عن التزامات الجدارة بالإبحار وعن المسؤولية الناشئة عن عدم الجدارة بالإبحار كما يمكن أن يكون عليه الحال كذلك بالنظر إلى بعض الأحكام المتعلقة بالتزامات الشاحن ومسؤوليته؛

(د) يمكن أن تشمل إمكانيات الخروج عن الأحكام المشار إليها سابقاً الأطراف الثالثة كذلك، ولكن في إطار شروط محددة فقط؛ وينبغي إثارة هذه النقطة بالرجوع إلى المناقشات المتعلقة بالاختصاص (الولاية القضائية) والتحكيم؛

(هـ) فيما يتعلق بالحماية الإلزامية للأطراف الثالثة، تم تحديد شرط المستندات، ولكن مع بذل جهود للتوفيق بين مثل هذا النهج ونهج تُحدّد فيه الأطراف الثالثة؛ وإذا ما لم يتحقق ذلك، فينبغي الاحتفاظ بالبدلين معا في الوقت الحالي لإجراء مزيد من المناقشات في هذا الصدد؛

(و) ينبغي الإبقاء على نظام مسار أحادي إلزامي فيما يخص الناقل، كما ينبغي أن يشمل النظام الأطراف المنفذة البحرية.

٨- وثمة مسائل أخرى عديدة تتطلب اتخاذ قرار بشأنها في الدورة الخامسة عشرة كما هو موضح في التقرير (A/CN.9/576).

٩- وقد استندت المناقشات التي دارت في الدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥) إلى مشروع أعدّه فريق صياغة غير رسمي. وترد النتيجة النهائية للدورة الخامسة عشرة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وتتضمن تعديلات فنية طفيفة. أما استنتاجات الفريق العامل فترد في تقرير الدورة الخامسة عشرة (A/CN.9/576).

١٠- وأشير إلى أن ثمة حاجة إلى مزيد من العمل بغية صياغة نص مقبول. واتضح بعد الدورة الخامسة عشرة كذلك أن الصياغة مسألة معقدة من نواح عديدة. ولوحظ أنه من

الصعب فهم عقود النقل التي تدخل في إطار مشروع الاتفاقية وعقود النقل التي لا تدخل في إطار الاتفاقية وفقا للمادة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وينطبق ذلك بالتحديد على عقود الحجم. وعلاوة على ذلك، يصعب فهم حماية الأطراف الثالثة في المادة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، ولا سيما فيما يتعلق بالمادة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. كما يحتاج النهج غير الإلزامي الوارد في المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 والمتبع في عقود الحجم التي تُستخدم في النقل الملاحي المنتظم إلى مزيد من النظر في صياغته وإلى المزيد من النقاش حوله.

١١ - وبالنظر إلى هذه الخلفية، اعتُبر أن من الضروري تطوير أحكام نطاق الانطباق وحرية التعاقد وكذلك المسائل ذات الصلة.

١٢ - وفيما يلي عدة تغييرات مقترحة بالمقارنة بالوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ولا يوجد هناك تغيير في أرقام المواد (إلا أن إدراج تعريف جديد أدى إلى زيادة عدد الفقرات الفرعية المرقمة بأحرف في المادة ١).

٢ - تعدد الوسائط

١٣ - في هذه النقطة، يُعترَم أن يغطي مشروع الاتفاقية بعض جوانب النقل المتعدد الوسائط، أو يَحتمَل ذلك. ويوجد أساس ذلك في مشروع المادتين ١ (أ) و ٢٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ووفقا لمشروع المادة ٢٧، لا يغطي النظام المتعدد الوسائط إلا هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

١٤ - ويمكن أن يؤثر النهج المتعدد الوسائط على جوانب مختلفة من مشروع الاتفاقية. وقد لوحظت هذه الصلة كذلك، ولكن في بعض النقاط فقط لدى مناقشة نطاق الانطباق وحرية التعاقد والأحكام ذات الصلة. وترد النقاط المحددة في الفقرة ١٠٣ من تقرير الدورة الرابعة عشرة (A/CN.9/572) (فيينا، ٢٠٠٤) وفي الفقرة ١٠٨ من تقرير الدورة الخامسة عشرة (نيويورك، ٢٠٠٥).

١٥ - ولا يثير الاقتراح على ما يبدو مشاكل محددة نظرا للطابع المتعدد الوسائط جزئيا لمشروع الاتفاقية. ولا تُدرج أية أحكام إضافية نظرا للجوانب المتعددة الوسائط. وقد يكون من الضروري تحسين الصياغة متى دعت الضرورة لذلك استنادا إلى حجج لم تؤخذ في الحسبان.

٣- النص المقترح مع التعليق عليه

١٦- المادة ١- التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) يقصد بتعبير "عقد النقل" عقد يتعهد فيه الناقل، مقابل دفع أجرة نقل، بنقل بضاعة من مكان إلى آخر. ويجب أن ينص العقد على النقل عن طريق البحر ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

(ب) يقصد بتعبير "عقد الحجم" عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية قدرًا أدنى أو أقصى أو نطاقًا معينًا.

(ج) يقصد بتعبير "نقل ملاحى منتظم" خدمة نقل '١' تُعرض على عامة الناس من خلال النشر أو وسائل مماثلة و'٢' تشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية متاحة لعامة الناس عن مواعيد الإبحار.

(ج ج) يقصد بتعبير "نقل ملاحى غير منتظم" أي نقل لا يكون خدمة نقل ملاحية منتظمة.

...

١٧- ثمة تعديلات أُدخلت على النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. فمصطلح "عقد الحجم" (ب) هو عقد نقل وقد أدرجت هذه المسألة الآن في التعريف. وقد استعيض، في هذا التعريف باللغة الانكليزية، عن المصطلح "cargo" بالمصطلح "goods" للتنسيق مع صيغة مشروع الاتفاقية. ووفقا للفقرة ٢٤٤ من تقرير الدورة السادسة عشرة (A/CN.9/591) (فيينا، ٢٠٠٥)، سيتم إعداد وثيقة تفسيرية بشأن معالجة عقود الحجم في مشروع الاتفاقية لزيادة توضيح الآثار القانونية والعملية. وقد أعربت اللجنة البحرية الدولية عن استعدادها للمساعدة على إعداد هذه الوثيقة. وثمة إشارة إلى الوثيقة التي أعدتها اللجنة بالصيغة المعروضة على الفريق العامل.

١٨- وأسفرت الجهود التي بذلت لتوضيح الأحكام الأساسية المتعلقة بنطاق الانطباق ليس عن ضرورة تعريف النقل الملاحى غير المنتظم فحسب، بل وكذلك النقل الملاحى المنتظم. وسيوضح ذلك جلياً. بمجرد تناول المادة ٩.

المادة ٨- نطاق الانطباق العام ١٩-

١- رهنا بالمادة ٩، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين ويكون فيها ميناء التحميل وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين:

(أ) إذا كان مكان التسليم أو ميناء التحميل واقعا في دولة متعاقدة؛ أو

(ب) إذا كان مكان التسليم أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة.

ويقصد بالإشارات إلى [الأماكن و] الموانئ [الأماكن و] الموانئ المتفق عليها في عقد النقل.

٢- تنطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.

٢٠- اقترح حذف التعبير الوارد بين معقوفتين في فاتحة الفقرة ١ من مشروع المادة ٨ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 "[في عملية النقل البحري]" و"[في نفس عملية النقل البحري]". وقد أدرجت العبارتان الواردتان بين معقوفتين لتفادي أوجه القلق التي أعربت عنها بعض الوفود. ويكمن القلق في احتمال وجود عمليتين منفصلتين للنقل البحري الداخلي في دولتين منفصلتين، على سبيل المثال، ويكون في هذه الحالة ميناء التحميل بالنسبة للعملية الأولى موجودا في دولة تختلف عن ميناء تفريغ عملية النقل البحري الثانية. ولا ينبغي لهذا النوع من النقل أن يقع ضمن نطاق مشروع الاتفاقية. وبدلا من إدراج التعبير الوارد بين معقوفتين في مشروع الاتفاقية، اقترح إدراج هذا التوضيح المحدد في التعليقات التي ستصاغ استنادا إلى النص المعتمد.

٢١- وفي الفصل المتعلق بالاختصاص (الولاية القضائية)، اقترح إضافة ميناء التحميل وميناء التفريغ كعاملين يربط يصلحان كأساس للاختصاص في المطالبات تجاه الناقل. وقد أدرج عامل الربط هذا في الفقرة ٧٣ من تقرير الدورة السادسة عشرة (A/CN.9/591) (فيينا، ٢٠٠٥)، كما هو محدد في المادة المقترحة ٧٥ (ج) في إطار تلك الفقرة. وفور ما يُعتمد هذان العاملان، سيكون من المناسب على ما يبدو إدراج ميناء التحميل وميناء التفريغ كعاملين يحددان كذلك انطباق مشروع الاتفاقية. وثمة تناسق كذلك مع نص فاتحة الفقرة ١ أعلاه. وبناء على ذلك، يقترح حذف المعقوفتين المحيبتين بميناء التحميل وميناء التفريغ في الفقرة ١ (أ) و(ب) في مشروع المادة ٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢٢- ويقترح حذف التعبير الوارد بين معقوفتين في الفقرة ١ (ج) من مشروع المادة ٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 ("إذا كان عقد النقل ينص على أن هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة تضعه موضع التنفيذ يحكم العقد") نظرا لشدة صعوبة تحديد أهمية مثل هذه الإشارة. وقد لوحظت هذه الصعوبة في الفقرتين ٦١ و ٦٢ من تقرير الدورة الخامسة عشرة (A/CN.9/576) (نيويورك، ٢٠٠٥). وحتى في غياب هذه الإشارة بالتحديد، من الطبيعي أن يكون للطرفين دائما الحق في إدراج نص مشروع الاتفاقية كجزء من عقدهما، كما درجت العادة على ذلك باستخدام "الشروط العليا". ومن الجائز أن تظهر مشاكل في تفسير مثل هذه الإشارات ونص مشروع الاتفاقية بوصفها اشتراطات تعاقدية، إلا أن هذه المشاكل قد لا تدخل في إطار مناقشات الفريق العامل.

٢٣- المادة ٩- استثناءات ومشمولات محدّدة

١- لا تنطبق هذه الاتفاقية على ما يلي من عقود النقل في النقل الملاحي المنتظم:

(أ) مشاركات الاستئجار؛ و

(ب) العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها، سواء كانت أو لم تكن مشاركات استئجار.

٢- (أ) رهنا بالفقرة (ب)، لا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم.

(ب) تنطبق هذه الاتفاقية في النقل الملاحي غير المنتظم:

'١' إذا لم يكن هناك أي مشاركة استئجار أو أي عقد لاستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها، سواء كان هذا العقد مشاركة استئجار بين الطرفين أو لم يكن كذلك، و

'٢' إذا كان ما يثبت عقد النقل هو مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يُثبت أيضا تسلّم الناقل أو الطرف المنفّذ للبضاعة.

الخلفية

٢٤- يثير مشروع المادة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 مشاكل في الصياغة. فثمة استبعاد أولا في الفقرة ١، ولكن يليه إدراج في الفقرة ٢، ثم إدراج "مشروط" في الفقرة ٣. وثمة إضافة لفكرة "النقل بناء على الطلب" أدرجت في الفقرة ٢ لتوضيح أن مثل هذا النقل

يدخل في نطاق انطباق مشروع الاتفاقية حتى وإن لم يتعلق الأمر بنقل ملاحى منتظم، كما هو الشأن عند تطبيق قواعد لاهاي ولاهاي-فيسي. وتحدد الفقرة ٣ عقود الحجم. وعقود الحجم هي عقود إطارية يُتَوَخَى بمقتضاها نقل البضاعة في سلسلة من الشحنات. وتُنظَّم الشحنات الفردية كل على حدة ويمكنها أن تكون في تجارة منتظمة أو تجارة مشاهمة، أو في تجارة السفن الجوّالة. وتهدف الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 إلى جعل مشروع الاتفاقية ينطبق على عقود الحجم الإطارية من خلال ما هو منطبق استناداً إلى كل شحنة منفردة.

٢٥- وتوجد نقطة الانطلاق لفهم المادة ٩ المقترحة أعلاه، كما هو الحال في السابق، في المادة ٨ حيث يشار إلى مشروع الاتفاقية بوصفها منطبقة على عقود النقل، على النحو المبين في المادة ١ (أ).

٢٦- ويركز النص المقترح في الوقت الراهن على النقل الملاحى المنتظم والنقل الملاحى غير المنتظم بغية تقديم فهم أوضح من ذي قبل لما هو مُستبعد من نطاق الانطباق. وقد ناقش الفريق العامل من قبل تعريف النقل الملاحى غير المنتظم (بما في ذلك تعريف النقل الملاحى المنتظم)، وثمة على ما يبدو احتمال كبير للاعتماد على النهج التجاري. واتباع هذا النهج الصياغى الجديد في المادة ٩ يجعل من الضروري تعريف كل من النقل الملاحى المنتظم والنقل الملاحى غير المنتظم في المادة ١.

الفقرة ١ من المادة ٩ المقترحة

٢٧- تستبعد الفقرة ١ بعض الحالات في النقل الملاحى المنتظم، مثل مشارطات الاستئجار المستخدمة في النقل الملاحى المنتظم. ويتعلق الأمر هنا بمسألة صياغية. فلم يظهر على ما يبدو أي خلاف حول مضمون الفقرة في المناقشات السابقة التي أُجريت في إطار الفريق العامل.

الفقرة ٢ من المادة ٩ المقترحة

٢٨- تستبعد الفقرة ٢ (أ) أعلاه جميع العقود في النقل الملاحى غير المنتظم. ولا توجد أي إشارة محددة إلى مشارطات الاستئجار، إلا أنه اعتبر من الطبيعي تماماً أن تدخل جميع مشارطات الاستئجار في التجارة غير المنتظمة في إطار الإشارة الواردة في الفقرة ٢ (أ) المقترحة أعلاه.

٢٩- وبغية عدم تقليص نطاق الانطباق عما ينطبق وفقا لتقواعد لاهاي ولاهاي-فيسي، ثمة ما يدعو إلى إدراج جزء معيّن من النقل الملاحي غير المنتظم في نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. وهذا هو ما يُطلق عليه النقل "بناء على الطلب" الذي سبق أن ناقشه الفريق العامل. ومن الواضح أنه لا يوجد أي خلاف كذلك حول هذه النقطة في الفريق العامل، باستثناء ما يتعلق بالصياغة. ويهدف النهج المتبع في الفقرة ٢ (أ) المقترحة أعلاه إلى توفير فهم أفضل لمحتوى مشروع الاتفاقية منطبقاً أكثر من الفهم الذي توفره الفقرة ٢ من مشروع المادة ٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 دون تعمد تغيير المضمون. ويملي الاقتراح الوارد أعلاه إدراج تعليقيين. أولهما أنه يجب ألا يكون هناك أي مشاركة استئجار أو ما شابه ذلك من العقود بين الطرفين، كما هو مبين في الفقرة ٢ (ب) '١' أعلاه. وثانيهما أنه في الفقرة المقترحة ٢ (ب) '٢' أعلاه، يُفترض أن يكون هناك مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني يثبت في آن واحد عقد النقل وتسليم الناقل أو الطرف المنفذ للبضاعة. ويرد بناء على ذلك شرطان في الفقرة ٢ (ب) '٢'.

٣٠- وثمة مزيد من النقاش في إطار العنوان القادم الخاص بعقود الحجم فيما يتعلق بالفقرة ٢ المقترحة.

عقود الحجم

٣١- لا يكرّر النص المقترح الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩ الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ولما كانت عقود الحجم (الإطارية) بحكم تعريفها هي عقود النقل، كما هو مبين في الفقرة المقترحة ١ (ب) من المادة ٩ أعلاه، يمكن البت في انطباق مشروع الاتفاقية على مثل هذه العقود استناداً إلى الصيغة الجديدة المقترحة للمادة ٩ على النحو الذي ترد به. وبالنظر في النص المقترح أعلاه، يمكن استنتاج أن قائمة استثناءات بعض العقود في النقل الملاحي المنتظم في الفقرة ١ لا تشمل عقود الحجم. وبناء على ذلك، فإن عقود الحجم هي عقود نقل وإذا ما كانت هي عقود نقل في النقل الملاحي المنتظم فإنها مشمولة بمشروع الاتفاقية. ومن جهة أخرى، ووفقاً للفقرة المقترحة ٢ (أ) من المادة ٩ أعلاه، تُستبعد عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم من نطاق انطباق مشروع الاتفاقية. وتُستبعد بالتالي عقود الحجم التي تُستخدم لأغراض النقل الملاحي غير المنتظم.

٣٢- ولا تشمل العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيزٍ عليها المشار إليها في الفقرة المقترحة ١ (ب) من المادة ٩ عقود الحجم في النقل الملاحي المنتظم ولا يوجد هناك أي احتمال لسوء الفهم بفضل النص الجديد المقترح.

٣٣- وكون مشروع الاتفاقية لا ينطبق على عقود الحجم المحددة أعلاه تلك وعلى الشحنات التي تتم بمقتضاها لا يعني أن أحكام مشروع الاتفاقية ستكون إلزامية تلقائياً. فطابع مشروع الاتفاقية الإلزامي أو غير الإلزامي مسألة تقررهما المواد ٩٤ و ٩٥ و ٩٦، كما هو مُقترح أدناه.

٣٤- ولم تُعتبر مسألة عقود الحجم المختلطة (المنتظمة أو "بناء على الطلب" وغير المنتظمة فيما يتعلق بالشحنات الفردية بمقتضى العقد) من الناحية التجارية كنقطة انطلاق أساسية. وإذا ما ظهرت مثل هذه الحالة، فثمة احتمال لفهم النص الجديد المقترح بطريقة تجعل مشروع الاتفاقية ينطبق على عقد الحجم المختلط الذي تتم فيه الشحنة الفردية في النقل الملاحي المنتظم (أو تستند إلى النقل "بناء على الطلب")، في حين أن المشروع لا ينطبق على عقد الحجم المختلط الذي تتم فيه الشحنة الفردية في النقل الملاحي غير المنتظم استناداً إلى طريقة غير "النقل بناء على الطلب".

٣٥- ومن الجائز إثارة بعض المسائل الإضافية المتعلقة بالتفسير.

٣٦- المادة ١٠- الانطباق على أطراف معينة

بصرف النظر عن أحكام المادة ٩، إذا استُبعدت مشاركة الاستئجار أو استُبعد أي عقد نقل آخر من انطباق هذه الاتفاقية بمقتضى المادة ٩، انطبقت الفقرتان التاليتان:

(أ) تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو [الشخص المشار إليه في المادة ٣٤] الذي لا يكون [البديل ألف: طرفاً أصلياً في عقد النقل المستثنى] [البديل باء: شاحناً في عقد النقل المستبعد].

(ب) لا تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين [البديل ألف: الطرفين الأصليين] [البديل باء: الناقل والشاحن] في عقد النقل المستبعد.

٣٧- وقيل إن مشروع المادة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 غير واضح. والهدف من مشروع المادة ١٠ هو توفير الحماية لأطراف ثالثة معينة على أساس إلزامي عندما لا يشمل مشروع الاتفاقية مع ذلك العقد المبرم بين الناقل والشاحن، كمشاركة الاستئجار في النقل الملاحي غير المنتظم. والنهج الأساسي هو النهج ذاته المتبع في قواعد لاهاي ولاهاي-

فيسي، إلا أنه لا يمكن في مشروع الاتفاقية ربط حماية طرف ثالث بسند شحن أو ما شابهه من مستندات الملكية.

٣٨- وكما أشير إليه سابقاً في إطار العنوان "١- المناقشات السابقة"، لم يُناقش الفريق العامل حماية الأطراف الثالثة من حيث الصياغة السليمة فحسب، وإنما بالاستناد كذلك إلى بديلين رئيسيين. ويستند البديل الأول إلى الجمع بين الحماية وحيازة مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني كما هو مُبيّن في المادة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ويستند البديل الثاني إلى فكرة أن الطرف الثالث المشمول بالحماية يُحدّد مباشرة دون حاجة إلى اشتراط حيازة مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني.

٣٩- ولدى تقديم هذا الاقتراح الجديد، بُذلت جهود إضافية لتوضيح مشروع المادة ١٠ بصيغتها الواردة بها في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وارتئي أن تلك الجهود لم تكفل بقدر كافٍ من النجاح. وبما أن الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق العامل حتى الآن تتيح إمكانية للعودة إلى تحديد الأطراف الثالثة إذا لم يكن النهج الذي يشتمل على مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني مُرضياً (مقتبس من العنوان ١- "المناقشات السابقة": "... تم تحديد شرط المستندات، ولكن مع بذل جهود للتوفيق بين مثل هذا النهج ونهج تُحدّد فيه الأطراف الثالثة؛ وإذا لم يتحقق ذلك، فينبغي الاحتفاظ بالبديلين معاً في الوقت الحالي لإجراء مزيد من المناقشات في هذا الصدد")، فإن هذا الاقتراح الجديد لا يضم البديل الآخر الذي يستند إلى تحديد الأطراف الثالثة الواجب حمايتها. وارتئي أن المضي قدماً هو بديل أفضل من البديل الوارد الآن في مشروع المادة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٤٠- وإذا ما قرر الفريق العامل، مع ذلك، أنه يجب الإشارة إلى مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، فإن البديل الوحيد المقترح في هذه المرحلة هو ذلك الوارد في مشروع المادة ١٠ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وليست هذه هي الأولوية الممنوحة مع ذلك في هذا الاقتراح الجديد.

٤١- وفي المادة ١٠ (أ) أعلاه، حُدّدت الأطراف الثالثة المشمولة بالحماية. وقد عُرضت هذه التحديدات على الفريق العامل من قبل لدى مناقشة البديلين الأساسيين المشار إليهما. بيد أن ثمة معقوفتين فيما يتعلق بالشخص المشار إليه في مشروع المادة ٣٤. ويتعلق الأمر هنا بالشاحن المستندي. ويمكن مقارنة وضعه بالشاحن وليس بالطرف الثالث الواجب حمايته. وربما لا يكون، مع ذلك، وضع الشاحن المستندي هو نفس وضع الشاحن وربما يلزم الاحتفاظ بالتعبير الذي يرد الآن بين معقوفتين، ريثما يُجرى مزيد من المناقشات.

٤٢- وتنص المادة ١٠ (ب) المقترحة أعلاه، وتوخيا للوضوح، على أن مشروع الاتفاقية لا ينطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد النقل المُستبعد. والطرفان الأصليان هما، عبارات عامة، "الشاحن" و"الناقل"، أو عبارات المشاركة "مستأجر السفينة" و"مالك السفينة"، مع إمكانية أن يكون الأخير محددًا. وثمة بديلان مقترحان، أولهما البديل (ألف) الذي يشير إلى الطرفين الأصليين، والبديل الآخر هو البديل (باء) الذي يشير إلى الناقل والشاحن. وبالنظر إلى المصطلحات المشار إليها آنفاً، قد يكون من المستصوب اختيار البديل ألف.

٤٣- ويمكن أن يكون البديلان ألف وباء الواردان في المادة المقترحة ١٠ (ب) غير واضحين في حالة معينة: إذا ما أبرمت مشاركة استئجار بين سين (الناقل) وصاد. وأصدر سين سند شحن لجيم. ونقل هذا الأخير سند الشحن لعين ثم عاد صاد واشترى سند الشحن من عين. وقد يكون وضع صاد بوصفه طرفًا ثالثًا أو ليس طرفًا ثالثًا غير واضح في بعض الولايات القضائية. والسؤال المطروح هو ما إذا كان على مشروع الاتفاقية أن يقدم حلولاً لجميع المشاكل القانونية. ولعل هذه الحالة بالتحديد تُترك للتفسير. وقد يود الفريق العامل، مع ذلك، أن يواصل مناقشة هذه المسألة. وقد يكون للبديلين المقترحين أعلاه بعض الآثار في هذا الصدد، وإن كانا لا يقدمان حلاً ملموساً للمسألة.

٤٤- المادة ٢٠- مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية

...

٥- لا تنطبق هذه المادة إلا إذا كان المكان الذي تسلّم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة في البداية أو المكان الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضاعة في النهاية واقعا في دولة متعاقدة.

٤٥- ترد، في المادة ٨ المقترحة أعلاه، شروط من الناحية الجغرافية لكي يكون مشروع الاتفاقية منطبقاً. وللمادة ٨ وظيفة فيما يتعلق بالناقل، إلا أن انطباق مشروع الاتفاقية على طرف منفذ بحري لا يمكن أن يتبع الأساس نفسه لأن الطرف المنفذ البحري يمكنه، بمقتضى المادة ٨، أن يُنفذ خارج الدول المتعاقدة تماماً. وثمة رأى مفاده أنه لكي ينطبق مشروع الاتفاقية على الأطراف المنفذة البحرية، ينبغي أن يكون هناك عامل محدد يربطها من الناحية الجغرافية بدولة متعاقدة كذلك. وهذا اقتراح جديد، وقد قيل إن الفقرة ٥ من المادة ٢٠ هي المكان السليم لإدراج هذا الحكم.

-٤٦- المادة ٩٤- أحكام عامة

- ١- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي نص في عقد النقل باطلا بقدر ما:
- (أ) يستبعد التزامات الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛
- (ب) يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بالتزام بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ج) يحيل تعويض التأمين على البضاعة لصالح الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٩.

- ٢- ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي نص في عقد النقل باطلا بقدر ما:

- (أ) يستبعد الالتزامات المترتبة بمقتضى هذه الاتفاقية على الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ أو يحد منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة؛ أو
- (ب) يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشخص المشار إليه في المادة ٣٤ عن الإخلال بأي من التزاماتهم بمقتضى هذه الاتفاقية أو يحد منها [أو يزيدها]، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

الفقرة ١ من المادة المقترحة ٩٤

- ٤٧- في فاتحة الفقرة ١ حلت الكلمة "نص" محل الكلمة "حكم" لأنها تشير إلى العقد. وفي الفقرة ١ نُقلت الكلمة "it" في النص باللغة الانكليزية إلى الفاتحة لتفادي تكرارها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج). وتم توضيح الإشارة الواردة في الفاتحة إلى النص الباطل لكي يكون النص باطلا بقدر ما يتنازع مع الأحكام الإلزامية لمشروع الاتفاقية.

الفقرة ٢ من المادة المقترحة ٩٤

- ٤٨- لا يزال الطابع الإلزامي لمشروع الاتفاقية من حيث التزامات الشاحن ومسؤوليته مسألة غير محسومة. وثمة خيار آخر يكمن مثلا في الإشارة في كل حكم إلى طابع المشروع الإلزامي أو غير الإلزامي. ويُحتفظ بالمعقوفتين في هذه النقطة. وبما أن وضع الشاحن يتأثر بأحكام أخرى غير تلك الواردة في الفصل ٨، فإن العبارة "بمقتضى هذه الاتفاقية" قد حلت

محل العبارة "الفصل ٨" الواردة في الفقرتين ٢ (أ) و(ب) المقترحتين أعلاه. إلا أن موقع تلك الإشارة قد يقتضي توضيحاً.

٤٩- المادة ٩٥- قواعد خاصة بشأن عقود الحجم

١- بصرف النظر عن أحكام المادة ٩٤، يجوز أن ينص عقد الحجم، الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية، على حقوق وواجبات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية، شريطة أن يتضمن عقد الحجم بياناً جلياً بأنه يخرج عن الاتفاقية، و

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يحدّد بصورة جلية أقسام عقد الحجم التي تتضمن الخروج عن الأحكام.

٢- يجب أن يُنص في عقد الحجم على الخروج عن الأحكام. بمقتضى الفقرة ١ ولا يجوز أن يُدرج هذا الخروج من وثيقة أخرى على سبيل الإشارة.

٣- ليس جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو أي مستند مماثل عقد حجم. بمقتضى الفقرة ١، ولكن يجوز أن يشتمل عقد الحجم على مستندات كهذه على سبيل الإشارة بصفتها شروط العقد.

٤- لا تنطبق الفقرة ١ على [الحقوق و] الالتزامات المنصوص عليها في المواد ١٦ (أ) و(ب)، [٣٠] و[٣٣] والمسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، كما لا تنطبق الفقرة ١ على المادة [٦٦] [بشأن سقوط الحق في الحد من المسؤولية].

٥- (أ) تنطبق الفقرة ١ فيما بين الناقل والشاحن؛

(ب) تنطبق الفقرة ١ فيما بين الناقل وأي طرف آخر وافق صراحة على أن يكون ملتزماً بشروط عقد الحجم التي تخرج عن هذه الاتفاقية. ويجب أن يبيّن الموافقة الصريحة أن الطرف الموافق توصل بمعلومات تنفيذ بصورة جلية أن عقد الحجم يخرج عن هذه الاتفاقية وأن الموافقة لن يُنص عليها في جدول الأسعار والخدمات العمومي لدى الناقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

(ج) ويقع على الطرف المُطالب بفائدة الخروج عن الاتفاقية عبء إثبات أنه جرى الوفاء بالشروط المتعلقة بالخروج عنها.

الخلفية

٥٠ - نظرا للنهج الجديد المتبع فيما يخص عقود الحجم في المادة ٩ أعلاه، من الضروري إجراء تغييرات في صيغة المادة ٩٥، إلا أن هذه التغييرات لا ينجم عنها أي تغييرات في المضمون، باستثناء ما يرد أدناه. وقد أبدى اقتراحان رئيسيان يتعلقان بالصياغة. أولهما، أنه أمكن تبسيط صيغة الفقرة ١. وثانيهما، أنه أمكن حذف الفقرة ٤ من مشروع المادة ٩٥ حسبما وردت به في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وبناء على ذلك، يحمل النص الجديد المقترح أعلاه ترفيما مختلفا للفقرات من الفقرة ٤ فما بعدها.

٥١ - وثمة تغيير جوهري في الفقرة ٤ المقترحة أعلاه، ولكن ذلك يتوقف على إجراء مزيد من المناقشات. وهناك كذلك تغيير جوهري في الفقرة المقترحة ٥ (ج) أعلاه. ويرد فيما يلي مزيد من الشرح لهذه التغييرات.

الفقرة ١ من المادة المقترحة ٩٥

٥٢ - حُذفت العبارة الواردة بين معقوفتين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 "قد أُتفق عليه كتابة أو إلكترونيا و]" من الفقرة المقترحة ١ أعلاه لأن ذلك الشرط قد أُدرج بالفعل في المادتين ٣ و ٥.

٥٣ - اقترح حذف الكلمة "واجبات" على النحو الذي ترد به في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 لأنه قيل إنها مرادف للكلمة "التزامات" التي أُدرجت كذلك في النص.

٥٤ - وقد تقتضي الصياغة إدخال تعديلات عليها بغية التنسيق بين الصيغة المستخدمة في الفقرة المقترحة ١ والصيغة المستخدمة في الفقرة ٢ من المادة ٧٦ المتعلقة بالاختصاص على النحو الذي تُعرب عنه الفقرة ٧٣ من تقرير الدورة السادسة عشرة (A/CN.9/591) (فيينا، ٢٠٠٥).

الفقرة ٢ من المادة المقترحة ٩٥

٥٥ - استُعيض عن الكلمة "العقد" بالتعبير "عقد الحجم".

الفقرة ٣ من المادة المقترحة ٩٥

٥٦ - أثّرت بعض المناقشات حول ما إذا كانت الفقرة ٣ من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 ضرورية. وقد رأت بعض المصادر أن هذه الفقرة لا تضيف

أي قيمة لتنظيم وضع عقود الحجم في المادة ٩٥. ومن جهة أخرى، ثمة مصادر ترغب بشدة في الاحتفاظ بالفقرة ٣ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. والسبب في ذلك هو أنها تُعتبر هامة جدا لكفالة توفير إفصاح للشاحنين عن الخروج عن الاتفاقية ولتوضيح أن الخروج ليس أمراً مستتراً. وبالنظر إلى قانون الولايات المتحدة بالتحديد، قيل إن هذا القانون يسمح بما يُطلق عليه معدلات الوقت-الحجم في جدول الأسعار العمومي لدى الناقل، وهي معدلات يمكن أن تُفسّر كعقود حجم. بمقتضى التعريف العام لعقود الحجم الذي يعمل الفريق العامل على وضعه. وجميع الإشارات الواردة في الفقرة ٣ هي إشارات ضرورية.

٥٧- ونظراً لكون المصادر التي تعتبر الفقرة ٣ غير ضرورية قد بنت رأيها على كون الحكم لا يضيف أي شيء، في الوقت الذي قدّمت فيه المصادر الراغبة في الاحتفاظ بالفقرة ٣ حججاً جوهرية، فقد اعتُبر من المناسب الإبقاء على الفقرة ٣ بصيغتها الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. والأمر ينطبق كذلك على العبارة الواردة بين معقوفتين في الفقرة ٣. واقترح إزالة المعقوفتين والاحتفاظ بالنص. ولا يبدو أن الاحتفاظ بالفقرة ٣ أعلاه يُحدث أي أثر سلبي، إلا أن الفقرة تفسّر بوضوح الوضع في بعض الولايات القضائية.

الفقرة ٤ (الفقرة ٥ سابقاً) من المادة المقترحة ٩٥

٥٨- تضم هذه الفقرة الحكم الإلزامي الأعلى الذي لا يمكن بمقتضاه الخروج عن أحكام الاتفاقية تحت أي ظرف من الظروف. وقد قيل إنه من الناحية التقنية ينبغي دمج الفقرتين الفرعيتين ٥ (أ) و ٥ (ب) من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، وقد وضعت الكلمة "الحقوق" بين معقوفتين. وربما لا تلزم الإشارة إلى الحقوق، لأن هناك صيغة منفصلة للمادة ٦٦.

٥٩- ومقارنة بالفقرة ٥ من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، اقترح أن يُقلص نطاق انطباق الأحكام الإلزامية العليا المتعلقة بالشاحن ليقصر على المادتين ٣٠ و ٣٣، إلا أن هذه الأحكام ترد بين معقوفتين إلى أن يتم إجراء مزيد من المناقشات بشأنها. وترتبط المادتان جزئياً بالمسؤولية الصارمة التي تقع على الشاحن. ويتوقف الحل النهائي جزئياً على قرارات الفريق العامل فيما يتعلق بالفصل ٨. وترد الإشارة إلى المادة ٦٦ كذلك بين معقوفتين إلى أن يتم إجراء مزيد من المناقشات بشأنها.

الفقرة ٥ (الفقرة ٦ سابقا) من المادة المقترحة ٩٥

٦٠ - أدخلت تحسينات على صيغة هذه الفقرة، ولم يكن الغرض إحداث أي تغيير في مضمونها، باستثناء ما يتعلق بالفقرة الفرعية (ج) (الجملة الأخيرة من الفقرة ٦ (ب) سابقا من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56). وقد اقترح في الوقت ذاته حذف النص الوارد بين المعقوفتين الأوليين في الفقرة ٦ (ب) من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، وهي الفقرة ٥ (ب) المقترحة الآن، وذلك لأسباب يرد شرحها في إطار الفقرة ١ أعلاه. أما المعقوفتان الثانيةتان في الفقرة ٦ (ب) من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، أي الفقرة ٥ (ب) المقترحة حاليا، فينبغي إزالتها والاحتفاظ بالنص الذي تحيطان به لضمان أن تتاح للطرف الثالث إمكانيات مناسبة لفهم الخروج عن أحكام الاتفاقية ولتقديم موافقة صريحة. وقد حلت الكلمة "معلومات" محلّ الكلمة "إشعاراً".

٦١ - والفقرة ٥ (ج) المقترحة هي فقرة جديدة. ولا ينبغي أن تشمل الجملة الأخيرة في الفقرة ٦ (ب) من مشروع المادة ٩٥ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 عبء الإثبات فيما بين الناقل وأي طرف آخر غير الشاحن فحسب، وإنما أيضا فيما بين الناقل والشاحن. ويرد الاقتراح الوارد أعلاه ليصحح هذه المسألة. واقترح كذلك إزالة المعقوفتين الوارديتين في الفقرة ٦ (ب) في هذا الصدد. وبما أن الخروج عن أحكام الاتفاقية يمكن أن يحدث بأي وسيلة من الوسائل (لفائدة الناقل أو الشاحن)، فمن غير الصائب أن يقع عبء الإثبات على الناقل فقط، بل على الطرف المطالب بفائدة الخروج عن أحكام الاتفاقية. ويرد ذلك في الفقرة ٥ المقترحة أعلاه.

٦٢ - المادة ٩٦ - أحكام خاصة بشأن الحيوانات الحية وبضائع معينة أخرى

بصرف النظر عن [البديل ألف: الفصلين ٥ و ٦ من هذه الاتفاقية وعن التزامات الناقل] [البديل ب: المادتين ٩٤ و ٩٥]، يجوز لشروط عقد النقل أن تستبعد التزامات أو مسؤولية كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو تحدّ منها:

(أ) إذا كانت البضاعة حيوانات حية، إلا عندما يثبت المطالب بأن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة أو التأخير في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة ١٩ أو الطرف المنفذ البحري ارتكب باستهتار وعلى علم بأن الهلاك أو التلف يمكن أن يحدث، أو باستهتار وعلى علم بأن الهلاك الناتج عن التأخير يمكن أن يحدث، أو

(ب) إذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي من المقرر أن ينفذ النقل بمقتضاها من شأنها أن تسوّغ بشكل معقول إبرام اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة التي تتم في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أي مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة.

٦٣- ترد في فاتحة مشروع المادة ٩٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، إشارة توافق البديل ألف المذكور أعلاه. وهذه الإشارة غير واضحة جزئياً وغير ضرورية جزئياً. وبالنظر إلى الإشارة الواردة في الفقرة ١ من مشروع المادة ٩٥، يمكن استخدام صيغة مشابهة مما ينتج عنه البديل باء المقترح أعلاه في فاتحة المادة ٩٦. ويتضمن البديل باء كذلك إشارة إلى المادة ٩٥ إذ يمكن من الناحية التجارية أن يكون هناك عقود حجم في تجارة الحيوانات الحية.

٦٤- وقد أضيفت، في فاتحة الفقرة، كلمة ثانية هي "التزام" مقارنة بصيغة مشروع المادة ٩٦ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٦٥- وفي المادة ٩٦ (أ) يتضح المعنى الآن باقتراح أنه على "المطالب" أن يثبت أن الهلاك ناتج عن سلوك متعمد أو مستهتر.

٦٦- وينبغي الاحتفاظ بالعبارة الواردة بين معقوفتين في مشروع المادة ٩٦ (أ) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 وإزالة المعقوفتين. ومن الضروري حماية الناقل من المسؤولية غير المنصفة عن الحيوانات الحية، ولكن ارتئي أن من العدل ألا يعتبر الاستهتار المتعمد أو أي استهتار يحدث الهلاك مقتصرًا على الناقل وحده، بل أن يشمل أيضا أي شخص مشار إليه في مشروع المادة ١٩. وفي هذه الحالات قد يكون الناقل مسؤولاً.

٦٧- وفي المادة ٩٦ (أ)، اقترح كذلك أنه بدل الإشارة إلى سلوك متعمد أو مستهتر يؤدي إلى حدوث التأخير كما هو وارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، قد تُدرج إشارة إلى سلوك متعمد أو مستهتر نتج عنه هلاك بسبب التأخير. وارتئي أن هذا الاقتراح يتوافق مع الإشارة إلى الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة بصورة أفضل من النص الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.