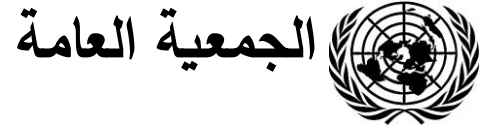


Distr.: General
9 December 2022
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السادسة والخمسون

فيينا، 3-21 تموز/يوليه 2023

تقرير الفريق العامل السادس (المعني بمستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول) عن أعمال دورته الحادية والأربعين (فيينا، 28 تشرين الثاني/نوفمبر - 2 كانون الأول/ديسمبر 2022)

المحتويات

الصفحة

2	أولاً- مقدمة.....
2	ثانياً- تنظيم الدورة.....
3	ثالثاً- المداولات.....
3	رابعاً- الصك المقبل المتعلق بمستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول.....
3	ألف- ملاحظات عامة.....
4	باء- مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول.....
4	1- مشروع المادة 3 - إصدار مستند الشحن القابل للتداول.....
6	2- مشروع المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول.....
10	3- مشروع المادة 7- النواقص في مستند الشحن القابل للتداول.....
13	4- مشروع المادة 8- المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول.....
14	5- مشروع المادة 9- نطاق حقوق الحائز بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول.....
14	6- مشروع المادة 10- إحالة الحقوق بمقتضى مستند شحن قابل للتداول أو سجل شحن إلكتروني قابل للتداول.....
16	7- مشروع المادة 11- تزويد متعهد النقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية.....
17	8- مشروع المادة 12- تسليم البضائع.....



الرجاء إعادة استعمال الورق



أولاً - مقدمة

- 1- اضطلع الفريق العامل، في دورته الحادية والأربعين، بأعمال جديدة لوضع صك جديد بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول كانت أحالتها إليه اللجنة⁽¹⁾.

ثانياً - تنظيم الدورة

- 2- عقد الفريق العامل، الذي كان مؤلفاً من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الحادية والأربعين في مركز فيينا الدولي في فيينا، في الفترة من 28 تشرين الثاني/نوفمبر إلى 2 كانون الأول/ديسمبر 2022.
- 3- وحضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، إكوادور، ألمانيا، إندونيسيا، أوغندا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، البرازيل، بنما، بولندا، بيرو، تايلند، تركيا، تشيكيا، الجزائر، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية كوريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، زمبابوي، سنغافورة، سويسرا، شيلي، الصين، العراق، فرنسا، فنلندا، فييت نام، كندا، كولومبيا، الكويت، مالي، ماليزيا، المغرب، المكسيك، المملكة العربية السعودية، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، النمسا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان.
- 4- وحضر الدورة مراقبون عن الدول التالية: الأردن، باكستان، بوليفيا (دولة-المتعددة القوميات)، رومانيا، سري لانكا، السلفادور، السنغال، عمان، غابون، الفلبين، قطر، ليبيا، مالطة، مصر، ميانمار.
- 5- وحضر الدورة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛

(ب) المنظمات الحكومية الدولية: مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية؛

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية: رابطة السكك الحديدية الأمريكية، المجلس الصيني لتشجيع التجارة الدولية، مركز بحوث القانون الدولي والمقارن، المركز الدولي لدبلوماسية النقل، رابطة المحامين الدولية، غرفة التجارة الدولية، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، مركز كوزولتشييك للقانون الوطني، رابطة محامي مدينة نيويورك، لجنة شنغهاي للتحكيم.

- 6- وانتخب الفريق العامل لعضوية المكتب كلا من:

الرئيسة: السيدة بياته شيرفينكا (ألمانيا)

المقررة: السيدة ناك هي هيون (جمهورية كوريا)

- 7- وكان معروضا على الفريق العامل الوثيقتان التاليتان:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح (A/CN.9/WG.VI/WP.95)؛

(ب) مجموعة مشروحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول (A/CN.9/WG.VI/WP.96).

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السابعة والسبعون، الملحق رقم 17 (A/77/17)، الفقرتان 22 (ح) و202.

8- وأقر الفريق العامل جدول الأعمال التالي:

- 1- افتتاح الدورة والجدولة الزمنية للجلسات.
- 2- انتخاب أعضاء المكتب.
- 3- إقرار جدول الأعمال.
- 4- الصك المقبل المتعلق بمستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول.
- 5- اعتماد التقرير.

ثالثا - المداولات

9- بدأ الفريق العامل نظره الأولي في الموضوع الجديد استنادا إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.VI/WP.96) تتضمن مجموعة مشروحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول. ويرد ملخص مداولات الفريق العامل في الفصل الرابع أدناه. واتفق الفريق العامل على النظر في مشاريع المواد 3 و4 و7 إلى 12، وأبقى المداولات بشأن مشاريع المواد الأخرى لدورة مقبلة.

رابعا - الصك المقبل المتعلق بمستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول

ألف - ملاحظات عامة

10- بدأ الفريق العامل مداولاته بتبادل عام للآراء بشأن أهداف الصك الجديد المقترح ونطاقه وشكله، وهو ما حظي بتأييد عام. ولوحظ أن الصك الجديد يمكن أن يلبي الاحتياجات المتزايدة للتمويل في التجارة الدولية بأن يوفر للمصارف في سياقات غير بحرية وثيقة قابلة للتداول لها وظيفة مماثلة لوظيفة سند الشحن البحري. ولتحقيق ذلك الهدف، ينبغي لذلك المستند (أ) أن يسمح لطرف ثالث أن يعتمد بحسن نية على جميع المعلومات الواردة فيه، و(ب) أن يمنح حائزه حق السيطرة على البضائع العابرة، و(ج) أن يشكل الوثيقة الرئيسية للتسليم في المقصد.

11- واقترح أن يعتمد الصك الجديد نهجا محايدا من حيث الوساطة لوضع مستند قابل للتداول للنقل البري يشمل النقل المتعدد الوسائط والأحادي الوساطة للبضائع على السواء. وأوضح أن عنوان الموضوع مع أنه يشير إلى مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول، فإن العنوان المؤقت لمشاريع الأحكام الأولية بصيغتها الواردة في مرفق الوثيقة A/CN.9/WG.VI/WP.96 خال من تلك الإشارة.

12- وفيما يتعلق بشكل الصك، لاحظ الفريق العامل أن الأغلبية تفضل اتفاقية دولية بغية ضمان توفر درجة عالية من التوحيد. بيد أنه شدد على ضرورة صياغة الصك الجديد بعناية من أجل تجنب التنازع مع الاتفاقيات الدولية القائمة التي تحكم نقل البضائع. ورئي أيضا أن عملية التصديق على الاتفاقيات الدولية قد تستغرق بعض الوقت. وأبدت آراء أخرى فضلت وضع قانون نموذجي من أجل تيسير تكييف الأحكام لتكامل التشريعات الداخلية المتعلقة بمستندات النقل المتعدد الوسائط. ولم يتخذ الفريق العامل قرارا نهائيا بشأن هذه المسألة.

باء - مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول

1- مشروع المادة 3 - إصدار مستند الشحن القابل للتداول

13- أوضح أن مشاريع الأحكام الأولية تجسد نهج "المسار المزدوج" الذي لا يحل بموجبه مستند الشحن القابل للتداول الذي سيقدم بمقتضى الصك الجديد محل أي مستند نقل قد يكون الناقل الفعلي ملزماً بإصداره بمقتضى قانون داخلي أو اتفاقية دولية منطبقة. وأضيف أن الصك الجديد سيطبّق إلى جانب أي اتفاقيات قائمة ولن يؤثر تأثيراً كبيراً في تطبيقها.

الفقرة (1)

14- فيما يتعلق بإصدار مستندات الشحن القابلة للتداول، تباينت الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي أن يتطلب هذا الإصدار اتفاق الأطراف في عقد نقل دولي. وأثيرت أسئلة بشأن المصطلح غير المعروف "الأطراف في عقد نقل دولي" (أي ما إذا كان يشير إلى الشاحن ومتعهد النقل أو إلى أي طرف آخر يتسلم البضائع).

15- وأيد حذف النص الوارد بين معقوفتين، على أساس أن القيمة الإثباتية المزمعة لذلك المستند القابل للتداول تقتضي إصدار المستند وقت الشحن. ولوحظ أيضاً أنه ينبغي إصدار المستند القابل للتداول في أقرب وقت ممكن لكي يقدّم إلى المصارف لأغراض خطابات الاعتماد. وردا على ذلك، لوحظ أن إصدار مستند شحن قابل للتداول ينبغي أن يجسد الاحتياجات التجارية للأطراف وأنه ينبغي منحهم حرية الاتفاق على الوقت المناسب.

الفقرة (2)

16- فيما يتعلق بشكل مستندات الشحن القابلة للتداول، أثير سؤال عن سبب اختلاف شكل مستند الشحن القابل للتداول الصادر في سياق متعدد الوسائط عن شكله الصادر في سياق أحادي الوسائط. وأشار إلى أن مستند النقل الصادر بموجب الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية يمكن أن يشمل، في النقل بالسكك الحديدية، النقل المتعدد الوسائط وأن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية يمكن أن تنطبق أيضاً على النقل بالسكك الحديدية إلى جانب النقل البحري. ورأى بعض المندوبين أن إصدار مستند الشحن القابل للتداول بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) بدلاً من سند شحن بحري قد يسبب تنازعا مع القانون المنطبق القائم الذي يحكم عقد النقل. بيد أنه لوحظ أن إصدار مستند منفصل على النحو المتوخى في الفقرة الفرعية (أ) لن يكون بالأمر الجديد في التجارة الدولية، كما يتضح من الممارسة القديمة العهد لما يسمى "سندات الشحن الخاصة بمشارطة التأجير" الصادرة لإضفاء قابلية التداول على مستندات النقل التي تشمل فرادى الشحنات في إطار مشارطة تأجير.

17- ورأى بعض المندوبين الآخرين أن إدراج إشارة في مستند النقل القائم بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) يتعارض، من حيث المبدأ، مع الاتفاقيات الدولية القائمة التي تحكم نقل البضائع. وأضيف أن إدراج إشارة في مستند النقل القائم سيؤدي إلى تضمين مستند الشحن القابل للتداول الكثير من المعلومات غير الضرورية. وردا على ذلك، أوضح أن النموذج المتوخى في الفقرة الفرعية (ب) هو نموذج النقل المتعدد الوسائط الذي يكون فيه المستند الذي يصدره الناقل المتعاقد (مثل متعهد النقل) هو المظلة التي تغطي إصدار مستندات نقل محددة من جانب الناقلين الفعليين الذين ينقلون البضائع في مراحل جزئية من الرحلة الكلية. وعلاوة على ذلك، حتى إذا لم يتوفر هذا المستند، فإن جميع الاتفاقيات التي تحكم النقل الأحادي الوسائط تسمح بأن يتضمن المستند ذو الصلة أي معلومات أخرى يعتبرها الأطراف مفيدة، وهي معلومات قد يُعقل أن تتضمن إشارة إلى الصك الجديد. بيد أنه لوحظ أن هذه الإشارة يمكن أن تكون إشكالية في بعض الحالات. فمع أن معظم الاتفاقيات الدولية ذات الصلة لا تتناول طبيعة إذن الشحن، فإن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية

(المادة 5-6) لا تسمح بمنح أذن الشحن التي تحكمها تلك القواعد نفس مفعول سند شحن. ولوحظ كذلك أن اتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية ("اتفاقية بودابست") تتوخى إمكانية الحصول على مستند قابل للتداول.

18- واقترح أن تكون الفقرة الفرعية (ب) القاعدة التكميلية وأن تكون الفقرة الفرعية (أ) الخيار البديل في حال لم تسمح الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بقابلية تداول مستند الشحن. وقُدّم اقتراح آخر مفاده أن يمنح الصك الجديد الأطراف مرونة اختيار الظروف الموجبة لإصدار مستند الشحن القابل للتداول، وذلك تجنباً للإفراط في التدخل في الممارسات التجارية. وسلم الفريق العامل بأن اتخاذ قرار نهائي بشأن ملائمة الخيارات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) يتوقف على إجراء مناقشة أوسع بشأن الغرض من مستند الشحن القابل للتداول ووظيفته، لكنه اتفق على جعل الخيارين أكثر مرونة وعلى عدم المبالغة في إملاء كيفية الاختيار بينهما.

الفقرة (3)

19- أثير تساؤل بشأن الحاجة إلى هذه الفقرة بالنظر إلى أن الغرض منها هو مجرد تجنب الشك. واتفق الفريق العامل على إعادة النظر في هذه الفقرة في مرحلة لاحقة بالاقتران مع مواد أخرى ذات صلة.

الفقرة (4)

20- أعرب عن شواغل بشأن الحاجة إلى إدراج شروح في جميع الصور عن مستندات النقل وجدوى ذلك كشرط لصلاحية مستندات الشحن القابلة للتداول. وسلط الضوء على الصعوبة العملية الكامنة في أن يتحقق حائز مستند الشحن القابل للتداول من الشروح الواردة في مستندات النقل الأساسية، لا سيما في سياق النقل المتعدد الوسائط. ولوحظ أيضاً أن هذا الشرط يعوق قابلية تداول مستندات الشحن القابلة للتداول ووظيفتها التمويلية. وأشار كذلك إلى أن السماح بإصدار مستندات الشحن القابلة للتداول في تاريخ لاحق متفق عليه عندما تنشأ الحاجة إليها يضع عراقيل أمام إدراج تلك الشروح لأن مستندات النقل ربما تكون قد عممت بالفعل. واقترح عدم المساس بحقوق الأطراف في مستند النقل في حال عدم وجود شرح، لكن مع ضرورة احتفاظ مستند الشحن القابل للتداول بصلاحيته.

21- ومن ناحية أخرى، شُدد على أهمية إدراج هذه الشروح في مستند النقل من أجل تنبيه الناقل الفعلي إلى ضرورة أن يتم التسليم إلى حائز مستند الشحن القابل للتداول، وليس إلى المرسل إليه. وأوضح أن اتفاقيات النقل الأحادي الوسائط تنص عادة على حد أدنى لمحتويات مستندات النقل دون أن تحظر إدراج شروح فيها. وبالإشارة إلى سندات الشحن الصادرة عن وكيل الشحن (HBL) وسندات الشحن الصادرة عن الشاحن (MBL)، أوضح أن هذه الفقرة تشير إلى السيناريو المتعلق بسندات الشحن الصادرة عن وكيل الشحن.

22- واقترح حذف كلمة "إلا" الواردة في السطر الثالث وتعديل صياغة هذه الفقرة استناداً إلى المناقشة اللاحقة بشأن مستندات الشحن الإلكترونية والشكل النهائي للصك.

الفقرة (5)

23- أعرب عن تأييد عام لأن يشمل مشروع الصك مستندات الشحن القابلة للتداول لأمر ولحاملها على السواء، لكن أثير شواغل بشأن التعقيد القانوني المترتب على إدراج مستندات الشحن القابلة للتداول لحاملها، إلى جانب آثارها، لا سيما في السياق الإلكتروني. وأوضح أن إدراج مستندات الشحن القابلة للتداول لحاملها قد يتطلب الأخذ بمفهوم "الحامل الشرعي" الذي قد يقع خارج نطاق المشروع. واقترح مواصلة النظر في إدراج المستندات لحاملها عند استبانة وجود احتياجات تجارية لتلك المستندات.

24- واقتُرح إدراج عبارة "ماديا أو إلكترونيا" في نهاية الجملة الأولى لمراعاة الصيغة الإلكترونية لمستندات الشحن القابلة للتداول. وشكك في الحاجة إلى الجملة الأولى ككل لكونها متوخاة بالفعل في تعريف مستندات الشحن القابلة للتداول الوارد في المادة 2.

الفقرة (6)

25- أثارت أسئلة بشأن الغرض من الفقرة والحاجة إليها. وأوضح أنه لا يقصد بالفقرة 6 إملاء عدد النسخ الأصلية التي يتعين إصدارها، بل مجرد السماح بإصدار نسخ أصلية متعددة إذا لزم الأمر، وهو ما جرت العادة عليه في النقل البحري، بل أيضا ما تتوخاه المادة 5 من اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية. وعلى هذا الأساس، أضيف أن الفقرة يمكن أن تنطبق على أشكال مختلفة من مستندات الشحن القابلة للتداول على النحو المتوخى في الفقرتين (2) (أ) و(2) (ب). ومع التسليم بالقيمة الإثباتية المحتملة للصور، لوحظ أنه سيتعين توضيح أسباب إصدار الصور تماشيا مع الممارسات ذات الصلة المعمول بها في القطاع. ولوحظ كذلك أن التمييز بين النسخ الأصلية والصور منطقي في البيانات الورقية والإلكترونية على السواء، بالنظر إلى إمكانية إنشاء نسخ أصلية فريدة وحصرية بالوسائل الإلكترونية، كما هو الحال في سياق الرموز غير القابلة للاستبدال (NFTs).

26- وبعد المناقشة، قرر الفريق العامل عدم تنقيح الفقرات 1 إلى 6 من مشروع المادة 3 في هذه المرحلة.

2- مشروع المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول

27- اقترح عدم قصر تطبيق مشروع المادة 4 على الحالات التي يكون فيها مستند الشحن القابل للتداول صدر كمستند منفصل وفقا للفقرة الفرعية 2 (أ) من مشروع المادة 3. وأوضح أنه ينبغي إدراج نفس المعلومات في مستندات الشحن القابلة للتداول لصالح أطراف ثالثة، بصرف النظر عن شكل تلك المستندات (أي إما مستند منفصل أو إشارة في مستند النقل القائم). وأعرب عن التأييد لأن يستنسخ مستند الشحن القابل للتداول تفاصيل عقد النقل، مع ملاحظة أن المرسل إليه يستفيد أيضا من مستند النقل في معظم الولايات القضائية، على الأقل عندما يمارس حقوقا ناشئة عن ذلك العقد. وبعد المناقشة، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تنقح فاتحة الفقرة 1 من مشروع المادة 4 بحيث لا تستبعد من انطباقها الفقرة الفرعية 2 (ب) من مشروع المادة 3.

28- وفيما يتعلق بالبنود المدرجة في الفقرة 1، لوحظ أن القائمة لا تتضمن المعلومات التي تتطلبها قابلية التداول فحسب، بل أيضا معلومات إضافية قد يقتضيها القانون في بعض البلدان (مثلا فيما يتعلق بالبضائع الخطرة) ومعلومات أخرى مستمدة من عقد النقل. ورئي على وجه الخصوص أن هناك عدة بنود تتجاوز تفاصيل عقد النقل التي لا تدرج عادة في مستند النقل، مثل الفقرات الفرعية (و) و(ك) و(س) و(ع) و(م).

29- لكن بالنظر إلى أن معظم البنود المدرجة في الفقرة 1 توفر معلومات مفيدة، اتفق الفريق العامل على النظر في تجميع تلك البنود في قائمة إلزامية تتضمن الحد الأدنى من المعلومات المطلوبة وقائمة إرشادية أخرى تتضمن المعلومات الإضافية ذات الصلة. وعلى هذا الأساس، اتفق الفريق العامل على النظر في كل عنصر مدرج في الفقرة 1 على حدة.

30- وأعاد الفريق العامل النظر في تجميع البنود في الفقرة 1 من مشروع المادة 4، واتفق مبدئيا على تقسيمها على النحو التالي:

- قائمة إلزامية أولى بالعناصر الأساسية لمستند الشحن القابل للتداول؛
- قائمة إلزامية ثانية بتفاصيل مستند النقل التي يلزم استنساخها في مستند الشحن القابل للتداول؛

- قائمة ثالثة إرشادية وغير حصرية تتضمن أي تفاصيل أخرى قد يتفق الأطراف على إدراجها في مستند الشحن القابل للتداول إن لم تتعارض مع قانون البلد الذي صدر فيه المستند.

الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(د)

- 31- اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(د) في مكان مناسب كبنود يتعين إدراجها إلزامياً. وسلط الضوء على أهمية هوية الناقل في السياق البحري، مع الإشارة إلى أن هناك في الممارسة العملية خلافات بشأن هذه المسألة لأن الناقلين قد يستخدمون وكلاء لإبرام عقد النقل.
- 32- واتفق الفريق العامل أيضاً على الاستعاضة عن عبارة "مكان عمله الرئيسي" الواردة في الفقرة الفرعية (ج) بعبارة "عنوانه" لضمان الاتساق.

الفقرة الفرعية (هـ)

- 33- اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين وعلى إبقاء الفقرة الفرعية (هـ) في القائمتين الإلزاميتين. ولوحظ أن المرسل إليه قد يكون مجهولاً في المستندات لحاملها وكذلك بعض المستندات لأمر التي لا تذكر سوى عبارة "لأمر". وأوضح أن القصد من النص الوارد بين معقوفتين هو توضيح أن اسم المرسل إليه لا ينبغي أن يدرج إلا عندما يسميه المرسل، وأن الإشارة إلى القانون المنطبق تتعلق بالقانون الذي يحكم عقد النقل.

الفقرة الفرعية (و)

- 34- اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة الفرعية (و) من القائمتين الإلزاميتين. وشدد على أن صحة النقل ينبغي ألا تخضع لإبلاغ متعهد النقل وأن فرض التزام بالإبلاغ بإحالة مستند الشحن القابل للتداول يقوض قابليته للتداول. وأوضح أن الغرض من الفقرة الفرعية (و) ليس إخضاع صحة الإحالة لعملية إبلاغ مسبقة، بل تعزيز الوضوح بشأن الطريقة الممكنة للإبلاغ، وطمأنة الناقلين الذين اعتادوا التعامل مع مستندات النقل غير القابلة للتداول فقط.

- 35- وسلط الضوء على ضرورة أن يوضح الصك الجديد قناة الاتصال بين الناقل والشخص الذي يملك حق التصرف في البضائع. وأشار إلى الفقرة 2 من المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام)، التي تنص على القاعدة التكميلية المنطبقة عندما يحتاج الناقل إلى تعليمات لكنه لا يستطيع تحديد مكان الطرف المسيطر. وذكر الفريق العامل أيضاً بالظروف التي تحول دون نقل البضائع على النحو المنصوص عليه في المادة 20 من القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، التي تقتضي من الناقل الحصول على تعليمات من الشخص الذي يملك حق التصرف في البضائع. وفي هذا الصدد، أعرب عن شغل بشأن ما إذا كان الناقل سيُلزم بالتحقق من سلسلة الإحالة، وهو أمر صعب في البيئة الورقية. واتفق الفريق العامل على إعادة النظر في مسألة الجهة التي ينبغي للناقل الاتصال بها إذا احتاج إلى تعليمات في مرحلة لاحقة (انظر الفقرات 87-89 أدناه).

الفقرة الفرعية (ز)

- 36- اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة الفرعية (ز) في القائمتين الإلزاميتين وعلى حذف العبارة الواردة بين معقوفتين والتي تشير إلى تحميل البضائع. ولوحظ أن مصطلح "تسلم البضائع" يستحدث مفهومًا قانونيًا

مشابها لمصطلح "تولي السيطرة على البضائع" الوارد في القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. ولوحظ كذلك أن التمييز بين التحميل والتسليم مرده مصطلحات الإنكوترمز الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، والتي قد لا تكون ضرورية في هذا السياق. وشُدّد على الصلة بين الفقرتين الفرعيتين (ز) و(ح)، اللتين ينبغي أيضا قراءتهما بالاقتران مع الفقرة 2 من مشروع المادة 7، التي تنص على قاعدة تكميلية عندما يتضمن مستند الشحن القابل للتداول تاريخا لكنه لا يبين مدلوله.

37- ولم يأخذ الفريق العامل باقتراح بأن يعرّف الصك الجديد مصطلح "تسلم البضائع"، لأن "التسلم" الفعلي يختلف تبعاً لواسطة النقل الفعلية وتحكمه القواعد المنطبقة ذات الصلة.

الفقرة الفرعية (ح)

38- اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة الفرعية (ح) في القائمتين الإلزاميتين. وأوضح أن مكان إصدار مستند النقل مهم من أجل تحديد القانون الذي يحكم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، وأن تاريخ الإصدار مهم من أجل حساب فترة التقادم التي يمكن خلالها تقديم مطالبات ضد الناقل. وأشار أيضا إلى أنه بموجب المادة 24 من الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (UCP 600)، يعتبر تاريخ إصدار مستندات النقل هو تاريخ الشحن في حال عدم وجود تاريخ للتسليم. وأضاف أن تاريخ الشحن حاسم في معاملات خطابات الاعتماد لتمكين المصرف المصدر من التحقق مما إذا كانت الشحنة قد تمت خلال فترة الشحن المنصوص عليها. وأعرب عن شغل بشأن تاريخ إصدار السجلات الإلكترونية التي ينشئها النظام تلقائيا في العادة؛ ونتيجة لذلك، قيل إن إدراج تاريخ في السجل الإلكتروني قد يسبب التباسا.

الفقرة الفرعية (ط)

39- وأثير استفسار بشأن الحاجة العملية إلى عبارة "في حال كان معلوما لدى متعهد النقل". وردا على ذلك، أوضح أن مكان التسليم في النقل البحري الملاحي غير المنتظم (أو "تجارة السفن الجواله")، حيث تشحن البضائع في سفن بمقتضى مشاركة تأجير، كما هو شائع في تجارة السلع الأساسية، كثيرا ما يكون غير معلوما لدى الناقل وقت إبرام عقد النقل، لأنه قد يتغير بعد بيع البضائع أثناء المرور العابر، وبالتالي قد يظل مجهولا لبعض الوقت خلال الرحلة.

40- واقترح أن تراعي الفقرة الفرعية (ط) الاحتياجات الفعلية للتجارة الدولية، لا سيما احتمال تغير مكان التسليم أثناء المرور العابر. وأشار إلى الشرط الوارد في الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (UCP 600) بأن تفحص المصارف مكان المقصد عند إصدار خطابات الاعتماد.

41- واتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة الفرعية (ز) في القائمتين الإلزاميتين والاحتفاظ بالنص الوارد بين معقوفتين.

الفقرة الفرعية (ي)

42- اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة الفرعية (ي) من القائمتين الإلزاميتين على أساس أن تاريخ أو مدة تسليم البضائع أوثق صلة بالمسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل التي تقع خارج نطاق هذا الصك. ولوحظ أن مدة تسليم البضائع تختلف اختلافا كبيرا تبعاً لواسطة النقل الفعلية.

الفقرة الفرعية (ك)

43- تباينت الآراء بشأن الحاجة إلى أن تشترط الفقرة الفرعية (ك) أن يحدّد في مستند الشحن القابل للتداول عدد النسخ الأصلية في ضوء وجود حكم مماثل في مشروع المادة 3 (6). وفي حين اقترحت بعض الوفود حذف الفقرة الفرعية (ك) لتجنب التداخل مع مشروع المادة 3 (6)، فقد أيدت بعض الوفود الأخرى حذف مشروع المادة 3 (6) بدلا من ذلك والإبقاء على الفقرة الفرعية (ك) لضمان اكتمال القائمة المرجعية المنصوص عليها في مشروع المادة 4. وأعرب أيضا عن بعض التأييد للاحتفاظ بكلا الحكمين نظرا لاختلاف الأغراض المقصودة من كل منهما. وكبديل، اقترح أن تشترط الفقرة الفرعية (ك) ترقيم كل نسخة من النسخ الأصلية لمستند الشحن القابل للتداول. وردا على ذلك، شدد على أن قابلية تداول مستند الشحن القابل للتداول تتطلب ألا يسند الصك الجديد وظائف مختلفة إلى نسخ أصلية مختلفة منه وأن يعامل جميع النسخ الأصلية على قدم المساواة؛ وعليه، لا حاجة إلى ترقيم كل نسخة أصلية. وأشار أيضا إلى أن اتفاقية بودابست تلزم الناقل بتسليم البضائع إلى أول شخص يقدم إذن الشحن الأصلي، بصرف النظر عن رقم تلك النسخة الأصلية. وقدم اقتراح آخر بتتقيح مشروع المادة 3 (6) للسماح بإصدار نسخ أصلية متعددة من مستند الشحن القابل للتداول دون اشتراط الإشارة إلى عدد النسخ الأصلية.

44- وأشار إلى أن بيان عدد النسخ الأصلية لسندات الشحن البحري مهم لتمكين المصارف من التخفيف من احتمال فقدان السيطرة على البضائع في حال أخذت نسخة أصلية واحدة فقط عندما تكون عدة نسخ قد أصدرت. ولوحظ أيضا أن الأحكام ذات الصلة الواردة في الأعراف والممارسات الموحدة (UCP 600) تقتضي تقديم مجموعة كاملة من النسخ الأصلية لسند الشحن لغايات إصدار خطابات الاعتماد. وأثير استفسار بشأن إمكانية تقديم نسخ أصلية متعددة من مستند الشحن القابل للتداول وما إذا كان يمكن توكي تلك الإمكانية في الصك الجديد. وردا على ذلك، أشار إلى أن هذه المسألة تستحق بالفعل دراسة متأنية في ضوء مبدأ الحياد التكنولوجي، بالنظر إلى أنه لن تسمح جميع النظم الإلكترونية بإصدار نسخ أصلية متعددة.

45- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة الفرعية (ك) بصيغتها الحالية في القائمتين الإلزاميتين.

الفقرة الفرعية (ل)

46- اتفق الفريق العامل على إبقاء الفقرة الفرعية (ل) في القائمتين الإلزاميتين والاستعاضة عن عبارة "مفوض من قبله" بعبارة "يتصرف نيابة عنه" زيادة في الوضوح.

الفقرة الفرعية (م)

47- اتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة الفرعية (م) على غرار ما يلي: "بيان يوضح ما إذا كانت أجرة النقل دُفعت مقدما أو إشارة توضح ما إذا كانت أجرة النقل واجبة الأداء على المرسل إليه". وأوضح أن النص المنقح يمكن أن يراعي سيناريوهات مختلفة في التجارة الدولية حيث يمكن أن يدفع المرسل أو المرسل إليه أجرة النقل مقدما، رهنا مثلا بمصطلح الإنكوترمز المعين الذي يختارانه (أي المصطلح "C" أو "F")، أو أن يكون واجب الأداء وقت التسليم ("تحصيل أجرة النقل").

الفقرة الفرعية (ن)

48- اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة الفرعية (ن) من القائمتين الإلزاميتين على أساس أنه ينبغي منح متعهد النقل السلطة التقديرية لتقرير خط سير الرحلة وواسطة النقل المناسبة. ولوحظ أن الفقرة الفرعية (ن) تعزز الشفافية فيما يخص الحائز المرتقب، حيث إن تقييدات مختلفة قد تنطبق على مسؤولية الناقل تبعا لخط

سير الرحلة المختار وواسطة النقل المختارة. ولوحظ أيضا أن الشاحنين في التجارة البحرية قد يوجهون إلى الناقل تعليمات محددة بسلوك خط سير معين لأغراض جمركية أو لأغراض أخرى، لكن تلك التعليمات يمكن تجسيدها في إطار الفقرة الفرعية (ف).

الفقرة الفرعية (س)

49- اتفق الفريق العامل على حذف الفقرة الفرعية (س) من القائمتين الإلزاميتين وتجسيدها في إطار الفقرة الفرعية (ف)، نظرا لمحدودية قيمة المعلومات المتعلقة بالقانون المنطبق على عقد النقل. وسُلط الضوء أيضا على الصعوبة العملية في معرفة القوانين المنطبقة ذات الصلة في سياق النقل المتعدد الوسائط.

الفقرة الفرعية (ع)

50- أحاط الفريق العامل علما بأن القصد من الفقرة الفرعية (ع) هو الإشارة إلى الطريقة التي يمكن بها تأكيد تسليم البضائع. وأخذ الفريق العامل باقتراح بحذف الفقرة الفرعية (ع) من القائمة الإلزامية، على أساس أن المسألة نفسها تعالجها بالفعل الفقرة 3 من مشروع المادة 12، التي تقتضي من حائز مستند الشحن القابل للتداول أن يقر بتسلم البضائع بناء على طلب متعهد النقل.

الفقرة 2

51- أُيدت إزالة الإشارة إلى القوانين الوطنية المنطبقة (أي قانون البلد الذي صدر فيه مستند الشحن القابل للتداول) على أساس أن هذه الإشارة تفرض على المصارف عبء التحقق من القوانين الوطنية ذات الصلة. وأوضح أن مرد تلك الإشارة هي الأحكام المقابلة المنطبقة على مستندات النقل غير القابلة للتداول في بعض الاتفاقيات الدولية القائمة. وأضاف أن الحاجة إلى هذه الإشارة في سياق مستندات الشحن القابلة للتداول تستحق دراسة متأنية نظرا لأهمية المستندات القابلة للتداول وتفاوت قيمتها الإثباتية. وفي هذا الصدد، لوحظ أيضا أن مستندات النقل ومستندات الشحن القابلة للتداول قد تخضع لقوانين وطنية مختلفة.

52- وأيد أيضا قصر طريقة التوقيع على النسخ الورقية من مستندات الشحن القابلة للتداول على التوقيع بخط اليد فقط من أجل الحد من احتمال إصدار وثائق مزورة. وفي ضوء وظيفة مستند الشحن القابل للتداول كسند ملكية، شُدد على ضرورة معاملة مستندات النقل غير القابلة للتداول ومستندات الشحن القابلة للتداول معاملة مختلفة في سياق السماح بوسائل توقيع أخرى (مثل البصم بالتقريب والختم وما إلى ذلك). ولوحظ أيضا أن السماح بأي وسيلة توقيع أخرى يتطلب أن يحدد الصك الجديد ويشرح اشتراطات موثوقية تلك الوسائل الأخرى، وهو ما يقع خارج نطاق الصك. وبالإشارة إلى البيئة الإلكترونية، أوضح أن مشروع المادة 5 يحدد معايير الموثوقية لجميع أنواع التوقيع الإلكتروني (بما في ذلك التوقيع الرقمي).

3- مشروع المادة 7- النواقص في مستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

53- نظر الفريق العامل في المسائل المتصلة بإغفال التفاصيل، الذي يتناوله مشروع المادة 4، وعدم دقة تلك التفاصيل، كلا على حدة. وتباينت الآراء بشأن ما إذا كان إغفال التفاصيل المتوخاة في مشروع المادة 4 سيؤثر في صحة مستند الشحن القابل للتداول. فقد رأت بعض الوفود أن مستندات الشحن القابلة للتداول ينبغي أن تكون صالحة ما دامت تستوفي الاشتراطات المتضمنة في تعريفها الوارد في مشروع المادة 2، مثل الإشارة إلى أنها تتعلق ببضائع تلقاها متعهد النقل لأغراض النقل الدولي وتحتوي على عبارات تشير إلى قابليتها

للتداول مثل "لأمر" أو "قابلية للتداول". وبخلاف ذلك، ينبغي ألا يؤثر عدم وجود أي من التفاصيل الأخرى الواردة في مشروع المادة 4 في صحة مستند الشحن القابل للتداول. ولوحظ أن الصك الجديد ينبغي ألا يفرض قواعد أشد صرامة من القواعد المصممة لسند الشحن البحري (مثل الفقرة 1 من المادة 39 من قواعد روتردام).

54- وذهب رأي آخر إلى أن صلاحية مستند الشحن القابل للتداول ينبغي ألا تتأثر بعدم وجود أي تفاصيل لأن في وسع الأطراف المعنيين تصويب أمر هذه النواقص إما قبل تعميم مستند الشحن القابل للتداول أو بعده. وفي هذا الصدد، سُلط الضوء على مبدأ حرية الأطراف، الذي يمكن للأطراف بموجبه استكمال المستند القابل للتداول دون المساس بصحته.

55- بيد أنه كان هناك تأييد واسع لفكرة أن مستند الشحن القابل للتداول يجب أن يتضمن بعض العناصر الأساسية لكي يُعترف به كمستند قابل للتداول يترتب عليه انطباق الصك الجديد. وفي الوقت نفسه، تُعتبر صحة مستند الشحن القابل للتداول مهمة للمصارف، وينبغي ألا ينطوي التحقق من صحة العناصر الدنيا المتوخاة على مشقة، لأن ذلك يقوض قابلية تداول مستند الشحن القابل للتداول ووظيفته التمويلية. وذكر الفريق العامل بالفقرة 3 من المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) التي تؤكد صحة سند الشحن، حتى وإن لم توجد تفاصيل، إذا كان يستوفي التعريف الوارد في الفقرة 7 من المادة 1 من تلك الاتفاقية. واقترح أن يتبع الصك الجديد نهجا مماثلا.

56- وفيما يتعلق بعدم دقة التفاصيل، أثير تساؤل عن الكيفية التي يمكن بها لحائز مستند الشحن القابل للتداول أن يعلم بوجود أي عدم دقة في التفاصيل، وما هو المعيار المرجعي لتحديد عدم الدقة (أي عقد النقل أو البضائع نفسها). وبما أن مصطلح "عدم الدقة" يشمل سيناريوهات مختلفة، فقد أوضح أنه ينبغي تناول عدم الاتساق بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل في المادة 8 بدلا من ذلك. وبالنظر إلى أنه لا ينبغي إلزام الحائز بفحص البضائع، لوحظ أن أي عدم دقة في التفاصيل ينبغي ألا يُربط بصحة مستند الشحن القابل للتداول. وكبدل لتجنب أي تعارض، اقترح إبقاء محتويات مستند الشحن القابل للتداول في الحد الأدنى، باشتراط إلحاقه بمستند النقل وإدراج إحالة مرجعية إلى التفاصيل الواردة في مستند النقل. بيد أنه لوحظ، ردا على ذلك، أن مستند الشحن القابل للتداول يمكن أن يشير إلى عملية نقل لم يصدر بشأنها مستند نقل، كما هو الحال في كثير من الأحيان في النقل بالسكك الحديدية والنقل البري.

57- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على ما يلي: (أ) حذف النص الوارد بين معقوفتين، (ب) تنقيح الفقرة 1 لإدراج شرط يشير إلى تعريف مستند الشحن القابل للتداول، (ج) توسيع تعريف مستند الشحن القابل للتداول بحيث يبين أن متعهد النقل تسلم البضائع ويشترط توقيع متعهد النقل على مستند الشحن القابل للتداول.

الفقرة 2

58- أثير تساؤل بشأن الإشارة إلى "تفاصيل عقد النقل" على أساس أن تلك التفاصيل تصف عادة حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل، لكنها لا تتضمن معلومات عن أداء العقد مثل تحميل البضائع. وردا على ذلك، أوضح أن القصد من ذلك المصطلح هو الإشارة إلى تفاصيل العقد المبينة في مستند النقل، ومن ثم فهي مدرجة في مستند الشحن القابل للتداول عملا بمشروع المادة 4.

59- وأثير تساؤل بشأن الحاجة إلى هذا الحكم في ضوء قرار الفريق العامل عدم جعل المعلومات المتعلقة بتحميل البضائع عنصرا أساسيا إلزاميا في مستند الشحن القابل للتداول (انظر الفقرة 36 أعلاه). ولوحظ أن مشروع الفقرة 2، المستوحى من الفقرة 2 من المادة 39 من قواعد روتردام، فيما يبدو يتيح قواعد تكميلية بشأن المعلومات الناقصة أكثر صلة باستكمال مستند النقل من مستند الشحن القابل للتداول نفسه. وأيد الاقتراح القائل بأن كل ما هو مطلوب هو توفير قاعدة تكميلية للحالات التي لا يذكر فيها مستند الشحن القابل للتداول تاريخه.

60- وذهب الرأي المقابل إلى أن هذا الحكم يتضمن قاعدة تكميلية ذات أهمية عملية كبيرة، لأن الطرف الذي يحتاز مستند شحن قابلاً للتداول يهمه أن يعرف متى تسلم الناقل البضائع والتاريخ الذي يمكنه الاعتماد عليه إن لم يكن التاريخ المذكور في مستند الشحن المقابل للتداول. والفريق العامل يضع في اعتباره الأهمية الحاسمة لمفهوم "تسلم" البضائع لأغراض التجارة الدولية وقد نظر في اقتراحات مختلفة بشأن كيفية تجسيد ذلك في مشروع الصك. وكان هناك اتفاق على أن من المهم التمييز بين (أ) إغفال تاريخ مستند الشحن المقابل للتداول نفسه، و(ب) إغفال إدراج تاريخ تسلم البضائع الوارد في وثيقة النقل في مستند الشحن المقابل للتداول، و(ج) إغفال تاريخ تسلم البضائع في مستند النقل نفسه. وقد تختلف القاعدة التكميلية المناسبة لتصويب هذا الإغفال في كل حالة. وفي هذا الصدد، ذكر الفريق العامل بالحاجة إلى تجنب احتمال التضارب بين تاريخ التسلم المفترض بحسب مستند الشحن المقابل للتداول وتاريخ مختلف للتسليم المذكور في مستند النقل لكن الأطراف أغفلوا إدراجها في مستند الشحن المقابل للتداول. وأشار أيضاً إلى أن الغرض من هذا الحكم ليس استكمال أوجه القصور في مستند النقل، والتي ينبغي معالجتها في القواعد المنطبقة التي تحكم مستند النقل.

61- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة 2 لتجسد ما يلي: (أ) إذا كان مستند الشحن المقابل للتداول يتضمن تاريخاً ولكنه لا يبين مدلوله، اعتُبر ذلك التاريخ هو تاريخ إصدار مستند الشحن المقابل للتداول؛ (ب) إذا كان مستند الشحن المقابل للتداول لا يتضمن تاريخ إصدار، اعتُبر أنه صدر بالتزامن مع مستند النقل؛ (ج) إذا كان مستند الشحن المقابل للتداول لا يتضمن تاريخ تسلم البضائع، اعتُبر أن الناقل تسلم البضائع في تاريخ إصدار مستند الشحن المقابل للتداول.

الفقرة 3

62- أثير تساؤل بشأن الحاجة إلى هذا الحكم في ضوء الفقرة 1 من مشروع المادة 8 المتعلقة بالقيمة الإثباتية الظاهرية لمستند الشحن المقابل للتداول. ولوحظ أن الحكم يشير إلى بيان مفترض يفيد بأن البضائع في حالة جيدة ظاهرياً، وهو ما لا يمكن لمتعهد النقل أن يعترض عليه. وذكر الفريق العامل بأن هذه القاعدة التكميلية العامة ليس معترفاً بها لجميع وسائل النقل. فالقواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، على سبيل المثال، تربط الافتراضات المتعلقة بحالة البضائع بالطرف المسؤول فعلياً عن تحميل البضائع (أي الناقل أو المرسل). ورداً على ذلك، أوضح أن هذا الحكم يجسد الممارسة المعمول بها في النقل البحري وأن له أهمية بالغة فيما يخص معاملات خطابات الاعتماد لأن معظم سندات الشحن لا تتضمن أي بيان صريح عن ترتيب البضائع وحالتها ظاهرياً، لأن المصارف تشترط عادة سندات شحن "نظيفة". وفي الوقت نفسه، يتسم مشروع الحكم بالمرونة الكافية لمراعاة اتفاق الأطراف على الجهة التي تنفذ فعلياً عملية تحميل البضائع وتستيفها في شكل بنود مختلفة تستخدم في الممارسات المعمول بها في مجال النقل (مثل الإشارة إلى أن الشاحن حمل البضائع وعدها "shipper's load and count").

63- وكان هناك اتفاق داخل الفريق العامل على أن من المهم طمأنة الطرف الثالث الحائز لمستند الشحن المقابل للتداول بأنه إذا احتاج إلى المطالبة بتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها، فينبغي السماح له بالاعتماد على المعلومات المتعلقة بكمية البضائع وحالتها على النحو المبين في مستند الشحن المقابل للتداول الذي احتازه. وتتمثل المشكلة العملية في مدى قدرة الناقل المنفذ على الاحتجاج بدفوع أخرى تستند إلى العقد والقواعد الإلزامية المنطبقة على مرحلة معينة من مراحل عملية النقل، مما يؤدي إلى حصول الحائز على تعويض أقل مما كان يتوقعه باعتماده على المعلومات الظاهرة على وجه مستند الشحن المقابل للتداول. وذهب اقتراح إلى أن أي ادعاءات بوجود اختلافات من هذا القبيل تسوى عملياً بين متعهد النقل والناقل المنفذ. وثمة بديل آخر ممكن هو أن يعامل الصك الجديد مسألة الاعتماد المشروع من جانب الحائز بمعزل عن المطالبات بمقتضى عقد النقل، وذلك كضمان لأي حائز لاحق بأن البضائع استُلمت في حالة جيدة.

الفقرة 4

- 64- بينما أعرب عن بعض التأييد للإبقاء على الفقرة 4، فقد شكك في الحاجة إلى أن ينظم الصك الجديد مسألة التدليس، بالإشارة إلى صعوبة إثبات "قصد التدليس". ولوحظ أن إدراج حكم من هذا القبيل ينص على مسؤولية متعهد النقل تجاه أي طرف ثالث تصرف اعتمادا على وصف البضائع في مستند الشحن القابل للتداول دون تحديد فترة التقادم لتقديم المطالبات أمر إشكالي أيضا. وأشار كذلك إلى أن الشاحن (وليس متعهد النقل) في الممارسة العملية هو من يكون لديه في العادة نية للتدليس. وذكر الفريق العامل بأن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لا تتناول هذه المسألة.
- 65- واتفق الفريق العامل على حذف هذا الحكم على أساس أنه ينبغي تناول مسألة مسؤولية متعهد النقل بمقتضى القانون المنطبق ذي الصلة، وأن الصك الجديد لا يتطرق إليها بخلاف ذلك.

4- مشروع المادة 8- المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول

- 66- أثير سؤال عن كيفية معالجة الصك الجديد لأوجه عدم الاتساق بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل، مثل الأخطاء الجسيمة المتعلقة بكمية البضائع. وأوضح أنه ينبغي توفير الحماية، بموجب مشروع المادة 8، لحائز مستند شحن قابل للتداول يتصرف بحسن نية اعتمادا على كمية خطأ من البضائع ومنحه حق المطالبة بتسليم بضائع بالكمية تلك.

الفقرة 1

- 67- تباينت الآراء بشأن كيفية إيراد تحفظات في مستند الشحن القابل للتداول. فقد رأت بعض الوفود أنه ينبغي إدراج نظام مستقل في الصك الجديد يتضمن قواعد صريحة بشأن التحفظات. ولوحظ أن من الممكن إساءة فهم عبارة "لا يتحمل المسؤولية عن دقة المعلومات التي قدمها المرسل" دون الإشارة إلى الظروف ذات الصلة المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 40 من قواعد روتردام. واقتُرِح تقسيم الحكم إلى حكمين منفصلين يميزان مسألة التحفظ عن مسألة القيمة الإثباتية الظاهرية. وردا على ذلك، أوضح أن الحكم لا يجسد المادتين 40 و 41 من قواعد روتردام لأنهما صيغتا في سياق مختلف ولأنهما تفرضان على الناقل التزاما بتقديم تحفظات. واقتُرِح أن يبين مشروع الصك بمزيد من التفصيل التحفظات المقبولة. واقتُرِح حل بديل، حظي ببعض التأييد، يتمثل في أن يشير مشروع الحكم إلى التحفظات التي يُسمح لمتعهد النقل بها بمقتضى القانون المنطبق ذي الصلة. وبالنظر إلى أهمية هذا الحكم فيما يخص مسائل قابلية التداول والمسؤولية، لوحظ أن الإشارة إلى القانون المنطبق ذي الصلة من شأنها أن توضح أن الصك الجديد لا يتعارض مع نظم المسؤولية القائمة في مجال نقل البضائع. وردا على ذلك، لوحظ أن محاولة تحديد القانون المنطبق ذي الصلة صعبة وربما مضللة، لأن صحة أي شرط أو تحفظ يمكنه الحد من مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أمر تقرره المحكمة المختصة وفقا للقانون الذي تعتبره منطبقا على تلك المسألة عملا بقواعد تنازع القوانين في المحكمة.
- 68- وبعد المناقشة، طلب إلى الأمانة أن تتقح هذا الحكم ليشمل كلا الخيارين لكي يواصل الفريق العامل النظر فيهما.

الفقرة 2

- 69- اقترح حذف الإشارة إلى المرسل إليه في هذا الحكم على أساس أن المرسل إليه، خلافا للأطراف الثالثة الأخرى، يملك معلومات عن البضائع وبالتالي لن يحتاج إلى التصرف اعتمادا على وصف البضائع الوارد في مستند الشحن القابل للتداول. وردا على ذلك، لوحظ أن المرسل إليه (بوصفه المشتري) عادة ما يكون

طرفاً في عقد البيع المبرم مع المرسل (بصفته البائع)، لكنه ليس طرفاً في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل؛ ونتيجة لذلك، قد لا يعلم المرسل إليه ما إذا كان وصف البضائع الوارد في عقد النقل مطابقاً للوصف الوارد في عقد البيع. واتفق الفريق العامل على العودة إلى هذه المسألة في مرحلة لاحقة.

70- وأثير تساؤل عما إذا كان أحد النصين الواردين في ثاني وآخر معقوفتين بديلاً عن الآخر. وأيد الاحتفاظ بمعيار الاعتماد بحسن نية الوارد في أول معقوفتين بدلاً من معيار "الإهمال الجسيم" البديل. وأوضح أنه ينبغي للمستفيدين من هذا الحكم أن يظهروا حسن النية عند التصرف اعتماداً على وصف البضائع الوارد في مستند الشحن القابل للتداول، مثل سداد دفعة أو فتح اعتماد مستندي.

5- مشروع المادة 9- نطاق حقوق الحائز بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

71- تبادل الفريق العامل الآراء بشأن نطاق حقوق حائز مستند الشحن القابل للتداول، مقارنة بحقوق المرسل الأصلي بمقتضى عقد النقل. وذهب أحد الآراء إلى أنه ينبغي منح حائز مستند الشحن القابل للتداول نفس حقوق المرسل الأصلي، وأنه يكفي أن يشير مشروع المادة إليها. وتوخى للوضوح، يمكن أن ينص مشروع الفقرة صراحة على أن حقوق المرسل الأصلي ينبغي أن تنقضي بمجرد إصدار مستند الشحن القابل للتداول. وأيد الرأي المقابل القائل بأن منح حائز مستند الشحن القابل للتداول حقوق المرسل الأصلي فقط لا يكفل قابلية تداول مستند الشحن القابل للتداول. ولتحقيق هدف الصك الجديد المتمثل في إنشاء مستند قابل للتداول لأغراض التمويل، من المهم إدراج قائمة بالحقوق التي يمكن لحائز مستند الشحن القابل للتداول ممارستها، على غرار الفصل 10 من قواعد روتردام. بيد أنه ينبغي، عند القيام بذلك، أن يتجنب الصك الجديد معالجة المسائل المتعلقة بأثر مستند الشحن القابل للتداول على ملكية البضائع، نظراً للتنوع الكبير في الحلول المتاحة لهذه المسألة في إطار القانون الداخلي، وهو ما ظلت تتجنبه حتى الآن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقود البيع والنقل على السواء.

72- وتذكر الفريق العامل بالقواعد الموضوعية في إطار وسائل نقل معينة لمعالجة حق السيطرة (أو "التصرف") في البضائع بمقتضى عقد النقل. وتؤكد على ضرورة اجتناب أوجه التنازع المحتملة مع حق التصرف بمقتضى الاتفاقيات الدولية القائمة التي تحكم نقل البضائع (مثل المادة 18 من القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية). وتؤكد أيضاً على أن منح حائز مستند الشحن القابل للتداول حقوقاً في توجيه تعليمات بشأن التسليم إلى الناقل مختلفة عن شروط النقل المتفق عليها أصلاً قد يزيد من مخاطر مسؤولية الناقل. وأحاط الفريق العامل علماً بتلك الشواغل واتفق على أن عليه البدء أولاً بتحديد حقوق السيطرة اللازمة لضمان قابلية تداول مستند الشحن القابل للتداول، ثم النظر في كيفية جعل تلك الحقوق متوافقة مع نظم النقل في وسائل لا تمارس فيها قابلية التداول.

73- وأعرب عن شغل من كون الفقرة الفرعية (أ) لا تحد من حق الحائز في توجيه تعليمات إلى الناقل فيما يتعلق بالبضائع، فتشترط مثلاً رد التكاليف الإضافية المترتبة على تنفيذ تلك التعليمات وتسمح للناقل برفض تنفيذ التعليمات لأسباب مشروعة. ولوحظ أن الاتفاقيات الدولية القائمة ذات الصلة تشترط أن تكون التعليمات مشروعة ومعقولة وقابلة لأن ينفذها الناقل دون تكلفة غير معقولة أو تعطيل غير معقول لعملياته. وفي هذا الصدد، شدد على أن الصك الجديد لا ينبغي أن يمس بحق الناقل الحالي في رفض اتباع التعليمات في ظروف معينة (مثلاً، قد لا تتمكن بعض المحطات الجمركية من مناولة البضائع الخطرة). واتفق على أن الصك الجديد ينبغي أن يعترف بتلك الشواغل، وأن النص الوارد بين معقوفتين ينبغي أن يشترط أن تكون تعليمات الحائز "متسقة مع عقد النقل"، وبذلك تندرج ضمناً أي أحكام في القانون المنطبق على ذلك العقد،

بما في ذلك أي اتفاقية دولية ذات صلة. وأخذ الفريق العامل باقتراح بأن يتناول الصك الجديد على حدة مسألة الجهة التي تتحمل التكاليف التي يتكبدها الناقل نتيجة اتباع تعليمات حائز مستند الشحن القابل للتداول.

74- وبالإنتقال إلى الفقرة الفرعية (ب)، أثير سؤال عن علاقتها بالحق في المطالبة بتسليم البضائع بموجب مشروع المادة 12. وردا على ذلك، أوضح أن الفقرة الفرعية تشير إلى الحق في المطالبة بتسليم البضائع العابرة، الذي يختلف عن الحق في المطالبة بتسليم البضائع في المقصد، لكن يمكن توضيح ذلك بإضافة عبارة مثل "أثناء العبور".

75- وكان هناك تأييد واسع لحقوق الحائز في أن يدرج الحق في إحالة البضائع أو رهنها إلى طرف ثالث على النحو المبين في الفقرة الفرعية (د)، على أن تتناول في حكم منفصل لأنها تختلف عن الحقوق التعاقدية الأخرى المنصوص عليها في تلك الفقرة الفرعية. وينبغي النص صراحة على الحق في إحالة البضائع أو رهنها حتى يؤدي مستند الشحن القابل للتداول وظيفة سند الملكية في جميع الولايات القضائية. غير أنه لوحظ أن هذا الحق لا يرد في الاتفاقيات القائمة المتعلقة بنقل البضائع، ولا حتى في القطاع البحري، حيث اعترف قانون التجارة والتشريع التجاري بهذا الحق منذ أمد بعيد. واستمع الفريق العامل إلى عدة اقتراحات صياغية لاستخدام مفاهيم قانونية بديلة مثل "الحيازة التقديرية" للبضائع أو لاستحداث مفهوم مكافئ على غرار "التسليم المادي للبضائع". وينبغي توضيح الصلة بين الحق في إحالة البضائع والحق في إحالة الحقوق المدرجة في مستند الشحن القابل للتداول بمقتضى مشروع المادة 10.

الفقرة 2

76- أيد الاحتفاظ بالفقرة 2 نظرا لأهمية النص صراحة على الفترة التي يمكن فيها لحائز مستند الشحن القابل للتداول أن يمارس حقوقه، بما في ذلك الحق في تثبيت أي حقوق تجاه متعهد النقل نتيجة هلاك البضائع أو تلفها. واقتُرِحَ عدم ربط حقوق مستند الشحن القابل للتداول بتسليم البضائع وتسليمها بل بإصدار مستند الشحن القابل للتداول وتسليمه، أي عند المطالبة بتسليم البضائع في المقصد بمقتضى الفقرة 1 من مشروع المادة 12. وقد أخذ الفريق العامل بهذا الاقتراح.

77- وأثير شاغل مفاده أن ربط حقوق حائز مستند الشحن القابل للتداول بتسليم ذلك المستند قد يكون إشكاليا في حال لم يكن مستند الشحن القابل للتداول، مثل سند الشحن البحري، قد أحيل بعد إلى المقصد عند وصول البضائع. وذكر الفريق العامل بأن الناقلين، في الممارسات المعمول بها في الشحن البحري، يقبلون، تقاديا للتأخر في مواصلة رحلة السفينة، تسليم البضائع دون إبراز جميع النسخ الأصلية لسند الشحن إذا كانت البضائع محمية تعاقدية من المسؤولية عن التسليم الخطأ بخطاب تعويض يقدمه الطرف المطالب بالتسليم.

الفقرة 3

78- أشير إلى أن اشتراط تسليم حائز مستند الشحن القابل للتداول مجموعة كاملة من النسخ الأصلية لكي يمارس حقه في المطالبة بتسليم البضائع على النحو المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 1 من مشروع المادة 9 يتعارض مع اشتراط تسليم نسخة أصلية واحدة فقط بمقتضى مشروع المادة 12 الذي تتناول تسليم البضائع. وردا على ذلك، أوضح أن مشروع الفقرة لا يتناول سوى ممارسة حق السيطرة أثناء الرحلة، وليس الصعوبة الناشئة عن تأخر وصول سند الشحن إلى المقصد، الذي يقدم مشروع المادة 12 حلا له يستند إلى الممارسات التجارية. وأحاط الفريق العامل علما باقتراح يدعو إلى تكييف الفقرة مع السياق الإلكتروني.

الفقرة 4

79- أعرب عن بعض التأييد لحذف الفقرة على أساس أن طريقة الاتصال خاضعة لحرية الأطراف وللقانون الداخلي المنطبق. ولوحظ أن الغرض من الفقرة غير واضح وقد يساء تفسيرها بأنها لا تسمح بالخطابات الإلكترونية في الحالات غير المشار إليها صراحة في الفقرة. وأعرب عن القلق من إمكانية إساءة تفسير الفقرة بأنها تعني أن الخطابات الإلكترونية قد تكون كافية في جميع الحالات التي يمارس فيها الحائز حق السيطرة بصرف النظر عن الآليات المحددة لممارسة حق التصرف بمقتضى الاتفاقيات الدولية القائمة بشأن نقل البضائع (مثل إدراج تعليمات في مستند النقل نفسه). ومراعاة لتأييد بعض الوفود الاحتفاظ بالفقرة، اتفق الفريق العامل على وضع الفقرة بين معقوفتين مع حاشية تبين المداولات المذكورة أعلاه وإعادة النظر فيها في الدورة المقبلة.

6- مشروع المادة 10- إحالة الحقوق بمقتضى مستند شحن قابل للتداول أو سجل شحن إلكتروني قابل للتداول

الفقرة 1

80- لاحظ الفريق العامل أن مشروع المادة 10 لا يشترط إبلاغ متعهد النقل بإحالة مستند الشحن القابل للتداول حتى لا يقوض طبيعة مستند الشحن القابل للتداول كسند ملكية (انظر أيضا الفقرة 34 أعلاه).

81- وذكر الفريق العامل بأنه لم يتخذ بعد قرارا نهائيا بشأن ما إذا كان ينبغي السماح بمستند الشحن القابل للتداول لحامله (انظر الفقرة 23 أعلاه)، واتفق على الإبقاء على الإشارات إلى التظهير على بياض بين معقوفتين في الوقت الراهن.

82- ونظر الفريق العامل فيما إذا كان ينبغي الإبقاء على كلا السيناريوهين المتوخين في الفقرة الفرعية (ب) '1' و'2'، وفي الشخص الذي يُعتبر "الحائز الأول" بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) '1'. وردا على ذلك، لوحظ أن من المهم في الممارسة العملية حماية البائع/المرسل، خصوصا في الحالات التي يكون فيها مشتر تسميه مستندات النقل بصفته المرسل إليه هو من رتب عملية النقل. ويتمتع المرسل بحق مشروع في الاحتفاظ بالسيطرة على البضائع إلى حين سداد ثمن البيع، لكنه ليس طرفا في عقد النقل الذي رتبه المشتري (مثلا بموجب المصطلحات التي ترد تحت الحرف F من مصطلحات الإنكوترمز). وفي العادة يحتفظ البائع/المرسل بمستندات النقل إلى حين السداد، بغية حماية نفسه من تخلف المشتري عن السداد. وبعد ذلك، تسلم مستندات النقل إلى المشتري/المرسل إليه دون تظهير، مما يجعل تلك الحالة مختلفة عن الحالة المتوخاة في الفقرة الفرعية 1 (أ).

83- وسلم الفريق العامل بالحاجة إلى الاعتراف بهذا الشكل المعين من أشكال إحالة الحقوق بموجب مستند الشحن القابل للتداول، لكنه اتفق على أن مشروع المادة لا يميز بوضوح بين الإحالة بالتسليم المادي وتظهير مستند الشحن القابل للتداول، وإحالة الحقوق بالتسليم فقط.

84- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل مؤقتا على إعادة صياغة الفقرة 1 على غرار ما يلي:

"1- يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها مستند الشحن القابل للتداول إلى شخص آخر عن طريق ما يلي:

"(أ) تسليم مستند الشحن القابل للتداول مظهرا حسب الأصول، [إما] إلى ذلك الشخص الآخر [وإما على بياض]، [إذا كان مستندا لأمر]؛ أو

"(ب) تسليم مستند الشحن القابل للتداول دون تظهير، إذا كان [': '1'] مستند شحن قابل للتداول محررا لأمر شخص مسمى وسلم المرسل المحدد في مستند الشحن القابل للتداول مستند الشحن القابل للتداول إلى المرسل إليه المسمى؛ [أو '2' مستندا لحامله أو مستندا مظهرا على بياض]."

85- وتذكر الفريق العامل بضرورة النظر في التفاعل بين الاستخدام التجاري لمستند الشحن القابل للتداول والمتطلبات القانونية والتنظيمية للتخليص الجمركي وإجراءات الاستيراد/التصدير الشكلى المتصلة بالنقل الدولي للبضائع. وعلى وجه الخصوص، ينبغي للفريق العامل أن ينظر في مسألة المستندات التي يُتوقع من سلطات الجمارك وغيرها من السلطات في البلدان المعنية أن تفحصها (أي ما إذا كانت ستكون مستند النقل أو مستند الشحن القابل للتداول أو كليهما)، وإلى أي مدى يتوقع منها أن تعترف بإحالة الحقوق فيها بموجب مستند الشحن القابل للتداول. واتفق الفريق العامل على أن هذه المسألة مهمة، لكنه أرجأ النظر فيها إلى حين اختتام استعراض الأحكام الموضوعية من مشروع الصك.

الفقرة 2

86- اتفق الفريق العامل على تعديل الفقرة بما يتماشى مع قراره ربط نقل حقوق الحائز بالتسليم المادي لمستند الشحن القابل للتداول بموجب الفقرة 1 من مشروع المادة 10.

7- مشروع المادة 11- تزويد متعهد النقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية

87- اتفق الفريق العامل على أهمية مشروع المادة، لأن الناقل قد يحتاج إلى تعليمات لتنفيذ العقد أو تسليم البضائع، وينبغي له، لهذا الغرض، أن يلتمس تعليمات من الطرف المسيطر على البضائع، أي حائز مستند الشحن القابل للتداول.

88- وطُرح سؤال عما إذا كان ينبغي استكمال الأحكام بقاعدة تنص على عواقب إذا لم يقدم الحائز المعلومات أو التعليمات المطلوبة إلى الناقل. وتذكر الفريق العامل بالأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية التي تأذن للناقل، في حال عدم وجود تعليمات من الطرف المسيطر، باتخاذ ما يراه من خطوات لخدمة مصالح ذلك الشخص على أفضل وجه. وتقاديا لاحتمال التنازع مع النظم القائمة، اقترح أن يشير مشروع المادة إلى عقد النقل والقانون الذي يحكمه فيما يتعلق بهذه المسألة. بيد أن النص الحالي يفرض فيما يبدو التزاما صارما على الحائز بتقديم تلك المعلومات أو التعليمات، مع أن بعض الحائزين بخلاف الشاحنين، مثل المصرف الذي أصدر خطاب الاعتماد، قد لا يكونون قادرين على تقديم تلك المعلومات أو التعليمات.

89- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على إعادة صياغة الحكم على غرار ما يلي:

إذا احتاج متعهد النقل معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لأداء التزاماته بمقتضى عقد النقل، التمس تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات من حائز المستند القابل للتداول. وإذا تعذر على متعهد النقل الحصول على تلك التعليمات في غضون فترة زمنية معقولة، تصرف وفقا لعقد النقل.

90- واتفق الفريق العامل كذلك على أن يكمل ذلك الحكم بفقرة أخرى تستند إلى الفقرة 1 من المادة 58 من قواعد روتردام مؤداها أن الحائز إذا لم يكن الشاحن ولم يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، لم يتحمل أي مسؤولية ناشئة عن مشروع المادة 11.

8- مشروع المادة 12- تسليم البضائع

الفقرة 1

91- اتفق الفريق العامل على حذف الإشارة إلى التنازل عن "مستند النقل، عند الاقتضاء" من الفقرة. وأشار إلى أن أي اشتراط لتسليم مستند النقل كشرط لتسليم البضائع يحكمه القانون المنطبق على عقد النقل،

وهو ما تتناوله بالفعل الفقرة 4 من مشروع المادة 12. وتُشدّد على أن مستند الشحن القابل للتداول ينبغي أن يكون المستند الوحيد اللازم لتسلم البضائع وذلك من أجل ضمان قابليته للتداول.

92- وتذكر الفريق العامل بأن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لا تشترط تسليم إذن الشحن بالسكك الحديدية مقابل التسليم. بل على العكس من ذلك، يرفق إذن الشحن بالبضائع ويسلمه الناقل إلى المرسل إليه وقت التسليم. وأحاط الفريق العامل علماً أيضاً بالممارسة المتمثلة في إصدار سندات الشحن الصادرة عن وكيل الشحن (HBL) وسندات الشحن الصادرة عن الشاحن (MBL) في القطاع البحري. وأوضح أن وكيل الشحن يصدر النوع الأول من سندات الشحن في حين يصدر الناقل الفعلي النوع الثاني من سندات الشحن إلى وكيل الشحن بصفته مرسلًا. وسيلزم تسليم سند الشحن ذي الصلة الصادر عن وكيل الشحن لكي يسلم الناقل الفعلي البضائع إلى وكيل الشحن. وفي المقابل، عندما يطلب الحائز تسليم البضائع من وكيل الشحن، لا يلزم سوى تسليم سند الشحن الصادر عن وكيل الشحن.

93- ونظر الفريق العامل أيضاً فيما إذا كانت هناك حاجة إلى عبارة "مظهرا حسب الأصول عند اللزوم" والعبارة الواردة بين معقوفتين التي تلزم الحائز بالتعريف عن نفسه. ولوحظ أن عبارة "مظهرا حسب الأصول" قد تكون زائدة عن الحاجة في ضوء تعريف الحائز بمقتضى مشروع المادة 2. وأثير تساؤل أيضاً بشأن الحاجة إلى النص الوارد بين معقوفتين بالنظر إلى أن حكماً مماثلاً في الفقرة 3 من مشروع المادة 9 يلزم الحائز بالتعريف عن نفسه عند ممارسة حق السيطرة. واتفق الفريق العامل على إبقاء تلك العبارات في شكلها الحالي.