DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)

Deres ref.	Vår ref.	Dato
	26/3514 - ANRØ	03.09.2026

Orientering om konvensjonen om negotiable fraktdokumenter (Accra-konvensjonen) Orientering og vurdering av norsk tiltredelse

Justis- og beredskapsdepartementet vil med dette orientere berørte aktører om at FN-konvensjonen om negotiable fraktdokumenter (Accra-konvensjonen) ble vedtatt 15. desember 2025.

Konvensjonen tar sikte på å modernisere og harmonisere regelverket for negotiable fraktdokumenter i internasjonal varetransport, herunder å legge til rette for bruk av elektroniske dokumenter. Konvensjonen regulerer sentrale obligasjonsrettslige spørsmål knyttet til transport av varer og vil kunne få betydning på tvers av transportformer. Den har som formål å redusere rettslig fragmentering og bidra til økt forutberegnelighet i internasjonal handel.

Norge har foreløpig ikke tatt stilling til tiltredelse, men ønsker innspill fra berørte aktører om hvorvidt Norge bør tiltre konvensjonen.

Konvensjonen og en liste over adressatene følger vedlagt. Vi ber adressatene forelegge brevet for underliggende organer og organisasjoner og foreninger på eget område som ikke er oppført på adressatlisten, men som konvensjonen kan ha betydning for.

Vi ber om eventuelle innspill innen 16. oktober 2026.

Svar sendes fortrinnsvis på e-post til lovavdelingen@jd.dep.no, eventuelt som vanlig post til Justis- og beredskapsdepartementet, Lovavdelingen, Postboks 8005 Dep, 0030 Oslo.

Postadresse	Kontoradresse	Telefon - sentralbord	Lovavdelingen
Postboks 8005 Dep	Einar Gerhardsens plass 3	22 24 90 90	Anders Rønningen
0030 Oslo	0179 Oslo	Org.nr.: 972 417 831	

Med hilsen

Tone Ofstad
avdelingsdirektør

Anders Rønningen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Adresseliste

Advokatforeningen
Finans Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Kystrederiene
NHO - Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Luftfart
NHO Transport
Norges Lastebileier-Forbund
Norges sjømatråd
Rederiforbundet
Sjørettsforeningen
The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)
UiO - Nordisk institutt for sjørett
UiO - Transportøkonomisk institutt

Vedlegg

Konvensjonen om negotiable fraktdokumenter (Accra-konvensjonen)

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول

联合国可转让货物单证公约

UNITED NATIONS CONVENTION ON NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LES DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТАХ

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES

联合国可转让货物单证公约

联合国
2025 年

联合国可转让货物单证公约

本公约缔约国，

重申相信基于平等互利的国际贸易是促进各国间友好关系的一个关键因素，

意识到可转让运输单证在便利贸易融资和在途货物销售方面发挥的重要作用，

深信应当针对包括多式联运在内的所有运输方式的可转让运输单证制定统一规则，从而为门到门运输的发展提供支持，

认识到国际贸易的数字化转型取决于可靠的系统和数据，而可靠的系统和数据又能提高运营效率，支持端到端的数字化，

深信如能明确可转让货物单证的法律效力以及持单人的权利和赔偿责任，将鼓励银行、金融机构及其他利益攸关方接受此类单证，从而推动国际贸易并助力经济增长，

又深信健全的法律框架可有助于降低内陆运输路线的贸易成本，并将有助于内陆国家以及陆域广阔的国家更有效地融入全球供应链，

兹协议如下：

第一章
总则

第一条
适用范围

1. 本公约适用于涉及以一种或多种运输方式进行国际货物运输、并醒目提及本公约的可转让货物单证的签发、转让及法律效力，其前提条件是：

(a) 可转让货物单证中所示运输经营人接管货物的地点位于一缔约国；

(b) 可转让货物单证中所示运输经营人交付货物的地点位于一缔约国；或

(c) 可转让货物单证中所示可转让货物单证的签发地位于一缔约国。

2. 本公约不影响关于规范和管控运输业务的任何国际公约或国内法的适用。

3. 本公约除其中另有规定者外，不改变管辖运输合同的适用国际公约或国内法针对运输经营人、托运人和收货人规定的权利、义务和赔偿责任。

第二条
定义

为本公约之目的：

1. “托运人”是指与运输经营人订立运输合同的人。

2. “收货人”是指运输合同中指定的有权提取货物的人。

3. “电子记录”是指通过电子手段生成、传送、接收或存储的信息；该等信息可酌情包括与记录有逻辑关系或者以其他方式联系在一起，从而成为此种记录的一部分的一切信息，而不论其是否同时生成。

4. “持单人”是指持有可转让货物单证的人，且单证中指明该人为托运人、或为该单证签发时记明凭其指示交付的人、或为该单证经适当背书的被背书人；单证为空白背书指示单证的，则指该单证的持有人。

5. “可转让货物单证”是指由运输经营人签名和签发的、且通过“凭指示”、“可转让”或同等措词表明单证中所述货物已由运输经营人接管并将凭持单人指示交付的纸质单证或电子记录。

6. “运输合同”是指运输经营人据以承诺进行有偿国际货物运输的合同。

7. “运输单证”是指具备以下特征的单证：

(a) 证明或载有运输合同；并且

(b) 证明已接管运输合同下的待运货物。

8. “运输经营人”是指与托运人订立运输合同并承担履行合同责任的人，而不论是否由该人自行实施运输行为。

第二章

可转让货物单证的签发、内容及法律效力

第三条

可转让货物单证的签发

1. 运输经营人与托运人之间作出约定的，运输经营人应当使用所约定的载体形式，签发醒目提及本公约的可转让货物单证。

2. 运输经营人和托运人应当约定签发可转让货物单证的方法，其中可包括：

(a) 在运输单证的每一份正本中加入一则由运输经营人签名的批注；或

(b) 在未签发任何运输单证或运输单证签发后又被注销的情况下签发独立的可转让货物单证。

3. 双方当事人约定采用本条第 2 款(a)项所述方法的，须在批注中以醒目方式载入第二条第 5 款中提及的表述以及一则注明该运输单证将自某一规定日期起成为可转让货物单证的声明。

4. 可转让货物单证应当在货物由运输经营人接管时签发。运输经营人与托运人之间作出约定的，在运输单证业已签发的情况下，运输经营人可在后续阶段签发可转让货物单证。

5. 签发可转让货物单证的运输经营人不得请求就该可转让货物单证所涉货物签发可转让运输单证。

6. 可转让货物单证可做成凭指示，也可做成凭记名人指示。如果可转让货物单证中未记明凭何人指示，则应当视为做成凭托运人指示。

第四条

可转让货物单证的内容

1. 可转让货物单证应当注明：

(a) 运输经营人的名称和地址；

(b) 托运人的名称和地址；

(c) 由托运人提供的以下具体信息：

㈠ 货物的一般性质；

㈡ 辨认货物所必需的主要标记；

㈢ 运输危险货物时对危险性质的明确说明；

㈣ 货物包数或件数；以及

㈤ 货物的毛重或以其他方式表示的数量；

(d) 运输经营人接管时货物的表面状况；

(e) 运输经营人接管货物的地点和日期；

(f) 可转让货物单证的签发地点和日期；

(g) 运输合同的条款(如果可转让货物单证作为独立的单证签发)；

(h) 交货地点；

(i) 可转让货物单证的正本份数；以及

(j) 运费是否已预付，或运费是否应在目的地支付。

2. 可转让货物单证中可进一步注明：

(a) 在交货地点交付货物的日期或期间(如果托运人与运输经营人之间有明确约定)；

(b) 预定运输路线、运输方式、转运地以及便于追踪货物的信息；

(c) 运输合同的适用法律，特别是运输合同须遵守的任何国际公约；以及

(d) 托运人与运输经营人约定在可转让货物单证中加入的任何其他具体信息。

第五条
可转让货物单证的缺陷

1. 第四条第 1 款所述一项或多项内容的缺失，其本身并不影响单证作为可转让货物单证的法律效力或有效性，只要该单证仍然符合第二条第 5 款所列可转让货物单证的定义。

2. 本条第 1 款的规定概不影响运输经营人根据适用法律对可转让货物单证中的任何缺陷承担的赔偿责任。

3. 可转让货物单证中列有日期但未注明该日期的含义的，该日期即应视作可转让货物单证的签发日期。

4. 第三条第 3 款所述批注中未标明运输单证将从何日起作为可转让货物单证的，该运输单证即应视为自其签发之日起发挥这一功能。

5. 可转让货物单证中未列明运输经营人接管货物的日期的，应视为运输经营人在可转让货物单证签发之日接管了货物。

6. 可转让货物单证中未注明运输经营人接管货物时货物表面状况的，即应视作表明运输经营人接管货物时货物表面状况良好。

第六条
可转让货物单证的证据效力

1. 在以下情形中，运输经营人可对由托运人在可转让货物单证中提供的、第四条第 1 款(c)项中提及的任何信息作出保留，以注明运输经营人不对所列信息的准确性承担责任：

(a) 运输经营人实际知晓或者有合理理由相信任何此等信息是虚假的或具有误导性；或

(b) 运输经营人不具备对此等信息进行核对的合理手段。

2. 除非以本条第 1 款所述方式对托运人提供的信息作出了保留，否则可转让货物单证即应构成运输经营人接管可转让货物单证中所述货物的初步证据。

3. 如果可转让货物单证业已转让给基于对单证中所载任何信息的信赖善意行事的第三人，则除非业已以本条第 1 款所述方式对托运人提供的信息作出了保留，否则运输经营人针对可转让货物单证中所载任何信息提出的相反证据，均不得作为针对该第三人的证据予以采纳。

第三章
持单人的权利和赔偿责任

第七条
可转让货物单证持单人的权利

1. 可转让货物单证一经签发，其中规定的权利即只能由其持单人行使，包括要求在货运目的地交付货物的权利。

2. 托运人之外的其他人成为可转让货物单证持单人的，即因此而获得向运输经营人提出索赔的权利，并在可适用情况下获得运输合同下的处置权以及法律规定的适用于运输合同的其他权利，如同该人是合同当事人。

3. 运输经营人不得针对并非托运人的持单人援用与可转让货物单证的明示条款不一致的任何运输合同条款。

4. 就取得对货物的权利而言，可转让货物单证的签发及向持单人初始转让其占有和任何后继的转让，均应与货物的实际交付具有同等效力。

5. 为行使其权利，持单人应当向运输经营人出示可转让货物单证。可转让货物单证中注明已签发一份以上正本的，持单人为行使处置权应当出示所有正本。

第八条
信息、指示或文件缺失

运输经营人需获取与货物相关的信息、指示或文件以履行其义务的，应当向可转让运输单证的持单人索取该等信息、指示或文件。运输经营人经合理努力后仍无法在合理时间内获得该等信息、指示或文件的，应继而按运输合同行事。

第九条
持单人的赔偿责任

1. 可转让货物单证的持单人，并非托运人且未根据第七条行使任何权利的，不应仅因其作为该可转让货物单证的持单人而承担运输合同下的任何赔偿责任。

2. 可转让货物单证的持单人，并非托运人且根据第七条行使某项权利的，应当视同运输合同当事人承担下述赔偿责任：

(a) 因其行使了运输合同适用法律规定的权利而产生的任何赔偿责任；或

(b) 因其行使了运输合同下的权利而产生的任何赔偿责任，但以所述赔偿责任能够从可转让货物单证中查明为限。

第十条
货物交付

1. 只有在持单人交出可转让货物单证的情况下，才能要求运输经营人交付货物。

2. 已签发一份以上可转让货物单证正本的，交出其中一份正本后即可要求交付货物。可转让货物单证中载明已签发一份以上正本的，在交出一份正本后，其余正本即失去任何效力或有效性。

第十一条
持单人权利的转让

持单人可通过下列方式向他人转让可转让货物单证所规定的权利：

(a) 向该人记名背书或空白背书，并将可转让货物单证的占有转让给该人；或

(b) 最后背书是空白背书的，只需将可转让货物单证的占有转让给该人。

第四章
关于电子可转让货物单证的特殊条件

第十二条
对电子可转让货物单证的要求

1. 可转让货物单证可以采用电子记录形式，但须为此使用一种可靠方法：

(a) 指明该电子记录即为该可转让货物单证；

(b) 使该电子记录得以自其签发起至其失去任何效力或有效性期间一直被置于控制之下；并且

(c) 保持该电子记录的完整性。

2. 评估完整性的标准应当是：除正常传送、存储和显示过程中产生的任何改动之外，可转让货物单证中所载信息，包括自其签发起至其失去任何效力或有效性期间产生的任何授权改动，是否保持完整且未被更改。

第十三条
对内容的要求

就本公约而言，如果电子记录中所载信息可被访问并可用于后续查阅，即达到对可转让货物单证的信息载述要求。

第十四条
对签名的要求

就本公约而言，如果使用某种可靠方法识别电子记录中的签名人身份并表明该人对电子记录中所载信息的意图，即达到对可转让货物单证的签名要求。

第十五条
对占有的要求

1. 就本公约而言，如果使用某种可靠方法使电子记录满足以下条件，即达到对可转让货物单证的占有要求：

(a) 确立某人对该电子记录的排他性控制；并且

(b) 指明该人为控制人。

2. 对于电子记录而言，转让对电子记录的控制即达到对可转让货物单证占有的转让要求。

第十六条
对背书的要求

就本公约而言，如果背书所需信息列入电子记录且该等信息符合第十三条和第十四条所列要求，即达到对可转让货物单证的背书要求。

第十七条
载体形式的变更

1. 运输经营人与持单人之间作出约定的，运输经营人应当按照约定将可转让货物单证的载体形式从纸质单证变更为电子记录或从电子记录变更为纸质单证，但须使用可靠方法进行此种载体形式变更。

2. 载体形式变更生效的条件如下：

(a) 持单人应当向运输经营人交出先前载体形式的可转让货物单证的所有正本；以及

(b) 新载体形式的可转让货物单证应当加入一则关于由其取代先前载体形式的可转让货物单证的说明。

3. 载体形式一经变更，先前载体形式的可转让货物单证所有正本即告作废，失去任何效力或有效性。

4. 根据本条作出的载体形式变更，不得影响当事人的权利和义务。

第十八条
可靠性的一般标准

本章中所涉方法应当：

(a) 考虑到所有相关情形，对于实现预期功能而言是可靠且适当的。此等相关情形可包括：

㈠ 与评价可靠性有关的任何操作规则；

㈡ 数据完整性保证；

㈢ 防止未经授权访问和使用实施该方法所用系统的能力；

㈣ 硬件和软件的安全性；

㈤ 独立机构审计的频次和范围；

㈥ 监督机构、资格鉴定机构或自愿方案已就该方法可靠性作出声明；

㈦ 任何可适用的行业标准；或

(b) 经事实证明该方法本身或结合其他证据已实现其功能。

第五章
最后条款

第十九条
保存人

兹指定联合国秘书长为本公约保存人。

第二十条
签署、批准、接受、核准、加入

1. 本公约开放供各国签署。

2. 本公约须经签署方批准、接受或核准。

3. 本公约自开放供签署之日起向未签署本公约的所有国家开放以供加入。

4. 批准书、接受书、核准书或加入书应当交存保存人。

第二十一条
区域经济一体化组织的参与

1. 由国家组成并对本公约规范的某些事项拥有权限的区域经济一体化组织同样可以签署、批准、接受、核准或加入本公约。在前述情况下，如果区域经济一体化组织对本公约所规范事项拥有权限，该组织享有的权利和承担的义务应当与缔约国相同。就第二十五条和第二十六条而言，由区域经济一体化组织交存的文书不得额外计入由其成员国交存的文书。

2. 区域经济一体化组织应当作出声明，列明权限已由其成员国转移给该组织的受本公约规范的具体事项。根据本款作出声明后，如果权限的分配发生包括权限又有新的转移等任何变化，区域经济一体化组织应当迅速通知保存人。

3. 在本公约中，凡述及“一国”、“各国”、“缔约国”或“各缔约国”之处，根据需要同等适用于区域经济一体化组织。

第二十二条
非统一法律制度

1. 如果一国在本公约所涉事项上拥有适用不同法律制度的两个或多个领土单位，该国可以声明本公约适用于其全部领土单位或仅适用于其中某个或某些领土单位。

2. 根据本条所作声明应当载明适用本公约的领土单位。

3. 如果一国根据第 1 款作出本公约适用于该国某个或某些领土单位、但并非全部领土单位的声明，位于不适用本公约的某个领土单位的地点就本公约而言不得视作位于该缔约国内。

4. 如果一国未根据第 1 款作出任何声明，本公约应当适用于该国的全部领土单位。

第二十三条
声明的程序和效力

1. 根据第二十一条第 2 款和第二十二条第 1 款所作声明，应当在签署、批准、接受、核准或加入之时作出。对于签署之时所作的声明，须在批准、接受或核准之时予以确认。

2. 声明及其确认应当以书面形式作出，并正式通知保存人。

3. 声明在本公约对相关国家生效之时同时生效。

4. 根据第二十一条第 2 款和第二十二条第 1 款作出声明的任何国家均可随时以书面形式正式通知保存人修改或撤回其声明。所作修改或撤回应当于保存人收到通

知之日起 180 天后生效。如果保存人在本公约对相关国家生效前收到修改或撤回通知，该修改或撤回应当在本公约对该国生效之时同时生效。

第二十四条
保留

1. 一国可在交存其批准书、接受书、核准书或加入书之时或其后的任何时间作出声明：凡可转让运输单证证明或载有全程海上货物运输合同，且该合同受本国为缔约国的某项国际公约所管辖，则本国不对该可转让运输单证适用本公约。

2. 第二十三条第 2 款至第 4 款适用于根据本条第 1 款作出的保留。

3. 除本条明确授权的保留外，不得作出任何其他保留。

第二十五条
生效

1. 本公约于第十份批准书、接受书、核准书或加入书交存之日起 180 天后生效。

2. 当一国在第十份批准书、接受书、核准书或加入书交存之后批准、接受、核准或加入本公约，本公约于该国交存批准书、接受书、核准书或加入书之日起 180 天后对其生效。

第二十六条
修正

1. 任何缔约国均可向联合国秘书长提交修正案以提议对本公约进行修正。秘书长应当立即将所提修正案转发各缔约国，提请其就是否赞成召开缔约国会议以对该修正提案进行审议和表决发表意见。自转发之日起 120 天内，如果有不少于三分之一的缔约国赞成召开这一会议，秘书长应当在联合国主持下召开会议。

2. 缔约国会议应当尽一切努力就每项修正案达成协商一致。如果竭尽一切努力而仍未能协商一致，则作为最后手段，修正案须有出席会议并参加表决的缔约国的

三分之二多数票赞成方可通过。就本款而言，区域经济一体化组织的投票不得计入在内。

3. 获得通过的修正案由保存人提交给所有缔约国批准、接受或核准。

4. 获得通过的修正案应当于第十份批准书、接受书或核准书交存之日起 180 天后生效。修正案一经生效，即应当对已经表示同意受其约束的缔约国具有约束力。

5. 对于在第十份批准书、接受书或核准书交存之后批准、接受或核准修正案的缔约国，该修正案应当于该缔约国交存批准书、接受书或核准书之日起 180 天后对其生效。

第二十七条
退约

1. 缔约国可以书面形式正式通知保存人宣布退出本公约。退约可仅限于适用本公约的、非统一法律制度下的某些领土单位。

2. 退约于保存人收到通知之日起 365 天后生效。通知中申明退约生效需要更长期限的，退约于保存人收到通知之日后该更长期限期满时生效。

本公约正本一份，其阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本同为作准文本。

UNITED NATIONS CONVENTION ON NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS

UNITED NATIONS
2025

UNITED NATIONS CONVENTION ON NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS

The States Parties to this Convention,

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is a key factor in promoting friendly relations among States,

Conscious of the important role played by negotiable transport documents in facilitating trade finance and the sale of goods in transit,

Convinced of the desirability of establishing uniform rules for negotiable transport documents covering all modes of transport, including multimodal transport, thereby supporting the growth of door-to-door transportation,

Acknowledging that digital transformation in international trade depends on reliable systems and data, which in turn can enhance operational efficiency and support end-to-end digitalization,

Convinced that certainty with regard to the legal effect of negotiable cargo documents, as well as the rights and liability of the holder, will encourage the acceptance of such documents by banks, financial institutions and other stakeholders, thereby fostering international trade and contributing to economic growth,

Convinced also that a sound legal framework could help to reduce the costs of trade along inland routes and will assist both landlocked countries and countries with large mainland territories in integrating more effectively into global supply chains,

Have agreed as follows:

CHAPTER I
GENERAL PROVISIONS

Article 1
Scope of application

1. This Convention applies to the issuance, transfer and legal effects of a negotiable cargo document that contains a conspicuous reference to this Convention in connection with the international transport of goods by one or more than one mode of transport if:

(a) The place of taking in charge of the goods by the transport operator as indicated in the negotiable cargo document is located in a State Party;

(b) The place of delivery of the goods by the transport operator as indicated in the negotiable cargo document is located in a State Party; or

(c) The place of issuance of the negotiable cargo document as indicated in the negotiable cargo document is located in a State Party.

2. This Convention does not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

3. Except as otherwise provided for herein, this Convention does not modify the rights and obligations of the transport operator, consignor or consignee or their liability under applicable international conventions or national law governing the transport contract.

Article 2
Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Consignor" means a person with which the transport operator has concluded a transport contract.

2. "Consignee" means a person named in the transport contract as the person entitled to take delivery of the goods.

3. "Electronic record" means information generated, communicated, received or stored by electronic means, including, where appropriate, all information logically associated with, or otherwise linked together so as to become part of, the record, whether generated contemporaneously or not.

4. "Holder" means a person that is in possession of a negotiable cargo document and is identified in it as the consignor, as the person to whose order it is issued or as the person to which the document is duly endorsed, or, if the document is an order document endorsed in blank, is the bearer thereof.

5. "Negotiable cargo document" means a paper document or an electronic record signed and issued by the transport operator that indicates by wording such as "to order" or "negotiable" or an equivalent expression that the goods as specified in the document have been taken in charge by the transport operator and consigned to the order of the holder.

6. "Transport contract" means a contract whereby the transport operator undertakes to perform international transport of goods for reward.

7. "Transport document" means a document that:

(a) Evidences or contains the transport contract; and

(b) Evidences the taking in charge of the goods for transport under the transport contract.

8. “Transport operator” means a person that concludes a transport contract with the consignor and that assumes responsibility for the performance of the contract, irrespective of whether or not that person performs the transport itself.

CHAPTER II
ISSUANCE, CONTENT AND LEGAL EFFECT OF NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS

Article 3
Issuance of a negotiable cargo document

1. If so agreed between the transport operator and the consignor, the transport operator shall issue a negotiable cargo document, in the medium agreed upon, that contains a conspicuous reference to this Convention.

2. The transport operator and the consignor shall agree on the method of issuing a negotiable cargo document, which may include:

(a) Entering an annotation signed by the transport operator in each original of the transport document; or

(b) Issuing a stand-alone negotiable cargo document where no transport document has been issued or where a transport document has been issued and cancelled.

3. Where the parties have agreed on the method described in paragraph 2 (a) of this article, the annotation shall contain, in a conspicuous manner, the indication set out in article 2, paragraph 5, as well as a statement indicating that the transport document is to serve as a negotiable cargo document from a specified date.

4. The negotiable cargo document shall be issued when the goods are taken in charge by the transport operator. If so agreed between the transport operator and the consignor, where a transport document has been issued, the transport operator may issue the negotiable cargo document at a later stage.

5. The transport operator that issues a negotiable cargo document shall not request the issuance of a negotiable transport document in respect of the goods to which the negotiable cargo document relates.

6. The negotiable cargo document may be made out to order or to the order of a named person. If the negotiable cargo document fails to name the person to whose order it is made out, it shall be deemed to be made out to the order of the consignor.

Article 4
Contents of the negotiable cargo document

1. The negotiable cargo document shall indicate:

(a) The name and address of the transport operator;

(b) The name and address of the consignor;

(c) The following particulars as furnished by the consignor:

(i) the general nature of the goods;

(ii) the leading marks necessary for identification of the goods;

(iii) an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods;

(iv) the number of packages or pieces; and

(v) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;

(d) The apparent order and condition of the goods as taken in charge by the transport operator;

(e) The place and date of taking in charge of the goods by the transport operator;

(f) The place and date of issuance of the negotiable cargo document;

(g) The terms of the transport contract, if issued as a stand-alone negotiable cargo document;

(h) The place of delivery of the goods;

(i) The number of originals of the negotiable cargo document; and

(j) A statement as to whether the freight has been prepaid or an indication as to whether the freight is payable at destination.

2. The negotiable cargo document may further indicate:

(a) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the consignor and the transport operator;

(b) The intended journey route, mode of transport, places of trans-shipment and information enabling tracking of the goods;

(c) The law applicable to the transport contract, in particular any international convention to which the transport contract is subject; and

(d) Any other particulars that the consignor and the transport operator agree to insert in the negotiable cargo document.

Article 5
Deficiencies in the negotiable cargo document

1. The absence of one or more of the particulars referred to in article 4, paragraph 1, does not of itself affect the legal effect or validity of the document as a negotiable cargo document provided that the document nevertheless falls within the definition of negotiable cargo document as set out in article 2, paragraph 5.

2. Nothing in paragraph 1 affects the liability of the transport operator under applicable law for any deficiency in the negotiable cargo document.

3. If the negotiable cargo document includes a date but fails to indicate the significance of that date, the date is deemed to be the date of issuance of the negotiable cargo document.

4. If the annotation referred to in article 3, paragraph 3, does not state the date from which the transport document is to serve as a negotiable cargo document, the transport document is deemed to serve that function from the date of its issuance.

5. If the negotiable cargo document does not include the date of taking in charge of the goods by the transport operator, the goods are deemed to have been taken in charge by the transport operator on the date of issuance of the negotiable cargo document.

6. If the negotiable cargo document fails to state the apparent order and condition of the goods at the time the transport operator takes them in charge, it shall be deemed to state that the goods were in apparent good order and condition at the time the transport operator took them in charge.

Article 6
Evidentiary effect of the negotiable cargo document

1. The transport operator may qualify any of the information in the negotiable cargo document furnished by the consignor and referred to in article 4, paragraph 1 (c), to indicate that the transport operator does not assume responsibility for the accuracy of such information if it has:

(a) Either actual knowledge or reasonable grounds to believe that any such information is false or misleading; or

(b) No reasonable means of checking such information.

2. Except to the extent that the information furnished by the consignor has been qualified in the manner set out in paragraph 1, the negotiable cargo document shall

constitute prima facie evidence of the taking in charge of the goods by the transport operator as stated in the negotiable cargo document.

3. If the negotiable cargo document has been transferred to a third party acting in good faith in reliance on any of the information therein, proof to the contrary by the transport operator in respect of any information in the negotiable cargo document shall not be admissible against that third party, except to the extent that the information furnished by the consignor has been qualified in the manner set out in paragraph 1.

CHAPTER III
RIGHTS AND LIABILITY OF THE HOLDER

Article 7
Rights of the holder of a negotiable cargo document

1. Upon the issuance of a negotiable cargo document, the rights provided for in the negotiable cargo document can be exercised only by the holder, which shall include the right to demand delivery of the goods at destination.

2. A person other than the consignor that becomes a holder of the negotiable cargo document shall, by virtue of becoming the holder, have acquired the right to bring a claim against the transport operator and, where applicable, the right of disposal under the transport contract, as well as those rights provided for in the law applicable to the transport contract, as if it were a party to that contract.

3. The transport operator may not invoke against a holder that is not the consignor any terms of the transport contract that are inconsistent with the express terms of the negotiable cargo document.

4. The issuance and initial transfer of possession of a negotiable cargo document, as well as any subsequent transfers, to the holder shall have the same effect, for the purpose of acquisition of rights to the goods, as the physical handing over of the goods.

5. In order to exercise its rights, the holder shall present the negotiable cargo document to the transport operator. If the negotiable cargo document states that more than one original has been issued, the holder shall present all originals to exercise the right of disposal.

Article 8
Missing information, instructions or documents

If the transport operator needs information, instructions or documents relating to the goods in order to perform its obligations, it shall seek that information or those instructions or documents from the holder of the negotiable cargo document. If the transport operator, after reasonable effort, is unable to obtain that information or those instructions or

documents within a reasonable time, it shall proceed in accordance with the transport contract.

Article 9
Liability of the holder

1. A holder of the negotiable cargo document that is not the consignor and that does not exercise any right in accordance with article 7 does not assume any liability under the transport contract solely by reason of being a holder of the negotiable cargo document.

2. A holder of the negotiable cargo document that is not the consignor and that exercises a right in accordance with article 7 assumes any liability:

(a) Attributable to the person exercising such a right under the law applicable to the transport contract; or

(b) That arises from the exercise of that right under the transport contract to the extent that such liability is ascertainable from the negotiable cargo document;

as if it were a party to the transport contract.

Article 10
Delivery of the goods

1. Delivery of the goods may be demanded from the transport operator only against surrender of the negotiable cargo document by the holder.

2. If more than one original of the negotiable cargo document has been issued, delivery of the goods may be demanded against surrender of one original. If the negotiable cargo document states that more than one original has been issued, the other originals will cease to have any effect or validity after the surrender of one original.

Article 11
Transfer of rights of the holder

A holder transfers the rights provided for in the negotiable cargo document to another person:

(a) By endorsement either to such person or in blank and by the transfer of possession of the negotiable cargo document to that person; or

(b) By mere transfer of possession of the negotiable cargo document to that person, if the last endorsement is in blank.

CHAPTER IV
SPECIAL CONDITIONS FOR ELECTRONIC NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS

Article 12
Requirements for an electronic negotiable cargo document

1. A negotiable cargo document may be in the form of an electronic record provided that a reliable method is used:

(a) To identify that electronic record as the negotiable cargo document;

(b) To render that electronic record capable of being subject to control from its issuance until it ceases to have any effect or validity; and

(c) To retain the integrity of that electronic record.

2. The criterion for assessing integrity shall be whether information contained in the negotiable cargo document, including any authorized change that arises from its issuance until it ceases to have any effect or validity, has remained complete and unaltered apart from any change which arises in the normal course of communication, storage and display.

Article 13
Content requirements

For the purposes of this Convention, a requirement for information to be contained in a negotiable cargo document is met with respect to an electronic record if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference.

Article 14
Signature requirements

For the purposes of this Convention, a requirement for a negotiable cargo document to be signed is met with respect to an electronic record if a reliable method is used to identify the signatory and to indicate that person's intention in respect of the information contained in the electronic record.

Article 15
Possession requirements

1. For the purposes of this Convention, a requirement for a negotiable cargo document to be possessed is met with respect to an electronic record if a reliable method is used:

(a) To establish exclusive control of that electronic record by a person; and

(b) To identify that person as the person in control.

2. A requirement to transfer possession of a negotiable cargo document is met with respect to an electronic record through the transfer of control over the electronic record.

Article 16
Endorsement requirements

For the purposes of this Convention, a requirement for a negotiable cargo document to be endorsed is met if the information required for the endorsement is included in the electronic record and that information is compliant with the requirements set forth in articles 13 and 14.

Article 17
Change of medium

1. If so agreed between the transport operator and the holder, the transport operator shall change the medium of the negotiable cargo document from a paper document to an electronic record or from an electronic record to a paper document provided that a reliable method for the change of medium is used.

2. For the change of medium to take effect:

(a) The holder shall surrender to the transport operator all originals of the negotiable cargo document in its previous medium; and

(b) The negotiable cargo document in its new medium shall include a statement that it replaces the negotiable cargo document in its previous medium.

3. Upon a change of medium, all originals of the negotiable cargo document in its previous medium shall be made inoperative and cease to have any effect or validity.

4. A change of medium in accordance with this article shall not affect the rights and obligations of the parties.

Article 18
General reliability standard

The method referred to in this chapter shall be:

(a) As reliable as appropriate for the fulfilment of the function for which the method is being used, in the light of all relevant circumstances, which may include:

(i) Any operational rules relevant to the assessment of reliability;

(ii) The assurance of data integrity;

(iii) The ability to prevent unauthorized access to and use of the system used to implement the method;

(iv) The security of hardware and software;

(v) The regularity and extent of audit by an independent body;

(vi) The existence of a declaration by a supervisory body, an accreditation body or a voluntary scheme regarding the reliability of the method;

(vii) Any applicable industry standard; or

(b) Proven in fact to have fulfilled the function by itself or together with further evidence.

CHAPTER V
FINAL CLAUSES

Article 19
Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 20
Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatories.

3. This Convention is open for accession by all States that are not signatories as from the date it is open for signature.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession are to be deposited with the depositary.

Article 21
Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to the Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a State Party, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. For the purposes of articles 25 and 26, an instrument deposited by a regional economic integration

organization shall not be counted in addition to the instruments deposited by its member States.

2. The regional economic integration organization shall make a declaration specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration made under this paragraph.

3. Any reference to a "State", "States", "State Party" or "States Parties" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization where the context so requires.

Article 22
Non-unified legal systems

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them.

2. Declarations made under this article shall state expressly the territorial units to which this Convention extends.

3. If a State makes a declaration under paragraph 1 that this Convention shall extend to one or more but not all its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a State Party for the purposes of this Convention.

4. If a State makes no declaration under paragraph 1, this Convention shall extend to all territorial units of that State.

Article 23
Procedure and effects of declarations

1. Declarations under article 21, paragraph 2, and article 22, paragraph 1, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

2. Declarations and their confirmations shall be made in writing and formally notified to the depositary.

3. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned.

4. Any State that makes a declaration under article 21, paragraph 2, and article 22, paragraph 1, may modify or withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The modification or withdrawal shall take effect 180 days after the date of the receipt of the notification by the depositary. If the depositary receives the notification of the modification or withdrawal before the entry into force of this Convention in respect of the State concerned, the modification or withdrawal shall take effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 24
Reservations

1. A State may declare, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, that it will not apply this Convention to any negotiable transport document that evidences or contains a contract for the carriage of goods wholly by sea governed by an international convention to which it is a State Party.

2. Article 23, paragraphs 2 to 4, apply to reservations made under paragraph 1.

3. No reservations are permitted except as expressly authorized in this article.

Article 25
Entry into force

1. This Convention shall enter into force 180 days after the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. When a State ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force in respect of that State 180 days after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article 26
Amendment

1. Any State Party may propose an amendment to this Convention by submitting it to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General shall thereupon communicate the proposed amendment to the States Parties with a request that they indicate whether they favour a conference of States Parties for the purpose of considering and voting upon the proposal. In the event that within 120 days from the date of such communication at least one third of the States Parties favour such a conference, the Secretary-General shall convene the conference under the auspices of the United Nations.

2. The conference of States Parties shall make every effort to achieve consensus on each amendment. If all efforts at consensus are exhausted and no consensus is reached, the

amendment shall, as a last resort, require for its adoption a two-thirds majority vote of the States Parties present and voting at the conference. For the purposes of this paragraph, the vote of a regional economic integration organization shall not be counted.

3. An adopted amendment shall be submitted by the depositary to all States Parties for ratification, acceptance or approval.

4. An adopted amendment shall enter into force 180 days after the date of deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance or approval. When an amendment enters into force, it shall be binding on those States Parties that have expressed consent to be bound by it.

5. When a State Party ratifies, accepts or approves an amendment following the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance or approval, the amendment shall enter into force in respect of that State Party 180 days after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance or approval.

Article 27
Denunciation

1. A State Party may denounce this Convention by a formal notification in writing addressed to the depositary. The denunciation may be limited to certain territorial units of a non-unified legal system to which this Convention applies.

2. The denunciation shall take effect 365 days after the date of the receipt of the notification by the depositary. Where a longer period for the denunciation to take effect is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the date of the receipt of the notification by the depositary.

DONE in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LES DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

NATIONS UNIES
2025

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LES DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

Les États Parties à la présente Convention,

Réaffirmant leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels constitue un facteur déterminant dans la promotion de relations amicales entre les États,

Conscients du rôle important que jouent les documents de transport négociables dans la facilitation du financement du commerce et de la vente de marchandises en transit,

Convaincus qu'il est souhaitable d'établir des règles uniformes pour les documents de transport négociables couvrant tous les modes de transport, y compris le transport multimodal, afin de favoriser la croissance du transport de porte à porte,

Reconnaissant que la transformation numérique dans le commerce international dépend de systèmes et de données fiables, susceptibles à leur tour d'améliorer l'efficacité opérationnelle et de soutenir la numérisation de bout en bout,

Convaincus que la certitude quant à l'effet juridique des documents de cargaison négociables, ainsi qu'aux droits et à la responsabilité du porteur, encouragera les banques, les institutions financières et d'autres parties prenantes à accepter ces documents et, ce faisant, favorisera le commerce international et contribuera à la croissance économique,

Convaincus également qu'un cadre juridique solide pourrait contribuer à réduire les coûts du commerce le long des voies terrestres et aidera les pays sans littoral et ceux dotés de vastes territoires continentaux à s'intégrer plus efficacement dans les chaînes d'approvisionnement mondiales,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier
Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à l'émission, au transfert et aux effets juridiques d'un document de cargaison négociable qui contient une référence visible à la présente Convention en rapport avec le transport international de marchandises par un ou plusieurs modes de transport si :

(a) Le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport, tel qu'il est indiqué dans le document de cargaison négociable, est situé dans un État Partie ;

b) Le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport, tel qu'il est indiqué dans le document de cargaison négociable, est situé dans un État Partie ; ou

c) Le lieu d'émission du document de cargaison négociable, tel qu'il est indiqué dans ledit document, est situé dans un État Partie.

2. La présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport.

3. Sauf disposition contraire, la présente Convention ne modifie aucunement les droits et obligations de l'entrepreneur de transport, de l'expéditeur ou du destinataire ni leur responsabilité découlant des conventions internationales ou des législations nationales applicables régissant le contrat de transport.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Le terme « expéditeur » désigne une personne avec laquelle l'entrepreneur de transport a conclu un contrat de transport.

2. Le terme « destinataire » désigne la personne nommément désignée dans le contrat de transport comme la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

3. Le terme « document électronique » désigne l'information créée, communiquée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, y compris, au besoin, toute l'information logiquement associée ou autrement jointe au document de façon à en devenir partie, qu'elle soit créée simultanément ou non.

4. Le terme « porteur » désigne la personne qui est en possession d'un document de cargaison négociable et y est identifiée comme l'expéditeur, comme la personne à l'ordre de laquelle le document est émis ou comme la personne au profit de laquelle il est dûment endossé, ou s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc, est le détenteur dudit document.

5. Le terme « document de cargaison négociable » désigne un document papier ou électronique signé et émis par l'entrepreneur de transport qui indique, par une mention telle que « à ordre » ou « négociable », ou une mention équivalente, que les marchandises, telles que spécifiées dans le document, ont été prises en charge par l'entrepreneur de transport et expédiées à l'ordre du porteur.

6. Le terme « contrat de transport » désigne un contrat par lequel l'entrepreneur de transport s'engage, à titre onéreux, à exécuter un transport international de marchandises.

7. Le terme « document de transport » désigne un document qui :

a) Constate ou contient le contrat de transport ; et

b) Constate la prise en charge des marchandises en vue de leur transport aux termes du contrat de transport.

8. Le terme « entrepreneur de transport » désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec l'expéditeur et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat, qu'elle exécute ou non elle-même le transport.

CHAPITRE II
ÉMISSION, CONTENU ET EFFET JURIDIQUE DES DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES

Article 3
Émission d'un document de cargaison négociable

1. S'il en a été ainsi convenu entre l'entrepreneur de transport et l'expéditeur, l'entrepreneur de transport émet un document de cargaison négociable sur le support convenu, qui contient une référence visible à la présente Convention.

2. L'entrepreneur de transport et l'expéditeur conviennent de la méthode à suivre pour émettre un document de cargaison négociable. Cette méthode peut consister en :

a) L'insertion d'une annotation signée par l'entrepreneur de transport sur chaque original du document de transport ; ou

b) L'émission d'un document de cargaison négociable autonome lorsqu'aucun document de transport n'a été émis ou lorsqu'un document de transport a été émis et annulé.

3. Lorsque les parties sont convenues de recourir à la méthode décrite à l'alinéa a) du paragraphe 2, l'annotation doit contenir, de manière bien visible, l'indication visée au paragraphe 5 de l'article 2, ainsi qu'une déclaration indiquant que le document de transport doit servir de document de cargaison négociable à partir d'une date spécifiée.

4. Le document de cargaison négociable est émis au moment où l'entrepreneur de transport prend en charge les marchandises. S'il en a été ainsi convenu entre l'entrepreneur de transport et l'expéditeur, lorsqu'un document de transport a été émis, l'entrepreneur de transport peut émettre le document de cargaison négociable à un stade ultérieur.

5. L'entrepreneur de transport qui émet un document de cargaison négociable ne peut pas exiger l'émission d'un document de transport négociable pour les marchandises auxquelles se rapporte le document de cargaison négociable.

6. Le document de cargaison négociable peut être établi à ordre ou à l'ordre d'une personne nommément désignée. Si le document de cargaison négociable ne mentionne pas

la personne à l'ordre de laquelle il est établi, il est réputé être établi à l'ordre de l'expéditeur.

Article 4
Contenu du document de cargaison négociable

1. Le document de cargaison négociable indique :

a) Le nom et l'adresse de l'entrepreneur de transport ;

b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

c) Les informations suivantes fournies par l'expéditeur :

i) la nature générale des marchandises ;

ii) les marques principales nécessaires à leur identification ;

iii) une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises ;

iv) le nombre de colis ou de pièces ; ainsi que

v) le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement ;

d) L'état et le conditionnement apparents des marchandises lors de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport ;

e) Le lieu et la date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport ;

f) Le lieu et la date d'émission du document de cargaison négociable ;

g) Les conditions du contrat de transport, s'il a été émis en tant que document de cargaison négociable autonome ;

h) Le lieu de livraison des marchandises ;

i) Le nombre d'originaux du document de cargaison négociable ; et

j) Une déclaration indiquant si le fret a été payé d'avance ou une indication précisant s'il est dû à destination.

2. Le document de cargaison négociable peut en outre indiquer :

a) La date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre l'expéditeur et l'entrepreneur de transport ;

b) L'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, ainsi que des informations permettant de suivre les marchandises ;

c) La loi applicable au contrat de transport, notamment toute convention internationale dont il fait l'objet ; et

d) Toutes autres indications que l'expéditeur et l'entrepreneur de transport conviennent de mentionner dans le document de cargaison négociable.

Article 5
Omissions dans le document de cargaison négociable

1. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 de l'article 4 n'affecte pas par elle-même l'effet juridique ou la validité du document en tant que document de cargaison négociable, à condition toutefois qu'il réponde à la définition du document de cargaison négociable énoncée au paragraphe 5 de l'article 2.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 n'a d'incidence sur la responsabilité qui incombe à l'entrepreneur de transport en vertu de la loi applicable en cas d'omission dans le document de cargaison négociable.

3. Si le document de cargaison négociable comprend une date, mais sans en indiquer la signification, celle-ci est réputée être la date d'émission du document.

4. Si l'annotation visée au paragraphe 3 de l'article 3 n'indique pas la date à partir de laquelle le document de transport doit servir de document de cargaison négociable, le document de transport est réputé remplir cette fonction à compter de sa date d'émission.

5. Si le document de cargaison négociable ne mentionne pas la date de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport, celles-ci sont réputées avoir été prises en charge par ce dernier à la date d'émission du document.

6. Si le document de cargaison négociable n'indique pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport, il est réputé indiquer que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur prise en charge par l'entrepreneur de transport.

Article 6
Force probante du document de cargaison négociable

1. L'entrepreneur de transport peut formuler des réserves au sujet de toute information fournie par l'expéditeur dans le document de cargaison négociable et visée à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 4 pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude de ces informations :

a) S'il sait effectivement ou a des motifs raisonnables de croire que ces informations sont fausses ou trompeuses ; ou

b) S'il n'a pas de moyens raisonnables de vérifier ces informations.

2. Sauf dans la mesure où les informations fournies par l'expéditeur ont fait l'objet d'une réserve de la manière décrite au paragraphe 1, le document de cargaison négociable fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport, des marchandises indiquées dans ledit document.

3. Si le document de cargaison négociable a été transféré à un tiers qui agit de bonne foi en se fiant à l'une quelconque des informations qui y figurent, la preuve contraire par l'entrepreneur de transport en ce qui concerne l'une quelconque de ces informations n'est pas admise à l'encontre de ce tiers, sauf dans la mesure où les informations fournies par l'expéditeur ont fait l'objet d'une réserve de la manière décrite au paragraphe 1.

CHAPITRE III
DROITS ET RESPONSABILITÉ DU PORTEUR

Article 7
Droits du porteur d'un document de cargaison négociable

1. Dès l'émission d'un document de cargaison négociable, seul le porteur est fondé à exercer les droits prévus dans ledit document, y compris le droit d'exiger la livraison des marchandises à destination.

2. Une personne autre que l'expéditeur qui devient le porteur d'un document de cargaison négociable acquiert, de ce fait, le droit d'engager une action contre l'entrepreneur de transport et, le cas échéant, le droit de disposition découlant du contrat de transport, ainsi que les droits prévus par la loi applicable au contrat de transport, comme si elle était partie audit contrat.

3. L'entrepreneur de transport ne peut opposer au porteur qui n'a pas la qualité d'expéditeur aucune clause du contrat de transport qui serait incompatible avec les conditions expresses du document de cargaison négociable.

4. L'émission et le transfert initial de la possession d'un document de cargaison négociable au porteur, ainsi que tout transfert ultérieur, ont le même effet, aux fins de l'acquisition de droits sur les marchandises, que la remise physique des marchandises.

5. Afin d'exercer ses droits, le porteur présente le document de cargaison négociable à l'entrepreneur de transport. Si le document de cargaison négociable indique que plusieurs originaux ont été émis, le porteur présente tous les originaux pour exercer le droit de disposition.

Article 8
Omission d'informations, d'instructions ou de documents

Si l'entrepreneur de transport a besoin d'informations, d'instructions ou de documents concernant les marchandises pour s'acquitter de ses obligations, il les demande au porteur du document de cargaison négociable. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure d'obtenir ces informations, instructions ou documents dans un délai raisonnable, il s'exécute conformément au contrat de transport.

Article 9
Responsabilité du porteur

1. Le porteur d'un document de cargaison négociable qui n'a pas la qualité d'expéditeur et qui n'exerce aucun droit en vertu de l'article 7 n'assume aucune responsabilité en vertu du contrat de transport en cette seule qualité de porteur du document de cargaison négociable.

2. Le porteur d'un document de cargaison négociable qui n'a pas la qualité d'expéditeur et qui exerce un droit conformément à l'article 7 assume toute responsabilité :

a) Attribuable à la personne qui exerce ce droit en vertu de la loi applicable au contrat de transport ; ou

b) Qui découle de l'exercice de ce droit en vertu du contrat de transport dans la mesure où ces responsabilités peuvent être inférées du document de cargaison négociable,

comme s'il était partie au contrat de transport.

Article 10
Livraison des marchandises

1. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport que contre remise du document de cargaison négociable par le porteur.

2. Si plusieurs originaux du document de cargaison négociable ont été émis, la livraison des marchandises peut être exigée en échange de la remise d'un original. Si le document de cargaison négociable indique que plusieurs originaux ont été émis, les autres originaux cesseront d'être valables ou de produire effet après la remise d'un original.

Article 11
Transfert des droits du porteur

Le porteur transfère les droits prévus dans le document de cargaison négociable à autrui :

a) Par endossement au profit de cette autre personne ou en blanc et par transfert de la possession du document de cargaison négociable à cette personne ; ou

b) Par simple transfert de la possession du document de cargaison négociable à cette personne, si le dernier endossement est en blanc.

CHAPITRE IV
CONDITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE CARGAISON NÉGOCIABLES

Article 12
Exigences relatives à un document électronique de cargaison négociable

1. Un document de cargaison négociable peut se présenter sous la forme d'un document électronique à condition qu'une méthode fiable soit utilisée :

a) Pour identifier ce document électronique comme le document de cargaison négociable ;

b) Pour faire en sorte que ce document électronique puisse faire l'objet d'un contrôle depuis son émission jusqu'au moment où il cesse d'être valable ou de produire effet ; et

c) Pour préserver l'intégrité de ce document électronique.

2. L'intégrité du document électronique de cargaison négociable s'apprécie en déterminant si les informations contenues dans ce document, y compris toute modification autorisée qui intervient entre son émission et le moment où il cesse d'être valable ou de produire effet, sont restées complètes et inchangées, exception faite de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'affichage.

Article 13
Exigences relatives au contenu

Aux fins de la présente Convention, une exigence relative aux informations devant figurer dans un document de cargaison négociable est satisfaite, dans le cas d'un document électronique, si les informations qui y figurent sont accessibles de manière à pouvoir être consultées ultérieurement.

Article 14
Exigences relatives à la signature

Aux fins de la présente Convention, lorsqu'est exigée la signature d'un document de cargaison négociable, cette exigence est satisfaite, dans le cas d'un document électronique, si une méthode fiable est employée pour identifier le signataire et pour indiquer sa volonté concernant les informations figurant dans le document électronique.

Article 15
Exigences relatives à la possession

1. Aux fins de la présente Convention, lorsqu'est exigée la possession d'un document de cargaison négociable, cette exigence est satisfaite, dans le cas d'un document électronique, si une méthode fiable est employée :

a) Pour établir le contrôle exclusif d'une personne sur ce document électronique ; et

b) Pour identifier cette personne comme la personne qui en a le contrôle.

2. Lorsqu'est exigé le transfert de la possession d'un document de cargaison négociable, cette exigence est satisfaite, dans le cas d'un document électronique, par le transfert du contrôle exercé sur le document électronique.

Article 16
Exigences relatives à l'endossement

Aux fins de la présente Convention, lorsqu'est exigé l'endossement d'un document de cargaison négociable, cette exigence est satisfaite si les informations nécessaires à l'endossement sont insérées dans le document électronique et si elles sont conformes aux exigences énoncées aux articles 13 et 14.

Article 17
Changement de support

1. S'il en a été ainsi convenu entre l'entrepreneur de transport et le porteur, l'entrepreneur de transport change le support du document de cargaison négociable, du support papier au support électronique ou l'inverse, à condition qu'une méthode fiable soit employée aux fins du changement de support.

2. Pour que le changement de support prenne effet :

a) Le porteur remet à l'entrepreneur de transport tous les originaux du document de cargaison négociable sur l'ancien support ; et

b) Le document de cargaison négociable sur son nouveau support mentionne qu'il se substitue au document de cargaison négociable sur l'ancien support.

3. Lors du changement de support, tous les originaux du document de cargaison négociable sur l'ancien support sont rendus inopérants et cessent d'être valables ou de produire effet.

4. Le changement de support visé dans le présent article n'a pas d'incidence sur les droits et obligations des parties.

Article 18
Norme générale de fiabilité

La méthode visée dans le présent chapitre doit :

a) Être suffisamment fiable pour remplir la fonction pour laquelle elle est utilisée, à la lumière de toutes les circonstances pertinentes, qui peuvent englober :

i) Toute règle de fonctionnement pertinente pour l'évaluation de la fiabilité ;

ii) L'assurance de l'intégrité des données ;

iii) L'aptitude à empêcher l'accès non autorisé au système utilisé pour mettre en œuvre la méthode et l'utilisation non autorisée de ce système ;

iv) La sûreté du matériel et des logiciels ;

v) La régularité et l'étendue des audits réalisés par un organisme indépendant ;

vi) L'existence d'une déclaration faite par un organisme de contrôle, un organisme d'accréditation ou un programme volontaire concernant la fiabilité de la méthode ;

vii) Toute norme sectorielle applicable ; ou

b) Avoir démontré dans les faits qu'elle a rempli cette fonction à elle seule ou en conjonction avec d'autres preuves.

CHAPITRE V
CLAUSES FINALES

Article 19
Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 20
Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les signataires.

3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

Article 21
Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut, de la même manière, signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer, auquel cas elle aura les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières régies par la présente Convention. Aux fins des articles 25 et 26, un instrument déposé par une organisation régionale d'intégration économique ne sera pas considéré comme s'ajoutant à ceux déposés par ses États membres.

2. L'organisation régionale d'intégration économique effectue une déclaration précisant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré compétence. Elle notifie dans les meilleurs délais au dépositaire toute modification intervenue dans la répartition des compétences précisée dans la déclaration effectuée au titre du présent paragraphe, y compris de nouveaux transferts de compétence.

3. Toute référence à « État », « États », « État Partie » ou « États Parties » dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte le requiert.

Article 22
Systèmes juridiques non unifiés

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles.

2. Les déclarations faites en vertu du présent article désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si un État fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 selon laquelle la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État Partie aux fins de la présente Convention.

4. Si un État ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1, la présente Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

Article 23
Procédure et effets des déclarations

1. Les déclarations visées au paragraphe 2 de l'article 21 et au paragraphe 1 de l'article 22 sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Les déclarations faites lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

2. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

3. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné.

4. Un État qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 de l'article 21 et du paragraphe 1 de l'article 22 peut à tout moment la modifier ou la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. La modification ou le retrait prend effet 180 jours après la date de réception de la notification par le dépositaire. Si le dépositaire reçoit la notification de modification ou de retrait avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné, la modification ou le retrait prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cet État.

Article 24
Réserves

1. Un État peut déclarer, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à tout autre moment par la suite, qu'il n'appliquera pas la présente Convention à un document de transport négociable qui constate ou contient un contrat de transport de marchandises effectué entièrement par mer régi par une convention internationale à laquelle il est partie.

2. Les paragraphes 2 à 4 de l'article 23 s'appliquent à la réserve faite en vertu du paragraphe 1.

3. Aucune réserve n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par le présent article.

Article 25
Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur 180 jours après la date de dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Lorsqu'un État ratifie, accepte ou approuve la présente Convention, ou y adhère, après le dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet État 180 jours après la date de dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 26
Amendement

1. Tout État Partie peut proposer un amendement à la présente Convention en le soumettant au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Celui-ci communique alors la proposition d'amendement aux États Parties, en leur demandant de lui faire savoir s'ils sont favorables à la convocation d'une conférence des États Parties en vue de l'examen de la proposition et de sa mise aux voix. Si, dans les 120 jours qui suivent la date de cette communication, un tiers au moins des États Parties sont favorables à la tenue d'une telle conférence, le Secrétaire général convoque la conférence sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies.

2. La conférence des États Parties n'épargne aucun effort pour parvenir à un consensus sur tout amendement. Si tous les efforts en ce sens sont épuisés sans qu'un consensus soit trouvé, il faut, en dernier recours, pour que l'amendement soit adopté, un vote à la majorité des deux tiers des États Parties présents à la conférence et exprimant leur vote. Aux fins du présent paragraphe, le vote d'une organisation régionale d'intégration économique n'est pas compté.

3. Un amendement adopté est soumis par le dépositaire à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation de tous les États Parties.

4. Un amendement adopté entre en vigueur 180 jours après la date de dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Un amendement entré en vigueur a force obligatoire à l'égard des États Parties qui ont exprimé le consentement à être liés par lui.

5. Lorsqu'un État Partie ratifie, accepte ou approuve un amendement après le dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cet État Partie 180 jours après la date de dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

Article 27
Dénonciation

1. Un État Partie peut dénoncer la présente Convention par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. La dénonciation peut se limiter à certaines unités territoriales d'un système juridique non unifié auxquelles s'applique la présente Convention.

2. La dénonciation prend effet 365 jours après la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la dénonciation est précisée dans la notification, la dénonciation prend effet à l'expiration de la période en question après la date de réception de la notification par le dépositaire.

FAIT en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТАХ

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
2025 ГОД

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТАХ

Государства — участники настоящей Конвенции,

вновь выражая уверенность в том, что международная торговля на равноправной и взаимовыгодной основе является ключевым фактором развития дружественных отношений между государствами,

сознавая, что оборотные транспортные документы играют важную роль в облегчении финансирования торговли и купли-продажи грузов в процессе перевозки,

будучи убеждены в целесообразности установления единообразных правил для оборотных транспортных документов, охватывающих все виды перевозок, включая смешанные, в качестве основы для роста сектора перевозок от двери до двери,

признавая, что цифровая трансформация международной торговли зависит от наличия надежных систем и данных, которые в свою очередь могут способствовать повышению эффективности хозяйственной деятельности и обеспечить основу для сквозной цифровизации,

будучи убеждены, что определенность в отношении юридической силы оборотных грузовых документов, а также прав и ответственности их держателей будет способствовать принятию таких документов банками, финансовыми учреждениями и другими заинтересованными сторонами и тем самым стимулировать международную торговлю и содействовать экономическому росту,

будучи убеждены также, что наличие прочной нормативно-правовой базы может способствовать снижению издержек, связанных с осуществлением торговли по сухопутным маршрутам, и помочь странам, не имеющим выхода к морю, и странам с большой сухопутной территорией эффективнее встроиться в глобальные цепочки поставок,

договорились о нижеследующем:

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1
Сфера применения

1. Настоящая Конвенция регулирует выдачу, передачу и юридическую силу оборотного грузового документа, который содержит хорошо заметную отсылку к настоящей Конвенции, в связи с международной перевозкой грузов одним или несколькими видами транспорта, если:

a) указанное в оборотном грузовом документе место принятия груза в ведение транспортным оператором находится в одном из государств-участников;

b) указанное в оборотном грузовом документе место сдачи груза транспортным оператором находится в одном из государств-участников; или

c) указанное в оборотном грузовом документе место выдачи оборотного грузового документа находится в одном из государств-участников.

2. Настоящая Конвенция не затрагивает применения любой международной конвенции или национального законодательства, относящихся к регулированию и контролю транспортных операций.

3. Если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции, настоящая Конвенция не изменяет прав и обязанностей транспортного оператора, грузоотправителя или грузополучателя или их ответственности в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством, регулирующими договор перевозки.

Статья 2
Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. «Грузоотправитель» означает любое лицо, с которым транспортный оператор заключил договор перевозки.

2. «Грузополучатель» означает лицо, указанное в этом договоре перевозки как лицо, управомоченное на получение груза.

3. «Электронная запись» означает информацию, созданную, переданную, полученную или хранящуюся с помощью электронных средств, включая, в соответствующих случаях, всю информацию, логически присоединенную или иным образом связанную вместе, с тем чтобы стать частью записи, созданную одновременно или нет.

4. «Держатель» означает лицо, которое владеет оборотным грузовым документом и указано в нем в качестве грузоотправителя, в качестве лица, приказу которого он выдан, либо в качестве лица, в пользу которого этот документ надлежащим образом индоссирован, или, если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом, является предъявителем такого документа.

5. «Оборотный грузовой документ» означает подписанные и выданные транспортным оператором бумажный документ или электронную запись, в которых с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или эквивалентного выражения указывается, что указанный в этом документе груз принят в ведение транспортным оператором и отправлен приказу держателя.

6. «Договор перевозки» означает договор, по которому транспортный оператор за вознаграждение обязуется осуществить международную перевозку груза.

7. «Транспортный документ» означает документ, который:

a) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор; и

b) свидетельствует о принятии груза для перевозки в соответствии с договором перевозки.

8. «Транспортный оператор» означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем и принимает на себя ответственность за исполнение договора, независимо от того, осуществляет ли оно непосредственно саму перевозку или нет.

ГЛАВА II
ВЫДАЧА, СОДЕРЖАНИЕ И ЮРИДИЧЕСКАЯ СИЛА ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Статья 3
Выдача оборотного грузового документа

1. По договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем транспортный оператор выдает оборотный грузовой документ на согласованном ими носителе, содержащий хорошо заметную отсылку к настоящей Конвенции.

2. Транспортный оператор и грузоотправитель договариваются о способе выдачи оборотного грузового документа, каковым может быть:

a) внесение пометки за подписью транспортного оператора в каждый из оригиналов транспортного документа; или

b) выдача отдельного оборотного грузового документа, если транспортный документ не был выдан или был выдан и аннулирован.

3. Если стороны договорились о применении метода, предусмотренного в подпункте a) пункта 2 настоящей статьи, то пометка должна содержать на видном месте указание на обстоятельства, упомянутые в пункте 5 статьи 2, а также на то, что транспортный документ служит оборотным грузовым документом с указанной даты.

4. Оборотный грузовой документ выдается в момент принятия груза в ведение транспортным оператором. По договоренности между транспортным оператором и грузоотправителем, если был выдан транспортный документ, транспортный оператор может выдать оборотный грузовой документ позднее.

5. Транспортный оператор, выдавший оборотный грузовой документ, не требует выдачи оборотного транспортного документа в отношении груза, на который выдан оборотный грузовой документ.

6. Оборотный грузовой документ может быть оформлен как ордерный документ или ордерный документ на поименованное лицо. Если в оборотном грузовом документе не указано лицо, приказу которого он выдан, то он считается выданным приказу грузоотправителя.

Статья 4
Содержание оборотного грузового документа

1. В оборотном грузовом документе указываются:

a) наименование и адрес транспортного оператора;

b) наименование и адрес грузоотправителя;

c) следующие данные так, как они представлены грузоотправителем:

i) общий характер груза;

ii) основные знаки, необходимые для идентификации груза;

iii) прямое указание, если это применимо, на опасный характер груза;

iv) число мест или предметов; и

v) вес груза брутто или его количество, выраженное иным образом;

d) внешний вид и состояние груза в момент его принятия в ведение транспортным оператором;

e) место и дата принятия груза в ведение транспортным оператором;

f) место и дата выдачи оборотного грузового документа;

g) условия договора перевозки, если оборотный грузовой документ выдается в виде отдельного документа;

h) место сдачи груза;

i) количество оригиналов оборотного грузового документа; и

j) сведения о том, был ли фрахт предварительно оплачен или подлежит оплате в пункте назначения.

2. В оборотном грузовом документе могут быть также указаны:

a) дата или срок сдачи груза в месте сдачи, если они прямо согласованы грузоотправителем и транспортным оператором;

b) предполагаемый маршрут следования, вид транспорта, места перегрузки и информация, позволяющая отслеживать груз;

c) право, применимое к договору перевозки, в частности любая международная конвенция, под действие которой попадает договор перевозки; и

d) любые другие сведения, которые грузоотправитель и транспортный оператор договорятся включить в оборотный грузовой документ.

Статья 5
Недостатки в оборотном грузовом документе

1. Отсутствие каких-либо данных, упомянутых в пункте 1 статьи 4, само по себе не влияет на юридическую силу или действительность документа как оборотного грузового документа при условии, однако, что этот документ соответствует определению оборотного грузового документа, содержащемуся в пункте 5 статьи 2.

2. Ничто в пункте 1 не влияет на ответственность транспортного оператора в соответствии с применимым законодательством за любой недостаток в оборотном грузовом документе.

3. Если в оборотном грузовом документе указана дата, но не указано значение этой даты, то такая дата считается датой выдачи оборотного грузового документа.

4. Если в пометке, упомянутой в пункте 3 статьи 3, не указана дата, с которой транспортный документ служит оборотным грузовым документом, то считается, что транспортный документ выполняет эту функцию с момента его выдачи.

5. Если в оборотном грузовом документе не указана дата принятия груза в ведение транспортным оператором, то считается, что груз принят в ведение транспортным оператором в момент выдачи оборотного грузового документа.

6. Если в оборотном грузовом документе не указаны внешний вид и состояние груза в момент его принятия в ведение транспортным оператором, то считается, что в нем указано, что груз имел хорошие внешний вид и состояние в момент его принятия в ведение транспортным оператором.

Статья 6
Доказательственная сила оборотного грузового документа

1. Транспортный оператор может сделать оговорку в отношении любой информации в оборотном грузовом документе, предоставленной грузоотправителем и упомянутой в подпункте c) пункта 1 статьи 4, указав, что транспортный оператор не несет ответственности за достоверность такой информации, если:

a) ему либо фактически известно, либо у него есть разумные основания полагать, что любая такая информация является ложной или вводящей в заблуждение; или

b) он не имеет разумной возможности проверки такой информации.

2. Кроме как в той мере, в какой в отношении информации, предоставленной грузоотправителем, была сделана оговорка в порядке, предусмотренном в пункте 1, оборотный грузовой документ является доказательством *prima facie* принятия транспортным оператором в свое ведение груза, как он описан в оборотном грузовом документе.

3. Если оборотный грузовой документ был передан третьей стороне, действующей добросовестно, полагаясь на любую содержащуюся в нем информацию, то доказательство обратного, предоставленное транспортным оператором относительно любой информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, не допускается в отношении такой третьей стороны, кроме как в случаях, когда применительно к информации, предоставленной грузоотправителем, была сделана оговорка в порядке, предусмотренном в пункте 1.

ГЛАВА III
ПРАВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДЕРЖАТЕЛЯ

Статья 7
Права держателя оборотного грузового документа

1. После выдачи оборотного грузового документа права, предусмотренные в оборотном грузовом документе, включая право требовать сдачи груза в пункте назначения, могут быть осуществлены только держателем.

2. Любое лицо, помимо грузоотправителя, которое становится держателем оборотного грузового документа, приобретает, в силу обретения статуса держателя, право заявлять требование в отношении транспортного оператора и, в соответствующих случаях, право распоряжения грузом согласно договору перевозки, а также права, предусмотренные законодательством, применимым к договору перевозки, как если бы это лицо было стороной этого договора.

3. Транспортный оператор не может использовать против держателя, не являющегося грузоотправителем, никакое из условий договора перевозки, противоречащее явно выраженным условиям оборотного грузового документа.

4. Выдача и первоначальная передача владения оборотным грузовым документом держателю, а также любая последующая передача имеют такие же последствия для целей приобретения прав на груз, как и физическая передача груза.

5. Для осуществления своих прав держатель предъявляет оборотный грузовой документ транспортному оператору. Если в оборотном грузовом документе указано, что выдано более одного оригинала, то для осуществления права распоряжения держатель предъявляет все оригиналы.

Статья 8
Недостающая информация, инструкции или документы

Если для выполнения своих обязательств транспортному оператору необходимы информация, инструкции или документы, касающиеся груза, то он запрашивает такую информацию либо такие инструкции или документы у держателя оборотного грузового документа. Если транспортный оператор, предприняв разумные усилия, не может получить такую информацию либо такие инструкции или документы в течение разумного периода времени, то он действует в соответствии с договором перевозки.

Статья 9
Ответственность держателя

1. Держатель оборотного грузового документа, не являющийся грузоотправителем и не осуществляющий прав в соответствии со статьей 7, не несет ответственности по договору перевозки лишь в силу того, что он является держателем оборотного грузового документа.

2. Держатель оборотного грузового документа, не являющийся грузоотправителем и осуществляющий права в соответствии со статьей 7, несет ответственность:

а) возлагаемую на лицо, осуществляющее соответствующие права, согласно законодательству, применимому к договору перевозки; или

b) вытекающую из осуществления прав по договору перевозки в той мере, в какой такая ответственность может быть установлена на основании оборотного грузового документа;

как если бы держатель был стороной этого договора перевозки.

Статья 10
Сдача груза

1. Сдачи груза можно требовать от транспортного оператора только против сдачи оборотного грузового документа держателем.

2. В случае выдачи более чем одного оригинала оборотного грузового документа сдачи груза можно требовать против сдачи одного из оригиналов. Если в оборотном грузовом документе указано, что выдано более одного оригинала, то после сдачи одного оригинала остальные оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными.

Статья 11
Передача прав держателя

Держатель передает права, предусмотренные в оборотном грузовом документе, другому лицу:

a) посредством индоссамента в пользу этого лица или бланкового индоссамента и передачи оборотного грузового документа во владение этого лица; или

b) посредством простой передачи оборотного грузового документа во владение этого лица, если последний индоссамент является бланковым.

ГЛАВА IV
ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ОБОРОТНЫХ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Статья 12
Требования к электронному оборотному грузовому документу

1. Оборотный грузовой документ может быть выдан в форме электронной записи при условии использования надежного метода:

a) который позволяет идентифицировать эту электронную запись как оборотный грузовой документ;

b) который позволяет придать этой электронной записи такой характер, благодаря которому она может быть объектом контроля с момента ее выдачи до момента утраты ею юридической силы или действительности; и

c) который позволяет сохранять целостность этой электронной записи.

2. Критерием оценки целостности является сохранение информации, содержащейся в оборотном грузовом документе, включая любое санкционированное изменение, происходящее с момента его выдачи до момента утраты им юридической силы или действительности, в полном и неизменном виде, за исключением любого изменения, происходящего в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.

Статья 13
Требования к содержанию

Для целей настоящей Конвенции требование о включении информации в оборотный грузовой документ считается выполненным в отношении электронной записи, если содержащаяся в ней информация является доступной для последующего использования.

Статья 14
Требования в отношении подписи

Для целей настоящей Конвенции требование о подписании оборотного грузового документа считается выполненным в отношении электронной записи, если используется надежный метод для идентификации подписавшего лица и указания намерения этого лица в отношении информации, содержащейся в электронной записи.

Статья 15
Требования в отношении владения

1. Для целей настоящей Конвенции требование о владении оборотным грузовым документом считается выполненным в отношении электронной записи, если используется надежный метод:

a) для установления исключительного контроля над этой электронной записью со стороны какого-либо лица; и

b) для идентификации этого лица как лица, осуществляющего контроль.

2. Требование о передаче владения оборотным грузовым документом считается выполненным в отношении электронной записи путем передачи контроля над электронной записью.

Статья 16
Требования в отношении индоссирования

Для целей настоящей Конвенции требование об индоссировании оборотного грузового документа считается выполненным, если необходимая для индоссамента информация включена в электронную запись и отвечает требованиям, изложенным в статьях 13 и 14.

Статья 17
Изменение носителя

1. По договоренности между транспортным оператором и держателем транспортный оператор изменяет носитель оборотного грузового документа с бумажного документа на электронную запись или с электронной записи на бумажный документ при условии, что для изменения носителя используется надежный метод.

2. Для обеспечения действительности изменения носителя:

a) держатель сдает транспортному оператору все оригиналы оборотного грузового документа на прежнем носителе; и

b) в оборотном грузовом документе на новом носителе указывается, что он заменяет оборотный грузовой документ на прежнем носителе.

3. После изменения носителя все оригиналы оборотного грузового документа на прежнем носителе лишаются действенности и полностью утрачивают силу или действительность.

4. Изменение носителя в соответствии с настоящей статьей не затрагивает прав и обязанностей сторон.

Статья 18
Общий стандарт надежности

Метод, упоминаемый в настоящей главе:

a) является настолько надежным, насколько это соответствует цели выполнения функций, для которых этот метод используется, с учетом всех соответствующих обстоятельств, которые могут включать:

i) любые операционные правила, касающиеся оценки надежности;

ii) гарантию целостности данных;

iii) способность предотвращать несанкционированный доступ к системе, используемой для применения этого метода, и ее несанкционированное использование;

iv) безопасность аппаратного и программного обеспечения;

v) регулярность и объем аудита, проводимого независимым органом;

vi) наличие заявления, сделанного надзорным органом, аккредитующим органом или на основе добровольной схемы в отношении надежности этого метода;

vii) любой применимый отраслевой стандарт; или

b) фактически применяется для выполнения соответствующих функций сам по себе или в совокупности с другими доказательствами.

ГЛАВА V
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 19
Депозитарий

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 20
Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее субъектами.

3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения всех не подписавших ее государств со дня ее открытия для подписания.

4. Ратификационные грамоты или документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение депозитарию.

Статья 21
Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать,

принять или утвердить Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязанности государства-участника в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. Для целей статей 25 и 26 документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается в дополнение к документам, сданным на хранение ее государствами-членами.

2. Региональная организация экономической интеграции делает заявление с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых этой организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях в распределении компетенции, указанном в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любое упоминание о «государстве», «государствах», «государстве-участнике» или «государствах-участниках» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда этого требует контекст.

Статья 22
Множественность правовых систем

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные системы права по вопросам, являющимся предметом регулирования настоящей Конвенции, то оно может заявить о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или несколько из них.

2. Заявления, сделанные согласно настоящей статье, содержат прямое указание территориальных единиц, на которые распространяется действие настоящей Конвенции.

3. Если государство делает заявление в соответствии с пунктом 1 о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в государстве-участнике.

4. Если государство не делает никакого заявления в соответствии с пунктом 1, то действие настоящей Конвенции распространяется на все территориальные единицы этого государства.

Статья 23
Процедура и последствия заявлений

1. Заявления в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22 делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Заявления, сделанные в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2. Заявления и их подтверждения делаются в письменной форме и официально доводятся до сведения депозитария.

3. Заявление вступает в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

4. Любое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 2 статьи 21 и пунктом 1 статьи 22, может в любое время изменить это заявление или отказаться от него путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Такое изменение или такой отказ вступает в силу по истечении 180 дней с даты получения этого уведомления депозитарием. Если депозитарий получает уведомление об изменении или отказе до вступления настоящей Конвенции в силу в отношении соответствующего государства, то такое изменение или такой отказ вступают в силу одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции в отношении соответствующего государства.

Статья 24
Оговорки

1. Любое государство может заявить при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении или в любой момент времени после этого, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к любому оборотному транспортному документу, удостоверяющему или содержащему договор перевозки груза по морю, регулируемый международной конвенцией, государством-участником которой оно является.

2. К оговоркам, сделанным в соответствии с пунктом 1, применяются пункты 2–4 статьи 23.

3. Никакие оговорки, за исключением той, которая прямо разрешается в настоящей статье, не допускаются.

Статья 25
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу через 180 дней после даты сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Если государство ратифицирует, принимает или утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, то настоящая Конвенция вступает в силу в отношении этого государства через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

Статья 26
Внесение поправок

1. Любое государство-участник может предложить поправку к настоящей Конвенции путем представления ее Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. После получения предлагаемой поправки Генеральный секретарь препровождает ее государствам-участникам вместе с просьбой высказать свое мнение относительно целесообразности проведения конференции государств-участников для цели рассмотрения данного предложения и проведения по нему голосования. В случае если в течение 120 дней, начиная с даты препровождения такой поправки, по меньшей мере одна треть государств-участников выскажется за проведение такой конференции, то Генеральный секретарь созывает эту конференцию под эгидой Организации Объединенных Наций.

2. Конференция государств-участников прилагает всяческие усилия для достижения консенсуса по каждой поправке. Если все усилия по достижению консенсуса были исчерпаны и никакого консенсуса не достигнуто, то для принятия поправки в качестве последнего средства потребуется большинство в две трети голосов государств-участников из числа присутствующих и голосующих на конференции. Для целей настоящего пункта голос региональной организации экономической интеграции не учитывается.

3. Принятая поправка представляется депозитарием всем государствам-участникам для ратификации, принятия или утверждения.

4. Принятая поправка вступает в силу через 180 дней после даты сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении. Когда поправка вступает в силу, она становится обязательной для тех государств-участников, которые выразили согласие на ее обязательный характер.

5. Когда государство-участник ратифицирует, принимает или утверждает поправку после сдачи на хранение десятой ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении, то поправка вступает в силу в отношении этого государства-участника через 180 дней после даты сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о принятии или утверждении.

Статья 27
Денонсация

1. Государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем официального уведомления в письменной форме на имя депозитария. Денонсация может ограничиваться определенными территориальными единицами в множественных правовых системах, к которым применяется настоящая Конвенция.

2. Денонсация вступает в силу через 365 дней после даты получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении указан более длительный срок для вступления денонсации в силу, то денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного срока после даты получения уведомления депозитарием.

СОВЕРШЕНО в единственном подлинном экземпляре, тексты которого на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках являются равно аутентичными.

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES

NACIONES UNIDAS
2025

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES

Los Estados Partes en la presente Convención,

Reafirmando su convicción de que el comercio internacional basado en la igualdad y el provecho mutuo constituye un factor fundamental para fomentar las relaciones amistosas entre los Estados,

Conscientes de la importante función que desempeñan los documentos de transporte negociables en la facilitación de la financiación para el comercio y la venta de mercancías en tránsito,

Convencidos de la conveniencia de establecer normas uniformes para los documentos de transporte negociables que se utilicen en todos los modos de transporte, incluido el transporte multimodal, apoyando así el crecimiento del transporte puerta a puerta,

Reconociendo que la transformación digital en el comercio internacional depende de sistemas y datos fiables, que a su vez pueden aumentar la eficiencia operacional y apoyar la digitalización de extremo a extremo,

Convencidos de que la certeza respecto de los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables, así como de los derechos y la responsabilidad del tenedor, alentará a los bancos, las instituciones financieras y otras partes interesadas a aceptar esos documentos, fomentando el comercio internacional y contribuyendo al crecimiento económico,

Convencidos también de que un marco jurídico sólido podría ayudar a reducir los costos del comercio por rutas interiores y asistirá tanto a los países sin litoral como a los países con extensos territorios continentales a integrarse más eficientemente en las cadenas mundiales de suministro,

Han convenido en lo siguiente:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1
Finalidad

1. La presente Convención será aplicable a la emisión, la transmisión y los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables que contengan una referencia claramente

visible a la presente Convención en relación con el transporte internacional de mercancías por uno o más modos de transporte siempre que:

a) el lugar, indicado en el documento de carga negociable, en que el operador de transporte haya de tomar a su cargo las mercancías esté situado en un Estado Parte;

b) el lugar, indicado en el documento de carga negociable, en que el operador de transporte haya de entregar las mercancías esté situado en un Estado Parte, o

c) el lugar, indicado en el documento de carga negociable, en que se emita el documento de carga negociable esté situado en un Estado Parte.

2. La presente Convención no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte.

3. Salvo que se disponga expresamente otra cosa en ella, la presente Convención no modificará los derechos y obligaciones del operador de transporte, del expedidor o del destinatario, ni la responsabilidad que les incumba de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales que rijan el contrato de transporte.

Artículo 2
Definiciones

A los efectos de la presente Convención:

1. Por “expedidor” se entenderá la persona con quien el operador de transporte haya celebrado un contrato de transporte.

2. Por “destinatario” se entenderá la persona designada en el contrato de transporte como la persona legitimada para recibir las mercancías.

3. Por “documento electrónico” se entenderá la información generada, comunicada, recibida o archivada por medios electrónicos, incluida, cuando proceda, toda la información lógicamente asociada o vinculada de alguna otra forma a ella de modo que forme parte del documento, se haya generado simultáneamente o no.

4. Por “tenedor” se entenderá la persona que esté en posesión de un documento de carga negociable y que esté identificada en dicho documento como el expedidor, como la persona a cuya orden se haya emitido o como la persona a quien el documento haya sido debidamente endosado, o, si el documento es un documento a la orden endosado en blanco, la persona que sea su portador.

5. Por “documento de carga negociable” se entenderá el documento en papel o electrónico firmado y emitido por el operador de transporte en que se indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable” u otra expresión equivalente que el operador

de transporte ha tomado a su cargo las mercancías descritas en el documento y que estas han sido consignadas a la orden del tenedor.

6. Por "contrato de transporte" se entenderá el contrato en virtud del cual el operador de transporte se comprometa a ejecutar el transporte internacional de mercancías a título oneroso.

7. Por "documento de transporte" se entenderá el documento:

a) que pruebe o contenga el contrato de transporte, y

b) que pruebe que se han tomado a cargo las mercancías para ser transportadas de conformidad con el contrato de transporte.

8. Por "operador de transporte" se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el expedidor y que asuma la responsabilidad del cumplimiento del contrato, con independencia de que esa persona ejecute o no el transporte por sí misma.

CAPÍTULO II
EMISIÓN, CONTENIDO Y EFECTOS JURÍDICOS DE LOS DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLE

Artículo 3
Emisión de un documento de carga negociable

1. Si así lo acuerdan el operador de transporte y el expedidor, el operador de transporte emitirá un documento de carga negociable, en el soporte convenido, que contenga una referencia claramente visible a la presente Convención.

2. El operador de transporte y el expedidor acordarán el método de emisión del documento de carga negociable, que podrá incluir lo siguiente:

a) realizar una anotación firmada por el operador de transporte en cada original del documento de transporte, o

b) emitir un documento de carga negociable independiente cuando no se haya emitido un documento de transporte o cuando el documento de transporte se haya emitido y cancelado.

3. Cuando las partes hayan acordado el método descrito en el párrafo 2 a) del presente artículo, la anotación contendrá, de forma claramente visible, la indicación enunciada en el artículo 2, párrafo 5, así como una declaración que indique que el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable a partir de una fecha determinada.

4. El documento de carga negociable se emitirá cuando el operador de transporte tome a su cargo las mercancías. Si el operador de transporte y el expedidor así lo acuerdan, en

los casos en que se haya emitido un documento de transporte, el operador de transporte podrá emitir el documento de carga negociable en un momento posterior.

5. El operador de transporte que emita un documento de carga negociable no solicitará la emisión de un documento de transporte negociable respecto de las mercancías a las que se refiere el documento de carga negociable.

6. El documento de carga negociable podrá extenderse a la orden o a la orden de una persona determinada. Si el documento de carga negociable no nombra a la persona a cuya orden se extiende, se considerará extendido a la orden del expedidor.

Artículo 4
Contenido del documento de carga negociable

1. El documento de carga negociable indicará:

a) el nombre y la dirección del operador de transporte;

b) el nombre y la dirección del expedidor;

c) los siguientes datos tal como los haya proporcionado el expedidor:

i) la naturaleza general de las mercancías;

ii) las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;

iii) una declaración expresa, si correspondiera, sobre el carácter peligroso de las mercancías;

iv) el número de bultos o de unidades, y

v) el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo.

d) el estado y condición aparentes de las mercancías tal como las haya tomado a su cargo el operador de transporte;

e) el lugar y la fecha en que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías;

f) el lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable;

g) las condiciones del contrato de transporte, si se emite como un documento de carga negociable independiente;

h) el lugar de entrega de las mercancías;

i) el número de originales del documento de carga negociable, y

j) una declaración sobre si el flete ha sido prepagado o una indicación de si el flete ha de ser pagado en el lugar de destino.

2. El documento de carga negociable podrá indicar además:

a) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si el expedidor y el operador de transporte lo han acordado expresamente;

b) el itinerario previsto, el modo de transporte, los lugares de transbordo y la información que permita hacer un seguimiento de las mercancías;

c) la ley aplicable al contrato de transporte, en particular cualquier convenio internacional que rija el contrato de transporte, y

d) cualesquiera otros datos que el expedidor y el operador de transporte acuerden incluir en el documento de carga negociable.

Artículo 5
Deficiencias del documento de carga negociable

1. La falta de uno o varios de los datos a los que se refiere el artículo 4, párrafo 1, no afectará por sí sola a los efectos jurídicos o la validez del documento como documento de carga negociable, a condición, no obstante, de que el documento se ajuste a la definición de documento de carga negociable que figura en el artículo 2, párrafo 5.

2. Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 afectará a la responsabilidad del operador de transporte que le incumba de conformidad con la ley aplicable por cualquier deficiencia en el documento de carga negociable.

3. Si en el documento de carga negociable figura una fecha, pero no se indica el significado de esa fecha, se entenderá que es la fecha de emisión del documento de carga negociable.

4. Si en la anotación a que se refiere el artículo 3, párrafo 3, no se indica la fecha a partir de la cual el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable, se considerará que el documento de transporte cumple esa función desde la fecha de su emisión.

5. Si en el documento de carga negociable no figura la fecha en que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías, se considerará que lo hizo en la fecha de emisión del documento de carga negociable.

6. Si el documento de carga negociable no contiene ninguna declaración sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el operador de transporte las tomó a su cargo, se entenderá que se declaró que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que el operador de transporte las tomó a su cargo.

Artículo 6
Valor probatorio del documento de carga negociable

1. El operador de transporte podrá agregar reservas a cualquier información presente en el documento de carga negociable que haya sido proporcionada por el expedidor y a la que se hace referencia en el artículo 4, párrafo 1 c), para indicar que el operador de transporte no asume responsabilidad por la exactitud de esa información si:

a) sabe efectivamente, o tiene motivos razonables para creer, que dicha información es falsa o engañosa, o

b) no tiene medios razonables para verificar esa información.

2. Salvo en la medida en que se hayan agregado reservas a la información proporcionada por el expedidor en la forma indicada en el párrafo 1, el documento de carga negociable establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías conforme a lo indicado en el documento de carga negociable.

3. Si el documento de carga negociable ha sido transmitido a un tercero que actuó de buena fe en consideración a cualquier información contenida en él, no se admitirá ninguna prueba en contrario por parte del operador de transporte frente a ese tercero respecto de la información contenida en el documento de carga negociable, salvo en la medida en que se hayan agregado reservas respecto de la información proporcionada por el expedidor en la forma indicada en el párrafo 1.

CAPÍTULO III
DERECHOS Y RESPONSABILIDAD DEL TENEDOR

Artículo 7
Derechos del tenedor de un documento de carga negociable

1. Una vez emitido un documento de carga negociable, tan solo el tenedor podrá ejercer los derechos previstos en el documento de carga negociable, que incluirán el derecho a exigir la entrega de las mercancías en el lugar de destino.

2. Una persona que no sea el expedidor y que adquiera la condición de tenedor del documento de carga negociable adquirirá, por el hecho de convertirse en el tenedor, el derecho a presentar una reclamación contra el operador de transporte y, cuando corresponda, el derecho de disposición conforme al contrato de transporte, así como los derechos previstos en la ley aplicable al contrato de transporte, como si fuera parte en ese contrato.

3. El operador de transporte no podrá invocar contra un tenedor que no sea el expedidor ninguna condición del contrato de transporte que sea incompatible con los términos expresos del documento de carga negociable.

4. La emisión y transmisión inicial de la posesión del documento de carga negociable, así como las transmisiones subsiguientes, al tenedor tendrán los mismos efectos, a los fines de la adquisición de derechos sobre las mercancías, que la entrega física de estas.

5. Para ejercer sus derechos, el tenedor presentará el documento de carga negociable al operador de transporte. Si en el documento de carga negociable se indica que se ha emitido más de un original, el tenedor presentará todos los originales para ejercer el derecho de disposición.

Artículo 8
Falta de información, instrucciones o documentos

Si el operador de transporte necesita información, instrucciones o documentos relativos a las mercancías para cumplir sus obligaciones, solicitará esa información o esas instrucciones o documentos al tenedor del documento de carga negociable. Si el operador de transporte, tras realizar un esfuerzo razonable, no logra obtener esa información o esas instrucciones o documentos en un plazo razonable, procederá de conformidad con el contrato de transporte.

Artículo 9
Responsabilidad del tenedor

1. Un tenedor de un documento de carga negociable que no sea el expedidor y que no ejerza ningún derecho de conformidad con el artículo 7 no asumirá responsabilidad alguna en virtud del contrato de transporte por la sola razón de ser el tenedor del documento de carga negociable.

2. Un tenedor del documento de carga negociable que no sea el expedidor y que ejerza un derecho de conformidad con el artículo 7 asumirá cualquier responsabilidad:

a) atribuible a la persona que ejerza un derecho con arreglo a la ley aplicable al contrato de transporte, o

b) derivada del ejercicio de ese derecho de conformidad con el contrato de transporte en la medida en que esa responsabilidad pueda ser determinada a partir del documento de carga negociable,

como si fuera parte en el contrato de transporte.

Artículo 10
Entrega de las mercancías

1. La entrega de las mercancías solo podrá exigirse al operador de transporte contra la restitución por el tenedor del documento de carga negociable.

2. Si se ha emitido más de un original del documento de carga negociable, podrá exigirse la entrega de las mercancías contra la restitución de un original. Si el documento de carga negociable indica que se ha emitido más de un original, los demás originales perderán toda eficacia o validez tras la restitución de un original.

Artículo 11
Transmisión de los derechos del tenedor

Un tenedor transmitirá a otra persona los derechos previstos en el documento de carga negociable:

a) mediante endoso a dicha persona o en blanco y transmitiendo la posesión del documento de carga negociable a esa persona, o

b) mediante la mera transmisión de la posesión del documento de carga negociable a esa persona, si el último endoso es en blanco.

CAPÍTULO IV
CONDICIONES ESPECIALES PARA LOS DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES ELECTRÓNICOS

Artículo 12
Requisitos de los documentos de carga negociables electrónicos

1. Un documento de carga negociable podrá tener forma de documento electrónico a condición de que se utilice un método fiable:

a) para identificar ese documento electrónico como el documento de carga negociable;

b) para lograr que ese documento electrónico pueda ser objeto de control desde su emisión hasta que pierda toda eficacia o validez, y

c) para mantener la integridad de ese documento electrónico.

2. El criterio para evaluar la integridad consistirá en determinar si la información contenida en el documento de carga negociable, incluido todo cambio autorizado que se realice desde su emisión hasta que pierda toda eficacia o validez, se ha mantenido completa y sin alteraciones que no sean algún cambio sobrevenido en el curso normal de su comunicación, archivo o presentación.

Artículo 13
Requisitos en materia de contenido

A los efectos de la presente Convención, un requisito en cuanto a la información que haya de contener un documento de carga negociable se dará por cumplido respecto de un documento electrónico si la información contenida en él es accesible para su ulterior consulta.

Artículo 14
Requisitos en materia de firma

A los efectos de la presente Convención, un requisito de que un documento de carga negociable esté firmado se dará por cumplido respecto de un documento electrónico si se utiliza un método fiable para determinar la identidad del firmante y para indicar la voluntad que tiene esa persona respecto de la información contenida en el documento electrónico.

Artículo 15
Requisitos en materia de posesión

1. A los efectos de la presente Convención, un requisito de que se posea un documento de carga negociable se dará por cumplido respecto de un documento electrónico si se utiliza un método fiable:

a) para establecer que ese documento electrónico está bajo el control exclusivo de una persona, y

b) para identificar a esa persona como la persona que tiene el control.

2. Un requisito de transmitir la posesión de un documento de carga negociable se dará por cumplido respecto de un documento electrónico mediante la transferencia del control del documento electrónico.

Artículo 16
Requisitos en materia de endoso

A los efectos de la presente Convención, un requisito de que un documento de carga negociable esté endosado se dará por cumplido si la información exigida para el endoso está incluida en el documento electrónico y esa información cumple los requisitos establecidos en los artículos 13 y 14.

Artículo 17
Cambio de soporte

1. Si así lo acuerdan el operador de transporte y el tenedor, el operador de transporte cambiará el soporte del documento de carga negociable de un documento en papel a un documento electrónico o de un documento electrónico a un documento en papel siempre que se utilice un método fiable a los efectos del cambio de soporte.

2. Para que el cambio de soporte surta efecto:

a) el tenedor restituirá al operador de transporte todos los originales del documento de carga negociable en el soporte anterior, y

b) el documento de carga negociable en su nuevo soporte incluirá la declaración de que sustituye el documento de carga negociable en su soporte anterior.

3. Cuando se cambie de soporte, se dejarán sin efecto todos los originales del documento de carga negociable en su soporte anterior, que perderán toda eficacia o validez.

4. Los cambios de soporte que se realicen de conformidad con el presente artículo no afectarán a los derechos y obligaciones de las partes.

Artículo 18
Norma de fiabilidad general

El método al que se hace referencia en el presente capítulo deberá:

a) ser tan fiable como resulte apropiado para cumplir la función para la cual se emplea, atendidas todas las circunstancias del caso, que podrán ser, entre otras, las siguientes:

i) cualquier norma operacional que sea pertinente para evaluar la fiabilidad;

ii) la garantía de la integridad de los datos;

iii) la capacidad de impedir el acceso no autorizado al sistema utilizado para aplicar el método y su uso no autorizado;

iv) la seguridad de los equipos y programas informáticos;

v) la periodicidad y el alcance de las auditorías realizadas por un órgano independiente;

vi) la existencia de una declaración de un órgano de supervisión, un órgano de acreditación o un mecanismo voluntario respecto de la fiabilidad del método;

vii) cualquier norma aplicable del sector, o

b) haber demostrado en la práctica que, por sí solo o con el respaldo de otras pruebas, ha cumplido su función.

CAPÍTULO V
DISPOCIONES FINALES

Artículo 19
Depositario

Se designa depositario de la presente Convención al Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 20
Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. La presente Convención estará abierta a la firma de todos los Estados.

2. La presente Convención estará sujeta a ratificación, aceptación o aprobación por los signatarios.

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios a partir de la fecha en que quede abierta a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

Artículo 21
Participación de organizaciones regionales de integración económica

1. Toda organización regional de integración económica que esté constituida por Estados y tenga competencia en determinadas materias que se rigen por la presente Convención podrá igualmente firmar, ratificar, aceptar o aprobar la Convención o adherirse a ella. La organización regional de integración económica tendrá, en ese caso, los derechos y obligaciones de un Estado Parte, en la medida en que tenga competencia en las materias que se rigen por la presente Convención. A los efectos de los artículos 25 y 26, los instrumentos depositados por organizaciones regionales de integración económica no se contarán además de los instrumentos depositados por sus Estados miembros.

2. La organización regional de integración económica deberá hacer una declaración en la que se especifiquen las materias que se rigen por la presente Convención respecto de las cuales sus Estados miembros hayan transferido competencia a esa organización. La organización regional de integración económica notificará con prontitud al depositario cualquier cambio que se haya producido en la distribución de competencias indicada en la declaración prevista en el presente párrafo, mencionando asimismo toda competencia nueva que le haya sido transferida.

3. Toda referencia que se haga en la presente Convención a “Estado”, “Estados”, “Estado Parte” o “Estados Partes” será igualmente aplicable a una organización regional de integración económica cuando el contexto así lo requiera.

Artículo 22
Ordenamientos jurídicos no unificados

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto de la presente Convención podrá declarar que la Convención será aplicable a todas sus unidades territoriales o solo a una o varias de ellas.

2. En las declaraciones formuladas con arreglo al presente artículo se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable la presente Convención.

3. Si un Estado formula una declaración de conformidad con el párrafo 1 según la cual la presente Convención será aplicable a una o más de sus unidades territoriales, pero no a todas, se considerará, a los efectos de la presente Convención, que todo lugar situado en una unidad territorial a la que la presente Convención no sea aplicable no está situado en un Estado Parte.

4. Si un Estado no formula ninguna declaración de conformidad con el párrafo 1, la presente Convención será aplicable a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 23
Procedimiento y efectos de las declaraciones

1. Las declaraciones a que se refieren el artículo 21, párrafo 2, y el artículo 22, párrafo 1, se harán en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. Las declaraciones que se formulen en el momento de la firma deberán ser confirmadas en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación.

2. Las declaraciones y sus confirmaciones se harán por escrito y se notificarán oficialmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto simultáneamente con la entrada en vigor de la presente Convención respecto del Estado en cuestión.

4. Todo Estado que formule una declaración de conformidad con el artículo 21, párrafo 2, y el artículo 22, párrafo 1, podrá modificarla o retirarla en cualquier momento mediante una notificación oficial dirigida por escrito al depositario. La modificación o el retiro surtirá efecto 180 días después de la fecha de recepción de la notificación por el depositario. Si el depositario recibe la notificación de la modificación o del retiro antes de la entrada en vigor de la presente Convención respecto del Estado en cuestión, la modificación o el retiro surtirán efecto simultáneamente con la entrada en vigor de la presente Convención respecto de dicho Estado.

Artículo 24
Reservas

1. Todo Estado podrá declarar en el momento del depósito de su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o en cualquier momento posterior, que no aplicará la presente Convención a ningún documento de transporte negociable que pruebe o contenga un contrato de transporte de mercancías totalmente marítimo regido por un convenio internacional en el que sea Estado Parte.

2. El artículo 23, párrafos 2 a 4, se aplicará a las reservas formuladas con arreglo al párrafo 1.

3. No se podrán hacer más reservas que las expresamente autorizadas por el presente artículo.

Artículo 25
Entrada en vigor

1. La presente Convención entrará en vigor 180 días después de la fecha de depósito del décimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Cuando un Estado ratifique, acepte o apruebe la presente Convención o se adhiera a ella después de que se haya depositado el décimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la presente Convención entrará en vigor respecto de dicho Estado 180 días después de la fecha en que este haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Artículo 26
Enmienda

1. Cualquier Estado Parte podrá proponer una enmienda de la presente Convención presentándola al Secretario General de las Naciones Unidas. Tras recibir la enmienda propuesta, el Secretario General la comunicará a los Estados Partes con la solicitud de que indiquen si están a favor de que se celebre una conferencia de los Estados Partes con el fin de examinar la propuesta y someterla a votación. Si dentro de los 120 días siguientes a la fecha de esa comunicación, al menos un tercio de los Estados Partes se declara a favor de celebrar esa conferencia, el Secretario General convocará la conferencia bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

2. La conferencia de los Estados Partes hará todo lo posible por lograr el consenso sobre cada enmienda. Si se agotan todos los esfuerzos por llegar a un consenso, sin lograrlo, para adoptar la enmienda se requerirá, como último recurso, una mayoría de dos tercios de los votos de los Estados Partes que estén presentes y emitan su voto en la conferencia. A los efectos de lo dispuesto en el presente párrafo, no se contarán los votos de las organizaciones regionales de integración económica.

3. El depositario remitirá las enmiendas adoptadas a todos los Estados Partes para su ratificación, aceptación o aprobación.

4. Las enmiendas adoptadas entrarán en vigor 180 días después de la fecha de depósito del décimo instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Cuando una enmienda entre en vigor, será vinculante para los Estados Partes que hayan expresado su consentimiento en quedar obligados por ella.

5. Cuando un Estado Parte ratifique, acepte o apruebe una enmienda tras el depósito del décimo instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, la enmienda entrará en vigor respecto de ese Estado Parte 180 días después de la fecha en que este haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.

Artículo 27
Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar la presente Convención mediante una notificación oficial dirigida por escrito al depositario. La denuncia podrá limitarse a determinadas unidades territoriales de un ordenamiento jurídico no unificado a las que sea aplicable la presente Convención.

2. La denuncia surtirá efecto 365 días después de la fecha de recepción de la notificación por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto cuando venza ese plazo más largo, contado a partir de la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

HECHA en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

المادة 27
الانسحاب

1 – يجوز لدولة طرف أن تعلن انسحابها من هذه الاتفاقية بإشعار رسمي يوجه إلى الوديع كتابة. ويجوز أن يقتصر الانسحاب على بعض الوحدات الإقليمية ذات النظم القانونية غير الموحدة التي تنطبق فيها هذه الاتفاقية.

2 – يسري مفعول الانسحاب بعد انقضاء 365 يوما على تاريخ تلقي الوديع إشعارا به. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول لبدء نفاذ الانسحاب، سرى مفعول الانسحاب عند انقضاء تلك الفترة الأطول من تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار.

حُررت هذه الاتفاقية في أصل واحد تتساوى في الحجية نصوصه الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية.

المادة 26
التعديل

1 – يجوز لأي دولة طرف أن تقترح تعديلا لهذه الاتفاقية بتقديمه إلى الأمين العام للأمم المتحدة. ويقوم الأمين العام عندئذ بإبلاغ الدول الأطراف بالتعديل المقترح طالبا إليها أن تبين ما إذا كانت تحبذ فكرة عقد مؤتمر للدول الأطراف كي ينظر في الاقتراح ويصوت عليه. فإذا أبدى ثلث الدول الأطراف على الأقل، في غضون 120 يوما من تاريخ الإبلاغ بالتعديل المقترح، تحبيذه عقد مؤتمر من هذا القبيل، عقد الأمين العام ذلك المؤتمر تحت رعاية الأمم المتحدة.

2 – يبذل مؤتمر الدول الأطراف قصارى جهده للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن كل تعديل. وإذا ما استُنفدت كل هذه الجهود الرامية إلى تحقيق توافق الآراء دون التوصل إلى ذلك التوافق، لزم، كحل أخير لاعتماد التعديل، توافر أغلبية الثلثين من أصوات الدول الأطراف الحاضرة والمصوتة في المؤتمر. ولأغراض هذه الفقرة، لا يحتسب صوت أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية.

3 – يعرض الوديع التعديل المعتمد على جميع الدول الأطراف لكي تصدق عليه أو تقبله أو تقره.

4 – يبدأ نفاذ التعديل المعتمد بعد انقضاء 180 يوما على تاريخ إيداع الصك العاشر من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار. ويصبح التعديل، عند بدء نفاذه، ملزما للدول الأطراف التي أعربت عن قبولها الالتزام به.

5 – إذا صدقت دولة طرف على تعديل أو قبلته أو أقرته بعد إيداع الصك العاشر من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار، بدأ نفاذ ذلك التعديل فيما يخص تلك الدولة الطرف بعد انقضاء 180 يوما على تاريخ إيداع صك التصديق أو القبول أو الإقرار.

الإشعار بالتغيير أو السحب قبل بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية، سرى مفعول التغيير أو السحب بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة.

المادة 24
التحفظات

1 – يجوز لأي دولة أن تعلن، وقت إيداع صك تصديقها أو قبولها أو اقرارها أو انضمامها أو في أي وقت لاحق، أنها لن تطبق هذه الاتفاقية على أي مستند نقل قابل للتداول يُثبِت أو يتضمن عقدا لنقل البضائع عن طريق البحر كليا تحكمه اتفاقية دولية لا تكون تلك الدولة طرفا فيها.

2 – تنطبق الفقرات 2 إلى 4 من المادة 23 على التحفظات التي تُبدى بموجب الفقرة 1.

3 – لا يُسمح بأي تحفظات غير التحفظات المأذون بها صراحة في هذه المادة.

المادة 25
بدء النفاذ

1 – يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد انقضاء 180 يوما على تاريخ إيداع الصك العاشر من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

2 – إذا صدقت دولة على هذه الاتفاقية أو قبلتها أو أقرتها أو انضمت إليها بعد إيداع الصك العاشر من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، بدأ نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة بعد انقضاء 180 يوما على تاريخ إيداع صك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

المادة 22
النظم القانونية غير الموحدة

1 – إذا كان لدولة وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن أن هذه الاتفاقية تسري في جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة فقط أو أكثر من تلك الوحدات.

2 – تُذكر في الإعلانات الصادرة بموجب هذه المادة صراحة الوحدات الإقليمية التي تسري فيها هذه الاتفاقية.

3 – إذا أصدرت الدولة إعلانا بموجب الفقرة 1 بأن هذه الاتفاقية تسري على واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية ولكن لا تسري عليها جميعا، فإن المكان الواقع في وحدة إقليمية لا تسري عليها هذه الاتفاقية لا يُعتبر واقعا في دولة طرف لأغراض هذه الاتفاقية.

4 – إذا لم تصدر الدولة إعلانا بموجب الفقرة 1، سرت هذه الاتفاقية في جميع الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

المادة 23
إجراءات إصدار الإعلانات وسريان مفعولها

1 – تصدر الإعلانات بموجب الفقرة 2 من المادة 21 والفقرة 1 من المادة 22 وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام. وتخضع الإعلانات التي تصدر وقت التوقيع للتأكيد عند التصديق أو القبول أو الإقرار.

2 – تكون الإعلانات وتأكيداتها مكتوبة وتبلغ إلى الوديع رسميا.

3 – يسري مفعول الإعلان بالتزامن مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الدولة المعنية.

4 – يجوز لأي دولة تصدر إعلانا بموجب الفقرة 2 من المادة 21 والفقرة 1 من المادة 22 أن تغيره أو تسحبه في أي وقت بإشعار رسمي مكتوب يوجه إلى الوديع. ويسري مفعول التغيير أو السحب بعد انقضاء 180 يوما على تاريخ تلقي الوديع ذلك الإشعار. وإذا تلقى الوديع

المادة 20
التوقيع والتصديق والقبول والإقرار والانضمام

1 - يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول.

2 - تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.

3 - يُفتح باب الانضـــمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها اعتبارا من تاريخ فتح باب التوقيع عليها.

4 - تودَع صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الوديع.

المادة 21
مشاركة منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

1 - يجوز لأي منظمة تكامل اقتصـــادي إقليمية، مؤلفة من دول ولها اختصـــاص بمســـائل معينة تحكمها هذه الاتفاقية أن تقوم، بالمثل، بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصـــديق عليها أو قبولها أو إقرارها أو الانضـــمام إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصـــادي الإقليمية في تلك الحالة ما لدولة طرف من حقوق ويكون عليها ما على تلك الدولة الطرف من التزامات في حدود ما تختص به تلك المنظمة من مسـائل تحكمها هذه الاتفاقية. ولأغراض المادتين 25 و 26، لا يُحتسب أي صك تودعه منظمة تكامل اقتصادي إقليمية إلى جانب الصكوك التي تودعها الدول الأعضاء فيها.

2 - تصدر منظمة التكامل الاقتصـادي الإقليمية إعلانا تحدد فيه المسائل التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أحيل الاختصـــاص بشـــأنها إلى تلك المنظمة من جانب الدول الأعضـــاء فيها. وتســـارع منظمة التكامل الاقتصـــادي الإقليمية بإبلاغ الوديع بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاصات المذكورة في الإعلان الذي يصدر بموجب هذه الفقرة، بما في ذلك ما يستجد من إحالات لتلك الاختصاصات.

3 - أي إشـــارة إلى "دولة" أو "دول" أو "دولة طرف" أو "دول أطراف" في هذه الاتفاقية تنطبق بالمثل على أي منظمة تكامل اقتصادي إقليمية، حيثما اقتضى السياق ذلك.

المادة 18
معيار الموثوقية العام

يُشترط أن تفي الطريقة المشار إليها بأي من الشرطين التاليين:

(أ) أن تكون موثوقة بالقدر الملائم لأداء الوظيفة التي تُستخدم من أجلها الطريقة في ضوء جميع الظروف ذات الصلة، بما قد يشمل أيا مما يلي:

'1' أي قواعد تشغيل متعلقة بتقييم الموثوقية؛

'2' ضمان سلامة البيانات؛

'3' القدرة على منع النفاذ إلى النظام المستخدم في تنفيذ الطريقة واستخدامه دون إذن؛

'4' أمن المعدات والبرامجيات؛

'5' انتظام الخضوع للمراجعة من جانب هيئة مستقلة ونطاق تلك المراجعة؛

'6' صدور إقرار بموثوقية الطريقة المستخدمة عن هيئة إشراف أو هيئة اعتماد أو آلية طوعية؛

'7' أي معايير تقنية منطبقة؛ أو

(ب) أن تكون قد أثبتت في الواقع، بنفسها أو بالاستعانة بأدلة إثبات أخرى، أنها أدت وظيفتها.

الفصل الخامس
أحكام ختامية

المادة 19
الوديع

يُعيَّن الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة 16
اشتراطات التظهير

لأغراض هذه الاتفاقية، يُستوفى اشتراط أن يكون مستند الشحن القابل للتداول مظهَّرا إذا كانت المعلومات المطلوبة للتظهير مدرجة في السجل الإلكتروني ومستوفية للاشتراطات الواردة في المادتين 13 و 14.

المادة 17
تغيير الواسطة

1 - يغير متعهد النقل واسطة مستند الشحن القابل للتداول من مستند ورقي إلى سجل إلكتروني أو من سجل إلكتروني إلى مستند ورقي، إذا اتُّفق على ذلك بين متعهد النقل والحائز، شريطة استخدام طريقة موثوقة لهذا الغرض.

2 - يلزم لسريان مفعول تغيير الواسطة:

(أ) أن يسلم الحائز متعهد النقل جميع النسخ الأصلية من مستند الشحن القابل للتداول في الواسطة السابقة؛

(ب) أن يتضمن مستند الشحن القابل للتداول في واسطته الجديدة بيانا مؤداه أنه يحل محل مستند الشحن القابل للتداول في الواسطة السابقة.

3 - عند تغيير الواسطة، تُعطَّل جميع النسخ الأصلية من مستند الشحن القابل للتداول في الواسطة السابقة ولا يعود لها أي مفعول أو صلاحية.

4 - لا يمس تغيير الواسطة وفقا لهذه المادة بحقوق الطرفين والتزاماتهما.

المادة 13
اشتراطات المحتوى

لأغراض هذه الاتفاقية، يستوفي السجل الإلكتروني اشتراط أن تكون المعلومات واردة في مستند الشحن القابل للتداول إذا كان الوصول إلى المعلومات الواردة فيه متيسرا على نحو يتيح الرجوع إليها لاحقا.

المادة 14
اشتراطات التوقيع

لأغراض هذه الاتفاقية، يستوفي السجل الإلكتروني اشتراط أن يكون مستند الشحن القابل للتداول موقعا إذا استُخدمت طريقة موثوقة لتحديد هوية الموقِّع ولتبيين نيته فيما يتعلق بالمعلومات الواردة في السجل الإلكتروني.

المادة 15
اشتراطات الحيازة

1 - لأغراض هذه الاتفاقية، يستوفي السجل الإلكتروني اشتراط أن يكون مستند الشحن القابل للتداول خاضعا للحيازة إذا استُخدمت طريقة موثوقة لتحقيق ما يلي:

(أ) تحقيق سيطرة حصرية لشخص ما على ذلك السجل الإلكتروني؛

(ب) تبيان ذلك الشخص بأنه الشخص المسيطر على السجل.

2 - يستوفي السجل الإلكتروني اشتراط نقل حيازة مستند الشحن القابل للتداول بنقل السيطرة على السجل الإلكتروني.

المادة 11
إحالة حقوق الحائز

يحيل الحائز الحقوق المنصوص عليها في مستند الشحن القابل للتداول إلى شخص آخر:

(أ) بالتظهير إما لذلك الشخص أو على بياض وبنقل حيازة مستند الشحن القابل للتداول إلى ذلك الشخص؛ أو

(ب) بمجرد نقل حيازة مستند الشحن القابل للتداول إلى ذلك الشخص، إذا كان آخر تظهير على بياض.

الفصل الرابع
شروط خاصة بمستندات الشحن الإلكترونية القابلة للتداول

المادة 12
الاشتراطات الخاصة بمستند الشحن الإلكتروني القابل للتداول

1 - يجوز أن يكون مستند الشحن القابل للتداول في شكل سجل إلكتروني شريطة استخدام طريقة موثوقة لتحقيق كل مما يلي:

(أ) تبيان أن ذلك السجل الإلكتروني هو مستند الشحن القابل للتداول؛

(ب) جعل ذلك السجل الإلكتروني قابلا للخضوع للسيطرة منذ إصداره حتى انتهاء مفعوله أو صلاحيته؛

(ج) حفظ سلامة ذلك السجل الإلكتروني.

2 - يكون معيار تقييم السلامة هو ما إذا كانت المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول، بما فيها أي تغييرات مأذون بها أُدخلت منذ إصداره حتى انتهاء مفعوله أو صلاحيته، قد ظلت كاملة ودون تحوير باستثناء ما ينشأ من تغيير في السياق المعتاد لإرسال المعلومات وتخزينها وعرضها.

للتداول. وإذا تعذر على متعهد النقل، بعد بذل جهد معقول، أن يحصل على تلك التعليمات في غضون فترة زمنية معقولة، فله أن يتصرف وفقا لعقد النقل.

المادة 9
مسؤولية الحائز

1 - لا يتحمل حائز مستند الشحن القابل للتداول، الذي ليس هو المرسل والذي لا يمارس أي حق وفقا للمادة 7، أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا لمستند الشحن القابل للتداول.

2 - يتحمل حائز مستند الشحن القابل للتداول، الذي ليس هو المرسل والذي يمارس حقا وفقا للمادة 7، أي مسؤولية:

(أ) تُسند إلى الشخص الذي يمارس هذا الحق بموجب القانون المنطبق على عقد النقل؛ أو

(ب) تنشأ عن ممارسة ذلك الحق بموجب عقد النقل ما دام يمكن الاستدلال على هذه المسؤولية من مستند الشحن القابل للتداول؛

كما لو كان طرفا في عقد النقل.

المادة 10
تسليم البضائع

1 - لا يجوز مطالبة متعهد النقل بتسليم البضائع إلا مقابل تسليم الحائز مستند الشحن القابل للتداول.

2 - إذا أُصدر أكثر من نسخة أصلية واحدة من مستند الشحن القابل للتداول، جاز المطالبة بتسليم البضائع مقابل تسليم نسخة أصلية واحدة. وإذا ذكر مستند الشحن القابل للتداول أن أكثر من نسخة أصلية واحدة قد أُصدرت، لم يعد للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية بعد تسليم نسخة أصلية واحدة.

الفصل الثالث
حقوق الحائز ومسؤوليته

المادة 7
حقوق حائز مستند شحن قابل للتداول

1 – عند إصدار مستند الشحن القابل للتداول، لا يجوز إلا لحائزه أن يمارس الحقوق المنصوص عليها في مستند الشحن القابل للتداول، ويشمل ذلك الحق في المطالبة بتسلم البضائع في المقصد.

2 – يكتسب الشخص الذي ليس هو المرسل، والذي يصبح حائزا لمستند شحن قابل للتداول، بحكم كونه أصبح الحائز، الحق في تقديم مطالبة ضد متعهد النقل والحق، حسب الاقتضاء، في التصرف بموجب عقد النقل، وكذلك الحقوق المنصوص عليها في القانون المنطبق على عقد النقل، كما لو كان طرفا في ذلك العقد.

3 – لا يجوز لمتعهد النقل أن يحتج تجاه الحائز الذي ليس هو المرسل بأي بنود من عقد النقل يتضارب مع البنود الصريحة لمستند الشحن القابل للتداول.

4 – إصدار مستند شحن قابل للتداول ونقل حيازته أول مرة، إلى جانب أي عمليات نقل لاحقة، إلى الحائز له المفعولُ نفسه، لغرض اكتساب الحقوق في البضائع، كما للتسليم المادي للبضائع.

5 – يقدم الحائز، من أجل ممارسة حقوقه، مستند الشحن القابل للتداول لمتعهد النقل. وإذا ذكر مستند الشحن القابل للتداول أن أكثر من نسخة أصلية واحدة قد أُصدرت، قدم الحائز جميع النسخ الأصلية من أجل ممارسة الحق في التصرف.

المادة 8
المعلومات أو التعليمات أو المستندات الناقصة

إذا احتاج متعهد النقل معلومات أو تعليمات أو مستندات تتعلق بالبضائع لأداء التزاماته، التمس تلك المعلومات أو التعليمات أو المستندات من حائز مستند الشحن القابل

5 - إذا لم يتضمن مستند الشحن القابل للتداول التاريخ الذي أخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهدته، اعتُبر أنه أخذها في عهدته في تاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول.

6 - إذا أغفل مستند الشحن القابل للتداول ترتيب البضائع وحالها الظاهرين حين يأخذها متعهد النقل في عهدته، اعتُبر أن مستند الشحن القابل للتداول قد بيَّن أن ترتيب البضائع وحالها الظاهرين كانا على ما يرام عندما أخذها متعهد النقل في عهدته.

المادة 6
المفعول الإثباتي لمستند الشحن القابل للتداول

1 - يجوز لمتعهد النقل أن يتحفظ على أي من المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول التي قدمها المرسل والمشار إليها في الفقرة 1 (ج) من المادة 4، لكي يبين أن متعهد النقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة تلك المعلومات، إذا:

(أ) كان لديه إما علم فعلي أو أسباب وجيهة للاعتقاد بأن أيا من تلك المعلومات زائف أو مضلل؛ أو

(ب) لم يكن لديه وسيلة معقولة للتحقق من تلك المعلومات.

2 - باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على المعلومات المقدمة من المرسل بالطريقة المبينة في الفقرة 1، يشكل مستند الشحن القابل للتداول دليلا ظاهرا على أخذ متعهد النقل البضائع في عهدته حسبما هو مبين في مستند الشحن القابل للتداول.

3 - إذا نُقل مستند الشحن القابل للتداول إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية استنادا إلى أي من المعلومات الواردة فيه، لم يُقبل أي دليل يقدمه متعهد النقل لإثبات العكس تجاه ذلك الطرف الثالث فيما يخص أيا من المعلومات الواردة في مستند الشحن القابل للتداول، باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على المعلومات المقدمة من المرسل بالطريقة المبينة في الفقرة 1.

2 - يجوز أن يذكر مستند الشحن القابل للتداول كذلك ما يلي:

(أ) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتُّفق على ذلك صراحة بين المرسل ومتعهد النقل؛

(ب) خط سير الرحلة المقصود، ووسائط النقل ونقاط تغييرها والمعلومات التي تتيح تتبع البضائع؛

(ج) القانون المنطبق على عقد النقل، ولا سيما أي اتفاقية دولية يخضع لها العقد؛

(د) أي تفاصيل أخرى يتفق المرسل ومتعهد النقل على إدراجها في مستند الشحن القابل للتداول.

المادة 5
النواقص في مستند الشحن القابل للتداول

1 - لا يؤثر خلو المستند من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 4، في حد ذاته، على مفعوله القانوني أو صلاحيته بوصفه مستند شحن قابلا للتداول، على أن يندرج المستند، مع ذلك، ضمن تعريف مستند الشحن القابل للتداول المنصوص عليه في الفقرة 5 من المادة 2.

2 - ليس في الفقرة 1 ما يؤثر على مسؤولية متعهد النقل بموجب القانون المنطبق عن أي نقص في مستند الشحن القابل للتداول.

3 - إذا تضمن مستند الشحن القابل للتداول تاريخا ولكنه أغفل مدلول ذلك التاريخ، اعتُبر ذلك التاريخ هو تاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول.

4 - إذا أغفلت الملاحظة المشار إليها في الفقرة 3 من المادة 3 التاريخ الذي يصبح مستند النقل اعتبارا منه مستند شحن قابلا للتداول، اعتُبر أن لمستند النقل تلك الصفة من تاريخ إصداره.

المادة 4

محتويات مستند الشحن القابل للتداول

1 - يذكر مستند الشحن القابل للتداول ما يلي:

(أ) اسم متعهد النقل وعنوانه؛

(ب) اسم المرسل وعنوانه؛

(ج) التفاصيل التالية على نحو ما قدمها المرسل:

'1' الطبيعة العامة للبضائع؛

'2' العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

'3' إشارة صريحة – عند الاقتضاء – إلى كون البضائع خطرة؛

'4' عدد الرزم أو القطع؛

'5' الوزن القائم للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر؛

(د) ترتيب البضائع وحالها الظاهرين بالشكل الذي أخذها به متعهد النقل في عهدته؛

(هـ) مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل البضائع في عهدته؛

(و) مكان وتاريخ إصدار مستند الشحن القابل للتداول؛

(ز) بنود عقد النقل إذا صدر بوصفه مستند شحن قابلا للتداول قائما بذاته؛

(ح) مكان تسليم البضائع؛

(ط) عدد النسخ الأصلية من مستند الشحن القابل للتداول؛

(ي) بيانا يوضح ما إذا كانت أجرة النقل قد دفعت مقدما أو إشارة توضح ما إذا كانت أجرة النقل واجبة الأداء في المقصد.

الفصل الثاني
إصدار مستندات شحن قابلة للتداول ومحتواها ومفعولها القانوني

المادة 3
إصدار مستند شحن قابل للتداول

1 - إذا اتُّفق على ذلك بين متعهد النقل والمرسل، يصدر متعهد النقل مستند شحن قابلا للتداول بالواسطة المتفق عليها يتضمن إشارة ظاهرة إلى هذه الاتفاقية.

2 - يتفق متعهد النقل والمرسل على طريقة إصدار مستند الشحن القابل للتداول، التي قد تشمل:

(أ) إدراج ملاحظة موقعة من متعهد النقل في كل نسخة أصلية من مستند النقل؛ أو

(ب) إصدار مستند شحن قابل للتداول قائم بذاته في حال عدم إصدار مستند نقل أو في حال صدر مستند نقل وأُلغي.

3 - في حال اتفق الطرفان على الطريقة المبينة في الفقرة 2 (أ) من هذه المادة، تتضمن الملاحظة، بطريقة ظاهرة، العبارة المبينة في الفقرة 5 من المادة 2، إلى جانب بيان يذكر أن مستند النقل سيكون بمثابة مستند شحن قابل للتداول اعتبارا من تاريخ محدد.

4 - يصدر مستند الشحن القابل للتداول عندما يأخذ متعهد النقل البضائع في عهدته. ويجوز لمتعهد النقل، في حال كان مستند نقل قد صدر، إصدار مستند الشحن القابل للتداول في مرحلة لاحقة، إذا اتُّفق على ذلك بين متعهد النقل والمرسل.

5 - لا يجوز لمتعهد نقل يصدر مستند شحن قابلا للتداول أن يطلب إصدار مستند نقل قابل للتداول بشأن البضائع التي يتعلق بها مستند الشحن القابل للتداول.

6 - يجوز تحرير مستند الشحن القابل للتداول لأمر أو لأمر شخص مسمى. وإذا أغفل مستند الشحن القابل للتداول اسم الشخص الذي حُرر لأمره، اعتُبر أنه حُرر لأمر المرسل.

2 – "المرسل إليه" هو شخص مسمى في عقد النقل باعتباره الشخص الذي يحق له تسلم البضائع.

3 – "السجل الإلكتروني" يعني المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تستلم أو تخزن بوسائل إلكترونية، بما فيها، حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقيا بالسجل، أو تترابط معه على أي نحو آخر بحيث تصبح جزءا منه، سواء أنشأت في الوقت نفسه أم لا.

4 – "الحائز" يعني الشخص الذي يحوز مستند شحن قابلا للتداول ويحدَّد في ذلك المستند بأنه المرسل أو الشخص الذي صدر المستند لأمره أو الشخص الذي ظُهِّر إليه المستند حسب الأصول؛ أو إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهَّرا على بياض، أنه حامله.

5 – "مستند الشحن القابل للتداول" يعني مستندا ورقيا أو سجلا إلكترونيا يوقعه ويصدره متعهد النقل ويدل بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة مكافئة على أن متعهد النقل أخذ البضائع المبينة في المستند في عهدته وأنها مرسلة لأمر الحائز.

6 – "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد بموجبه متعهد النقل بتنفيذ نقل دولي للبضائع بمقابل.

7 – "مستند النقل" يعني وثيقة:

(أ) تثبت عقد النقل أو تحتوي عليه؛

(ب) تثبت أخذ البضائع في العهدة لنقلها بموجب عقد النقل.

8 – "متعهد النقل" هو شخص يبرم عقد نقل مع المرسل ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد، بغض النظر عما إذا نفذ ذلك الشخص النقل بنفسه أو لا.

الفصل الأول
أحكام عامة

المادة 1
نطاق الانطباق

1 – تنطبق هذه الاتفاقية على إصدار مستند شحن قابل للتداول يتضمن إشارة ظاهرة إلى هذه الاتفاقية وعلى إحالته ومفاعيله القانونية فيما يتصل بالنقل الدولي للبضائع بواسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل إذا:

(أ) كان مكان أخذ متعهد النقل البضائع في عهدته، كما هو مبين في مستند الشحن القابل للتداول، واقعا في دولة طرف؛ أو

(ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل، كما هو مبين في مستند الشحن القابل للتداول، واقعا في دولة طرف؛ أو

(ج) كان مكان إصدار مستند الشحن القابل للتداول، كما هو مبين في مستند الشحن القابل للتداول، واقعا في دولة طرف.

2 – لا تخل هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها.

3 – لا تغير هذه الاتفاقية من حقوق والتزامات متعهد النقل والمرسل أو المرسل إليه أو مسؤوليتهم المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المنطبقة أو القانون الوطني الذي يحكم عقد النقل، باستثناء ما هو منصوص عليه خلافا لذلك في هذه الاتفاقية.

المادة 2
التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

1 – "المرسل" هو شخص أبرم معه متعهد النقل عقد نقل.

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن التجارة الدولية القائمة على المساواة والمنفعة المتبادلة عامل أساسي في تعزيز العلاقات الودية بين الدول،

وإدراكا للدور الهام الذي تؤديه مستندات النقل القابلة للتداول في تيسير تمويل التجارة وبيع البضائع أثناء المرور العابر،

واقتناعا منها باستصواب وضع قواعد موحدة لمستندات النقل القابلة للتداول تشمل جميع وسائط النقل، بما في ذلك النقل المتعدد الوسائط، الأمر الذي يدعم نمو النقل من الباب إلى الباب،

وإقرارا بأن التحول الرقمي في التجارة الدولية يعتمد على نظم وبيانات موثوقة، بدورها يمكن أن تعزز الكفاءة التشغيلية وتدعم رقمنة كامل سلسلة التجارة،

واقتناعا منها بأن اليقين فيما يتعلق بالمفعول القانوني لمستندات الشحن القابلة للتداول، وكذلك بحقوق ومسؤولية الحائز، سيشجع المصارف والمؤسسات المالية وأصحاب المصلحة الآخرين على قبول هذه المستندات، الأمر الذي يعزز التجارة الدولية ويسهم في النمو الاقتصادي،

واقتناعا منها أيضا بأن وجود إطار قانوني سليم يمكن أن يساعد على خفض تكاليف التجارة على طول الطرق الداخلية ويساعد البلدان غير الساحلية والبلدان ذات المساحات البرية الشاسعة على حد سواء في الاندماج بشكل أكثر فعالية في سلاسل التوريد العالمية،

اتفقت على ما يلي:

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول

الأمم المتحدة
2025

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents, adopted at New York on 15 December 2025, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention des Nations Unies sur les documents de cargaison négociables, adoptée à New York le 15 décembre 2025, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

For the Secretary-General,
The Under-Secretary-General
for Legal Affairs and
United Nations Legal Counsel

Pour le Secrétaire général,
La Secrétaire générale adjointe
aux affaires juridiques et
Conseillère juridique des Nations Unies

Elinor Hammarskjöld

United Nations
New York, 2 February 2026

Organisation des Nations Unies
New York, le 2 février 2026

Certified true copy (X-22)
Copie certifiée conforme (X-22)
February 2026/février 2026