

**اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع الموقعة
بهامبورغ في 31 مارس 1978 (قواعد هامبورغ)**

ظهير شريف رقم 1.84.21 صادر في 11 من ربيع الأول 1407 (14 نوفمبر 1986) بنشر اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل

البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978¹

الحمد لله وحده،

والصلاة والسلام على رسول الله

الطابع الشريف – بداخله:

(الحسن بن محمد بن يوسف بن الحسن الله وليه)

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا أسماء الله وأعز أمره أننا:

بعد الاطلاع على اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورغ يوم 31 مارس 1978؛

وعلى محضر إيداع وثائق انضمام المملكة المغربية إلى الاتفاقية المذكورة الموقع بنيويورك في 17 يوليو 1981؛

أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

الفصل الأول

تنتشر بالجريدة الرسمية، مضافة إلى ظهيرنا الشريف هذا، اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورغ يوم 31 مارس 1978.

الفصل الثاني

ينشر ظهيرنا الشريف هذا بالجريدة الرسمية.

وحرر بالرباط في 11 من ربيع الأول 1407 (14 نوفمبر 1986)

وقعه بالعطف

الوزير الأول

الإمضاء: الدكتور عز الدين العراقي

1 - الجريدة الرسمية عدد 3953 بتاريخ 19 ذي الحجة 1408 (3 أغسطس 1988)، ص 743.

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978

الديباجة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،
وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري
للبضائع،
قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتحقيقاً لذلك اتفقت على ما يلي:

الجزء الأول: أحكام عامة

المادة 1: تعريف

في هذه الاتفاقية:

- 1- يقصد بمصطلح، الناقل، كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقداً، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر؛
- 2- يقصد بمصطلح، الناقل الفعلي، كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ؛
- 3- يقصد بمصطلح الشاحن، كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري؛
- 4- يقصد بمصطلح، المرسل إليه، الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع؛
- 5- يشمل مصطلح، البضائع، الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلقة تشمل البضائع، أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن؛
- 6- يقصد بمصطلح، عقد النقل البحري، عقد يتعهد الناقل بموجبه، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري. إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر؛
- 7- يقصد بمصطلح، سند الشحن، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها؛
- 8- يشمل مصطلح، كتابة فيما يشمل، البرقية والتلكس.

المادة 2 : نطاق التطبيق

- 1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين إذا:
 - أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو؛
 - ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو؛
 - ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة، أو؛
 - د) كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة، أو؛
 - هـ) كان منصوصا في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.
- 2- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.
- 3- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناد إلى مشاركة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.
- 4- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة.

المادة 3: تفسير الاتفاقية

يراعي في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

الجزء الثاني: مسؤولية الناقل**المادة 4: مدة المسؤولية**

- 1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.
- 2- لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:
 - أ) اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:
 - 1- الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو؛
 - 2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

(ب) وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

- 1- بتسليمها إلى المرسل إليه، أو؛
- 2- بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية المطبق بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو.
- 3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.
- 4- في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلا عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

المادة 5: أساس المسؤولية

- 1- يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.
- 2- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقط، مع مراعاة ظروف الحالة.
- 3- للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 في خلال ستين يوما متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المادة.
- 4- (أ) يسأل الناقل:

- 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.
- 2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.
- (ب) في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجري، إن شاء المطالب أو الناقل معاينة وفقا للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو المطالب.

- 5- فيما يتعلق بالحيوانات الحية. لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك والتلف أو التأخير في

التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

6- فيما عد العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

7- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال.

المادة 6: حدود المسؤولية

1- (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

(ج) لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معا، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2- لحساب أي المبلغين أكبر وفقا للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

(أ) في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة؛

(ب) في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3- يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

المادة 7: سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة على العقد

1- تسري الدفع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري، وكذلك

فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

2- إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، بالحق في الاستفادة من الدفع و حدود المسؤولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.

3- باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8 لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 8: سقوط الحق في تحديد المسؤولية

1- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

2- خلافا لأحكام الفقرة 2 من المادة 7، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

المادة 9: البضائع المشحونة على سطح السفينة

1- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.

2- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا لهذا المعنى. فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.

3- إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح، يظل الناقل مسؤولا، خلافا لأحكام الفقرة 1 من المادة 5، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقا لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.

4- يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

المادة 10: مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

- 1- عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله، ويكون الناقل مسؤولاً. فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه. في نطاق وظائفهم، من فعل أو تقصير.
- 2- جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.
- 3- أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص.
- 4- عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معاً، وفي حدودها، تكون مسؤوليتهمما بالتكامل والتضامن.
- 5- لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائيها حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- 6- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر.

المادة 11: النقل المتتابع

- 1- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 10. إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21 ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث.
- 2- يسأل الناقل الفعلي، وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده.

الجزء الثالث مسؤولية الشاحن**المادة 12: قاعدة عامة**

- 1- لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو

مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

المادة 13: قواعد خاصة للبضائع الخطرة

1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

2- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: (أ) يكون الشاحن مسؤولا تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع؛

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل، البضائع في عهده وهو عالم بصفتها الخطرة.

4- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولا وفقا لأحكام المادة 5.

الجزء الرابع: وثائق النقل

المادة 14: إصدار سند الشحن

1- متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، وجب على الناقل أن يقوم، بناء على طلب الشاحن، بإصدار سند شحن إلى الشاحن.

2- يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل. ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سندا موقعا من قبل الناقل.

3- يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتنقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

المادة 15: محتويات سند الشحن

- 1- يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:
- (أ) الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيان صريحا بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن؛
- (ب) الحالة الظاهرة للبضائع؛
- (ج) اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله؛
- (د) اسم الشاحن؛
- (د) اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه؛
- (و) ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن؛
- (ز) ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري؛
- (ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية؛
- (ط) مكان إصدار سند الشحن؛
- (ي) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه؛
- (ك) ما يستحق على المرسل إليه من أجره النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجره النقل مستحقة عليه؛
- (ل) البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23؛
- (م) بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو، إذا كان الأمر كذلك؛
- (ن) تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين؛
- (س) أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة 4 من المادة 6.
- 2- على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، أن يصدر إلى الشاحن، متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشرا عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها، وتاريخ أو تواريخ الشحن، وإذا كان قد سبق للناقل أن أصدر إلى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما يتعلق بأي من هذه البضائع، يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة "مشحون" وللناقل أن يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم إدراجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون".

3- لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة 7 من المادة 1.

المادة 16: سندات الشحن: التحفظات وحجيتها

1- إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا، أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

2- إذا لم يرق الناقل، أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه، بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.

3- باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ:

(أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة «مشحون» ؛
(ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند.

4- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن و المستحقة على المرسل إليه، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

المادة 17: الضمانات من قبل الشاحن

1- يعتبر الشاحن ضامنا للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات ويظل الشاحن مسؤولا وإن قام بتحويل سند الشحن وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

2- كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن، دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلا ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.

3- يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه ساريا تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى، بعدم إدراج التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن، وفي الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة.

4- في حالة الغش المتعمد المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه، لأنه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

المادة 18: الوثائق الأخرى غير سندات الشحن

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقى الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

الجزء الخامس: المطالبات والدعاوى

المادة 19: الأخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير

1- ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

2- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

3- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتقت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.

- 4- في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.
- 5- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.
- 6- إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع، فأى إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.
- 7- ما لم يقر الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوما متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقا للفقرة 2 من المادة 4 أيهما أبعد، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.
- 8- لأغراض هذه المادة، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن، كأنه وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.

المادة 20: تقادم الدعوى

- 1- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
- 2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.
- 3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
- 4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.
- 5- الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة 21: الاختصاص

1- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

(أ) المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو؛

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد من طريق أي منها، أو؛

(ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو؛

(د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

2- (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي؛

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها؛

3- لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة. ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4- (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة؛

(ب) لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة؛

(ج) لأغراض هذه المادة، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر، وفقا للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بكتابة إقامة دعوى جديدة؛

5- خلافا لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

المادة 22: التحكيم

- 1- مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية.
- 2- إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصا على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل السند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص اتجاه حامل السند الحائز له بحسن نية.
- 3- تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي:
 - (أ) مكان في دولة يقع في أراضيها:
 - 1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو؛
 - 2- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو؛
 - 3- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو؛
 - (ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.
- 4- يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية.
- 5- تعتبر أحكام الفقرتين 3 و4 من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.
- 6- ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الجزء السادس: أحكام تكميلية**المادة 23: الشروط التعاقدية**

- 1- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية.. يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها. ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلا ولاغيا.
- 2- خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.

3- متى أصدر سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، تعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.

4- إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه. بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

المادة 24: العوارية العامة

1- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة.

2- باستثناء المادة 20، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف إنقاذ يتم أداؤها.

المادة 25: الاتفاقيات الأخرى

1- لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائهما المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية.

2- لا تحول أحكام المادتين 21 و22 من هذه الاتفاقية دون تطبيق. ما يكون واردا في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية، من أحكام إلزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان، شريطة أن يكون النزاع مقصورا على أطراف تقع مجال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة 4 من المادة 22 من هذه الاتفاقية.

3- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك إما:

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز / يوليو 1960 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني / يناير 1964، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار / مايو 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أو؛

ب) استنادا إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

4- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمته من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولًا عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية إلزاميًا على عقود نقل البضائع الذي تم أساسًا بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل بطريق البحر. ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

المادة 26: الوحدة الحسابية

1- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعًا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي. تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

2- ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أن تعلن، في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي:

12.500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى 37.5 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع.

3- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف مليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف، ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

4- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معبرا عنها بالوحدات الحسابية. وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1 أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة، حسبما تكون الحالة، وذلك في وقت التوقيع أو عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو عند استفادتها من الاختيار

المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

الجزء السابع: الأحكام الختامية

المادة 27: الوديع

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة 28: التوقيع والتصديق، القبول، الإقرار، الانضمام

- 1- تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى 30 نيسان / أبريل 1979 في مقر الأمم المتحدة بنيويورك.
- 2- تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
- 3- بعد 30 نيسان / أبريل 1979، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.
- 4- تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة 29: التحفظات

لا يجوز إبداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية.

المادة 30: بدء النفاذ

- 1- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام.
- 2- وفيما يخص الدول التي تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على إيداع الوثيقة اللازمة باسمها.
- 3- على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.

المادة 31: الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

- 1- يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسيل في 25 آب / أغسطس 1924 (اتفاقية 1924)، أن تقوم، حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924، بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة، معلنة أن الانسحاب يسري اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها.

2- يقوم الوديع لهذه الاتفاقية، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 1 من المادة 30، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها.

3- تنطبق أحكام الفقرة 1 و2 من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في 23 شباط / فبراير 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسيل في 25 آب / أغسطس 1924.

4- على الرغم من أحكام الفقرة 2 من هذه الاتفاقية، ولأغراض الفقرة 1 من هذه المادة يجوز للدولة المتعاقدة أن ترجى، إذا استصوبت ذلك إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام 1924 ومن اتفاقية عام 1924 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1968 لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا بنيتها وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية. دون أية اتفاقية سواها تجاه الدول المتعاقدة فيها.

المادة 32: إعادة النظر والتعديل

1- بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها.

2- أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يتم إيداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 33: إعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية

أو الوحدة الحسابية

1- خلافا لأحكام المادة 32 يدعو الوديع، وفقا للفقرة 2 من هذه المادة مؤتمرا إلى الانعقاد، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة 6 والفقرة 2 من المادة 26 أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعنيتين في الفقرتين 1 و3 من المادة 26 أو عن كليهما، بوحدات أخرى ولا يجري تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقية تغييرا ذا شأن.

2- يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدولة المتعاقدة.

3- يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.

4- كل تعديل يعتمد ببدء نفاذه في اليوم الأول من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة، ويتم القبول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.

- 5- بعد بدء نفاذ أي تعديل يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة أشهر بعد اعتماد التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.
- 6- أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 34: الانسحاب من هذه الاتفاقية

- 1- يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.
- 2- يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تسلم الوديع للإشعار. وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.
- حررت في هامبورغ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار / مارس سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية.
- وإثباتاً لما تقدم المفوضون الموقعون أدناه، بناء على تفويض صحيح من حكوماتهم بتوقيع هذه لاتفاقية.

ملحق 1

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978

(أنظر نص الاتفاقية)

المرفق الثاني

تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة

المعني بالنقل البحري للبضائع

من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ والإهمال المفترض. ويؤدي ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

المرفق الثالث

قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

إن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع، ينوه بالدعوة الكريمة التي وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر في هامبورغ.

وإذ يدرك أن التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدته نحو المشتركين فيه أمر كان له فضل كبير في نجاح المؤتمر.

يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها.

وهو:

إذا اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية التي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتهما البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع.

ويقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم:

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978.

ويوصي بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم "قواعد هامبورغ".