

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



الأمم المتحدة  
١٩٩٤



المحتويات

الصفحة

١	اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بمسؤولية متهمدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية .....
١	المادة ١ - تعاريف .....
٢	المادة ٢ - نطاق التطبيق .....
٣	المادة ٣ - فترة المسؤولية .....
٣	المادة ٤ - اصدار وثيقة .....
٤	المادة ٥ - أساس المسؤولية .....
٤	المادة ٦ - حدود المسؤولية .....
٥	المادة ٧ - سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة الى العقد .....
٦	المادة ٨ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية .....
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)

الصفحة

١٣	المادة ٢٣ - اعادة النظر والتعديل .....
	المادة ٢٤ - اعادة النظر في الحدود القصوى لمبالغ
١٣	المسؤولية .....
١٥	المادة ٢٥ - الانسحاب .....
	مذكرة ايضاحية من امانة الاونسيترال بشأن اتفاقية الامم المتحدة
١٦	الخاصة بمسؤولية متمهدي 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 أغفلتها
١٧	الاتفاقيات الدولية .....
١٧	٣ - الحاجة الى المساواة والتحديث .....
١٨	٤ - عواقب الاتفاقية ومنافعها .....
١٩	باء - الأعمال التحضيرية .....
٢٠	جيم - السمات البارزة في الاتفاقية .....
٢٠	١ - التعاريف .....
٢٢	٢ - فترة المسؤولية .....
٢٢	٣ - اصدار الوثيقة .....
٢٣	٤ - أساس المسؤولية .....
٢٤	٥ - حدود المسؤولية .....
٢٤	٦ - السريان على المطالبات غير المستندة الى عقد .....
٢٥	٧ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية .....
٢٥	٨ - حقوق الضمان على البضائع .....
٢٥	٩ - تقادم الدعاوى .....
٢٦	١٠ - الاحكام الختامية .....

(A/CONF.152/13 ، المرفق)

اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متمهدي 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 القانونية التي تمترض تدفق التجارة الدولية ، وخاصة تلك التي تمس البلدان النامية ، اسهاما كبيرا في التعاون الاقتصادي الشامل فيما بين جميع الدول على أساس من المساواة والإنصاف 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 متمهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية :

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

قد اتفقت على ما يلي :

المادة ١

تعريف

في هذه الاتفاقية :

(أ) يقصد بمصطلح "متمهد محطة نقل طرفية" (ويشار إليه فيما يلي باسم "المتمهد") كل شخص يتعهد ، في معرض ممارسة أعماله ، بأن يأخذ في عهده بضائع 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 للمتمهد أكثر من مركز أعمال واحد ، فيقصد بمركز الأعمال المركز الذي له أوثق صلة بالخدمات المتصلة بالنقل في مجموعها .
- (٣) اذا لم يكن للمتمهد مركز أعمال ، فانه يعتد بمحل اقامته المعتاد .

### المادة ٣

#### فترة المسؤولية

يسأل المتمهد 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 للمتمهد ، ويكون واجبا عليه اذا طلب العميل ذلك ، خلال فترة زمنية معقولة ووفقا لما يختاره المتمهد :

(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 المتمهد وفقا لاحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) من الفقرة (١) ، يفترض أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة ظاهريا ، الا اذا أثبتت عكس ذلك . ولا تقوم هذه القرينة اذا اقتصرن الخدمات التي يؤديها المتمهد 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 المتمهد على الاتصال بالوسائل الالكترونية ، يجوز أن يستعان 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 المتمثلة بالنقل ، جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منه اتخاذها لتجنب الحادث وآثاره .

(٢) اذا كان تخلف المتعهد أو مستخدميه أو وكلائه ، أو أشخاص آخريين يستعين بهم في تأدية الخدمات المتمثلة 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 تعزى 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 لشخص له حق تسلمها 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 تسلمها ، أو عن وضعها تحت تصرفه ، خلال مدة ٣٠ يوما متتالية بعد التاريخ المتفق عليه صراحة ، أو خلال مدة ٣٠ يوما 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 ٨٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

(ب) ومع ذلك ، اذا سلّمت البضائع الى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية ، أو اذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتنتقل 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 الاتعاب المستحقة الدفع للمتعهد عن خدماته المتعلقة بالبضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع تلك الاتعاب 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 ، مما ، 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 أثبت أنه تصرف في نطاق عمله أو ارتباطه مع المتعهد ، أن يستفيد من الدفوع وحدود 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 إليهم 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 لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم المتعهد أو وكيله أو لشخص آخر يستعين به المتعهد لأداء الخدمات المتمثلة 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 البلد الذي تسلم فيه البضائع ، واذا لم يعلم المتعهد بأي طريقة أخرى وقت أخذه البضائع في عهده 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

(٥) 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 المتمثلة بالنقل التي يقوم بها فيما يتعلق بالبضائع خلال فترة مسؤوليته عنها وفيما بعدها . ومع ذلك ، فليس في هذه الاتفاقية ما يخل بصحة أية ترتيبات تعاقدية 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 اخطارات بمزمه على بيعها الى 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

##### الاطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

(١) ما لم يوجه الى المتعهد اخطار 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 تسلمها ، 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 الأخير ، على ألا تتجاوز المهلة في جميع الأحوال ٦٠ يوماً متتالية بعد اليوم الذي سلمت فيه البضائع الى الشخص الذي له الحق في تسلمها .

(٣) اذا اشترك المتعهد في عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها للشخص الذي له الحق في تسلمها ، 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 تسلم البضائع تقديم جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

(٥) لا يدفع تعويض 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 تسلمها .

## 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 تسلمها ، أو من اليوم الذي يضع فيه البضاعة تحت تصرف هذا الشخص ، أو

(ب) في حالة الهلاك الكلي 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 هلكة 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 للناقل 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 الأخرى 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 تعدل 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 تحددها تلك الدولة .

(٢) يجري الحساب المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابقة بحيث يكون مساوياً قدر الإمكان ، 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 إجراء 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 لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بمسؤولية متعمدي محطات النقل الطرفية 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 الامين العام للأمم المتحدة .

### المادة ١٩

#### سريان الاتفاقية على الوحدات الاقليمية

- (١) اذا كان للدولة وحدتان اقليميتان 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 الاقليمية 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 الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .
- (٣) اذا كانت هذه الاتفاقية سارية ، بموجب اعلان صادر وفقا لهذه المادة ، على وحدة اقليمية أو أكثر ولكن ليس على جميع الوحدات الاقليمية في دولة طرف ، فانها لا تكون واجبة التطبيق الا :
  - (١) اذا كانت الخدمات المتمثلة بالنقل قد أدت بواسطة متعهد يقم مركز أعماله في الوحدة الاقليمية 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 الماددة 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 بإرسال 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 الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة اعتباراً 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 الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة اللازمة باسم تلك الدولة .
- (٣) على كل دولة طرف أن تطبق أحكام 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 الأمم 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 أساس دولي ، وأية 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 المتمثلة بالنقل ؛

(د) أسعار التأمين ، ويدخل في ذلك ، فيما يتعلق بالتأمين على الشحنة ، التأمين من مسؤولية المتعهدين والتأمين الذي يغطي إصابات العمل التي تقع للعاملين ؛

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

(و) تكاليف الكهرباء والوقود والمنافع الأخرى .

(٥) تعتمد 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 الأول 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 الإسبانية 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 ابضاحية 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 دبلوماسي 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 - وتنشئ 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

٢ - يقضي الكثير من القوانين الوطنية بأن يكون الأطراف أحرارا ، من حيث المبدأ ، في تنظيم مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية تعاقديا . 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 القصوى التي يمكن تقاضيها ، بخصوص معظم أصناف البضائع ، تمثل جزءا صغيرا من الأضرار الفعلية .

٥ - وتقييد المسؤولية واستبعادها على هذا النحو الواسع يثير 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 إضعاف الحافز الذي يدفع متعهدي محطات النقل الطرفية الى إيلاء اهتمام مستمر للإجراءات العملية الرامية الى تجنب فقدان البضائع أو تلفها . ويضاف الى ذلك ، أنه ، إزاء محدودية السبل المفتوحة أمام مالك البضائع للحصول على معلومات عن سبب الضرر ، فإن تحميله عبء اثبات الوقائع التي تؤكد مسؤولية المتعهد يعد موقفا 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 - الثغرات 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 مساواة والزامية ، فقد توجد فترات لا تكون فيها البضائع المأجرة خاضعة لأي نظام الزامي . وتتسم عواقب تلك الثغرات الموجودة ، في نظام المسؤولية بأنها خطيرة ، لأن الإحصاءات 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 المحطة 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 الاهمال ، 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 تتعد الفوارق بفعل خضوع المتمهدين ، في بعض النظم القانونية ، لقواعد للمسؤولية تختلف تبعا 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 مستعملي 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 و منافعها

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 البضائع للحصول على تعويض من متمهد المحطة الطرفية .

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

١٤ - كما ان ما تحققه الاتفاقية من التحسين والاتساق في قواعد المسؤولية يعود بالنفع على متمهدي المحطات الطرفية . فهي توفر نظاما قانونيا حديثا مناسباً للممارسات الآخذة في النشوء في عمليات المحطات الطرفية . كما أن القواعد الخاصة بالمستندات تتسم بالتساهل والاتساق ، وتتيح للمتمهد استخدام التبادل الالكتروني 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 البضائع 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 البضائع وحفظها في المستودعات ، والذي أدى الى اعتماد مجلس ادارة المعهد ، في عام ١٩٨٣ ، المشروع الأولي للاتفاقية الخاصة بمسؤولية متمهدي محطات النقل الطرفية .<sup>(١)</sup>

١٦ - وبالاتفاق بين المعهد الدولي والأونسيترال ، عرض مشروع الاتفاقية الأولي على الأونسيترال في عام ١٩٨٤ بنية اعداد قواعد موحدة بشأن هذا الموضوع . وخص فريق الأونسيترال العامل المعني بالممارسات التعاقدية الدولية ، الذي أسندت اليه مهمة اعداد القواعد الموحدة ، أربع دورات لاعداد تلك القواعد ،<sup>(٢)</sup> وأوصى باعتمادها في

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

(٢) A/CN.9/260 (حولية الأونسيترال ، المجلد السادس عشر - ١٩٨٥) ؛ و A/CN.9/275 (حولية الأونسيترال ، المجلد السابع عشر - ١٩٨٦) ؛ و A/CN.9/287 (حولية الأونسيترال ، المجلد الثامن عشر - ١٩٨٧) ؛ و A/CN.9/298 (حولية الأونسيترال ، 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 وقعت 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 (١) 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 أجره . 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