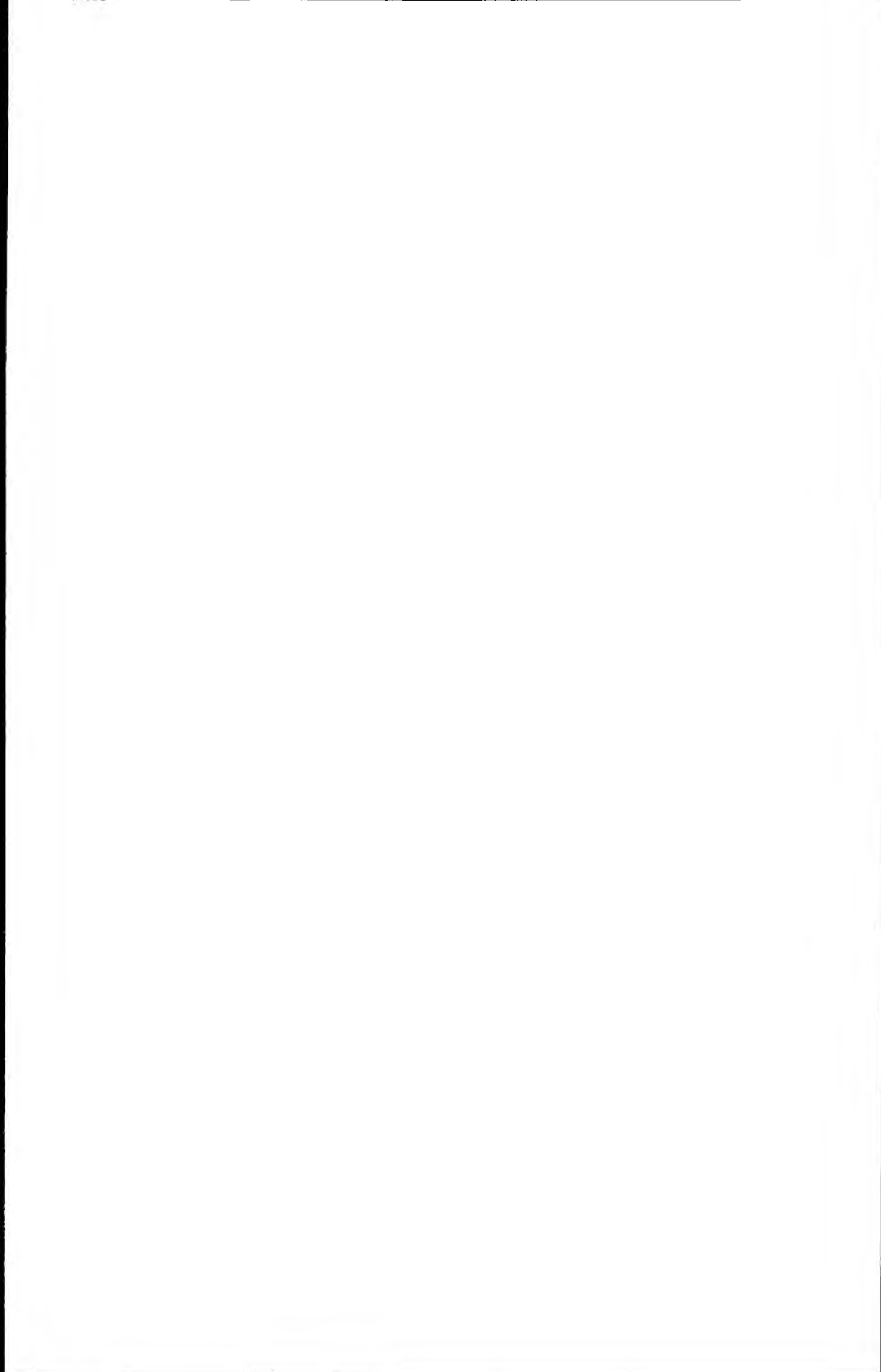


اتفاقية الأمم المتحدة
الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية
في التجارة الدولية



الأمم المتحدة
١٩٩٤



المحتويات

الصفحة

١	اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بسؤلية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
١	المادة ١ - تعاريف
٢	المادة ٢ - نطاق التطبيق
٣	المادة ٣ - فترة السؤلية
٣	المادة ٤ - اصدار وثيقة
٤	المادة ٥ - أساس السؤلية
٤	المادة ٦ - حدود السؤلية
٥	المادة ٧ - سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد
٦	المادة ٨ - سقوط الحق في تحديد السؤلية
٦	المادة ٩ - قواعد خاصة للبضائع الخطرة
٧	المادة ١٠ - حقوق الضمان على البضائع
٧	المادة ١١ - الاخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير
٨	المادة ١٢ - تقادم الدعاوى
٩	المادة ١٣ - الشروط التعاقدية
٩	المادة ١٤ - تفسير الاتفاقية
١٠	المادة ١٥ - اتفاقيات النقل الدولية
١٠	المادة ١٦ - الوحدة الحسابية

الاحكام الختامية

١٠	المادة ١٧ - الوديع
١١	المادة ١٨ - التوقيع والتصديق والقبول والقرار والانضمام ..
١١	المادة ١٩ - سريان الاتفاقية على الوحدات الاقليمية
١٢	المادة ٢٠ - آثار الاعلان
١٢	المادة ٢١ - التحفظات
١٣	المادة ٢٢ - بدء النفاذ

المحتويات (تابع)

المفحة

١٣	المادة ٢٣ - اعادة النظر والتعديل
	المادة ٢٤ - اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ
١٣	المسؤولية
١٥	المادة ٢٥ - الانحباب
	مذكرة ايضاحية من امانة الاونسيترال بشأن اتفاقية الامم المتحدة
١٦	الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية
	الف - السياسات العامة التي تقوم عليها الاتفاقية
١٦	١ - الحاجة الى قواعد الزامية بشأن المسؤولية
	٢ - الثغرات في أنظمة المسؤولية التي اغفلتها
١٧	الاتفاقيات الدولية
١٧	٣ - الحاجة الى المساواة والتحديث
١٨	٤ - عواقب الاتفاقية ومنافعها
	باء - الاعمال التضيرية
١٩	
	جيم - السمات البارزة في الاتفاقية
٢٠	١ - التعاريف)
٢٠	٢ - فترة المسؤولية
٢٢	٣ - اصدار الوثيقة
٢٢	٤ - أساس المسؤولية
٢٣	٥ - حدود المسؤولية
٢٤	٦ - السريان على المطالبات غير المستندة الى عقد
٢٤	٧ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية
٢٥	٨ - حقوق الضمان على البضائع
٢٥	٩ - تقادم الدعاوى
٢٥	١٠ - الاحكام الختامية

(A/CONF.152/13 ، المرفق)

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

الديباجة

إن الدول المتعاقدة :

إذ تؤكد من جديد اقتناعها بأن من شأن التجانس والتوحيد التدريجيين للقانون التجاري الدولي أن يسهما ، عن طريق تقليل أو إزالة العقبات القاذونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمن البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والادّصاف والمصلحة المشتركة وفي القضاء على التمييز في التجارة الدولية ، ومن ثم ، الاسهام في رفاه الشعوب قاطبة :

وإذ تضع في اعتبارها المشاكل الناشئة عن عدم التيقن من النظام القانوني الواجب التطبيق على البضائع التي تكون محل نقل دولي عندما لا تكون هذه البضائع في عهدة ناقلين أو في عهدة الجهات المالكة لها وإنما في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية :

وإذ تعتمزم تيسير حركة البضائع بوضع قواعد موحدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها عندما تكون في عهدة متعهدي محطات النقل الطرفية ولا تكون مشمولة بقوانين نقل البضائع المنبثقة عن الاتفاقيات السارية على مختلف وسائط النقل :

قد اتفقت على ما يلي :

المادة ١

تعاريف

في هذه الاتفاقية :

(١) يقصد بمصطلح "متعهد محطة نقل طرفية" (ويشار إليه فيما يلي باسم "المتعهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضاع محل

نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه أو يستأدي خدمات متملة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه ، أو في منطقة يكون له الحق في الوصول إليها أو في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متمهدا إذا كان ناقلا بمقتضى أحكام سارية لقانون ينظم النقل :

(ب) حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو في أداة نقل مماثلة ، أو حيثما تكون مغلقة ، يشمل مصطلح "البضائع" أداة النقل أو مواد التشغيل المذكورة إذا لم يكن المتمهد هو الذي قدمها :

(ج) يقصد بمصطلح "النقل الدولي" كل نقل يبين فيه أن مكان القيام ومكان الوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتمهد البضائع في عهده :

(د) يشمل مصطلح "الخدمات المتملة بالنقل" خدمات مثل التخزين والإيداع والتحميل والتفريغ والتستيف والرس والتبطين والربط :

(هـ) يقصد بمصطلح "إخطار" كل إخطار يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه :

(و) يقصد بمصطلح "طلب" كل طلب يوجه بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه .

المادة ٢

نطاق التطبيق

(١) تطبق هذه الاتفاقية على الخدمات المتملة بالنقل التي يتم أداؤها فيما يتعلق ببضائع محل نقل دولي :

(أ) إذا كان مركز أعمال المتمهد الذي يؤدي الخدمات المتملة بالنقل واقعا في دولة طرف ، أو

(ب) حين تؤدي الخدمات المتملة بالنقل في دولة طرف ، أو

(ج) حين تقضي قواعد القانون الدولي الخاص بخضوع الخدمات المتملة بالنقل لقانون دولة طرف .

- (٢) اذا كان للمتعهد أكثر من مركز أعمال واحد ، فيقصد بمركز الأعمال المركز الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجموعها .
- (٣) اذا لم يكن للمتعهد مركز أعمال ، فإنه يعتد بمحل اقامته المعتاد .

المادة ٣

فترة المسؤولية

يسأل المتعهد عن البضائع اعتبارا من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده حتى وقت قيامه بتسليمها للشخص الذي له الحق في تسلمها أو بوضعها تحت تصرفه .

المادة ٤

اصدار وثيقة

(١) يجوز للمتعهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتعهد :

(أ) أن يقر بتسلمه البضائع ، بتوقيع وتاريخ وثيقة يقدمها العميل تتضمن تحديدا للبضائع ، أو

(ب) أن يصدر وثيقة موقعة تحدد البضائع وتقر بتسلمها وتبين تاريخ تسلمها وحالتها وكميتها بقدر ما يمكن التثبت من ذلك بطرق فحص معقولة .

(٢) اذا لم يتصرف المتعهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، يفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرنا الخدمات التي يؤديها المتعهد على نقل مباشر للبضائع من وسيلة نقل الى أخرى .

(٣) يجوز اصدار الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها . وفي حالة اتفاق العميل مع المتعهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعاض عن الوثيقة المشار اليها في الفقرة (١) برسالة تعادلها منقولة بالتبادل الالكتروني للبيانات .

(٤) يقصد بلفظة "التوقيع" المشار إليها في الفقرة (١) التوقيع بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بالتصوير البرقي أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية .

المادة ٥

أساس المسؤولية

(١) يسأل المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وعن التأخير في تسليم البضائع ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف، أو التأخير خلال فترة مسؤولية المتعهد عن البضائع على الوجه المحدد في المادة ٣ ، ما لم يثبت أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه ، أو أشخاص آخرون يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلاؤه ، أو أشخاص آخرين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، عن اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة (١) قد اشترك مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف، أو التأخير ، فلا يسأل المتعهد الا بالقدر الذي تمزى فيه الخسارة الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير الى هذا التخلف ؛ بشرط أن يثبت المتعهد مقدار الخسارة التي لا تعزى الى ذلك .

(٣) يقع التأخير في تسليم البضائع اذا تخلف المتعهد عن تسليمها للشخص له حق تسليمها أو عن وضعها تحت تصرف هذا الشخص خلال المدة المتفق عليها صراحة ، أو خلال مدة معقولة تالية لتسلم طلب للبضائع من هذا الشخص في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك .

(٤) اذا تخلف المتعهد عن تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تسليمها ، أو عن وضعها تحت تصرفه ، خلال مدة ٣٠ يوماً متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال مدة ٣٠ يوماً متتالية بعد تاريخ طلب هذا الشخص للبضائع في حالة عدم وجود اتفاق على ذلك ، فانه يجوز للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن خسارة البضائع أن يعتبر انها هلكت .

المادة ٦

حدود المسؤولية

(١) (١) تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ،

وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٨٢٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتتنقل على هذا النحو ، فان مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ لا يتجاوز ٢٧٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة . ولاغراض هذه الفقرة ، يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتسليم داخل الموانئ .

(ج) اذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق بجزء من البضائع قد أثر في قيمة جزء آخر منها ، يوضع في الاعتبار ، لدى تقرير حد المسؤولية ، الوزن الاجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة وللبضائع التي تأثرت قيمتها على هذا النحو .

(٢) تحدد مسؤولية المتعهد عن التأخير في تسليم البضائع ، وفقا لاحكام المادة ٥ ، بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل الأتعاب المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموع تلك الأتعاب فيما يتعلق بالشحنة التي كانت هذه البضائع جزءا منها .

(٣) لا يجوز في أي حال أن يتعدى مجموع مسؤولية المتعهد ، بمقتضى الفقرتين ١ و ٢ معا ، الحد الذي يتقرر بمقتضى الفقرة ١ عن الهلاك الكلي للبضائع الذي نشأت بسببه هذه المسؤولية .

(٤) للمتعهد أن يوافق على حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٢ و ٣ .

المادة ٧

سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد

(١) تسري الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على المتعهد بسبب هلاك البضائع أو تلفها ، أو بسبب التأخير في تسليم البضائع ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو غير ذلك .

(٢) اذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للمتعهد ، أو على شخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتصلة بالنقل ، فانه يحق لهذا المستخدم أو

الوكيل أو الشخص ، اذا اثبت أنه تصرف في نطاق عمله أو ارتباطه مع المتعهد ، أن يستفيد من الدفع و حدود المسؤولية التي يحق للمتعهد الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من المتعهد أو من أي مستخدم أو وكيل أو شخص ممن أشير اليهم في الفقرة السابقة ، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة ٨

سقوط الحق في تحديد المسؤولية

(١) لا يحق للمتعهد الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانبه هو نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه ، بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين به المتعهد لاداء الخدمات المتملة بالنقل الاستفادة من حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل أو الشخص بقصد احداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ، أو عن رعونة ومع ادراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩

قواعد خاصة للبضائع الخطرة

اذا سلمت للمتعهد بضائع خطرة دون وضع علامات أو بطاقات عليها أو دون تغليفها أو توثيقها مستنديا وفقا لأي قانون أو نظام متعلق بالبضائع الخطرة يكون واجب التطبيق في البلاد الذي تسلم فيه البضائع ، واذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهدته بطبيعتها الخطرة ، كان من حقه :

(١) أن يتخذ كل الاحتياطات التي قد تقتضيها الظروف ، بما في ذلك ، اذا أصبحت البضائع خطرا وشيكا يهدد أي شخص أو أية ممتلكات ، اعدام البضائع أو ازالة خطورتها أو التصرف فيها بأية وسيلة أخرى مشروعة ، دون دفع تعويض عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بالبضائع نتيجة لاتخاذ هذه الاحتياطات ، و

(ب) أن يسترد كل التكاليف التي يتكبدها في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الشخص الذي أخل بالتزامه ، بموجب هذا القانون أو النظام الواجب التطبيق ، بأن يبلغه بالطبيعة الخطرة للبضائع .

المادة ١٠

حقوق الضمان على البضائع

(١) للمتعهد حق حبس البضائع نظير التكاليف والمطالبات المستحقة عن الخدمات المتصلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها . ومع ذلك ، فليس في هذه الاتفاقية ما يخل بصحة أية ترتيبات تماقدية تقضي ، وفقا للقانون الواجب التطبيق ، بتوسيع نطاق الضمان المتاح للمتعهد على البضائع .

(٢) لا يحق للمتعهد أن يحبس البضائع إذا توافر له ضمان كاف للمبلغ المطالب به ، أو إذا أودع مبلغ معادل له لدى طرف ثالث يقبل به الطرفان ، أو لدى جهة رسمية في الدولة التي يقع فيها مركز أعمال المتعهد .

(٣) يحق للمتعهد ، استيفاءً للمبلغ اللازم للوفاء بمطالبته ، أن يبيع كل أو بعض البضائع التي استعمل عليها حق الحبس المنصوص عليه في هذه المادة ، في حدود ما يسمح به قانون الدولة التي توجد فيها البضائع . ولا يسري هذا الحق في البيع على الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة التي يملكها طرف آخر غير الناقل أو الشاحن وتحمل علامات واضحة تدل على مالكتها ، إلا فيما يتعلق بمطالبات المتعهد بتكاليف الإصلاحات أو التحسينات التي يجريها في الحاويات أو المنصات النقالة أو أدوات النقل أو التغليف المماثلة .

(٤) قبل استعمال أي حق في بيع البضائع ، على المتعهد أن يبذل جهودا معقولة لتوجيه أخطارات بعزمه على بيعها إلى مالك البضائع ، والشخص الذي تلقى المتعهد منه البضائع ، والشخص الذي له الحق في تسلم البضائع من المتعهد . ويقدم المتعهد حسابا وافيا عن رصيد عائدات البيع الذي يتبقى بعد استيفاء المبالغ المستحقة للمتعهد ، مضافا إليها التكاليف المعقولة لعملية البيع . وتكون ممارسة حق البيع ، من كل جوانبه الأخرى ، وفقا لقانون الدولة التي توجد فيها البضائع .

المادة ١١

الانذار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه إلى المتعهد انذار بالهلاك أو التلف يحدد الطبيعة العامة لهذا

الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز ثلاثة أيام عمل متصلة تلي اليوم الذي سلم فيه المتعهد البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها ، يعتبر هذا التسليم قرينة قابلة لاثبات العكس على أن المتعهد سلم البضائع بحالتها المبينة في الوثيقة الصادرة من المتعهد عملاً بالفقرة (١) (ب) من المادة ٤ ، أو قرينة على أن البضائع في حالة جيدة اذا لم تكن مثل هذه الوثيقة قد صدرت .

(٢) عندما يكون الهلاك أو التلف غير ظاهر ، لا تسري أحكام الفقرة (١) إلا اذا لم يوجه الاخطار خلال ١٥ يوماً متتالية بعد يوم وصول البضائع الى المتسلم الاخير ، على ألا تجاوز المهلة في جميع الأحوال ٦٠ يوماً متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها .

(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها للشخص الذي له الحق في تسليمها ، فلا ضرورة لتوجيه اخطار الى المتعهد بالهلاك أو التلف الذي تم التحقق منه أثناء عملية المعاينة أو الفحص المذكورة .

(٤) اذا لحق البضائع أي هلاك أو تلف فعلي أو محتمل ، يتبادل المتعهد والناقل والشخص الذي له حق تسليم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٥) لا يدفع تعويين عن أية خسارة تنتج من التأخير في تسليم البضائع ما لم يوجه اخطار الى المتعهد خلال ٢١ يوماً متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسليمها .

المادة ١٢

تقادم الدعاوى

(١) تسقط بالتقادم أي دعوى تقام بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

(٢) تبدأ مدة التقادم :

(أ) من اليوم الذي يسلم فيه المتعهد البضائع أو جزءاً منها الى شخص له حق تسليمها ، أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكافي للبضائع ، ابتداء من اليوم الذي يخطر فيه المتعهد الشخص الذي له الحق في توجيه مطالبة بأن البضائع هلكت ، أو ابتداء من

اليوم الذي يجوز فيه لذلك الشخص أن يعتبر أن البضائع هلكت وفقا للفقرة (٤) من المادة ٥ ، أيهما أسبق .

(٣) لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة .

(٤) يجوز للمتعهد أن يقوم في أي وقت خلال سريان مدة التقادم باطالة هذه المدة باخطار يوجهه الى المطالب . ويجوز إعادة تمديد المدة باخطار أو باخطارات أخرى .

(٥) يجوز للمناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، شريطة أن يتم رفعها خلال ٩٠ يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها هذه الدعوى ، وشريطة أن يوجه اخطار بذلك الى المتعهد خلال فترة معقولة بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي الى رفع دعوى رجوع على المتعهد .

المادة ١٣

الشروط التعاقدية

(١) ما لم ينص في هذه الاتفاقية على خلاف ذلك ، فإن أي شرط يرد في عقد أبرمه المتعهد أو في أية وثيقة موقعة أو صادرة منه عملا بالمادة ٤ يعتبر باطلا وكان لم يكن ، في الحدود التي تنطوي على اخلال مباشر أو غير مباشر لاحكام هذه الاتفاقية . ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الاخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل الشرط جزءا منها .

(٢) خلافا لاحكام الفقرة السابقة ، يجوز للمتعهد أن يتفق على زيادة مسؤولياته والتزاماته التي تقضي بها هذه الاتفاقية .

المادة ١٤

تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير هذه الاتفاقية صفتها الدولية وضرورة تحقيق التوحيد في تطبيقها .

المادة ١٥

اتفاقيات النقل الدولية

لا تشمل هذه الاتفاقية أي حقوق أو واجبات قد تنشأ بموجب أية اتفاقية دولية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع وتلتزم بها دولة تكون طرفاً في هذه الاتفاقية ، أو بموجب أي قانون لمثل هذه الدولة يُنفذ اتفاقية تتعلق بالنقل الدولي للبضائع .

المادة ١٦

الوحدة الحسابية

(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وتقيّم المبالغ المشار إليها في المادة ٦ بالعملة الوطنية للدولة ، تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وتحسب المعادلة بين العملة الوطنية لكل دولة طرف لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي وحق السحب الخاص بطريقة تحدها تلك الدولة .

(٢) يجري الحساب المشار إليه في السبارة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون مساوياً قدر الامكان ، بالعملة الوطنية ، للدولة الطرف ، لنفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ٦ كما هو معبر عنها بالوحدات الحسابية . ويجب أن تبلغ الدول الأطراف الوديعة بطريقة الحساب وقت التوقيع أو عند ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها وكلما حدث تغيير في طريقة اجراء ذلك الحساب .

الاحكام الختامية

المادة ١٧

الوديعة

يكون الأمين العام للأمم المتحدة وديماً لهذه الاتفاقية .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام

- (١) تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع في الجلسة الختامية لدونور الأمم المتحدة المعنى بمسؤولية متهدي محطات النقل المطرفية في التجارة الدولية ، وتظل معروضة لتوقيع جميع الدول في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٩٢ .
- (٢) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الاقرار من قبل الدول الموقعة عليها .
- (٣) يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية لجميع الدول غير الموقعة عليها ، اعتبارا من تاريخ عرضها للتوقيع .
- (٤) تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

المادة ١٩

سريان الاتفاقية على الوحدات الإقليمية

- (١) اذا كان للدولة وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيهما أنظمة قانونية مختلفة فيما يخص المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية تسري على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر منها ؛ ولها أن تصدر اعلانا آخر بدلا من اعلانها السابق في أي وقت .
- (٢) يجب أن تبين في هذه الاعلانات ، بوضوح ، الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .
- (٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، على وحدة إقليمية أو أكثر ولكن ليس على جميع الوحدات الإقليمية في دولة طرف ، فانها لا تكون واجبة التطبيق الا :
 - (أ) اذا كانت الخدمات المتمثلة بالنقل قد أدت بواسطة متهدي يقع مركز أعماله في الوحدة الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ب) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل قد اديت في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية ، أو

(ج) اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل خاضعة ، وفقا لاحكام القانون الدولي الخاص ، للقوانين السارية في وحدة اقليمية تسري عليها الاتفاقية .

(٤) اذا لم تصدر الدولة اعلانا بموجب الفقرة (١) من هذه المادة ، فان الاتفاقية تكون سارية المفعول على جميع وحداتها الاقليمية .

المادة ٢٠

آثار الاعلان

(١) الاعلانات الصادرة بموجب المادة ١٩ وقت التوقيع يجب تأكيدها عند التصديق أو القبول أو الاقرار .

(٢) تصدر الاعلانات وتؤكد كتابة ويخطر بها الوديع رسميا .

(٣) يصبح الاعلان نافذ المفعول مع بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالدولة المعنية . ومع ذلك يصبح الاعلان الذي يتلقى الوديع اخطارا رسميا به بعد بدء سريان الاتفاقية نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

(٤) يجوز لأي دولة تصدر اعلانا بموجب المادة ١٩ أن تسحب في أي وقت وذلك بارسال اخطار رسمي مكتوب الى الوديع . ويصبح هذا السحب نافذ المفعول في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء ستة أشهر من تاريخ وصول الاخطار الى الوديع .

المادة ٢١

التحفظات

لا يجوز وضع أي تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٢٢

بدء النفاذ

- (١) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتبارا من تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام .
- (٢) بالنسبة لكل دولة تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .
- (٣) على كل دولة طرف أن تطبق احكام هذه الاتفاقية على الخدمات المتصلة بالنقل فيما يتعلق بالبضائع التي يأخذها المتعهد في عهده ، سواء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص تلك الدولة أو بعد ذلك التاريخ .

المادة ٢٣

اعادة النظر والتعديل

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ثلث الدول الاطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .
- (٢) كل وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٢٤

اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ المسؤولية

- (١) بناء على طلب عدد لا يقل عن ربع الدول الاطراف ، يدعو الوديع الى عقد اجتماع للجنة تتألف من ممثل عن كل دولة متعاقدة للنظر في زيادة أو تخفيض المبالغ المنصوص عليها في المادة ٦ .
- (٢) اذا دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي أكثر من خمس سنوات بعد عرضها

للتوقيع ، يدعو الوديع الى اجتماع اللجنة خلال السنة الاولى التالية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ .

(٢) ينعقد اجتماع اللجنة بمناسبة اجتماع الدورة التالية للجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي وفي مكان انعقادها .

(٤) في تقرير ما اذا كان ينبغي تعديل الحدود ، ومقدار التعديل اذا تقرر ، تؤخذ في الاعتبار المعايير التالية ، المقررة على اساس دولي ، واية معايير أخرى تعتبر ملائمة :

(أ) المقدار الذي تم به تعديل حدود المسؤولية في أية اتفاقية متعلقة بالنقل :

(ب) قيمة البضائع التي يتناولها المتعهدون :

(ج) تكلفة الخدمات المتملة بالنقل :

(د) اسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على الشحنة ، التأمين من مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للماءلين :

(هـ) متوسط مستوى التعويضات التي يحكم بها على المتعهدين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها :

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تمتد اللجنة التعديلات بأغلبية ثلثي أعضائها الحاضرين والمصوتين .

(٦) لا يجوز النظر في اجراء تعديل لحدود المسؤولية وفقا لهذه المادة قبل انقضاء خمسة أعوام من تاريخ عرض هذه الاتفاقية للتوقيع .

(٧) يخطر الوديع جميع الدول المتعاقدة بأي تعديل يعتمد وفقا للفقرة (٥) . ويعتبر التعديل مقبولا في نهاية فترة مدتها ١٨ شهرا من تاريخ الاخطار به ، ما لم يتم ، في غضون تلك الفترة ، عدد لا يقل عن ثلث الدول التي كانت دولا متعاقدة وقت اعتماد اللجنة للتعديل ، بابلاغ الوديع بأنها لا تقبل التعديل . ويبدأ دخول التعديل ، الذي اعتبر مقبولا وفقا لهذه الفقرة ، حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول الأطراف بعد ١٨ شهرا من قبوله .

(٨) تكون الدولة الطرف التي لم تقبل التعديل ملزمة مع ذلك بهذا التعديل ، ما لم تنسحب هذه الدولة من الاتفاقية الحالية قبل بدء نفاذ التعديل بشهر على الأقل . ويكون هذا الانسحاب ساريا عند بدء نفاذ التعديل .

(٩) اذا اعتمد التعديل وفقا للفقرة (٤) ولكن دون أن تكون فترة الـ ١٨ شهرا اللازمة لقبوله قد انقضت بعد ، فان الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية خلال تلك الفترة تكون ملزمة بالتعديل اذا أصبح نافذ المفعول . وتكون الدولة التي تصبح طرفا في هذه الاتفاقية بعد تلك الفترة ملزمة بأي تعديل تم قبوله وفقا للفقرة (٧) .

(١٠) يكون حد المسؤولية الواجب التطبيق هو الحد الساري ، وفقا للفقرات السابقة ، في تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٢٥

الانسحاب

(١) لكل دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي ، وقت وذلك بتوجيه اخطار مكتوب الى الوديع .

(٢) مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (٨) من المادة ٢٤ ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول في اليوم الاول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على وصول الاخطار الى الوديع . واذا نص الاخطار على فترة أطول ، يصبح الانسحاب نافذ المفعول بانقضاء هذه الفترة الأطول بعد وصول الاخطار الى الوديع .

حُرِّقَ في فيينا ، في هذا اليوم التاسع عشر من شهر نيسان/أبريل سنة ألف وتسعمائة واحد وتسعين ، وفي أصل واحد تتساوى نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية .

وإثباتا لم تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون بذلك حسب الأصول كل من قبل حكومتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

مذكرة إيضاحية من أمانة الأونسيترال بشأن
اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي
محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية*

١ - اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، في ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، وفتح باب التوقيع عليها في ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ ، ابان مؤتمر ديلوماسي عالمي عقد في فيينا ، النمسا . وتستند الاتفاقية الى مشروع أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) والى مشروع اتفاقية أولى سبق أن وضعه المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص .

٢ - وتنشأ الاتفاقية نظاما قانونيا موحدًا يحكم مسؤولية متعهد محطة النقل الطرفية (ويشار إليه هنا أيضا باسم "متعهد المحطة الطرفية" أو "المتعهد") عما يلحق بالبضائع من فقد أو تلف وعن التأخر في تسليم البضائع . ومتعهدو المحطات الطرفية هم منشآت تجارية تتولى تناول البضائع قبل عملية نقل البضائع أو أثناءها أو بعدها . وقد يتعاقد على خدماتها مرسل الشحنة أو الناقل أو المرسل إليه . ويؤدي المتعهد ، نمطيا ، واحدة أو أكثر من العمليات التالية ذات الصلة بالنقل : التحميل أو التفريغ أو التخزين أو التستيف أو الرص أو التطين أو الربط . وتباين المصطلحات المستخدمة في الممارسة العملية للإشارة الى تلك المنشآت ، وتشمل على سبيل المثال : شركات المستودعات والإيداع والتخزين والمحطات الطرفية والموانئ وأرصعة السفن ومتعهدي الشحن والتفريغ على الشواطئ والأرصعة باختلاف أنواعهم ، أو محطات السكك الحديدية ، أو المحطات الطرفية لنقل البضائع جوا . ويتقرر انطباق الاتفاقية على أساس الخدمات ذات الصلة بالنقل التي تؤديها تلك المنشآت ، بصرف النظر عن اسم المنشأة أو التسمية التي تطلق عليها .

الف - السياسات العامة التي تقوم عليها الاتفاقية

١ - الحاجة الى قواعد الزامية بشأن المسؤولية

٣ - يقضي الكثير من القوانين الوطنية بأن يكون الأطراف أحرارا ، من حيث المبدأ ، في تنظيم مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية تماقديا . ويستغل العديد من المتعهدين هذه الحرية ويضمنون شروطهم التعاقدية العامة بنودا تحد كثيرا من مسؤوليتهم عن البضائع . وفي بعض القوانين الوطنية ، تكون حرية متعهدي محطات النقل الطرفية في الحد من مسؤوليتهم خاضعة لقيود الزامية .

* أعدت هذه المذكرة أمانة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) لأغراض اعلامية ؛ وهي ليست تعليقا رسميا على الاتفاقية .

٤ - فالحدود التي تعين للمسؤولية في شروط العقود العامة تقييد ، على سبيل المثال ، معيار الحرص الواجب على المتعهد ، وتستبعد مسؤوليته عن أفعال مستخدميه أو وكلائه أو تحد منها ، وتلقي على عاتق المدعي عبء اثبات الظروف التي تؤكد مسؤولية المتعهد ، وتنص على فترات تقادم قصيرة لرفع الدعاوى على المتعهد ، وتضع حدودا مالية منخفضة للمسؤولية . وكثيرا ما تكون الحدود المالية للمسؤولية منخفضة جدا ، الى حد يجعل التعويضات القموى التي يمكن تقاضيها ، بخصوص معظم أصناف البضائع ، تمثل جزءا صغيرا من الأضرار الفعلية .

٥ - وتقييد المسؤولية واستبعادها على هذا النحو الواسع يشير مخاوف جديدة . إذ يعتبر من غير المرغوب فيه ، من حيث المبدأ ، نقل تبعه الفقدان أو التلف من متعهد محطة النقل الطرفية ، الذي هو في أفضل موضع لضمان سلامة البضائع ، الى مالك البضائع ، الذي ليس له سوى تأثير محدود على مسببات الفقد أو التلف . ذلك أن الإفراط في تقييد المسؤولية واستبعادها يحتمل له أن يؤدي ، على مدى فترة زمنية أطول ، الى اضعاف الحافز الذي يدفع متعهدي محطات النقل الطرفية الى ايلاء اهتمام مستمر للإجراءات العملية الرامية الى تجنب فقدان البضائع أو تلفها . ويضاف الى ذلك ، أنه ، ازاء محدودية السبل المفتوحة أمام مالك البضائع للحصول على معلومات عن سبب الضرر ، فإن تحميله عبء اثبات الوقائع التي تؤكد مسؤولية المتعهد يعد معوقا غير مشروع لاسترداد التعويضات .

٦ - وقد تصبح تلك المخاوف أشد خطورة عندما يكون توفير الخدمات ذات الصلة بالنقل ، على طريق معينة ، محصورا في متعهد واحد أو عدد محدود من المتعهدين .

٢ - الخبرات في أنظمة المسؤولية التي أغفلتها الاتفاقيات الدولية

٧ - عندما يسلم المرسل البضائع المراد نقلها الى متعهد المحطة الطرفية ، فإن مسؤولية الناقل قد لا تبدأ حينذاك ؛ أما في المقصد ، فقد تنتهي مسؤولية الناقل عندما يسلم الناقل البضائع الى متعهد المحطة الطرفية ، ويكون ذلك عادة قبل تسليم البضائع الى المرسل اليه أو الى الناقل التالي . ومع أن مسؤولية الناقل تكون خاضعة بدرجة كبيرة ، من خلال اتفاقيات النقل المختلفة ، لقواعد متساوقة والزامية ، فقد توجد فترات لا تكون فيها البضائع العابرة خاضعة لأي نظام الزامي . وتتسم عواقب تلك الشفرات الموجودة ، في نظام المسؤولية بأنها خطيرة ، لان الاحصاءات تفيد بأن غالبية حالات فقدان البضائع أو تلفها ، لا تقع أثناء النقل الفعلي بل أثناء العمليات ذات الصلة بالنقل التي تحصل قبل نقل البضاعة أو بعده .

٣ - الحاجة الى المساواة والتحديث

٨ - تختلف القواعد التي تحكم مسؤولية متعهدي المحطات الطرفية في النظم

القانونية الوطنية اختلافا واسعا من حيث مصدرها ومضمونها معا . فقد ترد القواعد في مدونات القوانين المدنية أو التجارية أو في مجامع قوانين أخرى تحكم حفظ البضائع أو ايداعها . أما بشأن معيار المسؤولية ، ففي بعض النظم القانونية يكون متمهد السطة الطرفية هو المسؤول عن البضائع مسؤولية تامة ولا يمكن أن يعفى من المسؤولية الا اذا ثبت وجود بعض الظروف المعفية المحدودة جدا . وفي نظم أخرى ، يكون المتمهد مسؤولا عن الاملال ، أي اذا لم يكرس للبضائع قدرا معقولا من العناية . وثمة اختلافات أخرى تتعلق بعبء اثبات الظروف التي تؤكد مسؤولية المتمهد . ففي كثير من النظم ، يكفي أن يقدم المدعي قدرا محدودا من الأدلة لاثبات مسؤولية المتمهد ، ثم يترك الأمر للمتمهد لكي يثبت الظروف المعفية . بيد أن هناك أيضا نظما قانونية يترك فيها الأمر للمدعي لكي يثبت الظروف المؤكدة لمسؤولية المتمهد . وتوجد كذلك فوارق تتعلق بالحدود المالية للمسؤولية . ففي بعض النظم القانونية تكون مسؤولية المتمهد غير محدودة ، بينما يضع بعضها الآخر حدودا لها . وثمة اختلافات أخرى تتعلق بفترات التقادم . ففي بعض النظم القانونية يمكن أن تكون هذه الفترات طويلة جدا . وقد تتعمد الفوارق بفعل خضوع المتمهدين ، في بعض النظم القانونية ، لقواعد للمسؤولية تختلف تبعاً لطبيعة الخدمات المؤداة . فعلى سبيل المثال قد يكون تخزين البضائع في مستودع المتمهد وتحميل البضائع على متن السفينة خاضعين لمجموعتين مختلفتين من القواعد .

٩ - ويسبب ذلك التباين في القوانين مشاكل يواجهها ، خصوصا الناقلون وغيرهم من مستعطي الخدمات المتصلة بالنقل الذين هم على اتصال بمتعهدي المحطات الطرفية في البلدان المختلفة .

١٠ - وعلاوة على ذلك ، يلاحظ أن كثيرا من القوانين الوطنية غير ملائم للممارسات الحديثة المتبعة في محطات النقل الطرفية . فعلى سبيل المثال ، قد لا تتضمن القوانين الوطنية أحكاما ملائمة لاستخدام الحاويات أو لاستخدام تقنيات الاتصال المحوسبة ، أو قد لا تعالج مسألة البضائع الخطرة معالجة وافية .

٤ - عواقب الاتفاقية ومانعها

١١ - أعدت الاتفاقية بقصد ازالة أو تقليل العيوب المذكورة أعلاه ، الموجودة في النظم القانونية المنطبقة على نقل البضائع الدولي . والحلول المعتمدة تراعي المصالح المشروعة لمالكي البضائع والناقلين و متعهدي محطات النقل الطرفية .

١٢ - كما ان الاتفاقية تعود بالنفع على مالكي البضائع ، من حيث أنها توفر نظاما قانونيا ثابتا ومتوازنا للحصول على تعويض من المتمهد . وهذا شأن مهم لمالكي البضائع ، خصوصا عندما يتلف المتمهد البضائع أو يفقدها قبل أن يصبح الناقل مسؤولا عنها ، أو بعد أن تكون مسؤولية الناقل قد توقفت . وفي مثل تلك الحال ، التي يكون

فيها متمهد المحطة الطرفية ، عادة ، هو الشخص الوحيد الذي يمكن التماس التعويض عن الضرر منه ، قد لا تتيح القواعد الوطنية غير الالزامية بشأن المسؤولية سوى امكانية محدودة لمالك المضاع للحصول على تعويض من متمهد المحطة الطرفية .

١٣ - وتنفع الاتفاقية أيضا الناقلين عندما تتضرر المضاع من جراء متمهد المحطة الطرفية أثناء الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن المضاع . وفي تلك الحالة ، التي كثيرا ما يكون فيها الناقل مسؤولا تجاه مالك المضاع بموجب نظام الزامى ، سيكون الناقل قادرا اذ ذاك على أن يبني دعوى تظلمه ضد متمهد المحطة الطرفية على النظام الالزامى في الاتفاقية .

١٤ - كما ان ما تحققه الاتفاقية من التحسين والاتساق في قواعد المسؤولية يعود بالنفع على متمهدي المحطات الطرفية . فهي توفر نظاما قاذونيا حديثا مناسباً للممارسات الآخذة في النشوء في عمليات المحطات الطرفية . كما أن القواعد الخاصة بالمستندات تتسم بالتساهل والاتساق ، وتتيح للمتمهد استخدام التبادل الالكترونى للبيانات (ت إ ب) . ومن القواعد الأخرى التي تخدم مصلحة متمهد المحطة الطرفية تلك التي تقرر حدودا مالية منخفضة نسبيا بشأن المسؤولية ، والتي تمنح المتمهد الحق في حبس المضاع لقاء التكاليف والمطالبات المستحقة له .

باء - الاعمال التحضيرية

١٥ - ترجع الاتفاقية بأصولها الى العمل الذي قام به المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص بشأن موضوع عقود ايداع المضاع وحفظها في المستودعات ، والذي أدى الى اعتماد مجلس ادارة المعهد ، في عام ١٩٨٣ ، المشروع الاولي للاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية .^(١)

١٦ - وبالاتفاق بين المعهد الدولي والاونسيترال ، عرض مشروع الاتفاقية الاولي على الاونسيترال في عام ١٩٨٤ بغية اعداد قواعد موحدة بشأن هذا الموضوع . وخص فريق الاونسيترال العامل المعنى بالممارسات التعاقدية الدولية ، الذي أسندت اليه مهمة اعداد القواعد الموحدة ، أربع دورات لاعداد تلك القواعد ،^(٢) وأوصى باعتمادها في

(١) مشروع الاتفاقية الاولي والتقرير الايضاحي منشوران في الدراسة XLIV-DOC.24 ، المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص ، روما ، ايلول/سبتمبر ١٩٨٣ .

(٢) A/CN.9/260 (حولية الاونسيترال ، المجلد السادس عشر - ١٩٨٥) ؛ و A/CN.9/275 (حولية الاونسيترال ، المجلد السابع عشر - ١٩٨٦) ؛ و A/CN.9/287 (حولية الاونسيترال ، المجلد الثامن عشر - ١٩٨٧) ؛ و A/CN.9/298 (حولية الاونسيترال ، المجلد التاسع عشر - ١٩٨٨) .

شكل اتفاقية . ثم أرسل مشروع الاتفاقية الى جميع الدول والى المنظمات الدولية المهمة ، لابداء ملاحظاتها عليه . وفي عام ١٩٨٩ ، وبعد ادخال تعديلات مختلفة على النص ، (٣) اعتمدت الاونسيترال مشروع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية . وقررت الجمعية العامة للأمم المتحدة ، بناء على توصية الاونسيترال ، أن تدعو الى عقد مؤتمر دبلوماسي لابرام اتفاقية في هذا الصدد .

١٧ - وقد عقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية ، في فيينا ، النمسا ، من ٢ الى ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩١ . ومثلت في المؤتمر ثمان وأربعون دولة بالإضافة الى عدد من المنظمات الدولية - الحكومية والمنظمات الدولية غير الحكومية المهمة بهذا الموضوع . واستعرض المؤتمر جميع القضايا استعراضا وافيا ، بما في ذلك الآراء التي درست ورفضت أثناء الاعمال التحضيرية في اطار الاونسيترال . واعتمدت الاتفاقية في ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩١ . (٤) ولغاية ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٢ ، وهو الموعد النهائي للتوقيع على الاتفاقية ، كانت قد وقمت عليها الدول التالية : اسبانيا وفرنسا والفلبين والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية .

جيم - السمات البارزة في الاتفاقية

١ - التعاريف

١٨ - يجب ، لكي تنطبق الاتفاقية ، أن يؤدي الخدمات المتصلة بالنقل شخص يشمله نطاق تعريف "متعهد محطة نقل طرفية" . ويعرّف متعهد محطة النقل الطرفية في المادة ١ (أ) بأنه "كل شخص يتعهد في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي ، لكي يؤدي بنفسه أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت اشرافه أو في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو في استخدامها . ومع ذلك لا يعتبر الشخص متمهدا اذا كان ناقلا بمقتضى أحكام سارية لقانون ينظم النقل" .

١٩ - "في معرض ممارسة عمله" : لا تنطبق الاتفاقية الا اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل تشكل نشاطا تجاريا . ولكن هذا لا يعني أن أي خدمة متصلة بالنقل يجب أن تكون خاضعة لدفع اجرة . فعلى سبيل المثال ، قد يكون تخزين البضائع لأجل قصير في بعض

(٣) يرد عرض للمناقشة التي دارت في اللجنة ضمن الوثيقة A/44/17 (حولية الاونسيترال ، المجلد العشرين - ١٩٨٩) ، الفقرات ١١ الى ٢٢٥ .

(٤) جمعت وثائق المؤتمر الدبلوماسي في منشور الأمم المتحدة

المحطات الطرفية في مكان المقصد "مجانيا" ، وتبدأ الرسوم بالاستحقاق بعد اليوم الثاني أو الثالث .

٢٠ - "بضائع محل نقل دولي" : اذا كانت الخدمات المتصلة بالنقل تؤدي فيما يتعلق ببضائع محل نقل داخلي ، فان الاتفاقية لا تنطبق . وبغية توفير قدر من اليقين بشأن النظام المنطبق ، تنص المادة ١ (ج) على أن "يبيّن" أن مكاني القيام والوصول يقعان في دولتين مختلفتين في الوقت الذي يأخذ فيه المتمد البضائع في عهده .

٢١ - "الخدمات المتصلة بالنقل" : تورد الاتفاقية في المادة ١ (د) قائمة غير حصرية للخدمات المشمولة بفئة الخدمات المتصلة بالنقل التي تحكمها الاتفاقية . والامثلة المقدمة (أي التخزين والايدياع والتحميل والتفريغ والتستيف والرس والتبطين والربط) تبين أن هذه الخدمات لا تشمل إلا مناولة البضائع ماديا ، فلا تشمل ، مثلا ، التجهيز الصناعي ، مثل اعادة تعبئة البضائع أو تنظيفها ، ولا الخدمات المالية أو التجارية .

٢٢ - "منطقة تحت اشرافه أو في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو في استخدامها" : ارتشي ، في مرحلة مبكرة من الاعمال التحضيرية المضطلع بها في نطاق الفريق العامل التابع للاونسيرال ، الا ينطبق مشروع الاتفاقية الا اذا كان حفظ البضائع جزءا من خدمات المتمد . ومن شأن ذلك النهج أن يستثني ، على سبيل المثال ، شركات التحميل والتفريغ التي تقتصر خدماتها على تحميل البضائع وتفريغها دون أن تقوم هي بتخزين البضائع . وللتعبير عن ذلك النهج بمزيد من الوضوح ، أدرج الفريق العامل ، في التعريف ، المعيار القاضي بأن يؤدي المتمد خدماته "في منطقة تحت اشرافه أو في منطقة يكون له الحق في الوصول اليها أو استخدامها" . وقد وسع نطاق تطبيق مشروع الاتفاقية في وقت لاحق ليشمل أداء مختلف الخدمات المتصلة بالنقل ، حتى وان لم تشمل حفظ البضائع . وعلى ضوء نطاق الانطباق الموسع ، يكون للمعيار المتعلق بالمنطقة التي تؤدي فيها الخدمات معنى أوسع أيضا . فهو يعني ، مثلا ، أن تستيف البضائع أو رصها على متن السفينة يعتبر خدمة تؤدي في منطقة يحق للمتمد الوصول اليها ؛ كما أن رصيف الميناء الذي ينقل المتمد البضائع عليه ، والذي تستخدمه شركات مختلفة ، يعتبر منطقة يحق للمتمد استخدامها ؛ ويعتبر مستودع المتمد منطقة تحت اشرافه .

٢٣ - "لا يعتبر الشخص متعهدا اذا كان ناقلا بمقتضى احكام سارية لقانون ينظم النقل" . تستثني الاتفاقية من نطاق تطبيقها الحالات التي يؤدي فيها شخص ما خدمات متصلة بالنقل في الوقت الذي يكون فيه مسؤولا عن البضائع بموجب القواعد القانونية التي تنظم النقل . وعلى سبيل المثال ، اذا كان ذوع معين من النقل البحري للبضائع خاضعا لقواعد هامبورغ ، واذا كان الناقل يأخذ البضائع في عهده في ميناء التحميل ويحفظها في مخازنه الى حين بداية الرحلة أو يحفظها في عهده بعض الوقت في ميناء التفريغ ، فان قواعد هامبورغ ، لا الاتفاقية الخاصة بمتعهدي محطات النقل الطرفية ، هي التي ستحكم عند ذاك مسؤولية الناقل عن البضائع التي يحتفظ بها في الميناء .

٢ - فترة المسؤولية

٢٤ - تبدأ مسؤولية المتعهد عن البضائع عندما يأخذها المتعهد في عهده ، وتنتهي عندما يسلمها المتعهد الى الشخص الذي يحق له تسليمها أو يضعها تحت تصرفه (المادة ٣) . وينبغي أن يُنظر الى مفهوم "أخذ البضائع في العهدة" على ضوء أنواع الخدمات التي قد يؤديها المتعهد ، وعلى ضوء أنه يجوز للمتعهد أن يؤدي الخدمات بينما يكون شخص آخر ، هو الناقل في العادة ، مسؤولاً عن البضائع . وعندما يتسلم المتعهد البضائع لكي يضعها في مستودع ، فإنه يكون مسؤولاً عن البضائع منذ الوقت الذي تصبح فيه البضائع في عهده أو تحت إشرافه . غير أنه عندما يشرع المتعهد في تناول البضائع بأداء خدمات مثل التحميل أو التفريغ أو التستيف أو الرص أو التبطين أو الربط ، فيمكن أن تؤدي خدماته بينما تكون البضائع "في عهدة" الناقل . وأثناء أداء هذه الخدمات ، لا يجوز اعتبار البضائع في عهدة المتعهد أو إشرافه الكامل . ولا تبدأ مسؤولية المتعهد عن البضائع ، في هذه الحالات ، الا عندما يصبح على اتصال مادي بالبضائع .

٢٥ - وبالمثل ، يتوقف معنى مفهوم "تسليم البضائع للشخص الذي له الحق في تسليمها أو وضعها تحت تصرفه" على الظروف المحيطة بالحالة . فإذا كان "التسليم" يتم باخراج البضائع من مستودع المتعهد ووضعها في عهدة الناقل أو المرسل اليه ، فإن اللحظة المعنية تكون هي اللحظة التي تخرج فيها من عهدة المتعهد أو نطاق إشرافه . وإذا كانت خدمات المتعهد مقصورة ، مثلاً ، على التستيف أو الرص أو التبطين أو الربط ، التي كثيراً ما تؤدي عندما تكون البضائع في عهدة الناقل ، فإن فترة مسؤولية المتعهد تنتهي عندما ينجز المتعهد تناوله للبضائع .

٢٦ - والغرض من مفهوم وضع البضائع "تحت تصرف الشخص الذي له الحق في تسليمها" هو تمكين المتعهد من إنهاء مسؤوليته بموجب الاتفاقية ، عندما يقي بجميع التزاماته ، حتى وان خلف الشخص الذي يحق له تسليم البضائع عن ذلك . ولكي تنتهي المسؤولية بموجب الاتفاقية ، فإن وضع البضائع بتصرف الشخص الذي له الحق في ذلك يجب أن يتم وفقاً للمقدد وللأعراف المنطبقة على الحالة المعنية .

٣ - إصدار الوثيقة

٢٧ - تترك الاتفاقية للمتعهد ، من حيث المبدأ ، تقرير ما اذا كان ينبغي له أن يصدر وثيقة يقر فيها بتسليمه البضائع (المادة ٤) . ولكن اذا طلب العميل وثيقة كهذه ، وجب على المتعهد إصدارها . وهذا الحل ضروري لكي توضع في الحسبان الممارسات المتبعة في مختلف أنواع عمليات المحطات الطرفية . وعلى سبيل المثال ، عندما تكون العمليات مقصورة على ربط الحاويات وتستيف البضاعة أو رصها أو تبطينها ، فقد يكون من المتعارف عليه عدم إصدار وثيقة . أما عندما تشمل العمليات حفظ البضائع في المستودعات ، فإن المتعهدين يصدرون عادة وثيقة يقرون فيها بتسليم البضائع .

٢٨ - وتنص الاتفاقية على أنه يجوز اصدار وثيقة "بأي شكل يحفظ المعلومات الواردة فيها" . وتنص كذلك على أن التوقيع يمكن أن يكون "بخط اليد أو بصورة لهذا التوقيع مأخوذة بالتصوير الجرقى (الفاكسيميلى) أو بأي وسيلة أخرى لها نفس الحجية" . وهذا الحكم غير مقيد باشتراط مؤداه أن القاذون المنطبق يجب أن يسمح بوسيلة تصديق معينة : وينبغي أن يفهم تعبير "نفس الحجية" على أنه شرط يوجب أن تكون الطريقة المستخدمة موثوقة بقدر كاف على ضوء الاعراف المرعية في الحالة المعنية .

٢٩ - وتشير الاتفاقية في عدة مواضع الى الاخطارات والطلبات (المواد ٤ ، (١) : ٥ (٣) و (٤) : ١٠ (٤) : ١١ (١) و (٢) و (٥) : ١٢ (٢) و (٤) ، (٥) . وتنص المادة ١ (هـ) و (و) على أن الاخطار أو الطلب يوجه "بشكل يحفظ المعلومات الواردة فيه" . والفرض من هذا الحكم ، الذي هو مواز للحكم المتعلق بشكل الوثيقة التي يصدرها المتعهد وهوغ على غرار صياغات مماثلة في عدة نصوص قانونية دولية ، هو أن يوضح ، من ناحية ، أن الاخطار أو الطلب المقصود في الاتفاقية لا يصح أن يوجه شفويا ومن الناحية الأخرى ، أن الاخطار أو الطلب قد يوجه بشكل ورقة مكتوبة أو قد يرسل باستخدام التبادل الالكترونى للبيانات (ت إ ب) . وبما أن استخدام التبادل الالكترونى للبيانات يتطلب أن يستخدم الطرفان معدات ملائمة ومتوائمة ، فإن استخدام تقنيات الارسال الالكترونى يفترض وجود اتفاق سابق بين الطرفين .

٤ - أساس المسؤولية

٣٠ - تتناول الاتفاقية مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن فقدان البضائع أو تلفها ، وكذلك عن التأخر في تسليم البضائع (المادة ٥) . أما مسألة ما اذا كان مفهوم "الخسارة" يشمل الارباح الضائعة ، فهي متروكة للقاذون المنطبق .

٣١ - وتستند مسؤولية المتعهد ، في اطار الاتفاقية ، الى مبدأ افتراض الخطأ أو الاهمال . وهذا يعني أنه ، بعد أن يثبت المدعي أن الفقدان أو التلف وقعا خلال فترة مسؤولية المتعهد ، يفترض أن الفقدان أو التلف قد وقع بسبب ااهمال المتعهد . ويمكن اخلاء مسؤولية المتعهد اذا أثبت انه اتخذ ، هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أشخاص آخرون يستعين بهم في تأدية الخدمات المتصلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن تلزم لتجنب الفقدان أو التلف .

٣٢ - وأبدت تحفظات على مبدأ المسؤولية المفترضة لانه ، في بعض المحطات الطرفية ، قد يعمد الأشخاص الذين أودعوا البضائع في السحطة الى دخولها لتفتيش البضائع أو أخذ عينات منها أو عرضها على مشترين محتملين ، ومن ثم لا يستطيع متعهدو تلك المحطات ممارسة الاشراف الكامل على البضائع . ولكن تلك التحفظات لم تقبل لانه رئي أن القاء عبء اثبات الاهمال على مالك البضائع من شأنه أن يعنى عمليا ، في كثير من الاحيان ، أن المالك لن يكون قادرا على اثبات المسؤولية عن الخسائر الناجمة عن الاختلاس أو

السرقه أو سوء تنظيم العمل . ويضاف الى ذلك أن من السعقول أن يتوقع المرء من المتهمدين تنظيم اشراف سليم على البضائع ، وأن مبدأ المسؤولية المفترضة يمثل حافزا ملائما على ذلك .

٥ - حدود المسؤولية

٣٣ - تبين الاتفاقية حدين ماليين مختلفين لمسؤولية المتعهد ، تبعا لواسطة النقل التي تتعلق بها عمليات المحطات الطرفية (المادتان ٦ و ١٦) . فالحدود الدنيا على عمليات المحطات الطرفية ذات الصلة بنقل البضائع بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، والحدود العليا تنطبق على عمليات المحطات الطرفية الأخرى ؛ ويعود هذا التمييز الى أن قيمة البضائع المنقولة بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية تميل الى أن تكون أدنى من قيمة البضائع المنقولة بوساطة النقل الأخرى . كما أن تلك الحدود الدنيا ، القريبة من الحدود المقررة في الاتفاقيات التي تتناول نقل البضائع بطريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، يراد بها معاملة المحطات الطرفية البحرية أو الواقعة على الممرات المائية الداخلية معاملة مماثلة للناقلين بطريق البحر والممرات المائية الداخلية .

٣٤ - وحدود فقدان البضائع أو تلفها تقوم ، حصرا ، على وزن البضائع . ولا تقدم الاتفاقية حدا بديلا يقوم على الرزمة أو غيرها من وحدات الشحن ، كما هو الحال ، مثلا في قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي . وهذا يعني أنه كلما خف وزن وحدات التعبئة وصغر حجمها ، انخفضت حدود مسؤولية المتعهد بالمقارنة بحدود مسؤولية الناقلين البحريين . ومن أسباب عدم النص على حد مسؤولية عن كل رزمة ، الرغبة في تجنب صعوبات تفسير الحدود القائمة على الرزمة أو غيرها من وحدات الشحن .

٣٥ - ولا تنص الاتفاقية على حد إجمالي للمسؤولية عندما يكون الضرر ناجما عن حادث واحد يقع لبضائع تخص عددا من المالكين المختلفين . فعلى سبيل المثال ، يمكن أن يؤدي ذوب حريق في محطة طرفية الى وقوع مسؤولية ضخمة على عاتق المتعهد ، بالرغم من وجود حد منطبق على كل صاحب مطالبة . ولم يعتمد مثل ذلك الحد "الكارثي" لأن الحد الوحيد يمكن أن يكون منخفضا جدا بالنسبة للمحطات الكبيرة ، بينما لا يمثل تحديدا حقيقيا للمسؤولية بالنسبة للمحطات الصغيرة . ولا يمكن العثور على معيار مرض لتبيان حدود إجمالية مختلفة تبعا لحجم المحطة . علاوة على ذلك ، رثي أن التامين قد يكون حلا بالنسبة للمسؤولية الناجمة عن مثل تلك الحوادث الكارثية .

٦ - الربان على المطالبات غير المستندة الى عقد

٣٦ - تتناول المادة ٧ (٢) و (٣) الدفع وحدود المسؤولية التي يتمتع بها مستخدمو المتعهد أو وكلاؤه أو الأشخاص المستقلون المتمتعون بهم . ولا ينشئ هذان الحكمان

حقاً في رفع دعوى على أولئك الأشخاص ، بل انهما يكتفيان بشملهم بالدفع و حدود المسؤولية اذا كان القانون المنطبق يعطي الحق في اقامة الدعوى عليهم .

٣٧ - ولا تتطرق الاتفاقية صراحة الى مسألة ما اذا كان الاتفاق بين المتعهد وأحد الزبائن على زيادة حدود المسؤولية أو على التنازل عن الدفع ، يلزم مستخدمي المتعهد أو وكلاءه أو الأشخاص المستقلين المتعاقدين معه .

٧ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية

٣٨ - يسقط حق المتعهد في الانتفاع بالحدود المالية للمسؤولية اذا ثبت أنه هو نفسه ، أو مستخدموه أو وكلاءه ، قد تصرفوا بطريقة تتسم بالرعونة ، وذلك على النحو المبين في المادة ٨ . ولا يسقط حق المتعهد في الانتفاع بحدود المسؤولية اذا تصرف، بتلك الطريقة شخص مستقل متعاقد معه .

٣٩ - وأثناء اعداد الاتفاقية ، رثي أن المتعهد لا ينبغي أن يفقد حقه في الانتفاع بحد المسؤولية الا اذا ارتكب هو نفسه خطأ بيّنا ، وألا يفقد تلك المزية اذا تصرف، مستخدموه أو وكلاءه على ذلك النحو . بيد أن الرأي السائد ذهب الى أن من واجب المتعهد أن يراقب عمل مستخدميه ووكلائه ، وأنه ينبغي أن يتحمل تبعه تصرفاتهم الرعناء .

٨ - حقوق الضمان على البضائع

٤٠ - ان المادة ١٠ ، التي تمنح المتعهد الحق في حبس البضائع مقابل المطالبات المستحقة له ، لا تنشره هي بذاتها حقاً في بيع البضائع المحبوسة . ولا تتناول الاتفاقية الحق في البيع الا بقدر وجود ذلك الحق في قانون الدولة التي تقع فيها البضائع المحبوسة .

٩ - تقادم الدعاوى

٤١ - بالنسب على مدة سنتين لتقادم الدعاوى المرفوعة على المتعهد (المادة ١٢) ، أراد واضعو مشروع الاتفاقية تجنب حالة يصعب أو يستحيل فيها على الناقل أن يقيم دعوى رجوع على المتعهد . وهذه الحالة تنشأ عندما يقاضى الناقل أو تثبت مسؤوليته قرب انقضاء فترة التقادم التي تستغرق سنتين أو بعده . والسادة ١٢ (٥) تسمح بتقديم مطالبة ضد المتعهد حتى بعد انقضاء فترة التقادم ، اذا أقيمت الدعوى في غضون تسعين يوماً بعد ثبوت مسؤولية الناقل في دعوى رفعت عليه شخصياً أو بعد تسويته المطالبة التي استندت اليها تلك الدعوى .

١٠ - الأحكام الختامية

- ٤٢ - على الرغم من تقديم مقترحات دعت الى السماح بابداء التحفظات على الاتفاقية ،
تقرر عدم السماح بأي تحفظات (المادة ٢١) .
- ٤٣ - وتتبدى رغبة الاسراع في ادخال الاتفاقية حيز النفاذ في المادة ٢٢ ، التي تنص
على أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ عندما تنضم اليها خمس دول .
- ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن الاتفاقية من أمانة الاونيترال ،
بالكتابة اليها على العنوان التالي :

UNCITRAL Secretariat
Vienna International Centre
P.O. Box. 500
A-1400 Vienna
Austria

135612 : التلخيص
(43-1) 237485 : التلغراف
(43-1) 21131-4060 : الهاتف
