



**ORGANIZATION OF
AFRICAN UNITY**

Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الافريقية
السكرتارية
ص. ب. ٣٢٤٣

**ORGANISATION DE L'UNITE
AFRICAIN**

Secretariat
B. P. 3243

اديس ابابا * Addis Ababa

مجلس الوزراء

الدورة العادية السادسة والثلاثون

اديس ابابا ٢٣ فبراير - اول مارس ١٩٨١

CM/ 1107 (XXXVI)

تقرير الامين العام حول اتفاقية الامم المتحدة
لنقل الدولي المتعدد النساء



(1)

تقرير الأمين العام حول اتفاقية الأمم المتحدة
للنقل الدولي المتعدد الوسائط

(1) تمت الموافقة بالإجماع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط في مؤتمري الأمم المتحدة حول هذا الموضوع في الرابع والعشرين من مايو عام ١٩٨٠ بعد سبعة سنوات من المباحثات المطولة تحت رعاية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية • ووقع على البيان الختامي ٧٧ من الدول المشتركة كان من بينها ١٨ دولة من الدول الأعضاء في منظمة الوحدة الأفريقية وهي: الجزائر، بحرين، مصر، إثيوبيا، اليابان، غانا، كينيا، مدغشقر، مالاوي، المغرب، نيجيريا، السنغال، الصومال، السودان، تونس، تنزانيا وزائير.

(٢) الاتفاقية مفتوحة للتوقيع في مقر الأمم المتحدة في نيويورك من ١ سبتمبر عام ١٩٨٠ إلى ٣١ أغسطس عام ١٩٨١ وسوف تظل مفتوحة للدخول فيها بمجرد ذلك وستكون الاتفاقية موضع التنفيذ عندما تصبح ٣٠ دولة طرفاً متعاقدة إما بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو التصديق أو الانضمام.

(٢)

(٣) اجتماع مجلس الوزراء في الجلسة العادية الثالثة والعشرين في مقديشو بالصومال من ٦ - ١١ يونيو عام ١٩٧٤ بعد التداول حول تقرير

الأمين العام لمنظمة الوحدة الإفريقية حول الاجتماع شبه اقليمي حول عمليات النقل المشتركة الذي عقد في ميريبي، كينيا، وأخذ القرار الوزاري رقم ٣٦٥ (د ٢٣) حول التعاون الإفريقي في مجال النقل الموحد وأكدت مادة هذا القرار الختامية على علم المجلس بالحاجة التي تتطلبها تحديد الأساس والنهج والوجهة من أجل تكامل خامس لكن أشكال النقل ومن ثم وافق على "وصية نيروبي" التي دعت إلى تعاون إفريقي أوسع في مجال عمليات النقل المتعددة في إفريقيا.

(٤) في الدورة العادية الرابعة والعشرين لمجلس الوزراء التي تمت في أديس أبابا اثيوبيا، درس المجلس تقرير الأمين العام حول إمكانية عقد اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط وأخذ القرار الوزاري ٤٥٥، ولمس المجلس حاجة إفريقيا إلى أن تلعب دورا فعالا في أي قرار دولي مثل الاعتراف لاتفاقية دولية للنقل الدولي المتعدد الوسائط بعيد عن تقيده بالتنسيق والوالتف الفعال لوجهة نظر المجموعة الإفريقية والأمانة العامة لمنظمة الوحدة أممًا لاجتماع المجموعة التحضيرية للحكومات في جنيف حول اتفاقية النقل المتعدد الوسائط.

(٣)

(٥) قرر مجلس الوزراء اهتمامه بأوفائية النقل الدولي المتعدد الوسائط عندما اجتمع في دورته العادية السابعة والعشرين في بورت لويس بموريشوس واتخذ القرار الوزاري رقم ٥٢٣ (د ٢٧) الذي قرر فيه أنه يجب تنسيق وإيجاد موقف أفريقي متآلف استعدادا للاجتماع المجموعته الوضعية بين الحكومات التي كانت ستعقد في جينيف في يناير / تمراير عام ١٩٧٧ .

(٦) بالإضافة إلى الخطوات المبينة عليه التي اتخذها مجلس الوزراء في دورات متعددة فإن المؤتمرات الوزارية الأفريقية حول مشاكل التجارة والتنمية والنقد التي عقدت في أبيدجان ، ساخن الحاج في الفترة من ٩ - ١٣ يوليو عام ١٩٧٣ أصدرت توصية تتعلق بمجال النقل البحري في داخلها سيتم دمج نقل البضائع المشترك في أفريقيا في إطار عمل النقل الدولي المتعدد الوسائط على المستوى الشبه اقليمي أصدر اجتماع وزراء نقل غرب أفريقيا في أبيدجان بساحل الحاج في يوليو عام ١٩٧٥ توصيات مشابهة تتعلق بإنشاء جهاز فعال لعمليات النقل المتعدد الوسائط في أفريقيا .

(٤)

تعريفات :

(٧) النقل المتعدد الوسائط هو الترتيبات التي تكون لنقل البضائع عبر مسافات تشمل عددا من مختلف وسائل النقل (بالبحر أو بالبر أو بالجو) في أي مشترك مما لهذه الوسائط دون تفريغ أو إعادة نقل للبضائع في نقطة الانتقال بين وسائل النقل المختلفة وبمبلدين أو أكثر .

(٨) النقل المتعدد الوسائط من ناحية المفهوم في حد ذاته ليس تقليدا جديدا في التجارة الدولية فقد كانت البضائع تشحن دائما عبر مسافات كانت قطاعات منها بالبحر والبر وأخيرا بالجو والذي يحصل النقل المتعدد الوسائط نظاما جديدا هو دخول عاملين عليه :

أ - الشحن بالوحدات .

ب - اتقاق النقل الواحد .

(٩) الموقف الذي خلقه إدخال الشحن بالوحدات إلى النظام هو أن البضائع تحمل وتشحن في أرض المحول ثم تشحن على طول المسافة كلها إلى المرسل إليه بمسند واحد دون تسليم وسيط عندما تنقل من وسيلة مواصلات إلى أخرى وهذه الوسيلة للشحن بالوحدات تعرف خاصة باسم الشحن بالصاديق

(٥)

(١٠) اتفاق النقل الواحد يقضى بأنه بالرغم من ان البضائع تحمل على وسائل نقل متعددة فالإتفاق يتم كما لو كان النقل بوسيلة نقل واحدة وهذا يتسم بالطبع الشحن بالوحدات .

(١١) يقال ان الحمولة موحدة عندما تعبأ في وحدات أو تشحن بطرق خاصه مثلا في صناديق مضممة خصيصا بهدف :

أ - الحد من التناول اليدوي وكذلك التوثيق .

ب - التقليل بقدر الامكان من الوقت الذى يستغرق في نقلها بين المواقع .

ج - تأمين سلامتها من حيث الكسر ومن حيث الخسارة الناتجة عن سرقات كميات صغيرة منها .

الخلفية وقابلية التطبيق :

(١٢) فلسفة ومبادئ الاتفاقية هو ادخال نظام المسؤوليات القانونية الواحد القائم

على أساس الخطأ أو الإهمال المتكرر لنقل البضائع بأكثر من وسيلة مواصلات .

(٦)

(١٣) الاتفاقية التي تكون قابلة للتطبيق ندياً على الحقوق الدولية المتعددة الوسائل تفرض نظام التزامات قانونية معفق عليه على النظام القائم من الوسيلة الواحدة وذلك لاحكام العلاقة التعاقدية بين المرسل اليه وعامل النقل المتعدد الوسائط للنقل الكلي للبضائع من الوقت الذي يأخذها فيه متعهد النقل المتعدد الوسائط على مسؤوليته حتى التسليم بصرف النظر عن مختلف وسائل النقل التي استخدمت والنظام الحالي لمرور البضائع مقسم الى أجزاء بحيث يحمل كل ناقل للبضائع لوسيلة واحدة مسؤولية الجزء الخاص به من رحلة البضائع .

(١٤) الاتفاقية مقسمة الى مقدمة وثمانية أبواب تتناول المسائل الآتية :

- احكام عامة تشمل تنظيم رقابة النقل المتعدد الوسائط .
- المستندات .
- الالتزامات القانونية لمتعهد النقل المتعدد الوسائط .
- المطالبات والدعوى .
- احكام تكميلية .
- المسائل الجمركية .
- الاحكام الختامية .

(٧)

(١٥) تعترف الاتفاقية بحق كل دولة في ان تنظم وتراقب عمليات النقل المتعدد الوسائط على المستوى القصى بما في ذلك الحق في اتخاذ اجراءات تتعلق بالمشاركات خاصة قبل ادخال التكنولوجيا الحديثة والخدمات وهذا يجب ان يتم بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المخيمة فيما يتعلق بشروط الخدمات وترخيصات عمال النقل المتعدد الوسائط والمشاركة في النقل وكل الاجراءات الاخرى الضرورية لتأكيد المصلحة الاقتصادية والعجاريه لكل دوله .

(١٦) يوضع الميثاق حدودا للمسئوليات القانونية التي لا تتعدى ٩٢ وحدة حسابيه (٠٠٠٠٠٠ SDR) للطرد أو وحدة الشحن الاخرى أو ٢٧٥ من الوحدات الحسابيه للكيلو .

النقل المتعدد الوسائط في افريقيا :

(١٧) اعداد المؤتمر البحري الافارقة حول النقل البحري ومرور الناقلات المقدم له في قرار منظمة الوحدة الافريقية الوزاري رقم ٣١٣ دورة (٢١) قامت الامانة العامة لعملية مسح عام ١٩٧٤ لتكشف الحد الذي يصل دخول

(٨)

النقل المتعدد الوسائط إلى أفريقيا ° وتفتح المسح الشامل عن هذه
النواحي :

- أ - ٢٣ دولة من ٤٢ دولة استجابت لاستطلاع السراي °
- ب - من هذه الـ ٢٣ دولة أشارت ١٧ إلى أن لديها موانئ
بحرية دولية كاملة (الباقي لا تطل على ساحل) °
- ج - ١٤ دولة من الـ ٢٣ دولة لديها خطوط شحن قومية
وأحد البلاد الخمس مطة على ساحل تشارك في خط شحن
مع اثنين من الجيران الساحليين موجودة بين الـ ١٤ دولة °
- د - ١٤ دولة أدخلت بالفعل نظام الشحن بالوحدات في تجارتها
الدولية بينما هناك ٣ دول تخطط لإدخاله في المستقبل
القريب ° وكان هناك ٣ دول لا تطل على ساحل من بين
الـ ١٤ دولة °

وكشف المسح الشامل أيضا عن :

- أ - ٩ من الدول أدخلت النظام فيما بين عام ١٩٧٠ وعام ١٩٧٥ °
- ب - ثلاث دول أدخلته فيما بين ١٩٦٥ و ١٩٧٥ ° (١)
- ج - دولة واحدة أدخلته قبل عام ١٩٦٥ كلاهما كان على الساحل الغربي
لافريقيا °

(٩)

(١٨) طبقا للمسح الشامل يخولف نظام الشحن بالمحطات المستخدم كالتالى :

- أ - ٤ دولة تستخدم مناديق الشحن (حاويات)
- ب - ٤ دول تستخدم أحبال الرفع •
- ج - (٢) دولوان تستخدمان الشحن والتفريغ •
- د - ٤ دول تستخدم المنصات النقالة بينما •
- هـ - لم تستخدم أية دولة نظام النقل المائى ودولة واحدة قالت انها كانت تستخدم كل الطرق المشار اليها فى أ ، ب ، ج ، د •

(١٩) أنواع النقل الموحد النهج كانت تستخدمها الدول لاجزاء كانت كالتالى :

- أ - من مخزن الى مخزن (٥ بلاد)
- ب - من الباب للباب (٨ بلاد)

(٢٠) وفى نفس الوقت ١٣ من ال ١٧ دولة ذات الموانئ البحرية الدولية

قالت انها كانت تفكر فى تحويل معدات الميناء لتعمل بنظام الشحن بالمحطات •

(١٠)

(٢١) عبرت الدول الأعضاء عن اعتقادها بأن ادخال نظام الشحن بالوحدات في تجارتها الدولية سوف يتطلب تغييرات في البنية الأساسية
ومزيد من الاستثمار كما هو مبين فيما يلي :

- أ - تغييرات ومال مستثمر في معدات الميناء (٦) ست دول
- ب - تغييرات ومال مستثمر في الطرق (٦) دول
- ج - تغييرات ومال مستثمر في طرق السكك الحديدية (٥) دول
- د - تغييرات ومال مستثمر في معدات اخرى ٧ دول و
- هـ - تغييرات مال مستثمر في لا شيء من هذه (٢) دولتان

(٢٢) وكشف المسح الشامل عن كم من الشحن بالوحدات تسبب في :

- أ - اقل من ١٠ % من تجارة التصدير والاستيراد و (٩) دول
- ب - من ال ١٤ دولة التي ادخلت بالفصل الحمولة الموحدة
- ب - من ١٠ - ٢٠ % من تجارة التصدير والاستيراد لدولتين
- من ال ١٤ دولة كما في (٩) من بينهما دولة من الدول غير الساحلية

(١١)

ج - أكثر من ٢٠% من تجارة التصدير والاستيراد ل ١٤ دولة

كما في (أ) ومن بينها دولة غير ساحلية (٤٥%) .

(٢٣) ومع ان معدل الاستجابة كان ٥٥% فان المسح الشامل أعطى مؤشرا

للحد الذي ادخل اليه النقل الموحد والشحن بالوحدات في تجارة

افريقيا الدولية .

(٢٤) مؤتمر الخبراء الافارقة حول النقل البحري ومزججه قرار منظمة

الوحدة الافريقية الوزاري رقم ٣٠٣ (د ٢١) تم في اديس ابابا من

٧ أكتوبر الى ١٢ أكتوبر عام ١٩٧٤ . وكان امام المؤتمر أوراق

أعدتها منظمة الوحدة الافريقية واللجنة الاقتصادية لافريقيا ومؤتمر

الامم المتحدة للتجارة والتنمية والهيئة الاستشارية الحكومية للملاحمة

وبعض دروات .

وبعد دراسة هذه الوثائق لوقت طويل توصل المؤتمر الى

النتائج التالية التي قد تكون خطوطا ارشادية للسياسة الافريقية حول النقل

الموحد الوسائط والحمولة الموحدة :

(١٢)

النقل المتعدد الوسائط والشحن بالوحدات كنظام نقل متفقد جدا وهرضة لان يكون له اهداء بعيدة المتناول غلبت اقتصاديات الدول النامية انما عملت به هذه الدول .

ومع ذلك فبينما الطريقة التقليدية في تناول الحمولات أو طريقة تجزئة الشحنات غير محكوم عليها ان تكون باطلة

الاستخدام في المستقبل المنظور فالشحن بالوحدات عملية غير قابلة للانعكاس . ولا يمكن من ثم وقفها أو تجاهلها

من قبل الدول الافريقية . في الحقيقة انها تلقى

قوة دفع في افريقيا كما يتبين ذلك من حقيقة ان (١٤)

أربعة عشر من الدول الاعضاء في منظمة الوحدة الافريقية تستخدم بالفعل النظام الجديد ومع ذلك لزاما من عمل

الدراسات المكثفة لتوحيد مضامين النظام وأثره على الدول

الاعضاء في منظمة الوحدة الافريقية .

الطرق الخمس التالية لتوحيد الحمولة مفهوم أنها مستخدمة

في ذلك الوقت :

(١٣)

١٠. أحيال رفع الحمولة •
١١. المنصات النقالة سفن الشحن والتفريغ •
١٢. الشحن في صناديق (مناوير) •
١٣. على العموم فالمصل بنظام الشحن بالوحدات يعتمد على
الناحية الميكانيكية بشكل كبير والدول الأفريقية التي ستجول
إلى النظام سوف تواجهها مشاكل الحصول على العاملين
الذين لا يدرتهم ومن ثم فستكون هناك الحاجة إلى المساعدة
المالية والتقنية لتكون قادرة على تشغيل خدمات الشحن
بالوحدات بفعالية وهذه على وجه الخصوص حالة سفن الشحن
والتفريغ والشحن بالصناديق •
١٤. فيما يتعلق بأحيال رفع الحمولة والمنصات النقالة فسوف يظهر
أنها في متناول الدول الأفريقية كمقدس خدمات شحن أو
كمتلقين أو مستخدمين لهذه الخدمات • وسفن الحمولات
كوسيلة أخرى يمكن أن تستخدمها البلدان الأفريقية في قدرتها
كخدمة لخدمات الشحن لكن ستكون العملية باهظة جداً
بالنسبة لهم كمبنى خدمات شحن •

(١٤)

و - الدول الأفريقية التي تدخل نظام الشحن بالوحدات
والنقل الموحد للبضائع في مجازتها الدولية ستوسع
ان يمر بتغييرات في المجالات التالية في اقتصادياتنا:
البنية الأساسية ، أعمال الشحن ، وتكلفة نقل الصادرات
والواردات ، انتشار الممارسة .
هذه البلاد ستحتاج على وجه الخصوص إلى مراجعة
قوانينها أو إعادة تشكيل سياساتها في المجالات التالية من مجازتها
الدولية في استخدام شركات التأمين الدولية ، خدمات
وكالة الشحن المحلية ، التحكم في ملكية النقل الداخلي
والمشاركة في عمليات النقل الموحد .
أحد المفاهيم التي أدى إليها النقل المتعدد الوسائط
هو عملية النقل الموحد أو هيئة النقل الموحد التي تحتاج
إلى رأس مال ضخم وهيئة إدارية مركبة وشبكة اتصالات مكثفة
مع الوكالات فيما وراء البحار .

(١٥)

ح - وجود معاهدة تشجيع النقل المتعدد الوسائط يسهل
خطر ان تسيطر الشركات المالكية أو الهيئات الدولية
المالية التي تقدم المساعدات على صناعات النقل الداخليه
في افريقيا. ومساءلة مسئوليات معاهدة تشجيع النقل
المتعدد الوسائط على وجه الخصوص ومشكلة اختيار مؤسسي

العمليات وتعهد على نوع المسئولية المفترض من بين شبكات
النظم الموحدة ونوع المسئولية القانونية الصارمه

ط - وللأحتراس من المخاطر السابقة يجب ان تقوم افريقيا
بمعاية اجساد معاهدة تشجيع النقل المتعدد الوسائط

في شكل احتكار دولي وهئيات دولية مالية تقدم
المساعدات مما يشكل خطرا على صناعات النقل في المنطقة
أو تؤدي الى ابطاله كما ان الشخص الضخام

ي - من الضروري أيضا لافريقيا ان تؤكد اشتراكها في عمليات
معاهدة النقل المتعدد الوسائط. ولكن يتحقق
هذا الهدف قد تشارك حكومات هذه الدول في أعمال

(١٦)

معهدي وتشغيل النقل المتعدد الوسائط سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق الشركات المتداخلة القائمة بالاشتراك مع موانئها، بالإضافة إلى ذلك سوف تحتاج إلى إعطاء رخص وتسجيل لمعهدي النقل المتعدد الوسائط الذين يخدمونهم للتأكد من السيطرة على أنشطة هذه الوحدات.

ك - المضامين السياسية للشحن بالوحدات والنقل الموحد تشمل آثار النظام الجديد المذكورة في الفقرات الفرعية (و) و (ى) وهذا لان قرار القيام لعملية الشحن بالوحدات يجب ان يكون قرارا سياسيا يأخذ كل هذه الآثار في الاعتبار.

ل - وأهمية خاصة يجب الجاقتها بمضمون النقل الموحد والشحن بالوحدات من أجل سيادة أى بلد أفريقي يقرر ان يعمل بالنظام الجديد للنقل في تجارتها الدولية.

م - بالنسبة ل (ل) فوق هناك ثلاثة أمثاق خامه وكشفت

(١) الا وهو أن معهدي النقل المتعدد الوسائط ان لم يتم التحكم فيهم بشكل ملائم عن طريق الدول

(١٧)

الافريقية المضيقة يمكن ان يهتدوا سيادة
ولك الدول بفضل القوة الاقتصادية التي ستكون
لهؤلاء ويمارسونها .

(٢) اذا ما تم ووقع ضغط على الدول الافريقية
لتوحيد نظم نقلها فان مثل هذه الضغوط من
شأنها ان تفرض على تلك البلاد أوامر اولويات
التنمية . مثل هذا الفرض للاولويات سوف يشكل
انتهاكا لسيادة الدول المعنية

ن - فيما يتعلق بالعلاقات بين الدول الافريقية المجاورة من
المحتمل ان يؤدي نظام النقل المتعدد الوسائط السبي
تعارض في السياسات فعلى سبيل المثال فان قرارات
وسياسات الدول الساحلية في النظام الجديد للنقل يمكن
ان تفرض على الدول الغير ساحلية المجاورة شروط وسياسات
نقل وأمن قد لا ترغب الاخيرة في قبولها عن طواعية والمكس
بالمكس

(١٨)

س - يجب ان تخطط الدول الافريقية بعناية لادخال النظام الجديد في شبكات مواصلاتها . وفي حالة افريقيا الخاصة سيكون من الضروري على الحكومات ان تستشير وتنسق برامجها وسياساتها بقدر الامكان في مجال النقل المتعدد الوسائط .

(٢٥) امام الدول الاعضاء في منظمة الوحدة الافريقية وقتا قصيرا الاجل لتنظر في العوامل التالية وفي دراسات اللجنة كي يحدد الحد الذي اليه من المحتمل ان يؤثر التمدد المتعدد الوسائط عليها مجتمعها وليس كل على حدى :

أ - التأثير المحتمل للشحن بالوحدات والنقل المتعدد على العمالة وخاصة عمال الموانئ في البلاد الافريقية .
ب - النوائج المتوقعة لاقامة والتوسع في عمليات النقل المتعدد الوسائط في البلاد الافريقية مع الاشارة الخاصة الى :

(١) الجدوى الفنية والقدرة التحولية لاموال الاستثمار
الضرورية لتعديل البنية الاساسية للبلدان الافريقية .

(١٩)

الملكية والسيطرة على عمليات النقل المتعدد الوسائط . ومن الامور ذات الاهمية الخاصة لافريقيا الحاجة الى المشاركة في هذه العمليات والتأكد من ان المصالح المالية الخارجية لا تكون هيئات مالية لتقديم المساعدات مسن متعهدى النقل المتعدد الوسائط الذي سن لن يستغلوا هذه العمليات فحسب بل نظم النقل الداخلية أيضا .

(٣) التعاون الاقليمي في ايجاد خدمات نقل متعدد

الوسائط

(٤) اجراءات ضرورية للايقان على نصيب عادل من عمال

تشغيل النقل المتعدد الوسائط وتأمين الحمولات

نواع النظام الجديد للنقل المتعدد الوسائط

من حيث معايير الشحن بالعلاقة الى ان معايير

تقليدية سيتم الحفاظ عليها " المعايير الجديدة

التي ستطبق وما هي الآثار الاقتصادية على

الدول الأعضاء

— مدى المساعدة الفنية والمالية المطلوبه

للعمل بالنظام الجديد وطرق وسائل

التوسع في مثل هذه المساعدة .

ج — اجراءات التشاور بين عمال الشحن والمستخدمين

متعمدي النقل المتعدد الوسائط واضحين فسي

اعتبارنا المبادئ الموجودة في كل قرارات مؤتمر

الامم المتحدة للتجارة والتنمية والوثائق الدولية .

(٢٦) بشكل عام تتمثل مصلحة الدول الاعضاء في النقل المتعدد الوسائط في امرين :

أ — الآثار الحايمة للنقل المتعدد الوسائط في المجالات المذكورة

من قبل والتي ستؤثر في الخالب على سياسات النقل فسي

الدول الافريقية .

ب — دلالات اصدار الجماعة الدولية لاتفاقية حول النقل الدولي

المتعدد الوسائط بالنسبة لهذه الدول .

(٢٧) في احدى دورات اجتماع اللجنة التحضيرية الحكومية في جينيف حصول

اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط اوحث المجموعه

(٢١)

الافريقية بأنه عند ما يتم المواقفة على الاتفاقية يجب على منظمة الوحدة الافريقية ان تنظم ندوة حول عمليات النقل المتعدد الوسائط في افريقيا بغرض تعيين هوية المتحمدي النقل المتعدد الوسائط وتصويرهم بمزايا الاتفاقية . وسوف تتناول الندوة الى حد كبير تأثير الاتفاقية على تجارة الدول الاعضاء الخارجية والداخلية .

(٢٨) ستكون أيضا وسيلة لتنفيذ قرار مجلس وزراء منظمة الوحدة الافريقية رقم

٢٦٥ دورة (٢٣) وذلك بالمحاولة الجاهدة لتحديد المنهج الاساسي والتوجيه لتعامل اوثق لكل وسائل النقل .

(٢٩) وقد بدأت الامانة العامة الاعداد الضروري لهذه الندوة في برنامج

عام ١٩٨١ و ١٩٨٢ وقامت الامانة العامة باجراء اتصالات بمؤتمر

الامم المتحدة للتجارة والتنمية وتحركات مماثلة سوف تتم مع اللجنة الاقتصادية لافريقيا والمنظمة الاستشارية الحكومية للنقل البحري . والهيئات الاخرى الغير حكومية والحكومية المهمة وكذلك الوالات المتخصصة لمنظمة الوحدة الافريقية ومنظم الامم المتحدة .

(٢٢)

٢٠٠٠ (٢٠٠٠) نقل المخطط الوسائط نشاط قطاعي متعدد الاجزاء يشمل كل وسائل
النقل والخطوط وتمد ندوة حول عمليات النقل المتعدد الوسائل في

أفريقيا وذلك ليرطب التزامات مالية في أشياء من بينها :

- اعداد وثيقة لمشروع الندوة

- التعرف على المحاضرين واحضارهم

- اعدادات المؤتمر الخ

(٢١) ومن ثم فالمطلوب من المجلس ان يدرس المتطلبات المالية لتنظيم الندوة

والتقدير الجحظي الذي تم الحصول عليه من سكرتارية مؤتمر الامم

لمتحدة للتجارة والتنمية لتنظيم ندوة بعنوان التمييز في هذا المجال هو

تقريباً ٥٠٠٠ دولار أمريكي

(٢٢) من المطلوب من المجلس أيضاً ان يعطي توجيهات حول انشاء جمعية

لمتهدى النقل المتعدد الوسائط هذا المشروع تم دراسته في عقد

أفريقيا للنقل والمواصلات ومن ثم فهو متماشى مع أهداف دعيات

خطة عمل لاجوس وبيان لاجوس الخواص حول التكامل الاقتصادي لافريقيا

قرار

بشأن التعاون الافريقي في مجال النقل المشترك

ان مجلس وزراء منظمة الوحدة الافريقية المنعقد في دورته العادية

الثالثة والعشرين في مقديشو اقصوام من ٦ الى ١١ يونيو سنة ١٩٧٤ .

ان يحيد، علما بتقرير الامين العام الاداري لمنظمة الوحدة

الافريقية حول الاجتماع به الاقليمي المعنى بعملية النقل المشترك في

افريقيا .

واقترانا منه باهمية التعاون الافريقي في جميع المجالات وخاصة

في مجال النقل .

وان يدرك ضرورة تحديد الاساس والمنهج والاتجاه لتتاطل اوشهدق

في جميع مجالات النقل .

١- يدعو الامين العام الاداري لمنظمة الوحدة الافريقية بالتعاون

مع الامين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا الى عقد مؤتمرات

وزارية سنوية بشأن النقل والمواصلات في .

— شرق افريقيا

— وسط افريقيا

— غرب افريقيا

— شمال افريقيا

CM/1107 (XXXVI)

ANNEX. I

Page 2

(٢)

وإن يُحتفل في المستقبل مؤتمرا وزاريا لكن أفريقيا بشأن النقل

والمواصلات.

٢- يوافق على توصيات نيروبي بشأن عملية النقل المشتركة

في أفريقيا.

قــــــــــــــــرار

بشأن الاتفاقية الدولية للنقل المتعدد الوسائط

إن مجلس وزراء منظمة الوحدة الإفريقية المنعقد في دورته الحادية عشرة الرابعة والخمسين في أبيدجان من ١٣ إلى ٢١ فبراير سنة ١٩٧٥ . بعد أن بحث التقرير المقدم من الأمين العام في وثيقة مجلس الوزراء رقم (١٤١) (دورة ٢٤) بشأن إمكانية عقد اتفاق حول النقل الدولي المتعدد الوسائط .

وإن يحيى ذلك لما بتقرر مؤتمر الخبراء الإفريقيين المعنى بالنقل البحر والنقل بالحاويات الذي أوصى ضمن جملة أمور بانتشاء لجنة مختصة للخبراء لأجراء دراسات متعمقة حول آثار النقل المتعدد الوسائط في إفريقيا .

وإن يلاحظ أن الأموال المتاحة في السنة المالية الحالية لتمويل أعمال اللجنة المختصة المشار إليها .

وإن يدرت أهمية هذه المسألة بشأن التنمية الاقتصادية والمالية والاجتماعية لإفريقيا .

وإن يدرت نقاشات بشأن مثل هذه الوسيلة من وسائل النقل على الهيئات الاقتصادية والاجتماعية وكذلك في المجال المالي للدول الإفريقية .

(٢)

رأى يأخذ في الحسبان ما تقتضيه الضرورة بالنسبة لأفريقيين
لان تلعب دورا فعالا في ان قرارا دولي مثل اعداد اتفاقية دولية بشأن
النقل المتعدد الوسائط وتحقيقه ما يتطلبه ذلك من افريقيا من الاعداد بمسورة
ثانية.

١- يعرب عن تقديره للذي قامت به المجموعة الافريقية وامانة
مفمة الوحدة الافريقية خلال اجتماع المجموعة التحضيرية الثانية
المستترة بين الحكومات التي عقدت في جنيف .

٢- يطلب الى .

أ- الأمين العام الاداري لمنظمة الوحدة الافريقية بالتعاون
مع الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأفريقيا انشاء
لجنة مختصة وفقا لما اوصى به مؤتمر الخبراء الافريقيين
المعنى بالنقل البحري والنقل بالحاويات مع الاختصاص
في الحساب التمثيلي الجغرافي .

ب- الأمين العام الاداري لمنظمة الوحدة الافريقية ان يقدم
تقريراً بشأن أنشطة اللجنة المختصة الى مؤتمر وزراء
النقل الافريقيين قبل الاجتماع القادم للمجموعة التحضيرية
الثانية المستترة بين الحكومات الذي سيبدأ في ٢٥ من

أغسطس سنة ١٩٧٥ .

قرار

بشأن الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائل

إن مجلس وزراء منظمة الوحدة الأفريقية المنعقد في دورته العادية السابعة والعشرين في بورت لويس - موريشيوس - خلال الفترة من 24 يونيو إلى 3 يوليو 1976

بعد أن استمع إلى تقرير الأمين العام الإداري لمنظمة الوحدة

الأفريقية حول النقل متعدد الوسائل وثيقة مجلس الوزراء رقم 734 (الدورة 27)

وأن يلاحظ أن الدول الأفريقية ولاسيما الدول غير الساحلية

لا تزال تشعر بالقلق تجاه الآثار التي يمكن أن يترتب عليها النقل المشترك للبضائع على اقتصاداتها ،

وأن يذكر بالقرار رقم الصادر عن

مؤتمر المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية التابعة للأمم المتحدة حول النقل الدولي بواسطة الحاويات ولاسيما الفقرة 9 (أ)

وأن يذكر من ناحية أخرى بتوصيات المؤتمر الوزاري للتجارة

والتنمية والمشكلات النقدية الذي عقد في ابيدجان ، (9 - 13 مايو 1973) لاسيما التوصيات الخاصة بالنقل البحري ،

وأن يذكر أيضا بتوصيات مؤتمر وزراء النقل لغرب إفريقيا الذي

عقد في ابيدجان في يونيو عام 1975 ،

وان يذكر من ناحية أخرى بمقررات مجلس الوزراء خلال دورته

العادية الثالثة والعشرون في مقديشيو بالصومال من 6 الى 11 يونيو عام 1974 والتي تتضمنها وثيقة مجلس الوزراء رقم 365 (الدورة 23) -

(1) يطالب من الامين العام الادارى لمنظمة الوحدة الافريقية

أن يدعو بالتعاون مع الامين التنفيذى للجنة الاقتصادية

لافريقيا لاجتماع اللجنة الخاصة للخبراء الافريقيين عن

نقل البضائع متعدد الوسائل وذلك خلال الفترة التى

تمتد حتى ديسمبر عام 1976 حتى يتاح للمجموعة الافريقية

خلال الدورة المقبلة للمجموعة التحضيرية فيما بين الحكومات

المقرر عقدها في يناير عام 1977 الحصول على تقرير

مقتضب عن موقف افريقيا حول امكانية وضع اتفاقية دولية

بشأن النقل متعدد الوسائل ،

(2) يطالب من اللجنة الاستشارية للميزانية والمئون المالية

التصديق باعتمادات اضافية تمكن الامانة العامة من القيام

بأنجاز هذه المهمة ،

(3) يطالب من الامانة العامة لمنظمة الوحدة الافريقية بالتعاون

مع اللجنة الاقتصادية لافريقيا اجراء دراسة للتيسار

الاقتصادية والاجتماعية للنقل متعدد الوسائل وعرض هذه

الدراسة على الدول الاعضاء لابتداء ملاحظاتها عليها ،

قـرـار

بشأن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائل

ان مجلس وزراء منظمة الوحدة الافريقية المنعقد في دورته العادية الثالثة والثلاثين بحروفيا - ليبريا - خلال الفترة من ٦-١٨ يوليو سنة ١٩٧٩ .

بعد ان بحث تقرير الامين العام حول مدى ماحرز من تقدم من اجل وضع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائل وثيقة مجلس وزراء رقم ٩٨٦ (دورة ٣٣) وان يذكر بقراره رقم ٥٢٣ (دورة ٢٤) بشأن المذكرة المطلوب اعدادها للمجموعة الافريقية في اجتماعات المجموعة الحكومية الدولية التحضيرية في جنيف .

وان يدرك اهمية وضع اتفاقية دولية لتنظيم عمليات النقل الدولي متعدد الوسائل .

وان يدرك الاثار السياسية والاقتصادية والاجتماعية للنقل متعدد الوسائل في البلدان النامية عامة وفي افريقيا بصفة خاصة .

وان يتم أخذ في الاعتبار اهمية مؤتمر المفوضين لوضع اتفاقية بشأن النقل الدولي متعدد الوسائل .

١- يناشد المجتمع الدولي ان يتسم بالمرونة وخاصة فيما يتعلق بالمسائل التي تترتب عنها اثار خطيرة بالنسبة للبلدان النامية بصفة عامة وبالنسبة لافريقيا على وجه الخصوص .

٢- يدعو كافة الدول الاعضاء بمنظمة الوحدة الافريقية للمساهمة بصورة فعالة في مؤتمر المفوضين بشأن اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائل والذي من المقرر عقده في نوفمبر عام ١٩٧٩ في نيويورك .

٣- يطلب الي الامين العام تقديم تقرير الي الدورة العادية الخامسة والثلاثين لمجلس الوزراء فيما يختص بتنفيذ هذا القرار .

CM/ 1107 (XXXVI)

Annex. V

اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي
المتعدد الوسائط للبضائع

—

المحتويات

الباب الاول - احكام عامة

- المادة 1 : تعاريف
المادة 2 : نطاق الانطباق
المادة 3 : التطبيق الالزامي
المادة 4 : تنظيم النقل المتعدد الوسائط ولمراقبته

الباب الثاني - المستندات

- المادة 5 : اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط
المادة 6 : مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول
المادة 7 : مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول
المادة 8 : محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط
المادة 9 : التخفظات في مستند النقل المتعدد الوسائط
المادة 10 : الاثر الاثباتي لمستند النقل المتعدد الوسائط
المادة 11 : المسؤولية عن البيانات الكاذبة المتعمدة أو الافعال المتعمد
المادة 12 : الضمان المقدم من المرسل
المادة 13 : المستندات الاخرى

الباب الثالث - مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

- المادة 14 : فترة المسؤولية
المادة 15 : مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن مستخدميه ووكلائه
والاشخاص الاخرين

- المادة 16 : اساس المسؤولية
المادة 17 : الاسباب المتلازمة
المادة 18 : حدود المسؤولية
المادة 19 : التلف المحدد الموضع
المادة 20 : المسؤولية غير التعاقدية
المادة (21) : سقوط الحق في حدود المسؤولية

الباب الرابع - مسؤولية المرسل

- المادة 22 : قاعدة عامة
المادة 23 : قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

الباب الخامس - المطالبات والدعاوى

- المادة 24 : الاشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير
المادة 25 : تقديم الدعاوى
المادة 26 : الاختصاص
المادة 27 : التحكيم

الباب السادس - احكام تكميلية

- المادة 28 : الشروط التعاقدية
المادة 29 : الحوارية العامة
المادة 30 : الاتفاقيات الاخرى
المادة 31 : الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والتحويل

الباب السابع - المسائل الجمركية

- المادة 32 : المرور الجمركي

الباب الثامن - الاحكام الختامية

- المادة 33 : الوديح
المادة 34 : التوقيع والتصديق والقبول والاقرار والانضمام
المادة 35 : التحفظات

بدء النفوسان	:	المادة 36
ميعاد التطبيق	:	المادة 37
الحقوق والالتزامات التي تقضى بها الاتفاقيات الحالية	:	المادة 38
اعادة النظر والتعديلات	:	المادة 39
الانسحاب من الاتفاقية	:	المادة 40

المرفق ... احكام بشأن المسائل الجمركية المتصلة بالنقل الدولى

المتعدد الوسائط للمضائىع

اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع
أن الدول الاطراف في هذه الاتفاقية

أعترفا منها

(أ) بأن النقل الدولي المتعدد الوسائط هو أخذ وسائل

تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية

بضرورة الحمل على تطوير خدمات متعدد الوسائط تكون

سليمة واقتصادية وكفوءة وتفي بمتطلبات حركة النقل المعنية

الرغبة في ضمان التنمية المنتظمة للنقل الدولي المتعدد

الوسائط لمصلحة جميع البلدان وبضرورة النظر بعينين

الاعتبار الى المشاكل الخاصة التي تواجهها بلدان

الحرور العابرة

بأستصواب تحديد قواعد معينة لنقل البضائع السذي

ية بموجب عقود نقل دولي متعدد الوسائط ، وتشتمل

على احكام منصفة بشأن مسؤولية متعهدي النقل المتعدد

الوسائط

بضرورة عدم اخلال هذه الاتفاقية بتطبيق اي اتفاقية

دولية أو قانون وطني يتصل بتنظيم عمليات النقل ومراقبتها

بحق كل دولة في تنظيم ومراقبة متعهدي النقل المتعدد

الوسائط وعملياته على الصعيد الوطني

بضرورة مراعاة ما للبلدان النامية من مصالح ومشاكسل

خاصة تتصل ، مثلا ، بالاخذ بتكنولوجيات جديدة ،

وباشتراك الناقلين والمتعهدين من رعاياها في خدمات

النقل المتعدد الوسائط وكفاءة تكلفة هذه الخدمات

وبالإستخدام الاقصى لليد العاملة المحلية والتأمين

المحلى ،

بضرورة ضمان توازن في المصالح بين موردى خدمات

النقل المتعدد الوسائط ومستخدميهما ،

(ب) وجوب عقد مشاورات بين قبل ادخال اى تكنولوجيا جديدة
فى النقل المتعدد الوسائط. للبضائع وبعده على السواء -
بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات
الشاحنين، والمهبطات الوطنية المختصة، حول شروط واحكام
الخدمة.

(ج) حرية الشاحنين فى الاختيار بين خدمات النقل المتعدد
الوسائط وخدمات النقل المحزأ،

(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 يلى

الباب الاول - احكام عامة

المادة (1)

تعريف

في مصطلح هذه الاتفاقية :

- (1) يعنى "النقل الدولى المتعدد الوسائط" نقل بضائع بواسطة اثنين مختلفتين على الاقل من وسائط النقل على اساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان فى بلد ما ياخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع فى عهدته الى المكان المحدد للتسليم فى بلد آخر ، اما عمليات تسلّم وتسليم البضائع ، المصطلح بها فى تنفيذ عقد نقل وحيد الوسائط ، وفقا للتعريف الوارد فى العقد المذكور فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط.
- (2) يعنى "متعهد النقل المتعدد الوسائط" اى شخص يبرم ، بالاصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ، عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته اصيلا ، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين فى عمليات النقل المتعدد الوسائط ، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.
- (3) يعنى عقد النقل المتعدد الوسائط "عقدا يتعهد بموجبهما النقل المتعدد الوسائط ، فى مقابل دفع أجره النقل ، بتنفيذ نقل دولى متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير ،

(4) يعنى " مستند النقل المتعدد الوسائط " وثيقة تثبت عقد النقل متعدد الوسائط ، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور ،

(5) يعنى " المرسل " أى شخص ابرم عقد نقل متعدد الوسائط أو ابرم العقد بأسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو أى شخص سلم البضائع فعلا - أو سلمت البضائع فعلا بأسمه أو بالنيابة عنه - الى متعهد النقل المتعدد الوسائط عملا بعقد النقل المتعدد الوسائط ،

(6) يعنى " المرسل اليه " الشخص الذى يحق له تسلم البضائع ،

(7) تشمل " البضائع " أى حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة ، اذا قدمها المرسل ،

(8) تعنى " اتفاقية دولية " اتفاقا دوليا مكتوبا معقودا بين دول وخاضعا للقانون الدولى

- (9) يعنى " القانون الوطنى الملغ " أى قانون تشريعى يتعلق بنقل البضائع ولا يمكن الانحراف عن أحكامه بنص تعاقدى يضر بمصلحة المرسل
- (10) يشمل مصطلح " كتابة " ، فيما يشمله ، البرق والتلكس ،

المادة 2

نطاق الانطباق

- تتطبق احكام هذه الاتفاقية على جميع قود النقل المتعدد الوسائط بين أماكن تقع فى دولتين مختلفتين ، إذا :
(أ) كان مكان اخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع فى عهده وفقاً لاحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا فى دولة متعاقدة ، أو
(ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط ، وفقاً لاحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا فى دولة متعاقدة

المادة 3

التطبيق الالزامى

- (1) متى أبرم عقد نقل متعدد الوسائط يخضع ، بموجب المادة 2 ، لهذه الاتفاقية ، فإن احكام هذه الاتفاقية تنطبق الزامياً على هذا العقد
- (2) ليس فى هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل فى الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل المجرأ ،

المادة 4

تنظيم النقل المتعدد الوسائط ومراقبته

- (1) لاتخل هذه الاتفاقية بتطبيق أى اتفاقية دولية أو قانون وطنى بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها ، ولا تتنافى مع هذا التطبيق ،
- (2) لاتخل هذه الاتفاقية بحق كل دولة فى أن تقوم ، على الصعيد الوطنى ، بتنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعدد الوسائط ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط ، بما فى ذلك الحق فى اتخاذ

تدابير تتصل بالمشاورات ، وخاصة قبل ادخال تكنولوجيات وخدمات جديدة ، بين متعهدى النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة حول شروط وأحكام الخدمة والترخيص لمتعهدى النقل المتعدد الوسائط ، والاشتراك فى النقل ، وأي خطوات أخرى فى مصلحة البلد الاقصادية والتجارية

(3) يمثل متعهد النقل المتعدد الوسائط للقانون الواجب التطبيق فى البلد الذى يمارس عمله فيه ولاحكام هذه الاتفاقية

الباب الثانى - المستندات

المادة 5

أصدار مستند النقل المتعدد الوسائط

- (1) حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع فى عهده ، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون ، حسب اختيار المرسل قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول .
- (2) يوقع على مستند النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله .
- (3) يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد أو مطبوعاً بالفاكسىميلي ، أو ميصوماً بالتنقيب أو الختم ، أو على صورة رمز ، أو أن يتم بأي وسيلة آليّة أو الكترونيّة أخرى ، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذى يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط .
- (4) يجوز ، إذا وافق المرسل على ذلك ، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط ، باستخدام أى وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التى تنص المادة 8 على أن يحتوى عليها مستند النقل المتعدد الوسائط ، وفى هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بعد اخذ البضائع فى عهده ، بتسليم المرسل مستنداً مقروءاً يحتوى على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة ويعتبر المستند المذكور فى حكم هذه الاتفاقية ، مستند نقل متعدد الوسائط ،

المادة 6

مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول

- 1- إذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط فى 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 فى أكثر من أصل واحد ، فيجب أن يشير الى عدد هذه الأصول
- (هـ) إذا صدرت منه أى صور فيجب أن توضع على كل صورة عبارة " صورة غير قابلة للتداول "

(٢) لا يحق مطالبة مبعهد النقل المبعده الوسائط او شخص يبصر بالنيابة عنه بيسليم البضاعة الا مقابل تقديم مسند النقل المبعده الوسائط القابل لليد اول ، مظهرا حسب الاصول عند اللزوم .

(٣) في حالة اصدار مسند النقل في اكثر من اصل واحد يبرأ ذمة مبعهد النقل المبعده الوسائط من التزامه بيسليم البضائع ، اذا قام هو او شخص يعرف بالنيابة عنه بيسليم البضاعة بحسن نية في مقابل تسليمه احسب الاصول المذكورة .

المادة (٧)

مسند النقل المبعده الوسائط غير القابل لليد اول

(١) اذا صدر مسند نقل مبعده الوسائط في شكل غير قابل لليد اول فيجب ان يحدد فيه اسم المرسل اليه .

(٢) يبرأ ذمة مبعهد النقل ، المبعده الوسائط من التزامه بيسليم البضائع اذا سلمها الي المرسل اليه المحدد في مسند النقل المبعده الوسائط غير القابل لليد اول او الي أي شخص آخر وفقا لما يكون قد بقاءه ، كإبارة كتاعدة عامة ، من بيليمان اصولية .

المادة (٨)

محتويات مستند النقل المجهود الوسائط

(أ) يجب ان يحتوي مستند النقل المجهود الوسائط على البيانات التالية :

(١) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للبصر
على البضائع ، وإشارة صريحة - عند الإقبضا - الى كون
البضائع خطيرة ، وعدد الطرود أو القطع ، والوزن القائم
للبضائع أو كميتهامحبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك
طبقا للبيانات المقدمة من المرسل ،

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع .

(ج) اسم مهود النقل المجهود الوسائط ومكان عمله الرئيسي .

(د) اسم المرسل .

(هـ) المرسل اليه ، اذا كان المرسل قد حدد اسمه .

(و) مكان و تاريخ اخذ مهود النقل المجهود الوسائط البضائع

في عهديه .

(ز) مكان تسليم البضائع .

- (ج) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم ، إذا اختلف على ذلك صراحة بين الطرفين .
- (ط) إشارة إلى كون مسند النقل المبيد الوسائط قابلاً للبدل أول أو غير قابل للبدل أول .
- (ي) مكان تاريخ إصدار مسند النقل المبيد الوسائط .
- (ك) توقيع مبيد النقل المبيد الوسائط أو شخص مفوض من قبله .
- (ل) اجرة النقل لكل واسطة من وسائط النقل ، إذا اختلف عليها صراحة بين الطرفين . أو اجرة النقل مع تحديد عملها ، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل إليه ، أو ما يشير إلى ان اجرة النقل واجبة الأداء عليه .
- خط سير الرحلة المقصود ، ووسائط النقل ونقاط تغييرها إذا كانت معروفة وقت إصدار مسند النقل المبيد الوسائط .
- (ن) الإقرار المشار إليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٨ .
- (س) أي بيانات أخرى يوفق الطرفان على إدراجها في مسند النقل المبيد الوسائط ولا يكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مسند النقل المبيد الوسائط .



(٢) لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في مسند النقل المصدق بالوسائط بالصفة القانونية للوثيقة باعتبارها مسند نقل مصدق بالوسائط بشرط أن يكون الوثيقة مع ذلك مسبوبة للشروط الواردة في الفقرة ٤ من المادة ١٠.

المادة (٩).

الحفظ في مسند النقل المصدق بالوسائط

(١) إذا كان مسند النقل المصدق بالوسائط يحوي على بيان بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلاقات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها وكان تم تصديق النقل المصدق بالوسائط أو شخص يصرّف بالنيابة عنه يصرّف أن هذه البيانات لا يمثل البضائع التي أخذها في عهد يصرّفه بمشياً دقيقاً، أو كانت لديه دواع معتقولة للاشبهاء في ذلك، أو إذا لم يكن لديه وسائل كافية للتبیین من هذه البيانات، ويجب على مصدق النقل المصدق بالوسائط أو الشخص الذي يصرّف بالنيابة عنه أن يدرج في مسند النقل المصدق بالوسائط بحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو نواحي الاشبهاء، أو عدم وجود وسائل كافية للتبیین.

(٢) إذا أغفل معهد النقل المصدق الوسائط ، أو شخص يصرف بالنيابة عنه ، أن يسجل الحالة الظاهرة للبيضاة على مسند النقل المصدق الوسائط ، فيعتبر أنه قد سجل على مسند النقل المصدق الوسائط أن البيضاة في حالة جيدة ظاهريا .

المادة (١٠)

الإجراءات الإثباتية لمسند النقل المصدق الوسائط

بإستثناء البيانات التي سجل بشأنها بحفظ يسمح به المادة ٩ ، ونفى حدود هذا الحفظ :

(أ) يعتبر مسند النقل المصدق الوسائط قرينة ظاهرية على كشور معهد النقل المصدق الوسائط قد أخذ في عهديه البيضاة كما هي موصوفه في المسند المذكور .

(ب) ولا يقبل من معهد النقل المصدق الوسائط اثبات العكس إذا كان مسند النقل المصدق الوسائط صادرا في شكل قابل لليد اول وهم يحيطه الى شخص ثالث ، بما في ذلك المرسلا اليه ، ويصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتمادا على وصف البيضاة الوارد في المسند .

المادة (١١)

المسئولية عن البيانات التاذية المصحدة أو الاغفال المصحدة

إذا أورد مصحح النقل المصحدة الوسائط في مستند النقل المصحدة الوسائط ، بقصد التوليف ، معلوماً كاذباً عن البضائع أو أقل أي معلوماً ، بموجب إدراجها بموجب الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة ٨ أو بموجب المادة ٩ ، يكون مسئولاً ، دون أن يكون له حق الاستفادة من حدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف حملها شخص ثالث بمن في ذلك المرسل إليه ، يكون قد عرف أعباداً على وصف البضائع الواردة في مستند النقل المصحدة الوسائط الصادر .

المادة (١٢)

الضمان المقدم من المرسل

(١) يعتبر أن المرسل قد ضمن لمصحح النقل المصحدة الوسائط أن البيانات التي قدمها للإدراج في مستند النقل المصحدة الوسائط فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، وعلاماتها وعددها ، ووزنها وكميتها ، وكونها خطيرة إذا كانت كذلك ، هي بيانات صحيحة في وقت أخذ مصحح النقل المصحدة الوسائط البضائع في عهده .

(٢) يحوس المرسل ميهند النقل الميهند الوسائط عن اى خسةارة
 ينجم عن عدم صحة البيانان المشار اليهما في انقرة ا من هذه المادة
 او عن وجود ثغرات في هذه البيانان . ويحمل المرسل البيعة حتى
 لوقائهم بهحويل مسند النقل الميهند الوسائط الى شخص ثالث . على
 ان حق مسند النقل الميهند الوسائط في هذا الخصوص لا يحسد
 باى حال من البيعة التي يربتها عليه عقد النقل الميهند الوسائط
 ازاى شخص آخر خلاف المرسل .

المادة (١٣)

المسند اى الاخرى

لا يمنع اصدار مسند النقل الميهند الوسائط من اصدار اى مسند اى
 اخرى ، اذا لزم الامر ، ويصل بالنقل او بقدمان اخرى ينطوى عليها النقل
 الدولى الميهند الوسائط ، وفقا للايفاتيان الدولية او القوانين الوطنية الواجبة
 التطبيق . الا ان اصدار مسند اى اخرى لا يخل بالصفة القانونية لمسند النقل
 الميهند الوسائط .

الباب الثالث : مسئولية ميهمة النقل المبرمذد الوسائط

المادة (١٤)

فترة المسئولية

(١) يبرمذ مسئولية ميهمة النقل المبرمذد الوسائط عن البضائع بموجوب

هذه الايقافية من وقت اخذه البضائع في عهديه الى وقت تسليمها .

(٢) في حكم هذه المادة ، يبرمذ البضائع في عهديه ميهمة النقل المبرمذد

الوسائط :

(أ) من وقت تسليمه البضائع :

٠١ من المرسل أو شخص يبرمذ بالنيابة عنه ، أو

٠٢ من هيئة أو طرف ثالث آخر . يبرمذ تسليم البضائع اليه لنقلها

بموجب القوانين أو الانظمة المنطبقة في مكان اخذه البضاعة في

(ب) الى وقت قيامه بتسليم البضائع :

٠١ بتسليم البضائع الى المرسل اليه ، أو

٠٢ في الحالات التي لا يبرمذ المرسل اليه فيها البضائع من ميهمة

النقل المبرمذ بالوسائط ، بوضعها وحين يبرمذ المرسل اليه وفقاً

لعقد النقل المبرمذد الوسائط أو للقوانين أو الاعراف السائدة في

البحارة الممنية والمنطبقة في مكان التسليم ، أو

٣٠ تسليم البضائع التي هيئة أو طرف ثالث آخر بموجب
تسليم البضائع اليه بموجب القوانين أو الانظمة المنطبقة فسي
مكان التسليم .

(٣) في التقريبن ١ و ٢ من هذه المادة ، ويشمل الاشارة الى مبعهد
النقل المبعده الوسائط مستخدميه او وكلاهما أو أى شخص آخر يضمن
المبعهد بخدمائه لتنفيذ عقد النقل المبعده الوسائط ، ويشمل الاشارة
الى المرسل أو المرسل اليه مستخدميهما او وكلاهما .

المادة (١٥)

مسئولية مبعهد النقل المبعده الوسائط عن مستخدميه

ووكلائه والأشخاص الأخرين

مع عدم الاخلال بأحكام المادة (٢) ، يشال مبعهد النقل المبعده الوسائط
عن كل بصرف أو قصير ، كما لو كان صادرا عنه شخصيا ، اذا كان صادرا عن
مستخدميه او وكلائه حين ينصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته ، أو عن أى شخص
آخر يسمين المبعهد بخدمائه في تنفيذ عقد النقل المبعده الوسائط حين ينصرف
هذا الشخص تنفيذاً للمقد .

المادة (١٦)

أساس المسؤولية

(١) يسأل مبرهيد النقل المبرمدد الوسائط عن الخسارة الناجمة عن هلاك أو بلف البضائع ، وكذلك عن البأخير في التسليم ، إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو البلف أو البأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده حسب التعريف الوارد في المادة ١٤ ، ما لم يثبت مبرهيد النقل المبرمدد الوسائط أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أى شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥ بأخذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم أخذها لبلأفسي الحادث وعواقبسه .

(٢) يقع البأخير في التسليم إذا لم يسلم البضائع في خلال المدة المبفق عليها سرارعة أو ، في حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع ، في خلال المدة التي من المحتمل أن يحولج إليها مبرهيد نقل مبرمدد الوسائط مبرهيد ، مع مراعاة ظروف الحالة .

(٣) إذا لم يتم تسليم البضائع خلال يومين يومين متتالين في تاريخ التسليم المحدد وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، يجوز للمدعي أن يعتبر أن البضائع قد هلكن .

المادة (١٧)

الاسباب الميلازمة

إذا اُجتمعت خطأ أو إهمال مبرهن من النقل المبرهن الوسائط أو مستخدميها أو وكلائه ، أو أى شخص آخر مشار إليه في المادة ١٥ مع سبب آخر فأنجبنا الهلاك أو البلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل مبرهن النقل المبرهن الوسائط عن ذلك إلا بقدر الهلاك أو البلف أو التأخير في التسليم ، الذي يمكن ان يعزى الى خطئه أو إهماله ، بشرط ان يثبت مبرهن النقل المبرهن الوسائط الجزء الذي لا يعزى اليه من الهلاك أو البلف أو التأخير في التسليم .

المادة (١٨)

حدود المسؤولية

(١) حين يقع على مبرهن النقل المبرهن الوسائط مسؤولية من الخسارة ناجية عن هلاك أو بلف البضائع وفقاً للمادة ١٦ ، يقتصر مسؤوله على مبلغ لا يجاوز ٩٢٠ وحدة حسانية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ٢٧٥ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو البالفة ، أيهما أكبر .

(٢) يطبق القاعدان التاليان في حساب المبلغين المذكورين في الفقرة
١ من هذه المادة لمعرفة أيهما أكبر :

(أ) حين يستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة في جميع
البضائع ، يعتبر طرفاً أو وحدة شحن كل طرف أو وحدة شحن
أخرى مدرجة في مسند النقل المعداد الوسائط على أنها
معبأة في أداة النقل المذكورة ، وفي غير هذه الحالة يعتبر
البضائع المحبواة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) في الحالات التي يكون فيها أداة النقل ذاتها قد هلك
أو يلفس ، يعتبر أداة النقل المذكورة ، ان لم يكن مملوكة لمعهد
النقل المعداد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر وحدة شحن
واحدة منفصلة .

(٣) خلافاً لاحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة ، اذا كان النقل الدولي
المعداد الوسائط لا يشمل ، وفقاً للتحديد ، على نقل بضائع بحراً أو فسخ
ممرات مائية داخلية ، يقتصر مسؤولية معهد النقل المعداد الوسائط على
مبلغ لا يتجاوز ٣٣٨ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من البضائع
القائم للبضائع المهلكة أو البالفة .

(٤) يتحمل مسؤولية مبرميد النقل المبرمد الوسائط عن الخسارة الناجمة عن البأخير في التسليم وفقاً لأحكام المادة ١٦ على مبلغ يعادل مثلثي ونصف مثل اجرة النقل التي يسبق عن البضائع المأخرة ولكن لا يجاوز مجموع اجرة النقل التي يسبق بموجب عقد النقل المبرمد الوسائط .

(٥) لا يجاوز مجموع مسؤولية مبرمد النقل المبرمد الوسائط بمقتضى الفقرتين ١ و ٤ أو الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة ، حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع كما حددتها الفقرة أو ٣ من هذه المادة .

(٦) يجوز ، بالاتفاق بين مبرمد النقل المبرمد الوسائط والمرسل ان يمين حدود للمسؤولية يجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٣ و ٤ من هذه المادة في مسند النقل المبرمد الوسائط .

(٧) يعنى " الوحدة الحسابية " الوحدة الحسابية المنصوص عليها في المادة ٣١ .

المادة (١٩)

البلف المحدد الموضوع

إذا وقع هلاك أو بلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل
المحدد الوسائط يوجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني
ملزم واجب التطبيق ينص على حد للمسئولية أعلى من الحد الذي يريه تطبيق
الفقرات ١ و ٢ و ٣ من المادة ١٨ ، يقرر حدود مسئولية معهد النقل
المحدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو البلف وفقاً لأحكام الاتفاقية المذكورة
أو القانون الوطني الملزم المذكور .

المادة (٢٠)

المسئولية غير المتعاقدية

(١) ينطبق الدفع وحدود المسئولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية
في أي دعوى ضد معهد النقل المحدد الوسائط بصدد الخسارة
الناجئة عن هلاك أو بلف البضائع ، وكذلك عن التأخير في التسليم
سواء كان الدعوى مؤسسة على التقصير أو الأضرار أو غير ذلك .

(٢) إذا رفعت دعوى بشأن الخسارة الناجمة عن هلاك أو بلف البضائع
أو التأخير في تسليمها ضد مستخدم أو وكيل معهد النقل المحدد
الوسائط ، وأثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه بصرف في نطاق

وظيفه ، أو شد أي شخص آخر يسمين بخدمة له لتنفيذ عقود النقل المبرم د الوسائط ، وإثبات هذا الشخص الآخر انه بصرف فسي حدود تنفيذ العقد ، بحيث للمسخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور ان يسهفد من الدفع وحدود المسؤولية التي يحق لمبرم النقل المبرم د الوسائط أن يسطهر بها بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) باستثناء ما ينص عليه المادة (٢) لا يجوز ان يتجاوز مجموع البصوف المسحق من مبرم النقل المبرم د الوسائط ، أو من احد مسخدميه أو وكلائه أو أي شخص يسمين المبرم د بخدمة له لتنفيذ عقد النقل المبرم د الوسائط حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

المادة (٢١)

سقوط الحق في حدود المسؤولية

(١) لا يحق لمبرم النقل المبرم د الوسائط ان يسهفد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية اذا ثبت ان الهلاك أو اليلف أو البأخير في التسليم نتج عن بصرف أو تقصير من مبرم النقل المبرم د الوسائط بم بقصد احداث الهلاك أو اليلف أو البأخير المذكور ، أو بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو اليلف أو البأخير .

(٢) خلافاً لحكم الفقرة ٢ من المادة ٢٠ ، لا يحق لمستخدم أو وكيل مخصص النقل المخصص الوسائط أو لشخص آخر يسميه مخصص النقل المخصص الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل المخصص الوسائط ، ان يسفند من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية اذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور ، بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور ، أو بلامبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو التأخير.

الباب الرابع : مسؤولية المرسل :

المادة (٢٢)

قاعدة عامة

يسأل المرسل عن الخسارة التي يتكبدها مبعده النقل المعدد الوسائط اذا كانت الخسارة المذكورة ناجمة عن خطأ او اهمال من المرسل ، أو من مبعده خدمه او وكلائه حين يتصرف هؤلاء المبعدين أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم . ويكون أى مبعده أو وكيل للمرسل مسئولا عن الخسارة المذكورة اذا كانت ناجمة عنه عن خطأ او اهمال من جانبه .

المادة ٢٣

قواعد خاصة بشأن البنائع الخطيرة

(١) على المرسل ان يضع علامات او يلصق بطاقات بصورة مناسبة على البنائع

الخطيرة يفيد بأنها خطيرة .

(٢) اذا سلم المرسل بضائع خطرة الى ميهمد النقل المحدد الوسائط او الى شخص يتصرف بالنيابة عنه ، وكان عليه ان يخطره بكون هذه البضائع خطرة ، واذ اقبض الامر ، بالاحياء طابق الواجب اخذها . فاذا لم يفصل المرسل ذلك ولم يكن ميهمد النقل المحدد الوسائط على علم بوسيلة اخرى ، يكون هذه البضائع خطرة :

(أ) كان المرسل مسؤولاً بجاه ميهمد النقل المحدد الوسائط عن كل خسارة ناجمة عن شحن البضائع ، و

(ب) جاز في اى وقت انزال البضائع أو اعدامها او ازالة خطورتها ، حسبما يقضى الظروف ، دون دفع يمويض .

(٣) لا يجوز لأى شخص الا سطر بار بأ حنام الفقرة ٢ من هذه المادة اذا كان قد أخذ البضائع فى عهديه اثناء عملية النقل المحدد الوسائط وهو عالم بكونها خطرة .

(٤) فى الحالات التى لا ينطبق عليها أحكام الفقرة ٢ (ب) من هذه المادة او التى لا يجوز فيها الا سطر بار بملك الامتياز ، ويجوز ، اذا أصبحت البضائع الخطرة يشكل خطراً فعلياً على الارواح أو الممتلكات ، انزالها او اعدامها او ازالته خطرها ، حسبما يقضى الظروف ، دون دفع يمويض الا فى الحالات التى يوجد

فيها التزام بالاشترك فى الصوارية العامة أو التى يكون فيها ميهمد النقل

المحدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ١٦ .

الباب الخامس : المطالبات والدعاوى :

المادة (٢٤)

الاشعار بالهلاك أو اليلف أو اليلف الأخير

- (١) ما لم يتم المرسل اليه باشعار بمصهد النقل المصدد الوسائط وكتابة بالهلاك أو اليلف مع باعديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو اليلف في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه ، اعبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على ان مصهد النقل المصدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موجودة في مسند النقل المصدد الوسائط .
- (٢) اذا كان الهلاك أو اليلف غير ظاهر ، يسرى كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة اذا لم يوجه الاشعار كتابة خلال ٦ أيام مصلة يلي يوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه .
- (٣) اذا كانت قد أجريت ، في مكان التسليم ، بصورة مشتركة من الطرفين أو ممثليهما المفرضين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى المرسل اليه ، وينفي الحاجة الى توجيه الاشعار كتابة عما تم التحقق منه اثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو يلف .

(٤) في حالة وجوده أو خشيته وجوده، أي هلاك أو تلف، يقدم كل من مبصهد النقل المبعد الوسائط والمرسل إليه إلى الآخر جميع البضائع المحقولة لنفس البضائع وجردها .

(٥) لا يشترط أي توضيح من أي إشارة بنسج عن الأخير في التسليم ما لم يوجهه، إشعار مكروب إلى مبصهد النقل المبعد الوسائط خلال ٦٠ يوماً مبدلة بلي يوم تسليم البضاعة بتسليمها إلى المرسل إليه أو يوم اشتمار المرسل إليه بان البضاعة قد سلمت وفقاً للفقرة ٢ (ب) "٢" أو "٣" من المادة ١٤ .

(٦) ما لم يتم مبصهد النقل المبعد الوسائط بإشعار المرسل، كإبادة الهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، في مبصهد لا يجاوز ٩٠ يوماً مبدلة بلي حدوث الهلاك أو التلف أو تسليم البضاعة وفقاً للفقرة ٢ (ب) من المادة ١٤، أيهما جاء بعد الآخر، فإن عدم توجيه مثل هذا الإشعار يكون ثريفة ظاهرة على أن مبصهد النقل المبعد الوسائط لم يحمل هالكا أو تلفاً نتيجة خطأ أو إهمال المرسل أو مبصهده أو وكلائه .

(٧) إذا انبجحت اثنان من فترات الإشعار المنصوص عليها في الفقرات ٢ و ٥ و ٦ من هذه المادة في يومين من أيام العمل في مكان التسليم، مبصده هذه الفترة إلى يوم العمل التالي .

(٨) لاغراض هذه المادة يعبر الأشعار الذي يوجه الى شخص يبصر صرف
بالنيابة عن مبعهد النقل المبيعد الوسائط ، بمن في ذلك اى شخص
يسبقين المبعهد بخدمائه في مان السليم او الى شخص يبصر صرف
بالنيابة عن المرسل ، كأنه وجه الى مبعهد النقل المبيعد الوسائط
او الى المرسل .

المادة (٢٥)

بقادم الدعوى

(١) يستطه البقادم اى دعوى يعلق بالنقل الدولى المبيعد الوسائط بموجب
هذه الاتفاقية اذا لم يخذ اجراء البتاضى او البحكيم خلال مسدة
سنتين . على انه ما لم يوجه اشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة
ويانابها الرئيسية خلال سبة أشهر من يوم تسليم البضائع او ، اذا لم
يتم تسليم البضائع من اليوم الذى كان ينبغى تسليمها فيه ، يسقط
الدعوى بالبقادم عند انقضاء هذه المدة .

(٢) يبدأ مدة البقادم من اليوم الذى يلى يوم قيام مبعهد النقل المبيعد
الوسائط بتسليم البضائع او بجزء منها ، او اذا لم يتم تسليم البضائع
من اليوم الذى يلى آخر يوم كان ينبغى تسليمها فيه .

(٣) يجوز للشخص الذي يقدم ضده مطالبة ان يقوم ، في اى وقت خلال مدة
البتادام ، بتمديد هذه المدة باعلان كتابي يوجهه الى المدعى . ويجوز
اعادة تمديد هذه المدة باعلان آخر او اعلانات اخرى .

(٤) ما لم يعارض ذلك مع احكام ايفائية دولية اخرى واجبة التطبيق
يجوز للشخص الذي يقع عليه المسؤولية بموجب هذه الايفائية ان يقيم
بدوره دعوى للمضي حتى يمد انقضاء مدة البتادام المنصوص عليها فى
الفقرات السابقة اذا اقيمت الدعوى فى حدود المدة المسموح بها
فى قانون الدولة التى يتخذ فيها اجراءات الدعوى . على انه يجب الا تقل
المدة المسموح بها عن ٩٠ يوما يبدأ من اليوم الذى قام فيه الشخص
الذى يقيم دعوى المضي هذه بمسوية المطالبة او اليوم الذى لا يبلغ
فيه باعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة (٢٦)

الاختصاص

(١) فى حالات التقاضى المتعلقة بالنقل الدولى المبيد الوسائط بموجب
هذه الايفائية للمدعى حسب اختياره ان يقيم الدعوى امام محكمة يكون ذات
اختصاص بالنظر فيها وفقا لقانون الدولة التى يقع فيها المحكمة ، ويدخل
فى نطاق ولايتها احد الاماكن التالية :

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

(ب) مكان إبرام عقد النقل المبرم بالوسائط بشرط ان يكون للمدعى

عليه فيه مكان عمل ارفق أو وكالة ابرم العقد عن طريق اى منها ، أو

(ج) مكان اخذ البضائع في الصهبة من اجل النقل الدولي المبرم

الوسائط أو مكان التسليم ، أو

(د) اى مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل المبرم بالوسائط

ومبين في مسند النقل المبرم بالوسائط .

(٢) لا يجوز اقامة اى دعوى قضائية معلقة بالنقل الدولي المبرم بالوسائط

بموجب هذه الاتفاقية في مكان غير منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة

ولا يشكل احكام هذه المادة عائقا دون ارجاء محاكم الدول المصادقة

بها ابرم مؤتمره او وقائمه .

(٣) خلافا للاحكام السابقة من هذه المادة ، يكون نافذا اى اتفاق يعقده

الطرفان بعد نشوء مطالبه ما ويصين فيه المكان الذى يجوز فيه للمدعى

ان يقيم الدعوى .

(أ) (٤) حين يكون قد اقيمت دعوى وفقا لاحتمام هذه المادة ، أو يكون قد صدر حكم في الدعوى المذكورة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا الى نفس الاسباب ما لم يكن الحكم في الدعوى الاولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي يقام فيه الدعوى الجديدة ،

(ب) لاغراض هذه المادة ، لا يعتبر الدائير المتخذة بفرض تنفيذ حكم ، ولا نقل الدعوى الى محكمة مخلقة في نفس البلد بمثابة اقامة دعوى جديدة .

المادة (٢٧)

البحث في

(١) رهنما بأحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص بإتفاق مثبت كإبتعالي ان يحال الى المحكيم اي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي المبرم الوسائط بموجب هذه الاتفاقية .

(٢) يتم لجرا^١ المحكيم في مكان من الاماكن التالية وفقا لاخييار المدعي :

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها :

١ . مكان الحمل الرئيسي للمدعي عليه ، وان لم يكن له مكان عمل رئيسي .
٢ . مكان سكنه الاعيادي ، أو

٢ . مكان ابرام عقد النقل المبرم الوسائط ، بشرط ان يكون للمدعي عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة ابرم العقد عن طريق اي منها أو

٣٠ مكان اخذ البضاعة في العمهدة من اجل النقل الدولي

المستعدد الوضائط او مكان التسليم ، أو

(ب) اى مكان آخر يسمى لهذا الغرض في شرط الحكمى او فى

اتفاق الحكمى .

(٣) يطبق الحكم او هيئة الحكم احكام هذه الاتفاقية .

(٤) بصبر احكام الفقرةين ٢ و ٣ من هذه المادة جزءا من كل شرط

بحكيم او اتفاق بحكيم ، وبصير لا غيا وماطلا اى نص فى هذا الشرط

او الاتفاق يكون مباحضا مع هذه الاحكام .

(٥) ليس فى احكام هذه المادة ما يخل بصحة اى اتفاق يعلق بالحكيم

يقمده الطرفان بعد نشوء المطالبة المتعلقة بالنقل الدولي الممسود

الوضائط .

الباب السادس : احكام كيميائية :

المادق (٢٨)

الشروط الكيميائية

(١) اي شرط في عقد النقل المبرم الوسائط أو في مسند النقل المبرم الوسائط يكون مخالفا بشك 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 المسند الذي يتكّل جزءاً منه .

ويعتبر باطلاً ولاغياً اي نص بالنازل عن الاسفاده من التأمين على البضاعة لصالح مبرم النقل المبرم الوسائط ، أو اي نص مماثل .

(٢) خلافاً لأحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، يجوز لمبرم النقل المبرم الوسائط بموافقة المرسل ، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية .

(٣) يجب أن يشمل مسند النقل المبرم الوسائط على اقرار بأن النقل المبرم الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنها بطل اي شرط مخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل اليه .

(٤) اذا لحق بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يعتبر لاغياً واطلاً بموجب هذه المادة ، أو نتيجة لانقضاء الاقرار المشار اليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، يعمين على مبرم النقل المبرم الوسائط دفع تعويض الى الحد اللازم لمعويض صاحب الحق وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية

عن اى هلاك أو يلف لحق بالمضائع وكذلك عن البأ خير في البسليم
ويجوز على معهد النقل الميعود الوسائط ، علاوة على ذلك ، دفع
بموضوع عن المصاريف التي يكبدها صاحب الحق من اجل ممارسة حقوقه ،
بشرط ان يتم تحديد المصاريف المؤكدة في الدعوى التي يبسطها فيها
بالحكم المذكور اعلا ، وفقا لقانون الدولة التي يقام فيها الدعوى .

المادة (٢٩)

الصوارية العامة

(١) ليس في هذه الاتفاقية ما يعول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل الميعود
الوسائط او القوانين الوطنية من اجزاء مهملقة بمسوية الصوارية العامة ،
اذا ما كانت منطبقة وفي حدود انطباقها .

(٢) باستثناء المادة ٢٥ ، فان احكام بنود الاتفاقية المبسلة بمسؤولية معهد
النقل الميعود الوسائط عن هلاك أو يلف المضاعة يجب ان يحدد كذلك
ما اذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشتراك في الصوارية العامة ، وما اذا
كان معهد النقل الميعود الوسائط مسئولا عن بموضوع المرسل اليه عن
بماى اشتراك دفعه في الصوارية العامة أو اى مصاريف انقاذ اداها .

المادة (٣٠)

الاتفاقيات الخمس

(١) لا ينير هذه الاتفاقية من الحقوق او الواجبات المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل الدولية لبحر بعض القواعد المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ٢٥ آب / أغسطس عام ١٩٢٤ ، أو في اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في ١٠ تشرين الاول / أكتوبر عام ١٩٥٧ ، أو في اتفاقية لندن بشأن حدود المسؤولية في المطالبات البحرية المؤرخة في ١٩ تشرين الثاني / نوفمبر عام ١٩٢٦ ، أو في اتفاقية جنيف المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحة الداخلية المؤرخة في ١ آذار / مارس عام ١٩٢٣ ، بما في ذلك التعديلات التي أدخلت على هذه الاتفاقيات أو القانون الوطني المبني بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية .

(٢) لا يحول أحكام المادتين ٢٦ و ٢٧ من هذه الاتفاقية دون تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في أي اتفاقية دولية أخرى فيما يتعلق بمسائل يتناولها المادان المذكوران ، بشرط أن يكون النزاع قابرا على طرفين يقع مآل 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 ينشأ أى مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن البلف الذى يسبب فيه حادث نروى كان القائم بمشغيل منشأة نووية ما مسؤولاً عن هذا البلف:

(أ) أما بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ يوز / يوليو عام ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الخير في ميدان الطاقة النووية بنصها المصيّد بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني / يناير ١٩٦٤ ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار / مايو عام ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية أو بأى تعديلات عليها .

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

(٤) أما نقل البضائع من النوع الذى يسرى عليه المادة ٢ من اتفاقية جنيف المؤرخة في ١٩ أيار / مايو عام ١٩٥٦ بشأن عقد النقل الدولي للبضائع برا أو المادة ٢ من اتفاقية برن المؤرخة في ٧ شباط / فبراير ١٩٢٠ بشأن نقل البضائع بالشبكات الحديدية ، فلا يعبر بالنسبة للدول الاطراف في الاتفاقيات التي ينظم مثل هذا النقل نقلها دولياً. فمحدد الرصاصات 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 (٣١)

الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والبحوئل

(١) الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ١٨ من هذه الاتفاقية هي حق

السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . وحول المبالغ

المشار إليها في المادة ١٨ إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقا لقيمة

هذه العملة في تاريخ أو القرار أو في التاريخ الذي يوفق عليه

الطرفان . وبالنسبة لكل دولة مصادقة عضو في صندوق النقد الدولي

بحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة

التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون متغيرة في ذلك التاريخ

على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل دولة مصادقة ليس عضو في صندوق

النقد الدولي ، بحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص

بطريقة يحددها تلك الدولة .

(٢) ورغم ذلك ، يجوز للدولة التي ليس عضو في صندوق النقد الدولي والتي

لا يسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أن يعلن

وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أو في أي وقت

لاحق ، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي سيطبق

في أراضيها يحدد على النحو التالي : فيما يتعلق بالحدود المنصوص

عليها في الفقرة ١ من المادة ١٨ ، حتى ١٣٧٥٠ وحدة نقدية عن كل

طنن أو وحدة شحن أخرى ، أو ٢٥ و ٤١ 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 يعادل خمسة وسبعين ونصف ملليغرام من الذهب من عيار مئةمئة في الألف • ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة إلى العملة الوطنية وفقا 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 بطريقتين • يبيح التحويل إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المصادرة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ١٨ مبرأ عنها بالحسابات •

(٥) تقوم الدولة المصادرة بإبلاغ الوديع طريقة الحساب وفقا للجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة • أو نتيجة التحويل وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة • حسب مقتضى الحال • وقت التوقيع أو عند ايداعها وتأسق بديقها أو قبولها أو اقرارها أو انضمامها • أو عند ممارستها بالحسابات • 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) يرضى الدول المبرقة باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي المبردد الوسائط .
- (٢) مع عدم المساس بأحكام القوانين أو اللوائح الوطنية أو الاتفاقات الدولية الحكومية ، يتم المرور الجمركي للبضائع في النقل الدولي المبردد الوسائط وفقاً للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في المواد الأولى التي السادسة من مرفق هذه الاتفاقية .
- (٣) على الدول المبرقة عند إصدارها قوانين أو لوائح بصدد إجراءات المرور الجمركي المبرقة بالنقل المبردد الوسائط للبضائع ، ان يضع في اعتبارها المواد الأولى التي السادسة من مرفق هذه الاتفاقية .

الباب الثامن : الاحكام الخواميةسة :

المادة (٣٣)

الوديع

يعين الامين العام للأمم المتحدة ود يعا لهذه الاتفاقية .

المادة (٣٤)

البوقيع والصديق والقبول والاقرار والانضمام

(١) يحق لجميع الدول ان يصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق :

- (أ) البوقيع غير الخاضع للصديق او القبول او الاقرار، أو
(ب) البوقيع الخاضع للصديق او القبول او الاقرار والمبوع بأى منها،
أو

(ج) الانضمام .

(٢) بمرض هذه الاتفاقية للبوقيع ابدياً من ١١ ايلول / سبتمبر عام ١٩٨٠ الى

غاية ٣١ آب / أغسطس عام ١٩٨١ ، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك .

(٣) بعد ٣١ آب / أغسطس عام ١٩٨١ يصبح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية

مفوحاً امام جميع الدول غير الموقعة عليها .

(٤) يودع وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الوديع •

(٥) يحق كذلك لمنظمات التكامل الاقتصادي الاتقلى ، المنشأة من الدول

ذات السيادة الاعضاء في الانكباد ، والتي لها اهلية النفساوض
على ايفاق دولية في ميادين محددة مشمولة بالافاقية و ابرام ممثل
هذه الافاق وتطبيقها ، ان يصبح أطرافا في هذه الافاقية وفقا
لاحكام الفقرات ١ الى ٤ من هذه المادة ، وبذلك يضطلع فيما يبصل
بالاطراف الاخرى في هذه الافاقية بالحقوق والواجبات المقررة بموجبها
في الميادين المحددة المشار اليها أعلاه •

المادة (٣٥)

الحفظات

لا يجوز ابداء اى حفظ على هذه الافاقية •

المادة (٣٦)

بدء التنفيذ

(١) يبدأ نفاذ هذه الافاقية بعد مضي اثنى عشر شهرا على قيام حكومات

٣٠ دولة بالتوقيع غير المشاع للتصديق أو القبول أو الإقرار ، أو بإيداع

وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الوديع •

(٢) وبالنسبة لكل دولة يصدق أو يقبل أو يقر هذه الاتفاقية أو ينضم إليها بعد أن يكون شروط بدء نفاذها الموضحة في الفقرة (١) من هذه المادة قد استوفيت، يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهرا على ايداع الدولة المذكورة الوثيقة بالمدى أو القبول أو الاقرار أو الانضمام •

المادة (٣٧)

مبدأ التمييز

يقوم كل دولة بمساعدة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل المبرمة في الوسائط المبرمة في التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لذلك الدولة المبرمة أو بعد ذلك التاريخ •

المادة (٣٨)

الحقوق والالتزامات التي يقضي بها الاتفاقيات الحالية

إذا أقيمت دعوى يقاضى أو يحكيم في دولة مبرمة ، وفقا للمادة ٢٦ أو المادة ٢٧ ، في قضية يصل بنقل دولي مبرم الوسائط يخضع لهذه الاتفاقية ويجرى بين دولتين أحدهما فقط دولة مبرمة ، وإذا كان الدولتان وقتئذٍ بنفسه ، هذه الاتفاقية تلزمين بإتفاقية دولية أخرى ، يجوز للمحكمة أو هيئة التحكيم ، وفقا للالتزام المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة أن يطبق أحكام الاتفاقية المذكورة •

المادة (٣٩)

اعادة النظر والبيديلات

(١)
يقوم الامين العام للأمم المتحدة بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، وندا على طلبلا يقل عن ثلث عدد الدول المصادقة بالدعوة الى مؤتمر للدول المصادقة من اجل اعادة النظر فيها او تعديلها . وعمم الامين العام للأمم المتحدة على جميع الدول المصادقة نصصوص اى مقترحات بيديلات قبل تاريخ اقباح المؤتمر بثلاثة اشهر على الاقل .

(٢)
يخذ اى قرار فى مؤتمر اعادة النظر بما فى ذلك اجماع البيديلات بأغلبية ثلثى الدول الحاضرة والمضوية . ويبلغ الوديع البيديلات التى يقرها المؤتمر الى كل الدول المصادقة لقبولها والى كل الدول الموقعة على الاتفاقية للاطلاع عليها .

(٣)
مع عدم الاخلال بالفقرة ٤ أدناه ، يبدأ نفاذ اى تعديل يقره المؤتمر بمرته بالنسبة للدول المصادقة التى قبلته دون غيرها ، فى اول يوم من الشهر الالى لانقضاء سنة على قبوله من ثلثى الدول المصادقة . أما بالنسبة لأى دولة يقبل بيديلا ما بعد قبوله من ثلثى الدول المصادقة فيبدأ نفاذ البيديل فى اول يوم من الشهر الالى لانقضاء سنة على قبوله من الدولة المذكورة .

(٤) أى تعديل يقره المؤتمر ويقضى بتغيير المبالغ المحددة في المادة ١٨ والفقرة

٢ من المادة ٣١ أو الاستعاضة عن أى من الوحدات المحددين في

الفقرتين ١ و ٣ من المادة ٣١ أو كليهما بوحدة أخرى ، يبدأ

نفاذه في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبول تلتسى

الدول المصادقة لهذا التعديل . وتقوم الدول المصادقة التي قبلت

المبالغ المعدلة أو الوحدات البديلة بتطبيقها في علاقتها مع سائر

الدول المصادقة .

(٥) يتم قبول التعديلات بإيداع وثيقة رسمية بمضايف ذلك لدى الوديع .

(٦) أى وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام بودع بعد بدء نفاذ أى تعديل

يقره المؤتمر يصير سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة (٤٥)

الانسحاب من الاتفاقية

(١) يجوز لكل دولة مصادقة أن ينسحب من هذه الاتفاقية في أى وقت بعد

انقضاء فترة سنتين من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية بمشعار مكتوب

وجهه إلى الوديع .

(٢) يبدأ نفاذ هذا الانسحاب في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على
اسلام التوديع للاشعار . و اذا حددت في الاشعار فترة اطول ، يبدأ
نفاذ الانسحاب لدى انقضاء تلك الفترة الاطول على اسلام التوديع للاشعار .
واثباتا لما تقدم ، قام المفوضون الموقعون ادناه ، وكل منهم مخسول
بذلك بخوبيا صحيحا ، باثبات ، ووثيقا بهم ادناه اراء البوارخ الموضحة .
حررت في جنيف يوم ٢٤ آيار / مايو عام ١٩٨٠ في أصل واحد باللفظ
الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والفرنسية ، وجميع هذه
النصوص متساوية في الحجية .

يحيى كسندى حجية

كارمن سراميك

امين مؤتمر الامم المتحدة

لوضع اتفاقية للنقل الدولي التبعيد الوسائط

المرفق

أحكام بشأن المسائل الجمركية المصلة بالنقل الدولي

الممدد الوسائط للبضائع

المادة الأولى

في مصطلح هذه الاتفاقية :

يعني " نظام المرور الجمركي " الاجزاء الجمركي الذي ينقل البضائع بموجبه تحت رقابة الجمارك من مكتب جمركي الى آخر .

يعني " المكتب الجمركي للمقصد " أي مكتب جمركي ينهي عنده عملية مرور

جمركي .

يعني " الرسوم الضرائب على الواردات / الصادرات " الرسوم الجمركية

و جميع الرسوم او الضرائب او المكوس او المصاريف الاخرى التي يحصل عليها

واردات / صادرات البضائع او يمددها ولكن لا يشمل المكوس والمصاريف

التي يقصر مبلغها على الكاليف التقريبية للخدمات المقدمة .

يعني " مسند المرور الجمركي " اسماة بحوي على تسجيل

لبنود البيانات والمعلومات المطلوبة منه لعملية المرور الجمركي .

المادة الثانية

(١) يقوم الدول المتعاقدة مع عدم الإخلال بأحكام قوانينها ولوائحها
والإتفاقيات الدولية النافذة في أراضيها ، بمنح حرية المرور العابرة
لمضائق أثناء النقل الدولي الميحد الوسائط .

(٢) وبشرط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي المستخدم في عملية
المرور العابرة بما يرضى السلطات الجمركية ، يراعى ما يلي فيما يتعلق
بالمضائق أثناء النقل الدولي الميحد الوسائط :

(أ) ان لا يخضع هذه المضائق ، كقاعدة عامة ، للتفتيش الجمركي
أثناء الرحلة الا في الحدود التي يعتبر ضرورة لضمان البقيد
بالقواعد والانظمة التي يعتبر الجمارك مسؤولة عن تنفيذها . ومن
هذا المنطلق يقدر السلطات الجمركية اجراءاتها عادة على
مراقبة الاغلام الجمركية ويداير الامن الاخرى عند نقاط الدخول
والخروج .

(ب) ومع عدم المساس بتطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بالامن العام
او القوي او الآداب العامة او الصحة العامة ، ان لا يخضع السوي
اي اجراءات او متطلبات جمركية زيادة على ما يقضيه نظام المرور
الجمركي المستخدم في عملية المرور العابرة .

المادة الثالثة

يسمى المرور الصادر للبضائع ، يقوم كل دولة بمعاقدة بما يلي :

(أ) اذا كانت بلد الشحن ، ان يتخذ جميع التدابير ، بقدر ما يكون ذلك عمليا لضمان انتقال ودقة المعلومات المطلوبة لعمليات المرور الصادر اللاحقة :

(ب) اذا كانت بلد المقصد :

٠١ ان يتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان البخليص ، كقاعدة

عامة ، في المكتب الجمركي لمقصد البضائع .

٠٢ ان يسمى الى الاضطلاع بالبخليص على البضائع في أقرب

مكان ممكن لجهة المقصد النهائي للبضائع ، ما لم يقتض

القوانين واللوائح الوطنية خلاف ذلك .

المادة الرابعة

(أ) يشترط استيفاء الشروط المقررة في نظام المرور الجمركي بما يرضى السلطات

الجمركية لا يتقاضى البضائع أثناء النقل الدولي المبرمذ الوسائط لدفع

رسوم وضرائب على الواردات / الصادرات او ايداع مبالغ عوضها عنها في بلدان

الغابنر .

(٢) لا يحول احكام الفقرة السابقة دون :

(أ) جباية مكوس ومصاريف بموجب اللوائح الوطنية لدواعي الامتن
الصالح أو الصحة العامة •

(ب) جباية مكوس ومصاريف ، يقبهر مبلغها على الكاليف اليقريبية
للخدمات المقدمة ، بشرط ان يكون مفروضة على أساس المساواة •

المادة الخامسة

(١) حين يقبض الامر بتقديم ضمان مالي لعملية المرور الجمركي ، يقدم
هذا الضمان على الوجه الذي يرضى سلطات الجمارك في بلد المرور العابر
المعنى وفقا لقوانينه ولوائحه والافثيات الدولية •

(٢) بسميلا للمرور الجمركي ، يجب ان يكون نظام الضمان الجمركي بسيطا
وتقوفاً ومحدد الكاليف وأن يشمل الرسوم والضرائب الواجبة الأداء على
الواردات / الصادرات ، وكذلك ان غرامان مسبوقة في البلدان التي تشمل
فيها الضمانات مثل هذه الضمانات •

المادة السادسة

(١) مع عدم الاخلال بأى مسندات أخرى قد يكون مطلوبة بموجب ايفثية دولية أو
بموجب القوانين واللوائح الوطنية ، يقبل السلطات الجمركية في بلد المرور

العابر مسند النقل المعدد الوسائط باعبارها جزءاً وصفاً من مسند المرور الجمركي •
(٢) بسميلا للمرور الجمركي ، يجب ان يكون مسندات المرور الجمركي مبنقة ، قدر
الامكان ، مع الشكل الوارد أدناه •

مشروع قرار

بشأن اتفاق الأمم المتحدة الخاص بنقل السلع الدولي

متعدد الوسائل

إن مجلس وزراء منظمة الوحدة الأفريقية المنعقد في دورته العادية السادسة والثلثين في اديس ابابا اثيوبيا خلال الفترة من ٢٣ فبراير إلى ١٠ مارس سنة ١٩٦٨ .

بعد دراسة تقرير الأمين العام بشأن اتفاق الأمم المتحدة الخاص بنقل السلع الدولي متعدد الوسائل .

وإن يذكر بقراراته العديدة حول الإعداد والمشاركة الأفريقية في المفاوضات فيما بين الحكومات والتي أدت إلى إقرار الاتفاق .

وإن يلاحظ بتقدير مشاركة الدول الأفريقية ولا سيما الأعضاء في المجموعة الإعدادية المشتركة فيما بين الحكومات خلال المفاوضات .

وإن يلاحظ بحسن الرضا النهائية الناجمة لمؤتمر الأمم المتحدة عن حلول اتفان للنقل الدولي متعدد الوسائل .

وإن ينص في الاعتبار أن هناك حاجة لعمل أفريقي مكثف بمسدد

المشاركة الأفريقية في نقل السلع الدولي متعدد الوسائل وتنفيذ الاتفاق الخاص به .

١- يرحب بأقرار الاتفاق الخاص بنقل السلع الدولي متعدد الوسائل .

(٢)

٢- يدعو الدول الاعضاء قرا منظمة الوحدة الافريقية الي تنسيق انشطتها
في مشاركتها في نقل السلع الدولي متعدد الوسائل وتنفيذ
الاتفاق .

٣- يناهض الدول الاعضاء التي لم تفعل ذلك بان توقع على الاتفاقيات
وتتقدم اليه .

٤- يدعو الامين العام لتنظيم ندوات حول تشغيل النقل متعدد الوسائل
وما سيترتب على الاتفاق وامكانية انشاء اتحاد للمسؤولين عن النقل
الاتقريب متعدد الوسائل .

٥- يدعو مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية واللجنة الاقتصادية
لافريقيا وبرنامح الامم المتحدة للانماء والفؤسسات الدولية والمشاركة
فيما بين الحكومات والوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الوحدة
الافريقية ومنظمة الامم المتحدة للتعاون مع الامانة العامة لمنظمة
الوحدة الافريقية ماليا وفنيا لضمان نجاح تنظيم ندوات حول عمليات
النقل متعدد الوسائل في افريقيا .



AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

1981-02

Report of the Secretary-General on the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods

Organization of African Unity

Organization of African Unity

<https://archives.au.int/handle/123456789/9819>

Downloaded from African Union Common Repository