

Distr.: Limited
4 April 2007
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)
الدورة التاسعة عشرة
نيويورك، ١٦-٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧

قانون النقل: إعداد مشروع اتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا]

اقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بشأن تأخر الناقل والشاحن
مذكّرة من الأمانة*

في إطار الإعداد للدورة التاسعة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)،
قدّمت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية إلى الأمانة الاقتراح المدرج كمرفق طيه بشأن
تأخر الناقل والشاحن في مشروع الاتفاقية بشأن نقل البضائع [كليا أو جزئيا] [بحرا].
والوثيقة الواردة في المرفق مترجمة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة.

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



المرفق

اقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بشأن تأخر الناقل والشاحن

أولا - مقدمة

١ - في الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل، أدرج في مشروع الاتفاقية مشروع مادة ينص على مسؤولية الناقل عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر (في الفقرات ١٨-٣١ من الوثيقة A/CN.9/552). وبعد أكثر من سنتين، أدرج في مشروع الاتفاقية، في الدورة الثامنة عشرة للفريق العامل، حكم آخر يفرض على الشاحنين مسؤولية عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر (في الفقرات ٨٣-١١٣ من الوثيقة A/CN.9/616). وعند النظر في هذين الحكمين، كان مفهوما أنه سوف ينص في النهاية على حدين أقصىين لمسؤولية الناقلين ومسؤولية الشاحنين.⁽¹⁾ وبما أن الحكمين الخاصين بتأخر الناقل وتأخر الشاحن مترابطان بالضرورة، من أجل ضمان توازن عادل عام في الحقوق والواجبات بين المصالح ذات الصلة، فقد كان من سوء الحظ أن الفريق العامل لم ينظر في هذين الحكمين بالتزامن منذ البداية. ومن المسلم به على نطاق واسع أن النص النهائي الذي يعده الفريق العامل يجب أن يعتبر منصفاً ومتوازناً من أجل زيادة احتمال القبول والتصديق على نطاق واسع.

٢ - وكان عدد من الوفود غير موافق على نهج استحداث مسؤولية على الناقلين أو على الشاحنين عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر، لاعتقادهم بأن ذلك النهج سيؤدي إلى أوجه عدم يقين قانونية، وتكاليف لا ضرورة لها، وصعوبات شديدة في التنفيذ العملي. وعلاوة على ذلك، توقعت تلك الوفود أنه سيتضح أن من المحال تعيين حدين أقصىين مناسبين لهذا النوع من المسؤولية للناقلين أو للشاحنين.

٣ - وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة كانت من البلدان التي تفضل بقوة عدم وجود أحكام بشأن التأخر في مشروع الاتفاقية فقد شارك وفد الولايات المتحدة منذ الدورة الثالثة عشرة للفريق العامل في مشاورات واسعة داخل حكومتنا، وكذلك مع المجتمع الأكاديمي والصناعة، بغية صوغ موقف معقول بشأن الحدين الأقصىين للمسؤولية من أجل تكميل النظام

(1) في الدورة الثامنة عشرة، كان هناك اقتراح بأن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن التأخر معادلاً لأجرة النقل، وأن يكون الحد الأقصى لمسؤولية الشاحن عن التأخر ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة (نحو ٥٧٠ ٠٠٠ يورو أو ٧٥١ ٥٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة). وعارض الشاحنون المشاركون في المعاملات التجارية للولايات المتحدة هذين الحدين الأقصىين معارضة شديدة، لأنهما لا يعتبران عادلين ومنصفين.

المقترح في مشروع الاتفاقية. ولم تتمكن من التوصل إلى أي حدين أقصىين مقبولين لدى جميع المشاركين الرئيسيين في صناعتنا (مصالح الشاحنين والناقلين والوسطاء). ولذلك ما زالت الولايات المتحدة تعتقد أنه سيكون من الصعب، إن لم يكن من المحال، تعيين حدين أقصىين لهذا النوع من المسؤولية يكونان منصفين ومقبولين للأطراف ذات المصلحة. وفضلا عن ذلك، لا تعتقد الولايات المتحدة أن إدراج مسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية يساعد على تحقيق أي غاية مشروعة من غايات السياسات العمومية. وسيكون فرض تعويضات عن الأضرار غير قابل للتنفيذ من الناحية العملية، كما سيكون سياسة عمومية سيئة.

٤- وترجو الولايات المتحدة، مع الاحترام، أن تنظر الوفود الأخرى في الحجج الاقتصادية والسياساتية المبينة في هذه الورقة. فلم يسبق أن عرض على الفريق العامل هذا النوع من التحليل. ونأمل أن تخلص الوفود الأخرى، مثل الولايات المتحدة، إلى أن المسؤولية عن الأضرار التبعية الناجمة عن التأخر لا ينبغي أن تدرج بصفة إلزامية في الاتفاقية الجديدة.

٥- وعلى سبيل التمهيد، قد يكون من المفيد تذكير الوفود بالحدودية البالغة لنطاق المسألة المطروحة أمامنا:

-- يوافق الجميع على أن مشروع الاتفاقية يتناول الخسارة المادية التي يسببها تأخر الشاحن أو الناقل. والمسألة هنا هي ما إن كان ينبغي تناول الخسارة التبعية، أي الخسارة الاقتصادية البحتة، وإذا كان ينبغي ذلك فماذا ينبغي أن تكون الحدود القصوى للمسؤولية.

-- يوافق الجميع على أن الشاحن والناقل ينبغي أن يكونا مسؤولين عن الخسارة التبعية التي يسببها التأخر، إذا كان عقدهما ينص على ذلك. والمسألة هنا هي ما إن كان ينبغي أن تكون هناك مسؤولية عن الخسائر التبعية التي يسببها التأخر إذا لم تصل البضاعة في فترة زمنية "معقولة"، حتى إذا لم يرد في العقد تاريخ للتسليم.

-- يوافق الجميع على أن أي قواعد للمسؤولية عن التأخر تدرج في مشروع الاتفاقية لن تكون إلزامية فيما يتعلق بـ"عقود الحجم" التي تتناولها القواعد الخاصة الواردة في مشروع المادة ٨٩.

-- فلا يتبقى لدينا سوى حالتين: (١) يمكن أن تكون على الناقل مسؤولية عن الأضرار التبعية إذا تسبب في تأخر السفينة، ولكن تلك المسؤولية تكون فقط تجاه الشاحنين الذين يبرهنون على أنهم تضرروا نتيجة للتأخر الذي تسبب فيه الناقل (مثلا، اضطر مصنع الشاحن إلى الإغلاق لعدم توفر قطع الغيار)؛ و(٢) يمكن أن

تكون على الشاحن مسؤولية تجاه الناقل عن الأضرار التي يتكبدها الناقل (مثلاً، فقدان إمكانية استخدام السفينة، أو دفع رسوم ميناء إضافية) نتيجة للتأخر الذي تسبب فيه الشاحن.

ومع إيلاء الاعتبار لهذه الأبعاد، نعرض التحليل التالي.

ثانياً- فرض مسؤولية عن التأخر على الشاحن والناقلين هو تغيير لا ضرورة له للقوانين الراهنة وللممارسات التجارية الراهنة في معظم البلدان

٦- كما هو مبين في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.74 فإن الاتفاقيتين القانونيتين الأوسع قبولاً اللتين تحكمان المسؤولية في مجال الشحن البحري، وهما قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي، لا تجعلان الناقلين أو الشاحن مسؤولين عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر. ويبدو أن قواعد هامبورغ والقانون البحري الاسكندنافي هما وحدهما اللذان ينصان على تلك المسؤولية، وعلى الناقلين فقط. وعليه فبالنسبة إلى غالبية العالم التجاري سيمثل إدراج مسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية تغييراً هائلاً عن الوضع الراهن، مع خطر استحداث قدر أكبر من التعقّد وعدم اليقين في مشروع الاتفاقية.

٧- وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن التأخر يصعب، حتى في الولايات القضائية التي تطبق قواعد هامبورغ أو القانون البحري الاسكندنافي، العثور على حالات قدّمت فيها مطالبات للحصول من الناقلين على تعويض عن الأضرار. ويوحى ذلك بأن هذه الأحكام لم تبرهن على أنها فعالة في تحقيق الغرض المعلن منها، أو أنه لا توجد حاجة في الواقع لفرض هذه المسؤولية.

٨- وفضلاً عن ذلك، فإن عدم وجود حالات سعى فيها الشاحنون إلى الحصول من الناقلين في النقل البحري على تعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخر، في الولايات القضائية القليلة التي تنص قوانينها صراحة على هذه التعويضات وفي البلدان الأخرى، يوحي بقوة بأن هذه مسألة يغلب من الناحية العملية أن تسوى ودياً بين الناقلين والشاحنين.

٩- وفيما يتعلق بمسؤولية الشاحن، يكون سياق الأحداث الذي يحتمل فيه بأكبر قدر أن يسبب الشاحن تأخر السفينة هو عندما يتخلف عن تقديم معلومات دقيقة أو كاملة عن الشحنة إلى الناقل، ويبلغ الناقل هذه المعلومات إلى سلطات الجمارك بموجب اللوائح الأمنية الجديدة، وتؤخر سلطة الجمارك السفينة لتضمن أن البضاعة المحملة في السفينة لا تشكل خطراً أمنياً أو أنها ليست غير مشروعة على نحو آخر. بيد أنه، مثلما يبدو أن الشاحنين لم يقدموا سوى القليل من المطالبات المتعلقة بالتأخر أو لم يقدموا أيّاً منها على الناقلين، ليس

للولايات المتحدة علم بأي مطالبات متعلقة بالتأخر قدمها الناقلون على الشاحنين بشأن هذا النوع من التأخر منذ أن اعتمدت اللوائح الأمنية ذات الصلة في عام ٢٠٠٢.

١٠ - واستنادا إلى الحادثة النسبية لاعتماد القواعد الأمنية وعدم وجود مطالبات أو دعاوى تتعلق بتأخر السفن، نعتقد أنه يوجد عدد مفرط من التساؤلات وأوجه عدم اليقين يحيط بمسألة المسؤولية عن التأخر. ولا تعتقد الولايات المتحدة أن من الحكمة إدخال أوجه عدم اليقين تلك في مشروع الاتفاقية. وتشكل هذه الظروف حججا قوية ضد التغيير الجذري للقوانين الراهنة الذي سينجم من إدراج التأخر في مشروع الاتفاقية، الذي يقصد منه إضفاء الطابع العصري على نظام المسؤولية عن طريق التصدي لمسائل تجارية حقيقية تتعلق بالتجارة البحرية.

١١ - وعلاوة على ذلك، لم تعرض على الفريق العامل أي أدلة وقائية إطلاقا على أن هناك حاجة إلى إدراج المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية. وعلى ضوء ما تقدم، لا تعلم الولايات المتحدة بوجود أي حاجة ملحة إلى أن تفرض الحكومات هذه المسؤوليات الجديدة على الشاحنين والناقلين.

١٢ - وفي هذا الصدد فإن العديد من البضائع المنقولة عن طريق النقل المحيطي هي سلع منخفضة القيمة نسبيا (سلع زراعية وخامات وورق، الخ). وحتى إذا وفر مشروع الاتفاقية أساسا يستند إليه الشاحنون لتقديم مطالبات بسبب حالات التأخر، لا يحتمل أن يكون شاحنو تلك السلع في وضع يسمح لهم بالبرهان على أنهم تكبدوا أي أضرار تبعية، وعليه سيكونون عاجزين عن الحصول بموجب مشروع الاتفاقية على تعويض عن التأخر. غير أنه، كما هو موضح في الباب ثالثا أدناه فإن جميع الشاحنين سيتكبدون زيادة في التكاليف إذا أدرجت في مشروع الاتفاقية مسؤولية عن التأخر، وستؤثر تلك التكاليف تأثيرا غير متكافئ على شاحني البضائع غير الحساسة لعامل الزمن.

١٣ - وفضلا عن ذلك، كان لتطورات أخرى حدثت في الفريق العامل تأثيرها على الكيفية التي ينبغي أن يعالج بها التأخر في مشروع الاتفاقية. وباستدكار المداولات التي أجراها الفريق العامل في دورته الثالثة عشرة، نجد أن أحد المبررات الرئيسية التي قدمت لإدخال تغيير هام على القوانين الراهنة والنص على مسؤولية الناقل عن التأخر كان أنه يُرى أن ذلك الإجراء ضروري على ضوء الانتشار المتزايد لأساليب إدارة المخزونات "في التوقيت المناسب تماما" في سلاسل القيمة العالمية، التي يكون فيها من العناصر الجوهرية في تعهد النقل ضمان تسليم البضائع في موعد لا يتجاوز تاريخا متفقاً عليه. ولكن الفريق العامل قرّر في دورته الخامسة عشرة إدراج مشروع المادة ٩٥ بشأن "عقود الحجم"، التي تتمسك بسلامة عقود

الشحن الخصوصية. وكما هو موضح بتفصيل أكثر في الباب رابعا أدناه فإن تلك العقود هي وسيلة أكفأ كثيرا لمعالجة هذه المسألة، وخصوصا فيما يتعلق بالشحنات الحساسة لعامل الزمن، ومن الناحية العملية فإن جميع الشحنات تقريبا في سلاسل التوريد "في التوقيت المناسب تماما" تنقل وفقا لعقود حجم من ذلك النوع. وعليه يبدو أن الحاجة إلى الحماية من التأخر فيما يتعلق بترتيبات التوريد "في التوقيت المناسب تماما" في مشروع الاتفاقية هذا قد بولغ فيها، ولا ينبغي أن يواصل الفريق العامل السعي إلى إدراج التأخر دون أن يتوقف للنظر في آثار القرار اللاحق باعتماد مشروع المادة ٩٥.

ثالثا- المسؤولية عن التأخر ستؤدي إلى زيادات لا ضرورة لها في التكاليف للشاحنين والناقلين

١٤- كما هو مشار إليه أعلاه فإن فرض مسؤولية عن التأخر على الشاحنين والناقلين سيضيف تكاليف كبيرة على صناعة النقل المحيطي. فسيتعين على الناقلين الذين يواجهون التعرض لهذه المسؤولية الجديدة أن يشتروا تأميناً لتغطية الحد الأقصى، الذي يمكن أن يكون كبيرا، لتعرضهم للخسارة (مثلا، ما يعادل أجرة النقل عن كل حاوية أو وحدة بضاعة أخرى على السفينة)، وسيدرجون هذه التكلفة في أسعار النقل التي يتقاضونها. وبالمثل يمكن أن يكون متوقعا من الشاحنين الذين يواجهون المسؤولية عن التأخر أن يشتروا غطاء تأمينيا بمبلغ يساوي الحد الأقصى لمسؤوليتهم عن التأخر، ويمثل ذلك أيضا حدا أقصى عاليا للتعرض للخسارة (مثلا، ربما يكون ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل رحلة). والنتيجة النهائية هي ازدياد في التكلفة لجميع الشاحنين في شكل أسعار نقل أعلى بسبب ازدياد التكاليف المفروضة على الناقلين، وبسبب ازدياد تكاليف تأمينهم من أجل الحماية من مخاطر المسؤولية التي يسببها مشروع الاتفاقية. ولن يتحمل هذه التكاليف شاحنو السلع العالية القيمة والحساسة لعامل الزمن وحدهم بل العديد من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي تشحن سلعا أدنى قيمة ولا تحتاج إلى حماية من عواقب حالات تأخر الشحن. وإذا أدرجت المسؤولية عن تأخر الناقل في مشروع الاتفاقية فسيتعين عمليا على هذه الفئة الثانية من الشاحنين أن تدعم تكلفة توفير تلك الحماية للآخرين. وبالمثل فإن الأحكام الخاصة بتأخر الشاحن ستضيف على الصناعة تكلفة فوق العادة على نحو تراكمي. وزيادة على ذلك فإن التعرض للخسارة الذي تسببه الأحكام المقترحة بشأن مسؤولية الشاحن عن التأخر يمكن أن يكون له تأثير كاسح على الأعمال الصغيرة التي تتخلف عن شراء حماية تأمينية وتتسبب في تأخر سفينة نتيجة لخطأ في المستندات أو خطأ آخر.

١٥- ويمكن أن يكون للزيادات المبيّنة أعلاه في التكاليف تأثير مزدوج على وسطاء نقل مثل ناقلي البضائع الذين لا يديرون سفنا ومثل وكلاء النقل، الذين يوفرّون منافسة تدعو إليها الحاجة الشديدة للناقلين المحيطيين الذين من شأنهم، لولا ذلك، أن يتيحوا خيارات النقل الوحيدة في العديد من المعاملات التجارية. والسبب في ذلك هو أنه سيتعين على الوسطاء أن يستأنموا من المسؤولية عن التأخّر بصفتهم ناقلين، وكذلك من المسؤولية عن التأخّر بصفتهم شاحنين. وستحال هذه التكاليف بالضرورة إلى زبائن الوسيط، الذين يكونون عادة مؤسسات صغيرة ومتوسطة. وعليه فإن إدراج التأخّر سيكون له، مجدداً، أثر غير متكافئ على مؤسسات الشحن الصغيرة والمتوسطة، وليس ذلك فحسب، بل سيجعل الوسطاء أيضاً خياراً أقل جاذبية لجميع الشاحنين، لأن تكلفة معاملاتهم ستزداد بقدر كبير.

١٦- وفضلاً عن ذلك فإن معظم الأعمال التي تعتمد على إدارة المخزونات "في التوقيت المناسب تماماً" قد استحدثت تأميناً من انقطاع العمل، يعوّضها عن الخسائر التي من هذا النوع سواء أكانت راجعة إلى حالات تأخّر النقل المحيطي أو إلى عوامل أخرى. وهذا النهج، لكونه مصمّم تحديداً ليلائم احتياجات الشاحنين والناقلين المنفردين ونموذج أعمالهم، هو وسيلة لإدارة المخاطر أكثر كفاءة واقتصاداً بكثير من نهج "المقاس الواحد الذي يناسب الجميع" المتجسد في المسودة الحالية لمشروع الاتفاقية.

رابعاً- لا ينبغي فرض المسؤولية عن التأخّر على جميع الشاحنين والناقلين بل ينبغي تناوّلها في العقود الخصوصية بين الأطراف التي تحتاج إلى تلك الحماية

١٧- تلاحظ الولايات المتحدة أن الفريق العامل قرّر في دورته الخامسة عشرة أن يدرج في مشروع المادة ٩٥ نظاماً ينطبق على "عقود الحجم" ويتمسك بسلامة عقود الشحن الخصوصية التي تخرج على ما كان من شأنه أن ينطبق لولا ذلك من أحكام مشروع الاتفاقية، رهنا بالقيود المنصوص عليها في تلك المادة. وجميع البضائع تقريباً التي تنقل في سلاسل التوريد "في التوقيت المناسب تماماً" تنقل (وستظل تنقل) وفقاً لعقود الحجم هذه، التي تتضمن التزامات وعقوبات بشأن وقت التسليم الملائم، حسب ما هو متفق عليه بين الشاحن والناقل أو الوسيط المعني. وبعبارة بسيطة فإن الناقلين والشاحنين كليهما يتمتعان بحريّة التفاوض والاتفاق على ما ينطبق على الناقل من أحكام العقد المتصلة بشروط التسليم أو شروط مستندات البضاعة، بما في ذلك النتائج التي ستحدث في حالات تأخّر التسليم أو تأخر السفينة.

١٨- وسيكون الأكثر كفاءة وإنصافاً هو ترك مسألة التأخّر للترتيبات التعاقدية بين الأطراف الذين يريدون الحماية ويحتاجونها، بحيث يجوز لأولئك الأطراف أن يتفاوضوا على

الأحكام الملائمة استناداً إلى ظروفهم الفعلية المحددة. وسيكون جعل الأطراف المتعاقدين يتخذون القرارات الملائمة بشأن النقل وإدارة المخاطر، استناداً إلى ظروفهم المحددة وترتيبهم الخاصة بالشحن، أفضل كثيراً من فرض نظام للمسؤولية عن التأخر وما ينجم عن ذلك النظام من تكاليف على جميع الناقلين والشاحنين، الذين لا يحتاج كثير منهم إلى تلك الحماية ولا يرغبون فيها.

خامساً - ستكون لإدراج المسؤولية عن التأخر في الاتفاقية آثار سلبية كبيرة على جميع الأطراف المعنية

١٩ - حالياً، لا يضمن الناقلون عادة وصول البضاعة في أي تاريخ محدد أو حتى في غضون فترة زمنية منصوص عليها، لأن هناك عدداً من العوامل التشغيلية التي قد تنشأ وقد تسبب انحرافات عن الجدول الزمني العادي. والأطراف التي تتعامل في بيئة الشحن المحيطي تفهم وتتقبل تماماً أوجه عدم اليقين هذه الكامنة في هذا الشكل من أشكال النقل. وفي الحالات التي لا يكون فيها بوسع الشاحن أن يتحمل أن يكون تاريخ التسليم غير يقيني، تنقل البضاعة عادة وفقاً لعقد حجم يكون قد اتفق فيه عن طريق التفاوض على التزام بالتسليم في موعد محدد، وينعكس ذلك الالتزام على سعر الشحن. وكبديل لذلك، لا يُرسل كثير من هذه البضائع الحساسة لعامل الزمن عن طريق البحر مطلقاً بل تنقل عن طريق الشحن الجوي.

٢٠ - وإذا اشتمل مشروع الاتفاقية على أحكام جديدة تفرض مسؤولية عن التأخر فيحتمل أن يترتب على ذلك عدد من العواقب المؤسفة. فكما سبق بيانه، وبما أن صناعة الشحن المحيطي لا تعمل حالياً، بصفة عامة، على أساس تواريخ تسليم مضبوطة، فيمكن أن يتضح أن من الصعب، ومما يسبب كثيراً من عدم اليقين، محاولة تبين النقطة التي يكون فيها التأخر هاماً بقدر يكفي لتسبب مسؤولية قانونية عن دفع تعويض عن الأضرار. ويأخذ مشروع الاتفاقية بنهج تطبيق معيار للمعقولة لتسوية هذه المسألة. وبالطبع فإن هذا لا يمثل، في الواقع، سوى تأجيل المسألة إلى حين نشوء مطالبة فعلية، وفي تلك اللحظة يرجح أن يجد كل من الناقل والشاحن أن من الضروري أن يتكبد كل منهما نفقات كبيرة في التقاضي دفاعاً عن موقفه بشأن المسألة. وفضلاً عن ذلك، يبدو أن من المحتمل أن المحاكم المختلفة في الولايات القضائية المختلفة قد تتوصل إلى نتائج متباينة حول ما يشكل المعقولة، وبالتالي تترتب على ذلك معاملة متضاربة لمطالبين ذوي وضعيات متماثلة، وإلى ازدياد عدم اليقين وعدم إمكانية التنبؤ لدى الشاحنين والناقلين ومؤمنهم. وقد يتعين على المؤمن أن يفترضوا، ويكون افتراضهم مفهوماً، أنهم قد يواجهون التعرض للخسارة في إطار سيناريو "أسوأ

الحالات" - أي أعلى حد للمسؤولية. بمقتضى أكثر تفسيرات المسؤولية تطرفا من بين التفسيرات التي تعتمد عليها أي محكمة في العالم - رغم أن احتمال أن يحصل المطالب فعليا على تعويض بهذا الحجم عن الأضرار قد يكون منخفضا.

٢١- ويمكن أن يُتوقع أن يقوم الناقلون، إذ يواجهون احتمال المسؤولية عن التأخر، بحماية أنفسهم عن طريق تغيير الجداول الزمنية وأوقات العبور المنشورة، بغية زيادة مُدد التسليم. وسيؤدي هذا التوسيع الحتمي لأوقات التسليم إلى جعل عمليات التسليم المتوقعة أقل يقينا، وليس أكثر يقينا، ويمكن أن يؤدي دون ضرورة إلى إطالة سلاسل التوريد الخاصة بالشاحنين وبذلك يسبب أوجه عدم كفاءة. كما أن ما يسببه مشروع الاتفاقية من خطر تعرض الشاحن إلى مسؤولية عن التأخر يمكن أن يؤدي إلى تفاقم أوجه عدم الكفاءة هذه إذا اضطر الشاحنون إلى تغيير عمليات التوثيق وتدفقات المعلومات لديهم لكي يوفروا المعلومات عن الشحنات للناقلين في مواعيد أبكر من المواعيد المسترطة بالفعل. بموجب القوانين الأمنية الحالية (عموما قبل التحميل بـ ٢٤ ساعة) خشية من التسبب دون قصد في تأخر السفينة. وهذه العواقب السلبية هي النقيض تماما للغرض الذي يقترح من أجله إدراج المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية.

٢٢- وعلاوة على ذلك ففي إطار نظام جديد يفرض مسؤولية عن دفع تعويض عن التأخر يمكن أن يكون الناقلون المحيطيون أقل استعدادا لترتيب عمليات النقل البري، لأنهم سيجدون أن من غير المبرر أن تُلقى على عاتقهم مسؤولية محتملة عن التأخر الذي يتسبب فيه الناقلون البريون وعن التأخر الناجم عن فوات مواعيد الرحلات الرابطة بين النقل البري والرحلة المحيطية. ولن يؤدي ذلك سوى إلى زيادة تكلفة وتعدد الشحن الدولي، وخصوصا بالنسبة إلى الأعمال الصغيرة والمتوسطة، وسيتمجه إلى تضيق إمكانية النفاذ إلى الأسواق العالمية أمام منتجين يكونون قادرين، لولا ذلك، على المنافسة. ومن الواضح أن هذه النتيجة مناقضة للمصالح الاقتصادية الأساسية لجميع المعنيين، وللأهداف الأعم للمهمة المعهود بها إلى هذا الفريق العامل.

٢٣- وتعتقد الولايات المتحدة أن التنافس الحاد الذي تتسم به صناعة الشحن المحيطي، واحتمال خسارة الأعمال من جانب الناقلين الذين يتخلفون عن إنجاز الأداء على النحو المعلن عنه، والعواقب الاقتصادية لتخلف الناقل عن الامتثال لجدوله الزمني (الاضطرار إلى زيادة سرعة السفن وبالتالي ازدياد تكاليف الوقود، واستخدام وسائل نقل بديلة وأكثر تكلفة، وتجاوز موانئ التوقف، واكتظاظ الموانئ والمحطات الطرفية، وما إلى ذلك)، كل ذلك يوفر للناقلين حافزا كبيرا لإنجاز الأداء في التوقيت الملائم. وعلاوة على ذلك فإن لدى

الشاحنين، بالمثل، حوافز تجارية قوية لتزويد الناقلين بمعلومات دقيقة وكاملة من أجل ضمان تحميل بضائعهم في السفينة وتسليمها في الوقت الملائم لتلبية المتطلبات التجارية لزبائنهم أو للشاحنين أنفسهم. كما أنه إذا تخلف الشاحن عن تزويد الناقل بمعلومات دقيقة وكاملة عن البضاعة وتسبب ذلك التخلف في مخالفة اللوائح الأمنية فإن الشاحن معرض بالفعل لمسؤولية محتملة خارج نطاق الاتفاقية. وعليه فهناك حوافز تجارية وقانونية كبيرة قائمة بالفعل من شأنها أن تجعل الشاحنين يمارسون الحرص الواجب لتفادي تسبب حالات التأخر.

سادسا- الحدود القصوى للمسؤولية لا تعالج المشاكل الأساسية المتعلقة بالأضرار الناتجة عن التأخر

٢٤- تتوخى مشاريع الأحكام الراهنة أن تكون هناك حدود قصوى لمبلغ مسؤولية الناقل والشاحن عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر. وكما هو مشار إليه في التقرير عن الدورة الثامنة عشرة (الفقرة ١٠٥ في الوثيقة A/CN.9/616)، فقد اقترح أن تكون الحدود القصوى نحو ما يعادل أجرة النقل بالنسبة إلى مسؤولية الناقل و٥٠٠ ٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاصة بالنسبة إلى مسؤولية الشاحن. وتعتقد الولايات المتحدة اعتقاداً قوياً أن الحدود القصوى للمسؤولية عن التأخر لا تعالج المشاكل الأوسع الناتجة من إدراج التأخر في مشروع الاتفاقية.

٢٥- فكما لوحظ أعلاه فإن إدراج التأخر يقتضي من الناقلين والشاحنين على السواء أن يستأنموا من المخاطر التي يتعرض لها كل منهم. وسيحيل الناقلون تكلفة التأمين إلى الشاحنين، فيؤدي ذلك إلى ازدياد أسعار النقل. وينجم عن ذلك ازدياد التكاليف التي يتكبدها الشاحنون، التي ستزداد أيضا بتكلفة الاستئمان من مسؤوليتهم المحتملة عن التأخر. وكما لوحظ أيضا أعلاه فإن كثيرا من الشاحنين لا يحتاجون إلى هذه الحماية ولا ينبغي إرغامهم على دفع ثمنها. فضلا عن ذلك فإن الحدود القصوى للمسؤولية لا تؤدي سوى إلى جعل المخاطرة قابلة للتأمين عليها بصورة معقولة، ولا تعالج مسألة أن إدراج المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية يفرض تكاليف إضافية على جميع المشاركين ومن شأنه أن يتسبب في أوجه عدم كفاءة لا مبرر لها في صناعة النقل المحيطي.

٢٦- فضلا عن ذلك فإن تسوية مسألة الأضرار التبعية للتأخر بطريقة تراها الصناعة عادلة ومنصفة أمر ضروري لضمان القبول الواسع النطاق لمشروع الاتفاقية والتصديق عليها على نطاق واسع. وتعتقد الولايات المتحدة أن إدراج المسؤولية عن التأخر في مشروع

الاتفاقية فيما يتعلق بالناقلين وبالشاحنين على السواء هو خطأ بالنظر إلى كل ما هو مبين أعلاه من أسباب متعلقة بالسياسات العمومية وأسباب تجارية.

سابعاً - حل وسط ممكن

٢٧- لكل الأسباب المتقدمة، تعتقد الولايات المتحدة أن إدراج المسؤولية عن التأخر في مشروع الاتفاقية سيضر، ولن يساعد، جميع المصالح التجارية المتأثرة (ربما باستثناء مؤسسات التأمين)، وكذلك العملاء، ولن يفيدها. وإذا قرّر الفريق العامل، رغم ذلك، أن يُبقي على المسؤولية عن التأخر فمن الضروري إدراج عبارات تجعل تلك المسؤولية اختيارية في جميع العقود.

٢٨- وقد قرّر الفريق العامل في دورته الثامنة عشرة (الفقرة ١١٣ في الوثيقة A/CN.9/616) إعداد نص يجعل مسؤولية الشاحن عن التأخر مرهونة بالحرية التعاقدية، مثلما توجد عبارة مدرجة بين معقوفتين نصها "ما لم يتفق على خلاف ذلك" في الحكم المتعلق بمسؤولية الناقل عن التأخر (مشروع المادة ٦٣ في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.81). وبذلك سلّم الفريق العامل بأن موضوع ما إن كانت مسؤولية الشاحنين والناقلين عن التأخر ينبغي أن تكون اختيارية في جميع العقود هو موضوع قيد النظر لم يبت فيه بعد. ويتناول الاقتراح السويدي (A/CN.9/WG.III/WP.85) الذي قدّم مؤخراً جميع الجوانب الأخرى من استنتاجات الفريق العامل بشأن مسؤولية الشاحن عن التأخر، ولكن لا يتناول جانب الحرية التعاقدية.

٢٩- وتعتقد الولايات المتحدة أنه إذا أدرج التأخر في مشروع الاتفاقية فينبغي إدراج عبارة تجعل هذه الأحكام مرهونة بالحرية التعاقدية. غير أنه من المؤسف أن مجرد إدراج عبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك" في المواد المتعلقة بمسؤولية الشاحن والناقل عن التأخر لن يفي بالغرض. والسبب في ذلك هو أنه، في معظم العقود الأخرى غير عقود الحجم (وهذه العقود الأخرى هي كل ما يلزم أن نعتني به هنا، لأنه اتُفق بالفعل على أن عقود الحجم يمكن أن تخرج على قواعد التأخر الواردة في مشروع الاتفاقية)، يمكن أن لا تكون لدى الشاحن سوى فرصة حقيقية قليلة أو معدومة للاعتراض على أي من الأحكام التعاقدية، بل إنه في الواقع قد لا يشاهد العقد إلى أن تكون البضاعة قد سلّمت. وعليه فإذا كانت العبارة الواردة في مشروع الاتفاقية بشأن مسؤولية كل من الشاحن والناقل عن التأخر لا تنص سوى على أن قواعد مشروع الاتفاقية تنطبق "ما لم يتفق على خلاف ذلك" فإن الناقل يمكن نظرياً أن يحذف كل المسؤولية عن التأخر الواقعة على عاتقه مع ترك (بل زيادة) المسؤولية عن التأخر الواقعة على عاتق الشاحن. ومن أجل تفادي هذه النتيجة غير المنصفة، ينبغي أن يشمل مشروع الاتفاقية على قاعدة "كل شيء أو لا شيء" بشأن المسؤولية عن التأخر. وبعبارة

أخرى، ينبغي أن لا يكون لدى الطرفين سوى خيارين لا ثالث لهما: إما السكوت في العقد عن مسألة التأخر، وفي هذه الحالة تنطبق القواعد الواردة في مشروع الاتفاقية، أو النص في العقد على أن القواعد الواردة في مشروع الاتفاقية بشأن مسؤولية كل من الناقل والشاحن عن التأخر لا تنطبق. ويمكن أن يكون نص هذا الحكم كما يلي:

"يجوز أن ينص أي عقد تنطبق عليه هذه الاتفاقية على أنه لا توجد مسؤولية بمقتضى العقد عن الخسارة الاقتصادية الناتجة من التأخر، على الرغم من أحكام المادتين ٣٠ و ٦٣."

ثامنا - خاتمة

٣٠ - استفاد الفريق العامل من اتساع نطاق الآراء التي أسهمت بها المجموعة الواسعة من الدول الأعضاء والمراقبين التي شاركت في هذه العملية، ولكل من تلك الدول وأولئك المراقبين منظوره الفريد الخاص ومصالحه الفريدة الخاصة فيما يتعلق بالشحن البحري. وثمة نقطة أساسية أصبحت بالغة الوضوح وهي أن الناتج النهائي لجهودنا الجماعية يجب أن يجسّد توازنا عادلا بين أصحاب المصلحة ذوي الصلة، وتوزيعا عادلا ومنصفا للمخاطر والتبعات. وبشأن موضوع المسؤولية عن الأضرار التبعية الناتجة من التأخر، تشعر الولايات المتحدة بالقلق من أنه سيكون من الصعب، إن لم يكن من المحال، التوصل إلى حدود قصوى تقبل بها مصالح شاحنينا وناقليها باعتبارها عادلة ومنصفة.

٣١ - ويجب بالضرورة أن تقترح أي اتفاقية ذات انطباق واسع مثل مشروع الاتفاقية هذا حولا من نوع "المقاس الواحد الذي يناسب الجميع". غير أن واقع الأمر فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التأخر هو أن "المقاس الواحد لا يناسب أي واحد". فلا يقتصر الأمر على أنه لا يوجد دليل وقائي يؤيد الحاجة إلى تناول التأخر في مشروع الاتفاقية بل إن السعي إلى إدراج التأخر يجري دون تحليل للعواقب المحتملة التي ستنتج عن ذلك ودون تقدير لمدى تلك العواقب. وتعتقد الولايات المتحدة أن استحداث هذا الشكل الجديد من أشكال المسؤولية يمكن أن تكون له آثار بعيدة المدى على التجارة الدولية، تشمل إحداث تأثير سلبي على توافر خدمات النقل المحيطي المعتدل التكلفة وعلى القدرة التنافسية لسلع معينة، ولا سيما السلع المنخفضة القيمة نسبيا.

٣٢ - والفريق العامل هو الآن في المراحل النهائية لجهد تاريخي حقيقي، ونأمل جميعنا أن يؤدي ذلك الجهد إلى نظام للمسؤولية البحرية يُعتمد على نطاق واسع ويحل محل النسيج

المرقّع الموجود حاليا من الترتيبات. وقد أدت هذه العملية إلى مشروع اتفاقية طويل ومعقد. والواقع أن المشروع الحالي يحتوي على عدد من المواد أكبر من عدد المواد التي تحتوي عليها اتفاقية لاهاي، واتفاقية لاهاي بصيغتها المعدلة ببروتوكول فيسبي، وقواعد هامبورغ، مجتمعة. وستؤدي محاولة إدراج هذه المسؤولية الجديدة عن الأضرار التبعية المترتبة على تأخر الناقل والشاحن إلى إضافة المزيد من درجات التعقّد الذي لا حاجة له.

٣٣- وإذا قرّر الفريق العامل، رغم ذلك، إدراج الأضرار التبعية المترتبة على تأخر الناقل والشاحن في مشروع الاتفاقية، رغم ما تعتقد الولايات المتحدة أنه أدلة مفحمة على أن ذلك يحتمل كل الاحتمال أن يضر، ولا يساعد، جميع الأطراف باستثناء المؤمنين، فينبغي أن يفعل الفريق العامل ذلك بصفة غير ملزمة. (موضوع ما إن كانت مسألة التأخر ينبغي أن تكون خاضعة للحرية التعاقدية في جميع الحالات كان مطروحا "على الطاولة" منذ بداية هذه المفاوضات، ولم يبت فيه بعد. انظر الفقرة ٢٩ أعلاه). وإذا لم يحدث ذلك، فنخشى أن مسألة التأخر يمكن أن تهدد التأييد والقبول الواسعين اللذين يحتاجهما مشروع الاتفاقية هذا لكي يكون ناجحا.