

Distr.: General
11 May 2020
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الثالثة والخمسون
نيويورك، ٦-١٧ تموز/يوليه ٢٠٢٠

الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً بشأن وثائق الشحن بالسكك الحديدية

مذكرة من الأمانة

أولاً - مقدمة

١ - قدمت حكومة جمهورية الصين الشعبية، في الدورة الثانية والخمسين للجنة، اقتراحاً بشأن الأعمال التي يمكن أن تضطلع بها الأونسيترال في المستقبل من أجل استحداث مستند نقل قابل للتداول من أجل تسهيل النقل المتعدد الوسائط للبضائع، ولا سيما بالسكك الحديدية في المنطقة الأوروبية الآسيوية.^(١) وأشار الاقتراح إلى أن وثيقة الشحن بالسكك الحديدية (railway consignment note) ((RCN))، على العكس من سند الشحن البحري (lading ocean bill of)، لا تمثل سند ملكية ولا يمكن استخدامها لتسوية خطابات الاعتماد وتمويلها. كما أن محدودية وظيفتها تحد من قدرة المصارف وغيرها من المؤسسات على تقديم الخدمات المالية وتزيد من الضغوط المالية على المستوردين والمخاطر التي يواجهها المصدرون في تحصيل مستحقاتهم.^(٢)

٢ - ونظرت اللجنة باهتمام في الاقتراح، الذي رأت أن له أهمية عملية كبيرة في التجارة العالمية، ولا سيما لتحقيق النمو الاقتصادي في البلدان النامية. ولكن بالنظر إلى اتساع نطاق المسائل المطروحة وتعقدتها، اتفقت اللجنة، كخطوة أولى، على أن تطلب إلى الأمانة إجراء بحوث بشأن المسائل القانونية

(١) برنامج العمل، الأعمال المقبلة الممكنة بشأن وثائق الشحن بالسكك الحديدية - اقتراح مقدم من جمهورية الصين الشعبية (A/CN.9/998).

(٢) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الرابعة والسبعون، الملحق رقم ١٧ (A/74/17)، الفقرة ٢١٦.



المتعلقة باستخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية وغيرها من وثائق الشحن والتنسيق مع المنظمات المعنية الأخرى، مثل المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (OTIF) ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية (OSJD) واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (CIT) ولجان الأمم المتحدة الإقليمية ذات الصلة، وخاصة اللجنة الاقتصادية لأوروبا (التي تعمل أيضا على إعداد معايير قانونية للنقل الدولي بالسكك الحديدية) والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن ("فياتا" FIATA) وغرفة التجارة الدولية (ICC). وطلبت اللجنة إلى الأمانة، في هذا الصدد، أن تقدم إليها تقريرا في دورتها الثالثة والخمسين، في عام ٢٠٢٠، عن التقدم المحرز في تلك البحوث.^(٣)

٣- وتلخص هذه المذكرة الأعمال الاستكشافية التي اضطلعت بها الأمانة استجابة لطلب اللجنة والاستنتاجات المؤقتة التي استخلصتها منها والسبل التي تقترحها للمضي قدما في العمل لكي تنظر فيها اللجنة.

ثانيا- لمحة عامة عن الأعمال الاستكشافية التي أجرتها اللجنة

٤- تألفت الأعمال الاستكشافية التي اضطلعت بها الأمانة منذ الدورة الثانية والخمسين للجنة أساسا من (أ) بحوث حول هذا الموضوع، ولا سيما فيما يتعلق بالمشاريع الجارية ذات الطبيعة المماثلة لدى المحافل الأخرى؛ و(ب) التشاور مع الخبراء والمنظمات المهتمة، ولا سيما من خلال المشاركة في اجتماعين لفريق من الخبراء نظما من أجل ذلك الغرض.

ألف- المستندات القابلة للتداول بمقتضى اتفاقيات النقل القائمة

٥- يُعرّف دليل الأونسيترال التشريعي بشأن المعاملات المضمونة (دليل الأونسيترال التشريعي) "المستند القابل للتداول" بأنه يعني "مستندا يمثل حقا في تسلم موجودات ملموسة، مثل إيصال المستودع أو سند الشحن، ويستوفي شروط قابلية التداول بمقتضى القانون الذي يحكم المستندات القابلة للتداول". ويميز الدليل بين "المستند القابل للتداول" و"الصك القابل للتداول" الذي يعرفه بأنه يعني "صكا يمثل حقا في السداد، مثل الشيك أو السفتجة (الكيميالة) أو السند الإذني، ويستوفي شروط قابلية التداول بمقتضى القانون الذي يحكم الصكوك القابلة للتداول". وللمستندات القابلة للتداول والصكوك القابلة للتداول سمات مشتركة كثيرة في إطار القوانين الوطنية، ومنها متطلبات الشكل الصارمة، وآليات الإنفاذ الخاصة، والقابلية للتداول. وفي حين أن دليل الأونسيترال التشريعي لا يورد تعريفا لمصطلح "القابلية للتداول"، فإنه يستخدم هذا المصطلح للإشارة إلى أن الحقوق المثلثة في المستند القابل للتداول يمكن نقلها بالتسليم الفعلي للمستند وكذلك الإشارة إلى الحماية القانونية المعززة التي يمنحها لحائزه الحسن النية ضد ما قد يثيره حائزوه السابقون من مطالبات للدفاع عن حقوق ملكية معينة. غير أن الصكوك القابلة للتداول تختلف عن المستندات القابلة للتداول من حيث إن الصكوك لا تمثل إلا وعدا بسداد مبلغ من المال بينما المستندات تعطي الحق لحائزها بأن يطالب باستلام بضائع، وهي السمة التي مكنت في الممارسة العملية التجار من استعمال تلك المستندات كضمانات مالية أو كوسيلة للتجارة في البضائع المرتبطة بها. غير أن القوانين الوطنية تختلف فيما بينها حول تحديد مفهوم

(٣) المرجع نفسه، الدورة الرابعة والسبعون، الملحق ١٧ (A/74/17)، الفقرتان ٢١٧ و ٢١٨.

طبيعة الحقوق المثلة في المستند القابل للتداول وأثر تسليمها على الحق "في ملكية" البضائع المرتبطة بها. وهذه الاختلافات هي السبب في أن مصطلح "سند الملكية"، رغم شيوعه في بعض النظم القانونية في هذا المقام، غير معروف لدى الكثير من تلك النظم. ومن باب الاتساق مع دليل الأونسيترال التشريعي، لن تستخدم هذه المذكرة سوى مصطلح "المستندات القابلة للتداول".

٦- ويوضح دليل الأونسيترال التشريعي، من خلال إشارته إلى "سند الشحن" وحده دون سائر مستندات النقل في تعريف "المستند القابل للتداول"، أن القانون التجاري الدولي الحالي لا يعترف إلا بسند الشحن (البحري) كوثيقة تستوفي متطلبات القابلية للتداول. وهي وظيفة اكتسبها هذا السند عبر قرون طويلة من تطور القانون التجاري ودونت في آخر الأمر في الكثير من القوانين الوطنية المتعلقة بنقل البضائع والصكوك الدولية. ورغم أن الاتفاقيات البحرية السابقة ليست صريحة بشأن هذه النقطة، فإن إمكانية نقل الحق في السيطرة على البضاعة عن طريق نقل ملكية مستند النقل معترف بها صراحة في المادة ٥١ (٣) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ("قواعد روتردام")^(٤). غير أنه ما من اتفاقية من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالوسائط الأخرى، سواء عن طريق الجو^(٥) أو الطرق البرية^(٦) أو السكك الحديدية^(٧) تتوخى نقل حق السيطرة على البضائع من خلال نقل ملكية مستند النقل ذي الصلة^(٨). بل إن القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية الواردة في تذييل اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية ("القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي" (CIM-COTIF))^(٩) تنص صراحة في الفقرة ٥ من المادة ٦ على أن "وثائق الشحن ليس لها مفعول سند الشحن".

(٤) وثيقة الأمم المتحدة A/RES/63/122، المرفق (مع تصويبات في الوثيقتين C.N.563.2012 و C.N.105.2013).

(٥) اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو (وارسو، ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٢٩) (League of Nations Treaty Series, vol. 137, p. 1)، بصيغتها المعدلة في لاهاي، في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٥٥، وبمقتضى بروتوكول مونتريال رقم ٤ المؤرخ ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٧٥ (وثيقة منظمة الطيران المدني الدولي ٧٦٣٢). انظر أيضا اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال، ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩) (United Nations Treaty Series, vol. 22249, p. 309).

(٦) اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي (جنيف، ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦) (United Nations Treaty Series, vol. 399, p. 189)، المعدلة بمقتضى بروتوكول عام ١٩٧٨ (CMR).

(٧) الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) (٩ أيار/مايو ١٩٨٠)، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل المؤرخ ٣ حزيران/يونيه ١٩٩٩ (www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/). وهذه الاتفاقية مطبقة في أكثر من ٥٠ دولة معظمها في أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط. والاتفاق الرئيسي الثاني في قطاع السكك الحديدية هو اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (SMGS) (١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٥١)، بصيغته المعدلة والمستكملة المعمول بها اعتبارا من ١ تموز/يوليه ٢٠١٩، التي وضعتها منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية (OSJD). وهو مطبق في ٢٩ بلدا معظمها في آسيا وأوروبا الشرقية.

(٨) يتضمن حق السيطرة المحدد في المادة ٥٠ (١) من قواعد روتردام ما يلي: (أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛ و(ب) الحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛ و(ج) الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر.

(٩) القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، التذييل بء للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول مونتريال لعام ١٩٩٩ (www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/).

٧- وكان من الممكن أن يتغير الأمر لو كانت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط ("اتفاقية النقل المتعدد الوسائط")^(١٠) قد دخلت حيز النفاذ لأنها تنوحي أن تكون مستندات النقل المتعدد الوسائط مستندات قابلة للتداول. غير أن هذه الاتفاقية لم تحظ بعدد كاف من التصديقات. وبعد ذلك، وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ("الأونكتاد") وغرفة التجارة الدولية قواعد للنقل المتعدد الوسائط في عام ١٩٩٢. وتنوحي قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط ("قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية")^(١١) إصدار مستندات نقل قابلة للتداول ووثائق نقل غير قابلة للتداول على السواء وكثيرا ما تدرج هذه القواعد، من خلال الإشارة إليها، في مستندات النقل، مثل سندات الشحن الموحدة التي وضعها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن.^(١٢) غير أن قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية ذات طابع تعاقدي، وليس من الواضح عدد الولايات القضائية التي سوف تعترف بقبالية مستند النقل المتعدد الوسائط للتداول دون أي أساس قانوني سوى حكم تعاقدي إذا لم يكن عقد النقل يشتمل على جانب للنقل البحري.

٨- وفيما يتعلق بوسائط النقل المحددة، ليس لدى الأمانة علم بأي محاولات لاستحداث مستندات نقل قابلة للتداول في إطار الاتفاقيات القائمة التي تحكم النقل الدولي للبضائع عن طريق الجو والطرق البرية. وقد أفاد الخبراء في قطاع السكك الحديدية، الذين تشاورت معهم الأمانة، بأنه قد يكون من الممكن لأطراف عقد النقل المحكوم بالقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي أن تستخدم النسخة الثانية من وثيقة الشحن بالسكك الحديدية باعتبارها مستند نقل قابلا للتداول ("سند شحن تعاقدي") وأن تلك القواعد تستوعب ذلك بالفعل. ويمكن للأطراف أن تحقق تلك النتيجة بالاتفاق على الحيد عن بعض الأحكام التكميلية في تلك القواعد، ومنها على سبيل المثال ما يلي: (أ) أن حق التصرف مقصور على حامل النسخة الثانية من وثيقة الشحن بالسكك الحديدية، الحسن النية، وفقا للمادتين ١٨ و ١٩ من تلك القواعد، وأن على الناقل، إذا حالت الظروف دون النقل أو التسليم، ألا ينفذ أي تعليمات إلا عند تقديم النسخة الثانية من وثيقة الشحن بالسكك الحديدية؛ و(ب) أن يسلم الناقل البضائع مقابل تسليم نسخة وثيقة الشحن بالسكك الحديدية. غير أن هذا الحل التعاقدي لا يتأتى إلا في إطار العقود المشمولة بالقواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي وهو غير متاح في المنطقة الخاضعة لاتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (SMGS) وفي إطار عمليات النقل بالسكك الحديدية عبر القارية من أوروبا إلى آسيا وبالعكس لأن ذلك الاتفاق، فيما يبدو، لا يوفر هذا القسط من المرونة.

(١٠) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط (جنيف، ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠)، وثيقة الأمم المتحدة TD/MT/CONF/16 (نسخة صحيحة معتمدة).

(١١) وثيقة الأمم المتحدة TRADE/WP4/INF.117/CORR.1.

(١٢) انظر: Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading.

باء- الجهود الجارية لتحديث ومواءمة قوانين السكك الحديدية

٩- تجري معظم عمليات النقل الدولي بالسكك الحديدية بين أوروبا وآسيا في إطار القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي أو اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. وتعزيزاً للقدرة على التطبيق المتبادل للقوانين والمواءمة بين مستندات النقل بالسكك الحديدية، وضعت اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية في عام ٢٠٠٦ وثيقة شحن موحدة تخضع لكل من تلك القواعد وذلك الاتفاق ("وثيقة الشحن الموحدة" (CIM/SMGS consignment note)) بدعم من المنظمتين المعنيتين بالسكك الحديدية اللتين تديران الصكين المذكورين، وهما المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية. وقد نشرت الخصائص التقنية لوثيقة الشحن الموحدة الإلكترونية وأصبحت متاحة للاستعمال في تموز/يوليه ٢٠١٩.^(١٣) ومن المتوقع أن تيسر بشدة وثيقة الشحن الموحدة، بمجرد أن تتسع دائرة استعمالها عملياً، عمليات الشحن عبر منطقتي القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية دون الحاجة إلى إعادة الشحن بينهما. وتتوخى وثيقة الشحن الموحدة تسليم الشحنات إلى المرسل إليه ولا يوفر نظامها في الوقت الراهن وثائق شحن قابلة للتداول.

١٠- ويتقدم العمل في الوقت الراهن في إطار مسعى للمواءمة أوسع نطاقاً تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، التي أسست في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩ فريق خبراء في إطار فريقها العامل المعني بالنقل بالسكك الحديدية (SC.2) وكلفته بوضع قانون موحد للسكك الحديدية.^(١٤) ويعتمد الفريق في عمله على المشاركة النشطة من كل من منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، وعدة جهات أخرى من أصحاب المصلحة الرئيسيين في قطاع السكك الحديدية، وقد عقد الفريق عدة اجتماعات منذ تشكيله، وانتهى إلى وضع مشروع عقد لإبرام اتفاقية شحن تتضمن مجموعة واسعة من المسائل الموضوعية، منها مستندات النقل والتزامات الأطراف والمسؤولية عن فقدان البضائع أو تلفها وتسليمها.^(١٥)

١١- والهدف من القانون الموحد للسكك الحديدية هو تزويد "متعهدي خدمات السكك الحديدية وزبائنهم بالفرصة لإبرام عقد نقل وحيد لأغراض النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية على وجه التحديد (لا سيما بين أوروبا وآسيا) والاتفاق في هذا العقد على تطبيق نظام قانوني دولي وحيد (معروف باسم نظام "اختيار التطبيق")."^(١٦) وما زال فريق الخبراء يبحث الطريقة الدقيقة التي سوف

(١٣) الخصائص التقنية لوثيقة الشحن الموحدة الإلكترونية متاحة على الرابط التالي:

www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604

(١٤) انظر: UNECE, "Towards unified railway law in the pan-European region and on Euro-Asian transport: corridors - Position paper by the Working Party on Rail Transport" (ECE/TRANS/2011/3).

(١٥) أحدث صيغة لمشروع القانون الموحد للسكك الحديدية موجودة في: "Towards unified railway law in the pan-European region and along Euro-Asian transport: Draft of relevant legal provisions", ECE/TRANS/2016/15.

(١٦) انظر: UNECE, "Presenting the Unified Railway Law (URL) as a new UNECE statutory instrument for the international transport of goods by rail" (Information Note on URL).

يطبق بها القانون الموحد للسكك الحديدية بالتوافق مع الاتفاقيات القائمة (وما إذا كانت هناك حاجة لوضع صك ملزم دولي جديد لضمان ذلك).^(١٧)

١٢- ولم يتوخ القانون الموحد للسكك الحديدية في صيغته الأصلية النص على وثائق شحن قابلة للتداول. وقدم اقتراح بإدراج أحكام بهذا الشأن إلى فريق الخبراء في دورته الحادية والعشرين (جنيف، ١٦-١٨ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٩).^(١٨) ولم ينظر بعد فريق الخبراء في تلك الأحكام التي لا تتوخى بعد النص على صيغة إلكترونية لوثائق الشحن بالسكك الحديدية.^(١٩)

جيم- المشاورات التي نظمتها الأمانة

١٣- منذ انتهاء الدورة الثانية والخمسين للجنة، نظمت الأمانة فعاليتين مكرستين لمناقشة سبل استحداث مستندات للنقل قابلة للتداول يمكن أن تستخدم في نقل البضائع بالسكك الحديدية وشاركت فيهما. وتعرض الفقرات التالية ملخصاً موجزاً لتلك المشاورات والاستنتاجات المؤقتة التي انتهت إليها.

١- الندوة الرفيعة المستوى بشأن استخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية والإطار القانوني الدولي للتجارة الدولية في المستقبل (تشونغتشينغ (الصين)، ١١ و ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩)

١٤- جرت أولى مناقشات فريق الخبراء حول هذا المقترح في إطار الندوة الرفيعة المستوى بشأن استخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية والإطار القانوني الدولي للتجارة الدولية في المستقبل ("ندوة تشونغتشينغ" فيما يلي)، التي تشاركت وزارة التجارة الصينية وهيئات حكومية صينية أخرى وأمانة الأونسيرال في تنظيمها في تشونغتشينغ (الصين) يومي ١١ و ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩، بدعم من حكومة بلدية تشونغتشينغ.

١٥- وكان اليوم الأول من ندوة تشونغتشينغ مفتوحاً لجميع المشاركين وعقدت فيه أربع حلقات نقاش جمعت لفيها من الخبراء المحليين والدوليين المرموقين يمثلون منظمات حكومية دولية ومنظمات معنية بالأعمال التجارية (الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن واللجنة البحرية الدولية والغرفة التجارية الدولية) وممارسين وأكاديميين. وركزت حلقة النقاش الأولى على التحديات الراهنة التي تواجه النقل بالسكك الحديدية من منظور التجار والصناعات اللوجستية. وسلط الخبراء الضوء على تزايد نقل البضائع بالسكك الحديدية ومحدودية قيمة وثائق الشحن بالسكك

(١٧) انظر: UNECE, "Options available for converting URL into a legally binding instrument – URL as contract of carriage's convention" (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5).

(١٨) انظر: UNECE, "Proposal on provisions about a negotiable transport document in the URL" (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16).

(١٩) Report of the Group of Experts towards Unified Railway Law at its the twenty-first session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14).

الحديدية في دعم طلبات التجار بشأن تمويل الصادرات والواردات لأن تلك الوثائق لا تمثل مستندات قابلة للتداول مقبولة للمصارف. وفي حلقة النقاش الثانية، قدم خبراء من الشركات اللوجستية و متعهدي تشغيل الموانئ والمصارف لمحة عامة عن السبل المبتكرة لحل المشاكل التي حددت في إطار حلقة النقاش الأولى ووصفوا التحديات والعقبات والعراقيل والمخاطر القانونية المحتملة ذات الصلة. وأشار إلى الممارسات المحلية التي يصدر في إطارها بعض وكلاء الشحن مستندات للنقل بالسكك الحديدية يقصد بها أن تؤدي وظيفة التداول التي يقوم بها سند الشحن (bill of lading) باستخدام ما يعرف بنظام "المسار المزدوج"، حيث تستعمل وثيقة الشحن بالسكك الحديدية لأغراض النقل والتخليص الجمركي، ويستعمل مستند النقل الذي يصدره وكيل الشحن لتيسير الحصول على تمويل، أي للسيطرة على البضائع من خلال التعاقد مع الناقلين والموانئ والتجار. ولكن أعرب عن شواغل في هذا الصدد، حيث إن النظم القانونية القائمة لوثائق الشحن بالسكك الحديدية قد تثير مخاطر قانونية أمام حامل ذلك المستند، مثل العجز عن إنفاذ حقوقه تجاه الغير. وناقشت الحلقة الثالثة التنسيق والتعاون بين الأطر الدولية للسكك الحديدية. وأوضح الخبير الموفد من اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية الأعمال الجارية لمواءمة قواعد السكك الحديدية وشكليات وثائق الشحن بالسكك الحديدية بين المنظمتين الرئيسيتين المعنيتين بالسكك الحديدية، وهما المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية، مما يعزز من القدرة على التشغيل المتبادل بين نظم السكك الحديدية ويزيد من كفاءة النقل. وشرح الخبير الموفد من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا جهود لجنته الرامية إلى وضع قانون موحد للسكك الحديدية يتناول موضوع قابلية وثائق الشحن بالسكك الحديدية للتحويل والتداول. وبعد الاستماع إلى ملخص للاقتراح المقدم من الحكومة الصينية والمداولات التي جرت بشأنه في الدورة الثانية والخمسين للأونسيترال، ناقش الخبراء في الحلقة الرابعة الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها في هذا الشأن في المستقبل.

١٦- وفي اليوم الثاني ناقش الخبراء الموفدون من الأونسيترال واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية واللجنة البحرية الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد والغرفة التجارية الدولية والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن ومنظمات دولية أخرى مع الخبراء المحليين الذين دعتهم وزارة التجارة الصينية السبل التي يمكن بها للأونسيترال أن تواصل العمل في هذا الشأن في المستقبل في اجتماع مغلق. ورئي أن الأعمال، التي تنهض بها المنظمات المعنية بالسكك الحديدية وغيرها من المنظمات الدولية، ولا سيما داخل منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، من أجل إصلاح القواعد المتعلقة بالوظيفة الإثباتية لوثائق الشحن بالسكك الحديدية وبالسيطرة على البضائع، يمكن أن توفر أساسا لإيجاد وثائق نقل بالسكك الحديدية تُستخدم كمستندات قابلة للتداول يمكن أن تقبلها المصارف. كما لوحظ أن الوظيفة الإثباتية لمستندات النقل أساسية لدى المصارف، التي يهملها بشدة أن تكون مستندات النقل "نظيفة" وأن يكون بوسع حاملها المطالبة بتسليم البضائع كوسيلة لممارسة السيطرة على البضائع. وأشار إلى أن هناك مجالا للتحسين في قواعد السكك الحديدية القائمة. ومن الحلول البديلة الممكنة (التي لا يستبعد كل منها الآخر بالضرورة) نموذج "المسار المزدوج" أو إصدار وثائق

لنقل المتعدد الوسائط لها طبيعة سندات الملكية المقبولة لدى المصارف، وإن كان هذا النموذج تستتبعه مخاطر قانونية كبيرة في حال عدم وجود اعتراف صريح به في القواعد الدولية. ولوحظ أيضا أن التكنولوجيا الجديدة، مثل تكنولوجيا الحسابات الموزعة (distributed ledger)، يمكن أن توفر طرائق لاستكمال القواعد التقليدية المتعلقة بالمسائل السالفة الذكر. ولوحظ كذلك أن الكثير من شركات اللوجستيات والمؤسسات المالية تستحدث منصات إلكترونية تجريبية لرصد نقل البضائع وتمويل التجار تبعاً لذلك. وينبغي أن يؤخذ في الاعتبار استخدام الوثائق الإلكترونية التي تصدرها هذه المنصات في أي عمل تشريعي مقبل.

١٧- وفي ختام الاجتماع، أعلنت الأمانة عن عزمها على عقد اجتماع آخر لفريق الخبراء قبل الدورة الثالثة والخمسين للجنة تشارك فيه ثانيةً لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، وذلك بالنظر إلى ما تنعم به تلك المنظمات من خبرة فنية وولايات في مجال النقل بالسكك الحديدية. واتفق على أن تشمل المسائل المحورية، التي سيناقشها اجتماع فريق الخبراء التالي، ما يلي: (أ) الممارسات المصرفية الحالية المتعلقة بقبول مستندات النقل غير القابلة للتداول في المعاملات الائتمانية المستندية؛ و(ب) رد فعل قطاع الصناعة المصرفية المحتمل على أنواع المقترحات التي أثيرت في ندوة تشونغتشينغ، ومنها بخاصة إمكانية حل الصعوبات، التي يجدها التجار في الحصول على التمويل اللازم للمعاملات التجارية الخارجية عندما تنقل البضائع بالسكك الحديدية، باستحداث مستند للنقل المتعدد الوسائط له طبيعة سندات الملكية المقبولة لدى المصارف، دون المساس بالنظم القائمة المتعلقة بمسؤولية الناقل. والنقطة الأخيرة بالغة الأهمية بالنظر إلى اتساع الفوارق بين قواعد المسؤولية والسقوف المالية المحددة في الاتفاقات الدولية الأحادية الوسيط والتجارب التي لا تبعث على الرضا في محاولة إقامة نظام موحد للمسؤولية في مجال النقل المتعدد الوسائط.

٢- اجتماع فريق الخبراء المعني باستخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية وأعمال الأونسيترال المقبلة بشأن سندات الملكية في مجال النقل المتعدد الوسائط (١٥ و ١٦ نيسان/أبريل ٢٠٢٠)

١٨- سعياً إلى مواصلة النقاش حول الأفكار التي انبثقت في ندوة تشونغتشينغ والمساعدة على وضع مقترحات محددة بشأن الأعمال المقبلة التي يمكن أن تضطلع بها الأونسيترال في هذا المجال، نظمت الأمانة اجتماع فريق الخبراء الثاني يومي ١٥ و ١٦ نيسان/أبريل ٢٠٢٠. وقد عقد الاجتماع بأسلوب التداول الفيديوي بالنظر إلى التدابير التي اتخذتها الدول والأمم المتحدة من أجل التصدي لجائحة مرض الكورونا لعام ٢٠١٩ (كوفيد-١٩).

١٩- وقد حضر اجتماع فريق الخبراء أكثر من ٢٠ خبيراً يمثلون الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية واللجنة المصرفية التابعة لغرفة التجارة الدولية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن واللجنة البحرية الدولية ووزارة التجارة الصينية وإدارة السكك الحديدية الوطنية في الصين ومؤسسة China Merchants Group ومصرف الصين الصناعي والتجاري ولغيف من

الممارسين والأكاديميين. ودُعي الخبراء إلى بحث المسائل التالية بخاصة: استجابة قطاع صناعة السكك الحديدية والمنظمات ذات الصلة لتزايد طلب مستعملي خدمات السكك الحديدية على خدمات الائتمان المتعلقة بالتصدير والاستيراد (ائتمانات التصدير والاستيراد)؛ استخدام مستندات النقل غير القابلة للتداول في ممارسات الائتمان المستندي على الصعيد الدولي؛ مدى توافق مستندات النقل التي يصدرها وكلاء الشحن مع قواعد السكك الحديدية الحالية؛ محتويات ووظائف مستندات النقل المستخدمة كمستندات قابلة للتداول؛ العلاقة بين الإطار القانوني الدولي لمستندات النقل المتعدد الوسائط والاتفاقيات القائمة.

٢٠- وردا على تزايد طلب مستعملي خدمات السكك الحديدية على ائتمانات التصدير والاستيراد، أفيد بأن مؤسسات النقل الصينية تعتمد على مستندات نقل يصدرها وكلاء الشحن (تعرف باسم "سندات وكلاء الشحن بالسكك الحديدية"، وتستخدم بوصفها سندات تعاقدية للشحن المتعدد الوسائط لنقل البضائع كليا أو جزئيا بالسكك الحديدية) لأغراض التمويل إلى جانب وثيقة شحن بالسكك الحديدية يصدرها الناقل وتستخدم لأغراض نقل البضائع. وجرى التأكيد على أن سندات وكلاء الشحن هي مستندات جديدة مستقلة عن وثائق الشحن بالسكك الحديدية. وأفاد الخبراء أيضا بممارسات متعهدي النقل بالسكك الحديدية المتعلقة باستخدام نسخة من وثيقة الشحن بالسكك الحديدية باعتبارها "شهادة تسليم" والحصول على موافقة من الزبائن والمصارف على استخدامها كوسيلة للتسليم. وأشار إلى أن هذه الممارسات لا تلعب إلا دورا محدودا بالنظر إلى ما يلي: (أ) المخاطر الناشئة من آلية تسليم البضائع المنقولة بالسكك الحديدية (مثل عدم جواز تسليمها إلا إلى المرسل إليه الفعلي)؛ و(ب) عدم وجود قوانين تدعم حق ملكية وثائق الشحن بالسكك الحديدية؛ و(ج) عدم وجود أعراف ثابتة لاستخدام وثيقة الشحن بالسكك الحديدية لدعم إصدار خطابات الاعتماد.

٢١- وأشار إلى أن إدارة السكك الحديدية الوطنية في الصين قد أجرت بحثا مكثفا بغرض تحسين فهم الاحتياجات الفعلية لمستعملي خدمات السكك الحديدية ومواطن القصور التي يرونها في الإطار الحالي لوثائق الشحن بالسكك الحديدية، وعلى إثر ذلك، أخذت تروج إلى حل تلك المسألة في إطار منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية، التي اتفقت، خلال الدورة السابعة والأربعين لمؤتمرها الوزاري المعقود في حزيران/يونيه ٢٠١٩، على إقامة فريق عامل مؤقت معني بوظيفة سندات الملكية فيما يتعلق بوثائق الشحن بالسكك الحديدية ("فريق منظمة التعاون العامل") تشترك في عضويته ١٠ من دولها الأعضاء (أذربيجان، أوكرانيا، بولندا، بيلاروس، جورجيا، روسيا، الصين، كازاخستان، منغوليا، هنغاريا). وعقد فريق منظمة التعاون العامل أول اجتماع له في وارسو في شباط/فبراير ٢٠٢٠. ويسعى الفريق في الوقت الراهن إلى استطلاع آراء الدول الأعضاء المشاركة في المفاضلة بين اتباع نهج "المسار الواحد" أو "المسار المزدوج" لحل تلك المسألة. وتشمل الخطوات التالية التي سوف تتخذ في إطار منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية ما يلي: (أ) تحديد أبعاد التحدي العام المتمثل في استخدام سندات الملكية في مجال النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية؛ و(ب) توضيح نوع آلية السيطرة على شحنات البضائع التي ينبغي اعتمادها عند استخدام سندات الملكية؛ و(ج) اقتراح العناصر الأساسية المطلوبة في وثيقة

الشحن الموحدة للقيام بوظيفة سند الملكية؛ و(د) وضع اقتراحات محددة من أجل التغلب على العقبات الرئيسية في صكوك اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

٢٢- وأشار الخبراء إلى أن القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي تعامل هي الأخرى وثائق الشحن بالسكك الحديدية باعتبارها مستندات غير قابلة للتداول، وأن المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (بوصفها القيم على تلك القواعد الموحدة) لم تتلق حتى الآن أي طلبات للنظر في "قابلية مستندات النقل بالسكك الحديدية للتداول"، سواء من الدول الأعضاء فيها أو من رابطات السكك الحديدية. غير أنها قررت أن تنظر في مسألة استخدام المستندات القابلة للتداول في مجال النقل بالسكك الحديدية، واضعة في اعتبارها عدة مبادرات دولية مختلفة في هذا الشأن. وفي المرحلة الحالية، أُدرجت مسألة المستندات القابلة للتداول في مجال النقل بالسكك الحديدية في خطة عمل فريق الخبراء القانونيين العامل تحت رعايتها ولكن لا توجد خطط للقيام بأنشطة محددة في هذا الشأن.

٢٣- وعندما انتقل الخبراء إلى مناقشة القطاع المالي، أشاروا إلى أن المصارف الصينية ترى أن طبيعة وثائق الشحن بالسكك الحديدية مصدر مخاطر قانونية إضافية، وأن المقارنة بين مستندات النقل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول تظهر أن المستندات القابلة للتداول منها توفر مزيدا من الراحة في التعامل للمصارف حيث إنها تجعل من حائزها مسيطرا فعليا على البضائع، مما يجعل من المرجح أن تقدم المصارف المزيد من التسهيلات الائتمانية للزبائن وتطبق بشأنهم سياسات ائتمانية تفضيلية في حال استعمال مستندات النقل القابلة للتداول، أما في حال عدم وجودها، فإن الائتمان يتاح أساسا بناء على الميزانية العمومية في ضوء الجدارة الائتمانية لمن يطلب الائتمان وتوافر الكفالات الشخصية. وللتدليل بأمثلة على تردد القطاع المصرفي في قبول البدائل التعاقدية المحضة لوثائق التجارة المعترف بها قانونا أُشير إلى سندات الشحن الإلكترونية وغيرها من المستندات التي تظهر الدراسة الاستقصائية العالمية التي أجرتها الغرفة التجارية الدولية أنها غير مقبولة إلا لدى ٢٤ في المائة من المصارف لأسباب منها عدم وجود تشريع تمكيني بشأنها.

٢٤- وأشير إلى أن الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP600) تقبل باستخدام مستندات النقل غير القابلة للتداول في دعم خطابات الاعتماد وأنها تجعل المصارف تقبل مستند النقل بالسكك الحديدية الموسوم بما يفيد بأنه "نسخة ثانية" باعتباره أصلا. ومع ذلك، وبسبب الطبيعة التعاقدية غير الملزمة لتلك القواعد، لن تجدي هذه المرونة كثيرا مع وثائق الشحن بالسكك الحديدية مادام القانون لا يعترف بأنها مستندات قابلة للتداول.

٢٥- واستمع الخبراء إلى عرض إيضاحي مفصل حول إمكانية تطبيق القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي (CIM-COTIF) القائمة للمساعدة على اتخاذ ترتيبات تعاقدية تتيح استعمال وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بتلك القواعد ("وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بالقواعد الموحدة") (CIM-COTIF RCN) كمستند نقل قابل للتداول (انظر الفقرة ٨ أعلاه). ويمكن، في إطار هذا الاقتراح، استخدام النسخة الثانية من وثيقة الشحن المذكورة باعتبارها "سند شحن تعاقديا" بشرط موافقة أطراف العقد والمرسل إليه على تلك الترتيبات. وأشير في هذا الصدد إلى القيمة الإثباتية لوثيقة

الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بالقواعد الموحدة (المادتان ١٢ (١) و(٢))، ولا سيما دورها كدليل ظاهر على ما يلي: (أ) إبرام عقد نقل وشروطه؛ و(ب) أخذ البضائع؛ و(ج) حالة البضائع وتغليفها المبنية في وثيقة الشحن بالسكك الحديدية، أو في حال عدم تبيانها، حالتها الجيدة الظاهرة عندما أخذها الناقل؛ و(د) دقة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بالسكك الحديدية بشأن عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها وكذلك الحجم الإجمالي للبضائع أو كمها المسجل بطريقة أخرى.

٢٦- وأشير إلى أن وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بالقواعد الموحدة تتطلب، حتى تصبح مستند نقل قابلاً للتداول، تدعيم قيمتها الإثباتية لكي لا يستطيع الناقل دحض الافتراضات المذكورة أعلاه حيال (أ) المرسل إليه المذكور فيها، الذي يتصرف بحسن نية والذي سُلِّمَ إليه النسخة الثانية منها؛ و(ب) أي شخص من الغير تنقل إليه ملكيتها. ويتعين التوصل إلى اتفاق بين الأطراف في عقد النقل (وإثباته في وثيقة الشحن بالسكك الحديدية ونسختها الثانية) من أجل السماح بتحميل الناقل قسطاً من المسؤولية والالتزامات الشاقّة أكبر من المنصوص عليه في القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي.

٢٧- وعلى الأطراف، بالإضافة إلى ذلك، أن تتفق على أن حامل النسخة الثانية من وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بالقواعد الموحدة، الحسن النية، هو وحده (وليس الشاحن أو المرسل إليه) الذي يملك الحق في التصرف في البضائع. ويمكن للأطراف المتعاقدة عندئذ أن تتفق على أن تسليم النسخة الثانية من وثيقة الشحن المثبت فيها تسليم الشحنة بمثل إيصالاً يتسلم البضائع وأن تثبت اتفاقها هذا في وثيقة الشحن وفي نسختها الثانية. وأشير إلى أن الناقل سيكون مسؤولاً عن أي خسارة يتعرض لها حامل النسخة الثانية من وثيقة الشحن إذا ما سلم الناقل البضاعة إلى أي طرف غير حاملها الذي يتصرف بحسن نية.

٢٨- واتفق الخبراء على أن من المزايا الرئيسية لهذا الاقتراح أنه لا يتطلب تعديل القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي، الذي سيكون، وفق رأي المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، عملية مفرطة في الطول. غير أن الخبراء أشاروا إلى أن هذه الآلية لن تكون متاحة في الوقت الراهن إلا في منطقة تلك القواعد ولا يمكن استخدامها في منطقة اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية وفي عمليات النقل عبر القاري بالسكك الحديدية من أوروبا إلى آسيا وبالعكس، على الأقل ريثما تتأتى إمكانية التطبيق المتبادل بين هذين النظامين (انظر الفقرات ١٠-١٢ أعلاه).

٢٩- وانتقل النقاش إلى مساعلة توافق مستندات النقل التي يصدرها وكلاء الشحن مع قواعد السكك الحديدية القائمة، فركز الخبراء على دور سند النقل المتعدد الوسائط الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن ("سند فياتا" للنقل المتعدد الوسائط" (FIATA Multimodal bill)). وأشاروا إلى أن أكثر من مليون نسخة من هذا السند تصدر سنوياً، وأن اللجنة المصرفية التابعة لغرفة التجارة الدولية تعتبرها متوافقة مع قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية وأنها مقبولة على نطاق واسع لدى المصارف في شتى أرجاء العالم في معاملات خطابات الاعتماد في إطار الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP600). ويمكن أن تصدر هذه السندات في شكل قابل للتداول كما يمكن تقديمها مقابل تسليم البضائع.

٣٠- وعلاوة على ذلك، شُرح دور سندات "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط في نظام "المسار المزدوج" بالمقارنة بدور وثائق الشحن بالسكك الحديدية، حيث أشار الخبير الموفد من الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن إلى أن سند "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط لا يصدر بمقتضى عقد للنقل بالسكك الحديدية وإنما يصدره متعهد للنقل المتعدد الوسائط كمستند قابل للتداول بمقتضى عقد للنقل المتعدد الوسائط يرمه مع زبائنه. والشاحن والمرسل إليه (أو الصادر لأمره) في ذلك السند هما بالفعل الشاحن والمرسل (أو الصادر لأمره) في عقد النقل المتعدد الوسائط (في العادة البائع والمشتري في عقد البيع). وتستخدم سندات "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط بالاقتران مع وثائق الشحن بالسكك الحديدية غير القابلة للتداول التي يصدرها مشغلو السكك الحديدية بمقتضى عقد نقل يرمونه مع متعهدي النقل المتعدد الوسائط. والشاحن والمرسل إليه في وثائق الشحن بالسكك الحديدية هما متعهد النقل المتعدد الوسائط أو وكيله. وبينما تتوخى قواعد التسليم بمقتضى سندات "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط تقديم نسخة أصلية واحدة من ذلك السند و/أو إثبات هوية المرسل إليه، فإن التسليم في سياق وثائق الشحن بالسكك الحديدية لا يتم إلا بتقديم إثبات هوية المرسل إليه.

٣١- ورأى الخبير الموفد من الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن أن استعمال سندات "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط بالاقتران مع وثائق الشحن بالسكك الحديدية في إطار نهج "المسار المزدوج" له عدد من الفوائد في ضوء ما يلي: (أ) أن سند "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط متنسق مع الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية (UCP600) وأنه مقبول لدى الكثير من المؤسسات المصرفية في شتى أرجاء العالم في معاملات خطابات الاعتماد؛ و(ب) أنه مستخدم على نطاق واسع في عمليات النقل من الباب إلى الباب، بما يجسد اتجاه تطور الخدمات اللوجستية ويزيد من تبسيط عملية النقل بالنسبة لجميع الأطراف صاحبة المصلحة؛ و(ج) أن بوسع مشغلي السكك الحديدية الإبقاء على طرائقهم الحالية في التشغيل. غير أن الخبراء سلطوا الضوء على عدة معوقات تعترض استخدام سند "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط بالاقتران مع وثائق الشحن بالسكك الحديدية، أولها أن وظيفة هذا السند كمستند قابل للتداول تعتمد في المقام الأول على أحكامه وشروطه، أي على الاتفاق التعاقدي المبرم بين متعهد النقل المتعدد الوسائط وزبونه، لا على أي اتفاقية دولية أو قوانين وطنية في ولايات قضائية عديدة. وثانيها أنه من غير الواضح ما إذا كانت المصارف والمحاكم القائمة في ولايات قضائية مختلفة سوف تعترف بصلاحيته سند "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط كمستند قابل للتداول قريب الصلة بسند الشحن (bill of lading) في حال استخدام وسيط نقل واحد غير النقل البحري. وثالثها أن بعض الولايات القضائية، وهي في الأساس بعض بلدان اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، تشترط أن يكون المرسل إليه و/أو الشاحن في وثيقة الشحن بالسكك الحديدية هما المرسل إليه و/أو الشاحن الفعليين في عقد النقل بالسكك الحديدية (غالباً البائع والمشتري في عقد البيع) وأنها لا تسمح لمتعهد النقل المتعدد الوسائط بأن يُسمى بالمرسل إليه و/أو بالشاحن في وثيقة الشحن بالسكك الحديدية المحكومة بذلك الاتفاق (SMGS RCN).

٣٢- وناقش الخبراء العلاقة بين الصك الجديد المحتمل إعداده بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول واتفاقيات النقل القائمة، ولا سيما مفهوم نهج "المسار المزدوج" الذي يتعامل فقط مع مستندات النقل التي يمكن أن تنطبق على النقل بالسكك الحديدية، دون أن تقتصر عليه.

وأتفق على أن طلب التجار على خدمات النقل من الباب إلى الباب مع احتياجهم المالية أمران يوحيان بأن التجارة الدولية يمكن أن تستفيد من توافر مستند نقل قابل للتداول يستخدم أيضا للنقل البري. وناقش الخبراء في هذا الصدد الأعمال المتعلقة بإيجاد وثيقة شحن بالسكك الحديدية قابلة للتداول في إطار قانون السكك الحديدية الموحد الذي تعمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا على وضعه (انظر الفقرات ١٠-١٢ أعلاه). وقيل إن الأحكام الإضافية التي قدمت في عام ٢٠١٩ تسمح باستخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية أيضا كمستندات قابلة للتداول. وأشار إلى أن اختيار استخدام وثائق الشحن بالسكك الحديدية القابلة للتداول هذه من خلال اختيار تطبيق قانون السكك الحديدية الموحد يمكن أن يكون حلا مباشرا مناسباً للشركاء التجاريين على امتداد ممر السكك الحديدية بين الصين وأوروبا. وأشار أيضا أن وثيقة الشحن بالسكك الحديدية الموحدة (انظر الفقرة ٩ أعلاه) يمكن أيضا أن تكون أداة مرنة وأن يتسنى استعمالها بسرعة بالتوازي مع نهج "المسار المزدوج" إذا ما أمكن إدراج الوظائف الإضافية للمستند القابل للتداول في النسخة الثانية منها.

٣٣- واتفق الخبراء على أن وجود آلية تعاقدية محضنة تحاكي إلى حد ما وظيفة المستندات القابلة للتداول يمكن أن يوفر حلالا فعالا وعمليا. غير أنهم أعربوا عن تخوفهم أيضا من أن نقل الحقوق والالتزامات إلى الغير بناء على عقد نقل تثبته "وثيقة نقل تعاقدية قابلة للتداول"، دون اعتراف تشريعي، يمكن أن يواجه عراقيل بسبب مبدأ خصوصية العلاقة التعاقدية. ومن ثم، رأى عدة خبراء أن من الضروري أن ينظم القانون مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول على الصعيد الوطني وكذلك، من الناحية المثالية، على الصعيد الدولي.

٣٤- وناقش الخبراء أيضا العلاقة بين المستند القابل للتداول ومسؤولية الناقل. وفي ضوء التنوع والتعدد في نظم المسؤولية، أبدي تفضيل لنظام لا يتعامل إلا مع وظيفة القابلية للتداول في مستند النقل ويعتمد على الصكوك القائمة، سواء أكانت متعلقة كلياً أو جزئياً بالنقل الأحادي الوسيط، في تناول المسؤولية عن فقدان البضاعة أو تلفها. وأشار الخبراء مرارا إلى سند "فياتا" للنقل المتعدد الوسائط وقواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية وكذلك قواعد روتردام باعتبارها نماذج ممكنة لنظم المسؤولية الشبكية.

٣٥- ونظر الخبراء أيضا في العلاقة بين عقد البيع وعقد النقل في إطار مناقشتهم للمستندات القابلة للتداول المعترف بها في الاتفاقيات الدولية القائمة، حيث أشاروا إلى أن سندات الشحن يمكن أن تكون "قابلة للتداول" أو "غير قابلة للتداول"، وأن سند الشحن لحامله أو لأمره، في الحالة الأولى، يمكن تداوله على امتداد سلسلة من المشترين من خلال نقل ملكيته وتظهره، بينما يصدر سند الشحن غير القابل للتداول (أو "المباشر") باسم المرسل إليه ولا يمكن نقل الحقوق التي ينطوي عليها، لكن اشتراط التسليم الفعلي لسند الشحن يظل يوفر ضمانا مستندية تختلف عن شهادة الشحن البحري العادية.

٣٦- ورئي أن معالجة أوجه القصور الحالية في وثائق الشحن بالسكك الحديدية يتطلب دراسة متأنية للاحتياجات الحقيقية للتجار. وأشار إلى أن وظيفة الضمانة والسيطرة على البضائع يمكن في الواقع محاكاتها بسهولة نسبية بإضافة بند في مستند النقل بشأن إجراءات التقديم المطلوبة دون الحاجة إلى إصدار مستند نقل قابل للتداول من أجل هذا الغرض. أما مستندات النقل القابلة للتداول، فهي مطلوبة بدورها في الواقع من أجل أغراض تجارية أكثر تعقيدا، مثلا عند الحاجة إلى توفير ضمانا

مستندية مستقلة أو عند توحي بيع البضائع أثناء نقلها أو عند حاجة الأطراف إلى تمويل تجاري. وميزة مستند النقل القابل للتداول هي أنه يتيح للمشتري بيع البضائع أثناء نقلها لأنه يوفر إمكانية السيطرة عليها وضمانة مستندية مستقلة، وهو أمر مهم بخاصة في تجارة السلع الأساسية، أي أن البائعين والمشتريين والمصارف يمكن أن يستفيدوا كلهم من وجود ضمانة مستندية مستقلة.

٣٧- وناقش الخبراء أيضا مسألة استعمال مستندات النقل الإلكترونية، فسلموا بأن بعض النظم القليلة تستخدم سندات شحن إلكترونية بمساعدة التكنولوجيا الحديثة، لكنهم أوضحوا عدم وجود معادل إلكتروني مستخدم على نطاق واسع في التجارة في هذا الشأن بعد. وأشاروا إلى الصكوك المختلفة التي استحدثتها الأونسيترال في هذا المجال واتفقوا على أن أكبر التحديات، التي تواجه استحداث بدائل إلكترونية لمستندات النقل القابلة للتداول هي محاكاة وظائف السجل الإلكتروني كأصل، واستحداث آلية إلكترونية لتحديد هوية حائز السجل الإلكتروني، ووضع آلية تتيح تداول السجلات الإلكترونية تحاكي حيازة المستندات التقليدية. وأشاروا إلى أن الجانبين الأولين ليسا بمشكلتين كبيرتين لأنهما عولجا بالفعل في الجيل السابق من صكوك الأونسيترال، مثل قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية^(٢٠) واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية^(٢١). كما أن المعايير القانونية لجوانب قابلية التداول الإلكتروني قد عولجت في الصكوك الأحدث عهدا، مثل قواعد روتردام وقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل^(٢٢).

٣٨- وأشار إلى أن نماذج القابلية للتداول في البيئة الإلكترونية باستخدام حل الطرف الثالث الموثوق، أي نظم التسجيل الإلكترونية، مستخدمة حتى الآن على نطاق واسع في القطاع المالي بسبب بيئتها المغلقة التي تكون فيها هوية كل مشارك موثقة. لكن الأمر مختلف في بيئة نقل البضائع حيث يلزم إنفاذ المعاملات تجاه أطراف من الغير قد لا تكون مشاركة في نظام التجارة القائم على استخدام نظم التسجيل الإلكترونية. وقد يغدو هذا مشكلة عندما لا يعترف القانون المنطبق بالمعادل الإلكتروني لسند الشحن الإلكتروني. وإلى جانب نظم التسجيل الإلكترونية، هناك نموذج آخر لإتاحة القابلية للتداول في البيئة الإلكترونية، وهو استخدام "التوكنات" (tokens) الإلكترونية لمحاكاة الوثائق الملموسة. وقبل التقدم الذي شهده استعمال تكنولوجيا الحسابات الموزعة من خلال نظم سلاسل الكتل (blockchains) في السنوات الأخيرة، كانت هناك شواغل حول التحديات التي تعترض إيجاد "توكنات" إلكترونية من حيث السلامة والتفرد. ويمكن لتكنولوجيا الحسابات الموزعة أن تتيح استعمال سجلات إلكترونية قابلة للتداول بمزيد من الأمان على نطاق أوسع.

(٢٠) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.99.V.4.

(٢١) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك، ٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥). (United Nations, Treaty Series, vol. 2898, p. 3).

(٢٢) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.17.V.5. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/mlctr_ebook_a.pdf

٣٩- وتستوعب وثائق الأونسيترال، وبخاصة قواعد روتردام وقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، أي من هذين النموذجين المذكورين، فالعنصر المحوري في قواعد روتردام هو مفهوم "الحق في السيطرة" والأحكام المتصلة به، التي توجد معادلا وظيفيا للحيازة المادية لمستند النقل القابل للتداول مع التسليم في الوقت نفسه بحرية الأطراف في وضع قواعد لتأمين المعاملات وغيرها من التدابير الضرورية التي تختارها لتطبيق ذلك النظام. ويمكن العثور على أحكام مشابهة في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل.

٤٠- وهناك صك آخر يتوخى صراحة استعمال مستندات نقل إلكترونية، وهو البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي والمتعلق بوثيقة الشحن الإلكترونية.^(٢٣) غير أن هذا البروتوكول لا ينص إلا على معايير لسلامة وتوثيق وثائق الشحن الإلكترونية ولا يتضمن أحكاما بشأن قابليتها للتحويل.

٤١- وخلاصة الأمر أن هناك اتفاقا على أنه لا يوجد في الوقت الراهن صك دولي يعترف بوضوح بمستندات للنقل المتعدد الأطراف قابلة للتداول تشمل النقل بالسكك الحديدية، حتى وإن كانت بعض القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي (CIM-COTIF) يمكن أن تستوعب حلولاً تعاقدية. والاعتراف التشريعي بمستند قابل للتداول للنقل المتعدد الوسائط أمر سيحظى بترحاب لدى المصارف والأطراف المعنية في مجال التمويل التجاري ويمكن أن يلعب دورا هاما في تعزيز الخدمات اللوجستية لنقل البضائع من الباب إلى الباب. واتفق على أن الغرض من أي عمل تشريعي يمكن وضعه في المستقبل هو التركيز على حل مشكلة قابلية مستندات النقل للتداول وتجنب التداخل مع نظام المسؤولية الواجب تطبيقه بحكم الاتفاقيات القائمة. وفي الوقت نفسه، فإن الخبراء على دراية بالجهود المكثفة التي بذلتها وما زالت تبذلها بالفعل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا من أجل مواصلة تحديث قوانين السكك الحديدية وتعزيز القدرة على التطبيق المتبادل للنظم القانونية بين منطقتي القواعد الموحدة بشأن عقد النقل الدولي واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (انظر الفقرات ٩-١٢ و ٢٥-٢٨ أعلاه). وأشار إلى أن تضمين مسألة قابلية وثائق الشحن بالسكك الحديدية للتداول قد تساهم أيضا في إيجاد حل للمشاكل المستبانة في هذا الشأن. وينبغي أن تهدف الأعمال المقبلة للأونسيترال بشأن مستندات النقل القابلة للتداول إلى تحقيق التوافق مع الحلول الخاصة بقطاعات محددة التي يجري وضعها في أماكن أخرى، وحبذا لو سعت إلى تميمها وتطبيقها.

ثالثا- أعمال الأمانة المقبلة

٤٢- تشير الأعمال الاستكشافية والمشاورات، التي اضطلعت بها الأمانة حتى الآن، إلى وجود طلب فيما يبدو بشأن مستندات النقل القابلة للتداول التي يمكن أن تشمل وسائط نقل أخرى بخلاف النقل البحري، ولا سيما النقل بالسكك الحديدية. وإذا ما وافقت اللجنة على هذا التقدير، فلعلمها تود أن تنظر فيما إذا كان سجلها الراسخ في وضع صكوك عالمية بشأن قوانين النقل

(٢٣) البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي والمتعلق بوثيقة الشحن الإلكترونية (جنيف، ٢٠ شباط/فبراير ٢٠٠٨) (United Nations, Treaty Series, vol. 2767, p. 23).

والتجارة الإلكترونية - الذي تدلل عليه جهودها الدؤوبة في تدوين الممارسات المتعلقة بالوظائف الإثباتية والتداولية لمستندات النقل (بما يشمل الأشكال الإلكترونية) في إطار قواعد روتردام إلى جانب نصوصها البالغة التأثير في مجال التجارة الإلكترونية (ومن أحدثها قانونها النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل) - يجعل منها محفلا جد مناسب لاستحداث نظام موحد لمستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول من هذا القبيل، مع مراعاة الاتفاقيات والقواعد والممارسات التجارية القائمة.

٤٣- ولعل اللجنة تود أيضا أن تأخذ في الاعتبار أن من المجدي الاضطلاع بهذا العمل باستخدام ما يعرف بنهج "المسار المزدوج"، الذي يمكن فيه للمستندات القابلة للتداول المتوخاة أن تتعايش في نهاية المطاف مع مستندات النقل الأحادي الوسيط دون التداخل مع نظم المسؤولية الواجبة التطبيق بحكم الاتفاقيات الدولية القائمة. ويمكن لهذا العمل أن يغطي أنواع مستندات النقل (القابلة للتداول وغير القابلة للتداول)، وكيفية إصدارها ومحتوياتها، وحقوق والتزامات الناقل أو متعهد النقل المتعدد الوسائط فيما يتعلق بمحتويات المستندات ووظائفها الإثباتية، وتسليم البضائع، ومستندات النقل الإلكترونية. وقد يكون إدراج مستندات النقل الإلكترونية أمرا مناسباً بشدة في هذا الوقت لدعم الأنواع الجديدة من سلاسل الإمداد والوسائط اللوجستية التي من المتوقع استحداثها في إطار التدابير المتخذة للتغلب على مشاكل تعطل الأعمال التجارية على نطاق واسع بسبب جائحة كوفيد-١٩.

٤٤- وإذا ما أيدت اللجنة الاقتراحات السالفة الذكر، فلعلها تود أن تطلب إلى الأمانة أن تبدأ عملاً تحضيرياً بهدف وضع صك دولي جديد بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول التي يمكن أن تستخدم أيضا لإبرام العقود التي لا تشمل النقل بالبحر. ويمكن أن يأخذ العمل المبدئي للأمانة شكل عقد اجتماعات لفريق من الخبراء، وإذا سمحت الموارد، عقد حلقة تدارس للأونسيتيرال. ولعل اللجنة تود أيضا أن تأذن للأمانة بإجراء مشاورات واسعة النطاق مع الدول الأعضاء في مختلف المناطق الجغرافية، ولا سيما الدول التي قد يكون لديها متطلبات قانونية أو تنظيمية خاصة لاستعمال مستندات النقل القابلة للتداول من هذا القبيل. ولعل اللجنة تود أن تطلب إلى الأمانة أن تقدم إليها في دورتها الرابعة والخمسين، في عام ٢٠٢١، تقريراً عن التقدم المحرز، بما يشمل التقدم في إعداد المشروع الأولي لصك جديد بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط. ولعل اللجنة تود كذلك أن تعطي أولوية عالية لهذا الموضوع من أجل إسناده لأول فريق عامل متاح.

٤٥- ولعل اللجنة تود أيضا أن تطلب إلى الأمانة أن تقوم بعملها في إطار من التعاون الوثيق والتنسيق عن كثب مع جميع المنظمات الدولية ذات الصلة، ولا سيما لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية بغية ضمان ألا يمس عمل الأونسيتيرال بأي من الأعمال الجارية لدى تلك المنظمات الدولية ولا يتداخل معها.