الأمم المتحدة A/CN.9/WG.VI/WP.102

الجمعية العامة

Distr.: Limited
27 December 2023
Arabic
Original: English

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل السادس (المعني بمستندات الشحن القابلة للتداول)

الدورة الرابعة والأربعون

نيويورك، 6-10 أيار/مايو 2024

مذكرة من الأمانة

صحيفة وقائع: مشروع الأونسيترال بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول

تتضمن هذه المذكرة وصفا موجزا للسمات الرئيسية لمستند الشحن القابل للتداول المتوخى في مشروع الصك الجديد (قيد الإعداد). وقد أعدت أمانة الأونسيترال هذا الوصف لتيسير التشاور بين الهيئات ذات الصلة في القطاعات المعنية.

180124 180124 V.23-25508 (A)

الرجاء إعادة استعمال الورق

صحيفة وقائع: مشروع الأونسيترال بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول

1- يعكف الفريق العامل السادس التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) حاليا على وضع صك جديد بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول[1]. ويُذكر أن بوالص الشحن مستخدمة على نطاق واسع بوصفها سند ملكية في القطاع البحري، لكن مستندات النقل التي تصدرها شركات النقل بالسكك الحديدية والنقل البري والجوي (التي تعرف عادة باسم "أذون الشحن")، والتي عادة ما تكون غير قابلة للتداول، لا يمكن أن تؤدي تلك الوظيفة. والهدف من الصك الجديد استحداث نوع جديد من مستندات الملكية اسمه "مستند الشحن القابل للتداول" يمكن أن يؤدي وظيفة مماثلة لسند شحن بحري لنقل البضائع بأي واسطة نقل في سياق النقل المتعدد الوسائط أو الأحادي الواسطة.

2- ومنذ أن أحالت اللجنة الموضوع إلى الفريق العامل السادس في عام 2022، عُقدت ثلاث دورات للفريق العامل في فيينا ونيويورك للنظر في مجموعة من مشاريع الأحكام الأولية لصك جديد بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول. ***ومن المقرر عقد الدورة المقبلة من 6 إلى 10 أيار/مايو 2024 في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.***

3- ويرد في الفقرات التالية موجز للسمات الرئيسية لمستند الشحن القابل للتداول المتوخى في مشروع الصك الجديد (*قيد الإعداد*). ويشجع مشروع الصك الجديد ويدعم استخدام سجلات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول، ولكن الفريق العامل لم ينظر بعد في مشاريع الأحكام ذات الصلة بها. وتجدر الإشارة، تفاديا للشك، إلى أن هذه السمات الرئيسية تجسد افتراضات عمل الفريق العامل، التي لا يزال من الممكن تنقيحها أو تعديلها في الدورات المقبلة لكي تعالج على نحو مناسب، على سبيل المثال، احتياجات وشواغل الهيئات ذات الصلة في القطاعات المعنية.

لماذا هناك طلب على مستندات الشحن القابلة للتداول؟

4- يمكن إحالة سندات الملكية إلى شخص آخر، مما يسهل شراء وبيع البضائع أثناء النقل. ولهذا الأمر أهمية خاصة في التجارة الدولية، فالشحنات يمكن أن تستغرق بعض الوقت أو قد يتعين إعادة تحميلها أثناء الرحلة (مثلا، في حالة النقل المتعدد الوسائط)، وقد ترغب الأطراف في أن تتمكن من بيع البضائع أو التصرف فيها بطريقة أخرى لأسباب مالية أو تشغيلية أو استراتيجية. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن توفر سندات الملكية ضمانا أفضل للمصارف والمؤسسات المالية التي تقدم التمويل التجاري، مثل خطاب الاعتماد[2]. وعندما تصبح المصارف والمؤسسات المالية حائزة لسندات الملكية، فإنها تستطيع أن تمارس السيطرة على البضائع. وخلاصة القول إن سندات الملكية يمكن أن توفر المرونة في التجارة الدولية، كما يمكنها أن تيسر استخدام التمويل التجاري. والقصد من مستند الشحن القابل للتداول الذي يجري إعداده في الأونسيترال هو أن يكون بمثابة سند ملكية، مما يسد ثغرة في النقل المتعدد الوسائط والنقل الأحادي الواسطة الذي لا يشمل مرحلة بحرية.

---

(1) قدمت الصين، في الدورة الثانية والخمسين للأونسيترال في عام 2019، اقتراحا بشأن الأعمال التي يمكن أن تضطلع بها الأونسيترال في المستقبل من أجل استحداث مستند نقل قابل للتداول من أجل تسهيل نقل البضائع، لا سيما بالسكك الحديدية في المنطقة الأوروبية الآسيوية. وأشار الاقتراح إلى أن إذن الشحن بالسكك الحديدية، على العكس من سند الشحن البحري، لا يمثل سند ملكية ولا يمكن استخدامه لتسوية خطابات الاعتماد وتمويلها. كما أن محدودية وظيفة إذن الشحن بالسكك الحديدية تحد من قدرة المصارف على تقديم الخدمات المالية وتزيد من الضغوط المالية على المستوردين والمخاطر التي يواجهها المصدرون في تحصيل المدفوعات.

(2) خطاب الاعتماد هو أداة تمويل تجاري مستخدمة على نطاق واسع، ولا يزال مهما لتيسير بناء الثقة بين الشركاء في المعاملات التجارية الدولية، لا سيما عندما لا يكون قد سبق للمشتري والبائع إجراء معاملات فيما بينهما.

من يصدر مستندات الشحن القابلة للتداول؟

5- يتوخى الفريق العامل حاليا تمكين أي متعهد نقل يتصرف كناقل متعاقد من إصدار مستند شحن قابل للتداول، بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص يقوم بالنقل بنفسه أو لا. ويشمل ذلك أي ناقل بالسكك الحديدية/البر/الجو أو وكيل شحن "متعهد النقل" يبرم عقد نقل مع المرسل ومن ثم يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.

كيف تصدر مستندات الشحن القابلة للتداول؟

6- من المتوخى حاليا أيضا أن تصدر مستندات الشحن القابلة للتداول لأمر شخص غير مسمى أو لأمر شخص مسمى أو لحاملها. ومع أن مشروع الصك لا يحدد عدد النسخ الأصلية التي يلزم إصدارها، فإنه يتوخى أن يبين مستند الشحن القابل للتداول الذي يصدر في مجموعة مؤلفة من أكثر من نسخة أصلية واحدة عدد النسخ الأصلية في المجموعة.

ما هي العلاقة بين مستند الشحن القابل للتداول ومستند النقل الذي يصدره نفس متعهد النقل؟

7- يرى الفريق العامل حاليا أنه يتعين، كقاعدة تكميلية، أن يكون مستند النقل (سواء كان قابلا للتداول أو غير قابل للتداول)، الذي يصدره نفس متعهد النقل الذي يطلب منه إصدار مستند شحن قابل للتداول، بمثابة مستند شحن قابل للتداول بإدراج إشارة مناسبة إلى مشروع الصك الجديد. ومن المتوخى أن تكون بوليصة الشحن المتعدد الوسائط الصادرة عن الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن مستندَ شحن قابلا للتداول عند إضافة إشارة مناسبة إلى مشروع الصك الجديد.

8- وكقاعدة احتياطية، من المتوخى حاليا أن يتسنى إصدار مستند الشحن القابل للتداول على شكل مستند منفصل إلى جانب مستند النقل غير القابل للتداول في حال كانت القوانين الداخلية تمنع استخدام مستند النقل بوصفه مستندا قابلا للتداول (مثل المادة 6-5 من القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية التابعة للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية). ولا يمكن لنفس متعهد النقل إصدار مستندين قابلين للتداول بشأن نفس البضائع.

كيف يؤثر مشروع الصك على حقوق والتزامات متعهد النقل والمرسِل والمرسل إليه ومسؤوليتهم بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق؟

9- الافتراض المطبق على مشروع الصك حاليا هو أن إصدار مستند الشحن القابل للتداول وإحالته ينبغي، من حيث المبدأ، ألا يمسا بحقوق والتزامات متعهد النقل والمرسل والمرسل إليه بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني المنطبق. لكن ما دام حائز مستند الشحن القابل للتداول يكتسب حقوق السيطرة على البضائع أثناء العبور، مما يعني انقضاء أي حقوق سابقة في البضائع نتيجة لذلك، فإن ذلك يؤثر فعليا على حقوق المرسِل بمقتضى الاتفاقيات الدولية المنطبقة.

10- ويهدف مشروع الصك إلى تجنب التدخل في نظم المسؤولية القائمة فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع. ومن المتوخى حاليا أن تعالَج المسائل المتعلقة بمسؤولية متعهد النقل عموما في إطار القانون الذي يحكم عقد النقل، باستثناء مسؤولية متعهد النقل، مثلا، عن الخطأ في التسليم بمقتضى مستند الشحن القابلة للتداول، وهو أمر لم يناقشه الفريق العامل بعد.