



التوزيع: عام
E/ESCWA/C.1/15/4/Add.5
٩ آذار/مارس ١٩٨٩
ARABIC
الفصل: بالانكليزية



الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا

اللجنة الفنية
الدورة السادسة
١٢-١٥ ايار/مايو ١٩٨٩
بغداد

البند ٦(ف) من جدول الأعمال المقدمت

تقرير الأمين العام التنفيذي عن نشاطات اللجنة

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل لفترة السنتين ١٩٨٨-١٩٨٩

تقرير عن

اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع



المحتويات

الصفحة

١	.....	مقدمة
١	.....	ألف - النقل المتعدد الوسائط والاتفاقية: تعريف
٢	.....	باء - النقل المتعدد الوسائط واستخدام الحاويات
٣	.....	جيم - اتفاقية النقل المتعدد الوسائط: معلومات أساسية
٤	.....	دال - نطاق النقل المتعدد الوسائط
٧	.....	هاء - تنظيم النقل المتعدد الوسائط
٨	.....	واو - تحديد المسؤولية بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط
٩	.....	زاي - الإجراءات الحسابية
٩	.....	حاء - الإنضمام
٩	.....	طاء - الخلاصة

المرفق

١١	.....	المرفق الأول - قائمة بالمهام التي يؤديها متعهد النقل المتعدد الوسائط في عمليات النقل من الباب الى الباب
٢٠	.....	المرفق الثاني - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع



مقدمة

- ١- الغرض من هذا التقرير هو احاطة اللجنة علماً بما تم التوصل اليه في اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، والتماس دعم اللجنة في التشجيع على تطبيق هذه الاتفاقية في منطقة الاسكوا.
- ٢- والقصد من الاتفاقية هو ان تكون اداة للتشجيع على تدفق البضائع عبر الحدود، وبأكثر من واسطة من وسائط النقل. وقد بدأ العمل على بلورة هذه الاتفاقية بفضل رغبة متعهدي النقل والشحن البحري والسلطات الجمركية وغيرها من السلطات المعنية في استحداث طرق ووسائل لتسهيل التجارة تعتمد على اكثر الترتيبات وفرا من حيث التكلفة والوقت لنقل البضائع، بعدة وسائط عبر الحدود الدولية.
- ٣- إن عدد الاتفاقيات النافذة في العالم الآن يبعث على الارتباك، حيث تظهر اتفاقيات جديدة في مجال النقل كل بضع سنوات. لذلك لابد، تحاشياً لتبديد الموارد، من دراسة مختلف الاتفاقيات ليستقر الرأي على عدد قليل منها يسهل تطبيقها، وذلك لتنظيم حركة النقل بين الشركاء التجاريين وبين بلدان العبور. وتبذل جهود الآن لتحقيق ذلك الهدف، بمبادرة من اللجنة الاقتصادية لاروبا.
- ٤- هذا التقرير إنما هو محاولة لبحث القضايا الاساسية التي تبرر تطبيق الاتفاقية في منطقة الاسكوا.

الف - النقل المتعدد الوسائط والاتفاقية: تعريف

- ٥- يعرف النقل المتعدد الوسائط بأنه «نقل بضائع بواسطة وسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل بموجب عقد نقل متعدد الوسائط، من مكان في بلد ما يأخذ منه متعهد النقل البضائع في عهده، الى مكان التسليم الذي يقع في بلد آخر»^(١).
- ٦- ويحدد هذا التعريف معايير تعريف بضائع النقل الدولي المتعدد الوسائط كما يلي:
 - (أ) استخدام واسطتين او اكثر من الوسائط لنقل البضائع؛
 - (ب) نقل البضائع من نقطة ما في بلد معين الى نقطة في بلد آخر؛
 - (ج) نقل البضائع بموجب عقد واحد وهو «عقد النقل المتعدد الوسائط» حيث تقع المسؤولية على مفاوض واحد او متعهد واحد للنقل المتعدد الوسائط.

(١) مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية، اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل المتعدد الوسائط للبضائع (TD/MT/CONF.16)، المادة ١، الفقرة ١، ١٠ حزيران/يونيو ١٩٨٠. هذه الوثيقة مرفقة ايضاً بوصفها المرفق الثاني لهذا التقرير.

٧- يعتبر النقل المتعدد الوسائط بمثابة تكنولوجيا جديدة من حيث انه يضيف شرطا، وهو التعاقد على مسؤولية النقل بعدة وسائط، الأمر الذي يميزه عن تكنولوجيايات النقل الأخرى. ومن ثم اضى هذا التعاقد على النقل المتعدد الوسائط خصائص مميزة في حين ان النقل البيني أي بوسائط متفرقة دون عقد يجمعها، والذي كان يعرف من قبل بأنه متعدد الوسائط أيضا، ليست له نفس هذه المعايير التعريفية لافتقاره الى تعاقد يجمعها.

٨- فضلا عن ذلك، فإن النقل المتعدد الوسائط، وإن كان قديما من حيث دوره الأساسي، يعد جديدا من حيث أنه يستخدم تكنولوجيا حديثة نسبيا للنقل، هي الحاوية، التي تطورت عبر عشرات السنين الى وحدة نقل تتلاءم مع مختلف وسائط النقل الأخرى. وقد خلق نظام الحاويات من وسائط النقل المختلفة والمنفصلة شبكة نقل متكاملة واحدة يمكن من خلالها نقل الحاوية بسهولة بين واسطتين او أكثر من وسائط النقل، مما يؤدي الى توفير كبير في التكلفة وفي الوقت.

باء - النقل المتعدد الوسائط واستخدام الحاويات

٩- تعتبر الحاوية أكثر وحدات النقل المتوافرة كفاءة في الطرق البحرية والبرية. كما انها تحظى بأهمية خاصة في النقل المتعدد الوسائط نظرا لملاءمتها وسهولة شحنها وفعاليتها وتكلفتها، وهذه خصائص تسهل المناولة والانتقال بها بين وسائط النقل بأكثر الطرق كفاءة. وقد نشطت حركة النقل بالحوايات نمو النقل المتعدد الوسائط خلال السنوات الماضية، ومن المتوقع ان يستمر هذا التوجه في المستقبل.

١٠- يلاحظ ان معظم حركة النقل في البلدان المتقدمة تتحول أو في طريقها الى التحول الى استخدام الحاويات. وفي البلدان النامية يتزايد الاتجاه نحو استخدام الحاويات، لا سيما بالنسبة لحركة نقل الواردات، والى حد أقل، بالنسبة لحركة نقل الصادرات. وتؤدي زيادة حركة النقل بالحوايات الى زيادة الاعتماد على النقل المتعدد الوسائط.

١١- وهذه العلاقة بين النقل المتعدد الوسائط واستخدام الحاويات تزداد وضوحا في النقل البحري، حيث شهد النقل بالحوايات توسعا كبيرا خلال العقدين الماضيين. وفي حين ان حركة النقل بالحوايات كانت عاملا رئيسيا في التغيير الذي شهدته الموانئ، فإن الاتجاه المتزايد نحو استخدام الحاويات الكبيرة هو العامل الرئيسي وراء إنشاء مخازن الحاويات الداخلية، بالإضافة الى مخازن الحاويات داخل الموانئ.

١٢- تفيد التقديرات أن السعة الكلية للحاويات التي تجوب العالم بلغت ٥ ملايين وحدة، تعادل كل وحدة منها عشرين قدما تقريبا في عام ١٩٨٧. كما بلغت سعة حركة النقل بالحوايات ١٨٣ مليون وحدة في عام ١٩٧٥. وتفيد التقديرات أنها ستتجاوز ٧٦ وحدة قبل نهاية ١٩٩٠. ويتوقع المسؤولون عن تخطيط الموانئ أن مرافق الموانئ سوف تتسع لما يعادل ١١٤ مليون وحدة قبل نهاية عام ٢٠٠٠.

١٣- إن حركة النقل بالحاويات عن طريق البر غير مضمّنة في احصاءات غالبية بلدان العالم وخصوصاً في منطقة الاسكوا. فإحصاءات حركة النقل بالحاويات تقتصر في معظمها على النقل البحري فقط. وقد كان ذلك هو المعيار في الماضي عندما كان النقل بالحاويات يقتصر الى حد بعيد على حركة النقل البحري. أما الآن فإن جزءاً كبيراً من حركة النقل هذه يخترق طرق أوروبا.

١٤- شهد النقل البري في منطقة الاسكوا زيادة كبيرة في حجمه خلال السنوات القليلة الماضية. ويعزى ذلك أساساً الى الوضع في منطقة الخليج وما خلفته الحرب العراقية-الايرائية من آثار على الموانئ في المنطقة، وكان النقل البري بالحاويات احد الخيارات الرئيسية للنقل، سواء مباشرة من أوروبا أو عبر الموانئ الواقعة على البحر الأحمر. ولكن حركة النقل هذه لم تظهر في الاحصائيات التي تعكس حجم حركة النقل بالحاويات في منطقة الاسكوا.

١٥- كان اضطرار حركة النقل بالحاويات الى الانتقال برّاً وبحراً لاتمام رحلة واحدة عبر الحدود الدولية، أحد العوامل الرئيسية لوضع عدد من الاتفاقيات لتسهيل هذه الحركة، ومنها الاتفاقية التي يتناولها هذا التقرير.

جيم - اتفاقية النقل المتعدد الوسائط: معلومات أساسية

١٦- لقد أمكن تطور النقل المتعدد الوسائط، من شبكات منفصلة الى شكله الحديث بفضل جهود العديد من المنظمات الاقليمية والدولية. وقد أسهمت وكالات الامم المتحدة في تطوير النقل المتعدد الوسائط من خلال الجهود التي بذلتها لصياغة عدة اتفاقيات اسفرت عن صياغة اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط.

١٧- العمل في الجانب القانوني للنقل المتعدد الوسائط قد بدأ في الثلاثينات من هذا القرن،^(١) وقد واصلته عدة منظمات دولية من أهمها:

- (أ) المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص.
- (ب) غرفة التجارة الدولية.
- (ج) اللجنة الدولية للنقل البحري.
- (د) اللجنة الاقتصادية لأوروبا.
- (هـ) المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية.
- (و) مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد).

(١) أنظر: United Nations Conference on Trade and Development, United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport (TDMT/CONF/17/Add.1), vol. II, Part one, (New York, 1981).

١٨- وتم عقد مؤتمري مائدة مستديرة في ١٩٦٩ و ١٩٧٠، لصياغة مشروع اتفاقية بشأن النقل الدولي الموحد. وخضع هذا المشروع لتعديلات عديدة ثم عرض على مؤتمر الحركة الدولية للحاويات، المشترك بين الامم المتحدة والمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية، الذي عقد في الفترة من ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر الى ٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٢.

١٩- لم ينظر المجلس الاقتصادي والاجتماعي في اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لغرض اعتمادها، بل طلب صياغة مشروع اتفاقية بشأن النقل البيني الدولي. وقد عهد المجلس بهذه المهمة الى مجلس التجارة والتنمية بموجب قراره ١٧٣٤(د-٥٤) المؤرخ في ١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٧٣.

٢٠- قام مجلس التجارة والتنمية، بموجب قراره ٩٦(د-١٢) بتاريخ ١٠ أيار/مايو ١٩٧٣، بتشكيل فريق اشترك في عضويته ٦٨ بلدا لتحضير مشروع الاتفاقية. وعرف الفريق باسم «الفريق الدولي الحكومي لتحضير اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط». وعقدت عدة اجتماعات في الفترة من ١٩٧٣ الى ١٩٧٩ وتم التوصل الى اتفاق بشأن مشروع اتفاقية تم إعداده استنادا الى وثائق قدمها الاونكتاد. وأخيراً، اعتمد الفريق نصاً لمشروع اتفاقية بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط (TD/MT/CONF/1) لتقدمه الى مجلس التجارة والتنمية.

٢١- وبناءً على طلب مجلس التجارة والتنمية، قام الامين العام للاونكتاد بتنظيم مؤتمر الامم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٩. واعتمد المؤتمر في دورة مستأنفة اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع في ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠.

٢٢- وقّع ممثلون عن ٧١ بلدا الوثيقة الختامية للمؤتمر، من بينهم ممثلو ٤ دول من منطقة الاسكوا هي: الجمهورية العربية السورية والعراق ولبنان ومصر. وكانت البلدان العربية الموقعة من شمال افريقيا هي: تونس والجزائر والجمهورية العربية الليبية والمغرب.

٢٣- ضمت لجنة الصياغة التي شكلها المؤتمر المجموعة الافريقية والمجموعة الاسيوية (التي شملت العراق من منطقة الاسكوا) ومجموعة بلدان امريكا اللاتينية وأوروبا الغربية ومجموعة بلدان اوروبا الشرقية والصين. وقد أمكن اعتماد الاتفاقية بفضل الاعمال التنظيمية التي قام بها الاونكتاد.

دال - نطاق النقل المتعدد الوسائط

٢٤- يشمل النقل المتعدد الوسائط جميع انماط النقل بحراً وبراً وجواً. وهو يتضمن نقل البضائع عبر الحدود بأكثر من واسطة من وسائط النقل لكن بموجب عقد واحد فقط. وبالإضافة الى النقل الدولي المتعدد الوسائط يمكن ايضا النظر فيما يسمى بالنقل الوطني المتعدد الوسائط وهو الذي يعرف بأنه نقل البضائع بأكثر من واسطة نقل وبموجب عقد واحد فقط في البلد نفسه. ولكن الاتفاقية لا تعتبر ان ذلك يدخل في إطار النقل المتعدد الوسائط الذي تقتصره على حركة النقل الدولية.

٢٥- تختلف مسؤولية الناقل بالنسبة للنقل بواسطة واحدة باختلاف وسائط النقل. ففي هذا النوع من النقل، ينزع كل ناقل الى قصر نطاق مسؤوليته على الرحلة المحددة التي يقوم بها. أما بموجب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط فتمتد مسؤولية متعهد النقل من وقت استلام البضائع في عهده الى وقت تسليمها في الوجهة النهائية^(١).

٢٦- ورغم ان الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البري، كاتفاقية عقد النقل البري الدولي للبضائع، تعترف بالمسؤولية الشاملة عن البضائع^(٢) ورغم ان هذه المسؤولية معترف بها في الممارسة العملية من خلال التعاون بين شركات الطيران، فإن المشكلات تنشأ عندما يكون جزء من الرحلة معتمدا على النقل البحري، لأن قانون الشحن البحري لا يأخذ في اعتباره المسؤولية الشاملة. لذلك يمكن المطالبة بالتعويض من أي ناقل يشترك في عملية النقل.

٢٧- تعني التغطية بالنسبة لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها، أن الشاحن/المرسل اليه سيتوجه بطلبه الى متعهد النقل المتعدد الوسائط الذي كانت البضائع في عهده في المرحلة الأولى. ويختلف الوضع بالنسبة للنقل الوحيد بواسطة حيث يتعين على المدعي، الشاحن/المرسل اليه، أن يحدد المكان الذي شهد بالفعل هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها وتحويل طلبه الى المتعهد المسؤول عن ذلك الجزء من الرحلة.

٢٨- تبرز أهمية اتفاقية النقل المتعدد الوسائط بوضوح في حالة النقل البحري حيث حددت غالبية الاتفاقيات والقوانين السابقة مسؤولية الناقل فيما يتعلق بما يلحق بالبضائع التي في عهده من هلاك وتلف. واقترحت كل من اللجنة الدولية للنقل البحري والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص وغرفة التجارة الدولية استخدام وثائق مختلفة للنقل المتعدد الوسائط تتبع نظاما مختلفة لتحديد المسؤولية. وقد توافقت الاتفاقية هذه النقطة عن طريق إدخال نظام شامل يمكن بموجبه تطبيق وثائق النقل المتعدد الوسائط على مختلف وسائط النقل.

٢٩- تضيف اتفاقية النقل المتعدد الوسائط على مستند النقل المتعدد الوسائط صفة قانونية وتكسبه قبولا شاملا فضلا عن انها تُعرّف متعهد النقل بأنه الشخص الذي يتحمل المسؤولية الكاملة عن البضائع التي يتم نقلها بموجب اتفاقية النقل المتعدد الوسائط. وهذه مسألة تتسم بأهمية خاصة لان مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تتعدى حدود مسؤولية الناقل البحري التي نصت عليها معظم الاتفاقيات السابقة.

(١) المادة ١٤(د-١) من اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (TD/MT/CONF/16)، ١٠ حزيران/يونيو ١٩٨٠.

(٢) Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road done at Geneva on 19 May 1956, (United Nations, Treaty series, vol. 399, P. 190).

٣٠- ان متعهد النقل المتعدد الوسائط عادة ما يطلع بعدة مهام تقترن بنقل البضائع. ويعتمد نطاق الخدمات المقدمة على نوع متعهد النقل وما إذا كان مالكاً لواسطة النقل ام لا، كما يعتمد على نوع الحمولة في الحاوية (المرفق الأول). بيد ان من أهم المهام هي ابرام العقد وتحمل المسؤولية الشاملة عن البضائع بصرف النظر عن عدد وسائط النقل المستخدمة خلال الرحلة.

٣١- إن الدور الذي يؤديه متعهد النقل المتعدد الوسائط يجعله عاملاً رئيسياً في انجاح هذه العملية. وغني عن القول أنه بدون متعهد كهذا فإن عملية النقل المتعدد الوسائط بأكملها لن تؤدي مهمتها كسلسلة متكاملة وستتعرض للتجزئة الى عمليات نقل منفصلة.

٣٢- تعرف اتفاقية النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط على النحو التالي: «يعني متعهد النقل المتعدد الوسائط، أي شخص يبرم، بالاصالة عن نفسه او عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً، لبالوكالة او بالنيابة عن المرسل او الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد».

وبصرف النظر عما اذا كان تعريف متعهد النقل المتعدد الوسائط هو التعريف المذكور اعلاه او تعريفاً اوسع من ذلك فان دور هذا المتعهد سيظل عاملاً حاسماً في عملية النقل المتعدد الوسائط.

٣٣- إن وجود متعهدين من هذا النوع في منطقة الاسكوا شرط ضروري لوجود النقل المتعدد الوسائط. وبخلاف ذلك، ستظل المنطقة تعتمد على متعهدين موجودين في البلدان المتقدمة التي تربطها بالمنطقة صلات تجارية. وعلى أية حال ففي حال غياب هذا المتعهد سيتولى وكلاء آخرون تسيير العمليات التي يتولاها هو عادة. وفي ظل ظروف كهذه، لن يتحقق أي توفير في الوقت او التكلفة. وتكون الوكالات التي تحل محل متعهد النقل اما وكالات يقوم متعهد النقل في العادة بالتعاقد معها من الباطن واما مكاتب يديرها المرسل او المرسل اليه.

٣٤- وقد يمتلك متعهد النقل المتعدد الوسائط أسطولاً للنقل (أي متعهد نقل لديه بواخر) وقد يكون متعهداً متخصصاً يتعاقد للحصول على خدمات شركات النقل ثم ينظم هذه الخدمات عند طرفي الرحلة وفي مراحلها الوسيطة عند الاقتضاء وحيثما يقوم المرسل أو كبار المنتجين بدور متعهد النقل المتعدد الوسائط في تنظيم هذه الخدمات في مراحل معينة.

٣٥- ويتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط ان يتمتع بالمؤهلات اللازمة لادارة هذه الخدمات بكفاءة. وفيما يلي المؤهلات المطلوبة بوجه عام^(١):

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (TD/MT/CONF/16)، المادة ١، الفقرة ٢، ١٠ حزيران/يونيو ١٩٨٠.

(أ) الخبرة

لا بد ان يتمتع متعهد النقل المتعدد الوسائط بالخبرة اللازمة في سوق النقل وفي إجراءات التسهيلات التجارية فضلاً عن القوانين التي تنظم عمليات النقل عبر الحدود الدولية وكذلك في البلدان التي يخدمها هو أو وكلاؤهُ. كما ينبغي ان يكون المتعهد ملماً بتكلفة النقل والتعريفات الجمركية وان يكون مطلعاً على أحدث المعلومات المتعلقة بتكنولوجيات النقل وتطوراتها.

(ب) التغطية الدولية أو الاقليمية

يتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط ان تكون له إما شبكة إقليمية وإما دولية حسنة التنظيم ومجهزة بمرافق اتصال لربط المكاتب الفرعية أو الوكلاء بالمكتب الرئيسي، بما يكفل سلاسة الأداء لهذا النظام.

(ج) القدرة المالية

ينبغي ان يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط قادراً على الوفاء بالالتزامات المالية التي تنشأ عن العمليات التي يتولاها. والأهم من ذلك أن عليه ان يكون مقتدراً من الناحية المالية لتسديد ثمن هلاك البضائع أو تلفها، في إطار مسؤوليته التي ينص عليها عقد النقل المتعدد الوسائط. ولذلك أهمية خاصة في كسب ثقة العملاء في دور متعهد النقل المتعدد الوسائط وزيادة الاعتماد عليه.

هاء - تنظيم النقل المتعدد الوسائط

٣٦- على متعهد النقل المتعدد الوسائط في أي بلد أن يذعن لاحكام القانون الساري في هذا البلد. وفضلاً عن ذلك، تنص المادة ٤ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط على انه ينبغي أن «لا تُخَلَّ هذه الاتفاقية بتطبيق اية اتفاقية دولية او قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل او مراقبتها ولا تتنافى مع هذا التطبيق»^(١).

٣٧- وتنص المادة ٤ من الاتفاقية فيما يتعلق برقابة الدولة أيضاً على ما يلي: أن «لا تُخَلَّ هذه الاتفاقية بحق كل دولة في ان تقوم، على الصعيد الوطني، بتنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعددة الوسائط ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط، بما في ذلك الحق في اتخاذ تدابير تتصل بالمشاورات، وخاصة قبل إدخال تكنولوجيات وخدمات جديدة، بين متعهدي النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية الخاصة حول شروط واحكام الخدمة والترخيص لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط، والاشتراك في النقل، وأي خطوات اخرى في مصلحة البلد الاقتصادية والتجارية»^(٢).

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (TD/MT/CONF/16)، المادة ٤، الفقرة ١، ١٠ حزيران/يونيو ١٩٨٠.

(٢) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (TD/MT/CONF/16)، المادة ٤، الفقرة ٢.

٣٨- ويحدد الجزء أعلاه موقف الاتفاقية من القوانين والنظم الوطنية. لذا فلا بد، لضمان اتساق الاتفاقية مع النظم القائمة أو التي تم إقرارها مؤخراً، أن تقوم كل جهة متعاقدة بإتخاذ الاجراءات المناسبة للمصادقة على الاتفاقية وفي إطار القوانين أو النظم الوطنية.

٣٩- تتناول ديباجة الاتفاقية بشكل جيد القضية الرئيسية، وهي الاعتراف بمصالح البلدان النامية أو بلدان العالم الثالث حيث تنص على التالي: «وجوب اقامة توازن عادل في المصالح بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية والوصول الى توزيع منصف للأنشطة بين هاتين المجموعتين من البلدان في مجال النقل الدولي المتعدد الوسائط»^(١).

٤٠- وقد تم تحقيق هذا التوازن الذي تنص عليه الاتفاقية في اولى مراحل التفاوض عندما اجتمعت البلدان قبل اعتماد الاتفاقية في عام ١٩٨٠. اما الفرصة الثانية للتفاوض فسوف تتاح عندما تجتمع هذه البلدان لمناقشة التعديلات التي يتوجب إدخالها على الاتفاقية أو الملاحق التي يتعين اضافتها اليها. وأثناء الاجتماعات الأولى وريثما يتم إقرار الاتفاقية، أعربت مختلف مجموعات البلدان إما مجتمعة وإما منفردة، عن آرائها بشأن مشروع الاتفاقية قبل اقرارها في شكلها النهائي. من بين هذه المجموعات مجموعة الـ ٧٧ وكذلك عدد من بلدان الاسكوا^(٢) والبلدان العربية في شمال افريقيا^(٣). لذا فمن المفترض ان تكون مصالح بلدان المنطقة، قد تم الاعراب عنها من خلال البلدان الاعضاء التي شاركت في الاجتماعات ومن خلال المجموعات الأوسع التي تمثل البلدان النامية.

واو- تحديد المسؤولية بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط

٤١- تغطي مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع كل الفترة التي تكون فيها البضائع في عهده، أي الفترة الممتدة من استلامه البضائع من المرسل أو من وكيله الى وقت تسليمها الى جهة الاستلام. ويسري ذلك على المتعهد بصرف النظر عن عدد وسائط النقل المستخدمة أو عدد النقاط التي شملتها الرحلة.

٤٢- تبين المادة ١٨ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط حدود التعويضات بموجب «وحدات حسابية» معينة في حال تأخر البضائع أو هلاكها أو تلفها. وتضع المادة ١٩ من الاتفاقية حداً أعلى للمسؤولية، وينطبق ذلك على الحالات التي تنطبق فيها على مرحلة معينة من الرحلة اتفاقية اخرى أو قانون آخر واجب التطبيق ينص على حد أعلى للمسؤولية.

(١) المرجع السابق، الديباجة.
(٢) الجمهورية العربية السورية والعراق ولبنان ومصر.
(٣) تونس والجزائر والجمهورية العربية الليبية والمغرب.

٤٣- تشير المادة ٢١ من الاتفاقية الى ان الاحكام المتعلقة بحدود المسؤولية التي تنص عليها المادة ١٨ لن تطبق «إذا ثبت ان الهلاك او التلف او التأخير نتج عن تصرف أو تقصير من متعهد النقل المتعدد الوسائط أو تم بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير». ففي هذه الحالة لا يحق لمتعهد النقل المتعدد الوسائط الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. وينسحب ذلك ايضا على متعهد النقل اذا نتج ذلك بسبب التقصير أو الإهمال.

زاي - الإجراءات الحسابية

٤٤- حددت المادة ٢١ من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط الوحدة الحسابية لاغراض التعويض بأنها هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وستكون الطريقة التي سيعتمدها صندوق النقد الدولي لتحويل العملات مطبقة بالنسبة للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية والتي هي اعضاء في الصندوق. وتنص المادة نفسها ايضا على الطرائق التي ستستخدم لتحويل عملات الاطراف المتعاقدة التي ليست اعضاء في صندوق النقد الدولي.

حاء - الإنضمام

٤٥- عين الامين العام للأمم المتحدة وديعا للاتفاقية بموجب المادة ٢٢ منها وتنص المادة ٢٤ على ان تودع وثائق التصديق او القبول او الاقرار او الانضمام لدى الوديع. وقد اصبح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية مفتوحا أمام جميع الدول الاعضاء في الامم المتحدة وكذلك المنظمات الاقليمية التي يحق لها ابرام اتفاقيات في ميادين محددة مشمولة بالاتفاقية.

طاء - الخلاصة

٤٦- يعتبر تدفق حركة النقل بصورة منتظمة عبر الحدود الدولية احد العوامل الرئيسية لتطوير التعاون التجاري والاقتصادي فيما بين مختلف الاقاليم. وتحتاج منطقة الاسكوا، بصورة خاصة، دفع عجلة التعاون في هذا الميدان، لزيادة تدفق البضائع داخل المنطقة بسهولة ويسر.

٤٧- وقد صيغت اتفاقية الامم المتحدة بشأن النقل المتعدد الوسائط بشكل يعمل على تحسين تدفق حركة النقل، وفي الوقت نفسه يتيح للبلدان ان تفرض الحدود اللازمة كما تمليها السلطات الوطنية في كل بلد.

٤٨- وينبغي النظر في هذه الاتفاقية جنباً الى جنب مع غيرها من الاتفاقيات التي تتناول الاجراءات الجمركية والحدودية، بما يكفل أنسب القوانين لتسهيل تدفق البضائع.

٤٩- ولا شك ان بلدان الاسكوا ستستفيد من دراسة هذه الاتفاقية، ويمكن ان تتفق من خلال شتى لقاءات التشاور على الانماط المناسبة لتنفيذها في المنطقة، وقد يكون من بين هذه اللقاءات أحد الاجتماعات الحكومية، يناقش الاتفاقية ويقدم التوصيات بشأنها.

المرفق الأول

قائمة بالمهام التي يؤديها متعهد النقل المتعدد الوسائط
في عمليات النقل من الباب الى الباب

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
الاتصالات/المفاوضات بين المصدر/الشاحن ومتعهد النقل المتعدد الوسائط	الاتصالات/المفاوضات بين المصدر/الشاحن ومتعهد النقل المتعدد الوسائط
١-١ تقديم جميع المعلومات اللازمة للعملية من جانب المصدر/الشاحن	١-١ تقديم جميع المعلومات اللازمة للعملية من جانب المصدر/الشاحن
١-١-١ البضاعة/البضائع المشحونة: عادية، مبرّدة، خطيرة، ثقيلة وما الى ذلك	١-١-١ البضاعة/البضائع المشحونة: عادية، مبرّدة، خطيرة، ثقيلة وما الى ذلك
٢-١-١ الوزن والمقاييس	٢-١-١ الوزن والمقاييس
٣-١-١ تفاصيل التغليف والمواد المستخدمة فيه، وقوته ونوعه	٣-١-١ تفاصيل التغليف والمواد المستخدمة فيه، وقوته ونوعه
٤-١-١ وضع العلامات اللازمة على البضائع	٤-١-١ وضع العلامات اللازمة على البضائع
	٥-١-١ مكان الشحن
٦-١-١ مكان التحميل	٦-١-١ مكان التحميل
٧-١-١ مكان التفريغ	٧-١-١ مكان التفريغ
٨-١-١ الوجهة النهائية	٨-١-١ الوجهة النهائية
٩-١-١ موعد التسليم بموجب عقد البيع	٩-١-١ موعد التسليم بموجب عقد البيع

حاوية معبأة بالكامل	حاوية غير معبأة بالكامل
١٠-١-١ شروط التسليم، والمواصفات حسب الشروط التجارية الدولية لعام ١٩٨٠	١٠-١-١ شروط التسليم، والمواصفات حسب الشروط التجارية الدولية لعام ١٩٨٠
١١-١-١ شروط الدفع - شروط كتاب الاعتماد	١٠-١-١ شروط الدفع - شروط كتاب الاعتماد
١٢-١-١ التأمين وشروطه	١٢-١-١ التأمين وشروطه
٢-١ تسعيرة النقل التي يقدمها المتعهد	٢-١ تسعيرة النقل التي يقدمها المتعهد
١-٢-١ تقديم نبذة عن الشركة - مع ذكر عقود النقل التي انجزتها من قبل	١-٢-١ تقديم نبذة عن الشركة - مع ذكر عقود النقل التي انجزتها من قبل
٢-٢-١ اجراء دراسة جدوى تشمل البنية الاساسية المحلية والظروف المناخية وما الى ذلك	٢-٢-١ اجراء دراسة جدوى تشمل البنية الاساسية المحلية والظروف المناخية وما الى ذلك
٣-٢-١ تقديم عروض عن انواع النقل مجمعة/ أو بديلة: النقل البحري/النقل البري/السكك الحديدية/النقل الجوي/النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية	٣-٢-١ تقديم عروض عن انواع النقل مجمعة/ أو بديلة: النقل البحري/النقل البري/السكك الحديدية/النقل الجوي/النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية
٤-٢-١ مواصفات الناقل المقترحة، محليا/خارجيا	٤-٢-١ مواصفات الناقل المقترحة، محليا/خارجيا
٥-٢-١ اجمالي المدة المتوقعة للنقل	٥-٢-١ اجمالي المدة المتوقعة للنقل
٦-٢-١ تقديم عرض بشأن النقل الشامل من الباب الى الباب يحدد بدقة مسار/مسارات النقل ومراحل الشحن عبر الطريق والرسوم التي يشملها العرض والرسوم غير المشمولة في العرض؛ الاشراف على عملية النقل في مختلف مراحلها	٦-٢-١ تقديم عرض بشأن النقل الشامل من الباب الى الباب يحدد بدقة مسار/مسارات النقل ومراحل الشحن عبر الطريق والرسوم التي يشملها العرض والرسوم غير المشمولة في العرض؛ الاشراف على عملية النقل في مختلف مراحلها

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
٧-٢-١ دفع اجور الشحن والرسوم؛ سواء نقدا أو بموجب ائتمان	٧-٢-١ دفع اجور الشحن والرسوم؛ سواء نقدا أو بموجب ائتمان
٨-٢-١ شروط النقل؛ استخدام وثائق النقل؛ اللوائح التنظيمية، وقوانين النقل وقواعده الدولية	٨-٢-١ شروط النقل؛ استخدام وثائق النقل؛ اللوائح التنظيمية، وقوانين النقل وقواعده الدولية
٩-٢-١ الشروط والقواعد المحلية المتعلقة بنقل البضائع في بلد الوصول	٩-٢-١ الشروط والقواعد المحلية المتعلقة بنقل البضائع في بلد الوصول
١٠-٢-١ اللوائح الجمركية في بلد الوصول	١٠-٢-١ اللوائح الجمركية في بلد الوصول
٣-١ إبرام عقد النقل النهائي وإصداره	٣-١ إبرام عقد النقل النهائي وإصداره
١-٣-١ التفاوض بشأن وثيقة النقل المتعدد الوسائط وتحديد جميع التفاصيل اللازمة لضمان تنفيذ عملية النقل الى الوجهة النهائية دون أي سوء تفاهم	١-٣-١ التفاوض بشأن وثيقة النقل المتعدد الوسائط وتحديد جميع التفاصيل اللازمة لضمان تنفيذ عملية النقل الى الوجهة النهائية دون أي سوء تفاهم
٢-٣-١ توقيع عقد النقل من الطرفين	٢-٣-١ توقيع عقد النقل من الطرفين
-٢ تخطيط العملية - المواعيد	-٢ تخطيط العملية - المواعيد
١-٢ الشروع في العملية وتنسيقها - التواريخ	١-٢ الشروع في العملية وتنسيقها - التواريخ
٢-٢ تجميع البضائع وتعبئتها - التواريخ	٢-٢ تجميع البضائع وتعبئتها - التواريخ
٣-٢ موعد تسليم البضائع لشحنها - التواريخ	٣-٢ موعد تسليم البضائع لشحنها - التواريخ
٤-٢ مرحلة النقل - من مكان الشحن الى موقع التسليم النهائي - التواريخ، وسائل النقل، التواريخ، نقاط النقل - التواريخ	٤-٢ مرحلة النقل - من مكان الشحن الى موقع التسليم النهائي - التواريخ، وسائل النقل، التواريخ، نقاط النقل - التواريخ

حاوية غير معبأة بالكامل		حاوية معبأة بالكامل	
التسليم النهائي في الوجهة المحددة - التواريخ	٥-٢	التسليم النهائي في الوجهة المحددة - التواريخ	٥-٢
التعاقد مع مقاولين من الباطن	٣-	التعاقد مع مقاولين من الباطن	٣-
النقل المحلي الداخلي - البلد الذي تبدأ منه الرحلة	١-٣	النقل المحلي الداخلي - البلد الذي تبدأ منه الرحلة	١-٣
الاعمال التي تتم في محطة القيام	٢-٣	الاعمال التي تتم في محطة القيام	٢-٣
خط النقل الفرعي	٣-٣	خط النقل الفرعي	٣-٣
تكاليف التحميل/نقطة التحميل	٤-٣	تكاليف التحميل/نقطة التحميل	٤-٣
النقل البحري	٥-٣	النقل البحري	٥-٣
تكاليف التفريغ/نقطة التفريغ	٦-٣	تكاليف التفريغ/نقطة التفريغ	٦-٣
النقل المحلي الداخلي - بلد العبور/ الوصول	٧-٣	النقل المحلي الداخلي - بلد العبور/ الوصول	٧-٣
وثائق التخليص الجمركي والعبور	٨-٣	وثائق التخليص الجمركي والعبور	٨-٣
تحميل البضائع ونقلها برا الى وجهتها النهائية	٩-٣		
الاجراءات الجمركية النهائية وتسليم البضاعة	١٠-٣	الاجراءات الجمركية النهائية وتسليم البضاعة	١٠-٣
تقييم المسؤولية عن العلاقة بين المتعاقدين من الباطن وعن عملية النقل بأكملها ودفع أية تكاليف أو رسوم اضافية ان وجدت	١١-٣	تقييم المسؤولية عن العلاقة بين المتعاقدين من الباطن وعن عملية النقل بأكملها ودفع أية تكاليف أو رسوم اضافية ان وجدت	١١-٣

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
الشحنة الفعلية	الشحنة الفعلية
٤-٤	٤-٤
توفير حاويات نظيفة و/أو أنواع أخرى من وحدات التحميل الجاهزة للاستخدام في مقر الشاحن	٤-١
تحميل البضاعة وترتيبها في الحاويات و/أو غيرها من وحدات التحميل	٤-٢
التأكد من توافق البضائع التي تم تحميلها في الحاويات أو وحدات التحميل مع قوائم التعبئة/الفاتورة، أي عدد الطرود ووزنها وحجمها، والشحن لمسافة قصيرة/ والتلف المحتمل والبضاعة العادية - أو المبردة - أو الخطرة أو الثقيلة الخ.	٤-٣
إصدار وثائق النقل المتعدد الوسائط بعد تسديد أجور الشحن (الدفع مقدما)	٤-٤-١ إصدار وثائق النقل المتعدد الوسائط بعد تسديد أجور الشحن (الدفع مقدما)
إصدار وثائق النقل المتعدد الوسائط دون تسديد أجور الشحن (تحصيل المبلغ)	٤-٤-٢ إصدار وثائق النقل المتعدد الوسائط دون تسديد أجور الشحن (تحصيل المبلغ)
إصدار وثائق النقل الأخرى وإيصالات التحميل وغيرها من وثائق الجمارك والشهادات وما إلى ذلك	٤-٤-٢
إصدار وثائق النقل اللازمة بين المتعهد والمتعاقدين من الباطن	٤-٤-٣ إصدار وثائق النقل اللازمة بين المتعهد والمتعاقدين من الباطن
تنفيذ الشحن بعد استيفاء اللازم	٤-٥ تنفيذ الشحن بعد استيفاء اللازم

حاوية غير معبأة بالكامل		حاوية معبأة بالكامل	
متابعة الجوانب التالية: متعهد النقل البري/متعهد النقل الداخلي؛ متعهد النقل في نقطة القيام؛ متعهد النقل الفرعي؛ عملية التحميل على متن الناقل البحرية؛ فحص الحاوية وحالة وحدة التحميل/قفلها/إحكامها	٦-٤	متابعة الجوانب التالية: متعهد النقل البري/متعهد النقل الداخلي؛ متعهد النقل في نقطة القيام؛ متعهد النقل الفرعي؛ عملية التحميل على متن الناقل البحرية؛ فحص الحاوية وحالة وحدة التحميل/قفلها/إحكامها	٦-٤
عملية النقل الفعلية	-٥	عملية النقل الفعلية	-٥
متابعة الشحنة الفعلية	١-٥	متابعة الشحنة الفعلية	١-٥
تدقيق تاريخ الشحنة وموعد وصولها المتوقع والتأخيرات المحتملة	٢-٥	تدقيق تاريخ الشحنة وموعد وصولها المتوقع والتأخيرات المحتملة	٢-٥
إصدار تعليمات واضحة لوكلاء الاستلام/وكلاء الإرسال/وكلاء النقل في مكان التفريغ	٣-٥	إصدار تعليمات واضحة لوكلاء الاستلام/وكلاء الإرسال/وكلاء النقل في مكان التفريغ	٣-٥
تفريغ البضائع في مكان التفريغ	١-٣-٥	تفريغ البضائع في مكان التفريغ	١-٣-٥
الأعمال المطلوبة في نقطة الوصول	٢-٣-٥	الأعمال المطلوبة في نقطة الوصول	٢-٣-٥
الاجراءات والوثائق الجمركية	٢-٣-٥	الاجراءات والوثائق الجمركية	٢-٣-٥
الانتقال الى المرحلة التالية، والتأكد من مراحل النقل اللاحقة سواء عن طريق البر أو السكك الحديدية	٤-٣-٥	الانتقال الى المرحلة التالية، والتأكد من مراحل النقل اللاحقة سواء عن طريق البر أو السكك الحديدية	٤-٣-٥
وصول الشحنة الى مكان التفريغ	٤-٥	وصول الشحنة الى مكان التفريغ	٤-٥
متابعة الاجراءات المقررة وتنفيذها من جانب المشرفين المختصين	١-٤-٥	متابعة الاجراءات المقررة وتنفيذها من جانب المشرفين المختصين	١-٤-٥

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
٢-٤-٥ التفريغ الفعلي للشحنة	٢-٤-٥ التفريغ الفعلي للشحنة
٣-٤-٥ تحميل الناقل الداخلية	٣-٤-٥ تحميل الناقل الداخلية
٤-٤-٥ الكشف عن أي تلف محتمل	٤-٤-٥ الكشف عن أي تلف محتمل
٤-٤-٥ فحص جميع الوثائق اللازمة	٥-٤-٥ فحص جميع الوثائق اللازمة
٦-٤-٥ الشحنة تواصل مسارها	٦-٤-٥ الشحنة تواصل مسارها
٥-٥ وصول الشحنة الى وجهتها النهائية	٥-٥ وصول الشحنة الى وجهتها النهائية
١-٥-٥ يبرز المستلم مستندات عملية النقل الاصلية/المصدق عليها، اذا دعت الحاجة الى ذلك، أو يبرز ضمانه مصرفية بدلا منها تؤمن الناقل ضد أية مطالبات بعد تسليم البضاعة	١-٥-٥ يبرز المستلم مستندات عملية النقل الاصلية/المصدق عليها، اذا دعت الحاجة الى ذلك، أو يبرز ضمانه مصرفية بدلا منها تؤمن الناقل ضد أية مطالبات بعد تسليم البضاعة
٢-٥-٥ وصول البضاعة الى نقطة الوصول المحلية/ موقع الشاحنين	٢-٥-٥ وصول البضاعة الى نقطة الوصول المحلية/ موقع الشاحنين
٣-٥-٥ يبرز المستلم الوثائق اللازمة للتخليص الجمركي	٣-٥-٥ يبرز المستلم الوثائق اللازمة للتخليص الجمركي
٤-٥-٥ يقوم موظفو الجمارك بعدها بفحص البضائع وتخليصها	٤-٥-٥ يقوم موظفو الجمارك بعدها بفحص البضائع وتخليصها
٥-٥-٥ دفع الرسوم والضرائب الجمركية	٥-٥-٥ دفع الرسوم والضرائب الجمركية
٦-٥-٥ تسليم الحاوية أو وحدة التحميل مع البضائع في موقع المستلم	٦-٥-٥ تسليم الحاوية أو وحدة التحميل مع البضائع في موقع المستلم

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
٦-٥ عملية تفريغ البضائع	٦-٥ عملية تفريغ البضائع
١-٦-٥ التأكد مما يلي: محتويات الشحنة؛ عدد الصناديق؛ الأوزان والمقاييس؛ أية علامة على حدوث تلف/أو نواقص و/أو سرقة	١-٦-٥ التأكد مما يلي: محتويات الشحنة؛ عدد الصناديق؛ الأوزان والمقاييس؛ أية علامة على حدوث تلف/أو نواقص و/أو سرقة
٢-٦-٥ الموافقة النهائية من مستلم البضاعة الذي يوقع على وثيقة الشحن كإثبات على استلامه البضائع سليمة	٢-٦-٥ الموافقة النهائية من مستلم البضاعة الذي يوقع على وثيقة الشحن كإثبات على استلامه البضائع سليمة
٧-٥ في حال تلف البضائع	٧-٥ في حال تلف البضائع
١-٧-٥ يستدعى مندوب شركة لويديز للتأمين المكلف بالكشف عن البضائع لفحصها	١-٧-٥ يستدعى مندوب شركة لويديز للتأمين المكلف بالكشف عن البضائع لفحصها
٢-٧-٥ يتم اعداد تقرير بالتلف الذي لحق بالبضائع وبعدها يتم إخطار شركة التأمين	٢-٧-٥ يتم اعداد تقرير بالتلف الذي لحق بالبضائع وبعدها يتم إخطار شركة التأمين
٣-٧-٥ اصدار الوثائق اللازمة التي تحدد مسؤولية الناقل أو الوكيل أو الشاحن أو غيرهم من المسؤولين عن نقل البضائع أو تخليصها أو مناولتها ونقلها في مختلف المراحل	٣-٧-٥ اصدار الوثائق اللازمة التي تحدد مسؤولية الناقل أو الوكيل أو الشاحن أو غيرهم من المسؤولين عن نقل البضائع أو تخليصها أو مناولتها ونقلها في مختلف المراحل
٤-٧-٥ النظر في المطالبات المحتملة والتفاوض بشأنها والبت فيها	٤-٧-٥ النظر في المطالبات المحتملة والتفاوض بشأنها والبت فيها
٥-٧-٥ بعد الوصول الى تسوية بشأن المبلغ المتفق عليه يتم تسديد هذا المبلغ إما الى الشاحن أو المستلم وفقا للشروط المتفق عليها	٥-٧-٥ بعد الوصول الى تسوية بشأن المبلغ المتفق عليه يتم تسديد هذا المبلغ إما الى الشاحن أو المستلم وفقا للشروط المتفق عليها

حاوية غير معبأة بالكامل	حاوية معبأة بالكامل
٦-٧-٥ التسوية النهائية بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والناقلين الوكلاء ووكلاء الشحن ووكلاء التخليص والمناولة وشركة التأمين	٦-٧-٥ التسوية النهائية بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والناقلين الوكلاء ووكلاء الشحن ووكلاء التخليص والمناولة وشركة التأمين
٨-٥ تمت عملية الشحن	٨-٥ تمت عملية الشحن
١-٨-٥ المتابعة مع الشاحن والمستلم - تقديم الفواتير بشتى النفقات التي لم يشملها عقد النقل	١-٨-٥ المتابعة مع الشاحن والمستلم - تقديم الفواتير بشتى النفقات التي لم يشملها عقد النقل

المرفق الثاني

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،
اعترافاً منها،

- (أ) بأن النقل الدولي المتعدد الوسائط هو إحدى وسائل تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية،
- (ب) بضرورة العمل على تطوير خدمات نقل متعدد الوسائط تكون سلسلة واقتصادية وكفؤة وتفي بمتطلبات حركة النقل المعنية،
- (ج) بالرغبة في ضمان التنمية المنتظمة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لمصلحة جميع البلدان، وبضرورة النظر بعين الاعتبار إلى المشاكل الخاصة التي تواجهها بلدان المرور العابر،
- (د) باستصواب تحديد قواعد معينة لنقل البضائع الذي يتم بموجب عقود نقل دولي متعدد الوسائط، تشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهدي النقل المتعدد الوسائط،
- (هـ) بضرورة عدم إخلال هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني يتصل بتنظيم عمليات النقل ومراقبتها،
- (و) بحق كل دولة في تنظيم ومراقبة متعهدي النقل المتعدد الوسائط وعملياته على الصعيد الوطني،
- (ز) بضرورة مراعاة ما للبلدان النامية من مصالح ومشاكل خاصة تتصل، مثلاً، بالأخذ بتكنولوجيات جديدة، باشتراك الناقلين والمتعهدين من رعاياها في خدمات النقل المتعدد الوسائط وكفاءة تكلفة هذه الخدمات، وبالأستخدام الأقصى لليد العاملة المحلية والتأمين المحلي،
- (ح) بضرورة ضمان توازن في المصالح بين موردي خدمات النقل المتعدد الوسائط ومستخدميها،
- (ط) بضرورة تيسير الإجراءات الجمركية مع إيلاء المراعاة الواجبة لمشاكل بلدان المرور العابر.

وان توافق على المبادئ الأساسية الآتية:

- (أ) وجوب إقامة توازن عادل في المصالح بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية والوصول الى توزيع منصف للأنشطة بين هاتين المجموعتين من البلدان في مجال النقل الدولي المتعدد الوسائط،
- (ب) وجوب عقد مشاورات - قبل ادخال أي تكنولوجيا جديدة في النقل المتعدد الوسائط للبيئات وبعده على السواء - بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة، حول شروط وأحكام الخدمة،
- (ج) حرية الشاحنين في الاختيار بين خدمات النقل المتعدد الوسائط وخدمات النقل المجزأ،
- (د) تأسيس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال.

قد قررت عقد اتفاقية لهذا الغرض، واتفقت فيها على ما يلي:

الباب الأول - أحكام عامة

المادة ١

تعريف

في مصطلح هذه الاتفاقية:

- ١- يعني «النقل الدولي المتعدد الوسائط» نقل بضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر. أما عمليات تسليم وتسليم البضائع، المصطلح بها في تنفيذ عقد نقل وحيد الوسائط، وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور، فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط.
- ٢- يعني «متعهد النقل المتعدد الوسائط» أي شخص يبرم، بالوكالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلا، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.
- ٣- يعني «عقد النقل المتعدد الوسائط» عقدا يتعهد بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط، في مقابل دفع أجرة النقل، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير.
- ٤- يعني «مستند النقل المتعدد الوسائط» وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.
- ٥- يعني «المرسل» أي شخص أبرم عقد نقل متعدد الوسائط - أو أبرم العقد باسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو أي شخص سلم البضائع فعلا - أو سلمت البضائع فعلا باسمه أو بالنيابة عنه - إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط عملا بعقد النقل المتعدد الوسائط.
- ٦- يعني «المرسل إليه» الشخص الذي يحق له تسلم البضائع.
- ٧- تشمل «البضائع» أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة، إذا قدمها المرسل.
- ٨- تعني «اتفاقية دولية» اتفاقا دوليا مكتوبا معقودا بين دول وخاضعا للقانون الدولي.

٩- يعني «القانون الوطني الملزم» أي قانون تشريعي يتعلق بنقل البضائع ولا يمكن الانحراف عن أحكامه بنص تعاقدي يضر بمصلحة المرسل.

١٠- يشمل مصطلح «كتابة»، فيما يشمل، البرق والتللكس.

المادة ٢

نطاق الانطباق

تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين، إذا:

(أ) كان مكان أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، وفقاً لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط، واقعا في دولة متعاقدة؛ أو

(ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط، وفقاً لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط، واقعا في دولة متعاقدة.

المادة ٣

التطبيق الإلزامي

١- متى أبرم عقد نقل متعدد الوسائط يخضع، بموجب المادة ٢، لهذه الاتفاقية، فإن أحكام هذه الاتفاقية تنطبق إلزامياً على هذا العقد.

٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل المجزأ.

المادة ٤

تنظيم النقل المتعدد الوسائط ومراقبته

١- لا تخل هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها، ولا تتنافى مع هذا التطبيق.

٢- لا تخل هذه الاتفاقية بحق كل دولة في أن تقوم، على الصعيد الوطني، بتنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعدد الوسائط ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط، بما في ذلك الحق في اتخاذ تدابير تتصل

بالمشاروات، وخاصة قبل إدخال تكنولوجيات وخدمات جديدة، بين متعهدي النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة حول شروط وأحكام الخدمة، والترخيص لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط، والاشتراك في النقل، وأي خطوات أخرى في مصلحة البلد الاقتصادية والتجارية.

٣- يمثل متعهد النقل المتعدد الوسائط للقانون الواجب التطبيق في البلد الذي يمارس عمله فيه ولاحكام هذه الاتفاقية.

الباب الثاني - المستندات

المادة ٥

إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط

- ١- حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون، حسب اختيار المرسل، قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول.
- ٢- يوقع على مستند النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله.
- ٣- يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد، أو مطبوعاً بالفاكسيميلي، أو مبصوماً بالتثقيب أو الختم، أو على صورة رمز، أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط.
- ٤- يجوز، إذا وافق المرسل على ذلك، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط باستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التي تنص المادة ٨ على أن يحتوي عليها مستند النقل المتعدد الوسائط. وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط، بعد أخذه البضائع في عهده، بتسليم المرسل مستنداً مقروءاً يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور، في حكم هذه الاتفاقية، مستند نقل متعدد الوسائط.

المادة ٦

مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول

- ١- إذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل قابل للتداول:
 - (أ) يصدر للأمر أو لحامله،
 - (ب) إذا كان للأمر فيكون قابلاً للتحويل بالتظهير،
 - (ج) إذا كان لحامله فيكون قابلاً للتحويل دون تظهير،
 - (د) إذا صدر في أكثر من أصل واحد، فيجب أن يشير إلى عدد هذه الأصول،
 - (هـ) إذا صدرت منه أي صورة فيجب أن توضع على كل صورة عبارة «صورة غير قابلة للتداول».

- ٢- لا تحق مطالبة متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة الا مقابل تقديم مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول، مظهرًا حسب الأصول عند اللزوم.
- ٣- في حالة اصدار مستند النقل في أكثر من أصل واحد تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع، اذا قام هو أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة بحسن نية في مقابل تسليمه أحد الأصول المذكورة.

المادة ٧

مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول

- ١- اذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه اسم المرسل اليه.
- ٢- تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع اذا سلمها الى المرسل اليه المحدد في مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول أو الى أي شخص آخر وفقا لما يكون قد تلقاه، كتابة كقاعدة عامة، من تعليمات أصلية.

المادة ٨

محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط

- ١- يجب أن يحتوي مستند النقل المتعدد الوسائط على البيانات التالية:
- (أ) الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع، وإشارة صريحة - عند الاقتضاء - الى كون البضائع خطيرة، وعدد الطرود أو القطع، والوزن القائم للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات المقدمة من المرسل،
- (ب) الحالة الظاهرة للبضائع،
- (ج) اسم متعهد النقل المتعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي،
- (د) اسم المرسل،
- (هـ) المرسل اليه، اذا كان المرسل قد حدد اسمه،
- (و) مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده،

(ز) مكان تسليم البضائع،

(ح) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتفق على ذلك صراحة بين الطرفين،

(ط) إشارة إلى كون مستند النقل المتعدد الوسائط قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول،

(ي) مكان وتاريخ إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط،

(ك) توقيع متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله،

(ل) أجره النقل لكل واسطة من وسائط النقل، إذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين، أو أجره النقل، مع تحديد عملتها، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل إليه، أو ما يشير إلى أن أجره النقل واجبة الأداء عليه،

(م) خط سير الرحلة المقصود، ووسائط النقل ونقاط تغييرها، إذا كانت معروفة وقت إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط،

(ن) الإقرار المشار إليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٨،

(س) أي بيانات أخرى يتفق الطرفان على إدراجها في مستند النقل المتعدد الوسائط ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط.

٢- لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط بالصفة القانونية للوثيقة باعتبارها مستند نقل متعدد الوسائط بشرط أن تكون الوثيقة مع ذلك مستوفية للشروط الواردة في الفقرة ٤ من المادة ١.

المادة ٩

التحفظات في مستند النقل المتعدد الوسائط

١- إذا كان مستند النقل المتعدد الوسائط يحتوي على بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها وكان متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه يعرف أن هذه البيانات لا تمثل البضائع التي أخذها في عهده تمثيلاً دقيقاً، أو كانت لديه دواع معقولة للاشتباه في ذلك، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للتثبت من

هذه البيانات، وجب على متعهد النقل المتعدد الوسائط أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه أن يدرج في مستند النقل المتعدد الوسائط تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة، أو دواعي الاشتباه، أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت.

٢- إذا أغفل متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو شخص يتصرف بالنيابة عنه، أن يسجل الحالة الظاهرة للبضاعة على مستند النقل المتعدد الوسائط، فيعتبر أنه قد سجل على مستند النقل المتعدد الوسائط أن البضائع في حالة جيدة ظاهرياً.

المادة ١٠

الأثر الإثباتي لمستند النقل المتعدد الوسائط

باستثناء البيانات التي سجل بشأنها تحفظ تسمح به المادة ٩، وفي حدود هذا التحفظ:

(أ) يعتبر مستند النقل المتعدد الوسائط قرينة ظاهرية على كون متعهد النقل المتعدد الوسائط قد أخذ في عهده البضائع كما هي موصوفة في المستند المذكور،

(ب) ولا يقبل من متعهد النقل المتعدد الوسائط إثبات العكس إذا كان مستند النقل المتعدد الوسائط صادراً في شكل قابل للتداول وتم تحويله إلى شخص ثالث، بما في ذلك المرسل إليه، وتصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتماداً على وصف البضائع الوارد في المستند.

المادة ١١

المسؤولية عن البيانات الكاذبة المتعمدة أو الإغفال المتعمد

إذا أورد متعهد النقل المتعدد الوسائط في مستند النقل المتعدد الوسائط، بقصد التدليس، معلومات كاذبة عن البضائع أو أغفل أي معلومات يتوجب إدراجها بموجب الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة ٨ أو بموجب المادة ٩، يكون مسؤولاً، دون أن يكون له حق الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف تحملها شخص ثالث، بمن في ذلك المرسل إليه، يكون قد تصرف اعتماداً على وصف البضائع الوارد في مستند النقل المتعدد الوسائط الصادر.

المادة ١٢

الضمان المقدم من المرسل

١- يعتبر أن المرسل قد ضمن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن البيانات التي قدمها للإدراج في مستند النقل المتعدد الوسائط فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، وعلاماتها وعددها، ووزنها وكميتها،

وكونها خطيرة اذا كانت كذلك، هي بيانات صحيحة في وقت أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده.

٢- يعرض المرسل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن أي خسارة تنجم عن عدم صحة البيانات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة أو عن وجود ثغرات في هذه البيانات. ويتحمل المرسل التبعة حتى لو قام بتحويل مستند النقل المتعدد الوسائط الى شخص ثالث. على أن حق متعهد النقل المتعدد الوسائط في هذا التعويض لا يحد بأي حال من التبعة التي يربتها عليه عقد النقل المتعدد الوسائط ازاء أي شخص آخر خلاف المرسل.

المادة ١٣

المستندات الأخرى

لا يمنع اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط من اصدار أي مستندات أخرى، اذا لزم الأمر، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي المتعدد الوسائط، وفقا للاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق. الا أن اصدار مستندات أخرى لا يخل بالصفة القانونية لمستند النقل المتعدد الوسائط.

الباب الثالث - مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

المادة ١٤

فترة المسؤولية

١- تمتد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية من وقت أخذه البضائع في عهده الى وقت تسليمها.

٢- في حكم هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط:

(أ) من وقت تسلمه البضائع:

١' من المرسل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه؛ أو

٢' من هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع اليه لنقلها، بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذه البضاعة في عهده؛

(ب) الى وقت قيامه بتسليم البضائع:

١' بتسليم البضائع الى المرسل اليه؛ أو

٢' في الحالات التي لا يتسلم المرسل اليه فيها البضائع من متعهد النقل المتعدد الوسائط، بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا لعقد النقل المتعدد الوسائط أو للقوانين أو الاعراف السائدة في التجارة المعنية، والمنطبقة في مكان التسليم؛ أو

٣' بتسليم البضائع الى هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع اليه بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم.

٣- في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، تشمل الاشارة الى متعهد النقل المتعدد الوسائط مستخدميه أو وكلاءه أو أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط، وتشمل الاشارة الى المرسل أو المرسل اليه مستخدميهما أو وكلاءهما.

المادة ١٥

مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين

مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٢١، يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل تصرف أو تقصير، كما لو كان صادراً عنه شخصياً، إذا كان صادراً عن مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته، أو عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد.

المادة ١٦

أساس المسؤولية

١- يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده حسب التعريف الوارد في المادة ١٤، ما لم يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥ باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه.

٢- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في خلال المدة المتفق عليها صراحة أو، في حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع، في خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد نقل متعدد الوسائط مجتهد، مع مراعاة ظروف الحالة.

٣- إذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوماً متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز للمدعي أن يعتبر أن البضائع قد هلكت.

المادة ١٧

الأسباب المتلازمة

إذا اجتمع خطأ أو إهمال متعهد النقل المتعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه، أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥، مع سبب آخر فأنتجاً الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن ذلك إلا بقدر الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله، بشرط أن يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط الجزء الذي لا يعزى إليه من الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

المادة ١٨
حدود المسؤولية

- ١- حين تقع على متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولية عن خسارة ناتجة عن هلاك أو تلف البضائع وفقاً للمادة ١٦، تقتصر مسؤوليته على مبلغ لا يتجاوز وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٢٧٥ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر.
- ٢- تطبق القاعدتان التاليتان في حساب المبلغين المذكورين في الفقرة ١ من هذه المادة لمعرفة أيهما أكبر:
 - (أ) حين تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل ماثلة في تجميع البضائع، يعتبر طرداً أو وحدة شحن كل طرد أو وحدة شحن أخرى مدرجة في مستند النقل المتعدد الوسائط على أنها معبأة في أداة النقل المذكورة. وفي غير هذه الحالة تعتبر البضائع المحتواة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.
 - (ب) في الحالات التي تكون فيها أداة النقل ذاتها قد هلكت أو تلفت، تعتبر أداة وحدة النقل المذكورة، إن لم تكن مملوكة لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر، وحدة شحن واحدة منفصلة.
- ٣- خلافاً لأحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، إذا كان النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يشمل، وفقاً للعقد، على نقل بضائع بحراً أو في صمرات مائية داخلية، تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط على مبلغ لا يتجاوز ٨٣٣ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة.
- ٤- تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقاً لأحكام المادة ١٦ على مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط.
- ٥- لا يتجاوز مجموع مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، بمقتضى الفقرتين ١ و ٤ أو الفقرتين ٢ و ٤ من هذه المادة، حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع كما تحددها الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة.
- ٦- يجوز، بالاتفاق بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل، أن تعين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٤ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط.

٧- تعني «الوحدة الحسابية» الوحدة الحسابية المنصوص عليها في المادة ٣١.

المادة ١٩

التلف المحدد الموضوع

إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل المتعدد الوسائط توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم واجب التطبيق ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات ١ و ٢ و ٣ من المادة ١٨، تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقاً لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور.

المادة ٢٠

المسؤولية غير التعاقدية

١- تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى ضد متعهد النقل المتعدد الوسائط بصدد الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، سواء، كانت الدعوى مؤسسة على العقد أو الأضرار أو غير ذلك.

٢- إذا رفعت دعوى بشأن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها ضد مستخدم أو وكيل متعهد النقل المتعدد الوسائط، وأثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته، أو ضد أي شخص آخر يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط، وأثبت هذا الشخص الآخر أنه تصرف في حدود تنفيذ العقد، يحق للمستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن يستظهر بها بموجب هذه الاتفاقية.

٣- باستثناء ما تنص عليه المادة ٢١، لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض المستحق من متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو من أحد مستخدميها أو وكلائه أو أي شخص يستعين بالمتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة ٢١

سقوط الحق في حدود المسؤولية

١- لا يحق لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من متعهد النقل

المتعدد الوسائط تم بقصد احداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

٢- خلافاً لحكم الفقرة ٢ من المادة ٢٠، لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل المتعدد الوسائط أو لشخص آخر يستعين متعهد النقل المتعدد الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط، أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور تم بقصد احداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

الباب الرابع - مسؤولية المرسل

المادة ٢٢

قاعدة عامة

يسأل المرسل عن الخسارة التي يتكبدها متعهد النقل المتعدد الوسائط اذا كانت الخسارة المذكورة ناتجة عن خطأ و اهمال من المرسل، أو من مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف هؤلاء المستخدمون أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم. ويكون أي مستخدم أو وكيل للمرسل مسؤولاً عن الخسارة المذكورة اذا كانت ناتجة عن خطأ أو اهمال من جانبه.

المادة ٢٣

قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

١- على المرسل أن يضع علامات أو يلصق بطاقات بصورة مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

٢- اذا سلم المرسل بضائع خطيرة الى متعهد النقل المتعدد الوسائط أو أي شخص يتصرف بالنيابة عنه، كان عليه أن يخطره بكون هذه البضائع خطيرة، واذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فاذا لم يفعل المرسل ذلك ولم يكن متعهد النقل المتعدد الوسائط على علم، بوسيلة أخرى، بكون هذه البضائع خطيرة:

(أ) كان المرسل مسؤولاً تجاه متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع، و

(ب) جاز في أي وقت ازال البضائع أو اعدامها أو ازالة خطورتها، حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

٣- لا يجوز لأي شخص الاستظهار بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة اذا كان قد أخذ البضائع في عهده أثناء عملية النقل المتعدد الوسائط وهو عالم بكونها خطيرة.

٤- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة ٢ (ب) من هذه المادة أو التي لا يجوز فيها الاستظهار بتلك الأحكام، يجوز، اذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً على الأرواح أو الممتلكات، ازلها أو اعدامها أو ازالة خطرها، حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض الا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ١٦.

الباب الخامس - المطالبات والدعاوي

المادة ٢٤

الاشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير

- ١- ما لم يتم المرسل إليه بأشعار متعهد النقل المتعدد الوسائط، كتابة، بالهلاك أو التلف لتحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتعدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل المتعدد الوسائط.
- ٢- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسرى كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة إذا لم يوجه الأشعار كتابة خلال ٦ أيام متصلة تلي يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.
- ٣- إذا كانت قد أجريت، في مكان التسليم، بصورة مشتركة من الطرفين أو ممثليهما المفوضين أية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه، تنتفي الحاجة إلى توجيه الأشعار كتابة عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.
- ٤- في حالة وجود، أو خشية وجود، أي هلاك أو تلف، يقدم كل من متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل إليه إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.
- ٥- لا يستحق أي تعويض عن أي خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه، اشعار مكتوب إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط خلال ٦٠ يوماً متصلة تلي يوم تسليم البضاعة بتسليمها إلى المرسل إليه أو يوم اشعار المرسل إليه بأن البضاعة قد سلمت وفقاً للفقرة ٢ (ب) ٢، أو ٣، من المادة ١٤.
- ٦- ما لم يتم متعهد النقل المتعدد الوسائط بأشعار المرسل، كتابة، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، في موعد لا يتجاوز ٩٠ يوماً متصلة تلي حدوث الهلاك أو التلف أو تسليم البضاعة وفقاً للفقرة ٢ (ب) من المادة ١٤، أيهما جاء بعد الآخر، فإن عدم توجيه مثل هذا الأشعار يكون قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتعدد الوسائط لم يتحمل هلاكاً أو تلفاً نتيجة خطأ أو إهمال المرسل أو مستخدميه أو وكلائه.
- ٧- إذا انتهت أي من فترات الأشعار المنصوص عليها في الفقرات ٢ و ٥ و ٦ من هذه المادة في يوم ليس من أيام العمل في مكان التسليم، تمتد هذه الفترة إلى يوم العمل التالي.

٨- لأغراض هذه المادة، يعتبر الاشعار الذي يوجه الى شخص يتصرف بالنيابة عن متعهد النقل المتعدد الوسائط، بمن في ذلك أي شخص يستعين المتعهد بخدماته في مكان التسليم، أو الى شخص يتصرف بالنيابة عن المرسل، كأنه وجه الى متعهد النقل المتعدد الوسائط أو الى المرسل.

المادة ٢٥

تقديم الدعاوى

١- تسقط بالتقديم أي دعوى تتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين. على أنه ما لم يوجه اشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة وبياناتها الرئيسية خلال ستة أشهر من يوم تسليم البضائع أو، اذا لم يتم تسليم البضائع، من اليوم الذي كان ينبغي تسليمها فيه، تسقط الدعوى بالتقديم عند انقضاء هذه المدة.

٢- تبدأ مدة التقديم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها، أو، اذا لم يتم تسليم البضائع، من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.

٣- يجوز للشخص الذي تقدم ضده مطالبة أن يقوم، في أي وقت خلال مدة التقديم، بتمديد هذه المدة بإعلان كتابي يوجهه الى المدعي. ويجوز إعادة تمديد هذه المدة بإعلان آخر أو اعلانات أخرى.

٤- ما لم يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية أخرى واجبة التطبيق، يجوز للشخص الذي تقع عليه المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم بدوره دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقديم المنصوص عليها في الفقرات السابقة اذا اقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها اجراءات الدعوى. على أنه يجب ألا تقل المدة المسموح بها عن ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض هذه بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة ٢٦

الاختصاص

١- في حالات التقاضي المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي حسب اختياره ان يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ذات اختصاص بالنظر فيها وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

(١) مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه، وان لم يكن له مكان عمل رئيسي فمكان سكنه

الاعتيادي؛ أو

(ب) مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو

(ج) مكان أخذ البضائع في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم؛ أو

(د) أي مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل المتعدد الوسائط ومثبت في مستند النقل المتعدد الوسائط.

٢- لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية في مكان غير منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة. ولا تشكل أحكام هذه المادة عائقاً دون اتخاذ محاكم الدول المتعاقدة تدابير مؤقتة أو وقائية.

٣- خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة، يكون نافذاً أي اتفاق يعقده الطرفان بعد نشوء مطالبة ما ويعلن فيه المكان الذي يجوز فيه للمدعي أن يقيم الدعوى.

٤- (أ) حين تكون قد أقيمت دعوى وفقاً لأحكام هذه المادة، أو يكون قد صدر حكم في الدعوى المذكورة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ما لم يكن الحكم في الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تقام فيه الدعوى الجديدة؛

(ب) لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير المتخذة بغرض تنفيذ حكم، ولا نقل الدعوى إلى محكمة مختلفة في نفس البلد، بمثابة إقامة دعوى جديدة.

المادة ٢٧

التحكيم

١- رهناً بأحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية.

٢- تقام إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي:

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها:

١' مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه، وان لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان سكنه الاعتيادي؛ أو

٢' مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو

٣' مكان أخذ البضاعة في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم؛ أو

(ب) أي مكان آخر يسمى لهذا الغرض في شرط التحكيم أو في اتفاق التحكيم.

٢- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

٤- تعتبر أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ويعتبر لاجيا وباطلا أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.

٥- ليس في أحكام هذه المادة ما يخل بصحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يعقده الطرفان بعد نشوء المطالبة المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط.

الباب السادس - أحكام تكميلية

المادة ٢٨

الشروط التعاقدية

- ١- أي شرط في عقد النقل المتعدد الوسائط أو في مستند النقل المتعدد الوسائط يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود هذه المخالفة. ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءاً منه. ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص بالتنازل على الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو أي نص مماثل.
- ٢- خلافاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز لمتعهد النقل المتعدد الوسائط، بموافقة المرسل، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.
- ٣- يجب أن يشمل مستند النقل المتعدد الوسائط على إقرار بأن النقل المتعدد الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنها تبطل أي شرط مخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل إليه.
- ٤- إذا لحقت بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يعتبر لاغياً وباطلاً بموجب هذه المادة، أو نتيجة لإغفال الإقرار المشار إليه في الفقرة ٢ من هذه المادة، يتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن أي هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. ويتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط، علاوة على ذلك، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق من أجل ممارسة حقه، بشرط أن يتم تحديد المصاريف المتكبدة في الدعوى التي يستظهر فيها بالحكم المذكور أعلاه وفقاً لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى.

المادة ٢٩

العوارية العامة

- ١- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل المتعدد الوسائط أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة، إذا ما كانت منطبقة وفي حدود انطباقها.
- ٢- باستثناء المادة ٢٥، فإن أحكام هذه الاتفاقية المتصلة بمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك أو تلف البضاعة يجب أن تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية

العامه، وما اذا كان متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً عن تعويض المرسل اليه عن أي اشتراك دفعه في العوارية العامة أو أي مصاريف انقاذ أداها.

المادة ٣٠

الاتفاقيات الأخرى

١- لا تغير هذه الاتفاقية من الحقوق أو الواجبات المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤؛ أو في اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ١٠ تشرين الاوّل/أكتوبر ١٩٥٧؛ أو في اتفاقية لندن بشأن حدود المسؤولية في المطالبات البحرية المؤرخة في ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٦؛ أو في اتفاقية جنيف المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحة الداخلية المؤرخة في ١ آذار/مارس ١٩٧٣، بما في ذلك التعديلات التي أدخلت على هذه الاتفاقيات، أو القانون الوطني المتصل بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية، وسفن الملاحة الداخلية.

٢- لا تحول أحكام المادتين ٢٦ و ٢٧ من هذه الاتفاقية دون تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في أي اتفاقية دولية أخرى فيما يتعلق بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان، بشرط أن يكون النزاع قاصراً على طرفين يقع مكان عملهما في دولتين طرفين في الاتفاقية الأخرى المذكورة. إلا أن هذه الفقرة لا تؤثر على تطبيق الفقرة ٣ من المادة ٢٧ من هذه الاتفاقية.

٣- لا تنشأ أي مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية ما مسؤولاً عن هذا التلف:

(أ) أما بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أو بأي تعديلات عليها،

(ب) وأما استناداً إلى قانون وطني ينظم المسؤولية عن مثل هذا التلف، بشرط أن يكون في القانون المذكور، من كافة النواحي، مراعاة لصالح الأشخاص الذي يتعرضون للضرر قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

٤- أما نقل البضائع من النوع الذي تسري عليه المادة ٢ من اتفاقية جنيف المؤرخة في ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦ بشأن عقد النقل الدولي للبضائع برا أو المادة ٢ من اتفاقية برن المؤرخة في ٧ شباط/فبراير ١٩٧٠

بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية، فلا يعتبر بالنسبة للدول الأطراف في الاتفاقيات التي تنظم مثل هذا النقل نقلاً دولياً متعدد الوسائط بالمعنى الوارد في الفقرة ١ من المادة ١ من هذه الاتفاقية في حدود التزام هذه الدول بتطبيق أحكام تلك الاتفاقيات على هذا النوع من نقل البضائع.

المادة ٢١

الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والتحويل

- ١- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ١٨ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحويل المبالغ المشار إليها في المادة ١٨ إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة.
- ٢- ورغم ذلك، يجوز للدولة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها تحدد على النحو التالي: فيما يتعلق بالحدود المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ١٨، حتى ١٣ ٧٥٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٤١٢٥ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع؛ وفيما يتعلق بالحد المنصوص عليه في الفقرة ٢ من المادة ١٨ حتى ١٢٤ وحدة نقدية.
- ٣- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة تعادل خمسة وستين ونصف مليغرام من الذهب من عيار تسعمائة في الألف. ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.
- ٤- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة، بطريقة تتيح التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ١٨ معبرا عنها بالوحدات الحسابية.
- ٥- تقوم الدول المتعاقدة بإبلاغ الوديع طريقة الحساب وفقاً للجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة، أو نتيجة التحويل وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة، حسب مقتضى الحال، وقت التوقيع أو عند ايداعها وثائق تصديقها أو قبولها أو إقرارها أو انضمامها، أو عند ممارستها للاختيار المنصوص عليه في الفقرة ٢ من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب المذكور أو في نتيجة التحويل المذكور.

الباب السابع - المسائل الجمركية

المادة ٣٢
المرور الجمركي

- ١- تسمح الدول المتعاقدة باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- ٢- مع عدم المساس بأحكام القوانين أو اللوائح الوطنية أو الاتفاقات الدولية الحكومية، يتم المرور الجمركي للبضائع في النقل الدولي المتعدد الوسائط وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في المواد الاولى الى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية.
- ٣- على الدول المتعاقدة، عند اصدارها قوانين أو لوائح بصدد اجراءات المرور الجمركي المتصلة بالنقل المتعدد الوسائط للبضائع، أن تضع في اعتبارها المواد الاولى الى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية.

الباب الثامن - الأحكام الختامية

المادة ٣٣

الوديعة

يُعيّن الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة ٣٤

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

- ١- يحق لجميع الدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق:
 - (أ) التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار؛ أو
 - (ب) التوقيع الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار والمتبوع بأي منها؛ أو
 - (ج) الانضمام.
- ٢- تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع ابتداءً من ١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٠ إلى غاية ٣١ آب/أغسطس ١٩٨١، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.
- ٣- بعد ٣١ آب/أغسطس ١٩٨١ يصبح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية مفتوحاً أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.
- ٤- تودع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام لدى الوديعة.
- ٥- يحق كذلك لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي، المنشأة من الدول ذات السيادة الأعضاء في الأونكتاد، والتي لها أهلية التفاوض على اتفاقات دولية في ميادين محددة مشمولة بالاتفاقية وإبرام مثل هذه الاتفاقيات وتطبيقها، أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية وفقاً لأحكام الفقرات ١ إلى ٤ من هذه المادة، وبذلك تضطلع فيما يتصل بالأطراف الأخرى في هذه الاتفاقية بالحقوق والواجبات المقررة بموجبها في الميادين المحددة المشار إليها أعلاه.

المادة ٣٥

التحفظات

لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة ٣٦

بدء النفاذ

١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهراً على قيام حكومات ٣٠ دولة بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الاقرار، أو بإيداع وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام لدى الوديع.

٢- وبالنسبة لكل دولة تصدق أو تقبل أو تقر هذه الاتفاقية أو تنضم اليها بعد ان تكون شروط بدء نفاذها الموضحة في الفقرة ١ من هذه المادة قد استوفيت، يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهراً على ايداع الدولة المذكورة لوثيقة التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام.

المادة ٣٧

ميعاد التطبيق

تقوم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل المتعدد الوسائط المبرمة في التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة المتعاقدة أو بعد ذلك التاريخ.

المادة ٣٨

الحقوق والالتزامات التي تقضي بها الاتفاقيات الحالية

إذا أقيمت دعوى تقاضي أو تحكيم في دولة متعاقدة، وفقاً للمادة ٢٦ أو المادة ٢٧، في قضية تتصل بنقل دولي متعدد الوسائط يخضع لهذه الاتفاقية ويجرى بين دولتين أحدهما فقط دولة متعاقدة، وإذا كانت الدولتان وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية ملزمتين باتفاقية دولية أخرى، يجوز للمحكمة أو هيئة التحكيم، وفقاً للالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة، أن تطبق أحكام الاتفاقية المذكورة.

المادة ٣٩

إعادة النظر والتعديلات

١- يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية، وبناء على طلب ما لا يقل عن ثلث عدد الدول المتعاقدة، بالدعوة إلى مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل إعادة النظر فيها أو تعديلها. ويعمم الأمين العام للأمم المتحدة على جميع الدول المتعاقدة نصوص أي مقترحات بتعديلات قبل تاريخ افتتاح المؤتمر بثلاثة أشهر على الأقل.

- ٢- يتخذ أي قرار في مؤتمر إعادة النظر، بما في ذلك اعتماد التعديلات، بأغلبية ثلثي الدول الحاضرة والمصوتة. ويبلغ الوديع التعديلات التي يقرها المؤتمر إلى كل الدول المتعاقدة لقبولها وإلى كل الدول الموقعة على الاتفاقية للاطلاع عليها.
- ٣- مع عدم الإخلال بالفقرة ٤ أدناه، يبدأ نفاذ أي تعديل يقره المؤتمر، بالنسبة للدول المتعاقدة التي قبلته دون غيرها، في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة. أما بالنسبة لأي دولة تقبل تعديلاً ما بعد قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة فيبدأ نفاذ التعديل في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من الدولة المذكورة.
- ٤- أي تعديل يقره المؤتمر ويقضي بتغيير المبالغ المحددة في المادة ١٨ والفقرة ٢ من المادة ٣١ أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المحددتين في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٣١ أو كليهما بوحدة أخرى، يبدأ نفاذه في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبول ثلثي الدول المتعاقدة لهذا التعديل. وتقوم الدول المتعاقدة التي قبلت المبالغ المعدلة أو الوحدات البديلة بتطبيقها في علاقاتها مع سائر الدول المتعاقدة.
- ٥- يتم قبول التعديلات بإيداع وثيقة رسمية بما يفيد ذلك لدى الوديع.
- ٦- أي وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل يقره المؤتمر تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة ٤٠

الانسحاب من الاتفاقية

- ١- يجوز لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء فترة سنتين من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية، بإشعار مكتوب توجهه إلى الوديع.
- ٢- يبدأ نفاذ هذا الانسحاب في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على استلام الوديع للإشعار. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول، يبدأ نفاذ الانسحاب لدى انقضاء تلك الفترة الأطول على استلام الوديع للإشعار.

وإثباتا لما تقدم، قام المفوضون الموقعون أدناه، وكل منهم مخوّل بذلك تخويلا صحيحا، بإثبات توقيعاتهم أدناه ازاء التواريخ الموضحة.

حررت في جنيف يوم ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٠ في أصل واحد باللغات الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية، وجميع هذه النصوص متساوية في الحجية.

يعتمد كنص ذي حجية

كارمن سراميك

أمين مؤتمّر الأمم المتحدة

لوضع اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط

المرفق

أحكام بشأن المسائل الجمركية المتصلة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

المادة الأولى

في مصطلح هذه الاتفاقية:

يعني «نظام المرور الجمركي» الاجراء الجمركي الذي تنقل البضائع بموجبه تحت رقابة الجمارك من مكتب جمركي الى آخر.

يعني «المكتب الجمركي للمقصد» أي مكتب جمركي تنتهي عنده عملية مرور جمركي.

تعني «الرسوم والضرائب على الواردات/الصادرات» الرسوم الجمركية وجميع الرسوم أو الضرائب أو المكوس أو المصاريف الأخرى التي تحصل على واردات/صادرات البضائع أو بصددها ولكن لا تشمل المكوس والمصاريف التي يقتصر مبلغها على التكاليف التقريبية للخدمات المقدمة.

يعني «مستند المرور الجمركي» استمارة تحتوي على تسجيل لبنود البيانات والمعلومات المطلوبة لعملية المرور الجمركي.

المادة الثانية

١- تقوم الدول المتعاقدة، مع عدم الإخلال بأحكام قوانينها ولوائحها والاتفاقات الدولية النافذة في أراضيها، بمنح حرية المرور العابر للبضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط.

٢- وبشرط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي المستخدم في عملية المرور العابر بما يرضي السلطات الجمركية، يراعى ما يلي فيما يتعلق بالبضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط:

(أ) أن لا تخضع هذه البضائع، كقاعدة عامة، للتفتيش الجمركي أثناء الرحلة إلا في الحدود التي تعتبر ضرورية لضمان التقيد بالقواعد والأنظمة التي تعتبر الجمارك مسؤولة عن تنفيذها. ومن هذا المنطلق تقصر السلطات الجمركية إجراءاتها عادة على مراقبة الاختتام الجمركية وتدابير الأمن الأخرى عند نقاط الدخول والخروج،

(ب) ومع عدم المساس بتطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بالأمن العام أو القومي أو الآداب العامة أو الصحة العامة، أن لا تخضع إلى أي إجراءات أو متطلبات جمركية زيادة على ما يقتضيه نظام المرور الجمركي المستخدم في عملية المرور العابر.

المادة الثالثة

تسهيلاً للمرور العابر للبضائع، تقوم كل دولة متعاقدة بما يلي:

(أ) إذا كانت بلد الشحن، أن تتخذ جميع التدابير، بقدر ما يكون ذلك عملياً، لضمان اكتمال ودقة المعلومات المطلوبة لعمليات المرور العابر اللاحقة؛

(ب) إذا كانت بلد المقصد:

١' أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان التخليص، كقاعدة عامة، في المكتب الجمركي لمقصد البضائع؛

٢' أن تسعى إلى الاضطلاع بالتخليص على البضائع في أقرب مكان ممكن لجهة المقصد النهائي للبضائع، ما لم تقتض القوانين واللوائح الوطنية خلاف ذلك.

المادة الرابعة

١- بشرط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي بما يرضي السلطات الجمركية، لا تخضع البضائع أثناء النقل الدولي المتعدد الوسائط لدفع رسوم وضرائب على الواردات/الصادرات أو ايداع مبالغ عوضاً عنها في بلدان المرور العابر.

٢- لا تحول أحكام الفقرة السابقة دون:

(أ) جباية مكوس ومصاريف بموجب اللوائح الوطنية لدواعي الأمن العام أو الصحة العامة؛

(ب) جباية مكوس ومصاريف، يقتصر مبلغها على التكاليف التقريبية للخدمات المقدمة، بشرط أن تكون مفروضة على أساس المساواة.

المادة الخامسة

- ١- حين يقتضي الأمر تقديم ضمان مالي لعملية المرور الجمركي، يقدم هذا الضمان على الوجه الذي يرضي سلطات الجمارك في بلد المرور العابر المعني وفقاً لقوانينه ولوائحه والاتفاقات الدولية.
- ٢- تسهيلاً للمرور الجمركي، يجب أن يكون نظام الضمان الجمركي بسيطاً وكفؤاً ومعتدل التكاليف وأن يشمل الرسوم والضرائب الواجبة الأداء على الواردات/الصادرات، وكذلك أي غرامات مستحقة في البلدان التي تشمل فيها الضمانات مثل هذه الغرامات.

المادة السادسة

- ١- مع عدم الإخلال بأي مستندات أخرى قد تكون مطلوبة بموجب اتفاقية دولية أو بموجب القوانين واللوائح الوطنية، تقبل السلطات الجمركية في بلد المرور العابر مستند النقل المتعدد الوسائط باعتباره جزءاً وصفيًا من مستند المرور الجمركي.
- ٢- تسهيلاً للمرور الجمركي، يجب أن تكون مستندات المرور الجمركي متفقة، قدر الامكان، مع الشكل الوارد أدناه.

