

Distr.: Limited
10 August 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة الثامنة عشرة
فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦

قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

حدود مسؤولية الناقل

مذكرة من الأمانة

في إطار الإعداد للدورة الثامنة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، قدّمت حكومة الصين إلى الأمانة الوثيقة الملحقة في المرفق طيه فيما يخص حدود مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]. وقد أفادت حكومة الصين بأن القصد من هذا النص هو تيسير نظر الفريق العامل في موضوع مسؤولية الناقل عن الإحلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية وذلك بتجميع آراء وفود شتى وتعليقاتها في وثيقة واحدة يناقشها الفريق العامل.

والوثيقة الواردة في المرفق مستنسخة بالصيغة التي وردت بها إلى الأمانة.



المرفق

أولاً - مقدمة

١ - بدأت الدورة العاشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المعقودة في الفترة من ١٦ إلى ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ في فيينا، بمناقشة أولية بشأن مسألة حدود مسؤولية الناقل (انظر الفقرات ٦٥ إلى ٧٠ و ٨١ إلى ٩٢ من الوثيقة A/CN.9/525). وفي الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، المعقودة في الفترة من ٣ إلى ١٤ أيار/مايو ٢٠٠٤ في نيويورك، عقدت الجولة الثانية من المناقشات بشأن مسألة حدود مسؤولية الناقل (انظر الوثيقة A/CN.9/552، الفقرات ٣٨ إلى ٥١) (أساس حدود المسؤولية) و ٢٥ إلى ٣١ (المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر) و ٥١ إلى ٦٢ (سقوط الحق في الحد من المسؤولية)). وعقب تلك المناقشة، طلب الفريق العامل إلى أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) أن تصوغ خطة لتنقيح المواد التي تم النظر فيها. ويرد مشروع نص المواد بشأن حدود المسؤولية في الفقرات من ٣ إلى ٦ و ٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39. وقامت الأمانة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥ بتجميع نص جديد لمشروع الاتفاقية وتقديمه، وأصدرته في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. وتختلف شروط حدود المسؤولية الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 إلى حد ما عن الشروط الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39 من حيث هيكلها العام. وتتضمن الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 فصلاً مستقلاً، هو الفصل ١٣، بشأن حدود المسؤولية، بما في ذلك مشروع المادة ٦٤: أساس حدود المسؤولية (ويقابلة مشروع المادة ١٨ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39)، ومشروع المادة ٦٥: المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر (الذي يقابله مشروع المادة ١٦ (٢) من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39)، ومشروع المادة ٦٦: سقوط الحق في الحد من المسؤولية (الذي يقابله مشروع المادة ١٩ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39)، ومشروع المادة ١٠٤: تعديل مقادير حدود المسؤولية (الذي يقابله مشروع المادة ١٨ مكرراً من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.39). وتستند هذه الوثيقة إلى نص مشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56.

٢ - وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، وزّع الوفد الصيني على جميع الوفود المهتمة استبياناً غير رسمي بشأن مسألة حدود مسؤولية الناقل. والغرض من هذه الوثيقة هو تيسير المناقشة التي يجريها الفريق العامل بشأن هذا الموضوع. وقدّمت خمسة وفود ردودها على

الاستبيان. ولا يجسد نص هذه الوثيقة بالضرورة آراء الوفد الصيني، ولكنه يمثل ما يمكن التوصل إليه من توافق في الآراء، وهو ما قد يود الفريق العامل أن ينظر فيه.

ثانياً- الأحكام الرئيسية في الفصل ١٣

- ٣- الحكم الرئيسي في الفصل ١٣ من مشروع الاتفاقية هو مشروع المادة ٦٤: أساس حدود المسؤولية.
- ٤- وتبين الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ مقدار حدود المسؤولية. وقد اعتمدت نهج الحد عن كل طرد وعن كل كيلوغرام، وتناولت البضائع المعلنة القيمة والبضائع التي ثمة اتفاقات أخرى بين الطرفين بشأنها باعتبارها استثناءات.
- ٥- وتتضمن الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ خيارين، قصد بالخيار ألف منهما أن يكون إيضاحاً لنص الخيار باء، دون تغيير في المضمون. ومن ثم، توجد اختلافات بين النصين ولكنهما يشملان ذات المسائل. وينظم كلا الخيارين حدود المسؤولية عندما لا يتسنى تحديد الجزء الذي حدث أثناء هلاك البضاعة أو تلفها أثناء عملية النقل.
- ٦- وتنظم الفقرة ٣ من مشروع المادة ٦٤ حدود المسؤولية من حيث عدد الطرود أو وحدات الشحن عندما تُستخدم حاويات أو منصات نقل أو وسائل أخرى مماثلة للنقل.
- ٧- وتحدد الفقرة ٤ من مشروع المادة ٦٤ الوحدة الحسابية، وتشرط أن تكون الوحدة الحسابية التي تستخدم هي حق السحب الخاص، حسبما عرّفه صندوق النقد الدولي.
- ٨- ويرد نصان بديلان في مشروع المادة ٦٥، المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر. ويقصد أيضاً بالخيار ألف أن يكون إيضاحاً لنص الخيار باء، دون تغيير في المضمون.
- ٩- والحكم الأخير في الفصل ١٣ هو مشروع المادة ٦٦، سقوط الحق في الحد من المسؤولية.
- ١٠- وتنص الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٦ على الظروف التي يجوز أن يُسقط فيها الحق في الحد من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها، وعن إخلال الناقل بالتزاماته. بمقتضى مشروع الاتفاقية.
- ١١- وتنص الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٦ على الظروف التي يجوز أن يُسقط فيها الحق في الحد من المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر في التسليم.

١٢- والحكم الأخير ذو الصلة بهذا التقرير هو مشروع المادة ١٠٤، تعديل مقادير حدود المسؤولية.

١٣- وقد صاغت الأمانة مشروع المادة ١٠٤ بناء على طلب الفريق العامل، بالاستناد إلى اتفاقيات دولية مثل بروتوكول سنة ٢٠٠٢ الملحق باتفاقية أثينا واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.

ثالثاً- مشروع المادة ٦٤: أساس حدود المسؤولية

الفقرة ١: إخلال الناقل بالتزاماته بمقتضى مشروع الاتفاقية

١٤- في الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل، اقترح بعض المندوبين إضافة عبارة "فيما يتعلق بالبضاعة"، المستمدة من المادة ٤ (٥) من قواعد لاهاي، من أجل تيسير انطباق هذه الفقرة على الظروف التي تشمل سوء تسليم البضاعة أو سوء وصفها في سند الشحن. وكانت خلاصة المناقشة بشأن هذه المسألة هي إدراج عبارة "فيما يتعلق بالبضاعة" بين معقوفتين في هذه الفقرة وفي فقرات أخرى لكي يستعرضها الفريق العامل ويناقشها في المستقبل (انظر الفقرات ٤١ إلى ٤٤ من الوثيقة A/CN.9/552). ويستعاض في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 عن عبارة "هالك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]" بعبارة "الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية". وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، اعترض بعض الوفود على استخدام عبارة "الإخلال بالتزاماته بمقتضى الاتفاقية"، ذاكرين أن هذا توسيع لحدود المسؤولية التي يتمتع بها الناقل. بيد أن بعض الوفود الأخرى التي ردت على الاستبيان غير الرسمي ذكرت أنه ينبغي للفريق العامل أن يناقش أولاً ماهية مسؤوليات الناقل الأخرى التي ينبغي أن تخضع للتقييد خلاف تلك الواردة في الفصلين ٦ و٧. وعلى سبيل المثال، يبدو أنه من الممكن للناقل أن يحد من مسؤوليته في حالات سوء تسليم البضاعة أو تسليمها دون تقديم مستند نقل قابل للتداول أو سوء وصفها في مستند النقل. ويبدو أنه من غير الممكن أن تشمل الحالات المذكورة آنفاً باستخدام عبارة "هالك البضاعة أو تلفها" فحسب. ومن ثم، فربما لا يكون مسوغاً التمسك بأن الناقل لا يحق له الحد من مسؤوليته لأنه قد لا تكون هناك مسألة "قصد" أو "علم" عندما تصرف الناقل على النحو المذكور أعلاه. ولذلك، فربما يكون النهج الصحيح هو استخدام صيغة مناسبة تشمل الحالات المذكورة أعلاه في حدود المسؤولية التي يشملها مشروع المادة ٦٤. ومسألة ما إذا كان ينبغي أن يفقد الناقل حقه في الحد من المسؤولية أم لا هي مسألة ينبغي أن يُفصل فيها بالحكم وفقاً لمشروع المادة ٦٦ على ما إذا كانت تصرفات الناقل قد جرت "عن قصد" أو "بعلم".

١٥- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

(١) ما هي مسؤوليات الناقل الأخرى التي ينبغي أن تخضع للتقييد خلاف تلك المدرجة في الفصلين ٦ و٧؟ وهل ينبغي أن تُدرج في حدود المسؤولية المشمولة بمشروع المادة ٦٤ حالات سوء تسليم البضاعة أو تسليمها دون تقديم مستند نقل قابل للتداول أو سوء وصفها في مستند النقل؟

(٢) وإذا ما قرر الفريق العامل أن تشمل حدود المسؤولية الظروف المذكورة أعلاه، فما هي الصيغة المحددة التي يمكنها أن تجسد بدقة مقصود الفريق العامل، أي عبارة "هلاك أو تلف للبضاعة [أو فيما يتعلق بها]" أم عبارة "[الإخلال بالتزاماته بمقتضى هذه الاتفاقية]"؟

الفقرة ١: مقدار حدود المسؤولية

١٦- في الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل، أعرب المندوبون عن اعتقادهم أن الوقت لم يحن بعد لمناقشة مقدار حدود المسؤولية، ولذلك لم يناقشوا مقدار الحد من المسؤولية الذي ينبغي للاتفاقية أن تعتمد (انظر الفقرة ٣٩ من الوثيقة A/CN.9/552). وعقب الدورة الثالثة عشرة، جمعت الأمانة بناء على طلب الفريق العامل في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥ جدول مقارنة بشأن مقادير حدود مسؤولية الناقل (A/CN.9/WG.III/WP.53) بناء على معلومات أولية قدمها عدد من الدول. وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، اقترح بعض الوفود اعتماد مقدار حدود المسؤولية المستخدم في قواعد لاهاي-فيسي، بينما اقترحت وفود أخرى اعتماد مقدار حدود المسؤولية المستخدم في قواعد هامبورغ. كما اقترح وفد آخر زيادة مقدار حدود المسؤولية زيادة كبيرة، محتجا بأن بروتوكول سنة ١٩٩٦ المعدل للاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية قد زاد الحد الذي وضع بمقتضى اتفاقية سنة ١٩٧٦ زيادة كبيرة.

١٧- وإذا ما اعتمد مشروع الاتفاقية حدود المسؤولية المقررة في قواعد لاهاي-فيسي، أي ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدتان حسابيتان لكل كيلوغرام، فستكون مثل حدود المسؤولية التي تطبقها حاليا غالبية البلدان، مما سيساعد على اعتماد مشروع الاتفاقية لأنه سيكون أقل تأثيرا على النظام القائم. بيد أنه، نظرا إلى أن أي تنقيح لمشروع الاتفاقية سيزيد حدود المسؤولية على نحو ملائم استنادا إلى النظر في عوامل سعرية مثل التضخم، يبدو أنه من العملي زيادته إلى ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد و٢,٥ وحدة حسابية لكل

كيلوغرام حسبما تشترطه قواعد هامبورغ. وبما أن مشروع الاتفاقية سيكون اتفاقية دولية للنقل تركز أساسا على النقل البحري، فيبدو أن النهج المناسب هو التحري عن متوسط قيمة البضاعة المشحونة عن طريق النقل البحري وعن المطالبات المتعلقة بهلاك الشحنة أو تلفها، ثم تحديد مقدار علمي لحد المسؤولية بناء على نتيجة التحري. وقد اضطلع بعض الدول التي ردت على الاستبيان غير الرسمي بعمل من هذا القبيل، وخلصت إلى أن متوسط قيمة البضاعة والغالبية المطلقة من المطالبات كانت أقل من مقدار حدود المسؤولية البالغ وحدتين حسابيتين أو ٢,٥ وحدة حسابية لكل كيلوغرام. وحسبما بينته دراسة محدودة أجرتها الصين للقرارات القضائية، فقد كانت الغالبية المطلقة من المطالبات أدنى من مقدار حدود المسؤولية البالغ وحدتين حسابيتين لكل كيلوغرام.

١٨- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما يلي:

ما هو مقدار حدود المسؤولية الذي ينبغي أن تقرره الاتفاقية بعد النظر في عوامل مثل متوسط قيمة البضاعة والمطالبات عن هلاك البضاعة أو تلفها؟

الفقرة ٢: الهلاك أو التلف غير الموضعين

١٩- ناقش الفريق العامل الفقرة ٢ من مشروع المادة ٦٤ بالتفصيل في دورته الثانية عشرة، وكانت النتيجة هي انقسام متساويا بين الآراء التي فضلت الاحتفاظ بالحكم والآراء التي فضلت استبعاده (انظر الفقرات ٤٣ إلى ٥٠ من الوثيقة A/CN.9/544). وأعاد الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة تأكيد هذا الرأي ولكنه لم يناقشه بصورة مفصلة (انظر الفقرة ٤٥ من الوثيقة A/CN.9/552). وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، فضّل أحد الوفود الاحتفاظ بهذا الحكم، ولكن غالبية الوفود التي ردت أوصت باستبعاده، محتجة بأن مشروع الاتفاقية هو اتفاقية دولية ستستهدف في المقام الأول النقل البحري إضافة إلى أجزاء أخرى في عملية النقل. وبما أن مشروع الاتفاقية يركز على النقل البحري، ذُكر أنه سيكون من غير المناسب أن تُدرج هذه الفقرة في مشروع الاتفاقية. وإضافة إلى ذلك، لا تعد حدود المسؤولية مسألة معزولة، بل ترتبط ارتباطا وثيقا بمسائل مثل أساس المسؤولية وشروط سقوط الحق في الحد من المسؤولية. وذُكر أنه من غير المستصوب أن تُستحدث حدود مسؤولية لكل جزء من أجزاء عملية النقل.

٢٠- ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أيضا أن المادة ١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط تنص على أنه عندما يحدد الجزء من عملية النقل المتعدد

الوسائط الذي وقع فيه الهلاك أو التلف، فينبغي أن يُطبَّق الحد الأعلى للمسؤولية الذي تنص عليه اتفاقية دولية أو قانون وطني يحكمان ذلك الجزء من عملية النقل. وذلك اتساقاً مع المبدأ الوارد في مشروع المادة ٢٧ من مشروع الاتفاقية. غير أن اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط لا تتضمن أي حكم يتعلق بالهلاك أو التلف غير الموضوعين. ويبدو أنه ينبغي أن يطبق الحد الموحد للمسؤولية المنصوص عليه في المادة ١٨ من تلك الاتفاقية. كما يبدو أنه ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يعتمد نهجاً مماثلاً لتطبيق حد المسؤولية المنصوص عليه في مشروع الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ على الهلاك أو التلف غير الموضوعين.

٢١- وليس ثمة اختلاف جوهري بين النصين البديلين لهذا الحكم. والخيار ألف يزيد الخيار باءً إيضاحاً.

٢٢- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

بعد النظر المتأني في مزايا النص على الهلاك أو التلف غير الموضوعين ومثالبه، فهل ينبغي أن يحذف هذا الحكم من أجل تطبيق حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ على الهلاك أو التلف غير الموضوعين؟

رابعاً- المادة ٦٥: المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر

الخسارة الاقتصادية

٢٣- يتضمن مشروع المادة ٦٥ خيارين. يقصد بالخيار ألف أن يوضح مضمون الخيار باءً. وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، أعرب أحد الوفود عن تأييده للخيار ألف حيث رأى أنه أكثر وضوحاً. كما كانت ثمة وفود أيدت الخيار باءً، ولكنها اقترحت الاستعاضة عن عبارة "خسارة لاحقة" بعبارة "خسارة اقتصادية". واقترح وفد آخر التمييز بين مختلف أنواع الخسارة، مقترحاً أن يوضّح الفريق العامل أن الانخفاض في القيمة السوقية هو نوع من الخسارة الاقتصادية، ولذلك ينبغي أن يُخضع لحد مسؤولية يعادل [مثل] أجرة النقل.

٢٤- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

أي الخيارين أوضح، ألف أم باء؟ وإذا وقع الاختيار على الخيار باءً، فلعل الفريق العامل يودّ أن ينظر في الاستعاضة عن عبارة "خسارة لاحقة" بعبارة "خسارة اقتصادية" لتشمل الخسارة الناتجة عن انخفاض القيمة السوقية.

مقدار حدود المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر

٢٥- وفيما يتعلق بمسألة المقدار الذي ينبغي أن يُقرَّر لحدود المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناتجة عن التأخر في التسليم، اقترح معظم الوفود التي ردت على الاستبيان أن يطبق حد المسؤولية البالغ ٢,٥ ضعف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضاعة المتأخرة، حسبما تشترطه قواعد هامبورغ، وأيد القاعدة التي مفادها أن مجموع مبلغ التعويض المقبوض وفقا لهذه المادة والفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤ لا ينبغي أن يتجاوز حد المسؤولية عن الهلاك التام للبضاعة الذي يحسب وفقا للفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤. بيد أن وفدا آخر من الوفود التي ردت على الاستبيان رأى أن مقدارا مساويا لأجرة النقل سيكون كافيا. واقترح أن تُسوّى مسألة مقدار حدود المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر تحديدا بالاستناد إلى مزيد من التحري، وأن يولى فيه الاعتبار إلى عدة عوامل، بما في ذلك الاعتراف بالمبلغ الذي يجري اختياره وقبوله مستقبلا.

٢٦- وبناء على المناقشة الآنفة، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

هل ينبغي أن يوضع حد المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناتجة عن التأخر في التسليم بما يعادل أجرة الشحن أم بما بمقداره ٢,٥ ضعفا لها.

ما لم يُتفق على خلاف ذلك

٢٧- وفيما يتعلق بعبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك"، اقترح بعض الوفود التي ردت على الاستبيان غير الرسمي أن يكون حد المسؤولية في هذه المادة إجباريا، وغير خاضع للتفاوض. ورأى وفد آخر أن حد المسؤولية المقرر في هذه المادة، رغم أنه إجباري، يمكن أن يخضع للتفاوض، ولكن لا يمكن للحد إلا أن يُزاد، لا أن يُخفَّض، وفقا لروح مبدأ حرية التعاقد الوارد في الفصل ٢٠. ورأى وفد آخر أنه لا يلزم إدراج عبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" لأنه يمكن استخلاص استنتاج صحيح باتباع روح المبدأ المنصوص عليه في مشروع المادة ٩٤ في الفصل ٢٠. وذكر أن إدراج عبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك" في هذه المادة سيكون أمرا لا لزوم له.

٢٨- وبناء على المناقشة الآنفة، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

هل يلزم الاحتفاظ بعبارة "ما لم يُتفق على خلاف ذلك"؟

خامسا- مشروع المادة ٦٦: سقوط الحق في الحد من المسؤولية

٢٩- يورد مشروع المادة ٦٦ شروط سقوط حق الناقل في الحد من مسؤوليته. وقد كانت الفقرة الأصلية مقسمة إلى فقرتين، تنظمان على التوالي ظروف سقوط الحق في الحد من المسؤولية المتصلة بهلاك البضاعة أو تلفها والمسؤولية المتصلة بالخسارة الناتجة عن التأخر في التسليم. وإضافة إلى ذلك، فقد أدرجت عبارة "إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية" في الفقرة ١ بدلا من عبارة "[أو متعلقة] بالبضاعة"، حسبما كانت عليه في الفقرة ١ من مشروع المادة ٦٤. وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، بدا أنه لم يكن هناك اختلاف كبير في الآراء بين الوفود فيما يتعلق بهذا الحكم. وقد أيد عدد كبير من الوفود التي ردت عليه أن تكون الفقرة ٢ قائمة بذاتها لتتناول مسألة التأخر في التسليم، ويبدو أنهما كانتا مقتنعة أيضا بشروط سقوط الحق في الحد من المسؤولية.

٣٠- ولم يُبد سوى وفد واحد اعتراضه على أن عبارة "إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية" قد أضيفت إلى الجزء الأول من الفقرة ١ من مشروع المادة هذا، ولكنها لم تذكر في الجزء الثاني. وذكر أن عدم الاتساق بين صيغة الجزء الأول وصيغة الجزء الثاني من الفقرة يمكن أن يثير مشاكل. وذكر مثالا لذلك أنه في حالة سوء وصف البضاعة في مستند النقل، لا يتسبب الناقل في هلاك البضاعة أو تلفها عن قصد، كما أنه لا يتصرف باستهتار وعن علم بأن ذلك من المحتمل أن يتسبب في الهلاك أو التلف، ولكن من الواضح أن الناقل ينبغي أن يفقد حقه في الحد من مسؤوليته في تلك الظروف.

٣١- وبناء على المناقشة الآتية، لعل الفريق العامل يودّ أن ينظر فيما يلي:

هل يؤدي إدراج عبارة "إخلال الناقل بالتزامه بمقتضى هذه الاتفاقية" في الفقرة ١ إلى عدم اتساق بين صيغتي الجزء الأول والجزء الثاني منها، وهو ما قد يسبب مشاكل تتعلق بتطبيق هذه الفقرة؟

سادسا- المادة ١٠٤: تعديل مقادير حدود المسؤولية

الفقرة ١

٣٢- اقترح بعض الوفود في الردود على الاستبيان غير الرسمي إضافة قاعدة بشأن إجراءات التعديل لتنقيح حدود المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر. غير أن وفدا آخر من الوفود التي ردت على الاستبيان اعترض على ذلك، محتجا بأن أجرة النقل نفسها هي عامل متغير.

٣٣- وبناء على المناقشة الآنفه، لعل الفريق العامل يوّد أن ينظر فيما يلي:
هل ينبغي أن يضاف إلى الفقرة ١ تعديل لحد المسؤولية عن الخسارة الناتجة عن التأخر الوارد في المادة ٦٥؟

الفقرة ٢

٣٤- ذكر بعض الوفود في الردود على الاستبيان غير الرسمي أن عدد الدول التي يمكن أن تقدّم طلبا لتعديل حدود المسؤولية، أي ربع المجموع أو نصفه، يعتمد على عدد الدول المطلوب تصديقها على الاتفاقية لتدخل حيز النفاذ. فإذا كان هذا العدد الأخير عاليا، فسيكون الربع كافيا. وإذا كان هذا العدد منخفضا، فلعل النصف يكون أكثر قبولا. وإضافة إلى ذلك، ذكر أن ثمة شرطا ثانيا يمكن النظر فيه، أي تحديد العدد الأدنى من الدول المطلوب لتقديم طلب لتعديل حدود المسؤولية.

٣٥- وبناء على المناقشة الآنفه، لعل الفريق العامل يوّد أن ينظر فيما يلي:
ما هو العدد المناسب من الدول التي يمكن أن تقدم طلبا لتعديل حدود المسؤولية والذي ينبغي أن يكون مطلوبا في الفقرة ٢؟ هل ينبغي إضافة شرط ثان، أي تحديد العدد الأدنى من الدول المطلوب لتقديم طلب لتعديل حدود المسؤولية؟