

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق

جاده و پروتکل اصلاحی آن

ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده منعقد شده در ژنو به تاریخ ۱۹۵۶،۵،۱۹ برابر با ۱۳۳۵،۲،۲۹ مشتمل بر یک مقدمه و پنجاه و یک ماده و پروتکل اصلاحی آن منعقد شده به تاریخ ۱۹۸۷،۷،۵ برابر با ۱۳۵۷،۴،۱۳، مشتمل بر یک مقدمه و دوازده ماده ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده

مقدمه - طرفهای متعاقد

با توجه به تشخیص ضرورت یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده، بخصوص اسناد مورد استفاده برای حمل بین المللی و مسئولیت حمل کننده، به شرح زیر موافقت می نمایند :

فصل اول - محدوده اجرا

ماده ۱-

۱- این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت منعقد می شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشند گذشته از محل اقامت و تابعیت دو طرف قرارداد می شود.

۲- از نظر این کنوانسیون "وسیله نقلیه" یعنی وسایل نقلیه موتوری، وسایل نقلیه مفصل دار، یدک و نیمه یدک، بطوری که در ماده (۴) کنوانسیون تردد جاده ای مورخ بیست و هشتم شهریور ماه ۱۳۲۸ هجری شمسی برابر نوزدهم سپتامبر یکهزار و نهصد و چهل و نه (۱۹۴۹) میلادی تعریف شده است.

۳- این کنوانسیون شامل حمل کالاهایی که در محدوده اجرای کنوانسیون به وسیله دولت ها و یا مؤسسات و سازمانهای دولتی انجام می شود نیز می شود.

۴- این کنوانسیون شامل موارد زیر می شود:

الف - حمل کالاهایی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین المللی پستی انجام می شود،

ب - حمل محمولات جنازه ای،

ج - حمل اثاث منزل.

۵- طرفهای متعاقد توافق می کنند که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون را با توافقهایی ویژه بین دو یا چند طرف متعاقد تغییر ندهند، مگر اینکه این کنوانسیون را در مورد حمل های بین مرزی نافذ ندانند و با اجازه استفاده از این کنوانسیون را به عملیات حملی که تمام در محدوده قلمرو کشورهایشان تحت بارنامه جاده ای که معرف مالکیت کالا است بدهند.

ماده ۲-

۱- مادامی که وسیله نقلیه حامل کالا قسمتهایی از سفر را از طریق دریا، راه آهن، راههای آبی داخلی و یا هوا طی می کند، مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود این کنوانسیون در هر حال شامل تمام طول سفر خواهد بود به جز مواردی که مشمول مقررات ماده (۱۴) می باشد، به شرطی که ثابت شود هر گونه فقدان، خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا که در طی حمل کالا توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده، در نتیجه فعل و یا ترک فعل

حمل کننده جاده ای نبوده ولی می توانست توسط حادثه ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده باشد. مسئولیت حمل کننده جاده ای به وسیله این کنوانسیون تعیین نخواهد شد بلکه به گونه ای که اگر قرارداد حمل به طور مستقیم بین فرستنده و حمل کننده وسیله دیگر برابر شرایطی که قانون برای حمل کالا توسط آن وسیله نقلیه برقرار کرده منعقد می شد، حمل کننده غیر جاده ای مسئول شناخته می شد. در هر حال چنانچه شرایط مشروح یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت حمل کننده جاده ای به وسیله این کنوانسیون تعیین خواهد شد.

۲- در صورتی که حمل کننده جاده ای و حمل کننده با وسیله حمل و نقل دیگر، یکی باشد مسئولیت حمل کننده جاده ای برابر مقررات بند یک این ماده و با فرض اینکه حمل کننده جاده ای و حمل کننده با وسیله حمل و نقل دیگر دو شخصیت جدا هستند تعیین خواهد شد.

فصل دوم - مسئولیت حمل کننده نسبت به اشخاص

ماده ۳- از لحاظ این کنوانسیون حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می کند خواهند بود مادامی که این نمایندگان، کارکنان یا اشخاص دیگر در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند مثل آن است که فعل یا ترک فعل ناشی از عملکرد خود او باشد.

فصل سوم - انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده ۴- قرارداد حمل با تنظیم بارنامه جاده ای تایید می شود. فقدان، دسترسی نداشتن به بارنامه جاده ای یا بی نظمی در صدور سند یاد شده لطمه ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد و قرارداد حمل مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

ماده ۵-

۱- بارنامه جاده ای حمل در سه نسخه اصلی تنظیم و به امضای فرستنده کالا و حمل کننده می رسد. این امضاها ممکن است چاپ شده و یا با مهرهای فرستنده و حمل کننده جایگزین شوند مشروط بر اینکه قوانین کشوری که سند در آن تنظیم می شود، چنین کاری را اجازه دهد. نسخه اول بارنامه جاده ای به فرستنده تسلیم می شود، نسخه دوم همراه کالا خواهد بود و نسخه سوم توسط حمل کننده نگهداری می شود.

۲- وقتی که کالای مورد حمل در چند وسیله نقلیه بارگیری یا از چند نوع مختلف کالا ترکیب و یا از چند قسمت مجزا تشکیل شده باشد، فرستنده یا حمل کننده حق خواهد داشت درخواست نماید برای هر وسیله نقلیه یا برای هر نوع کالا یا قسمتهای جدا، بارنامه جاده ای جداگانه ای تنظیم شود.

ماده ۶-

۱- بارنامه جاده ای باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف - تاریخ و محل صدور،

ب - نام و نشانی فرستنده کالا،

ج - نام و نشانی حمل کننده کالا،

د- تاریخ و محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است،

ه- نام و نشانی گیرنده کالا،

و - شرح مصطلح ماهیت کالا و نوع بسته بندی و در مورد کالاهای خطرناک با شرحی که به طور معمول، چنین کالاهایی شناخته می شوند،

ز - تعداد بسته ها و علایم و شماره های مخصوص آنها،

ح - وزن ناخالص کالا و یا مقدار آن که به ترتیب دیگری بیان می شود،

ط - هزینه های مربوط به حمل (کرایه حمل، هزینه های تکمیلی، حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه هایی که از زمان انعقاد قرارداد تا تاریخ تحویل کالا به وجود می آیند)،

ی - دستورهای ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره،

ک - عبارتی مبنی بر اینکه، حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون می باشد.

۲- در صورت لزوم بارنامه جاده ای باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف - عبارتی حاکی از اینکه انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر مجاز نمی باشد،

ب - هزینه هایی که فرستنده پرداخت آن را تعهد می کند،

ج - وجوهی که در مقابل تحویل کالا دریافت می شود،

د - بیان ارزش کالا و مبلغی که بیان کننده نفع خاص در تحویل باشد،

۵- دستورهای فرستنده به حمل کننده در مورد بیمه کالا،

و - محدوده زمانی مورد توافقی که در طی آن حمل کالا بایل به انجام برسد.

ز - صورتی از اسناد تحویل شده به حمل کننده.

۳- دو طرف می توانند هر گونه مشخصات دیگری را که مفید بدانند در بارنامه جاده ای قید کنند.

ماده ۷-

۱- فرستنده مسئول جبران تمام هزینه ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه نادرستی یا کافی نبودن مشخصات در موارد زیر به حمل کننده وارد می شود.

الف - مشخصات بیان شده در جزوهای (ب)، (د)، (ه)، (و)، (ز)، (ح) و (ی) بند (۱) ماده (۶).

ب - مشخصات بیان شده در بند (۲) ماده (۶).

ج - هر گونه مشخصات یا دستورهای دیگری که توسط فرستنده داده شده است تا بتوان اقدام به تنظیم بارنامه جاده ای کرد یا آن مشخصات و دستورها را در بارنامه جاده ای وارد نمود.

۲- در صورتی که بنا به تقاضای فرستنده، حمل کننده مشخصات موضوع بند یک این ماده را در بارنامه جاده ای وارد نماید انجام این کار از ناحیه فرستاده تلقی خواهد شد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

۳- در صورتی که بارنامه جاده ای عبارت یاد شده در جزو (ک) بند (۱) ماده (۶) را نداشته باشد حمل کننده مسئول جبران تمام هزینه ها، صدمات و خساراتی خواهد بود که در نتیجه از قلم افتادن عبارت یاد شده شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد متحمل شده است.

ماده ۸-

۱- هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را تطبیق کند:

الف - درستی مندرجات بارنامه جاده ای از نظر تعداد بسته ها و علایم و شماره های آن، و

ب - وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن.

۲- در مواردی که حمل کننده هیچ نوع ابزار مناسب برای تطبیق درستی مندرجات یاد شده در جزو (الف) بند (۱) این ماده را در اختیار ندارد حق شرطهای خود را با مبانی استدلال در بارنامه جاده ای قید می کند، حمل کننده همچنین علی را که موجب قید حق شرطهای او در مورد وضع ظاهری کالا و بسته بندی ها شده است

مشخص خواهد کرد. حق شرطهای مذکور در بارنامه جاده ای هیچگونه الزامی برای فرستنده کالا ایجاد نخواهد کرد مگر اینکه فرستنده با تعهدی که در نتیجه وارد کردن ملاحظات در سند حمل برای او ایجاد می شود به صورت صریح موافقت نموده باشد.

۳- فرستنده می تواند از حمل کننده بخواهد وزن ناخالص کالا یا مقدار آن را که به ترتیب دیگری بیان شده است رسیدگی و تطبیق نماید. او همچنین می تواند درخواست کند که محتویات بسته ها بررسی شود. حمل کننده حق دارد هزینه های اینگونه رسیدگی ها را مطالبه کند، نتیجه بررسی ها در بارنامه جاده ای درج می شود.

ماده ۹-

۱- بارنامه جاده ای اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرار داد و دریافت کالا از طرف حمل کننده خواهد بود مگر آنکه عکس آن ثابت شود.

۲- در صورتی که بارنامه جاده ای فاقد حق شرطهای خاص از طرف حمل کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته بندی های آن در موقع تحویل وضع خوبی داشته و تعداد بسته بندی ها و علایم و شماره های روی بسته ها یا آنچه که در بارنامه جاده ای قید شده مطابقت دارد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

ماده ۱۰-

فرستنده در برابر حمل کننده مسئول خسارتهای وارد شده به اشخاص و تجهیزات و کالاهای دیگر یا هر گونه هزینه ای که در نتیجه نقص بسته بندی کالا ایجاد شود می باشد مگر اینکه نقص بسته بندی در موقع تحویل

کالا آشکار یا برای حمل کننده شناخته شده باشد و نامبرده هیچگونه حق شرطی در این مورد در بارنامه جاده ای وارد نکرده باشد.

ماده ۱۱-

۱- از لحاظ تشریفات گمرکی و سایر تشریفات که باید پیش از تحویل کالا انجام شود فرستنده باید اسناد لازم را پیوست بارنامه جاده ای کرده یا آنها را همراه با تمام اطلاعات مورد نیاز در اختیار حمل کننده بگذارد.

۲- حمل کننده وظیفه ندارد درستی یا کافی بودن اسناد و اطلاعات داده شده را از فرستنده کالا جویا شود. فرستنده در برابر حمل کننده مسئول جبران هرگونه خسارت ناشی از فقدان، کاستی یا بی ترتیبی اسناد و اطلاعات ارائه شده خواهد بود مگر در مواردی که خسارت ناشی از اشتباه و غفلت حمل کننده بوده باشد.

۳- مسئولیت حمل کننده در برابر پی آمدهای فقدان یا استفاده نادرست از استاد مذکور در بارنامه جاده ای و اسنادی که به پیوست سند یاد شده می آید و یا در اختیار حمل کننده گذاشته می شود در حدود مسئولیت حق العملکار می باشد مشروط بر اینکه میزان غرامت قابل پرداخت به وسیله حمل کننده از میزان غرامتی که در نتیجه از دست دادن کالا پرداخت می شود تجاوز ننماید.

ماده ۱۲-

۱- فرستنده حق در اختیار گرفتن کالا را به خصوص به وسیله درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده ای غیر از گیرنده یاد شده در بارنامه جاده ای را دارد.

۲- این حق با انتقال نسخه دوم بارنامه جاده ای به گیرنده یا اعمال حقی که برابر بند (۱) ماده (۱۳) به وی تعلق می گیرد، از فرستنده سلب می شود و از آن تاریخ به بعد حمل کننده از دستورهای گیرنده پیروی می کند.

۳- در صورتی که فرستنده در بارنامه جاده ای حق در اختیار گرفتن کالا را به گیرنده واگذار نموده باشد، از تاریخ تنظیم بارنامه جاده ای گیرنده می تواند این حق خود را اعمال نماید.

۴- چنانچه گیرنده با اعمال حق خود مبنی بر در اختیار گرفتن کالا دستور تحویل کالا را به دیگری بدهد، شخص اخیر حق معرفی دیگری را به عنوان گیرنده نخواهد داشت.

۵- اعمال حق در اختیار گرفتن منوط به فراهم شدن شرایط زیر است:

الف- فرستنده، یا در مورد بند (۳) این ماده تحویل گیرنده، که خواهان اعمال حق می باشد. نسخه اول بارنامه جاده ای را که در آن دستورهای جدید به حمل کننده داده شده است ارایه نموده و جبران تمام هزینه ها، فقدان و خساراتی را که در نتیجه اجرای چنین دستورهایی به حمل کننده وارد می شود تضمین کند.

ب- امکان اجرای چنین دستورهایی در زمان رسیدن دستورها به اجرا کننده آن وجود داشته و در ضمن با جریان عادی تعهد حمل کننده تعارضی نداشته و لطمه ای به حقوق فرستندگان و گیرندگان سایر کالاها نزند،

ج - دستورها موجب تقسیم کالا نشود.

۶- در صورتی که به دلایل گفته شده در جزو (ب) بند (۵) این ماده حمل کننده توان انجام دستور دریافتی را نداشته باشد موضوع را فوری به صادر کننده دستور اطلاع خواهد داد.

۷- حمل کننده ای که دستور صادر شده در شرایط پیش بینی شده در این ماده را انجام نداده یا اینکه دستور صادر شده را بدون درخواست دریافت نسخه اول بارنامه جاده ای انجام دهد، در برابر شخصی که حق هر گونه ادعای فقدان یا خسارت ناشی از این عمل را دارد، مسئول خواهد بود.

ماده ۱۳-

۱- پس از ورود کالا به مقصد، گیرنده می تواند از حمل کننده بخواهد که کالا و نسخه دوم بارنامه جاده ای را در برابر گرفتن رسید تحویل نماید. در صورتی که فقدان کالا ثابت شود یا با پایان مدت پیش بینی شده در ماده (۱۹) به مقصد نرسد تحویل گیرنده می تواند به نام خود حقوقی را که در قرارداد حمل برای او پیش بینی شده علیه حمل کننده اعمال کند.

۲- تحویل گیرنده ای که از حقوق پیش بینی شده در بند (۱) این ماده استفاده می کند باید هزینه های مستقیم یاد شده در بارنامه جاده ای را پرداخت نماید و در صورتی که اختلافی در این مورد پیش آید حمل کننده مجبور نیست کالا را تحویل دهد مگر اینکه تضمینی کافی از تحویل گیرنده بگیرد.

ماده ۱۴-

۱- در صورتی که پیش از ورود کالا به مقصد به هر علتی امکان اجرای قرارداد براساس شرایط پیش بینی شده در بارنامه جاده ای ممکن نباشند یا نشود حمل کننده از شخصی که برابر مقررات ماده (۱۲) حق در اختیار گرفتن کالا را دارد درخواست صدور دستور مقتضی خواهد نمود.

۲- با وجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آنچه که در بارنامه جاده ای قید شده انجام شود و حمل کننده نتواند در فرصت معقول از شخصی که برابر مقررات ماده (۱۲) حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دستور مقتضی دریافت کند اقدامی را که به نظر وی منافع شخص یاد شده را به بهترین وجه تأمین نماید، انجام خواهد داد.

ماده ۱۵-

۱- در صورتی که پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شود، حمل کننده از فرستنده، درخواست صدور دستورها را خواهد نمود. در صورتی که گیرنده از گرفتن کالا امتناع ورزد، فرستنده بدون اینکه مجبور به ارائه نسخه اول بارنامه جاده ای باشد، حق در اختیار گرفتن کالا را خواهد داشت.

۲- حتی اگر گیرنده از پذیرفتن کالا امتناع کرده باشد می تواند در خواست تحویل کالا را تا زمانی که حمل کننده دستورهای مغایری از فرستنده دریافت نکرده است بنماید.

۳- در صورتی که اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شده بعد از صدور دستور از طرف گیرنده در اعمال حقوق پیش بینی شده برای او در بند (۳) ماده (۱۲) مبنی بر تحویل کالا به شخص دیگر رخ دهد، بندهای (۱) و (۲) این ماده با فرض اینکه گیرنده، فرستنده است و شخص دیگر، گیرنده نافذ خواهد بود.

ماده ۱۶-

۱- حمل کننده حق دریافت هزینه هایی که برای گرفتن دستورها و همچنین هزینه هایی که برای اجرای چنین دستورهایی متحمل شده را خواهد داشت مگر اینکه این هزینه ها در نتیجه عمل اشتباه یا غفلت حمل کننده به وجود آمده باشد.

۲- در موارد گفته شده در بند (۱) ماده (۱۴) و ماده (۱۵) حمل کننده می تواند فوری کالا را به حساب شخصی که حق در اختیار گرفتن آن را دارد تخلیه نموده و با این کار حمل پایان یافته تلقی خواهد شد. پس از آن حمل کننده کالا را از طرف شخصی که صاحب آن شناخته می شود نگاهداری خواهد کرد. در هر حال حمل کننده می تواند نگاهداری کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید. در این صورت هیچگونه مسئولیتی متوجه حمل کننده نخواهد بود جز اینکه باید در انتخاب شخص ثالث دقت معقول به عمل آورد. هزینه های تعلق گرفته به موجب بارنامه جاده ای و سایر هزینه ها در برابر تحویل کالا قابل دریافت خواهد بود.

۳- در صورتی که کالا فاسد شدنی باشد حمل کننده می تواند بدون اینکه منتظر وصول دستور شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد بشود، آن را به فروش رساند، همچنین در صورتی که وضع کالا چنین اقدامی را ایجاب نماید یا هزینه های انبارداری کالا در مقایسه با قیمت آن نامتناسب باشد حمل کننده می تواند دست به چنین کاری بزند. علاوه بر موارد یاد شده در صورتی که حمل کننده پس از پایان مدتی معقول دستوری مخالف با آنچه که به طور منطقی باید صادر کنند از طرف شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دریافت ندارد اقدام به فروش کالا خواهد نمود.

۴- چنانچه کالا به استناد این ماده فروخته شود، حاصل فروش پس از کسر هزینه های متعلقه در اختیار شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد گذاشته خواهد شد. در صورتی که این هزینه ها مازاد بر حاصل فروش کالا باشد حمل کننده مستحق دریافت ما به التفاوت خواهد بود.

۵- ترتیب فروش کالا در چنین مواردی به وسیله قانون یا عرف محلی که کالا در آن قرار دارد، تعیین خواهد شد.

فصل چهارم - مسئولیت حمل کننده

ماده ۱۷-

۱- حمل کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارد شده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هرگونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود.

۲- در صورتی که فقدان یا خسارت یا تأخیر به سبب عمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورهای داده شده توسط وی، غیر از دستورهایی که حمل کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد یا به علت عیب

ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی اجتناب ناپذیر که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن بوده حادث شود، حمل کننده از مسئولیت مبرا خواهد بود.

۳- حمل کننده به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه ای که از آن برای کار حمل استفاده می کند یا به علت اشتباه یا فلت شخصی که وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و یا اشتباه یا عقلت نمایندگان و کارکنان شخص یاد شده از مسئولیت مبرا نخواهد بود.

۴- در صورتی که فقدان و خسارت از مخاطرات ذاتی خاص در یک یا چند مورد از موارد زیر حادث شود حمل کننده با رعایت بندهای (۲) الی (۵) ماده (۱۸) از مسئولیت مبرا خواهد بود:

الف - استفاده از وسایل نقلیه رو باز بدون پوشش در صورتی که با استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد،

ب - بسته بندی نبودن با وجود بسته بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته بندی یا داشتن بسته بندی ناقص به دلیل طبیعی که دارند متحمل ضایعات یا خسارات می شوند،

ج - کار تحویل و تحول، بارگیری، بار چینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده، انجام شود.

د - طبیعت بعضی از کالاها که به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشتی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می دهد،

ه - کافی یا کامل نبودن علائم و شماره های روی بسته ها

و - حمل حیوانات زنده.

۵- برابر مقررات این ماده، در مواردی که حمل کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب فقدان، خسارت، یا تأخیر مسئول نبوده باشد نسبت به عوامل دیگر فقط تا حدی مسئول است که عوامل یاد شده در فقدان، خسارت یا تأخیر کالا سهیم بوده اند.

ماده ۱۸-

۱- مسئولیت اثبات اینکه فقدان، خسارت یا تأخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند (۲) ماده (۱۷) حادث شده با حمل کننده خواهد بود.

۲- وقتی حمل کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال مربوط، فقدان یا خسارت می توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند (۴) ماده (۱۷) نسبت داده شود فرض بر صحت ادعای مدعی می شود. در این صورت خواهان حق خواهد داشت ثابت کند که فقدان یا خسارت در حقیقت به طور کلی یا به طور جزئی منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.

۳- این فرضیه در صورت کسری غیرعادی یا فعالان هر بسته برابر شرایط بیان شده در جزو (الف) بند (۴) ماده (۱۷) اعمال نخواهد شد.

۴- در صورتی که حمل کالا در وسیله نقلیه مخصوصی که برای حفاظت کالا از اثرات گرماء سرما، تغییرات حرارت یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد حمل کننده نمی تواند از مزایای پیش بینی شده در جزو (د) بند (۴) ماده (۱۷) استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقدامات لازم در مورد انتخاب، نگهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی از طرف او رعایت شده و هر دستور خاص صادر شده به او انجام شده است.

۵- حمل کننده نمی تواند از مزایای پیش بینی شده در جزو (و) بند (۴) ماده (۱۷) استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقداماتی که به طور عادی بر عهده او بوده انجام شده و هر دستور خاص صادر شده به او رعایت شده است.

ماده ۱۹- تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که کالا در مهلت توافق شده و یا در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد در حالتی که به طور معمول با در نظر گرفتن شرایط موجود، تحویل نشود و بخصوص در مورد خرده بار، زمان مورد نیاز برای تکمیل ظرفیت در شرایط عادی از مدت معقولی که برای حمل کننده ساعتی در نظر گرفته می شود تجاوز نماید.

ماده ۲۰-

۱- عدم تحویل کالا ظرف (۳۰) روز پس از پایان مدت توافق شده یا در صورتی که چنین مهلتی توافق نشده باشد (۶۰) روز پس از تحویل کالا به حمل کننده دلیل قطعی بر مفقود شدن کالا است و شخصی که حق اقامه دعوا دارد می تواند پس از گذشت مهلت یاد شده چنین کالایی را مفقود شده تلقی نماید.

۲- شخصی که حق اقامه دعوا دارد با دریافت غرامت کالای مفقود شده می تواند به صورت کتبی تقاضا نماید که چنانچه ظرف یک سال از تاریخ دریافت غرامت کالا پیدا شود، موضوع را فوری به او اطلاع دهند تا بید و رسیدن چنین تقاضایی باید به طور کتبی به او اعلام شود.

۳- شخصی که حق اقامه دعوا دارد ظرف (۳۰) روز پس از دریافت چنین اطلاعیه ای می تواند بخواهد که کالا در برابر پرداخت هزینه های مقرر که در بارنامه جاده ای منعکس می باشد و استرداد غرامت دریافت شده منهای هزینه های در بر گرفته شده به او تحویل داده شود. این عمل لطمه ای به حقوق شخص یاد شده، برای مطالبه خسارت تأخیر در تحویل موضوع ماده (۲۳) و موارد مشمول ماده (۲۶) وارد نخواهد کرد.

۴- در صورتی که تقاضای موضوع بند (۲) به عمل نیاید یا ظرف (۳۰) روز یاد شده در بند (۳) هیچ دستوری داده نشود و یا اینکه کالا در مدتی بیش از یک سال از تاریخ پرداخت غرامت پیدا نشود حمل کننده حق خواهد داشت برابر قوانین محلی که کالا در آن قرار دارد عمل نماید.

ماده ۲۱- چنانچه کالا بدون وصول وجوهی که می بایست برابر شرایط قرارداد حمل توسط حمل کننده دریافت می شد، به تحویل گیرنده داده شود، حمل کننده خسارت فرستنده را به میزانی که مازاد بر وجه یاد شده نباشد خواهد پرداخت بدون اینکه این پرداخت لطمه ای به حق حمل کننده مبنی بر اقامه دعوا علیه گیرنده وارد نماید.

ماده ۲۲-

۱- وقتی فرستنده کالایی را با ماهیت خطرناک به حمل کننده تحویل می دهد باید حمل کننده را از نوع دقیق خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید مطلع سازد. در صورتی که این اطلاعات در بارنامه جاده ای ذکر نشده باشد مسئولیت اثبات اینکه حمل کننده از نوع خطری که در حمل کالای مورد بحث وجود داشته آگاه بوده است با ارائه دلایل دیگر به عهده فرستنده یا گیرنده خواهد بود.

۲- چنانچه حمل کننده از وجود کالای با ماهیت خطرناک موضوع بند (۱) این ماده آگاه نشده باشد می تواند در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی نماید بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این فرستنده کالا مسئول جبران تمام هزینه ها، فقدان یا خسارتهایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود.

ماده ۲۳-

۱- وقتی برابر مقررات این کنوانسیون حمل کننده ای مسئول پرداخت غرامتی نسبت به خسارت تمام یا قسمتی از کالا شود این غرامت براساس ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل محاسبه خواهد شد.

۲- ارزش کالا براساس قیمت بورس یا اگر چنین قیمتی وجود نداشته باشد. براساس قیمت روز بازار و در صورتی که قیمت بورس و قیمت روز بازار معلوم نباشد با در نظر گرفتن ارزش معمول کالایی از همان نوع و کیفیت تعیین خواهد شد.

۳- در هر صورت غرامت نباید از (۲۵) فرانک برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز نماید منظور از "فرانک" فرانک طلا به وزن (۱۰,۳۱) گرم با درجه خلوص (۹۰۰) در هزار می باشد.

۴- علاوه بر این، هزینه حمل، حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه هایی که در ارتباط با حمل کالا به وجود آمده در صورتی که خسارت مربوط به کل کالا باشد به صورت تمام "و چنانچه مربوط به قسمتی از کالا باشد باید نسبت به همان قسمت باز گردانده شود ولی خسارت دیگری قابل پرداخت نخواهد بود.

۵- در موارد دیرکرد در صورتی که خواهان ثابت نماید که خسارتهایی از این بابت به او وارد شده است حمل کننده خساراتی را که بیش از کرایه حمل نباشد جبران خواهد نمود.

۶- فقط در مواردی که ارزش کالا یا سود خاص در تحویل براساس مواد (۲۴) و (۲۶) اظهار شده باشد ممکن است خسارت بیشتری مطالبه شود.

ماده ۲۴- فرستنده می تواند در برابر پرداخت هزینه های اضافی که میزان آن با تراضی با حمل کننده تعیین خواهد شد در بارنامه جادهای ارزشی بیش از میزان مقرر در بند (۳) ماده (۲۳) برای کالا بیان نماید. در چنین صورتی مبلغ بیان شده جانشین میزان مقرر خواهد بود.

ماده ۲۵-

۱- در صورت ورود خسارت به کالا حمل کننده مسئول جبران مبلغ کاهشی است که در ارزش کالا به وجود می آید. این کاهش براساس ارزش کالا که برابر بندهای (۱)، (۲) و (۴) ماده (۲۳) تعیین می شود محاسبه خواهد شد،

۲- در هر صورت غرامتی که از این بابت پرداخت می شود قبایل از میزان های زیر تجاوز نماید:

الف - در صورتی که تمام کالا خسارت داده باشد از مبلغی که در مورد فقدان کل کالا قابل پرداخت است.

ب - چنانچه قسمتی از کالا خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد فقدان قسمتی از کالا قابل پرداخت است.

ماده ۲۶-

۱- فرستنده می تواند در مقابل پرداخت هزینه های اضافی مورد توافق با حمل کننده مبلغ نفع ویژه در تحویل را در برابر فقدان یا خسارت یا تجاوز از مهلت توافق شده با درج این مبلغ در برنامه جاده ای تعیین نماید.

۲- صرف نظر از غرامت پیش بینی شده در مواد (۲۳)، (۲۴) و (۲۵) در صورتی که نفع ویژه در تحویل بیان شده باشد، در برابر فقدان یا خسارت اضافی تحقق یافته، ممکن است غرامتی تا میزان سود بیان شده مطالبه شود.

ماده ۲۷-

۱- مدعی حق مطالبه بهره بر غرامت قابل پرداخت را خواهد داشت. چنین پهردای به میزان سالیانه (۵) درصد از تاریخ ارسال ادعای کتبی به حمل کننده یا در صورتی که چنین ادعایی صورت نگرفته باشد از تاریخی که اقدامات قانونی انجام شده تعلق خواهد گرفت.

۲- وقتی مبالغی که مبنای محاسبه غرامت قرار می گیرد به پول رایج کشوری که در آن ادعای غرامت می شود اظهار نشده باشد تبدیل براساس نرخ روز ارز در محل پرداخت غرامت به عمل خواهد آمد.

ماده ۲۸-

۱- در مواردی که برابر قانون حاکم، فقدان، خسارت یا تأخیر ناشی از حمل برابر مقررات این کنوانسیون موجب ادعایی اضافه بر قرارداد شود حمل کننده می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت او بوده یا میزان غرامت تعلق یافته را تعیین یا محدود می کند استفاده نماید.

۲- در مواردی که ادعایی اضافه بر قرارداد در برابر فقدان، خسارت یا تأخیر متوجه یکی از اشخاصی که براساس شرایط ماده (۳) با مسئولیت حمل کننده کار می کنند شود، چنین شخصی نیز می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت حمل کننده بوده یا میزان غرامت تعلق گرفته را تعیین یا محدود می کند استفاده نماید.

ماده ۲۹-

۱- چنانچه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل کننده بوده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می کنند در حکم خطای عمدی تلقی شده باشد در چنین صورتی حمل کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود می کند یا بار اثبات را از گردن او ساقط می کند نخواهد داشت.

۲- مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی که حمل کننده از خدمت آنها در کار حمل استفاده می کند رخ داده باشد، مادامی که نمایندگان، کارکنان یا اشخاص یاد شده در حدود وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این در چنین موردی نمایندگان،

کارکنان یا اشخاص مورد بحث حق ندارند نسبت به مسئولیت شخصی خود از مقررات فصل یاد شده در بند (۱) استفاده کنند.

فصل پنجم - دعاوی و اقدامات قانونی

ماده ۳۰-

۱- در صورتی که گیرنده، کالا را بدون بررسی کافی وضعیت کالا با حضور حمل کننده یا بدون ارسال حق شرطهایی که حاوی اشاره کلی به فقدان یا خسارت کالا باشد تحویل گیرد، چنین تحویلی اماره مفروض صحت دریافت کالا با وضعیتی که در بارنامه جاده ای مشروح است خواهد بود. مهلت ارسال اخطار یاد شده در مورد فقدان یا خسارت آشکار همزمان با تحویل کالا و در مورد فقدان یا خسارت پنهان حداکثر ظرف (۷) روز پس از تحویل به استثنای یک روز تعطیلی پایان هفته و تعطیلات رسمی خواهد بود. در مورد فقدان یا خسارت پنهان حق شرط باید کتبی باشد.

۲- چنانچه وضعیت کالا توسط گیرنده و حمل کننده به قدر کافی بررسی شده باشد مدرک مخالف با نتیجه چنین بررسی فقط وقتی پذیرفته می شود که فقدان یا خسارت پنهان بوده و گیرنده به موقع حق شرطها را چنانکه باید، ظرف (۷) روز پس از تاریخ بررسی به استثنای یک روز تعطیلی پایان هفته و تعطیلات رسمی به عنوان حمل کننده ارسال نموده باشد.

۳- هیچگونه غرامتی بابت دیرکرد تحویل پرداخت نخواهد شکه مگر اینکه حق شرط کتبی به حمل کننده ظرف (۲۱) روز پس از تاریخی که کالا در اختیار گیرنده قرار می گیرد، ارسال شده باشد.

۴- در احتساب مهلت های پیش بینی شده در این ماده روز تحویل یا روز بررسی و یا روزی که کالا در اختیار گیرنده قرار می گیرد حسب به مورد در محاسبه منظور نخواهد شد.

۵- حمل کننده و گیرنده، کلیه تسهیلات معقول را برای بازرسی و بررسی های لازم در اختیار یکدیگر قرار خواهند داد.

ماده ۳۱-

در دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون خواهان می تواند در هر دادگاه یا دیوان یکی از کشورهای طرف این کنوانسیون که با توافق دو طرف تعیین شده باشد اقدام به دادخواهی کند علاوه بر آن می تواند به دادگاههای کشوری مراجعه نماید که:

الف - محل اقامت رسمی یا مرکز کار خوانده یا شعبه یا نمایندگی خوانده که قرارداد حمل را امضا کرده است در آن کشور قرار گرفته باشد، یا ب - محلی که حمل کننده، کالا را تحویل گرفته و یا محلی که برای تحویل کالا تعیین شده در آن کشور قرار گرفته باشد.

غیر از کشورهای مورد اشاره، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان دیگری نمی تواند اقامه دعوا نماید.

۲- در مواردی که نسبت به ادعایی که در بند (۱) این ماده به آن اشاره شد دعوایی در دادگاه یا دیوان صلاحیت دار برابر مقررات بند یاد شده مطرح یا در مواردی که نسبت به چنین ادعایی حکمی از طرف دادگاه یا دیوان صالحی صادر شده باشد دو طرف دعوا نمی توانند نسبت به همان ادعا در کشور دیگری دعوی تازه ای مطرح کنند، مگر اینکه حکم دادگاه یا دیوانی که دعوی اولیه نزد آن مطرح شده در کشوری که دعوی تازه در آن اقامه می شود، قابل اجرا نباشد.

۳- وقتی نسبت به دعوایی که در بند (۱) این ماده به آن اشاره شد. حکمی از یکی از دادگاهها یا دیوان کشورهای طرف این کنوانسیون صادر و در آن کشور قابل اجرا شود، این حکم در هر کشور دیگر طرف کنوانسیون نیز بلافاصله

پس از انجام تشریفات مقرر کشور پیش گفته لازم الاجرا خواهد بود. این تشریفات نباید رسیدگی مجدد نسبت به ماهیت موضوع را مجاز کند.

۴- مقررات بند (۳) این ماده شامل احکام پس از محاکمه، احکام غیابی و احکام دادگاه مبنی بر تایید سازش دو طرف بوده ولی شامل احکام موقت و آرای خسارت علاوه بر هزینه هایی که خواهان در صورت رد تمام یا قسمتی از ادعایش ملزم به پرداخت آن است نمی شود.

۵- تضمین برای هزینه دادرسی در مورد اقدامات قانونی ناشی از حمل کالا تحت مقررات این کنوانسیون از اتباع کشورهای طرف کنوانسیون که محل اقامت یا مرکز کار آنها در یکی از کشورها باشد مطالبه نخواهد شد.

ماده ۳۲-

۱- مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این در مورد خلاف عملی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن مطرح است معادل خلاف عملی تلقی شده، مهلت آن سه سال خواهد بود. مهلت یاد شده از تاریخهای زیر آغاز می شود:

الف - در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا دیرکرد تحویل، از تاریخ تحویل کالا،

ب - در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده،

ج - در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقاد قرارداد حمل.

روزی که مهلت از آن شروع به احتساب می شود جزو مهلت نخواهد بود.

۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ رد کتبی ادعا از طرف حمل کننده و اعاده اسناد مربوط به حال تعلیق درآید. چنانچه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت دعا فقط نسبت به آن قسمت از ادعا که هنوز

مورد اختلاف است دوباره آغاز خواهد شد. مسئولیت اثبات وصول ادعا با پاسخ به آن و یا اعاده اسناد، به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب یاد شده استناد می کند. جریان مهلت با ادعاهای دیگری با همان محتوا تعلیق نخواهد شد.

۳- تمدید مهلت، برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند (۲) بالا اعمال خواهد شد قانون یاد شده همچنین بر موارد حق اقامه دعوای جدیدی که ایجاد می شود حاکم خواهد بود.

۴- حق اقامه دعوایی را که مشمول مرور زمان شده است نمی توان از طریق ادعای متقابل یا تهاثر اعمال نمود. ماده ۳۳- قرارداد حمل ممکن است دارای شرطی باشد که رسیدگی به اختلافات ناشی از قرارداد را در صلاحیت دیوان داوری قرار دهد مشروط بر اینکه اعمال مقررات این کنوانسیون از طرف دیوان داوری در شرط یاد شده پیش بینی شده باشد.

فصل ششم - مقررات مربوط به حمل کالا به وسیله چند حمل کننده متوالی

ماده ۳۴- در صورتی که حمل کالایی که برابر قرارداد واحدی پذیرفته شده به وسیله چند حمل کننده جاده ای متوالی انجام شود هریک از حمل کنندگان مسئول انجام کل عملیات حمل خواهد بود. زیرا با پذیرش بارنامه جاده ای و کالا، حمل کننده دومی و هریک از حمل کنندگان بعدی برابر شرایط بارنامه جاده ای یاد شده طرف قرارداد محسوب می شوند.

ماده ۳۵-

۱- حمل کننده ای که کالا را از حمل کننده پیشین می پذیرد رسیدی امضا شده و تاریخ دار به حمل کننده پیشین می دهد. او باید نام و نشانی خود را در نسخه دوم بارنامه جاده ای درج کند. در موارد قابل اجرا، حمل کننده ثانوی در نسخه دوم بارنامه جاده ای و رسید یاد شده حق شرطهایی را که در بند (۲) ماده (۸) مقرر است ثبت خواهد کرد.

۲- مقررات ماده (۹) شامل روابط بین حمل کنندگان متوالی خواهد بود.

ماده ۳۶- بجز در مورد دعوی متقابل یا تهاتر که در دعوی براساس همان قرارداد حمل اقامه می شود دعوا در مورد مسئولیت نسبت به فقدان، خسارت یا تأخیر، تنها علیه حمل کننده اولی یا حمل کننده نهایی و یا حمل کننده ای که حادثه موجب فقدان، خسارت یا تأخیر در جریان انجام کار حمل توسط وی رخ داده می تواند انجام شود. همچنین می توان همزمان علیه چند حمل کننده اقامه دعوا کرد.

ماده ۳۷- حمل کننده ای که براساس مقررات این کنوانسیون گرامتی پرداخت نموده است می تواند چنین گرامتی و جریمه دیرکرد آن و تمام هزینه های ناشی از دعوا را از حمل کنندگان دیگر که سهمی در کار حمل داشته اند با رعایت مقررات زیر دریافت کند:

الف - حمل کننده مسئول فقدان یا خسارت، به تنهایی عهده دار پرداخت گرامت خواهد بود اعم از اینکه گرامت توسط او یا حمل کننده دیگری پرداخت شده باشد،

ب - وقتی فقدان یا خسارت در نتیجه عمل دو حمل کننده یا بیشتر حادث شده باشد هر یک از حمل کنندگان گرامتی به نسبت سهمی که در مسئولیت داشته اند خواهند پرداخت. در صورتی که تقسیم مسئولیت ممکن نباشد هر حمل کننده به نسبت سهمی که از هزینه حمل برده است در پرداخت گرامت سهیم خواهد بود.

ج - چنانچه تعیین حمل کننده مسئول فقدان یا خسارت میسر نباشد مبلغ غرامت بین تمام حمل کنندگان به قراری که در بند (ب) فوق مقرر است تقسیم خواهد شد.

ماده ۳۸- در صورتی که یکی از حمل کنندگان قادر به پرداخت نباشد غرامت پرداخت نشده سهم او بین حمل کنندگان دیگر به نسبت به سهمی که از کرایه حمل می برند تقسیم خواهد شد.

ماده ۳۹-

۱- هیچ حمل کننده ای که برابر مواد (۳۷) و (۳۸) دعوایی علیه او اقامه می شود حق ندارد منکر اعتبار پرداختی توسط حمل کننده ای که اقامه دعوی کرده است شود، مشروط بر اینکه غرامت توسط مقام قضایی پس از دادن اخطار لازم به حمل کننده اولیه درباره جریان دعوا و فراهم نمودن امکان ورود وی به دعوا گرفته تعیین شده باشد.

۲- حمل کننده ای که به منظور گرفتن حق خود اقدام به اقامه دعوا می کند می تواند در دادگاه یا دیوان صلاحیت دار کشوری که یکی از حمل کنندگان مربوط در آن اقامت رسمی داشته یا مرکز کار و یا نمایندگی یا شعبه ای که اقدام به عقاله قرارداد حمل کرده است در آن کشور قرار داشته باشد اقامه دعوا نماید، تمام حمل کنندگان مربوط ممکن است خوانده همین دعوا قرار گیرند.

۳- مقررات بندهای (۳) و (۴) ماده (۳۱) شامل احکامی خواهد بود که در دعاوی موضوع مواد (۳۷) و (۳۸) صادر شده باشد.

۴- مقررات ماده (۳۲) شامل دعاوی بین حمل کنندگان نیز خواهد بود. در هر صورت مهلت مرور زمان یا از تاریخ تصمیم قضایی نهایی که مبلغ غرامت قابل پرداخت را برابر مقررات این کنوانسیون تعیین نموده و یا در صورتی که چنین تصمیم قضایی وجود نداشته باشد از تاریخ واقعی پرداخت غرامت، شروع به احتساب خواهد شد.

ماده ۴۰- حمل کنندگان مختار خواهند بود بین خود مقرراتی غیر از آنچه در مواد (۳۷) و (۳۸) پیش بینی شده است تعیین نمایند.

فصل هفتم - بطلان شروط مغایر با کنوانسیون

ماده ۴۱-

۱- با رعایت مقررات ماده (۴۰) هر شرطی در قرارداد که بطور مستقیم یا غیرمستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون شود باطل است. بطلان چنین شرطی موجب بطلان سایر شروط قرارداد نخواهد بود.

۲- بخصوص شرط نفع بیمه ای به سود حمل کننده یا هر شرط مشابه دیگر و یا هر شرطی که مسئولیت اثبات را به عهده دیگری منتقل نمایند باطل خواهد بود.

فصل هشتم - مقررات نهایی

ماده ۴۲-

۱- این کنوانسیون برای امضا با پیوستن کشورهای عضو کمیسیون اقتصادی اروپا و کشورهایی که برابر بند (۸) شرح وظایف کمیسیون با سمت مشاور به کمیسیون پذیرفته شده اند باز خواهد بود.

۲- چنین کشورهایی که می توانند برابر بند (۱۱) شرح وظایف کمیسیون در بعضی از فعالیتهای کمیسیون اقتصادی اروپا شرکت داشته باشند ممکن است پس از اینکه کنوانسیون اعتبار قانونی پیدا کرد با الحاق به آن، عضو کنوانسیون شوند.

۳- این کنوانسیون لغایت (۳۱) آگوست (۱۹۵۶) مطابق با (۱۳۳۵,۶,۹) برای امضا مفتوح بوده و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد بود.

۴- این کنوانسیون باید به تصویب برسد.

۵- تصویب یا الحاق با تودیع سندی نزد دبیر کل سازمان ملل متحد انجام خواهد شد.

ماده ۴۳-

۱- این کنوانسیون از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور موضوع بند (۱) ماده (۴۲) لازم الاجرا خواهد بود.

۲- پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور برای هر کشور دیگری که کنوانسیون را تصویب کرده یا به آن ملحق شود این کنوانسیون از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط کشور یاد شده برای آن کشور لازم الاجرا خواهد بود.

ماده ۴۴-

۱- هر کشور طرف کنوانسیون می تواند با اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل متحد از کنوانسیون کناره گیری نماید.

۲- کناره گیری از کنوانسیون (۱۲) ماه پس از دریافت اطلاعیه مربوط توسط دبیر کل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

ماده ۴۵- پس از اینکه کنوانسیون لازم الاجرا شد در صورتی که در نتیجه کناره گیری از آن تعداد کشورهای طرف کنوانسیون به کمتر از پنج کشور کاهش پیدا کند از تاریخی که آخرین کناره گیری صورت گیرد اعتبار کنوانسیون پایان می یابد.

ماده ۴۶-

۱- ضمن سپردن سند تصویب یا الحاق یا هر زمانی پس از آن، هر کشوری می تواند با ارسال اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام نماید که این کنوانسیون به تمام یا قسمتی از قلمروهای کشور یاد شده که مسئولیت روابط بین المللی آن را عهده دار است گسترش داده خواهد شد. این کنوانسیون در قلمرو یا قلمروهای مورد بحث از نودمین روز پس از دریافت اطلاعیه توسط دبیر کل قابل اجرا خواهد بود. یا در صورتی که در روز یاد شده، کنوانسیون هنوز لازم الاجرا نشده باشد، از روزی که کنوانسیون لازم الاجرا شود قابل اجرا خواهد بود.

۲- هر کشوری که برابر مقررات بند قبل، خواهان اجرای کنوانسیون در یکی از قلمروهای کشور خود که مسئول روابط بین المللی قلمرو یاد شده است شود می تواند با رعایت مقررات ماده (۴۴) قلمرو پیش گفته را بطور جداگانه از شمول کنوانسیون خارج سازد.

ماده ۴۷- هر اختلافی که بین دو یا چند عضو کنوانسیون راجع به تفسیر یا اجرای این کنوانسیون بروز نماید و طرفهای مربوط نتوانند آن را از راه گفتگو یا راه دیگری حل نمایند ممکن است با تقاضای هریک از اعضای متعاقد مربوط برای حل اختلاف به دیوان دادگستری بین المللی ارجاع شود.

ماده ۴۸-

۱- هر عضو کنوانسیون می تواند در موقع امضا، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را ملزم به رعایت ماده (۴۷) کنوانسیون نمی داند. سایر اعضای کنوانسیون در مورد چنین عضوی که این حق شرط را اعلام نموده است الزامی به رعایت ماده (۴۷) نخواهند داشت.

۲- هر عضو کنوانسیون که حق شرط اعلام شده در بند (۱) را اظهار نموده باشد هر زمان می تواند طی اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل متحد حق شرط مزبور را پس بگیرد.

۳- هیچ حق شرط دیگری نسبت به مقررات این کنوانسیون مجاز نخواهد بود.

ماده ۴۹-

۱- سه سال پس از به اجرا در آمدن این کنوانسیون هریک از اعضای کنوانسیون می تواند طی اطلاعیه ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد تقاضا نماید که اجلاسی به منظور تجدیدنظر در مقررات کنوانسیون تشکیل شود. دبیر کل موضوع تقاضا را به اطلاع تمام اعضای کنوانسیون خواهد رساند و در صورتی که ظرف (۴) ماه از تاریخ اطلاع دبیر کل، تعداد کشورهای عضو کنوانسیون که موافقت خود را با تقاضای مورد بحث اعلام می نمایند از یک چهارم تعداد کل اعضا کمتر نباشد دبیر کل اقدام به برگزاری کنفرانس تجدیدنظر خواهد کرد.

۲- چنانچه با برگزاری اجلاس موضوع بند قبل موافقت شود دبیر کل مراتب را به اطلاع کلیه اعضای کنوانسیون رسانیده و از آنها دعوت خواهند کرد که ظرف سه ماه هر نوع پیشنهادی برای طرح در اجلاس دارنده ارایه نمایند. دبیر کل طی بخشنامه ای دستور کار موقت اجلاس را به همراه متن پیشنهاداتی که حداقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری اجلاس وصول شده، به اطلاع تمام اعضای کنوانسیون خواهد رساند.

۳- دبیر کل تمام کشورهای موضوع بند (۱) ماده (۴۲) و کشورهایی که برابر بنده (۲) ماده (۴۲) به عضویت کنوانسیون در آمده اند را به تمام جلساتی که براساس این ماده برگزار می شود دعوت خواهد کرد.

ماده ۵۰- علاوه بر اطلاعیه های پیش بینی شده در ماده (۴۹) دبیر کل سازمان ملل متحد به کشورهای اشاره شده در بند (۱) ماده (۴۲) و کشورهایی که برابر مقررات بند (۲) ماده (۴۲) به عضویت کنوانسیون در آمده اند موارد زیر را اطلاع خواهد داد:

الف - تصویب ها و الحاقها برابر ماده (۴۲)،

ب - تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون برابر ماده (۴۳)،

ج - کناره گیری های صورت گرفته برابر ماده (۴۴)،

د - پایان اعتبار قانونی کنوانسیون براساس ماده (۴۵)،

ه- اطلاعیه های رسیده برابر ماده (۴۶)،

و - اعلامیه ها و اطلاعیه های رسیده برابر بندهای (۱) و (۳) ماده (۴۸).

ماده ۵۱- پس از (۳۱) آگوست (۱۹۵۶) مطابق با (۱۳۳۵،۶،۹) نسخه اصلی این کنوانسیون نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد و مشارالیه رونوشتهای مصدق از آن را جهت هر یک از کشورهای موضوع بندهای (۱) و (۲) ماده (۴۲) ارسال خواهد داشت. به منظور گواهی مراتب بالا امضا کنندگان زیر با داشتن اختیارات لازم این کنوانسیون را امضا نموده اند.

در تاریخ (۱۹) مه ۱۹۵۶ مطابق با (۱۳۳۵،۲،۲۹) در ژنو در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسوی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند تنظیم شد.

پروتکل کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده طرفهای این پروتکل که طرفهای کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده که در تاریخ (۱۹) مه ۱۹۵۶ مطابق با (۱۳۳۵,۲,۲۹) در ژنو منعقد می باشد، به شرح زیر موافقت می نمایند:

ماده ۱- از لحاظ این پروتکل "کنوانسیون" یعنی کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده.

ماده ۲- ماده (۲۳) کنوانسیون به شرح زیر اصلاح می شود:

۱- متن زیر جایگزین بند (۳) ماده (۲۳) می شود:

۳- با وجود این، میزان غرامت نباید از (۸,۳۳) واحد محاسبه برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز کند.

۲- در پایان این ماده بندهای (۷)، (۸) و (۹) زیر اضافه می شود:

بند ۷- واحد محاسبه مذکور در این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه، که توسط صندوق بین المللی پول تعریف شده است. مبلغ یاد شده در بند (۳) این ماده به پول رایج ملی کشوری که دادگاه مأمور رسیدگی به

دعوا در آن قرار دارد بر مبنای ارزش پول مذکور در تاریخ صدور حکم یا تاریخ مورد تراضی دو طرف تبدیل خواهد شد، ارزش پول ملی برحسب حق برداشت ویژه کشوری که عضو صندوق بین المللی پول باشد برابر رویه تعیین ارزش که به وسیله صندوق بین المللی پول در تاریخ مورد بحث برای خدمات و معاملات آن پول مجرا است، محاسبه خواهد شد.

ارزش پول رایج ملی برحسب حق برداشت ویژه کشوری که عضو صندوق بین المللی پول نیست براساس رویه ای که به وسیله آن کشور تعیین می شود محاسبه می شود.

بند ۸- با وجود این، کشوری که عضو صندوق بین المللی پول نیست و قانون آن کشور اجازه اجرای مقررات بند (۷) این ماده را نمی دهد، می تواند در تاریخ تصویب پروتکل کنوانسیون یا الحاق به آن با هر تاریخ بعد از آن اعلام نماید که حدود مسئولیت پیش بینی شده در بند (۳) این ماده که در قلمرو کشور یاد شده اجرا می شود، (۲۵) واحد پولی خواهد بود. واحد پولی موضوع این بنده معادل (۱۰,۳۱) گرم طلا با درجه خلوص (۹۰۰) در هزار می باشد، تبدیل مبلغی که در این بند مشخص شده به پول رایج ملی برابر قانون کشور مربوط به عمل خواهد آمد.

بند ۹- محاسبه یاد شده در جمله آخر بند (۷) و تبدیل یاد شده در بند (۸) این ماده به گونه ای انجام خواهد شد که حتی الامکان ارزش بیان شده در پول ملی کشور با ارزش واقعی بیان شده در مبلغ یاد شده در بند (۳) این ماده یکسان باشد. کشورها باید دبیر کل سازمان ملل متحد را از رویه محاسبه موضوع بند (۷) با نتیجه تبدیل موضوع بند (۸) این ماده در کشور خود بر حسب مورد همزمان با تودیع سند موضوع ماده (۳) این پروتکل مطلع سازند، همچنین در صورتی که تغییری در یکی از موارد یاد شده انجام گیرد باید به اطلاع دبیر کل برسد.

مقررات نهایی

ماده ۳-

۱- این پروتکل برای امضای کشورهای که کنوانسیون را تصویب کرده یا به آن ملحق شده باشند اعم از اینکه عضو کمیسیون اقتصادی اروپا بوده یا برابرند. (۸) شرح وظایف کمیسیون با سمت مشاور به کمیسیون پذیرفته شده اند مفتوح خواهد بود.

۲- این پروتکل برای الحاق هر یک از کشورهای که برابر بند (۱) این ماده عضو کنوانسیون می باشند مفتوح خواهد بود.

۳- کشورهایی که می توانند برابر بند (۱۱) شرح وظایف کمیسیون در بعضی از فعالیت های کمیسیون اقتصادی اروپا شرکت داشته و به کنوانسیون پیوسته اند، می توانند پس از لازم الاجرا شدن این پروتکل با پیوستن به آن، طرف پروتکل نیز قرار گیرند.

۴- این پروتکل از تاریخ اول سپتامبر ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷،۶،۱۰ لغایت ۳۱ اوت ۱۹۷۹ برابر با ۱۳۵۸،۶،۹ برای امضا در ژنو و پس از آن تاریخ برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۵- این پروتکل موقوف به تصویب کشوری است که کنوانسیون را تصویب کرده و یا به آن پیوسته باشد.

۶- تصویب پروتکل یا الحاق به آن با تودیع سندی نزد دبیر کل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

۷- هر سند تصویب یا الحاق که پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه ای در مورد این پروتکل یا پس از انجام تمام اقدامات لازم برای اجرای اصلاحیه تودیع شود، نسبت به تمام طرفهای متعاقد پروتکل شامل پروتکل اصلاح شده بوسیله اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۴-

۱- این پروتکل از نودمین روز پس از تودیع استان تصویب یا الحاق توسط پنج کشور موضوع بندهای (۱) و (۲) ماده (۳) این پروتکل لازم الاجرا خواهد بود.

۲- پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور، برای هر کشور دیگری که پروتکل را تصویب کرده یا به آن ملحق شود، این پروتکل از نودمین روز پس از سپردن سند تصویب یا الحاق توسط کشور یاد شده برای آن کشور لازم الاجرا خواهد بود.

ماده ۵-

۱- هر کشور طرف پروتکل می تواند با اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل متحد از پروتکل کناره گیری نماید.
۲- کناره گیری از پروتکل دوازده ماه پس از رسیدن اطلاعیه کناره گیری به دبیر کل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

۳- کناره گیری هر کشور طرف پروتکل از کنوانسیون از همان تاریخ کناره گیری از با این پروتکل تلقی خواهد شد.

ماده ۶- پس از لازم الاجرا شدن این پروتکل در صورتی که در نتیجه کناره گیری، تعداد کشورهای طرف پروتکل به کمتر از پنج کشور کاهش پیدا کند از روزی که آخرین کناره گیری صورت گیرد، اعتبار پروتکل خاتمه پیدا می کند. همچنین از تاریخی که کنوانسیون اعتبار قانونی خود را از دست بدهد، این پروتکل نیز دیگر لازم الاجرا نخواهد بود.

ماده ۷-

۱- هر کشور ضمن سپردن سند تصویب یا الحاق یا هر زمانی پس از آن، می تواند با ارسال اطلاعیه ای به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام نماید که این پروتکل به تمام یا قسمتی از قلمروهای آن کشور که مسئول روابط بین المللی آنها بوده و اطلاع موضوع ماده (۴۶) کنوانسیون نسبت به آن قلمروها توسط وی انجام شده گسترش داده خواهد شد. این پروتکل در قلمرو یا قلمروهای نامبرده در اطلاعیه از نودمین روز پس از دریافت آن توسط دبیر

کل قابل اجرا خواهد بود. در صورتی که در روز یاد شده پروتکل هنوز لازم الاجرا نشده باشد اطلاعیه مزبور از روز لازم الاجرا شان قابل اجرا خواهد بود.

۲- هر کشوری که برابر بند قبل خواهان اجرای پروتکل در هر یک از قلمروهای کشور خود که مسئول روابط بین المللی آن می باشد شود، می تواند با رعایت مقررات ماده (۵) فوق قلمرو یاد شده را بطور جداگانه از شمول پروتکل خارج سازد.

ماده ۸- برای حل هر اختلافی که بین دو یا چند عضو پروتکل راجع به تفسیر یا اجرای این پروتکل بروز نماید و طرفهای مربوط نتوانند آن را از راه گفتگو یا راههای دیگری حل کنند، ممکن است بنا بر تقاضای هریک از اعضای متعاهد مربوط به دیوان دادگستری بین المللی ارجاع شود.

ماده ۹-

۱- هر کشور عضو پروتکل می تواند در موقع امضا، تصویب یا پیوستن به این پروتکل طی اطلاعیه ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام دارد که خود را ملزم به رعایت ماده (۸) این پروتکل نمی داند، سایر اعضای پروتکل نسبت به هر عضو پروتکل که چنین اعلامی نموده است الزامی به رعایت ماده (۸) نخواهند داشت.

۲- اعلام موضوع بند (۱) این ماده را می توان هر زمان با فرستادن اطلاعیه ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد پس گرفت.

۳- هیچ حق شرط دیگری نسبت به مقررات این پروتکل مجاز نخواهد بود.

ماده ۱۰-

۱- سه سال پس از به اجرا در آمدن این پروتکل، هریک از اعضای پروتکل می توانند طی اطلاعیه ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد تقاضا نمایند که اجلاسی به منظور تجدیدنظر در مقررات پروتکل تشکیل شود. دبیر

کل موضوع تقاضا را به اطلاع تمام طرفهای متعاقد خواهد رسانید. در صورتی که ظرف (۴) ماه از تاریخ اطلاع دبیر کل، تعدادی از اعضای پروتکل که موافقت خود را با تقاضای مورد بحث اعلام می نمایند از یک چهارم تعداد کل اعضا کمتر نباشد دبیر کل اقدام به برگزاری اجلاس تجدید نظر خواهد کرد.

۲- در صورتی که با برگزاری اجلاس موضوع بند قبل موافقت شود دبیر کل مراتب را به اطلاع تمام اعضای پروتکل رسانیده و از آنها دعوت خواهد کرد که ظرف سه ماه هر نوع پیشنهادی برای طرح در اجلاس دارند ارائه نمایند. دبیر کل طی بخشنامه ای دستور کار موقت اجلاس را همراه با متن پیشنهادهای رسیده حداقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری اجلاس به اطلاع تمام اعضای پروتکل خواهد رسانید.

۳- دبیر کل سازمان ملل متحد تمام کشورهای موضوع بند (۱) و (۲) ماده (۳) و کشورهای که برابر بند (۳) ماده (۲) به عضویت این پروتکل درآمده اند را به تمام جلساتی که برابر این ماده تشکیل می شود دعوت خواهد کرد. ماده ۱۱- علاوه بر اطلاعیه های پیش بینی شده در ماده (۱۰) دبیر کل سازمان ملل متحد به کشورهای اشاره شده در بندهای (۱) و (۲) ماده (۳) و کشورهای که برابر بند (۳) ماده (۳) به عضویت این پروتکل درآمده اند موارد زیر را اطلاع خواهد داد:

الف - تصویبها و الحاقهای به موجب ماده (۳).

ب - تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل به موجب ماده (۴).

ج - اطلاعیه های دریافتی به موجب بند (۲) ماده (۲).

د- کناره گیری ها به موجب ماده (۵).

ه- پایان اعتبار پروتکل براساس ماده (۶).

و- اطلاعیه های رسیده برابر ماده (۷).

ز - اعلامیه ها و اطلاعیه های رسیده برابر بندهای (۱) و (۲) ماده (۹).

ماده ۱۲ - پس از (۳۱) اوت (۱۹۷۹) مطابق با (۱۳۵۸,۶,۹) نسخه اصلی این پروتکل نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد و مشار الیه رونوشت‌های مصدقی از آن را برای هر یک از کشورهای یاد شده در بندهای (۱)، (۲) و (۳) ماده (۳) این پروتکل ارسال خواهد داشت.

این پروتکل در تاریخ (۵) جولای (۱۹۷۸) مطابق با (۱۳۵۷,۴,۱۴) در ژنو در یک نسخه به زبان های انگلیسی و فرانسوی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند تنظیم شد. به منظور گواهی مراتب فوق، امضا کنندگان زیر با داشتن اختیارات لازم این پروتکل را امضا نمودند.

تاریخ تصویب ۱۳۷۶,۴,۲۹

تاریخ تایید شورای نگهبان -

تاریخ تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام ۱۳۷۶,۵,۱۸