



الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم
قرارات وآراء، مقررات، منشور، إعلانات وبلاعات

الإدارة والتحرير الامانة العامة للحكومة WWW.JORADP.DZ الطبع والاشتراك المطبعة الرسمية	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريتانيا	الاشتراك سنوي
7 و 9 و 13 شارع عبد القادر بن مبارك - الجزائر	بلدان خارج دول المغرب العربي	سنة
الهاتف 65.18.15 الى 17 ح.ج.ب 50 - 3200 الجزائر Télex : 65 180 IMPOF DZ بنك الفلاحة والتنمية الريفية KG 68 060.300.0007 حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.320.0600.12	سنة 2675,00 د.ج 5350,00 د.ج تزايد عليها نفقات الإرسال	سنة 1070,00 د.ج 2140,00 د.ج
النسخة الاصلية النسخة الاصلية وترجمتها ...		

ثمن النسخة الاصلية 13,50 د.ج

ثمن النسخة الاصلية وترجمتها 27,00 د.ج

ثمن العدد الصادر في السنتين السابقة : حسب التسعيرة.

وتسلم الفهارس مجاناً للمشاركين.

المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.

ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج للسطر.

فهرس

اتفاقيات دولية

مرسوم رئاسي رقم 01 - 433 مؤرخ في 11 شوال عام 1422 الموافق 26 ديسمبر سنة 2001، يتضمن التصديق على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية " COTIF " المؤرخة في 9 مايو سنة 1980.

3

مراسيم تنظيمية

مرسوم تنفيذي رقم 01 - 434 مؤرخ في 16 شوال عام 1422 الموافق 31 ديسمبر سنة 2001، يتضمن إنشاء دواوين الترقية والتسيير العقاري لولايات : إيليزي ، أدرار ، تندوف ، البيض ، النعامة ، غرداية والوادي.

81

مراسيم فردية

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن إنهاء مهام نائب مدير بوزارة السكن - سابقا.

83

مرسومان رئاسيان مؤرخان في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمنان تعيين مديرين للنشاط الاجتماعي بولايتين.

83

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن تعيين نائبة مدير بوزارة السكن والعمران.

83

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن تعيين مدير المعهد الوطني للتكوين العالي في العلوم وتكنولوجيا الرياضة بعين البنيان.

83

مرسوم رئاسي مؤرخ في 2 جمادى الثانية عام 1422 الموافق 21 غشت سنة 2001، يتضمن إنهاء مهام مكلف بالدراسات والتلخيص بديوان وزير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة (سابقا) - (استدراك).

83

اتفاقيات دولية

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 11 شوال عام 1422 الموافق 26 ديسمبر سنة 2001.

عبد العزيز بوتفليقة

بروتوكول 3 حزيران (يونيو) 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" المؤرخة في 9 أيار (مايو) 1980 (بروتوكول 1999)

تطبيقا للمادتين 6 و 19 الفقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية. الموقعة في برن بتاريخ 9 أيار (مايو) 1980 المسماة فيما يلي بـ "COTIF" 1980، انعقدت الجمعية العمومية الخامسة للمنظمة الحكومية الدولية للنقلات الدولية السككية "OTIF" في فيلنيوس من 26 أيار (مايو) إلى 3 حزيران (يونيو) 1999.

- مقتنعة بالحاجة والضرورة لمنظمة حكومية دولية تعالج في حدود الامكان كل أوجه النقل الدولي السككي على صعيد الدول.

- معتبرة بأنه لهذا الغرض وبعد الأخذ بالحساب قيام 39 دولة في أوروبا وآسيا وإفريقيا وكذلك المنشآت السككية في هذه الدول بتطبيق الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" للعام 1980، تبقى المنظمة الحكومية الدولية للنقلات الدولية السككية "OTIF" المنظمة الأكثر تخصصا.

- معتبرة الحاجة إلى تطوير الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" للعام 1980، لا سيما القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية للمسافرين

مرسوم رئاسي رقم 01 - 433 مؤرخ في 11 شوال عام 1422 الموافق 26 ديسمبر سنة 2001، يتضمن التصديق على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" المؤرخة في 9 مايو سنة 1980.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدولة، وزير الشؤون الخارجية،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادة 77-9 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 91 - 264 المؤرخ في 29 محرم عام 1412 الموافق 10 غشت سنة 1991 والمتضمن المصادقة مع التحفظ، على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية "كوتيف" المبرمة في برن يوم 9 مايو سنة 1980، وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما،

- وبعد الاطلاع على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" المؤرخة في 9 مايو سنة 1980،

يرسم ما يأتي :

المادة الاولى : يصدق على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999 المعدل للاتفاقية 9 مايو سنة 1980 المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

1980 تؤمنها المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولية السككية "OTIF" كمودع لديه مؤقت منذ عرض هذا البروتوكول على التوقيع وحتى تاريخ بدء سريان مفعوله.

الفقرة 2- يعلم المودع لديه الدول الأعضاء بـ:

(أ) توافيع هذا البروتوكول وإيداع أدوات التصديق والقبول والموافقة أو الانتساب،

(ب) تاريخ بدء سريان هذا البروتوكول تطبيقاً لمادته الرابعة.

ويؤمن المهام الأخرى للمودع لديه مثلما هو وارد في القسم السابع من اتفاقية فيينا المؤرخة في 23 أيار (مايو) 1969 حول قانون المعاهدات.

المادة 3

التوقيع، التصديق، القبول، الموافقة،
الانتساب

الفقرة 1- يبقى هذا البروتوكول معروضاً لتوقيع الدول الأعضاء حتى 31 كانون الأول (ديسمبر) 1999. وهذا التوقيع يتم في برن لدى المودع لديه المؤقت.

الفقرة 2- طبقاً للمادة 20 الفقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" للعام 1980 يخضع هذا البروتوكول للتصديق والقبول أو الموافقة. تودع أدوات التصديق والقبول أو الموافقة بأسرع وقت ممكن لدى المودع لديه المؤقت.

الفقرة 3- يمكن للدول الأعضاء التي لم توقع هذا البروتوكول ضمن المهلة الملحوظة في الفقرة 1 وكذلك الدول التي قبل طلب انتسابها إلى الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" للعام 1980 بقوة القانون طبقاً لمادتها 23 الفقرة 2 وقبل بدء سريان مفعول هذا البروتوكول الانتساب إليه بإيداع أداة الانتساب لدى المودع لديه المؤقت.

الفقرة 4- إن انتساب دولة إلى الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" للعام 1980 طبقاً لمادتها 23 ويعتبر طلبها صالحاً إذا ما قدمته بعد عرض هذا البروتوكول للتوقيع ولكن قبل بدء سريان

"CIV" والقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية للبضائع "CIM" لتكييفها مع الحاجات الجديدة للنقل الدولية السككية.

- معتبرة بأن السلامة عند نقل البضائع الخطرة في مجال النقل الدولي السككي تتطلب تحويل نظام النقل الدولي للبضائع الخطرة "RID" إلى نظام لقانون عام حيث تطبيقه لم يعد مرتبطاً بإبرام عقد نقل خاضع للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM".

- معتبرة بأنه منذ توقيع الاتفاقية بتاريخ 9 أيار (مايو) 1980 تستوجب التبادلات السياسية والاقتصادية والقانونية التي طرأت في عدد كبير من الدول الأعضاء تنظيم وتطوير التعليمات الموحدة لتغطية مجالات أخرى قانونية ذات أهمية بالنسبة للنقل الدولي السككي.

- معتبرة بأن على الدول أن تتخذ بعد أخذها بالحساب المصالح العامة الخاصة، إجراءات أكثر فعالية لاستبعاد العراقيل المستمرة عند اجتياز الحدود في النقل الدولي السككي.

- معتبرة بأنه لمصلحة النقل الدولية السككية من المهم تحيين الاتفاقيات والاتفاقات الدولية المتعددة الجوانب القائمة في المجال السككي وعند الضرورة دمجها في الاتفاقية.

قررت الجمعية العمومية ما يلي :

المادة الأولى

المضمون الجديد للاتفاقية

عدلت الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" للعام 1980 وفق المضمون الوارد طياً والذي هو جزء متمم لهذا البروتوكول.

المادة 2

المودع لديه المؤقت

الفقرة 1- إن مهام الحكومة المودعة لديها الملحوظة في المواد من 22 إلى 26 من الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" للعام

(ب) تحديد المبلغ الأقصى - لكل فترة ستة سنوات - والذي يمكن أن تبلغه نفقات المنظمة خلال فترة ميزانية (المادة 14 الفقرة 2 الحرف هـ) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" حسب مضمون ملحق هذا البروتوكول و)،

(ج) القيام عند الاقتضاء بانتخاب الأمين العام للمنظمة (المادة 14 الفقرة 2 الحرف هـ) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" وفق مضمون ملحق هذا البروتوكول.

الفقرة 2- بعد ثلاثة أشهر على أبعد تقدير من وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ يستدعي الأمين العام للمنظمة الحكومية الدولية للنقلات السككية لجنة الخبراء الفنيين.

الفقرة 3- بعد وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ تنتهي وكالة اللجنة الإدارية المحددة وفقاً للمادة 6 الفقرة 2 الحرف ب) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" للعام 1980 وذلك في التاريخ الذي تحدده الجمعية العمومية والذي ينبغي أن يتزامن مع بداية وكالة الأعضاء والأعضاء الاحتياطيين للجنة الإدارية المعيّنين من قبل (المادة 14 الفقرة 2 الحرف ب) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" حسب مضمون ملحق هذا البروتوكول.

الفقرة 4- تنتهي وكالة المدير العام للمكتب المركزي بالخدمة منذ وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ بانقضاء الفترة التي عيّن من أجلها وفق المادة 7 الفقرة 2 الحرف د) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" للعام 1980. واعتباراً من لحظة وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ يمارس الأمين العام مهامه.

الفقرة 5- حتى ما بعد وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ تبقى الأحكام المناسبة للمواد 6 و 7 و 11 من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" للعام 1980 صالحة للتطبيق فيما يتعلق بـ:

(أ) تدقيق الحسابات والتصديق على الحسابات السنوية للمنظمة،

مفعوله سواء بالنسبة للاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" للعام 1980 أو بالنسبة للاتفاقية حسب مضمون ملحق هذا البروتوكول.

المادة 4

بدء سريان المفعول

الفقرة 1- يبدأ سريان مفعول هذا البروتوكول في اليوم الأول من الشهر الثالث الذي يلي الشهر الذي يكون المودع لديه قد أبلغ خلاله الدول الأعضاء بإيداع الأداة التي فيها تتوفر شروط المادة 20 الفقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" للعام 1980. وتعتبر كدول أعضاء بمفهوم المادة 20 هذه الفقرة 2 الدول التي حين قرار الجمعية العمومية الخامسة كانت دولاً أعضاء ولا زالت أيضاً حين سريان مفعول هذا العقد.

الفقرة 2- غير أن المادة 3 تطبق منذ عرض هذا البروتوكول للتوقيع.

المادة 5

التصريحات والتحفظات

إن التصريحات والتحفظات الملحوظة في المادة 42 الفقرة 1 من الاتفاقية وفق مضمون ملحق هذا البروتوكول يمكن إجراؤها أو إصدارها في أية لحظة حتى ما قبل بدء سريان مفعول هذا البروتوكول. ويسري مفعولها وقت وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ.

المادة 6

إجراءات انتقالية

الفقرة 1- بعد ستة أشهر على أبعد تقدير من وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ يدعو الأمين العام للمنظمة الحكومية الدولية للنقلات السككية الدولية "OTIF" الجمعية العمومية بهدف:

(أ) تعيين أعضاء اللجنة الإدارية للفترة المقبلة (المادة 14 الفقرة 2 الحرف ب) من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات السككية الدولية "COTIF" وفق مضمون ملحق هذا البروتوكول وعند الضرورة البت في نهاية وكالة اللجنة الإدارية بالخدمة،

(ب) تحديد المساهمات النهائية للدول الأعضاء
في مصاريف المنظمة،

(ج) دفع المساهمات،

(د) المبلغ الأقصى الذي يمكن أن تبلغه مصاريف
المنظمة خلال الفترة الخمسية والذي تم تحديده قبل
وضع هذا البروتوكول موضع التنفيذ.

إن الحروف من "أ" إلى "ج" ترجع إلى السنة التي
خلالها يدخل هذا البروتوكول موضع التنفيذ وكذلك
إلى تلك التي تسبق هذه السنة.

الفقرة 6- تحسب المساهمات النهائية للدول
الأعضاء المترتبة بالنسبة للسنة التي يدخل فيها
البروتوكول الحالي موضع التنفيذ على أساس
المادة 11 الفقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالنقلات
السككية الدولية "COTIF" للعام 1980.

الفقرة 7- بناءً على طلب الدولة العضو التي
تكون مساهمتها المحسوبة عملاً بالمادة 26 من
الاتفاقية وفق مضمون ملحق البروتوكول الحالي
أعلى مما هي واجبة الأداء بالنسبة للعام 1999
يجوز للجمعية العمومية أن تحدّد مساهمة هذه
الدولة بالنسبة للسنوات الثلاثة التي تلي سنة بدء
العمل بالبروتوكول الحالي مع الأخذ بالاعتبار
المبادئ التالية :

(أ) إن أساس تحديد المساهمة الانتقالية هو
المساهمة الدنيا المنصوص عليها في المادة 26
الفقرة 3 المشار إليها آنفاً والمساهمة المترتبة
على السنة 1999 إذا كانت هذه المساهمة أعلى
من المساهمة الدنيا،

(ب) تتكيف المساهمة تدريجياً عبر ثلاث مراحل
على الأكثر للوصول إلى مبلغ المساهمة
النهائية المحسوبة عملاً بالمادة 26 المشار إليها
آنفاً.

لا يطبق هذا الإجراء على الدول الأعضاء التي
تكون مدينة بالمساهمة الدنيا التي تبقى في سائر
الأحوال واجبة الأداء.

الفقرة 8- إن عقود نقل المسافرين أو البضائع
على الصعيد الدولي بين الدول الأعضاء والمبرمة
بموجب القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل
المسافرين "CIV" للعام 1980 أو القواعد الموحدة
للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM" للعام 1980
تبقى خاضعة للقواعد الموحدة النافذة وقت إبرام
العقد نفسه حتى مابعد سريان مفعول هذا البروتوكول.

الفقرة 9- إن الأحكام الملزمة للقواعد الموحدة
"CUV" والقواعد الموحدة "CUI" تنطبق على العقود
المبرمة قبل سريان مفعول هذا البروتوكول بسنة بعد
وضعه موضع التنفيذ.

المادة 7

نصوص البروتوكول

الفقرة 1- أبرم هذا البروتوكول وجرى توقيعه
باللغات الفرنسية والألمانية والانكليزية. في حال
الاختلاف يبقى النص الفرنسي هو المرجع.

الفقرة 2- بناءً على اقتراح إحدى الدول الأعضاء
المعنية تصدر المنظمة الترجمات الرسمية لهذا
البروتوكول بلغات أخرى في الحدود التي تكون فيها
إحدى هذه اللغات هي اللغة الرسمية على أراضي
دولتين عضوين على الأقل. ويجري إعداد هذه
الترجمات بالتعاون مع المصالح المختصة في الدول
الأعضاء المعنية.

إثباتاً لذلك قام مطلقو الصلاحية المفوضون
شرعاً من قبل حكوماتهم المختصة بتوقيع هذا
البروتوكول.

نظم في فيلنيوس بتاريخ 3 حزيران (يونيو)
1999 عن نسخة واحدة أصلية في كل من اللغات
الفرنسية والألمانية والانكليزية. وتبقى هذه النسخ
مودعة في محفوظات منظمة "OTIF". وسيجري تسليم
نسخ مصدقة مطابقة إلى كل من الدول الأعضاء.

* عن جمهورية ألبانيا .

* عن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية
الشعبية.

* عن الجمهورية الفيدرالية الألمانية.

- * عن الجمهورية التشيكية.
- * عن الجمهورية التونسية.
- * عن الجمهورية التركية.

الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية
السككية "COTIF" في 9 أيار (مايو) 1980
وفق مضمون بروتوكول التعديل المؤرخ
في 3 حزيران (يونيو) 1999

الباب الأول

عموميات

المادة الأولى

التنظيم الحكومي الدولي

الفقرة 1- إن أطراف هذه الاتفاقية يشكلون
بصفتهم دولاً أعضاء المنظمة الحكومية الدولية
للتنقلات الدولية السككية "OTIF" المسماة فيما يلي
بـ"المنظمة".

الفقرة 2- مقر المنظمة هو في برن. ويمكن
للجمعية العمومية أن تقرّر تحديد مكان آخر لها يقع
في إحدى الدول الأعضاء.

الفقرة 3- للمنظمة شخصيتها القانونية. ولديها
خاصة الحق بالتعاقد والاقتناء وتملك الأموال المنقولة
وغير المنقولة والتقاضي أمام القضاء.

الفقرة 4- تتمتع المنظمة ومستخدموها
والخبراء الذين تستدعيهم وممثلو الدول الأعضاء
بالمزايا والحصانات اللازمة لأداء مهامهم ضمن
الشروط المحددة في البروتوكول المرفق بالاتفاقية
حول مزايا وحصانات المنظمة.

الفقرة 5- تنظم العلاقات بين المنظمة ودولة
المقر ضمن اتفاق مركزي.

الفقرة 6- لغات عمل المنظمة هي الفرنسية
والألمانية والانكليزية. ويجوز للجمعية العمومية
إدخال لغات عمل أخرى.

- * عن الجمهورية النمساوية.
- * عن المملكة البلجيكية.
- * عن جمهورية البوسنة والهرسك.
- * عن جمهورية بلغاريا.
- * كرواتيا،
- * عن المملكة الدانماركية.
- * عن المملكة الاسبانية.
- * عن فنلندا.
- * عن الجمهورية الفرنسية.
- * عن المملكة المتحدة البريطانية وإيرلندا
الشمالية.
- * عن اليونان.
- * عن الجمهورية المجرية.
- * عن الجمهورية العراقية.
- * عن جمهورية إيران الإسلامية.
- * عن جمهورية إيرلندا.
- * عن الجمهورية الإيطالية.
- * عن الجمهورية اللبنانية.
- * عن إمارة ليشتنستين.
- * عن جمهورية ليتوانيا.
- * عن اللوكسمبورغ.
- * عن جمهورية يوغسلافيا السابقة - مكدونيا.
- * عن المملكة المغربية.
- * عن إمارة موناكو.
- * عن المملكة النرويجية.
- * عن مملكة هولندا.
- * عن الجمهورية البولونية.
- * عن الجمهورية البرتغالية.
- * عن الجمهورية الرومانية.
- * عن الجمهورية السلوفاكية.
- * عن الجمهورية السلوفينية.
- * عن المملكة السويدية.
- * عن الاتحاد الفيدرالي السويسري.
- * عن الجمهورية العربية السورية.

المادة 2

هدف المنظمة

الفقرة 1- تهدف المنظمة إلى تشجيع وتحسين وتسهيل النقل الدولي السككي من كل جوانبه لا سيما :

(أ) وضع أنظمة حقوقية موحدة في المجالات القانونية التالية :

1- عقد متعلق بنقل المسافرين والبضائع على الصعيد الدولي السككي المباشر بما في ذلك النقلات التكميلية التي تستخدم وسائل نقل أخرى وتكون موضع عقد واحد.

2- عقد متعلق باستعمال المركبات كوسيلة نقل في مجال النقل الدولي السككي.

3- عقد متعلق باستعمال البنية التحتية في مجال النقل الدولي السككي.

4- نقل البضائع الخطرة في مجال النقل الدولي السككي.

(ب) الاسهام بأسرع وقت بعد الأخذ بعين الاعتبار المصالح العمومية الخاصة، في إلغاء العوائق أمام اجتياز الحدود أثناء النقل الدولي السككي لا سيما إذا كانت أسباب هذه العوائق مرتبطة بصلاحيات الدول.

(ج) الاسهام في التشغيل البيني وفي التوافق التقني في القطاع السككي بجعل المعايير التقنية صالحة وتبني التعليمات التقنية الموحدة.

(د) وضع إجراءات موحدة للقبول الفني للمعدات السككية المخصصة للاستعمال في النقل الدولي.

(هـ) السهر على تطبيق سائر القواعد والتوصيات المقررة في نطاق المنظمة.

(و) تطوير أنظمة القانون الموحد والقواعد والإجراءات المنصوص عليها في الأحرف من "أ" إلى "هـ" مع الأخذ بالاعتبار التطورات القانونية والاقتصادية والفنية.

الفقرة 2- يجوز للمنظمة :

(أ) في إطار الأهداف المنصوص عليها في الفقرة 1 إعداد أنظمة أخرى للقانون الموحد،

(ب) تشكيل إطار يمكن معه للدول الأعضاء إعداد اتفاقيات دولية أخرى هدفها تشجيع وتحسين وتسهيل النقل الدولي السككي.

المادة 3

التعاون الدولي

الفقرة 1- تتعهد الدول الأعضاء بتركيز تعاونها الدولي مبدئيا في المجال السككي ضمن نطاق المنظمة طالما أنه يوجد توافق مع المهام المسندة إليها وفق أحكام المادتين 2 و 4. لبلوغ هذا الهدف تتخذ الدول الأعضاء كل الإجراءات اللازمة والمفيدة لكي تتكيف مع الاتفاقيات والاتفاقات الدولية المتعددة الجوانب التي هي طرف متعاقد فيها وذلك كلما عنت هذه الاتفاقيات والاتفاقات التعاون الدولي في المجال السككي وتحولت إلى منظمات حكومية دولية وغير حكومية أخرى صلاحيات تتفق مع المهام المسندة إلى المنظمة.

الفقرة 2- إن الالتزامات الناجمة عن الفقرة 1 بالنسبة للدول الأعضاء التي هي أيضا أعضاء في المجموعات الأوروبية أو الدول الأطراف في الاتفاق على امتداد الساحة الاقتصادية الأوروبية لا تتميز في التزاماتها كونها أعضاء في المجموعات الأوروبية أو الدول الأطراف في الاتفاق على امتداد الساحة الاقتصادية الأوروبية.

المادة 4

استرجاع وتحويل الاختصاصات

الفقرة 1- بناء على قرار الجمعية العمومية يسمح للمنظمة بأن تسترجع وفق الأهداف المحددة في المادة (2) الاختصاصات والموارد والالتزامات التي حولت إليها من قبل منظمات حكومية دولية بموجب اتفاقات مبرمة مع هذه المنظمات.

الفقرة 2- يجوز للمنظمة بناء على قرار الجمعية العمومية تحويل الاختصاصات والموارد والالتزامات إلى منظمات حكومية دولية أخرى بموجب اتفاقات مبرمة مع هذه المنظمات.

الفقرة 3- يجوز للمنظمة بعد تصديق اللجنة الإدارية أن تأخذ على عاتقها وظائف إدارية لها صلة بأهدافها وعهدت إليها من قبل دولة عضو. إن نفقات المنظمة المترتبة على هذه الوظائف تكون على عاتق الدولة العضو المعنية.

المادة 5

الالتزامات الخاصة للدول الأعضاء

الفقرة 1- تتفق الدول الأعضاء على تبني كل الإجراءات الملائمة بهدف تسهيل وتسريع النقل الدولي السككي. لهذا الغرض تلتزم كل دولة عضو في حدود الإمكان بـ:

(أ) استبعاد كل إجراء غير مجد،

(ب) تبسيط وتنميط المعاملات التي لا تزال مفروضة،

(ج) تبسيط المراقبات الحدودية.

الفقرة 2- بغية تسهيل وتحسين النقل الدولي السككي تتفق الدول الأعضاء على تقديم العون للبحث عن أكبر انتظام ممكن في الأنظمة والمعايير والإجراءات وأساليب التنظيم المتعلقة بالمركبات السككية وبالمستخدمين السككيين والبنية التحتية والخدمات الإضافية.

الفقرة 3- تتفق الدول الأعضاء على تسهيل إبرام العقود بين مدراء البنى التحتية والتي ترمي إلى تحسين النقل الدولي السككي.

المادة 6

قواعد موحدة

الفقرة 1- يحكم النقل الدولي السككي وقبول المعدات السككية لاستخدامها في النقل الدولي طالما أنه لم يجر أو تصدر تصريحات أو تحفظات وفق المادة 42 الفقرة 1، الجملة الأولى ما يلي :

(أ) "القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي للمسافرين (CIV)" والتي تشكل الملحق "أ" من الاتفاقية،

(ب) "القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي للبضائع (CIM)" والتي تشكل الملحق "ب" من الاتفاقية.

(ج) "النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبضائع الخطرة (RID)" والتي تشكل الملحق "ج" من الاتفاقية.

(د) "القواعد الموحدة المتعلقة بعقد استعمال المركبات في النقل الدولي السككي (CUV)" والتي تشكل الملحق "د" من الاتفاقية.

(هـ) "القواعد الموحدة المتعلقة بعقد استعمال البنية التحتية في النقل الدولي السككي (CUI)" والتي تشكل الملحق "هـ" من الاتفاقية.

(و) "القواعد الموحدة المتعلقة بصلاحيات المعايير الفنية وتبني التعليمات الفنية الموحدة المطبقة على المعدات السككية المقرر استعمالها في النقل الدولي (APTU)" والتي تشكل الملحق "و" من الاتفاقية.

(ز) "القواعد الموحدة المتعلقة بالقبول الفني للمعدات السككية المستعملة في النقل الدولي (ATMF)" والتي تشكل الملحق "ز" من الاتفاقية.

(ح) "الأنظمة الأخرى للقانون الموحد التي أعدتها المنظمة بموجب المادة 2" الفقرة 2 "الحرف أ" وهي تشكل كذلك ملاحق للاتفاقية.

المادة 2 - القواعد الموحدة والنظام والأنظمة الواردة في الفقرة 1 بما في ذلك ملاحقها هي جزء مكمل للاتفاقية.

المادة 7

تعريف مفهوم "الاتفاقية"

في الأحكام التالية تغطي عبارة "اتفاقية" الاتفاقية بحصر المعنى والبروتوكول المنصوص عليه في المادة الأولى الفقرة 4 والملاحق المنصوص عليها في المادة 6 بما في ذلك مرفقاتها.

الباب 2

أحكام مشتركة

المادة 8

القانون الوطني

الفقرة 1- في تفسير وتطبيق الاتفاقية سيؤخذ بالحساب طابعها القانون الدولي وضرورة تشجيع التوحيد.

الفقرة 2- في كل ما لم تنص عليها الاتفاقية يطبق القانون الوطني.

الفقرة 3- يقصد بالقانون الوطني قانون الدولة التي يمارس فيها صاحب الحق حقوقه بما في ذلك القواعد المتعلقة بتضارب القوانين.

المادة 9

الوحدة الحسابية

الفقرة 1- إن الوحدة الحسابية التي تلحظها الملاحق هي قانون السحب الخاص كما هو محدد من قبل صندوق النقد الدولي.

الفقرة 2- تحسب قيمة العملة الوطنية لدولة عضو هي أيضا عضو في صندوق النقد الدولي فيما يتعلق بحقوق السحب الخاص وفق الأسلوب الذي يطبقه هذا الصندوق من أجل عملياته وصفقاته الخاصة.

الفقرة 3- تحسب قيمة العملة الوطنية لدولة عضو ليست عضوا في صندوق النقد الدولي فيما يتعلق بحقوق السحب الخاص وفق الطريقة التي تحددها هذه الدولة. وهذا الحساب يجب أن يعبر بالعملة الوطنية عن القيمة الحقيقية الأقرب ما أمكن من تلك التي قد تنجم عن تطبيق الفقرة 2.

الفقرة 4- بشأن دولة عضو ليست عضوا في صندوق النقد الدولي وحيث التشريع لا يسمح لها بتطبيق الفقرة 2 أو الفقرة 3 تعتبر الوحدة الحسابية التي لحظتها الملاحق مساوية لثلاثة فرنكات ذهبية.

والفرنك الذهبي محدد بـ 10.31 غرام من الذهب وبمعيار 0.900 وتحويل الفرنك الذهبي يجب أن يعبر بالعملة الوطنية عن قيمة حقيقية أقرب ما تكون مما قد ينجم عنه تطبيق الفقرة 2.

الفقرة 5- تبلغ الدول الأمين العام خلال الأشهر الثلاثة التي تلي وضع الاتفاقية موضع التنفيذ وكلما طرأ تغيير في أسلوب حسابها أو في قيمة عملتها الوطنية بالنسبة للوحدة الحسابية، أسلوب حسابها وفق الفقرة 3 أو نتائج التحويل وفق الفقرة 4، ويبلغ الأمين العام الدول الأعضاء هذه المعلومات.

الفقرة 6- يحول مبلغ معبر عنه بالوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية لدولة المحكمة المختصة. يجري التحويل وفق قيمة العملة المطابقة ليوم القرار القضائي أو اليوم الذي اتفق عليه بين الأطراف.

المادة 10

أحكام متممة

الفقرة 1- يجوز لدولتين أو أكثر أعضاء أو اثنين أو أكثر من الناقلين الاتفاق على أحكام متممة لتنفيذ القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة لنقل البضائع "CIM" دون الإخلال مع ذلك بهذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- توضع الأحكام المتممة المنصوص عليها في الفقرة 1 موضع التنفيذ وتنشر وفق الأصول التي تلحظها قوانين وتعليمات كل دولة. يتم إبلاغ الأمين العام للمنظمة بالأحكام المتممة للدول وبوضعها موضع التنفيذ. يقوم الأخير بنقل هذه المعلومات إلى الدول الأعضاء الأخرى.

المادة 11

الضمانة القضائية

إن الضمانة الواجب تقديمها لتأمين دفع النفقات لا يجوز فرضها بمناسبة الدعاوى القضائية المبنية على القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل

فيها مقر المستلم الإداري، إلا بموجب حكم صادر عن السلطة القضائية لهذه الدولة. إن عبارة "مستلم" تعني الذي يستثمر اقتصاديا بشكل دائم مركبة سكرية بمثابة وسيلة نقل سواء كان هو المالك أو له حق التصرف بها.

الباب الثالث

البنية والتشغيل

المادة 13

الأجهزة

الفقرة 1- يؤمن تشغيل المنظمة الأجهزة التالية :

(أ) الجمعية العمومية،

(ب) الهيئة الإدارية،

(ج) لجنة المراجعة،

(د) لجنة الخبراء لنقل البضائع الخطرة (RID)،

(هـ) لجنة التسهيلات السكرية،

(و) لجنة الخبراء الفنيين،

(ز) الأمين العام.

الفقرة 2- يجوز للجمعية العمومية إقرار إحداث لجان أخرى بصفة مؤقتة من أجل مهام نوعية.

الفقرة 3- عند تحديد النصاب في الجمعية العمومية وفي اللجان المشار إليها في الفقرة 1 الحروف من "ج" إلى "و" لا تؤخذ بالحساب الدول التي ليس لها حق التصويت (المادة 14 الفقرة 5 والمادة 26 الفقرة 7 أو المادة 40 الفقرة 4).

الفقرة 4- إن الرئاسة في الجمعية العمومية والرئاسة في الهيئة الإدارية وكذلك وظيفة الأمين العام يجب مبدئيا أن تسند إلى رعايا الدول الأعضاء المختلفة.

المادة 14

الجمعية العمومية

الفقرة 1- تتشكل الجمعية العمومية من سائر الدول الأعضاء.

المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM" والقواعد الموحدة لعقد استعمال المركبات في النقل الدولي السككي "CUV" والقواعد الموحدة لعقد استعمال البنية التحتية في النقل الدولي السككي "CUI".

المادة 12

تنفيذ الأحكام - الحجوزات

الفقرة 1- عندما تصبح الأحكام الصادرة عن القاضي المختص وجاهية كانت أم غيابية بموجب أحكام الاتفاقية نافذة حسب القوانين التي طبقها هذا القاضي فانها تكتسب القوة التنفيذية في كل من الدول الأعضاء الأخرى بعد استكمال المعاملات المنصوص عليها في الدولة التي سيجري فيها التنفيذ. إن مراجعة أساس القضية غير مقبولة. وهذه الإجراءات تطبق كذلك على التسويات القضائية.

الفقرة 2- لا تطبق الفقرة 1 لا على الأحكام التي لا تكون نافذة إلا مؤقتا ولا على الأحكام بالعدل والضرر التي تكون قد حكم بها إضافة إلى الرسوم ضد مدعى بسبب رد دعواه.

الفقرة 3- إن الديون الناجمة عن نقل خاضع للقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" أو القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM" لصالح منشأة نقل على منشأة نقل أخرى لا تتبع لنفس الدولة العضو لا يمكن حجزها إلا بموجب حكم صادر عن السلطة القضائية للدولة العضو التي تتبع لها المنشأة صاحبة الحق في الديون الواجب حجزها.

الفقرة 4- إن الديون الناجمة عن عقد خاضع للقواعد الموحدة لعقد استعمال المركبات في النقل الدولي "CUV" أو القواعد الموحدة لعقد استعمال البنية التحتية "CUI" لا يجوز حجزها إلا بموجب حكم صادر عن السلطة القضائية التي تتبع لها المنشأة صاحبة الحق في الديون الواجب حجزها.

الفقرة 5- لا يجوز حجز المركبات السكرية على أرض غير أرض الدولة العضو التي يكون

الفقرة 2- الجمعية العمومية :

(أ) تضع نظامها الداخلي،

(ب) تعين أعضاء الهيئة الإدارية وكذلك عضوا احتياطيا لكل منهم وتنتخب الدولة العضو التي ستتولى الرئاسة (المادة 15 الفقرات من 1 إلى 3)،

(ج) تنتخب الأمين العام (المادة 21 الفقرة 2)،

(د) تصدر التوجيهات المتعلقة بنشاط الهيئة الإدارية والأمين العام،

(هـ) تحدّد لكل فترة ست سنوات المبلغ الأقصى الذي يمكن أن تبلغه نفقات المنظمة خلال كلّ فترة ميزانية (المادة 25). وإلا فهي تصدر لفترة لا يمكن أن تتجاوز ست سنوات التوجيهات المتعلقة بتحديد هذه النفقات،

(و) تبتّ فيما اذا كان مقر المنظمة قد جرى تحديده في موقع آخر (المادة 1 الفقرة 2)،

(ز) تبتّ في ادخال لغات عمل أخرى (المادة 1 الفقرة 6)،

(ح) تبتّ في استرجاع اختصاصات أخرى من قبل المنظمة (المادة 4 الفقرة 1) وكذلك تحويل اختصاصات المنظمة إلى منظمة حكومية دولية أخرى (المادة 4 الفقرة 2)،

(ط) تبتّ عند اللزوم في إنشاء لجان أخرى بصفة مؤقتة من أجل مهام نوعية (المادة 13 الفقرة 2)،

(ي) تفحص فيما إذا كان موقف دولة ما ينبغي اعتباره بمثابة تخرّض ضمني (المادة 26 الفقرة 7)،

(ك) تبتّ في العهدة بتنفيذ تدقيق الحسابات إلى دولة عضو أخرى غير دولة المقر (المادة 27 الفقرة 1)،

(ل) تبتّ في الاقتراحات التي ترمي إلى تعديل الاتفاقية (المادة 33 الفقرتان 2 و3)،

(م) تبتّ في طلبات الانتساب المقدّمة إليها (المادة 37 الفقرة 4)،

(ن) تبتّ في شروط انتساب منظمة إقليمية ذات تكامل اقتصادي (المادة 38 الفقرة 1)،

(س) تبتّ في طلبات الاشتراك المقدّمة إليها (المادة 39 الفقرة 1)،

(ع) تبتّ في حلّ المنظمة والتحويل المحتمل لاختصاصاتها إلى منظمة حكومية دولية أخرى (المادة 43)،

(ف) تبتّ في المواضيع الأخرى المدرجة على جدول الأعمال.

الفقرة 3- يدعو الأمين العام الجمعية العمومية إلى الاجتماع مرّة كلّ ثلاث سنوات أو بناء على طلب ثلث الدول الأعضاء أو من الهيئة الإدارية وكذلك في الحالات المنصوص عليها في المادة 33 الفقرتين 2 و3 والمادة 37 الفقرة 4. وهو يوجه مشروع جدول الأعمال إلى الدول الأعضاء قبل ثلاثة أشهر على الأكثر من افتتاح الجلسة ضمن الشروط التي يحددها النظام الداخلي المنصوص عليه في الفقرة 2 الحرف "أ".

الفقرة 4- يكتمل النصاب في الجمعية العمومية (المادة 13 الفقرة 3) عندما تكون أكثرية الدول الأعضاء ممثلة. ويجوز أن تتمثل دولة عضو بدولة أخرى. غير أنه لا يجوز لدولة أن تمثل أكثر من دولة أخرى.

الفقرة 5- في حال تصويت الجمعية العمومية بشأن التعديلات على ملاحق الاتفاقية فإنه ليس للدول الأعضاء التي أبدت تصريحاً وفق (المادة 42 الفقرة 1 الجملة الأولى) حق التصويت بالنسبة للملحق المذكور.

الفقرة 6- تتخذ الجمعية العمومية قراراتها بأكثرية الدول الأعضاء الممثلة أثناء التصويت إلا في حالات الفقرة 2 الأحرف "هـ، و، ز، ح، ط، ع"، وكذلك في حالة (المادة 34 الفقرة 6) التي تتطلب أكثرية الثلثين. غير أنه في حالة الفقرة 2 الحرف "I" فإن أكثرية الثلثين غير مطلوبة إلا عندما يتعلّق الأمر باقتراحات ترمي إلى تعديل الاتفاقية بحصر المعنى باستثناء المادتين 9 و27 الفقرات من 2 إلى 10 وكذلك البروتوكول المنصوص عليه في (المادة الأولى الفقرة 4).

(د) تسمى كبار موظفي المنظمة مع أخذها بالحساب كفاءة المرشحين والتوزيع الجغرافي العادل،

(هـ) تخضع نظاماً يتعلّق بمالية ومحاسبة المنظمة،

(و) تصدق على برنامج العمل والميزانية وتقرير الإدارة وحسابات المنظمة،

(ز) تحدّد استناداً إلى الحسابات المصدقة المساهمات النهائية المترتبة على الدّول الأعضاء وفق (المادة 26) بالنسبة للعامين المدنيين المنصرمين وكذلك مبلغ سلفة الخزينة المترتبة على الدّول الأعضاء وفق (المادة 26 الفقرة 5) بالنسبة للسنة الجارية والسنة المدنية التالية،

(ح) تحدّد اختصاصات المنظمة التي تعني سائر الدّول الأعضاء أو بعضاً منها فقط وكذلك النفقات التي يجب بالتالي أن تتحملها هذه الدول الأعضاء (المادة 26 الفقرة 4)،

(ط) تحدّد مبلغ الأجر النوعية (المادة 26 الفقرة 11)،

(ي) تعطي التوجيهات الخاصة المتعلقة بتدقيق الحسابات (المادة 27 الفقرة 1)،

(ك) تصدق على أن تأخذ المنظمة على عاتقها الوظائف الإدارية (المادة 4 الفقرة 3) وتحدّد المساهمات النوعية المترتبة على كل دولة عضو معنية،

(ل) تبليغ الدول الأعضاء تقرير الإدارة وكشف الحسابات وكذلك قراراتها وتوصياتها،

(م) تنظم وتبليغ الدول الأعضاء تمهيدا لاجتماع الجمعية العمومية المكلفة بتحديد تشكيلها وقبل شهرين على الأكثر من موعد افتتاح الجلسة، تقريراً عن نشاطها وكذلك المقترحات المتعلقة بتجديدها (المادة 14 الفقرة 2 الحرف ب)،

(ن) تراقب إدارة الأمين العام،

الفقرة 7- بناء على دعوة يوجّهها الأمين العام بالاتفاق مع أكثرية الدول الأعضاء يجوز :

(أ) للدول غير الأعضاء في المنظمة،

(ب) للمنظمات والجمعيات الدولية المختصة بقضايا متعلّقة بنشاطات المنظمة أو المهتمة بمشكلات مدرجة على جدول الأعمال.

المشاركة في جلسات الجمعية العمومية برأي استشاري.

المادة 15

الهيئة الإدارية

الفقرة 1- تتشكّل الهيئة الإدارية من ثلث الدول الأعضاء.

الفقرة 2- يعين أعضاء الهيئة والعضو الاحتياطي لكلّ منهم وكذلك الدّولة العضو التي ترأسها لمدة ثلاث سنوات. إن تشكيل الهيئة محدّد لكلّ فترة مع الأخذ بالحساب بصورة خاصّة التوزيع الجغرافي العادل. إن العضو الاحتياطي الذي أصبح عضواً في الهيئة خلال فترة ما ينبغي أن يعيّن كعضو في الهيئة للفترة التالية.

الفقرة 3- إذا ما شغل مقعد عضو ما أو علق حقه في التصويت أو في حال غياب عضو خلال جلستين متتاليتين للهيئة بدون أن يتمثل بعضو آخر وفق (المادة 6) يمارس العضو الاحتياطي المعيّن من قبل الجمعية العمومية وظائف ذلك العضو للفترة المتبقية.

الفقرة 4- بغضّ النظر عن الحالة المنصوص عليها في الفقرة 3 فإنه لا يجوز لأية دولة عضو أن تبقى في عضوية الهيئة أكثر من فترتين متتاليتين وكاملتين.

الفقرة 5- الهيئة :

(أ) تضع نظامها الداخلي،

(ب) تبرم الاتفاق بمركز المنظمة،

(ج) تضع ملاك مستخدمي المنظمة،

المادة 16

اللجان

الفقرة 1- تتشكّل مبدئياً اللجان المنصوص عليها في (المادة 13 الفقرة 1) الحروف من "هـ" إلى "و" والفقرة 2 من سائر الدول الأعضاء. وعندما تتذاكر لجنة المراجعة ولجنة خبراء نظام النقل الدولي للبضائع الخطرة "RID" أو لجنة الخبراء الفنيين وتبث في إطار صلاحياتها تعديلات على ملاحق الاتفاقية فإن الدول الأعضاء التي عرضت وفق (المادة 42 الفقرة 1 الجملة الأولى) تصريحاً يتناول الملاحق المبحوث عنها ليست أعضاء في اللجنة المرتبطة بذلك.

الفقرة 2- يدعو الأمين العام اللجان إلى الاجتماع سواء بمبادرة شخصية منه أو بناء على طلب خمس دول أعضاء أو بناء على طلب الهيئة الإدارية. ويوجه الأمين العام مشروع جدول الأعمال إلى الدول الأعضاء قبل شهرين على الأكثر من افتتاح الجلسة.

الفقرة 3- يمكن أن تتمثل دولة عضو بدولة عضو أخرى. غير أن دولة لا يجوز أن تمثل أكثر من دولتين أخريين.

الفقرة 4- لكل دولة عضو ممثلة الحق بصوت واحد. يُعتمد الاقتراح إذا كان عدد الأصوات الإيجابية :

(أ) مساوياً على الأقل لثلث عدد الدول الأعضاء الممثلة أثناء التصويت و،

(ب) أعلى من عدد الأصوات السلبية.

الفقرة 5- بناء على دعوة الأمين العام الموجهة بالاتفاق مع أكثرية الدول الأعضاء يجوز :

(أ) لدول غير أعضاء في المنظمة،

(ب) لدول أعضاء غير أعضاء مع ذلك في اللجان المعنية،

(ج) للمنظمات والجمعيات الدولية المختصة بقضايا متعلقة بنشاطات المنظمة أو المهتمة بمشكلات مدرجة على جدول الأعمال.

(س) تسهر على حسن تطبيق الأمين العام للاتفاقية وكذلك تنفيذه للقرارات المتخذة من قبل الأجهزة الأخرى. ولهذا الغرض فإنه يجوز للهيئة أن تتخذ كل الإجراءات الآيلة إلى تحسين تطبيق الاتفاقية والقرارات الوارد ذكرها،

(ع) تبث آراء معللة حول المواضيع التي يمكن أن تهم نشاط المنظمة والتي تعرض عليها من قبل دولة عضو أو من قبل الأمين العام،

(ف) تفصل في النزاعات بين دولة عضو والأمين العام بالنسبة لوظيفته كمودع لديه (المادة 36 الفقرة 2)،

(ق) تبث في طلبات تعليق نوعية العضو (المادة 40).

الفقرة 6- يكتمل النصاب في الهيئة عندما يكون ثلثاً أعضائها ممثلين. يجوز لعضو أن يتمثل بعضو آخر غير أنه لا يجوز لعضو أن يمثل أكثر من عضو آخر.

الفقرة 7- تتخذ الهيئة قراراتها بأكثرية الأعضاء الممثلين أثناء التصويت.

الفقرة 8- تجتمع الهيئة في مقر المنظمة إلا في حال صدور قرار معاكس وترسل محاضر ضبوط الجلسات إلى سائر الدول الأعضاء.

الفقرة 9- رئيس الهيئة :

(أ) يدعو الهيئة إلى الاجتماع مرة كل سنة على الأقل وكذلك بناء على طلب أربعة من أعضائها أو من قبل الأمين العام،

(ب) يوجه إلى أعضاء الهيئة مشروع جدول الأعمال،

(ج) يعالج ضمن الحدود والشروط المحددة في النظام الداخلي للهيئة قضايا عاجلة أثّرت أثناء الجلسات،

(د) يوقع على الاتفاق بمركز المقر المنصوص عليه في الفقرة 5 الحرف "ب".

الفقرة 10- يجوز للهيئة ضمن حدود صلاحياتها الخاصة تكليف الرئيس بتنفيذ بعض المهام النوعية.

المشاركة في جلسات اللجان برأي استشاري.

الفقرة 6- تنتخب اللجان من أجل كل دورة أو لفترة محدّدة رئيسا أو نائب رئيس واحد أو أكثر.

الفقرة 7- تجري المداولات بلغات العمل. يتم ترجمة الأبحاث الجارية أثناء الجلسة بإحدى لغات العمل باختصار إلى لغات العمل الأخرى. أما الاقتراحات والقرارات فتترجم بالكامل.

الفقرة 8- تلخص محاضر الضبوط المداولات أما الاقتراحات والقرارات فتتسخن بالكامل. فيما يتعلق بالقرارات فإن النص الفرنسي هو وحده الذي يظلّ معتمدا.

ترسل محاضر الضبوط إلى سائر الدول الأعضاء.

الفقرة 9- يجوز للجان أن تشكل مجموعات عمل لتكليفها بمعالجة قضايا محدّدة.

الفقرة 10- تتزود اللجان بنظام داخلي.

المادة 17

لجنة المراجعة

الفقرة 1- لجنة المراجعة :

(أ) تبتّ وفق (المادة 33 الفقرة 4) في المقترحات التي ترمي إلى تعديل الاتفاقية،

(ب) تدقّق في المقترحات التي يقتضي عرضها على الجمعية العمومية من أجل البتّ فيها وفق (المادة 33 الفقرة 2).

الفقرة 2- يكتمل النصاب في لجنة المراجعة (المادة 13 الفقرة 3) عندما تكون أكثرية الدول الأعضاء ممثلة فيها.

المادة 18

لجنة خبراء نظام النقل الدولي للبضائع الخطرة "RID"

الفقرة 1- تبتّ لجنة خبراء النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" وفق (المادة 33 الفقرة 5) في المقترحات الرامية إلى تعديل الاتفاقية.

الفقرة 2- يكتمل النصاب في لجنة خبراء النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" (المادة 13 الفقرة 3) عندما يكون ثلث الدول الأعضاء ممثلا فيها.

المادة 19

لجنة التسهيلات السككية

الفقرة 1- لجنة التسهيلات السككية :

(أ) تبدي رأيها حول سائر القضايا التي ترمي إلى تسهيل اجتياز الحدود في النقل الدولي السككي،

(ب) توصي بالمعايير والأساليب والإجراءات والممارسات المتعلقة بالتسهيلات السككية.

الفقرة 2- يكتمل النصاب في لجنة التسهيلات السككية (المادة 13 الفقرة 3) عندما يكون ثلث الدول الأعضاء ممثلا فيها.

المادة 20

لجنة الخبراء الفنيين -

الفقرة 1- لجنة الخبراء الفنيين :

(أ) تبتّ وفق المادة 5 من القواعد الموحدة "APTU" في صلاحية معيار فني متعلق بمعدات سككية معدة للاستعمال في النقل الدولي.

(ب) تبتّ وفق المادة 6 من القواعد الموحدة "APTU" في تبني تعليمات فنية موحدة متعلّقة بصنع أو استثمار أو صيانة أو إجراء متعلق بمعدات سككية معدة للاستعمال في النقل الدولي،

(ج) تسهر على تطبيق المعايير القيمة والتعليمات الفنية الموحدة المتعلّقة بالمعدات السككية المعدة للاستعمال في النقل الدولي السككي وتدقّق في تطورها بهدف التأكد من صلاحيتها أو تبنيها وفق الإجراءات الملحوظة في المادتين 5 و6 من القواعد الموحدة "APTU".

(د) تبتّ وفق المادة 33 الفقرة 6 في المقترحات الرامية إلى تعديل الاتفاقية،

(هـ) تعالج سائر القضايا الأخرى المناطة بها وفق القواعد الموحدة "APTU" والقواعد الموحدة "ATMF".

الفقرة 2- يكتمل النصاب في لجنة الخبراء الفنيين (المادة 13 الفقرة 3) عندما يكون نصف الدول الأعضاء بمفهوم المادة 16 الفقرة 1 ممثلاً فيها. عند اتخاذ قرارات تتعلق بأحكام ملاحق القواعد الموحدة "APTU" فإنه ليس للدول الأعضاء التي أبدت اعتراضاً وفق المادة 35 الفقرة 4 إزاء الإجراءات المعنية أو عرضت تصريحاً وفق المادة 9 الفقرة 1 من القواعد الموحدة "APTU" حق التصويت.

الفقرة 3- تستطيع لجنة الخبراء إما جعل المعايير الفنية صالحة أو تبني تعليمات فنية موحدة أو رفض جعلها صالحة أو اعتمادها. وفي سائر الأحوال لا يمكنها تعديلها.

المادة 21

الأمين العام

الفقرة 1- يؤمن الأمين العام وظائف أمانة سر المنظمة.

الفقرة 2- يُنتخب الأمين العام من قبل الجمعية العمومية لفترة ثلاث سنوات قابلة للتجديد مرتين على الأكثر.

الفقرة 3- ينبغي للأمين العام خاصة :

(أ) تأمين وظائف المودع لديه (المادة 36)،

(ب) تمثيل المنظمة أمام الخارج،

(ج) تبليغ القرارات المتخذة من قبل الجمعية العمومية واللجان إلى الدول الأعضاء (المادة 34 الفقرة 1 والمادة 35 الفقرة 1)،

(د) تنفيذ المهام المناطة به من قبل الأجهزة الأخرى للمنظمة،

(هـ) دراسة مقترحات الدول الأعضاء الرامية إلى تعديل الاتفاقية باللجوء عند الاقتضاء إلى مساعدة خبراء،

(و) دعوة الجمعية العمومية واللجان إلى الاجتماع (المادة 14 الفقرة 3 والمادة 16 الفقرة 2)،

(ز) توجيه الوثائق اللازمة عن جلسات مختلف الأجهزة إلى الدول الأعضاء في الوقت الملائم،

(ح) إعداد برنامج العمل ومشروع الميزانية وتقرير إدارة المنظمة ورفعها للتصديق إلى الهيئة الإدارية (المادة 25)،

(ط) إدارة أموال المنظمة ضمن إطار الميزانية المصدق عليها،

(ي) السعي بناءً على طلب أحد الأطراف المعنية من خلال بذل مساعيه الحميدة، لتسوية الخلافات فيما بينها والناجمة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية،

(ك) إصدار رأي بناءً على طلب سائر الأطراف المعنية حول الخلافات الناجمة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية،

(ل) تأمين الوظائف المناطة بها في الباب الخامس،

(م) تلقي المراسلات التي تجريها الدول الأعضاء والمنظمات والجمعيات الدولية المنصوص عليها في المادة 16 الفقرة 5 والمنشآت (ناقلون، مدراء بنية تحتية الخ...) المشاركة في النقل الدولي السككي وتبليغها إذا اقتضى الأمر إلى الدول الأعضاء الأخرى والمنظمات والجمعيات الدولية وكذلك إلى المنشآت،

(ن) ممارسة الإشراف على مستخدمي المنظمة،

(س) إعلام الدول الأعضاء في الوقت الملائم بكل شاغل متعلق بوظائف المنظمة،

(ع) ضبط ونشر قوائم الخطوط المنصوص عليها في المادة 24.

الفقرة 4- يجوز للأمين العام أن يقدم بمبادرة شخصية مقترحات ترمي إلى تعديل الاتفاقية.

المادة 22

مستخدمو المنظمة

إنّ حقوق وواجبات مستخدمي المنظمة محدّدة في ملاك المستخدمين المنظم من قبل الهيئة الإدارية وفق المادة 15 الفقرة 5 الحرف "ج".

المادة 23

نشرة

الفقرة 1- تصدر المنظمة نشرة تتضمن البيانات الرسمية وكذلك تلك اللازمة والمفيدة بهدف تطبيق الاتفاقية.

الفقرة 2- يجوز تعميم البيانات التي يقع إجراؤها على الأمين العام بموجب الاتفاقية تحت شكل إشهار في النشرة عند الاقتضاء.

المادة 24

قوائم الخطوط

الفقرة 1- تسجل الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية المشار إليها في المواد الأولى من القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للمسافرين "CIV" والقواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM" وحيث تجري عليها النقلات وتكون موضوع عقد نقل واحد علاوة على النقل السككي في قائمتين :

(أ) قائمة الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية بالنسبة لاتفاقية النقل الدولي للمسافرين "CIV"،

(ب) قائمة الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية بالنسبة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM".

الفقرة 2- تسجل الخطوط الحديدية لدولة عضو أبدت تحفظاً وفق المادة الأولى الفقرة 6 من القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للمسافرين "CIV" أو وفق المادة الأولى الفقرة 6 من القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM" في قائمتين وفق هذا التحفظ.

(أ) قائمة الخطوط الحديدية "CIV"،

(ب) قائمة الخطوط الحديدية "CIM".

الفقرة 3- توجه الدول الأعضاء إلى الأمين العام مراسلاتها المتعلقة بتسجيل أو ترقيين خطوط مشار

إليها في الفقرتين 1 و2. ولا تسجل الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية المشار إليها في الفقرة 1 إلا في الحدود التي تربط دولاً أعضاء وبعد موافقتها. أما بالنسبة لترقيين مثل هذا الخط فإن مخاطبة إحدى هذه الدول كافية.

الفقرة 4- يبلغ الأمين العام سائر الدول الأعضاء تسجيل أو ترقيين خط ما.

الفقرة 5- تخضع النقلات على الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية المشار إليها في الفقرة 1 والنقلات على الخطوط الحديدية المشار إليها في الفقرة 2 لأحكام الاتفاقية في نهاية شهر اعتباراً من تاريخ تبليغ التسجيل من قبل الأمين العام. إن مثل هذا الخط يصبح غير خاضع لأحكام الاتفاقية في نهاية ثلاثة أشهر اعتباراً من تاريخ تبليغ الترقيين من قبل الأمين العام باستثناء ما يتعلق بالنقلات الجارية التي يقتضي إنجازها.

الباب الرابع

المالية

المادة 25

برنامج العمل، الميزانية، الحسابات، تقرير الإدارة

الفقرة 1- يغطي برنامج العمل والميزانية وحسابات المنظمة فترة عامين مدنيين.

الفقرة 2- تنشر المنظمة كل سنتين على الأقل تقرير الإدارة.

الفقرة 3- يقفل مجموع نفقات المنظمة من أجل كل فترة ميزانية من قبل الهيئة الإدارية بناءً على اقتراح الأمين العام.

المادة 26

تمويل النفقات

الفقرة 1- مع مراعاة الفقرات من 2 إلى 4 تتحمل الدول الأعضاء نفقات المنظمة التي لا تغطيها واردات أخرى بنسبة 5/2 على أساس مفتاح توزيع

المساهمات لنظام الأمم المتحدة و 5/3 تناسبيا مع الطول الاجمالي للبنى التحتية السككية وكذلك الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية المسجلة وفق المادة 24 الفقرة 1. غير أن الخطوط البحرية وخطوط الملاحة الداخلية لا تحسب إلا لأجل نصف أطوالها.

الفقرة 2- عندما تبدي دولة عضو تحفظاً وفق المادة الأولى الفقرة 6 من القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للمسافرين "CIV" أو وفق المادة الأولى الفقرة 6 من القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM" تطبق صيغة المساهمة المشار إليها في الفقرة 1 كما يلي :

(أ) بدلاً من الطول الاجمالي للبنى التحتية السككية على أراضي دولة عضو لا تؤخذ بالحساب سوى طول الخطوط الحديدية المسجلة وفق المادة 24 الفقرة 2.

(ب) تحسب حصة المساهمة وفق نظام الأمم المتحدة بنسبة طول الخطوط المسجلة وفق المادة 24 الفقرتين 1 و 2 نسبة إلى الطول الاجمالي للبنى التحتية السككية على أراضي هذه الدولة العضو وطول الخطوط المسجلة وفق المادة 24 الفقرة 1. ولا يجوز لهذه الحصة أن تكون أدنى من 0.01 بالمائة.

الفقرة 3- تتحمل كل دولة عضو 0.25 بالمائة على الأقل و 15 بالمائة على الأكثر من المساهمات.

الفقرة 4- تحدّد الهيئة الإدارية اختصاصات المنظمة التي تهم :

(أ) كل الدول الأعضاء بشكل متساوٍ والنفقات التي تتحملها كل الدول الأعضاء وفق الصيغة المشار إليها في الفقرة 1،

(ب) فقط بعضاً من الدول الأعضاء والنفقات التي تتحملها هذه الدول الأعضاء وفق نفس الصيغة.

تطبق الفقرة الثالثة قياساً على ذلك. وهذه الأحكام لا تنال من المادة 4 الفقرة 3.

الفقرة 5- تؤدى مساهمات الدول الأعضاء في نفقات المنظمة تحت شكل سلفة على الخزينة قابلة للدفع عن قسطين على الأكثر حتى 31 تشرين الأول (أكتوبر) من كل من العامين اللذين تغطيهما الميزانية. إن السلفة على الخزينة محدّدة على أساس مساهمات السنتين السابقتين المؤداة نهائياً.

الفقرة 6- عند إرسال تقرير الإدارة وكشف الحسابات إلى الدول الأعضاء يبلغها الأمين العام المبلغ النهائي لمساهمة السنتين المدنيّتين المنصرمتين وكذلك المبلغ للسلفة على الخزينة بالنسبة للسنتين المدنيّتين المقبلتين.

الفقرة 7- بعد 31 كانون الأول (ديسمبر) من سنة تبليغ الأمين العام وفق الفقرة 6 يفرض على المبالغ المترتبة على السنتين المدنيّتين المنصرمتين فائدة قدرها 5 بالمائة سنوياً. وإذا لم تدفع دولة عضو بعد سنة من هذا التاريخ حصة مساهمتها يعلّق حقها في التصويت إلى أن تتجاوب بالالتزام بالدفع. وبعد انقضاء مهلة إضافية مدّتها سنتان تبت الجمعية العمومية فيما إذا كان موقف هذه الدولة يجب اعتباره بمثابة انسحاب ضمني من الاتفاقية ويحدّد عند الاقتضاء تاريخ نفاذ هذا الانسحاب.

الفقرة 8- تبقى المساهمات المستحقة واجبة الأداء في حالات الانسحاب بموجب الفقرة 7 أو المادة 41 وكذلك في حالات تعليق حق التصويت المشار إليه في المادة 40 الفقرة 4 الحرف "ب".

الفقرة 9- تغطى المبالغ التي لم يتم تحصيلها من موارد المنظمة.

الفقرة 10- يجوز للدولة التي انسحبت من الاتفاقية أن تصبح من جديد دولة عضواً عن طريق الانضمام شريطة أن تدفع المبالغ المدينة بها.

الفقرة 11- تستوفي المؤسسة تعويضاً من أجل تغطية النفقات الخاصة الناجمة عن النشاطات الملحوظة في المادة 21 الفقرة 3 الحروف من "ي" إلى "ل". وفي الحالات الملحوظة في المادة 21 الفقرة 3 الحرفين "ي" و "ك" يحدّد هذا التعويض من

الفقرة 4- لمدقق الحسابات حرية الاطلاع في أية لحظة على كل الدفاتر والقيود والوثائق الحسابية وغيرها من المعلومات التي يرى أنه بحاجة إليها.

الفقرة 5- مدقق الحسابات ليس مختصا برفض أي باب من أبواب الحسابات ولكنه يلفت مباشرة انتباه الأمين العام إلى كل عملية يرى أن دقتها أو تلاؤميتها تبدو له قابلة للنقاش لكي يتخذ هذا الأخير الإجراءات المطلوبة.

الفقرة 6- يعرض مدقق الحسابات ويوقع شهادة على الكشف المالية وفق النصوص التالية :

"دققت الكشف المالية للمنظمة للفترة الميزانية المنتهية في 31 كانون الأول (ديسمبر) تناول التدقيق تحليلا عاما للطرق الحسابية ومراقبة المستندات الحسابية وغيرها من الثبوتيات التي رأيتها ضرورية في حينه". وهذه الشهادة تبين حسب الحالة :

(أ) أن الكشف المالية تعكس بشكل مرض الوضع المالي بتاريخ انقضاء الفترة المعتمدة وكذلك نتائج العمليات الجارية خلال الفترة المنتهية في ذلك التاريخ،

(ب) أن الكشف المالية قد نظمت وفق المبادئ الحسابية المذكورة،

(ج) أن المبادئ المالية قد طبقت وفق طرق متوافقة مع تلك المعتمدة أثناء فترة الميزانية السابقة،

(د) ان العمليات المالية قد اجريت بمقتضى القواعد والأنظمة والأحكام الميزانية وتوجيهات المنظمة الأخرى

الفقرة 7- في تقريره حول العمليات المالية يبين مدقق الحسابات :

(أ) طبيعة وأبعاد التدقيق الذي عمده إليه،

(ب) العناصر التي لها صلة بالطابع الكامل أو دقة الحسابات بما في ذلك عند الاقتضاء :

1- المعلومات اللازمة للتفسير والتقييم الصحيحين للحسابات.

قبل الهيئة الإدارية بناءً على اقتراح الأمين العام. أما في الحالة الملحوظة في المادة 21 الفقرة 3 الحرف "L" فتطبق بشأنها المادة 31 الفقرة 3.

المادة 27

تدقيق الحسابات

الفقرة 1- يجري تدقيق الحسابات من قبل دولة المقر وفق قواعد هذه المادة إلا إذا كان هناك قرار مغاير من الجمعية العمومية بموجب المادة 14 الفقرة 2 الحرف "K" شريطة مراعاة سائر التوجيهات الخاصة للهيئة الإدارية فيما يتعلق بنظام مالية ومحاسبة المنظمة (المادة 15 الفقرة 5 الحرف e).

الفقرة 2- يدقق مدقق الحسابات حسابات المنظمة بما في ذلك كل الأموال الائتمانية والحسابات الخاصة مثلما يراه ضروريا للتأكد من :

(أ) أن الكشف المالية مطابقة لدفاتر وقيود المنظمة،

(ب) أن العمليات الحسابية التي تبرزها الكشف قد تمت طبقا للقواعد والأنظمة وأحكام الميزانية وتوجيهات المنظمة الأخرى،

(ج) أن القيم والنقود المودعة في المصرف أو في الصندوق قد تم تدقيقها إما بفضل شهادات صادرة مباشرة من المودعين لديهم أو تم عدها فعليا،

(د) إن المراقبات الداخلية بما في ذلك التدقيق الداخلي للحسابات متطابقة،

(هـ) إن عناصر الأصول والخصوم وكذلك سائر الفوائض والعجوزات قد أدرجت في الحسابات وفق إجراءات وجدها ملائمة.

الفقرة 3- مدقق الحسابات هو وحده مختص بأن يقبل كليا أو جزئيا الشهادات والتبريرات التي يعرضها الأمين العام. وإذا رأى ملائمة لذلك يمكنه اللجوء إلى فحص وتدقيق مفصل لكل وثيقة حسابية مرتبطة سواء بالعمليات الحسابية أو بالتوريدات والمعدات.

2- كل مبلغ جرى استيفاءه ولكن لن يتم تسجيله في الحساب.

3- كل مبلغ كان موضوع التزام منتظم أو مشروط لنفقة ولم يدرج في الحساب أو لم يؤخذ بالحساب في الكشف المالية.

4- النفقات التي لم تقدم بشأنها مستندات ثبوتية كافية.

5- مسك دفاتر الحسابات طبقا للأصول الواجبة. يقتضي بيان الحالات التي يكون فيها العرض المادي للكشوف الحسابية بعيدا عن المبادئ الحسابية المعترف بها عامة والمطبقة باستمرار.

ج) المواضيع الأخرى التي من أجلها يقتضي لفت انتباه الهيئة الإدارية مثلا :

1- حالات الاحتيال أو الشبهة في الاحتيال.

2- الإسراف أو الاستعمال غير النظامي للأموال أو غيرها من مقتنيات المنظمة (حتى ولو كانت الحسابات المتعلقة بالعملية الجارية نظامية).

3- النفقات التي من شأنها أن تلحق بالمنظمة فيما بعد بعد تكاليف هامة.

4- كل عيب عام أو خاص في نظام مراقبة الإيرادات والنفقات أو التوريدات والمعدات.

5- النفقات غير المتجانسة مع نوايا الهيئة الإدارية مع الأخذ بالاعتبار التحويلات إلى حساب آخر التي سمح بها حسب الأصول داخل الميزانية.

6- تجاوزات الاعتمادات مع الأخذ بالاعتبار التعديلات الناجمة عن تحويلات إلى حساب آخر سمح بها حسب الأصول داخل الميزانية.

7- النفقات غير المتجانسة مع الموافقات التي تحكمها.

د) دقة أو عدم دقة الحسابات المتعلقة بالتوريدات والمعدات والمنظمة حسب الجرد وتدقيق الدفاتر.

فضلا عن ذلك يمكن أن يظهر التقرير عمليات أدرجت في الحسابات خلال فترة ميزانية سابقة ومن

أجلها تم الحصول على معلومات جديدة أو عمليات يقتضي القيام بها خلال فترة ميزانية لاحقة وحيث بدا أنه من المستحسن إعلام الهيئة الإدارية بها سلفا.

الفقرة 8- يجب على مدقق الحسابات أن لا يدرج في تقريره بأي حال من الأحوال انتقادات دون أن يعطي الأمين العام مسبقا إمكانية التبرير.

الفقرة 9- يبلغ مدقق الحسابات الهيئة الإدارية والأمين العام المشاهدات التي وجدها أثناء التدقيق. ويمكنه فضلا عن ذلك عرض كل تعليق يراه مناسبا فيما يتعلق بتقرير الأمين العام المالي.

الفقرة 10- في الحدود التي يكون مدقق الحسابات قد قام بتدقيق موجز أو لم يحصل على مبررات كافية ينبغي أن يدرجه في شهادته وتقريره موضحا أسباب ملاحظاته وكذلك النتائج التي قد تنجم بالنسبة للوضع المالي والعمليات المالية المدرجة في الحسابات.

الباب الخامس

التحكيم

المادة 28

الاختصاص

الفقرة 1- يجوز بناء على طلب أحد الأطراف أن تخضع لمحكمة تحكيمية النزاعات بين الدول الأعضاء الناجمة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية وكذلك النزاعات بين الدولة الأعضاء والمنظمة الناجمة عن تفسير أو تطبيق البروتوكول حول المزايا والحصانات. وتحدد الأطراف بحرية تشكيل المحكمة التحكيمية والإجراءات التحكيمية.

الفقرة 2- يجوز بالاتفاق مع الأطراف المعنية أن تخضع لمحكمة تحكيمية النزاعات الأخرى الناجمة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية وغيرها من الاتفاقيات التي أعدتها المنظمة بموجب المادة 2 الفقرة 2 إذا لم يتم تسويتها حيبا أو إخضاعها لقرار المحاكم العادية. تطبق المواد من 29 إلى 32 من أجل تشكيل المحكمة التحكيمية والإجراءات التحكيمية.

المشترك الحكم الثالث أو الخامس الذي يترأس المحكمة التحكيمية. وفي حال عدم الاتفاق بين الأطراف حول تعيين الحكم الوحيد أو الاتفاق بين الحكام المختارين لتعيين الحكم الثالث أو الخامس فإن هذا التعيين يتم من قبل الأمين العام.

الفقرة 3- ينبغي أن يكون الحكم الوحيد أو الحكم الثالث أو الخامس من جنسية تختلف عن جنسية الأطراف إلا إذا كان هؤلاء من نفس الجنسية.

الفقرة 4- إن مداخله طرف ثالث في النزاع تبقى دون جدوى فيما يتعلق تشكيل المحكمة التحكيمية.

المادة 31

الإجراءات - النفقات

الفقرة 1- تقرّر المحكمة التحكيمية الإجراءات الواجب اتباعها أخذاً بالحساب بصورة خاصة الأحكام التالية :

(أ) تدرس وتفصل في الأسباب حسب العناصر المقدمة إليها من قبل الأطراف دون أن تلتزم عندما تدعى إلى لفظ الحكم بتأويلات هؤلاء،

(ب) لا يمكنها أن تحكم للمدعي بأكثر وبغير ما طلبه ولا أقل ممّا أقرّ به المدعى عليه الطالب ولا بأقل ممّا اعترف به المدافع بأنه واجب الأداء،

(ج) تحرّر المحكمة التحكيمية قرارها التحكيمي المعلن حسب الأصول ويبلغه الأمين العام للأطراف المعنية،

(د) يكون القرار التحكيمي نهائياً إذا لم يكن هناك نصّ مغاير للقانون النافذ في موقع انعقاد المحكمة التحكيمية ومع مراعاة الاتفاق المغاير للأطراف.

الفقرة 2- تحدّد أتعاب الحكام من قبل الأمين العام.

الفقرة 3- يحدّد القرار التحكيمي النفقات والمصاريف ويقرّر توزيعها بين الأطراف وكذلك توزيع أتعاب الحكام.

الفقرة 3- يجوز لكل دولة عندما توجّه طلب الانضمام إلى الاتفاقية أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الفقرتين 1 و2 كلياً أو جزئياً.

الفقرة 4- يجوز للدولة التي أبدت تحفظاً بموجب الفقرة 3 أن تعدل عنه في أية لحظة بإعلام المودع لديه. وهذا العدول يسري مفعوله بعد شهر من التاريخ الذي يكون المودع لديه قد أعطى الدول الأعضاء علماً بذلك.

المادة 29

اتفاق التحكيم - قلم المحكمة

تبرم الأطراف اتفاقاً تحكيمياً ينص بصورة خاصة على :

(أ) موضوع الخلاف،

(ب) تشكيل المحكمة والمهل المتفق عليها لتسمية حكم أو حكمين،

(ج) المكان المتفق عليه لانعقاد المحكمة.

ينبغي تبليغ الاتفاق التحكيمي إلى الأمين العام الذي يتولّى مهام قلم المحكمة.

المادة 30

الحكام

الفقرة 1- توضع قائمة الحكام وتضبط من قبل الأمين العام. يجوز لكل دولة عضو أن تسجل في قائمة الحكام حكمين من رعاياها المختصين.

الفقرة 2- تتألف المحكمة التحكيمية من حكم واحد أو ثلاثة أو خمسة حكام وفق اتفاق التحكيم. يتم اختيار الحكام من بين الأشخاص الواردة أسماؤهم في القائمة المشار إليها في الفقرة 1. غير أنه إذا كان اتفاق التحكيم يلحظ خمسة حكام فبوسع كل من الأطراف أن يختار حكماً من خارج القائمة. وإذا كان اتفاق التحكيم يلحظ حكماً وحيداً فإن اختياره يتم باتفاق الأطراف. إذا كان اتفاق التحكيم يلحظ ثلاثة أو خمسة حكام فإن كلا من الأطراف يختار حكماً واحداً أو حكمين حسب الحال وهؤلاء يختارون بالاتفاق

(ب) القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للمسافرين "CIV" باستثناء المواد 1، 2، 5، 6، 16، 26 إلى 39 و 41 إلى 53 و 56 إلى 60،

(ج) القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM" باستثناء المواد 1، 5، 6 الفقرتين 1 و 2 والمواد 8، 12، 13 الفقرة 2 والمادتين 14 و 15 الفقرتين 2 و 3 والمادة 19 الفقرتين 6 و 7 وكذلك المواد من 23 إلى 27 ومن 30 إلى 33 ومن 36 إلى 41 ومن 44 إلى 48،

(د) القواعد الموحدة "CUV" باستثناء المواد 1، 4، 5 و 7 إلى 12،

(هـ) القواعد الموحدة "CUI" باستثناء المواد 1، 2، 4، 8 إلى 15 و 17 إلى 19 و 21 و 23 إلى 25،

(و) القواعد الموحدة "APTU" باستثناء المواد 1، 3 و 9 إلى 11 وكذلك مرفقات هذه القواعد الموحدة،

(ز) القواعد الموحدة "ATMF" باستثناء المواد 1، 3 و 9.

عندما تعرض مقترحات بتعديل على لجنة المراجعة وفق الأحرف من "أ" إلى "ز" يجوز لثلث الدول الممثلة في اللجنة أن تفرض عرض هذه المقترحات على الجمعية العمومية للبت فيها.

الفقرة 5- تبت لجنة خبراء النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" في المقترحات الرامية إلى تعديل النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبضائع الخطرة "RID". عندما تعرض مثل هذه المقترحات على لجنة خبراء هذا النظام "RID" يجوز لثلث الدول الممثلة في اللجنة أن تفرض عرض هذه المقترحات على الجمعية العمومية للبت فيها.

الفقرة 6- تبت لجنة الخبراء الفنية في المقترحات الرامية إلى تعديل مرفقات القواعد الموحدة "APTU". وعندما تحال مثل هذه المقترحات إلى لجنة الخبراء الفنيين يجوز لثلث الدول الممثلة في اللجنة أن تفرض عرض هذه المقترحات على الجمعية العمومية للبت فيها.

المادة 32

التقادم - القوة التنفيذية

الفقرة 1- يكون للشروع في الإجراءات التحكيمية بالنسبة لانقطاع التقادم نفس المفعول الذي ينص عليه القانون الأساسي المطبق من أجل إقامة الدعوى أمام القاضي العادي.

الفقرة 2- يكتسب قرار المحكمة التحكيمية القوة التنفيذية في كل من الدول الأعضاء بعد استكمال الإجراءات المنصوص عليها في الدولة التي يجب أن يتم فيها التنفيذ. إن مراجعة القضية في أساسها غير مقبولة.

الباب السادس

تعديل الاتفاقية

المادة 33

الاختصاص

الفقرة 1- يطلع الأمين العام فوراً الدول الأعضاء على المقترحات الرامية إلى تعديل الاتفاقية والتي أرسلتها إليه الدول الأعضاء أو التي أعدها هو بنفسه.

الفقرة 2- تبت الجمعية العمومية في المقترحات الرامية إلى تعديل الاتفاقية هذا إذا لم تكن الفقرات 4 إلى 6 تلحظ اختصاصاً آخر.

الفقرة 3- عند تلقي اقتراح بتعديل يجوز أن تقر الجمعية العمومية بالأغلبية الملحوظة في المادة 14 الفقرة 6 فيما إذا كان مثل هذا الاقتراح يحمل طابعاً له صلة وثيقة بواحد أو أكثر من أحكام ملاحق الاتفاقية. في هذه الحالة وكذلك في الحالات المشار إليها في الفقرات من 4 إلى 6 الجملتين الأثنتين تخول الجمعية العمومية أيضاً بالبت في تعديل هذا الحكم أو هذه الأحكام من الملاحق.

الفقرة 4- مع مراعاة قرارات الجمعية العمومية المتخذة وفق الفقرة 3 الجملة الأولى تبت لجنة المراجعة في المقترحات الرامية إلى تعديل :

(أ) المادتين 9 و 27 الفقرات من 2 إلى 10،

المادة 34

قرارات الجمعية العمومية

الفقرة 1- يبلغ الأمين العام الدول الأعضاء
تعديلات الاتفاقية التي قررتها الجمعية العمومية.

الفقرة 2- تصبح تعديلات الاتفاقية بحصر
المعنى المقررة من قبل الجمعية العمومية سارية
المفعول بالنسبة لسائر الدول الأعضاء بعد اثني
عشر شهرا من تصديقها من ثلثي الدول الأعضاء
باستثناء الدول التي قبل دخول هذه التعديلات موضع
التنفيذ قدمت تصريحاً لم تصدق بموجبه على
التعديلات المذكورة.

الفقرة 3- تصبح تعديلات ملاحق الاتفاقية
المقررة من قبل الجمعية العمومية سارية المفعول
بالنسبة لسائر الدول الأعضاء بعد اثني عشر شهرا من
تصديقها من قبل نصف الدول التي لم تقدم تصريحاً
وفق المادة 42 الفقرة 1 الجملة الأولى باستثناء التي
قبل دخول هذه التعديلات موضع التنفيذ قدمت
تصريحاً لم تصدق بموجبه على التعديلات المذكورة
والدول التي قدمت تصريحاً وفق المادة 42 الفقرة 1
الجملة الأولى.

الفقرة 4- توجه الدول الأعضاء إلى الأمين العام
إشعاراتها المتعلقة بالتصديق على تعديلات الاتفاقية
المقررة من قبل الجمعية العمومية وكذلك
تصريحاتها التي بموجبها لم تصدق على هذه
التعديلات. ويتولى الأمين العام إبلاغ الدول الأعضاء
الأخرى ذلك.

الفقرة 5- يبدأ سريان مفعول المهلة المشار إليها
في الفقرتين 2 و3 اعتباراً من اليوم الذي يبلغ فيه
الأمين العام بأن الشروط لوضع التعديلات موضع
التنفيذ قد استوفيت.

الفقرة 6- يجوز للجمعية العمومية أن تحدد
وقت تبني تعديل ما بأن هذا التعديل له مدى بحيث
أن كل دولة عضو تكون قد قدمت تصريحاً نصت عليه
الفقرتان 2 أو 3 ولم تكن قد صدقت على التعديل ضمن
مهلة الثمانية عشر شهرا هذه اعتبارات من تاريخ
سريان مفعوله ستوقف عضويتها في المنظمة
بانقضاء هذه المهلة.

الفقرة 7- عندما تتعلق قرارات الجمعية
العمومية بملاحق الاتفاقية يعلق تطبيق الملحق
المذكور بكامله منذ بدء سريان مفعول القرارات
بالنسبة للنقل مع وبين الدول الأعضاء التي اعترضت
على القرارات ضمن المهل الممنوحة وفق الفقرة 3.
يبلغ الأمين العام الدول الأعضاء هذا التعليق وينتهي
مفعوله بانقضاء شهر اعتباراً من التاريخ الذي بلغ فيه
الأمين العام الدول الأعضاء الأخرى سحب التعليق.

المادة 35

قرارات اللجان

الفقرة 1- يبلغ الأمين العام الدول الأعضاء
تعديلات الاتفاقية المقررة من قبل اللجان.

الفقرة 2- تصبح تعديلات الاتفاقية نفسها
المقررة من قبل لجنة المراجعة سارية المفعول
بالنسبة لسائر الدول الأعضاء في اليوم الأول من
الشهر الثاني عشر الذي يلي الشهر الذي قام الأمين
العام خلاله بتبليغها إلى الدول الأعضاء. ويجوز للدول
الأعضاء أن تبدي اعتراضاً خلال الأشهر الأربعة ابتداء
من تاريخ التبليغ. في حال اعتراض ربع الدول الأعضاء
لا يصبح التعديل ساري المفعول. وإذا أبدت دولة عضو
اعتراضاً على قرار لجنة المراجعة في مهلة الأربعة
أشهر ونقضها للاتفاقية فإن هذا النقض يسري مفعوله
في التاريخ المحدد لبدء سريان مفعول هذا القرار.

الفقرة 3- يسري مفعول تعديلات ملاحق
الاتفاقية المقررة من قبل لجنة المراجعة بالنسبة لكل
الدول الأعضاء في اليوم الأول من الشهر الثاني عشر
الذي يلي الشهر الذي قام الأمين العام خلاله بتبليغها
إلى الدول الأعضاء.

يسري مفعول التعديلات المقررة من قبل لجنة
خبراء النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" أو
لجنة الخبراء الفنيين بالنسبة لكل الدول الأعضاء
في اليوم الأول من الشهر السادس الذي يلي الشهر
الذي قام الأمين العام خلاله بتبليغها إلى الدول
الأعضاء.

الفقرة 4- يجوز للدول الأعضاء أن تبدي
اعتراضاً ضمن مهلة أربعة أشهر بدءاً من يوم
التبليغ المشار إليه في الفقرة 3. في حال

الاعتراض من قبل ربع الدول الأعضاء لا يصبح التعديل ساري المفعول. في الدول الأعضاء التي أبدت اعتراضا على قرار ضمن المهل الممنوحة يعلق تطبيق الملحق المذكور بكامله بالنسبة للنقل مع وبين الدول الأعضاء اعتبارا من اللحظة التي تصبح فيه القرارات نافذة. غير أنه في حال الاعتراض على صلاحية نمط فني أو تبني معلومة فنية موحدة فإن هذين فقط يبقيان معلقين فيما يتعلق بالنقل مع وبين الدول الأعضاء اعتبارا من اللحظة التي تصبح فيه القرارات نافذة. وسيكون الأمر كذلك في حال الاعتراض الجزئي.

الفقرة 5- يبلّغ الأمين العامّ الدول الأعضاء التعليقات المشار إليها في الفقرة 4. وتلغى التعليقات بانقضاء مهلة شهر اعتبارا من اليوم الذي بلغ فيه الأمين العامّ الدول الأعضاء سحب مثل هذا الاعتراض.

الفقرة 6- من أجل تحديد عدد الاعتراضات الملحوظة في الفقرتين 2 و4 لا تؤخذ بالحساب الدول الأعضاء التي :

(أ) ليس لها حق التصويت (المادة 14 الفقرة 5، المادة 26 الفقرة 7 أو المادة 40 الفقرة 4)،

(ب) ليست أعضاء في اللجنة المعنية (المادة 16 الفقرة 1 الجملة الثانية)،

(ج) قدّمت تصريحاً وفق المادة 9 الفقرة 1 من القواعد الموحدة "APTU".

الباب السابع

أحكام نهائية

المادة 36

المودع لديه

الفقرة 1- الأمين العامّ هو المودع لديه هذه الاتفاقية. ومهامه كونه مودعا لديه هي التي وردت في القسم السابع من اتفاقية فيينا بتاريخ 23 أيار (مايو) 1969 حول قانون المعاهدات.

الفقرة 2- عندما يظهر خلاف بين دولة عضو والمودع لديه بخصوص إنجاز هذا الأخير لمهامه فإن

على المودع لديه أو الدولة العضو المعنية أن يحيط الدول الأعضاء الأخرى علما بالموضوع أو عند الاقتضاء عرض هذا الخلاف على الهيئة الإدارية للبت فيه.

المادة 37

الانضمام إلى الاتفاقية

الفقرة 1- الانضمام إلى الاتفاقية مفتوح أمام كل دولة على الأراضي التي تستثمر فيها بنية تحتية سككية.

الفقرة 2- توجّه الدولة التي ترغب في الانضمام إلى الاتفاقية طلبا إلى المودع لديه فيقوم هذا الأخير بتبليغه إلى الدول الأعضاء.

الفقرة 3- يقبل الطلب بقوة القانون بعد ثلاثة أشهر من التبليغ المشار إليه في الفقرة 2 إلا في حال الاعتراض الذي يبديه خمس دول أعضاء لدى المودع لديه. ويعلم المودع لديه دون تأخير الدولة الطالبة وكذلك الدول الأعضاء. يصبح الانضمام نافذا في اليوم الأول من الشهر الثالث الذي يلي هذا الإعلام.

الفقرة 4- في حال اعتراض خمس دول أعضاء على الأقل ضمن المهلة الملحوظة في الفقرة 3 يعرض طلب الانضمام على الجمعية العمومية للبت فيه.

الفقرة 5- مع مراعاة المادة 42 فإن كل انضمام إلى الاتفاقية لا يجوز أن يعني إلا الاتفاقية بنصّها النافذ وقت سريان مفعول الانضمام.

المادة 38

انضمام منظمات إقليمية ذات تكامل اقتصادي

الفقرة 1- إن الانضمام إلى الاتفاقية مفتوح أمام المنظمات الإقليمية ذات التكامل الاقتصادي التي لديها الأهلية لتتبني تشريعاتها الملزمة لأعضائها المواد التي تغطيها هذه الاتفاقية وحيث تكون واحدة أو أكثر من الدول الأعضاء هي أعضاء فيها. تحدّد شروط هذا الانضمام في اتفاق يبرم بين المنظمة والمنظمة الإقليمية.

الفقرة 2- تبت الهيئة الإدارية في طلب تعليق نوعية عضو. ويجب أن يقدم الطلب إلى الأمين العام قبل ثلاثة أشهر على الأكثر من موعد جلسة الهيئة.

الفقرة 3- يسري مفعول تعليق نوعية عضو في اليوم الأول من الشهر الذي يلي يوم تبليغ الأمين العام الدول الأعضاء قرار الهيئة الإدارية. ينتهي مفعول تعليق نوعية العضو عندما تبلغ الدولة العضو عودة النقل الدولي السككي إلى أراضيها. يبلغ الأمين العام الدول الأعضاء ذلك دون تأخير.

الفقرة 4- لتعليق نوعية العضو النتائج التالية:

(أ) إعفاء الدولة العضو من التزامها بالمساهمة في تمويل نفقات المنظمة،

(ب) تعليق حق التصويت في أجهزة المنظمة،

(ج) تعليق حق الاعتراض بموجب المادة 34 الفقرتين 2 و3 والمادة 35 الفقرتين 2 و4.

المادة 41

نقض الاتفاقية

الفقرة 1- يجوز نقض الاتفاقية في أية لحظة.

الفقرة 2- على كل دولة عضو ترغب في اللجوء إلى النقص إبلاغ المودع لديه ذلك. يسري مفعول النقص في 31 كانون الأول (ديسمبر) من السنة التالية.

المادة 42

التصريحات والتحفظات على الاتفاقية

الفقرة 1- يجوز لكل دولة عضو أن تصرّح في أية لحظة بأنها سوف لا تطبق بالكامل بعض ملاحق الاتفاقية. فضلا عن ذلك فإن التحفظات وكذلك التصريحات بعدم تطبيق بعض أحكام الاتفاقية بحصر المعنى أو ملاحقها تكون غير مقبولة إلا إذا كانت مثل هذه التحفظات والتصريحات ملحوظة بصراحة في الأحكام نفسها.

الفقرة 2- ترسل التحفظات أو التصريحات إلى المودع لديه وتصبح نافذة في اللحظة التي يبدئ سريان مفعول الاتفاقية بالنسبة للدولة المعنية. وكل

الفقرة 2- يجوز للمنظمة الإقليمية أن تمارس الحقوق التي يتمتع بها أعضاؤها بموجب الاتفاقية في الحدود التي تغطي مواد تدخل ضمن اختصاصها. وهذا يصلح أيضا بالنسبة للالتزامات التي تقع على عاتق الدول الأعضاء بموجب الاتفاقية بغض النظر عن الالتزامات المالية المشار إليها في المادة 26.

الفقرة 3- بهدف ممارسة حق التصويت وحق الاعتراض الملحوظين في المادة 35 الفقرتين 2 و4 فإن للمنظمة الإقليمية عددا من الأصوات يساوي عدد أعضائها الذين هم كذلك أعضاء دول أعضاء في المنظمة. ولا يجوز لهذه الدول الأخيرة أن تمارس حقوقها لا سيما بالنسبة للتصويت إلا في الحدود المسموح بها في الفقرة 2. ولا تملك المنظمة الإقليمية حق التصويت فيما يتعلق بالباب الرابع.

الفقرة 4- لوضع حد لنوعية العضو تطبق المادة 41 قياسا على ذلك.

المادة 39

أعضاء مشاركون

الفقرة 1- يجوز لكل دولة تستثمر بنية تحتية سكنية أن تصبح عضوا مشاركا في المنظمة. تطبق المادة 37 الفقرات من 2 إلى 5 قياسا على ذلك.

الفقرة 2- يجوز للعضو المشارك أن يشترك في أعمال الأجهزة الواردة في المادة 13 الفقرة 1 الحروف "أ" و"ج" إلى "و" وبرأي استشاري فقط. لا يجوز لعضو مشارك تسميته كعضو في الهيئة الإدارية. إنه يساهم في نفقات المنظمة بنسبة 0,25% من المساهمات (المادة 26 الفقرة 3).

الفقرة 3- لوضع حد لنوعية العضو المشارك تطبق المادة 41 قياسا على ذلك.

المادة 40

تعليق نوعية العضو

الفقرة 1- يجوز لدولة عضو أن تطلب دون أن تنقض الاتفاقية تعليق نوعية عضويتها في المنظمة عندما لا يجري على أراضيها أي نقل دولي سككي لأسباب غير معزوة إلى هذه الدولة العضو.

بروتوكول حول مزايا وحصانات المنظمة
الحكومية الدولية للنقلات الدولية السككية
"OTIF"

المادة الاولى

الحصانة القضائية والتنفيذ والحجز

الفقرة 1- في إطار نشاطاتها الرسمية تتمتع
المنظمة بالحصانة القضائية والتنفيذية إلا :

(أ) في حدود تخلي المنظمة صراحة عن مثل هذه
الحصانة في حالة خاصة،

(ب) في حال دعوى مدنية أقيمت من قبل
شخص ثالث،

(ج) في حالة طلب فرعي مرتبط مباشرة بإجراء
بدأته المنظمة بشكل رئيسي،

(د) في حال حجز صدر به قرار قضائي للأجور
والرواتب وغيرها من المداخل المترتبة على
المنظمة لصالح أحد مستخدميها.

الفقرة 2- تتمتع أموال وممتلكات المنظمة
الأخرى أينما وجدت بالحصانة إزاء كل أشكال
المصادرة ووضع اليد والحراسة القضائية وأشكال
الحجز أو الملاحقة إلا في الحدود التي يستوجبها
مؤقتا تجنب الحوادث التي تسببها المركبات ذاتية
الحركة العائدة للمنظمة أو التي تسير لحسابها
والتحقيقات التي يمكن أن تنجم عن هذه الحوادث.

المادة 2

الحماية من نزع الملكية

إذا كان نزع الملكية ضروريا لأغراض الصالح
العامة فإن كل الإجراءات الملائمة يجب أن تتخذ بغية
الحلول دون أن يشكل نزع الملكية عائقا أمام ممارسة
نشاطات المنظمة وينبغي أن يدفع تعويض مسبق
وعاجل وملائم.

المادة 3

الإعفاء من الضرائب

الفقرة 1- تعفي كل دولة عضو المنظمة من
الضرائب المباشرة عن ممتلكاتها ومداخلها لممارسة

تصريح بعد بدء سريان المفعول هذا يصبح نافذا في
31 كانون الأول (ديسمبر) من السنة التي تلي هذا
التصريح. يبلغ الأمين العام الدول الأعضاء ذلك.

المادة 43

حل المنظمة

الفقرة 1- يجوز للجمعية العمومية أن تبت في
حل المنظمة وتحويل اختصاصاتها المحتمل إلى
منظمة حكومية دولية على أن تحدّد شروط هذا
التحويل إلى هذه المنظمة عند الاقتضاء.

الفقرة 2- في حال حل المنظمة تحوّل أموالها
وممتلكاتها إلى الدول الأعضاء التي كانت أعضاء في
المنظمة دون انقطاع خلال السنوات الخمسة المدنية
الآخيرة التي سبقت سنة القرار بموجب الفقرة 1
وذلك وفق المعدّل الوسطي للنسبة المئوية التي
ساهمت بها في نفقات المنظمة خلال هذه السنوات
الخمس السابقة.

المادة 44

حكم انتقالي

في الحالات الملحوظة في المادة 34 الفقرة 7
والمادة 35 الفقرة 4 والمادة 41 الفقرة 1 والمادة 42
يبقى مطبقا على العقود الحالية القانون المعمول به
وقت إبرام العقود الخاضعة للقواعد الموحدة للاتفاقية
الدولية لنقل المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة
للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM" والقواعد
الموحدة "CUV" والقواعد الموحدة "CUI".

المادة 45

نصوص الاتفاقية

الفقرة 1- الاتفاقية محررة باللغات الفرنسية
والألمانية والانكليزية. في حال الخلاف يبقى النص
الفرنسي هو المرجع.

الفقرة 2- بناء على اقتراح إحدى الدول المعنية
فإن المنظمة تصدر الترجمات الرسمية للاتفاقية
بلغات أخرى في الحدود التي تكون فيها إحدى هذه
اللغات لغة رسمية على أراضي دولتين عضوين على
الأقل. ويجري إعداد هذه الترجمات بالتعاون مع
المصالح المختصة في الدول الأعضاء المعنية.

المادة 6

المعاملات النقدية

يجوز للمنظمة أن تقبل وتحتفظ بكل الأموال والعملة الصعبة والنقود العينية أو السندات المالية. ويجوز أن تتصرف بها بحرية في كل الاستعمالات الملحوظة في الاتفاقية وأن تكون لها حسابات بأية عملة كانت في الحدود اللازمة لمواجهة التزاماتها.

المادة 7

المراسلات

من أجل مراسلاتها الرسمية وتحويل سائر وثائقها تتمتع المنظمة بمعاملة لا تقلّ لملاءمة عما تمنحه كل دولة عضو للمنظمات الدولية الأخرى المماثلة.

المادة 8

مزايا وحصانات ممثلي الدول

يتمتع ممثلوا الدول الأعضاء أثناء ممارسة وظائفهم وخلال مدة سفرهم بالخدمة بالمزايا والحصانات التالية على أراضي كل دولة عضو :

(أ) الحصانة القضائية حتى ما بعد إنجاز مهامهم في الأعمال التي يؤدونها بما في ذلك أقوالهم وكتاباتهم أثناء ممارسة وظائفهم. إلا أن هذه الحصانة لا يعمل بها في حال الأضرار الناجمة عن حادث سببته مركبة ذاتية الحركة أو أية وسيلة نقل أخرى يمتلكها ممثل دولة ما أو يقودها بنفسه أو في حال الإخلال بنظام السير المتعلق بوسيلة النقل تلك،

(ب) حصانة التوقيف والاعتقال الاحترازي إلا في حالة الجرم المشهود،

(ج) حصانة حجز أمتعتهم الشخصية إلا في حالة الجرم المشهود،

(د) المحافظة على حرمة سائر أوراقهم ووثائقهم الرسمية،

(و) الإعفاء بالنسبة إليهم وإلى زوجاتهم من كل إجراء يحد من دخولهم ومن كل معاملات تسجيل الأجانب،

نشاطاتها الرسمية. عندما تؤمن المنظمة مشتريات أو خدمات بمبلغ هام تبدو ضرورية جدا لممارسة نشاطاتها الرسمية وعندما يتضمن سعر هذه المشتريات أو الخدمات ضرائب أو رسوما تتخذ إجراءات ملائمة من قبل الدول الأعضاء كلما كان ذلك ممكنا بهدف إعفائها من الضرائب أو الرسوم من هذا النوع أو استرجاع مبالغها.

الفقرة 2 - لا يمنح أي إعفاء فيما يتعلق بالضرائب والرسوم التي لا تشكل سوى أجر بسيط للخدمات المؤداة.

الفقرة 3 - لا يجوز بيع الممتلكات المقتناة وفق الفقرة 1 ولا التنازل عنها ولا استخدامها خلافا للشروط التي حددتها الدولة العضو التي منحت الإعفاءات.

المادة 4

الإعفاء من الرسوم والضرائب

الفقرة 1- تعفى المنتجات المستوردة أو المصدرة من قبل المنظمة والضرورية جدا من أجل ممارسة نشاطاتها الرسمية من سائر الرسوم والضرائب التي تستوفى عند الاستيراد أو التصدير.

الفقرة 2- لا يمنح أي إعفاء بمقتضى هذه المادة فيما يتعلق بمشتريات ومستوردات الممتلكات أو تقديم الخدمات المعدة للحاجات الشخصية للعاملين في المنظمة.

الفقرة 3- تطبق قياسا على ذلك المادة 3 الفقرة 3 على الممتلكات المستوردة وفق المادة 1.

المادة 5

النشاطات الرسمية

النشاطات الرسمية للمنظمة المشار إليها في هذا البروتوكول هي النشاطات التي تتجارب مع الأهداف المحددة في المادة 2 من الاتفاقية.

(و) في فترة الأزمات الدولية نفس التسهيلات لعودتهم إلى وطنهم وأفراد عائلاتهم الذين يشكلون جزءا من أسرهم والممنوحة عامة للعاملين في المنظمات الدولية.

المادة 10

مزاي وحصانات الخبراء

يتمتع الخبراء الذين تستعين بهم المنظمة عندما يمارسون وظائف أو ينجزون مهمات لديها بما في ذلك السفرات الجارية لممارسة هذه الوظائف أو هذه المهمات بالمزايا والحصانات التالية في الحدود التي تكون تلك ضرورية لممارسة وظائفهم.

(أ) الحصانة القضائية في أعمالهم بما في ذلك أقوالهم وكتاباتهم التي يؤدونها خلال ممارسة وظائفهم. غير أن هذه الحصانة لا يعمل بها في حال الأضرار الناجمة عن حادث سببته مركبة ذاتية الحركة أو أية وسيلة نقل أخرى يمتلكها خبير أو يقودها بنفسه أو في حال الإخلال بنظام السير المتعلق بوسيلة النقل تلك. ويستمر العاملون في المنظمة بالتمتع بهذه الحصانة حتى ما بعد انتهاء عملهم في المنظمة.

(ب) المحافظة على حرمة سائر أوراقهم ووثائقهم الرسمية،

(ج) تسهيلات الصرف الضرورية لتحويل أجورهم،
(د) نفس التسهيلات فيما يتعلق بامتعتهم الشخصية كتلك الممنوحة لموظفي الحكومات الأجنبية أثناء مهمة رسمية مؤقتة.

المادة 11

هدف المزايا والحصانات الممنوحة

الفقرة 1- وضعت المزايا والحصانات المنصوص عليها في هذا البروتوكول فقط من أجل تأمين حرية عمل المنظمة والاستقلالية الكاملة للأشخاص الذين منحوا إياها في سائر الظروف. وترفع السلطات المختصة كل حصانة في سائر الحالات التي من شأن بقائها أن يعيق عمل العدالة وحيث يمكن رفعها دون المساس بتحقيق الهدف الذي من أجله منحت هذه الحصانة.

(ز) نفس التسهيلات فيما يتعلق بأنظمة النقد أو الصرف كالتى تمنح لممثلي الحكومات الأجنبية أثناء مهمة رسمية مؤقتة.

المادة 9

مزاي وحصانات العاملين في المنظمة

يتمتع العاملون في المنظمة أثناء ممارسة وظائفهم بالمزايا والحصانات التالية على أراضى كل دولة عضو :

(أ) الحصانة القضائية في الأعمال التي يؤدونها أثناء ممارسة وظائفهم بما في ذلك أقوالهم وكتاباتهم وضمن حدود اختصاصاتهم. إلا أن هذه الحصانة لا يعمل بها في حال الأضرار الناجمة عن حادث سببته مركبة ذاتية الحركة أو أية وسيلة نقل أخرى يمتلكها أحد العاملين في المنظمة أو يقودها بنفسه أو في حال الإخلال بنظام السير المتعلق بوسيلة النقل تلك. ويستمر العاملون في المنظمة بالتمتع بهذه الحصانة حتى ما بعد انتهاء عملهم في المنظمة.

(ب) المحافظة على حرمة سائر الأوراق والوثائق الرسمية،

(ج) نفس الاستثناءات بالنسبة للإجراءات التي تحد من الهجرة وتنظم تسجيل الأجانب من تلك الممنوحة لمستخدمي المنظمات الدولية. ويتمتع أفراد عائلاتهم الذين يشكلون جزءا من أسرهم بنفس التسهيلات،

(د) الاعفاء من الضريبة الوطنية على الدخل على أن تراعى لصالح المنظمة إدخال ضريبة داخلية على الأجور والرواتب وغيرها من المكافآت التي تدفعها المنظمة. غير أن للدول الأعضاء إمكانية الأخذ بالاعتبار الأجور والرواتب والمكافآت من أجل حساب مبلغ الضريبة الواجب استيفاؤها من مداخيل مصادر أخرى. والدول الأعضاء ليست ملزمة بتطبيق هذا الاعفاء الضريبي على التعويضات ومخصصات التقاعد والمعاشات لمدى الحياة التي تدفعها المنظمة للعاملين القدامى لديها أو لأصحاب حق هؤلاء العاملين،

(هـ) فيما يتعلق بأنظمة الصرف فهي نفس المزايا الممنوحة عامة للعاملين في المنظمات الدولية،

القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل
الدولي السككي لنقل المسافرين (CIV)
الملحق "أ" للاتفاقية

الباب الأول

عموميات

المادة الأولى

مجال التطبيق

الفقرة 1- تطبق هذه القواعد الموحدة على كل عقد نقل سككي للمسافرين بمقابل أو مجانا عندما يقع مكان القيام والمقصد في دولتين عضوين مختلفتين. وينطبق هذا كذلك مهما كان مسكن أو مقرر وجنسية الأطراف في عقد النقل.

الفقرة 2- تطبق هذه القواعد الموحدة عندما يشمل النقل الدولي موضوع عقد وحيد والمكمل للنقل السككي العابر للحدود نقلا طريقيا أو ملاحيا داخليا في النقل الداخلي لدولة عضو.

الفقرة 3- تطبق هذه القواعد الموحدة عندما يشمل النقل الدولي موضوع عقد وحيد والمكمل للنقل السككي نقلا بحريا أو نقلا عابرا للحدود عن طريق الملاحة الداخلية هذا إذا كان النقل البحري أو النقل الملاحي يجري على خطوط مسجلة على قائمة الخطوط المنصوص عليها في المادة 24 الفقرة 1 من الاتفاقية.

الفقرة 4- تطبق هذه القواعد الموحدة أيضا فيما يتعلق بمسؤولية الناقل في حال وفاة وإصابة مسافرين بجروح، على الأشخاص الذين يرافقون الإرسالية الجارية وفق القواعد الموحدة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع "CIM".

الفقرة 5- لا تطبق هذه القواعد الموحدة على النقلات الجارية بين محطات واقعة في أراضي دول مجاورة عندما يدير البنية التحتية لهذه المحطات مدير واحد أو عدة مدراء لبنية تحتية مرتبطين بدولة واحدة وحتى بهذه الدول.

الفقرة 6- يجوز لكل دولة طرف في الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي السككي المباشر للمسافرين وذي الطبيعة المماثلة لهذه القواعد الموحدة أن تصرح

الفقرة 2- السلطات المختصة بمقتضى الفقرة 1

هي :

(أ) الدول الأعضاء بشأن ممثليهم،

(ب) الهيئة الإدارية بشأن الأمين العام،

(ج) الأمين العام بشأن سائر العاملين الآخرين في المنظمة وكذلك بشأن الخبراء الذين تستعين بهم المنظمة.

المادة 12

تدارك التجاوزات

الفقرة 1- لا يجوز أن يمس أي من أحكام هذا البروتوكول الحق الذي تملكه كل دولة عضو لاتخاذ سائر الاحتياطات الملائمة لمصلحة سلامتها العامة.

الفقرة 2- تتعاون المنظمة في كل وقت مع السلطات المختصة للدول الأعضاء بغية تسهيل مجرى العدالة بشكل جيد وتأمين احترام قوانين وتعليمات الدول الأعضاء المعنية ومنع كل تجاوز من شأنه استغلال المزايا والحصانات المنصوص عليها في هذا البروتوكول.

المادة 13

معاملة رعاياها الخصوصيين

لا تلتزم أية دولة عضو بمنح المزايا والحصانات المبيّنة :

(أ) في المادة 8 باستثناء الحرف "د"،

(ب) في المادة 9 باستثناء الأحرف "أ" و"ب" و"د".

(ج) في المادة 10 باستثناء الحرفين "أ" و"د".

لرعاياها الخصوصيين أو الأشخاص الذين تكون إقامتهم الدائمة في هذه الدولة.

المادة 14

اتفاقات متممة

يجوز للمنظمة أن تبرم مع دولة عضو أو أكثر اتفاقات متممة بغية تطبيق هذا البروتوكول فيما يتعلق بهذه الدولة العضو أو هذه الدول الأعضاء وكذلك اتفاقات أخرى بغية تأمين حسن سير عمل المنظمة.

المادة 3

تفسيرات

يقصد في هذه القواعد الموحدة بعبارة :

(أ) "ناقل" يعني الناقل المتعاقد الذي أبرم معه المسافر عقد النقل بموجب هذه القواعد الموحدة أو الناقل اللاحق المسؤول على أساس هذا العقد،

(ب) "الناقل المستبدل" يعني الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المسافر ولكنه عهد إلى الناقل المنصوص عليه في الحرف "أ" كلياً أو جزئياً بتنفيذ النقل السككي،

(ج) "الشروط العامة للنقل" تعني شروط الناقل تحت شكل شروط عامة أو تعريفات سارية المفعول قانونياً في كل دولة عضو وأصبحت بإبرام عقد النقل طرفاً متماً لهذا العقد،

(د) "مركبة" : تعني مركبة ذاتية الحركة أو مقطورة منقولة بمناسبة نقل المسافرين.

المادة 4

المخالفات

الفقرة 1- يجوز للدول الأعضاء أن تبرم اتفاقات تلحظ مخالفات لهذه القواعد الموحدة بشأن النقلات الجارية حصراً بين محطتين واقعتين من جهة وأخرى من الحدود. هذا عندما لا يكون هناك محطة فيما بينهما.

الفقرة 2- يجوز للدول المعنية أن تبرم اتفاقات تخالف هذه القواعد الموحدة بشأن النقلات الجارية بين دولتين عضوين والعابرة لدولة غير عضو.

الفقرة 3- مع مراعاة الأحكام الأخرى من القانون الدولي العام يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأعضاء أن تحدّد فيما بينها الشروط التي بموجبها يخضع الناقلون للالتزام بنقل المسافرين والامتعة والحيوانات والمركبات بين هذه الدول.

الفقرة 4- يتمّ تبليغ الاتفاقات المنصوص عليها في الفقرات من 1 إلى 3 وكذلك بدء سريان مفعولها إلى المنظمة الحكومية الدولية للنقلات الدولية السككية. ويبلغ الأمين العام للمنظمة ذلك الدول الأعضاء والمؤسسات المعنية.

عند تقديمها طلب الانضمام إلى الاتفاقية بأنها سوف لا تطبق هذه القواعد الموحدة إلا على النقلات الجارية على جزء من البنية التحتية السككية الواقعة ضمن أراضيها. وينبغي أن يتمّ تحديد هذا الجزء من البنية التحتية بدقة ويكون مرتبطاً بالبنية التحتية لدولة عضو. وعندما تقدّم دولة ما التصريح المشار إليه أنفاً لا تطبق هذه القواعد الموحدة إلا بشرط :

(أ) أن تكون مكان القيام أو المقصد وكذلك المسار الملحوظان في عقد النقل واقعيين داخل البنية التحتية المعيّنة أو

(ب) أن تربط البنية التحتية المعيّنة البنية التحتية لدولتين عضوين وأنه جرى لحظها في عقد النقل كمسار لنقل عابر.

الفقرة 7- يجوز للدولة التي قدّمت التصريح وفق الفقرة 6 أن تتخلّى عنه في أية لحظة بإعلام المودع لديه. ويسري مفعول هذا التخلي بعد شهر من التاريخ الذي يكون المودع لديه قد أعلم الدول الأعضاء به. ويصبح التصريح بدون مفعول عندما تصبح الاتفاقية المنصوص عليها في الفقرة 6 الجملة الأولى غير نافذة بشأن هذه الدولة.

المادة 2

التصريح المتعلق بالمسؤولية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح

الفقرة 1- يجوز لكل دولة أن تصرّح بأنها سوف لا تطبق على المسافرين وضحايا الحوادث الواقعة على أراضيها مجموع الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح عندما يكون هؤلاء من رعاياها أو من الأشخاص الذين تكون إقامتهم الاعتيادية في هذه الدولة.

الفقرة 2- يجوز للدولة التي قدّمت التصريح وفق الفقرة 1 أن تتخلّى عنه في أية لحظة بإعلام المودع لديه. ويسري مفعول هذا التخلي بعد شهر من التاريخ الذي يكون المودع لديه قد أحاط علماً به الدول الأعضاء.

المادة 5

القانون الملزم

يعتبر ملفى وغير ذي مفعول كل اتفاق يخالف بصورة مباشرة أو غير مباشرة هذه القواعد الموحدة إلا إذا كان هناك شرط مغاير في هذه القواعد الموحدة. إن بطلان مثل هذه الاتفاقات لا يؤدي إلى بطلان الأحكام الأخرى في عقد النقل. على الرغم من ذلك يجوز للنقل أن يضطلع بمسؤولية والتزامات أكبر غير التي هي تلحظها هذه القواعد الموحدة.

الباب 2

إبرام وتنفيذ عقد النقل

المادة 6

عقد النقل

الفقرة 1- يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بنقل المسافرين وعند الاقتضاء كذلك الامتعة والمركبات إلى مكان المقصد وتسليم الامتعة والمركبات في مكان المقصد.

الفقرة 2- يجب أن يثبت عقد النقل بواحد أو أكثر من سندات النقل التي تسلّم إلى المسافرين. غير أنه دون المساس بالمادة 9 فإن غياب أو مخالفة أو ضياع سند النقل لا يؤثر في وجود وصلاحيّة العقد الذي يبقى خاضعا لهذه القواعد الموحدة.

الفقرة 3- يبقى سند النقل مرجعا حتى إثبات العكس عن إبرام ومضمون عقد النقل.

المادة 7

سند النقل

الفقرة 1- تحدّد الشروط العامّة للنقل شكل ومضمون سندات النقل وكذلك اللّغة والحروف التي يجب أن تطبع وتملأ بها.

الفقرة 2- ينبغي على الأقل أن يسجّل على سند النقل:

(أ) الناقل أو الناقلون،

(ب) ما يدل على أن النقل خاضع لهذه القواعد الموحدة رغم كلّ شرط مغاير. ويجوز أن يرمز إلى ذلك بالرمز "CIV".

(ج) كلّ دلالة أخرى ضرورية لإثبات إبرام ومضمون عقد النقل مما يسمح للمسافر بتثبيت الحقوق الناجمة عن هذا العقد.

الفقرة 3- على المسافر أن يتأكّد عن تسلمه سند النقل بأن هذا السند قد نظم حسب تعليماته.

الفقرة 4- سند النقل قابل للتحويل إذا لم يكن اسميا وإذا كانت الرحلة لم تبدأ بعد.

الفقرة 5- يجوز تنظيم سند النقل تحت شكل تسجيل الكتروني للمعطيات التي يمكن تحويلها إلى رموز مقروءة للكتابة. يجب أن تكون الأساليب المستخدمة لتسجيل ومعالجة المعطيات متكافئة من وجهة النظر الوظيفية لا سيّما فيما يتعلّق بالقوة المقنعة لسند النقل التي تمثلها هذه المعطيات.

المادة 8

دفع واسترداد أجرة النقل

الفقرة 1- تدفع أجرة النقل سلفا إلا إذا كان هناك اتفاقية مغايرة بين المسافرين والناقل.

الفقرة 2- تحدّد الشروط العامّة للنقل بأية ظروف يجري استرداد أجرة النقل.

المادة 9

الحق في النقل - استبعاد النقل

الفقرة 1- منذ بدء الرحلة ينبغي للمسافر أن يكون مزودا بسند نقل نافذ لإبرازه عند مراقبة سندات النقل. ويجوز أن تلحظ الشروط العامّة للنقل:

(أ) بأن يدفع المسافر الذي لا يبرز سند نقل نافذ إضافة إلى أجرة النقل رسما إضافيا،

(ب) بأن يستبعد من النقل المسافر الذي يرفض دفع أجرة النقل أو الرسم الاضافي فورا،

(ج) إذا وبأية ظروف يجري استرداد الرسم الاضافي.

الفقرة 2- يجوز أن تُلحظ الشروط العامة للنقل بأن المستبعدة من النقل أو الذين يمكن استبعادهم من النقل أثناء السير هم المسافرون الذين :

(أ) يشكلون خطرا على سلامة وحسن سير عمل الاستثمار أو سلامة المسافرين الآخرين،

(ب) يزعجون بشكل لا يطاق المسافرين الآخرين.

وهؤلاء الأشخاص لا يحقّ لهم استرداد لا أجرة النقل ولا الأجرة التي دفعوها لنقل أمتعتهم.

المادة 10

إنجاز المعاملات الإدارية

ينبغي للمسافر أن يتقيد بالمعاملات التي تفرضها الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى.

المادة 11

إلغاء وتأخير قطار - تفويت

مواصلة السفر

ينبغي للمسافر أن يصدّق على سند النقل إذا اقتضى الأمر بأن القطار قد ألغي أو أنه تم تفويت مواصلة السفر.

الباب 3

نقل الطرود اليدوية والحيوانات

والأمتعة والمركبات

الفصل الأول

أحكام مشتركة

المادة 12

أشياء وحيوانات مقبولة

الفقرة 1- يجوز للمسافر أن يصطحب معه أشياء سهلة الحمل (طرود يدوية) وكذلك حيوانات حية وفق الشروط العامة للنقل. فضلا عن ذلك يجوز للمسافر أن يصطحب معه أشياء مربكة وفق الأحكام الخاصة الواردة في الشروط العامة للنقل. تستبعد من النقل الأشياء أو الحيوانات التي من شأنها أن تضايق أو تززع المسافرين أو تسبب لهم ضررا.

الفقرة 2- يجوز للمسافر أن يرسل كأمتعة أشياء وحيوانات وفق الشروط العامة للنقل.

الفقرة 3- يجوز للناقل أن يقبل نقل مركبات بمناسبة نقل مسافرين وفق الأحكام الخاصة الواردة في الشروط العامة للنقل.

الفقرة 4- ينبغي أن يكون نقل البضائع الخطرة كطرود يدوية وأمتعة وكذلك ما يتم نقله في أو على مركبات بالخط الحديدي وفق هذا الباب، متوافقا مع النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبضائع الخطرة "RID".

المادة 13

التدقيق

الفقرة 1- يحقّ للناقل في حال الاشتباه الخطير بعدم مراعاة شروط النقل أن يدقّق فيما إذا كانت الأشياء (طرود يدوية، أمتعة، مركبات بما في ذلك حمولتها) والحيوانات المنقولة تتفق وشروط النقل عندما لا تمنع ذلك قوانين وتعليمات الدولة التي يجب أن يجري فيها التدقيق. ويجب أن يدعى المسافر إلى حضور التدقيق، وإذا لم يحضر أو تعذر الوصول إليه يستدعي الناقل شاهدين مستقلّين.

الفقرة 2- عندما يلاحظ بأن شروط النقل لم تراعى يجوز للناقل أن يفرض على المسافر دفع النفقات التي تنجم عن التدقيق.

المادة 14

إنجاز المعاملات الإدارية

ينبغي أن يتقيد المسافر بالمعاملات التي تفرضها الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية أثناء النقل بمناسبة نقله أشياء (طرود يدوية، أمتعة، مركبات بما في ذلك حمولتها) وحيوانات. ينبغي له حضور معاينة هذه الأشياء إلا إذا كان هناك استثناء تنصّ عليه قوانين وتعليمات كل دولة.

الفصل الثاني

الطرود اليدوية والحيوانات

المادة 15

المراقبة

تقع على عاتق المسافر مراقبة الطرود اليدوية والحيوانات التي يصطحبها معه.

الفصل الثالث

الامتعة

المادة 16

إرسال الامتعة

الفقرة 1- ينبغي التأكد من الالتزامات التعاقدية المتعلقة بتوجيه الامتعة من خلال بطاقة امتعة تسلّم إلى المسافر.

الفقرة 2- دون المساس بالمادة 22 لا يؤثر غياب أو مخالفة أو ضياع بطاقة امتعة لا في وجود ولا في صلاحية الاتفاقيات المتعلقة بتوجيه الامتعة التي تبقى خاضعة لهذه القواعد الموحدة.

الفقرة 3- تبقى بطاقة الامتعة المرجع لتسجيل الامتعة وشروط نقلها إلى أن يثبت العكس.

الفقرة 4- إلى أن يثبت العكس من المفترض عندما يأخذ الناقل على عاتقه بأن تكون الامتعة بحالة جيدة ظاهرة وبأن عدد وكتلة الطرود يتفقان مع التسجيلات المدونة على بطاقة الامتعة.

المادة 17

بطاقة الامتعة

الفقرة 1- تحدّد الشروط العامة للنقل شكل ومضمون بطاقة الامتعة وكذلك اللغة والحروف التي يجب أن تطبع وتملأ بها.

تطبق المادة 7 الفقرة 5 قياسا على ذلك.

الفقرة 2- ينبغي أن تتضمن بطاقة الامتعة على الأقل :

(أ) الناقل أو الناقلين،

(ب) ما يدل على أن النقل خاضع لهذه القواعد الموحدة رغم كل شرط مخالف. ويجوز أن يرمز إلى ذلك بالرمز "CIV".

(ج) كل دلالة أخرى ضرورية لإثبات الالتزامات التعاقدية المتعلقة بتوجيه الامتعة والتي تسمح للمسافر بتثبيت الحقوق الناجمة عن عقد النقل.

الفقرة 3- ينبغي للمسافر أن يتأكد عند تسليمه بطاقة الامتعة من أنها قد حرّرت حسب تعليماته.

المادة 18

التسجيل والنقل

الفقرة 1- لا يتم تسجيل الامتعة إلا عند سند نقل صالح على الأقل حتى مكان مقصد الامتعة إلا إذا كان هناك استثناء تنصه عليه الشروط العامة للنقل. وفضلا عن ذلك يتم التسجيل وفق التعليمات النافذة في مكان الإرسال.

الفقرة 2- عندما تلاحظ الشروط العامة للنقل إمكان قبول امتعة للنقل دون تقديم سند نقل تطبق قياسا على ذلك على مرسل الامتعة أحكام القواعد الموحدة التي تحدّد حقوق والتزامات المسافرين المتعلقة بامتعته.

الفقرة 3- يجوز للناقل أن يوجّه الامتعة بقطار آخر أو وسيلة نقل أخرى وعبر مسار غير الذي استقلّه المسافر.

المادة 19

دفع أجرة نقل الامتعة

تدفع أجرة نقل الامتعة عند التسجيل إلا إذا كانت هناك اتفاقية مغايرة بين المسافرين والناقل.

المادة 20

التعرف على الامتعة

ينبغي للمسافر أن يبيّن على كل طرد في مكان ظاهر للعيان وبشكل ثابت وواضح بصورة كافية :

(أ) اسمه وعنوانه،

(ب) مكان المقصد.

المادة 21

حق التصرف بالامتعة

الفقرة 1- يجوز للمسافر أن يطلب استرداد الامتعة في مكان الإرسال إذا كانت الظروف تسمح بذلك وتعليمات الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى

الفقرة 6- يجوز لحامل بطاقة الامتعة الذي لم تسلّم إليه أمتعته المطالبة بأن يثبت على بطاقة الامتعة اليوم والساعة اللذين طلب فيهما التسليم وفق الفقرة 3.

الفقرة 7- يجوز لصاحب الحق رفض استلام الامتعة إذا لم يستجب الناقل لطلبه باللجوء إلى تدقيق الامتعة بهدف تثبيت الضرر المزعوم.

الفقرة 8- فضلا عن ذلك يجري تسليم الامتعة وفق التعليمات النافذة في مكان المقصد.

الفصل الرابع

المركبات

المادة 23

شروط النقل

تحدّد بصورة خاصة الأحكام الخاصة لنقل المركبات الواردة في الشروط العامة للنقل شروط القبول للنقل والتسجيل والتحميل والنقل والتفريغ والتسليم وكذلك التزامات المسافرين.

المادة 24

بطاقة النقل

الفقرة 1- ينبغي أن تثبت الالتزامات التعاقدية المتعلقة بنقل المركبات من خلال بطاقة نقل تسلّم إلى المسافرين. ويجوز إدماج بطاقة النقل في سند نقل المسافرين.

الفقرة 2- تحدّد الأحكام الخاصة لنقل المركبات الواردة في الشروط العامة للنقل شكل ومضمون بطاقة النقل وكذلك اللغة والحروف التي تطبع وتملاّ بها. تطبّق المادة 7 الفقرة 5 قياسا على ذلك.

الفقرة 3- ينبغي أن تسجّل على الأقلّ على بطاقة النقل :

(أ) الناقل أو الناقلين،

(ب) ما يدل على أن النقل خاضع لهذه القواعد الموحدة رغم كلّ شرط مغاير. ويجوز أن يرمز إلى ذلك بالرمز "CIV".

لا تتعارض مع هذا الإجراء، لقاء تسليم بطاقة الامتعة وعندما يكون ذلك ملحوظا في الشروط العامة للنقل على أساس تقديم سند النقل.

الفقرة 2- يجوز أن تلحظ الشروط العامة للنقل أحكاما أخرى تتعلّق بحقه التصرف بالامتعة لاسيما تعديلات مكان المقصد والنتائج المالية المحتملة التي على المسافر أن يتحمّلها.

المادة 22

التسليم

الفقرة 1- يتمّ تسليم الامتعة لقاء تسليم بطاقة الامتعة وعند الاقتضاء لقاء دفع النفقات التي تترتّب على الإرسالية. ويحقّ للناقل دون أن يكون ملتزما بذلك أن يدقّق فيما إذا كان حامل البطاقة مخولا بالاستلام.

الفقرة 2- تعتبر بحكم المسلمة إلى حامل بطاقة الامتعة عندما يجري وفق التعليمات النافذة في مكان المقصد :

(أ) تسليم الامتعة إلى سلطات الجمارك أو سلطات رسم الدخول في مواقع الارسال أو في مستودعاتها إذا كانت هذه غير موجودة تحت حراسة الناقل،

(ب) وضع حيوانات حية بالأمانة لدى شخص ثالث.

الفقرة 3- يجوز لحامل بطاقة الامتعة أن يطلب استلام الامتعة في مكان المقصد حالما يكون قد انقضى الوقت المتفق عليه وكذلك عند الاقتضاء الزمن اللازم للعمليات الجارية من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى.

الفقرة 4- في حالة عدم تسليم بطاقة الامتعة لا يلتزم الناقل بتسليم الامتعة إلاّ لمن يثبت حقه فيها. وإذا بدا هذا الإثبات غير كاف يحقّ للناقل المطالبة بكفالة.

الفقرة 5- تسلّم الامتعة في مكان المقصد الذي سجّلت لها.

الفقرة 3- إذا وقع الحادث نتيجة تصرف شخص ثالث ولم يكن الناقل رغم ذلك محررا من مسؤوليته الكلية وفق الفقرة 2 الحرف "ج" فإنه يتحمل كليا هذه المسؤولية في حدود هذه القواعد الموحدة مع الاحتفاظ بحق الرجوع المحتمل ضد الشخص الثالث.

الفقرة 4- لا تتصدى هذه القواعد الموحدة إلى المسؤولية التي يمكن أن تقع على الناقل بشأن الحالات غير الملحوظة في الفقرة 1.

الفقرة 5- عندما يجري نقل ما موضوع عقد نقل وحيد من قبل ناقلين متتالين يبقى مسؤولا في حال وفاة مسافرين أو إصابتهم بجروح الناقل الذي تقع عليه حسب عقد النقل تأمين خدمة النقل التي أثنائها وقع الحادث. وعندما لا تتم هذه الخدمة من قبل الناقل بل من قبل ناقل حلّ محلّه يكون الناقلان مسؤولين بالتضامن وفق هذه القواعد الموحدة.

المادة 27

تعويضات العطل والضرر في الوفاة

الفقرة 1- في حال وفاة مسافر تتضمن تعويضات العطل والضرر :

(أ) النفقات اللازمة الناجمة عن الوفاة لا سيما نفقات نقل الجثمان والدفن،

(ب) تعويضات العطل والضرر الملحوظة في المادة 28 إذا لم تحدث الوفاة فوراً.

الفقرة 2- إذا نجم عن وفاة مسافر حرمان أشخاص يعيلهم وكان وسيظل ملتزما بدفع نفقة شرعية لهم عملا بالقانون فإنه يقتضي تعويضهم عن هذه الخسارة. إن دعوى تعويض العطل والضرر المقامة من قبل أشخاص كان المسافر يعيلهم دون أن يكون ملتزما بذلك تبقى خاضعة للقانون الوطني.

المادة 28

تعويضات العطل والضرر

في حال إصابة بجروح

في حال إصابة مسافر بجروح أو بأية إصابة أخرى في كيانه الجسدي أو الذهني تتضمن تعويضات العطل والضرر :

(ج) كل دلالة ضرورية أخرى لإثبات الالتزامات التعاقدية المتعلقة بنقلات المركبات مما يسمح للمسافر بإثبات الحقوق الناجمة عن عقد النقل.

الفقرة 4- ينبغي للمسافر أن يتأكد عند استلامه بطاقة النقل بأن هذه البطاقة قد حررت حسب تعليماته.

المادة 25

القانون المطبق

مع مراعاة أحكام هذا الفصل تطبق أحكام الفصل الثالث المتعلقة بنقل الأمتعة على المركبات.

الباب 4

مسؤولية الناقل

الفصل الأول

المسؤولية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح

المادة 26

أساس المسؤولية

الفقرة 1- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن وفاة المسافرين وإصابته بجروح وعن كل إصابة أخرى تلحق بكيانه الجسدي أو الذهني سببها حادث له علاقة بالاستثمار السككي ووقع أثناء وجود المسافرين في المركبات السككية سواء أثناء دخوله إليها أو خروجه منها ومهما كانت البنية التحتية المستعملة.

الفقرة 2- يعفى الناقل من هذه المسؤولية :

(أ) إذا وقع الحادث نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار السككي بحيث أنه لم يكن بإمكان الناقل رغم بذله العناية اللازمة حسب خصائص الحالة تجنبه أو تدارك نتائجه،

(ب) بقدر ما يكون الحادث ناجما عن خطأ المسافرين،

(ج) إذا وقع الحادث نتيجة تصرف شخص ثالث غير الناقل الذي رغم بذله العناية اللازمة حسب خصائص الحالة لم يكن بإمكانه تجنبه أو تدارك نتائجه. ولا تعتبر المنشأة الأخرى التي تستعمل نفس البنية التحتية السككية بمثابة شخص ثالث. ولا يتأثر حق الرجوع على الشخص المذكور.

الفقرة 2- غير أنه عندما يجري نقل المركبات السككية بالعبارات المائية لا تطبق الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح على الأضرار المنصوص عليها في المادة 26 الفقرة 1 والمادة 33 الفقرة 1 والناجمة عن حادث له علاقة بالاستثمار السككي ووقع بينما كان المسافر داخل المركبة المذكورة سواء عند دخوله إليها أو خروجه منها.

الفقرة 3- يكون الناقل مسؤولاً عملاً بهذه القواعد الموحدة عندما نتيجة ظروف استثنائية يتوقف الاستثمار السككي مؤقتاً وينقل المسافرون بوسيلة نقل أخرى.

الفصل الثاني

المسؤولية في حال عدم مراعاة التوقيت

المادة 32

المسؤولية في حال الإلغاء والتأخير أو تفويت مواصلة السفر

الفقرة 1- يكون الناقل مسؤولاً تجاه المسافر عن الضرر الناجم عن أنه بسبب إلغاء أو تأخير أو تفويت مواصلة السفر لا يمكنه متابعة سفره في نفس اليوم أو أن متابعة سفره غير واجبة الأداء منطقياً في نفس اليوم بسبب ظروف معينة. تتضمن تعويضات العطل والضرر النفقات المنطقية للإقامة وكذلك النفقات المنطقية التي سببتها تنبيه الأشخاص الذين ينتظرون المسافر.

الفقرة 2- يعفى الناقل من هذه المسؤولية عندما يعزى الإلغاء أو التأخير أو تفويت مواصلة السفر إلى أحد الأسباب التالية :

(أ) ظروف لا علاقة لها بالاستثمار السككي بحيث أنه لم يكن بإمكان الناقل رغم العناية المطلوبة حسب خصائص الحالة تلافيها أو تدارك نتائجها،

(ب) خطأ المسافر أو

(ج) تصرف طرف ثالث بحيث أنه لم يكن بإمكان الناقل رغم العناية المطلوبة حسب خصائص الحالة تلافيه ولا تدارك نتائجها. ولا تعتبر منشأة سككية أخرى تستخدم نفس البنية التحتية بمثابة طرف ثالث. ولا يتأثر حق الرجوع ضد الطرف الثالث.

(أ) النفقات اللازمة لا سيما نفقات المعالجة والنقل،

(ب) تعويض الضرر الحاصل إما بسبب العجز الكلي أو الجزئي عن العمل أو بسبب تزايد الحاجات.

المادة 29

تعويض الأضرار الجسدية الأخرى

يحدد القانون الوطني الحالات والشروط التي يلتزم فيها الناقل بدفع تعويضات العطل والضرر عن أضرار جسدية غير نصت عليها المادتان 27 و 28.

المادة 30

شكل وحدود تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة والإصابة بجروح

الفقرة 1- يجب منح تعويضات العطل والضرر المنصوص عليها في المادة 27 الفقرة 2 والمادة 28 الحرف "ب" تحت شكل رأسمال. غير أنه إذا كان القانون الوطني يسمح بمنحها كدخل سنوي فإنها تدفع تحت هذا الشكل عندما يطالب المسافر المصاب بغبن أو أصحاب الحق المنصوص عليهم في المادة 27 الفقرة 2 ذلك.

الفقرة 2- يحدد القانون الوطني مقدار تعويضات العطل والضرر الواجب منحها وفق الفقرة 1. غير أنه تطبيقاً لهذه القواعد الموحدة يكون الحد الأقصى للتعويضات عن كل مسافر 175000 وحدة حسابية رأسمالاً أو دخلاً سنوياً يتلاءم مع هذا الرأسمال هذا إذا كان القانون الوطني يلحظ حداً أقصى بمبلغ أدنى.

المادة 31

وسائل النقل الأخرى

الفقرة 1- مع مراعاة الفقرة 2 لا تطبق الأحكام العائدة للمسؤولية في حال وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح على الأضرار الواقعة أثناء النقل الذي لم يكن وفق عقد النقل نقلاً سككياً.

المادة 35

الإعفاء من المسؤولية

لا يكون الناقل مسؤولا إزاء المسافرين عن ضرر ناجم عن عدم تقيّد المسافرين بتعليمات الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى.

القسم 2

الامتعة

المادة 36

أساس المسؤولية

الفقرة 1- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي وعن تعيب الامتعة اللذين يقعان منذ استلامه إياها وحتى تسليمها وكذلك عن التأخير في تسليمها.

الفقرة 2- يعفى الناقل من هذه المسؤولية إذا حصل الفقدان أو التعيب أو التأخير في التسليم جراء خطأ المسافر أو جراء أمر صادر عنه غير ناجم عن خطأ الناقل أو جراء عيب خاص بالامتعة أو ظروف لم يكن بإمكان الناقل تجنبها ولا تدارك نتائجها.

الفقرة 3- يعفى الناقل من هذه المسؤولية إذا نجم الفقدان أو التعيب عن مخاطر خاصة مرتبطة بواقعة أو أكثر من الوقائع التالية :

(أ) انعدام التغليف أو خلله،

(ب) الطبيعة الخاصة للامتعة،

(ج) إرسال أشياء محظور نقلها كامتعة.

المادة 37

عبء الإثبات

الفقرة 1- يقع على عاتق الناقل أن يثبت فيما إذا كان الفقدان أو التعيب أو التأخير في التسليم سببه إحدى الوقائع المنصوص عليها في المادة 36 الفقرة 2.

الفقرة 2- عندما يثبت الناقل بأن الفقدان أو التعيب ربما نجم عن واحد أو أكثر من المخاطر الخاصة المنصوص عليها في المادة 36 الفقرة 3

الفقرة 3- يحدّد القانون الوطني الحالات والشروط التي يجب فيها على الناقل دفع تعويضات العطل والضرر عن أضرار غير التي نصّت عليها الفقرة 1. ولا تتأثر المادة 44 بهذه الإجراءات.

الفصل الثالث

المسؤولية عن الطرود اليدوية والحيوانات والامتعة والمركبات

القسم الأول

الطرود اليدوية والحيوانات

المادة 33

المسؤولية

الفقرة 1- في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح يكون الناقل فضلا عن ذلك مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تعيب الأشياء التي يحملها المسافر أو يصطحبها معه كطرود يدوي. وهذا يصلح أيضا بشأن الحيوانات التي يصطحبها المسافر معه. وتطبق المادة 26 قياسا على ذلك.

الفقرة 2- فضلا عن ذلك لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي أو تعيب الأشياء والطرود اليدوية أو الحيوانات التي تقع مراقبتها على المسافرين وفق المادة 15 إلا إذا كان هذا الضرر ناتجا عن خطأ الناقل. ولا تطبق في هذه الحالة المواد الأخرى من الباب الرابع باستثناء المادة 51 والباب السادس.

المادة 34

حدود تعويضات العطل والضرر في حال فقدان أو تعيب الأشياء

عندما يكون الناقل مسؤولا عملا بالمادة 33 الفقرة 1 ينبغي له تعويض هذا الضرر في حدود 1400 وحدة حسابية لكل مسافر.

الفقرة 5- لا يتجاوز المبلغ الإجمالي للتعويض المترتب على الناقل والناقل المستبدل وكذلك على مستخدميهما والأشخاص الآخرين الذين يلجؤون إليهم لتنفيذ النقل، الحدود المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة،

الفقرة 6 - لا تناول هذه المادة من حقوق الرجوع التي قد توجد بين الناقل والناقل المستبدل.

المادة 40

قرينة فقدان

الفقرة 1- يجوز لصاحب الحق دون أن يترتب عليه تقديم أدلة أخرى أن يعتبر طرداً بمثابة المفقود عندما لا يسلم إليه أو يوضع تحت تصرفه خلال الأربعة عشر يوماً التي تلي طلب التسليم المقدم وفق المادة 22 الفقرة 3.

الفقرة 2- إذا عثر على طرد معتبر مفقوداً في غضون العام الذي يلي طلب التسليم ينبغي للناقل إبلاغ صاحب الحق ذلك إذا كان عنوانه معروفاً أو كان من الممكن الاهتداء إليه.

الفقرة 3- يجوز لصاحب الحق أن يطالب باستلام الطرد في غضون الثلاثين يوماً التي تلي استلام الإشعار المشار إليه في الفقرة 2. في هذه الحالة ينبغي له أن يدفع النفقات العائدة لنقل الطرد انطلاقاً من مكان الإرسال وحتى المكان الذي تم فيه التسليم وإعادة التعويض الذي تقاضاه بعد حسم النفقات التي تكون قد أدخلت ضمن هذا التعويض عند الاقتضاء. غير أنه يحتفظ بحقوقه في التعويض عن تأخير التسليم المنصوص عليه في المادة 43.

الفقرة 4- إذا لم تجر المطالبة بالطرد المعثور عليه ضمن المدة المنصوص عليها في الفقرة 3 أو إذا تم العثور على الطرد بعد انقضاء أكثر من عام على طلب التسليم يتصرف الناقل وفق القوانين والتعليمات النافذة في المكان الذي عثر فيه على الطرد.

يعتبر هذا الاثبات قرينة على وقوع ذلك. غير أن صاحب الحق يحتفظ بحق الاثبات بأن الضرر لم يكن سببه أحد هذه المخاطر كلياً أو جزئياً.

المادة 38

ناقلون متناولون

عندما يجري النقل موضوع عقد النقل الوحيد من قبل عدة ناقلين متناولين، يشترك كل ناقل يأخذ على عاتقه الامتعة مع بطاقة الامتعة أو المركبة مع بطاقة النقل - فيما يتعلق بتوجيه الامتعة أو نقل المركبات - في عقدة النقل وفق شروط بطاقة الامتعة أو بطاقة النقل ويتحمل الالتزامات المترتبة على ذلك. وفي هذه الحالة يتعهد كل ناقل بتنفيذ النقل على طول المسيرة حتى التسليم.

المادة 39

ناقل مستبدل

الفقرة 1- عندما يعهد ناقل بتنفيذ النقل كلياً أو جزئياً إلى ناقل مستبدل سواء كان في ممارسة حق معترف له به في عقد النقل أم لا، فإن الناقل لا يبقى أقل مسؤولية عن كامل الناقل.

الفقرة 2- تطبق كذلك سائر أحكام هذه القواعد الموحدة التي تحكم مسؤولية الناقل على مسؤولية الناقل المستبدل بشأن النقل الجاري بواسطته. وتطبق المادتان 48 و 52 عندما تقام دعوى ضد المستخدمين أو الأشخاص الآخرين الذين يلجأ إليهم الناقل المستبدل لتنفيذ النقل.

الفقرة 3- تبقى كل اتفاقية خاصة يتحمل الناقل بموجبها التزامات لا تقع عليه عملاً بهذه القواعد الموحدة أو يتنازل عن حقوق منحه إياها هذه القواعد الموحدة دون مفعول إزاء الناقل المستبدل إذا لم يقبلها صراحةً وخطياً. وسواء قبل الناقل المستبدل أم لم يقبل هذه الاتفاقية يبقى الناقل مع ذلك مرتبطاً بالالتزامات أو التنازلات التي تنجم عن الاتفاقية الخاصة المذكورة.

الفقرة 4- عندما وفي الحدود التي يكون فيها الناقل والناقل المستبدل مسؤولين فإن مسؤوليتهما تكون متضامنة.

المادة 41

التعويض في حال فقدان

الفقرة 1- في حال فقدان الكلي أو الجزئي للأمتعة ينبغي للناقل أن يدفع فيما عدا سائر تعويضات العطل والضرر الأخرى :

(أ) تعويضاً معادلاً لقيمة الضرر إذا كانت هذه القيمة مثبتة على أن لا يتجاوز هذا التعويض 80 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو 1200 وحدة حسابية عن كل طرد،

(ب) تعويضاً مقطوعاً قدره 20 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم أو 300 وحدة حسابية عن كل طرد إذا كانت قيمة الضرر غير مثبتة.

إن أسس التعويض عن كل كيلوغرام ناقص أو عن طرد محددة في الشروط العامة للنقل.

الفقرة 2- علاوة على ذلك يجب على الناقل أن يعيد أجرة نقل الأمتعة والمبالغ الأخرى المدفوعة التي لها صلة بنقل الطرد المفقود وكذلك الرسوم الجمركية ورسوم الانتاج التي سبق تسديدها.

المادة 42

التعويض في حال التعيب

الفقرة 1- في حال تعيب الأمتعة يجب على الناقل أن يدفع فيما عدا سائر تعويضات العطل والضرر الأخرى تعويضاً مساوياً لتدني قيمة الأمتعة.

الفقرة 2- لا يتجاوز التعويض :

(أ) المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الكلي إذا تدنت قيمة كامل الأمتعة بسبب التعيب،

(ب) المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المتدني قيمته إذا كان جزء فقط من الأمتعة قد تدنت قيمته نتيجة التعيب.

المادة 43

التعويض في حال تأخير التسليم

الفقرة 1- في حال تأخير تسليم الأمتعة يجب على الناقل أن يدفع عن كل فترة 24 ساعة غير قابلة للتجزئة وذلك ابتداءً من تقديم طلب التسليم ولكن مع حد أقصى لا يتجاوز 14 يوماً :

(أ) تعويضاً مساوياً لقيمة الضرر وفي حدود قصوى لا تتجاوز 0.80 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة أو 14 وحدة حسابية لكل طرد جرى تأخير تسليمه هذا إذا برهن صاحب الحق وقوع الضرر بما في ذلك التعيب،

(ب) تعويضاً مقطوعاً قدره 0.14 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للأمتعة أو 2.80 وحدة حسابية لكل طرد جرى تأخير تسليمه هذا إذا لم يبرهن صاحب الحق وقوع الضرر.

إن أسس التعويض عن كل كيلوغرام أو عن كل طرد محددة في الشروط العامة للنقل.

الفقرة 2- في حالة فقدان الكلي للأمتعة لا يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 مع التعويض المنصوص عليه في المادة 41.

الفقرة 3- في حال فقدان الجزئي للأمتعة يدفع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 عن الجزء غير المفقود.

الفقرة 4- في حال تعيب الأمتعة غير الناجم عن تأخير السليم يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 إذا اقتضى الأمر مع التعويض المنصوص عليه في المادة 42.

الفقرة 5 - لا يجوز بأي حال من الأحوال أن يؤدي جمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 مع التعويضات المنصوص عليها في المادتين 41 و 42 إلى دفع تعويض يفوق التعويض الذي قد يترتب في حال فقدان الكلي للأمتعة.

القسم 3

المركبات

المادة 44

التعويض في حال التأخير

الفقرة 1- في حال تأخير بالتحميل لسبب يرجع إلى الناقل أو التأخير في تسليم مركبة يجب على الناقل عندما يبرهن وقوع ضرر ما أن يدفع تعويضاً بحيث لا يتجاوز أجرة النقل.

الفصل الرابع

أحكام مشتركة

المادة 48

سقوط حقّ الإدعاء بحدود المسؤولية

لا تطبق حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة وكذلك أحكام القانون الوطني التي تحدّد التعويضات بمبلغ معين إلا إذا ثبت بأن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل سواءً بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو سواءً بتهور وإدراك منه بأن مثل هذا الضرر سيحصل على الأرجح.

المادة 49

التحويل والفوائد

الفقرة 1- عندما ينطوي حساب التعويض على تحويل المبالغ المحددة بوحدات نقدية أجنبية ينبغي إجراء هذا التحويل حسب السعر في يوم ومكان دفع التعويض.

الفقرة 2- يجوز لصاحب الحق المطالبة بفوائد التعويض محسوبة على أساس 5% في السنة ابتداءً من يوم المطالبة المنصوص عليه في المادة 55 أو من يوم إقامة الدعوى القضائية إذا لم تكن هناك مطالبة.

الفقرة 3 غير أن الفوائد لا تسري بالنسبة للتعويضات المترتبة عملاً بالمادتين 27 و28 إلا اعتباراً من اليوم الذي حدثت فيه الوقائع التي ساعدت على تحديد مقدار التعويض هذا إذا كان هذا اليوم لاحقاً ليوم المطالبة أو إقامة الدعوى.

الفقرة 4- فيما يتعلق بالامتنعة فإن الفوائد لا تترتب إلا إذا تجاوز التعويض 16 وحدة حسابية عن كل بطاقة أمتعة.

الفقرة 5- فيما يتعلق بالامتنعة وإذا لم يسلم صاحب الحق إلى الناقل في مدة مناسبة حدّدت له الأوراق الثبوتية اللازمة لإجراء التصفية النهائية للمطالبة لا تسري الفوائد بين انقضاء المدة المحددة والتسليم الفعلي لهذه الأوراق.

الفقرة 2- إذا تنازل صاحب الحق عن عقد النقل في حال التأخير بالتحميل لسبب يرجع إلى الناقل تعاد أجرة النقل إلى صاحب الحق. وعلاوة على ذلك يجوز لصاحل الحق المطالبة بتعويض بحيث لا يتجاوز أجرة النقل هذا إذا برهن بأن الضرر ناجم عن هذا التأخير.

المادة 45

التعويض في حال فقدان

في حال فقدان الكلي أو الجزئي لمركبة يحسب التعويض الذي يترتب دفعه إلى صاحب الحق عن الضرر المثبت حسب القيمة المتداولة للمركبة. ولا يجوز أن يتجاوز التعويض 8000 وحدة حسابية. وتعتبر المقطورة المحملة أو غير المحملة بمثابة مركبة مستقلة.

المادة 46

المسؤولية فيما يتعلق بأشياء أخرى

الفقرة 1- فيما يتعلق بالأشياء المتروكة في المركبة أو الموجودة ضمن خزائن (مثلاً خزائن الامتعة أو التزلج) محزومة بمثانة إلى المركبة لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن الضرر الذي سببه بخطئه. ولا يتجاوز التعويض الكلي المترتب دفعه 1400 وحدة حسابية.

الفقرة 2- فيما يتعلق بالأشياء المحزومة خارج المركبة بما في ذلك الخزائن المشار إليها في الفقرة 1 لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا ثبت بأن الضرر ناجم عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل إماً بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك منه بأن مثل هذا الضرر سيحصل على الأرجح.

المادة 47

القانون المطبق

مع مراعاة أحكام هذا القسم فإن أحكام القسم الثاني المتعلقة بالمسؤولية عن الامتنعة تطبق على المركبات.

2- الأحكام الخاصة لنقل المركبات والواردة في الشروط العامة للنقل أو

3- النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبضائع الخطرة "RID" أو

ب) سببته الأشياء أو الحيوانات التي يصطحبها معه.

إلا إذا أثبت بأن الضرر سببته ظروف لم يكن بإمكانه تجنبها ونتائج لم يكن قادراً على تلافيها رغم إبدائه اليقظة المطلوبة من قبل مسافر حي الضمير. وهذا الحكم لا يؤثر على المسؤولية التي يمكن أن تقع على الناقل بمقتضى المادتين 26 و 33 الفقرة 1.

الباب 6

ممارسة الحقوق

المادة 54

إثبات فقدان الجزئي أو التعيب

الفقرة 1- عندما يكتشف الناقل أو يفترض وقوع فقدان جزئي أو تعيب لشيء منقول تحت حراسته (أمتعة، مركبات) أو يدعي صاحب الحق بوقوعه يتوجب على الناقل أن ينظم دون تأخير وبحضور صاحب الحق إن أمكن محضر ضبط إثبات حسب طبيعة الضرر وحالة الشيء وقدر الإمكان أهمية الضرر وسببه ووقت حدوثه.

الفقرة 2- ينبغي أن تسلّم نسخة من محضر ضبط الإثبات مجاناً إلى صاحب الحق.

الفقرة 3- عندما لا يقبل صاحب الحق بإثباتات محضر الضبط يجوز له أن يطالب بمعاينة حالة الأمتعة أو المركبة وكذلك سبب ومدى الضرر من قبل خبير تسميه الأطراف في عقد النقل أو عن طريق القضاء. وتخضع الإجراءات لقوانين وتعليمات الدولة التي يتم فيها الإثبات.

المادة 55

المطالبات

الفقرة 1- يجب توجيه المطالبات المتعلقة بمسؤولية الناقل في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح خطيا إلى الناقل الذي يمكن أن تقام عليه

المادة 50

المسؤولية في حال حادث نووي

يعفى الناقل من المسؤولية التي تقع عليه بمقتضى هذه القواعد الموحدة إذا نجم الضرر عن حادث نووي وكان المستثمر لمنشأة نووية أو الشخص الآخر الذي حلّ محله مسؤولاً عن هذا الضرر تطبيقاً لقوانين وقواعد الدولة النازمة للمسؤولية في مجال الطاقة النووية.

المادة 51

مسؤولية الناقل عن أشخاص

يكون الناقل مسؤولاً عن مستخدمييه وعن غيرهم من الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ النقل عندما يعمل هؤلاء المستخدمون أو هؤلاء الأشخاص الآخرون لممارسة وظائفهم. ويعتبر مدراء البنية التحتية السككية التي يتم عليها النقل بمثابة أشخاص يستعين بهم الناقل لتنفيذ النقل.

المادة 52

دعوى أخرى

الفقرة 1- في جميع الحالات التي تطبق فيها هذه القواعد الموحدة لا يجوز إقامة أية دعوى بالمسؤولية لأي سبب كان ضد الناقل إلا ضمن الشروط والحدود الواردة في هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- يطبق هذا الإجراء كذلك على كل دعوى مقامة ضد المستخدمين والأشخاص الآخرين الذين يكون الناقل مسؤولاً عنهم بمقتضى المادة 51.

الباب 5

مسؤولية المسافرين

المادة 53

المبادئ الخاصة للمسؤولية

يكون المسافر مسؤولاً تجاه الناقل عن كل ضرر :

(أ) ناجم عن عدم مراعاته لالتزاماته بمقتضى :

1- المواد 10 و 14 و 20.

الفقرة 5- يجوز إقامة الدّعى القضائية على ناقل غير الناقلين المنصوص عليهم في الفقرتين 2 و4 عندما تقام هذه الدّعى كدّعى تقابل أو طلب عارض في الدّعى المتعلقة بطلب رئيسي مبني على نفس عقد النقل.

الفقرة 6- يجوز كذلك مقاضاة الناقل المستبدل في الحدود التي تطبق عليه هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 7- إذا كان للمدعي حق الخيار بين عدّة ناقلين فإن حق الخيار هذا يسقط فور إقامة الدّعى القضائية على أحدهم. وهذا يصلح أيضاً إذا كان للمدعي الخيار بين واحد أو أكثر من الناقلين وناقل مستبدل.

المادة 57

القضاء

الفقرة 1 - يجوز إقامة الدّعى القضائية المبنية على هذه القواعد الموحدة أمام السلطات القضائية للدول الأعضاء المعينة بالاتفاق العام بين الأطراف أو أمام السلطة القضائية للدولة العضو التي على أراضيها يكون مسكن أو إقامة المدعى عليه العادية أو مقره الأساسي أو الفرع أو المنشأة التي أبرمت عقد النقل. ولا يجوز إقحام سلطات قضائية أخرى.

الفقرة 2 - عندما تكون دعوى مبنية على هذه القواعد الموحدة على بساط البحث أمام سلطة قضائية مختصة حسب مفهوم الفقرة 1 أو عندما يكون قد صدر حكم عن مثل هذه السلطة القضائية في مثل هذا النزاع لا يجوز إقامة أية دعوى جديدة لنفس السبب بين الأطراف نفسها إلا إذا كان قرار السلطة القضائية التي أقيمت الدعوى الأولى أمامها غير قابل للتنفيذ في الدولة التي أقيمت فيها الدعوى الجديدة.

المادة 58

سقوط الدعوى في حال الوفاة والإصابة بجروح

الفقرة 1- تسقط كلّ دعوى لصاحب الحق مبنية على مسؤولية الناقل في حال وفاة المسافرين أو

الدّعى القضائية. في حال النقل موضوع عقد نقل وحيد جاز من قبل ناقلين متتاليين يجوز توجيه المطالبات أيضاً إلى أوّل أو آخر ناقل وكذلك إلى الناقل الذي يكون مقره الرئيسي أو فرعه أو المنشأة التي أبرمت عقد النقل في دولة سكن أو إقامة المسافر العادية.

الفقرة 2- يجب توجيه المطالبات الأخرى المتعلقة بعقد النقل خطياً إلى الناقل المعين في المادة 56 الفقرتين 2 و3.

الفقرة 3- يجب تقديم المستندات التي يرى صاحب الحق ضرورة ربطها بالمطالبة إما أصلية أو منسوخة عند الاقتضاء مصدقة حسب الأصول إذا طلب الناقل ذلك. يجوز للناقل عند تسوية المطالبة استرداد سند النقل وبطاقة الأمتعة وبطاقة النقل.

المادة 56

الناقلون الذين يجوز مقاضاتهم

الفقرة 1- لا يجوز إقامة الدّعى القضائية المبنية على مسؤولية الناقل في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح إلا ضد ناقل مسؤول بمفهوم المادة 26 الفقرة 5.

الفقرة 2- مع مراعاة الفقرة 4 يجوز فقط أن تقام دعاوى المسافرين الأخرى الناشئة عن عقد النقل على الناقل الأوّل أو الأخير أو على الناقل الذي نفذ قسم النقل الذي وقع أثناءه الفعل المولد للدّعى.

الفقرة 3- عندما يكون الناقل الذي عليه تسليم المتاع أو المركبة مسجلاً بموافقة على بطاقة الأمتعة أو بطاقة النقل وذلك في حالة النقلات التي ينفذها ناقلون متتالون يجوز لهذا الناقل مقاضاته وفق الفقرة 2 حتى وإن لم يستلم المتاع أو المركبة.

الفقرة 4- يجوز إقامة الدّعى القضائية لاسترداد مبلغ مدفوع بموجب عقد النقل على الناقل الذي استوفى هذا المبلغ أو على الذي لصالحه جرى استيفاءه.

(ج) إذا طالب صاحب الحقّ بحقوقه خلال الواحدة والعشرين يوماً لدى أحد الناقلين المعيّنين في المادة 56 الفقرة 3. هذا في حال تأخير التسليم،

(د) إذا أثبت صاحب الحقّ بأنّ الضرر سببه خطأ صادر عن الناقل.

المادة 60

التقادم

الفقرة 1- تتقادم دعاوى التعويض عن العطل والضرر المبنية على مسؤولية الناقل في حال وفاة المسافرين وإصابتهم بجروح :

(أ) بالنسبة للمسافر : بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث،

(ب) بالنسبة لأصحاب الحقّ الآخرين : بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي لوفاة المسافر على أن لا تتجاوز هذه المدة خمس سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث.

الفقرة 2- تتقادم الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل بسنة واحدة. غير أن التقادم يكون بسنتين إذا كان الأمر يتعلق بدعوى سببها ضرر ناجم عن فعل أو إهمال ارتكب إما بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك بأن مثل هذا الضرر سيحصل على الأرجح.

الفقرة 3- يسري التقادم المنصوص عليه في الفقرة 2 بشأن دعوى :

(أ) التعويض عن فقدان الكلي : اعتباراً من اليوم الرابع عشر الذي يلي انقضاء المدة المنصوص عليها في المادة 22 الفقرة 3،

(ب) التعويض عن فقدان الجزئي أو التعيب أو تأخير التسليم : اعتباراً من اليوم الذي جرى فيه التسليم،

(ج) في سائر الحالات الأخرى المتعلقة بنقل المسافرين : اعتباراً من يوم انقضاء نفاذ مفعول سند النقل. ولا يدخل إطلاقاً اليوم المحدد لبدء سريان التقادم في حساب المدة.

إصابتهم بجروح إذا لم يُعلم صاحب الحقّ بالحادث الذي لحق بالمسافر خلال الاثني عشر شهراً اعتباراً من تاريخ الإعلام بالضرر أحد الناقلين الذين يجوز أن تقدّم إليهم المطالبة وفق المادة 55 الفقرة 1. وإذا ما أعلم صاحب الحقّ الناقل بالحادث شفويًا ينبغي لهذا الأخير تسليمه شهادة بهذا الإشعار الشفوي.

الفقرة 2- غير أن الدعوى لا تسقط إذا :

(أ) قدم صاحب الحقّ مطالبة إلى أحد الناقلين المعيّنين في المادة 55 الفقرة 1، ضمن المهلة المنصوص عليها في الفقرة 1،

(ب) علم الناقل المسؤول من مصدر آخر بالحادث الذي وقع للمسافر ضمن المهلة المنصوص عليها في الفقرة 1،

(ج) لم يتم الإعلام بالحادث أو أعلم عنه متأخراً نتيجة ظروف لا ترجع إلى صاحب الحقّ،

(د) أثبت صاحب الحقّ بأنّ الحادث سببه خطأ صادر عن الناقل.

المادة 59

سقوط الدعوى الناشئة عن نقل الأمتعة

الفقرة 1- إن استلام الأمتعة من قبل صاحب الحقّ يُسقط كلّ دعوى على الناقل ناشئة عن عقد النقل في حال فقدان الجزئي أو التعيب أو تأخير التسليم.

الفقرة 2- غير أن الدعوى لا تسقط :

(أ) في حال فقدان الجزئي أو التعيب إذا :

1- تم إثبات فقدان أو التعيب وفق المادة 54 قبل استلام الأمتعة من قبل صاحب الحقّ.

2- كان الإثبات الذي ينبغي أن يجري وفق المادة 54 قد أهمل نتيجة خطأ الناقل.

(ب) في حال الضرر غير الظاهر الذي اكتشف وجوده بعد استلام الأمتعة من قبل صاحب الحقّ :

1- إذا طلب صاحب الحقّ الإثبات وفق المادة 54 مباشرة بعد اكتشاف الضرر وعلى الأكثر خلال الأيام الثلاثة التي تلي استلام الأمتعة.

2- وإذا أثبت فضلاً عن ذلك بأنّ الضرر حدث ما بين القبول للنقل والتسليم.

(ب) إذا سبب الضرر عدة ناقلين يكون كلّ منهم مسؤولاً عن الضرر الذي سببه. وإذا تعذر التمييز يوزع التعويض فيما بينهم وفق الحرف "ج"،

(ج) إذا تعذر إثبات أي من الناقلين سبب الضرر يوزع التعويض بين كل الناقلين الذين ساهموا في النقل باستثناء الذين يثبتون بأن الضرر لم يكن هم سببه. والتوزيع يجري بنسبة حصة أجرة النقل التي تعود إلى كل من الناقلين.

الفقرة 2- في حال عجز أحد هؤلاء الناقلين توزع الحصة التي تقع على عاتقه والتي لم يدفعها بين سائر الناقلين الآخرين الذين شاركوا في النقل بنسبة حصة أجرة النقل التي تعود إلى كلّ منهم.

المادة 63

إجراءات دعوى الرجوع

الفقرة 1- إن صحة الدفع الجاري من قبل الناقل الذي يمارس دعوى رجوع عملاً بالمادة 62 لا يجوز الاعتراض عليها من قبل الناقل الذي يمارس عليه دعوى الرجوع إذا كان التعويض قد حدد من قبل القضاء وأتيحت الفرصة للناقل الأخير بعد تبليغه أصولاً بالتدخل في الدعوى. ويحدد القاضي الذي أقيمت لديه الدعوى الأصلية المدد المحددة للتبليغ والتدخل.

الفقرة 2- يجب على الناقل الذي يمارس حق الرجوع أن يقدم طلبه في دعوى واحدة ضد كلّ الناقلين الذين لم يتصلح معهم تحت طائلة سقوط حقه في إقامة الدعوى ضد الذين لم يتم بتبليغهم الدعوى.

الفقرة 3- يجب على القاضي أن يبت في سائر دعاوى الرجوع المقامة لديه بحكم واحد.

الفقرة 4- يجوز للناقل الذي يرغب في إثبات حقه في دعوى الرجوع إعلام السلطات القضائية في الدولة التي على أراضيها يكون المركز الرئيسي أو الفرع أو المنشأة التي أبرمت عقد النقل لأحد الناقلين المساهمين في النقل.

الفقرة 5- عندما يقتضي إقامة الدعوى ضد عدة ناقلين فإن من حق الناقل الذي يمارس حقه في دعوى الرجوع أن يختار بين السلطات القضائية المختصة وفق الفقرة 4 وتلك التي سيرفع أمامها دعواه.

الفقرة 4- في حال تقديم مطالبة خطية وفق المادة 55 مع الأوراق الثبوتية اللازمة يوقف التقادم حتى اليوم الذي يردّ فيه الناقل المطالبة خطياً ويسترجع الأوراق المرفقة بها. في حال القبول الجزئي للمطالبة يستعيد التقادم مجراه بالنسبة لجزء المطالبة الذي يبقى موضع خلاف. يقع إثبات استلام المطالبة أو الجواب عليها وإثبات استرجاع الأوراق على عاتق الطرف الذي ادعى هذه الواقعة. ولا توقف التقادم المطالبات اللاحقة بنفس الموضوع.

الفقرة 5- لا يجوز إقامة الدعوى بعد تقادمها ولو على شكل دعوى تقابل أو طلب عارض.

الفقرة 6- فضلاً عن ذلك ينظم القانون الوطني وقف وقطع التقادم.

الباب 7

علاقات الناقلين فيما بينهم

المادة 61

تقاسم أجرة النقل

الفقرة 1- يتوجب على كل ناقل أن يدفع إلى الناقلين المعنيين الحصة التي تعود إليهم من أجرة النقل التي استوفوها أو كان من الواجب عليها استيفائها. وتحدد شروط الدفع من خلال اتفاقية بين الناقلين.

الفقرة 2- تطبق كذلك المادة 6 الفقرة 3 والمادة 16 الفقرة 3 والمادة 25 على العلاقات بين الناقلين المتتاليين.

المادة 62

حق دعوى الرجوع

الفقرة 1- يحق للناقل الذي دفع تعويضاً عملاً بهذه القواعد الموحدة إقامة دعوى الرجوع على الناقلين الذين ساهموا في النقل وفق الأحكام التالية :

(أ) إن الناقل الذي سبب الضرر هو وحده مسؤول عنه،

القواعد الموحدة إذا كان النقل البحري أو النقل الملاحي الداخلي جاريا على خطوط مسجلة على قائمة الخطوط المنصوص عليها في المادة 24 الفقرة 1 من الاتفاقية.

الفقرة 5- لا تطبق هذه القواعد الموحدة على النقلات الجارية بين محطات واقعة على أراض لدول متاخمة عندما يدير البنية التحتية لهذه المحطات مدير لبنية تحتية واحدة أو أكثر يرجعون لدولة واحدة وحتى لهذه الدول.

الفقرة 6- يجوز لكل دولة طرف في اتفاقية متعلقة بالنقل الدولي السككي المباشر للبضائع وذات طبيعة مشابهة لهذه القواعد الموحدة أن تعلن عندما توجه طلب انضمامها إلى الاتفاقية بأنها سوف لا تطبق هذه القواعد الموحدة إلا على جزء من البنية التحتية السككية الواقعة في أراضيها. ويجب تحديد هذا الجزء من البنية التحتية السككية بدقة وربطه بالبنية التحتية السككية لدولة عضو. وعندما تقدم دولة ما التصريح المشار إليه أعلاه لا تطبق هذه القواعد الموحدة إلا بشرط :

(أ) أن يكون مكان استلام البضاعة أو مكان تسليمها وكذلك المسار المحدد في عقد النقل واقعين ضمن البنية التحتية المعينة أو

(ب) أن تربط البنية التحتية المعينة البنية التحتية لدولتين عضوين وأن تكون ملحوظة في عقد النقل كمسار لنقل عابر (ترانزيت).

الفقرة 7- يجوز للدولة التي قدمت تصريحاً وفق الفقرة 6 التخلي عنه في أية لحظة بإبلاغ المودع لديه. ويسري مفعول هذا التخلي بعد شهر من التاريخ الذي أبلغ فيه المودع لديه الدول الأعضاء. ويبقى التصريح بدون مفعول عندما ينتهي نفاذ مفعول الاتفاقية المنصوص عليها في الفقرة 6 بالنسبة لهذه الدولة.

المادة 2

تعليمات القانون العام

تبقى النقلات التي تطبق عليها هذه القواعد خاضعة لتعليمات القانون العام لا سيما التعليمات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة وكذلك تعليمات القانون الجمركي وتلك المتعلقة بحماية الحيوانات.

الفقرة 6- لا يجوز إقامة دعاوى الرجوع في الدعوى العائدة لطلب التعويض المقامة من قبل صاحب الحق في عقد النقل.

المادة 64

اتفاقات حول دعاوى الرجوع

للناقلين حرية الاتفاق فيما بينهم حول الأحكام التي تخالف المادتين 61 و62.

القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي للبضائع "CIM" (الملحق "ب" من الاتفاقية)

الباب الأول

عموميات

المادة الأولى

مجال التطبيق

الفقرة 1- تطبق هذه القواعد الموحدة على كل عقد نقل سككي للبضائع بمقابل عندما يكون مكان استلام البضاعة والمكان المقرر لتسليمها واقعين في دولتين عضوين مختلفتين. وهكذا يكون الأمر مهما كان مقر وجنسية أطراف عقد النقل.

الفقرة 2- تطبق كذلك هذه القواعد الموحدة على عقود النقل السككي للبضائع بمقابل عندما يكون مكان استلام البضاعة والمكان المقرر لتسليمها واقعين في دولتين مختلفتين حيث تكون إحدهما دولة عضو على الأقل وعندما يوافق أطراف العقد على أن العقد خاضع لهذه القواعد الموحدة.

الفقرة 3- عندما يشمل نقل دولي موضوع عقد نقل وحيد إضافة إلى نقل سككي عابر للحدود نقلا طريقيا أو ملاحيا داخليا في مجال النقل الداخلي لدولة عضو تطبق هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 4- عندما يشمل نقل دولي موضوع عقد نقل وحيد إضافة إلى نقل سككي نقلا بحريا أو نقلا عابرا للحدود عن طريق الملاحة الداخلية تطبق هذه

المادة 3

تفسيرات

في هذه القواعد الموحدة يقصد بمصطلح :

(أ) "الناقل" : الناقل المتعاقد الذي أبرم معه المرسل عقد النقل عملا بهذه القواعد الموحدة أو الناقل التالي المسؤول على أساس هذا العقد.

(ب) "الناقل المستبدل" : الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المرسل ولكنه الناقل المنصوص عليه في الحرف "أ" الذي عهد إليه كلياً أو جزئياً بتنفيذ النقل السككي،

(ج) "الشروط العامة للنقل" : شروط الناقل على شكل شروط عامة أو تعريفات نافذة قانونياً في كل دولة عضو وأصبحت بإبرام عقد النقل جزءاً متمماً له

(د) "وحدة النقل المتعدد الأنماط" : الحاويات، الصناديق المتحركة، أنصاف المقطورات أو وحدات التحميل المتشابهة الأخرى المستخدمة في النقل المتعدد الأنماط.

المادة 4

الخروقات

الفقرة 1- يجوز للدول الأعضاء إبرام اتفاقات تلحظ خروقات لهذه القواعد الموحدة بشأن النقلات الجارية حصراً بين محطتين واقعتين في طرفي الحدود عندما لا يوجد بينهما محطة أخرى.

الفقرة 2- يجوز للدول الأعضاء المعنية إبرام اتفاقات تخرق هذه القواعد الموحدة بشأن النقلات الجارية بين دولتين عضوين تعبران دولة غير عضو.

الفقرة 3- تبلغ الاتفاقات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 وكذلك بدء سريان مفعولها إلى المنظمة الحكومية الدولية للنقلات الدولية السككية. ويبلغ الأمين العام للمنظمة ذلك الدول الأعضاء والمنشآت المعنية.

المادة 5

القانون الملزم

يعتبر ملغى وغير ذي مفعول كل شرط يخرق هذه القواعد الموحدة بصورة مباشرة أو غير مباشرة ما لم يوجد بند مفاير في القواعد المذكورة. إن إلغاء مثل هذه الشروط لا يؤدي إلى إلغاء الأحكام الأخرى في عقد النقل. ومع ذلك يجوز للناقل أن يتحمل مسؤوليات والتزامات أكبر مما لحظته هذه القواعد الموحدة.

الباب 2

إبرام وتنفيذ عقل النقل

المادة 6

عقد النقل

الفقرة 1- يلتزم الناقل بعقد النقل بنقل البضاعة بمقابل إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه.

الفقرة 2- يجب أن يثبت عقد النقل بسند نقل وفق نموذج موحد. غير أن غياب أو مخالفة أو فقدان سند النقل لا يؤثر لا على وجود ولا على صلاحية العقد الذي يبقى خاضعاً لهذه القواعد الموحدة.

الفقرة 3- يوقع سند النقل من قبل المرسل والناقل. يجوز استبدال التوقيع بخاتم أو علامة من الآلة الحاسبة أو أية طريقة ملائمة أخرى.

الفقرة 4- يجب على الناقل أن يثبت بشكل ملائم على النسخة الثانية لسند النقل استلامه للبضاعة ويجب عليه تسليم النسخة الثانية إلى المرسل.

الفقرة 5- ليس لسند النقل قيمة بوليصة شحن.

الفقرة 6- يجب تنظيم سند نقل من أجل كل إرسالية. لا يمكن أن يعني نفس سند نقل سوى حمولة شاحنة واحدة إلا إذا كانت هناك اتفاقية مفايرة بين المرسل والناقل.

الفقرة 7- في حال النقل العابر لأرض جمركية في المجموعة الأوروبية أو لأرض تطبق عليها إجراءات لعبور مشترك، يجب أن تكون كل إرسالية مرفقة بسند نقل يتفق مع متطلبات المادة السابعة.

الفقرة 8- تنظم الجمعيات الدولية للناقلين النماذج الموحدة لسند النقل بالاتفاق مع الجمعيات الدولية للزبائن والأجهزة المختصة في المجال الجمركي لدى الدول الأعضاء وكذلك مع كل منظمة حكومية دولية للتكامل الاقتصادي الإقليمي وذات اختصاص بالنسبة لتشريعاتها الجمركية.

الفقرة 9- يجوز تنظيم سند النقل بما في ذلك نسخته الثانية على شكل تسجيل الكتروني للمعطيات يمكن تحويلها إلى رموز كتابية مقروءة. ينبغي أن تكون الطرق المستخدمة لتسجيل ومعالجة المعطيات متطابقة من وجهة النظر الوظيفية لا سيما فيما يتعلق بالقوة الإجرائية لسند النقل المتمثل بهذه المعطيات.

المادة 7

مضمون سند النقل

الفقرة 1- يجب أن يتضمن سند النقل البيانات التالية :

(أ) مكان وتاريخ تنظيمه،

(ب) اسم وعنوان المرسل،

(ج) اسم وعنوان الناقل الذي أبرم عقد النقل،

(د) اسم وعنوان الجهة التي سلمت إليها البضاعة فعليا إن لم يكن المرسل المنصوص عليه في الحرف "ج".

(هـ) مكان وتاريخ استلام البضاعة،

(و) مكان التسليم،

(ز) اسم وعنوان المرسل إليه،

(ح) تعيين نوع البضاعة وطريقة تغليفها. وبالنسبة للبضائع الخطرة التسمية المنصوص عليها في النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبضائع الخطرة "RID".

(ط) عدد الطرود والعلامات والأرقام الخاصة اللازمة للتعريف بالرساليات الجزئية،

(ي) رقم الشاحنة في حال النقل بشاحنات كاملة،

(ك) رقم المركبة السككية التي تسير على دواليبها الخاصة إذا سلمت للنقل على أساس بضاعة،

(ل) فضلا عن ذلك في حال وحدات النقل المتعددة الأنماط، الصنف والرقم والخصائص الأخرى اللازمة للتعريف بها.

(م) الكتلة الإجمالية للبضاعة أو كمية البضاعة المعبر عنها تحت أشكال أخرى،

(ن) تعداد مفصل للوثائق المطلوبة من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى مرفقة بسند النقل أو موضوعه تحت تصرف الناقل لدى سلطة معينة أصولا أو لدى جهة معينة في العقد،

(س) النفقات العائدة للنقل (أجرة النقل، نفقات ثانوية، رسوم جمركية وغيرها من النفقات الطارئة بدءا من إبرام العقد وحتى التسليم) في الحدود التي يجب أن يدفعها المرسل إليه أو أية معلومة أخرى تدل على أنه يترتب على المرسل إليه دفع النفقات،

(ع) معلومة بأن النقل خاضع لهذه القواعد الموحدة رغم كل شرط مغاير،

الفقرة 2- فضلا عن ذلك ينبغي أن يتضمن سند النقل عند الاقتضاء المعلومات التالية :

(أ) في حال النقل من قبل ناقلين متتالين، الناقل الذي عليه تسليم البضاعة في حين أن هذا الناقل قد أعطى موافقته على التسجيل على سند النقل،

(ب) النفقات التي يأخذها المرسل على عاتقه،

(ج) المبلغ الواجب استيفاؤه عند تسليم البضاعة،

(د) قيمة البضاعة المصرح عنها والمبلغ الذي يمثل الفائدة الخاصة عند التسليم.

(هـ) المهلة المتفق عليها التي يجب أن يتم فيها النقل،

(و) المسار المتفق عليه،

(ز) لائحة بالوثائق غير المذكورة في الفقرة 1 الحرف "ن" المسلمة إلى الناقل،

(ح) تسجيلات المرسل المتعلقة بعدد وتعيين الأختام التي وضعها على الشاحنة.

الفقرة 3- يجوز لأطراف عقد النقل أن يضمّنوا سند النقل أية معلومة أخرى يرونها مناسبة.

المادة 8

المسؤولية عن التسجيلات المدونة على سند النقل

الفقرة 1- يتعهد المرسل بدفع سائر النفقات والأضرار التي يتحملها الناقل من جراء :

(أ) تسجيلات من قبل المرسل على سند النقل أو بيانات غير نظامية أو غير صحيحة أو ناقصة أو مدونة في غير المكان المخصص لكل منها أو

(ب) إهمال من قبل المرسل للتسجيلات المنصوص عليها في النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID".

الفقرة 2- إذا ما سجل الناقل بناءً على طلب المرسل بيانات على سند النقل يعتبر حتى إثبات العكس كأنه يعمل لحساب المرسل.

الفقرة 3- إذا كان سند النقل لا يتضمن المعلومة المنصوص عليها في المادة 7 الفقرة 1 الحرف "س" يكون الناقل مسؤولاً عن كل النفقات والأضرار التي يتكبدها صاحب الحق بسبب هذا الإهمال.

المادة 9

بضائع خطرة

عندما يهمل المرسل التسجيلات المنصوص عليها في النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" يجوز للناقل في أية لحظة وتبعاً للظروف تفريغ أو إتلاف البضائع أو جعلها غير ضارة دون أن يكون هناك مجال للتعويض إلا إذا كان على علم بالطابع الخطر للبضاعة عند استلامها.

المادة 10

تسديد النفقات

الفقرة 1- إذا كانت لا توجد اتفاقية مغايرة بين المرسل والناقل تدفع النفقات من قبل المرسل (أجرة النقل، النفقات الثانوية، الرسوم الجمركية وغيرها من النفقات الطارئة اعتباراً من إبرام العقد وحتى التسليم).

الفقرة 2- عندما توضع النفقات عملاً بالاتفاقية بين المرسل والناقل على عاتق المرسل إليه ولم يسحب المرسل إليه سند النقل أو أبرز حقوقه وفق المادة 17 الفقرة 3 أو عدل عقد النقل وفق المادة 18. يبقى المرسل ملتزماً بدفع النفقات.

المادة 11

التدقيق

الفقرة 1- يحق للناقل أن يدقق في أية لحظة فيما إذا كانت شروط النقل قد روعيت وفيما إذا كانت الارسالية تنسجم مع التسجيلات المدونة على سند النقل من قبل المرسل. وعندما يتناول التدقيق محتوى الارسالية يتم هذا التدقيق في نطاق الممكن بحضور صاحب الحق. وفي الحالات التي لا يمكن إجراء ذلك يستدعي الناقل شاهدين مستقلين هذا إذا كانت لا توجد أحكام أخرى في قوانين وتعليمات الدولة التي يجري فيها التدقيق.

الفقرة 2- عندما لا تنسجم الارسالية مع التسجيلات المدونة على سند النقل أو لا تراعى الأحكام المتعلقة بنقل البضائع المقبولة بشروط يجب تدوين نتيجة التدقيق على ورقة سند النقل التي ترافق البضاعة. وعندما يكون الناقل محتفظاً بالنسخة الثانية من سند النقل يجب تدوين النتيجة نفسها على هذه النسخة. وفي هذه الحالة تحمل النفقات التي يسببها التدقيق، البضاعة إلا إذا تم دفعها حالاً.

الفقرة 3- عندما يجري المرسل التحميل يحق له المطالبة بالتدقيق من قبل الناقل لحالة البضاعة وتغليفها وكذلك لصحة بيانات سند النقل المتعلقة بعدد الطرود وعلاماتها وأرقامها وكذلك الكتلة الإجمالية أو الكمية المسجلة خلافاً لذلك. ولا يلتزم الناقل باللجوء إلى التدقيق إلا إذا كانت لديه الوسائل الملائمة لإجرائه. ويجوز للناقل أن يطالب بدفع نفقات التدقيق. وتدوّن نتيجة التدقيقات على سند النقل.

المادة 12

القوة الإجرائية لسند النقل

الفقرة 1- يصبح سند النقل دليلاً حتى إثبات العكس لإبرام عقد النقل وشروطه وعن استلام البضاعة من قبل الناقل.

الفقرة 2- عندما يقوم الناقل بالتحميل يبقى سند النقل دليلاً حتى إثبات العكس لحالة البضاعة وتغليفها كما هو مبين في سند النقل أو في حال عدم وجود مثل هذه البيانات للحالة الجيدة الظاهرة وقت الاستلام من قبل الناقل ولصحة بيانات سند النقل المتعلقة بعدد الطرود وغلافاتها وأرقامها وكذلك الكتلة الاجمالية أو الكمية المسجلة بخلاف ذلك.

الفقرة 3- عندما يقوم المرسل بالتحميل يبقى سند النقل دليلاً حتى إثبات العكس لحالة البضاعة وتغليفها كما هو مبين في سند النقل أو في حال عدم وجود مثل هذه البيانات للحالة الجيدة الظاهرة ولصحة البيانات المذكورة في الفقرة 2 فقط في الحالة التي يكون فيها الناقل قد دققها وسجل النتيجة المنسجمة مع تدقيقه على سند النقل.

الفقرة 4- غير أن سند النقل لا يبقى دليلاً عندما يحمل تحفظاً مبرراً. يجوز أن يكون التحفظ مبرراً خاصة بفعل عدم توفر الوسائل الملائمة لدى الناقل للتدقيق فيما إذا كانت الارشالية تنسجم مع التسجيلات المدونة على سند النقل.

المادة 13

تحميل وتفريغ البضاعة

الفقرة 1- يتفق المرسل والناقل على من يقع تحميل وتفريغ البضاعة. في حال عدم وجود مثل هذه الاتفاقية يقع التحميل والتفريغ على عاتق الناقل بالنسبة للطرود. أما بالنسبة للشاحنات الكاملة فيقع التحميل على عاتق المرسل والتفريغ بعد التسليم على عاتق المرسل إليه.

الفقرة 2- يكون المرسل مسؤولاً عن عواقب تحميل متعيب أجراه ويجب عليه بصورة خاصة إصلاح الضرر الذي سببه الناقل نتيجة ذلك. يقع إثبات التحميل المتعيب على عاتق الناقل.

المادة 14

التغليف

يكون المرسل مسؤولاً تجاه الناقل عن كل الأضرار والنفقات التي يكون مصدرها انعدام أو تعيب تغليف البضاعة إلا إذا كان التعيب ظاهراً أو معروفاً من قبل الناقل وقت الاستلام ولم يأخذ الناقل التحفظات بشأنه.

المادة 15

إنجاز المعاملات الإدارية

الفقرة 1- بغية إنجاز المعاملات التي تفرضها الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى قبل تسليم البضاعة يجب على المرسل أن يربط بسند النقل أو يضع تحت تصرف الناقل الوثائق اللازمة ويزوده بكل المعلومات المطلوبة.

الفقرة 2- لا يلتزم الناقل بالفحص فيما إذا كانت هذه الوثائق والمعلومات صحيحة أو كافية. والمرسل مسؤول تجاه الناقل عن كل الأضرار التي يمكن أن تنجم عن انعدام أو عدم كفاية أو مخالفة هذه الوثائق والمعلومات إلا في حالة خطأ الناقل.

الفقرة 3- يكون الناقل مسؤولاً عن عواقب فقدان أو الاستعمال المخالف للوثائق المدونة على سند النقل والتي ترافقه أو التي عهد بها إليه إلا إذا كان الفقدان أو الضرر الواقع نتيجة الاستعمال المخالف لهذه الوثائق قد نجم عن ظروف لم يكن بإمكان الناقل تجنبها وتلافي عواقبها، على أن لا يتجاوز التعويض المحتمل ما هو منصوص عليه في حال فقدان البضاعة.

الفقرة 4- يجوز للمرسل عبر ملاحظة مدونة على سند النقل أو للمرسل إليه الذي يعطي أمراً وفق المادة 18 الفقرة 3 الطلب :

(أ) بأن يحضر بنفسه إنجاز المعاملات التي تفرضها الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى أو يتمثل بوكيل عنه لاعطاء كل المعلومات وإبداء كل الملاحظات اللازمة،

المادة 16

مهل التسليم

الفقرة 1- يتفق المرسل والناقل على مهلة التسليم. في حال عدم وجود اتفاقية لا يجوز أن تكون هذه المهلة أعلى من المهلة الناشئة عن الفقرات من 2 إلى 4.

الفقرة 2- مع مراعاة الفقرتين 3 و4 فإن المهل القصوى للتسليم هي التالية :

(أ) للشاحنات الكاملة :

- مهلة الارسال 12 ساعة.

- مهلة النقل لقسم لا يتجزأ من 400 كم 24 ساعة.

(ب) للرساليات الجزئية :

- مهلة الارسال 24 ساعة.

- مهلة النقل لقسم لا يتجزأ من 200 كم 24 ساعة.

وترتبط المسافات بالمسار المتفق وفي حال عدم وجودها بالمسار الأقصر ما أمكن.

الفقرة 3- يجوز للناقل تحديد مهل إضافية لفترة معينة في الحالات التالية :

(أ) الرساليات التي تستقل :

- خطوطا يكون تباعد القضبان مختلفا فيها.

- خطا بحريا أو خطا ملاحيا داخليا.

- طريقا إذا كان لا يوجد ربط سكاني.

(ب) ظروف طارئة تؤدي إلى تطور غير طبيعي للنقل أو صعوبات غير طبيعية في الاستثمار.

يجب أن تدرج مدة المهل الإضافية في الشروط العامة للنقل.

الفقرة 4- تبدأ مهلة التسليم بالسريان بعد استلام البضاعة. ويجري تمديد مهلة المكوث التي يسببها الناقل بكل تأكيد. وتعلق مهلة التسليم أيام الأحاد وأيام العطل الرسمية.

(ب) بأن ينجز بنفسه المعاملات التي تفرضها الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى أو يقوم بإنجازها وكيل عنه في الحدود التي تسمح بها قوانين وتعليمات الدولة التي تجري فيها هذه المعاملات،

(ج) بأن يبادر إلى دفع الرسوم الجمركية وغيرها من النفقات عندما يحضر هو بنفسه أو وكيله إنجاز المعاملات التي تفرضها الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية أو ينجزها في الحدود التي تسمح بها قوانين وتعليمات الدولة التي تجري فيها هذه المعاملات.

في هذه الحالات لا يمكن لا للمرسل ولا للمرسل إليه الذي له حق التصرف ولو كيلهما استلام البضاعة.

الفقرة 5- إذا كان المرسل قد عين من أجل إنجاز المعاملات التي تفرضها الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى مكانا لا تسمح فيه التعليمات النافذة بإنجازها أو إذا ما فرض من أجل هذه المعاملات أي أسلوب آخر لا يمكن تنفيذه، يعمل الناقل بالطريقة التي تبدو له الأفضل لمصلحة صاحب الحق ويعلم المرسل بالإجراءات المتخذة.

الفقرة 6- إذا ما أخذ المرسل على عاتقه دفع الرسوم الجمركية يجوز للناقل إنجاز المعاملات الجمركية حسبما يختار سواء أثناء السير أو في مكان المقصد.

الفقرة 7- إلا أنه يجوز للناقل أن يعمل وفق الفقرة 5 إذا كان المرسل إليه لم يسحب سند النقل ضمن المهلة المنصوص عليها في التعليمات النافذة في مكان المقصد.

الفقرة 8- يجب على المرسل أن يتقيد بتعليمات الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية فيما يتعلق بتغليف وتشميع البضاعة. وإذا لم يغلف المرسل أو يشمّع البضائع وفق هذه التعليمات يجوز للناقل أن يقوم مقامه. ويتم تحميل البضاعة النفقات الناجمة عن ذلك.

المادة 17

التسليم

الفقرة 1- يجب على الناقل أن يسلم سند النقل ويسلم البضاعة إلى المرسل إليه في مكان التسليم المحدد مقابل براءة ذمة ودفع الديون الناجمة عن عقد النقل.

الفقرة 2- تعتبر بحكم المسلمة إلى المرسل إليه عندما تجري عمليات التسليم وفق التعليمات النافذة في مكان التسليم :

(أ) تسليم البضاعة إلى سلطات الجمارك أو سلطات رسم الدخول في مقرات إرسالها أو في مستودعاتها عندما لا تكون هذه تحت حراسة الناقل،

(ب) الإيداع لدى ناقل البضاعة أو مستودعه عند وكيل نقل أو في مستودع عمومي.

الفقرة 3- بعد وصول البضاعة إلى مكان السليم يجوز للمرسل إليه أن يطلب من الناقل تسليمه سند النقل وتسليمه البضاعة. إذا لوحظ فقدان البضاعة أو عدم وصولها بانقضاء المهلة المنصوص عليها في المادة 29 الفقرة 1 يجوز للمرسل إليه أن يثبت باسمه الشخصي تجاه الناقل الحقوق المترتبة له من عقد النقل.

الفقرة 4- يجوز لصاحب الحق رفض قبول البضاعة حتى ما بعد استلام سند النقل ودفع الديون الناجمة عن عقد النقل طالما أنه لم يقدّم بالمعاينات التي طلبها بهدف مشاهدة الضرر المزعوم.

الفقرة 5- إضافة إلى ذلك يتم تسليم البضاعة وفق التعليمات النافذة في مكان التسليم.

الفقرة 6- إذا ما تم تسليم البضاعة دون تسديد مسبق لمبلغ يقع على عاتق البضاعة فإن على الناقل أن يعرض المرسل لغاية المبلغ المسدد ما عدا حق رجوعه على المرسل إليه.

المادة 18

حق التصرف بالبضاعة

الفقرة 1- للمرسل حق التصرف بالبضاعة وتعديل عقد النقل بأوامر لاحقة. ويجوز له مطالبة الناقل خاصة بـ :

(أ) توقيف نقل البضاعة.

(ب) إرجاء تسليم البضاعة،

(ج) تسليم البضاعة إلى مرسل إليه مختلف عما هو مسجل على سند النقل،

(د) تسليم البضاعة في مكان مختلف عما هو مسجل على سند النقل.

الفقرة 2- يزول حق المرسل حتى وإن كانت في حوزته النسخة الثانية من سند النقل في تعديل عقد النقل في الحالات التي يكون المرسل إليه قد :

(أ) سحب سند النقل،

(ب) قبل البضاعة،

(ج) ثبت حقوقه وفق المادة 17 الفقرة 3،

(د) يكون مسموحا له وفق الفقرة 3 باعطاء الأوامر. واعتبارا من تلك اللحظة يجب على الناقل أن يتقيد بأوامر وتعليمات المرسل إليه.

الفقرة 3- يعود حق تعديل عقد النقل إلى المرسل إليه منذ تنظيم سند النقل إلا إذا كانت هناك ملاحظة مغايرة مسجلة على سند النقل المذكور من قبل المرسل.

الفقرة 4- يزول حق المرسل إليه في تعديل عقد النقل عندما يكون قد :

(أ) سحب سند النقل،

(ب) قبل البضاعة،

(ج) ثبت حقوقه وفق المادة 17 الفقرة 3،

(د) أصدر تعليماته وفق الفقرة 5 بتسليم البضاعة إلى طرف ثالث وعندما يكون هذا الطرف قد ثبت حقوقه وفق المادة 17 الفقرة 3.

الفقرة 5- إذا أصدر المرسل إليه تعليماته بتسليم البضاعة إلى طرف ثالث فإنه لا يسمح لهذا الطرف بتعديل عقد النقل.

المادة 19

ممارسة حق التصرف

الفقرة 1- عندما يريد المرسل أو في حالة المادة 18 الفقرة 3 المرسل إليه تعديل عقد النقل بأوامر لاحقة يتوجب عليه أن يقدم إلى الناقل النسخة الثانية من سند النقل التي يجب أن تسجل عليها التعديلات.

الفقرة 2- يجب على المرسل أو في حالة المادة 18 الفقرة 3 المرسل إليه أن يعوض الناقل النفقات والضرر التي تنتج عن تنفيذ التعديلات اللاحقة.

الفقرة 3- يجب أن يكون تنفيذ التعديلات اللاحقة ممكنا ومشروعا وواجب الأداء بشكل معقول في الوقت الذي ترد فيه التعليمات إلى من يجب عليه تنفيذها ويجب خاصة أن لا تعيق الاستثمار الطبيعي لمنشأة الناقل ولا إلحاق الضرر بالمرسلين أو المرسل إليهم لارساليات أخرى.

الفقرة 4- يجب أن لا تؤدي التعديلات اللاحقة إلى تجزئة الارسالية.

الفقرة 5- عندما لا يستطيع الناقل تنفيذ الأوامر التي يتلقاها نظرا للشروط المنصوص عليها في الفقرة 3 يتوجب عليه أن يبلغ فوراً ذلك من صدر الأوامر.

الفقرة 6- في حالة خطأ الناقل يكون مسؤولا عن عواقب عدم التنفيذ أو التنفيذ الناقص للتعديل اللاحق. غير أن التعويض المحتمل لا يتجاوز ما هو منصوص عليه في حال فقدان البضاعة.

الفقرة 7- يكون الناقل الذي يستجيب للتعديلات اللاحقة التي يطلبها المرسل دون أن يفرض تقديم النسخة الثانية من سند النقل مسؤولا عن الضرر الناجم تجاه المرسل إليه إذا ما حولت النسخة الثانية من سند النقل إلى هذا الأخير. غير أن التعويض المحتمل لا يتجاوز ما هو منصوص عليه في حال فقدان البضاعة.

المادة 20

موانع النقل

الفقرة 1- في حال وجود مانع يحول دون النقل يقرر الناقل فيما إذا كان من الأفضل نقل البضاعة تلقائيا بتعديل المسار أو إذا كان من الأنسب لمصلحة صاحب الحق أن يطلب منه تعليمات بتزويده بكل المعلومات المفيدة التي تكون بحوزته.

الفقرة 2 - إذا كانت مواصلة النقل غير ممكنة يطلب الناقل تعليمات ممن لديه حق التصرف بالبضاعة. وإذا كان الناقل لا يستطيع الحصول على تعليمات في الوقت الملائم يجب عليه أن يتخذ الإجراءات التي يراها أكثر ملاءمة لمصلحة من لديه حق التصرف بالبضاعة.

المادة 21

موانع التسليم

الفقرة 1- في حال وجود مانع يحول دون التسليم يجب على الناقل أن ينبّه المرسل إلى ذلك دون تأخير ويطلب تعليماته إلا إذا كان الناقل قد طلب من خلال ملاحظة على سند النقل بأن تعاد إليه البضاعة تلقائيا إذا ما وقع ما يحول دون التسليم.

الفقرة 2- إذا زال المانع الذي يحول دون التسليم قبل وصول تعليمات المرسل إلى الناقل تسلّم البضاعة إلى المرسل إليه. ويتوجب إعلام المرسل بذلك دون تأخير.

الفقرة 3- في حال رفض البضاعة من قبل المرسل إليه يحق للمرسل إعطاء تعليماته حتى وإن لم يتمكن من تقديم النسخة الثانية من سند النقل.

الفقرة 4- إذا طرأ مانع التسليم بعد أن يكون المرسل إليه قد عدل عقد النقل وفق المادة 18 الفقرات من 3 إلى 5 يتوجب على الناقل إبلاغ المرسل إليه المذكور ذلك.

المادة 22

عقوبات موانع النقل والتسليم

الفقرة 1- يحقّ للناقل استرداد النفقات التي يسببها :

(أ) طلبه للتعليمات،

(ب) تنفيذ التعليمات التي يتلقاها،

(ج) أمر عدم وصول التعليمات المطلوبة إليه أو وصولها متأخرة،

(د) أمر اتخاذه قراراً وفق المادة 20 الفقرة 1 دون أن يطلب التعليمات.

إلا إذا جاءت هذه النفقات نتيجة لخطئه. ويجوز له خاصة استيفاء أجرة النقل المطبقة على أساس المسار المستخدم ويتصرف بالمهل المتوافقة مع هذا المسار.

الفقرة 2- في الحالات المنصوص عليها في المادة 20 الفقرة 2 والمادة 21 الفقرة 1 يجوز للناقل أن يفرغ حالاً البضاعة على نفقة صاحب الحق. بعد هذا التفريغ يعتبر النقل منتهياً. وعند ذلك يؤمّن الناقل حراسة البضاعة على حساب صاحب الحق. غير أنه يجوز له أن يعهد بالبضاعة إلى طرف ثالث ولا يكون مسؤولاً عندئذٍ إلا عن الخيار الحكيم لهذا الطرف الثالث. وتبقى البضاعة محمّلة بالديون الناجمة عن عقد النقل وبسائر النفقات الأخرى.

الفقرة 3- يجوز للناقل أن يلجأ إلى بيع البضاعة دون انتظار تعليمات صاحب الحق عندما تبرّر ذلك طبيعة البضاعة القابلة للتلف أو حالتها أو عندما تكون نفقات الحراسة غير متجانسة بالنسبة لقيمة البضاعة. وفي الحالات الأخرى يجوز له أيضاً المبادرة إلى البيع عندما لا يتلقى ضمن مهلة معقولة من صاحب الحق تعليمات مغايرة بحيث يمكن أن يفرض التنفيذ بشكل عادل.

الفقرة 4- إذا ما بيعت البضاعة ينبغي وضع ناتج البيع تحت تصرف صاحب الحق بعد طرح النفقات المترتبة على عاتق البضاعة. وإذا كان الناتج أدنى من هذه النفقات يتوجب على المرسل دفع الفرق.

الفقرة 5- تحدّد طريقة التصرف في حالة البيع بموجب القوانين والتعليمات النافذة في المكان الذي تتواجد فيه البضاعة أو بموجب الأعراف في هذا المكان.

الفقرة 6- في حال وجود مانع يحول دون النقل أو التسليم لا يعطي المرسل تعليمات في الوقت الملائم وإذا كان مانع النقل أو التسليم لا يمكن إلغاؤه وفق الفقرتين 2 و3 يجوز للناقل إعادة البضاعة إلى المرسل أو إتلافها - إذا كان ذلك مبرراً - على نفقة هذا الأخير.

الباب 3

المسؤولية

المادة 23

أسس المسؤولية

الفقرة 1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة وعن تعييبها اعتباراً من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن الضرر الناتج عن تجاوز مهلة التسليم مهما كانت البنية التحتية السككية المستعملة.

الفقرة 2- يُعفى الناقل من هذه المسؤولية في الحدود التي يكون فيها فقدان أو تعيب أو تجاوز مهلة التسليم سببه خطأ صاحب الحق أو أمر صادر عنه لم ينجم عن خطأ للناقل أو عيب خاص بالبضاعة (تلف داخلي، نقص وزن أثناء النقل الخ) أو ظروف لم يكن بإمكان الناقل تلافيها ولا تدارك عواقبها.

الفقرة 3- يعفى الناقل من هذه المسؤولية في الحدود التي تنجم عن فقدان أو التعيب مخاطر خاصة مرتبطة بوحدة أو أكثر من الوقائع التالية :

(أ) النقل الجاري في شاحنة مكشوفة عملاً بالشروط العامة للنقل أو عندما تتم الموافقة على هذا النقل بصراحة وتسجل على سند النقل. ما عدا الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة تأثيرات جوية لا تعتبر البضائع المحمّلة في وحدات نقل متعددة الأنماط وفي مركبات طرقية مغلقة موجهة بشاحنات بمثابة المنقولة في شاحنة مكشوفة. وعندما يستعمل المرسل

المادة 25

عبء الإثبات

الفقرة 1- يقع على عاتق الناقل إثبات فيما إذا كان الفقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم سببه إحدى الوقائع المنصوص عليها في المادة 23 الفقرة 2.

الفقرة 2- عندما يثبت الناقل بأن الفقدان أو التعيب يمكن أن يكون قد نجم نظراً للظروف الراهنة عن واحد أو أكثر من المخاطر الخاصة المنصوص عليها في المادة 23 الفقرة 3 هناك قرينة على وقوع ذلك. غير أن صاحب الحق يحتفظ مع ذلك بحق الإثبات بأن الضرر لم يكن سببه كليا أو جزئيا أحد هذه المخاطر.

الفقرة 3- لا تطبق هذه القرينة حسب الفقرة 2 على الحالة المنصوص عليها في المادة 23 الفقرة 3 الحرف "أ" إذا كان هناك فقدان ذو أهمية غير طبيعية أو فقدان لطرود.

المادة 26

ناقلون متتالون

عندما يجري نقل ما موضوع عقد نقل وحيد من قبل عدة ناقلين متتالين فإن كل ناقل يستلم البضاعة مع سند النقل يساهم في عقد النقل وفق شروط سند النقل ويضطلع بالالتزامات الناجمة عن ذلك. في هذه الحالة يسأل كل ناقل عن تنفيذ النقل على المسيرة الكاملة حتى التسليم.

المادة 27

ناقل مستبدل

الفقرة 1- عندما يعهد الناقل كليا أو جزئيا تنفيذ النقل إلى ناقل مستبدل سواء كان عند ممارسة حق معترف له به أم لا في عقد النقل فإن الناقل لا يبقى أقل مسؤولية عن النقل بكليته.

الفقرة 2- تطبق كذلك أحكام هذه القواعد الموحدة التي تحكم مسؤولية الناقل على مسؤولية الناقل المستبدل من أجل النقل الجاري بواسطته.

مشمعات لنقل بضائع بشاحنات مكشوفة يتحمل الناقل نفس المسؤولية التي تقع عليه عند النقل بشاحنات مكشوفة غير مغطاة بمشمعات حتى إذا كان الأمر يتعلق ببضائع غير منقولة بشاحنات مكشوفة حسب الشروط العامة للنقل،

ب) انعدام أو اختلال التغليف في البضائع المعرضة بطبيعتها إلى الفقدان أو التعيب عندما لا تكون مغلفة أو سيئة التغليف،

ج) تحميل البضائع من قبل المرسل أو تفريغها من قبل المرسل إليه،

د) طبيعة بعض البضائع المعرضة لأسباب تلازم هذه الطبيعة ذاتها إلى الفقدان الكلي أو الجزئي أو التعيب لا سيما الكسر أو الصدأ أو التلف الداخلي والتلفاني أو التجفّف أو التقلص،

هـ) تعيين أو ترقيم غير نظامي أو غير صحيح أو ناقص للطرود،

ذ) نقل الحيوانات الحية،

ز) النقل الذي عملا بالأحكام المطبقة أو الاتفاقيات بين المرسل والناقل والمبيّنة على سند النقل يجب أن يكون مرفقا إذا كان الفقدان أو التعيب ناجما عن مخاطرة من شأن المرافقة تلافيها.

المادة 24

المسؤولية في حال نقل المركبات السككية على أساس بضاعة

الفقرة 1- في حال نقل المركبات السككية السائرة على دواليبها الخاصة والمسجلة للنقل على أساس بضاعة يسأل الناقل عن الضرر الناجم عن فقدان أو تعيب المركبة أو قطعها الواقع اعتبارا من استلامها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن الضرر الناجم عن تجاوز مهلة التسليم إلا إذا أثبت بأن الضرر غير ناجم عن خطئه.

الفقرة 2 - لا يسأل الناقل عن الضرر الناجم عن فقدان القطع المتممة غير المسجلة على طرفي المركبة أو غير المدونة في الجرد الذي يرافقها.

وتطبق المادتان 36 و41 عندما تقام دعوى ضد المستخدمين وغيرهم من الأشخاص الذين في خدمته ويلجأ إليهم الناقل المستبدل لتنفيذ النقل.

الفقرة 3- إن كل اتفاقية خاصة يضطلع الناقل من خلالها بالتزامات لا تقع على عاتقه عملاً بهذه القواعد الموحدة أو يتنازل عن حقوق خولته إياها تلك القواعد تكون بدون مفعول تجاه الناقل المستبدل الذي لم يقبلها صراحةً وخطياً. وسواءً قبل الناقل المستبدل أو لا هذه الاتفاقية يبقى الناقل مع ذلك مرتبطاً بالتزامات أو التنازلات التي تنجم عن الاتفاقية الخاصة المذكورة.

الفقرة 4- عندما وفي الحدود التي يكون فيها الناقل والناقل المستبدل مسؤولين فإن مسؤوليتهما تكون متضامنة.

الفقرة 5- لا يتجاوز المبلغ الاجمالي للتعويض الواجب الأداء من قبل الناقل والناقل المستبدل وكذلك من مستخدميها والأشخاص الآخرين الذين يستعينون بهم لتنفيذ النقل الحدود المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 6- لا تتصدى هذه المادة لحقوق الرجوع في حال وجودها بين الناقل والناقل المستبدل.

المادة 28

قرينة الضرر في حال إعادة الإرسال

الفقرة 1- عندما تكون إرسالية مرسلة وفق هذه القواعد الموحدة موضع إعادة إرسال خاضعة لنفس هذه القواعد ويشاهد فقدان جزئي أو تعيب بعد إعادة الإرسال هذه هناك قرينة بأنه وقع هذا الفقدان أو التعيب أثناء تنفيذ آخر عقد للنقل إذا بقيت الإرسالية تحت حراسة الناقل وأعيد إرسالها على النحو الذي وصلت فيه إلى مكان إعادة الإرسال.

الفقرة 2- تطبق هذه القرينة كذلك إذا لم يكن عقد النقل السابق لإعادة الإرسال خاضعاً لهذه القواعد الموحدة حتى لو كانت هذه القواعد قابلة للتطبيق في حال الإرسال المباشر بين أول مكان للإرسال وآخر مكان للمقصد.

الفقرة 3- تطبق هذه القرينة أيضاً إذا كان عقد النقل السابق للإرسال خاضعاً للاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي السككي المباشر للبضائع وذات طبيعة متشابهة لهذه القواعد الموحدة وعندما تتضمن هذه الاتفاقية نفس القرينة لحق لصالح الإرساليات المرسلة وفق هذه القواعد الموحدة.

المادة 29

قرينة فقدان البضاعة

الفقرة 1- يجوز لصاحب الحق دون أن يترتب عليه تقديم أدلة أخرى اعتبار البضاعة بمثابة المفقودة إذا لم يتم تسليمها إلى المرسل إليه أو وضعت تحت تصرفه في غضون الثلاثين يوماً التي تلي انقضاء مهل التسليم.

الفقرة 2- يجوز لصاحب الحق عند استلامه التعويض عن البضاعة المفقودة أن يطلب خطياً بأن يتم إعلامه دون تأخير في حال العثور عليها خلال السنة التي تلي دفع التعويض. ويعلم الناقل خطياً باستلام هذا الطلب.

الفقرة 3- يجوز لصاحب الحق أن يطالب خلال الثلاثين يوماً التي تلي استلام الاشعار المشار إليه في الفقرة 2 بأن تسلّم إليه البضاعة لقاء دفع الديون الناجمة عن عقد النقل ورد التعويض الذي تسلمه بعد أن تحسم عند الاقتضاء النفقات التي تكون قد أدخلت ضمن هذا التعويض. غير أنه يحتفظ بحقوقه في التعويض عن تجاوز مهلة التسليم المنصوص عليها في المادتين 33 و35.

الفقرة 4- في حال عدم وجود لا للطلب المشار إليه في الفقرة 2 ولا للتعليمات المعطاة ضمن المهلة المنصوص عليها في الفقرة 3 أو في حال العثور على البضاعة بعد أكثر من سنة من دفع التعويض يتصرف الناقل بالبضاعة وفق القوانين والتعليمات النافذة في المكان الذي توجد فيه البضاعة.

المادة 30

التعويض في حال فقدان

الفقرة 1- في حال فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة يجب على الناقل أن يدفع فيما عدا تعويضات العطل والضرر الأخرى، تعويضا محسوبا وفق سعر البورصة وفي حال عدم وجوده وفق السعر المتداول في السوق وعند عدم وجود لا هذا ولا ذاك وفق القيمة الاعتيادية للبضائع من ذات الطبيعة والنوعية وفي الأيام والمكان التي جرى فيها استلام البضاعة.

الفقرة 2- لا يتجاوز التعويض 17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الكتلة القائمة.

الفقرة 3- في حال فقدان مركبة سككية تسير على دواليبها الخاصة وجرى تسليمها للنقل على أساس بضاعة أو فقدان وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها، يحدد التعويض فيما عدا تعويضات العطل والضرر الأخرى بالقيمة الاعتيادية للمركبة أو وحدة النقل المتعددة الأنماط أو قطعها في أيام ومكان فقدان. وإذا تعذر الكشف عن يوم أو مكان فقدان يحدد التعويض بالقيمة الاعتيادية في أيام ومكان الاستلام.

الفقرة 4- علاوة على ذلك يجب على الناقل أن يعيد أجرة النقل والرسوم الجمركية المسددة والمبالغ الأخرى المدفوعة والتي لها صلة بنقل البضاعة المفقودة، باستثناء رسوم الانتاج الموضوعة على البضائع المنقولة معفاة من مثل هذه الرسوم.

المادة 31

المسؤولية في حال نقص الوزن أثناء النقل

الفقرة 1- لا يسأل الناقل فيما يتعلق بالبضائع التي بطبيعتها تتعرض بصورة عامة إلى نقص وزنها بمجرد نقلها إلا عن الجزء من الوزن الذي يتجاوز مهما كانت المسيرة المقطوعة الحدود المسموح بها أدناه :

(أ) اثنان بالمائة من الكتلة بالنسبة للبضائع السائلة أو المسلطة للنقل في حالة رطبة،

(ب) واحد بالمائة من الكتلة بالنسبة للبضائع الجافة.

الفقرة 2- لا يؤخذ بشرط المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 إلا إذا ثبت نظرا لظروف الحال بأن فقدان غير ناجم عن أسباب تبرر السماح.

الفقرة 3- في الحالة التي تنقل فيها عدة طرود بسند نقل واحد يحسب نقص الوزن لكل طرد عندما تكون كتلته عند القيام مسجلة على حدة على سند النقل أو يمكن إثباتها بطريقة أخرى.

الفقرة 4- في حال فقدان الكلي للبضاعة أو في حال فقدان طرود لا يجري أي حسم ناتج عن نقص الوزن أثناء النقل لحساب التعويض.

الفقرة 5- لا تتعارض هذه المادة مع المادتين 23 و 25.

المادة 32

التعويض في حال التعيب

الفقرة 1- في حال تعيب البضاعة يجب على الناقل فيما عدا تعويضات العطل والضرر الأخرى أن يدفع تعويضا مساويا لتدني قيمة البضاعة. ويجري حساب مبلغ هذا التعويض بتطبيق النسبة المئوية للتدني الملاحظة في مكان المقصد على قيمة البضاعة المحددة وفق المادة 30.

الفقرة 2- لا يتجاوز التعويض :

(أ) المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الكلي إذا تدنت قيمة كامل الارشالية بسبب التعيب،

(ب) المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المتدني قيمته إذا كان جزء فقط من الارشالية قد تدنت قيمتها بسبب التعيب.

الفقرة 3- في حال تعيب مركبة سككية تسير على دواليبها الخاصة ومسلطة للنقل على أساس بضاعة أو تعيب وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها يحدد التعويض فيما عدا تعويضات العطل والضرر الأخرى بكلفة تصليحها. ولا يتجاوز التعويض المبلغ المترتب في حال فقدان.

المادة 34

التعويض في حال التصريح بالقيمة

يجوز للمرسل وللناقل أن يتفقا على أن يصرّح المرسل على سند النقل بقيمة البضاعة التي تتجاوز الحد المنصوص عليه في المادة 30 الفقرة 2. في هذه الحالة يحل المبلغ المصرّح به محل التعويض عند هذا الحدّ.

المادة 35

التعويض في حال التصريح بفائدة عند التسليم

يجوز للمرسل والناقل أن يتفقا على أن يدوّن المرسل على سند النقل المبلغ بالأرقام لفائدة خاصة عند التسليم بشأن حالة الفقدان أو التعيب وحالة تجاوز مهلة التسليم. في حال التصريح بالفائدة عند التسليم يجوز المطالبة علاوة على التعويضات المنصوص عليها في المواد 30-32 و33 بتعويض عن الضرر الإضافي المثبت ضمن حدود المبلغ المصرّح به.

المادة 36

سقوط حقّ الادعاء بحدود المسؤولية

لا تطبّق حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 15 الفقرة 3 والمادة 19 الفقرتين 6 و7 والمواد 30-32 إلى 35 إذا ثبت بأن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه الناقل سواء بنية التسبّب في مثل هذا الضرر أو بتهوّر وإدراك بأن هذا الضرر سيحدث على الأرجح.

المادة 37

التحويل والفوائد

الفقرة 1- عندما ينطوي حساب التعويض على تحويل المبالغ المعبر عنها بالوحدات النقدية الأجنبية يتمّ هذا التحويل وفقا للسعر المتداول في أيام ومكان دفع التعويض.

الفقرة 4- علاوة على ذلك يجب أن يعيد الناقل ضمن النسبة المحددة في الفقرة 1 النفقات المنصوص عليها في المادة 30 الفقرة 4.

المادة 33

التعويض في حال تجاوز مهلة التسليم

الفقرة 1- إذا نجم ضرر بما في ذلك التعيب عن تجاوز مهلة التسليم يجب على الناقل أن يدفع تعويضا بحيث لا يتجاوز أربعة أضعاف أجرة النقل.

الفقرة 2- في حال الفقدان الكلي للبضاعة لا يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 مع التعويض المنصوص عليه في المادة 30.

الفقرة 3- في حال الفقدان الجزئي للبضاعة لا يتجاوز التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 أربعة أضعاف أجرة نقل الجزء غير المفقود من الارشالية.

الفقرة 4- في حال تعيب البضاعة غير الناجم عن تجاوز مهلة التسليم يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 إذا اقتضى الأمر مع التعويض المنصوص عليه في المادة 32.

الفقرة 5- لا يؤدي جمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة 1 مع التعويضات المنصوص عليها في المادتين 30 و32 بأي حال من الأحوال إلى دفع تعويض يتجاوز ما كان سيترتّب من تعويض في حال الفقدان الكلي للبضاعة.

الفقرة 6- عندما تكون مهلة التسليم محدّدة بموجب اتفاقية وفق المادة 16 الفقرة 1 يجوز أن تلحظ هذه الاتفاقية طرقا أخرى للتعويض غير التي نصّت عليها الفقرة 1. وإذا جرى في هذه الحالة تجاوز مهل التسليم المنصوص عليها في المادة 16 الفقرات من 2 إلى 4 يجوز لصاحب الحق أن يطلب إمّا التعويض المنصوص عليه في الاتفاقية المذكورة أو التعويض المنصوص عليه في الفقرات من 1 إلى 5.

الفقرة 2- يجوز لصاحب الحق أن يطلب فوائد التعويض محسوبة بمعدل خمسة بالمائة سنويا اعتبارا من يوم المطالبة المنصوص عليها في المادة 43 أو اعتبارا من يوم إقامة الدعوى القضائية في حال عدم وجود مطالبة.

الفقرة 3- إذا لم يسلم صاحب الحق إلى الناقل في مهلة ملائمة محدّدة له الأوراق الثبوتية اللازمة من أجل التصفية النهائية للمطالبة لا تسري الفوائد بين انقضاء المهلة المحدّدة والتسليم الفعلي لهذه الأوراق.

المادة 38

المسؤولية في النقل الحديدي - البحري

الفقرة 1- يجوز لكل دولة عضو في النقلات الحديدية - البحرية التي تعبر خطوطا بحرية منصوصا عليها في المادة 24 الفقرة 1 من الاتفاقية بطلبها تسجيل العبارة اللازمة على قائمة الخطوط الخاضعة لهذه القواعد الموحّدة أن تضيف مجموع أسباب الاعفاء التالية إلى تلك المنصوص عليها في المادة 23 :

(أ) الحريق شريطة أن يثبت الناقل بأنه لم يحدث بفعله أو خطئه أو بفعل خطأ القبطان أو البحارين أو المرشد أو المستخدمين،

(ب) إنقاذ أو محاولة إنقاذ حياة أو أموال من البحر،

(ج) تحميل البضاعة على سطح السفينة شريطة أن تكون قد حملت على السطح بموافقة المرسل المسجلة على سند النقل وأن لا تكون محمّلة على شاحنة،

(د) المخاطر أو الأخطار أو حوادث البحر أو المياه الملاحية الأخرى.

الفقرة 2- لا يجوز للناقل أن يتذرّع بأسباب الإعفاء المنصوص عليها في الفقرة 1 إلا إذا أثبت بأن فقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم قد حدث على المسيرة البحرية منذ تحميل البضاعة على ظهر السفينة وحتى تفرغها من السفينة.

الفقرة 3- عندما يتذرّع الناقل بأسباب الإعفاء المنصوص عليها في الفقرة 1 فإنه يبقى مع ذلك مسؤولا إذا أثبت صاحب الحق بأن فقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم مرجعه خطأ الناقل أو القبطان أو البحارين أو المرشد أو مستخدمي الناقل.

الفقرة 4- عندما تقوم عدّة مؤسسات مسجلة على قائمة الخطوط وفق المادة 24 الفقرة 1 من الاتفاقية بتأمين الخدمة على المسيرة الملاحية ذاتها فإن نظام المسؤولية المطبق على هذه المسيرة يجب أن يكون واحدا لسائر هذه المؤسسات وإضافة إلى ذلك عندما تكون هذه المؤسسات مسجلة على القائمة بناء على طلب عدّة دول أعضاء يتوجب أن يكون تبني هذا النظام مسبقا موضع اتفاق بين هذه الدول.

الفقرة 5- يتمّ تبليغ الأمين العام بالإجراءات المتخذة تبعا للفقرتين 1 و4 ويبدأ سريان مفعول هذه الإجراءات على الأكثر بانقضاء مهلة ثلاثين يوما اعتبارا من اليوم الذي يقوم فيه الأمين العام بتبليغها للدول الأعضاء. ولا تخضع الارشاليات الجارية إلى الإجراءات المذكورة.

المادة 39

المسؤولية في حال حادث نووي

يعفى الناقل من المسؤولية التي تقع عليه بمقتضى هذه القواعد الموحّدة إذا نجم الضرر عن حادث نووي ويعتبر تطبيقا لقوانين وتعليمات الدولة النازمة للمسؤولية في نطاق الطاقة النووية مستثمر المنشأة النووية أو الشخص الآخر الذي حلّ محله مسؤولا عن هذا الضرر.

المادة 40

أشخاص يسأل عنهم الناقل

يكون الناقل مسؤولا عن مستخدميه وعن غيرهم من الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ النقل عندما يتصرف هؤلاء المستخدمون أو الأشخاص الآخرون أثناء ممارسة وظائفهم. يعتبر مدراء البنية التحتية السككية التي يجري عليها النقل بمثابة أشخاص في خدمة الناقل الذي يستعين بهم لتنفيذ النقل.

المادة 41

دعاوى أخرى

الفقرة 1- في جميع الحالات التي تطبق فيها هذه القواعد الموحدة لا يجوز إقامة أية دعوى بالمسؤولية ضد الناقل لأي سبب كان إلا ضمن شروط وحدود هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- يطبق هذا الإجراء كذلك على كل دعوى مقامة ضد المستخدمين والأشخاص الآخرين الذين يُسأل عنهم الناقل عملا بالمادة 40.

الباب 4

ممارسة الحقوق

المادة 42

محضر ضبط إثبات

الفقرة 1- عندما يكتشف أو يفترض الناقل وقوع فقدان جزئي أو تعيب أو يدعي صاحب الحق وقوعه يتوجب على الناقل أن ينظم دون تأخير وبحضور صاحب الحق محضر ضبط يثبت فيه وفقا لطبيعة الضرر حالة البضاعة وكتلتها وقدر الامكان أهمية الضرر وسببه ووقت حدوثه.

الفقرة 2- يجب أن تسلم نسخة من محضر ضبط الاثبات مجانا إلى صاحب الحق.

الفقرة 3- عندما لا يقبل صاحب الحق بما هو مثبت على محضر الضبط يجوز له المطالبة بإجراء معاينة لتثبيت حالة وكتلة البضاعة وكذلك سبب ومبلغ الضرر من قبل خبير تسميه أطراف عقد النقل أو القضاء. وتخضع الإجراءات لقوانين وأنظمة الدولة التي تم فيها الاثبات.

المادة 43

مطالبات

الفقرة 1- يجب أن توجه المطالبات المتعلقة بعقد النقل خطيا إلى الناقل الذي يمكن أن تقام الدعوى القضائية بحقه.

الفقرة 2- يعود حق تقديم المطالبة إلى الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة الناقل.

الفقرة 3- ينبغي للمرسل لتقديم المطالبة أن يبرز النسخة الثانية من سند النقل. وفي حال عدم وجودها يجب عليه أن يبرز إذن المرسل إليه أو تقديم البرهان بأن هذا الأخير رفض البضاعة.

الفقرة 4- ينبغي للمرسل إليه لتقديم المطالبة أن يبرز سند النقل إذا كان مسلما إليه.

الفقرة 5- يجب أن يقدم سند النقل أو النسخة الثانية منه والمستندات الأخرى التي يرى صاحب الحق ربطها بالمطالبة إما أصلية أو نسخا مصدقة حسب الأصول إذا طلب الناقل ذلك.

الفقرة 6- يجوز للناقل عند تسوية المطالبة أن يفرض تقديم سند النقل الأصلي أو النسخة الثانية منه أو سند التحصيل بغية تثبيت التسوية عليه.

المادة 44

أشخاص يجوز لهم مقاضاة الناقل

الفقرة 1- مع مراعاة الفقرتين 3 و 4 تعود الدعاوى القضائية الناشئة عن عقد النقل إلى :
(أ) المرسل حتى اللحظة التي يقوم فيها المرسل إليه :

1- بسحب سند النقل.

2- بقبول البضاعة أو

3- بممارسة الحقوق التي تعود له عملا بالمادة 17 الفقرة 3 أو المادة 18 الفقرة 3.

(ب) المرسل إليه اعتبارا من اللحظة التي يقوم فيها :

1- بسحب سند النقل.

2- بقبول البضاعة أو

3- بممارسة الحقوق التي تعود له عملا بالمادة 17 الفقرة 3 أو المادة 18 الفقرة 3.

الفقرة 2- يسقط حق المرسل إليه في إقامة دعوى قضائية حالما يكون الشخص الذي عينه المرسل إليه وفق المادة 18 الفقرة 5 قد سحب سند النقل أو قبل البضاعة أو مارس الحقوق التي تعود له عملا بالمادة 17 الفقرة 3.

الفقرة 6- في الحدود التي تطبق هذه القواعد الموحدة على الناقل البديل يجوز كذلك مقاضاته.

الفقرة 7- إذا كان للمدعي حق الخيار بين عدة ناقلين فإن حق خياره يسقط فور إقامة الدعوى ضد أحدهم. وهذا يصلح أيضا إذا كان للمدعي حق الخيار بين واحد أو أكثر من الناقلين وناقل مستبدل.

المادة 46

القضاء

الفقرة 1- يجوز إقامة الدعوى القضائية المستندة إلى هذه القواعد الموحدة أمام السلطات القضائية للدول الأعضاء التي تعين بالاتفاق ما بين الأطراف أو أمام السلطة القضائية للدولة التي على أراضيها:

(أ) يكون المسكن أو محل الإقامة الاعتيادية أو المقر الرئيسي للمدافع أو الشعبة أو الوكالة التي أبرمت عقد النقل أو

(ب) المكان الذي وقع فيه استلام البضاعة أو المكان الملحوظ للتسليم.

لا يجوز إجراء تقاضيات أخرى.

الفقرة 2- عندما تكون دعوى مستندة إلى هذه القواعد الموحدة مطروحة على بساط البحث أمام سلطة قضائية مختصة بمفهوم الفقرة 1 أو عندما يصدر حكم في مثل هذه الدعوى من قبل هذه السلطة القضائية فإنه لا يجوز إقامة أية دعوى قضائية جديدة لنفس السبب بين نفس الأطراف إلا إذا كان قرار السلطة القضائية التي أقيمت الدعوى الأولى أمامها غير قابل للتنفيذ في الدولة التي تم فيها إقامة الدعوى الأولى.

المادة 47

سقوط الدعوى

الفقرة 1- إن قبول البضاعة من قبل صاحب الحق يسقط كل دعوى ضد الناقل تكون ناشئة عن عقد النقل في حال فقدان الجزئي أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم.

الفقرة 3- لا يجوز إقامة الدعوى القضائية لاسترداد مبلغ مدفوع عملا بعقد النقل إلا من قبل الجهة التي قامت بالدفع.

الفقرة 4- لا يجوز إقامة الدعوى القضائية المتعلقة بالتسديدات إلا من قبل المرسل.

الفقرة 5- يجب على المرسل إقامة الدعوى القضائية أن يبرز النسخة الثانية من سند النقل. وفي حال عدم وجودها يجب عليه إبراز إذن المرسل إليه أو تقديم البرهان على أن هذا الأخير قد رفض البضاعة. وعند الحاجة يجب على المرسل أن يثبت انعدام أو فقدان سند النقل.

الفقرة 6- يجب على المرسل إليه إقامة الدعوى القضائية أن يبرز سند النقل إذا كان مسلما إليه.

المادة 45

ناقلون يجوز مقاضاتهم

الفقرة 1- مع مراعاة الفقرتين 3 و4 يجوز إقامة الدعوى القضائية الناشئة عن عقد النقل فقط ضد أول أو آخر ناقل أو ضد الذي كان ينفذ الجزء من النقل الذي وقع فيه الفعل المولد للدعوى.

الفقرة 2- عندما في حالة النقلات المنفذة من قبل ناقلين متتالين، يكون الناقل الذي يجب عليه تسليم البضاعة مسجلا بموافقته على سند النقل يجوز مقاضاته وفق الفقرة 1 حتى وإن كان لم يستلم لا البضاعة ولا سند النقل.

الفقرة 3- يجوز إقامة الدعوى القضائية لاسترداد مبلغ مدفوع عملا بعقد النقل ضد الناقل الذي استوفى هذا المبلغ أو ضد الذي استوفى المبلغ لصالحه.

الفقرة 4- يجوز إقامة الدعوى القضائية فقط بشأن التحصيلات ضد الناقل الذي استلم البضاعة في مكان الارسال.

الفقرة 5- يجوز إقامة الدعوى القضائية ضد ناقل غير الذين أشير إليهم في الفقرات من 1 إلى 4 عندما تقام الدعوى كدعوى تقابل أو طلب عارض في الدعوى المتعلقة بطلب أصلي ناشئ عن نفس عقد النقل.

(د) تستند إلى أحد عقود النقل التي سبقت إعادة
الارسال في الحالة المنصوص عليها في المادة 28.

الفقرة 2- يسري مفعول التقادم بالنسبة لدعوى :
(أ) التعويض عن فقدان الكلي : اعتبارا من اليوم
الثلاثين الذي يلي انقضاء مهلة التسليم،

(ب) التعويض عن فقدان الجزئي أو التعيب
أو تجاوز مهلة التسليم : اعتبارا من اليوم الذي تم
فيه التسليم،

(ج) في سائر الحالات الأخرى : اعتبارا من اليوم
الذي يجوز فيه ممارسة الحق.

لا يدخل أبدا اليوم المحدد لبدء سريان
التقادم في حساب المهلة.

الفقرة 3- يوقف التقادم بتقديم مطالبة خطية
وفق المادة 43 حتى اليوم الذي يرفض فيه الناقل
المطالبة خطيا ويعيد الوثائق المرفقة بها. في حال
القبول الجزئي للمطالبة يستعيد التقادم مجراه
بالنسبة لجزء المطالبة الذي بقي موضع خلاف. ويقع
إثبات استلام المطالبة أو الجواب عليها وإثبات إعادة
الوثائق على عاتق الجهة التي استندت إلى هذه
الواقعة. ولا توقف المطالبات اللاحقة بنفس الموضوع
سريان مفعول التقادم.

الفقرة 4- لا يجوز إقامة دعوى بعد تقادمها
ولو كان ذلك على شكل دعوى تقابل أو طلب عارض.

الفقرة 5- فضلا عن ذلك ينظم القانون الوطني
وقف وقطع التقادم.

الباب 5

علاقات الناقلين فيما بينهم

المادة 49

كشف الحساب

الفقرة 1- ينبغي لكل ناقل استوفى سواء عند
القيام أو عند الوصول النفقات أو غيرها من الديون
الناجمة عن عقد النقل أو الذي كان يتوجب عليه
استيفاء هذه النفقات أو غيرها من الديون أن يدفع
إلى الناقلين المعنيين الحصة التي تعود إليهم. وتحدد
طرق الدفع باتفاقية بين الناقلين.

الفقرة 2- غير أن الدعوى لا تسقط :

(أ) في حال فقدان الجزئي أو التعيب إذا :

1- تم التثبت من فقدان أو التعيب وفق المادة
42 قبل قبول البضاعة من قبل صاحب الحق.

2- جرى سهواً عدم التثبت الذي كان من الواجب
إجراؤه وفق المادة 42 بسبب خطأ الناقل.

(ب) في حال اكتشاف ضرر غير ظاهر بعد استلام
البضاعة من قبل صاحب الحق :

1- إذا طلب صاحب الحق التثبت وفق المادة 42
فوراً بعد اكتشاف الضرر وعلى الأكثر خلال السبعة أيام
التي تلي قبول البضاعة و

2- إذا أثبت صاحب الحق فضلا عن ذلك بأن
الضرر وقع ما بين استلام البضاعة وتسليمها.

(ج) في حال تجاوز مهلة التسليم إذا طالب صاحب
الحق بحقوقه خلال الستين يوما لدى أحد الناقلين
المشار إليهم في المادة 45 الفقرة 1،

(د) إذا أثبت صاحب الحق بأن الضرر نتج عن فعل
أو إهمال ارتكب بنية إحداث مثل هذا الضرر أو عن
تهور وإدراك بأن مثل هذا الضرر سيقع على الأرجح.

الفقرة 3- إذا أعيد إرسال البضاعة وفق المادة 28
تسقط الدعوى في حال فقدان الجزئي أو التعيب
الناشئ عن أحد عقود النقل السابقة كما لو كان الأمر
يتعلق بعقد وحيد.

المادة 48

التقادم

الفقرة 1- تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل
بعام واحد. غير أنها تتقادم بعامين إذا كان الأمر
يتعلق بدعوى :

(أ) تسديد مبلغ تحصيل استوفاه الناقل
من المرسل إليه،

(ب) تسديد ناتج بيع أجراه الناقل،

(ج) سببها عطل ناجم عن فعل أو إهمال ارتكب إماً
بنية إحداث مثل هذا الضرر أو عن تهور وإدراك بأن
مثل هذا الضرر سيقع على الأرجح،

الفقرة 2- تطبق المادة 12 كذلك على العلاقات بين الناقلين المتتالين.

المادة 50

حق الرجوع

الفقرة 1- للناقل الذي دفع تعويضا عملا بهذه القواعد الموحدة حق الرجوع على الناقلين الذين ساهموا في النقل وفق الأحكام التالية :

(أ) الناقل الذي سبب الضرر هو وحده مسؤول عنه،
(ب) إذا كان سبب الضرر عدة ناقلين فإن كلا منهم يُسأل عن الضرر الذي سببه. وإذا تعذر تحديد ذلك يوزع التعويض فيما بينهم وفق الحرف "ج"،

(ج) إذا تعذر إثبات أي من الناقلين سبب الضرر يوزع التعويض بين كل الناقلين الذين ساهموا في النقل باستثناء الذين يبرهنون بأن الضرر لم يكن بسببهم. ويجري توزيع التعويض بنسبة حصة أجرة النقل التي تعود إلى كل من الناقلين.

الفقرة 2- في حال عجز أحد الناقلين عن الدفع توزع الحصة التي تقع على عاتقه والتي لم تدفع بين سائر الناقلين الآخرين الذين ساهموا في النقل بنسبة حصة أجرة النقل التي تعود إلى كل منهم.

المادة 51

طرق دعاوى الرجوع

الفقرة 1- إن صحة الدفع الجاري من قبل الناقل الذي يمارس إحدى دعاوى الرجوع عملا بالمادة 50 لا يجوز الاعتراض عليها من قبل الناقل الذي تقام عليه دعوى الرجوع إذا كان التعويض قد حدد من قبل القضاء وأتيح لهذا الناقل الأخير بعد تبليغه أصولا فرصة التدخل في الدعوى. ويحدد القاضي الذي أقيمت لديه الدعوى الأصلية المهل المحددة للتبليغ والتدخل.

الفقرة 2- يجب على الناقل الذي يمارس حق الرجوع أن يقدم طلبه في دعوى واحدة ضد سائر الناقلين الذين لم يتصلح معهم تحت طائلة سقوط حقه في إقامة الدعوى ضد الذين لم يتم تبليغهم الدعوى.

الفقرة 3- يجب على القاضي أن يصدر حكما واحدا في سائر دعاوى الرجوع المقامة لديه.

الفقرة 4- يجوز للناقل الذي يرغب في ممارسة حق الرجوع أن يعلم السلطات القضائية في الدولة التي على أراضيها يكون لأحد الناقلين المشاركين في النقل مقره الرئيسي أو الشعبة أو الوكالة التي أبرمت عقد النقل.

الفقرة 5- عندما يجب إقامة الدعوى ضد عدة ناقلين فإن للناقل الذي يمارس حق الرجوع أن يختار بين السلطات القضائية المختصة حسب الفقرة 4 والتي سيودع لديها طلبه.

الفقرة 6- لا يجوز إقامة دعاوى الرجوع في الدعوى العائدة لطلب التعويض المقامة من قبل صاحب الحق في عقد النقل.

المادة 52

اتفاقيات بشأن دعاوى الرجوع

الناقلون أحرار في الاتفاق بينهم حول الإجراءات التي تخالف المادتين 49 و 50.

النظام المتعلق بالنقل الدولي السككي للبنضائع الخطرة "RID"

(الملحق "ج" من الاتفاقية)

المادة الأولى

حقل التطبيق

الفقرة 1- يطبق هذا النظام على :

(أ) النقلات الدولية السككية للبنضائع الخطرة على أراضي الدول الأعضاء،

(ب) النقلات المتممة للنقل السككي والتي تطبق عليها القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البنضائع "CIM" مع مراعاة التعليمات الدولية التي تحكم النقلات بواسطة نمط نقل آخر. وكذلك على النشاطات التي ينص عليها مرفق هذا النظام.

الفقرة 2- يجب ان لا تكون البنضائع الخطرة التي يستثنى المرفق نقلها موضوع نقل دولي.

المادة 2

الاستثناءات

لا يطبق هذا النظام كليا أو جزئيا على نقلات البضائع الخطرة حيث الاستثناء منصوص عليه في المرفق. يجوز أن تُلحظ إعفاءات فقط عندما تضمن كمية أو طبيعة النقلات المعفاة أو التغليف سلامة النقل.

المادة 3

القيود

تحتفظ كل دولة عضو بحق تنظيم أو حظر النقل الدولي للبضائع الخطرة على أراضيها لأسباب غير السلامة أثناء النقل.

المادة 4

تعليمات أخرى

تبقى النقلات التي يطبق عليها هذا النظام خاضعة للتعليمات الوطنية أو الدولية المطبقة بصورة عامة على النقل السككي للبضائع.

المادة 5

نوع القطارات المقبولة - النقل كطروود يدوية أو أمتعة أو على متن السيارات

الفقرة 1- لا يجوز نقل البضائع الخطرة إلا في قطارات بضائع باستثناء :

(أ) البضائع الخطرة المقبولة للنقل وفق المرفق مع مراعاة الكميات القصوى الملائمة والشروط الخاصة للنقل في قطارات غير قطارات البضائع،

(ب) البضائع الخطرة المنقولة وفق الشروط الخاصة للمرفق كطروود يدوية أو أمتعة أو على سيارات وفق المادة 12 من القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV".

الفقرة 2- لا يجوز للمسافر أن يصطحب معه بضائع خطرة كطروود يدوية أو يرسلها على أساس أمتعة أو على متن سيارات إذا كانت لا تتفق مع الشروط الخاصة للمرفق.

المادة 6

المرفق

المرفق هو جزء متمم لهذا النظام.

سيتناول الملحق المضمون التي أقرته لجنة الخبراء لنقل البضائع الخطرة عند بدء سريان بروتوكول 3 حزيران (يوليو) 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" في 9 أيار (مايو) 1980 وفق المادة 19 الفقرة 4 من هذه الاتفاقية.

القواعد الموحدة المتعلقة بعقود استعمال

المركبات في النقل الدولي السككي

"CUV" (الملحق "د" من الاتفاقية)

المادة الأولى

حقل التطبيق

تطبق هذه القواعد الموحدة على العقود الثنائية أو المتعددة الجوانب المتعلقة باستعمال المركبات السككية كوسيلة نقل لإجراء النقلات وفق القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM".

المادة 2

التفسيرات

يقصد في هذه القواعد الموحدة بعبارة :

(أ) "منشأة النقل السككي" : تعني كل منشأة ذات نظام أساسي خاص أو عام يسمح لها بنقل أشخاص أو بضائع وهي التي تؤمن الجر بوسائلها الخاصة،

(ب) "مركبة" : تعني كل مركبة قابلة للسير على دواليبها الخاصة فوق سكك حديدية وغير مزودة بوسيلة جر،

(ج) "صاحب" : تعني الجهة التي تستثمر اقتصاديا بشكل دائم مركبة كوسيلة نقل سواء كان المالك أو له حق التصرف فيها،

الفقرة 4- في حال تعيب مركبة أو توابعها يحدّد التعويض باستثناء سائر تعويضات العطل والضرر الأخرى بنفقات إعادتها صالحة للسير. ولا يتجاوز التعويض المبلغ المترتب في حال فقدان.

الفقرة 5- يجوز لأطراف العقد أن تتفق على أحكام تخالف الفقرات من 1 إلى 4.

المادة 5

سقوط الادعاء بحدود المسؤولية

لا تطبق حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادّة 4 الفقرتين 3 و4 إذا ما ثبت بأن الضرر ناجم عن فعل أو إهمال ارتكبته منشأة النقل السككي سواء بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو سواء بتهور وإدراك بأن مثل هذا الضرر سيحدث على الأرجح.

المادة 6

قرينة فقدان المركبة

الفقرة 1- يجوز لصاحب الحقّ دون أن يحتاج إلى تقديم إثباتات أخرى أن يعتبر مركبة بمثابة المفقودة عندما يطلب إلى منشأة النقل السككي التي سلمها المركبة للاستعمال كوسيلة نقل بأن تتحرى عن هذه المركبة. وإذا لم توضع هذه المركبة تحت تصرّفه خلال الأشهر الثلاثة التي تلي يوم وصول طلبه أو لم يصله أي إعلام عن المكان الذي توجد فيه المركبة. وتضاف هذه المهلة إلى مدة توقيف المركبة لأي سبب لا يعود إلى منشأة النقل السككي أو لتعيب ما.

الفقرة 2- إذا ما عثر على المركبة المعتبرة بمثابة المفقودة بعد دفع التعويض يجوز لصاحب الحقّ ضمن مهلة ستة أشهر اعتبارا من استلام التبليغ مطالبة منشأة النقل السككي التي سلّم إليها المركبة للاستعمال كوسيلة نقل بأن تعيدها إليه دون نفقات ومقابل استرداد التعويض في محطة الارتباط أو في مكان آخر يتفق عليه.

الفقرة 3- إذا لم يقدم الطلب المنصوص عليه في الفقرة 2 أو عثر على المركبة بعد أكثر من سنة على دفع التعويض تتصرّف منشأة النقل السككي بالمركبة التي سلّمه إياها صاحب الحقّ للاستعمال كوسيلة نقل وفق القوانين والتعليمات النافذة في المكان الذي توجد فيه المركبة.

(د) "محطة الارتباط": تعني المكان المسجل على المركبة وحيث يجوز أو يجب أن تعاد هذه المركبة وفق شروط عقد الاستعمال.

المادة 3

العلامات والتسجيلات على المركبات

الفقرة 1- رغم التعليمات المتعلقة بالقبول الفني للمركبات عند سيرها في النقل الدولي فإن على الذي يسلم مركبة عملا بالعقد المنصوص عليه في المادة الأولى أن يتأكد بأنه مسجل على المركبة :

(أ) ما يدل على الصاحب،

(ب) ما يدل عند الاقتضاء على منشأة النقل السككي بالنسبة لحظيرة المركبات التي تتبع لها المركبة،

(ج) ما يدل عند الاقتضاء على محطة الارتباط،

(د) العلامات والتسجيلات الأخرى المتفق عليها في عقد الاستعمال.

الفقرة 2- يجوز استكمال العلامات والتسجيلات المنصوص عليها في الفقرة 1 بوسائل تعريف الكترونية.

المادة 4

المسؤولية في حال فقدان أو تعيب مركبة

الفقرة 1- ما لم يثبت بأن الضرر غير ناجم عن خطئها تُسأل منشأة النقل السككي التي سلّمت إليها المركبة للاستعمال كوسيلة نقل عن الضرر الناشئ عن فقدان أو تعيب المركبة أو توابعها.

الفقرة 2- لا تُسأل منشأة النقل السككي عن الضرر الناشئ عن فقدان التوابع غير المسجلة على طرفي المركبة أو غير المدونة على الجرد الذي يرافقها.

الفقرة 3- في حال فقدان المركبة أو توابعها يحدّد التعويض باستثناء سائر تعويضات العطل والضرر الأخرى بالقيمة الاعتيادية للمركبة أو توابعها في مكان ولحظة فقدان. إذا تعذّر الكشف عن يوم أو مكان فقدان يحدّد التعويض بالقيمة الاعتيادية في اليوم والمكان اللذين سلّمت فيهما المركبة للاستعمال.

الفقرة 2- إذا كانت لا توجد اتفاقية مغايرة بين أطراف العقد يعتبر مدرء البنية التحتية التي عليها تستعمل منشأة النقل السككي المركبة كوسيلة نقل بمثابة أشخاص تستعين بهم منشأة النقل السككي للخدمة.

الفقرة 3- تطبق الفقرتان 1 و2 كذلك في حال الانابة وفق المادة 8.

المادة 10

دعوى أخرى

الفقرة 1- في جميع الحالات التي تطبق فيها هذه القواعد الموحدة لا يجوز إقامة أية دعوى بالمسؤولية لفقدان أو تعيب مركبة أو توابعها لأي سبب كان ضد منشأة النقل السككي التي سلمت إليها المركبة للاستعمال كوسيلة نقل إلا ضمن شروط وحدود هذه القواعد الموحدة وشروط وحدود عقد الاستعمال.

الفقرة 2- تطبق الفقرة 1 كذلك في حال الانابة وفق المادة 8.

الفقرة 3- يطبق هذا الإجراء كذلك في كل دعوى مقامة ضد المستخدمين وغيرهم من الأشخاص الذين تُسأل عنهم منشأة النقل السككي التي سلمت إليها المركبة للاستعمال كوسيلة نقل.

المادة 11

القضاء

الفقرة 1- يجوز إقامة الدعاوى القضائية الناشئة عن عقد مبرم عملا بهذه القواعد الموحدة أمام السلطة القضائية المعنية بالاتفاق المشترك بين أطراف العقد.

الفقرة 2- إذا كانت لا توجد اتفاقية مغايرة بين الأطراف تكون السلطة القضائية المختصة سلطة الدولة العضو حيث يكون مقر المدافع. وإذا كان ليس للمدافع مقر في دولة عضو تكون السلطة القضائية المختصة هي سلطة الدولة العضو التي حدث فيها الضرر.

الفقرة 4- يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على أحكام تخالف الفقرات من 1 إلى 3.

المادة 7

مسؤولية الأضرار التي تسببها مركبة

الفقرة 1- تُسأل الجهة التي عملا بالعقد المنصوص عليه في المادة الأولى سلمت المركبة للاستعمال كوسيلة نقل عن الضرر الذي تسببه المركبة عندما يعزى إليها خطأ ما.

الفقرة 2- يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على أحكام تخالف الفقرة 1.

المادة 8

إنابة

عندما يلحظ عقد استعمال المركبات بأنه يمكن لمنشأة النقل السككي أن تسلم المركبة إلى منشآت نقل سككي أخرى للاستعمال كوسيلة نقل يجوز لمنشأة النقل السككي بموافقة صاحب الاتفاق مع منشآت النقل السككي الأخرى :

(أ) على أن يتم إنابتها فيما يتعلق بمسؤولياتها تجاه صاحب في حال فقدان أو تعيب المركبة أو توابعها مع احتفاظها بحق الرجوع،

(ب) على أن يكون صاحب مسؤولا تجاه منشآت النقل السككي الأخرى عن الأضرار التي تسببها المركبة وأن وحدها منشأة النقل السككي التي هي الشريك المتعاقد مع صاحب هي المأذون لها بممارسة حقوق منشآت النقل السككي الأخرى.

المادة 9

المسؤولية بالنسبة للمستخدمين والأشخاص الآخرين

الفقرة 1- أطراف العقد مسؤولون عن مستخدميهم وغيرهم من الأشخاص الذين يستعينون بهم لتنفيذ النقل عندما يقوم هؤلاء المستخدمون أو الأشخاص الآخرون بالخدمة أثناء ممارسة وظائفهم.

المادة 12

التقادم

الفقرة 1- تتقادم الدعاوى المستندة إلى المادتين 4 و 7 بثلاث سنوات.

الفقرة 2- يسري التقادم :

(أ) بشأن الدعاوى المستندة إلى المادة 4 اعتبارا من اليوم الذي تم فيه اكتشاف فقدان أو تعيب المركبة أو اعتبارا من اليوم الذي كان يمكن لصاحب الحق أن يعتبر المركبة بمثابة المفقودة وفق المادة 6 الفقرة 1 أو الفقرة 4.

(ب) بالنسبة للدعاوى المستندة إلى المادة 7 اعتبارا من اليوم الذي حدث فيه الضرر.

القواعد الموحدة المتعلقة بعقد استعمال البنية التحتية في النقل الدولي السككي "CUI" (الملحق "هـ" من الاتفاقية)

الباب الأول

عموميات

المادة الأولى

حقل التطبيق

الفقرة 1- تطبق هذه القواعد الموحدة على كل عقد لاستعمال البنية التحتية السككية من أجل النقل الدولية بمفهوم القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM". ويطبق هذا الإجراء كذلك مهما كان مقر وجنسية أطراف العقد. وتطبق كذلك هذه القواعد الموحدة حتى إذا كانت البنية التحتية السككية مُدارة أو مستعملة من قبل دول أو مؤسسات أو منظمات حكومية.

الفقرة 2- مع مراعاة المادة 21 لا تطبق هذه القواعد الموحدة على غيرها من العلاقات الحقوقية كما خاصة :

(أ) مسؤولية الناقل أو المدير تجاه مستخدميهم أو غيرهم من الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ مهامه،

(ب) المسؤولية بين الناقل أو المدير من جهة والغير من جهة أخرى.

المادة 2

التصريح المتعلق بالمسؤولية في حال الأضرار الجسدية

الفقرة 1- يجوز لكل دولة في كل لحظة أن تصرّح بأنها سوف لا تطبق على ضحايا الحوادث الواقعة على أراضيها مجموع الأحكام المتعلقة بالمسؤولية في حال الأضرار الجسدية عندما يكون هؤلاء الضحايا من رعاياها أو من الأشخاص الذين تكون إقامتهم الاعتيادية في هذه الدولة.

الفقرة 2- يجوز للدولة التي قدمت تصريحاً وفق الفقرة 1 أن تتخلى عنه في أية لحظة إبلاغ المودع لديه ذلك. ويأخذ هذا التخلي مفعوله بعد شهر من التاريخ الذي أبلغ المودع لديه الدول الأعضاء ذلك.

المادة 3

التفسيرات

في هذه القواعد الموحدة يقصد بعبارة :

(أ) "بنية تحتية سككية" : كل السكك الحديدية والمنشآت الثابتة في الحدود التي تكون ضرورية لسير المركبات السككية ولسلامة النقل،

(ب) "مدير" : الجهة التي تضع تحت التصرف بنية تحتية سككية،

(ج) "ناقل" : الجهة التي تنقل بالخط الحديدي أشخاصا أو بضائع في النقل الدولي ضمن نظام القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" أو القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM"،

(د) "مساعد" : المستخدمون أو غيرهم من الأشخاص الذين يستعين بهم الناقل أو المدير لتنفيذ العقد عندما يقوم هؤلاء المستخدمون أو هؤلاء الأشخاص بالعمل أثناء ممارسة وظائفهم،

(هـ) "الغير" : كل شخص آخر غير المدير والناقل ومساعديه،

(ج) خدمات المدير،

(د) خدمات الناقل،

(هـ) ما يجب استخدامه من العاملين،

(و) ما يجب استخدامه من المركبات،

(ز) الشروط المالية.

الفقرة 3- يجب تثبيت العقد خطيا أو تحت شكل مساو. إن انعدام أو مخالفة التثبيت خطيا أو بشكل مساو أو انعدام إحدى الدلالات المنصوص عليها في الفقرة 2 لا يؤثر على وجود ولا على صلاحية العقد الذي يبقى خاضعا لهذه القواعد الموحدة.

المادة 6

الالتزامات الخاصة للناقل والمدير

الفقرة 1- يجب أن يسمح للناقل بممارسة نشاط الناقل السككي. يجب أن يتفق ما يجب استخدامه من عاملين وما يجب استعماله من مركبات مع متطلبات السلامة. ويجوز أن يفرض المدير بأن يثبت الناقل من خلال تقديم إجازة وشهادة للسلامة صالحتين أو نسخ مصدقة طبق الأصل أو بأية طريقة أخرى بأن هذه الشروط مستوفاة.

الفقرة 2- يجب أن يعلم الناقل المدير بكل حادث قابل للتأثير على صلاحية إجازته أو شهادات سلامته أو غير ذلك من عناصر الإثبات.

الفقرة 3- يجوز أن يفرض المدير على الناقل بأن يثبت إبرامه تأمينا كافيا للمسؤولية واتخاذ أحكاما مساوية لتغطية كل الدعاوى أيا كان عنوانها والمنصوص عليها في المواد من 9 إلى 21. ويجب على الناقل أن يثبت سنويا بموجب مصدقة أصولا بأن تأمين المسؤولية أو الأحكام المساوية موجودة دائما. ويجب أن يبلغ المدير كل تعديل فيها قبل أن يسري مفعول هذا التعديل.

الفقرة 4- يجب على أطراف العقد أن يتبادلوا المعلومات عن كل حادث من شأنه منع تنفيذ العقد الذي أبرموه.

(و) "إجازة" : الترخيص المنظم وفق قوانين وتعليمات الدولة التي يكون فيه مقر النشاط الأساسي للناقل لممارسة نشاط الناقل السككي،

(ز) "شهادة السلامة" : الوثيقة التي تثبت وفق قوانين وتعليمات الدولة أين تقع البنية التحتية المستخدمة فيما يتعلق بالناقل :

- التنظيم الداخلي للمنشأة وكذلك،

- المستخدمون الواجب توظيفهم والمركبات الواجب استعمالها فوق البنية التحتية المستخدمة بما يتفق مع المقتضيات المفروضة في مجال السلامة بغية تأمين خدمة دون خطر على هذه البنية التحتية.

المادة 4

القانون الملزم

في حال عدم وجود شرط مغاير في هذه القواعد الموحدة يعتبر كل نص يخالف هذه القواعد بصورة مباشرة أو غير مباشرة ملغى وغير ذي مفعول. إن إلغاء مثل هذه النصوص لا يؤدي إلى إلغاء الأحكام الأخرى للعقد. على الرغم من ذلك يجوز لأطراف العقد أن يتحملوا مسؤولية والتزامات أكبر من التي لحظت في هذه القواعد الموحدة أو يحدّدوا مبلغا أقصى للتعويض عن الأضرار المادية.

الباب 2

عقد الاستعمال

المادة 5

المضمون والشكل

الفقرة 1- تنظم العلاقات بين المدير والناقل في عقد الاستعمال.

الفقرة 2- ينظم العقد الشروط الإدارية والفنية والمالية للاستعمال وهو يتضمّن على الأقلّ الدلالات التالية :

(أ) البنية التحتية الواجب استعمالها،

(ب) مدى الاستعمال،

المادة 7

مدة العقد

الفقرة 1- يجوز أن يبرم عقد الاستعمال لفترة محددة أو غير محددة.

الفقرة 2- يجوز للمدير إبطال عقد الاستعمال دون تأخير عندما :

(أ) لم يعد الناقل مسموحا له بممارسة نشاط الناقل السككي،

(ب) لا يتفق ما يجب استخدامه من عاملين وما يجب استعمالها من مركبات مع متطلبات السلامة،

(ج) يتأخر الناقل في الدفع يعني :

1- لاستحقاقين اثنين متتاليين وبمبلغ يتجاوز قيمة الاستعمال لمدة شهر أو

2- لمهلة تغطي أكثر من استحقاقين وبمبلغ مساو لقيمة الاستعمال لمدة شهرين.

(د) ينتهك الناقل بشكل مميّز أحد الالتزامات الخاصة المنصوص عليها في المادة 6 الفقرتين 2 و 3.

الفقرة 3- يجوز للناقل أن يبطل عقد الاستعمال دون تأخير عندما يفقد المدير حقّه في إدارة البنية التحتية.

الفقرة 4- يجوز لكل طرف في عقد الاستعمال أن يبطله دون تأخير في حال الانتهاك الفاضح لأحد الالتزامات الأساسية من قبل الطرف الآخر في العقد عندما يتعلق هذا الالتزام بسلامة الأشخاص والممتلكات. ويجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على طرق لممارسة هذا الحق.

الفقرة 5- يتجاوب طرف العقد الذي في بدء إبطاله تجاه الطرف الآخر حول الضرر الناجم إلا إذا أثبت بأن الضرر غير ناجم عن خطئه.

الفقرة 6- يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على شروط تخالف أحكام الفقرة 2 الحرفين "ج" و"د" والفقرة 5.

الباب 3

المسؤولية

المادة 8

مسؤولية المدير

الفقرة 1- المدير مسؤول عن :

(أ) الأضرار الجسدية (وفاة، جروح، أو أية إصابة أخرى في كيانه الجسدي أو الذهني)،

(ب) الأضرار المادية (تدمير أو تعيب الممتلكات المنقولة وغير المنقولة)،

(ج) الأضرار المالية الناجمة عن تعويضات العطل والضرر المترتبة على الناقل عملا بالقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV" والقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM".

وهي الأضرار التي تصيب الناقل أو مساعديه أثناء استعمال البنية التحتية ويكون مصدرها في البنية التحتية.

الفقرة 2- يعفى المدير من هذه المسؤولية :

(أ) في حال الأضرار الجسدية والأضرار المالية الناجمة عن تعويضات العطل والضرر المترتبة على الناقل عملا بالقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين "CIV".

1- إذا وقع الحادث الضار نتيجة ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكان المدير رغم بذله العناية المطلوبة حسب خصائص الحالة تلافيه أو تدارك نتائجه.

2- في الحدود التي يعود فيها الحادث الضار إلى خطأ الشخص الذي تحمل الضرر.

3- إذا وقع الحادث الضار نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان المدير رغم العناية المطلوبة التي بذلها حسب خصائص الحالة تلافيه أو تدارك نتائجه.

(ب) في حال الأضرار المادية والأضرار المالية الناجمة عن تعويضات العطل والضرر المترتبة على الناقل عملا بالقواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع عندما يتسبب في الضرر خطأ الناقل أو أمر منه لا يعود إلى المدير أو بسبب ظروف لم يكن بإمكان المدير تلافيها أو تدارك نتائجه.

الفقرة 3- إذا نتج الحادث الضرر عن تصرف الغير وإذا كان المدير رغم ذلك لم يعف الناقل كلياً من مسؤوليته وفق الفقرة 2 الحرف "أ" فإنه يعتبر مسؤولاً كلياً في حدود هذه القواعد الموحدة ودون المساس بحقه في الرجوع على الغير عند الاقتضاء.

الفقرة 4- يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على الشروط والحدود التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالناقل من جراء تأخير أو خلل في الاستثمار.

المادة 10

أسباب متلازمة

الفقرة 1- عندما تساهم في الضرر أسباب معزوة إلى مدير وأسباب معزوة إلى ناقل فإن كل طرف في العقد لا يسأل إلا في الحدود التي ساهمت الأسباب المعزوة إليه في الضرر عملاً بالمادتين 8 و9. وإذا تعذر الكشف عن الحدود التي ساهمت الأسباب الخاصة في الضرر يتحمل كل طرف الضرر الذي أصابه.

الفقرة 2- تطبق الفقرة 1 قياساً على ذلك عندما تساهم في الضرر أسباب معزوة إلى المدير وأسباب معزوة إلى عدة ناقلين يستخدمون نفس البنية التحتية السككية.

الفقرة 3- تطبق قياساً على ذلك في حال الأضرار المشار إليها في المادة 9 الفقرة 1 الجملة الأولى عندما تساهم في الضرر أسباب تعود إلى عدة ناقلين يستخدمون نفس البنية التحتية. وإذا تعذر الكشف عن الحدود التي ساهمت الأسباب الخاصة في الضرر يعتبر الناقلون مسؤولين بحصص متساوية تجاه المدير.

المادة 11

تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة

الفقرة 1- في حال الوفاة تتضمن تعويضات العطل والضرر :

(أ) النفقات اللازمة الناجمة عن الوفاة لا سيما نفقات نقل الجثمان والجنائز،

الفقرة 3- إذا وقع الحادث الضرر نتيجة تصرف الغير وإذا كان المدير رغم ذلك لم يعف كلياً من مسؤوليته وفق الفقرة 2 الحرف "أ" فإنه يعتبر مسؤولاً كلياً في حدود هذه القواعد الموحدة ودون المساس بحقه في الرجوع على الغير عند الاقتضاء.

الفقرة 4- يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على الشروط والحدود التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالناقل من جراء تأخير أو خلل في الاستثمار.

المادة 9

مسؤولية الناقل

الفقرة 1- يكون الناقل مسؤولاً عن :

(أ) الأضرار الجسدية (وفاة، إصابات بجروح أو أية إصابة أخرى تتناول كيانه الجسدي أو الذهني)،

(ب) الأضرار المادية (إتلاف أو تعيب الممتلكات المنقولة وغير المنقولة) التي تلحق بالمدير أو بمساعديه أثناء استعمال البنية التحتية من قبل وسائل النقل المستخدمة أو من قبل الأشخاص أو البضائع المنقولة.

الفقرة 2- يعفى الناقل من هذه المسؤولية :

(أ) في حال الأضرار الجسدية :

1- إذا نتج الحادث الضرر عن ظروف لا علاقة لها بالاستثمار ولم يكن بإمكان الناقل رغم اليقظة المطلوبة حسب خصائص الحالة تجنبه أو تدارك نتائجه.

2- بالقدر الذي يكون الحادث الضرر معزواً إلى خطأ المسافر الذي لحق به الضرر.

3- إذا وقع الحادث الضرر نتيجة تصرف الغير ولم يكن بإمكان الناقل رغم اليقظة المطلوبة حسب خصائص الحالة تجنبه أو تدارك نتائجه.

(ب) في حال الأضرار المادية عندما يقع الضرر نتيجة خطأ صادر عن المدير أو بأمر منه لا يعود إلى الناقل أو بسبب ظروف لم يكن بإمكان الناقل تجنبها أو تدارك نتائجها.

الفقرة 2- يحدّد القانون الوطني مقدار تعويضات العطل والضرر الواجب منحها عملا بالفقرة 1. غير أنه لتطبيق هذه القواعد الموحدة يحدد حد أقصى مقداره 175000 وحدة حسابية رأسمالا أو دخل سنوي يتلاءم مع هذا الرأسمال بالنسبة لكل شخص هذا في حال أن القانون الوطني يلحظ حدا أقصى دون هذا المبلغ.

المادة 15

سقوط الادعاء بحدود المسؤولية

لا تطبق حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه القواعد الموحدة وكذلك أحكام القانون الوطني التي تحدّد التعويضات بمبلغ معين إلا إذا ثبت بأن الضرر نجم عن فعل أو إهمال ارتكبه مسبب الضرر إما بنية إحداث مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك منه بأن مثل هذا الضرر سيحدث على الأرجح.

المادة 16

التحويل والفوائد

الفقرة 1- عندما ينطوي حساب التعويض على تحويل المبالغ المعبر عنها بالوحدات النقدية الأجنبية فإن هذا التحويل يتم حسب السعر في يوم ومكان دفع التعويض.

الفقرة 2- يجوز لصاحب الحق المطالبة بفوائد عن التعويض تحسب بواقع 5٪ سنويا اعتبارا من يوم بدء إجراءات المصالحة أو اللجوء إلى المحكمة التحكيمية المنصوص عليها في الباب الخامس من الاتفاقية أو المطالبة الرسمية.

المادة 17

المسؤولية في حال حادث نووي

يعفى المدير والناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقهما عملا بهذه القواعد الموحدة إذا كان سبب الضرر حادث نووي وكان مستثمر المنشأة النووية أو شخص آخر بديل عنه مسؤولا عن هذا الضرر تطبيقا لقوانين وتعليمات الدولة النازمة للمسؤولية في مجال الطاقة النووية.

(ب) تعويضات العطل والضرر المنصوص عليها في المادة 12 إذا لم تحدث الوفاة في الحال.

الفقرة 2- إذا كان للشخص المتوفى أو سيكون له مستقبلا التزام شرعي عملا بالقانون تجاه أشخاص حرموا من دعمه لهم فإنه يتوجب تعويضهم عن هذه الخسارة. إن دعوى تعويضات العطل والضرر للأشخاص الذين كان الشخص المتوفى يؤمن إعالتهم دون أن يلزمه القانون بذلك تبقى خاضعة للقانون الوطني.

المادة 12

تعويضات العطل والضرر في حال الإصابة بجروح

في حال الإصابة بجروح أو أية إصابة أخرى في الكيان الجسدي أو الذهني تتضمن تعويضات العطل والضرر :

(أ) النفقات اللازمة، لا سيما نفقات المعالجة والنقل،

(ب) إصلاح الضرر الناجم إما نتيجة العجز الكلي أو الجزئي في العمل أو تزايد المتطلبات.

المادة 13

إصلاح الأضرار الجسدية الأخرى

يحدّد القانون الوطني الشروط والحدود التي يجب فيها على المدير أو الناقل أن يدفع تعويضات العطل والضرر عن الأضرار الجسدية غير التي لحظتها المادتان 11 و 12.

المادة 14

شكل وحدود تعويضات العطل والضرر في حال الوفاة والإصابة بجروح

الفقرة 1- يجب منح تعويضات العطل والضرر المنصوص عليها في المادة 11 الفقرة 2 والمادة 12 الحرف "ب" على شكل رأسمال. غير أنه إذا كان القانون الوطني يسمح بمنح دخل سنوي فإنه يمنح على هذا النحو عندما يطلب ذلك الشخص المتضرر أو أصحاب الحق المشار إليهم في المادة 11 الفقرة 2.

المادة 18

المسؤولية عن المساعدين

يُسأل المدير والناقل عن مساعديهما.

المادة 19

دعوى أخرى

الفقرة 1- في جميع الحالات التي تطبق فيها هذه القواعد الموحدة لا يجوز إقامة أية دعوى بالمسؤولية لأي سبب كان ضد المدير أو الناقل إلا ضمن شروط وحدود هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- يطبق هذا الإجراء على كل دعوى مقامة ضد المساعدين الذين يُسأل عنهم المدير أو الناقل عملاً بالمادة 18.

المادة 20

اتفاقات - نزاعات

يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على شروط إثبات حقوقهم أو التخلي عنها فيما يتعلق بتعويضات العطل والضرر تجاه الطرف الآخر في العقد.

الباب 4

دعوى المساعدين

المادة 21

دعوى ضد المدير أو ضد الناقل

الفقرة 1- لا يجوز إقامة أية دعوى بمسؤولية مساعدي الناقل ضد المدير من أجل الأضرار التي سببها الأخير لأي سبب كان إلا وفق شروط وحدود هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- لا يجوز إقامة أية دعوى بمسؤولية مساعدي المدير ضد الناقل من أجل الأضرار التي سببها الأخير لأي سبب كان إلا وفق شروط وحدود هذه القواعد الموحدة.

الباب 5

ممارسة الحقوق

المادة 22

إجراءات المصالحة

يجوز لأطراف العقد أن يتفقوا على إجراءات للمصالحة أو الاستعانة بالمحكمة التحكيمية المنصوص عليها في الباب الخامس من الاتفاقية.

المادة 23

دعوى الرجوع

لا يجوز الاعتراض على صحة الدفع الذي يجريه الناقل على أساس القواعد الموحدة للاتفاقية لنقل المسافرين "CIV" أو القواعد الموحدة للاتفاقية الدولية لنقل البضائع "CIM" عندما يتم تحديد التعويض من قبل القضاء وكان المدير الذي أعلم أصولاً في وضع يسمح له بالتدخل في الدعوى.

المادة 24

القضاء

الفقرة 1- يجوز إقامة الدعوى القضائية المستندة إلى هذه القواعد الموحدة أمام السلطات القضائية للدول الأعضاء المعنية بالاتفاق المشترك بين أطراف العقد.

الفقرة 2- إذا كانت لا توجد اتفاقية مغايرة بين الأطراف فإن السلطة القضائية المختصة هي سلطة الدولة العضو التي يكون فيها مقر المدير.

المادة 25

التقادم

الفقرة 1- تتقادم الدعوى المستندة إلى هذه القواعد الموحدة بثلاث سنوات.

الفقرة 2- يسري مفعول التقادم اعتباراً من اليوم الذي حدث فيه الضرر.

الفقرة 3- في حال وفاة أشخاص تتقادم الدعوى بثلاث سنوات اعتباراً من اليوم التالي للوفاة على أنه لا يجوز أن تتجاوز هذه المهلة خمس سنوات اعتباراً من اليوم التالي للحادث الضار.

الفقرة 4- يجوز إقامة دعوى الرجوع لشخص يعتبر مسؤولاً حتى ما بعد انقضاء مهلة التقادم المنصوص عليها في الفقرة 1 هذا إذا جرت ضمن المهلة المحددة بقانون الدولة التي تتم فيها المقاضاة. غير أنه لا يجوز أن تكون هذه المهلة أدنى من تسعين يوماً اعتباراً من التاريخ الذي يكون الشخص الذي أقام دعوى الرجوع قد سوى المطالبة أو تلقى هو نفسه إشعاراً بالتبليغ.

الفقرة 5- يوقف التقادم عندما يتفق أطراف النزاع على إجراءات مصالحة أو عندما يعرضون الأمر على المحكمة التحكيمية المنصوص عليها في الباب الخامس من الاتفاقية.

الفقرة 6- فضلاً عن ذلك ينظم القانون الوطني تعليق وقطع التقادم.

القواعد الموحدة المتعلقة بالتصديق على المعايير الفنية وتبني التعليمات الفنية الموحدة المطبقة على المعدات السككية المعدة للاستعمال في النقل الدولي (الملحق "و" للاتفاقية) "APTU"

المادة الأولى

حقل التطبيق

تحدد هذه القواعد الموحدة إجراءات التصديق على المعايير الفنية وتبني التعليمات الفنية الموحدة للمعدات السككية المعدة للاستعمال في النقل الدولي.

المادة 2

التفسيرات

يقصد في هذه القواعد الموحدة ومرفقاتها بعبارة :

(أ) "دولة طرف" : كل دولة عضو في المنظمة لم تقدم وفق المادة 42 الفقرة 1 الجملة الأولى من الاتفاقية تصريحاً متعلقاً بهذه القواعد الموحدة،

(ب) "نقل دولي" : سير المركبات السككية على خطوط حديدية تستخدم أراضي دولتين طرفين على الأقل،

(ج) "منشأة النقل السككي" : كل منشأة لها قانون خاص أو عام يسمح لها بنقل أشخاص أو بضائع والجر مؤمن من قبلها،

(د) "مدير لبنية تحتية" : كل منشأة أو سلطة تدير بنية تحتية سككية،

(هـ) "معدات سككية" : كل المعدات السككية المعدة للاستعمال في النقل الدولي لا سيما المركبات والبنية التحتية السككية،

(و) "مركبة سككية" : كل مركبة صالحة للسير على دواليبها الخاصة فوق خطوط حديدية مجرورة كانت أو غير مجرورة،

(ز) "مركبة جر" : مركبة سككية مزودة بوسيلة جر،

(ح) "شاحنة" : مركبة سككية غير مزودة بوسيلة جر ومعدة لنقل بضائع،

(ط) "عربة" : مركبة سككية غير مزودة بوسيلة جر ومعدة لنقل مسافرين،

(ي) "بنية تحتية سككية" : كل الخطوط الحديدية والمنشآت الثابتة في الحدود التي تكون هذه ضرورية لسير المركبات السككية وسلامة النقل،

(ك) "معياري فني" : كل مواصفة فنية معتمدة من قبل هيئة تنميط وطنية أو دولية ومعترف بها حسب الإجراءات الخاص بها. وكل مواصفة أعدت في إطار المجموعات الأوروبية هي مماثلة لمعياري فني،

(ل) "التعليمات الفنية" : كل قاعدة غير المعيار الفني تتعلق بإنشاء أو استثمار أو صيانة أو إجراء خاص بالمعدات السككية،

(م) "لجنة الخبراء الفنيين" : اللجنة المنصوص عليها في المادة 13 الفقرة 1 الحرف "و" من الاتفاقية.

المادة 3

الهدف

الفقرة 1- يهدف التصديق على المعايير الفنية المتعلقة بالمعدات السككية وتبني التعليمات الفنية الموحدة المطبقة على المعدات السككية :

(أ) تسهيل حرية السير للمركبات وحرية استعمال المعدات السككية الأخرى في النقل الدولي،

الفقرة 2- تقرّر لجنة الخبراء الفنيين التصديق على معيار فني وفق الإجراءات المنصوص عليها في المواد 16 و 20 و 33 الفقرة 6 من الاتفاقية. يبدأ سريان مفعول القرارات وفق المادة 35 الفقرتين 3 و 4 من الاتفاقية.

المادة 6

تبني التعليمات الفنية الموحدة

الفقرة 1- يجوز أن تودع طلب تبني معلومة فنية موحدة :

(أ) كلّ دولة طرف،

(ب) كلّ منظمة ذات تكامل اقتصادي اقليمي حولت دولها الأعضاء إليها صلاحيات التشريع في مجال التعليمات الفنية المتعلقة بالمعدات السككية،

(ج) كلّ جمعية دولية ممثلة للأعضاء الذين يكون وجود التعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بالمعدات السككية لا بد منه لأسباب السلامة والاقتصاد أثناء ممارسة نشاطها.

الفقرة 2- تقرّر لجنة الخبراء الفنيين تبني المعلومة الفنية الموحدة وفق الإجراءات المنصوص عليها في المواد 16 و 20 و 33 الفقرة 6 من الاتفاقية. يبدأ سريان مفعول القرارات وفق المادة 35 الفقرتين 3 و 4 من الاتفاقية.

المادة 7

شكل الطلبات

يجب أن تكون الطلبات المشار إليها في المادتين 5 و 6 كاملة ومتجانسة ومعلّلة. وينبغي أن توجّه إلى الأمين العام للمنظمة بإحدى لغات العمل فيها.

المادة 8

المرفقات الفنية

الفقرة 1- المعايير الفنية المصدق عليها والتعليمات الفنية الموحدة مدرجة في مرفقات هذه القواعد الموحدة المذكورة فيما يلي :

(أ) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بمجموع المركبات السككية (المرفق 1)،

(ب) المساهمة في تأمين السلامة والوثوقية والجاهزية في النقل الدولي،

(ج) الأخذ بالاعتبار حماية البيئة والصحة العامة.

الفقرة 2- عند التصديق على المعايير الفنية أو تبني التعليمات الفنية الموحدة تؤخذ وحدها بالاعتبار تلك التي جرى إعدادها على المستوى الدولي.

الفقرة 3- ضمن حدود الإمكان :

(أ) من الملائم تأمين تفاعلية للأنظمة والمكونات الفنية اللازمة في النقل الدولي،

(ب) تتمحور المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة حول الإنجازات. وهي تتضمن عند الاقتضاء بدائل.

المادة 4

إعداد المعايير والتعليمات الفنية

الفقرة 1- إن إعداد المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بالمعدات السككية هو من اختصاص المنظمات المعروفة بكفاءتها في هذا المجال.

الفقرة 2- إن تنميط المنتجات والإجراءات الصناعية هو من اختصاص منظمات التنميط الوطنية والدولية المعروفة.

المادة 5

التصديق على المعايير الفنية

الفقرة 1- يجوز أن تودع طلب التصديق على معيار فني :

(أ) كلّ دولة طرف،

(ب) كلّ منظمة ذات تكامل اقتصادي اقليمي حولت دولها الأعضاء إليها صلاحيات التشريع في مجال المعايير الفنية المتعلقة بالمعدات السككية،

(ج) كلّ منظمة تنميط وطنية أو دولية مكلفة بالتنميط في المجال السككي،

(د) كلّ جمعية دولية ممثلة للأعضاء الذين يكون وجود المعايير الفنية المتعلقة بالمعدات السككية لا بد منه لأسباب السلامة والاقتصاد أثناء ممارسة نشاطها.

الفقرة 2- لا تؤخذ بالحساب الدول الأطراف التي قدّمت تصريحاً وفق الفقرة 1 في تحديد عدد الدول التي يجب أن تبدي اعتراضاً وفق المادة 35 الفقرة 4 من الاتفاقية كي لا يسري مفعول قرار لجنة الخبراء الفنيين.

الفقرة 3- يجوز للدولة التي قدّمت تصريحاً وفق الفقرة 1 أن تتخلّى عنه في أية لحظة بإعلام الأمين العام ذلك. يأخذ هذا التخلي مفعوله في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي الإعلام.

المادة 10

إلغاء الوحدة الفنية

إن بدء سريان مفعول المرفقات المعتمدة من قبل لجنة الخبراء الفنيين وفق المادة 8 الفقرة 3 في كلّ الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية حول الوحدة الفنية للسكك الحديدية والموقعة في برن بتاريخ 21 تشرين الأول (أكتوبر) 1882 بمضمونها عام 1938 يؤدي إلى إلغاء الاتفاقية المذكورة.

المادة 11

أولوية المرفقات

الفقرة 1- بعد بدء سريان مفعول المرفقات المعتمدة من قبل لجنة الخبراء الفنيين وفق المادة 8 الفقرة 3 تتقدم المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة التي تتضمنها هذه المرفقات في العلاقات بين الدول الأطراف على أحكام الاتفاقية الدولية حول الوحدة الفنية للسكك الحديدية والموقعة في برن 21 تشرين الأول (أكتوبر) 1882 بمضمونها عام 1938.

الفقرة 2- بعد بدء سريان مفعول المرفقات المعتمدة من قبل لجنة الخبراء الفنيين وفق المادة 8 الفقرة 3 تتقدم هذه القواعد الموحدة وكذلك المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة التي تتضمنها مرفقاتها في الدول الأطراف على الأحكام الفنية :

(أ) للنظام المتعلق بالاستعمال المتبادل للعربات وشاحنات الأمتعة في النقل الدولي (RIC)،

(ب) للنظام المتعلق بالاستعمال المتبادل للشاحنات في النقل الدولي (RIV).

(ب) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بمركبات الجر (المرفق 2)،

(ج) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بالشاحنات (المرفق 3)،

(د) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بالعربات (المرفق 4)،

(هـ) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بمنشآت البنية التحتية غير التي أشير إليها في الحرف "و" (المرفق 5)،

(و) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بأنظمة سلامة السير والانتظام (المرفق 6)،

(ز) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة في مجال أنظمة التكنولوجيا والمعلومات (المرفق 7)،

(ح) المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بكلّ المعدات السككية الأخرى (المرفق 8).

الفقرة 2- تشكّل الملاحق جزءاً متتمماً لهذه القواعد الموحدة. يجب أن تأخذ بناها بالحساب خصائص التباعد والوسعة وأنظمة التغذية بالطاقة وأنظمة سلامة السير والانتظام في الدول الأطراف.

الفقرة 3- تتضمن المرفقات النص المترجم على النحو الذي سيجري اعتماده بعد وضع بروتوكول 3 حزيران (يونيو) 1999 موضع التنفيذ والذي يتناول تعديل الاتفاقية من قبل لجنة الخبراء الفنيين وفق نفس الإجراءات التي نصّت عليها المواد 16 و 20 و 33 الفقرة 6 من الاتفاقية بشأن تعديلات المرفقات.

المادة 9

التصريحات

الفقرة 1- يجوز لكلّ دولة طرف وضمن مهلة أربعة أشهر اعتباراً من تاريخ تبليغها من قبل الأمين العام لقرار مجموعة الخبراء الفنيين أن تقدّم تصريحاً معللاً لدى الأخير تعلن فيه بأنها سوف لا تطبق أو وإن جزئياً المعيار الفني المصدق عليه أو التعليمات الفنية الموحدة المعتمدة فيما يتعلق بالبنية التحتية السككية الواقعة على أراضيها وبالنقل على هذه البنية التحتية.

المرفق 1

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بمجموع المركبات السككية

(أ) التباعد

- 1- سكك حديدية بتباعد قياسي (1435 ملم)
- 2- سكك حديدية بتباعد عريض (روسي) (1520 ملم)
- 3- سكك حديدية بتباعد عريض (فنلندي) (1524 ملم)
- 4- سكك حديدية بتباعد عريض (إيرلندي) (1600 ملم)
- 5- سكك حديدية بتباعد عريض (إيبيري) (1688 ملم)
- 6- سكك حديدية أخرى.

(ب) الوسعة

- 1- سكك حديدية بتباعد قياسي على القارة الأوروبية،
- 2- سكك حديدية بتباعد قياسي في بريطانيا،
- 3-
- (ج)

المرفق 2

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بمركبات الجر

(أ) أنظمة التغذية بالطاقة

- 1- تيار مستمر 3000 فولت.
- 2- تيار مستمر 1500 فولت وأقل.
- 3- تيار متناوب 25 كيلو فولت/50 هرتز.
- 4- تيار متناوب 15 كيلو فولت/162/3 هرتز.

(ب) أنظمة سلامة السير والانتظام...

المرفق 3

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بالشاحنات.

المرفق 4

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بالعربات.

المرفق 5

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بمنشآت البنية التحتية.

المرفق 6

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بأنظمة سلامة السير والانتظام.

المرفق 7

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة في مجال نظام تكنولوجيا المعلومات.

المرفق 8

معايير فنية وتعليمات فنية موحدة متعلقة بكل المعدات السككية الأخرى.

في مرحلة أولى تدمج في المرفقات المار ذكرها المعايير الفنية والتعليمات الفنية الموحدة المتعلقة بالمعدات السككية الموجودة أصلا والمُعترف بها على المستوى الدولي كما هي واردة في الوحدة الفنية وفي النظام الدولي المتعلق بالشاحنات (RIV) والنظام الدولي المتعلق بالعربات (RIC) وكذلك في الجذاذات الفنية للاتحاد الدولي للسكك الحديدية.

قواعد موحدة المتعلقة بالقبول الفني للمعدات السككية المستعملة في النقل الدولي ATMF (الملحق "ز" من الاتفاقية)

المادة الأولى

حقل التطبيق

تحدد هذه القواعد الموحدة الإجراءات التي بموجبها تقبل المركبات السككية في السير وغيرها من المعدات السككية المقرر استعمالها في النقل الدولي.

المادة 2

التفسيرات

في هذه القواعد الموحدة يقصد بعبارة :

(أ) "دولة طرف" : كل دولة عضو في المنظمة لم تقدم وفق المادة 42 الفقرة 1 الجملة الأولى من الاتفاقية تصريحاً متعلقاً بهذه القواعد الموحدة،

(ب) "نقل دولي" : سير المركبات السككية على خطوط حديدية تستخدم أراضي لا تقل عن دولتين طرفين،

(ج) "منشأة النقل السككي" : كل منشأة ذات نظام خاص أو عام مسموح لها بنقل الأشخاص أو البضائع والجر مؤمن من قبلها،

(د) "مدير البنية التحتية" : كل منشأة أو كل سلطة تدير بنية تحتية سككية،

(هـ) "الصاحب" : الذي يستثمر اقتصادياً بشكل دائم مركبة سككية كوسيلة نقل سواء كان مالكا أو له حق التصرف بها،

(و) "القبول الفني" : الإجراءات المتخذة من قبل السلطة المختصة لقبول مركبة سككية في السير وغيرها من المعدات السككية المقرر استعمالها في النقل الدولي،

(ز) "قبول لنوع صنع" : الإجراءات المتعلقة بنوع لصنع مركبة سككية تقوم به السلطة المختصة والتي بنتيجتها تمنح حق إعطاء القبول للاستثمار بأسلوب مبسط من أجل المركبات التي تتفق مع هذا النوع من الصنع،

(ح) "القبول للاستثمار" : الحق الممنوح من قبل السلطة المختصة لكل مركبة سككية للسير في النقل الدولي،

(ط) "مركبة سككية" : كل مركبة صالحة للسير على دواليبها، الخاصة فوق خطوط حديدية مجرورة أو غير مجرورة،

(ي) "معدات سككية أخرى" : كل المعدات السككية المعدة للاستعمال في النقل الدولي والتي هي ليست مركبات سككية،

(ك) "لجنة الخبراء الفنيين" : اللجنة المنصوص عليها في المادة 13 الفقرة 1 الحرف "و" من الاتفاقية.

المادة 3

القبول في النقل الدولي

الفقرة 1- لكي تسير كل مركبة سككية في النقل الدولي يجب أن تكون مقبولة وفق هذه القواعد الموحدة.

الفقرة 2- الهدف من القبول الفني هو التدقيق فيما إذا كانت المركبات السككية تتفق مع :

(أ) تعليمات الصنع الواردة ضمن مرفقات القواعد الموحدة "APTU"،

(ب) تعليمات الصنع والتجهيز الواردة ضمن مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID"،

(ج) الشروط الخاصة للقبول تطبيقاً للمادة 7 الفقرة 2 أو 3.

الفقرة 3- تطبق قياساً على ذلك الفقرتان 1 و 2 وكذلك المواد التالية على القبول الفني للمعدات السككية الأخرى وعلى عناصر الصنع سواء من المركبات أو من معدات سككية أخرى.

المادة 4

الإجراءات

الفقرة 1- يتم القبول الفني :

(أ) إما في مرحلة واحدة بمنح قبول مركبة سككية فردية معينة للاستثمار،

(ب) أو في مرحلتين متتاليتين بمنح :

1- قبول نوع صنع لنوع معين من المركبات السككية.

2- ثم قبول المركبات السككية الفردية للاستثمار والتي تتفق مع هذا النوع من الصنع عبر إجراءات مبسطة لتأكيد الانتماء إلى هذا النوع.

الفقرة 2- هذا التدبير لا يتعارض مع تطبيق المادة 10.

الفني حتى وإن لم يكن مصدقا وفق الإجراءات المنصوص عليها في القواعد الموحدة "APTU" يشكل إثباتا على أن الكفاءة الواردة في هذا المعيار تمثل قاعدة فنية معترفا بها عامة.

الفقرة 3- بغية السماح بتطورات فنية يجوز الإخلال بالقواعد الفنية المعترف بها عامة وبتعليمات الصنع الواردة ضمن مرفقات القواعد الموحدة "APTU" بشرط أن يثبت :

(أ) بأن سلامة مساوية على الأقل للتي تنجم عن مراعاة هذه القواعد وهذه التعليمات،

(ب) وكذلك التشغيل البيئي.

يبقيان مضمونين.

الفقرة 4- عندما تنوي دولة طرف قبول مركبة سككية وفق الفقرة 2 أو 3 عليها إعلام الأمين العام للمنظمة بذلك دون تأخير. ويقوم هذا الأخير بتبليغ هذا الإعلام الدول الأطراف الأخرى. ويجوز للدولة الطرف بعد شهر من تلقيها إعلام الأمين العام أن تطلب دعوة لجنة الخبراء الفنيين لكي تدقق فيما إذا كانت الشروط لتطبيق الفقرتين 2 أو 3 مستوفاة. وتقرر اللجنة في ذلك ضمن مهلة ثلاثة أشهر اعتبارا من تلقيها طلب الدعوة من قبل الأمين العام.

المادة 8

تعليمات الصنع المطبقة على المعدات الأخرى

الفقرة 1- لقبول استعمالها في النقل الدولي يجب أن تتفق المعدات السككية الأخرى مع تعليمات الصنع الواردة ضمن ملاحق القواعد الموحدة "APTU".

الفقرة 2- تطبق قياسا على ذلك المادة 7 الفقرات من 2 إلى 4.

الفقرة 3- تبقى مطبقة التزامات الدول الأطراف الناجمة بالنسبة إليها عن الاتفاق الأوروبي على الخطوط الحديدية الدولية الكبرى "AGC" المؤرخ في 31 أيار (مايو) 1985 وعن الاتفاق الأوروبي على الخطوط الكبرى للنقل الدولي المختلط والمنشآت المرتبطة بها "AGTC" المؤرخ في الأول من شباط (فبراير) 1991 حيث هذه الدول أطراف فيها أيضا.

المادة 5

السلطة المختصة

الفقرة 1- يتعلق القبول فنيا لسير المركبات السككية في النقل الدولي بالسلطة الوطنية أو الدولية المختصة في هذا المجال وفق القوانين والتعليمات النافذة في كل دولة طرف.

الفقرة 2- يجوز للسلطات المشار إليها في الفقرة 1 أن تحول إلى منظمات معترف بكفاءتها منح القبول الفني شريطة أن تؤمن مراقبتها. ولا يسمح بتحويل صلاحية منح القبول الفني إلى منشأة نقل سككي وحرمان منشأة أخرى من هذه الصلاحية. وفضلا عن ذلك يستبعد التحويل إلى مدير بنية تحتية يشارك بصورة مباشرة أو غير مباشرة في صنع المعدات السككية.

المادة 6

الكشف على القبول الفني

إن القبول لنوع الصنع والقبول للاستثمار الممنوحين وفق هذه القواعد الموحدة من قبل السلطة المختصة لدولة طرف وكذلك الشهادات الملائمة معترف بها من قبل السلطات ومنشآت النقل السككي ومدراء البنية التحتية في الدول الأطراف الأخرى دون حاجة إلى فحص جديد وقبول فني جديد بهدف السير والاستعمال على أراضي هذه الدول الأخرى.

المادة 7

تعليمات الصنع المطبقة على المركبات

الفقرة 1- لقبول سيرها في النقل الدولي يجب أن تتفق المركبات السككية مع :

(أ) تعليمات الصنع الواردة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU"،

(ب) تعليمات الصنع والتجهيز المحتواة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID".

الفقرة 2- في حال عدم وجود أحكام في مرفقات القواعد الموحدة "APTU" تطبق القواعد الفنية المعترف بها عامة على القبول الفني. إن المعيار

الفقرة 5 يمنع القبول الفني لفترة غير محدودة مبدئيا ويمكن أن يكون القبول عاما أو مقيدا.

الفقرة 6- يجوز سحب القبول لنوع صنع إذا لم تعد السلامة أو الصحة العامة أو مراعاة البيئة مضمونة من جراء سير المركبات السككية التي صنعت أو يجب تصنيعها حسب نوع الصنع الخاص.

الفقرة 7- يجوز سحب القبول للاستثمار :

(أ) عندما لا تستجيب المركبة السككية لتعليمات الصنع الواردة ضمن مرفقات القواعد الموحدة "APTU" والشروط الخاصة لقبولها تطبيقا للمادة 7 الفقرة 2 أو الفقرة 3 أو لتعليمات الصنع والتجهيز الواردة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" وعندما لا يستجيب صاحب لطلب السلطة المختصة لتدارك العيوب ضمن المهلة المحددة.

(ب) عندما لا تنفذ أو لا تراعى الأعباء أو الشروط الناجمة عن قبول مقيد وفق الفقرة 5.

الفقرة 8- يجوز للسلطة وحدها التي منحت القبول بنوع الصنع أو القبول للاستثمار أن تسحبه.

الفقرة 9- يعلق القبول للاستثمار :

(أ) عندما لا تجري المتابعة الفنية والمعاينات والصيانة والمراجعات للمركبة السككية المحددة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU" وفي الشروط الخاصة للقبول طبقا للمادة 7 الفقرة 2 أو 3 أو في تعليمات الصنع والتجهيز الواردة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID"،

(ب) عندما لا يراعى إيعاز السلطة المختصة بتقديم المركبة في حال التعيب البالغ لمركبة سككية،

(ج) في حال عدم مراعاة هذه القواعد الموحدة وتعليمات مرفقات القواعد الموحدة "APTU"،

(د) عندما تقرّر السلطة المختصة هكذا.

الفقرة 10- يصبح القبول للاستثمار باطلاً في حال وضع المركبة السككية خارج الخدمة. يجب أن يتم إبلاغ السلطة المختصة التي منحت القبول للاستثمار الخروج من الخدمة.

المادة 9

تعليمات الاستثمار

الفقرة 1- على منشآت النقل السككي التي تستثمر مركبة سككية مقبولة للسير في النقل الدولي أن تلتزم بمراعاة التعليمات المتعلقة باستثمار مركبة في النقل الدولي والواردة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU".

الفقرة 2- على المنشآت أو الإدارات التي تدير في الدول الأطراف بنية تحتية بما في ذلك أنظمة سلامة السير والانتظام أي البنية المعدة والقابلة للاستثمار في النقل الدولي أن تلتزم بمراعاة التعليمات الفنية الواردة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU" وتتجاوب بلا انقطاع عند إنشاء أو إدارة هذه البنية التحتية.

المادة 10

القبول الفني

الفقرة 1- يرتبط القبول الفني (قبول نوع صنع، القبول للاستثمار) بنوع صنع مركبة سككية أو لمركبة سككية.

الفقرة 2- يجوز طلب القبول الفني من قبل :

(أ) الصانع،

(ب) منشأة النقل السككي،

(ج) صاحب المركبة،

(د) مالك المركبة.

يجوز تقديم الطلب إلى أية سلطة مختصة مشار إليها في المادة 5 في إحدى الدول الأطراف.

الفقرة 3- يجب على من يطلب قبول مركبات سككية للاستثمار وفق الإجراءات المبسطة للقبول الفني (المادة 4 الفقرة 1 الحرف "ب") أن يرفق بطلبه شهادة القبول لنوع الصنع المنظمة وفق المادة 11 الفقرة 2 ويثبت بطريقة ملائمة بأن المركبات التي من أجلها يطلب قبولها للاستثمار تتلاءم مع هذا النوع من الصنع.

الفقرة 4- يجب أن يمنع القبول الفني بغض النظر عن صفة الطالب.

الفقرة 4- يجب أن تطبع الشهادات على الأقل بلغتين بحيث يجب أن يتم اختيار إحداها على الأقل من بين لغات عمل المنظمة.

المادة 12

نماذج موحدة

الفقرة 1- تفرض المنظمة نماذج موحدة "لشهادة القبول لنوع الصنع" و"لشهادة القبول للاستثمار". وهي تُعدّ وتُعتمد من قبل لجنة الخبراء الفنيين.

الفقرة 2- تطبق المادة 35 الفقرات 1 و3 إلى 5 من الاتفاقية قياسا على ذلك.

المادة 13

مصرف المعطيات

الفقرة 1- ينظم ويضبط مصرف للمعطيات متعلق بالمركبات السككية المقبولة للسير في النقل الدولي على مسؤولية المنظمة.

الفقرة 2- تحيل السلطات المختصة أو عند الاقتضاء الهيئات المفوضة من قبل تلك السلطات بقبول مركبة سككية للاستثمار بدون تأخير إلى المنظمة المعطيات اللازمة وفق هذه القواعد الموحدة المتعلقة بالمركبات المقبولة للسير في النقل الدولي. وتنظم لجنة الخبراء الفنيين ما هي المعطيات اللازمة. وتسجل هذه المعطيات فقط في مصرف المعطيات. وفي سائر الأحوال تبلغ المنظمة الأبعاد من الخدمة والتوقيفات الرسمية وسحوبات القبول للاستثمار وتعديلات المركبة التي تخالف نوع الصنع المقبول.

الفقرة 3- لا تعتبر المعطيات المسجلة في مصرف المعطيات إلا بمثابة إثبات قابل للدحض بشأن القبول الفني لمركبة سككية.

الفقرة 4- يجوز أن يتم النظر بالمعطيات المسجلة من قبل :

(أ) الدول الأطراف،

(ب) منشآت النقل السككي المشاركة في النقل الدولي التي يكون مقرها في دولة طرف،

الفقرة 11- في حال عدم وجود أحكام في هذه القواعد الموحدة يحكم إجراءات القبول الفني القانون الوطني للدولة الطرف التي جرى فيها طلب القبول الفني.

المادة 11

الشهادات

الفقرة 1- يجري التأكد من القبول لنوع الصنع ومن القبول للاستثمار من خلال وثائق مميزة مسماة : "شهادة قبول لنوع الصنع" و"شهادة قبول للاستثمار".

الفقرة 2- يجب أن توضح شهادة القبول لنوع الصنع :

(أ) الصانع لنوع صنع مركبة سككية،

(ب) سائر المواصفات الفنية اللازمة لتحديد نوع صنع مركبة سككية،

(ج) عند الاقتضاء الشروط الخاصة للسير لنوع صنع مركبة سككية والمركبات السككية التي تتجاوب مع هذا النوع من الصنع.

الفقرة 3- يجب أن توضح شهادة القبول للاستثمار :

(أ) صاحب المركبة السككية،

(ب) سائر المواصفات الفنية اللازمة لتحديد المركبة السككية وهذا ما يمكن إجراؤه أيضا بالرجوع إلى شهادة القبول لنوع الصنع،

(ج) عند الاقتضاء الشروط الخاصة لسير المركبة السككية،

(د) عند الاقتضاء مدة صلاحيتها،

(هـ) مراجعات المركبات السككية المحددة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU" وفي الشروط الخاصة للقبول تطبيقا للمادة 7 الفقرة 2 أو الفقرة 3 أو في تعليمات الصنع والتجهيز الواردة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID" وكذلك الفحوصات الفنية الأخرى المتعلقة بعناصر الصنع وبأدوات محددة للمركبة.

الأشكال ولا تضرر البيئة والصحة العامة عند سيرها أو استعمالها في النقل الدولي. ولهذا الغرض يجب أن تخضع المركبات السككية للمراجعات ولعمليات الصيانة المحددة في مرفقات القواعد الموحدة "APTU" وفي الشروط الخاصة للقبول تطبيقاً للمادة 7 الفقرة 2 أو 3 أو في تعليمات الصنع والتجهيز الواردة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID".

المادة 16

الحوادث والتعبيات البليغة

الفقرة 1- في حال وقوع حادث أو تعيب بليغ لمركبات سككية يلتزم مدراء البنية التحتية وعند الاقتضاء بالاتفاق مع أصحاب ومنشآت النقل السككي المعنية :

(أ) بأن يأخذوا دون تأخير كل الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة النقل السككي ومراعاة البيئة والصحة العامة، و

(ب) تحديد أسباب الحادث أو التعيب البليغ.

الفقرة 2 تعتبر بليغة التعيب المركبة التي لم يعد بالإمكان تصليحها بعملية قليلة الأهمية تسمح بإدخالها في قطار وسيرها على دواليبها الخاصة دون أي خطر على الاستثمار.

الفقرة 3 تُبلغ الحوادث والتعبيات البليغة دون تأخير إلى السلطة التي سمحت للمركبة بالسير. ويجوز لهذه السلطة أن تطلب عرض المركبة المتعيبة التي جرى تصليحها احتمالاً لفحص صلاحية قبولها للاستثمار. وعند الاقتضاء يجب تجديد الإجراءات المتعلقة بمنح القبول للاستثمار.

الفقرة 4- تعلم السلطات المختصة لدى الدول الأطراف المنظمة بأسباب الحوادث والتعبيات البليغة في النقل الدولي. ويجوز للجنة الخبراء الفنيين بناءً على طلب دولة فحص أسباب الحوادث الخطيرة في النقل الدولي بغية تطوير تعليمات الصنع والاستثمار للمركبات والمعدات السككية الأخرى الواردة ضمن مرفقات القواعد الموحدة "APTU".

(ج) مدراء البنية التحتية الذين مقرهم في دولة طرف حيث يجري النقل الدولي على بنيتها التحتية،

(د) صانعي المركبات السككية فيما يتعلق بمركباتهم،

(هـ) أصحاب المركبات السككية فيما يتعلق بمركباتهم.

الفقرة 5- تحدد المعطيات التي لأصحاب الحق المشار إليهم في الفقرة 4 الدخول إليها وكذلك شروط هذا الدخول في مرفق هذه القواعد الموحدة. وهذا المرفق يشكل جزءاً متما لهذه القواعد الموحدة وهو يتلقى المضمون الذي تقرره لجنة المراجعة وفق الإجراءات المنصوص عليها في المواد 16 و 17 و 33 الفقرة 4 من الاتفاقية.

المادة 14

التسجيلات والعلامات

الفقرة 1- يجب أن تحمل المركبات السككية المقبولة للسير :

(أ) علامة تبين بوضوح بأنها قبلت للسير في النقل الدولي وفق هذه القواعد الموحدة و

(ب) تسجيلات وعلامات تقضي بها مرفقات القواعد الموحدة "APTU".

الفقرة 2- تحدد لجنة الخبراء الفنيين العلامة المنصوص عليها في الفقرة 1 الحرف "أ" وكذلك مهل التغيير التي يجوز أن تحمل المركبات السككية المقبولة للسير في النقل الدولي تسجيلات وعلامات تخالف تلك التي وردت وفق الفقرة 1.

الفقرة 3- تطبق المادة 35 الفقرة 1 والفقرات من 3 إلى 5 من الاتفاقية قياساً على ذلك.

المادة 15

الصيانة

يجب أن تكون المركبات السككية وغيرها من المعدات السككية في حالة جيدة من الصيانة بحيث لا تعرض سلامة الاستثمار للخطر بأي شكل من

الفقرة 2- إن نتائج القانون المدني وقانون العقوبات الناجمة عن عدم مراعاة هذه القواعد الموحدة وتعليمات مرفقات القواعد الموحدة "APTU" يحكمها، فيما يخص البنية التحتية، القانون الوطني للدولة الطرف التي يكون فيها مقر مدير البنية التحتية بما في ذلك القواعد المتعلقة بتضارب القوانين.

المادة 19

النزاعات

يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأطراف أن تنتقل إلى لجنة الخبراء الفنيين نزاعا متعلقا بالقبول الفني لمركبات ولمعدات سكرية أخرى معدة للاستعمال في النقل الدولي إذا لم تنجح في تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة. ويجوز كذلك عرض مثل هذه النزاعات وفق الإجراءات المشار إليها في الباب الخامس من الاتفاقية على المحكمة التحكيمية.

المادة 17

توقيف ورفض مركبات

لا يجوز للسلطة المختصة المشار إليها في المادة 5 ومنشأة نقل سكرية أخرى أو مدير بنية تحتية رفض أو توقيف مركبات سكرية عندما تكون مرعية هذه القواعد الموحدة وتعليمات مرفقات القواعد الموحدة "APTU" والشروط الخاصة للقبول تطبيقا للمادة 7 الفقرة 2 أو الفقرة 3 وكذلك تعليمات الصنع والتجهيز الواردة في مرفق النظام الدولي لنقل البضائع الخطرة "RID".

المادة 18

عدم مراعاة التعليمات

الفقرة 1- مع مراعاة الفقرة 2 والمادة 10 الفقرة 9 الحرف "ج" فإن النتائج القانونية الناجمة عن عدم مراعاة هذه القواعد الموحدة وتعليمات مرفقات القواعد الموحدة "APTU" يحكمها القانون الوطني للدولة الطرف التي منحت فيها السلطة المختصة القبول للاستثمار بما في ذلك القواعد المتعلقة بتضارب القوانين.

مراسيم تنظيمية

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 2000 - 256 المؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1421 الموافق 26 غشت سنة 2000 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 01 - 139 المؤرخ في 8 ربيع الأول عام 1422 الموافق 31 مايو سنة 2001 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91 - 147 المؤرخ في 27 شوال عام 1411 الموافق 12 مايو سنة 1991 والمتضمن تغيير الطبيعة القانونية للقوانين الأساسية لدواوين الترقية والتسيير العقاري وتحديد كفاءات تنظيمها وعملها، المعدل والمتمم،

مرسوم تنفيذي رقم 01 - 434 مؤرخ في 16 شوال عام 1422 الموافق 31 ديسمبر سنة 2001، يتضمن إنشاء دواوين الترقية والتسيير العقاري لولايات : إيليزي ، أدرار ، تندوف ، البيض، النعامة، غرداية والوادي.

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير السكن والعمران،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 85 - 4 و 125 (الفقرة 2) منه،

- إيليزي تامنغست،
- أدرار بشار،
- تندوف بشار،
- البيض بشار،
- النعامة بشار،
- غرداية ورقلة،
- الوادي ورقلة.

المادة 4 : تحدّد شروط وكيفيات تحديد وتحويل عناصر الأملاك والوسائل ونشاطات دواوين الترقية والتسيير العقاري وكذا مستخدميها كما، هو منصوص عليه أعلاه، بقرار من وزير السكن والعمران.

المادة 5 : يتمّ التحويل المنصوص عليه أعلاه، بجرد كمّي وكيفي وتقديرية تعدّه طبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها لجنة يعيّن أعضاؤها بقرار من وزير السكن والعمران.

تتمّ المصادقة على الجرد المذكور أعلاه، بقرار مشترك بين وزير المالية ووزير السكن والعمران.

المادة 6 : تلغى كلّ الأحكام المخالفة لهذا المرسوم لا سيّما تلك المتعلقة بالمرسوم التنفيذي رقم 97-441 المؤرّخ في 16 رجب عام 1418 الموافق 17 نوفمبر سنة 1997 والمذكور أعلاه.

المادة 7 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرّر بالجزائر في 16 شوال عام 1422 الموافق 31 ديسمبر سنة 2001.

علي بن فليس

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91 - 454 المؤرّخ في 16 جمادى الأولى عام 1412 الموافق 23 نوفمبر سنة 1991 الذي يحدّد شروط إدارة الأملاك الخاصة والعامة التابعة للدولة وتسييرها ويضبط كيفيات ذلك،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91 - 455 المؤرّخ في 16 جمادى الأولى عام 1412 الموافق 23 نوفمبر سنة 1991 والمتعلّق بجرد الأملاك الوطنية،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 92 - 176 المؤرّخ في أول ذي القعدة عام 1412 الموافق 4 مايو سنة 1992 الذي يحدّد صلاحيات وزير السكن،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 97 - 441 المؤرّخ في 16 رجب عام 1418 الموافق 17 نوفمبر سنة 1997 والمتضمّن حلّ دواوين الترقية والتسيير العقاري لباب الوادي، سيدي أحمد، الحراش، إيليزي، أدرار، تندوف، البيض، النعامة، غرداية والوادي، وتحويل أملاكها،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : تنشأ دواوين الترقية والتسيير العقاري لولايات : إيليزي، أدرار، تندوف، البيض، غرداية، النعامة والوادي، في شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي.

تخضع هذه الدواوين لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 91 - 147 المؤرّخ في 27 شوال عام 1411 الموافق 12 مايو سنة 1991 والمذكور أعلاه.

المادة 2 : تحدّد مقرّات الدواوين المنصوص عليها في المادة الأولى أعلاه، في المقر الرئيسي للولايات المذكورة .

المادة 3 : تقتطع الذمة المالية لدواوين الترقية والتسيير العقاري المنصوص عليها أعلاه، وكذا الوسائل والنشاطات المخوّلة لها من دواوين الترقية والتسيير العقاري لولايات : تامنغست وبشار وورقلة، طبقا للجدول الآتي :

مراسيم فردية

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن تعيين مدير المعهد الوطني للتكوين العالي في العلوم وتكنولوجيا الرياضة بعين البنيان.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يعين السيد يوسف قارة، مديرا للمعهد الوطني للتكوين العالي في العلوم وتكنولوجيا الرياضة بعين البنيان.

مرسوم رئاسي مؤرخ في 2 جمادى الثانية عام 1422 الموافق 21 غشت سنة 2001، يتضمن إنهاء مهام مكلف بالدراسات والتلخيص بديوان وزير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة (سابقا) - (استدراك).

الجريدة الرسمية - العدد 56 الصادر بتاريخ 12 رجب عام 1422 الموافق 30 سبتمبر 2001.

الصفحة : 18 - العمود : الأول.

السطور : 3، 4، 5، و6.

- بدلا من : "مكلف بالدراسات والتلخيص بديوان وزير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة - سابقا".

- يقرأ : "مدير دراسات بوزارة المؤسسات والصناعات الصغيرة والمتوسطة".

السطور : 9، 10 و11 :

- بدلا من : "مكلفا بالدراسات والتلخيص بديوان وزير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة - سابقا".

- يقرأ : مديرا للدراسات بوزارة المؤسسات والصناعات الصغيرة والمتوسطة.

(الباقى بدون تغيير).

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن إنهاء مهام نائب مدير بوزارة السكن - سابقا.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، تنهى مهام السيد الحسين بوكرشة، بصفته نائب مدير للترقية العقارية والمساعدات العمومية بوزارة السكن - سابقا، لتكليفه بوظيفة أخرى.

مرسومان رئاسيان مؤرخان في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمنان تعيين مديرين للنشاط الاجتماعي بولايتين.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يعين السيد محمد سويدي، مديرا للنشاط الاجتماعي بولاية معسكر.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، تعين السيدة حبيبة فردي، مديرة للنشاط الاجتماعي بولاية عين الدفلى.

مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، يتضمن تعيين نائبة مدير بوزارة السكن والعمران.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 16 رمضان عام 1422 الموافق أول ديسمبر سنة 2001، تعين السيدة وردية خالاش، زوجة سنون، نائبة مدير للترقية العقارية والمساعدات العمومية بوزارة السكن والعمران.