

Distr.: Limited
30 December 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

مشروع صك الأونسيترال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات أخرى خاصة بالنقل

جداول مقارنة

مذكورة من الأمانة

تخضيرا لعقد الدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، التي يتوقع أن يواصل فيها الفريق العامل قراءته لمشروع الصك الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21، قدّم البروفيسور فرانيسكو بيرلنجيري جدولا يقارن بين أحكام مشروع صك الأونسيترال بشأن النقل البحري للبضائع وأحكام غيره من اتفاقيات النقل ليكون مرجعا للفريق العامل. ويرد نص هذه الوثيقة المرجعية البالغة الأهمية في مرفق لهذه المذكرة، بالشكل الذي ورد فيه للأمانة.



مشروع صك الأونسيترال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات النقل الأخرى

جداول مقارنة

المحتويات

الصفحة		
٥	.....	مذكرة توضيحية
٦	.....	المختصرات
٧	.....	التعاريف
١٣	.....	الاتصالات الإلكترونية
١٤	.....	نطاق الانطباق
١٤	.....	ألف - أحكام عامة
١٦	.....	باء - مشارطات الاستئجار
١٧	.....	فترة المسؤولية
١٧	.....	ألف - أحكام عامة
١٩	.....	باء - النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له
٢١	.....	جيم - عقود النقل والشحن المختلطة
٢٥	.....	التزامات الناقل
٢٥	.....	مسؤولية الناقل
٢٥	.....	١-٦ أساس المسؤولية
٢٩	.....	٢-٦ حساب التعويض
٣١	.....	٣-٦ مسؤولية الأطراف المنفذة
٣٣	.....	٤-٦ التأخر
٣٥	.....	٥-٦ الانحراف
٣٦	.....	٦-٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة
٣٨	.....	٧-٦ حدود المسؤولية
٤٤	.....	٨-٦ سقوط الحق في الحد من المسؤولية
٤٦	.....	٩-٦ الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر
٤٨	.....	١٠-٦ المطالبات غير التعاقدية

الصفحة

٤٩	 الحيوانات الحية	
٥٠	 التزامات الشاحن	الفصل السابع -
٥٤	 مستندات النقل والسجلات الإلكترونية	الفصل الثامن -
٥٤	 إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني	١-٨
٥٧	 تفاصيل العقد	٢-٨
٥٩	 التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد	٣-٨
٦٣	 النواقص في تفاصيل العقد	٤-٨
٦٥	 أجرة النقل	الفصل التاسع -
٦٨	 التسليم إلى المرسل إليه	الفصل العاشر -
٧٥	 حق السيطرة	الفصل الحادي عشر -
٨٢	 إحالة الحقوق	الفصل الثاني عشر -
٨٣	 الحقوق في رفع دعوى	الفصل الثالث عشر -
٨٤	 الوقت المتاح لرفع الدعوى	الفصل الرابع عشر -
٨٨	 العوارية العامة	الفصل الخامس عشر -
٨٨	 الاتفاقات الأخرى	الفصل السادس عشر -
٩٢	 حدود الحرية التعاقدية	الفصل السابع عشر -
٩٥	 الاختصاص والتحكيم	الفصل (١) -

(١) سيحدد رقم هذا الفصل، إن وجد، خلال مناقشة الصك.

مذكرة توضيحية

ترد الجداول المقارنة التالية بالترتيب الذي تظهر فيه المواضيع المختلفة في المشروع الأولي لصك الأونسيتال بشأن النقل البحري للبضائع، وعنوان الفصل المبين في كل جدول هو عنوان الفصل المقابل له الوارد في المشروع الأولي للصك.

المختصرات

المشروع الأولي لصك الأونسيتال بشأن النقل البحري للبضائع	الصك:
الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، بروكسيل ١٩٢٤، بصيغتها المعدلة ببروتوكولي ١٩٦٨ و ١٩٧٩	لاهاي - فيسي:
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨	هامبورغ:
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، جنيف، ٢٤ آيار/مايو ١٩٨٠	المتعدد:
الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري، ١٩٥٦، بصيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٧٨	النقل البري:
القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، تذييل للاتفاقية المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية، بصيغتها المعدلة ببروتوكول التعديل لسنة ١٩٩٩	السكك الحديدية ١٩٩٩:
اتفاقية بودابست المتعلقة بعقد نقل البضائع بالمجاري الملاحية الداخلية، ٢٠٠٠	بودابست:
اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٢٩، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٩٥ والبروتوكول رقم ٤ الموقع في مونتريال في ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٧٥	وارسو:
اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال ١٩٩٩	مونتريال:

الفصل الأول - التعاريف

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١ - التعاريف لأغراض هذا الصك:	المادة ١ في هذه الاتفاقية تستعمل الكلمات التالية بالمعاني المبينة فيما يلي: ١-١ "الناقل" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن.	المادة ١-٢ تعاريف في هذه الاتفاقية:	المادة ١-٤ تعاريف في مصطلح هذه الاتفاقية:		المادة ٣- التعاريف لأغراض هذه القواعد الموحدة	المادة ٦- التعريف ١- يعني "عقد النقل" أي عقد من أي نوع يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع عن طريق مجاري الملاحة داخلية مقابل دفع أجرة النقل؛ ٢- يعني "الناقل" أي شخص أبرم أو أبرم بإسمه عقد نقل مع شاحن؛		
١-٢ يقصد بتعبير "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له استلام البضاعة بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو السجل الإلكتروني.	(ب) "عقد النقل" لا ينطبق إلا على عقود النقل التي يغطيها سند شحن أو أي حجة ملكية مماثلة، في حدود ما يتعلق به هذا المستند بنقل البضائع بحراً، بما في ذلك أي سند شحن أو مستند مماثل له على النحو المذكور صدر بموجب أو بمقتضى مشاركة إبحار ابتداء من اللحظة التي ينظم فيها سند الشحن هذا أو حجة الملكية المماثلة للعلاقات بين الناقل وحائز السند أو المستند.	٢- 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.	٣- يقصد بمصطلح "الشاحن" كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع بإسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.		(ب) يعني "الناقل البديل" الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المرسل ولكن عهد إليه الناقل المشار إليه في الفقرة (أ) بتنفيذ النقل بالسكك الحديدية، كلياً أو جزئياً؛	٣- يعني "الناقل الفعلي" أي شخص، باستثناء أحد مستخدمي أو أحد وكلاء الناقل، عهد إليه الناقل بتنفيذ النقل أو جزء من النقل؛		
١-٤ يشمل تعبیر "الحاوية" أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو الأجسام البدالة، أو أي عبوة موحدة مماثلة تستخدم في جميع البضاعة وأي معدات ملحقة بتلك العبوة الموحدة.	(ج) "البضائع" تشمل البضائع والسلع والمواد من أي نوع كان باستثناء الحيوانات الحية والشحنة التي يفيد عقد النقل بأنها تنقل على السطح وتنقل عليه فعلاً.	٤- يقصد بمصطلح "المرسل إليه" الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع.	٥- يشمل مصطلح "البضائع" الحيوانات الحية؛ وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلفة، تشماً "البضائع"		(ج) تعني "الشروط العامة للنقل" شروط الناقل في شكل شروط عامة أو تعريفات سارية قانوناً في كل دولة عضو وأصبحت جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل بموجب إبرامه؛	٤- يعني "الشاحن" أي شخص أبرم أو أبرم نيابة عنه عقد النقل مع ناقل؛		
١-٥ يقصد بتعبير "عقد النقل" العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة كلياً أو جزئياً عن طريق البحر من مكان إلى آخر، مقابل دفع أجره نقل.	(د) "السفينة" تعني أي منشأة عائمة تستعمل لنقل البضائع بحراً.				(د) تعني "وحدة النقل المتعدد الوسائط" حاوية أو حاوية تبادلية أو شبه مقطورة أو ما شابه ذلك من وحدات الشحن المستعملة في النقل المتعدد الوسائط.	٥- يعني "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له أن يستلم البضائع؛		
١-٦ يقصد بتعبير "تفاصيل العقد" أي	(هـ) "نقل البضائع" يغطي الفترة من وقت تحمسا					٦- يعني "يستند النقل" وثيقة تثبت عقد النقل وتلقي الناقل البضائع أو قيامه بتحميلها، وهو محرر في شكل سند شحن أو وثيقة شحن أو أي مستند تجاري آخر؛		
						٧- لا تشمل "البضائع" السفن المقطورة أو المدفوعة أو أمثلة الركاب أو مركباتهم؛ وحيث تجمع		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضاعة (بما في ذلك شروط العقد والتميزات والتوقيعات والتظهيرات) التي توجد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني.	البضائع على السفينة حتى وقت تفريغها منها.	أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.	٦- 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 نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.	دفع أجرة النقل، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير.		البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة أو حيث تكون معبأة، تشمل "البضائع" أداة النقل أو مواد التعبئة هذه إذا وردها الشاحن؛		
٦-٧ يقصد بتعبير "الطرف المتحكم" الشخص الذي يحق له أن يمارس حق التحكم بمقتضى المادة ١١-٢.			٧- يقصد بمصطلح "سند الشحن"، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنها، ويتعهد الناقل بموجبهها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها.	٤- يعني "مستند النقل المتعدد الوسائط" وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، وتعهدا منه بتسليم الضائع وفقا لشروط العقد المذكور.		٨- تتضمن "كتابة" ما لم يتفق خلافا لذلك بين الأطراف المعنية، نقل المعلومات بوسائل اتصال إلكترونية أو بصرية أو ما شابه ذلك، ويشمل ذلك ولكن لا يقتصر على البرق والصور المرسلة سلكيا أو بالراديو (الفاكس) أو التلكس أو البريد الإلكتروني أو التبادل الإلكتروني للمعطيات، شرط أن يتسنى الحصول على المعلومات بحيث تكون قابلة للاستعمال للإشارة إليها فيما بعد.		
٨-٩ يقصد بتعبير "الاتصال الإلكتروني" الاتصال بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو بواسطة صور رقمية أو بوسيلة مشابهة بما يؤدي إلى جعل المعلومات المرسلة ميسورة المnal بحيث يمكن استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً. ويشمل الاتصال توليد المعلومات وتخزينها وإرسالها واستقبالها.			٧- يشمل مصطلح "كتابة" فيما يشمل، البرقية والتلكس.	٥- يعني "المرسل" أي شخص أبرم عقد نقل متعدد الوسائط - أو أبرم العقد بإسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو أي شخص سلم البضائع فعلاً - أو سلمت البضائع فعلاً بإسمه أو بالنيابة عنه - إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط عملاً بعقد النقل المتعدد الوسائط.		٩- يعني قانون الدولة الواجب التطبيق وفقاً لهذه الاتفاقية قواعد القانون المعمول به في تلك الدولة خلاف قواعدها الخاصة بالقانون الدولي الخاص.		
٩-٩ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني" المعلومات الواردة في رسالة بيانات واحدة أو أكثر صادرة عن الناقل أو عن الطرف المنفذ بواسطة اتصال إلكتروني يجري بمقتضى عقد النقل، والتي (أ) تثبت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بمقتضى عقد النقل، أو			٨- تعني "اتفاقية دولية" اتفاقاً دولياً مكتوباً معقوداً بين دول وخاضعاً للقانون الدولي.	٦- يعني "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلم البضائع.				
			٨- تعني "القانون الوطني الملزم" أي قانون تشريعي يتعلق بنقل البضائع ولا يحكمه أحكامه	٧- تشمل "البضائع" أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة، إذا قدمها المرسل.				

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
(ب) تثبيت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه، أو كليهما. وهو يشمل المعلومات التي ترفق بالسجل الإلكتروني أو تربط به بشكل آخر إبان إصداره من جانب الناقل أو الطرف المنفذ أو عقب ذلك. ١٠-١ يقصد بتعبير "أجرة النقل" الأجر المدفوع إلى الناقل مقابل نقل البضاعة بمقتضى عقد النقل. ١١-١ يقصد بتعبير "البضاعة" ما يتسلمه الناقل أو الطرف المنفذ من سلع وأشياء، أيًا كان نوعها، بغرض نقلها، وهو يشمل مواد التعبئة والتغليف وأي معدات وحاولات لا يوفرها الناقل أو الطرف المنفذ أو توفر نيابة عنه. ١٢-١ يقصد بتعبير "الحائز" (أ) الشخص الذي يجوز في الوقت الراهن مستند النقل القابل للتداول، أو يملك وحدة [الوصول إلى] [التحكم في] السجل الإلكتروني القابل للتداول، وهو (ب) إما: ١٤* من يُذكر في مستند النقل. أنه الشاحن. أه المسا			بنص تعاقدي يضر بمصلحة المرسل. ١٠- يشمل مصطلح "كتابة"، فيما يشمل، البرق والتلكس.					

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
إليه إذا كان مستند النقل مستند أمر، أو هو الشخص الذي يظهر إليه المستند حسب الأصول؛ أو ٣٤ " حامل المستند، إذا كان المستند مستند أمر مظهرًا على بياض أو مستندًا لحامله؛ أو ٣٤ " من هو قادر، بمقتضى المادة ٢-٤، على إثبات أنه يملك [الوصول إلى] [التحكم في] السجل الإلكتروني القابل للتداول، في حال استخدام سجل من هذا القبيل. ١٣-١ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني القابل للتداول" أي سجل إلكتروني ١٤ " يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأنها تحمل المعنى ذاته، على أن البضاعة قد شحنت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول"، و ٣٤ " يخضع لقواعد إجرائية كالمشار إليها في المادة ٢-٤، التي تتضمن أحكاماً وافيه بشأن إحالة ذلك السجل إلى حائز آخر وبشأن الطريقة التي يتسنى بها لحائز ذلك السجل أن يثبت كونه ذلك الحائز.								

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
١٤-١ يقصد بتعبير "مستند النقل القابل للتداول" أي مستند يدل بعبارات مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو بعبارة ملانمة أخرى يعترف القانون الذي يحكم ذلك السجل بأنها تحمل المعنى ذاته، على أن البضاعة قد شحنت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه أو إلى الحامل، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول". ١٥-١ يقصد بتعبير "السجل الإلكتروني غير القابل للتداول" أي سجل إلكتروني لا تنطبق عليه صفة السجل الإلكتروني القابل للتداول. ١٦-١ يقصد بتعبير "مستند النقل غير القابل للتداول" أي مستند نقل لا تنطبق عليه صفة مستند النقل القابل للتداول. ١٧-١ يقصد بتعبير "الطرف المنفذ" أي شخص غير الناقل يقوم فعليا بأداء (أو يقصر كليا أو جزئيا في أداء) أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، من أجل نقل البضاعة أو مناوئتها أو حراستها أو تخزينها، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته، بصرف النظر عما إذا كان ذلك الشخص طرفاً في عقد النقا أه								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
مذكوراً فيه أو يتحمل مسؤولية قانونية بمقتضاه. وتعبر "الطرف المنفذ" لا يشمل أي شخص يستعين به الشاحن أو المرسل إليه أو يكون وكيله أو متعاقداً معه من الظاهر أو الباطن. ١٨-١ يقصد بتعبير "حق السيطرة" المعنى الوارد في المادة ١١-١. ١٩-١ يقصد بتعبير "الشاحن" الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل. ٢٠-١ يقصد بتعبير "مستند النقل" المستند الذي يُصدره الناقل أو الطرف المنفذ بمقتضى عقد النقل، (أ) يثبت تسليم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، بمقتضى عقد النقل، أو (ب) يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه، أو كليهما.								

الفصل الثاني – الاتصالات الإلكترونية

لاهاي – فيسبي هامبورغ المتعدد النقل البري السكك الحديدية ١٩٩٩ بودابست وارسو مونتريال	الصك
لا توجد أحكام مقابلة في أي من اتفاقيات النقل الأخرى	المادة ٢ – الاتصال الإلكتروني ١-٢ يجوز تسجيل أو إرسال أي شيء يتعين وجوده في مستند النقل أو عليه باستخدام الاتصال الإلكتروني بدلاً من مستند النقل، شريطة أن يجري إصدار السجل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة صريحة أو ضمنية من الناقل والشاحن. ١-٢-٢ إذا أُصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل إلكتروني قابل للتداول، (أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا جرى إصدار أكثر من مستند واحد؛ و (ب) يُصدر الناقل إلى الحائز سجلاً إلكترونياً قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل قد أُصدر عوضاً عن مستند النقل القابل للتداول، وعند ذلك، لا يعود لمستند النقل القابل للتداول أي مفعول أو صلاحية. ٢-٢-٢ إذا أُصدر سجل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك السجل الإلكتروني بمستند نقل قابل للتداول، (أ) يُصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن ذلك السجل الإلكتروني، مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن المستند قد أُصدر عوضاً عن السجل الإلكتروني القابل للتداول، و (ب) عند تلك الاستعاضة، لا يعود للسجل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية. ٣-٢ يجوز إصدار الإشعارات والتأكيدات المشار إليها في المواد ١-٩-٦ و ٢-٩-٦ و ٣-٩-٦ و ١-٢-٨ (ب) و (ج) و ٢-١٠ و ٢-١٠-٤، والإعلان المشار إليه في المادة ٣-١٤، والاتفاق المتعلق بالوزن في المادة ١-٣-٨ (ج) باستخدام الاتصال الإلكتروني، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسيلة بموافقة صريحة أو ضمنية من الطرف الذي يرسلها والطرف الذي يستقبلها، وإلا وجب إصدارها كتابة. ٤-٢ يخضع استخدام السجل الإلكتروني القابل للتداول للقواعد الإجرائية المتفق عليها بين الناقل والشاحن أو الحائز المذكور في المادة ١-٢-٢. ويتعين الإشارة إلى القواعد الإجرائية في تفاصيل العقد وأن تتضمن أحكاماً وافيه بشأن: (أ) إحالة ذلك السجل إلى حائز آخر؛ و (ب) الكيفية التي يمكن بها لحائز ذلك السجل أن يثبت أنه هو ذلك الحائز؛ و (ج) الطريقة التي يجري بها تأكيد ١٤* أن التسليم إلى المرسل إليه قد تم؛ أو ٢٤* أن السجل الإلكتروني القابل للتداول لم يعد له أي مفعول أو صلاحية، عملاً بالمادة ٢-٢-٢ أو ٢-٣-١٠ (أ) ٢٤*.

الفصل الثالث - نطاق الانطباق

ألف - أحكام عامة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٣ - نطاق الانطباق	المادة ١٠	المادة ٢ - نطاق التطبيق	المادة ٢ - نطاق الانطباق	المادة ١ - نطاق التطبيق	المادة ١ - النطاق	المادة ٢ - نطاق التطبيق	المادة ١ - نطاق التطبيق	المادة ١ - نطاق التطبيق
١-٣-٣ رهنًا بالمادة ٣-٣-١، تنطبق أحكام هذا الصك على جميع عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين إذا	تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن يتعلق <u>بنقل بضائع</u> ^(١) بين موانئ في دولتين مختلفتين إذا:	١- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل ^(٢) البحري بين دولتين مختلفتين، إذا:	تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط ^(٣) بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين، إذا:	١- تسري هذه الاتفاقية على جميع عقود نقل البضائع برا في مركبات، بمقابل، عندما يقع مكان تولي البضائع والمكان المعين لتسليمها، كما هو محدد في العقد، في بلدين مختلفين يكون أحدهما على الأقل بلدًا متعاقداً، بغض النظر عن محل إقامة الأطراف وجنسياتهم.	١- تسري هذه القواعد الموحدة على كل عقد لنقل البضائع بالسكك الحديدية بمقابل متى يقع مكان تلقي البضائع والمكان المعين لتسليمها في دولتين مختلفتين، بصرف النظر عن مكان عمل أطراف عقد النقل وجنسياتهم.	١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.	١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.	١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.
(أ) كان مكان التسليم [أو ميناء التحميل] المحدد في عقد النقل ^(٤) أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو	(أ) كان سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة، أو	(أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة، أو	(أ) كان مكان أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، وفقاً لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط، واقعاً في دولة متعاقدة، أو	٢- لأغراض هذه الاتفاقية، تعني "المركبات" مركبات ومحركات، والمقطورات وشبه المقطورات، حسب تعريفها الوارد في المادة ٤ من اتفاقية السير على الطرق، المؤرخة ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٤٩.	٢- تسري هذه القواعد الموحدة أيضاً على عقد نقل البضائع بالسكك الحديدية بمقابل، متى يقع مكان تلقي البضائع والمكان المعين لتسليمها في دولتين مختلفتين تكون إحداها على الأقل دولة عضو واتفق أطراف العقد على أن العقد يخضع لهذه القواعد الموحدة.	٢- فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر "نقلًا دوليًا" أي نقل تكون فيه نقطة الرحيل والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعيتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك انقطاع للنقل إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمرتها أو لانتدابها أو لسلطانها، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً من أطراف هذه الاتفاقية، وذلك سواء أكان أو لم يكن ثمة انقطاع مؤقت في عملية النقل أو تفريغ من طائرة إلى أخرى. وبدون نقطة التوقف المتفق	٢- فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر "نقلًا دوليًا" أي نقل تكون فيه نقطة الرحيل والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعيتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك انقطاع للنقل إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمرتها أو لانتدابها أو لسلطانها، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً من أطراف هذه الاتفاقية، وذلك سواء أكان أو لم يكن ثمة انقطاع مؤقت في عملية النقل أو تفريغ من طائرة إلى أخرى. وبدون نقطة التوقف المتفق	٢- لأغراض هذه الاتفاقية، تعني "نقلًا دوليًا" أي نقل تكون فيه نقطة الرحيل والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعيتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك انقطاع للنقل إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمرتها أو لانتدابها أو لسلطانها، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً من أطراف هذه الاتفاقية، وذلك سواء أكان أو لم يكن ثمة انقطاع مؤقت في عملية النقل أو تفريغ من طائرة إلى أخرى. وبدون نقطة التوقف المتفق
(ب) كان مكان التسليم [أو ميناء التفريغ] المحدد في عقد النقل أو في تفاصيل العقد واقعاً في دولة متعاقدة، أو	(ب) كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة، أو	(ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة، أو	(ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط، وفقاً لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط، واقعاً في دولة متعاقدة.	٣- تسري هذه الاتفاقية أيضاً عندما تنفذ النقل الداخلي في نطاقها دول أو مؤسسات أو هيئات حكومية.	٣- تسري هذه القواعد الموحدة متى كان النقل الدولي المشمول بعقد واحد يتضمن النقل على طريق بري أو بحري ملاحى داخلي ضمن السير الداخلي، دة عضو تكلمة للنقا	٣- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.	٣- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.	٣- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل أجر. كما تسري على النقل الجوي بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.
(ج) [كان مكان التسليم الفعلي واحداً من أماكن التسليم المذكورة في عقد النقل أو في تفاصيل العقد وواقعاً في دولة متعاقدة، أو]	تطبيق كل دولة متعاقدة أحكام هذه الاتفاقية على سندات الشحن السالفة الذكر.	(ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً 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 منشوراً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى	(هـ) كان منشوراً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى	(هـ) كان منشوراً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى	(هـ) كان منشوراً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى	(هـ) كان منشوراً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى

(٢) أنظر تعريف "عقد النقل" في المادة ١-٥ في صفحة ٦.

(٣) أنظر تعريف "نقل البضائع" في المادة ١ (هـ) في صفحة ٦.

(٤) أنظر تعريف "عقد النقل البحري" في المادة ١-٦ في صفحة ٦.

(٥) أنظر تعريف "عقد النقل المتعدد الوسائط" في المادة ١-٣ في الصفحة ٦.

(٦) أنظر تعريف "عقد النقل" في المادة ١-١ في صفحة ٦.

الصك	لاهاي – فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
تفاصيل العقد تنص على أن يصدر مستند النقل أو السجل الإلكتروني في دولة متعاقدة، أو]	هذه الاتفاقية على سندات الشحن غير المشمولة في الفقرات السابقة.	المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.		٤- لا تسري هذه الاتفاقية على: (أ) النقل الذي ينفذ بموجب شروط أية اتفاقية بريدية دولية؛ (ب) الشحنات الجنائزية؛ (ج) نقل الأثاث.	عبر حدود وطنية بالسكك الحديدية. ٤- تسري هذه القواعد الموحدة متى يتضمن النقل الدولي المشمول بعقد نقل واحد النقل بحراً أو عن طريق مجرى ملاحى داخلي عبر حدود وطنية تكتمل للنقل بالسكك الحديدية، إذ نفذ النقل بحراً أو بالمجرى المائي الداخلي بواسطة خدمات مدرجة في قائمة الخدمات المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٢٤ من الاتفاقية.	(ب) كانت المسافة المقطوعة في مياه تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول. ٣- تسري هذه الاتفاقية بصرف النظر عن جنسية السفينة أو مكان التسجيل أو ميناء الوطن أو عمّا إذا كانت السفينة للملاحة البحرية أو الداخلية، وبصرف النظر عن جنسية الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو موطنه أو مكتبه الرئيسي أو محل إقامته.	عليها هذه، فإن النقل الذي يجري بين أقاليم خاضعة لسيادة طرف سام متعاقد واحد أو لإمرته أو لانتدابه أو لسلطته، لا يعتبر نقلاً دولياً فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية.	واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.
(هـ) كان عقد النقل ينص على أن هذا الصك، أو قانون أية دولة تجعل أحكامه نافذة المفعول، هو الذي يحكم العقد.		٢- 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.						
٣-٢ تنطبق أحكام هذا الصك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة.								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
							المادة ٢ ١- تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام بالشروط المنصوص عليها في المادة ١. ٢- عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولاً فقط في مواجهة إدارة البريد المعنية، طبقاً للقواعد التي تنطبق في العلاقات بين الناقلين وإدارات البريد. ٣- فيما عدا ما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.	

باء- مشارطات الاستئجار

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٣-٣-١ لا تنطبق أحكام هذا الصك على مشارطات الاستئجار [أو عقود تأجير السفن أو عقود الحزم أو الاتفاقات المماثلة]. ٣-٣-٢ بصرف النظر عن أحكام المادة ٣-٣-١، إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول عملاً بمشارطة استئجار [أو عقد تأجير سفينة أو عقد حزم أو عقد مماثل]، فإن أحكام هذا الصك تنطبق على المادة ١-٣-١.	المادة ١ (ب) “عقد النقل” لا ينطبق إلا على عقود النقل التي يغطيها سند شحن أو أي حجة ملكية مماثلة، في حدود ما يتعلق به هذا المستند بنقل البضائع بحراً، بما في ذلك أي سند شحن أو مستند مماثل له على النحو المذكور صدر بموجب أو بمقتضى مشارطة إيجار ابتداء من اللحظة التي ينظم فيها سند الشحن هذا أو حجة الملكية المماثلة العلاقات بين الناقل وحائز السند أو المستند.	المادة ٢ ٣- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشارطة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر. ٤- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الاتفاقات المماثلة، فإن حائز السند أو المستند						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
على العقد الميث بذلك المستند أو السجل الإلكتروني أو الوارد فيه اعتباراً من الوقت الذي يصبح فيه، وإلى المدى الذي يكون فيه، المستند أو السجل الإلكتروني حاكماً للعلاقات بين الناقل وأي حازن لا يكون هو المستأجر.	المادة ٥ لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار، ولكن إذا كانت سندات الشحن صادرة في حالة سفينة خاضعة لمشارطة إيجار فهي تخضع لشروط هذه الاتفاقية. وليس في هذه القواعد ما يعتبر حائلاً دون إدخال أي حكم قانوني يتعلق بالعوارية العامة في سند الشحن.	الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشارطة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة.						
٣-٤ إذا كان العقد ينص على نقل البضاعة مستقبلاً في سلسلة من الشحنات فإن أحكام هذا الصك تنطبق على كل شحنة منها طالما كانت المواد ١-٣ و ٢-٣ و ٣-٣ تنص على ذلك.								

الفصل الرابع - فترة المسؤولية

ألف - أحكام عامة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٤ - فترة المسؤولية ٤-١-١ رهنأً بأحكام المادة ٣-٤، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة في إطار هذا الصك الفترة الممتدة من وقت تسلم البضاعة من جانب الناقل أو أي طرف منفذ بغرض نقلها حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.	المادة ١ (هـ) "نقل البضائع" يغطي الفترة من وقت تحميل البضائع على السفينة حتى وقت تفريغها منها. المادة ٢ مع مراعاة أحكام المادة ٦ وبموجب كل عقد نقل بضائع بحراً يكون الناقل، فيما يتعلق بتحميل هذه البضائع ومناولتها وتثبيتها ونقلها ورعايتها والعناية بها وتفريغها، خاضعاً	المادة ٤ - مدة المسؤولية ١- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.	المادة ١٤ - فترة المسؤولية ١- تمتد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية من وقت أخذه الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.		المادة ٢٣ - أساس المسؤولية ١- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج من هلاك أو تلف كلي أو جزئي يلحق بالبضائع بين وقت تلقيها ووقت تسليمها وعن الخسارة أو الضرر الناتج من تمديد مدة النقل، أياً كانت البنية التحتية للسكك الحديدية المستعملة.	المادة ١٦ - المسؤولية عن الهلاك ١- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة من هلاك البضائع أو تلفها، الذي يحدث بين وقت تلقيها للنقل ووقت تسليمها، أو الناتج من تأخير في تسليمها، ما لم يستطع أن يثبت أن الهلاك كان ناتجاً من ظروف ما كان في وسع ناقل بمجهده أن يحول دون حدوثها وما كان يستطيع أن يتجنب عواقبها.	المادة ١٨ ٢- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة دمار أو ضياع أو تلف البضائع بمجرد أن الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي.	المادة ١٨ - الضرر اللاحق بالبضائع ٣- في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل.
٤-١-٢ يكون وقت تسليم البضاعة من جانب الناقل أو أي طرف منفذ بغرض نقلها حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.	٦- مع مراعاة أحكام المادة ٦ وبموجب كل عقد نقل بضائع بحراً يكون الناقل، فيما يتعلق بتحميل هذه البضائع ومناولتها وتثبيتها ونقلها ورعايتها والعناية بها وتفريغها، خاضعاً	٢- لأغراض الفقرة ١ من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل: (أ) اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من: (أ) من وقت تسلمه البضائع:	٢- في حكم هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل: (أ) من وقت تسلمه البضائع:		٢- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج من هلاك أو تلف كلي أو جزئي يلحق بالبضائع بين وقت تلقيها ووقت تسليمها وعن الخسارة أو الضرر الناتج من تمديد مدة النقل، أياً كانت البنية التحتية للسكك الحديدية المستعملة.	٢- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة من هلاك البضائع أو تلفها، الذي يحدث بين وقت تلقيها للنقل ووقت تسليمها، أو الناتج من تأخير في تسليمها، ما لم يستطع أن يثبت أن الهلاك كان ناتجاً من ظروف ما كان في وسع ناقل بمجهده أن يحول دون حدوثها وما كان يستطيع أن يتجنب عواقبها.	٢- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة دمار أو ضياع أو تلف البضائع بمجرد أن الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي.	٣- في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
عليهما في عقد النقل، أو الوقت والمكان اللذان تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة إذا لم يكن في ذلك العقد أي حكم محدد بشأن تسلم البضاعة. وفي حال عدم وجود أي حكم من ذلك القبيل في عقد النقل، أو أي عادات أو ممارسات أو أعراف من ذلك القبيل، يكون وقت ومكان التسلم هما الوقت والمكان اللذان تنتقل فيهما البضاعة إلى عهدة الناقل أو الطرف المنفذ.	للمسؤوليات وامتتعا بالحقوق والحصانات المنصوص عليها فيما يلي.	١٤ الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو ٢٤ سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.	١٤ من المرسل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه؛ أو ٢٤ من هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع إليه لنقلها، بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذه البضاعة في عهده.			٢- يحكم مسؤولية الناقل عن خسارة ناتجة من هلاك البضائع أو تلفها حدث خلال الوقت السابق لتحميل البضائع على السفينة أو اللاحق لتفريغها منها قانون الدولة الواجب التطبيق على عقد النقل.	٥- لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو تحري يحدث خارج مطار. ومع ذلك، إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت عكس ذلك.	من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلا حويا، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.
٤-١-٣ يكون وقت ومكان تسليم البضاعة هما الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، أو الوقت والمكان اللذان تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة إذا لم يوجد في ذلك العقد أي حكم محدد بشأن تسليم البضاعة. وفي حال عدم وجود أي حكم من ذلك القبيل في عقد النقل، أو أي عادات أو ممارسات أو أعراف من ذلك القبيل، يكون وقت ومكان التسليم هما وقت ومكان تفريغ البضاعة من آخر سفينة أو مركبة تنقل فيها بمقتضى عقد النقل.		٣٤ بتسليمها إلى المرسل إليه، أو ٢٤ بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو ٣٤ بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.	٢٤ في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه فيها البضائع من متعهد النقل المتعدد الوسائط، بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا لعقد النقل المتعدد الوسائط أو للقوانين أو الأعراف السائدة في التجارة المعنية، والمنطقة في مكان التسليم؛ أو ٣٤ بتسليم البضائع إلى هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع إليه بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم،					
٤-١-٤ إذا كان يشترط على الناقل أن يسلم		٣- في الفقرتين ١ و ٢ 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.	٣- في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة تشمل الإشارة إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط مستخدميه أو وكلاءه أو أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط، وتشمل الإشارة إلى المرسل أو المرسل إليه مستخدميهما أو وكلاءهما.					

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
البضاعة في مكان التسليم إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يقضي القانون أو اللائحة المعمول بها في مكان التسليم بوجوب تسليم البضاعة إليه وبأنه يجوز للمرسل إليه أن يتسلم البضاعة منه، يعتبر ذلك التسليم بمثابة تسليم للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه بمقتضى المادة ٤-١-٣.								

باء- النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له (المتعدد الوسائط/من الباب إلى الباب)

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٤ - فترة المسؤولية ٤-١-١ رهناً بأحكام المادة ٤-٣، تشمل مسؤولية الناقل عن البضاعة في إطار هذا الصك الفترة الممتدة من وقت تسليم البضاعة من جانب الناقل أو أي طرف منفذ بغرض نقلها حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ٤-٢-١ النقل السابق للنقل البحري أو اللاحق له. عندما تنشأ مطالبة أو نزاع عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن تأخر يحدث فحسب أثناء أي من الفترتين التاليتين: (أ) من وقت تسليم البضاعة من جانب الناقل			المادة ١- التعاريف ٢- يعني "متعهد النقل المتعدد الوسائط" أي شخص يبرم، بالأصلية عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلاً، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد. ٣- يعني "عقد النقل المتعدد الوسائط" عقداً يتعهد بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط، في مقابل دفع أجرة النقل، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير.	المادة ٢ ١- عندما تحمل المركبة التي تحتوي البضائع عبر جزء من رحلتها بحراً أو بالسكك الحديدية أو بالملاحة الداخلية أو جواً، وباستثناء الحالات التي تنطبق عليها أحكام المادة ١٤، لا تفرغ البضائع من المركبة، تسري هذه الاتفاقية مع ذلك على النقل بأسره. وشرط أنه في حدود إثبات أن أي هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضائع يحدث أثناء النقل بوسائط النقل الأخرى لم يكن سببه أي فعل أو إغفال من جانب الناقل البري وإنما حدث لا يمكن أن يكون قد وقع إلا خلال النقل بواسطة النقل الأخرى وبسببها، لا تحدد هذه الاتفاقية مسؤولية	المادة ٣٨- المسؤولية فيما يتعلق بالسفر بالسكك الحديدية وبحراً ١- في النقل بالسكك الحديدية وبحراً بواسطة الخدمات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٢٤ من الاتفاقية، يجوز لأية دولة عضو أن تضيف الأسباب التالية للإعفاء كلياً من المسؤولية إلى ما تنص عليه المادة ٢٣، وذلك بطلب إدراج مذكورة مناسبة في قائمة الخدمات التي تنطبق عليها هذه القواعد الموحدة: (أ) نشوب حريق، إذا أثبت الناقل أنه لم يحدث بسبب فعل أو تقصير من جانبه أو من جانب ريان السفينة أو بحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل؛ (ب) كانت المسافة المقطوعة في مياه تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول.	المادة ٢ - نطاق التطبيق ٢- تسري هذه الاتفاقية إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل بضائع، دون إعادة شحن، عن طريق بحاري ملاحية داخلية ومياه تسري عليها قواعد بحرية بالشروط المنصوص عليها في الفقرة ١، إلا إذا: (أ) صدر سند شحن بحري وفقاً للقانون البحري الواجب التطبيق، أو (ب) كانت المسافة المقطوعة في مياه تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول.	المادة ١٨ ٥- لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهرى يحدث خارج مطار. ومع ذلك، إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت عكس ذلك.	المادة ٣٨- النقل بعدة وسائط ١- في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (٤) من المادة ١٨، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة ١. ٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطاً تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
أو الطرف المنفذ إلى وقت تحميلها على السفن؛ (ب) من وقت تفريغ البضاعة من السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه؛ وتكون هناك وقت حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر أحكام اتفاقية دولية: ١٤* تقضي شروطها بأن تنطبق تلك الأحكام على كل الأنشطة التي يضطلع بها الناقل بمقتضى عقد النقل أثناء تلك الفترة أو أي منها [بصرف النظر عما إذا كان يلزم إصدار أي مستند معين لجعل تلك الاتفاقية الدولية سارية]؛ و ٢٤* تنص بصورة محددة على مسؤولية الناقل أو على الحد من مسؤوليته أو على الوقت المتاح لرفع الدعوى؛ و ٣٤* لا يمكن الخروج عنها بواسطة عقد خصوصي؛ إما كلياً وإما لغير مصلحة الشاحن؛ تكون تلك الأحكام، طالما كانت إلزامية حسبما هو مشار إليه في الفقرة الفرعية ٣٤* أعلاه، غلبة على أحكام هذا الصك. [٤-٢-٢ تنطبق المادة ٤-٢-١ بصرف النظر عن القانون الوطني الذي كان سينطبق على عقد النقل لو لم تكن موجودة.]			المادة ٣- التطبيق الإلزامي ٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل المجزأ. المادة-١٩ التلف المحدد الموضع إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل المتعدد الوسائط توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم واجب التطبيق ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يترتب تطبيق الفقرات ١ و ٢ و ٣ من المادة ١٨ تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقاً لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور.	الناقل البري وإنما تحدد بالطريقة التي تكون مسؤولية الناقل بالواسطة الأخرى محددة بما لو كان عقد نقل البضائع وحدها قد أبرم بين المرسل والناقل بالواسطة الأخرى وفقاً للشروط المنصوص عليها في القانون الذي يحكم نقل البضائع بالواسطة المعنية. ولكن متى لا توجد شروط محددة من هذا النوع تحدد هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل البري. ٢- إذا كان الناقل البري هو نفسه الناقل بواسطة النقل الأخرى أيضاً، تحدّد مسؤوليته أيضاً وفقاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة، ولكن كما لو كان شخصين منفصلين بصفتيه كناقل برّي وناقل بواسطة النقل الأخرى.	(ب) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر؛ (ج) تحميل البضائع على سطح السفينة إذ حملت كذلك بموافقة المرسل المدونة في وثيقة الشحن وليست داخل عربات؛ (د) مخاطر وأخطار وحوادث البحر وغير ذلك من مياه صالحة للملاحة. ٢- لا يجوز للناقل أن يستفيد من أسباب الإعفاء المشار إليها في الفقرة ١ إلا إذا أثبت حدوث الهلاك أو التلف أو تجاوز مدة النقل خلال الرحلة بجزء بين وقت تحميل البضائع على السفينة ووقت تفريغها منها. ٣- عندما يعتمد الناقل على أسباب الإعفاء المشار إليها في الفقرة ١، يظل مع ذلك مسؤولاً إذا أثبت صاحب الحق أن الهلاك أو التلف أو تجاوز مدة النقل يرجع إلى خطأ من جانب الناقل أو ريان السفينة أو بحار أو مستخدمي الناقل. ٤- عندما يخدم طريقة بحرية عدد من المؤسسات المدرجة في قائمة الخدمات وفقاً للفقرة ١ من المادة ٢٤ من الاتفاقية، يجب أن يكون نظام المسؤولية المنطبق على هذه الطريقة واحداً لكل هذه المؤسسات. وإضافة إلى ذلك، متى كانت هذه		ركاباً أو أمتعة أو بضائع، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفاً من الأطراف المتعاقدة في عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه. ٢- في حالة النقل الذي من هذا القبيل، لا يحق للراكب أو لخلفائه الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول، قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب نص صريح. ٣- فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في التسليم الرجوع على الناقل الأخير، فضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الدمار أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن قبل الراكب والمرسل والمرسل إليه. المادة ٣٠- ألف ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤيد بأية صورة	

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
					المؤسسات مدرجة في القائمة بناءً على طلب من عدد من الدول الأعضاء يجب أن يكون اعتماد هذا النظام باتفاق مسبق بين هذه الدول. ٥- تَبْلَغُ التدابير المتخذة وفقاً للفقرتين ١ و ٤ إلى الأمين العام وهي لا تصبح نافذة المفعول قبل انقضاء فترة ثلاثين يوماً من اليوم الذي يبلغ فيه الأمين العام الدول الأعضاء الأخرى بذلك. ولا تسري هذه التدابير على الشحنات السائرة بالفعل.		على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر. المادة ٣١ ١- في حالة النقل المشترك الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأية وسيلة نقل أخرى، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل بطريق الجو، وإذا توافرت فيه الاشتراطات المنصوص عليها في المادة ١. ٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف، في حالة النقل المشترك، من تضمين مستند النقل الجوي شروطاً تتعلق بوسائل نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل بطريق الجو.	

جيم- عقود النقل والشحن المختلطة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٤-٣ عقود النقل والشحن المختلطة ٣-١ يجوز للطرفين أن يتفقا صراحة في عقد النقل على أن يقوم الناقل؛ فيما يتعلق بجزء معين أو أجزاء معينة من عملية نقل البضائع، مقامه كـ		المادة ١١-١ النقل المتتابع ١- خلافاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٠، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن نص	المادة ٣-٣ التطبيق الإلزامي ٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل الجزأ.	المادة ٣٤ إذا كان النقل الذي يحكمه عقد واحد ينفذه عدد متعاقب من الناقلين البريين، يكون كل منهم مسؤولاً عن تنفيذ العملية بأسرها ويصبح الناقل الثاني وكل ناقل متلاحق طرفاً في عقد	المادة ٢٦-٢ الناقلون المتعاقبون إذا كان النقل يحكمه عقد واحد ينفذه عدد من الناقلين المتعاقبين يصبح كل ناقل، من واقع تلقيه البضائع مع وثيقة الشحن، طرفاً في عقد النقل وفقاً لشروط هذا		المادة ٣٠ ١- في حالة النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين المتتاليين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (٣) من المادة ١، فإن كل ناقل يقبل كـ	المادة ٣٦-٣ النقل المتتابع ١- في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (٣) من المادة ١، فإن كل ناقل يقبل كـ

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
				عليه وكل التكاليف والمصاريف المتكبدة بسبب المطالبة من الناقلين الآخرين الذين شاركوا في عملية النقل، مع مراعاة الأحكام التالية: (أ) يكون الناقل المسؤول عن الهلاك أو التلف مسؤولاً وحده عن التعويض، سواء دفعه هو أو ناقل آخر؛ (ب) متى كان الهلاك أو التلف ناتجاً من فعل ناقلين أو أكثر من ناقلين، يدفع كل منهم مبلغاً متناسباً مع نصيبه من المسؤولية. وإذا تعذر تقسيم المسؤولية يكون كل ناقل مسؤولاً بالتناسب مع نصيبه من أجرة النقل المستحقة له. (ج) إذا تعذر إثبات أي الناقلين كان مسؤولاً عن الهلاك أو التلف يقسم مبلغ التعويض بين جميع الناقلين على النحو المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (ب) أعلاه. المادة ٣٨ إذا كان أحد الناقلين معسراً تقسم حصة التعويض الواجبة عليه والتي لم يدفعها على بقية الناقلين بالتناسب مع نصيبهم من أجرة النقل المستحقة لهم. المادة ٣٩ ١- لا يحق لأي ناقل توجه إليه مطالبة بموجب المادتين ٣٧ و ٣٨ أن ينازع صحة الأداء من جانب الناقل	(ج) إذا تعذر إثبات أي الناقلين تسبب في الهلاك أو التلف، يقسم التعويض بين جميع الناقلين الذين شاركوا في النقل، باستثناء الذين يثبتون أنهم لم يتسبوا في الهلاك أو التلف، ويكون هذا التقسيم تناسبياً مع أنصبة كل منهم من رسم النقل. ٢- في حالة إعسار أي من هؤلاء الناقلين يقسم النصيب غير المدفوع الواجب عليه بين جميع الناقلين الآخرين الذين شاركوا في النقل، تناسبياً مع أنصبة كل منهم من رسم النقل. المادة ٥١- إجراءات الرجوع ١- لا يجوز للناقل الذي يُمارس ضده حق الرجوع أن ينازع صحة التسديد من جانب الناقل الذي مارس حق الرجوع عملاً بالمادة ٥٠ متى حددت محكمة هذا التعويض، ومتى أتيحت للناقل المذكور فرصة للتدخل في الدعوى بعد إعلانه بالدعوى حسب الأصول. وتحدد المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الرئيسية الوقت الذي يسمح لهذا الإعلان وللتدخل في الدعوى. ٢- يجب على الناقل الذي يمارس حقه في الرجوع أن يقدم مطالبته في دعوته،		عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر.	

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
				المطالب إذا كان مبلغ التعويض محددًا من قبل سلطة قضائية بعدما أعلن الناقل المذكور أولاً حسب الأصول بالدعوى وأُتيحت له فرصة للحضور. ٢- يجوز للناقل الذي يرغب أن يقيم دعوى لتنفيذ حقه في الاسترداد أن يقدم مطالبته أمام المحكمة المختصة في البلد الذي يقيم فيه اعتيادياً أحد الناقلين المعنيين أو الذي يوجد فيه محل عمله الرئيسي أو الفرع أو التوكيل الذي أبرم عقد النقل عن طريقه. ويجوز أن تقام الدعوى على جميع الناقلين المعنيين معاً. ٣- تنطبق أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ٣١ على القرارات الصادرة في الدعاوى المشار إليها في المادتين ٣٧ و ٣٨. ٤- تنطبق أحكام المادة ٣٢ على المطالبات فيما بين الناقلين، غير أن مدة التقادم تبدأ إما في تاريخ القرار القضائي النهائي الذي حدد مبلغ التعويض الواجب الدفع بموجب أحكام هذه الاتفاقية، أو إن لم يكن هناك أي قرار قضائي، من تاريخ الأداء الفعلي. المادة ٤٠ للناقلين حرية الاتفاق فيما بينهم على أحكام غير الأحكام المنصوص عليها في المادتين ٣٧ و ٣٨.	واحدة ووحيدة مقامة على جميع الناقلين الذين لم يتوصل معهم إلى تسوية، وإلا يسقط حقه في الرجوع على الذين لم يُرفع دعوى عليهم. ٣- يجوز للمحكمة أن تصدر قرارها في حكم واحد ووحيد في جميع مطالبات الرجوع المرفوعة أمامها. ٤- يجوز للناقل الذي يريد أن يتمسك بحقه في الرجوع أن يرفع دعواه أمام محاكم الدولة التي يوجد في أراضيها محل العمل الرئيسي لأحد الناقلين المشاركين في النقل أو الفرع أو التوكيل الذي أبرم عقد النقل. ٥- متى لزم رفع الدعوى على عدد من الناقلين يحق للناقل المدعي أن يختار المحكمة التي يرفع أمامها الدعوى من بين المحاكم التي لها اختصاص بموجب الفقرة ٤. ٦- لا يجوز ضم دعوى الرجوع إلى دعوى تعويض رفعها صاحب الحق بموجب عقد النقل. المادة ٥٢- الاتفاقات بشأن الرجوع يجوز للناقلين أن يبرموا اتفاقات تحدّ من المادتين ٤٩ و ٥٠.			

الفصل الخامس - التزامات الناقل

الصك	لاهاي - فيسبي
المادة ٥ - التزامات الناقل	المادة ٣
١-٥ يتولى الناقل، رهنا بأحكام هذا الصك ووفقا لشروط عقد النقل، نقل البضاعة إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.	٨- يكون الناقل ملزما قبل الرحلة وفي بدايتها بأن يمارس العناية اللازمة لكي:
١-٢-٥ يقوم الناقل أثناء فترة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ٤-١ ورهنا بأحكام المادة ٤-٢، بتحميل البضاعة ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص.	(أ) يجعل السفينة صالحة للملاحة.
٢-٢-٥ يجوز للطرفين أن يتفق على أن يتولى الشاحن أو الطرف المنفذ أو المرسل إليه، أو من ينوب عنه، أداء وظائف معينة من بين الوظائف المشار إليها في المادة ٢-٥-١. ويجب أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.	(ب) يطقم ويجهزها ويموئها على النحو الصحيح.
٣-٥ بصرف النظر عن أحكام المواد ١-٥ و ٢-٥ و ٤-٥، يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة أو أن يفرغها أو يتلفها أو يبطل أذاها، أو أن يتخذ ما يراه معقولا من تدابير أخرى، إذا كانت البضاعة تشكل، أو يبدو مرجحا بشكل معقول أن تصبح أثناء فترة مسؤوليته، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو خطراً غير مشروع أو غير مقبول على البيئة.	(ج) يجعل العنابر وغرف التبريد والغرف الباردة وجميع أجزاء السفينة الأخرى التي تنقل فيها البضائع لائحة ومأمونة لاستقبالها ونقلها وحفظها.
٤-٥ يلتزم الناقل، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها [وأثناءها]، بتوخي الحرص الواجب من أجل:	٢- مع مراعاة أحكام المادة ٢٤ يتولى الناقل على نحو صحيح وبحرص تحميل البضائع المنقولة ومناولتها وتستيفها وحملها وحفظها ورعايتها وتفريغها.
(أ) جعل السفينة [وإبقائها]، جديرة بالإبحار؛	
(ب) تزويد السفينة بالعاملين والمعدات والإمدادات على النحو السليم؛	
(ج) جعل [وإبقاء] عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضاعة جاهزة وآمنة لتسلمها ونقلها والحفاظ عليها.	
٥-٥ بصرف النظر عن أحكام المواد ١-٥ و ٢-٥ و ٤-٥، يجوز للناقل، في حالة النقل عن طريق البحر [أو بواسطة تجاري المانية الداخلية]، أن يصحي بالبضاعة عندما تكون لتلك التضحية أسباب وجيهة حفاظا على السلامة العامة أو على الممتلكات الأخرى المشمولة بالمخاطرة المشتركة.	

الفصل السادس - مسؤولية الناقل

المادة ٦-١ أساس المسؤولية

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٦- مسؤولية الناقل ١-٦-٦-١ يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا وقع	المادة ٤ ١- لا يسأل الناقل ولا السفينة عن هلاك أو تلف يكون ناشئاً من أو ناجماً عن عدم الصلاحية للإبحار إلا بسبب نقص العناية اللازمة من جانب الناقل لجعل السفينة صالحة للإبحار.	المادة ٥- أساس المسؤولية ١- 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، أم التأخر أثناء وجود	المادة ١٥- مسؤولية الوسيط عن مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٢١، يسأل متعهد النقل المتعدد الوسيط عن	المادة ١٧ ١- يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً وعن التلف الذي يلحق بها بين وقت توليه البضائع ووقت تسليمها، وكذلك عن أي تأخير في التسليم.	المادة ٢٣- أساس المسؤولية ١- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج من هلاك أو تلف كلي أو جزئي يلحق بالبضائع بين وقت تلقيها وقت تسليمها .ع.	المادة ١٦- المسؤولية عن الهلاك ١- يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، الذي حدث بين الوقت الذي تلقاها فيه للنقل وقت تسليمها، أم الناتج	المادة ١٠-٣ مع مراعاة أحكام الفقرتين (أ) و (ب) من هذه المادة، يتحمل الناقل مسؤولية جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً في مداعفته نسب الساعات	المادة ١٨- الضرر اللاحق بالبضائع ١- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحادث الذي الحق الضرر على هذا التحديد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
١٦ [القضاء والقدر، و] الحرب، والأعمال القتالية، والنزاع المسلح، والقرصنة، والإرهاب، وأعمال الشعب، والاضطرابات الأهلية؛	(ح) قيود الحجر الصحي. (ط) فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو مثله. (ي) الإضرابات أو الإغلاقات التعجيزي أو وقف أو قيد العمل لأي سبب كان، سواء جزئياً أو عموماً. (ك) المشاغبات والاضطرابات الأهلية. (ل) إنفاذ أو محاولة إنفاذ الأرواح أو الممتلكات في البحر.	العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر. ٧- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو كلاهما 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.	(ج) قيام المرسل أو المرسل إليه أو شخص يتصرف نيابة عن المرسل أو المرسل إليه بمناولة البضائع أو تحميلها أو تفريغها؛ (د) طبيعة أنواع معينة من البضائع التي تعرضها بشكل خاص لهلاك كلي أو جزئي أو تلف، خصوصاً نتيجة للكسر أو الصدأ أو الفساد أو التجفيف أو التسرب، أو الفقد العادي، أو بفعل العثة أو الهوام؛ (هـ) عدم كفاية أو عدم ملائمة العلامات أو الأرقام على الطرود؛ (و) نقل الماشية. ٥- متى لا تكون للناقل أية مسؤولية بموجب هذه المادة فيما يتعلق ببعض العوامل المسببة للهلاك أو التلف أو التأخير، لا يكون مسؤولاً إلا بقدر ما ساهمت به العوامل التي يكون مسؤولاً عنها بموجب هذه المادة في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير.	المسؤولية التي تقع عليه للنقل في عربات مكشوفة دون أغطية، حتى فيما يتعلق ببضائع لا تنقل في عربات مكشوفة، وفقاً لشروط النقل العامة؛ (ب) عدم وجود أو عدم كفاية التعبئة في حالة البضائع التي تكون عرضة بسبب طبيعتها للهلاك أو التلف عندما لا تكون معبأة أو سيئة التعبئة؛ (ج) تحميل البضائع من جانب المرسل أو تفريغها من جانب المرسل إليه؛ (د) طبيعة أنواع معينة من البضائع التي تعرضها بشكل خاص لهلاك كلي أو جزئي، خصوصاً نتيجة للكسر أو الصدأ أو الفساد الداخلي والتلف أو التجفيف أو الفقد؛ (هـ) وصف أو ترقيم الطرود بطريقة مخالفة أو غير صحيحة أو ناقصة؛ (و) نقل الحيوانات الحية؛ (ز) نقل بضائع يجب أن يصاحبها مرافق، وفقاً للأحكام الواجبة التطبيق أو لاتفاقات مبرمة بين المرسل والناقل ومسجلة في وثيقة الشحن، إذا نتج الهلاك أو التلف من مخاطرة كان يقصد أن يتجنبها المرافق. ٢- عندما يثبت الناقل أنه يمكن في ظروف الحالة أن يعزى الهلاك أو التلف لأحد المخاطر الخاصة المشا، الصا	تصرفوا في حدود نطاق عملهم، أن يستفيدوا من الدفع وحدود المسؤولية التي يحق للناقل أو للناقل الفعلي الاحتجاج بها بموجب هذه الاتفاقية. ٤- لا يعتبر المرشد الذي تعبئه إحدى السلطات والذي لا تكون حرية اختياره ممكنة مستخدماً أو وكيلاً بمعنى الفقرة ١. (ج) تحميل البضائع من جانب المرسل أو تفريغها من جانب المرسل إليه؛ (د) طبيعة أنواع معينة من البضائع التي تعرضها بشكل خاص لهلاك كلي أو جزئي، خصوصاً نتيجة للكسر أو الصدأ أو الفساد الداخلي والتلف أو التجفيف أو الفقد؛ (هـ) وصف أو ترقيم الطرود بطريقة مخالفة أو غير صحيحة أو ناقصة؛ (و) نقل الحيوانات الحية؛ (ز) نقل بضائع يجب أن يصاحبها مرافق، وفقاً للأحكام الواجبة التطبيق أو لاتفاقات مبرمة بين المرسل والناقل ومسجلة في وثيقة الشحن، إذا نتج الهلاك أو التلف من مخاطرة كان يقصد أن يتجنبها المرافق. ٢- عندما يثبت الناقل أنه يمكن في ظروف الحالة أن يعزى الهلاك أو التلف لأحد المخاطر الخاصة المشا، الصا	للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها، أن تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته. ٢- في حالة نقل البضائع يعفي الناقل من مسؤوليته كلياً أو جزئياً بقدر ما يثبت أن خطأً من الشخص الذي يطالب بالتعويض أو من الشخص الذي يستمد منه صاحب المطالبة حقوقه، قد تسبب في إحداث الضرر أو أسهم في إحداثه.	على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً حوياً، فإن النقل يتنقل ضمن مدة النقل الجوي.	
٢٦ تقبيلات الحجر الصحي؛ والتدخل من الحكومات أو قادة الهيئات العمومية أو الناس، أو العوائق التي يقومها [عما] في ذلك التدخل بواسطة إجراء قانوني أو عملاً به؛	٣٣ فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛ ٤٤ الاضرابات، أو الإغلاقات الإخضاعية للمنشآت، أو وقف العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ ٥٥ إنفاذ أو محاولة إنفاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛ ٦٦ حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف ناجم عن أي عيب أو صفة أو شائبة متصلة في البضائع؛ (ن) عدم كفاية التعبئة. (س) عدم كفاية أو عدم ملائمة العلامات. (ع) وجود عيوب خفية يتعذر كشفها بالعناية اللازمة. (ف) أي سبب آخر يكون ناشئاً دون خطأ فعلي أو إلمام فعلي من جانب الناقل، أو دون خطأ أو إهمال من جانب وكلاء الناقل أو مستخدميه، ولكن يقع عبء الإثبات على الشخص الذي يطالب بالاستفادة من هذا الإعفاء ليبين أن لا الخطأ الفعلي أو الإلمام الفعلي من جانب الناقل، ولا	٣٣ فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه؛ ٤٤ الاضرابات، أو الإغلاقات الإخضاعية للمنشآت، أو وقف العمل، أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ ٥٥ إنفاذ أو محاولة إنفاذ الأرواح أو الممتلكات في عرض البحر؛ ٦٦ حدوث فقد في الحجم أو الوزن، أو أي شكل آخر من أشكال الهلاك أو التلف بسبب صفة أصيلة أو خلل أو عيب في البضاعة؛ ٧٧ وجود نقص أو خلل في التغليف أو الوسم؛ ٨٨ وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها بالتدقيق حسب الأصول المرعية؛ ٩٩ مناولة البضاعة أو تحميلها أو تفريغها أو						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
تفريغها من جانب الشاحن أو الطرف المتحكم أو المرسل إليه، أو من ينوب عن أي منهم؛ ١٠٤ ما يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ من أفعال، عملاً بالصلاحيات المخولة له بمقتضى المادة ٥-٣ والمادة ٥-٥، عندما تصبح البضاعة خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يضيح بها؛ [١١٤] مخاطر البحار أو المياه الملاحية الأخرى وأخطارها وحوادثها؛ ٦-١-٤ [إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل مسؤولاً عن كل الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم إلا إذا أثبت أن جزءاً معيناً من الهلاك كان ناجماً عن حدث ليس مسؤولاً عنه.] [إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم ناجماً في جزء منه عن حدث ليس الناقل مسؤولاً عنه، وفي جزء آخر عن حدث هو مسؤول عنه، يكون الناقل عندئذ: (أ) مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخر في				في الفقرة ٤ من المادة ١٧ أو لأكثر من أحدها، يفترض أنه نتج من ذلك. ومع ذلك يحق للمطالب أن يثبت أنه لم يكن من الممكن أن يعزى الهلاك أو التلف إما كلياً أو جزئياً لأحد هذه المخاطر. ٣- لا ينطبق هذا الافتراض في الظروف المنصوص عليها في الفقرة ٤ (أ) من المادة ١٧ إذا كان هناك نقص غير عادي أو إذا فقد أي طرد. ٤- إذا نفذ النقل في مركبات مجهزة خصيصاً لحماية البضائع من آثار الحر أو البرد أو التغيرات في درجة الحرارة أو رطوبة الجو، لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة ٤ (د) من المادة ١٧ إلا إذا أثبت أن جميع الإجراءات الواجبة عليه في الظروف المعنية فيما يتعلق باختيار هذه التجهيزات وصيانتها واستعمالها قد اتخذت وأنه التزم بأي تعليمات خاصة صدرت له. ٥- لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة ٤ (و) من المادة ١٧ إلا إذا أثبت أن جميع الإجراءات الواجبة عليه قد اتخذت وأنه التزم بأي تعليمات خاصة صدرت له.	المادة ٢٤- المسؤولية في حالة نقل مركبات السكك الحديدية بصفتها بضائع ١- في حالة نقل مركبات السكك الحديدية السائرة على عجلاتها والمرسلة بصفتها بضائع، يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناتج من هلاك المركبة أو أجزائها القابلة للنزع أو تلفها بين وقت تلقيها للنقل ووقت تسليمها وعن الخسارة أو الضرر الناتج من تجاوز مدة النقل، ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف لم يحدث بسبب خطأ من جانبه. ٢- لا يكون الناقل مسؤولاً عن خسارة أو ضرر نتيجة لفقدان ملحقات لم تذكر على جانبي المركبة أو في كشف الجرد الذي يصاحبها. المادة ٢٥- عبء الإثبات ١- يقع على الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف تجاوز مدة النقل كان راجعاً إلى أحد الأسباب المحددة في الفقرة ٢ من المادة ٢٣. ٢- متى قرر الناقل فيما يتعلق بظروف حالة معينة أنه كان يمكن أن ينشأ الهلاك أو التلف من واحدة أو أكثر من المخاطر الخاصة المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة ٢٣، يفترض أنه قد نشأ من ذلك. غير أنه	تعرضها لهلاك أو تلف كلي أو جزئي، وخصوصاً نتيجة للكسر أو الصدأ أو الفساد أو التحجف أو التسرب أو الفقد العادي (في الحجم أو الوزن) أو بفعل العتة أو الهوام؛ (هـ) نقص التعبئة أو حالتها المعيبة في حالة البضائع التي تكون عرضة بسبب طبيعتها لهلاك أو تلف عندما لا تكون معبأة أو عندما تكون التعبئة معيبة؛ (و) عدم كفاية أو عدم ملاءمة العلامات التي تعرّف بالبضائع؛ (ز) عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ في المجاري الملاحية الداخلية؛ (ح) نقل الحيوانات الحية، إلا ما لم يكن الناقل قد اتخذ التدابير أو نفذ التعليمات المتفق عليها في عقد النقل. ٢- في ظروف الحالة المعنية، عندما يمكن أن يعزى الهلاك أو التلف لأحد الظروف أو المخاطر المدرجة في الفقرة ١ من هذه المادة أو لأكثر من واحد منها، يفترض أنه حدث بسبب أحد هذه الظروف أو المخاطر. ولا ينطبق هذا الافتراض إذا أثبت الطرف المتضرر أن الخسارة المتكبدة لم تكن ناتجة أو ناتجة قصراً من أحد الظروف أو المخاطر المدرجة في الفقرة ١ من هذه المادة.		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
التسليم بقدر ما يثبت الطرف الذي يسعى إلى الحصول على تعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخر أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر يعتبر الناقل مسؤولاً عنه؛ و (ب) غير مسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بقدر ما يثبت الناقل أن هذا يعزى إلى حدث أو أكثر ليس الناقل مسؤولاً عنه. وإذا لم يكن هناك دليل يمكن على أساسه تقرير التقسيم العام للمسؤولية، يكون الناقل عندئذ مسؤولاً عن نصف الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم.]					يحق لصاحب الحق أن يثبت أنه لا يمكن عزو الهلاك أو التلف كلياً أو جزئياً لإحدى هذه المخاطر. ٣- لا ينطبق الافتراض وفقاً للفقرة ٢ في الحالة المنصوص عليها في الفقرة ٣ (أ) من المادة ٢٣ في حالة هلاك كمية كبيرة فوق العادة أو ضياع طرد.	المادة ٢٢- تطبيق الدفع وحدود المسؤولية تسري الإبراءات وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو في عقد النقل في أية دعوى تتعلق بهلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخير في تسليمها، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أو الحق المدني أو غير ذلك من أسباب قانونية.		

٦-٢ حساب التعويض

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٢-١ إذا كان الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها، يُحسب التعويض الواجب دفعة بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في المكان والوقت الذي يتم فيهما أو الذي كان يجب أن يتم فيهما تفريغ البضائع من السفينة وفقاً للعقد. ٦-٢-٢ تُثبَّت قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها في السوق	المادة ٤-٥ (ب) يحسب التعويض الكلي الواجب دفعه بالرجوع إلى قيمة تلك البضائع في المكان والوقت الذي يتم فيهما أو الذي كان يجب أن يتم فيهما تفريغ البضائع من السفينة وفقاً للعقد. وتحدد قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها في السوق			المادة ٢٣ ١- متى كان الناقل مسؤولاً بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن تعويض عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً، يحسب هذا التعويض بالرجوع إلى قيمة البضائع في المكان والوقت اللذين قبلت فيهما للنقل. ٢- تحسب قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها		المادة ١٩- حساب التعويض ١- متى كان الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بهلاك البضائع كلياً يعادل التعويض الواجب عليه دفعه قيمة البضائع في مكان ويوم التسليم وفقاً لعقد النقل. ويعتبر التسليم إلى شخص آخر غير صاحب الحق هلاكاً. ٢- في حالة هلاك أو تلف البضائع جزئياً، لا تكون		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضاعة التي هي من النوع نفسه وبالنوعية نفسها في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة أو البورصة ولا سعر سوقي.	إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع والنوعية إذا لم يكن لها سعر في البورصة أو سعر في السوق.			في السوق إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية للبضائع التي هي من نفس النوع والنوعية إذا لم يكن لها سعر في البورصة ولا في السوق.		الناقل مسؤولاً إلا في حدود الخسارة في القيمة. ٣- تحسب قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة أو وفقاً لسعرها في السوق إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع والنوعية في مكان التسليم إذا لم يكن لها سعر في البورصة أو سعر في السوق. ٤- فيما يتعلق بالبضائع التي تتعرض بسبب طبيعتها لفقد عادي أثناء النقل، لا يعتبر الناقل مسؤولاً مهما طال النقل عن ذلك الجزء من الفقد الذي يتجاوز الفقد العادي (في الحجم والوزن) حسيماً يحدده الأطراف في عقد النقل، أو خلافاً لذلك، حسيماً تحدده القواعد المعمول بها أو العرف السائد في المقصد. ٥- لا تؤثر أحكام هذه المادة في حق الناقل فيما يتعلق بأجرة النقل حسب ما هو منصوص عليه في عقد النقل، أو في حالة عدم وجود اتفاقات خاصة في هذا الصدد، اللوائح أو الممارسات الوطنية الواجبة التطبيق.		

٦-٣ مسؤولية الأطراف المنفذة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٣ مسؤولية الأطراف المنفذة	٦-٣-١ (أ) يتحمل الطرف المنفذ التبعات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بموجب هذا الصك، ويحق له التمتع بما ينص عليه هذا الصك من حقوق وحصانات للناقل أثناء الفترة التي تكون فيها البضاعة في عهده؛ و ٢٦ في أي وقت آخر طالما كان يشارك في أداء أي من الأنشطة المرتبطة في عقد النقل.	١- 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.	المادة ٢٠- المسؤولية غير التعاقدية		٢٧- الناقل البديل	٤- الناقل الفعلي	٣٠	المادة ٣٩- الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي
(ب) إذا وافق الناقل على تحمل تبعات غير تلك المقرّوضة على الناقل بموجب هذا الصك، أو وافق على أن تتجاوز مسؤوليته عن التأخر في تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها، أو فيما يتعلق بها، الحدود المقرّوضة بموجب المواد ٦-٤-٢ و ٦-٦-٤ و ٧-٦، لا يكون الطرف المنفذ ملزماً بهذا الاتفاق ما لم يوافق الطرف المنفذ صراحة على قبول تلك التبعات أو تلك الحدود.	٢- جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تطبيق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.	٢- متى عهد الناقل إلى ناقل بديل بتنفيذ النقل، كلياً أو جزئياً، سواء كان ذلك أو لم يكن وفقاً لحق بموجب عقد النقل، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأسرها.		٢- تسري جميع أحكام هذه القواعد الموحدة التي تحكم مسؤولية الناقل على مسؤولية الناقل البديل أيضاً عن النقل الذي ينفذه هو. وتنطبق المادتان ٣٦ و ٤١ إذا أقيمت دعوى على المستخدمين وأي أشخاص آخرين يستعين بهم الناقل البديل في تنفيذ النقل.	١- العقد الذي يتفق مع التعريف المنصوص عليه في الفقرة ١ من المادة ١ والمبرم بين ناقل وناقل فعلي يشكل عقد نقل بمعنى هذه الاتفاقية. ولأغراض هذا العقد، تسري كل أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بالناقل على الناقل المتعلق بالناقل على الناقل الفعلي.	١- في حالة النقل الذي من هذا القبيل، لا يحق للراكب أو خلفائه الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول، قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب نص صريح.	١- في حالة النقل الذي من هذا القبيل، لا يحق للراكب أو خلفائه الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول، قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب نص صريح.	تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار بالناقل المتعاقد) بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الركب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي")، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو جزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلًا متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضاً، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.
٦-٣-٢ (أ) رهنا بأحكام المادة ٦-٣-٣، يكون الناقل مسؤولاً عن أفعال وإغفالات		٣- أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على		٣- لا أثر لأي اتفاق خاص يتولى الناقل بموجبه التزامات لا تفرضها هذه القواعد الموحدة أو يتنازل بموجبه عن حقوق تمنحها هذه القواعد الموحدة فيما يتعلق بالناقل البديل الذي لم يقبله صراحة وكتابة. وسواء قبله الناقل البديل أم لم يقبله يظل الناقل مع ذلك مقبلاً بالتزامات أو التنازلات الناتجة من هذا الاتفاق الخاص.	٣- يبلغ الناقل في جميع الحالات الشاحن عندما يعهد بتنفيذ النقل أو جزء منه إلى ناقل فعلي.	٣- فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في التسلم الرجوع على الناقل الأخير، وفضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع		إذا قام ناقل فعلي بكل أو جزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقاً للعقد المشار إليه في المادة ٣٩، فإن الناقل المتعاقد والمرسل إليه صاحب الحق في التسلم الرجوع على الناقل الأخير، وفضلاً عن ذلك، كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لحمل عملية النقل موضوع

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
١٦* أي طرف منفذ، و ٢٤* أي شخص آخر، بمن في ذلك المتعاقدون من الباطن مع الطرف المنفذ ووكلاؤه، الذي يؤدي أو يتعهد بأداء أي من مسؤوليات الناقل بموجب عقد النقل، طالما كان ذلك الشخص يتصرف، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلب الناقل أو تحت سيطرته، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال أو الإغفالات. ولا يكون الناقل مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الذي ارتكبه الطرف المنفذ أو الشخص الآخر مندرجا في نطاق عقده أو وظيفته أو وكالته. (ب) رهنا بأحكام المسدة ٣-٣-٦، يكون الطرف المنفذ مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص عهد إليه بأداء أي من مسؤوليات الناقل بمقتضى عقد النقل، بمن في ذلك المتعاقدون معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه، كما لو كان هو الذي ارتكب تلك الأفعال والإغفالات. ولا يكون الطرف المنفذ مسؤولاً بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال، الذي ارتكبه ذلك	ذلك أو لم يوافق، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناجمة عن ذلك الاتفاق الخاص. ٤- عند وقوع مسؤولية علي الناقل والناقل الفعلي معاً، وفي حدودها، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن. ٥- لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. ٦- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر.	٥- لا يتجاوز مجموع مبلغ التعويض الواجب على الناقل والناقل البديل ومستخدميهما وسائر الأشخاص الذين استعانوا بخدماتهم لتنفيذ النقل الحدود المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة. ٦- لا تخل هذه المادة بحقوق الرجوع التي قد تكون قائمة بين الناقل والناقل البديل.	يستفيد من كل الاعتراضات التي يجوز للناقل أن يحتج بها بموجب عقد النقل. ٥- إذا كان كل من الناقل والناقل الفعلي مسؤولاً وفي حدود هذه المسؤولية، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن. وليس في هذه المادة ما يخل بأي حق في الرجوع فيما بين الناقل والناقل الفعلي.	يخلص الدمار أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن قبل الراكب والمرسل والمرسل إليه. المادة ٣٠ ألف ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأية صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامهما من حق في الرجوع على أي شخص آخر.	١- تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً وامتناعاً من قبل الناقل الفعلي أيضاً. ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤. وأى اتفاق خاص بتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، وأي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة ٢٢، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته.			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
الشخص مندرجاً في نطاق عقده أو وظيفته. ٦-٣-٣ إذا أقيمت دعوى ضد أي شخص، غير الناقل، مذكور في المادة ٦-٣-٢، يكون لذلك الشخص حق الاستفادة من الدفع وتقييدات المسؤولية المتاحة للناقل بمقتضى هذا الصك إذا أثبت أنه تصرف في نطاق عقده أو وظيفته أو وکالته. ٦-٣-٤ إذا كان هناك أكثر من شخص مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها، تكون مسؤوليتهم جماعية وفردية، وعلى ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في المواد ٦-٤، و ٦-٦ و ٦-٧. ٦-٣-٥ دون مساس بأحكام المادة ٦-٨، لا يجوز أن يتعدى إجمالي مسؤولية هؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية بمقتضى هذا الصك.								

٦-٤ لتأخر

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٤-١ يحدث تأخر التسليم عندما لا تسلم البضاعة في مكان المقصد		المادة ٥- أساس المسؤولية	المادة ١٦- أساس المسؤولية	المادة ١٩	المادة ١٦- مدة النقل	المادة ٥- مهلة التسليم	المادة ١٩	المادة ١٩- التأخير
	٢- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في المدة المتفق عليها في العقد	٢- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في المدة المتفق عليها في العقد	٢- يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في المدة المتفق عليها في العقد	١- يتفق المرسل والناقل على مدة النقل. ومن لا يوجد اتفاق، مح، ألا تتجاوز مدة	١- يتفق المرسل والناقل على مهلة التسليم عليها في عقد	١- يتفق المرسل والناقل على مهلة التسليم عليها في عقد	١- يتفق المرسل والناقل على مهلة التسليم عليها في عقد	١- يتفق المرسل والناقل على مهلة التسليم عليها في عقد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المنصوص عليه في عقد النقل في غضون أي فترة زمنية متفق عليها صراحة [أو، في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق، في غضون الفترة التي من المعقول توقعها من ناقل حريص، مع أخذ أحكام العقد وخصائص النقل وظروف الرحلة بعين الاعتبار].	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 يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.	خلال المدة المتفق عليها صراحة أو، في حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع، في خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد نقل متعدد الوسائط متعهد، مع مراعاة ظروف الحالة.	٣- إذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوما متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز للمدعي أن يعتبر أن البضائع قد هلك.	المتفق عليها ، أو في حالة عدم وجود مهلة إذا تجاوز أمد النقل الفعلي، مع مراعاة ظروف الحالة، وخصوصا في حالة الحمولات الجزئية، الوقت اللازم لتكوين حمولة كاملة بالطريقة الاعتيادية، الوقت الذي يكون من المعقول أن يسمح به للناقل المتعهد.	النقل ما ينتج من تطبيق الفقرات ٢ إلى ٤ . ٢- مع مراعاة الفقرتين ٣ و ٤ يكون الحد الأقصى لمدد النقل كما يلي: (أ) لشحنات حمولة العربات الواحدة - مدة التسليم للنقل ١٢ ساعة، - مدة النقل ٢٤ ساعة لكل ٤٠٠ كم أو جزء من ذلك؛ (ب) لشحنات تقل عن حمولة العربات الواحدة، - مدة التسليم للنقل ٢٤ ساعة؛ - مدة النقل ٢٤ ساعة لكل ٢٠٠ كم أو جزء من ذلك. وتكون المسافات متصلة بخط السير المتفق عليه أو بأقصر خط سير ممكن ما لم يوجد اتفاق على ذلك. ٣- يجوز للناقل أن يحدد مدد إضافية للنقل محددة الأجل في الحالات التالية: (أ) وجوب نقل الشحنات - بواسطة خطوط سكك حديدية متباينة العرض، - بحراً أو عن طريق مجاري ملاحية داخلية، - بالطريق البري في حالة عدم وجود وصلة سكك حديدية؛	مهلة، في المهلة التي يعقل طلبها من ناقل متعهد، مع مراعاة ظروف الرحلة والملاحية غير المعرّقة.	الأمّعة أو البضائع بطريق الجو. المادّة ٢٠ في حالة نقل الركاب والأمتعة، وفي حالة حدوث ضرر ناجم عن تأخير نقل البضائع، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه ووكلاؤه، قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.	الأمّعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
				تبين وثيقة الشحن استحقاق دفعها وكذلك مقابل ردّ التعويض الذي حصل عليه، بعد خصم أي رسوم تكون مشمولة فيه، دون الإخلال بأية مطالبات بالتعويض عن تأخير في التسليم. بموجب المادة ٢٣، والمادة ٢٦ حيثما تكون واجبة التطبيق. ٤- عند عدم وجود الطلب المذكور في الفقرة ٢ أو أي تعليمات تصدر في غضون مهلة الثلاثين يوماً المحددة في الفقرة ٣، أو ما لم تسترد البضائع إلا بعد أكثر من سنة واحدة من دفع التعويض، يحق للناقل أن يعاملها وفقاً لقانون المكان الذي توجد فيه البضائع.	(ب) ظروف استثنائية تسبب زيادة استثنائية في السير أو صعوبات استثنائية في التشغيل. يجب أن يظهر أجل مدد النقل الإضافية في شروط النقل العامة.			

٥-٦ الانحراف

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٥-٦ الانحراف (أ) لا يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو تأخير التسليم بسبب الانحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في عرض البحر، أو بسبب أي انحراف آخر لأسباب وجيهة. (ب) حيثما يشكل الانحراف في حد ذاته، بمقتضى القانون الوطني؛ إخلالاً بالتزامات الناقل، لا يكون لذلك الإخلال أي مفعول إلا بما يتوافق مع أحكام هذا الصك.	المادة ٤ ٤- لا يعتبر أي انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر أو أي انحراف لسبب معقول إخلالاً أو خرقاً لهذه الاتفاقية أو لعقد النقل، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف ينتج من ذلك.	المادة ٥- أساس المسؤولية ٦- فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.						

٦-٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٦ البضاعة المنقولة على سطح السفينة ٦-٦-١ لا يجوز نقل البضاعة على سطح السفينة أو فوقه إلا ١٤ إذا اقتضت ذلك النقل القانوني أو القواعد أو اللوائح الإدارية المعمول بها، أو ٢٤ إذا نقلت البضاعة في حاويات أو فوقها على أسطح مهواة خصيصاً لنقل تلك الحاويات، أو ٣٤ في الحالات غير المشمولة بالفقرتين ١٤ و ٢٤ من هذه المادة، إذا كان النقل على سطح السفينة يتوافق مع عقد النقل أو يراعي العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة، أو يتبع أعرافاً أو ممارسات أخرى في المهنة المعنية. ٦-٦-٢ إذا شحنت البضاعة وفقاً للمادة ٦-١٤ و ٣٤، لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها ولا عن تأخر تسليمها بسبب مخاطر خاصة ينطوي عليها نقلها على سطح السفينة. فإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة أو فوقه وفقاً للمادة ١-٦-٢، ٢٤،	المادة ١ (ج) "البضائع" تشمل البضائع والسلع والمواد من أي نوع كان باستثناء الحيوانات الحية والشحنة التي يفيد عقد النقل بأنها تنقل على السطح وتنقل عليه فعلاً.	المادة ٩- البضائع المشحونة على سطح السفينة ١- لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعنية أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية. ٢- إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلي الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى. فإذا لم يُدرج 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. ٣- إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن، على السطح،						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، أو عن تأخر تسليمها، بمقتضى شروط هذا الصك بصرف النظر عما إذا كانت منقولة على سطح السفينة أو فوقه، وإذا نقلت البضاعة على سطح السفينة في حالات غير الحالات المسموح بها بمقتضى المادة ٦-٦-١، يكون الناقل مسؤولاً، بصرف النظر عن أحكام المادة ٦-١، عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا نجم ذلك حصراً عن نقلها على سطح السفينة. ٦-٦-٣ إذا شحنت البضاعة وفقاً للمادة ٦-١-٣، وجب أن يُذكر في تفاصيل العقد أن هناك بضاعة معينة منقولة على سطح السفينة. وإذا لم يذكر ذلك، وقع على الناقل عبء إثبات أن النقل على سطح السفينة يمثل للمادة ٦-٦-١ ٣. وإذا ما صدر مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، لا يكون للناقل حق التذرع بذلك الحكم تجاه طرف ثالث كان قد احتاز مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول بحسن نية. ٦-٦-٤ إذا كان الناقل معقّض المادة ٦-٦		يظل الناقل مسؤولاً، خلافاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ٥، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة ٦ أو المادة ٨ من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة. ٤- يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عابرة السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة ٨.						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع المنقولة على سطح السفينة أو عن تأخر تسليمها، تكون مسؤوليته محدودة بما هو منصوص عليه في المادتين ٦-٤ و ٦-٧؛ بيد أنه إذا اتفق الناقل والشاحن صراحة على نقل البضاعة في عنابر السفينة، فلا يحق للناقل أن يحد من مسؤوليته عن أي هلاك أو تلف في البضائع نتج حصراً عن نقلها على سطح السفينة.								

٦-٧ حدود المسؤولية

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٧-١٠ رهنا بأحكام المادة ٦-٤-٢، تكون مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بها بما مقداره [...] وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو وحدة شحن أو تلف يلحق بالبضائع أو يتعلق بها بمبلغ يتجاوز ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو وحدتين حسابيتين عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع المالكة أو التالفة، أيهما أكبر.	٥- (أ) ما لم يكن الشاحن قد أعلن طبيعة هذه البضائع وقيمتها قبل الشحن وأدرج ذلك في سند الشحن لا يصبح الناقل ولا السفينة على أية حال مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف يلحق بالبضائع أو يتعلق بها بمبلغ يتجاوز ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو وحدتين حسابيتين عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع المالكة أو التالفة، أيهما أكبر.	المادة ٦- حدود المسؤولية ١- (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.	المادة ١٨- حدود المسؤولية ١- حين تقع على متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولية عن خسارة ناتجة عن هلاك أو تلف البضائع وفقاً للمادة ١٦، تقتصر مسؤوليته على مبلغ لا يتجاوز ٩٢٠ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٢,٧٥ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع المالكة أو التالفة، أيهما أكبر،	٣- غير أن التعويض لا يتجاوز ٨,٣٣ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم الإجمالي.	المادة ٣٠- التعويض عن الهلاك ٢- لا يتجاوز التعويض ١٧ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الكتلة القائمة الإجمالية.	المادة ٢٠- حدود المسؤولية القصوى ١- مع مراعاة المادة ٢١ والفقرة ٤ من هذه المادة وبصرف النظر عن أية دعوى مقامة عليه لا يكون الناقل بأي حال من الأحوال مسؤولاً عن مبالغ تتجاوز ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية عن الطرد الواحد أو غير ذلك من وحدات الشحن، أو وحدتين حسابيتين عن كل كيلوغرام من الوزن، حسب النقل، من البضائع المالكة أو التالفة، أيهما أكبر. وإذا كان الطرد أو وحدة الشحن الأخرى حاوية ولم	المادة ٢٢ ٢- (ب) في حالة نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ١٧ حق سحب خاصاً عن كل كيلوغرام، ما لم يتم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل بتقدم إقرار خاص بمصلحته في تسليم إلى الجهة المقصودة وبدفع رسم إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بأن يدفع تعويضاً لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا المرسِل، عند تسليمه عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن	المادة ٢٢- حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع ٣- عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يتم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقدم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
مبلغ أعلى من مبلغ حدّ المسؤولية المسمين في هذه المادة.]	البضائع في المكان والوقت الذي يتم فيها أو الذي كان يجب أن يتم فيها تفريغ البضائع من السفينة وفقاً للعقد.	بموجب عقد النقل البحري للبضائع.	(أ) حين تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة في تجميع البضائع، يعتبر طرفاً أو وحدة شحن كل طرد أو وحدة شحن أخرى مدرجة في مستند النقل المتعدد الوسائط على أنها معبأة في أداة النقل المذكورة. وفي غير هذه الحالة تعتبر البضائع المخبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.	تعويضاً عن هذا التلف لا يتجاوز رسوم النقل.	الهلاك ومكان حدوثه، يكون التعويض مقصوراً على القيمة الاعتيادية في يوم ومكان تلقي الناقل المركبة.	يرد في مستند النقل ذكر أي طرد أو وحدة شحن لجميع البضائع في الحاوية يستعاض عن مبلغ ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية للحاوية دون ما تحتويه من بضائع، إضافة إلى مقدار ٢٥ ٠٠٠ وحدة حسابية للبضائع الموجودة في الحاوية.	٥- المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقومة بوحدة نقدية تحتوي على خمسة وستين مليوناً ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أية عملة وطنية بأرقام مجبورة الكسور. ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملات وطنية غير العملة الذهبية وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بالذهب يوم صدور الحكم.	هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.
٦-٧-٨ عندما تنقل البضاعة في حاوية أو فوقها، فإن الطرود أو وحدات الشحن المعددة في تفاصيل العقد بأنها معبأة في تلك الحاوية أو فوقها تعتبر طروداً أو وحدات شحن. وإذا لم تعدد على هذا النحو، اعتبر البضاعة الموجودة في هذه الحاوية أو فوقها وحدة شحن واحدة.	وتحدد قيمة البضائع وفقاً لسعر السلعة في البورصة، أو وفقاً لسعرها في السوق إذا لم يوجد لها سعر في البورصة، أو بالرجوع إلى القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع والنوعية إذا لم يكن لها سعر في البورصة أو سعر في السوق.	(ج) في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة لجميع البضائع بحسب عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه على أنها عدد الطرود أو الوحدات لأغراض هذه الفقرة في حدود ما يخص هذه الطرود أو الوحدات. وبإستثناء ما تقدم تعتبر أداة النقل المذكورة الطرد أو وحدة الشحن.	(ب) في الحالات التي تكون فيها أداة النقل ذاتها قد هلك أو تلفت، تعتبر أداة النقل المذكورة، إن لم تكن مملوكة لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر، وحدة شحن واحدة منفصلة.	١- إذا نتجت خسارة أو ضرر من تجاوز مدة النقل يجب على الناقل أن يدفع تعويضاً لا يتجاوز أربعة أمثال رسم النقل.	٢- متى تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة لجميع البضائع، تعتبر الطرود أو وحدات الشحن المعددة في مستند الشحن كما هي معبأة في أداة النقل أو فوقها طروداً أو وحدات شحن. وبإستثناء ما سبق تعتبر البضائع الموجودة في أداة النقل أو فوقها وحدة شحن واحدة. وفي حالة هلاك أو تلف أداة النقل نفسها، تعتبر أداة النقل هذه وحدة شحن منفصلة ما لم تكن مملوكة للناقل أو ما لم يكن قد وردها هو على نحو آخر.	٣- في حالة هلاك البضائع كلياً لا يكون التعويض المنصوص عليه في الفقرة ١ واجب الدفع إضافة إلى ما هو منصوص عليه في المادة ٣٠.	٦- المبالغ المبينة على صورة قدر من حقوق السحب الخاصة في هذه المادة تعني بحده صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بحقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بحقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقسيم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته، والسارية المفعول يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية لطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بحقوق السحب الخاصة، وفقاً للطريقة التي	٤- في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحدة المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الإيصال ذاته أو، في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.
٩-١٠ تكون الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص، حسبما عرّف صندوق النقد الدولي. ويتعين تحويل المبالغ المذكورة في هذه المادة إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقاً لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المنفق عليه بين الطرفين. وتحسب قيمة العملة الوطنية للدولة المتعاقدة، التي هي عضو في صندوق النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة تحديد القيمة المعمول بها من جانب صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يتعلق بعملياته ومعاملاته. أما قيمة العملة الوطنية للدولة متعاقدة، لست عضو في، صندقة،	(د) الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه المادة هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ يحدده قانون المحكمة	(أ) في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.	٣- خلافاً لأحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، إذا كان النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يشمل، وفقاً للعقد، على نقل بضائع بحراً أو في ممرات مائية داخلية، تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط على مبلغ لا يتجاوز ٨,٣٣ من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع المهلكة أو التالفة.	١- إذا نتجت خسارة أو ضرر من تجاوز مدة النقل يجب على الناقل أن يدفع تعويضاً لا يتجاوز أربعة أمثال رسم النقل.	٢- في حالة هلاك البضائع كلياً لا يكون التعويض المنصوص عليه في الفقرة ١ واجب الدفع إضافة إلى ما هو منصوص عليه في المادة ٣٠.	٣- في حالة الهلاك بسبب تأخير في التسليم لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن مبلغ لا يتجاوز قيمة أجرة النقل. ومع ذلك لا يتجاوز مجموع المسؤولية بموجب الفقرة ١ والجملة الأولى من هذه الفقرة الحد الذي يكون مقرراً بموجب الفقرة ١ من الهلاك الكلي للبضائع التي نتجت منه هذه المسألة.	٥- لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أه الكلاء، إثبات أن هذا	٤- في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحدة المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الإيصال ذاته أو، في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.

النقد الدولي، مقابل حقوق السحب الخاصة، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة.	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
التي تنظر في القضية. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة عضو في صندوق النقد الدولي، قياسا بحق السحب الخاص، وفقا لأسلوب التقييم الذي يطبقه صندوق النقد الدولي الساري في التاريخ المعني في عملياته ومعاملاته. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، قياسا بحق السحب الخاص، بطريقة تحددها هذه الدولة. ومع ذلك، يجوز للدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي والتي لا يبيح قانونها تطبيق الأحكام أعلاه، وقت التصديق على بروتوكول سنة ١٩٧٩ أو الانضمام إليه أو في أي وقت لاحق أن تعلن أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي يتعين تطبيقها في أراضيها تخضع على النحو التالي: ١' فيما يتعلق بمقدار ٦٦٦,٦٧ وحدة حسابية المذكور في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٥ من هذه المادة، ١٠ وحدة نقدية؛ ٢' فيما يتعلق بمقدار وحدتين حسابيتين المذكور في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٥ من هذه المادة، ٣٠ وحدة نقدية. الوحدة النقدية المشار إليها	الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ٢٦. ٤- يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة ١. المادة ٢٦- الوحدة الحسابية ٨- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في المادة ٦ إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً 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. ٢- ومع ذلك، يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندقة النقد الدولى، النقد الدولى، النقد الدولى	البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجرة النقل التي تستحق بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط. ٥- لا يتجاوز مجموع مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، بمقتضى الفقرتين ١ و ٤ أو الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع كما تحددها الفقرة ١ أو ٣ من هذه المادة. ٦- يجوز، بالاتفاق بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل، أن تعين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات ١ و ٣ و ٤ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط. ٧- تعني "الوحدة الحسابية" الوحدة الحسابية المنصوص عليها في المادة ٣١. المادة ٣١- الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والتحويل ٨- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ١٨ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في المادة ١٨ إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار أو في التاريخ الذي يتفق عليه	المادة، وقت التصديق على البروتوكول الملحق بالاتفاقية أو الانضمام إليه أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ٣ من هذه المادة والواجبة التطبيق في أراضيها تكون وحدة نقدية. والوحدة النقدية المشار إليها في هذه الفقرة تعادل ٣١/١٠ غراماً من الذهب عيار تسعمائة في الألف. ويجري التحويل طبقاً لقانون الدولة المعنية. ٩- يجري الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ٧ من هذه المادة والتحويل المذكور في الفقرة ٨ من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة عن نفس القيمة الحقيقية للمبلغ المذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة كما هو معبر عنه فيها بالوحدات الحسابية. وتبلغ الدول أمين عام الأمم المتحدة بطريقة الحساب طبقاً للفقرة ٧ من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة ٨ من هذه المادة حسب الحالة، عند إيداع إحدى الوثائق المذكورة في المادة ٣ من البروتوكول الملحق بالاتفاقية وعندما يحدث تغيير في أي منهما. المادة ٢٤ يجوز للمرسل، مقابل دفع	الاقتضاء، إضافة إلى ما هو منصوص عليه في المادة ٣٢. ٥- لا يتجاوز بأي حال من الأحوال مجموع التعويض المنصوص عليه في الفقرة ١ إضافة إلى ما هو منصوص عليه في المادتين ٣٠ و ٣٢ التعويض الواجب الدفع في حالة هلاك البضائع كلياً. (ب) متى اتفق الأطراف صراحة على زيادة الحدود القصوى للمسؤولية. ٥- لا يتجاوز مجموع مبالغ التعويض المستحق استرداده من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائهم عن الخسارة ذاتها إجمالاً حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة. المادة ٢٨- الوحدة الحسابية الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في المادة ٢٠ إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق 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	تتجنت منه هذه المسؤولية. ٤- لا تنطبق حدود المسؤولية القصوى المشار إليها في الفقرة ١: (أ) متى حددت صراحة في مستند النقل طبيعة البضائع أو أدوات النقل وقيمتها المرتفعة ولم يفتد الناقل هذه الموصفات، أو (ب) متى اتفق الأطراف صراحة على زيادة الحدود القصوى للمسؤولية. ٥- لا يتجاوز مجموع مبالغ التعويض المستحق استرداده من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميه ووكلائهم عن الخسارة ذاتها إجمالاً حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة. المادة ٢٨- الوحدة الحسابية الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحوّل المبالغ المشار إليها في المادة ٢٠ إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق 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	يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي. ومع ذلك، فإن الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة ٢- (ب) من المادة ٢٢، يجوز لها وقت التصديق أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل عند التقاضي داخل أقاليمها محدودة بمبلغ مائتين وخمسين وحدة نقدية عن كل كيلوغرام. وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليغراماً ونصفاً من الذهب عيار تسعمائة من الألف ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية. المادة ٢٣- تحويل الوحدات النقدية ٨- إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
	في الجملة السابقة تعادل ٦٥,٥ ملليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة في الألف. ويجري تحويل المقادير المبينة في الجملة المذكورة إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية. يتم الحساب والتحويل المذكورين في الجمل السابقة بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المعنية عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٥ من هذه المادة المعبر عنها فيها بالوحدات الحسابية.	لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، أن تعلن، في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام، أو أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي: ١٢ ٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٣٧,٥ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع.	الطرفان. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة عضو 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 ليست عضواً في صندوق النقد الدولي. تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة.	رسم إضافي يتفق عليه، أن يقرر في وثيقة الشحن قيمة للبضائع تتجاوز القيمة المنصوص عليها في الفقرة ٣ من المادة ٢٣، وفي هذه الحالة تحل القيمة المعلنة محل ذلك الحد.	المادة ٢٥ ١- في حالة التلف يكون الناقل مسؤولاً في حدود المبلغ الذي نقصت به قيمة البضائع، محسوباً بالرجوع إلى قيمة البضائع المقررة وفقاً للفقرات ١ و ٢ و ٤ من المادة ٢٣.	صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ في عملياته ومعاملاته.		لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة.
	تبلغ الدول الوديع طريقة الحساب أو نتيجة التحويل حسبما تكون الحالة وقت إيداع وثيقة التصديق على بروتوكول سنة ١٩٧٩ أو الانضمام إليه وكلما يحدث تغيير في أي منهما.	٣- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة ٢ تعادل خمسة وستين ونصف ملليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف. ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.	٦- ورغم ذلك، يجوز للدولة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها تحدد على النحو التالي: فيما يتعلق بالحدود المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ١٨، حتى ٧٥٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٤١,٢٥ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع؛ وفيما يتعلق بالحد المنصوص عليه في الفقرة ٣ من المادة ١٨ حتى ١٢٤ وحدة نقدية.	٢- غير أنه لا يجوز أن يتجاوز التعويض ما يلي: (أ) المبلغ المستحق الدفع في حالة الهلاك الكلي إذا أنلفت الشحنة بأسرها؛ (ب) إذا أنلفت جزء من الشحنة فقط المبلغ المستحق الدفع في حالة هلاك الجزء المعني.				٢- غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها، وبمبلغ ٦٢ ٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (١) من المادة ٢٢، وبمبلغ ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام بالنسبة للفقرة (٣) من المادة ٢٢. وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من
	(و) يكون الإعلان المذكور ف الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة دليلاً ظاهراً إذا ورد في سند الشحن، إلا أنه لا يكون ملزماً أو قاطعاً بالنسبة للناقل.	٤- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في الفقرة ٢ من هذه المادة المعنية.	١٣ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٤١,٢٥ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع؛ وفيما يتعلق بالحد المنصوص عليه في الفقرة ٣ من المادة ١٨ حتى ١٢٤ وحدة نقدية.					
	(ز) يجوز بالاتفاق بين الناقل وربان السفينة أو وكيل الناقل والشاحن تحديد مقادير قصوى غير تلك المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة، بشرط أن لا يكون الحد الأقصى لأي مقدار يحدد	(ز) يجوز بالاتفاق بين الناقل وربان السفينة أو وكيل الناقل والشاحن تحديد مقادير قصوى غير تلك المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة، بشرط أن لا يكون الحد الأقصى لأي مقدار يحدد						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
	على هذا النحو أقل من الحد الأقصى المناسب المذكور في هذه الفقرة الفرعية. (ج) لا يكون الناقل ولا السفينة على أية حال مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف يلحق بالبضائع أو يتعلق بها إذا أدرج الشاحن عن علم بيانات خاطئة بخصوص طبيعة البضائع أو قيمتها في سند الشحن.	التحويل المذكورة في الفقرة ٣ 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 ٢ من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.	٣- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة تعادل خمسة وستين ونصف ملليغرام من الذهب من عيار تسعمائة في الألف. ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية. ٤- يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة، بطريقة تتيح التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة ١٨ معبرا عنها بالوحدات الحسابية. ٥- تقوم الدول المتعاقدة بإبلاغ الوديع طريقة الحساب وفقاً للجملة الأخيرة من الفقرة ١ من هذه المادة، أو نتيجة التحويل وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، حسب مقتضى الحال، وقت التوقيع أو عند إيداعها وثائق تصديقها أو قبولها أو إقرارها أو انضمامها، أو عند ممارستها للاختيار المنصوص عليه في الفقرة ٢ من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب المذكور أو في نتيجة التحويل المذكورة.	المصلحة المعلنة، بصرف النظر عن التعويض المنصوص عليه في المواد ٢٣ و ٢٤ و ٢٥. المادة ٢٧ ٨- يحق للمطالب أن يطالب بفائدة على التعويض الواجب الدفع. وتستحق هذه الفائدة، التي تحسب بنسبة خمسة في المائة في السنة، من تاريخ إرسال المطالبة كتابة إلى الناقل، أو في حالة عدم المطالبة، من تاريخ رفع الدعوى. ٩- عندما لا يعرب عن المبالغ التي يحسب التعويض على أساسها بعملة البلد الذي يطالب فيه بالسداد يكون التحويل بسعر الصرف الجاري في يوم ومكان سداد التعويض.				الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية. ٣- يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين ٢١ و ٢٢، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقاً للفقرة (١) من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه. المادة ٢٤- مراجعة حدود المسؤولية ١- دون الإخلال بأحكام المادة ٢٥ من هذه الاتفاقية مع معاة الفقرة ٢١، أدناه

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
								يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المستهلك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (١) من المادة ٢٣. ٦- إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المائة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف. وإذا سحلت أغلصة م. الدهار.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
								الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار، لا يسري التعديل، وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بـسريان أي تعديل. ٣- بالرغم من نص الفقرة (١) من هذه المادة، يطبق الإجراء المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة، في أي وقت، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه في الفقرة (١) قد تجاوز ٣٠ في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. وتجري المراجعات اللاحقة باتباع الإجراء المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

٦-٨ سقوط الحق في الحد من المسؤولية

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٨ سقوط الحق في الحد من المسؤولية	المادة ٤-٥ (هـ) لا يحق للناقل ولا للسفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في	المادة ٨-٨ سقوط الحق في تحديد المسؤولية	المادة ٢١-٢١ سقوط الحق في حدود المسؤولية	المادة ٢٩ ١- لا يحق للناقل أن يستفيد من أحكام هذا الفصل - تعفيه من	المادة ٣٦-٣٦ سقوط حق الاحتجاج بحدود المسؤولية	المادة ٢١-٢١ سقوط الحق في تحديد المسؤولية	المادة ٢٥ في حالة نقل الركاب والأمتعة، لا تسري حدود المسؤولية الواردة في المادة	المادة ٢٢-٢٢ حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع
لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في	١- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في	١- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في	١- لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في	١- لا تنطبق حدود المسؤولية المنصوص عليها في	١- لا يحق للناقل أو للناقل الفعل الاستفادة من الدفع	١- لا يحق للناقل أو للناقل الفعل الاستفادة من الدفع	١- لا يحق للناقل أو للناقل الفعل الاستفادة من الدفع	١- لا يحق للناقل أو للناقل الفعل الاستفادة من الدفع

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٦-٣-٢ أن يحدّوا من مسؤوليتهم على النحو المذكور في المواد [٦-٤-٢] و [٦-٤-٦-٧ من هذا الصك،] [أو على النحو المذكور في عقد النقل،] إذا أثبت المطالب أن [التأخر في تسليم البضاعة، أو] هلاك البضاعة أو تلفها أو أي خسارة أو ضرر متعلق بها قد حدث نتيجة لفعل أو إغفال ارتكبه الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف أو عن استهتار مع العلم بأن ذلك يمكن أن يتسبب في هلاك أو تلف.	هذه الفقرة إذا ثبت أن التلف قد نتج من فعل أو إغفال من جانب الناقل ارتكب بقصد التسبب في إحدات تلف أو مع العلم باحتمال حدوث التلف.	المنصوص عليه في المادة ٦، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.	٢- خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.	من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من متعهد النقل المتعدد الوسائط تم بقصد أحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.	٢- ينطبق الحكم نفسه إذا ارتكب سوء التصرف المتعدد أو التقصير وكلاء الناقل أو مستخدموه أو أي أشخاص آخرين يستعين بهم في تنفيذ النقل عندما يكون هؤلاء الوكلاء أو المستخدمون أو الأشخاص الآخرين متصرفين في حدود نطاق عملهم. وعلاوة على ذلك، لا يحق في هذه الحالة هؤلاء الوكلاء أو المستخدمين أو الأشخاص الآخرين أن يستفيدوا من أحكام هذا الفصل المشار إليها في الفقرة ١، فيما يتعلق بمسؤوليتهم الشخصية.	الفرقة ٣ من المادة ١٥ والفقرتين ٦ و ٧ من المادة ١٩ والمادة ٣٠ والمواد ٣٢ إلى ٣٥ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف كان ناتجا من فعل أو إغفال ارتكبه الناقل إما بقصد إحدات هذا الهلاك أو التلف أو عن استهتار وعلم باحتمال حدوث هذا التلف. ٢- وبالمثل لا يحق للمستخدمين والوكلاء الذين يتصرفون نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو في عقد النقل إذا ثبت أنهم تسببوا في حدوث التلف على النحو الوارد في الفقرة ١.	٢٢ إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحدات ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سوف يترتب على ذلك في الغالب، ويشترط، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من التابعين أو الوكلاء، أن يثبت أيضا أنهم قد تصرفوا أثناء مباشرتهم مهام وظيفتهم.	الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحدات ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضا، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

٦-٩ الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخر

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-٩-٢٠١٩ الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير ١-٩-٢٠١٩ يفترض أن الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضاعة وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يُقدم إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضاعة، قبل التسليم أو عنده، إخطار بحدوث هلاك أو تلف في البضاعة أو خسارة أو ضرر متعلقين بها، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف أو في غضون ثلاثة أيام عمل بعد تسليم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا. ولا يشترط تقديم هذا الإخطار فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه في عملية تفقد مشتركة للبضاعة من جانب المرسل إليه والناقل أو الطرف المنفذ الذي يجري تأكيد مسؤولية.	المادة ٣ ٦- ما لم يُخطر الناقل أو وكيله كتابة بحدوث هلاك أو تلف، مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في ميناء التفريغ وقت انتقال البضائع إلى عهدة الشخص الذي يحق له استلامها بموجب عقد النقل، أو في غضون ثلاثة أيام إن لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا، يعتبر هذا الانتقال دليلاً ظاهرًا على أن الناقل سَلَّم البضائع كما جاء وصفها في سند الشحن. ولا يلزم توجيه الإخطار الكتابي إذا أجريت عملية فحص أو معاينة مشتركة لحالة البضائع وقت تسلمها.	المادة ١٩- الإخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير ١- 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 أعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة. ٢- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، إذا لم يوجه الإشعار كتابة خلال ٦ أيام متصلة تلي يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ٣- إذا كانت قد أُجريت، في مكان التسليم، بصورة مشتركة من الطرفين أو تمثيلهما المفوضين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الأخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.	المادة ٢٤- الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير ١- ما لم يتم المرسل إليه بإشعار متعدّد النقل المتعدّد الوسائط، كتابةً، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في موعد لا يتجاوز العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرية على أن متعدّد النقل المتعدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل المتعدد الوسائط. ٢- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري كذلك أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، إذا لم يوجه الإشعار كتابة خلال ٦ أيام متصلة تلي يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ٣- إذا كانت قد أُجريت، في مكان التسليم، بصورة مشتركة من الطرفين أو تمثيلهما المفوضين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه، تنتفي الحاجة إلى توجيه الإشعار كتابة عما تمّ التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.	المادة ٣٠ ١- إذا تسلّم المرسل إليه البضائع دون التثبيت من حالتها مع الناقل حسب الأصول أو دون إرسال تحفظات إليه تبين بشكل عام الهلاك أو التلف ، وذلك في موعد لا يتجاوز وقت التسليم في حالة الهلاك أو التلف الظاهر وفي غضون سبعة أيام من وقت التسليم، باستثناء أيام الأحد والعطلات الرسمية، في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر يكون واقع هذا الاستلام دليلاً ظاهراً على أنه تسلّم البضائع في الحالة الواردة وصفها في وثيقة الشحن. وفي حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر تكون التحفظات المشار إليها بمثابة تأكيد على سلامة البضائع عند التسليم.	المادة ٤٤- الأشخاص الذين يجوز لهم رفع دعوى على الناقل ٢- يسقط حق المرسل إليه في إقامة دعوى متى حاز الشخص المعيّن من قبل المرسل إليه وفقاً للفقرة ٥ من المادة ١٨ ووثيقة الشحن من قبل البضائع أو تمسك بحقّه بموجب الفقرة ٣ من المادة ١٧.	المادة ٢٣- الإشعار بالتلف ١- قبول المرسل إليه البضائع دون تحفظات دليل ظاهر على أن الناقل سلّم البضائع بنفس الحالة والكمية التي سلّمَت إليه بها للنقل. ٢- يجوز للناقل والمرسل إليه طلب معاينة حالة البضائع وكميتها عند التسليم في حضور الطرفين. ٣- متى كان التلف الذي لحق بالبضائع ظاهراً، يجب أن تصاغ أي تحفظات من جانب المرسل إليه كتابة مع تحديد الطبيعة العامة للتلف، وذلك في وقت لا يتجاوز وقت التسليم، إلا إذا تثبت المرسل إليه والناقل معا من حالة البضائع.	المادة ٢٦ ١- يعتبر تسلّم المرسل إليه الأمثلة والبضائع دون احتجاج قرينة على أنها سلّمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل، ما لم يثبت العكس. ٢- في حالة التلف، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التلف، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها. وفي حالة التأخير يجب تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه. ٣- يجب تقديم كل احتجاج بتدوين تحفظ على مستند النقل أو بمحرر آخر يرسل في خلال المدة المقررة لهذا الاحتجاج. ٤- إذا لم يقدم الاحتجاج خلال المدد المقررة تصبح كل دعوى ضد الناقل غير مقبولة إلا في حالة الغش من جانبه.	المادة ٣١- آجال الاحتجاج ١- يعتبر تسليم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٣، وفي الفقرة (٢) من المادة ٤. ٢- في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها. وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه. ٣- يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة لهذا الاحتجاج. ٤- إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.	ليس من أيام العمل في مكان التسليم، تمتد هذه الفترة إلى يوم العمل التالي.					
	٨- 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 قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.	٨- 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 قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.	٨- 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 قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.					

٦-١٠ المطالبات غير التعاقدية

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦-١٠ المطالبات غير التعاقدية	المادة ٤ مكرراً	المادة ٧- سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد	المادة ٢٠- المسؤولية غير التعاقدية	المادة ٢٨	المادة ٤١- الدعاوى الأخرى	المادة ٢٢ - انطباق الدفع وحدود المسؤولية	المادة ٢٤	المادة ٢٩- أساس المطالبات
تنطبق الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا الصك، والمسؤوليات المفروضة بمقتضى هذا الصك في أي دعوى تقام ضد الناقل أو الطرف المنفذ بسبب هلاك البضاعة المشمولة بعقد نقل أو تلفها أو حدوث خسارة أو ضرر متعلق بها، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أو الحق المدني أو غير ذلك.	١- تطبيق الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف لحق بالبضائع المشمولة بعقد النقل، سواء كانت الدعوى على أساس العقد أو الضرر.	١- 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، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية أو خلاف ذلك.	١- تنطبق الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى ضد متعهد النقل المتعدد الوسائط بصدد الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى مؤسسة على العقد أو الإضرار أو غير ذلك.	١- في الحالات التي تنشأ فيها مطالبة خارج نطاق العقد وفقاً للقانون الواجب التطبيق تتعلق بهلاك أو تلف أو تأخير نتج من عملية نقل بموجب هذه الاتفاقية، يجوز أن يستفيد الناقل من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من مسؤوليته أو التي تحدد التعويض الواجب أو تحده.	١- في جميع الحالات التي تنطبق فيها هذه القواعد الموحدة، لا يجوز إقامة أي دعوى تتعلق بالمسؤولية، أياً كانت الأسباب، على الناقل إلا مع مراعاة الشروط والحدود المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة.	١- تسري الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو في عقد هذه الاتفاقية أو في عقد هلاك البضائع أو تلفها أو بتأخير في تسليمها يكون مشمولاً بعقد النقل، سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أو الضرر أو غير ذلك.	١- في حالة نقل الركاب والأمتعة، لا يجوز رفع أي دعوى مساءلة، مهما كان سندها إلا وفقاً للشروط والحدود المقررة في هذه الاتفاقية، دون مساس بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم.	١- في حالة نقل الركاب والأمتعة والبيضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		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. ٣- باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة ٢ من هذه المادة، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.		موضع نزاع، يجوز لهذا الشخص أيضا أن يستفيد من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفي الناقل من مسؤوليته أو التي تحدد التعويض الواجب أو تحده.				

الحيوانات الحية

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
١٧- حدود الحرية التعاقدية ١٧-٢ بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٥ و ٦ من هذا الصك، يجوز للناقل وأي طرف منفذ، بمقتضى أحكام عقد النقل، أن يستبعدا أو يقيدا مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا: (أ) كانت البضاعة حيوانات حية، أو (ب) كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف أو الأحكام والشروط التي ينفذ النقل في ظلها تُسوّغ بشكل معقول عقد اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة في السياق	المادة ١ (ج) "البضائع" تشمل البضائع والسلع والمواد من أي نوع كان باستثناء الحيوانات الحية والشحنة التي يفيد عقد النقل بأنها تنقل على السطح وتنقل عليه فعلاً.	المادة ٥- أساس المسؤولية ٥- 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. ومن أثبت الناقل أنه راعي أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف 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						

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودايست	وارسو	مونتريال
المادة ٧- التزامات الشاحن	المادة ٣ (٥)	المادة ١٢- قاعدة عامة	المادة ١٢- الضمان المقدّم من المرسل	المادة ٧	المادة ٨- المسؤولية عن التفاصيل المسجلة في وثيقة الشحن	المادة ٦- التزامات الشاحن	المادة ١٠	المادة ١٠- المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات
٧-١ رهنا بأحكام عقد النقل، يتولى الشاحن تسليم البضائع جاهزة للنقل وبحالة تكفل تحمّلها ظروف النقل المعترزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتسيّفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً. وفي حال تسليم البضائع في حاوية أو على منصة نقل قام الشاحن بتعبئتها، يجب على الشاحن تثبيت البضائع وربطها وتثبيتها في الحاوية أو على منصة النقل بطريقة تكفل تحمّل البضائع ظروف النقل المعترزم، بما في ذلك تحميل الحاوية أو منصة النقل ومناولتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب إصابة أو ضرراً.	يعتبر أن الشاحن قد ضمن للنقل وقت الشحن صحة العلامات والعدد والكمية والوزن كما قدمها هو، ويعوّض الشاحن الناقل عن كل هلاك وتلف ومصاريف يكون ناشئاً من أو ناجماً عن هذه صحة في هذا حق الناقل في هذا التعويض بأي حال من مسؤوليته بموجب عقد النقل إزاء أي شخص آخر خلاف الشاحن.	لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة 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 خطأ أو إهمال من جانبه.	١- يعتبر أن المرسل قد ضمن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن البيانات التي قدمها للإدراج في مستند النقل المتعدد الوسائط فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، ووزنها وكميتها، وكونها خطرة إذا كانت كذلك، هي بيانات صحيحة في وقت أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده.	١- يكون المرسل مسؤولاً عن كل المصاريف والهلاك والتلف الذي يتكبده الناقل نتيجة لعدم صحة أو عدم كفاية ما يلي: (أ) التفاصيل المحددة في الفقرات الفرعية (ب) و (د) و (هـ) و (و) و (ز) و (ح) و (ي) من الفقرة ١ من المادة ٦، (ب) التفاصيل المحددة في الفقرة ٢ من المادة ٦؛ (ج) أي تفاصيل أو تعليمات أخرى صادرة منه لتمكين تحرير وثيقة الشحن أو بغرض تسجيلها فيها.	١- يكون المرسل مسؤولاً عن جميع المصاريف أو الخسائر أو الأضرار التي يتكبدها الناقل بسبب كتابة قبل تسليم البضائع لنقلها بالتفاصيل التالية المتعلقة بالبضائع المراد نقلها: (أ) أبعاد البضائع وعددها أو وزنها ومُعامل تسيّفها؛ (ب) العلامات اللازمة للتعريف بالبضائع؛ (ج) طبيعة البضائع وصفاتها المميّزة وخصائصها؛ (د) تعليمات تتعلق باللوائح الجمركية أو الإدارية المنطبقة على البضائع؛ (هـ) أي تفاصيل لازمة أخرى تسجل في مستند الشحن.	١- يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بالبضائع، بما في إيصالها في الحاوية أو لإدراجها بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٥.	١- يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بالبضائع، بما في إيصالها في الحاوية أو لإدراجها بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤. وتطبق هذه الأحكام أيضاً عندما يكون نفس الشخص الذي يتوب عن المرسل وكيلا للناقل أيضاً.	
٧-٢ يقوم الناقل بتزويد الشاحن، بناء على طلبه، بالمعلومات المتوفرة للناقل في حدود علمه، وبالتعليمات التي تعد، في حدود المعقول،	لا يسأل الشاحن عن أي خسارة أو ضرر يتكبده الناقل أو يلحق بالسفينة يكون ناشئاً من أو ناجماً عن أي سبب دون فعل أو خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو وكلائه أو مستخدميه.	١- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة.	٢- يعرض المرسل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن عدم صحة البيانات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة أو عن وجود ثغرات في هذه البيانات، ويتحمل المرسل التبعة حتى لو قام بتحويل مستند النقل المتعدد الوسائط إلى شخص ثالث. على أن حق متعهد النقل المتعدد الوسائط في هذا التعويض لا يحد بأي حال	٢- إذا سجّل الناقل في وثيقة الشحن التفاصيل المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، بناء على طلب المرسل، يعتبر أنه قد فعل ذلك نيابة عن المرسل ما لم يثبت العكس.	٢- إذا سَجَّل الناقل التفاصيل في وثيقة الشحن، بناء على طلب المرسل، يعتبر أنه فعل ذلك نيابة عن المرسل، ما لم يثبت خلاف ذلك.	كما يسلم الشاحن إلى الناقل عند تلقيه البضائع جميع المستندات المرافقة اللازمة.	٢- يتحمل المرسل مسؤولية جميع الإضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.	٢- يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
ضرورية أو مهمة للشاحن لكي يفي بالتزاماته بمقتضى المادة ٧-١.	السفينة أو وكيل الناقل مع العلم بطبيعتها وصفتها يجوز للناقل في أي وقت قبل التفريغ أن ينزلها في أي مكان أو أن يعدمها أو أن يزيل خطرها دون دفع تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل تلف ومصاريف يكون ناشئا من هذه الشحنة أو ناجما عنها بشكل مباشر أو غير مباشر. وإذا أصبحت أي بضائع من هذا النوع والمشحونة مع العلم والموافقة المذكورين خطرا على السفينة أو على شحنتها يجوز للمثل للناقل إنزالها في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطرها دون مسؤولية من جانب الناقل باستثناء تجاه العوارية العامة إن وجدت.	بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالما، بوسيلة أخرى، بالخطرة للبضائع:	من التبعة التي يرتبها عليه عقد النقل المتعدد الوسائط إزاء أي شخص آخر خلاف المرسل.	الفقرة ١ (ك) من المادة ٦ يكون الناقل مسؤولا عن جميع المصاريف والهلاك والتلف المتكبد نتيجة لهذا الإغفال من جانب الشخص الذي يحق له التصرف في البضائع.	المادة ٧ يكون الناقل مسؤولا عن جميع المصاريف والخسائر والأضرار التي يتكبدها صاحب الحق نتيجة لهذا الإغفال.	٣- يعنى الشاحن البضائع، واضعاً نصب عينيه عملية النقل المتفق عليها، بحيث يحول دون هلاكها أو تلفها من الوقت الذي يتلقاها فيه الناقل حتى وقت تسليمها وبمحت يضمن أنها لا تلحق الأضرار، إذا اقتضت ذلك طبيعة البضائع. وحسب ما تم الاتفاق عليه يقصد النقل، يتخذ الشاحن أيضاً الترتيبات اللازمة لوضع علامات مناسبة على البضائع تمسها مع اللوائح الدولية أو الوطنية السارية، أو ما لا توجد هذه اللوائح، وفقاً للقواعد والأعراف المعمول بها عموماً في الملاحة الداخلية.	مسؤول في مواجهته بسبب البيانات والإقرارات غير السليمة أو غير الصحيحة أو الناقصة، المدرجة منه أو نيابة عنه في إيصال تسلم البضاعة أو البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٥.	٣- مع مراعاة أحكام الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤.
(أ) مناولة البضائع ونقلها، بما في ذلك الاحتياطات التي يتعين أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛	(ب) الامتثال للقواعد واللوائح والاشتراطات الأخرى التي تقرها السلطات فيما يتعلق بالنقل المعترم، بما في ذلك تقديم الأوراق والطلبات واستصدار التراخيص المتعلقة بالبضائع؛	(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.	٣- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل البضائع في عهده وهو عالم بصفتها الخطرة.	المادة ١١	المادة ١٣- تحميل البضائع وتفريغها	٤- مع مراعاة التزامات الناقل، يتولى الشاحن تحميل البضائع وتثبيتها وتأمينها وفقاً لأعراف الملاحة الداخلية ما لم يشترط عقد النقل خلاف ذلك.	المادة ١٦	
(ج) إعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو السجلات الإلكترونية، بما في ذلك التفاصيل المشار إليها في المادة ٨-٢-١؛	(ب) و(ج)، وإسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد على أنه الشاحن، وإسم المرسل إليه شخصيا أو لأمره، ما لم يفترض الشاحن، على أسس وجيهة، أن تلك المعلومات معروفة للناقل من قبل.	٤- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ 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 خطورها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقا لأحكام المادة ٥.	١- على المرسل أن يضع علامات أو يلصق بطاقات بصورة مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.	١- يتفق المرسل والناقل على من الذي يكون مسؤولاً عن تحميل البضائع وتفريغها. ومتى لا يوجد اتفاق من هذا النوع، يكون التحميل والتفريغ بالنسبة للطرود مسؤولية الناقل، بينما يكون التحميل مسؤولية المرسل في حالة حمولات العربات الكاملة، ويكون التفريغ، بعد التسليم، مسؤولية المرسل إليه.	١- يتفق المرسل والناقل على من الذي يكون مسؤولاً عن تحميل البضائع وتفريغها. ومتى لا يوجد اتفاق من هذا النوع، يكون التحميل والتفريغ بالنسبة للطرود مسؤولية الناقل، بينما يكون التحميل مسؤولية المرسل في حالة حمولات العربات الكاملة، ويكون التفريغ، بعد التسليم، مسؤولية المرسل إليه.	١- إذا أريد نقل بضائع خطيرة أو ملوثة يبلغ الشاحن الناقل كتابة وبأسلوب واضح بخصوص الأخطار ومخاطر التلوث المتأصلة في البضائع والاحتياطات الواجب اتخاذها، قبل تسليم البضائع إليه، وإضافة إلى التفاصيل المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٦.		
٧-٤ يجب تقديم المعلومات والتعليمات والمستندات، التي يقوم كل من الشاحن والناقل بتزويد								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
الآخر بما، في الوقت المناسب، أن تكون دقيقة وكاملة.	٧-٥ يكون كل من الشاحن والناقل مسؤولاً تجاه الآخر، وتجاه المرسل إليه والطرف المسيطر، عن أي هلاك أو تلف ينشأ عن تقيد أي من الطرفين بالتزاماته بمقتضى المواد ٧-٢ و ٧-٣ و ٧-٤	المادة ١٧- الضمانات من قبل الشاحن ١- يعتبر الشاحن ضامناً 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 مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن. وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته. بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.	(أ) كان المرسل مسؤولاً تجاه متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع؛ و (ب) جاز في أي وقت إنزال البضائع أو إعدامها أو إزالة خطورتها، حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.	المادة ٢٢ ١- عندما يسلم المرسل بضائع ذات طبيعة خطيرة للناقل يبلغ الناقل طبيعة هذا الخطر على وجه الدقة ويشير إلى الاحتياطات الواجب اتخاذها، إذا اقتضى الأمر. وما لم تسجل هذه المعلومات في وثيقة الشحن يقع على المرسل أو المرسل إليه عبء إثبات بوسيلة أخرى علم الناقل على وجه التحديد بطبيعة الخطر الذي يشكله نقل البضائع المعنية.	بشكل خاص أن يعوّض الناقل عمّا يتكبده من خسارة أو ضرر من جراء تصريحاً، يسلم الشاحن بذلك. ويقع عبء إثبات المستندات اللازمة في موعد أقصاه وقت تسليم البضائع لنقلها.	المادة ١٤- التعبئة ٣- متى يستحيل استمرار نقل البضائع الخطرة أو الملوثة أو تفريغها أو تسليمها نظراً لعدم وجود تصريح إداري، يتحمل الشاحن المصاريف التي يتكبدها الناقل لإعادة البضائع إلى ميناء الشحن أو مكان أقرب منه حيث يمكن تفريغ البضائع وتسليمها أو التصرف فيها.		
٧-٦ يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي خسارة أو ضرر أو إصابة تسببها البضائع وعن أي مخالفة لالتزاماته بمقتضى المادة ١-٧، ما لم يثبت الشاحن أن تلك الخسارة أو الضرر سببته أحداث أو ظروف لم يكن بوسع أي شاحن حريص أن يتفادها أو يتقي آثارها.	٧-٧ إذا قبل الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد أنه هو "الشاحن"، مع أنه ليس هو الشاحن حسب التعريف الوارد في المادة ١٩-١، مستند النقل أو السجل الإلكتروني، فإنه حينئذ: (أ) يخضع للمسؤوليات والتبعات المفروضة على الشاحن بمقتضى أحكام هذا الفصل ومقتضى المادة ١١-٥؛ و (ب) يصبح مستحقاً لحقوق الشاحن وحصاناته المنصوص عليها في هذا الفصل وفي الفصل ١٣.	٢- 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 باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.	٣- لا يجوز لأي شخص الاستظهار بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ البضائع في عهده أثناء عملية النقل المتعدد الوسائط، وهو عالم بكونها خطرة،	٢- متى لم يكن الناقل، في الظروف المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، على علم بخطور البضائع ذات الطبيعة الخطرة يجوز له في أي وقت وفي أي مكان أن يفرغها أو أن يعدمها أو أن يزيل خطورها دون دفع تعويض. وإضافة إلى ذلك، يكون المرسل مسؤولاً عن كل المصاريف أو الخسارة أو الضرر الناتج من تسليمها للنقل أو من جراء نقلها.	٤- في حالة تعرض الحياة أو الممتلكات أو البيئة لخطر مباشر يحق للناقل أن يفرغ البضائع أو أن يزيل خطورها، أو شرط ألا يكون ذلك غير متناسب مع الخطر الذي تشكله، أن يعدمها، حتى إذا أبلغ أو أعلم بوسيلة أخرى قبل تلقي البضائع بطبيعة الخطر أو مخاطر التلويث المتأصلة فيها.			
		٣- يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نهى،	٤- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة ٢ (ب) من هذه المادة أو التي لا يجوز فيها الاستظهار بتلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً على الأرواح أو الممتلكات، إنزالها أو إعدامها أو إزالة خطورها، حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ١٦.			المادة ٨ - مسؤولية الشاحن ١- يكون الشاحن مسؤولاً عن كل الأضرار		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٧-٨ يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته بمقتضى هذا الفصل، بما في ذلك المتعاقدين معه من الباطن ومستخدموه ووكلاؤه وأي أشخاص آخرين يعملون، بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه أو سيطرته، كما لو كانت تلك الأفعال والإغفالات صادرة عنه شخصياً. ولا تلقى المسؤولية على الشاحن بمقتضى هذا الحكم إلا عندما يكون الفعل أو الإغفال الصادر عن الشخص المعني بدرجة ضمن نطاق عقد ذلك الشخص أو عمله أو وكالته.		بعدم إدراجه التحفظ المذكور في الفقرة ٢ من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفي الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة.				والمصاريف التي يتكبدها الناقل أو الناقل الفعلي، حتى إذا تعذر عزو أي خطأ إليه، بسبب أن: (أ) التفاصيل أو المعلومات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٦ أو الفقرة ١ من المادة ٧ مفقودة أو غير صحيحة أو غير كاملة؛ (ب) البضائع الخطرة أو الملوثة لا تحمل علامات أو بطاقات وفقاً للوائح الدولية أو الوطنية الواجبة التطبيق، أو ما لم توجد هذه اللوائح، للقواعد والأعراف المتبعة عموماً في الملاحاة الداخلية؛ (ج) المستندات المرافقة اللازمة مفقودة أو غير صحيحة أو غير كاملة. ولا يجوز للناقل أن يستفيد من مسؤولية الشاحن إذا ثبت أنه يمكن عزو الخطأ إلى الناقل نفسه أو إلى مستخدميه أو وكالته، كما ينطبق ذلك على الناقل الفعلي. ٢- يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وإغفالات الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ المهام والوفاء بالتزامات المشار إليها في المادتين ٦ و ٧، متى كان هؤلاء الأشخاص يتصرفون في حدود نطاق عملهم، كما لو كانت هذه الأفعال أو الإغفالات من جانبه هو.		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
						المادة ٩ - إنهاء الناقل عقد النقل ١- يجوز للناقل أن ينهي عقد النقل إذا تخلف الشاحن عن أن يفي بالالتزامات المنصوص عليها في الفقرة ٢ من المادة ٦ أو في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٧. ٢- إذا استفاد الشاحن من حقه في إنهاء العقد يجوز له أن يفرغ البضائع على نفقة الشاحن وأن يطالب اختياريًا بسداد أي من المبالغ التالية: (أ) ثلث أجرة النقل المتفق عليها؛ أو (ب) إضافة إلى أي غرامة تأخير، تعويض يعادل مبلغ المصاريف المتكبدة والخسارة المسببة وكذلك أجرة نقل نسبية عن ذلك الجزء من الرحلة المنفذ فعلاً في حالة بدء الرحلة بالفعل.		

الفصل الثامن - مستندات النقل والسجلات الإلكترونية

٨-١ إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٨- مستندات النقل والسجلات الإلكترونية	المادة ٣	المادة ١٤- إصدار سند الشحن	المادة ٥- إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط	المادة ٤	المادة ٦- عقد النقل	المادة ١١- الطبيعة واحتوى	المادة ٥	المادة ٤- البضائع
٨-١ إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ:	٣- بعدما يأخذ الناقل أو ربان السفينة أو وكيل الناقل البضائع في عهده، يجب عليه، بناء على طلب الشاحن، أن يصدر إلى الشاحن، سند شحن.	١- متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون، حسب اختيار المسافر، قابلاً	١- حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون، حسب اختيار المسافر، قابلاً	يصدر عقد النقل بتحرير وثيقة شحن. ولا يؤثر عدم وجود وثيقة الشحن أو مخالفتها أو ضياعها على وجود عقد النقل أو على صحته. ٢- نظراً خاضعاً	٢- يجب تأكيد عقد النقل بوثيقة شحن مطابقة لنموذج موحد. غير أن عدم وجود وثيقة الشحن أو ضياعها أو مخالفتها لا يؤثر على صحة العقد وصحته.	١- يصدر الناقل مستند نقل لكل عملية نقل تحكمها هذه الاتفاقية. ولا يصدر سند شحن إلا إذا طلب الشاحن ذلك، وإذا تم	١- فيما يتعلق بنقل البضائع، يجب إصدار مستند نقل جوي.	١- في حالة نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي.
١٦٠ محة. للمسا. الحصة ١								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
على مستند نقل أو، إذا وافق الناقل على ذلك، على سجل إلكتروني يثبت تسلم البضائع من جانب الناقل أو الطرف المنفذ؛	يتضمن، فيما يتضمن، التفاصيل التالية: (أ) العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع والمطابقة لما يقدمه الشاحن كتابة قبل بدء شحن هذه البضائع، بشرط أن تكون هذه العلامات محتومة أو مبنية بوضوح بوسيلة أخرى على البضائع إذا كانت مكشوفة أو على الصناديق أو الأغلفة التي تحتوي هذه البضائع، بحيث تبقى مقروءة عادياً حتى نهاية الرحلة.	شحن إلى الشاحن. ٢- يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل. ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل.	للتداول أو غير قابل للتداول. ٢- يوقع على مستند النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله. ٣- يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد، أو مطبوعاً بالفاكسيميلى، أو ميصوماً بالتثقيب أو الختم، أو على صورة رمز، أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط.	لأحكام هذه الاتفاقية. المادة ٥ ١- تحرر وثيقة الشحن في ثلاث نسخ أصلية يوقع عليها المرسل والناقل. ويجوز أن تكون هذه التوقيعات مطبوعة أو أن يستعاض عنها بأختام المرسل والناقل إذا سمح بذلك قانون البلد الذي تم فيه تحرير وثيقة الشحن. تسلم النسخة الأولى إلى المرسل، وتصبح النسخة الثانية للبضائع، ويحتفظ الناقل بالنسخة الثالثة. ٢- عندما يلزم تحميل البضائع المراد نقلها على مركبات مختلفة، أو إذا كانت من أنواع مختلفة وتقسّم إلى مجموعات مختلفة، يحق للمرسل أو الناقل أن يطلب تحرير وثيقة شحن منفصلة لكل مركبة تستعمل أو لكل نوع أو مجموعة من البضائع.	وهو يظل خاضعاً لهذه القواعد الموحدة. ٣- يجب أن تكون وثيقة الشحن موقعة من المرسل والناقل. ويمكن أن يستعاض بالة حاسب أو بأية طريقة أخرى مناسبة. ٤- يجب أن يصدق الناقل على تلقي البضائع بطريقة ملائمة على الصورة المعتمدة لوثيقة الشحن وأن يعيد هذه الصورة المعتمدة إلى المرسل. ٥- لا يكون لوثيقة الشحن مفعول كسند شحن. ٦- يجب تحرير وثيقة شحن لكل شحنة. وفي حالة عدم وجود اتفاق يخالف ذلك بين المرسل والناقل لا يجوز أن تتعلق وثيقة الشحن بأكثر من حمول عربية واحدة. ٧- في حالة النقل الذي يدخل المجال الجمركي للمجتمع الأوروبي أو إقليم يطبق فيه إجراء العبور المشترك، يجب أن تصاحب كل شحنة وثيقة شحن تفي بمقتضيات المادة ٧.	الاتفاق على ذلك قبل تحميل البضائع أو قبل تلقيها للنقل. ولا ينال عدم وجود مستند نقل أو عدم إكماله من صحة عقد النقل. ٢- يجب أن يوقع على أصل مستند النقل كل من الناقل وربان السفينة أو شخص مفوض من الناقل. ويجوز أن يطلب الناقل من الشاحن أن يوقع بالتصديق على الأصل أو على صورة. ويجوز أن يكون التوقيع بخط اليد أو أن يكون مطبوعاً بصورة مطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالختم أو بالرمز أو مثبتاً بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان لا يمنع ذلك قانون الدولة التي صدر فيها مستند النقل.	بأية وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المستند النقل الجوي، بأية وسيلة أخرى تسجل بها المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.	بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المستند النقل الجوي، بأية وسيلة أخرى تسجل بها المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.
١٠، على استخدام سجل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل من هذا القبيل.	(ج) ترتيب البضائع وحالتها الظاهران. بشرط أنه لا يلزم أي ناقل أو ربان سفينة أو وكيل ناقل بأن يبين أو أن يوضح في سند الشحن أي علامات أو عدد أو كمية أو وزن أو عدد أو كمية أو وزن يتوفر لديه سبب معقول يحمله على الاشتباه في أنها لا تطابق البضائع المتسلمة فعلاً، أو التي لم تتوفر لديه وسائل معقولة للتثبت منها.	٦- على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، أن يصدر إلى الشاحن، متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشراً عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة ١ 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"	٤- يجوز، إذا وافق المرسل على ذلك، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط غير قابل للتداول، باستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التي تنص المادة ٨ على أن يحتوي عليها مستند النقل المتعدد الوسائط. وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط، بعد أخذه البضائع في عهده، بتسليم المرسل مستنداً مقروءاً يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور، في حكم هذه الاتفاقية، مستند نقل متعدد الوسائط.	٧- في حالة النقل الذي يدخل المجال الجمركي للمجتمع الأوروبي أو إقليم يطبق فيه إجراء العبور المشترك، يجب أن تصاحب كل شحنة وثيقة شحن تفي بمقتضيات المادة ٧.	١٠، على استخدام سجل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل إلكتروني قابل للتداول أو العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.	١٠، على استخدام سجل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل إلكتروني قابل للتداول أو العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.	١٠، على استخدام سجل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل إلكتروني قابل للتداول أو العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.	١٠، على استخدام سجل إلكتروني، كان من حق الشاحن أن يحصل من الناقل على سجل إلكتروني قابل للتداول، إلا إذا كانا قد اتفقا على عدم استخدام سجل إلكتروني قابل للتداول أو العادة أو العرف أو الممارسة المتبعة في المهنة تقضي بعدم استخدام سجل من هذا القبيل.
٨-٢ تفاصيل العقد	٨-٢-٣ التوقيع	(أ) يوقع على مستند النقل الناقل أو شخص مأذون له من الناقل.						

النص	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
(ب) يؤقّ السجل الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من الناقل. ولأغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني بيانات في شكل إلكتروني يتضمنها السجل الإلكتروني أو ترتبط به منطقياً بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة للسجل الإلكتروني ولبيان إقرار الناقل ذلك السجل.	طلب الشاحن، بشرط أنه لو سبق أن تسلم الشاحن أية حجة ملكية لهذه البضائع يجب أن يردها مقابل إصدار سند الشحن المختوم بكلمة "مشحون". إلا أنه يجوز، باختيار الناقل، أن يدوّن الناقل أو ربان السفينة أو الوكيل في ميناء الشحن على حجة الملكية هذه إسم السفينة أو أسماء السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن، ومضى تم التأشير عليها بذلك، وإذا وضعت عليها التفاصيل المذكورة في الفقرة ٣ من المادة ٣، تعتبر لأغراض هذه المادة سند شحن محتوم بكلمة "مشحون".	وللناقل أن يلي 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".	٣- 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 ٧ من المادة ١.		٩- يجوز وضع وثيقة الشحن وصورتها المعتمدة في شكل تسجيل إلكتروني للبيانات يمكن تحويله إلى رموز كتابية قابلة للقراءة. ويجب أن يكون الإجراء المتبع لتسجيل البيانات ومعالجتها معادلاً من وجهة النظر العملية، خصوصاً فيما يتعلق بحجية وثيقة الشحن التي تمثلها هذه البيانات.		مستند النقل الجوي، بناء على طلب المرسل، فيعتبر متصرفاً بالنيابة عن المرسل، وذلك ما لم يثبت العكس. المادة ٧ في حالة تعدد الظروف: (أ) يكون من حق ناقل البضاعة أن يطالب المرسل بتحرير مستندات نقل جوي منفصلة. (ب) يكون من حق المرسل أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات منفصلة، وذلك عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٥.	

**المادة ١٨ - الوثائق
الأخرى غير سندات
الشحن**

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

٨-٢ تفاصيل العقد

صك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٨-٢-٢-١ يجب أن تتضمن تفاصيل العقد في المستند أو السجل الإلكتروني المشار إليه في المادة ٨-١ (أ) وصفا للبضاعة؛ و (ب) العلامات البارزة اللازمة للتعرف على البضاعة، حسبما ذكرها الشاحن قبل تسلم البضاعة من جانب الناقل أو الطرف المنفذ؛ و (ج) ١٠ عدد الطرود أو عدد القطع أو الكمية، و ٢٠ الوزن، حسبما يورده الشاحن قبل أن يتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة؛ و (د) بياناً بترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ بغية شحنها؛ و (هـ) إسم الناقل وعنوانه، و (و) التاريخ؛ ١٠ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، أو ٢٠ الذي حُملت فيه البضاعة على ظهر السفينة، أو ٣٠ الذي أصدر فيه	المادة ٣ ٣- بعدما يأخذ الناقل أو ربان السفينة أو وكيل الناقل البضائع في عهده، يجب عليه، بناء على طلب الشاحن، أن يصدر إلى الشاحن سند شحن يتضمن، فيما يتضمن، التفاصيل التالية: (أ) الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتهامعبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن، (ب) الحالة الظاهرة للبضائع، (ج) إسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله، (د) إسم الشاحن، (هـ) إسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه، (و) ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والناقل الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن، بشرط أنه لا يلزم أي ناقل أو ربان سفينة أو وكيل ناقل بأن يبين أو أن يوضح في سند الشحن أي علامات أو عدد أو كمية أو وزن يتوفر لديه سبب معقول يحمله على الاشتباه في أنها أكثر من نسخة أصلية، (ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت	المادة ١٥- محتويات سند الشحن ١- يجب أن يتضمن سند الشحن فيما يتضمن، التفاصيل التالية: (أ) الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع، وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتهامعبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للبيانات المقدمة من المرسل. (ب) الحالة الظاهرة للبضائع؛ (ج) إسم متعهد النقل المتعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي؛ (د) إسم المرسل؛ (هـ) المرسل إليه، إذا كان المرسل قد حدد إسمه؛ (و) مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده؛ (ز) مكان تسليم البضائع؛ (ح) تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتفق على ذلك صراحة بين الطرفين؛ (ط) إشارة إلى كون مستند النقل المتعدد الوسائط قابلاً	المادة ٨- محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط ١- يجب أن يحتوي مستند النقل المتعدد الوسائط على البيانات التالية: (أ) تاريخ وثيقة الشحن ومكان تحريرها؛ (ب) اسم المرسل وعنوانه؛ (ج) اسم الناقل وعنوانه؛ (د) مكان وتاريخ تولي البضائع والمكان المعين للتسليم؛ (هـ) اسم المرسل إليه وعنوانه؛ (و) الوصف الشائع لطبيعة البضائع وطريقة التعبئة، وفي حالة البضائع الخطرة وصفها المعترف به عموماً؛ (ز) عدد الطرود وعلاماتها الخاصة وأرقامها؛ (ح) الوزن الإجمالي للبضائع أو كميتهامعبراً عنها بطريقة أخرى؛ (ط) الرسوم المتصلة بالنقل (رسوم النقل، الرسوم الإضافية، الرسوم الجمركية وغير ذلك من الرسوم المتكبدة من وقت إبرام العقد حتى وقت التسليم)؛ (ي) التعليمات اللازمة للجمارك والإجراءات الشكلية الأخرى؛ (ك) إقرار بأن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية بالرغم من أي شرط يخالف ذلك.	المادة ٧- صياغة وثيقة الشحن ١- يجب أن تتضمن وثيقة الشحن التفاصيل التالية: (أ) مكان ويوم تحريرها؛ (ب) إسم المرسل وعنوانه؛ (ج) إسم وعنوان الناقل الذي أبرم عقد النقل؛ (د) إسم وعنوان الشخص الذي سلمت البضائع إليه بالفعل إذا كان غير الناقل المشار إليه في البند (ج)؛ (هـ) مكان ويوم تلقي البضائع؛ (و) مكان التسليم؛ (ز) إسم المرسل إليه وعنوانه؛ (ح) بيان طبيعة البضائع وطريقة التعبئة، وفي حالة البضائع الخطرة البيان الخاص بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالخطوط الحديدية؛ (ط) عدد الطرود والعلامات الخاصة والأرقام اللازمة للتعريف بالشحنات في أقل من حمولات العربات الكاملة؛ (ي) رقم العربية في حالة نقل حمولات عربات كاملة؛ (ك) إقرار بأن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية بالرغم من أي شرط يخالف ذلك.	المادة ١١- الطبيعة واحتوى ٥- يتضمن مستند النقل، إضافة إلى تسميته، التفاصيل التالية: (أ) اسم الناقل والشاحن وعنوانه ومكتبه الرئيسي أو محل إقامته؛ (ب) المرسل إليه؛ (ج) اسم السفينة أو رقمها، والمكان الذي حُملت فيه البضائع على السفينة، أو نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها، واقعة في إقليم دولة أخرى. (د) ميناء الشحن أو المكان الذي تلقى فيه الناقل البضائع وميناء التفريغ أو مكان التسليم؛ (هـ) الاسم المألوف لنوع البضائع وطريقة تعبئتها، وفي حالة البضائع الخطرة أو الملوثة اسمها وفقاً للاقتضاءات المعمول بها، أو خلافاً لذلك اسمها العام؛ (و) أبعاد البضائع المحملة على السفينة أو المتلقاة بغرض نقلها وعددها أو وزنها إضافة إلى علامات التعريف بها؛ (ز) بيان يفيد بأن تنقل البضائع أو بأنه يمكن نقلها على السطح أو على متن	المادة ٨ ١- يجب أن يتضمن مستند النقل الجوي وإصال البضاعة ما يلي: (أ) بيان نقطتي الرحيل والمقصد النهائي. (ب) بيان إحدى نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي واقعيتين في إقليم طرف واحد من الأطراف السامية المتعاقدة، وكانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها، واقعة في إقليم دولة أخرى. (ج) بيان وزن الإرسالية.	المادة ٥- محتويات وثيقة الشحن الجوي أو إصال البضائع تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إصال البضائع ما يلي: (أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي. (ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعيتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى. (ج) بيان وزن الإرسالية.	

صك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
مستند النقل أو السجل الإلكتروني.	لا تطابق البضائع المتسلمة فعلاً، أو التي لم تتوفر لديه وسائل معقولة للتثبت منها.	(ط) مكان إصدار سند الشحن،	للتداول أو غير قابل للتداول؛	٢- تتضمن وثيقة الشحن التفاصيل التالية أيضاً، عند الاقتضاء:	الحديدية السائرة على عجلاتها في حالة تسليمها للنقل بصفتها بضائع؛	سفن مكشوفة، إذا كان ذلك مناسباً؛		
٨-٢-٢ تشير عبارة "ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين" الواردة في المادة ٨-٢-١ إلى ترتيب البضاعة وحالتها استنادا إلى		(ي) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه،	(ي) مكان وتاريخ إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط؛	(أ) إقرار يفيد بعدم جواز إعادة الشحن؛	(ل) إضافة إلى ذلك، في حالة وحدات النقل المتعدد الوسائط، الفئة أو الرقم أو غير ذلك من صفات مميزة لازمة للتعريف بها؛	(ح) الأحكام المتفق عليها بخصوص أجرة النقل؛		
(أ) تفقد خارجي معقول للبضاعة وهي مغلفة، عندما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ، و		(ك) ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه،	(ك) توقيع متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله؛	(ب) الرسوم التي يتعهد المرسل بأن يدفعها؛	(م) الكتلة الإجمالية للبضائع أو كميتها معبرا عنها بطرق أخرى؛	(ط) بالنسبة لوثائق الشحن، تحديد ما إذا كانت النسخة أصلية أم صورة منها؛ وبالنسبة لسندات الشحن عدد النسخ الأصلية؛		
(ب) أي تفقد إضافي يقوم به فعلا الناقل أو الطرف المنفذ قبل إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني.		(ل) البيان المشار إليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٣،	(ل) أجرة النقل لكل واسطة من وسائل النقل، إذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين، أو أجره النقل، مع تحديد عملتها، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل إليه، أو ما يشير إلى أن أجرة النقل واجبة الأداء عليه؛	(ج) مبلغ الرسوم "نقدا عند التسليم"،	(ن) قائمة تفصيلية بالوثائق التي تطلبها الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية والمرفقة بوثيقة الشحن أو المودعة تحت تصرف الناقل في مكتب سلطة معينة حسب الأصول أو جهة معينة في العقد؛	(ي) مكان وتاريخ الإصدار. لا ينال من الصفة القانونية لمستند النقل بمعنى الفقرة ٦ من المادة ١ من هذه الاتفاقية عدم وجود أحد التفاصيل المشار إليها في هذه الفقرة أو أكثر من واحد منها.		
٨-٢-٣ التوقيع		(م) بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو، إذا كان الأمر كذلك،	(م) خط سير الرحلة المقصود، ووسائل النقل ونقاط تغييرها، إذا كانت معروفة وقت إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط؛	(د) إقرار بقيمة البضائع والمبلغ الذي يمثل مصلحة خاصة في التسليم؛	(س) المصاريف المتصلة بالنقل (رسم النقل، المصاريف العارضة، الرسوم الجمركية وغير ذلك من المصاريف المتحملة من وقت إبرام عقد النقل حتى التسليم) بقدر ما يجب أن يدفعها المرسل إليه أو أي إقرار آخر يفيد بأن المصاريف واجبة الدفع على المرسل إليه؛			
(أ) يوقع على مستند النقل الناقل أو شخص مأذون له من الناقل.		(ن) تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين،	(ن) الإقرار المشار إليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٨؛	(هـ) تعليمات المرسل إلى الناقل بخصوص التأمين على البضائع،	(ع) إقرار يفيد بأن النقل خاضع لهذه القواعد الموحدة، بالرغم من أي شرط يخالف ذلك.			
(ب) يوقع السجل الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو لشخص مأذون له من الناقل. ولاغراض هذا الحكم يعني هذا التوقيع الإلكتروني بيانات في شكل إلكتروني يتضمنها السجل الإلكتروني أو ترتبط به منطقيا بأية صورة أخرى، وتستخدم للتعرف على هوية الموقع بالنسبة للسجل الإلكتروني وليبان إقرار الناقل ذلك السجل.		(س) أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملاً بالفقرة ٤ من المادة ٦.	(س) أي بيانات أخرى يتفق الطرفان على إدراجها في مستند النقل المتعدد الوسائط ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط.	(و) المهلة المتفق عليها لتنفيذ عملية النقل؛				
٨-٢-٤ إغفال محتويات مطلوبة في تفاصيل العقد			٢- لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط بالصفة القانونية للثقة باعتبارها مستند نقا	(ز) قائمة بالمستندات المسلمة للناقل.				

صك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
ليس من شأن إغفال واحدة أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في المادة ٨-٢-١ أو عدم صحة واحدة أو أكثر من تلك التفاصيل أن يمس، في حد ذاته، بالطابع القانوني لمستند النقل أو السجل الإلكتروني أو بصلاحيته.			متعدد الوسائط بشرط أن تكون الوثيقة مع ذلك مستوفية للشروط الواردة في الفقرة ٤ من المادة ١.		(أ) في حالة النقل بواسطة ناقلين متعاقبين، الناقل الذي يجب عليه أن يسلم البضائع عندما يكون قد وافق على هذا القيد في وثيقة الشحن؛ (ب) المصاريف التي يتعهد المرسل بأن يدفعها؛ (ج) مبلغ رسم الدفع عند التسليم؛ (د) إقرار بقيمة البضائع والمبلغ الذي يمثل المصلحة الخاصة في التسليم؛ (هـ) مدة النقل المتفق عليها؛ (و) خط السير المتفق عليه؛ (ز) قائمة بالوثائق غير المشار إليها في الفقرة ١ (ن) المسلمة إلى الناقل؛ (ح) القيود التي دونها المرسل بخصوص عدد وشكل الأختام التي تلتصق بالعربة. ٣- يجوز لأطراف العقد أن يدونوا أي تفاصيل أخرى يرون أنها مفيدة في وثيقة الشحن.			

٨-٣ التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٨-٣ التحفظ على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد	المادة ٣	المادة ١٦- سندات الشحن: التحفظات وحجيتها	المادة ٩- التحفظات في مستند النقل المتعدد الوسائط	المادة ٨	المادة ١١- العناية	المادة ١١- الطبيعة واختوى	المادة ١١	المادة ١١- حجية المستندات
٨-٣-١ يجوز للناقل في الظاهر التالية، إذا كان	بشرط أنه لا يلزم أي ناقل أو ربان سفينة أو وكيل ناقل بأن يبين أو أن يوضح، سند الشحن، أو علامات، سند الشحن، أو علامات	١- إذا تضمن سند الشحن تفاصيلاً تتعلق بالطسعة	١- إذا كان مستند النقل المتعدد الوسائط محتقناً، على	١- يثبت الناقل مما يلي عند توليه البضائع: (أ) صحة الإقرارات الواردة	١- يكون للناقل الحق في أن يثبت في أي وقت من الامتثال لشروط النقل ومما إذا كانت الشحنة مطابقة	٣- يكون مستند النقل دليلاً ظاهراً، ما لم يثبت خلاف ذلك، على إتمام العقد، وتسلم البضاعة	١- يكون مستند النقل الجوي وإيصال تسليم البضاعة حجة على إبرام العقد، وتسلم البضاعة	١- تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إتمام العقد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
يتصرف بحسن نية لدى إصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني، أن يورد تحفظاً على المعلومات المذكورة في المادة ٨-٢-١ (ب) أو ٨-٢-١ (ج) بأن يدرج فيه بنداً مناسباً يبين أن الناقل لا يتحمل مسؤولية صحة المعلومات المقدمة من الشاحن:	أو عدد أو كمية أو وزن يتوفر لديه سبب معقول يحمله على الاشتباه في أنها لا تطابق البضائع المتسلمة فعلاً، أو التي لم تتوفر لديه وسائل معقولة للتثبت منها.	العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها، أو كميته، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً، 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 تحفظاً في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.	بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميته، وكان متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه يعرف أن هذه البيانات لا تمثل البضائع التي أخذها في عهده تمثيلاً دقيقاً، أو كانت لديه دواع معقولة للاشتباه في ذلك، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للتثبت من هذه البيانات، وجب على متعهد النقل المتعدد الوسائط أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه أن يدرج في مستند النقل المتعدد الوسائط تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة، أو دواعي الاشتباه، أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت.	في وثيقة الشحن بخصوص عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها، (ب) الحالة الظاهرة للبضائع وتغليفها.	للقبود التي دوّنها المرسل في وثيقة الشحن. وإذا كانت المعانة تتعلق بمحتويات الشحنة، يجري ذلك في حدود الإمكان في حضور صاحب الحق، ومنى يتعذر ذلك يطلب الناقل وجود شاهدين إثني مستقلين ما لم تنص قوانين واقتضاءات الدولة التي تجري فيها المعانة على خلاف ذلك.	عقد النقل ومضمونه وعلى تلقى الناقل البضائع. ويشكل على الخصوص أساساً لافتراض تلقى البضائع لنقلها كما جاء وصفها في مستند النقل.	وشروط النقل الواردة فيها، ما لم يثبت العكس. ٢- تكون البيانات الواردة في مستند النقل الجوي وإيصال تسلم البضاعة بشأن زنة البضاعة وأبعادها وتغليفها، وكذلك بشأن عدد الطرود بيانات يحتج بها ما لم يثبت العكس. أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فليست بيانات يحتج بها على الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، وأثبت ذلك في مستند النقل الجوي، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة.	واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك. ٢- تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلاً يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك. أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية.
١٦* إذا كان بوسع الناقل أن يبين أنه ليس لديه وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، جاز له أن يدرج نصاً تحفظياً مناسباً في تفاصيل العقد، أو	٢٤* إذا رأي الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن غير صحيحة، جاز له أن يدرج بنداً يبين ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.	٢- إذا لم يقيم 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.	٢- إذا أغفل متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو شخص يتصرف بالنيابة عنه، أن يسجل الحالة الظاهرة للبضاعة على مستند النقل المتعدد الوسائط، فيعتبر أنه قد سجل على مستند النقل المتعدد الوسائط أن البضائع في حالة جيدة ظاهرياً.	٢- عندما لا تتوفر لدى الناقل وسائل معقولة للتثبت من صحة الإقرارات المشار إليها في الفقرة ١ (أ) من هذه المادة، يسجل تحفظاته في وثيقة الشحن مشفوعة بالأسباب التي تستند إليها. ويحدد بالمثل أسباب أي تحفظات يعرب عنها بخصوص الحالة الظاهرة للبضائع وتغليفها. ولا تكون هذه التحفظات ملزمة للمرسل إلا إذا وافق صراحة على الالتزام بها في وثيقة الشحن.	٢- إذا كانت الشحنة غير مطابقة للقبود المدونة في وثيقة الشحن أو في حالة عدم الامتثال للأحكام المتصلة بنقل البضائع المقبولة رهناً بشروط، يجب تدوين نتيجة المعانة في صورة وثيقة الشحن التي ترافق البضائع وكذلك في الصورة المعتمدة لوثيقة الشحن إذا كانت لا تزال في حيازة الناقل. وفي هذه الحالة تقيّد مصاريف المعانة على حساب البضائع إلا إذا دفعت فوراً.	١٢- الملاحظات في مستندات النقل ٨- يحق للناقل أن يدرج في مستند النقل تحفظات تتعلق بما يلي: (أ) أبعاد البضائع وعددها أو وزنها، إذا كانت تتوفر لديه أسباب تحمله على الاشتباه في صحة التفاصيل التي قدمها الشاحن أو إذا لم تتوفر لديه وسائل معقولة للتثبت من هذه التفاصيل، خصوصاً لأن البضائع لم تعد أو تقاس أو توزن في حضوره، أو لأن الأبعاد أو الأوزان قد حسبت بقياس الغاطس، دون اتفاق صريح على ذلك؛ (ب) علامات التعريف بالبضائع ليست مثبتة بشكل واضح ومتين على البضائع نفسها، أو على الأوعية أو الأغلفة إذا كانت البضائع معبأة؛	١٦* إذا كان بوسع الناقل أن يبين أنه ليس لديه وسائل معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة من الشاحن، جاز له أن يدرج نصاً تحفظياً مناسباً في تفاصيل العقد، أو	٢٤* إذا رأي الناقل، في حدود المعقول، أن المعلومات المقدمة من الشاحن غير صحيحة، جاز له أن يدرج بنداً يبين ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات صحيحة.
١٦* العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو	٢٤* عدد الرزم أو عدد القطع أو كمية البضاعة الموجودة داخل الحاوية،	٣- باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة ١ 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	٣- يحق للمرسل أن يطلب من الناقل أن يتحقق من الوزن الإجمالي للبضائع أو كميتهامعها بطريقة أخرى. كما يجوز له أن يطلب التثبت من محتويات الطرود. ويحق للناقل أن يطالب بتكلفة هذا التثبت. وتسجل نتيجة عمليات التثبت في وثيقة الشحن.	٨- تكون وثيقة الشحن دليلاً ظاهراً على تحرير عقد النقل وشروط العقد وتسلم الناقل البضائع.	٣- عندما يحلّ المرسل البضائع يحق له أن يطلب من الناقل أن يعاين حالة البضائع وتعبئتها وكذلك أن يثبت من صحة الإقرارات المدونة في وثيقة الشحن بخصوص عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها إضافة إلى الكتلة الإجمالية للبضائع أو كميتهامعها بطريقة أخرى. ولا يلزم الناقل بالشروع في المعانة إلا إذا تفت لديه الـ سائـ	١٢- الملاحظات في مستندات النقل ٨- يحق للناقل أن يدرج في مستند النقل تحفظات تتعلق بما يلي: (أ) أبعاد البضائع وعددها أو وزنها، إذا كانت تتوفر لديه أسباب تحمله على الاشتباه في صحة التفاصيل التي قدمها الشاحن أو إذا لم تتوفر لديه وسائل معقولة للتثبت من هذه التفاصيل، خصوصاً لأن البضائع لم تعد أو تقاس أو توزن في حضوره، أو لأن الأبعاد أو الأوزان قد حسبت بقياس الغاطس، دون اتفاق صريح على ذلك؛ (ب) علامات التعريف بالبضائع ليست مثبتة بشكل واضح ومتين على البضائع نفسها، أو على الأوعية أو الأغلفة إذا كانت البضائع معبأة؛	١٦* العلامات البارزة الموجودة على البضاعة داخل الحاوية، أو	٢٤* عدد الرزم أو عدد القطع أو كمية البضاعة الموجودة داخل الحاوية،

الصك	لاهاي – فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
إلا إذا قام الناقل أو الطرف المنفذ، فعلاً، بتفقد البضاعة داخل الحاوية أو كان لديه، بطريقة أخرى، علم بمحتويات الحاوية.	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 اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند.		جانب الناقل، يفترض، ما لم يثبت العكس، أن البضائع كانت في حالة جيدة في الظاهر وكذلك تغليفها عندما تولاهما الناقل وأن عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها كانت مطابقة للإقرارات المسجلة في وثيقة الشحن.	المناسبة لتنفيذها. ويجوز للناقل أن يطلب دفع مصاريف المعاينة. وتدوّن نتيجة المعاينة في وثيقة الشحن.	(ج) حالة البضائع الظاهرة. ٢- إذا تخلف الناقل عن تدوين حالة البضائع الظاهرة أو ما لم يسجل تحفظات في هذا الشأن، يعتبر أنه قد دونّ في مستند النقل أن البضائع كانت في حالة جيدة ظاهرياً.		
(ج) فيما يتعلق بالبضاعة المسلمة إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة، يجوز للناقل إدراج بند تحفظي على أي بيان عن وزن البضاعة أو وزن الحاوية ومحتوياتها مع بيان صريح بأن الناقل لم يزن الحاوية، إذا	٤- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة ١ من المادة ١٥، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة 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 اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.	٤- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة ١ من المادة ١٥، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة 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 اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.		١- تكون وثيقة الشحن دليلاً ظاهراً على إبرام عقد النقل وشروطه وعلى تلقي الناقل للبضائع.	١٢- حجية وثيقة الشحن	٣- وفقاً للتفاصيل المدرجة في مستند النقل، إذا وضعت البضائع في حاوية أو في عتابر السفينة وختمت بمعرفة أشخاص غير الناقل أو مستخدميه أو وكلائه، وما لم تكن الحاوية أو الاختام تالفة أو مكسورة عند وصولها ميناء التفريغ أو مكان التسليم، يفترض أن أي هلاك أو تلف لم يحدث أثناء النقل.		
١٦* كان بوسع الناقل أن يبين أنه لا هو ولا الطرف المنفذ قد وزن الحاوية، و					٢- إذا جُمِّلَ الناقل بالبضائع تكون وثيقة الشحن دليلاً ظاهراً على حالة البضائع وتعبئتها المبنية في وثيقة الشحن، أو في حالة عدم وجود إشارة إلى ذلك، حالتها الجيدة ظاهرياً وقت أن تلقاها الناقل وصحة الإقرارات الواردة في وثيقة الشحن بخصوص عدد الطرود وعلاماتها وكذلك كتلة البضائع الإجمالية أو كميتها معبراً عنها بطريقة أخرى.			
٢٤* لم يتفق الشاحن والناقل قبل الشحن على أن توزن الحاوية وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد.					٣- إذا جُمِّلَ المرسل بالبضائع تكون وثيقة الشحن دليلاً ظاهراً على حالة البضائع وتعبئتها المشار إليها في وثيقة الشحن، أو في حالة عدم وجود إشارة إلى ذلك، حالتها الجيدة ظاهرياً وصحة الإقرارات المشار إليها في الفقرة ٢، وذلك فحسب متى قام الناقل بمعاينتها ودوّن في وثيقة الشحن نتيجة معاينته التي تكون مطابقة.			
٨-٣-٢ وسيلة التحقق المعقولة								
لأغراض المادة ٨-٣-١:								
(أ) يجب ألا تكون “وسيلة التحقق المعقولة” قابلة للتطبيق عملياً فحسب، بل معقولة تجارياً أيضاً؛								
(ب) يكون الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصدار مستند النقل أو السجل الإلكتروني إذا								
١٦* لم يكن لديه علم فعلي بأن أيًا من التفاصيل المادية في مستند النقل أو السجل الإلكتروني زائف في مضمونه أو مضلل، و								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٢٤ لم يكن قد أغفل عمداً تقرير ما إذا كان أي بيان مادي في مستند النقل أو السجل الإلكتروني زائفاً في مضمونه أو مضللاً، لاعتقاده بأن البيان هو على الأرجح زائف في مضمونه أو مضلل. (ج) يقع عبء إثبات ما إذا كان الناقل قد تصرف بحسن نية لدى إصداره مستند النقل أو السجل الإلكتروني على الطرف المدعي بأن الناقل لم يتصرف بحسن نية. ٨-٣-٣ الدليل الظاهر والدليل القاطع باستثناء ما تنص عليه المادة ٨-٣-٤ خلافاً لذلك، يعتبر مستند النقل أو السجل الإلكتروني الذي يثبت تسلم البضاعة (أ) دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد؛ و (ب) دليلاً قاطعاً على تسلم الناقل البضاعة حسبما وصفت في تفاصيل العقد [١٤] إذا كان مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول قد أحيل إلى طرف ثالث متصرف بحسن نية [أو ٢٤ إذا كان شخص متصرف بحسن نية قد دفع القسمة أه غم، وضعه					٤- ومع ذلك لا تكون وثيقة الشحن دليلاً ظاهراً متى كانت تحمل تحفظاً معللاً. ويمكن أن يكون سبب التحفظ هو أن الناقل لا تتوفر لديه الوسائل الملائمة للتثبت مما إذا كانت الشحنة مطابقة للقيود المدونة في وثيقة الشحن.			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
بطريقة أخرى اعتمادا على وصف البضائع الوارد في تفاصيل العقد]. ٨-٣-٤ مفعول البنود التحفظية إذا تضمنت تفاصيل العقد بندا تحفظيا يفي باشتراطات المادة ٨-٣-١، فلن يشكل مستند النقل حينئذ دليلاً ظاهراً أو دليلاً قاطعاً في إطار المادة ٨-٣-٣ طالما كان البند يحتفظ على وصف البضاعة.								

٨-٤ النواقص في تفاصيل العقد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٨-٤-١ النواقص في تفاصيل العقد التاريخ إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، اعتبر التاريخ حينئذ: (أ) هو التاريخ الذي حملت فيه جميع البضائع المبنية في مستند النقل أو السجل الإلكتروني علي ظهر السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت علي ظهر سفينة؛ أو (ب) هو التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة، إذا كانت		المادة ١٥- محتويات سند الشحن ٣- لا يؤثر حلو 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 ٧ من المادة ١.	المادة ٨- محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط ٢- لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط بالصفة القانونية للوثيقة باعتبارها مستند نقل تكون الوثيقة مع ذلك مستوفية للشروط الواردة في الفقرة ٤ من المادة ١.	المادة ٤ يصدّق عقد النقل بتحرير وثيقة شحن. ولا يؤثر عدم وجود وثيقة الشحن أو مخالفتها أو ضياعها على وجود عقد النقل أو على صحته ويظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.	المادة ٦- عقد النقل ٢- يجب تأكيد عقد النقل بوثيقة شحن مطابقة لنموذج موحد. غير أن عدم وجود وثيقة الشحن أو ضياعها أو مخالفتها لا يؤثر في وجود العقد وصحته، وهو يظل خاضعاً لهذه القواعد الموحدة.	المادة ١١- الطبيعة واختوى ١- يصدر الناقل مستند نقل لكل عملية نقل تحكمها هذه الاتفاقية. ولا يصدر سند شحن إلا إذا طلب الشاحن ذلك وإذا تم الاتفاق على ذلك قبل تحميل البضائع أو قبل تلقيها للنقل. ولا ينال عدم وجود مستند نقل أو عدم إكماله من صحة عقد النقل.	المادة ٩ لا يترتب على عدم مراعاة أحكام المواد من ٥ إلى ٨ أي أثر على وجود عقد النقل أو صحته، فيظل العقد، مع ذلك، خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية بما فيها الأحكام المتعلقة بتحديد المسؤولية.	المادة ٩- عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة إن عدم الالتزام بأحكام المواد من ٤ إلى ٨، لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
تفاصيل العقد لا تبين أن البضاعة حملت علي ظهر سفينة. [٨-٤-٢ عدم تعيين هوية الناقل إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين هوية الناقل ولكن تبين أن البضاعة حملت علي ظهر سفينة محددة الاسم، يفترض حينئذ أن مالك السفينة المسجل هو الناقل، ويمكن للمالك المسجل أن يدحض هذا الافتراض إذا أثبت أن السفينة كانت وقت النقل تحت مشاركة تأجير سفينة عارية، وهو ما ينقل المسؤولية التعاقدية عن نقل البضاعة إلي مستأجر معين للسفينة. [وإذا دحض المالك افتراض كونه هو الناقل بمقتضى هذه المادة، يفترض أن مستأجر السفينة وقت النقل هو الناقل علي نفس النحو الذي افترض به أن المالك المسجل هو الناقل.] ٨-٤-٣ الترتيب و الحال الظاهريان إذا لم تذكر تفاصيل العقد ترتيب البضاعة وحالتها الظاهريين وقت أن تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ من الشاحن، كان مستند النقل أو السجل الإلكتروني دليلاً ظاهرياً أو قاطعاً بمقتضى المادة ٨-٣-٣، حسب الحالة، على أن								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
ترتيب البضاعة وحالتها الظاهرين كانا علي ما يرام وقت قيام الشاحن بتسليمها إلي الطرف المنفذ.								

الفصل التاسع - أجرة النقل

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ٩-أجرة النقل ٩-١ (أ) تستحق أجرة النقل عند تسليم البضاعة إلي المرسل إليه في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا علي استحقاق أجرة النقل كليا أو جزئياً، في وقت أسبق. (ب) لا تصبح أجرة النقل واجبة الأداء عن أي بضاعة تمكك قبل أن تُستحق أجرة النقل عن تلك البضاعة، ما لم يتفق علي خلاف ذلك. ٩-٢ (أ) تكون أجرة النقل واجبة الدفع عندما تُستحق، ما لم يكن الطرفان قد اتفقا علي أن تدفع أجرة النقل، كليا أو جزئياً، في وقت أسبق. (ب) إذا حدث بعد المحطة التي استُحققت فيها أجرة النقل أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف، أو لم تسلم إلي المرسل إليه وفقاً لأحكام عقد النقل لأي سبب آخر، تظل أجرة النقل واجبة الدفع		المادة ١٦- سندات الشحن: التحفظات وحجبتها ٤- سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة ١ من المادة ١٥، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة الناقل 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 اعتماداً على حلول سند الشحن من مثل هذا البيان.			المادة ١٠- دفع المصاريف ١- يدفع المرسل المصاريف (رسم النقل والمصاريف العارضة والرسوم الجمركية وغير ذلك من المصاريف المتحملة من وقت إبرام العقد حتى وقت التسليم) ما لم يتفق على خلاف ذلك بين المرسل والناقل. ٢- يظل المرسل مسؤولاً عن دفع المصاريف متى تكون المصاريف واجبة الدفع من جانب المرسل إليه، بمقتضى اتفاق بين المرسل والناقل، ولم يحتار المرسل إليه وثيقة الشحن ولم يتمسك بحقوقه وفقاً للفقرة ٣ من المادة ١٧ ولم يعُدّل عقد النقل وفقاً للمادة ١٨.			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم تسليمها. (ج) ما لم يتفق على خلاف ذلك، لا يخضع دفع أجرة النقل لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة مقابلة قد تكون للشاحن أو المرسل إليه تجاه الناقل، [ولم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو لم يتقرر ذلك بعد]. ٩-٣ (أ) يكون الشاحن مسؤولاً عن دفع أجرة النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك. (ب) إذا نص عقد النقل على أن مسؤولية الشاحن، أو أي شخص آخر يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، ستتوقف كلياً أو جزئياً عند وقوع حدث معين أو بعد نقطة زمنية معينة، فإن هذا التوقف لا يكون سارياً: ١٠٩ فيما يتعلق بأي مسؤولية تقع بمقتضى الفصل السابع، على عاتق الشاحن أو الشخص الذي ذكر في المادة ٧-٧؛ أو ٢٠٩ فيما يتعلق بأي مبالغ واجبة الدفع إلى الناقل بمقتضى عقد النقل، إلا طالما كان لدى الناقل ضمان كاف بمقتضى المادة ٩-٥ أو بطريق آخر لدفع تلك المبالغ. ٣٠٩ طالما كان يتعارض وأحكام المادة ١٢-٤.								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٩-٤ (أ) إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة ذات طابع مماثل فلا الحائز ولا المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل. ولا ينطبق هذا الحكم إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضاً الشاحن. (ب) إذا تضمنت تفاصيل العقد في مستند النقل أو السجل الإلكتروني عبارة "أجرة النقل تحت التحصيل" أو عبارة ذات طابع مماثل، فإن هذه العبارة تشعر المرسل إليه بأنه قد يكون مسؤولاً عن دفع أجرة النقل ٩-٥ (أ) [يصرف النظر عن أي اتفاق علي نقيص ذلك،] إذا وطالما كان المرسل إليه مسؤولاً، بمقتضى القانون الوطني المنطبق علي عقد النقل، عن المدفوعات المشار إليها أدناه، كان من حق الناقل أن يحتجز البضاعة إلي أن يتم دفع ١٤ "أجرة النقل و أجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير و تعويضات الاحتجاز و جميع ما يتكبده الناقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الرد،								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٣٢ أي تعويضات تكون مستحقة للناقل بمقتضى عقد النقل، ٣٣ أي مساهمة في عوارية عامة تكون مستحقة للناقل بشأن البضاعة أو تقديم ضمان كاف بدفعها. (ب) إذا لم يتم الدفع حسب ما هو مشار إليه في الفقرة (أ) من هذه المادة، أو لم يتم بالكامل، كان من حق الناقل أن يبيع البضاعة وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في القانون الوطني المنطبق، إن وجدت) وأن يحصل المبالغ المستحقة له (بما في ذلك تكاليف اللجوء إلى هذا السبيل) من عائدات ذلك البيع. ويوضع أي رصيد يتبقى من عائدات ذلك البيع تحت تصرف المرسل إليه.								

الفصل العاشر - التسليم إلى المرسل إليه

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١٠ - التسليم إلى المرسل إليه ١٠-١ عند وصول البضاعة إلى مقصدها، يتعين علي المرسل إليه الذي يمارس أيًا من حقوقه بمقتضى عقد النقل أن يقبل تسليم البضاعة إليه في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣. وإذا نقض المرسل إليه هذا الالتزام تركة البضاعة ٤،				المادة ١٣ ١- بعد وصول البضائع إلى المكان المعين للتسليم، يحق للمرسل إليه أن يطلب من الناقل أن يسلمه، مقابل إيصال، النسخة الثانية من وثيقة الشحن والبضائع. وإذا ثبت هلاك البضائع أو ما لم تصل البضائع بعد انقضاء المهلة المنصوص عليها في المادة ١٩، يحق للمرسل إليه أن ينفذ ما	المادة ١٧ - التسليم ١- يجب أن يسلم الناقل وثيقة الشحن وأن يسلم البضائع إلى المرسل إليه في المكان المعين للتسليم مقابل تسلم ودفع المبالغ المستحقة وفقاً لعقد النقل. ٢- يكون مساوياً للتسليم إلى المرسل إليه، وفقاً للاقتضاءات المعمول بها في مكان التسليم،	المادة ١٠ - تسليم البضائع ١- على الرغم من التزام الشاحن بموجب الفقرة ١ من المادة ٦، يكون المرسل إليه الذي يطلب تسليم البضائع بعد وصولها مكان التسليم، وفقاً لعقد النقل، مسؤولاً عن أجرة النقل، وغيرها من الرسوم المستحقة على البضائع وكذلك عن نصيبه من أية عوارية عامة. ٢- حالة عدم مستند	المادة ١٣ ١- يحق للمرسل إليه، عند وصول البضاعة إلى المقصد النهائي، أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل، وذلك إلا إذا كان المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢. ٢- يجب على الناقل إخطار	المادة ١٣ - تسليم البضائع ١- ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢، يحق للمرسل إليه، عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل، وذلك إلا إذا كان المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢. ٢- يجب على الناقل أن يخطر

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
عهدة الناقل أو الطرف المنفذ، فإن الناقل أو الطرف المنفذ يتصرف في البضاعة كوكيل للمرسل إليه ولكن بدون إي مسؤولية عن هلاك أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل بقصد تسبب ذلك الهلاك أو التلف، أو عن إهمال منه ، مع علمه بأن هذا قد يؤدي إلي ذلك الهلاك أو التلف.				قبل الناقل أي حقوق ناشئة من عقد النقل. ٢- يدفع المرسل إليه الذي يستفيد من الحقوق الممنوحة له بموجب الفقرة ١ من هذه المادة الرسوم المبين استحقاق دفعها في وثيقة الشحن، ولكن في حالة نزاع بشأن هذه المسألة لا يلزم الناقل بتسليم البضائع إلا إذا قدم المرسل إليه ضمانا.	(أ) تسليم البضائع إلى سلطات الجمارك أو المكوس في مقارها أو مستودعاتها، متى لا تكون خاضعة له بموجب الفقرة ١ من هذه المادة الرسوم المبين استحقاق دفعها في وثيقة الشحن، ولكن في حالة نزاع بشأن هذه المسألة لا يلزم الناقل بتسليم البضائع إلا إذا قدم المرسل إليه ضمانا.	٢- يعتبر وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه وفقا لعقد النقل أو العادة المتبعة في المهنة أو اللوائح القانونية السارية في ميناء التفريغ تسليمًا. ويعتبر تسليمًا كذلك التسليم الإجمالي إلى إحدى السلطات أو إلى طرف ثالث.	٣- إذا أقر الناقل بضائع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، يحق للمرسل إليه أن يمارس ضد الناقل الحقوق الناشئة عن عقد النقل.	٣- إذا أقر الناقل بضائع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.
١٠-٢ بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي يسلم البضاعة، يتعين على المرسل إليه أن يؤكد أن الناقل أو الطرف المنفذ قد سلم البضاعة على النحو المتعارف عليه في مكان المقصد.				١٤ المادة ٨- إذا استحال لأي سبب تنفيذ العقد وفقا للشروط المنصوص عليها في وثيقة الشحن قبل وصول البضائع إلى المكان المعلن لتسليمها يطلب الناقل تعليمات من الشخص الذي يحق له أن يتصرف في البضائع بموجب أحكام المادة ١٢.	١٣ المادة - سند الشحن ٨- تكون النسخ الأصلية لسند الشحن حجة ملكية تصدر باسم المرسل إليه أو لأمر أو لحامله.	١٤ المادة ٨- لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بعلاقات الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.	١٤ المادة ٨- لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بعلاقات الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.	١٤ المادة ٣- إذا أقر الناقل بضائع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.
١٤ يقوم الطرف المسيطر بإبلاغ الناقل باسم المرسل إليه، قبل أو عند وصول البضاعة إلي مكان المقصد.				٦- ومع ذلك، إذا سمحت الظروف بتنفيذ النقل بشروط تختلف عن الشروط المنصوص عليها في وثيقة الشحن وإذا عجز الناقل عن الحصول على تعليمات في وقت معقول من الشخص الذي يحق له أن يتصرف في البضائع وفقا لأحكام المادة ١٢، يتخذ التدابير التي يري أنها أفضل ما في مصلحة الشخص الذي يحق له أن يتصرف في البضائع.	١٣ المادة - سند الشحن ٨- تكون النسخ الأصلية لسند الشحن حجة ملكية تصدر باسم المرسل إليه أو لأمر أو لحامله.	١٣ المادة - سند الشحن ٨- تكون النسخ الأصلية لسند الشحن حجة ملكية تصدر باسم المرسل إليه أو لأمر أو لحامله.	١٤ المادة ٨- لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بعلاقات الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.	١٤ المادة ٣- إذا أقر الناقل بضائع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.
٢٤ يقوم الناقل بتسليم البضاعة، إلى المرسل إليه، في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، عند إبراز المرسل إليه بطاقة هوية صحيحة.				١٥ المادة ٨- متى تحول الظروف	١٣ المادة - سند الشحن ٨- تكون النسخ الأصلية لسند الشحن حجة ملكية تصدر باسم المرسل إليه أو لأمر أو لحامله.	١٣ المادة - سند الشحن ٨- تكون النسخ الأصلية لسند الشحن حجة ملكية تصدر باسم المرسل إليه أو لأمر أو لحامله.	١٤ المادة ٨- لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بعلاقات الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.	١٤ المادة ٣- إذا أقر الناقل بضائع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تنطبق الأحكام التالية: ١٤٠* دون مساس بأحكام المادة ١٠-١، يحق لحائز مستند النقل القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز، في الوقت و المكان المذكورين في المادة ٤-٣-١، مقابل تسليم مستند النقل القابل للتداول. و في حال صدور أكثر من نسخة أصلية واحدة لمستند النقل القابل للتداول، يكفي تسليم نسخة أصلية واحدة من المستند، ولا يعود للنسخ الأصلية الأخرى أي مفعول أو صلاحية. ٢٤٠* دون مساس بأحكام المادة ١٠-١، يحق لحائز السجل الإلكتروني القابل للتداول أن يطالب بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويقوم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة إلى ذلك الحائز في الوقت و المكان المذكورين في المادة ٤-٣-١، إذا ثبت وفقاً للقواعد الإجرائية المذكورة في المادة ٢-٤ انه هو حائز السجل الإلكتروني. وعند هذا التسليم، لا يعود للسحا				دون تسليم البضائع بعد وصولها إلى المكان المعين للتسليم، يطلب الناقل من المرسل تعليماته. وإذا رفض المرسل إليه البضائع يحق للمرسل أن يتصرف فيها دون أن يلزم بتقديم النسخة الأولى من وثيقة الشحن. ٢- حتى إذا رفض المرسل إليه البضائع، يجوز له مع ذلك أن يطلب التسليم طالما لم يتلق الناقل تعليمات مخالفة لذلك من المرسل. ٣- عندما تنشأ ظروف تحول دون تسليم البضائع بعدما يصدر المرسل إليه، مارسا حقه بموجب الفقرة ٣ من المادة ١٢، أمراً بتسليم البضائع إلى شخص آخر، تنطبق الفقرتان ٢ و ١ من هذه المادة كما لو كان المرسل إليه هو المرسل والشخص الآخر هو المرسل إليه. المادة ١٦ ١- يحق للناقل أن يسترد تكلفة طلبه الحصول على تعليمات وأي مصاريف ترتبت على تنفيذ هذه التعليمات، إلا إذا كانت هذه المصاريف ناتجة من فعل باطل أو إهمال من جانب الناقل. ٢- في الحالات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ١٤ وفي المادة ١٥، يجوز للناقل أن يفرغ فوراً البضائع	حدود مبلغ رسم الدفع عند التسليم دون الإخلال بحقه في الرجوع على المرسل إليه. المادة ٢١- الظروف التي تحول دون التسليم ١- عندما تحول الظروف دون التسليم يجب على الناقل أن يبلغ المرسل دون تأخير وأن يطلب تعليمات منه، إلا متى طلب المرسل، بموجب قيد في وثيقة الشحن، أن تعاد البضائع إليه كشيء مفروغ منه متى تحول الظروف دون التسليم. ٢- متى تزول الظروف الحائلة دون التسليم قبل وصول التعليمات من المرسل إلى الناقل تسلم البضائع إلى المرسل إليه. ويجب إخطار المرسل دون تأخير. ٣- إذا رفض المرسل إليه البضائع، يحق للمرسل أن يصدر تعليمات حتى إذا كان عاجزاً عن تقديم الصورة المعتمدة من وثيقة الشحن. ٤- متى تنشأ الظروف الحائلة دون التسليم بعد أن عدّل المرسل إليه عقد النقل وفقاً للفقرات ٣ إلى ٥ من المادة ١٨ يجب أن يخطر الناقل المرسل إليه.	تصرف بحسن نية اعتماداً على وصف البضائع الوارد فيه، لا يقبل ما يثبت خلاف الافتراض المنصوص عليه في الفقرة ٣ من المادة ١١ وفي الفقرة ٢ من المادة ١٢.		

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية. (ب) إذا لم يطالب الحائز بتسليم البضاعة من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، يقوم الناقل بإبلاغ الطرف المسيطر بذلك، أو بإبلاغ الشاحن إذا لم يتمكن بعد بذل جهد معقول من التعرف علي الطرف المسيطر أو العثور عليه. وفي تلك الحالة، يتعين علي الطرف المسيطر أو الشاحن أن يصدر إلي الناقل تعليمات بشأن تسليم البضاعة. وإذا تعذر علي الناقل، بعد بذل جهد معقول، التعرف علي الطرف المسيطر أو الشاحن أو العثور عليه، يعتبر الشخص المذكور في المادة ٧-٧ عندئذ هو الشاحن لأغراض هذه الفقرة. (ج) بصرف النظر عن الحكم الوارد عي الفقرة (د) من هذه المادة، يبرأ الناقل الذي يسلم البضاعة بناء علي تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن، وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة، من التزامه بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل [إلي الحائز] بغض النظر عما إذا كان قد سلم إليه مستند النقل القابل للتداول أم لا، أو عما إذا أثبت الشخص المطالب بالتسليم مقتضى السحا				لحساب الشخص الذي يحق له أن يتصرف فيها، وعندئذ يعتبر أن النقل قد انتهى. وبعد ذلك يحفظ الناقل البضائع لصالح صاحب الحق هذا، إلا أنه يجوز له أن يعهد بها إلى طرف ثالث، وفي هذه الحالة لا تقع عليه أي مسؤولية غير العناية المعقولة في اختيار هذا الطرف الثالث. وتظل الرسوم الواجبة بموجب وثيقة الشحن وجميع المصاريف الأخرى واجبة الدفع على البضائع. ٣- يجوز للناقل أن يبيع البضائع دون أن ينتظر تعليمات من الشخص الذي يحق له أن يتصرف فيها إذا كانت البضائع سريعة التلف أو إذا بررت حالتها هذا التصرف أو عندما تكون مصاريف الخزن غير متناسبة مع قيمة البضائع. ويجوز له أيضا أن يشرع في بيع البضائع في حالات أخرى متى لم يتلق بعد فترة معقولة تعليمات من الشخص الذي يحق له أن يتصرف في البضائع مخالفة لذلك يعقل أن يطلب منه تنفيذها. ٤- إذا تم بيع البضائع بموجب هذه المادة، تودع عائدات البيع، بعد خصم المصاريف الواجبة الدفع على البضائع، تحت تصرف الشخص الذي يحق له أن يتصرف في البضائع. وإذا تحاهت هذه الاسم	المادة ٢٢- عواقب الظروف التي تحول دون النقل والتسليم ١- يحق للناقل أن يسترد المصاريف الناتجة من (أ) طلب تلقي تعليمات الموجه منه، (ب) تنفيذ التعليمات التي تلقاها؛ (ج) عدم وصول التعليمات إليه أو وصولها بعد فوات الأوان؛ (و) أنه اتخذ قراراً وفقاً للفقرة ١ من المادة ٢٠ دون أن يطلب تعليمات، إلا إذا تسبب خطأ من جانبه في هذه المصاريف. ويجوز للناقل بشكل خاص أن يسترد رسم النقل المنطبق على خط السير المتبع، وتسمح له بمعدد النقل المنطبقة على خط السير هذا. ٢- في الحالات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٢٠ والفقرة ١ من المادة ٢١ يجوز للناقل أن يفرغ البضائع فوراً على نفقة صاحب الحق. وعندئذ يعتبر النقل منتهياً، ويكون الناقل مسؤولاً عن البضائع نيابة عن صاحب الحق، ويجوز مع ذلك أن يعهد بها إلى طرف ثالث ولا تقع عليه عندئذ أي مسؤولية غير العناية المعقولة في اختيار هذا الطرف الثالث. وتظل			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
الإلكتروني القابل للتداول، وفقاً للقواعد الإجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، أنه هو الحائز. (د) إذا حدث أن سلم الناقل البضاعة في مكان المقصد دون تسليم مستند النقل قابل للتداول إلى الناقل، أو دون الإثبات المشار إليه في الفقرة (أ) ٢٤، أعلاه، لا يكتسب الحائز الذي يصبح حائزاً بعد تسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى شخص يخفى له تسليمها عملاً بأي ترتيب تعاقدي أو ترتيب آخر غير عقد النقل، حقاً بمقتضى عقد النقل إلا إذا جرى تمرير مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً للترتيبات التعاقدية أو الترتيبات الأخرى المبرمة قبل تسليم البضاعة، ما لم يكن ذلك الحائز وقت أن أصبح حائزاً، علي غير علم بذلك التسليم، أو ما كان بإمكانه، بشكل معقول، أن يكون على علم به. (هـ) إذا لم يوجه الطرف المسيطر أو الشاحن إلى الناقل تعليمات وافية بشأن تسليم البضاعة، يكون من حق الناقل، دون مساس بأي سبل انتصاف أخرى يمكن أن تكون متاحة للناقل تجاه الطرف المسيطر أو الشاحن، أن يمسك				عائدات البيع يخفى للناقل تحصيل الفرق. ٥- يحدد الإجراء في حالة البيع قانون أو عرف المكان الذي توجد فيه البضائع.	الرسوم المستحقة بموجب عقد النقل وكل المصاريف الأخرى واجبة الدفع على البضائع. ٣- يجوز للناقل أن يشرع في بيع البضائع دون أن ينتظر تعليمات من صاحب الحق، إذا كانت طبيعة البضائع سريعة التلف تتردد ذلك أو عندما تكون مصاريف الخزن غير متناسبة مع قيمة البضائع. ويجوز له أيضاً في حالات أخرى أن يشرع في بيع البضائع متى لم يتلق بعد وقت معقول تعليمات مخالفة لذلك من صاحب الحق يعقل أن يطلب منه تنفيذها. ٤- إذا تم بيع البضائع، يجب أن تودع عائدات البيع بعد خصم المصاريف الواجبة الدفع على البضائع تحت تصرف صاحب الحق. وإذا كانت عائدات البيع أقل من هذه المصاريف يجب أن يدفع المرسل الفرق بينها. ٥- تحدّد الإجراء المتبع في حالة البيع القوانين والاقتضاءات المعمول بها في المكان الذي توجد فيه البضائع، أو أعرف هذا المكان. ٦- إذا تخلف المرسل، في حالة ظروف تحول دون النقل أو التسليم، عن إصدار تعليمات في وقت معقول ومتى تتعذر إزالة الظروف التي تحول دون النقل أو التسليم وفقاً للفقرتين ٢ و ٣، يجوز			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
حقوقه بمقتضى المادة ١٠-٤. ١٠-٤-١ (أ) إذا وصلت البضاعة إلى مكان المقصد و ١٦ لم يتسلم المرسل إليه البضاعة بالفعل في الوقت والمكان المذكورين في المادة ٤-١-٣، ولم يكن هناك عقد صريح أو ضمني مبرم بين الناقل أو الطرف المنفذ و المرسل إليه الذي يؤول إليه عقد النقل؛ أو ٢٤ لم تكن القوانين أو اللوائح المعمول بها تُجيز للناقل أن يسلم البضاعة إلى المرسل إليه، يحق للناقل عندئذ أن يمارس الحقوق وسبل الانتصاف المذكورة في الفقرة (ب). (ب) في الظروف المبينة في الفقرة (أ)، يحق للناقل أن يمارس، علي مسؤولية وحساب الشخص صاحب الحق في البضاعة، بعض الحقوق ووسائل الانتصاف التالية أو كلها: ١٦ خزن البضاعة في أي مكان مناسب؛ ٢٤ فض رزم البضاعة إذا كاتب مرزومة داخل حاويات؛ أو التصرف في البضاعة بشكل آخر حسبما يرى الناقل أن الظروف قد تقتضيه في حدود المعقول؛ ٣٤ العمل على سعة					لِلناقل أن يعيد البضائع إلى المرسل، أو إذا كان هناك ما يبرّر ذلك، أن يعدها على نفقة المرسل.			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
البضاعة وفقاً للممارسات المتبعة، أو حسبما يقتضيه القانون أو اللوائح، في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت. (ج) إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة (ب) ٣٤، جاز للناقل أن يقطع من عائدات البيع المبلغ اللازم ١٤ لسداد أو رد أي تكاليف جري تكبدها بشأن البضاعة؛ و ٢٤ لسداد أو رد أي مبالغ أخرى إلى الناقل مما أثير إليه في المادة ٩-٥ (أ) من مبالغ مستحقة للناقل. ورهنًا بهذه الاقتطاعات، يحتفظ الناقل بعائدات البيع لصالح صاحب الحق في البضاعة. ١٠-٤-٢ لا يسمح للناقل إلا بممارسة الحق الشار إليه في المادة ١٠-٤-١ بعد أن يكون قد أخطر الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه هو الشخص الذي يتعين إخطاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو إلى المرسل إليه، وإلا فيلئ الطرف المسيطر أو الشاحن، بأن البضاعة قد وصلت إلى مكان المقصد. ١٠-٤-٣ يتصرف الناقل أه الطرف المنفذ، عند								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
ممارسة حقوقه المشار إليها في المادة ١٠-٤-١، بصفته وكيلاً لصاحب الحق في البضاعة، ولكن دون تحمل أي مسؤولية عن هلاك تلك البضاعة أو تلفها، ما لم ينجم الهلاك أو التلف عن [فعل أو إغفال شخصي من جانب الناقل بقصد التسبب في ذلك الهلاك أو التلف، أو عن استهتار، مع علمه بأن ذلك قد يفضي إلى ذلك الهلاك أو التلف].								

الفصل الحادي عشر - حق السيطرة

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١١- حق السيطرة ١- يقصد حق السيطرة علي البضاعة ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن هذه البضاعة طوال فترة مسؤوليته عنها حسبما هو مبين في المادة ١-٤-١. ويتضمن هذا الحق في توجيه التعليمات إلى الناقل ما يلي: ١٦- الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضاعة لا تمثل تغييراً في عقد النقل؛ ٢٤- الحق في المطالبة بتسليم البضاعة قبل وصولها إلى مكان المقصد؛				المادة ١٢ ١- يحق للمرسل أن يتصرف في البضائع، خصوصاً بأن يطلب من الناقل أن يوقف البضائع أثناء مرورها أو أن يغير مكان التسليم أو أن يسلم البضائع إلى مرسل إليه غير المرسل إليه المبيّن في وثيقة الشحن. ٢- يزول هذا الحق عندما تسلم النسخة الثانية من وثيقة الشحن إلى المرسل إليه أو عندما يمارس المرسل إليه حقه بموجب الفقرة ١ من المادة ١٣، فينفذ الناقل ابتداء من ذلك الوقت أوامر المرسل إليه. ٣- مع ذلك، يكون للمرسل إليه الحق في	المادة ١٨- الحق في التصرف في البضائع ١- يحق للمرسل أن يتصرف في البضائع وأن يعدّل عقد النقل بأن يصدر أوامر لاحقة. ويجوز له بشكل خاص أن يطلب إلى الناقل (أ) أن يوقف نقل البضائع؛ (ب) أن يؤخر تسليم البضائع؛ (ج) أن يسلم البضائع إلى مرسل إليه غير المقيّد في وثيقة الشحن؛ (د) أن يسلم البضائع في مكان آخر غير المكان المقصود المقيّد في وثيقة الشحن؛	المادة ١٤- صاحب الحق في التصرف ١- يصرّح للشاحن بأن يتصرف في البضائع؛ ويجوز له بشكل خاص أن يطلب من الناقل أن يوقف نقل البضائع، أو أن يغيّر مكان التسليم أو أن يسلم البضائع إلى مرسل إليه غير المرسل إليه المبيّن في مستند النقل. ٢- يزول حق الشاحن في التصرف حالما يطلب المرسل إليه تسليم البضائع بعد وصولها مكان التسليم المقرّر، وكذلك؛ (أ) متى كان النقل بموجب وثيقة شحن، حالما سلمت النسخة الأصلية إلى المرسل إليه؛	المادة ١٢ ١- يحق للمرسل، بشرط تنفيذه كل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، أن يتصرف في البضاعة، وذلك من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط بالمطالبة لتطائرة، أو بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة عند أي هبوط، أو بإجراء تسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المعين أصلاً، أو بالمطالبة المرسل إليه المعين أصلاً، أو بإعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه أن يتحمّل أي	المادة ١٢- حق التصرف بالبضائع ١- يحق للمرسل أن يتصرف في البضائع، وذلك إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط بالمطالبة لتطائرة، أو بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة عند أي هبوط، أو بإجراء تسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المعين أصلاً، أو بالمطالبة المرسل إليه المعين أصلاً، أو بإعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه أن يتحمّل أي

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال	
٣٤ الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن في ذلك الطرف المسيطر؛				التصرف ابتداء من وقت تحرير وثيقة الشحن إذا سجّل المرسل ما يفيد بذلك في وثيقة الشحن.	٢- يسقط حق المرسل في تعديل عقد النقل، على الرغم من حيازته الصورة المعتمدة من وثيقة الشحن، عندما يكون المرسل إليه قد (أ) احتاز وثيقة الشحن؛ (ب) قبل البضائع؛ (ج) تمسك بحقوقه وفقاً للفقرة ٣ من المادة ١٧؛ (د) حق له، وفقاً للفقرة ٣، أن يصدر أوامره؛ وابتداء من ذلك الوقت يمثل الناقل لأوامر المرسل إليه وتعليماته.	(ب) متى كان النقل بموجب سند شحن، حالما تنازل الشاحن عن كل النسخ الأصلية التي في حيازته بتسليمها إلى شخص آخر.	٢- على الناقل، عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل، أن يحظره بذلك فوراً.	مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق.	
٤٤ الحق في الاتفاق مع الناقل على تغيير في عقد النقل.				٤- إذا أمر المرسل إليه، ممارسة لحقه في التصرف، بتسليم البضائع إلى شخص آخر، لا يجوز لهذا الشخص الآخر أن يسمى مرسل إليهم آخرين.	٣- يجوز للشاحن أن يتنازل عن حقه في التصرف إلى المرسل إليه، وذلك بواسطة قيد مناسب في وثيقة الشحن.	٣- بتقديم أصل مستند النقل الجوي أو إيصال تسلّم البضاعة المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص يجوز قانوناً أصل مستند النقل الجوي أو إيصال تسلّم البضاعة، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.	٣- إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.		
١٤ يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يتفق الشاحن والمرسل إليه على أن يكون شخص آخر هو الطرف المسيطر، ويقوم الشاحن بإبلاغ الناقل بذلك. ويجوز للشاحن والمرسل إليه أن يتفقا على أن يكون المرسل إليه هو الطرف المسيطر.				٥- تكون ممارسة حق التصرف خاضعة للشروط التالية: (أ) أن يقدم المرسل، أو في الحالة المشار إليها في الفقرة ٣ من هذه المادة، المرسل إليه الذي يريد أن يمارس الحق، النسخة الأولى من وثيقة الشحن التي سجلت عليها التعليمات الجديدة الموجهة للناقل وأن يعرض الناقل عن كل المصاريف والحسارة والضرر المترتب على تنفيذ هذه التعليمات؛ (ب) أن يكون تنفيذ هذه التعليمات ممكناً في الوقت الذي تصل فيه التعليمات الشخص المطلوب منه تنفيذها وألا يعرقل ذلك سير العمل العادي في منشأة الناقل أو يضر مرسلي شحنات أخرى أو مرسل إليهم آخرين؛ (ج) ألا تؤدي التعليمات إلى تقسيم الشحنة.	٣- يحق للمرسل إليه أن يعدّل عقد النقل من وقت تحرير وثيقة الشحن، ما لم يشر المرسل بخلاف ذلك على وثيقة الشحن.	المادة ١٥- شروط ممارسة حق التصرف	٤- ينتهي حق المرسل، اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه، وفقاً للمادة ١٣. ومع ذلك إذا رفض المرسل إليه تسلّم البضاعة أو إذا تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.	٤- ينتهي حق المرسل، اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة ١٣. ومع ذلك إذا رفض المرسل إليه تسلّم البضائع أو تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.	
٢٤ يحق للطرف المسيطر إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر، وبذلك الإحالة يفقد الخيل حقه في السيطرة. ويتعين على الخيل و الخال إليه أن يبلغا الناقل بتلك الإحالة.				٦- عندما يعجز الناقل عن تنفيذ التعليمات التي يتلقاها، (ب) عند إصدار مستند نقل قابل للتداول، تنطبق القواعد التالية: ١٤ يكون حائز النسخة الأصلية من مستند النقل.	٤- يسقط حق المرسل إليه في تعديل عقد النقل في الحالات التي يكون فيها قد (أ) احتاز وثيقة الشحن؛ (ب) قبل البضائع؛ (ج) تمسك بحقوقه وفقاً للفقرة ٣ من المادة ١٧؛ (و) أصدر تعليمات بتسليم البضائع إلى شخص آخر وفقاً للفقرة ٥ ومتى تمسك هذا الشخص بحقوقه وفقاً للفقرة ٣ من المادة ١٧.	(ب) متى استعمل مستند نقل غير سند الشحن، الذي يتضمن التعليمات الجديدة الموجهة إلى الناقل؛ (ج) أن يسدّد للناقل كل المصاريف والأضرار المترتبة على تنفيذ هذه التعليمات؛ (د) أن يدفع كل أجرة النقل المتفق عليها في حالة تفريغ البضائع قبل الوصول إلى مكان التسليم المقرر، ما لم ينص عقد النقل على خلاف ذلك.	٤- ينتهي حق المرسل، اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة ١٣. ومع ذلك إذا رفض المرسل إليه تسلّم البضائع أو تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.	٤- ينتهي حق المرسل، اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة ١٣. ومع ذلك إذا رفض المرسل إليه تسلّم البضائع أو تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.	

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
القابل للتداول، أو حائز جميع النسخ الأصلية في حال وجود أكثر من نسخة أصلية، هو الطرف المسيطر الوحيد. ٢٤* يحق للحائز أن يحيل حق السيطرة بتمرير مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر وفقاً للمادة ١٢-١٩، وبذلك الإحالة يفقد الخيل حقه في السيطرة. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية من ذلك المستند، يجب تمرير كل النسخ الأصلية لكي تكون إحالة حق السيطرة نافذة المفعول. ٣٤* من أجل ممارسة حق السيطرة، يتعين علي الحائز أن يبرز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، إذا اشترط الناقل ذلك. وفي حال إصدار أكثر من نسخة أصلية من ذلك المستند، يجب إبراز كل النسخ الأصلية ٤٤* تذكر في مستند النقل القابل للتداول أي تعليمات مشار إليها في المادة ١١-١٩ و ٢٤* و ٣٤* و ٤٤* يصدرها الحائز، عندما تصبح نافذة المفعول وفقاً للمادة ١١-٣ (ج) عند إصدار سجل إلكتروني قابل للتداول: ١٤* يكون الحائز هو				بسبب أحكام الفقرة ٥ (ب) من هذه المادة، يبلغ فوراً الشخص الذي أصدر إليه هذه التعليمات. ٧- يكون الناقل الذي لم ينفذ التعليمات الصادرة إليه بموجب الشروط المنصوص عليها في هذه المادة أو الذي نفذها دون أن يطلب تقديم النسخة الأولى من وثيقة الشحن مسؤولاً للشخص الذي تحقق له المطالبة بتعويض عن أي هلاك أو تلف من جراء ذلك.	المادة ١٩- ممارسة الحق في التصرف في البضائع ١- إذا أراد المرسل، أو في الحالة المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة ١٨، المرسل إليه، أن يعدّل عقد النقل بإصدار أوامر لاحقة، يجب أن يقدم للناقل الصورة المعتمدة من وثيقة الشحن التي ينبغي أن تكون التعديلات مدوّنة فيها. ٢- يجب على المرسل، أو في الحالة المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة ٢٨، المرسل إليه، أن يعرض الناقل عن المصاريف والأضرار الناشئة من تنفيذ التعديلات اللاحقة. ٣- يجب أن يكون طلب تنفيذ التعديلات اللاحقة ممكناً ومشروعاً ومعقولاً في الوقت الذي تصل فيه الأوامر الشخص المطلوب منه تنفيذها، كما يجب بشكل خاص ألا يعرقل ذلك سير العمل العادي في منشأة الناقل أو يضر مرسلين شحنات أخرى أو مرسل إليهم آخرين. ٤- يجب ألا تؤدي التعديلات اللاحقة إلى تقسيم الشحنة. ٥- عندما يعجز الناقل عن تنفيذ الأوامر التي يتلقاها، بسبب الشروط المنصوص عليها في الفقرة ٣، يبلغ فوراً الشخص الذي صدرت منه الأوامر.			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
الطرف المسيطر الوحيد ، ويحق له إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر بتمرير السجل الإلكتروني القابل للتداول، وفقاً للقواعد الإجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، وبتلك الإحالة يفقد الخيل حقه في السيطرة.					٦- في حالة خطأ من جانب الناقل يكون هو مسؤولاً عن عواقب التخلف عن تنفيذ الأوامر أو عن عدم تنفيذها على النحو الصحيح. ومع ذلك لا يتجاوز أي تعويض مستحق الدفع التعويض المنصوص عليه في حالة هلاك البضائع.			
٢٤ من أجل ممارسة حق السيطرة يتعين علي الحائز، إذا اشترط الناقل ذلك، أن يثبت، وفقاً للقواعد الإجرائية المشار إليها في المادة ٢-٤، أنه هو الحائز.					٧- إذا نُفذ الناقل تعديلات المرسل اللاحقة دون طلب تقديم الصورة المعتمدة من وثيقة الشحن يكون الناقل مسؤولاً للمرسل إليه عن أي خسارة أو ضرر يلحق به إذا نُقلت الصورة المعتمدة إلى المرسل إليه. ومع ذلك، لا يتجاوز أي تعويض مستحق الدفع التعويض المنصوص عليه في حالة هلاك البضائع.			
٣٤ يُذكر في السجل الإلكتروني، ما يصدره الحائز من تعليمات مشار إليها في المادة ١١-١ و ٣٤ عندما تصبح نافذة المفعول وفقاً للمادة ١١-٣.								
(د) بصرف النظر عن أحكام المادة ١٢-٤، إذا قام الشخص الذي ليس هو الشاحن ولا الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧، بإحالة حق السيطرة دون أن يكون قد مارس ذلك الحق، فإنه يعفي بتلك الإحالة من المسؤوليات المفروضة علي الطرف المسيطر بمقتضى عقد النقل أو بمقتضى هذا الصك.								
٣- (أ) رهناً بأحكام الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة، إذا كانت أي تعلمة مذكرة في المادة								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
١١-١٢ أو ٢٤ أو ٣٤ ٢٤ يمكن عقلاً تنفيذها، وفقاً لشروطها، حال وصولها إلى الشخص المعني بتنفيذها؛ ٢٤ لن تتداخل مع عمليات الناقل أو الطرف المنفذ المعتادة؛ ٣٤ ليس من شأنها أن تتسبب في أي نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص له مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة ذاتها، يتعين على الناقل عندئذ أن ينفذ التعليم. فإذا كان من المتوقع بصورة معقولة عدم الوفاء بشرط أو أكثر من الشرط المذكورة في الفقرات الفرعية ١٤ و ٢٤ و ٣٤ من هذه الفقرة، لم يعد الناقل ملزماً إذا بتنفيذ التعليمات. (ب) في كل الأحوال، يتعين على الطرف المسيطر أن يؤمن الناقل و الأطراف المنفذة وأي أشخاص آخرين لهم مصلحة في بضاعة أخرى منقولة في الرحلة ذاتها من أي نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر قد يحدث نتيجة لتنفيذ أي تعليمات في إطار هذه المادة. (ج) إذا كان الناقل ١٤ يتوقع شكاً معقداً.								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
أن تنفيذ أي تعليمية في إطار هذه المادة سيتسبب في نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر؛ و ٢٤- راعياً، بالرغم من ذلك، في تنفيذ التعليمية، يحق للناقل حينئذ أن يحصل على ضمان من الطرف المسيطر لتغطية ما يتوقع عقلاً تكبدته من خسارة أو ضرر. ٤- تعتبر البضاعة المسلمة عملاً بتعليمية صادرة وفقاً للمادة ١١-١ ٢٤- قد سلّمت في مكان المقصد، وتطبق على تلك البضاعة الأحكام المتعلقة بذلك التسليم، المنصوص عليها في المادة ١٠. ٥- إذا كان الناقل، أثناء فترة وجود البضائع في عهده، يحتاج، في حدود المعقول، إلى معلومات أو تعليمات أو مستندات، بالإضافة إلى تلك المشار إليها في المادة ٣-٧ (أ)، وجب عليه أن يلتزمها من الطرف المسيطر. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، التعرف على الطرف المسيطر و العثور عليه، أو تعذر على الطرف المسيطر تزويد الناقل بمعلومات أو تعليمات أو مستندات وافية، يقع الالتزام بفعل ذلك على عاتق الشاحن أو الشخص المشار إليه في المادة ٧-٧.								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
٦- يجوز تغيير أحكام المادة ١١-١ و ٢٤ و ٣٤ والمادة ١١-٣ باتفاق الأطراف. كما يجوز للأطراف أن تقيد أو تستبعد إمكانية إحالة حق السيطرة المشار إليه في المادة ١١-٢ (أ) ٢٤. وفي حال إصدار مستند نقل أو سجل إلكتروني، يجب أن يذكر في تفاصيل العقد أي اتفاق مشار إليه في هذه الفقرة.								

الفصل الثاني عشر – إحالة الحقوق

الصك	لاهائي – فيسي هامبورغ المتعدد النقل البري السكك الحديدية ١٩٩٩ بودابست وارسو مونتريال
المادة ١٢ – إحالة الحقوق ١٢-١ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول، يحق للحائز أن يحيل الحقوق المضمنة في ذلك المستند بتمريره إلى شخص آخر، ^{١٤} مظهرًا حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر أو علي بياض، إذا كان المستند مستند أمر، أو ^{٢٤} دون تظهير، إذا كان المستند مستندًا لحامله أو مستندًا مظهرًا علي بياض، أو ^{٣٤} دون تظهير، إذا كان مستندًا صادرًا لأمر طرف مسمي وكانت الإحالة بين الحائز الأول وذلك الطرف المسمي. ١٢-٢ في حال إصدار سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق لحائز ذلك السجل أن يحيل الحقوق المضمنة فيه، سواء إصدار لأمر حامله أو لأمر طرف مسمي، بتمرير السجل الإلكتروني وفقًا للقواعد الإجرائية المشار إليها^{٤-٢}. ١٢-٢-١ دون مساس بأحكام المادة ١١-٥، لا يتحمل أي حائز ليس هو الشاحن، ولا يمارس أي حق في إطار عقد النقل، أي مسؤولية في إطار عقد النقل مجرد أنه أصبح حائزًا. ١٢-٢-٢ علي أي حائز ليس هو الشاحن، ويمارس أي حق في إطار عقد النقل، أن يتحمل أي مسؤوليات مفروضة عليه بمقتضى عقد النقل، طالما كانت تلك المسؤوليات مدرجة في مستند النقل القابل للتداول أو السجل الإلكتروني القابل للتداول أو يمكن التأكد منها بالرجوع إلى ذلك المستند أو السجل. ١٢-٢-٣ لا يجوز لأي حائز ليس هو الشاحن، و ^{١٤} يتفق مع الناقل، بمقتضى المادة ٢-٢، علي الاستعاضة عن مستند النقل القابل للتداول بسجل إلكتروني قابل للتداول، أو على الاستعاضة عن السجل الإلكتروني القابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول، أو ^{٢٤} يحيل حقوقه في إطار المادة ١٢-١، أن يمارس أي حق في إطار عقد النقل، لأغراض المادتين ١٢-٢-١ و ١٢-٢-٢. ١٢-٣ تنفذ إحالة الحقوق في إطار عقد نقل لا يُصدر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول وفقًا لما يتضمنه القانون الوطني المنطبق علي عقد النقل من أحكام تتعلق بإحالة الحقوق. ويجوز تنفيذ إحالة الحقوق هذه بواسطة الاتصال الإلكتروني. ولا يمكن أن تكتمل إحالة حق السيطرة دون قيام اخيل أو الخال إليه بإبلاغ الناقل بتلك الإحالة. ١٢-٤ إذا كانت إحالة الحقوق في إطار عقد نقل لا يُصدر بمقتضاه مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول تشتمل علي إحالة مسؤوليات مرتبطة بالحق الخال أو ناشئة عنه، يكون الخيل والخال إليه مسؤولين، جماعياً وفردياً، فيما يخص تلك المسؤوليات.	لا توجد أحكام مقابلة في أي من اتفاقيات النقل الأخرى

الفصل الثالث عشر – الحقوق في رفع دعوى

السكك الحديدية ١٩٩٩	الصك
المادة ٤٣- المطالبات ١- يجب أن توجه المطالبات المتصلة بالنقل كتابة إلى الناقل الذي يجوز أن تقام عليه دعوى. ٢- يجوز للأشخاص الذين يحق لهم إقامة دعوى على الناقل التقدم بمطالبة. ٣- يجب على المرسل كي يتقدم بمطالبة أن يقدم الصورة المعتمدة من وثيقة الشحن، وإلا يجب أن يقدم تفويضاً من المرسل إليه أو أن يقدم ما يثبت أن المرسل إليه رفض قبول البضائع. ٤- للتقدم بالمطالبة يجب على المرسل إليه أن يقدم وثيقة الشحن إذا كانت قد سلّمت إليه. ٥- يجب تقديم وثيقة الشحن والصورة المعتمدة وأي مستندات أخرى يرى صاحب الحق مناسبة عرضها مع المطالبة، إما في نسخها الأصلية أو في شكل صور، على أن تكون الصور مصدّقة حسب الأصول إذا طلب الناقل ذلك. ٦- عند تسوية المطالبة يجوز للناقل أن يطلب تقديم النسخة الأصلية من وثيقة الشحن أو الصورة المعتمدة أو قسيمة الدفع عند التسليم حتى يتسنى تظهيرها بما يفيد إتمام التسوية. المادة ٤٤- الأشخاص الذين يجوز لهم أن يقيموا دعوى على الناقل ١- مع مراعاة الفقرتين ٣ و ٤ يمكن إقامة دعاوى على أساس عقد النقل: (أ) من جانب المرسل، إلى حين قيام المرسل إليه بما يلي: ١- احتياز وثيقة الشحن، أو ٢- قبول البضائع، أو ٣- التمسك بحقوقه عملاً بالفقرة ٣ من المادة ١٧ أو الفقرة ٣ من المادة ١٨؛ (ب) من جانب المرسل إليه من وقت: ١- احتيازه وثيقة الشحن، أو ٢- قبوله البضائع، أو ٣- تمسكه بحقوقه عملاً بالفقرة ٣ من المادة ١٧ أو الفقرة ٣ من المادة ١٨. ٢- لا يجوز أن يقيم دعوى لاسترداد مبلغ دفع بموجب عقد النقل إلا الشخص الذي قام بالسداد. ٤- لا يجوز أن يقيم دعوى تتعلق بالدفع عند التسليم إلى المرسل. ٥- كي يقيم المرسل دعوى يجب عليه أن يقدم الصورة المعتمدة لوثيقة الشحن، وإلا يجب عليه أن يقدم تفويضاً من المرسل إليه أو أن يقدم ما يثبت أن المرسل إليه رفض قبول البضائع. وإذا اقتضى الأمر ذلك، يجب أن يثبت المرسل عدم وجود وثيقة الشحن أو فقدانها. ٦- كي يقيم المرسل إليه دعوى يجب عليه أن يقدم وثيقة الشحن إذا كانت قد سلّمت إليه.	المادة ١٣- الحقوق في رفع دعوى ١٣-١ دون مساس بأحكام المادتين ١٣-٢ و ١٣-٣، لا يجوز التمسك بالحقوق المندرجة في إطار عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ إلا للأطراف التالية: ١٤^١ الشاحن، ٢٤^٢ المرسل إليه، ٣٤^٣ أي طرف ثالث تنازل له الشاحن أو المرسل إليه عن حقوقه، تبعاً لمن تكبد منهما الخسارة أو الضرر نتيجة للإخلال بعقد النقل، ٤٤^٤ أي طرف ثالث اكتسب حقوقاً في إطار عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن مثلاً. وفي حالة حدوث أي تمرير للحقوق في رفع دعوى عن طريق التنازل أو الحلول، حسبما أشير إليه أعلاه، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث من دفعات وتقييد للمسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذا الصك. ١٣-٢ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه المندرجة في إطار عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، دون أن يثبت أنه تكبد هو نفسه خسارة أو ضرراً. وإذا لم يكن ذلك الحائز قد تكبد الخسارة أو الضرر بنفسه، فيعتبر متصرفاً بالنيابة عن الطرف الذي تكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر. ١٣-٣ في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول، وكان المطالب واحداً من الأشخاص المشار إليهم في المادة ١٣-١ دون أن يكون هو الحائز، يجب على ذلك المطالب، جانب عبء إثبات تكبده خسارة أو ضرراً نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبد تلك الخسارة أو ذلك الضرر.

الصك	السكك الحديدية ١٩٩٩
	المادة ٤٥- الناقلون الذين يمكن أن تقام عليهم دعوى ١- مع مراعاة الفقرتين ٣ و ٤ لا يجوز إقامة دعوى على أساس عقد النقل إلا على الناقل الأول أو الناقل الأخير أو الناقل الذي نُقِذَ ذلك الجزء من عملية النقل الذي وقع فيه الحادث المؤدي إلى الدعوى. ٢- في حالة النقل الذي ينفذه ناقلون متعاقدون، متى يدوّن الناقل الذي يجب عليه أن يسلم البضائع بموافقته في وثيقة الشحن، يجوز أن تقام عليه دعوى وفقاً للفقرة ١ حتى إذا لم يكن قد استلم البضائع ولا وثيقة الشحن. ٣- يجوز أن تقام دعوى لاسترداد مبلغ دفع بموجب عقد النقل على الناقل الذي حصل هذا المبلغ أو على الناقل الذي تم التحصيل نيابة عنه. ٤- لا يجوز أن تقام دعوى تتعلق بالدفع عند التسليم إلا على الناقل الذي تلقى البضائع في مكان الشحن. ٥- يجوز أن تقام دعوى على ناقل غير الناقلين المحدّدين في الفقرات ١ إلى ٤ متى ترفع في شكل مطالبة مقابلة أو في شكل اعتراض في إجراءات تتصل بمطالبة رئيسية على أساس نفس عقد النقل. ٦- يجوز أن تقام دعوى على الناقل البديل أيضاً في حدود انطباق هذه القواعد الموحدة عليه. ٧- إذا كان المدعى مخيراً بين ناقل واحد أو أكثر وناقل بديل.

الفصل الرابع عشر- الوقت المتاح لرفع الدعوى

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١٤- الوقت المتاح لرفع الدعوى ١-١٤ يُبرأ الناقل من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبضاعة إذا لم تستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة. ويرأ الشاحن من كل مسؤولية بمقتضى الفصل السابع من هذا الصك إذا لم تستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة واحدة.	المادة ٣ (٦) مع مراعاة الفقرة ٦ مكرراً يُبرأ الناقل وتبرأ السفينة على أية حال من كل مسؤولية فيما يتعلق بالبضائع إلا إذا أقيمت دعوى في غضون سنة واحدة من تسليمها أو من التاريخ الذي كان يجب أن تسلم فيها. غير أنه يجوز تأجيل هذه المدة إذا اتفق الأطراف على ذلك بعدما ينشأ سبب الدعوى.	المادة ٢٠- تقادم الدعوى ١- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين. ٢- 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. ٣- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة. ٤- محو، أو، أو، وقت أثناء	المادة ٢٥- تقادم الدعوى ١- تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين. على أنه ما لم يوجه إشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة وبياناتها الرئيسية خلال ستة أشهر من يوم تسليم البضائع أو، إذا لم يتم تسليم البضائع، من اليوم الذي كان ينبغي تسليمها فيه، تسقط الدعوى بالتقادم عند انقضاء هذه المدة.	المادة ٣٢ ١- تكون مدة التقادم المسقط لدعوى ناشئة من عملية نقل بموجب هذه الاتفاقية سنة واحدة. ومع ذلك، في حالة سوء التصرف المتعمد أو التقصير الذي يعتبره قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى معادلاً لسوء التصرف المتعمد، تكون مدة التقادم المسقط للدعوى ثلاث سنوات، ويبدأ سريان مدة التقادم كما يلي: (أ) في حالة الهلاك أو التلف الجزئي، إذا تم التثبت من الهلاك أو التلف، من تاريخ التسليم؛	المادة ٤٧- سقوط الحق في التقاضي ١- يسقط كل حق في إقامة دعوى على الناقل تكون ناشئة من عقد النقل في حالة الهلاك أو التلف الجزئي أو تجاوز مدة النقل متى قبل صاحب الحق البضائع. ٢- على الرغم من ذلك، لا يسقط الحق في إقامة دعوى: (أ) في حالة الهلاك أو التلف الجزئي، إذا تم التثبت من الهلاك أو التلف، من تاريخ التسليم؛	المادة ٢٤- تقادم الدعوى ١- تسقط بالتقادم الدعوى الناشئة من عقد تحكيم هذه الاتفاقية بعد سنة واحدة تبدأ من يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو اليوم الذي كان ينبغي أن تسلم فيه. ولا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة. ٢- يجوز للشخص الذي أقيمت عليه الدعوى أن يمدّد مدة التقادم في أي وقت خلالها بتوجيه إعلان كتابي إلى الطرف المتضرر.	المادة ٢٩ ١- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال مدة سنتين، من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل. ٢- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.	المادة ٣٥- تقادم الدعوى ١- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل. ٢- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
يوم انتهاء الناقل من تسليم البضاعة المعنية عملاً بالمادة ٤-١-٣ أو المادة ٤-١-٤، في حالة عدم تسليم البضاعة، في آخر يوم كان يجب فيه تسليم البضاعة. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.	المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رُفعت الدعوى في غضون المهلة التي تنظر بها قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى. غير أن الوقت المسموح به يجب ألا يقل عن ثلاثة أشهر ابتداء من اليوم الذي سُوّي فيه الشخص الذي أقام دعوى التعويض المذكورة المطالبة أو اليوم الذي أعلن فيه بالدعوى المقامة عليه.	مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تُقدم في حقه مطالبة بمدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.	٢- تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها أو إذا لم يتم تسليم البضائع. من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.	(ب) في حالة الهلاك الكلي، من اليوم الثلاثين بعد انقضاء المهلة المتفق عليها، أو ما لم تكن هناك مهلة متفق عليها، من اليوم الستين من تاريخ تولي الناقل للبضائع؛ (ج) في كل الحالات الأخرى، عند انقضاء فترة ثلاثة أشهر بعد تحرير عقد النقل.	قبول صاحب الحق البضائع؛ ٢- إذا أغفل التثبت الذي كان ينبغي تنفيذه وفقاً للمادة ٤٢ بسبب خطأ من جانب الناقل فحسب؛ (ب) في حالة الهلاك أو التلف الذي لم يكن ظاهراً والذي يتم التثبت من وجوده بعد قبول صاحب الحق البضائع، إذا	ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بتوجيه إعلان آخر أو إعلانات أخرى. ٣- يحكم تعليق أو قطع مدة التقادم قانون الدولة المنطبق على عقد النقل. ويقطع التقادم تقديم مطالبة أثناء سير إجراءات تقسيم المسؤولية المحدودة عن كل المطالبات الناشئة من حدث أدى إلى تلف.	٤- يجوز للشخص الذي يحمل مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم أي دعوى تعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، إذا أقيمت الدعوى في غضون فترة ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي سُوّي فيه الشخص الذي يقيم الدعوى بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.	٢- تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها أو إذا لم يتم تسليم البضائع. من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.
٣-١٤ يجوز للشخص الذي تقام ضده مطالبة في أي وقت أثناء سريان الفترة، أن يمدد تلك الفترة بإعلان يوجهه إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مرة أخرى بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.	٤-١٤ يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذا الصك أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ١٤-١، إذا رفعت دعوى التعويض قبل انقضاء أبعد الأجلين التاليين:	٥- الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وأن 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 ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.	٣- يجوز للشخص الذي تقدم ضده مطالبة أن يقوم، في أي وقت خلال مدة التقادم، بتمديد هذه المدة بإعلان كتابي يوجهه إلى المدعي. ويجوز إعادة تمديد هذه المدة بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.	ولا يحسب اليوم الذي يبدأ فيه سريان مدة التقادم ضمن المدة. ٢- تعلق المطالبة الكتابية مدة التقادم حتى التاريخ الذي يرفض فيه الناقل المطالبة بإشعار كتابي ويعيد المستندات المرفقة بها. وإذا قُبل جزء من المطالبة يبدأ سريان مدة التقادم مرة أخرى فيما يتعلق بذلك الجزء من المطالبة الذي لا يزال موضع نزاع فقط. ويقع عبء إثبات تسلم المطالبة أو الإجابة ورّد المستندات على الطرف الذي يعتمد على هذه الوقائع. ولا يعلّق سريان مدة التقادم بمطالبات أخرى لها نفس الغرض.	١- طلب التثبت وفقاً للمادة ٤٢ فور اكتشاف الهلاك أو التلف وفي وقت لا يتجاوز سبعة أيام بعد قبوله البضائع، و ٢- إذا أثبت إضافة إلى ذلك أن الهلاك أو التلف حدث بين وقت التلقي ووقت التسليم؛ (ج) في حالات تجاوز مدة النقل إذا تمسك صاحب الحق خلال ستين يوماً بحقوقه قَبْلَ الناقلين المشار إليهم في الفقرة ١ من المادة ٤٥؛ (د) إذا أثبت صاحب الحق أن الهلاك أو التلف نتج من فعل أو إغفال ارتكب بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو باستهتار ومع العلم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف.	٤- يجوز للشخص الذي يحمل مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم أي دعوى تعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، إذا أقيمت الدعوى في غضون فترة ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي سُوّي فيه الشخص الذي يقيم الدعوى بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.	٥- ولا يجوز ممارسة حق التقاضي الذي سقط بالتقادم بواسطة مطالبة مقابلة أو مقاصة.	٢- تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها أو إذا لم يتم تسليم البضائع. من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.
١٤-١٤ يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذا الصك أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ١٤-١، إذا رفعت دعوى التعويض قبل انقضاء أبعد الأجلين التاليين:	(أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الإجراءات؛ أو (ب) ٩٠ يوماً، اعتباراً من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض؛ ١٤-١٤ قد سوى المطالبة؛ أو ٢٤-٢٤ قد أبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.	٥- الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وأن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها إجراءات الدعوى. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض هذه بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.	٣- مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ أعلاه، يحكم تمديد مدة التقادم قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى، كما يحكم هذا القانون حلول حقوق التقاضي الجديدة.	ولا يحسب اليوم الذي يبدأ فيه سريان مدة التقادم ضمن المدة. ٢- تعلق المطالبة الكتابية مدة التقادم حتى التاريخ الذي يرفض فيه الناقل المطالبة بإشعار كتابي ويعيد المستندات المرفقة بها. وإذا قُبل جزء من المطالبة يبدأ سريان مدة التقادم مرة أخرى فيما يتعلق بذلك الجزء من المطالبة الذي لا يزال موضع نزاع فقط. ويقع عبء إثبات تسلم المطالبة أو الإجابة ورّد المستندات على الطرف الذي يعتمد على هذه الوقائع. ولا يعلّق سريان مدة التقادم بمطالبات أخرى لها نفس الغرض.	١- طلب التثبت وفقاً للمادة ٤٢ فور اكتشاف الهلاك أو التلف وفي وقت لا يتجاوز سبعة أيام بعد قبوله البضائع، و ٢- إذا أثبت إضافة إلى ذلك أن الهلاك أو التلف حدث بين وقت التلقي ووقت التسليم؛ (ج) في حالات تجاوز مدة النقل إذا تمسك صاحب الحق خلال ستين يوماً بحقوقه قَبْلَ الناقلين المشار إليهم في الفقرة ١ من المادة ٤٥؛ (د) إذا أثبت صاحب الحق أن الهلاك أو التلف نتج من فعل أو إغفال ارتكب بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو باستهتار ومع العلم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف.	٤- يجوز للشخص الذي يحمل مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم أي دعوى تعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، إذا أقيمت الدعوى في غضون فترة ٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي سُوّي فيه الشخص الذي يقيم الدعوى بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.	٥- ولا يجوز ممارسة حق التقاضي الذي سقط بالتقادم بواسطة مطالبة مقابلة أو مقاصة.	٢- تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها أو إذا لم يتم تسليم البضائع. من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.
١٤-٥ إذا قُتد صاحب								

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
السفينة المسجل افترض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٨-٤-٢، جاز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المذكورة في المادة ١٤-١، إذا رفعت الدعوى في أبعد الأجلين التاليين. (أ) الوقت الذي يسمح به قانون الدولة التي تستهل فيها الإجراءات؛ أو (ب) ٩٠ يوماً، اعتباراً من اليوم الذي يقوم فيه المالك المسجل: ١٤٠ يثبت أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و ٢٤٠ بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية علي نحو واف.]				٤- لا تجوز ممارسة حق التقاضي الذي سقط بالتقادم بواسطة مطالبة مقابلة أو مقاصة.	النقل السابقة كما لو لم يكن هناك إلا عقد نقل واحد. المادة ٣٨- تقادم الدعوى ١- تكون مدة السقوط بالتقادم لدعوى ناشئة من عقد النقل سنة واحدة. وعلى الرغم من ذلك تكون مدة السقوط بالتقادم سنتين في حالة الدعوى المقامة (أ) لاسترداد مبلغ دفع عند التسليم حصّله الناقل من المرسل إليه؛ (ب) لاسترداد عائدات بيع تُفّذه الناقل؛ (ج) بسبب هلاك أو تلف ناتج من فعل أو إغفال ارتكب بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو باستهتار وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف؛ (د) على أساس أحد عقود النقل السابقة لإعادة الشحن في الحالة المنصوص عليها في المادة ٢٨. ٢- تسري مدة التقادم على دعاوى (أ) التعويض عن هلاك كلي، من اليوم الثلاثين بعد انقضاء مدة النقل؛ (ب) التعويض عن هلاك أو تلف جزئي أو تجاوز مدة النقل، من يوم التسليم؛ ٣- في جميع الحالات			

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
					الأخرى من يوم إمكانية ممارسة حق التقاضي. ولا يدخل اليوم المحدّد لبدء مدة التقادم في حساب هذه المدة. ٣- تعلّق مدة التقادم بمطالبة كتابية وفقاً للمادة ٤٣ حتى اليوم الذي يرفض فيه الناقل المطالبة بإخطار كتابي ويعيد المستندات المرفقة بها. وإذا قُبِلَ جزء من المطالبة يبدأ سريان مدة التقادم مرة أخرى فيما يتعلق بذلك الجزء من المطالبة الذي لا يزال موضع نزاع. ويقع عبء إثبات استلام المطالبة أو الإجابة وردّ المستندات على الطرف الذي يعتمد على هذه الوقائع. ولا يعلّق سريان مدة التقادم بمطالبات أخرى لها نفس الغرض. ٤- لا يجوز ممارسة حق التقاضي الذي سقط بالتقادم حتى بواسطة مطالبة مقابلة أو الاستناد إليه في شكل اعتراض. ٥- خلافاً لذلك يحكم القانون الوطني تعليق وقطع مدة التقادم.			

الفصل الخامس عشر – العوارية العامة

الصك	لاهاي – فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١٥ – العوارية العامة ١-١٥ ليس في هذا الصك ما يحول دون تطبيق أحكام عقد النقل أو القانون الوطني فيما يتعلق بتسوية العوارية العامة. ٢-١٥ باستثناء الحكم المتعلق بالوقت المتاح لرفع الدعوى، تقرر أحكام هذا الصك المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أيضاً ما إذا كان يجوز للمرسل إليه أن يرفض الإسهام في العوارية العامة، ومدى مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه عما قدمه من إسهام أو ما دفعه من تكاليف إنقاذ.	المادة ٢٤ – العوارية العامة ١- ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة. ٢- باستثناء المادة ٢٠، 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 أدائها.	المادة ٢٩ – العوارية العامة ١- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل المتعدد الوسائط أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة، إذا ما كانت منطبقة وفي حدود انطباقها. ٢- باستثناء المادة ٢٥، فإن أحكام هذه الاتفاقية المتصلة بمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك البضاعة يجب أن تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة، وما إذا كان متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً عن تعويض المرسل إليه عن أي اشتراك دفعه في العوارية العامة أو أي مصاريف إنقاذ أداها.	المادة ٢٦ – العوارية العامة ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد من أحكام في عقد النقل أو في القانون الوطني فيما يتعلق بحساب مبلغ الأضرار والأنصبة الواجبة الدفع في حالة وجود عوارية عامة.					

الفصل السادس عشر – الاتفاقات الأخرى

الصك	لاهاي – فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١٦ – الاتفاقات الأخرى ١-١٦ لا يغير هذا الصك حقوق أو التزامات الناقل أو الطرف المنفذ المنصوص عليها في الاتفاقات الدولية له. القواعد الوطنية التي لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية في حقوق الناقل والتزاماته بموجب أي قانون يكون ساري المفعول فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن عابرة المحيطات.	المادة ٨ لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية في حقوق الناقل والتزاماته بموجب أي قانون يكون ساري المفعول فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن عابرة المحيطات.	المادة ٢٥ – الاتفاقات الأخرى ١- لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلاهما، المنصوص عليها في الاتفاقات الدولية له.	المادة ٤ – تنظيم النقل المتعدد الوسائط ومراقبته ١- لا تخل هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها، ولا تتنافى مع هذا التماس.					المادة ٥٥ – العلاقة بالوثائق الأخرى لاتفاقية وارسو ترجّح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي: ١- من الدول الأطراف:

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
تحكم الحد من المسؤولية فيما يتعلق بتشغيل السفن [المبحرة].	١٦-٢ لا تترتب بموجب أحكام هذا الصك أي مسؤولية عن أي هلاك أو تلف أو تأخر في تسليم أمتعة يتحمل الناقل مسؤوليتها بمقتضى أي اتفاقية أو قانون وطني يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر.	١٦-٣ لا تترتب بموجب أحكام هذا الصك أي مسؤولية عن أي ضرر يسببه حادث نووي، إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن ذلك الضرر:	١٦-٣ 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:	١٦-٣ 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:	١٦-٣ 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:	١٦-٣ 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:	١٦-٣ 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:	١٦-٣ 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 ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الإضافي المؤرخ ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو في إطار اتفاقية فيينا المؤرخة ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية؛ أو	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون	(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، (ب) استناداً إلى القانون

الصك	لاهاي - فيسبي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
قد يصيبهم الضرر.		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.	٤- لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمته من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.	٥- ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية إلزاميا على عقود نقل البضائع الذي تم أساسا بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل بطريق البحر. ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.	٦- لا تحول أحكام المادتين ٢٦ و ٢٧ من هذه الاتفاقية دون تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في أي اتفاقية دولية أخرى فيما يتعلق بمسائل تناولها المادتان المذكورتان، بشرط أن يكون النزاع قاصرا على طرفين يقع مكان عملهما في دولتين طرفين في الاتفاقية الأخرى المذكورة. إلا أن هذه الفقرة لا تؤثر على تطبيق الفقرة ٣ من المادة ٢٧ من هذه الاتفاقية.			بروتوكول مدينة غواتيمالا)، (هـ) البروتوكولات الإضافية من رقم ١ إلى رقم ٣ وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا الموقعة في مونتريال في ٢٥ سبتمبر/أيلول ١٩٧٥ (المسماة فيما بعد بإسم بروتوكولات مونتريال)، ٢- أو داخل إقليم أي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) أعلاه.
		المادة ٣١- الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى	١- يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤					
			٢- لا تنشأ أي مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية ما مسؤولاً عن هذا التلف:					

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		(اتفاقية ١٩٢٤)، أن تقوم، (أ) إما بموجب اتفاقية حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤، الطاقة النووية بنصفها المعدل بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة، معلنة أن الانسحاب يسري اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها. ٢- يقوم الوديع لهذه الاتفاقية، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية، بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٠، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤، بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها. ٣- تنطبق أحكام الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤. ٤- على الرغم من أحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية، ولأغراض الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للدولة المتعاقدة أن ترحى، إذا استصوبت ذلك، إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام ١٩٢٤ ومن اتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة.						

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		بروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا ببنيتها. وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية، دون أية اتفاقية سواها، تجاه الدول المتعاقدة فيها	أحكام تلك الاتفاقيات على هذا النوع من نقل البضائع.					

الفصل السابع عشر - حدود الحرية التعاقدية

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
المادة ١٧- حدود الحرية التعاقدية	المادة ٣ (أ)	المادة ٢٣- الشروط التعاقدية	المادة ٣- التطبيق الإلزامي	المادة ٤٠	المادة ٥- القانون الإلزامي	المادة ٢٥- بطلان الشروط التعاقدية	المادة ٢٣	المادة ٢٦- بطلان الأحكام التعاقدية
١٧-١ (أ) يعتبر أي نص تعاقد يجرى على أحكام هذا الصك لاغياً وباطلاً، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا الصك، إذا وطالما كان المقصود به أو كان يفرض، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إلى استبعاد أو تقييد [أو زيادة] المسؤولية عن الإخلال بأي من التزامات الناقل أو الطرف المنفذ أو الشاحن أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه بمقتضى أحكام هذا الصك.	يكون لاغياً وباطلاً ومنعدهم المفعول أي شرط أو ميثاق أو اتفاق في عقد النقل يعفي الناقل أو السفينة من المسؤولية عن هلاك أو تلف يلحق بالبضائع أو يتعلق بها يكون ناشئاً من إهمال أو خطأ أو تقصير في الواجبات والالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يقلل هذه المسؤولية خلافاً لما تنص عليه هذه الاتفاقية. ويعتبر أي حق في التأمين لصالح الناقل أو أي نص مماثل نصاً يعفي الناقل من المسؤولية.	١- كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً، بشكل مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً ولاغياً 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 باطلاً ولاغياً.	١- متى أبرم عقد نقل متعدد الوسائط يخضع، بموجب المادة ٢، لهذه الاتفاقية، فإن أحكام هذه الاتفاقية تطبق إلزامياً على هذا العقد.	١- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل الجزأ.	١- مع مراعاة أحكام المادة ٤٠، يعتبر أي شرط يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية باطلاً ولاغياً، ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الأحكام الأخرى الواردة في العقد.	١- مع مراعاة أحكام الفقرة ٤ من المادة ٢٠، يكون باطلاً ولاغياً أي شرط تعاقد يقرض منه أن يستبعد أو يحد أو يزيد، بمعنى هذه الاتفاقية، مسؤولية الناقل أو الناقل الفعلي أو مستخدميه أو وكلائهم، أو أن ينقل عبء الإثبات أو أن يقلل آجال المطالبات أو التقادم المشار إليها في المادتين ٢٣ و ٢٤. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل يكون أيضاً باطلاً ولاغياً.	١- كل نص يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وعدم الأثر، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.	١- كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.
(ب) [بصرف النظر عن الفقرة (أ)، يجوز للناقل أو الطرف المسند أن يزيد مساهمته له أو مساهمته له،	المادة ٥	المادة ٢٨- الشروط التعاقدية	المادة ٢٨- الشروط التعاقدية	٢- وعلى الأخص يعتبر الحق الناشئ من التأمين لصالح الناقل أو أي شرط آخر مماثل أو أي شرط ينقل عبء الإثبات باطلاً ولاغياً.	٢- وعلى الرغم من أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، هذه الاتفاقية، بالمادة ٢١،	المادة ٣٢	المادة ٢٧- حرية التعاقد	المادة ٢٦- حرية التعاقد

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريل
إطار هذا الصك.] (ج) يعتبر أي نص تعاقدي يمنح الناقل مزية فيما يتعلق بالتأمين علي البضاعة لاغياً وباطلاً.	بموجب هذه الاتفاقية، بشرط أن يجسّد سند الشحن الذي يصدر للشاحن هذا النزاع أو هذه الزيادة.	والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية. ٣- متى أصدر سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، تعيّن تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط يخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.	هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءاً منه. ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص بالتنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل المتعدد الوسائط، أو أي نص مماثل.			يصرّح بشروط تعاقدية توضح أن الناقل أو الناقل الفعلي ليس مسؤولاً عن الخسائر الناشئة من: (أ) فعل أو إغفال ارتكبه ربان السفينة أو المرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة أو القاطرة الدافعة أو القاطرة أثناء الملاحة أو أثناء تكوين أو حل قافلة مدفوعة أو مقطورة، شرط أن يكون الناقل قد أوفى بالالتزامات المنصوص عليها تجاه الطاقم في الفقرة ٣ من المادة ٣، إلا إذا نشأ الفعل أو الإغفال من قصد التسبب في تلف أو من سلوك مستهتر مع العلم باحتمال حدوث هذا التلف؛ (ب) نشوب حريق أو حدوث انفجار على ظهر السفينة، متى يتعذر إثبات أن الحريق أو الانفجار نتج من خطأ من جانب الناقل أو الناقل الفعلي أو مستخدميهم أو وكلائهم أو من عيب في السفينة؛ (ج) العيوب الموجودة قبل الرحلة في سفينة أو في سفينة مستأجرة إذا استطاع أن يثبت استحالة كشف هذه العيوب قبل بدء الرحلة رغم العناية الواجبة.	عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص. ومع ذلك فبالنسبة لنقل البضائع، تكون شروط التحكيم مقبولة في حدود أحكام هذه الاتفاقية، إذا كان التحكيم يجري في أماكن اختصاص المحاكم المشار إليها في الفقرة (١) من المادة ٢٨.	
١٧-٩ بصرف النظر عن أحكام الفصلين ٥ و ٦ من هذا الصك، يجوز للناقل وأي طرف منفذ، بمقتضى أحكام عقد النقل، أن يستبعدا أو يقيدا مسؤوليتهما عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا: (أ) كانت البضاعة حيوانات حية، أو (ب) كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف أو الأحكام والشروط التي ينفذ النقل في ظلها تُسوّغ بشكل معقول عقد اتفاق خاص، شريطة ألا يتعلق ذلك بالشحنات التجارية المعتادة في السياق المعتاد للمهنة وألا يصدر أو يتعين إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل إلكتروني قابل للتداول من أجل نقل البضاعة.	لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإبحار، ولكن إذا كانت سندات الشحن صادرة في حالة سفينة خاضعة لمشارطة إبحار فهي تخضع لشروط هذه الاتفاقية. وليس في هذه القواعد ما يعتبر حائلاً دون إدخال أي حكم قانوني يتعلق بالعوارية العامة في سند الشحن. المادة ٦ على الرغم من أحكام المواد السابقة تكون للناقل أو ربان السفينة أو وكيل الناقل والشاحن فيما يتعلق بأي بضائع معينة حرية إبرام أي اتفاق بأي شروط تتعلق بمسؤولية الناقل تجاه هذه البضائع، وبحقوق الناقل وحصاناته فيما يتعلق بهذه البضائع أو التزامه بصلاحية الإبحار، طالما لا يكون هذا الشرط مخالفاً للسياسة العامة أو لعناية مستخدميه ووكلائه أو حرصهم إزاء تحميل البضائع المنقولة بحراً وتستيفها ورعايتها والعناية بها وتفريغها، بشرط أنه لم يكن قد صدر في هذه الحالة سند شحن أو أنه لن يصدر وأن تكون الشروط المتفق عليها محسدة، أيضاً.	٤- إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشروط يبطل استناداً إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً وفقاً 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 وفقاً لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.	٣- يجب أن يشمل مستند النقل المتعدد الوسائط بأن النقل المتعدد الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنها تبطل أي شرط يخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل إليه.				المادة ٣٣ فيما عدا المنصوص عليه في الفقرة (٣) من المادة ٥، ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل أو من وضع لوائح لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.	
							المادة ٣٤	

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
	يكون مستندا غير قابل للتداول ويكون موضحا عليه ذلك. ويكون لأي اتفاق يبرم على هذا النحو مفعول قانوني كامل. بشرط عدم انطباق هذه المادة على الشحنات التجارية العادية التي تنقل في مجرى التجارة العادية، وأنما لا تنطبق إلا على شحنات أخرى حيث تسوّغ صفة الممتلكات المراد نقلها أو الظروف أو الشروط التي ينفذ النقل في ظلها على نحو معقول عقد اتفاق خاص. المادة ٧ ليس في ما ورد هنا ما يمنع الناقل أو الشاحن من إبرام أي اتفاق أو اشتراط أو شرط أو تحفظ أو إعفاء إزاء مسؤولية الناقل أو السفينة عن هلاك أو تلف يلحق بالبضائع أو يتعلق برعايتها والعناية بها ومناولتها قبل تحميلها على السفينة التي تنقل البضائع عليها بحرا أو بعد تفرغها منها.		النقل المتعدد الوسائط، علاوة على ذلك، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق من أجل ممارسة حقه، بشرط أن يتم تحديد المصاريف المتكبدة في الدعوى التي يستظهر فيها بالحكم المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى.					

الفصل - الاختصاص والتحكيم

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
لم تُدرج أي أحكام بعد		المادة ٢١- الاختصاص	المادة ٢٦- الاختصاص	المادة ٣١	المادة ٤٦- المحكمة		المادة ٢٨	المادة ٣٣- الاختصاص القضائي
	١- في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقاً 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 المدعي عليه، أو (ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي عليه فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو (ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو (د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري. ٢- (أ) خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحيز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الذي عليه أنه يجب أن	١- في حالات التقاضي المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ذات اختصاص بالنظر فيها وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية: (أ) مكان العمل الرئيسي للمدعي عليه، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي فمكان سكنه الاعتيادي؛ أو (ب) مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعي عليه فرع أو مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو (ج) مكان أخذ البضائع في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم، أو (د) أي مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل المتعدد الوسائط ومثبت في مستند النقل المتعدد الوسائط. ٢- لا يجوز إقامة أي دعوى فضائية متعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية في	١- في الإجراءات القانونية الناشئة من عملية نقل بموجب هذه الاتفاقية يجوز للمدعي أن يرفع دعوى أمام أي محكمة في بلد متعاقد تعين باتفاق بين الأطراف، إضافة إلى محكمة في بلد: (أ) يكون المدعي عليه مقيماً اعتيادياً أو يوجد فيها محل عمله الرئيسي أو الفرع أو التوكيل الذي أبرم فيه محل عمله الرئيسي أو الفرع أو التوكيل الذي أبرم فيه طريقه عقد النقل، أو (ب) يوجد في أراضيها المكان الذي تولى فيه الناقل البضائع أو المكان المعين للتسليم. ٢- فيما يتعلق بالمطالبة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة متى تكون الدعوى قيد النظر أمام محكمة مختصة بموجب تلك الفقرة، أو متى تكون هذه المحكمة قد أصدرت حكماً فيما يتعلق بمثل هذه المطالبة، لا تقام دعوى جديدة بين نفس الأطراف لأسباب نفسها إلا متى يكون حكم المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي ترفع فيه الدعوى الجديدة. ٣- عندما يصبح الحكم الصادر من محكمة في أحد	١- يجوز أن تقام دعاوى على أساس هذه القواعد الموحدة أمام محاكم الدول الأعضاء المعيّنة بالاتفاق بين الأطراف أو أمام محاكم (أ) يكون المدعي عليه مقيماً اعتيادياً في أراضيها أو يوجد فيها محل عمله الرئيسي أو الفرع أو التوكيل الذي أبرم فيه محل عمله الرئيسي أو عقد النقل، أو (ب) يوجد فيها المكان الذي تلقى فيه الناقل البضائع أو المكان المعين للتسليم. ولا يجوز أن ترفع دعوى أمام أي محاكم أخرى. ٢- متى تكون دعوى مقامة على أساس هذه القواعد الموحدة قيد النظر أمام إحدى المحاكم المختصة بموجب الفقرة ١، أو متى يكون قد صدر حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الأطراف استناداً إلى نفس الأسباب ما لم يكن الحكم الصادر عن المحكمة الأولى غير قابل للتنفيذ في الدولة التي تقام فيها الدعوى الجديدة. ٣- لاغراض الفقرة (٢)، (أ) تعني عبارة “اتفاق	١- تقام دعوى المساءلة في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، وفقاً لاختيار المدعي، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله، أو محكمة المكان الذي له فيه منشأة تم عن طريقها إبرام العقد، وإما أمام محكمة المكان الذي يقع فيه المقصد النهائي. ٢- تخضع إجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى. ٣- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري. ٣- لأغراض الفقرة (٢)، (أ) تعني عبارة “اتفاق			

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريل
		هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعي عليه، ينقل الدعوى، حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعي عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي،	مكان غير منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة. ولا تشكل أحكام هذه المادة عائقاً دون اتخاذ محاكم الدول المتعاقدة تدابير مؤقتة أو وقائية.	البلدان المتعاقدة في أي دعوى من النوع المشار إليه في الفقرة ١ من هذه المادة قابلاً للتنفيذ في ذلك البلد يصبح قابلاً للتنفيذ أيضاً في كل من الدول المتعاقدة الأخرى طالما تستوفي الشكليات المطلوبة في البلد المعني. ولا تسمح هذه الشكليات بإعادة فتح باب المرافعة.				تجاري” أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً.
	(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.	٣- لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة. ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.	٤- (أ) حين تكون قد أقيمت دعوى وفقاً لأحكام هذه المادة، أو يكون قد صدر حكم في الدعوى المذكورة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ما لم يكن الحكم في الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تقام فيه الدعوى الجديدة؛	٥- لا يلزم مواطنو البلدان المتعاقدة الذين يقيمون في أحد هذه البلدان أو الذين يوجد محل عملهم الرئيسي في أحدها بدفع تأمين للمصاريف في الدعاوى الناشئة من عملية نقل بموجب هذه الاتفاقية.				(ب) تعني عبارة “محل الإقامة الرئيسي والدائم” مكان السكن الأوحده الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.
	٤- (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ		المادة ٢٧- التحكيم					المادة ٣٤- التحكيم
			١- رهنا بأحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية.					١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوي بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً.
								٢- تتم إجراءات التحكيم، وفقاً لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة ٣٣.
								٣- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.
								٤- تعتبر أحكام الفقرتين (٢) و (٣) من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلاً منه أن أ، نص

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		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، وفقاً للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة. ٥- خلافاً لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري. المادة ٢٢- التحكيم ١- 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. ٢- إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية. ٣- تتخذ اجاءات التحكم	٢- تقام إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي: (أ) مكان في دولة يقع في أراضيها: ١' مكان العمل الرئيسي للمدعي عليه، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان سكنه الاعتيادي؛ أو ٢' مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط، بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها؛ أو ٣' مكان أخذ البضاعة في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم؛ أو (ب) أي مكان آخر يسمى لهذا الغرض في شرط التحكيم أو في اتفاق التحكيم. ٣- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية. ٤- تعتبر أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر لاغياً وباطلاً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام. ٥- ليس في أحكام هذه المادة ما يخل بصحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يعقده					مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

الصك	لاهاي - فيسي	هامبورغ	المتعدد	النقل البري	السكك الحديدية ١٩٩٩	بودابست	وارسو	مونتريال
		في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي: (أ) مكان في دولة يقع في أراضيها: ١٤' المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه، أو ٢٤' مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو ٣٤' ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو (ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به. ٤- يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية. ٥- تعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام. ٦- ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.						