

Distr.: Limited
6 September 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 اتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]

مسؤولية الشاحن عن التأخر: وثيقة مقدّمة من حكومة السويد
لكي يطّلع عليها الفريق العامل
مذكرة من الأمانة*

في إطار الإعداد للدورة الثامنة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
قدّمت حكومة السويد إلى الأمانة الوثيقة المرفقة بهذه المذكرة بخصوص مسؤولية الشاحن عن
التأخر الواردة في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كلياً أو جزئياً] [بحراً]. وأوضح
الوفد السويدي أنّ الغرض من هذه الوثيقة هو تيسير تناول الفريق العامل موضوع مسؤولية
الشاحن عن التأخر خلال دورته الثامنة عشرة، بعد أن سبق وتناوله في دورته السابعة عشرة
(انظر الفقرات ١٩٩-٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/594).

ويرد في مرفق هذه المذكرة نص الوثيقة مستنسخاً بالشكل الذي تلقّته به الأمانة.

* يعزى التأخر في تقديم هذه الوثيقة إلى التاريخ الذي بُلّغت فيه الأمانة بالاقترحات.



المرفق

مسؤولية الشاحن عن التأخر وفق مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع بحراً - دراسة للمخاطر والتبعات

أولاً - مقدمة

١- نوقشت في الدورة السابعة عشرة للفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل المعقودة في نيويورك من ٣ إلى ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٦ مسألة ما إذا كان ينبغي أن يتضمن مشروع الاتفاقية أحكاماً بشأن مسؤولية الشاحن عن التأخر (انظر الفقرات ١٩٩-٢٠٧ من الوثيقة A/CN.9/594). وطلب عدد من الوفود إعداد دراسة لمخاطر وتبعات إدراج مسؤولية من هذا القبيل في مشروع الاتفاقية. وقد وافقت حكومة السويد على إعداد هذه الدراسة.

٢- ويرد في الجزء الثاني من هذه الدراسة عرض للكيفية التي تنظم بها قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ مسؤولية الشاحن عن التأخر. ويتضمن الجزء الثاني والثالث بياناً للكيفية التي ينظم بها مشروع الاتفاقية مسؤولية الناقل والشاحن، تبعاً، عن التأخر. وقد ثبت أن من الضروري أخذ مسؤولية الناقل أيضاً في الحسبان لأن إدراجها في مشروع الاتفاقية يؤثر إلى حد ما في مسؤولية الشاحن الفعلية. ويرد في الجزأين الخامس والسادس عرض مجمل وتحليل لبعض سيناريوهات المخاطر الممكنة فيما يتعلق بالمسؤولية عن التأخر. ويتضمن الجزء السابع دراسة لإمكانية التأمين ضد هذه المسؤولية من جانب الناقل والشاحن على السواء. وأخيراً، يرد في الجزء الثامن عرض وتحليل لمختلف الخيارات فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية عن التأخر.

ثانياً - قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ

٣- لا تتضمن قواعد لاهاي-فيسي أي أحكام بشأن مسؤولية الناقل عن التأخر. ومن ثم، لا يكون الناقل مسؤولاً عن التأخر إلا عندما يفرض عليه القانون الوطني هذه المسؤولية، أو عندما يوافق هو في عقد النقل على تسليم البضاعة في وقت معين. أمّا قواعد هامبورغ فتتضمن في المادة ٥ مسؤولية الناقل عن التأخر الناجم عن الخطأ. وهذه المسؤولية محدودة بمبلغ لا يتجاوز مرتين ونصف مثل أجره النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة (الفقرة (١) (ب) من المادة ٦).

٤ - ويجوز، بمقتضى قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ، أن يكون الشاحن مسؤولاً عن الخسارة، بما في ذلك الخسارة الناجمة عن التأخر، إذا حدث هذا التأخر نتيجة خطأ من جانبه (انظر الفقرة (٣) من المادة ٤ من قواعد لاهاي والمادة ١٢ من قواعد هامبورغ). وإضافة إلى ذلك، يتحمل الشاحن المسؤولية المطلقة عن الخسارة الناجمة عن تقديمه معلومات خاطئة (انظر الفقرة (٥) من المادة ٣ من قواعد لاهاي والفقرة (١) من المادة ١٧ من قواعد هامبورغ). وقد تشمل هذه الخسارة التأخر في التسليم. ووفقاً للفقرة (٢) (أ) من المادة ١٣ من قواعد هامبورغ، يكون الشاحن ملزماً أيضاً بإبلاغ الناقل بالصفة الخطرة للبضائع وبوضع علامة أو بطاقة عليها تبعاً لذلك. ويتحمل الشاحن المسؤولية المطلقة عما يحدث من خسارة أو ضرر أو تأخر نتيجة إخلاله بواجب إبلاغ الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة. يُضاف إلى ذلك أن مسؤولية الشاحن بمقتضى هذه الأحكام هي مسؤولية غير محدودة.

ثالثاً - مسؤولية الناقل عن التأخر وفق مشروع الاتفاقية

٥ - يرد في مشروع المادة ٢٢ من مشروع الاتفاقية تعريف للتأخر في التسليم. ويحدث التأخر في التسليم، وفقاً لهذا الحكم، "عندما لا تُسلم البضاعة في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها صراحة أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة أو السفرة بعين الاعتبار." وهذا ما يعني أن الناقل يتحمل المسؤولية المطلقة عن الالتزام بتسليم البضاعة في وقت معين عندما يتفق الطرفان صراحة على ذلك في اتفاق النقل. (يفترض هنا أن من الممكن أن يأخذ الناقل على عاتقه مسؤولية أكثر صرامة من تلك التي ينص عليها مشروع الاتفاقية، وذلك بحسب ما جاء في مشروع المادة ٩٤). وفي كل الحالات الأخرى يتحمل الناقل المسؤولية عن التأخر الناجم عن خطأ من جانبه. ووفقاً للفقرة (١) من مشروع المادة ١٧ يتعين على الشاحن أن يقدم دليلاً ظاهراً على إخلال الناقل، أي أن البضاعة لم تسلم في غضون مدة معقولة وأن الخسارة كانت نتيجة للتأخر. وبمقتضى الفقرتين (٢) و(٣) من مشروع المادة ١٧، يستطيع الناقل، في الحالات التي لا يمكن القول فيها إنه ضمن موعد التسليم، أن يدفع عن نفسه المطالبة بإقامته الدليل على أن الظروف الخاصة التي اكتتفت الرحلة المعنية تسوّغ الوقت الأطول الذي استغرقته.

٦ - وينظم مشروع المادة ٦٥ التعويض الذي يتعين دفعه في حالة تأخر البضاعة. ويتضمن مشروع الاتفاقية بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 خيارين اثنين. لكن جوهر هذين الخيارين واحد وهو أن المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر محدّدة بمبلغ لا يتجاوز

أجرة النقل الواجب دفعها عن البضاعة المتأخرة. والتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها من جراء التأخر يُحسب وفقا للقاعدة العامة للمسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها. وهذا ما يعني أنّ التعويض، وفقا لمشروع المادة ٢٣، سيُحسب استنادا إلى قيمة تلك البضاعة في مكان ووقت التسليم. وإضافة إلى ذلك، سيكون من حقّ الناقل أن يقصر التعويض على مبلغ معيّن عن كلّ طرد أو كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة التي هلكت أو تلفت.

٧- وإذا تسبّب التأخر في هلاك البضاعة أو تلفها ماديا وكذلك في خسارة تبعية، مثل خسارة الإنتاج، كان بوسع الشاحن أو المرسل إليه أن يطالب بالتعويض عن جميع الخسائر، رهنا بأحكام حدّ المسؤولية الواردة في مشروع المادتين ٦٤ و٦٥. بيد أنّ الشاحن أو المرسل إليه لن يكون بوسعه، في الحالة التي يتجاوز فيها مجموع الخسائر الحدّ الذي سيتم إرساؤه في مشروع المادة ٦٤، أن يطالب بتعويض إضافي عن الخسارة التبعية بمبلغ مماثل لأجرة النقل. ففي حالة حدوث خسارة كاملة، يشكّل حدّ المسؤولية المنصوص عليه في مشروع المادة ٦٤ الحدّ الأقصى.

٨- وإضافة إلى المسؤولية عن التأخر الواردة في مشروع المادة ١٧، يكون الناقل بمقتضى مبدأ النظام الشبكي الوارد في مشروع المادة ٢٧ مسؤولا عن التأخر تجاه الشاحن وفق اتفاقيات النقل الإلزامية الأخرى. ومن الأمثلة النموذجية في هذا السياق نقل بضاعة من ميناء التفريغ في روتردام إلى برلين في ألمانيا بوسائل النقل الطرقي في إطار الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع لعام ١٩٥٦، بصيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨ (اتفاقية النقل الطرقي للبضائع)، أو بالسكة الحديدية في إطار القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، الواردة في تذييل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لعام ١٩٩٩ (قواعد COTIF/CIM). فإذا حدث التأخر خلال هذه المرحلة من النقل، يكون الناقل مسؤولا عن التأخر بحد يساوي أجرة النقل وفق اتفاقية النقل الطرقي للبضائع، أو أربعة أمثال أجرة النقل وفق قواعد COTIF/CIM.

رابعاً- مسؤولية الشاحن عن التأخر وفق مشروع الاتفاقية

٩- يكون الشاحن، بمقتضى مشروع المادة ٢٨ ومشروع المادة ٣٠، ملزما بتسليم البضاعة جاهزة للنقل وبتزويد الناقل ببعض المعلومات والتعليمات والمستندات. وينظّم مشروع المادة ٣١ المسؤولية عن التأخر الناجم عن الإخلال بهذه الالتزامات. ولقد تقرّر، في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل الثالث، أن تستند المسؤولية عن الإخلال إلى الخطأ مع إرساء عبء إثبات عادي (انظر الفقرة ١٣٨ من الوثيقة A/CN.9/591). ولا يكون الشاحن،

إلا في حالات نقل بضاعة خطيرة، مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن التأخر الناجم عن عدم إبلاغه الناقل بالطبيعة الخطرة لتلك البضاعة أو عن عدم وضعه علامة أو بطاقة على البضاعة تشير إلى طبيعتها هذه (انظر مشروع المادة ٣٣). وإضافة إلى ذلك، تقرّر أن يكون الشاحن مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن هلاك البضاعة أو تلفها من جراء عدم دقة المعلومات أو التعليمات التي قُدمت فعليا إلى الناقل (انظر الفقرات ١٤٨-١٥٠ من الوثيقة A/CN.9/591).

١٠- ومسؤولية الشاحن في مشروع النص الحالي للاتفاقية هي مسؤولية غير محدودة. ويعني ذلك أنه قد يتعيّن على الشاحن، إذا ثبتت مسؤوليته، أن يدفع تعويضات عن كل الخسائر المباشرة وكذلك غير المباشرة التي يتكبّدها الناقل. ولن يحدّ من هذه التعويضات سوى المبادئ العامة بشأن العلاقة السببية في القانون الوطني.

خامساً- آثار المشروع الحالي للأحكام المنظّمة لمسؤولية الناقل عن التأخر - سيناريوهات المخاطر المحتملة

١١- فيما يتعلّق بمسؤولية الناقل عن التأخر، هناك أربعة سيناريوهات محتملة الحدوث. أولها أن تتأخر السفينة لسبب خارج تماما عن نطاق السيطرة من الأسباب المتسمة بطابع القوة القاهرة المدرجة في الفقرة (٣) من مشروع المادة ١٧، مثل العواصف والحروب وما إلى ذلك. ولا توجد هنا أي علاقة سببية بين تصرف الناقل والخسارة التي يتكبّدها الشاحن، ومن ثمّ لا يكون الناقل مسؤولاً في هذه الحالة.

١٢- ويتمثّل السيناريو الثاني في التأخر الذي يتسبّب فيه الناقل. وهنا تتوقّف مسألة ما إذا كان الناقل يتحمّل المسؤولية أم لا على ما إذا كان يمكن القول إنّ الناقل قد ضمن موعد التسليم أو إذا كان التأخر قد حدث نتيجة خطأ صدر عنه. ويبدو أنّ الممارسة المتبعة اليوم لدى الناقلين هي الامتناع كليا عن ضمان تسليم البضاعة في وقت معيّن، أي أنّهم لا يأخذون على عاتقهم أبدا مسؤولية مطلقة عن التأخر. وفي مستندات النقل المستخدمة حاليا في السوق، عادة ما يُذكر صراحة أنّ وقت التسليم هو وقت تقديري. والسبب في ذلك هو عدم وجود حاجة في أغلب الأحيان إلى تحديد وقت مضبوط. فالشاحنون يميلون إلى استخدام النقل البحري عندما تكون هناك كميات كبيرة من البضاعة ذات القيمة المنخفضة نسبيا. أمّا البضائع ذات القيمة الأعلى، مثل المعدات الإلكترونية المصنوعة بصفة خاصة والتي يكون تاريخ تسليمها على قدر أكبر من الأهمية في الأغلب، فهي تُنقل بالجو. ولكي تتبيّن المحكمة ما إذا كان الناقل هو المخطئ في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق صريح بشأن موعد التسليم، يتعيّن عليها مقارنة الوقت العادي الذي تستغرقه رحلة مماثلة للرحلة

المتفق عليها بالوقت الفعلي الذي استغرقته الرحلة. ومن المهم الإشارة في هذا المقام إلى أن المعلومات في الجداول الزمنية، على غرار زمن التسليم في مستند النقل، لا ينبغي اعتبارها معلومات دقيقة. وإضافة إلى ذلك، يتعين على المحكمة والحالة هذه أن تأخذ في الحسبان خصائص النقل وغيرها من ظروف الرحلة المعنية. وهذا ما يعني أن الربان لن يكون مسؤولاً عن أي تأخير يحدث نتيجة اتخاذه قراراً بتخفيف السرعة لأسباب تعود إلى رداءة الأحوال الجوية أو اكتظاظ حركة الملاحة في أحد الموانئ.

١٣- أما السيناريو الثالث فهو التأخر الذي يتسبب فيه الشاحن، كأن لا يكون قد وفرّ المستندات المطلوبة للتخليص الجمركي. وتنظم الفقرة الفرعية (٣) (ح) من مشروع المادة ١٧ هذه الحالة صراحة بحيث تعفي الناقل من المسؤولية عن أي تأخر له صلة بالشاحن.

١٤- والسيناريو الرابع هو التأخر الناجم عن فعل أو إغفال من جانب شاحن آخر. ومثال ذلك الحالة التي يطالب فيها الشاحن "ألف" الناقل بالتعويض بسبب تأخر تفريغ السفينة في ميناء المقصد. فبمقتضى الفقرة (١) من مشروع المادة ١٧ يُعفى الناقل، في هذه الحالة، من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن التأخر لا يعود إلى تقصير من جانبه بل إلى عدم تقديم الشاحن "باء" المستندات المطلوبة. وفي هذه الحالة، لا يمكن اعتبار الشاحن "باء" بمثابة طرف مُستخدَم أو مُتعاقد يكون الناقل مسؤولاً عنه.

١٥- وخلاصة القول إن احتمالات تعرض الناقل للمسؤولية عن التأخر هي محدودة نوعاً ما. وما يؤكد هذا الأمر أيضاً أنه حتى لو تأخرت السفينة فهذا لا يعني أن كل البضاعة ستتأخر تلقائياً. فعلى سبيل المثال، إذا تأخر وصول السفينة إلى الميناء يومين عن موعدها، ولكن من المفترض أن يتم تخزين جزء من البضاعة في محطة طرفية لمدة أربعة أيام قبل نقلها بالشاحنات إلى مقصدها الداخلي النهائي، فإن الناقل سيكون قادراً على تسليم البضاعة في المقصد النهائي في الموعد المحدد على الرغم من تأخر السفينة. ولكن احتمالات التسليم المتأخر في المقصد النهائي تزيد، من ناحية أخرى، في بعض الحالات عندما يتعين تخزين البضاعة أثناء عبورها بسبب تأخر يكون قد حدث خلال إحدى مراحل النقل السابقة. كما أن المسؤولية عن التأخر الواقعة على عاتق الناقل بحكم مبدأ النظام الشبكي الوارد في مشروع المادة ٢٧ ستكون محدودة نوعاً ما في التطبيق العملي لأن هذه المسؤولية سترتبط في الأغلب بعدد قليل من الحاويات إذ يتم، بعد تفريغ حمولة السفينة، توزيع الحاويات على شاحنات وقطارات مختلفة.

١٦- وإضافة إلى كون خطر تحمّل الناقل المسؤولية عن التأخر محدود نسبياً، يحق للناقل أيضاً أن يقصر التعويض، في الوقت الراهن، على مبلغ يساوي أجرة النقل الواجب دفعها عن

البضاعة المتأخرة. وهذا ما يعني أنّ التعويض الكلي الذي يتعين على الناقل دفعه، في أسوأ الحالات، حيث تحتجز سفينة على متنها ٧ ٠٠٠ حاوية بعد إبحارها من غوتنبورغ إلى نيويورك فيتأخر تسليم البضاعة بأكملها، هو ٢٠ ٦٥٠ ٠٠٠ دولار أمريكي محسوبا بسعر النقل المتداول بواقع ٢ ٩٥٠ دولارا لحاوية يبلغ طولها ٢٠ قدما. يضاف إلى ذلك أنّه في حالة هلاك البضاعة بأكملها تعتبر الخسارة الناجمة عن التأخر جزءا من هلاك البضاعة، وهو ما يعني أنّ الشاحن لن يتمكن من المطالبة بأي تعويض بخلاف التعويض عن هلاك البضاعة. وبعبارة أخرى، يشكّل حدّ المسؤولية عن الخسارة المادية في هذا المقام الحدّ الأقصى لها.

سادسا- آثار المشروع الحالي للأحكام المنظمة لمسؤولية الشاحن عن التأخر - سيناريوهات المخاطر المحتملة

١٧- فيما يتعلق بمسؤولية الشاحن عن التأخر، يوجد سيناريوهان محتملان ينبغي أن يُنظر فيهما. أولهما أن يكون الشاحن غير قادر على تسليم البضاعة جاهزة للنقل في ميناء الشحن. وهذا الأمر يفرضي، في تجارة النقل بالخطوط المنتظمة، إلى إبحار السفينة من دون أن تحمل على متنها الحاويات التابعة لذلك الشاحن بعينه. وفي تجارة السوائب، قد يواجه الشاحن مسؤولية دفع غرامة تأخير وما إلى ذلك، لكنّ هذا الأمر يقع خارج نطاق مشروع الاتفاقية.

١٨- أمّا السيناريو الثاني فهو البضاعة التي تكون قد وُضعت على ظهر السفينة وتسببت في تأخرها. وإذا كان مردّ هذا التأخر هو تخلف الشاحن عن إبلاغ الناقل بالطبيعة الخطرة للبضاعة أو عدم وضعه علامة أو بطاقة عليها تشير إلى طبيعتها هذه، فإنّ الشاحن يتحمّل مسؤولية تامة عن التأخر الناجم عن ذلك. ويتحمّل الشاحن أيضا مسؤولية تامة عن التأخر الناجم عن عدم صحة المعلومات والمستندات التي قدّمها فعليا إلى الناقل. أمّا في كل الحالات الأخرى، فلا يتحمّل الشاحن المسؤولية إلا في الحالة التي يكون فيها مخطئا. ومن الأمثلة النموذجية على ذلك الحالة التي يكتشف فيها أنّ الحاويات التابعة للشاحن موبوءة بالحشرات ولا يُسمح للسفينة بدخول ميناء التفريغ قبل تبخير الحمولة. والمثال الآخر هو عندما تمنع سلطات الجمارك السفينة من تفريغ حمولتها بسبب غياب بعض المستندات المتعلقة بالبضائع في بعض الحاويات. وهنا قد يتكبّد الناقل خسائر مباشرة، مثل تكاليف التبخير، والعودة إلى ميناء سابق لتنزيل بعض الحاويات، وعمليات التفقد على ظهر السفينة، وما إلى ذلك من تكاليف. ومع ذلك، فهذه مخاطر يواجهها الشاحنون اليوم. ويبدو أيضا أنّ الخسائر المباشرة التي يتكبّدها الناقل في مثل هذه الحالة هي خسائر محدودة نوعا ما في معظم الأحوال.

١٩- والمخاطر الكبرى هنا إنما تكمن في احتمال أن تكون الخسائر التي قد يتكبدها نتيجة لذلك المالكون الآخرون للبضائع المشحونة خسائر ضخمة. لكن ذلك ليس بالأمر الذي يزيد من تعرض الناقل للمخاطر. فالناقل، كما ذكر آنفاً، ليس مسؤولاً عن الأفعال أو الإغفالات التي تصدر عن الشاحن، وهو بذلك ليس مسؤولاً حيال الشاحن الآخرين عن الخسائر التي يتكبدها بسبب تلك الأفعال أو الإغفالات. ومن ثم، فإن احتمالات رفع الناقل دعوى ضد الشاحن يطالبه فيها بالتعويض هي احتمالات ضئيلة جداً في هذا المقام. وليس هناك فيما يبدو أي مجال لرفع هذا النوع من الدعاوى إلا في الحالة التي يتسبب فيها الناقل والشاحن معاً في التأخر ويكون الناقل قد دفع للشاحن الآخرين تعويضات كاملة. ولكن هذه الحالة لن تحدث في الممارسة العملية بفضل الحكم الذي يقضى بتوزيع المسؤولية الوارد في الفقرة (٤) من مشروع المادة ١٧. بل إن الاحتمال الحقيقي فيما يبدو هو أن يرفع الشاحنون الآخرون - دعوى على الشاحن يطالبونه فيها بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم. ولكن الشاحن سيواجه دائماً هذا الاحتمال بغض النظر عن قاعدة المسؤولية الواردة في الفصل ٨ من مشروع الاتفاقية.

سابعاً- التغطية التأمينية

٢٠- يمكن الافتراض بأن مسؤولية الناقل عن التأخر ستكون قابلة للتأمين لدى رابطات الحماية والتعويض. واحتمال أن يصبح الناقل مسؤولاً في أي حال من الأحوال عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر هو احتمال ضعيف نوعاً ما، والأضعف منه هو احتمال حدوث سيناريو أسوأ الحالات. وأفضل مثال على ذلك أن الأحكام الوطنية بشأن مسؤولية الناقل عن التأخر الواردة في القانون البحري الاسكتلندي لعام ١٩٩٤ لم تترتب عليها حتى الآن أي سوابق قضائية. وفي حالة حدوث سيناريو أسوأ الحالات سيكون التعويض مقصوراً على مبلغ معين. ومن ثم، يمكن الافتراض بأن المخاطر الإضافية المترتبة على إدراج المسؤولية عن التأخر ضمن التغطية التأمينية التي توفرها رابطات الحماية والتعويض لن يكون له سوى تأثير هامشي على أقساط التأمين.

٢١- أمّا فيما يتعلق بالتغطية التأمينية ضد احتمال أن يصبح الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن التأخر، فالصورة معقدة بقدر أكبر. ففي العادة لا يشمل التأمين العام على البضاعة مخاطر المسؤولية. وهذا ما ينطبق، مثلاً، على شروط التأمين لدى معهد مكنتي التأمين بلندن. وفي بعض الأسواق، كالسوق الاسكتلندية مثلاً، قد يغطي التأمين جوانب ثانوية من مخاطر المسؤولية. وعلى سبيل المثال، إذا أصبح عنبر البضاعة ملوثاً بسبب تلف البضاعة،

قد يتمكن الشاحن من الحصول من المؤمن على بعض التعويض عن تكاليف تنظيف عنابر البضاعة. أمّا الخسارة الاقتصادية البحتة فلن تشملها التغطية التأمينية على الإطلاق.

٢٢- ومن غير المؤكّد أيضا ما إذا كانت هذه المخاطر مشمولة بالتأمين ضد المسؤولية العامة لصالح شركة تعمل بمثابة شاحن. فعلى غرار ما ذكر آنفا، يتعرّض الشاحن في هذه الحالة للخسائر المباشرة التي يتكبّدها الناقل، كما يتعرّض للخسائر غير المباشرة في بعض الحالات، أي الخسائر التي تصيب الشاحنين الآخرين. ولكن ينبغي الملاحظة فيما يتعلّق بالتنظيم الجديد المقترح في مشروع الاتفاقية أنّ هذه المخاطر ليست مخاطر جديدة، بل هي مخاطر موجودة في يومنا هذا. فالشاحن الذي يتسبّب في إلحاق ضرر بالسفينة، على سبيل المثال، يكون معرّضا لاحتمال أن يتحمّم عليه تعويض الناقل لا عن الأضرار المادية التي أصابت السفينة فحسب، بل وعن الخسائر الاقتصادية البحتة أيضا، كضياح أجره النقل وما إليه. وإضافة إلى ذلك، يتعرّض الشاحن لاحتمال رفع دعوى عليه من جانب الشاحنين الآخرين طلبا للتعويض عن التكاليف التي تكبّدها بسبب التأخّر.

ثامنا- حلول بديلة للمشكلة وآثار هذه الحلول

٢٣- من وجهة نظر عملية، توجد على ما يبدو، فيما يتعلّق بتنظيم المسؤولية عن التأخّر في مشروع الاتفاقية، ثلاثة خيارات ممكنة. ويتمثّل أحد هذه الخيارات في الاستبعاد التام للمسؤولية عن التأخّر من نطاق مشروع الاتفاقية، باستثناء المسؤولية عن التأخّر الناجم عن تقديم معلومات خاطئة (راجع الفقرة (٥) من المادة ٣ من قواعد هامبورغ). وبعبارة أخرى، يتم حذف جميع الإشارات إلى التأخّر. وفيما يتعلّق بمسؤولية الناقل عن التأخّر، فإنّ ذلك يعني عمليا أن تترك هذه المسألة للقانون الوطني، وأنّه لن يكون هناك توحيد في هذا الصدد. ومن شأن استبعاد تنظيم مسؤولية الناقل عن التأخّر أن يفضي أيضا إلى تناقض بين مشروع الاتفاقية من جهة واتفاقية النقل الطرقي للبضائع وقواعد COTIF/CIM، التي يتحمّل الناقل بمقتضاها مسؤولية إلزامية عن التأخّر، من الجهة الأخرى. ونظرا لمبدأ النظام الشبكي المعتمد في مشروع المادة ٢٧، سيكون الناقل معرّضا لهذه المسؤولية. وعدم تضمين مشروع الاتفاقية مسؤولية الناقل المتعاقد عن التأخّر قد يفضي أيضا إلى جعل الأطراف المتفدّة من الناقلين البريين أكثر عرضة للمطالبات المتعلقة بالتأخّر لأنّ هذه الأطراف تعمل في أغلب الأحيان ضمن إطار النظم الوطنية الخاصة بالمسؤولية الإلزامية، التي تشمل المسؤولية عن التأخّر.

٢٤- ويمكن أيضا أن تُساق الحجج بأنّ مفاهيم النقل من الباب إلى الباب تشكل اليوم أجزاء هامة من نظم الإنتاج الحديثة، وعلى أنّ أحد العناصر الرئيسية لهذه المفاهيم هو تسليم

البضاعة في وقتها. ولأجل خفض التكاليف، كثيرا ما تتم الاستعانة بمصادر خارجية لإنتاج المكونات ويتم في الوقت نفسه التقليل إلى أدنى حد من التخزين ضمن سلسلة الدعم اللوجستي. وبعبارة أخرى، من شأن استبعاد المسؤولية عن التأخر أن يفضي، إلى حد ما، إلى تفويض الفكرة الداعية إلى أن يشكل مشروع الاتفاقية تشريعا حديثا بشأن صناعة الشحن والدعم اللوجستي العالمية.

٢٥- وفيما يتعلّق بمسؤولية الشاحن عن التأخر، لن يفضي اتخاذ قرار بحذف جميع الإشارات المرجعية إلى التأخر إلى جعل الشاحن في حلٍّ من أي مسؤولية عن التأخر وفقا لمشروع الاتفاقية. وعلى الرغم من أنّه لن تكون هناك إشارة محدّدة في مشروع المادة ٣١ إلى التأخر، فإنّ الشاحن سيظلّ في ولايات قضائية عديدة مسؤولا عن التأخر الناجم عن إلحاق ضرر بالسفينة أو عن عدم تقديم المستندات.

٢٦- وبغض النظر عن تضمين مشروع المادة ٣١ إشارة إلى التأخر أو عدم تضمينه، فمن الوارد في هذا المقام السؤال عمّا إذا كان ينبغي أن تكون مسؤولية الشاحن محدودة، وإذا كان الأمر كذلك فما هو الحد الذي ينبغي أن تقف عنده. ومن مزايا وضع حدّ للمسؤولية أنّ التعرّض للمخاطر يكون، بخلاف ذلك، شديدا في حالة هلاك السفينة بالكامل. إذ يكون الشاحن عندئذ مسؤولا عن الخسائر المباشرة (السفينة والمعدّات الأخرى) فضلا عن الخسائر غير المباشرة (أجرة النقل وخلافها).

٢٧- ويتمثّل الخيار الثاني في الإبقاء على مسؤولية الناقل في مشروع الاتفاقية ولكن مع حذف ما يرد في الفصل المعني بالتزامات الشاحن من إشارات محدّدة إلى التأخر. وهذا من شأنه أن يترك الناقل بمسؤولية محدودة موحّدة. وعلى غرار ما ذكر آنفا، فإنّ هذا الأمر لن يؤثّر في الشاحن لأنّ الناقل ليس مسؤولا عن أفعال شاحن تجاه شاحنين آخرين. وتكمن مزية هذا الحلّ في أنّ التزامات الشاحن بتقديم البضاعة وبعض المستندات إلى الناقل لا يمكن اعتبارها التزامات رئيسية في اتفاق النقل مثلما هو الحال بالنسبة للالتزام بتسليم البضاعة في مكان المقصد. إذ يتمثّل الالتزام الرئيسي للشاحن في دفع أجرة النقل. ومن ثم، فإنّ نفس الحاجة إلى التوحيد على المستوى الدولي تبدو، مقارنة بالمسؤولية عن التأخر من جانب الناقل، غير موجودة فيما يتعلّق بالمسؤولية عن التأخر من جانب الشاحن. وكما ذكر آنفا، فإنّ تأثير هذا الحذف لن يكون انعدام مسؤولية الشاحن بالكامل عن التأخر. إذ سيظلّ الشاحن مسؤولا عن التأخر الناجم عن الضرر الذي يصيب السفينة أو عن تقديم معلومات خاطئة وذلك في الوقت الذي سيترك فيه موضوع المسؤولية عن حالات التأخر الأخرى للقانون الوطني.

٢٨- أما الخيار الثالث فهو الإبقاء على جميع الإشارات إلى التأخر من جانب الناقل وكذلك من جانب الشاحن. وفي تلك الحالة، قد تكون هناك حاجة إلى إدراج حدّ مسؤولية الشاحن يقبل به الناقل والشاحن. وتعيين هذا الحدّ ليس بالمهمة السهلة لأنّ نوع الضرر ومقداره قد يتفاوتان كثيرا بين حالة وأخرى. ومن السبل الممكنة لتعيين هذا الحدّ جعل الشاحن مسؤولا بالكامل عن الخسارة المادية، كهلاك أو تلف السفينة وغيرها من المعدات. وفيما يتعلّق بالخسائر الاقتصادية الأخرى، مباشرة كانت أم غير مباشرة، يكون الشاحن مسؤولا عن الخسائر بمبلغ يعادل قيمة البضاعة المشحونة. وهذا ليس بالحلّ المثالي لأنّ الحمولة ذات القيمة المنخفضة نسبيا قد تُحدث نفس القدر من الضرر الذي تحدثه الحمولة ذات القيمة الأعلى، لكنّه سينشئ على الأقل حالة يتعيّن فيها على من يشحن كميات كبيرة من البضائع ذات القيمة الأعلى أن يتحمّل مسؤولية أكبر. وتتمثّل إحدى مزايا ربط حدّ المسؤولية بقيمة البضاعة المشحونة، بدلا من ربطه بوزنها، في إمكانية تفادي وضع صيغة تخضع لنظام حقوق السحب الخاصة. فوجود نظام يستند إلى قيمة البضاعة من شأنه أن يُعيد إلى الأذهان الحلول التي غالبا ما توجد في عقود البيع التجارية حيث يرتبط الحد الأقصى للمبلغ المدفوع في مقابل الضرر بمبلغ العقد، أي بقيمة البضائع المباعة. ويمكن أن يكون حدّ المسؤولية عن التأخر ١٥ أو ٣٠ في المائة من مبلغ العقد، على سبيل المثال. ولكن بما أنّ الشاحنين قد يشحنون أحيانا كميات صغيرة نوعا ما، فإنّ حدّ المسؤولية هنا ينبغي أن يكون مساويا لكامل قيمة البضاعة وليس لجزء منها. ووجود حدّ للمسؤولية يعزّز قابلية التنبؤ ويتيح للشاحن إمكانية التعاقد على تغطية تأمينية أفضل، كأن يضيف، على سبيل المثال، عنصرا خاصا بالمسؤولية إلى ما هو قائم من تأمين على البضاعة أو ضد مسؤولية الشركة.