

Distr.: General
23 May 2023
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 الثانية والأربعين (نيويورك، 8-12 أيار/ مايو 2023)

المحتويات

الصفحة

2	أولاً- مقدمة
2	ثانياً- تنظيم الدورة.....
3	ثالثاً- المداولات
3	رابعاً- الصك المقبل المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول.....
3	ألف- ملاحظات عامة
4	باء- مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول.....
4	1- مشروع المادة 13- تسليم البضائع.....
5	2- مشروع المادة 5- شروط استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول ومفعولها
7	3- مشروع المادة 2- التعاريف.....
11	4- مشروع المادة 3- إصدار مستند شحن قابل للتداول
16	5- مشروع المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول.....



أولاً - مقدمة

1- اضطلع الفريق العامل، في دورته الحادية والأربعين (فيينا، 28 تشرين الثاني/نوفمبر - 2 كانون الأول/ديسمبر 2022)، بأعمال جديدة لوضع صك جديد بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول كانت اللجنة قد أحالتها إليه⁽¹⁾. وفي تلك الدورة، بدأ الفريق العامل نظره الأولي في الموضوع الجديد استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.VI/WP.96) تتضمن مجموعة مشروحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول. ونظر الفريق العامل في مشاريع المواد 3 و4 و7 إلى 12، وأبقى المداولات بشأن مشاريع المواد الأخرى لدورة مقبلة⁽²⁾.

ثانياً - تنظيم الدورة

2- عقد الفريق العامل، الذي كان مؤلفاً من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الثانية والأربعين في نيويورك من 8 إلى 12 أيار/مايو 2023.

3- وحضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، ألمانيا، أوغندا، أوكرانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، البرازيل، بولندا، بيلاروس، تايلند، تركيا، تشيكية، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية كوريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، سنغافورة، سويسرا، شيلي، الصين، العراق، فرنسا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، فنلندا، فييت نام، كرواتيا، كندا، كوت ديفوار، المغرب، المكسيك، ملاوي، المملكة العربية السعودية، موريشيوس، النمسا، نيجيريا، الهند، هنغاريا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان.

4- وحضر الدورة مراقبون عن الدول التالية: أذربيجان، أوروغواي، باراغواي، البحرين، بوركينا فاسو، سري لانكا، سلوفاكيا، عمان، الفلبين، ميانمار، نيبال.

5- وحضر الدورة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، الاتحاد البريدي العالمي؛

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

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية: رابطة المشاركين السابقين في مسابقة وليم فيس الدولية لمحاكاة قضايا التحكيم التجاري، المجلس الصيني لتشجيع التجارة الدولية، اللجنة البحرية الدولية، المجلس الأوروبي للشاحنين، مركز بحوث القانون الدولي والمقارن، الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، رابطة محامي ولاية نيويورك، لجنة شنغهاي للتحكيم.

6- وانتخب الفريق العامل لعضوية المكتب كلاً من:

الرئيسة: السيدة بياته شيرفينكا (ألمانيا)

المقررة: السيدة ناك هي هيون (جمهورية كوريا)

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

(2) A/CN.9/1127، الفقرة 9.

7- وعرضت على الفريق العامل الوثيقتان التاليتان:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروع (A/CN.9/WG.VI/WP.97)؛

(ب) مجموعة مشروحة منقحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول (A/CN.9/WG.VI/WP.98).

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 الشحن القابلة للتداول.
- 5- اعتماد التقرير.

ثالثاً - المداولات

9- واصل الفريق العامل نظره في الموضوع استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.VI/WP.98) تتضمن مجموعة مشروحة منقحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول. ويرد ملخص مداولات الفريق العامل في الفصل الرابع أدناه.

رابعاً - الصك المقبل المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول

ألف - ملاحظات عامة

10- بدأ الفريق العامل مداولاته بالنظر فيما إذا كان ينبغي أن يقتصر نطاق انطباق مشروع الصك الجديد على الحالات التي يصدر فيها مستند الشحن القابل للتداول عن متعهد النقل الذي يتصرف بصفته ناقلاً متعاقداً، ولكن دون أن ينطبق على الحالات التي ينفذ فيها متعهد النقل أيضاً على الأقل جزءاً من عملية النقل بمقتضى عقد النقل بصفته ناقلاً فعلياً.

11- وكان هناك بعض التأييد لتقييد نطاق الانطباق، لأن الإصدار المتوازي لمستند شحن قابل للتداول (من جانب الناقل المتعاقد) ومستند نقل (من جانب الناقل الفعلي) من شأنه أن يجسد على نحو أفضل النهج المزدوج المسار الذي يعتمده مشروع الصك الجديد. وأشار إلى أن السماح للناقلين الفعليين بإصدار مستند شحن قابل للتداول يمكن أن ينشئ تضارباً مع الاتفاقيات الدولية القائمة التي تنظم نقل البضائع، على أساس أنه يمكن لكل من المرسل إليه المسمى في مستند النقل وحائز مستند الشحن القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضائع. بيد أن الرأي السائد يحذّر توسيع نطاق مشروع الصك الجديد، لأن قصر نطاق انطباقه على مستندات الشحن القابلة للتداول التي يصدرها الناقلون المتعاقدون الذين لا ينفذون أي جزء من عملية النقل سيجعل مشروع الصك الجديد ذا صلة في الممارسة العملية بوكلاء الشحن فقط. وأشار إلى أن بعض الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مثل اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، ستشمل كلا من الشخص الذي أبرم عقد النقل ونفذه والشخص الذي أبرم العقد فقط. وفي سياق النقل بالسكك الحديدية، أوضح أن مفهوم "الناقل" سيشمل الناقل المتعاقد والناقل اللاحق والناقل البديل (مثل الناقل الفعلي). وسيصبح الناقلون المتعاقدون والناقلون اللاحقون أطرافاً في عقد النقل، ولكنهم يمكن أن ينفذوا عملية النقل بأنفسهم كما يمكن ألا ينفذوها بأنفسهم. ويمكن أيضاً

أن يكون الناقلون بالسكك الحديدية وكلاء شحن ولا ينبغي إلزامهم بإنشاء شركة فرعية للعمل كوكلاء شحن بهدف إصدار مستند شحن قابل للتداول. وشدد على ضرورة أن يستخدم مشروع الصك الجديد كصك تمكيني وأن يكون مرنا من أجل استخدامه في وسائل النقل الأخرى. وفي حين أن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية التابعة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ("القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية") تتضمن حكما يحظر أن يستخدم مستند النقل كمستند قابل للتداول، فإن ذلك الحكم لا يحظر إصدار مستند منفصل قابل للتداول. كما لاحظ بعض المندوبين أن توسيع نطاق الانطباق سيظل ممثلا للقوانين الداخلية المنطبقة.

12- وأثير تساؤل عما إذا كان يمكن لمستند شحن قابل للتداول أن يصدر عن شخص ينظم نقل البضائع ولكنه لا يبرم عقد النقل بالمعنى الوارد في بعض القوانين الوطنية، مثل "المفوض التجاري". وأوضح أن القصد من مشروع الصك الجديد هو أن يصدر مستند الشحن القابل للتداول عن وكلاء الشحن الذين يتصرفون بوصفهم ناقلين متعاقدين، لا بوصفهم وكلاء.

13- وقدم اقتراح بحذف عبارة "مع المرسل" الواردة في تعريف "متعهد النقل"، مع ملاحظة أن تعريف "المرسل" واسع جدا وقد لا يكون هو الشخص الذي أبرم العقد. واتفق الفريق العامل على النظر في هذا الاقتراح أثناء استعراضه مستقبلا للتعريف الواردة في مشروع المادة 2.

5- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن نطاق انطباق الصك الجديد لا ينبغي أن يقتصر على الناقلين المتعاقدين الذين لا ينفذون عملية النقل بأنفسهم.

باء - مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول

1- مشروع المادة 13- تسليم البضائع

الفقرة 2

15- ذكّر الفريق العامل بأن الفقرة 2 مستمدة من الممارسة المتبعة منذ أمد بعيد في القطاع البحري والمتمثلة في إصدار سند الشحن البحري في ثلاث نسخ أصلية. وفيما يتعلق بالاختيار بين زوجي المعقوفتين، لوحظ أنهما، رغم تشابههما، يجسدان خيارين مختلفين من حيث السياسة التشريعية. فالجملة الثانية تؤكد بشكل إيجابي حق الناقل في التسليم مقابل تقديم نسخة أصلية واحدة فقط من مستند النقل، في حال صدور أكثر من نسخة أصلية واحدة. والجملة الأولى، بدورها، تنص على أنه يمكن تبرئة ذمة الناقل بتسليم البضائع مقابل تقديم نسخة أصلية واحدة إذا قام بذلك "بحسن نية" فقط. وأعرب عن شواغل بشأن مفهوم "حسن النية" في هذا السياق، نظرا لغموضه من الناحية القانونية، واستنادا إلى الافتراض الأساسي الذي يفيد بأن تسليم جميع النسخ الأصلية ينبغي أن يكون هو القاعدة. ولذلك، كان هناك تأييد واسع النطاق لتوسيع نطاق الممارسة المعتمدة في القطاع البحري لتشمل إصدار مستندات شحن قابلة للتداول من أجل تجنب التداخل مع الممارسة القائمة. وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على حذف الجملة الأولى الواردة بين معقوفتين والاحتفاظ بالجملة الثانية بدون معقوفتين.

الفقرة 3

16- أثير استفسار بشأن عبارة "على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم" بالنظر إلى أن مستند الشحن القابل للتداول سيكون صكا جديدا ومن ثم لن يكون هناك عرف قد تطور. كما أثيرت تساؤلات حول ضرورة أن يقر الحائز بتسليم البضائع. وردا على ذلك، أشير إلى الأهمية العملية لحصول متعهد النقل على إقرار من

الحائز. وأوضح أيضا أن هذا الإقرار لن يكون ضروريا إلا بناء على طلب متعهد النقل. وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على حذف عبارة "على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم".

الفقرة 4

17- ربي أن الإشارة إلى "القانون المنطبق على عقد النقل" غير مناسبة، لأن هناك قوانين وقواعد غير تلك المتعلقة بعقد النقل وحده ستكون ذات صلة بتسليم البضائع. واستشهد، كمثال على ذلك، بالقواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية التي استحدثت مفهوما أوسع نطاقا لاستيعاب القواعد المعمول بها في المقصد. كما أثير سؤال بشأن الحاجة إلى الفقرة 4، خصوصا بالنظر إلى وجود مشروع المادة 1، التي تنص في الفقرة 2 منها على أن مشروع الصك الجديد لا يمس بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها، وفي الفقرة 3 منها على أن مشروع الصك الجديد لا يعدل حقوق والتزامات متعهد النقل والمرسل والمرسل إليه ومسؤوليتهم بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق. بيد أنه ربي أنه لا ينبغي حذف الفقرة 4 في هذه المرحلة. وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على وضع الفقرة 4 بين معقوفتين.

2- مشروع المادة 5- شروط استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول ومفعولها

تعليقات عامة

18- أعرب عن شاغل مثاره أن المسائل التي يتناولها مشروع هذه المادة، والتي تجسد إلى حد ما أحكاما من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، لا تصلح للتعامل معها على نحو موحد في إطار اتفاقية دولية، مما يتيح للدول المتعاقدة القليل من المرونة لتكييف أحكامها مع النظام القانوني الداخلي. والبدل الأفضل هو معالجة هذه المسائل إلى الحد الأدنى الضروري فقط والقيام، على أي حال، باتباع نهج قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل وصياغة الأحكام التي يقصد بها ضمان التكافؤ الوظيفي فقط. وردا على ذلك، ذكر الفريق العامل بأنه لم يتخذ بعد قراره النهائي بشأن شكل الصك الجديد. وعلاوة على ذلك، لوحظ أن المسألة المتعلقة بمستندات النقل الإلكترونية قد سبق تناولها في اتفاقيات دولية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام) والبروتوكول الإضافي للاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية بشأن وثيقة الشحن الإلكتروني ("e-CMR"). وبما أن اتفاقية دولية ينبغي أن توفر نظاما قانونيا قائما بذاته ولا يمكنها - خلافا للقانون النموذجي - أن تقتصر وجود تشريع محلي تكميلي فيما يخص بعض المسائل الرئيسية، فإن نهجا للصياغة يعتمد حصرا على توفير بارامترات التكافؤ الوظيفي سيكون غير كافٍ لضمان عمل الاتفاقية على نحو سليم.

19- وتمثل شاغل آخر في أن مشروع المادة 5 لا يتبع بدقة النهج المعتمد في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. ولذلك اقترح ألا يتضمن الصك الجديد سوى مناقشة عامة بشأن هذا النهج، وأن يشير إلى القانون الداخلي المنطبق، وأن يشجع على اعتماد قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. وردا على ذلك، أوضح أن مشروع المادة 5 مستوحى إلى حد كبير من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وأن حالات الحيد يقصد بها تكييف هذا القانون مع سياق سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول الذي ينشئه مشروع الصك الجديد وتستند إلى الأحكام ذات الصلة من قواعد روتردام والبروتوكول الإضافي للاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية بشأن وثيقة الشحن الإلكتروني ("e-CMR"). وكان هناك تأكيد عام للاحتفاظ بأحكام مفصلة بشأن سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول، مع ملاحظة أن هذا النهج سيكون تظليعا ومستجيبا

للاحتياجات العملية للنسخة الإلكترونية لمستند الشحن القابل للتداول على أرض الواقع (خصوصاً عندما تنتقل البضاعة بسرعة أكبر من المستندات الورقية). ومن الأمثلة التي ذكرت في هذا السياق سند الشحن المتعدد الوسائط الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن وسجلات الشحن الإلكترونية الصادرة بموجب القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية/اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (CIM/SMGS). ولوحظ أن إدراج توضيح بشأن استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول في الصك الجديد سيكون ضرورياً لقطاعي التداول والصناعات المالية.

الفقرة 1

20- لم يكن هناك تأييد كافٍ لاقتراح إدراج عبارة "حيثما اقتضى القانون ذلك أو أجازته" في الفاتحة. وأقر الفريق العامل بأن الصيغة المقترحة، المستمدة من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ونصوص الأونسيترال السابقة بشأن التجارة الإلكترونية، تجسد التكافؤ الوظيفي الذي اجتاز اختبار الزمن. وأضاف أن هذا الاختبار غير ملائم مع ذلك في سياق مشروع الصك الجديد، الذي يهدف إلى استحداث نوع جديد من المستندات التجارية التي لا يمكن لأي قانون قائم أن يستخدم كأساس له من حيث التكافؤ الوظيفي.

21- ولوحظ أيضاً أن الجملة الثانية من الفقرة 1 تجمع بين قاعدة إيجابية بشأن المفعول القانوني لسجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول وحكم يتعلق بعدم التمييز، وتخضع كلا الجانبين لاستيفاء عدد من الشروط، باستخدام اختبار الموثوقية. وكان هناك تأييد للرأي القائل بأنه ينبغي لمشروع المادة أن يعتمد هيكلًا تحليليًا بدرجة أكبر وأن يبين بمزيد من الوضوح ما هو مطلوب حصراً لكي يعمل سجل الشحن الإلكتروني الجديد، وما يمكن تحقيقه فقط بموجب قواعد عدم التمييز والتكافؤ الوظيفي، وأي من تلك العناصر المحددة ينبغي أن يخضع لاختبار الموثوقية. وقد ينطوي ذلك على تقسيم مشروع المادة إلى عدة فقرات ونقل بعض محتوياته إلى أحكام منفصلة.

22- وشككت بعض الوفود في تطبيق معايير الموثوقية على الفقرة الفرعية (ب)، مشيرة إلى أن المادة 8 والمادة 10-1 (أ) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لا تخضعان لنهج الموثوقية. وأشارت بعض الوفود الأخرى إلى أن معايير الموثوقية ستكون أساسية في ضوء أي اشتراط بإدراج تعليمات لاحقة موجهة إلى الناقلين في سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول نفسه. وينبغي النظر أيضاً في مسألة من يحتاج إلى الاطلاع على سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول. وأوضح أن المادة 8 والمادة 10-1 (أ) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل تتضمنان معياراً مطلقاً، وبالنسبة للمادة 8 معياراً أعلى من معيار الموثوقية).

23- ورئي أن الفقرة الفرعية (ب) يمكن تقسيمها إلى جزأين. فالجزء الأول المتعلق باشتراط تسجيل جميع المعلومات التي تقتضها المادة 4 غير ضروري على النحو الوارد ضمناً بالفعل في مشروع المادة 4. أما الجزء الثاني الذي يشير إلى "الوصول إليها متيسراً على نحو يتيح الرجوع إليها لاحقاً"، فيمكن إدماجه في تعريف "السجل الإلكتروني" في إطار مشروع المادة 2. وردا على ذلك، شدد على أن المادة 4 ستطبق على النسختين الورقية والإلكترونية على السواء بإعمال الجملة الأخيرة من تعريف "مستند الشحن القابل للتداول". ولوحظ أيضاً أن أياً من صكوك الأونسيترال المتعلقة بالتجارة الإلكترونية لم يدمج قاعدة التكافؤ الوظيفي في تعريف "السجل الإلكتروني". ولكن، أشير إلى أن هذا المفهوم مدرج في تعريف "الخطاب الإلكتروني" الوارد في المادة 1 (17) من قواعد روتردام.

- 24- وفي سياق الفقرة الفرعية (ج)، أثير سؤال عما إذا كان من الضروري وضع تعريف لمصطلح "السيطرة الحصرية". وردا على ذلك، أوضح أن مفهوم "السيطرة" يستخدم كمعادل للحيازة المادية وأن قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لا يعرف مصطلح "السيطرة الحصرية".
- 25- وانتقل الفريق العامل إلى الفقرة الفرعية (د)، واستمع إلى اقتراح بأن تتبع النهج المعتمد في المادة 11 من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل وتتناول مسألة السيطرة في فقرة منفصلة. وقدم اقتراح آخر بمعالجة مسألة السيطرة باعتبارها تمثل مكافئا وظيفيا للحيازة في تعريف "الحائز" في إطار مشروع المادة 2 الذي يشير بالفعل إلى "الحيازة". وردا على ذلك، أشير إلى نهج مختلفة للربط بين "الحيازة" وتعريف "الحائز" استخدمت في قواعد روتردام.
- 26- وأثيرت تساؤلات عما إذا كان ينبغي أن يتضمن مشروع الصك الجديد أي قواعد بشأن التظهير، بما في ذلك، على سبيل المثال، كيف سيكون التظهير في سياق إلكتروني. ودُكر الفريق العامل بأنه لم يتخذ بعد قرارا نهائيا بشأن ما إذا كان ينبغي السماح بمستند الشحن القابل للتداول لحامله. ونتيجة لذلك، أبقى على عبارة "يسبل منها تظهيره أو تحريره لحامله" بين معقوفتين.
- 27- واتفق الفريق العامل على إرجاء نظره في مشاريع الأحكام المتعلقة بالجوانب الإلكترونية وإعادة النظر فيها بعد وضع الصيغة النهائية للأحكام الموضوعية المتعلقة بقابلية التداول. وأشار الفريق العامل إلى أنه أكمل قراءة أولى لجميع الأحكام الموضوعية باستثناء مشروعين 1 و2.

3- مشروع المادة 2- التعاريف

الفقرة 1 ("الناقل الفعلي")

- 28- لاحظ الفريق العامل أن تعبير "الناقل الفعلي" لا يرد إلا مرة واحدة في مشروع الصك الجديد، وذلك في الفقرة 3 من مشروع المادة 3. وكان من المفهوم عموما أن الغرض من تلك الفقرة هو توضيح أن إصدار مستند شحن قابل للتداول لن يتداخل مع إصدار أي مستند نقل مطلوب بمقتضى القانون المنطبق على عقد النقل أو شروط العقد. وبالنظر إلى أن الفريق العامل كان قد قرر أن نطاق انطباق مشروع الصك الجديد لا ينبغي أن يقتصر على الناقلين المتعاقدين الذين لم ينفذوا عملية النقل بأنفسهم (انظر الفقرة 14 أعلاه)، فإن تعريف "متعهد النقل" سيشمل أي شخص يبرم عقد نقل بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص قد نفذ عملية النقل بنفسه أم لا. وذكر أن الإشارة إلى أي مستند نقل يصدره أي ناقل فعلي لن تكون متسقة مع تعريف "مستند النقل" الذي يشير إلى الإصدار من جانب متعهد النقل فقط. ولذلك، أثير تساؤل بشأن ضرورة التمييز بين متعهد النقل وأي ناقل فعلي في الجملة الأولى من الفقرة 3 من مشروع المادة 3. واتفق الفريق العامل على حذف الإشارة إلى "الناقل الفعلي" في تلك الجملة وكذلك على حذف تعريف "الناقل الفعلي" لأن هذا المصطلح لن يظهر بعد الآن في مشروع الصك الجديد.
- 29- وكان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأن الجملة الأولى من الفقرة 3 من مشروع المادة 3 ليست ضرورية وبأنه يمكن الجمع بين الجملتين. وردا على ذلك، لوحظ أن الجملتين تتناولان مفهومين مختلفين: العلاقة بين مستند الشحن القابل للتداول وأي مستند نقل يلزم إصداره، من ناحية، وأي مستندات أخرى قد تكون ذات صلة بالنقل الدولي، ربما في مرحلة لاحقة من تنفيذه. ورغم أن العلاقة المتبادلة بين مشروع الصك الجديد وأي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن نقل البضائع قد سبق تناولها في الفقرة 2 من مشروع المادة 1، فالفريق العامل يرى أن الفقرة 3 من مشروع المادة 3 تخدم غرضا هاما يتمثل في تنظيم التعايش بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل. ولوحظ أن مشروع الصك الجديد لا ينبغي أن يوضح فقط أن مستند الشحن القابل للتداول لا يحل محل مستندات النقل المطلوب إصدارها بمقتضى القانون الإلزامي، ولكن أيضا أنه يحافظ على

إمكانية أن تُستخدم أيضا أنواع أخرى من المستندات المستخدمة في الممارسة العملية دون أن يشترط القانون ذلك، مثل الأحكام والشروط التجارية الموحدة لوكلاء الشحن. كما لم يكن هناك تأييد كاف لاقتراح آخر بأن تدرج في الفقرة 3 من مشروع المادة 3 صيغة تؤخذ من الجملة الثانية من المادة 13 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ("اتفاقية النقل المتعدد الوسائط").

الفقرة 2 ("المرسل")

30- اتفق الفريق العامل على قصر تعريف "المرسل" على الشخص الذي يبرم عقد النقل مع متعهد النقل، غير أنه لاحظ أن مشروع الصك الجديد ينبغي أن يأخذ في الاعتبار الكيانات الثلاثة التي تتدخل في أغلب الأحيان في عقد البيع، وهي الشخص الذي يبرم عقد النقل، والشخص المسمى في مستند النقل، والشخص الذي يسلم البضائع إلى متعهد النقل. وأوضح أن حق المرسل في الموافقة على إصدار مستند شحن قابل للتداول بمقتضى الفقرة 1 من مشروع المادة 3 سيبرر وضع تعريف ضيق النطاق لمصطلح "المرسل".

31- واتفق الفريق العامل أيضا على حذف عبارة "أو أبرم العقد باسمه أو بالنيابة عنه"، لأن مسألتى الوكالة والتمثيل القانوني عادة ما تتناولها القوانين الداخلية.

الفقرة 3 ("المرسل إليه")

32- أعرب عن شاغل بشأن تعريف المرسل إليه بأنه الشخص "الذي يحق له تسلم البضائع"، بالنظر إلى أن حائز مستند الشحن القابل للتداول هو وحده الذي يحق له تسلم البضائع. واقترح تنقيح التعريف بحيث يشير إلى الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد نقل أو مستند نقل. ودعا اقتراح آخر إلى استحداث مفهوم "المرسل إليه الأصلي".

33- وأعاد الفريق العامل النظر في هذا التعريف بعد دراسة تعريف "الحائز" واتفق على تنقيح التعريف بالشكل التالي: "المرسل إليه يعني الشخص المسمى في عقد النقل باعتباره الشخص الذي يحق له تسلم البضائع". وشدد على أن أمر تسمية المرسل إليه يترك في العادة للمرسل. واتفق الفريق العامل أيضا على معاودة النظر في الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة 1 من مشروع المادة 9، فيما يتعلق بحق الحائز في أن يحل محل المرسل إليه في مرحلة لاحقة.

الفقرة 4 ("الحائز")

34- بينما اقترحت بعض الوفود أن يجسّد مفهوم "السيطرة الحصرية" في تعريف "الحائز" باعتباره مكافئا للحيازة في سياق سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول، ذهب الرأي السائد مع ذلك إلى أن مشروع الصك الجديد ينبغي أن يتضمن قسما مستقلا بشأن الجوانب الإلكترونية يناقش أيضا الشروط التي يستوفى بموجبها اشتراط الحيازة في سياق إلكتروني. ولوحظ أن إدراج مفهوم "السيطرة الحصرية" في تعريف "الحائز" سيجعل هذا التعريف معقدا بلا داع.

35- كما سلط الضوء على صعوبة تعريف "التظهير" في سياق إلكتروني، مع الإشارة إلى أن مفهوم "مظهر حسب الأصول" قد يكون معادلا لمفهوم "منقول حسب الأصول". وأشار إلى المادة 15 من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل التي تتناول التظهير. واتفق الفريق العامل على أن قسما منفصلا بشأن الجوانب الإلكترونية يدرج في مشروع الصك الجديد ينبغي أن ينص أيضا على قاعدة التكافؤ الوظيفي من أجل التظهير. ولأغراض الصياغة، دعي الفريق العامل إلى النظر في تعريف

"الحائز" في مشروع القانون النموذجي المتعلق بإيصالات المستودعات الذي أعده فريق عامل مشترك بين اليونيدرو والأونسيترال.

36- وبالنظر إلى أن الفريق العامل لم يتخذ بعد قراراً بشأن المستندات لحاملها، فقد اتفق على الاحتفاظ بالعبارة الأخيرة بين معقوفتين في هذه المرحلة.

37- ولم يكن هناك تأييد لاقتراح بأن يستحدث مشروع الصك الجديد قواعد بشأن التظهير (مثل اشتراط سلسلة غير منقطعة من التظهيرات).

الفقرة 5 ("النقل الدولي للبضائع")

38- اتفق الفريق العامل على حذف هذا التعريف لأن تعبير "النقل الدولي للبضائع" مفهوم بشكل جيد عموماً ويمكن استنتاجه بوضوح من الفقرة 1 من مشروع المادة 1. وردا على استفسار عن مفعول عبارة "وفقاً لأحكام عقد النقل"، لوحظ أن مشروع الصك الجديد ينبغي أن ينطبق على أي نقل للبضائع يكون له طابع دولي وقت إبرام عقد النقل، بغض النظر عن التغييرات اللاحقة التي تحدث في مكان التسليم والتي من شأنها أن تغير الطابع الدولي.

الفقرة 6 ("مستند الشحن القابل للتداول")

39- قدم اقتراح بالاستعاضة عن عبارة "القانون المنطبق على ذلك المستند" بعبارة "القانون المنطبق على عقد النقل". وردا على ذلك، أوضح أن تلك العبارة تشير إلى القانون المنطبق لتقرير ما إذا كان من الممكن الاعتراف بأي صيغة مناسبة أخرى على أن لها نفس مفعول عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول". وقدم اقتراح آخر بحذف تلك العبارة على أساس أن مشروع الصك الجديد ينبغي أن ينص على قائمة حصرية بأمثلة الصياغة المناسبة وألا يترك للقوانين الوطنية أن تبت فيها. وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على حذف عبارة "أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته" وتعويضها بعبارة "أو بعبارة مكافئة".

40- ولم يأخذ الفريق العامل بالاقتراح الداعي إلى حذف الإشارة إلى "الذي يوقعه متعهد النقل" في هذه المرحلة، حيث ذكر أن تلك الإشارة قد أدرجت تجسيدا لمداولته السابقة (انظر الفقرة 57 من الوثيقة A/CN.9/1127)، وأن التوقيع يعتبر عنصراً أساسياً لكي يعترف بالمستند كمستند قابل للتداول. وسلط الضوء على الحاجة إلى ضمان الاتساق بين تلك العبارة والفقرة 1 من مشروع المادة 4، لأن تلك الفقرة تنص على أن مستند الشحن القابل للتداول ينبغي أن يوقعه متعهد النقل أو شخص يتصرف نيابة عنه.

41- وأعرب عن شاغل بشأن اشتراط أن يبين مستند الشحن القابل للتداول أن "البضائع قد تسلمها متعهد النقل"، بالنظر إلى أن وكلاء الشحن في العادة لا يتسلمون بأنفسهم البضائع تسليماً مادياً في الممارسة العملية. وبينما تشير قواعد روتردام إلى مفهوم "تسلم" البضائع، فإن هذا المفهوم يستخدم للإشارة إلى تسلم البضائع لا من جانب الناقل فحسب بل أيضاً من جانب الطرف المنفذ. وقدمت عدة اقتراحات لمعالجة ذلك الشاغل، بما في ذلك: (أ) إدراج مفهوم "الحراسة" باعتباره مهماً لغرض إثبات تسليم البضائع؛ (ب) توضيح أن متعهد النقل أو أي شخص آخر يتصرف نيابة عنه قد تسلم البضائع؛ (ج) الاستعاضة عن مصطلح "تسلم" بمصطلح "تعهد" ("taking in charge") على النحو المستخدم في قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط وسند الشحن المتعدد الوسائط القابل للتداول الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. وبينما أعرب عن بعض التأييد للاقتراحين الأولين، اتفق الفريق العامل على أن يشير التعريف إلى "تعهد" متعهد النقل للبضائع لأن هذا المصطلح يتكرر وروده في الوثائق التي تستخدمها القطاعات ذات الصلة

على نطاق واسع. ومع ذلك، شدد على أهمية أن يكفل متعهد النقل حراسة البضائع. وتوخيا للاتساق، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أيضا أن تستعيض عن مصطلح "تسلم" بمصطلح "تعهد" في الأحكام الأخرى ذات الصلة من مشروع الصك الجديد.

42- واتفق الفريق العامل كذلك على حذف عبارة "ولا يذكر فيه صراحة أنه" غير قابل للتداول" أو "ليس قابلا للتداول"، لأن مشروع الصك الجديد لن يتناول سوى السندات القابلة للتداول.

43- وتماشيا مع قرار الفريق العامل تأجيل النظر في مشاريع الأحكام المتعلقة بالجوانب الإلكترونية (انظر الفقرة 27 أعلاه)، أرجأ الفريق نظره في الجملة الثانية من الفقرة 6 وكذلك في الفقرات 7 إلى 9 من مشروع المادة 2.

الفقرة 10 ("عقد النقل")

44- أعرب عن شواغل بشأن عبارة "في مقابل دفع أجره النقل" على أساس أن (أ) هذه العبارة قد تستبعد عقودا لوجستية معينة، مما يحد من نطاق انطباق مشروع الصك الجديد؛ و(ب) في الممارسة العملية، يجوز أن يتضمن عقد النقل المبرم مع وكلاء الشحن عرض أسعار وحيدا يخص جميع أنواع الخدمات التي يتعين تقديمها دون تحديد أجره النقل. وأعرب عن التأييد لتعبير أعم هو "بمقابل"، على النحو الوارد في الاتفاقيات الدولية القائمة المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية والطرق البرية والجوية. وفي حين لم يعتبر نوع الأجر ذا صلة لأغراض التعريف، فقد شدد على ضرورة تجسيد مفهوم "أجره النقل" في الفقرة الفرعية (ح) من الفقرة 2 من مشروع المادة 4. وأشار إلى مصطلح "الرسوم المتصلة بنقل البضائع" المستخدم في اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. وأشار أيضا إلى الاشتراط المنصوص عليه في عقود معينة (مثل العقود التي تشترط سعرا شاملا للتكلفة والتأمين والشحن (CIF)) بأن توضع على سندات الشحن علامة "أجره النقل المدفوعة سلفا".

45- وكان هناك شاغل آخر يتعلق بعبارة "بتنفيذ... عن طريق الغير"، التي يمكن تفسيرها باعتبارها تشير إلى وكلاء الشحن الذي يتصرفون بصفتهم وكلاء لا بصفتهم ناقلين متعاقدين. وأوضح أن وكلاء الشحن يمكنهم في الممارسة العملية أن يتصرفوا بصفتهم ناقلين متعاقدين، أو بصفتهم وكلاء أو بالصفتين معا. وكان مفهوما على العموم أن متعهد النقل لا ينبغي أن يكون قادرا على إصدار مستند شحن قابل للتداول إلا إذا كان في موضع الناقل الذي يتصرف بموجب عقد نقل والذي توجد البضائع في حوزته.

46- وأثير استفسار عن سبب إدراج تعريف لمصطلح "متعهد النقل" بدل "الناقل"، لأن هذا الأخير سيكون مفهوما جدا على العموم. وردا على ذلك، أشار إلى أن هذا التعريف مستوحى من تعريف "متعهد النقل المتعدد الوسائط" الوارد في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط وأن القصد منه هو استيعاب تنوع الممارسات التجارية مثل تلك التي تنطوي على الناقلين غير المشغلين للسفن، وبالتالي توسيع نطاقه.

47- واتفق الفريق العامل على تنقيح التعريف على غرار ما يلي: "عقد النقل يعني عقدا يلتزم بموجبه متعهد النقل بتنفيذ نقل دولي للبضائع بمقابل".

الفقرة 11 ("مستند النقل")

48- لم يكن هناك تأييد لاقتراح بحذف هذا التعريف على أساس أن هذا المصطلح سيكون معرفا بالفعل في الاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية القائمة ذات الصلة. ولوحظ أن الغرض من التعريف هو معالجة التفاعل بين النظام القائم فيما يتعلق بمستندات النقل والنظام الجديد المصمم لمستندات الشحن القابلة للتداول. والحاجة إلى تعريف هذا المصطلح لها ما يبررها أيضا لأنه يرد عدة مرات في مشروع الصك الجديد. وأوضح أن المقصود من مصطلح "مستند النقل" في الصيغة الحالية لمشروع الصك الجديد هو أن

يشير إلى المستندات التي يصدرها متعهد النقل، والتي تتضمن معلومات أساسية عن عقد النقل تستستخ في مستند الشحن القابل للتداول.

49- وكان هناك اقتراح، لم يلق تأييدا كافيا أيضا، باختصار التعريف ليصبح كما يلي "مستند النقل" يعني المستند الذي يصدر وفقا لعقد النقل". وسلط الضوء على أهمية العناصر الموصوفة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) بالنسبة لمستند الشحن القابل للتداول، بالنظر إلى أن مستند النقل قد يستخدم باعتباره مستند الشحن القابل للتداول من خلال إدراج تعليقات مناسبة على وجه مستند النقل. وذكر الفريق العامل بأن قواعد روتردام تتضمن تعريفين مترابطين ترابطا وثيقا لمصطلحي "مستند النقل القابل للتداول" و"مستند النقل".

50- وكان هناك بعض التأييد لاقتراح بعكس ترتيب الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من أجل تجسيد التسلسل المنطقي للأحداث.

51- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية باستثناء الاستعاضة عن مصطلح "تسلم" حسبما اتفق عليه سابقا (انظر الفقرة 41 أعلاه). وطلب الفريق العامل أيضا إلى الأمانة أن تدرج تعريفا جديدا يستند إلى المادة 1 (4) من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط كخيار إضافي لكي ينظر فيه الفريق العامل في دورته المقبلة، يكون نصه كما يلي: "مستند النقل" يعني وثيقة تثبت وجود عقد للنقل، وتعهد متعهد النقل للبضائع والتزام متعهد النقل بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.

الفقرة 12 ("متعهد النقل")

52- استذكر الفريق العامل مداولاته السابقة بشأن هذا التعريف عند النظر في نطاق انطباق مشروع الصك الجديد (انظر الفقرات 10-14 أعلاه). وشكك في الحاجة إلى عبارة "يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد" باعتبارها بديهية. بيد أنه لوحظ أن الإشارة إلى "المسؤولية" تكتسي أهمية خاصة لأنها تجسد على نحو صحيح موقف الناقل المتعاقد.

53- ولم يكن هناك تأييد للاقتراح الداعي إلى الجمع بين تعريف "عقد النقل" وتعريف "متعهد النقل"، بالنظر إلى أن مشروع الصك الجديد يستحدث مفاهيم جديدة.

4- مشروع المادة 3- إصدار مستند شحن قابل للتداول

تعليقات عامة

54- في إطار الملاحظات العامة، لوحظ أن نهج المسار المزدوج الذي يعتمد عليه مشروع الصك الجديد يستتبع ألا يحل مستند الشحن القابل للتداول محل أي مستند نقل صادر بمقتضى عقد النقل، لكنه لا يشترط بالضرورة إصدار مستنديين مختلفين. وجرى التمييز بين نهج المسار المزدوج ونظام المستندات المزدوجة المعتمد فيما يخص سند الشحن المتعدد الوسائط القابل للتداول الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. وهذا الأخير أشبه بممارسة إصدار سندات الشحن الصادرة عن وكيل الشحن (HBL) وسندات الشحن الصادرة عن الشاحن (MBL) في القطاع البحري (انظر أيضا الفقرة 92 من الوثيقة A/CN.9/1127).

55- ولم يكن هناك تأييد كاف لاقتراح بأن يستبعد صراحة من نطاق انطباق مشروع الصك الجديد النقل الدولي الذي يشمل مرحلة بحرية، بالنظر إلى أهمية القطاع البحري واعتماد البلدان الساحلية الكبير على النقل البحري. وأشار إلى أن مستندات النقل غير القابلة للتداول (مثل سندات الشحن البحري) تستخدم أيضا في النقل البحري. وردا على ذلك، لوحظ أن الشاحن بمقتضى النقل البحري المثبت بسند الشحن البحري يحتفظ بالحق في

المطالبة بإصدار مستند قابل للتداول في أي وقت ولن يعول على مشروع الصك الجديد لهذا الغرض. واتفق الفريق العامل على ضرورة مواصلة النظر في هذه المسألة.

الفقرة 1

56- قبل الفريق العامل اقتراحا بتتقيح الفقرة 1 كما يلي: "يجوز للمرسل ولمتعهد النقل أن يتفقا على أن يصدر متعهد النقل، عند أخذه للبضائع في عهده، مستندا قابلا للتداول وفقا لأحكام هذه الاتفاقية."

الفقرة 2

57- رئي أن الخيار 1 هو الأقل ملاءمة لأنه لا يوفر حماية تذكر من خطر إصدار مستنديين قابلين للتداول من جانب متعهد النقل نفسه فيما يتعلق بنفس البضائع. ومن المرجح أن تثير ازدواجية المستندات القابلة للتداول الموجودة في السوق شواغل لدى القطاع المصرفي وأن تثبط استخدام مستندات الشحن القابلة للتداول بدورها. وكان هناك تأييد واسع لحذف الخيار 1.

58- وفيما يتعلق بالخيار 2 والخيار 3، أعرب عن تفضيل الخيار 2 على أساس أن مستند النقل، بمقتضى الخيار 3، لا يمكن أن يكون بمثابة مستند شحن قابل للتداول إلا إذا كان قد أصدر كمستند قابل للتداول. ورأت بعض الوفود أن مشروع الصك الجديد لا ينبغي أن يعوق استخدام مستند النقل غير القابل للتداول كمستند شحن قابل للتداول إذا كانت القوانين الداخلية تسمح بذلك. وفي هذا الصدد، أشير إلى المادة 6-5 من القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية باعتبارها المثال الوحيد المعروف الذي يحظر صراحة أن يكون لإذن الشحن مفعول سند الشحن. وإذا كان الأمر كذلك، فمشروع الصك الجديد يمكن، كما هو الحال فيما بين الدول الأطراف فيه، أن يشكل استثناء من ذلك الحظر. وردا على ذلك، حُثَّ الفريق العامل على تجنب إعطاء الانطباع بأن مشروع الصك الجديد يدعو الدول إلى اعتماد أحكام تتعارض مع التزاماتها التعاقدية القائمة. وعلاوة على ذلك، فرغم أن المادة 41 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات تسمح بالاتفاقات على إدخال تغييرات على المعاهدات المتعددة الأطراف بين بعض الأطراف فقط، فذلك لا يمكن أن يتم ضمنا وأي اتفاق معدل لاحق من هذا القبيل يتطلب إخطار الأطراف الأخرى في المعاهدة المعدلة بنية عقد الاتفاق المعدل وبما ينص هذا الاتفاق على إدخاله على المعاهدة من تغيير.

59- وفيما يتعلق بالخيار 2، فقد كان هناك اقتراح بتتقيحه ليشمل (أ) قاعدة تكميلية تقضي بأن يكون مستند النقل بمثابة مستند شحن قابل للتداول بإدراج إشارة مناسبة إلى مشروع الصك الجديد على وجه مستند النقل، و(ب) قاعدة احتياطية تقضي بأنه، في حال عدم إصدار أي مستند نقل أو في حال كانت القوانين الداخلية تحظر أن يكون مستند النقل بمثابة مستند قابل للتداول، يمكن إصدار مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل إلى جانب مستند النقل. وأوضح أن إصدار وثيقة واحدة فقط يمكن أن يتفادى مسألة احتمال عدم الاتساق بين وثيقتين مختلفتين وأن يقلل أيضا من عدد الوثائق الموجودة في السوق. وأعرب عن شكوك بشأن فوائد القاعدة التكميلية هذه لأنها ستقيد حرية السوق في الاختيار. وأعرب عن شواغل ماثرة أن القاعدة الاحتياطية المقترحة ستكون مرهقة من الناحية العملية، لأنها تقترض معرفة الأطراف بالقوانين المحلية ذات الصلة. وأعرب عن شواغل آخر ماثرة أن قاعدة تكميلية من هذا القبيل ستعدل حتما الغرض من مشروع الصك الجديد، الذي لن يركز بعدئذٍ على استحداث مستند شحن قابل للتداول بل على إسناد وظيفة قابلية التداول إلى مستند نقل موجود من قبل. واقترح أيضا أن يوضح في القاعدة التكميلية المقترحة أن مستند النقل لا يمكن أن يكون بمثابة مستند شحن قابل للتداول إلا إذا كان يفرض بالشروط الواردة في تعريف مستند الشحن القابل للتداول.

60- وبعد استعراض الفقرات 3-6 من مشروع المادة 3، أجرى الفريق العامل مناقشة مستفيضة بشأن الفقرة 2، التي رئي أنها جوهر مشروع الصك الجديد. ووفقاً لرأي مشترك على نطاق واسع، ينبغي أن تكون القاعدة التكميلية هي إصدار مستند واحد يكون بمثابة مستند نقل ومستند شحن قابل للتداول على السواء. وهذا التسلسل الهرمي غير واضح في أي من الخيارات الحالية للفقرة 2، وقد يساء تفسير التسلسل الذي صيغت به على أنه تفضيل لإصدار وثيقة منفصلة. وبعد النظر في بدائل مختلفة، دعي الفريق العامل إلى استعراض الفقرة 2 من مشروع المادة 3 على ضوء الاقتراح التالي:

"2- ما لم يتفق المرسل ومتعهد النقل على خلاف ذلك، يكون مستند النقل بمثابة مستند الشحن القابل للتداول [لأغراض هذه الاتفاقية] بإدراج إشارة مناسبة على وجه مستند النقل.

ولا يصدر مستند الشحن القابل للتداول بشكل منفصل في حال كان مستند النقل [في حد ذاته/بالفعل] قابلاً للتداول."

61- وأعرب عن التأييد لهذا الاقتراح، لأنه يجسد بدقة الفهم الذي يفيد بما يلي: (أ) رفع مستند النقل إلى مرتبة مستند الشحن القابل للتداول سيكون هو القاعدة التكميلية؛ (ب) حظر إصدار مستنديين قابلين للتداول بشأن البضائع ذاتها. بيد أنه أعرب عن شواغل مفادها أن الاقتراح لا يذكر صراحة متى يمكن إصدار مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل بالإضافة إلى مستند النقل. كما أن الاقتراح لا يشمل الحالة التي لا يصدر فيها أي مستند نقل بمقتضى عقد النقل. وإضافة إلى ذلك، يمكن تفسير عبارة "ما لم يتفق المرسل ومتعهد النقل على خلاف ذلك" على أنها تعطي الطرفين السلطة التقديرية للاتفاق على إصدار مستند الشحن القابل للتداول في أي شكل من الأشكال. ولوحظ أيضاً أن مستند النقل لا يمكنه أن يكون بمثابة مستند الشحن القابل للتداول إلا إذا استوفى جميع الاشتراطات التي يتعين أن يستوفها مستند الشحن القابل للتداول المذكورة في الأحكام الأخرى من مشروع الصك الجديد. وطرح سؤال آخر هو إلى أي مدى يجوز لمتعهدي النقل القيام بالنقل الدولي للبضائع دون إصدار أي مستند نقل.

62- وقيل إنه، في سياق النقل المتعدد الوسائط الذي يشمل عدة أجزاء مختلفة من النقل تغطيها مستندات نقل مختلفة، قد يكون هناك شك بشأن ما إذا كان يمكن رفع مرتبة مستند من مستندات النقل هذه يغطي جزءاً معيناً من عملية النقل إلى مرتبة مستند الشحن القابل للتداول. وردا على ذلك، أشير إلى أن تعريف "مستند النقل" الوارد في مشروع الصك الجديد يستبعد مستندات النقل التي لا يصدرها متعهد النقل. ومن منظور القطاع المصرفي، شدد أيضاً على استصواب أن يغطي المستند القابل للتداول كامل الرحلة "من باب إلى باب".

63- واقترح إدراج إشارة مناسبة إلى مشروع الصك الجديد في مستند الشحن القابل للتداول الذي يصدر كمستند منفصل. ولوحظ أن القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية تشترط أن تتضمن أذون الشحن بياناً بأن النقل يخضع لهذه القواعد الموحدة.

64- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة المنقحة التالية للفقرة 2 كأساس لمواصلة النظر فيها:

"(أ) لأغراض الفقرة 1، يكون مستند النقل الذي يتضمن المعلومات المبينة في المادة 4 بمثابة مستند الشحن القابل للتداول لأغراض هذه الاتفاقية بإدراج إشارة مناسبة إلى هذه الاتفاقية في وجهه، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك.

(ب) وفي حال اتفق الطرفان بدلاً من ذلك على عدم استخدام مستند النقل باعتباره مستند الشحن القابل للتداول عملاً بالفقرة 2 (أ)، يجوز إصدار مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل، شريطة ألا يكون مستند النقل المشار إليه في الفقرة 2 (أ) مستنداً قابلاً للتداول."

الفقرة 3

65- في البداية، أثير تساؤل عما إذا كان مشروع الصك الجديد يتوخى إصدار أكثر من مستند شحن واحد قابل للتداول في سياق النقل المتعدد الوسائط تغطي عدة عقود للنقل الأحادي الواسطة. وأبلغ الفريق العامل بأن البضائع المنقولة من مكان يخضع للقواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية إلى مكان آخر يخضع لاتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية قد تكون مشمولة بإذن شحن واحد، ولكن كل جزء من عملية النقل الإجمالية سيخضع لنظامه القانوني الخاص. وطرح سؤال عما إذا كانت هناك حاجة، في هذه الحالة، إلى إصدار أكثر من مستند شحن واحد قابل للتداول بمقتضى عقود نقل مختلفة يبرمها متعهد النقل ذاته؟ وردا على ذلك، أوضح أن مشروع الصك الجديد يسمح من الناحية النظرية بإصدار مستند شحن واحد قابل للتداول فيما يتعلق بكل عقد من عقود النقل؛ بيد أنه من المرجح في الممارسة العملية أن يبرم متعهد النقل عقد نقل واحدا فقط مع المرسل نفسه من أجل نقل البضاعة ذاتها، بصرف النظر عما إذا كان ينوي تنفيذ عملية النقل بنفسه أم لا. وشكك في استصواب إصدار أكثر من مستند شحن واحد قابل للتداول، مع الإشارة إلى أنه من غير المرجح أن تقبل المصارف مستندات الشحن القابلة للتداول التي لا تغطي سوى جزء من رحلة ربما تكون مستندات شحن أخرى قابلة للتداول قد صدرت بشأنها أيضا كضمانة كافية لأغراض التمويل.

66- وانتقل الفريق العامل إلى صيغة الفقرة 3، فاستذكر قراره حذف الإشارة إلى "الناقل الفعلي" في الجملة الأولى عند النظر في تعريف "الناقل الفعلي" (انظر الفقرة 28 أعلاه). ولم يكن هناك تأييد كاف لاقتراح بالاستعاضة عن الإشارة إلى "أي مستند نقل" في الجملة الأولى بعبارة أوسع نطاقا هي "أي مستندات أخرى تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي للبضائع" على النحو الوارد في الجملة الثانية. وأعربت بعض الوفود عن قلقها بشأن عبارة "يحل ... محل" لأنها قد تعني ضمنا أن مستند الشحن القابل للتداول قد صدر كمستند منفصل بالإضافة إلى مستند النقل، وهو الأمر الذي لم يتخذ الفريق العامل قرارا بشأنه بعد.

67- ولم يكن هناك تأييد كاف لاقتراح آخر بحذف الجملة الثانية باعتبارها زائدة عن الحاجة في ضوء وجود الفقرتين (2) و(3) من مشروع المادة 1. وأعيد التأكيد على أن تلك الجملة تحافظ على إمكانية استخدام أنواع أخرى من المستندات المستخدمة في الممارسة العملية دون أن يقتضي القانون ذلك، مثل الأحكام والشروط التجارية الموحدة لوكلاء الشحن. وشدد على ضرورة أن يعاود الفريق العامل النظر في هذه الجملة بعد مناقشة الفقرتين (2) و(3) من مشروع المادة 1.

68- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على (أ) تنقيح الجملة الأولى لكي تنص على أن مستند الشحن القابل للتداول الصادر كمستند منفصل لن يحل محل أي مستند نقل قد يُشترط على متعهد النقل إصداره، و(ب) الاحتفاظ بالجملة الثانية في شكلها الحالي وإعادة النظر فيها في مرحلة لاحقة.

الفقرة 4

69- أعرب عن شاغل بشأن عبارة "إلى جانب بوليصة شحن جوي أو إذن شحن بري أو إذن شحن بالسكك الحديدية"، مع الإشارة إلى أن تلك العبارة تستبعد مستندات النقل غير القابلة للتداول الأخرى (مثل سندات الشحن البحري). وأثيرت تساؤلات بشأن الحاجة إلى أن تعرض هذه الفقرة قائمة حصرية بمستندات النقل غير القابلة للتداول، بالنظر إلى أن أنواعا جديدة من مستندات النقل قد تظهر موازاة مع تطور ممارسات جديدة. وأعرب عن التأييد للاستعاضة عن تلك العبارة بعبارة "بالإضافة إلى مستند نقل غير قابل للتداول".

70- وحذر الفريق العامل من ربط صحة مستند الشحن القابل للتداول بوجود ملاحظة مقابلة في مستند النقل. وقيل إنه، من الناحية العملية، سيكون من الصعب على حائز مستند شحن قابل للتداول (مثل المصارف) التحقق من الملاحظات الواردة في جميع نسخ مستند النقل، مما سيعوق قابلية تداول مستندات الشحن القابلة للتداول

ووظيفتها التمويلية. ورئي عموماً أنه يمكن تنقيح الفقرة 4 لفرض التزام على متعهد النقل بإدراج ملاحظات في مستند النقل، رغم أن بعض الوفود لاحظت أن متعهدي النقل قد لا يرغبون في تحمل مسؤوليات أكبر لأن المرسل سيكون مسؤولاً عن عمليات القيد في أذن الشحن بمقتضى بعض الاتفاقيات الدولية القائمة ذات الصلة (مثل القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية). ورأت بعض الوفود الأخرى أن فرض التزام من هذا القبيل على متعهد النقل سيعتبر معقولاً من الناحية التجارية لأن إصدار مستند شحن قابل للتداول كمستند منفصل سيكون بمثابة خدمة إضافية يقدمها متعهد النقل بمقابل. وأضيف أن هذا الالتزام لن يكون مرهقاً أكثر مما ينبغي لأن من المرجح أن يصدر مستند الشحن القابل للتداول بالتزامن مع مستند النقل أو بعده مباشرة. بيد أن إبطال مستند الشحن القابل للتداول يبدو نتيجة قاسية للغاية، وقد يكفي أن يشترط مشروع الصك الجديد على متعهد النقل أن يدرج تلك الملاحظات في مستند النقل دون تحديد عواقب عدم القيام بذلك. وفي حين أن مشروع الصك الجديد لا يقصد به تناول المسائل المتعلقة بالمسؤولية، فقد دُكر الفريق العامل بأن الإخلال بالتزام متعهد النقل بإدراج الملاحظات سيجعله مع ذلك مسؤولاً عن الإخلال.

71- ويتعلق شاغل آخر بالإشارة إلى جميع "نسخ" مستند النقل، التي قد تفسر على أنها تستبعد النسخ الأصلية من مستند النقل وكذلك مستندات النقل التي يصدرها المتعاقدون من الباطن فيما يتعلق بأجزاء محددة من عملية النقل المتعدد الوسائط. وردا على ذلك، أشير إلى أن تعريف "مستند النقل" يقصد به أن يشمل فقط المستندات التي يصدرها متعهد النقل، لا المتعاقدون من الباطن، ومن ثم فلا ينبغي لمشروع الصك الجديد أن يشترط إدراج ملاحظات في مستندات النقل التي يصدرها المتعاقدون من الباطن. وأعرب عن التأييد لحذف عبارة "جميع نسخ" لأن الاتفاقيات القائمة المتعلقة بنقل البضائع لا تستخدم تعبير "النسخة الأصلية" و"النسخة" بنفس الطريقة.

72- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة كما يلي: "يقر متعهد النقل الذي يصدر مستند شحن قابلاً للتداول كمستند منفصل بالإضافة إلى مستند نقل غير قابل للتداول بإصدار مستند الشحن القابل للتداول ذاك بإدراج ملاحظة مقابلة في مستند النقل".

الفقرة 5

73- أعرب عن التأييد لإصدار مستندات لحاملها، لأن المصارف لا ترغب عادة في أن يشار إليها كمرسل إليه على وجه المستند القابل للتداول. ولم يكن هناك تأييد لاقتراح بحذف عبارة "أو لأمر شخص مسمى" لأن المسألة سبق تناولها في الجملة الثانية، إذ رئي أن من المستصوب أن تدرج الجملة الأولى قائمة بأنواع مختلفة من المستندات القابلة للتداول. وبينما اقترحت بعض الوفود حذف الجملتين الثانية والثالثة وترك أمر البت في هذه المسائل للقوانين الداخلية، رأت وفود أخرى أن مشروع الصك الجديد ينبغي أن يقدم حلاً. ودُكر الفريق العامل بالمعاملة المتنوعة التي تخصص في ولايات قضائية مختلفة لسندات الشحن التي تصدر "لأمر" دون الإشارة إلى شخص مسمى. وشكك في القاعدة القائلة بأن مستند الشحن القابل للتداول ينبغي أن يعتبر محرراً لأمر المرسل عندما لا يكون الاسم مذكوراً. واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالعبارتين داخل معقوفتين في المرحلة الحالية.

الفقرة 6

74- أعرب عن تفضيل الخيار 1، على أن يكون مفهوماً أن بيان عدد النسخ الأصلية في مستند الشحن القابل للتداول سيكون متسقاً مع الممارسة التجارية. ولوحظ أن المصارف ستشترط في العادة تقديم مجموعة كاملة من النسخ الأصلية لسندات الشحن في المعاملات القائمة على خطابات الاعتماد. ورغم أن الفقرة الفرعية (ز) من الفقرة 2 من مشروع المادة 4 تشترط أيضاً تحديد عدد النسخ الأصلية في مستند الشحن القابل

للتداول، فقد لوحظ أن تلك الفقرة الفرعية تخدم غرضاً مختلفاً باعتبارها قائمة مرجعية لمحتوى مستند الشحن القابل للتداول. واتفق الفريق العامل على الإبقاء على الخيار 1 وحذف الخيار 2.

5- مشروع المادة 4 - محتوى مستند الشحن القابل للتداول

الفقرتان 1 و 2

75- اتفق الفريق العامل على دمج الفقرتين 1 و 2 في قائمة إلزامية واحدة دون الإشارة إلى المعلومات المستسخة من عقد النقل. وبالنظر إلى أن الفريق العامل قد اتفق على قاعدة تكميلية تقضي بأن يكون مستند النقل بمثابة مستند شحن قابل للتداول في ظروف معينة، أعرب عن التأييد لإدراج فقرة جديدة يكون نصها كما يلي: "يستسخ مستند الشحن القابل للتداول الذي يصدر كمستند منفصل وفقاً للفقرة الفرعية 2 (ب) من المادة 3 التفاصيل المشار إليها في الفقرة 1 بصيغتها الواردة في مستند النقل."

76- وفيما يتعلق بفاتحة الفقرة 1، أثارت تساؤلات بشأن الحاجة إلى اشتراط توقيع متعهد النقل على مستند الشحن القابل للتداول، مع ملاحظة أن تعريف "مستند الشحن القابل للتداول" الوارد في الفقرة 6 من مشروع المادة 2 يتضمن بالفعل مثل هذا الاشتراط. واتفق الفريق العامل على الاستعاضة عن كلمة "يوقعه" بكلمة "يصدره" في تعريف "مستند الشحن القابل للتداول" وعلى دمج فاتحتي الفقرتين 1 و 2 كما يلي: "يوقع متعهد النقل على مستند الشحن القابل للتداول الذي يبين ما يلي:".

77- وأشير إلى أن الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 2 تتعلقان بالطابع العام للبضائع وحالتها باعتبارهما يبيّنان الوقائع، وليس باعتبارهما معلومات واردة في عقد النقل. وفي هذا الصدد، نظر الفريق العامل في اقتراح بحذف عبارة "وكل ذلك طبقاً للتفاصيل المقدمة من المرسل". وقيل إن مشروع الصك الجديد ينبغي أن يتقادم المسائل التي تدرج ضمن القانون الموضوعي، مثل مسألة إلى أي مدى يمكن لمتعهد النقل أن يحدد نوعية أي من المعلومات المقدمة من المرسل، وينبغي أن يتركها للقانون المنطبق على عقد النقل. وبعد المناقشة، طلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تتقح الفقرة الفرعية (أ) لكي تدرج عبارة "إبالشكل الذي أخذها به متعهد النقل في عهده" بعد عبارة "الطبيعة العامة للبائع" وأن تضع عبارة "وكل ذلك طبقاً للتفاصيل المقدمة من المرسل" بين معقوفتين لكي يواصل الفريق العامل النظر فيها.

78- وكان من المفهوم عموماً أن صحة مستند الشحن القابل للتداول، حسبما هو مشار إليه في الفقرة 1 من مشروع المادة 7، ستكون مرتبطة بالاشتراطات الإلزامية المدرجة في مشروع المادة 4، التي لم يتخذ الفريق العامل بعد قراراً بشأنها أثناء الدورة. ورئي أن صحة مستند الشحن القابل للتداول لا ينبغي أن تتأثر في حال عدم الاتساق بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل.