

Distr.: Limited
12 September 2022
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل السادس (المعني بمستندات النقل
المتعدد الوسائط القابلة للتداول)
الدورة الحادية والأربعون
فيينا، 28 تشرين الثاني/نوفمبر - 2 كانون الأول/ديسمبر 2022

مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة

2	أولاً- مقدمة.....
2	ثانياً- المسائل المعروضة على الفريق العامل للنظر فيها
2	ألف- شكل الصك الجديد
3	باء- النطاق الموضوعي
5	جيم- العلاقة بعقد النقل
5	دال- العلاقة بمستندات النقل
7	هاء- المستندات لأمر ولحاملها
7	واو- مستندات الشحن الإلكترونية.....
8	زاي- مسائل أخرى مطروحة للنظر فيها
9	ثالثاً- الاستنتاجات وتنظيم الأعمال المقبلة.....
10	مشاريع أحكام أولية لصك جديد

المرفق



أولاً - مقدمة

1- نظرت اللجنة، في دورتها الخامسة والخمسين (نيويورك، 27 حزيران/يونيه - 15 تموز/يوليه 2022)، في مذكرة من الأمانة تلخص الأعمال التحضيرية في مجال مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول استجابة لطلب سابق من اللجنة (A/CN.9/1101). وبعد المناقشة، انتقلت اللجنة على إحالة الموضوع إلى الفريق العامل السادس وطلبت إلى الأمانة أن تعد مشروع نص أوليا يجسد نتائج مشاورات الخبراء التي أجرتها منذ الدورة الرابعة والخمسين للجنة، وأن تقدم إلى اللجنة، في دورتها السادسة والخمسين في عام 2023، تقريراً عن التقدم الإضافي المحرز في الفريق العامل⁽¹⁾.

2- ويتضمن مرفق هذه الوثيقة مجموعة مشروحة من مشاريع الأحكام الأولية لصك بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول لكي ينظر فيها الفريق العامل. وتعرض الفقرات التالية بعض المسائل الرئيسية التي يُدعى الفريق العامل إلى النظر فيها في ذلك السياق.

ثانياً - المسائل المعروضة على الفريق العامل للنظر فيها

3- أثناء مداولات اللجنة في دورتها الخامسة والخمسين، لوحظ أنه يتعين على الفريق العامل المكلف النظر في مسائل سياساتية مختلفة، ولهذا السبب، انتقلت اللجنة على أنه ليس من المستصوب، في المرحلة الراهنة، تقييد المهام المسندة إلى الفريق العامل المكلف أو تقديم تعليمات مفصلة بشأن النهج الذي ينبغي له اعتماده⁽²⁾. وفي إطار هذه المحددات، أُسند إلى الفريق العامل تكليف واسع ومُنح حرية كبيرة في تحديد نطاق وشكل عمله وكيفية معالجة المسائل التي يرى أن من المناسب تناولها في صك جديد بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول.

4- وقد أعدت الأمانة مجموعة مشاريع الأحكام الأولية الواردة في مرفق هذه المذكرة، بناءً على طلب اللجنة، للمساعدة في تركيز مداولات الفريق العامل. وتستند مشاريع الأحكام هذه إلى حد بعيد إلى الأحكام ذات الصلة من الصكوك الدولية القائمة بشأن النقل الدولي للبضائع، وتجسد نتائج مشاورات الخبراء التي أجرتها الأمانة منذ الدورة الثالثة والخمسين للجنة، عندما أُدرج هذا الموضوع في برنامج عمل الأونسيترال. وتقدم الفقرات التالية معلومات أساسية عن صياغة هذه الأحكام، بصيغتها المنبثقة من مشاورات الخبراء، وبعض المسائل التي لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيها في مداولاته.

ألف - شكل الصك الجديد

5- الغرض الرئيسي من الصك الجديد هو النص بوضوح على أن المستند الصادر باتفاق الأطراف في عقد النقل الدولي للبضائع، المعروف أيضاً باسم عقد النقل، يمكن أن يكون بمثابة سند ملكية فيما يتعلق بالبضائع التي يمثلها بصرف النظر عن وسائط النقل الفعلية المستخدمة في عملية النقل ذات الصلة. فهذا لا ينطبق حالياً إلا على سند الشحن البحري، في حين أن بوليصة الشحن الجوي، وكذلك أذن الشحن البري والسكك الحديدية، لا تؤدي هذه الوظيفة. والحالة الخاصة التي يتمتع بها سند الشحن البحري هي نتاج تطور طويل، ووظيفته كسند ملكية، وهي وظيفة منشؤها قانون التجارة، معترف بها كقاعدة قانونية في السوابق القضائية أو التشريعات. ومع أن القوانين في الولايات القضائية المختلفة لا تعترف جميعها بمفعول إحالة سند الشحن كوسيلة لنقل الملكية إلى البضائع، فلا جدال في أن مجرد اتفاق الأطراف لا يكفي لإسناد تلك الوظيفة

(1) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة السابعة والسبعون، الملحق رقم 17 (A/77/17)، الفقرة 202.

(2) المرجع نفسه، الفقرة 201.

لمستند النقل. ولذلك، يعتقد جميع الخبراء الذين استشارتهم الأمانة بوجود حاجة إلى تشريع غايته توسيع نطاق وظيفة القابلية للتداول الكامنة في سند الشحن البحري لتشمل المستندات الصادرة فيما يتعلق بنقل البضائع بوسائط نقل أخرى.

6- ولذلك صيغت مشاريع الأحكام الأولية كنص تشريعي يقصد به أن تشترعه الدول، وليس كبنود تعاقدية أو نص توجيهي. وعلاوة على ذلك، ودون المساس بالقرار النهائي الذي ستتخذه اللجنة بشأن شكل الصك الجديد، صيغت مشاريع الأحكام الأولية في شكل اتفاقية دولية نظرا إلى أنه جرت العادة، لضمان أعلى درجة من التوحيد، على التفاوض بشأن الصكوك المعنية بالنقل الدولي للبضائع واعتمادها بوصفها اتفاقيات دولية. ويمكن للأمانة أن تضع خيارات لصياغة قانون نموذجي تساعد من خلالها الفريق العامل على تصور هذا البديل في اجتماع مقبل، إذا رغب الفريق العامل في ذلك.

7- واتساقا مع ذلك النهج، تستخدم مشاريع الأحكام الأولية قدر الإمكان مصطلحات من اتفاقيات النقل الدولية القائمة. وهذه تشمل اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لعام 1980⁽³⁾؛ واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2008 ("قواعد روتردام")⁽⁴⁾؛ والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1980⁽⁵⁾ والقواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية التابعة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ("القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999")⁽⁶⁾؛ واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لعام 2020⁽⁷⁾؛ والاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية⁽⁸⁾ وبروتوكولها الإضافي المتعلق بإذن الشحن الإلكتروني لعام 2008⁽⁹⁾؛ واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ("اتفاقية مونتريال")⁽¹⁰⁾.

باء - النطاق الموضوعي (نهج "المسار المزدوج" والنهج "المحايد من حيث الوساطة")

8- دعا المقترح الأصلي الذي نظرت فيه اللجنة في دورتها الثانية والخمسين (فينا، 8-19 تموز/يوليه 2019) إلى وضع "سند شحن لوحدة أو أكثر من وسائط النقل بما يشمل السكك الحديدية والطرق البرية والطيران، لتحقيق الأهداف المتمثلة في استخدام سند وحيد يتحكم في حركة البضائع وتسليمها واستلامها، مع إعطاء مستند النقل الجديد هذا طابع مستند للملكية لتمكينه من أداء وظيفة تسوية التمويل"⁽¹¹⁾. وبالإضافة إلى تناول وظيفة سند الملكية، اقترح أن يتضمن الصك المقبل قواعد جديدة بشأن مسائل مثل مواصفات الجهة المصدرة وشروط الإصدار وموضوع الإصدار وشكله وصحته⁽¹²⁾. ولاحظت اللجنة، لدى إسناد هذا الموضوع

(3) قرار اتخذته الجمعية العامة في 20 كانون الأول/ديسمبر 1978 (A/RES/33/160). وانظر أيضا:

https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf

(4) قرار اتخذته الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ديسمبر 2008 (A/RES/63/122).

(5) انظر: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF

(6) انظر: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-cim-1980-e.PDF

(7) للاطلاع على الترجمة الإنكليزية للاتفاقية، انظر: <https://en.osjd.org/en/8906/page/106077?id=2099>

(8) United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742

(9) United Nations, *Treaty Series*, vol. 2762, A-5742

(10) United Nations, *Treaty Series*, vol. 2242, No. 39917

(11) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الرابعة والسبعون، الملحق رقم 17 (A/74/17)، الفقرة 216.

(12) المرجع نفسه.

إلى الفريق العامل، في دورتها الخامسة والخمسين، أن مداولات الفريق العامل "ينبغي أن تتجنب التدخل فيما هو قائم من نظم المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع"⁽¹³⁾.

9- وقد استخدمت الأمانة هذين العنصرين (أي التركيز على وظيفة سند الملكية وتجنب التدخل فيما هو قائم من نظم دولية متعلقة بمسؤولية الناقل) كأساس لتحديد النطاق الموضوعي لمشاريع الأحكام الأولية، الذي يجسد ما يسمى بنهج "المسار المزدوج". ولن يحل المستند الذي سيقدم في الصك الجديد محل أي من مستندات النقل التي قد يكون الناقل الفعلي ملزماً بإصدارها بمقتضى القانون (الداخلي أو الدولي) الذي يحكم مرحلة معينة من عملية النقل الدولي المعنية. وبالمثل، سيطبق الصك الجديد إلى جانب أي اتفاقيات دولية تحكم العقد أو العقود التي يتفاوض عليها الأطراف بشأن عملية النقل المعنية أو أي جزء منها، لا سيما مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، ولن يؤثر تأثيراً كبيراً في تطبيق تلك الاتفاقيات.

10- وتجدر الإشارة إلى أن اتباع نظام "المسار المزدوج" فيما يتعلق بمستندات الشحن ليس أمراً جديداً لم يختبر من قبل، فقد استخدم في الممارسة العملية فيما يتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع. ومن الأمثلة المعروفة جيداً لنهج مماثل سند الشحن المتعدد الوسائط الذي وضعه الاتحاد الدولي لرباطات وكلاء الشحن. ويعمل وكلاء الشحن تقليدياً كوكلاء يرتبون شحن البضائع نيابة عن الشاحن، لكن قد يعملون كمقاولين رئيسيين يرتبون عملية النقل باسمهم هم. وكثيراً ما يجمع وكلاء الشحن شحنات تابعة لعدة شاحنين في شحنة واحدة. وهم، في هذه الحالات، يضطلعون بوظيفة ناقل متعاقد، حيث يتلقون مدفوعات أجرة النقل من الشاحن ويتعاقدون من الباطن مع الناقلين الفعليين على النقل. ولذلك فإن بوليصة الشحن المتعدد الوسائط التي يصدرها وكيل الشحن التابع للاتحاد الدولي لرباطات وكلاء الشحن يمكن أن تستخدم إلى جانب مستندات النقل مثل سندات الشحن البحري أو أذن الشحن البري أو بالسكك الحديدية التي يصدرها الناقلون الفعليون لتغطية مراحل محددة من عملية النقل المتعدد الوسائط. وفي المناطق التي يحتاج فيها التجار إلى خطابات اعتماد أو غيرها من وسائل تمويل التجارة، هناك طلب قوي على مستندات النقل القابلة للتداول لدعم طلبات الائتمان، وكثيراً ما تصدر سندات الشحن المتعدد الوسائط الصادرة عن الاتحاد الدولي لرباطات وكلاء الشحن أيضاً بالاقتران مع النقل البري أو بالسكك الحديدية لتكملة أذن الشحن البري أو بالسكك الحديدية غير القابلة للتداول.

11- وفي هذا السياق، ولأغراض الصك الجديد، يعني نهج "المسار المزدوج" أن النطاق الموضوعي لأحكامه والمجال الذي تغطيه يمكن أن يقتصر حصرًا على الأحكام اللازمة لكي يؤدي المستند المتوخى في الصك الجديد وظيفة سند ملكية قائم بذاته دون التدخل في نظم المسؤولية القائمة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع. ولذلك، تركز مشاريع الأحكام الأولية الواردة في المرفق على المسائل التالية: (أ) تحديد طبيعة المستندات التي تشملها؛ (ب) الحد الأدنى لمحتوى المستند وكيفية إصداره في شكل مطبوع وإلكتروني على السواء؛ (ج) القيمة الإثباتية للمستند وبديله (على سبيل المثال، إذا كان البديل سجلاً إلكترونيًا، وبالعكس)؛ (د) إجراء وأثر إحالة المستند؛ (هـ) حق الحائز في السيطرة على البضائع، بما في ذلك الحق في توجيه أو تعديل التعليمات فيما يتعلق بالبضائع، وفي المطالبة بتسليم البضائع عند تقديم المستند أو السجل الإلكتروني، وفي إحالة حق ملكية البضائع عن طريق إحالة المستند أو إحالة السيطرة على السجل الإلكتروني.

12- وفي المشاورات التي أجرتها الأمانة، اقترح أن يشمل الصك الجديد جميع وسائط النقل في النقل الأحادي الواسطة والمتعدد الوسائط للبضائع، في حال وجود مرحلة بحرية أو بدونها. وبناءً على ذلك، ورغم أن الصك الجديد يعرّف بأنه صك بشأن مستندات النقل "المتعدد الوسائط" القابلة للتداول، فإنه يعتزم اتباع نهج "محايد من حيث الواسطة" لكي يشمل في نطاقه النقل الأحادي الواسطة والنقل المتعدد الوسائط على السواء.

(13) المرجع نفسه، الدورة السابعة والسبعون، الملحق رقم 17 (A/77/17)، الفقرة 201.

جيم - العلاقة بعقد النقل

13- اتساقاً مع محدودية النهج الموصوف أعلاه، لا تتناول مشاريع الأحكام الأولية حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل، وخصوصاً مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن التأخر في تسليمها. ومن المسلم به أن مدى مسؤولية الناقل اعتبار عملي هام بالنسبة لحائز مستند النقل القابل للتداول، لكن المشاورات التي أجرتها الأمانة تشير إلى أن من الممكن، من وجهة نظر قانونية، تناول جانب قابلية التداول في مستندات النقل بمعزل عن نظام المسؤولية المنطبق⁽¹⁴⁾.

14- وتقدم قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط⁽¹⁵⁾ بالفعل مثالا على الفصل الجزئي بين المسألتين. وفي حين أن الفقرة 1 من المادة 6 تنص على وضع حد موحد لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك البضائع أو تلفها، فإن الفقرة 4 من المادة 6 نفسها تشير إلى حد المسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية دولية أخرى منطبقة أو قانون وطني إلزامي كلما تقرر أن هلاك البضائع أو تلفها حدث خلال مرحلة معينة من مراحل النقل المتعدد الوسائط تنص بشأنها تلك الاتفاقية الدولية المنطبقة أو القانون الوطني الإلزامي على حد آخر للمسؤولية في حال أبرم عقد نقل منفصل لتلك المرحلة المعينة من النقل. وتذهب مشاريع الأحكام الأولية بذلك النهج خطوة أخرى إلى الأمام وتشير في جميع الظروف إلى نظام المسؤولية المنطبق على عملية النقل برمتها أو أي مرحلة منها عملاً بالقانون المنطبق. وعلاوة على ذلك، أيد الخبراء الذين استشارتهم الأمانة بقوة النص صراحة في الصك الجديد على أن أحكامه، ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك فيه، لا تتعارض مع عمليات النقل وحقوق والتزامات الناقل والمرسل والمرسل إليه بمقتضى عقد النقل والقانون المنطبق.

15- ومن الأمثلة الأخرى على ذلك ممارسة إصدار سند شحن خاص بمشارطة التأجير، وغايته تمكين المستأجر من إنشاء مستند قابل للإحالة والتداول استناداً إلى ترتيبات النقل الأساسية. ويمنح سند الشحن الخاص بمشارطة التأجير المستأجر وشركاءه المتعاقدين في عقود البيع سند ملكية يدعم قابلية تداول البضائع العابرة ويتيح لهم وسيلة للرجوع إلى شروط النقل على النحو المنصوص عليه في مشارطة التأجير.

16- ويمكن القول إن نقطة الصلة المباشرة الوحيدة بين النظام المتوخى في الصك الجديد وحقوق والتزامات الأطراف بمقتضى عقد النقل تتعلق بممارسة الحائز حقه في السيطرة وبالاتزامات المقابلة الواقعة على الناقل بتنفيذ التعليمات وتسليم البضائع. بيد أنه يظل من الممكن تجنب التدخل غير المبرر في العقد الأساسي ما دام الصك الجديد يقتصر على إعادة النص على قواعد واسعة الانطباق في مجال النقل الدولي للبضائع، لا سيما الممارسات الراسخة فيما يتعلق بالتسليم وحق السيطرة بمقتضى مستندات النقل القابلة للتداول.

دال - العلاقة بمستندات النقل

17- ترتبط العلاقة بين المستند المتوخى في الصك الجديد ومستند النقل الصادر عملاً بعقد النقل ارتباطاً وثيقاً بالمسألة السابقة الذكر. وأول مسألة يتعين النظر فيها هي ما إذا كان المستند المتوخى في الصك الجديد ينبغي أن يكون في حد ذاته مستند النقل لعملية النقل الدولي أو ما إذا كان ينبغي أن يصدر إلى جانب مستند النقل الفعلي فقط لغرض استخدامه كسند ملكية فيما يتعلق بالبضائع.

18- ومن شأن إصدار كلا المستنديين على حدة أن يسمح بالتمييز بشكل أوضح بين وظائف كل منهما في نهج "المسار المزدوج": فالمستند الجديد سيستخدم لأغراض الاعتماد المستندي والتفاوض، في حين أن مستند

(14) المرجع نفسه.

(15) ICC Publication No. 481.

النقل سيؤدي وظائفه المعتادة ويرافق البضائع ويستخدم لأغراض التخليص الجمركي. لكن، لما كان المستندان يتعلقان بنفس البضائع، وجب أن يكونا متماثلين، وفي هذا الصدد، أٌبدي بعض القلق بشأن احتمال التناقض أو التباين غير المقصود بين مستند النقل والمستند الجديد. ورئي أن نهج "المسار المزدوج" قد ينطبق، نظريا، على وثيقة واحدة لأن المستند سيؤدي وظيفتين مختلفتين، ولأن نظاما قانونية مختلفة ستطبق على هاتين الوظيفتين. وأثيرت شكوك على وجه خاص بشأن مدى الحاجة إلى مستندي إذا كان من المتوقع أن تكون محتويات المستند الجديد هي نفسها محتويات مستند النقل.

19- ومن الناحية العملية، ورهنا بالرحلة التي يتفق عليها الأطراف، يمكن لمستند واحد أن يؤدي كلتا الوظيفتين أو يمكن إصدار مستند منفصل بالإضافة إلى مستند النقل، لا سيما لغرض استخدامه كسند ملكية:

(أ) *النقل الدولي المتعدد الوسائط*. لا توجد حاليا اتفاقية دولية نافذة تحكم النقل الدولي المتعدد الوسائط تسمح لمستند واحد بأن يحل محل جميع مستندات النقل المطلوبة لمراحل محددة من عملية النقل الدولي المتعدد الوسائط. وتبعا لوسائط النقل المستخدمة، قد يستخدم مستند النقل الصادر لتغطية الرحلة برمتها إلى جانب مستندات النقل الأخرى الصادرة لمراحل محددة من الرحلة ككل. وفي هذه الحالة، لن تكون هناك حاجة إلى مستند منفصل فقط للنص على وظيفة قابلية التداول فيما يتعلق بالمراحل التي لا يسند فيها النظام القانوني المعني تلك الوظيفة إلى مستند النقل ذي الصلة (مثل إذن شحن بالسكك الحديدية). ويمكن لمستند النقل المتعدد الوسائط نفسه أن يؤدي ذلك الغرض، ومن ثم أن يكمل الحدود الوظيفية لمستندات النقل التي لا يسند إليها القانون وظيفة سند الملكية (بوليصة الشحن الجوي وأذن الشحن البري وبالسكك الحديدية)؛

(ب) *النقل الدولي الأحادي الوسائط* بخلاف *النقل البحري*. في المشاورات التي أجرتها الأمانة، رئي بقوة أن الصك الجديد، وإن كان يركز على النقل المتعدد الوسائط، يمكن أن يكون مفيدا أيضا للنقل الدولي الأحادي الوسائط بخلاف النقل البحري. ولا تسند الاتفاقيات الدولية القائمة بشأن النقل الجوي والبري وبالسكك الحديدية وظيفة سند الملكية إلى مستندات النقل التي تنطبق عليها. ولذلك، سيتعذر أيضا على الأطراف إدماج هذه الوظيفة بصورة صحيحة في أي من مستندات النقل تلك (مثلا عن طريق إضافة ملاحظة في إذن شحن بالسكك الحديدية صادر بموجب القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999). بيد أنه ينبغي أن يتمكن الأطراف من الاتفاق على إصدار مستند منفصل يكون بمثابة سند ملكية فيما يتعلق بنفس البضائع إذا قبل النص التشريعي النافذ في البلدان المعنية هذه الإمكانية بصرف النظر عن واسطة النقل.

20- وتتص مشاريع الأحكام الأولية الواردة في مرفق هذه المذكرة على كلا البديلين. وفي كلتا الحالتين، يجب أن يتفق الأطراف على إصدار سند الملكية. وبغية تقادي الخلط بين مستند النقل والمستند الذي أنشأه الصك الجديد ليكون سند ملكية، تطلق مشاريع الأحكام الأولية على ذلك المستند اسم "مستند الشحن القابل للتداول". وقد تباينت آراء الخبراء الذين استشارتهم الأمانة بشأن ما إذا كان ينبغي إبقاء محتويات مستند الشحن القابل للتداول في حدها الأدنى، مع التركيز فقط على جوانب القابلية للتداول، وخصوصا عندما يصدر مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل "بالإضافة إلى" مستند النقل (على النحو المتوخى في مشروع الفقرة الفرعية 2 (أ) من المادة 3)، لكن كان هناك تفضيل عام لأن يتضمن مستند الشحن القابل للتداول جميع المعلومات ذات الصلة بالبضائع وعقد النقل، فبدون تلك المعلومات وإمكانية الوصول إلى عقد النقل الأساسي (أو مستند النقل الذي يثبت عقد النقل أو يتضمنه)، لن تتمكن الأطراف الثالثة من اتخاذ قرار تجاري مستنير بشأن ما إذا كانت ستشتري البضائع. وإضافة إلى ذلك، لوحظ أنه سيلزم توفير معلومات ذات صلة لتمكين حائز مستند الشحن القابل للتداول من ممارسة حقوقه في السيطرة على البضائع ومقاضاة الناقل إذا لزم الأمر. واعتُبر إدراج جميع المعلومات ذات الصلة على النحو المطلوب في الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (UCP 600) وما يتصل بها من ممارسات مصرفية دولية معيارية بشأن البضائع ونقلها في مستند الشحن القابل للتداول نفسه أمرا أساسيا للمصارف التي كانت

ستفرض لولا ذلك قبول مستند الشحن القابل لأغراض الاعتماد المستندي لأن قيمته كضمان ستتضاءل. وتجسد المادة 4 من مشاريع الأحكام الأولية تفضيل إدراج محتوى مفصل.

هاء - المستندات لأمر ولحاملها

21- رئي أن الصك الجديد ينبغي، لكي يكون قابلاً للتطبيق عالمياً، أن يراعي هذه الممارسة باستخدام أنواع مختلفة من مستندات الشحن القابلة للتداول، بما في ذلك مستند الشحن لحامله القابل للتداول الذي يستخدم على نطاق واسع لتلبية الاحتياجات التجارية وغيرها من الاحتياجات (مثل الخصوصية). ورئي أن مستند الشحن لحامله القابل للتداول مفيد بوجه خاص في تجارة السلع الأساسية عندما لا يكون المشتري في العادة معروفاً وقت الشحن. ورئي أيضاً أنه مفيد في معاملات الاعتماد المستندي التي يكون فيها المصرف، الذي قد يحوز في نهاية المطاف مستند الشحن القابل للتداول، غير معروف مسبقاً أو يفضل أن يظل غير مسمى. ورئي أن مستند الشحن لحامله القابل للتداول يمكن أن يجعل مستند الشحن القابل للتداول أكثر جاذبية للمصارف والبائعين/المرسلين، حيث سيتمكنون من الاحتفاظ به كضمان تجاه المشتري/المرسل إليه. بيد أنه سُلّم بأنه يلزم في العادة تحديد اسم المرسل إليه في النقل البري لأغراض مراقبة الحدود والجمارك. وإذ يلاحظ الفريق العامل تلك التحديات، لعله يود أن ينظر فيما إذا كانت بعض أحكام الصك الجديد لن تنطبق إلا في سياق واسطة نقل محددة.

واو - مستندات الشحن الإلكترونية

22- خلال الحلقة الدراسية الإلكترونية التي عقدت في نيسان/أبريل 2021 (انظر الوثيقة A/CN.9/1061، الفقرات 46-55)، أوضح أنه يمكن، في العالم الإلكتروني، إنشاء سجل واحد يتعلق بعقد نقل معين، وهذا السجل يربط بين جميع المعلومات الضرورية المتعلقة بذلك العقد، بما في ذلك المعلومات الواردة في مستند النقل ومستند الشحن القابل للتداول. وسيتاح في ظل ظروف معينة وصول أشخاص معينين، مثل حائز مستند الشحن القابل للتداول، بمن في ذلك المصارف والناقل، إلى المعلومات الواردة في ذلك السجل، مما يلغي الحاجة إلى تسليم النسخة (النسخ) الأصلية لتسلم البضائع أو ممارسة حقوق السيطرة على البضائع العابرة. وتضاف هذه الفوائد المترتبة على الحلول الإلكترونية إلى إزالة أو تقليل مخاطر الغش واللبس وغير ذلك من المشاكل التي تنشأ، مثلاً، إذا لم يصل مستند الشحن القابل للتداول في الوقت المحدد إلى المقصد أو إذا لم تكن جميع النسخ الأصلية مع الحائز الشرعي في الوقت الذي يحتاج فيه إلى ممارسة حقه في السيطرة على البضائع العابرة. وفي ضوء التوقع بأن تتحقق الرقمنة الكاملة للتجارة العالمية في العقد المقبل، اقترح إدراج باب يتضمن توصيات بشأن كيفية إبراز هذا السجل تقنياً من حيث أزواج القيم والمفاتيح التي ينبغي إدراجها في الصك الجديد، على نحو يذكر بوضوح أسماء معيارية لكل مفتاح (أي اسم الحقل التقني المعياري) والصيغة المعيارية للقيمة ذات الصلة وفقاً لتوصيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وبعد ذلك ضرورياً لإتاحة أكبر قدر ممكن من قابلية الإحالة التقنية للحقوق في البيئة الإلكترونية. ورئي أيضاً أنه ينبغي تجنب استخدام مصطلح "مستند"، الذي يرتبط بالبيئة الورقية وبواسطة ورقية، ويمكن بدلاً من ذلك استخدام مصطلح "صك" أو مصطلح مناسب آخر.

23- وقُدمت اقتراحات مفادها أن تهيئة بيئة بالفعل تمكينية لرقمنة عمليات الشحن تتطلب التحول عن الحياض الخالص من حيث الوساطة (أي تحقيق التكافؤ بين المستندات الورقية والسجلات الإلكترونية) إلى نظام أكثر تطلعاً منفصل عن المفاهيم الورقية التقليدية مثل "المستند" و"الحيازة". ويستلزم هذا النهج استنباط قواعد محددة لرقمنة عمليات الشحن التي تتخذ من الشكل الإلكتروني الخيار التكميلي، بدلاً من معاملة الشكل الإلكتروني كمجرد بديل للمستندات الورقية.

24- وتقدّر الأمانة المنطق الكامن وراء ذلك الاقتراح، لكنها اعتمدت نهجا أكثر حذرا بالنظر إلى أن الصك الجديد المقترح يُقصد به أن يُستخدم بالتوازي مع الاتفاقيات الدولية القائمة، التي لا تزال منظمة على أساس إصدار "مستند"، لا على أساس نظام لإدارة المعلومات. وتتبع الأحكام المتعلقة بسجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول الواردة في مشاريع الأحكام الأولية إلى حد بعيد النهج المتبع في قواعد روتردام وقانون الأونسيتال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل⁽¹⁶⁾.

زاي - مسائل أخرى مطروحة للنظر فيها

25- بالإضافة إلى المسائل المستبانة في شروح مشاريع الأحكام الأولية، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في المسائل التالية (ليست مرتبة حسب الأولوية):

(أ) *التناقضات بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل*. في حال نص العقد على النقل الدولي بواسطة نقل واحدة، يجوز إصدار مستند الشحن القابل للتداول كمستند منفصل إلى جانب مستند النقل. وفي حالة وجود أي تناقضات بين التفاصيل الواردة في مستند الشحن القابل للتداول وتلك الواردة في مستند النقل، لوحظ أن تغليب مستند النقل قد يثبط استخدام مستندات الشحن القابلة للتداول. وقد يختلف الحل أيضا تبعاً لما إذا كانت تلك التناقضات تظهر فيما يتعلق بالمعلومات الوقائية وقت تسلم متعهد النقل البضائع أو للتغييرات التي قد يدخلها الحائز فيما بعد فيما يتعلق مثلاً بمكان ووقت التسليم؛

(ب) *موقف الحائز الوسيط*. اقترح أن يتناول الصك الجديد موقف الحائز الوسيط تجاه الناقل، لا سيما المرسل الذي يتوقع منه أن يحتفظ بحقوق والتزامات متبقية حتى لو لم يعد حائز مستند الشحن القابل للتداول. وقد ينص الصك الجديد صراحة على أن الحائز، إذا لم يكن المرسل ولم يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، لم يتحمل أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزاً. وعلاوة على ذلك، يتحمل الحائز، إذا لم يكن المرسل وكان يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، المسؤوليات التي يفرضها عليه عقد النقل ما دامت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند الشحن القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها منه؛

(ج) *توفير حماية إضافية للحائزين الذين يتصرفون بحسن نية*. في حال أدخلت التحفظات المتعلقة مثلاً بحالة البضائع في مستند النقل فقط وليس في مستند الشحن القابل للتداول، رُئي أن الصك الجديد يمكن أن يوفر حماية إضافية (غير تلك المنصوص عليها في الإطار القانوني القائم) لحائزي مستند الشحن القابل للتداول الذين يتصرفون بحسن نية. ولم تصغ الأمانة حكماً بهذا المعنى نظراً لعلاقته الوثيقة بعقد النقل وبالأحكام العامة لقوانين العقود والملكية في إطار النظم القانونية المحلية؛

(د) *المسؤولية*. على الرغم من أن الصك الجديد لا يُقصد به تنظيم حقوق والتزامات الأطراف بمقتضى عقد النقل، فقد رُئي أنه قد لا يكون هناك مفر من تناول بعض المسائل، مثل حق متعهد النقل في الاحتفاظ بالبضائع ريثما تسدد أجرة النقل وغيرها من الأجور المستحقة لمتعهد النقل وفقاً للقانون المنطبق، نظراً لارتباطها الوثيق بالتزام متعهد النقل بالتسليم. ولذلك قد يتوخى الصك الجديد تحميل حائز مستند الشحن القابل للتداول المسؤولية عن عدم الامتثال للالتزام بسداد أجرة النقل لمتعهد النقل عندما يكون ملزماً بذلك وبقبول البضائع. وثمة مسألة أخرى تتعلق بمسؤولية متعهد النقل عن تسليم البضائع إلى الشخص الخطأ، لا سيما بالنظر إلى أن إحالة مستند الشحن القابل للتداول تخول الحائز حق المطالبة بتسليم البضائع، وليس المرسل إليه (إذا كان مسمى) في مستند النقل. وفي سياق سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول، لوحظ أنه ينبغي مراعاة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التي ينفرد بها العالم الرقمي، مثل إسناد المسؤولية ومستواها. ولم تصغ

(16) منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 2018.

الأمانة أحكاما بهذا المعنى نظرا لعلاقتها الوثيقة بعقد النقل وبالأحكام العامة لقوانين العقود والملكية في إطار النظم القانونية المحلية. بيد أنه تجدر الإشارة إلى أن المادة 7 (4) من مشاريع الأحكام الأولية تتناول مسؤولية متعهد النقل عن تقديم معلومات كاذبة في مستند الشحن القابل للتداول بقصد التدليس؛

(هـ) *العلاقة بالاتفاقيات الأخرى*. لعل الفريق العامل يود أن ينظر في علاقة الصك الجديد بالاتفاقيات القائمة التي تحكم النقل الدولي. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر بوجه خاص فيما إذا كان يكفي الاعتماد على المادة 1 (2) من مشاريع الأحكام الأولية بالاقتران مع أحكام الفقرتين 3 و4 من المادة 30 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لمعالجة أي تنازع بين صك جديد وتلك الاتفاقيات⁽¹⁷⁾.

ثالثا - الاستنتاجات وتنظيم الأعمال المقبلة

26- لعل الفريق العامل يود أن يستخدم مشاريع الأحكام الأولية الواردة في مرفق هذه المذكرة أساسا لمداولاته في دورته الحادية والأربعين. ولعل الفريق العامل يود، بعد اختتام مداولاته، أن يطلب إلى الأمانة أن تعد صيغة منقحة للمشاريع الأولية للأحكام لكي ينظر فيها الفريق العامل في دورته الثانية والأربعين، المقرر عقدها في نيويورك من 8 إلى 12 أيار/مايو 2023.

(17) على سبيل المثال، قد تتعارض المادة 9 (1) (ج) من مشاريع الأحكام الأولية (التي تنص على أن للحائز الحق في أن يحل محل المرسل إليه) مع المادة 18 (1) (ج) من القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999 (التي تخول المرسل أن يطلب من الناقل تسليم البضائع إلى مرسل إليه يختلف عن المرسل إليه المسجل في إذن الشحن).

المرفق

مشاريع أحكام أولية لصك جديد

المادة 1- نطاق الانطباق

1- تتطبق هذه الاتفاقية على إصدار مستند الشحن القابل للتداول وإحالاته وعلى مفاعيله القانونية فيما يتصل بالنقل الدولي للبضائع، إذا:

- (أ) كان مكان تسليم متعهد النقل للبضائع، وفقا لأحكام عقد النقل، واقعا في دولة متعاقدة، أو
 - (ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل، وفقا لأحكام عقد النقل، واقعا في دولة متعاقدة⁽¹⁸⁾.
- 2- لا تمس هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها⁽¹⁹⁾.
- 3- بخلاف ما هو منصوص عليه صراحة في هذه الاتفاقية، لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق والتزامات متعهد النقل والمرسل والمرسل إليه ومسؤوليتهم بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق.

المادة 2- التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

- "الناقل الفعلي" يعني كل شخص عهد إليه متعهد النقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ⁽²⁰⁾.
- "المرسل" يعني أي شخص أبرم عقد نقل - أو أبرم العقد باسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل، أو أي شخص سلم البضائع فعلا - أو سلمت البضائع فعلا باسمه أو بالنيابة عنه - إلى متعهد النقل عملا بعقد النقل⁽²¹⁾.
- "المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحق له تسليم البضائع⁽²²⁾.
- "الحائز" يعني الشخص الذي يحوز مستند شحن قابلا للتداول ويذكر في ذلك المستند أنه هو المرسل أو المرسل إليه أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ [أو إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله]⁽²³⁾.
- "النقل الدولي للبضائع" يعني نقل البضائع بواسطة أو أكثر من وسائط نقل البضائع على أساس عقد نقل من مكان في بلد ما يتسلم فيه متعهد النقل البضائع إلى مكان محدد للتسليم يقع في بلد آخر⁽²⁴⁾.

(18) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 2. وفي المشاورات التي أجرتها الأمانة، رئي أن الصك الجديد ينبغي أن ينطبق على إصدار مستندات الشحن القابلة للتداول وإحالاتها وعلى مفاعيلها القانونية فقط فيما يتصل بالنقل الدولي لبضائع يكون مكان تسليمها ومكان تسليمها من قبل متعهد النقل، وفقا لأحكام عقد النقل، واقعين في دولتين متعاقبتين مختلفتين. وإضافة إلى ذلك، رأى بعض الخبراء أنه ينبغي، لكي ينطبق صك جديد، أن يختار أطراف عقد النقل تطبيقه، وإلا انطبق القانون المنطبق. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في هذه الاقتراحات.

(19) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 4 (1).

(20) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ("قواعد هامبورغ")، المادة 1 (2).

(21) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (5).

(22) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (6).

(23) قواعد روتردام، المادة 1 (10) (أ).

(24) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (1).

"مستند الشحن القابل للتداول" يعني مستند النقل الذي يدل بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته على أن البضائع قد أرسلت لأمر الحائز ولا ينكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"⁽²⁵⁾. وما لم ينص على خلاف ذلك، تشمل الإشارات إلى "مستند الشحن القابل للتداول" في هذه الاتفاقية "سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول".

"السجل الإلكتروني" يعني المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تستلم أو تخزن بوسائل إلكترونية، بما فيها، حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقياً بالسجل، أو تترايط معه على أي نحو آخر بحيث تصبح جزءاً منه، سواء نشأت في الوقت نفسه أم لا⁽²⁶⁾.

"سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول" يعني مستند شحن قابلاً للتداول صادراً في شكل سجل إلكتروني.

"إحالة" سجل شحن إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل⁽²⁷⁾.

"عقد النقل" يعني عقداً يتعهد بموجبه متعهد النقل، في مقابل دفع أجره النقل، بتنفيذ نقل دولي للبضائع بنفسه أو عن طريق الغير⁽²⁸⁾.

"مستند النقل" يعني المستند الذي يصدره متعهد النقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

(أ) يثبت تسلم متعهد النقل للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه⁽²⁹⁾.

"متعهد النقل" يعني أي شخص يبرم عقد نقل مع المرسل ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد⁽³⁰⁾.

المادة 3- إصدار مستند الشحن القابل للتداول

1- يجوز للأطراف في عقد نقل دولي أن يتفقوا على أنه عندما يتسلم متعهد النقل البضائع، [أو في تاريخ لاحق يحدده الأطراف]، يصدر متعهد النقل مستند شحن قابلاً للتداول وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية⁽³¹⁾.

2- يجوز إصدار مستند الشحن القابل للتداول:

(أ) كمستند منفصل بالإضافة إلى مستند النقل عندما ينص العقد على النقل الدولي بواسطة نقل واحدة؛ أو

(25) قواعد روتردام، المادة 1 (15).

(26) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 2.

(27) قواعد روتردام، المادة 1 (22).

(28) قواعد روتردام، المادة 1 (1)؛ اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (3).

(29) قواعد روتردام، المادة 1 (14)؛ وانظر أيضاً اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (4).

(30) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 1 (2). ولعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن متعهد النقل يتحمل، في الصك الجديد، المسؤولية عما يلي: (أ) تنفيذ عقد النقل (أي تسليم البضائع من مكان تسليمها إلى مقصدها)؛ (ب) إصدار مستند الشحن القابل للتداول وتسليم البضائع إلى الحائز الشرعي لمستند الشحن القابل للتداول مقابل تسليم مستند الشحن القابل للتداول. وبالإضافة إلى ذلك، لا يقصد بالصك الجديد أن يتناول العقود من الباطن التي قد يبرمها متعهد النقل لتنفيذ عقد النقل، سواء في سياق النقل الأحادي بواسطة أو المتعدد الوسائط.

(31) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 5 (1).

(ب) بإدراج إشارة مناسبة إلى هذه الاتفاقية على وجه مستند النقل عندما ينص العقد على النقل الدولي بأكثر من واسطة نقل، ويتفق الأطراف على أن يكون مستند النقل الصادر بمقتضى العقد لتغطية عملية النقل برمتها بمثابة مستند شحن قابلاً للتداول لأغراض هذه الاتفاقية⁽³²⁾.

3- لا يحل مستند الشحن القابل للتداول محل أي مستند نقل قد يكون متعهد النقل أو أي ناقل فعلي ملزماً بإصداره عملاً بالقانون المنطبق على عقد النقل أو على شروط العقد. ولا يمنع إصدار مستند الشحن القابل للتداول من إصدار أي مستندات أخرى، إذا لزم الأمر، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي للبضائع، وفقاً للاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية المنطبقة⁽³³⁾.

4- لا يكون مستند الشحن القابل للتداول الذي يصدر كمستند منفصل إلى جانب بوليصة شحن جوي أو إذن شحن بري أو إذن شحن بالسكك الحديدية، على النحو المنصوص عليه في الفقرة الفرعية 2 (أ)، صالحاً إلا إذا أقر بإصداره بملاحظة مقابلة في جميع نسخ مستند النقل⁽³⁴⁾.

5- يحرر مستند الشحن القابل للتداول لأمر [أو لحامله]⁽³⁵⁾. ويجب أن يتضمن مستند الشحن القابل للتداول المحرر لأمر اسم الشخص الذي ستسلم لأمره البضائع. وإذا لم يذكر الاسم، اعتبر مستند الشحن القابل للتداول محرراً لأمر المرسل.

6- يشير مستند الشحن القابل للتداول الصادر في أكثر من نسخة أصلية واحدة إلى عدد هذه النسخ الأصلية. وإذا صدرت منه أي صور فيجب أن توضع على كل صورة عبارة "صورة غير قابلة للتداول".

المادة 4- محتوى مستند الشحن القابل للتداول

1- يُستنسخ مستند الشحن القابل للتداول الصادر كمستند منفصل وفقاً للفقرة الفرعية 2 (أ) من المادة 3 تفاصيل عقد النقل ويشير، على وجه الخصوص، إلى ما يلي:

(أ) الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع، وإشارة صريحة - عند الاقتضاء - إلى كون البضائع خطرة، وعدد الطرود أو القطع، والوزن القائم للبضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للتفاصيل المقدمة من المرسل⁽³⁶⁾؛

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع؛

(ج) اسم متعهد النقل ومكان عمله الرئيسي؛

(32) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان هذان الاحتمالان يتناولان على نحو واف المسائل المتعلقة بالعلاقة بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل التي نوقشت في الفقرات 18-20 من المذكرة الاستهلاكية.

(33) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 13.

(34) في المشاورات التي أجرتها الأمانة، رُئي بأن من المفيد إدراج ملاحظات مقابلة في مستند النقل تبين لمتعهد النقل وغيره من الأشخاص بأنه ينبغي، توخياً لممارسة حقوق السيطرة على البضائع، بما في ذلك تسليمها، استخدام مستند الشحن القابل للتداول (وليس مستند النقل). ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن تترتب عواقب على عدم إدراج ملاحظات بشأن وجود مستند شحن قابل للتداول في مستند النقل أو ما إذا كان ينبغي أن يظل المفعول القانوني لمستند الشحن القابل للتداول على حاله دون تغيير.

(35) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 6 (1) (أ). ونظراً لتزايد احتمالات تسليم البضائع إلى الحائز غير الشرعي بمقتضى مستند شحن لحامله قابل للتداول، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في استصواب استحداث مفهوم "الحائز الشرعي" لمستند الشحن القابل للتداول إذا أُريد الاحتفاظ بمستندات الشحن لحاملها القابلة للتداول في مشروع الصك.

(36) قواعد روتردام، المادة 36 (1)؛ اتفاقية مونتريال، المادة 5 (c)؛ القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 7، الفقرة 1؛ اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، المادة 15، الفقرة 1. وفيما يتعلق بالبضائع الخطرة، انظر على سبيل المثال، القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 7، الفقرة 1 (h)، واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، المادة 9 والمرفق 2.

- (د) اسم المرسل وعنوانه⁽³⁷⁾؛
- (هـ) اسم المرسل إليه وعنوانه]، إذا اقتضى ذلك القانون المنطبق أو حددهما المرسل⁽³⁸⁾؛
- (و) طريقة إبلاغ متعهد النقل بإحالة مستند الشحن القابل للتداول⁽³⁹⁾؛
- (ز) مكان وتاريخ [تحميل البضائع أو] تسلمها من جانب متعهد النقل⁽⁴⁰⁾؛
- (ح) مكان وتاريخ إصدار مستند النقل ومستند الشحن القابل للتداول، إذا صدر بشكل منفصل؛
- (ط) مكان تسليم البضائع⁽⁴¹⁾]، في حال كان معلوما لدى متعهد النقل⁽⁴²⁾؛
- (ي) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتفق على ذلك صراحة بين الأطراف؛
- (ك) عدد النسخ الأصلية لمستند الشحن القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة⁽⁴³⁾؛
- (ل) توقيع متعهد النقل أو شخص مفوض من قبله⁽⁴⁴⁾؛
- (م) أجرة النقل، إذا اتفق عليها صراحة بين الأطراف، أو أجرة النقل مع تحديد عملتها، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل إليه، أو ما يشير إلى أن أجرة النقل واجبة الأداء عليه⁽⁴⁵⁾؛
- (ن) خط سير الرحلة المقصود، ووسائل النقل ونقاط تغييرها، إذا كانت معروفة وقت إصدار مستند الشحن المتعدد الوسائط؛
- (س) أي إشارة في مستند النقل إلى القانون الذي يحكم العقد، لا سيما أي اتفاقية دولية يخضع لها العقد؛
- (ع) تأكيد إتمام تسليم البضائع إلى الحائز، أو فقدان سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول، إن وجد، لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة 4 من المادة 6 أو المادة 12؛
- (ف) أي تفاصيل أخرى قد يتفق الأطراف على إدراجها في مستند الشحن القابل للتداول، ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند الشحن القابل للتداول، أو قد يلزم إدراجها في ذلك المستند بمقتضى قانون ذلك البلد⁽⁴⁶⁾.

(37) القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 7، الفقرة 1 (b)، واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، المادة 15، الفقرة 1 (1).

(38) قواعد روتردام، المادة 36 (3). ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الاختلافات بين مختلف وسائط النقل فيما يتعلق بهذا البند.

(39) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان اشتراط إشعار متعهد النقل بإحالة مستند الشحن القابل للتداول، المستلهم من الأحكام التي تشترط إبلاغ الناقل بتعليمات التسليم بمقتضى اتفاقيات السكك الحديدية، مناسباً في هذا السياق أو ما إذا كان سيقوض طبيعة مستند الشحن القابل للتداول بوصفه سند ملكية.

(40) قواعد روتردام، المادتان 36 (2) (ج) و 36 (3) (ج).

(41) قواعد روتردام، المادة 36 (3) (ج).

(42) القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 7، الفقرة 1 (f)؛ واتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، المادة 15، الفقرة 1 (5). ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في الاختلافات بين مختلف وسائط النقل فيما يتعلق بهذا البند.

(43) قواعد روتردام، المادة 36 (2) (د).

(44) Multimodal Transport Act of Singapore, article 9 (3).

(45) القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 7، الفقرة 1 (o).

(46) على سبيل المثال، تشترط قواعد روتردام تسمية السفينة في مستند النقل، بما في ذلك مستند النقل القابل للتداول، وتحديد ميناء التحميل وميناء التفريغ، إذا كانا محددتين في عقد النقل (انظر المادة 36 (3) (د)).

2- يجوز أن يكون التوقيع على مستند الشحن القابل للتداول بخط اليد، أو مطبوعا بالفاكسيميلى، أو مبصوما بالتقريب أو الختم، أو على صورة رمز، أو أن يتم بأي وسيلة أخرى، ما لم يكن ذلك مخالفا لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند الشحن القابل للتداول⁽⁴⁷⁾.

المادة 5- شروط استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول ومفعولها

1- يجوز إصدار سجل شحن إلكتروني قابل للتداول إذا كان إصدار سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول واستخدامه لاحقا بموافقة متعهد النقل والمرسل⁽⁴⁸⁾. ويكون لسجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول نفس المفعول القانوني لمستند الشحن القابل للتداول، ولا يجوز إنكار مفعوله القانوني لا لسبب إلا شكله الإلكتروني⁽⁴⁹⁾ إذا استخدمت طريقة موثوقة:

- (أ) لتبيان أن ذلك السجل الإلكتروني هو سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول⁽⁵⁰⁾؛
- (ب) لتسجيل جميع المعلومات بمقتضى المادة 4 بطريقة تجعل الوصول إليها متيسرا على نحو يتيح الرجوع إليها لاحقا⁽⁵¹⁾؛
- (ج) جعل سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول قابلا للخضوع للسيطرة الحصرية منذ إنشائه حتى انتهاء مفعوله أو صلاحيته⁽⁵²⁾؛
- (د) السماح بتحديد هوية الحائز وإحالة السيطرة الحصرية على سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول إلى حائز آخر [بسبب منها تظهيره أو تحريره لحامله]⁽⁵³⁾؛
- (هـ) تأكيد إتمام تسليم البضائع إلى الحائز، أو فقدان سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة 4 من المادة 6 أو المادة 12⁽⁵⁴⁾؛
- (و) حفظ سلامة سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول⁽⁵⁵⁾.

2- يميز سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول بتوقيع متعهد النقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه بواسطة توقيع إلكتروني موثق يضمن صلته بسجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول.

(47) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 5 (3).

(48) قواعد روتردام، المادة 8 (أ).

(49) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 7 (1).

(50) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 10 (1) (ب) '1'.

(51) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 8 و 10 (1) (أ)؛ البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 4 (1)؛ قواعد روتردام، المادة 8 (أ).

(52) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 10 (1) (ب) '2' و 11 (1) (أ)؛ قواعد روتردام، المادتان 1 (21) و 1 (22).

(53) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 11 (1) (أ)؛ وانظر البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 5 (1) (ج) ("الكيفية التي يمكن بها للطرف المستحقة له الحقوق الناشئة عن إذن الشحن الإلكتروني أن يثبت ذلك الاستحقاق").

(54) قواعد روتردام، المادة 9 (1) (د)؛ البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 5 (1) (د). وفي مشاورات التي أجرتها الأمانة، لوحظ أن سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول قد يظل يتمتع بشيء من القيمة الإثباتية بعد الإحالة مع أنه لن يعود يفيد الغرض الرئيسي.

(55) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 10 (1) (ب) '3'؛ البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 5 (1) (ب)؛ قواعد روتردام، المادة 9 (1) (ب).

- 3- يفترض أن طريقة التوقيع الإلكتروني موثوقة، ما لم يثبت خلاف ذلك، إذا كان التوقيع الإلكتروني:
- (أ) يرتبط بالموقع وحده؛
 - (ب) يمكنه تحديد هوية الموقع؛
 - (ج) أنشئ باستخدام وسائل يمكن للموقع إبقاؤها تحت سيطرته الحصرية؛
 - (د) يرتبط بالبيانات التي يتعلق بها بطريقة تتيح اكتشاف أي تغيير لاحق للبيانات⁽⁵⁶⁾.
- 4- يجوز أيضا التوقيع على سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول بأي طريقة تُوثق إلكترونية أخرى يجيزها قانون البلد الذي حرر فيه سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول⁽⁵⁷⁾.
- 5- يكون معيار تقييم السلامة هو ما إذا كانت المعلومات الواردة في سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول، بما فيها أي تغييرات مأذون بها أدخلت منذ إنشائه حتى انتهاء مفعوله أو صلاحيته، قد ظلت كاملة ودون تحوير باستثناء ما ينشأ من تغيير في السياق المعتاد لإرسال المعلومات وتخزينها وعرضها⁽⁵⁸⁾.
- 6- يجب أن يكون التحقق من الاشتراطات الواردة في الفقرة 1 من هذه المادة ميسورا⁽⁵⁹⁾.

المادة 6- الاستعاضة عن مستند شحن قابل للتداول بسجل شحن إلكتروني قابل للتداول وبالعكس⁽⁶⁰⁾،⁽⁶¹⁾

- 1- إذا أُصدر مستند شحن قابل للتداول واتفق متعهد النقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل شحن إلكتروني قابل للتداول:
- (أ) سلم الحائز إلى متعهد النقل مستند الشحن القابل للتداول، أو جميع المستندات إذا كان قد أُصدر أكثر من مستند واحد⁽⁶²⁾؛

- (56) البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 3 (1).
- (57) البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 3 (2).
- (58) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 10 (2)؛ البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 4 (2).
- (59) قواعد روتردام، المادة 9 (2).
- (60) قواعد روتردام، المادة 10؛ قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 17 و18. ولعل الفريق العامل يود أن يحيط علما بالممارسة المتبعة في استخدام مستندات النقل التي تتألف من عدة نسخ، تؤدي كل منها وظيفة معينة، وأن ينظر في إمكانية تحقيق الأمر نفسه في استخدام سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول. ولعل الفريق العامل يود أيضا أن يلاحظ أن الممارسة التجارية الحالية تقتضي استخدام مستند ورقي في بعض الظروف، وأن ينظر فيما إذا كان من الأفضل ضمان امتلاك حائز سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول الحق في اشتراط تغيير الواسطة بدلا من محاولة الاتفاق مع متعهد النقل.
- (61) في المشاورات التي أجرتها الأمانة، اقترح استحداث أحكام تتناول إحالة سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول من نظام إلى نظام آخر يستخدم تكنولوجيا مختلفة، بالنظر إلى أن النظم المختلفة قد تستخدم تكنولوجيات مختلفة.
- (62) لعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن الإشارة إلى "مستند الشحن القابل للتداول" تشمل عادة جميع نسخه الأصلية إذا كان قد أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة، في شكل ورقي وإلكتروني على السواء. ومن ثم، لعل الفريق العامل يود أن ينظر في ضرورة: (أ) الإبقاء على عبارة "أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أُصدر أكثر من مستند واحد" في هذه الفقرة الفرعية؛ و(ب) إضافة صيغة مماثلة في الفقرة 2 من هذه المادة تقتضي تسليم سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول.

(ب) أصدر متعهد النقل إلى الحائز سجل شحن إلكتروني قابلاً للتداول يستتسخ [جميع] المعلومات على النحو المسجل في مستند الشحن القابل للتداول بما يتسق مع الفقرة 1 من المادة 4⁽⁶³⁾، ويتضمن بياناً مؤداه أن السجل يحل محل مستند الشحن القابل للتداول؛

(ج) يلزم لسريان مفعول التغيير في الوساطة استخدام طريقة موثوقة لإجراء هذا التغيير⁽⁶⁴⁾.

2- إذا أصدر سجل شحن إلكتروني قابل للتداول واتفق متعهد النقل والحائز على الاستعاضة عن سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول ذاك بمستند شحن قابل للتداول:

(أ) يصدر متعهد النقل إلى الحائز، عوضاً عن سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول، مستند شحن قابلاً للتداول يستتسخ المعلومات على النحو المسجل في سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول بما يتسق مع الفقرة 1 من المادة 4، ويتضمن بياناً مؤداه أن ذلك السجل يحل محل مستند الشحن الإلكتروني القابل للتداول؛

(ب) يلزم لسريان مفعول التغيير في الوساطة استخدام طريقة موثوقة لإجراء هذا التغيير⁽⁶⁵⁾.

3- عند إصدار سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للفقرة 1، يعطّل مستند الشحن القابل للتداول ولا يعود له أي مفعول أو صلاحية⁽⁶⁶⁾.

4- عند إصدار سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للفقرة 2، يعطّل سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول ولا يعود له أي مفعول أو صلاحية⁽⁶⁷⁾.

5- لا يمس تغيير الوساطة وفقاً للفقرتين 1 و 2 بحقوق الأطراف والتزاماتها⁽⁶⁸⁾.

المادة 7- النواقص في مستند الشحن القابل للتداول

1- لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في المادة 4، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند الشحن القابل للتداول أو صحته⁽⁶⁹⁾ [إذا أمكن التأكد من التفاصيل الناقصة أو غير الدقيقة المبينة في مستند النقل أو تصحيحها، حسب الاقتضاء].

2- إذا كانت تفاصيل مستند الشحن القابل للتداول تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر ذلك التاريخ هو:

(أ) التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند الشحن القابل للتداول، إذا كانت تفاصيل عقد النقل تبين أن البضائع قد حملت؛ أو

(63) في المشاورات التي أجرتها الأمانة، لاحظ بعض الخبراء وجود حاجة إلى إضافة حكم يقتضي صراحة أن تدرج بدقة جميع المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول (انظر المادة 4) في سجل الشحن الإلكتروني القابل للتداول، وبالعكس، عند تغيير الوساطة. ورئي أن القطاع المصرفي سيحبذ إضافة هذا الشرط، لا سيما أن من الصعب على المصارف التحقق من المعلومات وضمان اكتمالها ودقتها. بيد أن خبراء آخرين رأوا أنه لا داعي لاستسناخ محتويات المستند أو السجل السابق في المستند أو السجل المحال، بل المهم هو الإبقاء على الحد الأدنى من المحتويات المطلوبة على النحو المنصوص عليه في المادة 4. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر أي النهجين أنسب.

(64) قواعد روتردام، المادة 10 (1)؛ قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 17 (1) و 17 (2).

(65) قواعد روتردام، المادة 10 (2)؛ قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 18 (1) و 18 (2).

(66) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 17 (3).

(67) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 18 (3).

(68) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادتان 17 (4) و 18 (4).

(69) قواعد روتردام، المادة 39 (1) واتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 8 (2).

(ب) التاريخ الذي تسلم فيه متعهد النقل البضائع، إذا كانت تفاصيل عقد النقل لا تبين أن البضائع قد حملت⁽⁷⁰⁾.

3- إذا لم تبين تفاصيل مستند الشحن القابل للتداول ترتيب البضائع وحالتها الظاهريين وقت تسلمها من جانب متعهد النقل، اعتبر أن مستند الشحن القابل للتداول قد بين أن ترتيب البضائع وحالتها الظاهريين كانا على ما يرام عندما تسلمها متعهد النقل⁽⁷¹⁾.

4- إذا أورد متعهد النقل في مستند الشحن القابل للتداول، بقصد التدليس، معلومات كاذبة عن البضائع أو أغفل أي معلومات يتوجب على متعهد النقل إدراجها في مستند الشحن القابل للتداول [بمقتضى القانون المنطبق على عقد النقل] [بمقتضى قانون البلد الذي صدر فيه مستند الشحن القابل للتداول]، كان مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف تحملها الحائز، بمن في ذلك المرسل إليه، أو أي طرف ثالث يكون قد تصرف اعتماداً على وصف البضائع الوارد في مستند الشحن القابل للتداول الصادر⁽⁷²⁾.

المادة 8- المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول

1- باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل عقد النقل الواردة في مستند الشحن القابل للتداول بطريقة تبين أن متعهد النقل لا يتحمل المسؤولية عن دقة المعلومات التي قدمها المرسل أو لم يكن لديه وسيلة معقولة للتحقق من المعلومات التي قدمها المرسل، أو أبدى تحفظات أخرى ذات مفعول مشابه، يعتبر مستند الشحن القابل للتداول دليلاً ظاهرياً على تسلم متعهد النقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل عقد النقل⁽⁷³⁾.

2- لا يقبل أي دليل يقدمه متعهد النقل لإثبات العكس فيما يتعلق بأي من تفاصيل عقد النقل إذا كان مستند الشحن القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث [، بمن في ذلك المرسل إليه]، كان يتصرف بحسن نية [اعتماداً على وصف البضائع الوارد في المستند]⁽⁷⁴⁾، ما لم يكن المرسل إليه أو ذلك الطرف الثالث على علم، أو لم يكن على علم نتيجة إهمال جسيم، وقت إحالة مستند الشحن القابل للتداول، بأن المعلومات الواردة فيه غير صحيحة⁽⁷⁵⁾.

المادة 9- نطاق حقوق الحائز بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول

1- يحق للحائز السيطرة على البضائع التي يمثلها مستند الشحن القابل للتداول، بما في ذلك:

(أ) الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع [لا تمثل تغييراً لأحكام عقد النقل]؛

(ب) الحق في المطالبة بتسليم البضائع؛

(ج) الحق في استبدال المرسل إليه؛

(د) الحق في إحالة البضائع أو رهنها إلى طرف ثالث؛

(70) قواعد روتردام، المادة 39 (2).

(71) قواعد روتردام، المادة 39 (3).

(72) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 11.

(73) قواعد روتردام، المادتان 40 و41؛ اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 10 (أ)؛ وانظر أيضاً القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999، المادة 12.

(74) قواعد روتردام، المادة 41 (ج)؛ اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 10 (ب)؛ و Multimodal Transport Act of Singapore، article 11 (2).

(75) The Multimodal Transport Reform Law of Germany، section 444 (2).

(هـ) الحق في أن يثبت، باسمه هو، أي حقوق إزاء متعهد النقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بهلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخر في التسليم⁽⁷⁶⁾.

2- تكون الحقوق المذكورة في الفقرة 1 أعلاه قائمة بعد تسلم متعهد النقل البضائع لنقلها وتنقضي، باستثناء الحقوق المدرجة في الفقرة الفرعية 1 (هـ)، بتسليم البضائع⁽⁷⁷⁾.

3- من أجل ممارسة الحقوق المذكورة في الفقرة 1 أعلاه، على الحائز أن يبرز مستند الشحن القابل للتداول لمتعهد النقل وأن يحدد هويته على نحو واف⁽⁷⁸⁾. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند الشحن القابل للتداول، تبرز جميع النسخ الأصلية وإلا تعذرت ممارسة حق السيطرة⁽⁷⁹⁾.

4- يجوز تحرير أي مطلب أو إعلان أو تعليمات أو طلب أو تحفظ أو أي خطاب آخر يتعلق بإحالة مستند شحن قابل للتداول أو بتسليم البضائع المذكورة في مستند الشحن القابل للتداول، بخطاب إلكتروني⁽⁸⁰⁾.

المادة 10- إحالة الحقوق بمقتضى مستند شحن قابل للتداول أو سجل شحن إلكتروني قابل للتداول⁽⁸¹⁾

1- يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها مستند الشحن القابل للتداول بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهرها حسب الأصول، [إما] إلى ذلك الشخص الآخر [وإما على بياض]، إذا كان مستندا لأمر⁽⁸²⁾؛ أو

(76) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت الإشارة إلى حق السيطرة كافية، وما إذا كان من المستصوب الإشارة صراحة إلى طبيعة الحقوق التي يكتسبها الحائز، أو ما إذا كان ينبغي، على العكس من ذلك، أن ينص الصك صراحة على أنه لا يتناول مفاعيل إحالة مستند الشحن القابل للتداول على حقوق ملكية البضائع. ولعل الفريق العامل يود كذلك أن ينظر في مدى خضوع الحقوق المذكورة في مشروع المادة هذا لاتفاق الأطراف، فقد أعرب أحد الخبراء عن قلقه إزاء الهيكل القائم على احتكار القلة في قطاع النقل وعدم تكافؤ القوة التفاوضية بين الناقلين والشاحنين، الأمر الذي كثيرا ما يتجسد في البنود المجعفة في عقود الإذعان المستخدمة في بعض وسائط النقل. وقيل إنه سيكون من الضروري النظر بعناية في الآثار المترتبة على أي أحكام تسمح بالتغيير بالاتفاق. وفي الوقت نفسه، شدد على أن جوانب معينة من مستند الشحن القابل للتداول ستكون ذات طابع تعاقدية، بما في ذلك الحقوق المذكورة في مشروع المادة 9 (1).

(77) قواعد روتردام، المادة 50 (2). في المشاورات التي أجرتها الأمانة، ذهب أحد الآراء إلى أنه ينبغي إلغاء المهلة الزمنية لممارسة حق السيطرة لأن المسألة سينظمها القانون المنطبق وعقد النقل، بينما ذهب رأي آخر إلى أن من المفيد أن يتناول صك جديد تلك النقطة صراحة، فذلك من شأنه توفير اليقين وتقليل احتمالات التقاضي. واقترح أن يسمح مشروع الحكم بممارسة حقوق معينة بعد أن يتسلم متعهد النقل البضائع. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي لأي حق (حقوق) أن ينقضي عند تسليم البضائع.

(78) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان اشتراط تحديد الهوية ينطبق في جميع الحالات التي يمارس فيها حائز مستند الشحن القابل للتداول حق السيطرة. وفي مشاورات الخبراء التي أجرتها الأمانة، أشير إلى أنه قد يلزم تحديد الهوية في جميع الحالات في البيئة الإلكترونية. ومن الناحية العملية، اعتبر تحديد الهوية أيضا خطوة أساسية في إقامة علاقة قانونية سليمة بين الناقل وحائز مستند شحن قابل للتداول على بياض. ولعل الفريق العامل يود أيضا أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن ينطبق على الحائز اشتراط مختلف (اشتراطات مختلفة) عند ممارسة الحق المدرج في الفقرة 1 (هـ) من المادة 9.

(79) قواعد روتردام، المادة 51. يجسد هذا الحكم الممارسة المتبعة في مجال النقل البحري، والتي يصدر بموجبها أكثر من نسخة أصلية واحدة من سند الشحن، بحيث: (أ) تذكر كل نسخة أصلية عدد النسخ الأصلية التي أصدرت؛ أو (ب) تسلم جميع النسخ الأصلية إلى الناقل من أجل ممارسة حقوق السيطرة فيما يتعلق بالبضائع العابرة، والغرض من ذلك هو ضمان إدراج أي تغييرات تُدخل على عقد النقل في جميع النسخ الأصلية لسند الشحن؛ و(ج) يكفي، لتسليم البضائع، تسليم سند شحن أصلي واحد فقط لأن جميع النسخ الأصلية الأخرى تفقد صلاحيتها تلقائيا عند تسليم البضائع. وفي المشاورات التي أجرتها الأمانة، رُئي أنه لا ينبغي إلزام حائز مستند الشحن القابل للتداول بإبراز أو تسليم أي شيء آخر إلى متعهد النقل بالإضافة إلى مستند الشحن القابل للتداول لممارسة حق السيطرة (انظر مشروع المادتين 9 (3) و(12))، إلا بغرض دفع أجرة الشحن عند الحاجة.

(80) البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية المتعلقة بإذن الشحن الإلكتروني، المادة 2 (1).

(81) في المشاورات التي أجرتها الأمانة، اقترح عدم اشتراط إشعار متعهد النقل بإحالة مستند الشحن القابل للتداول تجنباً لتقويض طبيعة مستند الشحن القابل للتداول بوصفه سند ملكية.

(82) قواعد روتردام، المادة 57 (1). Standard Conditions (1992) governing the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, 3.1

- (ب) دون تظهير، إذا كان [1'] مستندا محررا لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى⁽⁸³⁾؛ [أو '2' مستندا لحامله أو مستندا مظهرا على بياض.⁽⁸⁴⁾
- 2- في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند الشحن القابل للتداول، تحال كل النسخ الأصلية إلى ذلك الشخص لكي تصبح إحالة الحقوق بمقتضى مستند الشحن القابل للتداول نافذة المفعول؛
- 3- في حال إصدار سجل شحن إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، [سواء حرر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى] بإحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل وفقا للاشتراطات المشار إليها في الفقرة 6 من المادة 5⁽⁸⁵⁾.

المادة 11- تزويد متعهد النقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات إضافية⁽⁸⁶⁾

يوفر الحائز الذي يمارس حقوقا بمقتضى الفقرة 1 من المادة 9 في الوقت المناسب، بناء على طلب متعهد النقل، ما قد يعقل أن يحتاج إليه متعهد النقل لأداء واجباته بمقتضى عقد النقل من معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لم يكن المرسل قد وفرها بعد وليست متاحة لمتعهد النقل في حدود المعقول من مصدر آخر.

المادة 12- تسليم البضائع⁽⁸⁷⁾

- 1- لا تحق مطالبة متعهد النقل بتسليم البضائع إلا مقابل تسليم مستند النقل، عند الاقتضاء، ومستند الشحن القابل للتداول، مظهرا حسب الأصول عند اللزوم⁽⁸⁸⁾، [و] وعندما يثبت الحائز هويته على نحو واف].
- 2- [في حالة إصدار مستند شحن قابل للتداول في أكثر من نسخة أصلية واحدة تبرا ذمة متعهد النقل من التزامه بتسليم البضائع، إذا قام بتسليم البضائع بحسن نية في مقابل تسليمه إحدى النسخ الأصلية المذكورة⁽⁸⁹⁾]. [وإذا صدر أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند الشحن القابل للتداول، وكان عدد النسخ الأصلية مذكورا في ذلك المستند، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية.⁽⁹⁰⁾]⁽⁹¹⁾

(83) قواعد روتردام، المادة 57 (1).

(84) المرجع نفسه.

(85) قواعد روتردام، المادة 57 (2).

(86) قواعد روتردام، المادة 55.

(87) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان ينبغي أن يتناول لهذا الحكم (أ) مسؤولية متعهد النقل تجاه الحائز الشرعي لمستند الشحن القابل للتداول عن تسليم البضائع إلى الشخص الخطأ، و(ب) مسؤولية الحائز الشرعي لمستند الشحن القابل للتداول عن عدم الامتثال للالتزام بدفع أجرة النقل لمتعهد النقل عندما يكون ملزما بذلك ويقبول البضائع.

(88) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 6 (2). ولعل الفريق العامل يود أن ينظر في كيفية مراعاة الممارسة المتبعة في قطاع السكك الحديدية المتمثلة في احتفاظ الناقل بإذن الشحن إلى حين التسليم بمقتضى الفقرة 1 من المادة 17 من القواعد الموحدة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لعام 1999 ("يجوز للمرسل إليه أن يطلب من الناقل تسليم إذن الشحن"). وانظر حكما مماثلا في اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، المادة 26، الفقرة 1. ولعل الفريق العامل يود أيضا أن ينظر فيما إذا كان هذا الحكم يحتاج إلى تعديل إذا كان نفس المستند سيستخدم لأغراض الاعتماد المستندي والنقل والتخليص الجمركي على السواء.

(89) اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، المادة 6 (3).

(90) قواعد روتردام، المادة 47 (1) (ج).

(91) لعل الفريق العامل يود أن يلاحظ أن اشتراط تسليم نسخة أصلية واحدة لا يتسق مع اشتراط تسليم جميع النسخ الأصلية بمقتضى المادة 9 (3) المتعلقة بممارسة حق السيطرة (بما في ذلك الحق في المطالبة بتسليم البضاعة) والمادة 10 (2) المتعلقة بإحالة الحقوق. ولعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كان تسليم جميع النسخ الأصلية من مستند الشحن القابل للتداول لازما لتسليم البضائع. وانظر أيضا الحاشية 79.

- 3- يقر الحائز، بناء على طلب متعهد النقل، بتسليم البضائع من متعهد النقل على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم. ويجوز لمتعهد النقل أن يرفض التسليم إذا رفض الحائز أن يقر بذلك التسليم⁽⁹²⁾.
- 4- يحكم القانون المنطبق على عقد النقل الجوانب الأخرى لتسليم البضائع إلى حائزها.

المادة 13- اشتراطات موثوقية سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول

لدى تقرير موثوقية الطريقة المستخدمة لأغراض هذه الاتفاقية، تراعى جميع الظروف ذات الصلة، بما قد يشمل أيا ما يلي⁽⁹³⁾:

- (أ) امتثال القواعد والسياسات والممارسات التشغيلية المستخدمة في هذه الطريقة لأي معايير وإجراءات منطبقة معترف بها دوليا؛
- (ب) أي مستوى ذي صلة من موثوقية الطريقة المستخدمة؛
- (ج) أي معيار منطبق في القطاع المعني؛
- (د) أمن المعدات والبرمجيات؛
- (هـ) الموارد المالية والبشرية، بما في ذلك توافر الموجودات؛
- (و) انتظام ونطاق عمليات المراجعة التي تتولاها هيئة مستقلة؛
- (ز) وجود إقرار من هيئة إشراف أو هيئة اعتماد أو آلية طوعية بموثوقية الطريقة⁽⁹⁴⁾.

(92) قواعد روتردام، المادة 44.

(93) لعل الفريق العامل يود أن ينظر فيما إذا كانت فاتحة هذه المادة بحاجة إلى مزيد من التقييح لكي تشير صراحة إلى حالات محددة يلزم فيها استخدام طرائق موثوقة، بما في ذلك تحديد هوية الحائز والسيطرة الحصرية.

(94) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، المادة 12؛ قانون الأونسيترال النموذجي بشأن استخدام خدمات إدارة الهوية وتوفير الثقة والاعتراف بها عبر الحدود، المادة 10.