

Distr.: General
8 December 2023
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السابعة والخمسون

نيويورك، 24 حزيران/يونيه - 12 تموز/يوليه 2024

تقرير الفريق العامل السادس (المعني بمستندات الشحن القابلة للتداول) عن أعمال دورته الثالثة والأربعين (فيينا، 27 تشرين الثاني/نوفمبر - 1 كانون الأول/ديسمبر 2023)

المحتويات

الصفحة

2	أولاً- مقدمة
2	ثانياً- تنظيم الدورة
3	ثالثاً- المداولات
3	رابعاً- الصك المقبل المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول
3	مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول
4	1- مشروع المادة 1- نطاق الانطباق
6	2- مشروع المادة 3- إصدار مستند شحن قابل للتداول
8	3- مشروع المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول
11	4- مشروع المادة 5- النواقص في مستند الشحن القابل للتداول
13	5- مشروع المادة 6- المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول
14	6- مشروع المادة 7- نطاق حقوق الحائز بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول



الرجاء إعادة استعمال الورق



أولاً - مقدمة

1- أسندت اللجنة، في دورتها الخامسة والخمسين في عام 2022، موضوع مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول إلى الفريق العامل السادس⁽¹⁾. وبدأ الفريق العامل السادس، في دورتيه الحادية والأربعين والثانية والأربعين، مداولاته على أساس مجموعة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول أعدتها الأمانة. وبالنظر إلى أن الصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول يمكن أن ينطبق على سياق النقل المتعدد الوسائط وعلى سياق النقل الأحادي الواسطة على حد سواء، فقد نقح اسم الفريق العامل لاحقاً ليشير إلى "مستندات الشحن القابلة للتداول"⁽²⁾.

2- وأحاطت اللجنة علماً، في دورتها السادسة والخمسين في عام 2023، بقرار الفريق العامل إرجاء النظر في مشاريع الأحكام المتعلقة بالجوانب الإلكترونية والعودة إليها بعد وضع الصيغة النهائية للأحكام الموضوعية المتعلقة بالقابلية للتداول⁽³⁾. وأعربت اللجنة عن ارتياحها للتقدم الذي أحرزه الفريق العامل السادس والدعم الذي قدمته الأمانة⁽⁴⁾.

ثانياً - تنظيم الدورة

3- عقد الفريق العامل، الذي كان مؤلفاً من جميع الدول الأعضاء في اللجنة، دورته الثالثة والأربعين في فيينا، من 27 تشرين الثاني/نوفمبر إلى 1 كانون الأول/ديسمبر 2023.

4- وحضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الفريق العامل: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، أستراليا، أفغانستان، ألمانيا، إندونيسيا، أوكرانيا، إيران (جمهورية-الإسلامية)، إيطاليا، البرازيل، بنما، بولندا، بيرو، تايلند، تركيا، تشيكيا، الجمهورية الدومينيكية، جمهورية كوريا، زمبابوي، سنغافورة، سويسرا، شيلي، الصين، العراق، غانا، فرنسا، فنلندا، فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)، فييت نام، كندا، كوت ديفوار، الكويت، المغرب، المكسيك، المملكة العربية السعودية، الهند، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، النمسا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

5- وحضر الدورة مراقبون عن الدول التالية: باراغواي، جمهورية تنزانيا المتحدة، سري لانكا، السلفادور، سلوفاكيا، سيشيل، عمان، غواتيمالا، الفلبين، ليبيا، مالطة، مصر، موريتانيا، ميانمار.

6- وحضر الدورة مراقبون عن المنظمات الدولية التالية:

(أ) منظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ؛

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

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

(2) المرجع نفسه، الدورة الثامنة والسبعون، الملحق رقم 17 (A/78/17)، الفقرة 174 (و).

(3) المرجع نفسه، الفقرة 168.

(4) المرجع نفسه، الفقرة 171.

(ج) المنظمات الدولية غير الحكومية: مركز الدراسات القانونية الدولية، اللجنة البحرية الدولية، المنتدى العالمي للشاحنين، مركز بحوث القانون الدولي والمقارن، غرفة التجارة الدولية، غرفة الشحن البحري الدولية، الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن، لجنة شنغهاي للتحكيم.

7- وانتخب الفريق العامل لعضوية المكتب كلاً من:

الرئيسة: السيدة بياته شيرفينكا (ألمانيا)

المقررة: السيدة ناك هي هيون (جمهورية كوريا)

8- وعرضت الوثائق التالية على الفريق العامل:

(أ) جدول الأعمال المؤقت المشروح (A/CN.9/WG.VI/99)؛

(ب) مجموعة مشروحة منقحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول (A/CN.9/WG.VI/100).

9- 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

10- واصل الفريق العامل نظره في الموضوع استناداً إلى مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WG.VI/100) 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

مشاريع الأحكام الأولية للصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول

ملاحظات عامة

11- استمع الفريق العامل إلى عرض إيضاحي مشترك قدمه ممثلون عن الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن، والمنتدى العالمي للشاحنين، وغرفة التجارة الدولية. وناقش العرض الحاجة إلى إطار قانوني دولي لدعم استخدام مستندات النقل الأحادي الواسطة والمتعدد الوسائط القابلة للتداول، ودور مشتري البضائع وبائعيها، ودور متعهد الشحن، وتطور سند الشحن المتعدد الوسائط القابل للتداول، والتدفقات الخاصة بمعاملات خطابات الاعتماد، وبيع البضائع أثناء العبور، وكذلك سندات الشحن الإلكترونية.

12- وأشير بوجه خاص إلى المصطلحات التجارية الدولية الإنكوترمز® التي صدرت عن غرفة التجارة الدولية والتي تحدد النقطة التي تنتقل عندها المسؤولية عن البضائع من البائع إلى المشتري ومن هو الطرف الذي سيكون مسؤولاً عن (أ) ترتيب النقل الدولي للبضائع ودفع تكاليفه، و(ب) التأمين على البضائع،

و(ج) استكمال الإجراءات الجمركية ودفع الرسوم الجمركية. واقتراح أن يوضع في الاعتبار توزيع المسؤولية عند مناقشة سمات مستند الشحن القابل للتداول.

13- وفيما يتعلق بسندات الشحن المتعدد الوسائط القابلة للتداول، لوحظ أن الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن بدأ في عام 1968 في إعداد سند شحن موحد من أجل تمكين متعهدي الشحن من تلبية طلب الشاحن بشأن مستند مقبول لخطابات الاعتماد، يمكن استخدامه من أجل النقل الأحادي الواسطة أو النقل المتعدد الوسائط. وأشار إلى مختلف وظائف سندات الشحن، بما في ذلك إثبات عقد النقل، وتسليم البضائع، وإثبات ملكية البضائع، ورسوم الشحن (المدفوعة مقدماً أو تحصيل رسوم الشحن). وذكر أن مستند الشحن القابل للتداول الذي سيصدر بمقتضى مشروع الصك يحتاج فقط إلى أداء وظيفة إثبات ملكية البضائع، وليس جميع وظائف سندات الشحن.

14- وفي معاملات خطابات الاعتماد، لوحظ أن المصارف تشترط عادة من طالب إصدار خطاب الاعتماد (أي المستورد) ضماناً رهنية، قد تكون في شكل ضمانة نقدية أو تسهيل ائتماني. وأضاف أن التسهيل الائتماني يمكن أن يمنح إما على أساس الائتمان الممنوح للمستورد أو رهن عقاري أو ممتلكات مرهونة (مثل الصكوك القابلة للتداول). وأوضح أن المصارف تتحقق بالأساس، عند فحص سندات الشحن، من المعلومات المتعلقة بالشاحن والمرسل إليه ورقم رحلة السفينة العابرة للمحيطات وميناء التحميل وميناء التفريغ ووصف البضاعة وعدد النسخ الأصلية والتاريخ والشخص الذي حمل البضاعة على المركب ودفع سلفاً ومكان وتاريخ الإصدار واسم وهوية الناقل أو الشخص الذي وقع على سندات الشحن. وأوضح أن المصارف لا تتعامل عادة مع البضائع مباشرة ولكنها تعين مستودعاً مؤهلاً لمناولة البضائع بمقتضى سندات الشحن المرهونة.

مشروع المادة 1- نطاق الانطباق

الفقرة 1

15- استهل الفريق العامل مداولاته بالنظر فيما إذا كان معنى مصطلح "النقل الدولي للبضائع"، الوارد في فاتحة الفقرة 1، واضحاً بما فيه الكفاية بالنظر إلى القرار الذي اتخذه، في دورته الثانية والأربعين، بحذف مشروع تعريف ذلك المصطلح (A/CN.9/1134، الفقرة 38). وردا على ذلك، أشار إلى أن هذا المصطلح مفهوم جيداً على العموم وأنه معروف أيضاً في مختلف اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة. وأضاف أن الطابع "الدولي" يقتضي أن تمر البضاعة عبر دول مختلفة.

16- وفيما يتعلق بالفترتين الفرعيتين (أ) و(ب)، حبذ أحد الآراء اعتماد نطاق انطباق أكثر تقييداً يقتضي أن يكون مكان تعهد البضاعة ومكان تسليمها واقعين في دولتين متعاقدتين مختلفتين، نقادياً لاحتمال تضارب المسائل القانونية والحد من خطر نشوء منازعة. ولوحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (قواعد روتردام) تعتمد نطاقاً أوسع لأنه كان من المتوخى أن تعالج بصورة شاملة جميع المسائل المتناولة، وهذا ليس الغرض من مشروع الصك. ودعا رأي آخر إلى اعتماد نطاق انطباق أوسع ينطبق بموجبه مشروع الصك عندما يكون إما مكان تعهد البضاعة أو مكان تسليمها واقعاً في دولة متعاقدة. وأوضح أن البضاعة قد تباع، في الممارسة العملية، أثناء العبور، ونتيجة لذلك، فقد يتغير مكان التسليم عدة مرات أثناء النقل. ومن شأن اشتراط أن يكون مكان التسليم واقعاً في دولة متعاقدة أن يخلق قدراً كبيراً من عدم اليقين بشأن انطباق مشروع الصك عندما تباع البضاعة أثناء العبور.

17- واقتراح كراي وسيط الجمع بين نطاق انطباق أوسع وآلية تمكن الأطراف من اختيار تطبيق مشروع الصك. وأعرب عن آراء مختلفة بشأن ما إذا كانت الفقرة 1 من مشروع المادة 3 تقدم بالفعل آلية من هذا القبيل. ولوحظ أن مشروع المادة 3 يجسد مبدأ حرية الأطراف في سياق إصدار مستند الشحن القابل للتداول.

- 18- واقتراح أن يؤدي مكان إصدار مستند الشحن القابل للتداول إلى انطباق مشروع الصك، بالنظر إلى أن قانون مكان الإصدار سيطبق في العادة لتقرير ما إذا كان يمكن الاعتراف بمستند ما كسند ملكية. وسلط الضوء على الصعوبة العملية لاستبانة مكان الإصدار، خصوصا في السياق الإلكتروني.
- 19- وأشار الفريق العامل إلى أنه استُعيض عن عبارة "تسلم" بعبارة "تعهد" بهدف معالجة الشاغل المثار بشأن عدم تسليم وكلاء الشحن بأنفسهم في العادة البضائع تسلما ماديا في الممارسة العملية (A/CN.9/1134، الفقرة 41). وذكر الفريق العامل أيضا بأن الافتراض العملي الحالي هو أن مشروع الصك سيتخذ شكل اتفاقية.
- 20- ولم يكن هناك تأييد لاقتراح إدراج فقرة فرعية جديدة (ج) يكون نصها كما يلي: "كان النقل من أجل تسليم البضائع يتم انطلاقا من بلد آخر تعاقدت معه دولة متعاقدة".
- 21- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بأداة الربط "أو" في الفقرة 1 في هذه المرحلة، وطلب إلى الأمانة أن تحدد بوضوح الآلية التي ستسمح للأطراف باختيار تطبيق مشروع الصك في حاشية.

الفقرة 2

- 22- نظر الفريق العامل من جديد في مسألة ما إذا كان ينبغي استبعاد النقل الدولي الذي يشمل مرحلة بحرية من نطاق انطباق مشروع الصك (A/CN.9/1134، الفقرة 55). وكان هناك بعض التأييد لهذا الاستبعاد لأن القواعد المتعلقة بسندات الشحن راسخة منذ أمد بعيد ولا ينبغي أن تتأثر بمشروع الصك. وعلاوة على ذلك، فبمجرد إصدار سند الشحن - وهو في حد ذاته سند ملكية - لن تكون هناك حاجة إلى مستند شحن قابل للتداول. وأضيف أن الفجوة التي يحتمل أن تخلفها الاتفاقيات البحرية القائمة، التي لا تعترف بسندات الشحن الإلكترونية، يجري سدها تدريجيا عن طريق تنفيذ قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل وقواعد روتردام، التي توفر بالفعل حلولاً مناسبة. وحذر الرأي المقابل من استبعاد النقل الدولي الذي يشمل مرحلة بحرية، على أساس أن النقل المتعدد الوسائط قد يشمل في كثير من الأحيان مرحلة بحرية حتى وإن لم تكن تمثل المرحلة الرئيسية. وأشار إلى أن مستندات النقل غير القابلة للتداول (مثل سندات الشحن البحري) تستخدم أيضا في النقل البحري.
- 23- وأعرب عن شاغل مثاره أن الفقرة 2 لا تبين بوضوح أن مشروع الصك لن ينطبق على بضائع معينة قد يخضع نقلها لقيود في بعض الولايات القضائية، مثل المواد الخطرة. وتعلق شاغل آخر بعدم وجود أي قواعد محددة بشأن تسليم بضائع معينة، قد تتطلب ترتيبات خاصة لتسليمها (مثل المعدات أو المرافق التقنية). وردا على ذلك، أوضح أن الصك المتعلق بمستندات الشحن القابلة للتداول لن يكون هو الصك المناسب لمعالجة قابلية بضائع معينة للتداول، وهي مسألة تتعلق بالنظام العام والقانون الوطني.
- 24- واقتراح إدراج عبارة "وكذلك السلطات المختصة في كل دولة" بعد عبارة "قانون وطني". ودعا اقتراح آخر إلى إدراج كلمة "الحراسة" في إشارة إلى نطاق انطباق مشروع الصك.
- 25- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية، مع ملاحظة أن استصواب استبعاد النقل الدولي الذي يشمل مرحلة بحرية يمكن مناقشته في مرحلة لاحقة عند مناقشة أوجه التضارب المحتملة مع اتفاقيات أخرى.

الفقرة 3

- 26- أثير تساؤل بشأن العلاقة بين مشروع الصك والاتفاقيات الدولية القائمة، وخصوصا الأحكام المتعلقة بالحقوق في التصرف في البضائع. وذكر الفريق العامل بأن القصد من الفقرة 3 هو تجسيد النهج المزدوج المسار الذي يعتمد عليه مشروع الصك.

مشروع المادة 3- إصدار مستند شحن قابل للتداول

الفقرة 1

27- أوضح أن الفقرة 1 تسمح للطرفين بإصدار مستند شحن قابل للتداول وأن ذلك المستند سيكون محكوماً بمشروع الصك منذ صدوره.

الفقرة 2

28- لوحظ أن الفقرة 2 تتضمن إحالة مرجعية إلى الفقرة 1 من مشروع المادة 4، وقدمت اقتراحات بأن يدرج في الفقرة 1 من مشروع المادة 4 اشتراط بأن يتضمن مستند الشحن القابل للتداول عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول"، بدلاً من تركها كعنصر يدخل ضمن تعريف مستند الشحن القابل للتداول في الفقرة 4 من مشروع المادة 2. وتذكر الفريق العامل بقراره السابق بأن يتبع، في هذا الصدد، النهج المتبع في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) التي تؤكد الفقرة 3 من المادة 15 منها صحة سند الشحن، حتى وإن لم توجد أي تفاصيل، إذا كان يستوفي التعريف الوارد في الفقرة 7 من المادة 1 من تلك الاتفاقية (A/CN.9/1127، الفقرة 55). وأوضح كذلك أنه، وفقاً للفقرة 1 من مشروع المادة 5، فصحة مستند الشحن القابل للتداول لا ترتبط بالفقرة 1 من مشروع المادة 4.

29- وقدم اقتراح آخر بحذف عبارة "في وجهه" نظراً لغموض هذه العبارة والتحدي المتمثل في تطبيق هذا المفهوم في سياق إلكتروني. وردا على ذلك، شدد على أن ملاحظة تشير إلى أن مستند النقل ينبغي أن يكون بمثابة مستند شحن قابل للتداول وإشارة مناسبة إلى مشروع الصك ينبغي أن تكونا واضحتين وليس مخفيتين ضمن الشروط العامة المنطبقة على مستند النقل.

30- وفي حال عدم إصدار مستند نقل بمقتضى عقد نقل معين، أثير سؤال عما إذا كان عقد النقل ذاك يمكن أن يستخدم كسند شحن قابل للتداول بإعمال الفقرة 2. وردا على ذلك، أوضح أن الفقرة 2 تقترض دائماً إصدار مستند نقل ولا يقصد بها تحويل عقد النقل إلى مستند شحن قابل للتداول.

31- ولدى مناقشة الفقرة 3 من مشروع المادة 5، أعرب عن شغل مثاره أن الفقرة 2 لا تنص على أن الملاحظة المطلوبة يجب أن تبين التاريخ الذي ينبغي أن يستخدم مستند النقل كمستند شحن قابل للتداول اعتباراً منه.

32- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على حذف عبارة "في وجهه" وعلى توضيح أن الملاحظات والإشارات إلى مشروع الصك ينبغي أن تكون واضحة.

الفقرة 3

33- أثارت شواغل بشأن تعقد الجملة الأولى، ولا سيما العبارات الثلاث الواردة في بداية تلك الجملة. وقدمت اقتراحات بحذف العبارة الثانية أو الثالثة. وردا على ذلك، أوضح أن الفقرة 2 من مشروع المادة 3 تتوخى رفع مستند النقل القابل للتداول أو غير القابل للتداول لمرتبة مستند الشحن القابل للتداول، ومن ثم فهي لن تعوق استخدام مستند النقل غير القابل للتداول كمستند شحن قابل للتداول ما دام القانون المنطبق لا يمنع ذلك. وفي حين أن الغرض من الفقرة 3 هو السماح بإصدار مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل، فقد أوضح أن القصد من العبارة الثانية، التي تشير إلى الحالة التي يكون فيها مستند النقل غير قابل للتداول، هو تجنب خطر إصدار مستندي قابلين للتداول من جانب متعهد النقل نفسه فيما يتعلق بنفس البضائع. وقدم اقتراح آخر بالاستعاضة عن عبارة "إذا كان مستند النقل المشار إليه في الفقرة 2 غير قابل للتداول" بعبارة "إذا تعذر جعل مستند النقل المشار إليه في الفقرة 2 قابلاً للتداول". وردا على ذلك، لوحظ أن

صيغة من هذا القبيل لن تعزز اليقين القانوني وستفرض على الحائزين والمصارف عبء تقرير ما إذا كانت بعض المستندات ستصبح قابلة للتداول قانوناً بمقتضى القانون الساري المفعول لديهم.

34- وفيما يتعلق بالملاحظات، شدد على أن كلا من مستند الشحن القابل للتداول الصادر كمستند منفصل ومستند النقل ذي الصلة ينبغي أن يقرأ بإصدار مستند الشحن القابل للتداول. وقدمت اقتراحات بأن يحدد مشروع الصك النتائج المترتبة في حال لم يدرج متعهد النقل ملاحظة في مستند النقل للإقرار بإصدار مستند الشحن القابل للتداول. ولوحظ أن عدم إدراج متعهد النقل للملاحظات اللازمة لا ينبغي أن يؤثر على صحة مستند الشحن القابل للتداول. كما سلط الضوء على الصعوبة العملية التي تواجهها المصارف في التحقق من تلك الملاحظات. وأضيف أن المسائل المتعلقة بالأضرار الناجمة عن عدم إدراج متعدي النقل للملاحظات الضرورية ينبغي أن تعالج في القانون الوطني ذي الصلة، وليس في مشروع الصك.

35- وأثير سؤال عما إذا كان يمكن إصدار مستند شحن قابل للتداول كمستند منفصل في حال عدم إصدار مستند نقل. وأعرب عن شكوك بشأن استصواب السماح بإصدار مستند شحن قابل للتداول في حال عدم وجود أي مستند نقل، بالنظر إلى أن الأطراف، في الممارسة العملية، قد لا تبيع البضاعة أثناء العبور عندما لا يكون مستند النقل قد صدر.

36- وأوضح أنه، بينما صيغت الفقرة 3 مع مراعاة الفقرة 5 من المادة 6 من القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، إلا أن الفقرة 3 يمكن أن تنطبق أيضاً على حالات أخرى، مثلاً عندما لا يتضمن مستند النقل المعلومات المبينة في الفقرة 1 من مشروع المادة 4 ولا تسمح القواعد المنطبقة بمقتضى اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية بإدراج أي معلومات إضافية في مستند النقل.

37- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على أن يبيّن في الفقرة 3 أن الملاحظات ينبغي أن تدرج في كل من مستند الشحن القابل للتداول الصادر كمستند منفصل وفي مستند النقل ذي الصلة من أجل الإقرار بإصدار مستند الشحن القابل للتداول. وطلب إلى الأمانة أن تتقح الجملة الأولى لتسهيل قراءتها أكثر.

الفقرة 4

38- قدمت اقتراحات بحذف الفقرة بأكملها في ضوء الفقرتين 2 و3 من مشروع المادة 1، اللتين سبق أن أوضحا أن مشروع الصك لن يمس بحقوق الأطراف والتزاماتها بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني. وأعرب عن شاغل مثاره أن الفقرة 4 قد تفسر على أنها تسمح لمتعهد النقل نفسه بإصدار مستندين قابلين للتداول عندما يشمل النقل المتعدد الوسائط مرحلة بحرية، وهو أمر غير مستصوب. وردا على ذلك، لوحظ أن مخاطر اعتماد هذا التفسير محدودة للغاية وأنه، بمقتضى الفقرة 3 من مشروع المادة 3، لا يمكن إصدار مستند شحن منفصل قابل للتداول إلا إذا كان مستند النقل غير قابل للتداول.

39- وأعرب عن شواغل بشأن حذف الجملة الأولى لأنها تحدد صراحة عنصراً رئيسياً في النهج ذي المسار المزدوج الذي يعتمده مشروع الصك. وذكر أن هذا البيان الصريح قد يكون ذا أهمية خاصة لقطاع السكك الحديدية. واتفق الفريق العامل على الإبقاء على هذه الجملة.

40- واتفق الفريق العامل، بدوره، على حذف الجملة الثانية باعتبارها غير ضرورية.

الفقرة 5

41- أعرب عن التأييد لإدراج ثلاثة أنواع مختلفة من المستندات القابلة للتداول في الجملة الأولى (أي، لأمر شخص غير مسمى أو لأمر شخص مسمى أو لحاملها). ولكن، لوحظ أن سندات الشحن "الإسمية" (أي مستندات الشحن القابلة للتداول التي تسمح فقط بالتسليم لشخص مسمى معين) لن تكون مشمولة بمشروع الصك.

- 42- وقدّم اقتراح بحذف الجملتين الثانية والثالثة، وترك المسألة للقوانين المحلية والممارسات الراسخة في القطاع. وأوضح أن تعبير "الأمر" معروف جيدا في التجارة البحرية. واعتبر أن من الإشكالي افتراض أنه، في حال عدم ذكر الاسم، ينبغي اعتبار مستند الشحن القابل للتداول محررا لأمر المرسل، مع الإشارة إلى أن الناقل، وليس المرسل، كثيرا ما يكون أول حائز لمستند الشحن القابل للتداول. وحذت بعض الوفود الأخرى الاحتفاظ بهاتين الجملتين نظرا لأن مشغلي السكك الحديدية ليسوا معتادين على التعامل مع مستندات النقل القابلة للتداول ولأنهم عادة ما يكونون على دراية بتعليمات المرسلين. ولوحظ أن هذا الحكم حدد قواعد واضحة حتى لا يؤدي إلى تعطيل كبير لممارسة السكك الحديدية بعد استحداث مستند الشحن القابل للتداول.
- 43- وأعرب عن التأييد لإصدار المستندات لحاملها، رغم صعوبة التيقن من مشروعية حائزي المستندات لحاملها.
- 44- واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بعبارة "أو لأمر شخص مسمى" ضمن المجموعة الأولى من المعقوفتين، وعلى حذف الجملتين الثانية والثالثة.

الفقرة 6

- 45- أثير سؤال بشأن الحاجة إلى نسخ أصلية متعددة من مستند الشحن القابل للتداول. وأوضح أن سندات الشحن تصدر عادة، في النقل البحري، في مجموعات من ثلاث نسخ أصلية، تؤدي كل منها وظيفة مختلفة. فعادة ما ترسل نسخة أصلية واحدة إلى الشاحن، فيما يحتفظ وكيل الشحن بنسخة أصلية واحدة، وترسل نسخة أصلية واحدة إلى المشتري الذي يقدمها إلى المصارف من أجل دعم خطاب الاعتماد.
- 46- واقترح تنقيح الجملة الثانية لكي تنص على أن الصور غير قابلة للتداول وينبغي سميها بهذه الصفة. وقدم اقتراح آخر بإدراج ملاحظة في النسخ الأصلية مفادها أن الصور ستكون غير قابلة للتداول.
- 47- واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية للجملة الأولى وطلب إلى الأمانة أن تنقح الجملة الثانية لتوضيح أن الصور يمكن أن "تعد" لا أن "تصدر".

مشروع المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

الفقرة الفرعية (د)

- 48- فيما يتعلق بالفقرة الفرعية (د)، أعرب عن شغل يتعلق بالإشارة إلى الطبيعة العامة للبضائع، مع الإشارة إلى أن هذا الاشتراط قد يكون مفرطا في العمومية وأن من المستصوب إدراج مزيد من التفاصيل. وفي هذا الصدد، اقترح اشتراط أن يبين مستند الشحن القابل للتداول وصفا للبضاعة حسبما هو مشار إليه في الفقرة 1 من المادة 36 من قواعد روتردام. وذكر الفريق العامل بمختلف الاشتراطات المتعلقة بهذه المسألة بمقتضى مختلف اتفاقيات النقل. ففي حين أن قواعد روتردام تشترط وصفا للبضاعة "يكون مناسباً للنقل"، إلا أن بعض الاتفاقيات الأخرى المنطبقة على النقل بالسكك الحديدية والنقل الطرقي لا تشترط سوى وصف "طبيعة البضاعة". وأضيف أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع وقواعد هامبورغ تستخدمان مصطلح "الطبيعة العامة" للبضائع، الذي يعتبر القاسم المشترك وبالتالي يمكن أن يكون مقبولا عموما لدى الأطراف المشاركة في وسائط نقل مختلفة.
- 49- وأعرب عن التأييد للاحتفاظ بعبارة "بالشكل الذي أخذها به متعهد النقل في عهده"، نظرا لأن حالة الطبيعة العامة للبضاعة قد تتغير في مرحلة لاحقة.

50- كما أعرب عن التأييد للاحتفاظ بعبارة "وكل ذلك طبقا للتفاصيل المقدمة من المرسل"، مع التشديد على الحاجة إلى ضمان الاتساق مع المعلومات الواردة في عقود البيع والاشتراطات الواردة في خطابات الاعتماد.

51- وطلب الفريق العامل إلى الأمانة أن تحتفظ بالنصين بين معقوفتين وأن تنقح الفقرة الفرعية لتوضيح أن المرسل هو الذي يقدم جميع التفاصيل المشار إليها فيها.

الفقرة الفرعية (هـ)

52- رئي أن عبارة "الحالة الظاهرة للبضائع" قد تكون غامضة في غياب تفسير إضافي على النحو المنصوص عليه في الفقرة 4 من المادة 36 من قواعد روتردام. وأشار إلى أن متعهدي النقل في النقل بالسكك الحديدية والنقل الطرقي لا يطالبون عادة بالتحقق من الحالة الظاهرة للبضائع. وقدم اقتراح بإدراج عبارة "استنادا إلى تفتيش خارجي معقول" في نهاية الفقرة الفرعية (هـ).

53- ولم يكن هناك تأييد كافٍ للاقتراحات الداعية إلى حذف الفقرة الفرعية (هـ) أو نقلها إلى القائمة غير الإلزامية الواردة في الفقرة 2. وشدد على أهمية الحالة الظاهرة للبضائع في التجارة البحرية، وخصوصا فيما يتعلق باشتراط وجود سند شحن نظيف لدعم خطابات الاعتماد. وفي هذا الصدد، لوحظ أن الفقرة 5 من مشروع المادة 5 تتضمن افتراضا مفاده أنه، في حال عدم وجود إشارة للحالة الظاهرة للبضائع، سيعتبر أن مستند الشحن القابل للتداول قد ذكر أن الحالة الظاهرة للبضائع كانت جيدة في الوقت الذي أخذها فيه متعهد النقل في عهده. وأشار أيضا إلى أن مشروع المادة 6 يجيز لمتعهد النقل فقط إبداء تحفظات على التفاصيل التي يقدمها المرسل المشار إليها في الفقرة الفرعية (د). ومن الناحية العملية، أوضح أن متعهدي النقل يفضلون ذكر الحالة الظاهرة للبضائع في المستندات التي تصدر لحماية أنفسهم.

54- ولدى مناقشة الفقرة 1 من مشروع المادة 6، نظر الفريق العامل من جديد في الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4. واقترح إدراج إشارة إلى الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4 لكي يتمكن متعهد النقل من إبداء تحفظ بشأن الحالة الظاهرة للبضائع. وأعيد التأكيد على أن متعهدي النقل قد لا تكون لديهم، في الممارسة العملية، وسائل معقولة لفحص البضائع. وردا على ذلك، أوضح أن القصد من الفقرة 1 من مشروع المادة 6 هو السماح لمتعهد النقل بأن يحتفظ على المعلومات المقدمة من المرسل، ولكن الحالة الظاهرة للبضائع هي حقيقة ينبغي أن يتأكد منها متعهد النقل عادة. وكان هناك تأييد لأن يوضح في الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4 أنه، إذا لم تكن لدى متعهد النقل وسيلة معقولة للقيام بذلك، فبإمكانه إدراج إشارة بهذا المعنى.

55- واتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة الفرعية (هـ) لتنفيذ بأنه، إذا لم تكن لدى متعهد النقل وسيلة معقولة لفحص البضائع، فبإمكانه إدراج إشارة بهذا المعنى.

الفقرة الفرعية (ح)

56- أعرب عن شغل بشأن تاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول نفسه، مع الإشارة إلى أن الفقرة الفرعية (ح) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4 تشترط فقط أن يبين مستند الشحن القابل للتداول تاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول، إذا صدر بشكل منفصل. وقدمت اقتراحات بتنقيح الفقرة الفرعية (ح) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4 لتوضح أنه ينبغي دائما إدراج تاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول. ودعا اقتراح آخر إلى زيادة اختصار الفقرة الفرعية (ح) من الفقرة 1 من مشروع المادة 4 بحيث تشترط مكان وتاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول فقط، وليس مكان وتاريخ إصدار مستند النقل. وذكر الفريق العامل بأن مكان إصدار مستند النقل سيكون مهما من أجل تحديد القانون الذي سينظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو

تلفها، وأن تاريخ الإصدار سيكون مهما من أجل حساب فترة التقادم التي يمكن خلالها تقديم مطالبات ضد الناقل (A/CN.9/1127، الفقرة 38).

57- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة الفرعية (ح) ليصبح نصها كما يلي "مكان وتاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل، إذا صدرا بشكل منفصل".

الفقرة الفرعية (ط)

58- أخذ الفريق العامل باقتراح بحذف عبارة "في حال كان معلوما لدى متعهد النقل"، مشيراً إلى أهمية مكان التسليم في تقرير مدى انطباق مشروع الصك كما هو منصوص عليه في الفقرة 1 من مشروع المادة 1. وسلط الضوء على الفرق بين مكان التسليم والوجهة النهائية للبضائع. وأوضح أن مكان تسليم البضائع في السياق البحري كثيراً ما يفهم على أنه ميناء التفرغ، الذي لا يكون بالضرورة هو الوجهة النهائية للبضائع.

الفقرة الفرعية (ي)

59- تباينت الآراء بشأن الحاجة إلى أن تشترط الفقرة الفرعية (ي) أن يحدّد في مستند الشحن القابل للتداول عدد النسخ الأصلية في ضوء وجود حكم مماثل في الفقرة 6 من مشروع المادة 3. وفي حين اقترحت بعض الوفود حذف الفقرة الفرعية (ي) لتجنب التداخل مع الفقرة 6 من مشروع المادة 3، فقد أيدت بعض الوفود الأخرى حذف الفقرة 6 من مشروع المادة 3 بدلا من ذلك والإبقاء على الفقرة الفرعية (ي) لضمان اكتمال القائمة المرجعية المنصوص عليها في مشروع المادة 4. كما كان هناك بعض التأييد للاحتفاظ بكلا الحكمين نظرا لاختلاف الأغراض المقصودة، مع ملاحظة أن مشروع المادة 3 يتناول إصدار مستند الشحن القابل للتداول بينما يركز مشروع المادة 4 على محتويات مستند الشحن القابل للتداول. واقترح أيضا أن يوضح في الفقرة الفرعية (ي) أن أي صورة من مستند الشحن القابل للتداول ينبغي أن تعد وفقا للإجراء المبين في الفقرة 6 من مشروع المادة 3.

60- وبعد المناقشة، اتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية للفقرة الفرعية (ي).

الفقرة 2

الفقرة الفرعية (ج)

61- لم يأخذ الفريق العامل باقتراح بالاستعاضة عن عبارة "القانون المنطبق على عقد النقل" بعبارة "القانون المنطبق على مستند الشحن القابل للتداول". وأوضح أن مستند الشحن القابل للتداول يستنسخ محتويات معينة من عقد النقل، ومن ثم فالمعلومات المتعلقة بالقانون المنطبق على عقد النقل ستكون مهمة للمصارف.

الفقرة الفرعية (د)

62- رئي أن أي تفاصيل قد يشترطها قانون البلد الذي يصدر فيه مستند الشحن القابل للتداول يجب أن تدرج في مستند الشحن القابل للتداول وألا تترك لتقدير الأطراف. وردا على ذلك، أوضح أن مشروع الصك يتناول محتويات مستند الشحن القابل للتداول، وليس المحتويات الإلزامية لمستند النقل عملا بالقانون الذي ينظمه، والذي لم يحل مشروع الصك محله. وأضيف أنه، بما أن مستند الشحن القابل للتداول هو مستند جديد ينشأ بموجب مشروع الصك، فلن يكون هناك قانون إلزامي بشأن محتواه.

- 63- وأعرب عن التأييد لحذف الإشارات إلى قانون البلد الذي يصدر فيه مستند الشحن القابل للتداول، لأن تلك الإشارات ستكون غير ضرورية ومشوشة.
- 64- وردا على اقتراح بإضافة عبارة "الطرف المبلّغ" إلى الفقرة 2، أشير إلى أن تلك المعلومات ينبغي أن تندرج في إطار الفقرة الفرعية (د).
- 65- واتفق الفريق العامل على تنقيح الفقرة ليصبح نصها كما يلي: "أي تفاصيل أخرى قد يتفق الأطراف على إدراجها في مستند الشحن القابل للتداول".

الفقرة 3

- 66- أثير سؤال بشأن العواقب القانونية المترتبة على عدم قيام متعهد النقل بكفالة كون مستند الشحن القابل للتداول الصادر بشكل منفصل يستتسخ نفس التفاصيل المذكورة في مستند النقل. ولوحظ أن سندات الشحن المتعدد الوسائط التي أعدها الاتحاد الدولي لربطيات متعهدي الشحن تصدر، في الممارسة العملية، بعد أن يبذل متعهد الشحن العناية الواجبة وقبل ترتيب أي عملية نقل. وعلاوة على ذلك، كثيرا ما يكون نقل البضائع، في إطار تجارة السفن الجوالّة، مشمولا بمشارطة الإيجار وسند شحن، وهو ما يشبه الحالة التي يصدر فيها متعهد النقل نفسه مستند نقل غير قابل للتداول ومستند شحن قابل للتداول. ويتحمل متعهد النقل خطر عدم الاتساق بين المستندين.
- 67- وكان هناك بعض التأييد للرأي القائل بأن احتمال عدم الاتساق بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل ضئيل من الناحية العملية، لأن من المرجح أن تكتشف المصارف معظم الفوارق عند فحصها للمستندات المرتبطة بخطابات الاعتماد. وردا على ذلك، ذكر الفريق العامل بأن عمليات بيع البضائع أثناء العبور شائعة في تجارة السلع الأساسية وبأنه سيكون من الصعب اكتشاف الفوارق في تلك المرحلة.
- 68- وأعرب عن التأييد للرأي القائل بأنه، في حال عدم الاتساق، ينبغي ترجيح مستند الشحن القابل للتداول على مستند النقل. وشدد على أن حائز مستند شحن قابل للتداول ينبغي أن يكون قادرا على التعويل على المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول.

الفقرة 4

- 69- وأعرب عن التأييد لحذف هذه الفقرة، مع الإشارة إلى أن اشتراط التوقيع بخط اليد محدود للغاية ولا يجسد الممارسات التجارية الحالية.

مشروع المادة 5- النواقص في مستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

- 70- أوضح أن هيكل الفقرة يتبع النهج المعتمد في قواعد هامبورغ، طبقا لما اتفق عليه الفريق العامل سابقا (A/CN.9/1127، الفقرة 55). وكانت هناك آراء مفادها أن هذه الفقرة ينبغي أن تبين صراحة المتطلبات الدنيا للقابلية للتداول بدلا من الإشارة إلى تعريف مستند الشحن القابل للتداول الوارد في الفقرة 4 من مشروع المادة 2.
- 71- وأثيرت تساؤلات عما إذا كان القصد من الفقرة هو تناول صحة مستند الشحن القابل للتداول أم طابعه القانوني فقط. وبينما لا تشير الفقرة 3 من المادة 15 من قواعد هامبورغ إلا إلى الطابع القانوني لسند الشحن، أشير إلى أن الفقرة 1 من المادة 39 من قواعد روتردام تشير إلى الطابع القانوني لمستند النقل أو صحته.

72- وفيما يتعلق بالمتطلبات الدنيا للقابلية للتداول، وبينما رأيت بعض الوفود أن الصيغة الحالية للفقرة 4 من مشروع المادة 2 كافية بالفعل، اقترحت بعض الوفود الأخرى تنقيح التعريف لكي يوضح أن المستند يجب أن يوقعه ويصدره متعهد النقل ويجب أن يبين أن البضائع، حسبما هو محدد في المستند، قد أخذها متعهد النقل في عهده. وأعرب عن آراء مختلفة بشأن ما إذا كان عدم ورود عدد النسخ الأصلية في مستند الشحن القابل للتداول سيقوض قابليته للتداول. وسلط الضوء على أهمية إدراج عدد النسخ الأصلية في مستند الشحن القابل للتداول، نظرا للصعوبة العملية التي يواجهها الحائز في الحصول على هذه المعلومات. وكان هناك تأييد لعدم إدراج عدد النسخ الأصلية كشرط أدنى للقابلية للتداول، على أن يكون مفهوما أن الفقرة 6 من مشروع المادة 3 تشترط على متعهد النقل أن يبين عدد النسخ الأصلية في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة؛ ولا ينبغي أن يتحمل حائز مستند الشحن القابل للتداول تبعات عدم وجود تلك المعلومات بسبب خطأ ارتكبه متعهد النقل. ولأسباب مماثلة، أشير إلى أن عدم وجود أي ملاحظة في مستند النقل غير القابل للتداول للإقرار بإصدار مستند الشحن القابل للتداول على النحو المتوخى في الفقرة 3 من مشروع المادة 3 ينبغي أيضا ألا يقوض القابلية للتداول.

73- ولم يكن هناك تأييد لاقتراح بتحديد العدد المطلوب من النسخ الأصلية من مستندات الشحن القابلة للتداول في مشروع الصك. وقدم اقتراح آخر بإدراج حكم صريح ينص على افتراض أن مستند النقل القابل للتداول سيعتبر أنه ذكر أن نسخة أصلية واحدة فقط قد صدرت عندما لا يبين متعهد النقل عدد النسخ الأصلية في مستند الشحن القابل للتداول.

74- واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية للفقرة 1 وعلى تنقيح تعريف مستند الشحن القابل للتداول الوارد في الفقرة 4 من مشروع المادة 2 ليوضح أن المستند يجب أن يوقعه ويصدره متعهد النقل، ويجب أن يبين أن البضائع، حسبما هو موضح في المستند، قد أخذها متعهد النقل في عهده.

الفقرة 3

75- تباينت الآراء بشأن ما إذا كان يمكن لمستند النقل أن يصبح مستند شحن قابلا للتداول بعد صدوره. وذهب أحد الآراء إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يسمح برفع مرتبة مستند النقل القابل للتداول أو غير القابل للتداول عن طريق إضافة ملاحظة في مرحلة لاحقة، نظرا لأن القصد من مشروع الصك هو أن يشمل وسائط مختلفة للنقل، ولأن طلب الشاحن تقديم مستند شحن قابل للتداول يمكن ألا يقدم إلا أياها قليلة بعد إصدار مستند النقل في بعض الظروف. ولوحظ أن الحاجة إلى خطابات الاعتماد قد لا تنشأ إلا بعد إصدار مستند النقل لأن فرصة سانحة ظهرت للمرسل لبيع البضائع أثناء العبور. ولوحظ أيضا أن الحاجة إلى مستند قابل للتداول قد لا تنشأ إلا بعد إصدار مستند النقل، عندما تنتقل البضائع على نحو غير متوقع من بلدان تعترف بمستند النقل كمستند قابل للتداول بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة إلى بلدان أخرى ليست أطرافا في الاتفاقيات الدولية ذاتها. وذهب رأي آخر إلى أنه لا يمكن رفع مرتبة مستند النقل إلا عن طريق إضافة ملاحظة وفقا للفقرة 2 من مشروع المادة 3 وقت إصداره. وأشير إلى أنه لا يمكن، في الممارسة العملية، إدراج ملاحظة تذكر أن سند الشحن المتعدد الوسائط الذي أعده الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن سيكون بمثابة مستند شحن قابل للتداول يصدر بمقتضى مشروع الصك إلا في نفس اليوم الذي يصدر فيه.

76- وفي حال أمكن رفع مستند النقل إلى مرتبة مستند شحن قابل للتداول بعد صدوره، أثيرت شواغل بشأن إدراج قاعدة افتراض تسمح بأن يكون مستند النقل بمثابة مستند شحن قابل للتداول اعتبارا من تاريخ صدوره. واعتبر الأثر الرجعي على قابلية مستند النقل للتداول إشكاليا، خصوصا عندما يرفع مستند النقل القابل للتداول المعترف به في بعض الاتفاقيات الدولية المنطبقة إلى مرتبة مستند شحن قابل للتداول بمقتضى مشروع الصك بعد تاريخ صدوره. وأضيف أن السماح بأن يستخدم مستند النقل كمستند شحن قابل للتداول اعتبارا من تاريخ صدوره يعني ضمنا أن مجموعتين مختلفتين من القواعد يمكنهما أن تحكما في وقت معين قابلية مستند النقل ذاك للتداول.

77- وأثير سؤال بشأن طلب الجهات الفاعلة في القطاع رفع مستند النقل غير القابل للتداول إلى مرتبة مستند شحن قابل للتداول، في غير وقت صدوره. وأشير إلى الصعوبة العملية الكامنة في رفع فئات معينة من مستندات النقل غير القابلة للتداول إلى مرتبة مستند شحن قابل للتداول، بالنظر إلى أن النسخ الأصلية من مستندات النقل غير القابلة للتداول تلك عادة ما تكون مصاحبة للبضائع، ولا يحتفظ بها متعهد النقل أو المرسل. وأثير سؤال آخر عما إذا كان المكان الذي ستوضع فيه الملاحظة سيؤثر في انطباق مشروع الصك، بالنظر إلى أنه قد يختلف عن مكان الإصدار.

78- واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصيغة الحالية وعلى إعادة النظر في الفقرة لاحقاً.

الفقرة 4

79- قدم اقتراح بحذف هذه الفقرة، التي يبدو أنها غير ضرورية، لأن الفقرة 1 من مشروع المادة 3 تنص بالفعل على أنه ينبغي لمتعهد النقل أن يصدر مستند الشحن القابل للتداول عندما يأخذ البضائع في عهده. وردا على ذلك، شدد على اختلاف الأغراض المتوخاة من الفقرة 1 من مشروع المادة 3 والفقرة 4 من مشروع المادة 5. واتفق الفريق العامل على الاحتفاظ بالصياغة الحالية.

الفقرة 5

80- لم يأخذ الفريق العامل باقتراح بإدراج فقرة إضافية يكون نصها كما يلي: "في حال لم يذكر في الإعلان أن أجرة النقل قد دفعت مقدماً، فسيكون من المفهوم أن المرسل إليه هو الذي سيدفعها". وردا على ذلك، لوحظ أن الشخص الذي يستأجر الخدمات، أي المرسل في سياق خدمات النقل، هو الذي يدفع ثمنها عادة.

مشروع المادة 6- المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

81- كان هناك تفضيل للخيار 1، الذي يتضمن نظاماً مستقلاً يشمل قواعد صريحة بشأن الكيفية التي يمكن بها لمتعهد النقل أن يبدي تحفظات عند إصدار مستند الشحن القابل للتداول. وكان هناك تأكيد لإضافة حرف العطف "أو" لأن متعهدي النقل قد لا تكون لديهم، في الممارسة العملية، وسائل معقولة لفحص البضاعة لأسباب متنوعة (مثل البضاعة المسلمة في حاويات مختومة واللوائح الصحية والأمنية التي تحول دون الوصول إلى المركبات). ولوحظ أن الفقرة 1 لا تحد من الطريقة التي يمكن بها لمتعهد النقل أن يحتفظ على المعلومات.

82- ونظر الفريق العامل بالتفصيل في احتمال عدم الاتساق بين المعلومات الواردة في مستند النقل ومستند الشحن القابل للتداول، في حال صدوره بشكل منفصل. ويقضي أحد الحلول المقترحة أن يروج مستند الشحن القابل للتداول الذي يصدر بشكل منفصل مع مستند النقل دائماً (كمرفق لمستند النقل مثلاً). وردا على ذلك، ذكر أن هذا الاشتراط قد يقوض الغرض من الفقرة 3 من مشروع المادة 3 المتمثل في السماح بإصدار مستند منفصل. وأعرب عن التأييد لمواصلة العمل على الفقرة 3 من مشروع المادة 4، التي تشترط بالفعل وجود مستند شحن قابل للتداول صادر بشكل منفصل من أجل استتساخ التفاصيل المذكورة في مستند النقل تقادياً لعدم الاتساق بين المستندات. وشدد على أنه لا ينبغي إلزام المصارف بالتحقق من المعلومات نفسها مرتين.

الفقرة 2

83- نظر الفريق العامل في كيفية معالجة احتمال عدم الاتساق بين المستندات، وذلك مثلا عندما يتضمن مستند النقل تحفظا قدمه متعهد النقل ولم يجسد في مستند الشحن القابل للتداول. ولوحظ أن الفقرة 2 من مشروع المادة 6 تسمح لطرف ثالث يتصرف بحسن نية بالاعتماد على المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول وأن التحفظ الوارد في مستند النقل لن يكون مقبولا. وأثيرت شواغل بشأن تفسير عبارة "بحسن نية"، مع الإشارة إلى أن مشروع الصك ينبغي أن يوضح أنه لا ينبغي اعتبار أن المصارف تتصرف بسوء نية إذا لم تخصص مستند النقل.

84- واقترح إدراج عبارة "وفي السياق المعتاد للعمل أو التمويل" بعد عبارة "بحسن نية". وأعرب عن القلق من أن إدراج عبارة من هذا القبيل قد يقوض مقبولية مشروع الصك كاتفاقية، تكون ملزمة للموقعين عليها، خلافا للقانون النموذجي. وعلاوة على ذلك، أشير إلى أن عبارة "بحسن نية" مستخدمة في العديد من اتفاقيات النقل الدولية ويمكن أن تهمها بشكل عام الأطراف المعنية بنقل البضائع.

85- وأعرب عن شكوك بشأن عبارة "بما في ذلك المرسل إليه" لأن 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. وأشير إلى أن المرسل إليه، المعرف في الفقرة 2 من مشروع المادة 2 بأنه الشخص المسمى في عقد النقل باعتباره الشخص الذي يحق له تلقي البضائع، قد يكون في بعض الحالات هو المرسل، على سبيل المثال، إذا كان يشترط عليه، بمقتضى الشروط التجارية التي اتفقت عليها الأطراف، إبرام عقد النقل مع متعهد النقل.

86- واقترح أن توضح الفقرة أن الدليل الذي يقدمه متعهد النقل لإثبات العكس فيما يتعلق بأي من المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول لا ينبغي أن يكون مقبولا فقط تجاه طرف ثالث أحيل إليه مستند شحن قابل للتداول. وأشير إلى الفقرة الفرعية ج من المادة 41 من قواعد روتردام، التي تنص على أنه لا ينبغي قبول دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى تفاصيل معينة واردة في مستند النقل.

87- واتفق الفريق العامل على حذف عبارة "بما في ذلك المرسل إليه" وعلى تنقيح الفقرة لتوضيح أن الدليل الذي يقدمه متعهد النقل لإثبات العكس لا ينبغي أن يكون مقبولا فقط تجاه الطرف الثالث الذي أحيل إليه مستند الشحن القابل للتداول. ولوحظ أن هذا الحكم ينبغي أن يحمي أيضا شركة التأمين البديلة.

مشروع المادة 7- نطاق حقوق الحائز بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول

الفقرة 1

88- أثير سؤال بشأن معنى "حق السيطرة"، مع الإشارة إلى أن مصطلح "حق التصرف" كثيرا ما يستخدم في اتفاقيات النقل وأن "حق السيطرة" يمكن الخلط بينه وبين مفهوم "السيطرة الحصرية" في السياق الإلكتروني. وردا على ذلك، أوضح أن "حق السيطرة" مستمد من قواعد روتردام التي تشمل الحق في توجيه تعليمات إلى متعهد النقل. وأعرب عن التأييد للاستعاضة عن مفهوم "حق السيطرة" بعبارة "حق التصرف". وقدم اقتراح بإدراج تعريف لمصطلح "حق السيطرة" في مشروع المادة 2.

89- وأعرب عن شاغل بشأن الإشارات إلى عقد النقل في هذه الفقرة. وسلط الضوء على الصعوبة العملية التي يواجهها الحائز في الاطلاع على محتويات عقد النقل، وأشير إلى أن مشروع الصك لا يشترط ترويج عقد النقل مع مستند الشحن القابل للتداول. ولوحظ أنه قد يكون من الصعب، في الممارسة العملية، أن ترفق

مستندات نقل مختلفة صادرة عن ناقلين فعليين بمستند الشحن القابل للتداول. بيد أنه، في سياق سند الشحن المتعدد الوسائط الذي أعده الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن، أشير إلى أن الشروط القياسية لعقد النقل يمكن العثور عليها على ظهر تلك الوثيقة. ولوحظ أيضا أن المصارف نادرا ما تشتترط، في الممارسة العملية، تقديم نسخة من عقد النقل فيما يتعلق بمعاملات خطاب الاعتماد.

90- وأبدي شاغل آخر مفاده أن الفقرة 1 من مشروع المادة 7 تعني ضمنا أن حائز مستند الشحن القابل للتداول يمكنه إنفاذ الحقوق الناشئة عن عقد النقل الذي لا يكون طرفا فيه. وشدد على ضرورة أن ينص مشروع الصك صراحة على كيفية إحالة حقوق المرسل بمقتضى عقد النقل إلى حائز مستند الشحن القابل للتداول. ولكن، لوحظ أن مشروع الصك ينبغي أن يوضح فقط حقوق حائز مستند الشحن القابل للتداول المتأصلة في وظيفة القابلة للتداول، ولكن ليس جميع الحقوق المنصوص عليها في عقد النقل. ومع ذلك، قيل إن حقوق إقامة الدعوى قد تستحق اهتماما خاصا. وقدم اقتراح بإدراج حكم ينص على أن إحالة مستند الشحن القابل للتداول ستكون نافذة المفعول من أجل إحالة الحق في إقامة الدعوى بمقتضى عقد النقل إلى الحائز الجديد. وأشير إلى قانون المملكة المتحدة للنقل البحري للبضائع (1992) وقانون سنغافورة المتعلق بسندات الشحن (1992).

91- ولوحظ أنه ينبغي منح حائز مستند الشحن القابل للتداول حقوق مراقبة البضائع أثناء العبور؛ ونتيجة لذلك، فإن أي حقوق سابقة في البضائع ستزول، مما يؤدي حتما إلى تعديل حقوق المرسل بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة. وأشير إلى أن الفقرة 3 من مشروع المادة 1 تتضمن عبارة "بخلاف ما هو منصوص عليه صراحة في هذه الاتفاقية". وأثير سؤال بشأن ماهية الحقوق المدرجة في مشروع المادة 7 التي يلزم ممارستها بما يتسق مع عقد النقل.

92- وأشير أيضا إلى أن عبارة "بما في ذلك" الواردة في الفاتحة توحى بأن حق السيطرة لا يقتصر على الحقوق المبينة في مشروع المادة، التي تحيد عن الفقرة 1 من المادة 50 من قواعد روتردام، حيث تكون القائمة المقابلة حصرية. وأوضح أن مشروع الصك يتوخى أنه عندما يصبح الحائز حائزا لمستند الشحن القابل للتداول، يجوز له أن يكتسب حقوقا بمقتضى عقد النقل إضافة إلى الحقوق المبينة في الفقرة 1 من مشروع المادة 7.

الفقرة 2

93- استذكر الفريق العامل قراره السابق بإدراج الحق في رهن البضائع نظرا لأن وجود بيان صريح بهذا الشأن يمكن أن يساعد على ضمان أن يؤدي مستند الشحن القابل للتداول وظيفته سند ملكية في جميع الولايات القضائية (A/CN.9/1127، الفقرة 75). وأعرب عن التأييد لتتقيح الفقرة 4 من مشروع المادة 7 بهدف إدراج إشارة مرجعية إلى الفقرة 2 بحيث يتعين إصدار جميع النسخ الأصلية من أجل رهن البضائع. كما كان هناك تأييد لحذف عبارة "إنشاء أي حق ضمان" ولضمان الاتساق مع المصطلحات الواردة في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن المعاملات المضمونة.

الفقرة 3

94- واتفق الفريق العامل على الاستعاضة عن كلمة "الحقوق" بعبارة "الحقوق والمفاعيل" والاستعاضة عن كلمة "المذكورة" بكلمة "المبينة".

الفقرة 4

95- أشار الفريق العامل إلى مناقشته السابقة بشأن عدد النسخ الأصلية واتفق على تنقيح الفقرة لكي تجسد أن إبراز جميع النسخ الأصلية من مستند الشحن القابل للتداول لن يكون لازما لممارسة حق السيطرة إلا إذا

أشار مستند الشحن القابل للتداول إلى إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة. وشكك في الحاجة إلى عبارة "على نحو واف". وأعرب عن بعض التأييد لاعتماد قواعد متباينة بشأن إبراز النسخ الأصلية لمستندات الشحن القابلة للتداول تنص على استثناء لمستندات الشحن القابلة للتداول التي تظهر لشخص مسمى. وطلب إلى الأمانة أن تضع عبارة "على نحو واف" بين معقوفتين، وأن تدرج إشارة في حاشية في ورقة العمل المقبلة إلى المناقشة المتعلقة بالاستثناء من قاعدة إبراز جميع النسخ الأصلية التي عرضت على الفريق العامل، وأن تنظر في صوغ قواعد محددة بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول التي تظهر لشخص مسمى.

الفقرة 5

96- أعرب عن بعض التأييد لحذف هذه الفقرة لأن طريقة الاتصال ستكون خاضعة لحرية الأطراف وللقانون الداخلي المنطبق. وأعرب عن شاغل مثاره أن مشروع الفقرة قد يساء تفسيره على أنه يسمح بإبداء تحفظات على محتوى النسخ الورقية من مستند الشحن القابل للتداول بشكل إلكتروني. وبعد أن لاحظ الفريق العامل رأي بعض الوفود المؤيد للاحتفاظ بالفقرة، اتفق على الإبقاء عليها بين معقوفتين لمواصلة النظر فيها ارتباطاً بالفصل 3.

97- وقدم اقتراح بإدراج عبارة "من خلال قناة الاتصال المعينة". واتفق الفريق العامل على وضع العبارة المقترحة في نهاية الفقرة بين معقوفتين ريثما ينظر الفريق العامل في الحاجة إلى هذا الحكم.

مسائل أخرى

98- أعرب عن شاغل مثاره أن مشروع الصك لا يتضمن أي حكم بشأن الجهة التي تتحمل التكاليف التي يدفعها متعهد النقل لدى تنفيذ التعليمات التي يصدرها حائز مستند الشحن القابل للتداول. وأشار إلى المادة 52 من قواعد روتردام. وردا على ذلك، أعيد التأكيد على أنه ينبغي اعتبار المرسل قد تنازل عن حقوقه بمقتضى عقد النقل عند إحالته مستند الشحن القابل للتداول إلى حائز لاحق. وأعرب عن التأييد لتتقيح مشروع المادة 11 لكي يجسد أن الحائز، بإحالته مستند الشحن القابل للتداول، فهو يحيل حقوقه بمقتضى عقد النقل.

99- واستمع الفريق العامل إلى اقتراح بالاستعاضة عن مشروع الفصل 3 بحكم يقتضي من الدول أن تضع إطاراً قانونياً مناسباً، مثل الإطار الوارد في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، بغية دعم استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول. ولوحظ أن حكماً عاماً من هذا القبيل ستكون له فوائد شتى، منها الحفاظ على قدرة الدولة على تحديث إطارها الخاص بالتجارة الإلكترونية حسب الحاجة، وتعزيز المواءمة القانونية عبر الحدود من خلال الترويج لاعتماد نصوص الأونسيترال، والحد من العقبات التي تعترض اعتماد الاتفاقية، وتجنب ازدواجية الجهود أو الاحتكاك بين صكوك مختلفة، والإسراع في إنجاز المشروع.